# Nachhaltigkeit im Chemnitzer Bahnverkehr


**Kurzfassung**

Nachhaltigkeit, eine Balance aus Ökonomie, Ökologie und sozialen Belangen, bedeutet im Bahnverkehr, erstens zweckmäßige und störungsfreie, zweitens auf lange Sicht kostengünstige und drittens umweltgerechte, daher den Individualverkehr reduzierende Angebote zu haben.

**Wir schlagen daher den vollständigen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig vor, so dass die Chemnitzer von verlängerten Fernverkehrsangeboten (z.B. geflügelter ICE Frankfurt – Leipzig – Chemnitz), von einer verlängerten S-Bahn über Borna nach Chemnitz, der Anbindung zum Flughafen Halle/Leipzig profitieren und *schnell* zu allen Fernzielen von Leipzig aus kommen.**

Insgesamt kürzere Fahrzeiten werden selbst durch Streckenverlängerung erreicht, was für Reisende von und nach Chemnitz etwa für Frankfurt, Köln, das Ruhrgebiet und Hamburg positive Auswirkungen hat. Vom 10. Dezember 2017 an wird es möglich sein, von Chemnitz aus 4/5 der wichtigsten deutschen Großstädte am schnellsten und am häufigsten (oft im Einstundentakt) über Leipzig und Halle zu erreichen. Für Chemnitz ist die effizienteste Art, die wichtigen Fernziele, auf denen die DB wettbewerbsfähig ist (neben Fernbussen und Flügen), zu erreichen: über Leipzig.

Andere Verbindungen, wie etwa über Zwickau – Hof nach Nürnberg und über Gera nach Erfurt, dienen eher der regionalen Integration, sodass dort entsprechend dem Bedarf Regionalexpresszüge den Verkehr befriedigen können.

Bei allen Überlegungen gehen wir von vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnissen, nachhaltiger Geldverwendung und einer umweltgerechten Planung aus.

**Einführung**

Was bedeutet Nachhaltigkeit im Bahnverkehr? Wenn Nachhaltigkeit eine Balance zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Belangen ausmacht, dann ergeben sich diese Punkte: 1.) Bahnverkehr als kurze, zweckmäßige, resiliente (störungsunanfällige) und effiziente Art des Transports von A nach B 2.) Bahnbetrieb dient den Anforderungen von Wirtschaft, Personen und einer zweckmäßigen Nutzung der Finanzen 3.) Ausbau bezieht Umweltaspekte ein und ist auf Dauer angelegt, so dass keine mittelfristig absehbaren zusätzlichen Investitionen neuerlich Ressourcen kosten.

**1. Unser Vorschlag: Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig *mit* Nachhaltigkeit**

Mit der vollständigen Inbetriebnahme des mit weit über 10 Mrd. Euro errichteten Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 Hamburg – Berlin – Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg – München am 10. Dezember 2017 und mit der für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Mitte-Deutschland-Verbindung Dresden – Riesa – Leipzig – Erfurt – Frankfurt/Main geht eine der wichtigsten Nord-Süd- und Ost-West-ICE-Verbindungen von nationaler Bedeutung in Betrieb. Zudem wurden ab Leipzig hervorragend vertaktete IC-Verbindungen über Magdeburg – Hannover nach Dortmund – Köln und nach Bremen eingerichtet.

Diese Hochgeschwindigkeitstrassen und die IC-Schnell-Verbindungen verändern die Fernverkehrsbedingungen, die für die Stadt Chemnitz und ihr Umland als Wirtschaftsregion wichtig sind. Für die Bewältigung des Verkehrsbedarfs zwischen zwei Ballungsgebieten eine Bahninfrastruktur erforderlich, die sich durch *Nachhaltigkeit* auszeichnet.

- Ein **vollständiger zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung** der bestehenden Strecke Chemnitz Hbf – Geithain – Bad Lausick – Leipzig Hbf,
- **Anbindung** dieser Strecke an die Leipziger ICE-Gleise (ideal ist die „Dresdner Schiene“ im Leipziger Hbf/evtl. Trennung der Fernverkehrsgleise von den S-Bahn-Gleisen in Leipzig, hieße: viergleisiger Ausbau).
- Vervollständigung der sich automatisch ergebenden **Anbindung an das Mitteldeutsche S-Bahnnetz** Chemnitz Hbf – Geithain – Borna – Leipzig Mitte – Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Halle Hbf durch Bau des 2. Gleises Borna – Geithain (nur 14 km Strecke).

Warum diese Variante? Fernziele jenseits von Leipzig haben für Reisende von Chemnitz aus überragende Bedeutung (auch bei Streckenverlängerung **eine insgesamt kürzere Fahrzeit**, etwa nach Frankfurt, Köln, ins Ruhrgebiet, nach Hamburg). Vom 10. Dezember 2017 an wird es möglich sein, von Chemnitz aus 4/5 der wichtigsten deutschen Großstädte am schnellsten und am häufigsten (größtenteils im Ein- bzw. Zwei-Stundentakt) über Leipzig und Halle zu erreichen.

Im Bahnverkehr ist es üblich, dass zwischen zwei Oberzentren, wie Chemnitz und Leipzig, mit jeweils ca. 1 Mio. Einwohnern, den Reisenden im Rahmen der Angebotsplanung Verbindungen mindestens im Stundentakt mit S-Bahn (Halt auf allen Bahnhöfen) und Regionalexpress zeitlich versetzt um eine halbe Stunde angeboten werden.

Ergänzt werden sollen die zuschlagfreien Angebote daher mittels Weiterführung von IC (oder Flügelung = Splitten von ICE-Verbindungen) von Leipzig bis Chemnitz. Möglich wären:

- die bestehende Verbindung Frankfurt/Main – Erfurt – Leipzig – Dresden könnte in Leipzig geflügelt und ein Zugteil bis Chemnitz geführt werden,
- die bestehende Verbindung mit Doppelstock-IC Leipzig – Magdeburg – Hannover – Bremen könnte in Chemnitz beginnen/enden.

Dabei wäre es ausreichend, wenn beide Verbindungen nur alternierend von und bis Chemnitz geführt werden. Dies dient – im Sinne der Nachhaltigkeit – der effizienten Ressourcennutzung.

## 2. Bislang geplanter Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig *ohne* Nachhaltigkeit

Was sieht der aktuelle Ausbauvorschlag von Bahn und öffentlicher Hand für Chemnitz – Leipzig vor? Elektrifizierung der meist eingleisigen Strecke Chemnitz – Geithain – Bad Lausick – Leipzig, Ausbau eines kurzen zweigleisigen Abschnittes zwischen Leipzig-Paunsdorf und Leipzig – Liebertwolkwitz und vier (kleinere) geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen. Damit soll die 2006 in Betrieb genommene Strecke mit all ihren Nachteilen, jedoch elektrifiziert, beibehalten werden. Eine Verbesserung betrifft nur den Einsatz aktueller Fahrzeuge. Die Betriebsprogramme sollen fahrplanfein abgestimmt werden. Das heißt, **bei nur geringen Verspätungen** der Fernverkehrszüge **stockt der gesamte Berufs- und Reiseverkehr** durch Vorranggewährung des Fernverkehrs. Nahverkehrsnutzer steigen oft auf Pkw um, was nicht nachhaltig sein kann. Eine Einbindung in die ICE/IC-Gleise des Leipziger Hbf gibt es bei diesem Sparkonzept nicht. Der Verkehr ist als reiner **Inselbetrieb** ohne betriebliche Gleisverbindung zum Fernverkehr eingerichtet.

Dieser Vorschlag ermöglicht keine nutzerfreundliche Gestaltung der Betriebsprogramme, ein flexibler Eingriff bei Verspätung von Fernzügen ist unmöglich. Die Lösung zwischen zwei Ballungszentren weist weder ökonomische noch soziale Nachhaltigkeit auf. Chemnitz bleibt damit nur über Nebengleise mit dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz verbunden. Eine spätere zweigleisige **Nachrüstung würde erheblichen technischen und finanziellen Aufwand bedeuten**. Die Elektrifizierung zwischen Chemnitz und Geithain zieht außerdem nachvollziehbare Begehrlichkeiten zur Verlängerung der Mitteldeutschen S-Bahn von Geithain bis Chemnitz nach sich. Die Eingleisigkeit lässt eine stabile und attraktive Fahrplangestaltung von S-Bahn, Regionalexpress, IC/ICE und Chemnitzbahn nicht zu. Die Lösung von DB und öffentlicher Hand ist störanfällig und nutzerfeindlich, mithin halbherzig. Nach 1 bis 2 Fahrplanperioden schätzen wir das System als überholt an; eine Nachrüstung wäre dann unausweichlich.

**Einfach abgehängt? Wirtschaftsregion vernachlässigt! Standort in Gefahr, man denke an Unternehmen wie Siemens und VW, an die Hochschulen und den Tourismus. Die Errichtung einer nachhaltigen Infrastruktur zwischen Chemnitz und Leipzig ist unentbehrlich!**

Fakt ist: DB und Staatsregierung messen der Schaffung der *nachhaltigen* Infrastruktur keine vorrangige Bedeutung bei. Das Sparen geht zulasten der robusten regionalen Wirtschaft, der Mobilität im Bereich Forschung & Entwicklung und im Tourismus, die – bei guten Anschlüssen bei Fernzielen – hohe Potentiale aufweisen. Unerklärlich bleibt, warum DB und Staatsregierung von geringen Verkehrsnachfragen zwischen Chemnitz und Leipzig ausgehen (zumal nach vollständiger Fertigstellung der A 72 bis zur A 38).

## 3. Finanzielle Nachhaltigkeit als sozio-ökonomische Gesamtrechnung

Nachhaltigkeit bedeutet: Geld kann nur einmal verwendet werden. Bei den (unter jetzigen Bedingungen erklärlichen) niedrigen Fahrgastzahlen zweifelt die DB daran, dass die für die Planung erforderliche Kosten-Nutzen-Analyse mit Faktor >1 (oder gar 1,3) zustande kommt. Wir zeigen, dass dies nicht richtig kalkuliert ist.

Eine Notwendigkeit der auch mit **Steuergeldern** u. a. der Chemnitzer, Stollberger, Freiberger, Zschopauer und Annaberger Bürger errichteten und fast „vor der Haustür“ liegenden ICE-und IC-Infrastruktur in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, die mit kürzestem Zugang von Chemnitz in Leipzig in bester Qualität erreicht werden könnte, wird permanent, die Realitäten missachtend, heruntergeredet.

Zum **Vergleich**: Auf halber Strecke zwischen Chemnitz und Leipzig liegt der Ort Geithain mit 7.100 Einwohnern, der drei Bahnanbindungen besitzt. Geithain ist 1.) Station des im Stundentakt verkehrenden Regionalexpress Leipzig – Chemnitz. 2.) verkehrt im Stundentakt die S-Bahn Halle – Leipzig Hbf – Leipzig Stadtmitte – Borna von und bis Geithain. 3.) Eine Eisenbahnverbindung nach Geithain wird durch den Zug „Geithainer“ (ebenfalls meist im Stundentakt!) angeboten. Für die mindestens 750.000 Einwohner von Chemnitz und Umgebung ist hingegen *eine* Verbindung nach Leipzig vorgesehen…

Lösungsansatz: Die nachhaltige Verwendung der Finanzen bedeutet, über Jahrzehnte ein gut funktionierendes, auf abnehmenden Individualverkehr setzendes Verkehrssystem zu haben. Bislang sieht die DB einen allen Anforderungen gerechten Ausbau der Infrastruktur als *teuer* an. Wir schätzen die Summe auf 350 Mio. €, die folgenden Vergleichen standhalten kann: Stuttgart 21: 7,5 Mrd. €, VDE Nr. 8: mehr als 10 Mrd. €, City-Tunnel Leipzig: knapp 1 Mrd. €, Neubaustrecke Dresden – Prag: 1,4 Mrd. €. Eine gewisse Rolle spielt der Fakt, dass die DB AG der Chemnitzer Region nur durch die DB-Tochter Erzgebirgsbahn vertreten ist.

Nachhaltigkeit im sozialen Sinne bedeutet, mit dem verwendeten Geld möglichst viele Menschen zu befördern. Mit Blick auf die Verkehrspolitik der DB würde das heißen: Zu den ICE-Strecken sollten möglichst viele Personen hingeleitet werden. Chemnitz baut im Moment sein ÖPNV-Netz aus, was hinsichtlich der Nachhaltigkeit in der Stadt noch durch multi-modale Angebote verbessert werden könnte (Übergänge Auto/Rad/Bus/Straßenbahn/Überlandstrecken).[1] Dann würden von hier – bei guten Übergängen – mehr Menschen weiter nach Leipzig und zu den vorzüglich vertakteten Fernzielen fahren. Das Zusammengreifen beider Projektteile würde einen immensen Beitrag zum regionalen Umweltschutz, dem 3. Ziel der Nachhaltigkeit, bedeuten. Die bisherige Planung lässt nach unserer Auffassung geschaffene Kapazitäten auf den eingangs dargestellten Fernstrecken unter den Auslastungsmöglichkeiten.

## 4. Nachhaltigkeit als regionale Integration

Unser Konzept vernachlässigt andere wichtige Strecken nicht: Die Strecke Dresden – Chemnitz – Hof – Nürnberg würde im Stundentakt bei **Elektrifizierung** der Strecke Hof – Nürnberg durchgehend bedient. Trotz bereits getätigter Aufnahme dieses Abschnittes in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, tun sich DB und Freistaat Bayern schwer, diese Maßnahme in absehbarer Zeit zu realisieren.

---

[1]Siehe dazu auch Sebastian Liebold/Patrick Thost: Urban sustainability, abrufbar unter: http://monarch.qucosa.de/fileadmin/data/qucosa/documents/22489/Liebold_Thost_Urban_Sustainability.pdf

Wir haben eine weitere europäische Integration im Sinn, wie sie heute bereits durch den EC Berlin – Prag repräsentiert wird: Neben dem Stundentakt von und nach Nürnberg mit Regionalexpress, würde z. B. eine vertakteten Eurocity-Verbindung München – Chemnitz – Dresden – Wroclaw (Breslau) internationalen Anforderungen genügen, zudem touristische Belange fördern. Das würde Chemnitz mit Blick auf die Bewerbung um die Kulturhauptstadt 2025 enorm nutzen.

In Richtung Elsterwerda – Berlin ist die erforderliche zweigleisige und elektrifizierte Infrastruktur von Chemnitz aus vorhanden. Allerdings: Die Verbindung über Leipzig ist fast eine Stunde kürzer und ganztägig stündlich vertaktet. Der Bedarf auf dieser Strecke ist nach unserem Vergleich früherer (eingestellter) Verbindungen klein.

Zur Mitte-Deutschland-Verbindung über Gera: Die von Chemnitzer Seite zuweilen favorisierte Strecke nach Gera – Erfurt verliert an Bedeutung. Grund ist die in ca. 50 km Luftlinie nördlich gelegene Neubaustrecke Dresden – Riesa – Leipzig – Erfurt – Frankfurt/Main. Die Fahrt von Chemnitz nach Erfurt ist über Leipzig etwa 30 Min. schneller als über Gera (Zugang zum Schnellverkehr über Leipzig). Wichtig für Chemnitz wird die Strecke über Gera, wenn die nun zwischen Thüringen und Bundesverkehrsministerium vereinbarte Elektrifizierung des Abschnittes Weimar – Gößnitz abgeschlossen ist (aufgenommen in den „vordringlichen Bedarf“). Es besteht dann die Möglichkeit, den jetzt im Zweistunden-Takt verkehrenden RE Glauchau – Erfurt – Göttingen dann auf elektrifizierten Gleisen wieder von Chemnitz und sinnvoller Weise nach Kassel zweistündig in beide Richtungen verkehren zu lassen. Gera, Jena, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach und Kassel könnten zuschlagfrei von Chemnitz aus erreicht werden. Es würde dann auch genügen, wenn der Streckenabschnitt Gera – Glauchau nur eingleisig bleibt.

Plan der DB: Einrichtung einer IC-Verbindung Aachen – Köln – Kassel – Erfurt – Gera – Chemnitz im Zweistunden-Takt (ab 2032!). Die dabei erfolgte Führung über Paderborn – Kassel – Bebra gehört zu den langsamen, da äußerst kurvenreichen Strecken der DB. Die Geographie bedingt, dass Züge in allen größeren Thüringer Städten halten müssten. Die Reisezeit ist lang (deswegen wurde nach 1990 die alte Verbindung auf dieser Strecke eingestellt).

Viel schneller ist von Chemnitz aus das Ruhrgebiet und Köln mit dem im Zweistunden-Takt verkehrenden Doppelstock-IC zu erreichen, der von Leipzig über Halle, Magdeburg, Hannover, Bielefeld und Dortmund nach Köln fährt. Die Reisezeit von Chemnitz ist so über eine Stunde schneller. Bei *nachhaltig* ausgebauter Strecke Chemnitz – Leipzig könnte, wie bereits erwähnt, dieser IC in Chemnitz eingesetzt werden (über Gera bliebe der RE bestehen).

Details zur S-Bahn Chemnitz – Borna – Leipzig: Manche Chemnitzerinnen und Chemnitzer möchten durch die S-Bahn-Verbindung nicht zum Leipziger Vorort „abgestempelt“ werden. Wer die Verbindung als S-Bahn Mitteldeutschland versteht, die die Städte Dessau, Halle, Leipzig, Hoyerswerda, Zwickau, Altenburg und Geithain miteinander verbindet, wird dies nicht sagen. Chemnitz passt in dieses Netz. Kernstück der S-Bahn Mitteldeutschland ist der City-Tunnel Leipzig, den ja die Chemnitzer aus Steuergeldern mit finanziert haben.

**5. Umsetzung**

Unser Vorschlag will eine ausgewogene und effiziente Lösung erreichen. Die fehlende Infrastruktur im Bahnnetz würde allen Teilen der Bevölkerung in der Chemnitzer Region zugutekommen. Sie möchte **bisherige Ungerechtigkeiten zwischen Stadt und ländlichem Raum ausgleichen**. Nachdrücklich sagen wir: Von weiteren infrastrukturellen Wünschen, die das vorgeschlagene Gesamtpaket in seiner Logik verändern, sollte Abstand genommen werden.

Bisher wurde die durch die Neubauschnellstrecken entstandene neue Sicht auf den Bahnfernverkehr für Chemnitz kaum öffentlich gemacht. Wir wissen: Das Konzept braucht eine Lobby – wir rufen daher auf: Die Wirtschaftsvereinigungen der Stadt müssten die für die Entwicklung des Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur- und Sport-Standorts Chemnitz die auf Zukunft und Funktionalität gerichteten *nachhaltigen* Infrastrukturmaßnahmen mit Dringlichkeit einfordern.

Notwendig ist dazu, 1.) die zweigleisige elektrifizierte Strecke Chemnitz Hbf – Geithain – Bad Lausick -Leipzig Hbf mit Einbindung in die Fernverkehrsgleise des Leipziger Hbf als Hauptstrecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufzunehmen. 2.) Die Finanzierung der fehlenden 14 km zweiten Gleises zwischen Borna und Geithain sind beim zuständigen Staatsministerium in Dresden in Form von Fördermitteln zu beantragen.

Die Umsetzung des Vorhabens könnte in folgenden Schritten realisiert werden:

1. Zweigleisiger Ausbau + Elektrifizierung des Abschnittes Borna – Geithain – Chemnitz Hbf
2. Zweigleisiger Ausbau + Elektrifizierung des verbliebenen Abschnittes auf der Strecke Geithain – Bad Lausick – Leipzig Hbf
3. Bauliche Einbindung der Hauptstrecke in die IC/ICE-Gleise des Leipziger Hbf mit allen betriebstechnischen Erfordernissen.

Jeder der Realisierungsschritte gestattet nach Abschluss der Baumaßnahmen die Aufnahme der folgenden Verkehre und damit **sichtbare Verbesserungen für alle Bürger**:

Schritt 1: S-Bahn mit variablen Betriebsprogrammen Chemnitz – Leipzig – Halle
Schritt 2: S-Bahn und RE Chemnitz – Leipzig
Schritt 3: S-Bahn und RE und ICE/IC-Verkehr z.B.: Chemnitz – Leipzig – Frankfurt sowie Chemnitz – Leipzig – Bremen/Ruhrgebiet

Auf Realisierungszeiträume konnten wir nicht eingehen. Es gilt: Nachhaltigkeit braucht Zeit, halbherzige Lösungen gehen schneller! Im Zusammenhang mit der Bewerbung der Stadt Chemnitz, **Europäische Kulturhauptstadt 2025** zu werden, wäre es zum Beispiel zeitlich hervorragend, wenn Realisierungsschritt 1 abgeschlossen werden könnte. Am Flughafen Leipzig/Halle oder am Hauptbahnhof Leipzig könnten unsere internationalen Gäste aus ganz Europa in eine moderne Mitteldeutsche S-Bahn umsteigen und ihr Ziel Chemnitz sicher, bequem und nach internationalem Standard erreichen.

*Dr. Sebastian Liebold / Wilfried Rudolph*