



Industrie- und Handelskammer
Chemnitz



Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Staatsminister
Herrn Martin Dulig
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Chemnitz, 09.01.2023

Resilienter und nachhaltiger zweigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Leipzig

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

der Ausbau der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig ist für die Wirtschaftsregion Chemnitz das vordringlichste Verkehrsinfrastrukturprojekt. Leipzig bietet unserer Region zentralen Zugang in das deutsche Fernverkehrsnetz (in fast alle Industrie- und Metropolregionen), besitzt einen leistungsfähigen Flughafen und weist ein hohes Pendleraufkommen von und nach Chemnitz auf. Daher sieht die Bahn folgende Anbindungen auf der Strecke vor:

- Intercity, damit Anbindung Chemnitz an das ganztägige Fernverkehrsnetz als Südverlängerung der Strecke Leipzig – Hannover – Norddeich Mole
- Regionalexpress (Chemnitz – Leipzig) wie bisher
- S-Bahn (Chemnitz – Borna – Leipzig/Flughafen-Halle)
- City-Bahn (Chemnitz – Burgstädt), wie bisher
- Steigerung des Güterverkehrs

Mit diesem Betriebsprogramm wird eine attraktive Taktung von 20 Minuten geschaffen, die wir als notwendig für diese Hauptstrecke des deutschen Netzes und im Vergleich mit anderen Metropolregionen betrachten. Die attraktiven Verbindungen und die avisierte Verlagerung der Individualmobilität auf die Schiene geht mit einer deutlichen Zunahme des Personenverkehrs auf der Strecke einher. Nach dem Ausbau verbessert sich somit das Kosten-Nutzen-Verhältnis stärker als es die aktuellen Prognosen nahelegen, die auf der derzeit relativ geringen Nutzung der störungsanfälligen Trasse basieren. Das attraktive Betriebsprogramm sowie die im Koalitionsvertrag festgeschriebene Erhöhung des Güterverkehrs erfordern daher eine leistungsfähige und vollständig zweigleisige Verbindung.

Die aktuellen Planungen sehen jedoch weiterhin zwei Engstellen vor, die nicht zweigleisig ausgebaut werden. Konkret sind das im Südbereich zwischen Geithain und Chemnitz ein etwa ein Kilometer langes Stück im Bereich des Burgstädter Viaduktes und ein 1,6 Kilometer

langes Stück im Bereich des Chemnitztalviaduktes. Das von der Bahn angegebene „fahrplanfeine“ Warten betrachten wir als unrealistisch. Derzeitige Statistiken zur Pünktlichkeit lassen hier eine hohe Zahl an Unregelmäßigkeiten erwarten, die sich bei steigender Frequenz zwischen Chemnitz und Leipzig mit dem avisierten Betriebsprogramm „aufschaukeln“. So erfordert beispielsweise eine 20-minütige Verspätung eines Intercityzuges ein Warten des Regionalexpresses oder der S-Bahn an den Engstellen. Taktstörungen brauchen oft Stunden, bis die Regelzeit wieder eingehalten wird.

Laut Entwurf des Abschlussberichts der Beschleunigungskommission Schiene soll auf eine NKV-Bewertung bei Elektrifizierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Netzresilienz verzichtet werden. Daher fordern wir eine Neubewertung des **kompletten** zweigleisigen Ausbaus inkl. der beiden genannten Engstellen auf der Strecke Chemnitz-Leipzig. Gleiches gilt auch für die Elektrifizierung der Strecke Hof-Nürnberg, die für den Netzknoten Chemnitz ebenfalls eine hohe Bedeutung aufweist. Deshalb bitten wir Sie hierfür ebenfalls um Ihre persönliche Unterstützung.

Wir brauchen schnellstmöglich **Transparenz**, wie sich der Mehraufwand des vollständigen zweigleisigen Ausbaus Chemnitz-Leipzig zusammensetzt. Daher bitten wir um Übermittlung des Gutachtens, welche die Zusatzkosten für die Behebung der o. g. Engstellen auf bis zu 100 Mio. Euro beziffert. Zudem müssen die Auswirkungen der Engstellen auf Taktung und Frequenz transparent dargestellt werden. Deshalb fordern wir die (erneute) Prüfung der o. g. Relationen zur Umsetzung der Taktverdichtung zwischen Chemnitz und Leipzig bei evtl. Fortbestand der teilweisen Eingleisigkeit.

Eine nachhaltige Lösung muss für die Wirtschaftsregion Chemnitz sichergestellt werden, um steigende Kapazitäten bei Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene – wie in den Koalitionsverträgen in Sachsen und im Bund festgelegt – aufzufangen. Zu bedenken gilt, dass in den folgenden Jahrzehnten nach umfangreichen Ausbauten keine nennenswerten Investitionen in die Strecke fließen. Der jetzige Ausbau ist somit endgültig, aber nicht nachhaltig.

Die Zukunftsfähigkeit der stark von Produktion geprägten Wirtschaftsregion mit 1,4 Millionen Einwohnern ist ohne eine nachhaltige und leistungsfähige Schieneninfrastruktur gefährdet. Im Vergleich erlaubt der Infrastrukturausbau um die Bahnknoten Leipzig und Dresden eine deutlich resilienteres Betriebsprogramm. Eine nachhaltig ertüchtigte Strecke in die Messestadt ist für eine reibungslose Verbindung mit den meisten Metropol- und Industrieregionen Deutschlands für uns unverzichtbar.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. h. c. Dieter Pfortner
Präsident
Industrie- und Handelskammer Chemnitz

Prof. Dr. Udo Bechtloff
Präsident
Industrieverein Sachsen 1828 e.V.