



Fotos: Engel

Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg:

## Fluchtweg aus der Kostenfalle

Ein Diskussionsbeitrag zur Beendigung der Hängepartie zwischen Wunsch und Finanzierbarkeit

Von Werner Klingbiel und Rainer Engel

> Mit geschätzten 5,8 Milliarden Euro, die noch investiert werden müssen, ist die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald das weitaus teuerste Einzelprojekt des Ausbaus der deutschen Schienenwege. Die Politik will das Projekt nicht fallen lassen – aber wirklich bezahlbar ist es unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht. Zahlreiche Vorleistungen haben die Weichen für eine Vollendung der Strecke allerdings bereits gestellt. Die Trassen führen vor die Felswände des Thüringer Waldes, doch der Durchbruch scheitert an leeren Kassen. Die einst vorgesehene vorrangige Nutzung der Neubaustrecke für den Güterverkehr ist durch neue Vorschriften allenfalls nachts möglich, alle Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind damit überholt. Eine Hängepartie mit einer Neubaustrecke, die vielleicht in 20 oder 30 Jahren fertig wird, ist jedoch keine vernünftige Perspektive. Wir stellen Alternativen zur Diskussion.

### ■ Die Weichen sind gestellt

Alternativen zur Neubaustrecke von Erfurt durch den Thüringer Wald hätte es viele gegeben. Vor allem der Wirtschaftsraum um Gera, Chemnitz und Hof hätte eine Erschließung östlich der Route über Erfurt sinnvoll erscheinen lassen. Aber in der politischen Auseinandersetzung hat Sachsen sein Gewicht nicht in die Waagschale geworfen, und so sind die Weichen in Richtung Erfurt gestellt worden – nur dieses Projekt für die Verbindung von Berlin nach München ist in die Gesetze aufgenommen worden. Mehrheiten für eine Änderung, insbesondere eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans, zeichnen sich nicht ab. Dies gilt umso mehr, als der Leipziger Oberbürgermeister Wolfgang Tiefensee ins Amt des Verkehrsministers gewechselt ist.

Die Neubaustrecke Erfurt – Leipzig ist ab Gröbers in Betrieb und die Fortsetzung bis Erfurt ist allein schon wegen der

*Foto oben: Die Wümbachtalbrücke ist fertig, aber kein Zug fährt darüber: Wird die Brücke ein Denkmal für Fehlinvestitionen?*

Beschleunigung des Verkehrs in Richtung Frankfurt um mehr als eine halbe Stunde sinnvoll – den bereits begonnenen Bau noch aufzuhalten macht daher keinen Sinn. Der teure Umbau des Erfurter Bahnhofs geht seiner Vollendung entgegen. Südlich von Erfurt bis an den Rand des Thüringer Waldes stehen viele große Bauwerke in der Landschaft – vorerst nutzlos. Im Süden des Thüringer Waldes wird die Neubaustrecke zwischen Ingolstadt und Nürnberg in Betrieb gehen und nördlich von Nürnberg stehen im Coburger Land bereits Brücken.

### Der Stand des Projekts

#### Nürnberg – Ebensfeld

Projekt: 83 km Ausbaustrecke

Einige Vorarbeiten sind bereits erfolgt. Insbesondere im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Ausbau und zur Beseitigung des Nadelöhrs Nürnberg – Fürth beginnen hier in Kürze größere Baumaßnahmen.

#### Ebensfeld – Erfurt

Projekt 107 km Neubaustrecke

Ca. 30 km Strecke zwischen Erfurt und Ilmenau mit Brücken und Tunneln sind im Bau und größtenteils bis auf die Gleisanlagen bereits fertig gestellt.

Nördlich von Coburg sind die Verbindungskurve von der Neubaustrecke nach Coburg und die Itztalbrücke bei Rödentel in Bau. Im zentralen Abschnitt sind ca. 20 km Baustraßen für den Tunnelbau vorhanden. Für die Gesamtstrecke besteht Baurecht. Genehmigt sind Tunnel mit einer Röhre und zwei Gleisen, die von Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehr noch eingeschränkt genutzt werden dürfen. Das Baurecht wird derzeit durch kleine Baumaßnahmen erhalten, da im Fall einer neuen Planfeststellung die veraltete und heute nicht mehr genehmigungsfähige Planung der Neubaustrecke verändert werden müsste.

#### Erfurt – Leipzig/Halle

Projekt 123 km Neubaustrecke

Ca. 23 km sind auf der Strecke Gröbers – Leipzig mit Flughafenbahnhof Leipzig/Halle in Betrieb. Für die Gesamtstrecke besteht Baurecht. Als erstes Großprojekt ist die Saalebrücke bei Halle mit einer Frist zur Fertigstellung bis 2012 ausgeschrieben.

#### Leipzig/Halle – Berlin

Projekt: 187 km Ausbaustrecke

Diese Strecke soll bis zur Fertigstellung des Nord-Süd-Tunnels in Berlin fertig gestellt werden.

### ■ Güter nur noch nachts

Ein wesentliches Argument für die Neubaustrecke war der Güterverkehr von den Seehäfen über Magdeburg – Sangerhausen nach Süden. Doch neue Sicherheitsbestimmungen



*Güterzüge nur noch nachts: Für die genehmigten und teils schon fertig gestellten Einröhrentunnel wird keine Betriebsgenehmigung mehr erteilt, die die Begegnung von Güterzügen und Hochgeschwindigkeitszügen bei mehr als 120 km/h zulässt.*

machen die Nutzung der genehmigten Tunnel für den Güterverkehr so gut wie unmöglich – das bestehende Baurecht für Tunnel mit zwei Gleisen in einer Röhre ist kein Argument mehr für den unveränderten Bau.

Das Problem: Sämtliche Tunnel sind mit einer Röhre für zwei Gleise planfestgestellt. Aus Kostengründen soll die Strecke auch auf Biegen und Brechen so gebaut werden, obwohl bekannt ist, dass damit im Querschnitt des Thüringer Waldes eine massive Einschränkung der Leistungsfähigkeit erkaufte wird.

Begegnungen sind in dem planfestgestellten Tunnel der Neubaustrecke nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 120 km/h zulässig. Damit ist der Mittelabschnitt der Neubaustrecke de facto eingleisig oder es wird statt mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h mit maximal 120 km/h gefahren.

Grundsätzlich dürfen Tunnel nur noch mit jeweils einem Gleis pro Röhre gebaut werden, zwischen Ebensfeld und Erfurt ist die heute nicht mehr zulässige Bauweise aufgrund des vorhandenen Baurechts noch möglich.

Für den Güterverkehr war die Neubaustrecke von Anfang an nicht unbedingt notwendig. Die Route über Hof ist hinsichtlich der Steigungen günstig trassiert, mit einer Elektrifizierung von Reichenbach bis Regensburg wäre sie auch uneingeschränkt nutzbar. Ein Scheiteltunnel im Frankenwald würde auch die Saalbahn leistungsfähiger machen. Selbst bei möglichen zukünftigen Engpässen im Nord-Süd-Verkehr stellt sich die Frage, ob die Lösung dieser Probleme mit der Strecke durch den Thüringer Wald nicht zu teuer erkaufte wird.

### ■ Doch an Erfurt vorbei?

Immer wieder wird vorgeschlagen, auf die Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld ganz zu verzichten. Sollen die Züge also weiter über Jena und Naumburg fahren? Der Abschnitt Erfurt – Halle/Leipzig der Neubaustrecke wäre nur mit einer Spange erreichbar, deren Kosten aber kaum noch in einem vertretbaren Verhältnis zum

Bildautor: Satellitenbild: D-Sat 6 – Copyright 2003, TravelTainment AG



Fotos: Engel/Buyken

Bei Marlishausen kreuzt die Bahnlinie von Arnstadt nach Saalfeld (rechts) die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (vorne) und die parallele Autobahn (dahinter).

Bahnhof Marlishausen.



Wenig weiter südlich in der Höhe der Ortschaft Görbitzhausen führt die Autobahn durch eine Senke, während die Neubaustrecke (links) und die alte Bahnlinie (rechts) aufgleicher Höhe liegen.



Kurz dahinter stellen sich die ersten Berge des Thüringer Waldes in den Weg...

... die mit dem Tunnel Behringen durchstoßen werden müssen.

Die Altstrecke nach Saalfeld weicht dem Gebirge nach Osten aus.



Hier trennt sich die Autobahn von der Neubaustrecke und weicht dem Gebirge nach Westen aus. Die Neubaustrecke führt durch den Tunnel Sandberg weiter nach Süden.

Das Satellitenbild zeigt den Bauzustand von Neubaustrecke und Autobahn im Jahre 2003.

NEUBAUSTRECKEN

Nutzen stünden. Die Anbindung von Erfurt nach Saalfeld wie heute mit einem Anschlusszug riefte in Erfurt kaum Begeisterung hervor. Eine Anbindung an die Mitte-Deutschland-Verbindung würde den Bau eines Zentralbahnhofs in Jena erfordern, dessen Realisierung ebenfalls ungewiss ist.

Oder soll eine andere Route vorrangig ausgebaut werden? Dann würde die angefangene Neubaustrecke für alle Zukunft ein Mahnmal für Fehlinvestitionen sein. Kurzum: Das ist in der derzeitigen politischen Landschaft keine Alternative, die Zustimmung finden wird. Dies gilt umso mehr, als dafür erst der Bundesverkehrswegeplan geändert werden müsste.

## ■ Mit dem Kopf durch die Wand?

Was also liegt näher, als nach der Methode „mit dem Kopf durch die Wand“ weiterzumachen? Aus dem Raumordnungsverfahren habe sich ergeben, dass es hinsichtlich der planfestgestellten Trassierung keine Alternative gebe – so die DB.

Nur die leeren Kassen haben den Weiterbau bisher verhindert. Nach Angabe der DB 5,8 Milliarden Euro, nach an-

deren Quellen noch 8 Milliarden Euro soll die fehlende Strecke – 80 Kilometer mit fast 40 Kilometern Tunnel – nach heutigem Kostenstand noch kosten, allfällige Kostensteigerungen nicht eingerechnet. Das reicht aus, um mindestens 5.800 Kilometer regionale Bahnlinien – ein Drittel des bundesweiten Regionalnetzes – von Grund auf zu erneuern. Und die Kassen des Bundes, der die Mittel für den Bau aufbringen muss, werden leer bleiben. Privates Kapital wird sich für eine Bahnlinie, die nur von einem Zug pro Stunde und Richtung befahren werden soll, nicht begeistern lassen. So droht – trotz aller Absichtserklärungen aus der Politik –, dass der Bau eine jahrzehntelange Hängepartie wird – zum Schaden für die Region.

## ■ Investitionsruinen fressen Geld

Die nutzlosen Vorleistungen zwischen Erfurt und Ebensfeld belasten vor allem die Bilanz der Deutschen Bahn AG. Solche Investitionsruinen kann sich kein Staat und schon gar kein börsenorientiertes Unternehmen leisten – Zinsen und die laufende Erhaltung und Pflege belasten die Bilanz, während der Ertrag dauerhaft bei null bleibt.

### ICE-Fahrzeiten

von München Hbf	nach Berlin Lehrter Bf	Erfurt Hbf	Jena Paradies	Gera Hbf
<b>Ist-Zustand 2005</b>	6:55 h	4:35 h	4:00 h	4:40 h
<b>Prognose 1991 für 2015</b>	4:30 h	3:00 h	4:15 h	4:45 h

#### Entwicklung der Fahrzeiten

<b>Juni 2006</b> nach Fertigstellung Leipzig – Berlin Hbf	6:05 h	4:35 h	4:00 h	4:40 h
<b>Dezember 2006</b> nach Fertigstellung Nürnberg – Ingolstadt	5:35 h	4:05 h	3:30 h	4:00 h

#### Prognose Fertigstellung der bestehenden Planung

<b>2015 (?)</b> nach Fertigstellung Ausbau Nürnberg – Ebensfeld	5:25 h	3:55 h	3:10 h	3:40 h
<b>Projektziel 20xx</b> nach Fertigstellung Gesamtstrecke	> 4:00 h	> 2:30 h	3:15 h 1)	3:45 h 1)

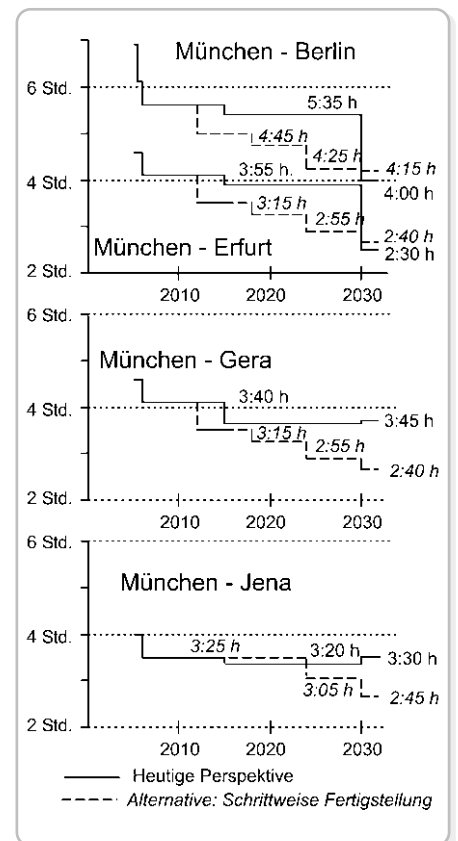
#### Die Schritt für Schritt erreichbare Alternative

<b>2012</b> Elektrifizierung Marlishausen – Saalfeld	5:00 h	3:30 h	3:20 h	3:50 h
<b>2012 + x</b> 10 km Neubaustrecke Saalfeld – Probstzella	4:45 h	3:15 h	3:05 h	3:15 h 2)
<b>2012 + x</b> 15 km Neubaustrecke Wümbachtalbrücke Rottenbach (– Saalfeld)	4:25 h	2:55 h	2:45 h	2:55 h 2)
<b>2012 + x</b> mit weiteren Linienverbesserungen zwischen Probstzella und Ebensfeld	4:10 h	2:40 h	2:30 h	2:40 h

#### Vergleich

zum heutigen Projektziel	– 0:15 h	– 0:15 h	+ 0:45 h	+ 1:05 h
--------------------------	----------	----------	----------	----------

1) über Erfurt bei Übergang 15 Min., erhöhter Fahrpreis für Umweg  
2) mit RE über Saalfeld bei Ausbau als IC-Zubringer



Der Vergleich zeigt: Die Nachteile eines schrittweisen Ausbaues sind für die Direktverbindung Berlin – München marginal, die Vorteile für Ostthüringen deutlich und dauerhaft.



*Brücke ins Nichts? Auf der anderen Seite wollen noch 80 km Tunnel und Brücken gebaut werden.*

In Oberfranken und Thüringen gibt es einige Überlegungen, die bereits weitgehend fertigen Streckenteile wenigstens für die Region zu nutzen. Von Erfurt bis Ilmenau könnte ein schneller Regionalexpress fahren. Der Regionalexpress von Coburg könnte schneller nach Bamberg gelangen. Für einen Lückenschluss von Coburg nach Südthüringen könnte insbesondere die Verbindungskurve nördlich von Coburg Verwendung finden. Doch das alles würde nicht dazu führen, dass die ICE-Züge von Nürnberg nach Erfurt gelangen.

### ■ Keine Alternativen?

**G**ibt es keine Alternativen zum Bau der Strecke, wie sie jetzt geplant ist? Das Problem des bestehenden Projekts ist, dass alles fertig sein muss, bevor die Strecke genutzt werden kann. Für den ICE-Verkehr nutzbare Teilstrecken zu bauen ist unmöglich. Die immer wieder geäußerte Idee, den ICE ersatzweise über kurze Netzergänzungen und sonst über auszubauende vorhandene Strecken von Ilmenau über Suhl nach Coburg zu fahren, würde eine Neutrassierung erfordern mit Investitionen, die weit über den Kosten der im Bau befindlichen Strecke liegen.

### ■ Fluchtweg nach Saalfeld?

Für rund 50 Millionen Euro – so viel wird jährlich verbaut, um das Baurecht auf der direkten Route zu erhalten – gäbe es einen Ausweg aus der Kostenfalle.

Vorweg: Dieser Idee kann man mit Stirnrunzeln begegnen. Doch für Pragmatiker dürfte es kein Problem sein – auch bei Autobahnen kommt es häufig vor, dass sich die Autoschlangen über Nebenstraßen quälen müssen, bis eines Tages das große Projekt fertig wird. Aber realisierbar ist diese Maßnahme ohne Änderung der geltenden Gesetze und ohne langwieriges parlamentarisches Verfahren – im Gegensatz zu allen anderen Alternativen.

Wo Schienen liegen, können auch Züge fahren. Und Schienen liegen zwischen Arnstadt und Saalfeld und stellen schon heute den Anschluss für die Erfurter zum ICE nach München her. Die Strecke ist zwar nicht gerade als Schnellfahrstrecke konzipiert, aber so langsam fahren die Züge gar nicht – der Regionalexpress schafft eine Reisegeschwindigkeit von 75 km/h. Für einen ICE ist es keineswegs ehrenrührig, abschnittsweise über eine solche Strecke zu fahren. Der schnellste ICE-Sprinter von Frankfurt nach Berlin tut es auch: Er fährt über Gütergleise an Hannover vorbei. Eingleisige Strecken sind auch kein wirkliches Hindernis für den ICE – zwischen Dortmund und Münster und zwischen Wolfsburg und Hildesheim ist deren Benutzung an der Tagesordnung.

Die elektrischen ICE-Neigezüge kämen mit den Radien, die bis etwa 250 Meter betragen, zurecht. Die Diesel-ICE-Baureihe 605 wurde für den Zuglauf Nürnberg – Bayreuth – Hof – Dresden sogar speziell für eine derartige Strecke mit Radien bis 170 Meter konzipiert.

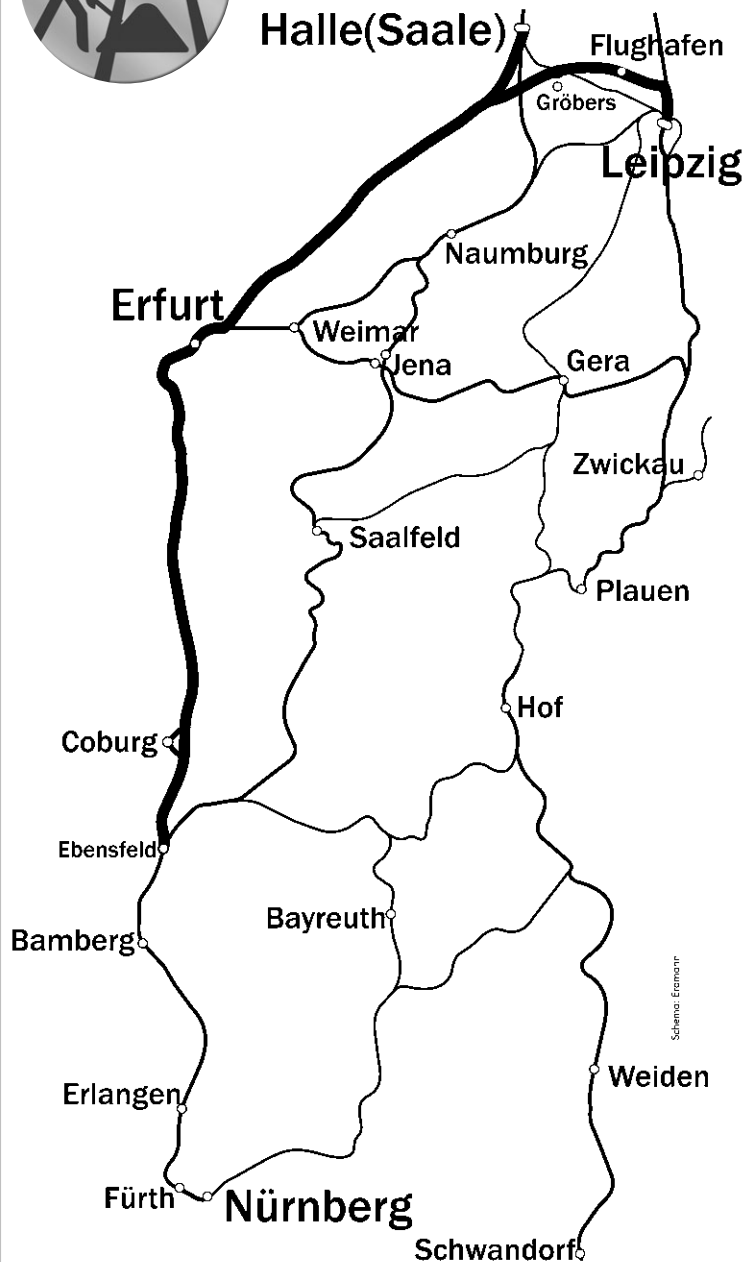
Damit die ICE-Züge von der schon fertig gestellten Neubaustrecke zurück zur elektrifizierten Saalbahn gelangen können, fehlen nur noch der elektrische Fahrdrat auf 40 Kilometern Streckenlänge und die Verbindung zwischen beiden Bahnlinien, die sich bei Marlishausen nahe Arnstadt kreuzen und danach in geringem Abstand parallel verlaufen. Das würde runde 50 Millionen Euro kosten und der ICE würde Erfurt erreichen, lange bevor die Gelder aufgebracht sind, um den Thüringer Wald zu durchstoßen.

Sinnvoll wäre das genau von dem Zeitpunkt an, zu dem die Neubaustrecke von Erfurt nach Halle und Leipzig fertig wird. Der ICE wäre von Saalfeld nach Leipzig immer noch zehn Minuten schneller als auf der heutigen Route. Von



*Gefördert mit EU-Mitteln wurde der Abschnitt von Erfurt bis zum Rand des Thüringer Waldes schon gebaut. Ob EU-Mittel für den Weiterbau zur Verfügung stehen, ist noch nicht klar, denn die Diskussion über die Ausstattung der Strukturfonds, aus denen gefördert wurde, ist noch nicht abgeschlossen.*

## Ostthüringen wird abgehängt



Die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald hängt Ostthüringen ab. Die Führung über Saalfeld würde die Anschlüsse nach Jena und Gera erhalten.

Berlin würde die Fahrzeit nach München auf unter fünf Stunden schrumpfen. Durch gleichzeitige Ausbauten zwischen Nürnberg und Ebensfeld könnte die Fahrzeit bei der für 2012 prognostizierten Fertigstellung viereinhalb Stunden betragen.

Positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme wäre, dass auch der Regionalverkehr von dem Lückenschluss profitieren würde, und zwar auch noch dann, wenn die Neubaustrecke längst durchgehend fertig gestellt ist.

### ■ Geld gezielt ausgeben

**S**tatt das Geld mit der Gießkanne über die Gesamtstrecke von Nürnberg nach Leipzig zu träufeln, um dann festzustellen, dass es vorne und hinten nicht reicht, könnte es gezielt eingesetzt werden: zuerst die Neubaustrecke von Erfurt nach Halle und Leipzig, dann der Ausbau von Nürnberg nach Bamberg. Parallel dazu kann der im Unterbau fertige Abschnitt Erfurt – Ilmenau fertig gestellt und neben der Relation Erfurt – Saalfeld auch nach Ilmenau für den Regionalverkehr genutzt werden. Dazu muss entweder südlich von Ilmenau von der neuen Trasse eine etwa einen Kilometer lange Verbindungskurve zur stillgelegten, aber nicht entwidmeten Strecke Ilmenau – Gehren – Großbreitenbach gebaut werden. Falls Langeviesen eine Reaktivierung der Bahn hintertreibt, ist alternativ auch ein Lückenschluss vom in Kürze wieder befahrenen Stammgleis zum Glaswerk Ilmenau zur Neubaustrecke mit vertretbarem Aufwand möglich.

Der bereits im Bau befindliche Abschnitt der Neubaustrecke im Raum Coburg sollte dazu genutzt werden, den abgebauten Grenzabschnitt der Werrabahn zwischen Coburg und Eisfeld wieder aufzubauen. Die seit der Teilung Deutschlands nicht mehr genutzte Bahnlinie ist in der Gemeinde Dörfles-Esbach heute zwischen Neubauten eingezwängt und kann über die Trasse der Neubaustrecke elegant umfahren werden. Durch diesen Lückenschluss von rund 20 Kilometern Länge zur Werrabahn wird der ganze Raum zwischen Eisenach, Suhl/Meiningen und Hildburghausen an den Knoten Coburg und weiter in Richtung Nürnberg – München angebunden.

Jeder Teilabschnitt hat somit einen eigenen Nutzwert. Beim heutigen Vorgehen wird erst mit der Gesamtfertigstellung der Neubaustrecke überhaupt ein Nutzen erzielt. Aber auch dann bringt das teure Vorhaben zwar Nutzen für die Großstädte entlang der Trasse, Oberfranken und Südthüringen durchquert die Strecke jedoch wie ein Fremdlingsfluss. Für die Region bringt die Neubaustrecke überhaupt nur Vorteile, wenn sie in ein wiederaufgebautes



Die Autobahn ist fertig – die Neubaustrecke daneben liegt brach.

regionales Schienennetz eingebunden wird. Also macht es umso mehr Sinn, dieses mit vertretbarem Aufwand zu errichtende Regionalnetz auch ohne endgültige Entscheidung über die Zukunft der Neubaustrecke umgehend in Angriff zu nehmen. Die vorhandene Strecke kann genutzt werden, auch wenn in einigen Jahren noch immer kein Goldesel gefunden wurde, der die Verwirklichung der heutigen Planung in angemessener Zeit ermöglicht.

### ■ Neu nachdenken

Die bisherige Diskussion über das Für und Wider der Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg wurde von ihren Befürwortern, insbesondere aus der Politik, als Diskussion über „Alles oder Nichts“ verstanden und beantwortet: Das Baurecht besteht, also muss gebaut werden. Die Anbindung der vorhandenen Neubaustrecke an das vorhandene Netz in Marlishausen eröffnet indessen neue Perspektiven – es kann ohne Gesichtsverlust neu nachgedacht werden. Der Weiterbau – die schlechteste Lösung – ist nur noch eine der Möglichkeiten. Es darf wieder diskutiert werden, ob statt der direkten Linienführung die Sachsen-Franken-Magistrale über Zwickau, Plauen und Hof

doch die bessere Verbindung zwischen Leipzig und München darstellt, für die allerdings außerhalb der Region kaum vehemente Streiter ersichtlich sind. Es ist aber auch möglich, das Gesamtprojekt unter Beibehaltung der Eckpunkte Erfurt und Nürnberg in finanzierbare Teilprojekte zu zerlegen, die – jeder für sich – sinnvoll und vor allem sofort nutzbar sind. Sie erschließen die Region besser und bringen im Fernverkehr bei Fertigstellung sofort eine Fahrzeitverkürzung.

### ■ In kleinen Schritten weiter

Sollte der mittlere Abschnitt der Neubaustrecke zwischen Dörfles-Esbach und Ilmenau auch in fernerer Zukunft nicht gebaut werden, sind sicher Ausbaumaßnahmen an der Frankenschmalspurbahn vonnöten.

Ein Neubau von Saalfeld bis Probstzella (auf 25 Kilometern Strecke legt der Zug nur zehn Kilometer Luftlinie zurück) würde die Fahrzeit um 15 Minuten verkürzen. Schon damit würde die Gesamtfahrzeit München – Berlin deutlich unter fünf Stunden schrumpfen.

15 Kilometer Neubaustrecke könnten die schon fertige Würmbachtalbrücke bei Ilmenau mit Saalfeld verbinden und brächten weitere 20 Minuten Fahrzeitgewinn.

Da die Tunnelstrecke durch den Thüringer Wald nur nachts für Güterzüge nutzbar ist, wäre ein Scheiteltunnel über den Frankenschwald weiterhin notwendig, um den umständlichen Schiebetrieb zu ersparen. Auch das brächte weitere Minuten.

Den eigentlichen Vorteil davon hätte Thüringen: Der ICE nach München führe endlich durch Erfurt. Aber Jena und Gera behielten in Saalfeld Anschluss an den schnellen Zug nach Süden. Die jetzt im Bau befindliche Trasse hängt Jena und Gera hingegen ab und bringt im Verkehr innerhalb Thüringens keinerlei Gewinn.

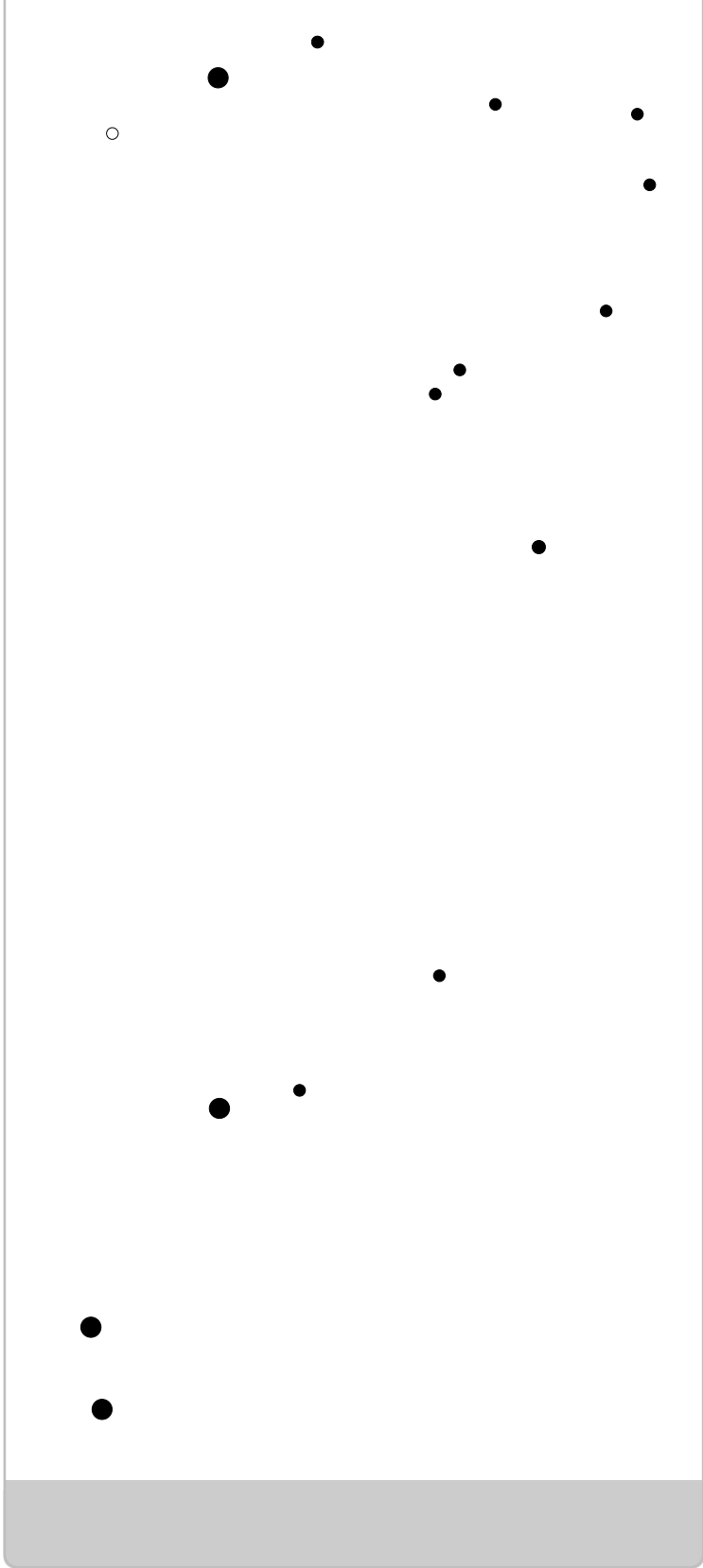
Aber auch das Coburger Land könnte mit einer Neubaustrecke in Richtung Saalfeld (Luftlinie 20 Kilometer) aus der Lage im Winkel erlöst werden. Ein Wiederaufbau der



Vertreibung aus dem Paradies: Am 18. Juni 2005 ging der neue Haltepunkt Jena Paradies in Betrieb. Mit Fertigstellung der Neubaustrecke wird der ICE nach München verschwinden: Abfahrt nach München ist dann im Westbahnhof über Erfurt – wenn die Planungen bleiben, wie sie sind.

Foto: DB AG/Busse

# Vernetzen und Erschließen



---