

Bahnverbindungen 2016 – Zeit zum Handeln!

Im Jahr 2017 soll die neue Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Erfurt in Betrieb genommen werden, die hoffentlich (und die Hoffnung stirbt zuletzt ...) durch eine regelmäßige ICE-Anbindung die Erreichbarkeit unserer Region auf der Bahn erheblich verbessern wird.

Acht Monate Streckensperrung 2016

Vorher, im Jahr 2016, droht allerdings eine Situation, die es zu einem Abenteuer werden lässt, das Coburger Land per Bahn zu erreichen: Ab dem 11. Januar 2016 werden zwischen Ebensfeld und Breitengüßbach auf der Strecke Lichtenfels – Bamberg umfangreiche Arbeiten durchgeführt, mit denen die Neubaustrecke an das bestehende Bahnnetz angeschlossen wird. Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, dass die Strecke deshalb für acht Monate komplett unterbrochen wird – und die Einrichtung eines „Schienenersatzverkehrs“ angekündigt.

Entsprechende Meldungen in den Coburger Zeitungen waren von der Ankündigung begleitet, dass sich der Freistaat Bayern und die lokale Politik bei der Bahn für eine optimale Lösung einsetzen würden. Seitdem sind mehrere Monate vergangen, ohne dass irgendwelche Neuigkeiten an die Öffentlichkeit gelangt sind. Die Zeit läuft aber – und nicht unbedingt im Sinne unserer Region, denn die derzeitigen Planungen bedeuten für einen langen Zeitraum einen ganz erheblichen Eingriff in die Erreichbarkeit des Coburger Landes.

Weil vielleicht nicht allen das volle Ausmaß dieser Planungen bewusst ist, hier ein Versuch, die Auswirkungen auf den Nah- und Fernverkehr für die verschiedenen Himmelsrichtungen zu skizzieren:

Auswirkungen auf den Nahverkehr

Im Nahverkehr nach **Norden** (Saalfeld, Jena) und nach **Osten** (Hof, Bayreuth) dürfte sich wenig ändern – Glück gehabt!

Im Nahverkehr nach **Süden** (in Richtung Bamberg oder Nürnberg) wird statt einer durchgehenden Fahrt im „Franken-Thüringen Express“ ein Umsteigen in den Bus in (wahrscheinlich) Lichtenfels und ein neuerlicher Wechsel in den Zug in (wahrscheinlich) Bamberg erforderlich. Dies bedeutet eine erhebliche Verlängerung der Fahrzeit für alle Reisenden - und besondere Unannehmlichkeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern oder Reisende mit schwerem Gepäck (um nur drei Beispiele zu nennen). Da die Kapazität eines Regional-Express Zuges das Vielfache der Sitzplätze eines Reisebusses beträgt, dürfte die planmäßige Durchführung des Schienenersatzverkehrs, gelinde gesagt, eine logistische Herausforderung darstellen ...

Auch der Nahverkehr nach **Westen** (Richtung Würzburg) ist von dieser Sperrung betroffen. Wegen der bestehenden Taktfahrzeiten, die auf den durchgehenden „Franken Thüringen Express“ ausgelegt sind, drohen hier wegen der längeren Fahrzeit im Bus zusätzliche längere Anschluss-Wartezeiten in Bamberg.

Probleme im Fernverkehr

Ganz erheblich sind aber auch die Auswirkungen im Fernverkehr. Die ICE Linie Berlin – München, die zur Zeit in den Bahnhöfen Lichtenfels oder Bamberg für gute Anschlussmöglichkeiten sorgt, wird wegen der Streckensperrung großräumig über Erfurt, Fulda und Würzburg umgeleitet.

Das bedeutet für den Fernverkehr in Richtung **Norden** (Berlin), dass ein Anschluss an den ICE oder IC Verkehr nicht in Lichtenfels, sondern möglicherweise in Naumburg oder gar erst in Leipzig möglich ist. Ob und wie oft noch IC Verbindungen ab oder bis Lichtenfels, Saalfeld oder Jena verkehren, ist zurzeit nicht bekannt.

Für den Fernverkehr in Richtung **Süden** gilt entsprechendes, da Anschlüsse nach München nicht mehr in Lichtenfels oder Bamberg, sondern wohl erst in Nürnberg bestehen werden.

Im Fernverkehr in Richtung **Westen** muss damit gerechnet werden, dass Verbindungen nach Frankfurt, Köln oder Hannover jeweils eine Stunde später erreicht werden.

Ohne Einblick in die Fahrplanunterlagen für 2016 ist es unmöglich, die zu erwartenden Fahrtzeitverlängerungen exakt vorherzusagen. Als „grobe Hausnummer“ erscheint es aber realistisch, nach Westen und Süden jeweils eine Stunde zusätzlich einzuplanen – in Richtung Berlin möglicherweise noch mehr. Wenn man es ein bisschen spitz formulieren will, nähert man sich damit wieder den Reisezeiten der Dampflok-Ära und der Interzonen-Züge an ...

Fünf Punkte

Die geplante Streckensperrung hat schwerwiegende Auswirkungen auf die gesamte Region um Coburg, Kronach und Lichtenfels. Um den Schaden so gering wie möglich zu halten sind die folgenden fünf Punkte möglichst zeitnah mit der Deutschen Bahn AG abzuklären:

- Betriebswirtschaftlich und bautechnisch ist es sicher vernünftig, eine Großbaustelle ohne laufenden Zugverkehr zu organisieren. Angesichts der zu erwartenden volkswirtschaftlichen Schäden ist dies aber nicht unbedingt die beste Lösung im öffentlichen Interesse. Auf die Deutsche Bahn AG sollte hingewirkt werden, auch ein Alternativszenario mit einer Weiterführung des Zugverkehrs durchzurechnen.
- Wenn eine Vollsperrung aus technischen Gründen tatsächlich unvermeidlich ist, dann ist aber zumindest die Dauer ein Thema für Diskussionen und Verhandlungen. Mir fehlt hier der technische Sachverstand, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass eine Vollsperrung für volle acht Monate technisch „alternativlos“ ist. Jede Verkürzung der Unterbrechung, die dann auch wieder den Fernverkehr in unsere Region bringt, wäre ein deutlicher Fortschritt.
- Sollte sich “Schienenersatzverkehr” nicht vermeiden lassen, braucht er eine langfristige und bedarfsgerechte Planung. Auf anderen Strecken sind überfüllte Busse, in denen ältere Menschen und Familien mit Kindern stehen mussten, leider keine Einzelfälle. Auch die Frage, welche Fahrzeiten eine derartige Bus-Karawane im Berufsverkehr tatsächlich erreichen kann, sollte ernsthaft geprüft werden, um wenigstens halbwegs verlässliche Notfahrpläne zu erhalten.
- Für die Dauer der Streckensperrung ist es wichtig, angemessene Fernverkehrsverbindungen bis in die Nähe unserer Region sicherzustellen. Ein Fahrplankonzept, das Anschlussmöglichkeiten erst in Nürnberg, Würzburg oder Leipzig vorsieht, bedeutet das Abkoppeln einer ganzen Region vom Eisenbahn-Fernverkehr.
- Schließlich sollte eine derart ungewöhnliche Situation den Blick für ungewöhnliche Lösungen öffnen. Eine regelmäßige Fernbusverbindung nach Erfurt könnte nach Norden hin erheblich attraktivere Verbindungen ermöglichen. Und in Richtung Süden und Westen könnte es sinnvoll sein, den Baustellenbereich ganz zu umfahren und zum Beispiel eine regelmäßige Busverbindung von Coburg nach Haßfurt einzurichten – mit direktem Anschluss an die Regional-Express Züge nach Würzburg und Nürnberg.

Es kommt darauf an, in den nächsten Wochen und Monaten die Interessen unserer Region sachlich und konsequent zu vertreten. Wenn alle Betroffenen frühzeitig auf die Deutsche Bahn AG einwirken, können wir hoffentlich ein vernünftiges Fahrplankonzept für die Bauphase erreichen. Wenn wir nichts unternehmen, landet das Coburger Land für die Bahnreisenden 2016 auf dem Abstellgleis.

Version 1.0 – 2. Juni 2014 - Feedback: mail@peter-fisch.eu