

Stellungnahme des Landkreises Coburg zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Im Rahmen des aktuell laufenden Konsultationsverfahrens nimmt der Landkreis Coburg Stellung zu verschiedenen Maßnahmen im und für den aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030.

1. Schienenlückenschluss zwischen Nordwest-Oberfranken und Südthüringen

Der Landkreis Coburg geht von einer neuerlichen Prüfung des Schienenlückenschlusses zwischen Nordwest-Oberfranken und Südthüringen mit Elektrifizierung des gesamten Trassenverlaufs zwischen Eisenach und Coburg aus (Projektnummer der Anmeldung: 1-299 und 1-300). Nach uns, und auch dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, vorliegenden Informationen ergibt sich für den Schienenlückenschluss mit Elektrifizierung der gesamten Trasse ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Auf Basis dieser Informationen fordert der Landkreis Coburg, dass dieses Vorhaben über das parlamentarische Verfahren in den Bundesverkehrswegeplan 2030 eingebracht wird.

Der nordbayerische und der südthüringische Wirtschaftsraum sind traditionell eng verflochten. Die Unterbrechung der Strecke seit Kriegsende hat zur Folge, dass heute auf vielen Relationen in Richtung Norden und Nordwesten von Nordbayern und Coburg aus erhebliche Umwege und lange Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr, aber auch im Schienengüterfernverkehr, in Kauf genommen werden müssen. Die fehlenden Verbindungen schränken Unternehmen und Menschen in Nordbayern und Südthüringen auch 25 Jahre nach der Wiedervereinigung massiv ein.

Die stark exportorientierte Wirtschaft in den IHK-Bezirken Coburg, Oberfranken und Südthüringen benötigt ein effizientes und vernetztes Transportsystem, um Waren- und Güterströme für die Zukunft abzusichern und die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte zu sichern.

Darüber hinaus sind die Unternehmen vor Ort, neben der Industrie allen voran auch die nordbayerischen Dienstleistungs- und Versicherungsunternehmen, auf einen optimalen, zukunftsgerichteten Anschluss des Raumes an die zentralen bundesdeutschen und europäischen Verkehrsachsen angewiesen. Ein solcher Anschluss ist trotz nachgewiesener Notwendigkeit bis heute immer noch nicht gegeben. Ganz im Gegenteil droht der Region durch die eine oder andere Überlegung bei den neuen ICE-Planungen eher ein Rückschritt gegenüber früheren Verhältnissen.

a) Schienenpersonenverkehr

Einem ICE-Systemhalt in Coburg kommt von daher allerhöchste Priorität zu. Attraktive, schnelle Zugverbindungen von und nach Coburg (Zubringerfunktion) müssen die Region neben der ASB/NBS Nürnberg-Erfurt erschließen. Sie sichern langfristig das notwendige Fahrgastpotenzial für den wichtigen ICE-Systemhalt am Bahnhof Coburg. Eindeutig belegt ist diese Zubringerfunktion durch die im Bundesverkehrsministerium bekannte Potenzialanalyse für den ICE-Systemhalt Coburg der Gesellschaft für Verkehrsberatungen und Planung mbH, Hannover (GVS).

Mit dem hier geforderten Schienenlückenschluss muss der aktuelle Entwurf des Bundesverkehrswegeplans deshalb einer nachweislichen Nachfrage gerecht

werden, die das Potential für den Fernverkehrshalt Coburg steigert und langfristig sichert. Insofern ist eine Aufnahme der Maßnahme in die Priorität mit Vordringlichem Bedarf des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans alternativlos, weil sie die Region von Eisfeld bis Bad Salzungen tatsächlich in das Bundesschienennetz integriert, anstatt sie gegenüber den vorhandenen Zugangsstellen in Erfurt, Fulda oder Würzburg mittelbar abzuhängen. Ferner ist dieser Schienenlückenschluss aus raumstrukturellen Gründen im schienengebundenen Personenverkehr unabdingbar. Die täglichen Pendlerzahlen mit ca. 10.000 Berufstätigen in einem Raum dieser Dimension zwischen Südthüringen und Coburg stellen bundesweit noch immer einen Spitzenwert dar. Sie belegen wie eng die Wirtschaftsräume Nordbayern und Südthüringen (endlich wieder) miteinander verflochten sind. Von einer durchgängigen Schienentrasse profitiert ein sehr großes Fahrgastpotenzial von der deutlich schnelleren Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort. Dieser Gewinn stellt sich auch auf der Strecke Kassel-Eisenach-Coburg-Nürnberg ein, auf der sich der Personenfernverkehr mit der Maßnahme um 100 Kilometer Reisestrecke verkürzt.

Die Vorteile des Schienenlückenschlusses ergeben sich sowohl in der Status-Quo-Betrachtung als auch gegenüber der Situation nach Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt im Jahr 2017.

Dass der öffentliche Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr wieder massiv an Bedeutung gewinnen muss, bedürfte hier keiner grundsätzlichen Erwähnung, wenn der hier eingeforderte Schienenlückenschluss nicht genau dieses Ziel auch mit Blick auf die gebotene CO₂-Reduzierung einlösen würde. Tatsächlich werden nämlich mit dieser Maßnahme die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um bemerkenswerte 20 Prozent gesenkt – ein weiteres handfestes Argument für die Aufnahme der Maßnahme in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans.

b) Schienengüterverkehr

Dass der Schienenlückenschluss für den Schienengüterverkehr des grenzübergreifenden Wirtschaftsraums Nordwest-Oberfranken und Südthüringen enormen Wert hat, ist eingangs bereits angeklungen. Güterströme in und aus der Region können mit dem Schienenlückenschluss und der damit einhergehenden neuen Schienenverbindung deutlich kostengünstiger abgewickelt werden als über die stark frequentierten Bestandsstrecken oder die ICE-Neubaustrecke mit hohen Trassenpreisen. Dies ist umso wichtiger, als die Neubaustrecke aufgrund des Begegnungsverbotes von Güter- und Personenzügen in den Tunneln nur sehr eingeschränkt für Güterzüge nutzbar ist. Zudem sind die Nutzungsgebühren für die Neubaustrecke unattraktiv hoch. Mit dem Landesgrenzen überschreitenden Projekt bekämen die Unternehmen in der Wirtschaftsregion zwischen Rennsteig und Main endlich wieder eine direkte Anbindung im Schienengüterfernverkehr. Bislang müssen Güterzüge aus der Region in Richtung der norddeutschen Seehäfen einen 100 km langen Umweg über Würzburg nehmen, statt direkt über Kassel - Eisenach - Coburg - Nürnberg zu rollen. Umgekehrt bedeutet der Lückenschluss für den Güterverkehr nach Süden eine alternative Ausweichstrecke, die um 180 Kilometer kürzer ist als die Verbindung über Halle-Saalfeld.

Dabei ist eine Elektrifizierung der Strecke für dieses Vorhaben mit besonders hoher verkehrlicher Bedeutung wesentlich. Insbesondere für den Güterverkehr garantiert erst die durchgehende Elektrifizierung der Strecke von Coburg nach Eisenach die Realisierung der genannten Zeit- und Streckenvorteile. Die IHKn in

Coburg und Südthüringen haben seinerzeit bei ihrer Anmeldung der Varianten des Schienenlückenschlusses zwischen Nordwest-Oberfranken und Südthüringen für den Bundesverkehrswegeplan, die jeweiligen Freistaaten explizit und nachdrücklich auf den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen einer Elektrifizierung der Strecke hingewiesen und in diesem Zusammenhang frühzeitig um entsprechende Prüfung gebeten.

Aus dem Vorgenannten ergibt sich, dass der Schienenlückenschluss zwischen Eisenach und Coburg Verbindungen dient, die deutlich über Nahverkehrsdistanzen hinausgehen. Die Reisezeiten im Personenverkehr werden die Nahverkehrsdefinition deutlich übersteigen. Deshalb liegt die Verantwortung für die Herstellung einer entsprechenden Schieneninfrastruktur eindeutig auf Seiten des Bundes und gehört auf Basis der vielen stichhaltigen Argumente als Maßnahme in den aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans. Der Bedeutung und Dringlichkeit geschuldet lehnt der Landkreis Coburg vorsorglich eine Verschiebung der Verantwortung auf die Länder an dieser Stelle ab.

2. ASB/NBS Erfurt-Nürnberg

Von der ASB/NBS Erfurt-Nürnberg sind Stadt und Landkreis Coburg direkt betroffen. Der Landkreis Coburg begrüßt, dass das Projekt als festdisponiertes Vorhaben zu Ende geführt wird.

Gleichzeitig weist der Landkreis Coburg darauf hin, dass das im vordringlichen Bedarf eingeordnete Projekt 2-010-V02 ebenfalls direkte Auswirkungen auf den ICE-Anschluss der Region Coburg haben wird, so dass die zügige Aufnahme der Planungen und Umsetzung des Projekts eingefordert wird.

Die Ausbaustrecke trägt entscheidend zur Beschleunigung des Fernverkehrs bei und ermöglicht hierüber die seitens des Coburger Landes eingeforderten, regelmäßigen Halte in der Stadt Coburg, ohne dabei zu Lasten der Städte Erlangen oder Bamberg zu gehen.

Der Freistaat Bayern hat mit der DB AG einen Fahrplankompromiss für ICE-Halte in der Stadt Coburg erarbeitet, die über die im PRINS¹ gekennzeichneten zwei Züge pro Richtung hinausgehen. Hier ist eine enge Absprache zwischen den Bundes- und Landesministerien vorzunehmen. Eine im Projekt 2-010-V02 vorgesehene Umfahrung Bambergs darf nicht dazu führen, dass die Region Oberfranken insgesamt weniger Fernverkehrshalte erhält als dies zum heutigen Zeitpunkt in der Status-Quo-Betrachtung der Fall ist. Die entsprechenden Fahrplankonzepte im Personenfernverkehr sind den Planungen zugrunde zu legen und Zukunftsoptionen für eine verbesserte Anbindung der Stadt Coburg offen zu halten.

3. Ausbau der B 303 – Ortsumfahrung Tambach

Die Ortsumfahrung Tambach (Projekt B303-G020-BY-T02-BY) im Landkreis Coburg ist als unwirtschaftlich angesehen worden. Damit wurde der Bedarf zum Ausbau nicht festgestellt. Der Landkreis Coburg verweist darauf, dass es sich in diesem Abschnitt um die letzte problematische Ortsdurchfahrt (OD) auf der überregionalen Verbindungsachse zwischen den Oberzentren Coburg und Schweinfurt handelt. Bei der OD Tambach bedarf es in der aktuellen Situation zwingend einer Verbesserung. Die B 303 hat in diesem Abschnitt einen Schwerlastverkehrsanteil von ca. 14% (Straßenverkehrszählung 2010) mit

¹ Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

deutlich steigender Tendenz. Auf Grund der schwierigen Topographie am „Tambacher Berg“ mit einer Längsneigung von bis zu 9,5% auf einer Gesamtlänge von ca. 900m besteht hier unmittelbar vor den Wohnhäusern der Bürger ein erhöhtes Unfallrisiko, was im worst case durch die nahe Wohnbebauung katastrophale Auswirkungen mit sich bringen kann (vgl. dazu „Tanklastzug-Unglück Herborn“ im Jahr 1987 - https://de.wikipedia.org/wiki/Großbrand_von_Herborn). Dass die Anwohner durch Lärm, Abgase und Verschmutzung enorm belastet sind, kommt argumentativ hinzu. Die seit Jahren eingehenden, zahlreichen Beschwerden der Anlieger über diese untragbare Situation belegen den dringenden Handlungsbedarf genauso deutlich wie Lärmgutachten, die die Positionen der Beschwerdeführer längst stützen. Handlungsbedarf ergibt sich auch für die Verkehrsteilnehmer, allen voran den Straßengüterverkehr, der durch die derzeitige Trassierung selbst stark behindert wird und in den mit deutlichen Steigungs-/Gefälle-Abschnitten einen flüssigen Personenverkehr ausbremst.

Die B 303 hat für Stadt und Landkreis Coburg eine hohe Bedeutung. Die Verkehrszahlen auf dieser Bundesstraße zeigen, dass sie die entscheidende, direkte Ost-West-Verbindung zwischen Kronach, Coburg und Schweinfurt darstellt. Die Anforderung einer störungsfreien und zügigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ist auf einer solch überregional bedeutenden Entwicklungsachse nicht diskutabel. Der Landkreis Coburg fordert daher eine Umgehung der Ortschaft Tambach. Der Bund wird aufgefordert, die angesprochenen Abschnitte umgehend einer neuerlichen Prüfung unter verstärkter Berücksichtigung des überregionalen Wirtschaftsverkehrs zu unterziehen. Das Schutzgut Mensch ist an dieser Stelle besonders zu würdigen. Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs führt zu einer Lebensqualität für die Anwohner und ermöglicht gleichzeitig auch eine Neuaufteilung der Verkehrsräume (dann z.B. auch für Verbesserungen des Radverkehrs/Tourismus).

Das NKV der Maßnahme inklusive aller erforderlichen Maßnahmen muss nach Ansicht des Landkreises aus folgenden Gründen nochmals überprüft werden. Der derzeitige Straßenzustand der B 303 erfordert nämlich auch ohne die Inangriffnahme der Ortsumgehung sofortigen Handlungsbedarf und beachtlichen Finanzmitteleinsatz zur Herstellung der Verkehrssicherheit. Es handelt sich dabei um Kosten zum verkehrsgerechten Ausbau vom OU-Anschluss (AS) Neundorf (=Bauende Ortsumgehung Dietersdorf) bis zur OD Tambach, die Ortsdurchfahrt Tambach selbst und der unerlässliche dreistreifige Teilausbau von der OD Tambach bis zum Ausbauende des Bauabschnitts I bei Schorkendorf auf einer Gesamtlänge von ca. 5 km = „Sowieso-Kosten“. Alles spricht dafür diese Finanzmittel nicht in eine schlechte Übergangslösung zu investieren. Besser angelegt sind die Mittel in der neuen Ortsumgehung, die besser, wirtschaftlicher und auch sicherer ist. Der Landkreis prognostiziert bei der Überprüfung des NKV unter Berücksichtigung der vorgenannten „Sowieso-Kosten“ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine deutliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Ortsumgehung Tambach. Auf dieser Basis fordert der Landkreis Coburg unbedingt die Aufnahme dieses Teilprojekts in den vordringlichen Bedarf des aktuellen Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans. Eine Aufnahme der Ortsumgehung Tambach nur in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans wäre aus Sicht des Landkreises kontraproduktiv, da dadurch der dringend notwendige verkehrsgerechte Ausbau der Bestandsstrecke in den drei vorgenannten Abschnitten gehemmt würde.

4. Ausbau der B4 in Coburg (Weichengereuth)

Das Projekt B004-G020-BY-B4 Ausbau in Coburg (Weichengereuth) ist im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nur in der Prioritätskategorie „Weiterer Bedarf“ eingeordnet worden. Weil damit die zeitnahe Umsetzung dieser wichtigen Straßenverkehrsinfrastrukturmaßnahme nahezu ausgeschlossen ist, fordert der Landkreis in enger Allianz mit der Stadt Coburg, die Priorität dieser Maßnahme in den „vordringlichen Bedarf“ hoch zu stufen und zeitnah die bereits vorhandenen Planungen umzusetzen. Von einem leistungsgerechten und an die städtebauliche Situation angepassten Ausbau dieser immer noch existierenden Engstelle hängt der unmittelbare Anschluss der kreisangehörigen Gemeinde Ahorn ab. In der Funktion als Bedarfsumleitung zur A 73 wird die Schließung dieser 1,3 km langen Ausbaulücke vordringlich gesehen, auch weil sich an den derzeit bestehenden Einmündungen bereits Unfallschwerpunkte entwickeln. Zudem ergibt die Verkehrsprognose in diesem Bereich eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 um ca. 20 Prozent von 2010 19.500 auf 23.700 Fahrzeugen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,5 deutet zudem darauf hin, dass die gesamtwirtschaftlichen Nachteile der derzeitigen Situation erheblich sind.

Zur notwendigen Verbesserung der Verkehrsbeziehungen des Oberzentrums Coburg wird ein Vollausbau der Südzufahrt der Stadt mit vollständigen Fahrtbeziehungen gefordert.

In der Umsetzung der Planungen ist darauf zu achten, eine Neuregelung der Rad- und Fußwegeverbindung in diesem Bereich zwischen dem Landkreis und der Stadt Coburg zu realisieren und Entwicklungsflächen im Bereich der angrenzenden Schienenstrecken nicht unverhältnismäßig einzuschränken.

5. Ausbau der B 173 in den Nachbarlandkreisen Kronach und Lichtenfels

Der Landkreis Coburg begrüßt, dass verschiedene Abschnitte an der B 173 in den Landkreisen Kronach und Lichtenfels in den vordringlichen Bedarf aufgenommen sind.

Nach wie vor existieren aber auch noch Abschnitte im hiesigen Verlauf der B 173, die als nicht wirtschaftlich eingeschätzt wurden. In Allianz mit seinen Nachbarlandkreisen fordert der Landkreis Coburg, auch diese Abschnitte erneut zu überprüfen.

Die B 173 hat auch für das Coburger Land eine Entlastungsfunktion, insbesondere im Hinblick auf die B 303 als Zubringer zur A 73. Die Signalisierung im Bereich der Autobahnzufahrt Ebersdorf ist regelmäßig überlastet und führt zu einer Verlängerung der Reisezeiten im lokalen und überregionalen Personen- und Güterverkehr. Der deutliche Anstieg der Verkehrsbelastungen auf dieser Achse zwischen Kronach und dem Anschluss Ebersdorf wird durch jede Verbesserung im Bereich der B 173 in den Landkreisen Kronach und Lichtenfels abgefedert.

Mit nur einer einzigen Maßnahme – und diese lediglich in der Prioritätsstufe „Weiterer Bedarf“ - ist die Region Coburg angesichts ihrer enormen wirtschaftlichen Bedeutung (Steuerkraft 2014 der Stadt Coburg = 2.217 Euro je Einwohner; Platz 1 in Bayern) im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht ausreichend gewürdigt worden. Der Landkreis Coburg fordert in enger Partnerschaft mit der Stadt Coburg, der IHK zu Coburg und seinen Nachbarlandkreisen im Zuge des Konsultationsverfahrens zum aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans die vorgebrachten Argumente zu prüfen, die angeführten Projekte neu zu bewerten und die Vorschläge mit entsprechender

Aufnahme in die Prioritätenkategorie in der endgültigen Fassung des Bundesverkehrswegeplans zu würdigen.

Rainer Mattern
Stellvertreter des Landrats