

An den **Oberbürgermeister**
Stadt Coburg
Herrn Norbert Tessmer
Markt 1
96450 Coburg

Coburg, den 17.8.2014

**Antrag zur Stadtratssitzung am 25.9.2014 des Coburger Stadtratsmitglieds der ÖDP
zum ICE-Systemhalt in Coburg**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Stadtrat möge den folgenden Beschluss fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, alle rechtlichen und politischen Maßnahmen zu ergreifen, um einen vollwertigen ICE-Systemhalt in Coburg zu erreichen.

Begründung:

In den Medien werden die verschiedensten Positionen zum ICE-Systemhalt in Coburg vertreten, bis hin zu dem dümmsten aller Vorschläge, nämlich den ICE jeweils zwischen Erfurt und Nürnberg nur abwechselnd in Coburg oder Bamberg halten zu lassen.

Es ist sicherlich nicht meine Aufgabe als Stadtrat, den zukünftigen ICE-Fahrplan zwischen Erfurt und Nürnberg zu erstellen, dennoch erscheint es mir erforderlich, ein paar Fakten in die sonst nur von Vermutungen und Verdächtigungen geschwängerte öffentlichen Darstellungen einzustreuen.

Die Bedeutung des ICE-Fernverkehrsnetzes liegt zum einen darin, dass der ICE mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h unterwegs ist und dass in den Netzknöten möglichst kurze Umsteigezeiten realisiert werden, da nur beides zusammen zu den attraktiven, kurzen Fahrtzeiten quer durch Deutschland führen kann.

Für Coburg sind die ICE-Knöten in Erfurt und Nürnberg interessant, zwischen denen eine reine Fahrtzeit von 80 Minuten liegen darf, damit der ICE jeweils 5 Minuten nach einer vollen Stunde/ oder halben Stunde einen der beiden Knoten verlassen muss und stets 5 Minuten vor einer vollen/ oder halben Stunde den anderen Knoten erreicht.

Die heutige, noch nicht ausgebaute ICE-Verbindung von Bamberg nach Nürnberg, mit einem Halt in Erlangen benötigt eine Fahrtzeit von exakt 38 Minuten. Hieraus folgt, dass die zukünftige ICE-Fahrtzeit von Erfurt nach Bamberg insgesamt 40 Minuten betragen darf, damit in Bamberg die üblichen 2 Minuten Haltezeit zur Verfügung stehen.

Die ICE-Strecke von Erfurt nach Bamberg wird in den Neubau-Unterlagen der Bahn mit einer Länge von 127,6 km angegeben. Um diese Strecke in 40 Minuten zurückzulegen, müsste der ICE mit einer mittleren Geschwindigkeit von etwa 192 km/h diese phantastische Neubaustrecke entlang „kriechen“.

Die Einschleifung über Coburg ergibt eine Gesamtstrecke von 11,2 km, während die direkte Neubaustrecke zwischen den Einschleifungspunkten eine Länge von 7,1 km hat, wodurch die Strecke zwischen Erfurt und Bamberg, auf der der ICE mit voller Reisegeschwindigkeit fahren

könnte nur noch 121,5 km beträgt. Wird für diese Strecke eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 250 km/h unterstellt, wobei zu bedenken ist, dass die Bahn diese Strecke auf 300km/h ausgelegt hat, ergibt sich eine Fahrzeit hierfür von nur noch 29 Minuten.

Es verbleiben damit 11 Minuten für einen Halt in Coburg und der Fahrt über die Einschleifungsstrecke von besagten 11,2 km. Die mittlere Reisegeschwindigkeit müsste demnach, abzüglich der 2 Minuten Haltezeit in Coburg bei etwas über 75 km/h liegen, damit noch Zeiten für das Abbremsen und das Beschleunigen verbleiben.

Diese qualitativen Daten waren den Planern der Bahn bei der Projektierung dieses Bahnprojektes Deutsche Einheit mit Sicherheit bekannt, so dass in völliger Kenntnis dieses Sachverhaltens die über 30 Millionen Baukosten für die Einschleifung inklusive der einspurigen, zusätzlichen Tunnelröhre im Süden Coburgs investiert wurden.

Welcher Bahnvorstand würde die Unverfrorenheit besitzen, diese 30 Millionen Euro einfach so zu verbauen, ohne diesen Streckenabschnitt definitiv vollwertig in das ICE-Fernverkehrsnetz der Bahn zu integrieren?

Die Situation wird sich zu Gunsten des Coburger Systemhalts noch zeitlich verbessern, wenn davon ausgegangen wird, dass die durchgeführten ICE-Baumaßnahmen an der Strecke Bamberg-Nürnberg eine gegenüber heute verkürzte Fahrzeit ermöglichen.

Wir sollten es daher unbedingt vermeiden, durch politische Dummheit gegenüber den Bahn-Oberen den Systemhalt in Bamberg gegen einen Systemhalt in Coburg auszuspielen, sondern ggf. den wissenschaftlichen Dienst des Bundestages, über unseren sehr geehrten Herrn Bundestagsabgeordneten und CSU-Stadtrat Hans Michelbach prüfen lassen, was in meiner hier vorgelegten, nur qualitativ möglichen Berechnung so gravierend falsch sein sollte, dass ein vollumfänglicher Systemhalt in Coburg als integraler Bestandteil des ICE-Fernverkehrsnetzes im normalen Takt der Verbindung Erfurt-Nürnberg nicht realisiert werden könnte.

Hierzu ist im Übrigen, auch das sei ausdrücklich festgestellt, nur ein eingleisiger ICE-Bahnsteigausbau in Coburg erforderlich, da immer ein planmäßiger Abstand von 10 Minuten zwischen den Zügen aus Norden und Süden liegen wird (oder darf). Die Einschleifungsstrecke über Coburg sollte möglichst nicht in der gesamten Länge lediglich eingleisig ausgebaut sein. Hierdurch könnte zu viel zeitlicher Puffer bei Unpünktlichkeit eines Zuges verloren gehen, solange die ICE-Strecke Bamberg-Nürnberg noch keine gegenüber heute deutlich verkürzte Fahrzeit ergibt, die eine weitere zeitliche Entkopplung der Zugbegegnungen im Raum Coburg ermöglichen wird.

Es sollte auch im aller größten Interesse der Regierung von Oberfranken und der Staatsregierung liegen, dass der Wirtschaftsstandort Coburg gestärkt wird, denn sonst sind die wohlklingenden Forderungen des LEP bezüglich der Entwicklung des ländlichen Raums lediglich als Schall und Rauch zu bezeichnen. Wir sollten keinerlei alternative Zugvarianten auf der ICE-Neubaustrecke Erfurt- Nürnberg ins Spiel bringen, da sie eine nachhaltige Schwächung des Bahn-Standortes Coburg bedeuten würden. Coburg würde hierdurch vom attraktiven ICE-Fernverkehrsnetz der Bahn abgekoppelt werden. Es ist für unsere Region eben nicht ausreichend, über diese Neubaustrecke nur schneller von Coburg nach Bamberg oder Nürnberg zu kommen, da dort die Welt für unsere Wirtschaft wirklich schon lange nicht mehr zu Ende ist.

Mit freundlichen Grüßen
Gez. Dr.-Ing. Klaus Klumpers