

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Caren Lay, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/555 –**

Infrastrukturprojekte im Bereich Schiene in Mittelsachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Medienberichten (u. a. <https://www.freiepresse.de/nachrichten/sachsen/linie-von-chemnitz-nach-leipzig-bahn-plant-ausbau-nicht-komplett-zweigleisig-artikel11776279>) hat die Deutsche Bahn AG die Planungsleistungen für den Ausbau der Schienenstrecke zwischen Leipzig und Chemnitz ausgeschrieben und nur ein Teil der Strecke soll zweigleisig ausgebaut werden. Zugleich wird auf laufende eisenbahnwissenschaftliche Untersuchungen verwiesen, aus denen sich weiterer Ausbaubedarf ergeben könne.

1. Wie viele Streckenkilometer werden auf der Strecke Leipzig–Chemnitz ausgebaut, und wie viele davon ein- bzw. zweigleisig (bitte jeweilige Streckenabschnitte mit benennen bzw. Planungsunterlagen beifügen)?

Die Strecke Leipzig–Chemnitz teilt sich im Sinne der Ausbaumaßnahmen in die Abschnitte Leipzig–Bad Lausick–Geithain (Nordabschnitt, rund 44 km) und Geithain–Chemnitz (Südabschnitt, rund 37 km) auf.

Der weitgehend eingleisige Abschnitt ABS (Leipzig–)Geithain–Chemnitz wird nach Bedarfsplan elektrifiziert. Die Planungen zu möglichen zweigleisigen Realisierungen sind noch nicht abgeschlossen.

Gegenstand des Vorhabens Leipzig–Bad Lausick–Geithain ist der Bau von Begegnungsabschnitten und die Elektrifizierung des in Konkurrenz zum Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit Laufweg über Borna stehenden, östlicher verlaufenden Streckenabschnitts. Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen.

2. Welche Gründe sprechen gegen den zweigleisigen Ausbau der in Frage 1 genannten, als eingleisig geplanten, Streckenabschnitte?

Nach Auskunft der DB AG sprechen die topografischen Engstellen sowie ein Eingriff in die städtische Bebauung in Burgstädt und Chemnitz in Verbindung

mit einer deutlich längeren Umsetzungsdauer in den Bereichen Burgstädter Viadukt und Chemnitz Küchwald gegen einen zweigleisigen Ausbau.

3. Wie unterscheiden sich der Ausbau in der angedachten Form und der nahezu vollständige zweigleisige Ausbau hinsichtlich der Kosten, der Dauer der Ausbaurbeiten und der möglichen Taktung auf der Strecke?

Nach Auskunft der DB AG haben nach der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) die beiden Engstellen in Burgstädt sowie zwischen Bf. Küchwald und Chemnitz Hbf und deren eingleisiger Streckenabschnitt keine negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität sowie die Dauer der Ausbaurbeiten.

Mit diesem nahezu vollständigen zweigleisigen Ausbau wären nach Auskunft der DB AG die Voraussetzungen für einen halbstündlich verkehrenden Regionalexpress Leipzig–Chemnitz geschaffen. Weiterhin ist eine stündliche Linie von Chemnitz über Burgstädt unterstellt, die nach Rochlitz oder Geithain verlängert werden kann. Nördlich Geithain ist eine stündliche Regionalbahn nach Leipzig unterstellt.

Ohne den nahezu vollständigen zweigleisigen Maßnahmenumfang der Eisenbahninfrastruktur kann nach Auskunft der DB AG das heutige Angebot mit elektrischer Traktion gefahren werden.

4. Welche Fragestellungen werden mit den noch laufenden eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen verfolgt, insbesondere hinsichtlich der Frage der Zweigleisigkeit der Strecke?

Eine nahverkehrsbedingte Zweigleisigkeit liegt in der Zuständigkeit des Freistaates Sachsen.

Nach Auskunft der DB AG wurde im Rahmen der Vorplanungen eine EBWU in Auftrag gegeben. In Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt werden verschiedene Betriebsszenarien und Fahrpläne untersucht. Auf dieser Grundlage werden die Trassierung und Planung erarbeitet.

5. Wann ist mit dem Abschluss der eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen und mit einem Beschluss über den Umfang der Ausbaurbeiten zu rechnen?

Nach Auskunft der DB AG wurde die EBWU für den Südabschnitt 2021 abgeschlossen und ist Grundlage der aktuellen Vorplanung.

6. Welche Rolle spielt eine Anbindung der Stadt Rochlitz (Reaktivierung der Strecke Bogendreieck Narsdorf–Rochlitz) in den bisherigen Planungen?

Nach Auskunft der DB AG wurde die Anbindung der Stadt Rochlitz nach Vorgaben des Freistaates Sachsen berücksichtigt. Die Abzweigmöglichkeiten werden allerdings mit geplant.

7. In welcher Höhe übernimmt der Bund Kosten des Ausbaus der Strecke Leipzig–Chemnitz?

Die Planungskosten für den Nordabschnitt Leipzig–Bad Lausick–Geithain und den Südabschnitt (ABS (Leipzig–)Geithain–Chemnitz) werden aus Mitteln des Investitionsgesetz Kohleregionen finanziert.

Für den Abschnitt Leipzig–Bad Lausick–Geithain wurden durch das zuständige Bund-Länder-Koordinierungsgremium Planungskosten in Höhe von 89,1 Mio. Euro bewilligt. Die enthaltene Planungsreserve wurde vorläufig um 5,5 Mio. Euro reduziert und wird wieder angehoben, sobald im Verlauf an anderer Stelle Planungsreserven frei werden.

Für den Südabschnitt (ABS (Leipzig–)Geithain–Chemnitz) werden die Planungen zur Elektrifizierung bis zum Ende der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) in Höhe von 29,68 Mio. Euro aus Mitteln des Investitionsgesetzes Kohleregionen bestritten. Noch vor Inkrafttreten des Investitionsgesetzes Kohleregionen im August 2020 konnte durch Finanzierung aus dem „Sofortprogramm für den Strukturwandel“ des Bundes der Beginn der Planung ab dem Jahr 2020 gesichert werden.

8. Wann ist die Fertigstellung der Ausbauarbeiten geplant?

Auskünfte zu einem geplanten Fertigstellungstermin sind erst nach Abschluss der Vorplanung möglich.

