

Bahnverbindung Chemnitz–Leipzig:

In den vergangenen Jahren bestand zwischen den beteiligten Partnern Konsens über das Ziel für die Strecke Chemnitz–Leipzig: **durchgehender Halbstundentakt, regelmäßiger Fernverkehr, Elektrifizierung und eine leistungsfähige, weitgehend zweigleisige Infrastruktur.**

Nachdem die Kosten für den ursprünglich angestrebten Ausbau deutlich gestiegen waren, wurde der Ausbauumfang an den verfügbaren Mitteln aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) ausgerichtet. Zusätzliche Bundes- oder Landesmittel oder andere Finanzierungsquellen zur Schließung der Finanzierungslücke sind bislang nicht vorgesehen. Damit wurde nicht mehr untersucht, welche Infrastruktur für die ursprünglich vereinbarten Ziele erforderlich ist, sondern welcher Ausbau innerhalb des vorhandenen Finanzrahmens möglich ist.

Die Machbarkeitsuntersuchung für den rund 44 Kilometer langen Nordabschnitt Leipzig–Geithain basiert deshalb nun auf einem reduzierten Betriebsprogramm: Statt der ursprünglich abgestimmten 96 Züge zwischen 6 und 22 Uhr werden nur noch 75 Züge zugrunde gelegt. Der RE soll nur in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt verkehren, ansonsten stündlich. Beim Fernverkehr sind lediglich einzelne Züge vorgesehen. Güterverkehr ist nicht vorgesehen.

Das Ergebnis: Für dieses reduzierte Betriebsprogramm müssen nur **24 von 44 Kilometer zweigleisig** ausgebaut werden. 20 Kilometer bleiben eingleisig. Damit wäre der Nordabschnitt in den Hauptverkehrszeiten lt. Studie jedoch bereits **kapazitiv ausgelastet**. Die Machbarkeitsstudie stellt zudem fest, dass aufgrund des engen Fahrplans kein adäquater Verspätungsabbau zu erwarten ist.

Die Gutachter empfehlen, zunächst den notwendigen Gleisausbau vorzunehmen und die Elektrifizierung anschließend umzusetzen. Für beide Baustufen zusammen werden bei gemeinsamer Realisierung nominale Gesamtkosten von rund **680 Millionen Euro** ermittelt.

Unsere Forderung

Der Industrieverein Sachsen 1828 e. V. hält am ursprünglichen Ziel fest: **durchgehender Halbstundentakt zwischen Chemnitz und Leipzig, regelmäßiger Fernverkehr und Einbindung in den Deutschlandtakt, vollständige Elektrifizierung sowie eine leistungsfähige, weitgehend zweigleisige Infrastruktur mit ausreichenden Kapazitätsreserven für Personen- und Güterverkehr.**

Der Ausbau kann entsprechend der verfügbaren Finanzmittel schrittweise erfolgen. Entscheidend ist jedoch, das langfristige Ziel jetzt verbindlich zu planen und nicht dauerhaft auf einen Ausbauumfang zu reduzieren, der bereits mit einem eingeschränkten Betriebsprogramm an seine Kapazitätsgrenzen stößt.

Finanzierungsgrenzen dürfen den Ausbau zeitlich staffeln, aber nicht das Planungsziel dauerhaft beschneiden.