

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wetzels, Matthias Gastels, Stefan Gelbhaars, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/24538 –**

Bahnverbindung nach Chemnitz – Anbindung der Kulturhauptstadt Europas 2025 an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Stadt Chemnitz ist Kulturhauptstadt Europas 2025. Mit der neuen Aufgabe rückt auch die verkehrliche Anbindung der künftigen Kulturhauptstadt mehr in den Blick. Derzeit ist Chemnitz nicht direkt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden. Der Zugang zum Fernverkehr ist daher nur über einen Umstieg vom Schienenpersonennahverkehr auf den Fernverkehr in Leipzig, Dresden, Erfurt oder Nürnberg möglich.

Die aktuelle Planung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sieht für die Stadt Chemnitz zwei Maßnahmen zur künftig direkten Anbindung der Stadt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn vor. Zum einen soll die Eisenbahnstrecke Leipzig–Chemnitz ausgebaut werden (zwischen Chemnitz und Geithain nach dem beschlossenen Bundesverkehrswegeplan [BVWP] 2030 sowie zwischen Geithain–Bad Lausick–Leipzig nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen der Bundesregierung). Das Ausbauprojekt sieht auf dem Streckenverlauf Leipzig–Chemnitz einen abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau sowie die Elektrifizierung der Bahnstrecke vor. Dazu wurde das Projekt „Ausbaustrecke (ABS) Leipzig–Chemnitz“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Jahr 2018 bereits in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgenommen. Mit den Baumaßnahmen erfährt die Strecke eine Kapazitätserhöhung, die sie auch für den Fernverkehr befahrbar macht (vgl. <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/leipzig-chemnitz>). Zum anderen sieht der aktuell dritte Gutachterentwurf zum Zielfahrplan des Deutschland-Takts für das Jahr 2030 eine Verlängerung des Fernverkehrsangebots von Erfurt nach Chemnitz und von München nach Chemnitz im Zweistundentakt vor (vgl. Zielfahrplan Deutschland-Takt: Dritter Gutachterentwurf – Fernverkehr vom 29. Juni 2020 unter: <https://www.deutschebahndtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>). Die im vormaligen Entwurf zum Zielfahrplan des Deutschland-Takts noch ausgewiesene Verlängerung des Fernverkehrsangebots von Dresden nach Chemnitz (vgl. Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030 – Fernverkehr vom 18. Mai 2017 unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehr>

swegeplan-2030-deutschlandtakt.html) wurde im aktuellen Fahrplanentwurf wieder aufgegeben.

Das Ausbauprojekt Leipzig–Chemnitz soll bis voraussichtlich 2028 realisiert werden (vgl. <https://www.mdr.de/nachrichten/politik/regional/bahnstrecke-leipzig-chemnitz-verhandlung-ausbau-elektrifizierung-102.html>). Die im Zielfahrplan zum Deutschland-Takt ausgewiesenen Verbindungen geben ein mögliches Angebotsszenario für das Jahr 2030 an. Beide Maßnahmen zur besseren Anbindung der Stadt Chemnitz an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn werden nach derzeitigem Planungsstand des BMVI nicht bis zum Kulturhauptstadtjahr 2025 umgesetzt werden. Angesichts der absehbar wachsenden Besucherströme ist fraglich, wie eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt Chemnitz sichergestellt werden kann. Aus Sicht der Fragestellenden ist eine Zwischenlösung anzustreben, mit der die Fernverkehrsanbindung auf der Schiene vorzeitig bereits bis zum Jahr 2025 verbessert werden kann.

1. Welche Pläne hat die Bundesregierung vor dem aktuellen Hintergrund der Ernennung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas 2025, um eine gute verkehrliche Erreichbarkeit auch im Schienenpersonenfernverkehr für die absehbaren Besucherströme der künftigen Kulturhauptstadt gewährleisten zu können?
2. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass für eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt Chemnitz eine direkte Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn erforderlich ist?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Stadt Chemnitz bis zum Jahr 2025 im regelmäßigen Takt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn anzubinden, und welche konkreten Streckenverläufe werden dazu erwogen?
4. Inwieweit wird die Bundesregierung bei der Frage der Anbindung der Stadt Chemnitz an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn einen direkten Fernverkehrsanschluss in der Relation Chemnitz–Dresden–Berlin oder in anderen Relationen (wie z. B. Berlin–Riesa–Chemnitz, Düsseldorf–Dortmund–Kassel–Erfurt–Chemnitz) unter dem neuen Aspekt der Ernennung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas 2025 erneut prüfen?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Voraussetzung für eine weitere Vernetzung und Vertaktung des Schienenpersonenfernverkehrs ist der zielgerichtete Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist nach erfolgter Elektrifizierung der Strecken Hof–Regensburg, Weimar–Gera–Gößnitz und Leipzig–Chemnitz die Fernverkehrsanbindung für Chemnitz vorgesehen. Dies gilt für die Verbindungen Rostock–Berlin–Dresden–Chemnitz–Hof–Regensburg–München, Aachen–Düsseldorf–Kassel–Erfurt–Gera–Jena–Chemnitz und Norddeich–Emden–Hannover–Leipzig–Chemnitz.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 92 auf Bundestagsdrucksache 19/24779 verwiesen.

5. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, vor dem aktuellen Hintergrund der Ernennung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas 2025 die geplanten Maßnahmen um den Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Leipzig–Chemnitz zeitlich vorzuziehen und bereits vor 2025 umzusetzen?
8. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zur ABS Leipzig–Chemnitz?

Die Fragen 5 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Strecke Leipzig–Geithain–Chemnitz ist eine Maßnahme des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen. Für die Priorisierung der Maßnahmen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen ist der Freistaat Sachsen zuständig. Hierzu finden Abstimmungen mit der DB AG statt. Anschließend wird der Bund über die Ergebnisse unterrichtet. Ein Zeitpunkt über den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung kann noch nicht benannt werden.

Die Bearbeitung der notwendigen Planungen und Genehmigungen dauert an.

6. Welchen aktuellen Planungsstand hat die DB Netz AG beim Projekt „Ausbaustrecke (ABS) Leipzig–Chemnitz“ (Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Chemnitz und Geithain entsprechend dem Bedarfsplan Schiene und Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Geithain–Bad Lausick–Leipzig nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen der Bundesregierung) erreicht, und bis wann sollen die jeweiligen Leistungsphasen abgeschlossen werden?
13. Ist in einer weiteren Baustufe der vollständige zweigleisige Ausbau der Strecke Leipzig–Chemnitz (also einschließlich der Abschnitte Leipzig Hbf–Leipzig–Paunsdorf, Bad Lausick–Geithain, Cossen–Burgstädt und Chemnitz–Küchwald–Chemnitz Hbf) vorgesehen, oder wird dieser zumindest planerisch vorgesehen?
16. Wie hoch ist der Anteil der verbleibenden eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Leipzig und Chemnitz (bitte auch Länge der eingleisigen Abschnitte angeben)?

Die Fragen 6, 13 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Projekttumfang der Strecke Leipzig–Bad Lausick (–Geithain–Chemnitz) nach Anlage 4 zu § 21 des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) und der Ausbaustrecke (ABS) (Leipzig–) Geithain–Chemnitz ist eine Elektrifizierung und die Errichtung von Begegnungsabschnitten. Der Freistaat Sachsen hat die DB Netz AG beauftragt, die Vorplanung der Strecke Leipzig–Bad Lausick–Geithain durchzuführen. Nach Auskunft der DB AG wird im Abschnitt Leipzig–Geithain die Vorplanung erstellt.

Die Genehmigungsplanung soll bei der Anhörungsbehörde im Jahr 2024 eingereicht werden. Im Abschnitt Geithain–Chemnitz soll die Vorplanung im ersten Halbjahr 2023 abgeschlossen werden. Derzeit erfolgt die Klärung zur Fortschreibung des Bedarfsplanumgriffs und Berücksichtigung der Zusatzbestellung des Freistaat Sachsen zur durchgängigen Zweigleisigkeit. Die Fortschreibung des Projektterminplans erfolgt im Anschluss.

7. Ist laut aktuellem Planungsstand, wie bei der Informationsveranstaltung für politische Mandatsträger am 20. Januar 2020 noch angekündigt, auf der ABS Leipzig–Chemnitz weiterhin eine Totalsperrung mit Schienenersatzverkehr im Jahr 2025 vorgesehen?

Nach Auskunft der DB AG soll im Jahr 2025 keine Totalsperrung auf der Strecke erfolgen.

9. In welcher Höhe hat bisher der Freistaat Sachsen Planungsmittel für die ABS Chemnitz–Leipzig bereitgestellt (bitte Gesamtvolumen der Planungskosten für die Leistungsphasen 1 bis 4 angeben)?

Nach Auskunft der DB AG wurden durch den Freistaat Sachsen für die ABS Leipzig–Chemnitz insgesamt 8,3 Mio. Euro (6,2 Mio. Euro in 2019 und 2,1 Mio. Euro in 2013) für die Leistungsphasen 1/2 bereitgestellt.

10. Welche Taktichte für Fernverkehrs- und Nahverkehrsverbindungen wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit Realisierung des Ausbauvorhabens der Eisenbahnstrecke Leipzig–Chemnitz und der damit einhergehenden Kapazitätserhöhung auf dem Streckenverlauf Leipzig–Chemnitz möglich sein?
11. Von welchen Annahmen geht die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung bei der ABS Leipzig–Chemnitz aus, und welches Betriebsprogramm wird unterstellt?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die verkehrlichen Aufgabenstellungen der ABS Leipzig–Chemnitz sind im Projektdossier im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellt (abrufbar unter: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-052-V03/2-052-V03.html).

Nach Auskunft der DB AG wurde für das Gesamtprojekt folgendes Betriebsprogramm angesetzt:

- Fernverkehr Leipzig–Chemnitz, 2 Stunden-Takt;
- Regionalexpress Leipzig–Chemnitz, 30 Minuten-Takt (Substitution eines Regionalexpress durch Fernverkehr);
- Regionalbahn Leipzig–Geithain, 60 Minuten-Takt;
- Regionalbahn Chemnitz–Burgstädt–Narsdorf (–Rochlitz), 60 Minuten-Takt.

12. Erlaubt der jetzt geplante Ausbau der Strecke Leipzig–Chemnitz eine spätere Verdichtung des Nahverkehrsangebots auf einen 20-Minuten-Takt zwischen Leipzig und Chemnitz, bzw. ist dieser in der betrieblichen Aufgabenstellung berücksichtigt?

Wenn nein, welche Investitionen wären dafür zu einem späteren Zeitpunkt zu tätigen, und werden diese beim jetzt geplanten Ausbau ggf. in Form von Vorleistungen berücksichtigt?

Eine Verdichtung des Nahverkehrsangebots auf einen 20-Minuten-Takt wurde nicht im Bundesverkehrswegeplan angemeldet und nicht untersucht. Nach Auskunft der DB AG ist aufgrund von noch eingleisigen Streckenabschnitten eine Taktverdichtung nicht möglich.

14. Ist entsprechend den Festlegungen im Koalitionsvertrag 2019 bis 2024 für den Freistaat Sachsen in einer weiteren Baustufe eine Anbindung der Strecke Grimma–Rochlitz–Narsdorf/Geithain an die ABS Leipzig–Chemnitz vorgesehen, oder wird dieser zumindest planerisch vorgesehen?
15. Bis zu welchem Zeitpunkt muss der Freistaat Sachsen eine Grundsatzentscheidung über eine mögliche Anbindung der Strecke Grimma–Rochlitz–Narsdorf/Geithain an die ABS Leipzig–Chemnitz und die künftige Bedienung der Städte Rochlitz und Colditz mit Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs getroffen haben, um einen reibungslosen Übergang in die weiteren Planungsphasen der ABS Leipzig–Chemnitz zu gewährleisten?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung derzeit keine eigenen Erkenntnisse vor.

17. Warum unterblieb bisher der zweigleisige Ausbau der Strecke 6366 zwischen (Leipzig Hbf–)Leipzig-Volkmarsdorf und Leipzig-Paunsdorf als Knotenmaßnahme?

Der Ausbau dieser Abschnitte ist nicht Teil des Bedarfsplanvorhabens Knoten Halle/Leipzig.

18. Warum ist der zweigleisige Ausbau der Strecke 6366 zwischen (Leipzig Hbf–)Leipzig-Volkmarsdorf und Leipzig-Paunsdorf nicht Bestandteil der ABS Leipzig–Chemnitz?

Der Abschnitt Leipzig Hbf–Leipzig-Volkmarsdorf–Leipzig-Paunsdorf auf der Strecke 6366 ist nicht Bestandteil der Streckenführung des Bedarfsplanvorhabens ABS Leipzig–Chemnitz über Borna.

19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass den Ausbaumaßnahmen in den Knoten für die Erhöhung der Kapazität des Schienennetzes grundsätzlich eine besondere Bedeutung zukommt und mithin der zweigleisige Ausbau der Strecke 6366 zwischen (Leipzig Hbf–)Leipzig-Volkmarsdorf–Leipzig-Paunsdorf geboten ist?

Etwaige Ausbaumaßnahmen in bestimmten Knoten ermöglichen die Beseitigung von Engpässen und Anschlüsse für die Umsetzung des Deutschlandtakts. Im Fall der Strecke Leipzig Hbf–Leipzig Volkmarsdorf–Leipzig Paunsdorf wurde auf Basis des im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinterlegten Angebotskonzepts kein Ausbaubedarf festgestellt.

20. Wann ging das zweite Gleis der Strecke 6366 in der Relation (Leipzig Hbf–)Leipzig-Volkmarsdorf–Leipzig-Paunsdorf außer Betrieb, und wann erfolgte der Rückbau?

Nach Auskunft der DB AG wurde das zweite Streckengleis zwischen Leipzig-Volkmarsdorf und Leipzig-Paunsdorf im September 2000 stillgelegt und im Rahmen des Umbaus Knoten Leipzig zurückgebaut. Die Rückbaumaßnahmen erfolgten im Anschluss an die Stilllegung.

21. Ist die Wiederinbetriebnahme der Strecke 6374 und der Verbindungskurve Engelsdorf-Werkstätten–Engelsdorf Gegenstand der ABS Leipzig–Chemnitz, und wurde die Reaktivierung dieser Abschnitte auf ihre Wirkungen zwecks Verbesserung der Resilienz im Eisenbahnnetz untersucht?

Nach Auskunft der DB AG ist die Strecke 6374 in der aktuellen Planung optional berücksichtigt. Ein verkehrlicher Nutzen ist bauzeitlich für den Ausbau zwischen Leipzig Hbf und Leipzig-Paunsdorf sowie für die Integration der RB Leipzig–Geithain als S-Bahn über Leipzig-Stötteritz in den City-Tunnel Leipzig gegeben.

Eine Reaktivierung der Verbindungskurve Engelsdorf-Werkstätten – Engelsdorf (Strecke 6373) ist nicht Gegenstand der ABS Leipzig–Chemnitz. Sie ist verkehrlich nicht begründbar. Die Strecke wurde ursprünglich hauptsächlich für die Bedienung von nicht mehr existenten Anschlussgleisen (und Firmen) im Bereich Engelsdorf-Werkstätten genutzt.

22. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, die im aktuellen Entwurf zum Zielfahrplan des Deutschland-Takts für das Jahr 2030 geplante Anbindung der Stadt Chemnitz an den Fernverkehr der Deutschen Bahn (Streckenverlauf Erfurt–Chemnitz der FR 36 und Streckenverlauf München–Chemnitz der FR 4 des aktuellen Zielfahrplans zum Deutschland-Takt 2030) vorzuziehen und bereits zum Jahr 2025 zu realisieren?
23. Wird die Bundesregierung die im aktuellen Entwurf zum Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts ausgewiesene Anbindung der Stadt Chemnitz an den Fernverkehr der Deutschen Bahn vor dem aktuellen Hintergrund der Ernennung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas 2025 erneut prüfen?
Wenn ja, welche weiteren Möglichkeiten der Anbindung der Stadt Chemnitz an den Fernverkehr der Deutschen Bahn wird die Bundesregierung zur Prüfung stellen?
24. Wird die Bundesregierung eine regelmäßigeren als im aktuellen Entwurf zum Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts vorgesehene Taktichte des Fernverkehrs für die Stadt Chemnitz prüfen?
25. Welche Taktverdichtung könnte nach Kenntnislage der Bundesregierung auf der Strecke Erfurt–Chemnitz (Linienverlauf FR 36 des aktuellen Zielfahrplans zum Deutschland-Takt 2030) realisiert werden?
26. Welche Taktverdichtung könnte nach Kenntnislage der Bundesregierung auf der Strecke Nürnberg–Hof–Plauen–Zwickau–Chemnitz (Linienverlauf E 3 SA des aktuellen Zielfahrplans zum Deutschland-Takt 2030) realisiert werden, und erfolgt unter dem neuen Aspekt der Ernennung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas 2025 eine Prüfung hinsichtlich eines Fernverkehrsangebots auf dieser Relation?

27. Welche Taktverdichtung könnte nach Kenntnislage der Bundesregierung auf der Strecke München–Chemnitz (Linienverlauf FR 4 des aktuellen Zielfahrplans zum Deutschland-Takt 2030) realisiert werden?

Die Fragen 22 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes. Die Erbringung der Fernverkehrsleistungen obliegt den Fernverkehrs-unternehmen.

28. Welche Zwischenlösungen zur besseren Fernverkehrs-anbindung von Chemnitz sind aus Sicht der Bundesregierung auch ohne den notwendigen Infrastrukturausbau auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz) und dem Ausbau zwischen Chemnitz und Leipzig möglich und kurzfristig umsetzbar?
29. Welche Zwischenlösungen (z. B. Einsatz lokbespannter Züge mit Lokwechsel in Leipzig bzw. Erfurt/Weimar) plant die DB AG zur besseren Anbindung von Chemnitz mit Blick auf das Kulturhauptstadtjahr 2025, und welche konkreten Maßnahmen werden dazu untersucht?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Fernverkehr AG gemeinsam mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und dem zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr die Verlängerung der zum Fahrplanwechsel 2019/20 eingeführten IC-Linie Rostock–Berlin–Dresden bereits vor Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen zwischen Hof und Regensburg nach Chemnitz geprüft. Die Prüfung der DB Fernverkehr AG ergab, dass eine Verlängerung der IC-Linie nach Chemnitz ab Mitte 2022 zweimal am Tag je Richtung fahrplan-, trassen- und fahrzeugtechnisch möglich, aber nicht kostendeckend wäre.

30. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass zur Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale der Streckenverlauf Hof–Nürnberg bevorzugt wird (vgl. <https://www.freiepresse.de/nachrichten/sachsen/verkehrsministerium-versichert-elektrifizierung-der-bahnstrecke-hof-nuernberg-kommt-artikel11133980>), und wird es dazu Gespräche mit der Deutschen Bahn geben, die ihrerseits eine Elektrifizierung des Streckenverlaufs Hof–Regensburg favorisiert?

Derzeit befinden sich die Vorhaben ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ (sog. Franken-Sachsen-Magistrale) sowie ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd) in zu frühen Planungsphasen.

