

Nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene soll die Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet, dem nordhessischen Raum und dem thüringischem und sächsischen Industriegebiet verbessert und beschleunigt werden. Diesem Verbindungsbedarf dient die Mitte-Deutschland-Schienenverbindung (MDV) zwischen Dortmund über Paderborn nach Kassel und weiter über Bebra, Eisenach, Erfurt, Jena und Gera bis nach Chemnitz, insgesamt über 570 km.



Die Relation ist als Projekt 10 bzw. 10 a im Bedarfsplan für die Schienenwege (Bundesschienenwegeausbaugesetz i.d.F. vom 27.12.1993) als "vordringlicher Bedarf" dargestellt. Für das Gesamtprojekt rechnet die Deutsche Bahn AG mit Gesamtinvestitionen von fast 2,1 Mrd. DM, von denen rd. 630 Mio DM bereits getätigt sind

Zu dem Vorhaben gehören verschiedene Ausbaumaßnahmen, die bereits teilweise abgeschlossen sind (z. B. Streckensanierung im Abschnitt Hamm-Paderborn), sich in Bau befinden (z.B. Trassenverlegung im Bereich Neuenheerse/NRW), deren landesplanerische Abstimmung abgeschlossen ist (z.B. Ausbaumaßnahmen zwischen Kassel und Warburg - u.a. der Scheibenberg tunnel zwischen Hofgeismar und dem Diemeltal), die sich im Planfeststellungsverfahren befinden (z.B. Durchfahrung Liebenau und Hofgeismar) oder die bereits planfestgestellt sind (z.B. Überholbahnhof Ostheim). Zwischen Bebra, Eisenach und Erfurt kann sich die Beschleunigung des Fernverkehrs auf den teilweise schon erfolgten Ausbau der Strecke stützen, zwischen Weimar und Chemnitz ist die Strecke jedoch noch nicht elektrifiziert, es gibt noch eingleisige Streckenabschnitte.

Die MDV ist von großer Bedeutung für eine Verbesserung der Ost-West-Verbindung zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und Sachsen/Thüringen auch auf der Schiene, dient damit auch der beschleunigten Verbindung zwischen Nordhessen (Kassel) und den genannten Räumen und steht deshalb schon seit Mitte der 80er - Jahre auf der strukturpolitischen Agenda, wobei es gelungen ist, die zunächst zögerne Bundesbahn mit diesem Projekt zu identifizieren. Zunächst, bis zur deutschen Vereinigung stand der verbesserte Anschluss des östlichen Ruhrgebiets und Ostwestfalen an die Schnellfahrstrecke Hannover-Kassel-Würzburg in Vordergrund, nach diesem Zeitpunkt ist die Verbindung nach Sachsen und Thüringen als wichtiges Moment hinzugekommen.



Der neue ICT

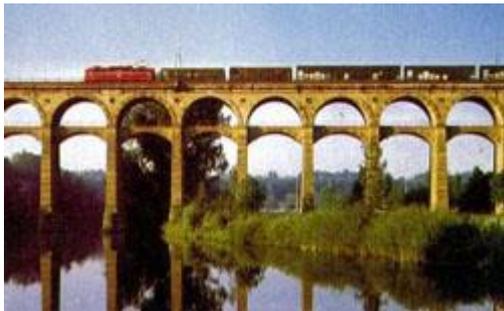
Ein Abschnitt, der entlang des gesamten Streckenverlaufs als "Geschwindigkeitseinbruch" zu sehen ist, ist der Abschnitt zwischen Kassel und Bebra. Da ein großzügiger Ausbau im engen Fulddatal nicht vertretbar erscheint, wurde vorgeschlagen, die Nord-Süd-Schnellfahrstrecke zwischen Kassel und dem Raum Melsungen für den Ost-West-Verkehr mitzunutzen, um dort mit einer Verbindungsspanne ("Morschener Kurve") diese mit der Fulddatalstrecke zu verbinden. Der Regionalplan hält hierfür eine Trasse vor.

In der Zwischenzeit haben sich die Vorstellungen der DB, wie schrittweise eine Beschleunigung des Fernverkehrs auf den Strecken, die einerseits einerseits einen hohen Investitionsaufwand erfordern würden, andererseits aber nicht zu den Hauptabfahrstrecken gehören, geändert: die DB will den Ausbau der Streckeninfrastruktur nur noch in geringem, unbedingt erforderlichen Umfang vornehmen und im übrigen auf diesen Strecken sogn. Neigezüge einsetzen, die höhere Kurvengeschwindigkeiten erreichen.

(Bei Neigezügen legen sich die Wagenkästen der Reisezugwagen "in die Kurve" und halten so die Fliehkräfte für die Reisenden in angenehmen Grenzen. Die Kurvengeschwindigkeiten und damit die Reisegeschwindigkeit kann damit deutlich gesteigert werden. Neigezüge sind in anderen europäischen Ländern schon seit längerer Zeit im Fernverkehr im Einsatz, Beispiele sind Italien mit seinem "Pendolino", Spanien oder Schweden. Auch in Deutschland fahren ähnliche Züge schon seit längerem im Regionalverkehr, im Fernverkehr wurden sie erst im Sommer 1999 eingeführt.)

Dieser zunächst reduzierte Ausbau gilt auch für die MDV, auf der im Abschnitt Dortmund - Kassel nach Vorstellungen der DB nur noch der Endausbau Hamm-Paderborn (Aufhebung von Bahnübergängen), die Verlegung bei Neuenheerse, der Scheibentunnel (etwa zwischen den Jahren 2002 und 2006) und die Durchfahrung Liebenau und Hofgeismar gebaut werden sollen

Mit diesem Ausbau und dem Einsatz von Neigetechnik-Zügen lässt sich die Fahrzeit zwischen Kassel und Dortmund trotzdem von jetzt zwei Stunden und 20 Minuten auf rd.eine Stunde und 50 Minuten verkürzen.



Zwischen Kassel und Eisenach sind seitens der Bahn - mit Ausnahme von geringfügigen Anpassungen an die Erfordernisse der Neigetechnik - zunächst ebenfalls keine baulichen Veränderungen vorgesehen, der Einsatz von Neigetechnikzügen erbringt einen Reisezeitgewinn von rd. sechs bis acht Minuten, im weiteren Verlauf (Thüringen, Sachsen) sind jedoch grundlegende Erneuerungsarbeiten vorgesehen.

Dass zu einer deutlichen Verkürzung der Reisezeit sowohl der Streckenausbau als auch der Einsatz moderner Fahrzeuge gehört, zeigt der Blick auf die gegenwärtige Situation:

Nachdem der Einsatz von Neigezügen auf dieser Strecke schon für 1997 zugesagt war, ist dies nun mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2002 endlich realisiert worden, wobei auch dies eines heftigen Drucks der beteiligten Bundesländer bedurfte. Allerdings werden nur drei - von insgesamt acht - Zugpaaren als Neigetechnik-Züge (ICE-T) angeboten, der Rest wird, nachdem auch auf dieser Strecke der vorher eingesetzte Interregio eingestellt wurde, als IC-Züge gefahren. Der Gewinn an Reisezeit ist gegenüber dem vorherigen Zustand auch nur begrenzt. Zwischen Dortmund und Kassel ergibt sich ein bei IC und ICE-T identischer Zeitgewinn von gerade einmal 2 Minuten, zwischen Kassel und Erfurt ist das IC-Angebot eine Minute schneller, als der Interregio im vorhergehenden Fahrplan, der ICE-T gewinnt immerhin in dieser Relation weitere 12 Minuten. Allerdings hat die DB alle bisher vom Interregio bedienten Halte auch im neuen Angebot beibehalten und hat darauf verzichtet, weitere Zeitgewinne zwischen den großen Zentren durch eine Ausdünnung der Zustiegsmöglichkeiten zu erzielen.

Weitere Ausbaumaßnahmen müssen daher folgen, insbesondere, wenn sich der Fernverkehr auf der Schiene am Markt gegenüber dem Individualverkehr behaupten will. Hierzu ist erforderlich:

- Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h hinaus durch Aufhebung oder Umbau niveugleicher Bahnübergänge
- Prüfung, welche Ausbaumaßnahmen - einschließlich der "Morschener Kurve" - dann noch erforderlich sind, um eine gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähige Reisezeit des Fernverkehrs zu gewährleisten, wobei die Situation nach Fertigstellung der A 44 zu berücksichtigen ist

Diese Zielsetzung ist Gegenstand der weiteren Aktivitäten des Regierungspräsidiums.