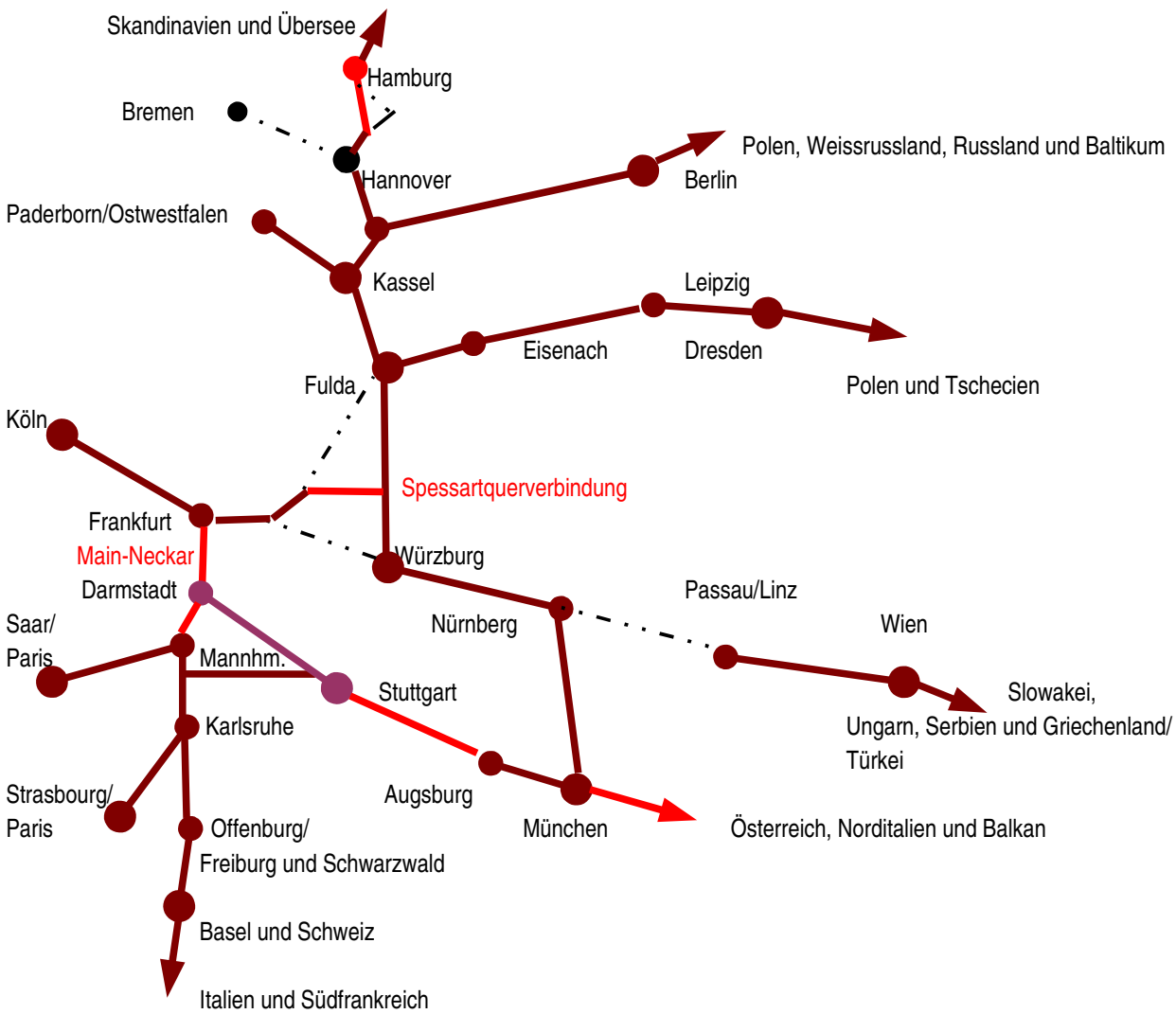


Schnellstrecken in Deutschland



Legende:

- ICE-Strecken in Betrieb
- Lücken
- mögliche Beschleunigung
- · · · · alte Strecken mit vielen Kurven

Diese einfache Grafik verdeutlicht das Problem:

Das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz hat in Deutschland Lücken. Mitten in Europa müssen die Züge langsamer fahren, weil die Schienen kein höheres Tempo erlauben. Dabei fehlen manchmal nur wenige Kilometer !

Um die **Spessartquerverbindung**, im Bundesverkehrswegeplan von 2003 als „vordringlicher Bedarf mit sehr hoher Wirkung“ festgestellt, ist es ruhig geworden.

Man hört kaum noch etwas davon, weder von der sogenannten "Mottgers-Spange" noch von einer kinzigtalnahen Neubaustrecke.

Dabei sind die Probleme deutlich: ICE-Züge und internationale Fernzüge fahren von Frankfurt nach Würzburg über die alte Spessartstrecke und nach Fulda über die bestehende Kinzigtalstrecke. Diese hat ihre Leistungsfähigkeitsschwelle längst erreicht, und an beiden Strecken müssen dringend Tunnel repariert bzw. neu gebaut werden. Neue Verbindungen mit Güter-, mit ICE-, Eil- oder Regionalzügen passen einfach nicht mehr auf die Schiene. Die **Fahrzeiten** von Frankfurt nach Hamburg oder München sind wegen knapp 40 km fehlender Ausbaustrecke unnötig lang und gegenüber dem Flugzeug nicht konkurrenzfähig.

Die Ruhe mag der Absicht der Regierung geschuldet sein, die Deutsche Bahn billig privatisieren zu können, weshalb größere Investitionen derzeit unterbleiben. Auch hat die Uneinigkeit über die Linienführung einen Baubeginn bisher nicht in greifbare Nähe rücken lassen.

Diese Situation kann man zu einer besonnenen Abwägung und zu einer Diskussion nutzen, die einer möglichst breiten Zustimmung und Unterstützung des Vorhabens den Weg ebnen könnte. Ich möchte an dieser Stelle für eine möglichst kurze und möglichst effektive Strecke werben:

Die neue Strecke soll

- **die alten Strecken** von den schnellen Fernverkehren (ICE und leichte Güterzüge, nachts eventuell auch andere Güterzüge) **entlasten**. Dies wird einerseits den Anwohnern mehr Ruhe bringen und andererseits die Strecken für Taktverdichtungen, Beschleunigung regionaler Züge und notwendige Bauarbeiten frei machen,
- **den schnellen Fernverkehren eine neue Bahn bieten**, auf welcher sie schneller und billiger fahren können. Der Preisvorteil liegt neben der Verkürzung der Einsetzzeiten vor allem im niedrigeren Energieverbrauch, weil nicht mehr so oft abgebremst und wieder beschleunigt werden muß, und damit auch in einer Schonung der Räder und Bremsen – vor allem, weil weniger Kurven zu fahren sind. Diese Vorteile wiegen auch eine möglicherweise etwas längere Entfernung zwischen Hanau und Fulda/Würzburg auf. Dabei handelt es sich jedoch um Größenordnungen von wenigen Kilometern.
- die seit 1991 im Betrieb befindliche Neubaustrecke Fulda – Würzburg **besser auslasten** und
- durch Fahrzeitverkürzung und neue Halte **neue Verkehrsbeziehungen** ermöglichen.

Deshalb plädiere ich für eine Linienführung von Gelnhausen aus auf direkter Linie nach Osten, mit kreuzungsfreier Einfädelung in jede Richtung der Neubaustrecke nördlich von Obersinn und südlich von Mittelsinn. **Die Fahrzeit mit dem Zug von Frankfurt nach Hamburg, Berlin oder München könnte 3 Stunden unterschreiten** - und nur auf knapp 40 km Länge würde Landschaft verändert, davon zu einem großen Teil in Tunnels.

Damit die Stadt Aschaffenburg nicht vom Fernverkehr „abgehängt“ wird, sollte weiterhin eine Linie hochwertigen Verkehrs über die alte Spessartstrecke fahren, zum Beispiel die Intercities, die die alte Rheinstrecke befahren.