

Werrabahn: Gegenverkehr aus Richtung Süden

Neuer Ärger um die Bahn-Anbindung Südthüringens: Ob der ICE in Coburg hält, ist fraglicher denn je. Auch gegen den Werrabahn-Lückenschluss gibt es nun wieder Störfeuer.

Coburg/Hildburghausen – Eigentlich waren sich alle politisch einig. In Erfurt wie in München, in Hildburghausen wie in Suhl und Coburg: Damit Südthüringen und Oberfranken bahntechnisch nicht abgehängt werden, wenn 2017 die neue ICE-Rennstrecke zwischen Erfurt und Nürnberg in Betrieb geht, braucht es zwei Dinge: Den Lückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg – und so viele Stopps des ICE in Coburg wie irgend möglich. So fordern es Wirtschaftsverbände und Lokalpolitiker beiderseits der Landesgrenze. Sie alle hoffen, dass das so auch in

den demnächst zu beschließenden Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, der die Basis für die entsprechenden Investitionen wäre.

Neue Querschläger aus Bayern stellen nun infrage, ob der ICE-Stopp in Coburg überhaupt noch durchsetzbar ist. Der Bayern-Chef der Bahn jedenfalls meint, ein Stopp morgens und abends würde reichen. Besser als jeden ICE halten zu lassen, sei es, Coburg mit täglich acht Regionalexpresszügen an die nächsten ICE-Bahnhöfe Erfurt und Bamberg anzuschließen, sagte der Konzernbeauftragter DB für Bayern, Klaus-Dieter Josel, und wurde dabei erstmals auch vom CSU-Verkehrsexperten Klaus Wunderling unterstützt. „Absolut unverständlich“, schimpfte der Coburger IHK-Chef Friedrich Herdan, „ungerecht“ meinte Sonnebergs Landrätin Christine Zitzmann.

Das Problem: ICE-Halt Coburg und Werra-Lückenschluss bedingen sich gegenseitig. Nur wenn durch die Verlängerung der Linie von Eisen-



Prellbock am Ende der Bahnlinie zwischen Coburg und Bad Rodach. Die CSU bringt nun erneut einen Neubau bis Hildburghausen ins Spiel. *Archivfoto*

ach, Meiningen und Eisfeld auch Südthüringer Fahrgäste zusteigen, rentiert sich ein Stopp des ICE in Coburg. Und nur als Zubringer zu den schnellen Zügen nach Süden lassen sich die Millionen-Investitionen in den Neuaufbau der rund 20 Kilometer langen Strecke rechtfertigen.

Letzteren stehen auch kommunalpolitische Hindernisse entgegen. Auf fränkischer Seite wurde der nach 1945 stillgelegte Streckenteil im Lautertal mit Wohnhäusern bebaut. Vor Ort regt sich daher Widerstand gegen die Reaktivierung. In Bayern sähen viele lieber, wenn die Nebenstrecke

Coburg – Bad Rodach (die schon immer dort endete) verlängert und in Hildburghausen an die Werrabahn angeschlossen würde – eine Variante, die Experten aber einhellig als zu teuer und beim Bund nicht durchsetzbar einschätzen. Trotzdem unternahm der Coburger CSU-Bundestagsabgeordnete Hans Michelbach – in dessen Wahlkreis die Lautertal-Anlieger wohnen – nun einen neuen Versuch, die Rodach-Variante ins Spiel zu bringen. Michelbach streute das Gerücht, die Thüringer Landesregierung habe umgeschwenkt und sei nun gleichermaßen für die Streckenführung über Bad Rodach – was allerdings nicht zutrifft.

„Herr Michelbach sollte sich im von der CSU geführten Verkehrsministerium in Berlin richtig informieren“, konterte der Sonneberg-Hildburghäuser Bundestagsabgeordnete Henry Worm (CDU). „Die Variante über Bad Rodach wäre nicht genehmigungsfähig“, schrieb er seinem Unions-Kollegen. *er*