

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Alexander Gauland, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/6766 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Mai 2026 in Chemnitz wird die sächsische Infrastrukturministerin mit den Worten zitiert, dass mit dem bisherigen Finanzierungsplan das „nicht im Leben“ geschaffen werden könne (vgl. www.tag24.de/chemnitz/lokales/ministerin-auf-sachsens-problemstrecke-unterwegs-doch-wichtigste-frage-bleibt-ungeklaert-3501984).

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

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

1. Wie begründet die Deutsche Bahn (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 Nordabschnitt Leipzig–Geithain (Strecke 6366)?

Die unterschiedliche zeitliche Entwicklung der Planungen für den Südabschnitt Geithain–Chemnitz (Strecke 6385) und den Nordabschnitt Leipzig–Geithain (Strecke 6366) ist nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf unterschiedliche Finanzierungsgrundlagen und daraus folgende unterschiedliche Startzeitpunkte der Planungen zurückzuführen.

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?

Der Abschluss der Leistungsphasen HOAI (LPH) 1 und 2 für den Nordabschnitt Leipzig–Geithain ist nach Angaben der DB AG für das 4. Quartal 2027 vorgesehen. Die Planungsleistungen der LPH 1 und 2 und optional LPH 3 und 4 wurden am 18. April 2026 an den Gesamtgewerkeplaner vergeben. Es gab keine verzögernden Hindernisse für die Ausschreibung von Planungsleistungen im Raum Leipzig.

3. Strebt die DB InfraGO AG nach Kenntnis der Bundesregierung eine gleichzeitige Inbetriebnahme der gesamten elektrifizierten Strecke an, oder ist eine Teilinbetriebnahme (Inselbetrieb) des Südabschnitts geplant und betrieblich sinnvoll?

Die Planungen im Südabschnitt Geithain–Chemnitz (Strecke 6385) befinden sich nach Angaben der DB AG aktuell in den LPH 3 und 4. Die Planungen für den Nordabschnitt Leipzig–Geithain (Strecke 6366) befinden sich in den LPH 1 und 2. Aufgrund des Planungsvorlaufs des Südabschnitts gegenüber dem Nordabschnitt ist zu erwarten, dass der Südabschnitt zeitlich früher Baurecht und Baureife erlangt als der Nordabschnitt.

Mit der Fertigstellung des Südabschnitts können bereits spürbare betriebliche und verkehrliche Effekte erzielt werden, insbesondere durch die elektrische Traktion auf der Relation Chemnitz–Geithain–Borna–Neukieritzsch–Leipzig.

4. Inwiefern ist durch die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG] bzw. Bundesmittel im Südabschnitt bzw. Nummer 23 der Anlage 4 zu § 21 des Investitionsgesetzes Kohleregionen im Nordabschnitt) sichergestellt, dass es nicht zu Priorisierungskonflikten und damit zu Verzögerungen für die Fertigstellung des Gesamtvorhabens kommt?

Allen direkt an der Projektfinanzierung Beteiligten ist nach Auskunft der DB AG bekannt, dass zur Finanzierung der beiden Abschnitte verschiedene Finanzierungsmodelle zur Anwendung kommen. Die Abstimmungen dazu finden regelmäßig statt.

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?

Die Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs werden in Deutschland eigenwirtschaftlich und im Wettbewerb erbracht. Vor diesem Hintergrund kann die DB Fernverkehr AG keine langfristig verbindlichen Zusagen zu einzelnen Fernverkehrsverbindungen oder Fahrplanangeboten treffen. Daher liegen der Bundesregierung dazu keine Kenntnisse vor.

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-Bahn 3 (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 durchgebundene Fernverkehrszüge aus Chemnitz ohne Kapazitätskonflikte mit der S-Bahn Mitteldeutschland aufzunehmen?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus heutiger Sicht bestehen nach Auskunft der DB AG Trassenkapazitäten für potenzielle Fernverkehrsangebote für die Strecke 6362 und 6385 über Leipzig. Konkrete Aussagen sind aufgrund der unbekannten Randbedingungen für diese Verkehre nicht möglich, da keine Bestellabsichten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen bekannt sind.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Zuverlässigkeit der Strecke 6385 von Chemnitz nach Geithain nach den präventiven Betonschwellenaustauschungen im Jahr 2024 (vgl. www.diesachsen.de/wirtschaft/streckenspernung-wegen-austausch-von-betonschwellen-zwischen-leipzig-und-chemnitz-2921475)?

Im Vergleich zum Jahr 2024 stieg die Anzahl der Fahrbahnstörfälle im Jahr 2025 nach Angaben der DB AG von sechs auf insgesamt acht Störfälle. Gleichzeitig stieg der Pünktlichkeitsverlust auf der Strecke leicht von -1,9 Prozent auf -2,2 Prozent.

9. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Fahrzeitverkürzung zwischen Chemnitz Hauptbahnhof (Hbf.) und Leipzig Hbf. nach Abschluss aller vorgesehenen Maßnahmen (Zielgeschwindigkeit 130 Kilometer pro Stunde [km/h]) im Vergleich zur gegenwärtigen Reisezeit und Führung über Bad Lausick (Strecke 6366)?

Die aktuelle Fahrzeit des RE 6 Leipzig – Chemnitz beträgt nach Angaben der DB AG 64 Minuten und soll nach Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen im Nord- und Südabschnitt auf 54 Minuten sinken.

10. Gibt es Planungen, zwischen Chemnitz-Borna und Chemnitz-Hauptbahnhof die Trassenkapazitäten zu erhöhen, und wenn ja, durch welche Maßnahmen soll dieses erreicht werden?

Der Streckenabschnitt Chemnitz-Borna bis Chemnitz-Küchwald ist nach Auskunft der DB AG bereits zweigleisig. Neben der Elektrifizierung sind keine weiteren Ausbauten geplant. Der heute und zukünftig eingleisige Abschnitt Chemnitz-Küchwald–Chemnitz-Hbf. mit einer Länge von 1,5 km wird im Vorfeld des Chemnitzer Hbf. mit zusätzlichen Weichenverbindungen kapazitiv und betrieblich aufgewertet.

11. Welche Maßnahmen zur Lärmschutzsanierung an den Bestandsstrecken innerhalb des Stadtgebiets Chemnitz, die nicht Teil des sog. Bahnbogens waren, sind vorgesehen?

Die DB AG teilt mit, dass die Ortsdurchfahrt Chemnitz als Bestandteil des Untersuchungsbereichs „Altmittweida–Lichtenau–Lichtentanne–Werdau“ in Anlage 3 des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung als sanierungsbedürftiger Bereich enthalten ist. Der betreffende Abschnitt weist eine Priorisierungskennziffer (PKZ) von 10,532 auf und ist damit im Vergleich zu anderen Abschnitten niedriger priorisiert. Nach Angaben der DB AG ist derzeit noch nicht absehbar, wann mit der Bearbeitung dieses Abschnitts begonnen werden kann. Erst nach Freigabe zur Lärmsanierung wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Auf dessen Grundlage werden die erforderlichen Lärminderungsmaßnahmen dimensioniert.

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?

Für den Abschnitt von Leipzig bis Geithain gibt es nach Auskunft der DB AG für verschiedene Ausbauszenarien jeweils eine Gesamtkostenermittlung. Der Finanzierungsbedarf von rund 1,3 Mrd. Euro bezieht sich ausschließlich auf das Szenario des vollständigen zweigleisigen Ausbaus mit vollständiger Elektrifizierung. Diese Ausbauvariante ist aktuell nicht mehr Gegenstand der Planungen.