

Die Fernverkehrsansbindung des Saaletals und der Stadt Jena nach Inbetriebnahme des Projektes VDE 8



VON OLAF BEHR UND KLAUS BARTHOLMÉ

Seit Dezember 2018 führt DB Fernverkehr mit Unterstützung des Freistaats Thüringen IC-Züge zur SPFV-Erschließung Ostthüringens über die Mitte-Deutschland-Verbindung. 245 022 wurde wenige Wochen nach Start des Angebots am 23.02.19 mit dem mittäglichen IC 2152 aus Gera vor der Kulisse von Jena-Lobeda aufgenommen. Foto: Michael Lange

Bereits in *BAHN-REPORT 1/2018* und *2/2018* berichteten wir ausführlich über „den langen Weg“ zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8. Daran anknüpfend widmet sich nun ein zweiteiliger Beitrag dem Bestreben der durch das VDE 8 vom Fernverkehr abgehängten Stadt Jena für eine bessere Anbindung an den überregionalen Bahnverkehr.

Dezember 2017: Das Saaletal verliert seine Fernverkehrsansbindung – der Weg zum „Übergangsangebot“

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Ebersfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1) verlor die Saal- und Frankenwaldbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 nahezu ihren gesamten hochwertigen Reiseverkehr. Während sich die Einwohner der Metropolen im Norden und Süden der Republik über ein erheblich beschleunigtes und ausgebauter Fernverkehrsangebot freuen konnten, begann für die Region entlang des Saaletals eine Folge von Verschlechterungen, die bis heute nachwirkt und noch immer nicht gestoppt ist.

Ein wichtiger Teil dieser Region ist die Universitätsstadt Jena, die mit rund 110.000 Einwohnern zwar nur eine kleine Großstadt ist, aber aufgrund ihrer Wirtschafts- und Wissenschaftsstruktur eine herausragende und überregionale Bedeutung hat. Mit rund 20.000 Studierenden an drei Hochschulen, darunter der einzigen Thüringer Volluniversität einschließlich Universitätsklinikum, dem Deutschen Patent- und Markenamt, einem guten Dutzend großer und erfolgreicher Forschungsinstitute des „Who-is-who“ der deutschen Forschungsorganisationen, der mit knapp 30 % deutschlandweit höchsten Akademikerquote, einer Vielzahl von Unternehmen der Zukunftsbranchen Optik, Photonik, Biotechnologie und Digitalwirtschaft sowie mit mehreren der in Ostdeutschland dünn gesäten Konzernsitze ist die Stadt nicht nur jung, gebildet und prosperierend, sondern auch in besonderer Weise international vernetzt und bahnaffin. In Rankings wie dem Prognos-Zukunftsatlas belegt sie deshalb seit fast zwei Jahrzehnten deutschlandweit einen der vordersten Plätze, gilt als einer der drei wichtigsten ostdeutschen Wachstumskerne und wird gern auch als „München des Ostens“ bezeichnet. Die Funke-Mediengruppe fasste die Situation in einem Kommentar so zusammen: „Jena

hat in Thüringen eine Stellung, die Erfurt nie erreichen wird: Es ist das wirtschaftliche und wissenschaftliche Herz des Bundeslandes. Dass ausgerechnet nun dieser wertvolle Magnet in Ostthüringen vom schnellen Fernverkehr „abgeklemmt“ ist, kann man je nach eigenem Grad der Emotionen mit frustriertem Kopfschütteln oder dem Ausruf „Skandal“ kommentieren.“⁽¹⁾ Zwangsläufig stellt sich die Frage, wie es überhaupt soweit kommen konnte.

Autobahnbau und ICE-Strecke – die verkehrspolitischen Prioritäten Thüringens

In den Jahren nach der Jahrtausendwende bot die Verkehrspolitik des Freistaates Thüringen ein erstaunliches Bild. Statt angesichts des sich innerhalb Thüringens weiter verschärfenden Erreichbarkeitsungleichgewichts als Folge der Milliardeninvestition für das Projekt VDE 8 bei Bund und DB mit Nachdruck auf ein angemessenes Ersatzkonzept für die künftig vom Fernverkehr abgehängten Städte und Regionen zu drängen, wurden neben dem prioritären Fernstraßenbau mit dem Neubau von A 38, A 71 und A 73 alle Mittel und Bemühungen auf die Entwicklung des ICE-Knotens in Erfurt konzentriert. Dabei war das Land gewarnt: In einer von ihm selbst in Auftrag gegebenen Expertise der Fachhochschule Erfurt zu den raumordnerischen und regionalen Effekten des VDE 8 für Thüringen stellten die Verfasser bereits 2002 fest, dass (nur) Erfurt in besonderem Maße von dieser Strecke profitieren,

Anmerkung: Der Artikel soll die Entwicklung der Fernverkehrsansbindung Jenas seit 2017 unter Berücksichtigung der Verkehrspolitik des Freistaates Thüringen beleuchten. Die Verantwortung des Bundes für ein Schienenpersonenfernverkehrsangebot, das dem Allgemeinwohl und den Verkehrsbedürfnissen Rechnung trägt (Art. 87e GG) sowie deren unzureichende Wahrnehmung vielerorts in der Bundesrepublik als Auslöser für Fehlentwicklungen wie die hier beschriebene, wird dabei als bekannt vorausgesetzt (s. dazu z. B. auch *BAHN-REPORT 2/2021*, S. 5-6).



(1) „Ostthüringer Zeitung“, 16.12.17, Leitartikel: „Gekrümmte Gerade schadet dem Osten“

der Unterschied zu den anderen Oberzentren jedoch größer werden wird. Für Jena seien keine bis bestenfalls geringe Reisezeitvorteile zu erwarten. Es werde entscheidend sein, auch im Thüringer Netz Verbesserungen zu erreichen, um „die dort vorhandenen Wachstumsimpulse nicht von den künftigen Entwicklungschancen abzukoppeln.“⁽²⁾ Ähnliche Worte fand eine vom Verkehrsministerium bei der Prognos AG in Auftrag gegebene, sogenannte „Gunstraststudie“, die, eigentlich fokussiert auf positive Auswirkungen, zu Jena feststellte, dass der Verlust des Fernverkehrshaltes „einen großen Einschnitt im Reisekomfort, aber voraussichtlich keinen bezüglich der Reisezeit“ bedeuten werde und dass die Stadt „dringend Unterstützung [benötige], um die erforderlichen strukturellen Umstellungen, die mit dem Fahrplanwechsel und dem Verlust des ICE-Halts verbunden sind, kurzfristig zu meistern.“⁽³⁾

„Was gut für Erfurt ist, ist gut für Thüringen“

Im Thüringer Verkehrsministerium ignorierte man jedoch alle Warnsignale und die immer lauter werdenden Rufe aus Wirtschaft und Wissenschaft. Als Kompensation wurden der Region lediglich die üblichen „adäquaten Nahverkehrsleistungen“ in Aussicht gestellt und ansonsten die Vorzüge des Erfurter Knotens über jede Vernunft hinaus gepriesen. Die Landesregierung agierte nach dem Motto: Was gut für Erfurt ist, ist gut für Thüringen. Die Reaktion war die Gründung lokaler, überaus gut aufgestellter Bahnbündnisse in Jena, Gera, Weimar und Saalfeld-Rudolstadt zu Beginn der 2010er Jahre. Insbesondere das Jenaer Bündnis, das von hochrangigen Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung geführt wurde und auf eine breite Basis setzen konnte, war sehr aktiv und initiierte in Zusammenarbeit mit der Stadt Jena verkehrliche, wirtschaftliche und fahrplantechnologische Untersuchungen zu den Möglichkeiten, auch nach 2017 eine Fernverkehrsanbindung Jenas aufrechtzuerhalten. Basierend auf dem Untersuchungsergebnis, dass nach Verkehrsaufkommen die wichtigsten Ziele Berlin und Leipzig, gefolgt von Nürnberg und Frankfurt/Main sind, wurde für das Saaletal nicht nur das Leitbild einer zweistündlichen IC-Linie Berlin – Leipzig – Jena – Nürnberg entwickelt, sondern auch

(2) Raumordnerische und regionale Effekte der transeuropäischen Eisenbahnstrecke (Verona –) Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig (– Berlin) für Thüringen, Expertise im Auftrag der Thüringer Staatskanzlei Abt. 6 Raumordnung und Landesplanung, Mai 2002, S. 12ff.
 (3) Gunstraststudie Thüringer ICE-Knoten, S. 100ff.

deren wirtschaftliche und fahrplantechnologische Machbarkeit nachgewiesen^{(4) (5)}. Als die DB im September 2012 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Kürzung der Bahnsteige der Bahnhöfe Jena West und Jena-Göschwitz auf 170 m beantragte, was diese für den Großteil der deutschen Fernverkehrsflotte unbrauchbar gemacht hätte, machte das Jenaer Bündnis die Pläne öffentlich. Es kam zu einer bemerkenswerten Welle der Solidarität, aus der heraus insgesamt 34 Einwendungen das EBA erreichten, und das nicht nur von Einrichtungen und Bürgern aus Jena, sondern auch von Kommunalverwaltungen und Hochschulen aus Weimar, Gera, Zwickau und Mittweida (!) sowie von Handelskammern, Parteien, Fahrgast- und Interessenverbänden.⁽⁶⁾ Das Thüringer Verkehrsministerium hingegen verhielt sich still, hatte es sich doch in der Auseinandersetzung gegen Jena gestellt und den Rückbau unterstützt. Am Ende untersagte das EBA die Verkürzung im beantragten Umfang und verfügte den Bau längerer, fernverkehrstauglicher Bahnsteige – ein erster, beachtlicher Erfolg des Jenaer Bündnisses und seiner Unterstützer. Im Thüringer Verkehrsministerium hingegen reichte diese Niederlage nicht für ein Umdenken. Das Ministerium, das sich hinsichtlich der Erreichbarkeit auf der Schiene wenig um das raumordnerische Leitbild gleichwertiger Lebensverhältnisse und die Stärkung der Wachstumskerne des polyzentral strukturierten Landes scherte, blieb bei seiner auf Erfurt fixierten Strategie. So kam es im Frühjahr 2015 mit der Vorstellung der Fahrplanentwürfe für den Jahresfahrplan 2016, also jenem Jahr, in dem der erste Abschnitt der Neubaustrecke in Betrieb gehen und gleichzeitig die für Jena als ein künftiger ICE-Ersatz versprochene Regionalverkehrslinie nach Leipzig etabliert werden sollte, erneut zur Konfrontation. Die als „adäquater Ersatz“ für den bisherigen stündlichen ICE angekündigte und als „Stadtexpress“ bezeichnete Linie SE 15 entpuppte sich als zweistündliche Bummelbahn, die mit 16 Zwischenhalten

(4) Intraplan Consult GmbH: Potenziale einer Fernverkehrsanbindung der Stadt Jena ab dem Jahr 2017, Oktober 2014
 (5) Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung Dresden (iRFP): Zukunft gestalten – Fernverkehr erhalten, Januar 2016
 (6) Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben „Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Chemnitz (Mitte-Deutschland-Verbindung) PFA 4.3 Jena West (e) – Jena-Göschwitz (e)“ Bahn-km 22,4+00 – 27,6+00 der Strecke 6307 Weimar – Gera Hbf, 05.04.13, S. 15ff.



Oben und unten: Ironischer Abschied – hunderte Jenaerinnen und Jenaer „würdigten“ am Abend des 09.12.17 mit einer künstlerischen Aktion die Abkopplung der Stadt vom ICE.

Fotos: C. Worsch/JenaKultur



und der etwa anderthalbfachen Fahrzeit des ICE (knapp 90 statt unter 60 min; MIV: 65 min) den Namen „Express“ und das Prädikat „adäquat“ nicht einmal ansatzweise verdiente. Wieder kam es zu einer bemerkenswerten Aktion: Das Bündnis „Fernverkehr für Jena“ veröffentlichte die Fahrplanentwürfe und rief die Bevölkerung zur Mitwirkung auf. Binnen kurzer Zeit gingen rund 500 Stellungnahmen bei der damals für den Nahverkehr zuständigen Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen (NVS) ein, davon der weit überwiegende Teil zum geplanten Ersatzkonzept für die Saalbahn nach Leipzig⁽⁷⁾. Doch es war nicht das Verkehrsministerium, das schließlich eine Lösung herbeiführte, sondern Wirtschaftsminister Wolfgang Tiefensee, der entnervt die Initiative ergriff und gemeinsam mit Ministerpräsident Bodo Ramelow den Landtag überzeugte, die Mittel für eine bessere (und vom Jenaer Bündnis vorgeschlagene) Lösung bereitzustellen – die Verlängerung des ohnehin von Nürnberg bis Jena verkehrenden Franken-Thüringen-Express (FTX) bis Leipzig, damit dieser die Verbindung Jena – Leipzig ab 2018 wieder innerhalb 60 min gewährleisten konnte. Anzuerkennen ist, dass der Freistaat Thüringen mangels Mitfinanzierungsbereitschaft

(7) „Thüringische Landeszeitung“, 02.03.15: „Bürger reichen rund 500 Vorschläge zu Bahnfahrplan 2016 ein“

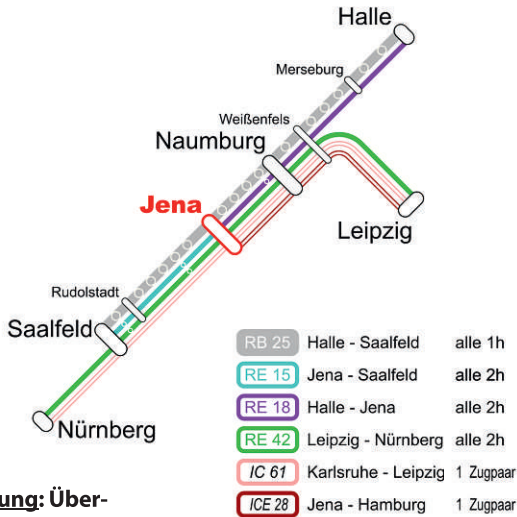


Abbildung: Übergangskonzept von 2019 bis zum Fahrplanwechsel 2023/2024: Alibi-Fernverkehr plus Halbstundentakt im Regionalverkehr (Grafik: Jakob Patzer, Bündnis „Fernverkehr für Jena“)

der Aufgabenträger in Sachsen-Anhalt und Sachsen den gesamten Verlängerungsabschnitt mit jährlich 5 Mio. EUR allein zu finanzieren hatte. Die Fahrgäste honorierten die Entscheidung, denn in den Folgejahren entwickelte sich der FTX zum nachfragestärksten Zug auf der ehemaligen Fernverkehrsstrecke, der während der Geltungsdauer des 9-Euro-Tickets sogar durch Entlastungszüge verstärkt werden musste.

Bahnanbindung Jenas wird „Chefsache“

In der Landespolitik wurde die causa Jena nun endlich zur Chefsache. Mit der Veröffentlichung der Fahrplan-

entwürfe für 2017 war für jedermann offensichtlich geworden, dass die Jena versprochenen Reisezeitverkürzungen durch das Projekt VDE 8 tatsächlich weitgehend ausblieben. Sogar in Richtung Nürnberg, wo immerhin geringe Vorteile zu erwarten waren, unterblieben diese mit Ausnahme einzelner Sprinter dank Umweg und Umstieg, aber zum spürbar höheren Preis, gerade einmal auf dem Niveau der früheren direkten ICE mit Neigetechnik über den Frankenwald.⁽⁸⁾ Damit blieben vor allem die offensichtlichen gravierenden Nachteile bestehen, und es gab erste Medienberichte von angekündigten Firmenabwanderungen und aufgrund der schlechteren Erreichbarkeit ausbleibenden Ansiedlungen⁽⁹⁾. Die Stimmung in der Stadt und der umliegenden Region erreichte ihren Tiefpunkt. Es war Ministerpräsident Bodo Ramelow, der den Auftakt zu einem Sinneswandel setzte, indem ihm mit einem bundesweit Aufsehen erregenden, politisch durchaus umstrittenen Geniestreich gelang, woran alle Thüringer Vorgängerregierungen gescheitert waren: Mit dem sogenannten Maut-Deal rang er

(8) „Ostthüringer Zeitung“, 28.10.17: „Mit neuer ICE-Strecke: Bahnfahrt von Jena nach München wird 24 Euro teurer“

(9) beispielhaft „Zeit online“ vom 16.07.15: „Jena: Macht die Bahn hier bald das Licht aus?“

dem Bund die Zusage der überfälligen Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Weimar – Gößnitz ab, der bis heute maßgeblichen Infrastrukturbarriere für Fernverkehr auf dieser Ost-West-Verbindung. Damit blieb das Problem der entfallenden Fernverbindungen auf der Saalbahn zwar ungelöst, zumindest in Ost-West-Richtung zeichnete sich aber nun eine Verbesserung der Situation ab. Mittlerweile hatte auch die DB ihr Herz für die Fläche wiederentdeckt. Im Rahmen der bereits im November 2015 verkündeten Fernverkehrsoffensive sollte auch Jena wieder mit zwei jeweils zweistündlich verkehrenden IC-Linien angebunden werden: einer Linie von Karlsruhe über Stuttgart und Nürnberg nach Leipzig ab Dezember 2030 sowie einer Linie von Düsseldorf über Paderborn nach Chemnitz ab Dezember 2032.⁽¹⁰⁾ Die massive Kritik insbesondere der Bahnbündnisse an den langen Realisierungszeiträumen bewegte das Thüringer Kabinett zu hastigen Verhandlungen mit der DB, die zumindest den Teilerfolg hatten, dass die Einführung der Linie von Karlsruhe nach Leipzig auf das Fahrplanjahr 2024 vorgezogen wurde. Und so konnten Kabinett, Verkehrsministerium und DB am 09.11.15 bei einer „Bahndialog Ostthüringen“ genannten Veranstaltung in Jena der Öffentlichkeit einen Stufenplan verkünden, mit dem die Stadt perspektivisch wieder in das deutsche Fernverkehrsnetz eingebunden werden sollte.

Zusammenfassung: IC-Kreuz Jena kann sukzessive bis Dez. 2023 aufgebaut werden – enge Verzahnung Nah-/Fernverkehr sichert Reiseketten **DB BAHN**

Entwicklung IC-Kreuz Jena 2017-2024



¹ Elektrifizierung Weimar-Gößnitz erforderlich

Abbildung: „Sukzessiver Aufbau IC-Kreuz Jena bis Dezember 2023“: Auf dem „Bahndialog Ostthüringen“ wurde am 09.11.15 dieser Vier-Punkte-Aktionsplan vorgestellt. Damals wurde noch von einer vorgezogenen Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung bis zum Jahr 2024 ausgegangen.

Quelle: Präsentation „Entwicklung Fernverkehrsstandort Jena/Ostthüringen“, DB Fernverkehr AG/NVS, 09.11.15

„Wir brauchen neben dem ICE-Knoten in Erfurt ein Ostthüringer IC-Kreuz in Jena“

Auf einem weiteren Bahndialog am 29.11.17 verkündete die seinerzeitige Thüringer Verkehrsministerin Birgit Keller: „Wir brauchen neben dem ICE-Knoten in Erfurt ein Ostthüringer IC-Kreuz in Jena.“⁽¹¹⁾ Mit „IC-Knoten“ war diesmal jedoch nicht mehr nur das von der DB geplante IC-Angebot gemeint, sondern zusätzlich eine millionenschwere Investition in einen neuen Hauptbahnhof. Jena verfügt geographisch bedingt bis heute nicht über einen solchen, was das Umsteigen sowohl zwischen den Angeboten der Eisenbahn als auch zwischen Eisenbahn und weiterem ÖPNV ganz erheblich erschwert. Begleitet werden sollte diese Investition – dem Vernehmen nach waren

(10) Präsentation „Mehr Bahn für Metropolen und Regionen – Die größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“, 18.03.15

(11) Medieninformation Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 27.11.17



dafür im Landeshaushalt bis zu 200 Mio. EUR vorgesehen – von einem Lenkungskreis „IC-Knoten Ostthüringen in Jena“, in dem Vertreter Ostthüringer Kommunen, des Verkehrsministeriums und der Thüringer Staatskanzlei sowie der DB zusammenkamen. In seiner ersten Sitzung am 08.03.18 bildete der Lenkungskreis vier Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppe „IC-Knoten Jena“ sollte unter der Leitung des Jenaer Oberbürgermeisters den Standort für den Hauptbahnhof festlegen. Die Arbeitsgruppe „Fernverkehr“ sollte unter Leitung des Konzernbevollmächtigten der DB für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen die Realisierung der geplanten IC-Linien unterstützen und die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung begleiten. Die Arbeitsgruppe „Verknüpfung Kommunal- und Regionalverkehr Straße und Schiene“ sollte mit dem Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft an der Spitze die optimale Verknüpfung von straßen- und schienengebundenem Nah- und Fernverkehr im SPNV-Taktknoten Jena ermitteln, und die Arbeitsgruppe „Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Jena“ sollte unter Leitung des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft die anstehenden Großinvestitionen der Wirtschaft am Standort Jena – u. a. baut die Carl Zeiss AG direkt neben dem Bahnhof Jena West einen neuen High-Tech-Campus für 450 Mio. EUR – sowie die Weiterentwicklung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorts begleiten.

Für den Fahrplanwechsel zum Ende des Jahres 2017 jedoch kam das alles viel zu spät. Zur Vervollständigung der Übergangslösung bis zur Rückkehr des Saalbahn-Fernverkehrs zum 10.12.23 wurde am 02.02.18 noch der Verkehrsvertrag für die RE-Linie 18 („Saale-Express“) unterschrieben, die Jena schnell mit Halle verbinden und dort attraktive Anschlüsse an die ICE in Richtung Norden bieten sollte. Damit stand das Angebot bis 2023 im Saaletal mit einem Jahr Verspätung endlich fest: Aus dem früheren ICE- und RB-Studentakt wurde ein RE- und RB-Studentakt. Auch wenn das die früheren Metropolenanbindungen nicht adäquat ersetzte, gab es zumindest nach Leipzig und Halle keine Fahrzeitverschlechterungen: Beide Städte wurden weiterhin in einer Fahrzeit von rund einer Stunde erreicht, und es bestanden dort überwiegend gute Korrespondenzen mit dem Fernverkehr. Durch eine gute Vertaktung der RE- und RB-Linien entstand außerdem erstmals ein Halbstundentakt im Nahverkehr, der im dichtbesiedelten Saaletal dankbar angenommen wurde.

Zwischenfazit

Viel zu lange hat die Thüringer Verkehrspolitik an ihrer „ICE-Zentralknoten-Ideologie“ festgehalten, obwohl frühzeitig erkennbar war, dass große Teile des Freistaats damit gar nicht erreicht und wichtige Verkehrsbedürfnisse nicht bedient werden können. Für Jena und das Saaletal kam die Kurskorrektur zu

spät für einen nahtlosen Anschluss. Und es bleibt abzuwarten, ob der Ausbau des IC-Knotens so ernsthaft vorangetrieben und nachhaltig sein wird, wie es erforderlich wäre. Denn groß ist die Hypothek aus der jahrzehntelangen Fixierung auf den ICE-Knoten Erfurt, belaufen sich doch die notwendigen Ersatz- bzw. Zubringerleistungen für vormals vom Fernverkehr bediente Regionen seit 2019 auf rund 1,5 Mio. Zugkm/a⁽¹²⁾. Dies entspricht etwa 7 % des in Thüringen insgesamt bestellten Leistungsvolumens und unter Zugrundelegung eines mittleren üblichen Erstellungspreises von 12 EUR/Zugkm⁽¹³⁾ jährlichen Kosten in Höhe von 18 Mio. EUR – mithin eine Belastung, die selbstredend vom Bund nie kompensiert wurde und die die ohnehin knappen Handlungsspielräume für die künftige Ausgestaltung des Nahverkehrsangebotes nicht unerheblich einschränkt. ■

Ausblick: Im nächsten Heft beschäftigen wir uns in einem weiteren Teil mit der Entwicklung bis heute, dem kommenden Fahrplanjahr 2024, der Rückkehr des Fernverkehrs ins Saaletal und der langfristigen Perspektive im Kontext des Deutschlandtakts.

(12) Thüringer Landtag (Drs. 7/1404): Generelle Auswirkungen des VDE 8 auf den Thüringer Regionalverkehr

(13) Dabei sind etwa 7 EUR/Zugkm als Erlöse bereits gegengerechnet, s. BAHN-REPORT 1/2023, S. 7

Ab 2018 wurden Leistungen des Franken-Thüringen-Express (FTX) über Jena hinaus nach Leipzig verlängert, um das Saaletal wieder schneller an die Sachsenmetropole anzubinden. 442 275 wurde am 14.08.21 als RE 4991 (Leipzig – Nürnberg) in Naumburg/Saale aufgenommen. Foto: Norbert Menz