

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Alexander Gauland, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis Leonard Giersch, Lars Haise, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß und der Fraktion der AfD

Zehn Jahre Elektronetz Mittelsachsen – Ausbau und Finanzierung der Schienenanbindung für Chemnitz

Das ‚Elektronetz Mittelsachsen‘ wird zehn Jahre alt, bleibt aber unvollständig. Die Bundesregierung hat das Ziel, die Strecken 6385 und 6366 zwischen Leipzig und Chemnitz auszubauen und zu elektrifizieren (www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/das-kann-deutschland/das-kann-deutschland-infrastruktur-verkehr-2391294). Anlässlich eines Arbeitsbesuchs eines Parl. Staatssekretärs im BMV im Mai 2026 in Chemnitz wird die sächsische Infrastrukturministerin mit den Worten zitiert, dass mit dem bisherigen Finanzierungsplan das „nicht im Leben“ geschafft werden könne (vgl. www.tag24.de/chemnitz/lokales/ministerin-auf-sachsens-problemstrecke-unterwegs-doch-wichtigste-frage-bleibt-ungklaert-3501984).

Mit rund 250 000 Einwohnern ist Chemnitz die drittgrößte Stadt Sachsens. Gleichwohl gibt es keine ICE-Halte und nur zwei tägliche IC-Verbindungen der IC-Linie 17. Für die Einwohner von Chemnitz sind Bahnfernreisen fast immer mit Umstiegen in Leipzig oder Dresden verbunden (www.freiepresse.de/ratgeber/mobilitaet/einsteigen-und-durchfahren-diese-zuege-bringen-sachsen-in-die-ferne-artikel14204972).

Dies hat zur Folge, dass Regionalexpresslinien und -bahnen überlastet sind. Die Nichtfertigstellung des Ausbaus zwischen Leipzig und Geithain steht zudem einem besseren SPNV-Angebot entgegen (www.tag24.de/chemnitz/lokales/nur-abgespeckte-variante-fuer-chemnitz-leipzig-kostenexplosion-bei-bahnausbau-3490743).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet die DB InfraGO AG nach Kenntnis der Bundesregierung die signifikante zeitliche Diskrepanz im Planungsfortschritt zwischen dem 37 Kilometer langen Südabschnitt Chemnitz-Geithain (Strecke 6385) und dem 44 Kilometer langen Leipzig-Geithain (Strecke 6366)?
2. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 für den Nordabschnitt (Strecke 6366), und welche konkreten Hindernisse im Leipziger Raum verzögern die Ausschreibung?
3. Strebt die DB InfraGO AG nach Kenntnis der Bundesregierung eine zeitgleiche Inbetriebnahme der gesamten elektrifizierten Strecke an, oder ist

- eine Teilinbetriebnahme (Inselbetrieb) des Südabschnitts geplant und betrieblich sinnvoll?
4. Inwiefern ist durch die unterschiedliche Finanzierungsmodelle (GVFG/ Bundesmittel im Südabschnitt bzw. Nr. 23 der Anlage 4 zu § 21 Investitionsgesetz Kohleregionen im Nordabschnitt) sichergestellt, dass es nicht zu Priorisierungskonflikten und damit zu Verzögerungen für die Fertigstellung des Gesamtvorhabens kommt?
 5. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob die DB Fernverkehr AG ICE- oder IC-Angebote nach Abschluss der Elektrifizierung für die Relation Chemnitz–Leipzig (mit Weiterführung über Berlin bzw. Hannover) einrichten will?
 6. Wenn zunächst nur die Strecke 6385, der Südabschnitt zwischen Chemnitz und Geithain weitgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert würde, bestünden nach Kenntnis der Bundesregierung neben der stündlichen S 3 (Halle–Leipzig–Greithain) Trassenkapazitäten für potenzielle Fernverkehrsangebote über die Strecken 6362 und 6385 über Leipzig nach Chemnitz und wenn ja, wie viele pro Stunde?
 7. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen müssen im Knoten Leipzig zusätzlich geschaffen werden, um etwaige durchgebundenen Fernverkehrszüge aus Chemnitz ohne Kapazitätskonflikte mit der S-Bahn Mitteldeutschland aufzunehmen?
 8. Wie bewertet die Bundesregierung die Zuverlässigkeit der Strecke 6385 von Chemnitz nach Geithain den präventiven Betonschwellenauswechslungen im Jahr 2024 (vgl. www.diesachsen.de/wirtschaft/streckensperrung-wegen-austausch-von-betonschwellen-zwischen-leipzig-und-chemnitz-2921475)?
 9. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Fahrzeitverkürzung zwischen Chemnitz Hbf. und Leipzig Hbf. nach Abschluss aller vorgesehenen Maßnahmen (Zielgeschwindigkeit 130 km/h) im Vergleich zur gegenwärtigen Reisezeit und Führung über Bad Lausick (Strecke 6366)?
 10. Gibt es Planungen, zwischen Chemnitz-Borna und Chemnitz-Hauptbahnhof die Trassenkapazitäten zu erhöhen, um wenn ja, durch welche Maßnahmen soll dieses erreicht werden?
 11. Welche Maßnahmen zur Lärmschutzsanierung an den Bestandsstrecken innerhalb des Stadtgebiets Chemnitz, die nicht Teil des sog. Bahnbogens waren, sind vorgesehen?
 12. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass für einen Ausbau der Strecke 6366 von Leipzig bis Geithain samt Elektrifizierung der DB InfraGO AG aktuelle Schätzungen vorliegen, die von einem Finanzierungsbedarf von rund 1,3 Mrd. Euro ausgehen, wie gedenkt die Bundesregierung den Mehraufwand zu decken und wann wird dem Deutschen Bundestag eine hierzu beauftragte Machbarkeitsstudie zugeleitet?

Berlin, den 29.06.2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion