

PRESSEBELEG

Zeitung: Freie Presse Chemnitz

Seite/Rubrik: Titel/4 Kommentar

Erscheinungsdatum: 2021\_05\_11

Autor/Fotos: Jan-Dirk Franke

Thema: Bahninitiative fordert: Chemnitz schon jetzt an Fernnetz anbinden

# Bahninitiative fordert: Chemnitz schon jetzt an Fernnetz anbinden

Das Bündnis hat ein Sofortkonzept für mehr Fernverbindungen auf der Schiene vorgelegt. Dazu gehört eine stündliche Verbindung nach Berlin.

VON JAN-DIRK FRANKE

**CHEMNITZ** – Ein breites Bündnis aus Bürgern, Institutionen, Vereinen und Verbänden fordert eine kurzfristige Anbindung der Region Chemnitz an das Fernnetz der Bahn – und hat dafür jetzt auch eigene Ideen entwickelt. Am Montag stellte die Bahninitiative Chemnitz ihr Sofortkonzept „Fernbahn 21“ vor. Es enthält drei Strecken, wo 2021 und 2022 „die Weichen für eine bessere Bahnanbindung zu stellen sind.“ Das solle nicht zuletzt auch mit Blick auf das Kulturhauptstadtjahr

2025 passieren. „Diese einmalige Chance möchten wir nutzen“, sagte Sebastian Drechsler, Sprecher des Bündnisses.

So hält die Initiative eine stündliche Verbindung zwischen Chemnitz und Berlin für machbar. Die Züge könnten über bestehende Strecken geführt werden – vorzugsweise via Riesa und weiter über Elsterwerda oder alternativ über Jüterbog. „Die Infrastruktur ist da, die durchgängigen Züge müssten nur bestellt werden“, so Drechsler. Die Regionalzüge aus Chemnitz und Berlin enden bisher in Elsterwerda. Man müsse die Linien nur zusammenführen, das würde „einen kleinen finanziellen Mehraufwand“ erfordern. Drechsler: „Die Strecke über Elsterwerda hat eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung, viele trauern dem Interregio hinterher.“ Die Bahn hatte die Fernlinie 2006 eingestellt.

Ab Sommer 2022 sollen zwar wieder Fernzüge zwischen Berlin und Chemnitz rollen – jedoch nur

zweimal täglich pro Richtung und voraussichtlich über Dresden. Mit einer Fahrzeit von rund drei Stunden ist dabei zu rechnen. Die Kosten von jährlich rund 2,5 Millionen Euro trägt das Land Sachsen.

Zeitnah umsetzbar wäre aus Sicht der Initiative auch eine durchgehende Verbindung von Chemnitz nach Erfurt. Die thüringische Landeshauptstadt gilt als vorrangiger ICE-Knoten für ganz Mitteldeutschland und sei von Chemnitz aus in rund zweieinhalb Stunden erreichbar. Auf diese Weise könnten Südwestsachsen und das Ruhrgebiet perspektivisch wieder durchgehend miteinander verbunden werden. Zudem gelange man von Erfurt aus mehrmals pro Stunde nach Frankfurt (Main), München und Nürnberg, heißt es in dem Konzept. Derzeit enden die Regionalzüge aus Thüringen in Glauchau. Eine mögliche Verlängerung nach Chemnitz stand bereits Ende 2020 zur Diskussion. Die Verbandsversammlung des

Verkehrsverbundes Mittelsachsen, der für den Nahverkehr auf der Strecke zuständig ist, hatte eine Weiterführung aber abgelehnt – zu teuer. Dies hätte jährliche Mehrkosten von 2,7 Millionen Euro bedeutet. Das Verkehrsministerium hatte eine finanzielle Beteiligung abgelehnt.

In dem Konzept gefordert wird zudem ein komplett zweigleisiger Ausbau der Strecke Chemnitz–Leipzig. Nach dem bisherigen Planungsstand würden 22 der 81 Streckenkilometer eingleisig bleiben, sagte Sebastian Liebold von der Bahninitiative. Damit würde Chemnitz nur „sehr unzureichend“ an den Knoten Leipzig angeschlossen. Das muss laut dem Bündnis jetzt berücksichtigt werden, denn derzeit liefen die Planungen für den Ausbau.

Die Initiative ist im Juli 2020 entstanden, anfangs als Bürgerinitiative. Heute stehen auch Verbände wie Pro Bahn, der Industrieverein Sachsen 1828 und der Verkehrsclub VCD dahinter.

Seite 4: Kommentar

KOMMENTARE

## Strukturelle Schwierigkeiten



JAN-DIRK FRANKE ÜBER FEHLENDE BAHNZÜGE NACH CHEMNITZ

jan-dirk.franke@freiepresse.de

Die fehlende Fernverkehrs-  
bindung der Region Chem-  
nitz auf der Schiene ist seit  
Jahren ein Ärgernis. Der gesell-  
schaftliche Druck auf Bund, Land  
und die Deutsche Bahn (DB) als den  
Netzbetreiber und wichtigsten An-  
bieter von Fernzügen kann daher  
nicht groß genug sein. Das Engage-  
ment der Bahninitiative Chemnitz  
verdient deshalb Unterstützung. Ihr  
Sofortkonzept ist im Grundsatz  
richtig – es zeigt die Schwachstellen  
auf und präsentiert Lösungswege.  
Bei letzteren geht es nicht darum, ob  
silberne und rote Regionalexpress  
oder weiße Intercitys nach Berlin  
oder Erfurt rollen. Fernbahn bedeu-  
tet für das Bündnis erst mal nur, dass  
durchgehende Züge verkehren.

Auch das ist gut gedacht, nur  
liegt aber darin auch das Problem.  
Denn so einfach lassen sich Linien  
eben nicht zusammenlegen, wie das  
für Berlin–Elsterwerda und Chem-  
nitz–Elsterwerda gefordert wird. Bei  
den Zügen aus Berlin handelt es sich

um Doppelstockzüge. Aus Chem-  
nitz kommen Triebfahrzeuge. Beide  
aneinanderzukoppeln, geht tech-  
nisch nicht. Man kann auch nicht  
einfach einen der Züge die ganze  
Strecke fahren lassen. Die Verkehrs-  
verbünde haben die Linien über vie-  
le Jahre hinweg an Betreiber wie die  
DB oder Transdev vergeben. Solche  
Änderungen sind nur nach Auslau-  
fen der Verträge möglich. Und dann  
müsste der Verkehrsverbund Mittel-  
sachsen (VMS) auch noch in der La-  
ge sein, die längeren und teureren  
Doppelstockzüge, die es um Berlin  
herum braucht, mitzufinanzieren.  
Der VMS ist dabei angewiesen auf  
die Regionalisierungsmittel, die er  
vom Bund über das Land für den  
Nahverkehr nach einem speziellen  
Verteilschlüssel erhält. Und wenn  
das Geld nicht reicht, muss an ande-  
rer Stelle gespart werden. Es ist ein  
kompliziertes System, das mit der  
Bahnreform 1994 geschaffen wurde  
– und das pragmatischen Lösungen  
leider oft im Wege steht. |jdf