

Martin Truckenbrodt (ÖDP): „Das Thema Eisenbahn verlangt Weitsicht!“

InterCity Magdeburg - Augsburg anstatt Regional-Express Erfurt - Nürnberg gefordert

Nach Ansicht von Martin Truckenbrodt, Spitzenkandidat der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP) zur Landtagswahl in Thüringen am 27. Oktober und Direktkandidat im Wahlkreis Sonneberg I, könnte sich der geplante Regional-Express Erfurt - Nürnberg unterm Strich als große Chance und Verbesserung für Sonneberg erweisen.

Durchgängige Regionalbahn Coburg - Neuhaus am Rennweg

Truckenbrodt spricht sich auch unter touristischen Gesichtspunkten dafür aus, zwischen Coburg und Neuhaus am Rennweg eine durchgängige Regionalbahn einzurichten. Diese könnte z.B. von der Süd-Thüringen-Bahn (STB) betrieben werden. Der aktuelle Regional-Express Sonneberg - Nürnberg erfülle heute zwischen Sonneberg und Coburg lediglich die Aufgabe der Regionalbahn, da er hier an jedem Bahnhof hält. Ob Zugreisende an den Rennsteig wie aktuell in Sonneberg oder zukünftig bereits in Coburg umsteigen, sei unwesentlich. Für Sonneberg sei es vor allem wichtig, dass möglichst viele Fernzüge und diese in möglichst viele Richtungen in Coburg halten.

Reaktivierung der Max-und-Moritz-Bahn

Diese neue Regionalbahnlinie Coburg – Neuhaus am Rennweg könnte dann auch mit einer Reaktivierung der Max-und-Moritzbahn bis Probstzella verlängert werden. Mehr als eine Regionalbahn ist heute zwischen Sonneberg und Probstzella nicht möglich. Hier kämen dann ebenfalls die kleineren Schienenfahrzeuge der STB zum Einsatz, was die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme und vor allem die späteren Betriebskosten deutlich reduziert.

Befürchtungen des VCD Coburg bzgl. Werrabahn unbegründet

Der ÖDP-Politiker bestätigt die Einschätzung des VCD Coburg, dass mit einem Regional-Express Nürnberg-Erfurt die Verbindung von Coburg nach Lichtenfels und weiter in Richtung Saalfeld und Kulmbach geschwächt würde. Genau das sei jedoch ein weiterer Grund dafür, den nach wie vor fehlenden Lückenschluss zwischen Hildburghausen und Coburg herzustellen. So könne dann ein durchgängiger Regional-Express Eisenach – Eger über Bad Salzungen, Meiningen, Hildburghausen, Coburg, Lichtenfels, Kulmbach, Bayreuth und Marktredwitz entstehen. Am Wochenende und an Feiertagen könnte dann auch, z.B. von einer Meininger Dampflok angetrieben, eine Martin-Luther-Eisenbahn Eisenach – Schmalkalden - Coburg auf einer der schönsten Bahnstrecken Deutschlands verkehren und Wochenend-Touristen in die Region auf der Sonnenseite des Thüringer Waldes locken.

Scharfe Kritik an Pro Bahn

Das strikte Festhalten von Pro Bahn an der Herstellung des Eisenbahnlückenschlusses über Eisfeld bezeichnet Martin Truckenbrodt als einen Hauptgrund dafür, dass der für das gesamte Henneberger Land und für Oberfranken so wichtige Eisenbahnlückenschluss zwischen Hildburghausen und Coburg bis heute nicht realisiert ist. „Dieser Starrsinn ist für mich unbegreiflich. Eine reine Reaktivierung der Strecke Eisfeld – Coburg ist schon lange nicht mehr möglich. Die für eine Umfahrung des Lautertals notwendigen Tunnel sind sehr kostenintensiv. Der politische Widerstand im Landkreis Coburg und insbesondere in Dörfles-Esbach ist enorm. In Bad Rodach hingegen würde man sich über eine bessere Zuganbindung sehr freuen, sofern hierbei die Stadt Bad Rodach nördlich umfahren wird. Aus meiner

Sicht ist deshalb nur die zudem kürzere Variante über Bad Rodach realisierbar. Nur hierfür macht es Sinn, sich zu engagieren.“, erklärt Martin Truckenbrodt, der das Thema die letzten Jahre bereits als Vorsitzender des überparteilichen Vereins Henneberg-Itzgrund-Franken e.V. ausgiebig bearbeitet hat.

InterCity Magdeburg – Augsburg anstatt Regional-Express Erfurt - Nürnberg

Anstatt eines Regional-Express Erfurt - Nürnberg befürwortet die ÖDP Thüringen die Einrichtung einer InterCity-Verbindung zwischen Magdeburg und Augsburg, welche einer Verlängerung des geplanten Regional-Express Erfurt – Nürnberg nach Norden und Süden entspricht. Nach Süden könnte diese zumindest perspektivisch auch bis ins Allgäu nach Oberstdorf verlängert werden. Mit dieser durchgehenden Verbindung im Zwei-Stunden-Takt würde sich die Anbindung an den Fernverkehr u.a. für das südliche Sachsen-Anhalt, Nordthüringen, Südthüringen, Nordwest-Oberfranken und das bayerische Schwaben deutlich verbessern. Es könne nicht sein, dass man bei Fernverbindungen im Schienenverkehr immer nur an die Großstädte denke. Auch die Fläche, der ländliche Raum, müsse besser angebunden werden. Auch kleinere Städte wie Sandersleben, Sangerhausen, Sömmerda, Ilmenau, Treuchtlingen und Donauwörth sollten mit IC- oder ICE-Anschlüssen gut an den Fernverkehr angeschlossen sein. Der fehlende Bahnhof für Ilmenau an der ICE-Neubaustrecke müsse auf jeden Fall kommen.

Aufwertung der Regionalbahn Eisenach – Sonneberg

In der Summe dieser Maßnahmen würde auch die Regionalbahn zwischen Eisenach und Sonneberg aufgewertet werden, da hierdurch die Zubringerfunktion zum Fernverkehr in alle vier Himmelsrichtungen gestärkt würde. Man könnte so auf eine durchgehende Verbindung zwischen Eisenach und Sonneberg tagsüber im Ein-Stunden-Takt umstellen. Alternativ könne man zwei neue Linien einrichten, die sich dann in Grimmenthal und nicht mehr wie bisher in Eisfeld treffen. Für den Bahnhof Eisfeld bliebe hierbei die auch für Schleusingen sehr wichtige Anbindung an die schnelle Buslinie 205 erhalten. Der Bahnhof der Kreisstadt Hildburghausen würde als neuer kleiner Bahnknoten leicht aufgewertet werden. Die aktuelle Regionalbahn Coburg – Bad Rodach sollte dann ebenfalls nach Grimmenthal verlängert werden. So ergäbe sich auch eine für Coburg und Sonneberg attraktive optimale Vernetzung mit dem Regional-Express Schweinfurt – Erfurt.

Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie als Alternative zur Elektrifizierung

„Als Walkreisabgeordneter des Wahlkreises Sonneberg I würde ich mich mit vollem Einsatz für die Realisierung der geplanten Wasserstoff-Modellregion Sonneberg-Coburg einsetzen. Nicht nur auf der Straße sondern auch auf der Schiene heißt das Speichermedium der Zukunft Wasserstoff. In diese Technologie muss investiert werden, nicht in Stromtrassen wie dem Südlink, welche nur dem Profit der europäischen Stromhändler zuträglich sind. Anstatt weitere Nebenstrecken zu elektrifizieren macht Sinn, hier eine nicht nur für die Eisenbahn nutzbare Wasserstoff-Infrastruktur aufzubauen.“, erklärt Truckenbrodt abschließend.