

# Thüringens flottester Franken-Anschluss

Rasante Regionalzüge auf der ICE-Strecke, schneller Stundentakt zwischen Sonneberg und Nürnberg, neue Route von Südthüringen nach Schweinfurt: Beim Bahnverkehr zwischen Thüringen und Franken wird nächstes Jahr so einiges flotter.

Von Markus Ermert

**COBURG/ERFURT.** Seit sechs Jahren rasen ICE mit Tempo 300 durch den Thüringer Wald auf der Schnellfahrstrecke Erfurt-Nürnberg. Nun gibt die Bahn endlich auch beim Regionalexpress Gas und nutzt die Neubaugleise via Coburg erstmals durchgängig für mehr Tempo im Regionalverkehr. Ab dem Juni 2024 fährt der Franken-Thüringen-Express zwischen Nürnberg, Bamberg, Coburg und Sonneberg im Stundentakt über die Neubau-Route zwischen Südthüringen und Oberfranken.

Was zunächst einmal bedeutet: 70 Minuten Fahrzeit zwischen Coburg und Nürnberg und zurück, jede Stunde von früh bis spät. Einen noch größeren Schritt nach vorn macht die Anbindung der Region nach Norden. Coburg erhält nämlich gleichzeitig einen superschnellen Zwei-Stunden-Takt von und nach Leipzig, Berlin und Hamburg. Fünf der neuen Expresszüge pro Richtung verkehren ab kommendem Jahr von Coburg weiter nach Erfurt (und umgekehrt) und damit erstmals überhaupt über die gigantische Strecke unter dem Thüringer Wald mit ihren 40 Brücken und 27 Tunneln. Im Zusammenspiel mit den dort weiterhin verkehrenden ICE-Zügen und dem ICE-Knoten Erfurt heißt das: Zu jeder Tageszeit sind Coburg und Berlin in weniger als zweieinhalb Zugstunden miteinander verbunden, und Erfurt wird mit 35 Minuten Fahrzeit und neun Zügen pro Tag und Richtung quasi zur Nachbarstadt Coburgs.

Möglich machen das nagelneue Doppelstockzüge, die Bayern und Thüringen für ihre grenzüberschreitenden Linien angeschafft haben. „Desiro HC“ heißen die schnittigen roten Doppelstockzüge, von denen DB Regio 57 Garnituren bei Hersteller

## Und die Tickets?

**Alle Regionalverbindungen,** auch die über die ICE-Strecke, kann man mit Nahverkehrstickets nutzen. Heißt: Auch das 49-Euro-Ticket und die günstigen Wochenend- und Länder-Tickets gelten. Aber nicht im ICE. Damit bleiben für Pendler zwischen Erfurt und Coburg vier der neun Züge tabu – es sei denn, sie zahlen mehrere hundert Euro für ein Monatsticket. Einzelfahrten im ICE sind ab 18 Euro als Sparpreis zu haben.



Auf den Abstellgleisen des alten Coburger Güterbahnhofs sind sie schon zu sehen: Die knallroten neuen Doppelstockzüge für den Franken-Thüringen-Express.

Foto: Michael von Aichberger

Siemens bestellt hat. Die Bahntochter bedient das Netz Franken-Südthüringen und auch den neuen Regionalexpress in die thüringische Landeshauptstadt. Auf den Linien von Nürnberg nach Saalfeld und Sonneberg über Lichtenfels werden die neuen Züge, 26 Stück, schon ab dem kommenden Dezember fahren. Sie sind vierteilig, das heißt, ein Wagen-Quartett wird zu einer Einheit zusammengekoppelt. Maximal zwei Einheiten sind so möglich mit insgesamt 760 Sitzplätzen, so vielen wie noch nie in einem Nahverkehrszug auf dieser Route. Kostenpunkt: Ein „mittlerer dreistelliger Millionenbetrag“, sagt DB-Projektleiter Martin Gundel. Derzeit werden die Desiros nach und nach ausgeliefert und Probe gefahren. Geparkt sind die knallroten Neuwagen derzeit unübersehbar auf dem Coburger Güterbahnhof.

Zwei Etagen, Klimaanlage, WLAN, Steckdosen an jedem Platz, genug Raum für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen: Die Flitzer gehören zum Besten, was der regionale Bahnverkehr derzeit zu bieten hat. Und doch sind sie nicht für die Strecke zwischen Coburg und Erfurt geeignet, wo den Regionalbahnen in den Tunneln ICEs mit Tempo 300 entgegenkommen. Um den gewaltigen Luftzug ohne Schäden zu überstehen, braucht es besonders druckdichte Fahrzeuge, mit deren Produktion Siemens erst im ersten Halbjahr 2024 fertig wird. Diese Züge fahren als Sechser-Garnituren mit maximal 634 Sitzplätzen

– und kommen auf Tempo 190, eine Geschwindigkeit, die nirgendwo sonst im Regionalverkehr in Deutschland erreicht wird. Ein „besonderes Schmankerl“, hatte das Thomas Prechtl von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) genannt, als die Wagen vor zwei Jahren erstmals im Modell vorgestellt wurden. „Ich will nicht angeben, aber das ist schon ganz schneller Nahverkehr, den wir da vorhaben“, kommentierte damals stolz der Vertreter von DB-Regio Bayern. Seit Ende Mai wird ein bereits Lieferter auf der Thüringer-Wald-Strecke getestet, mitunter ist er im Erfurter Hauptbahnhof zu sehen.

Die Landeshauptstadt ist bisher nicht nur für die bayerischen Coburger, sondern auch für die thüringischen Sonneberger im Regionalverkehr nur über enorme Umwege erreichbar. Das ändert sich nächstes Jahr: Erstmals überhaupt liegt zwischen Sonneberg und Erfurt weniger als eine Stunde Bahnfahrzeit. Der Stundentakt zwischen Sonneberg und Coburg ist so zurechtgelegt, dass man den Erfurt-Express an dessen einzigem Zwischenstopp in Coburg-Nord erwischt, und in Sonneberg besteht Anschluss an die Linien von und nach Neuhaus und Eisfeld.

Und auch von Sonneberg aus profitiert man vom neuen Zwei-Stunden-Takt über Er-

furt hinaus im Verkehr nach Nordostdeutschland und Hamburg. Bisher gilt: Wer nicht gerade die vier täglichen Berlin-ICE erwischt, die in der Veststadt stoppen, muss zunächst per RE nach Bamberg zurück und wieder an Coburg vorbei Richtung Erfurt düsen. Der teure, zeitraubende Umweg entfällt ab Juni 2024. Sonneberg-Berlin schafft man dann in weniger als drei Stunden.

Die Fahrplanmacher haben die fünf neuen Regionalexpress-Fahrten zwischen Coburg und Erfurt so zwischen die vier ICE eingebaut, dass zwischen 7.30 und 19.30 Uhr ein fast exakter Zwei-Stunden-Takt entsteht. Was neben neun konkurrenzlos schnellen Verbindungen pro Richtung und Tag auch zwei Wermutstropfen mit sich bringt: Der späte erste Zug passt für viele Berufs- und Bildungspendler nicht in den Zeitplan. Und auch wenn der derzeitige „Desiro“-Abstellplatz gleich neben dem spektakulären neuen Globe-Theater andere Assoziationen weckt: Abends fährt nur der ICE, um kurz nach zehn ist Schluss – zu früh und zu teuer für den abendlichen Kultur-Trip nach Coburg und den Kneipenabend in der Erfurter Altstadt.

Versüßt wird das für viele Fahrgäste aber durch den neuen Taktknoten, der gleichzeitig in Coburg entsteht. Dort sollen künftig alle Züge immer zur runden halben Stunde ankommen und wieder abfahren, auch die ICE, die in Coburg halten. Fahrgäste haben stets sofort Anschluss in alle Richtungen, zwi-

schon Coburg und Lichtenfels entsteht ein 30-Minuten-Takt. Erkauft wird das damit, dass manche – bei gleichbleibender Fahrt-dauer – öfter umsteigen müssen. Etwa weil die überall haltenden Nürnberg-Regionalbahnen via Lichtenfels künftig in Coburg enden. Oder weil der Nürnberg-Express bei seinen fünf Erfurt-Fahrten Sonneberg auslässt.

Ausgelassen wird beim neuen Express auf der ICE-Strecke auch jeglicher Halt zwischen Coburg-Nord und Erfurt. ICE und Regionalzüge rauschen die 86 Kilometer nonstop durch, weshalb die Südthüringer Streckenanrainer nicht unmittelbar von der neuen Linie profitieren. Deren Ankündigung hatte insbesondere in der Universitätsstadt Ilmenau Hoffnungen geweckt. Dort verläuft die ICE-Strecke nur fünf Kilometer östlich der Innenstadt und hat auf dem Stadtgebiet sogar einen Überholbahnhof, der einst auch als Passagier-Stopp vorgesehen war, dann aber doch ohne Bahnsteige und Zufahrten gebaut wurde.

Der Ilm-Kreis setzt sich für eine viele Millionen Euro teure Nachrüstung ein, an der aber weder die Bahn noch der Freistaat Thüringen derzeit Interesse haben. Und so führt für Ilmenau und seine prosperierende Uni der Weg nach Süden weiterhin über den großen Zug-Umweg via Erfurt. Oder gleich mit dem Auto über die A71 und A73, die anders als die Bahn auch zwischen Coburg und Erfurt den Ein- und Ausstieg ermöglichen.

## Unterfranken rückt näher an Werra und Rennsteig

**MEININGEN/RITSCHENHAUSEN.** Der Regionalexpress Erfurt-Suhl-Schweinfurt-Würzburg ist neben der Werrabahn schon jetzt die Hauptschlagader des Südthüringer Regionalverkehrs. Die gute Verbindung an den Main wird ab Dezember weiter verbessert: Die Erfurter Bahn (EB) führt ihre zweistündlich verkehrende Linie Meiningen-Schweinfurt künftig über den Knotenpunkt Grimmenthal – was für eine kräftige „Verbesserung der Reisekette Erfurt-Südthüringen-Unterfranken“ sorgt, wie es das für die Regionalzüge zuständige Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr formuliert.

Durch den neuen Schlenker fährt auf der Relation Erfurt-Suhl-Schweinfurt künftig jede Stunde ein Zug, wenn auch nicht stets zur gleichen Minute, sondern zeitversetzt:

Einmal durchgehend per Regionalexpress und einmal mit Umstieg in Grimmenthal, wo sich beide Linien erstmals planmäßig treffen. In Grimmenthal wiederum besteht Werrabahn-Anschluss von und nach Eisenach, Bad Salzungen, Hildburghausen und Eisfeld. In Schweinfurt steigt man nahtlos Richtung Bamberg oder Würzburg um, womit der unterfränkische ICE-Knotenbahnhof noch besser an Südthüringen angebunden ist.

Die EB-Linie ab Meiningen stoppt auf ihrem 65-minütigen Weg bis Schweinfurt an jedem Haltepunkt – mit einer einzigen Ausnahme. Und die macht ausgerechnet einen Traditionsort des Südthüringer Bahnverkehrs zum Verlierer der Fahrplan-Reform. Der Bahnhof Ritschenhausen wird ab Dezember nur noch von einer Handvoll Züge

frühmorgens und spätabends bedient. Der Grund: Der Weg von und nach Grimmenthal führt mangels Weiche in Ritschenhausen nur über Gleis 2 – und das hat keinen Bahnsteig, an dem der Zug halten könnte.

Seit 1874 stoppen Züge in dem kleinen Dorf an der Salzbrücke südlich von Meiningen. Als Ritschenhausen zehn Jahre später zum Grenzbahnhof zwischen Bayerischer und Preußischer Staatsbahn wurde, wuchs es zu einem der bedeutendsten Bahn-Standorte Region, wovon heute Bahnhofs- und Bedienstetengebäude zeugen. Fast 150 Jahre Verkehrsgeschichte enden mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2023. Vielleicht nur vorerst. „Perspektivisch ist vorgesehen, am Gleis 2 einen Bahnsteig zu errichten“, ließ das Landes-Verkehrsamt wissen.

## „Mit oder ohne CDU“: Das Schweigen der Gegner des Ökosozialismus

Hans-Georg Maaßen und seine Anhänger in der Thüringer CDU machen es spannend. Auch fünf Tage nach einer kryptischen „Politikwende“-Ankündigung ist offen, was da im Busch ist.

**ERFURT/MEININGEN.** Wie und warum will ein CDU-Mitglied „ohne CDU“ die rot-rot-grüne Thüringer Landesregierung ablösen? Und wer ist das „Wir“, das dieses Vorhaben angeblich betreibt? Mit seiner unterschwellig drohenden Twitter-Botschaft von Freitagabend hat Hans-Georg Maaßen für Stirnrunzeln bei Freund und Feind gesorgt. Und er gefällt sich offenbar dabei. „Wir werden alles dafür tun, dass es im nächsten Jahr in Thüringen eine antisozialistische Politikwende gibt. Entweder mit oder ohne CDU“. Diese

seine bemerkenswerten Formulierungen unter einem Bild der Regierungszentrale, das nach einem „Abendessen neben der Staatskanzlei“ aufgenommen worden sein soll, hat Maaßen auch fünf Tage danach nicht weiter erläutert. Trotz mehrfacher Nachfragen auch dieser Zeitung.

Und so kann – und soll wohl auch – nur weiter spekuliert werden: Tritt er mit anderen, nach rechts offenen Konservativen an, etwa aus dem Kreis seiner vornehmlich Südthüringer Unions-Freunde? Als CDU-Wahlkreiskandidaten, auch gegen den Willen der Landespartei, die man dann zur Kooperation mit der AfD drängen würde? Oder gar außerhalb der CDU, etwa mit einer abgespaltenen neuen Partei, die nach allen Seiten koalitions offen wäre, ganz ohne Brandmauer? Indizien deuten auch auf solche Strategien, über die ausweislich des Tweets bei dem Treffen in Erfurt diskutiert wurde. Dass er passende Partner für den Macht-

wechsel in Thüringen eher in der AfD als in der CDU sieht, hatte Maaßen zuletzt in der rechtsradikalen Wochenzeitung „Junge Freiheit“ verdeutlicht. Die CDU sei auf Koalitionen mit linken Parteien fixiert und längst Teil der „ökosozialistischen Ideologie“, schreibt er dort in einem Beitrag vom 23. Juli. Die christdemokratische „Brandmauer gegen Rechts“ sei in Wirklichkeit eine Brandmauer gegen alle, die diese linke Ideologie in der Union ablehnen. So lange das so bleibe, werde die Bevölkerung diejenigen Parteien wählen, die sich gegen den „Ökosozialismus“ wehren. „So schlau werden auch die CDU-Mitglieder sein“, ergänzt Maaßen und zitiert im Beitrag auch einen „Partei-funktionär aus Thüringen“. Der Plural bei „Parteien“ legt die Botschaft nahe: Bleibt die CDU beim Anti-Rechts-Kurs, dann bliebe nur die AfD und eine ihr gegenüber offene Partei, um den „Ökosozialismus“ zu kontern. Die CDU-Spitzen in Bund und Land wol-

len Maaßen aus der Partei werfen, waren damit aber in der ersten Instanz zunächst gescheitert. Dem Ex-Geheimdienstchef wird vorgeworfen, mit antisemitischen Ressentiments zu agieren und sich außerhalb des christdemokratischen Wertespektrums am extrem rechten Rand zu bewegen.

Anzeichen sprechen dafür, dass Mitglieder von Maaßens CDU-Kreisverband Schmalkalden-Meiningen bei dem Treffen in Erfurt dabei waren. Auch der derzeitige Meiningener CDU-Abgeordnete und Landtags-Fraktionsvize Michael Heym ist offenbar in die Pläne eingeweiht. Eine Stellungnahme dazu lehnte Heym auf Nachfrage unserer Zeitung ab. Der Kreisverbandsvorsitzende Ralf Liebaug – zurzeit in Urlaub – schweigt seit Monaten zu allen Presse-Anfragen, die sein prominentestes Mitglied betreffen. Heym hatte zuletzt gegenüber einem rechts-konservativen Online-Magazin erneut für eine parlamentarische Kooperation zwi-

schon CDU und AfD plädiert, was Maaßen auf Twitter mit einem „Gefällt mir“ quittierte. Der Ex-Meiningener Landrat Ralf Luther (CDU) zeigt Sympathien für eine Abspaltung des rechten Parteiflügels. „Wenn ich noch jünger wäre, dann würde ich darüber nachdenken, eine Ost-CDU zu gründen“, sagte der 70-Jährige unserer Zeitung.

Maaßen firmiert bei der CDU Schmalkalden-Meiningen als „Bürgerbeauftragter“. Öffentlich sehen ließ er sich hier in den vergangenen Monaten nicht, auch nicht, seitdem das Parteigericht vor drei Wochen das Verbot von Parteiaktivitäten aufgehoben hatte. Ob der 60-Jährige noch eine Südthüringer Nebenwohnung besitzt, ist unbekannt. Vor der Bundestagswahl 2021, die er im Wahlkreis 196 gegen Frank Ullrich (SPD) verlor, hatte er ein Domizil in Suhl bezogen. Maaßen hat nach letzten Angaben Wohnsitze in Mönchengladbach und Berlin, außerdem unterhält er eine Anwaltskanzlei in Köln. er