

sion“. „Es gab früher Menschenopfer in dieser Gegend“, sagt der Ethnologe, „daran besteht kein Zweifel.“ Doch das sei alles lange her. Und viele Berichte über Kannibalismus wurden schon damals phantasiereich ausgeschmückt.

So beschrieb der amerikanische Anthropologe A. P. Rice vor gut hundert Jahren den Menschenopferkult der Marquesaner. Als „größter Triumph“ habe es bei ihnen demnach gegolten, Gefangene zu verspeisen. Die Einheimischen, behauptete Rice, hätten ihnen zunächst Arme und Beine gebrochen, damit sie weder wegrennen noch sich wehren konnten. Schließlich seien die Opfer aufgespießt und geröstet worden.

Auch der amerikanische Schriftsteller Herman Melville, der später „Moby-Dick“ schrieb, prägte das Bild von den mordlüsternen Wilden. Nach einer Reise nach Nuku Hiva verarbeitete er seine Eindrücke in dem Roman „Typee“ (1846). Darin berichtet er von einem „hölzernen Kochgefäß“, das auf dem Dorfplatz steht. Melville hebt den Deckel und erblickt Teile eines menschlichen Skeletts, die Knochen noch „frisch und feucht“.

Was ist daran Legende, was Wahrheit? Heute jedenfalls gibt es keine Menschenopfer mehr. „Die ursprüngliche Inselkultur wurde schon vor über hundert Jahren ausgelöscht“, sagt Jaffé. Der letzte überlieferte Fall eines Menschenopfers stamme aus dem Jahr 1880, so der Forscher. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Marquesaner christianisiert, durch eingeschleppte Seuchen und Opium nahezu ausgerottet – und mit ihnen gingen auch die traditionellen Bräuche zugrunde. So lebten 1842 rund 12 000 Menschen auf Nuku Hiva. 1934 waren es nur noch 634.

In Taiohae sinkt die Sonne hinter die zackigen Bergkämme und zeichnet letzte hellgrüne Muster auf die dichtbewachsenen Hänge. Die Polizei rückt dem Flüchtigen näher.

Unweit eines Jägercamps, in dem Essen gestohlen worden war, fand sich das Schlaflager eines Mannes. Doch bis Ende voriger Woche war Haiti noch nicht gefasst. Er kennt die verborgenen Pfade der Jäger und die Grotten in den Bergen, in denen er ungestört übernachten kann. Dem Insulaner wird versuchte Vergewaltigung, Entführung und Mord vorgeworfen.

Fest steht bislang nur, dass Ramin verbrannt wurde. „Die Kannibalismus-Theorie spielt bei unserer Untersuchung keine Rolle“, sagt Staatsanwalt José Thorel.

Auch der Vater und ein Freund des Toten reisten Ende der Woche nach Nuku Hiva, um Abschied zu nehmen. Schon kurz nach der Tat schickte Erwin Ramin eine E-Mail an die Veranstalter des Mata Va'ha-Festivals. „Ich befürchtete, dass die das Fest absagen“, sagt der Vater, „ich habe darum gebeten, das nicht zu tun; diese Leute versuchen, ihre Kultur zurückzugewinnen.“

PHILIP BETHGE



Vorbereitung einer Sprengung im Silberbergtunnel: Jeden Tag geht es sechseinhalb Meter voran

VERKEHR

## Längste U-Bahn Deutschlands

Mit einer Neubaustrecke durch Thüringen und Oberfranken realisiert die Bahn das aufwendigste Verkehrsprojekt der deutschen Einheit. Doch der Nutzen rechtfertigt nicht die Milliardenkosten.

**S**ilberberg ist ein glanzvoller Name für ein Naturgebilde, das im Weg steht. Das Gesteinsmassiv wegzuräumen ist ausgeschlossen, ein Loch hindurchzugraben schon schwer genug.

Mit Sprengstoff und Hydraulikbaggern bohren sich Bergleute derzeit durch den Silberberg im Thüringer Wald. Die Methode nennt sich „Neue Österreichische Tunnelbauweise“. Die Luft riecht beißend nach einer Ammoniakverbindung aus dem Sprengstoff.

Ein Radlader räumt hastig den Schutt ab, der Fahrer trägt einen weißen Atemschutz.

Der Silberbergtunnel wird gut sieben Kilometer lang sein und damit einer der längsten auf dem neuen Streckenschnitt zwischen Erfurt und dem ober-

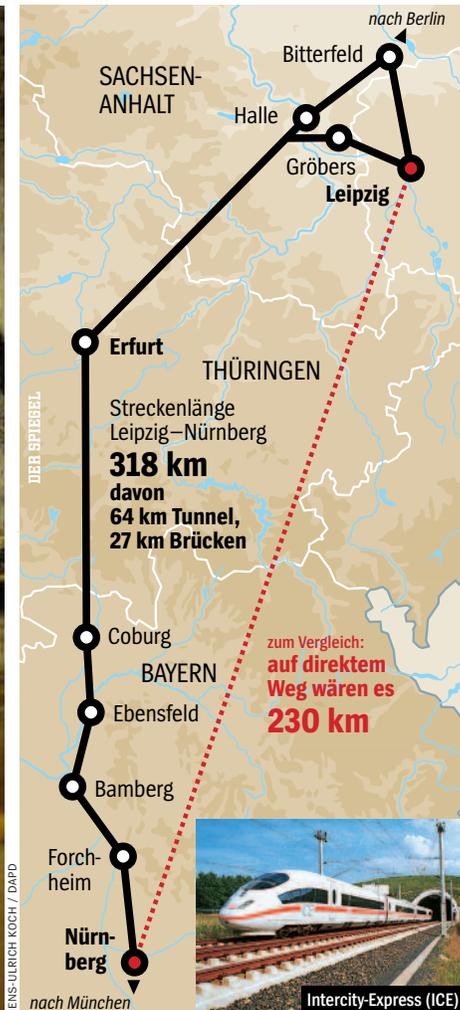
fränkischen Ort Ebsfeld. 300 Kilometer pro Stunde sollen ICE-Züge hier einmal erreichen können. Der Bautrupps schafft sechseinhalb Meter pro Tag.

Die Strecke Erfurt–Ebsfeld ist 107 Kilometer lang; 41 davon werden durch Tunnel führen, 12 über Brücken. Der Fachmann spricht von Ingenieurbauwerken, und auf kaum einer anderen deutschen Bahnstrecke gibt es eine solche Dichte davon.

Erfurt–Ebsfeld wird den Steuerzahler etwa 3 Milliarden Euro kosten, knapp 30 Millionen pro Kilometer. Es ist wahrscheinlich der höchste Preis, der jemals für eine Bahntrasse bezahlt wurde, und es ist eine Zahl, die Fragen aufwirft.

Warum Erfurt? Und wo liegt Ebsfeld?

Die Antwort ist eine etwas längere Geschichte. Sie beginnt mit der deutschen



Wiedervereinigung im Jahr 1990 und der Entdeckung eines enormen Infrastrukturproblems. 17 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, kurz VDE, sollten Abhilfe schaffen, das kaputtsozialisierte Ostdeutschland wieder anbinden an die stärkste Volkswirtschaft Europas.

Es gab eine neue Autobahn an der Ostsee (VDE 10), eine neue Wasserstraße bei Magdeburg (VDE 17), und es gab neun Projekte für den Neu- und Ausbau von Bahntrassen – unter ihnen das größte und teuerste Vorhaben, das die Kohl-Regierung damals auf die Liste setzte: VDE 8.

Ein schneller Schienenweg von Berlin in den Süden der Republik sollte den ICE zwischen München und der Hauptstadt konkurrenzfähig zum Flugzeug machen. Eine reizvolle Idee. Doch bald kamen Zweifel.

1999, inzwischen regierte Rot-Grün, verkündete Bundesverkehrsminister Franz Müntefering (SPD) einen weitgehenden Baustopp für die „Trasse in Sachsen“ – womit der Sauerländer neben ökonomischem Spürsinn auch mangelnde Ortskenntnis dokumentierte.

Die Neubaustrecke führt im Wesentlichen durch Sachsen-Anhalt, Thüringen

und Nordbayern. Sie führt über Erfurt und Ebersfeld.

2002 wurde der Baustopp wiederaufgehoben, 2006 stand der endgültige Finanzierungsplan. 2017 soll das Projekt VDE 8 abgeschlossen sein. Kalkulierte Gesamtkosten: zehn Milliarden Euro. Dafür wird sich die Zeit einer Bahnreise zwischen Berlin und München von derzeit etwa sechs auf vier Stunden verkürzen.

Der Unterschied wird spürbar sein, doch rechtfertigt er eine solche gigantische Investition? Alle führenden Verkehrsexperten, die sich bisher zu dem Projekt geäußert haben, kamen zu vernichtenden Bewertungen. Die Berliner Verkehrsberater KCW, die Bahnexperten unter anderem für das Umweltbundesamt erstellten, urteilten, das Vorhaben ziele „am verkehrlichen Bedarf vorbei“.

Der Bahn-Ingenieur Sven Andersen, der einst an den Planungen mitarbeitete, erklärt, es habe „zu keinem Zeitpunkt ein belastbares Betriebskonzept gegeben, aufgrund dessen es berechtigt gewesen wäre, auch nur einen Euro in das Projekt VDE 8 zu stecken“. Zu wenige Züge könnten realistisch die Trasse nutzen.

Andersen verweist auf Veröffentlichungen der Bahn und des Verkehrsministeriums, auf denen die Zahl der ICE-Züge, die dort fahren sollen, immer weiter nach unten korrigiert wurde. 1994 waren es noch 32 pro Tag und Richtung, zwischen- durch 24 und heute nur noch 16.

Mehr wäre auch Illusion: Die Strecke bedient im Wesentlichen die Verbindungsachse München–Berlin, und die Reisezeit wird immer noch zu lang bleiben, um den Flugverkehr zwischen den Städten vollständig zu absorbieren. Dafür, das zeigen die Erfahrungen mit dem französischen TGV, müsste der Zug die Strecke in drei Stunden schaffen.

Frankreichs Expresszüge schaffen innerhalb dieser Zeitspanne Distanzen von 750 Kilometern; selbst die schnellsten deutschen Züge bewältigen nicht einmal 500 Kilometer. In Deutschland gibt es zu wenig durchgehende Schnellstrecken und zu viele Halte – ein grundsätzliches Bahnproblem im Föderalismus. Die Regionalregenten von Ländern und größeren Städten haben einen bremsenden Einfluss auf die Planung von Verkehrsprojekten.

Beispiel Göttingen: Auf der zentralen Nord-Süd-Trasse Hannover–Würzburg hat sich die Stadt erfolgreich in die Rennbahn gepflanzt und drückt nun jedem Zug, der von Hamburg nach Frankfurt, Stuttgart oder München fährt, beträchtlich mehr Fahrzeit auf.

Die ursprüngliche Planung sah eine Trasse direkt von Hannover nach Kassel vor, einschließlich einer guten Anbindung von Göttingen an beide Städte. Doch der ICE-Halt Göttingen wurde zur Prestigefrage – und die Stadt siegte.

Auch das Bahnprojekt VDE 8 hat ein Göttingen: Es heißt Erfurt.

Auch hier gab es Überlegungen, die Trasse direkt aus dem Raum Halle/Leipzig nach Nürnberg zu legen, 90 Kilometer kürzer und ohne zeitraubende Stippvisite in Thüringens verschlafener Hauptstadt. Die Fahrzeit Berlin–München könnte so unter dreieinhalb, mit Nonstop-Sprintern sogar bei drei Stunden liegen (siehe Grafik).

Doch Thüringen hatte von 1992 bis 2003 einen mächtigen Ministerpräsidenten: Bernhard Vogel, Routinier der West-CDU und Freund Helmut Kohls, erklärte später stolz, er sei gegen solche Pläne „Sturm gelaufen“ – mit Erfolg.

Die Strecke wird in Politikerkreisen auch Bernhard-Vogel-Trasse genannt.

Den Umweg nicht als Schaden für Deutschland und seine Bahn, sondern als Segen für Thüringen zu begreifen, empfiehlt auch der Bahn-Manager Volker Hädrich. Der Diplomphysiker und gebürtige Thüringer hat ein ansehnliches Büro direkt am frisch renovierten Bahnhof Erfurt, der auch sehr hübsch geworden ist.

Hädrich ist „Konzernbevollmächtigter“ für den Freistaat Thüringen – ein vornehm-



BEN BERNKE / DER SPIEGEL

**Bau der Dunkelthalbrücke in Thüringen: Schönheit der Ingenieurbauwerke**

mer Herr mit staatsmännischem Auftritt. Fünf Jahre saß er im Planungsstab bei Bahn-Chef Mehdorn, mit dem er sich bestens verstand, wie er beteuert. Jetzt berichtet er direkt an Bahn-Chef Grube, mit dem er sich auch bestens zu verstehen versichert.

Der Bevollmächtigte sieht Thüringens Hauptstadt zum „Meeting Point in Deutschland“ aufstreben. Auf seinem Laptop zeigt er eine Animation, auf der sich vier weiß-rote ICE-Züge rhythmisch im Knoten Erfurt einfinden und wieder auseinanderstreben – nach Dresden, Frankfurt am Main, München und Berlin.

Dass Personenzüge diese Strecke niemals rentabel machen dürften, bestreitet Hädrich nicht. Das sei jedoch kein Problem. Es werde deutlich mehr Güterverkehr auf der Neubautrasse geben: „Nur so“, erklärt er, „kann sich die Strecke rechnen.“

Auch dieser Einschätzung widerspricht das vom Umweltbundesamt eingeholte Gutachten. Ähnlich wie der Bahnhofsumbau Stuttgart 21 samt Neubaustrecke nach Ulm, urteilen die KCW-Gutachter, werde VDE 8 „mit hoher Wahrscheinlichkeit keinen einzigen zusätzlichen Güterzug auf die Schiene ziehen“.

Die Nord-Süd-Achse im Osten der Bundesrepublik ist nun einmal keine wichtige Verkehrsader im Güterverkehr. Die bestehende Strecke hat noch ungenutzte Kapazität. Überlastet sind dagegen die Trassen weiter westlich, etwa entlang dem Rhein von der niederländischen Grenze bis hinunter in die Schweiz.

Thüringens Bahn-Botschafter stellt das gar nicht in Abrede, sieht darin aber ein Argument mehr für den Neubau im Os-

ten. Hinter seinem Schreibtisch hängt eine Deutschlandkarte mit allen Schienenwegen. Seine Strecke durch den Thüringer Wald, erklärt er, sei geeignet, auch Nord-Süd-Fracht von und nach Hamburg aufzunehmen. Der Umweg würde dadurch kompensiert, dass sie deutlich höheres Tempo zulasse.

Vor allem aber ist sie durch die Frachtverkehrstauglichkeit auch sehr teuer geworden.

Schwere Güterzüge sind etwa fünfmal so schwer wie vollbesetzte Personenzüge und bewältigen deshalb nur sehr geringe Steigungen. Trassen, auf denen Güterzüge ohne doppelte Lokbespannung an-

### **Alleskönnertrassen für Personen- und Güterzüge bohren sich schnurgerade durch die Landschaft.**

fahren können, dürfen eine kaum spürbare Steigung von 1,25 Prozent nicht überschreiten; das ist beispielsweise auf den Alpenquerungen der Fall.

Strecken, auf denen ein ICE mit 300 fahren soll, dürfen wiederum nur kaum spürbare Kurven haben.

Die Kombination von beidem ergibt eine Trasse, die sich schnurgerade durch die Landschaft bohrt, ohne Steigungen und ohne Kurven. Sie ist der Grund, warum der Abschnitt durch den Thüringer Wald gleichsam als längste U-Bahn Deutschlands weitgehend unter der Erde verläuft.

Viel sinnvoller ist es, Express-Fahrwege ausschließlich für Personenzüge zu konzipieren – wie es mit Frankreichs TGV-Trassen oder der deutschen Neubaustrecke Köln–Rhein/Main geschah. Mit Stei-

gungen von bis zu dreieinhalb, in Deutschland sogar vier Prozent verlaufen diese auch in bergigen Gegenden weitgehend tunnelfrei. Güterzüge, ohnehin nicht sehr schnell, nutzen dort weiter die alten Strecken.

Die vermeintliche Alleskönnertrasse durch Thüringen hat obendrein den Makel, dass es haarscharf misslang, höchstens 1,25 Prozent Steigung tatsächlich zu gewährleisten. An vier Stellen entschieden sich die Planer für einen Gradienten von 2 Prozent, um die Kosten nicht noch weiter in die Höhe zu treiben.

Was aber, wenn ein Güterzug auf einem dieser Abschnitte halten und wieder anfahren muss?

Olaf Drescher, Leiter des Gesamtprojekts VDE 8, überlegt einen Moment und sagt: „Dann hätte man eventuell ein Problem.“

Das Problem bestünde darin, dass der Zug nicht mehr loskommt, weil die Räder der Lokomotive durchdrehen. Der Lokführer müsste zurücksetzen in einen flacheren Streckenabschnitt und neu Anlauf nehmen – nicht gerade ein erfreuliches Manöver auf einer Trasse, wo ICE-Züge mit 300 Stundenkilometern unterwegs sind.

Drescher hält ein solches Horrorszenario indes nur für einen „theoretischen Fall“. Die Abschnitte mit den zwei Prozent seien „kurze Rampen“. Durch Signaltechnik werde dafür Sorge getragen, dass „Züge dort nicht zum Halten kommen“.

Ein kategorisches Anhalteverbot kann es auf Bahnstrecken jedoch nicht geben. Das weiß auch Drescher. Die Steilstücke sind vier Schwachstellen auf einer Strecke, die Kritikern reichlich Angriffspunkte bietet, deren Verwirklichung aber nicht mehr zur Debatte steht.

Anders als bei Stuttgart 21 sind über die Hälfte der insgesamt zehn Milliarden Euro bereits ausgegeben, die meisten Bauwerke errichtet oder fast fertig; die älteste Brücke steht schon zehn Jahre.

Drescher sitzt in einem Besucherzentrum am Rande der Strecke südlich von Leipzig. Eine Gruppe japanischer Bauingenieure ist angemeldet. Es gibt Wurstbrötchen und einen Powerpoint-Vortrag. Wenn 2017 der Fahrplan auf dem neuen Gleis beginnt, werden 30 Millionen Kubikmeter Erdreich bewegt und 4,5 Millionen Kubikmeter Beton verbaut worden sein.

Drescher spricht auch von der Schönheit der Ingenieurbauwerke, von grazilen Brückenpfeilern, die eine Art Markenzeichen der Strecke sein sollen.

Infrastruktur als Kulturgut zu begreifen ist eine Sichtweise, die auch manche Kritiker teilen. Ein KCW-Experte bezeichnete Deutschlands teure ICE-Trassen unlängst als „Neuschwanstein der Moderne“.

CHRISTIAN WÜST