

FERNBAHN 21

Sofortkonzept „Fernbahn 21“



Ausgangslage und Ziel

Unsere Stadt und Region Chemnitz zählt mit gut 1,2 Millionen Einwohnern zu den größten Gebieten der Bundesrepublik ohne Fernbahnanschluss. Im gesamten Einzugsbereich existieren weder Fernverkehrsbahnhöfe noch angemessene Zubringerlinien in Richtung benachbarter Eisenbahndrehkreuze.

Hiermit legen wir als Bahninitiative Chemnitz ein erstes Konzeptpapier vor, durch dessen Umsetzung die Einbindung der Stadt und Region Chemnitz in das Fernbahnnetz schon kurzfristig deutlich verbessert wird. Wir zeigen detailliert auf, wie eine Fernbahnanbindung noch vor dem Kulturhauptstadtjahr und früher als es der Zeithorizont der Deutschen Bahn für den „Neuen Fernverkehr“ ab dem Jahr 2032 vorsieht, möglich werden kann. Dabei beruht das im Folgenden beschriebene Sofortkonzept „Fernbahn 21“ auf drei Handlungsfeldern, bei denen 2021/ 2022 die Weichen für eine bessere Bahnanbindung zu stellen sind.

Es ist als ein erstes Maßnahmenbündel zu verstehen, welches durch weitere an Rahmenbedingungen und Zielgruppen angepasste Strategiekonzepte größerer Zeithorizonte fortgeschrieben wird. Mit dem vorliegenden und den nachfolgenden Konzepten wird eine schrittweise Gesamteinbindung der Stadt und Region Chemnitz in das Fernbahnnetz erreicht. Grundlage hierfür ist die Integration in einen integralen Taktfahrplan. Damit wird eine dem Bedarf und Potenzial gerechte nachhaltige Mobilität für Beruf, Freizeit, Wirtschaft und Tourismus ermöglicht.

Strategiekonzepte der Bahninitiative Chemnitz



Handlungsfelder im Sofortkonzept „Fernbahn 21“



Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz

Der Leipziger Hauptbahnhof bildet den wichtigsten Anschlusspunkt für die Stadt und Region Chemnitz an den hochwertigen Eisenbahnfernverkehr aus Intercity (IC) und Intercity-Express (ICE). Ab 2022 besteht dort auch Umsteigemöglichkeit zum Nachtreisezug Nightjet (NJ) nach Berlin, Frankfurt und Zürich. Selbst zu Zielorten der internationalen Luftfahrt mit gesichertem Anschluss am Frankfurt Airport, kann dank der nun angebotenen Lufthansa Express Rail-Verbindungen (LH) ab Leipzig HBF durchgebucht werden.

Aufgrund des hohen Anteils eingleisiger Streckenabschnitte und fehlender Elektrifizierung ist Chemnitz allerdings nur sehr unzureichend an diesen Bahnkonten angebunden. Spürbar sind dabei vor allem die schlechten Anschlussbeziehungen in Leipzig, unter anderem jene nach Berlin. Eine aktuell mangelhafte Angebotsqualität, insbesondere die Einstiegshöhe, die fehlende Klimatisierung und die Brems-Akustik des eingesetzten Wagenmaterials, vermindert den Reisekomfort darüber hinaus erheblich.

Derzeit werden die Planungen zur Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur durchgeführt, bei denen, neben abschnittsweisen Gleisergänzungen, auch die Anbindung der Stadt Rochlitz mit berücksichtigt wird. Sowohl für den zukünftig geplanten Halbstundentakt des Regional-Express (RE) zwischen Chemnitz und Leipzig, als auch für die vorgesehene zweistündliche IC-Linie zwischen Chemnitz und Norddeich-Mole bzw. Wilhelmshaven, ist jedoch die durchgehende Erweiterung auf zwei Gleise und eine Elektrifizierung der gesamten Strecke über Bad Lausick erforderlich.

Langfristige Anforderungen als Grundlage für den Streckenausbau:

- IC56 [DT: FR14]: ... - Leipzig – Chemnitz im 2-Stunden-Takt
- RE6: Chemnitz – Narsdorf - Bad Lausick – Leipzig im 30-Minuten-Takt
(Substitution je eines RE durch IC)
- Reaktivierung des Streckenabschnitts nach Rochlitz und Anbindung der Stadt an das Schienennetz (Grundsatzbeschluss des ZVMS in 2020), z.B. durch eine Einbindung in das Chemnitzer Modell (Verlängerung der Line C13)
- Ausreichend Kapazitäten der Infrastruktur für mögliche zusätzliche Angebote im Nah- und Fernverkehr mit Möglichkeiten bspw. der Verlängerung der Mitteldeutschen S-Bahn

Die gesamte Strecke muss für den regelmäßig und reibungslos getakteten Verkehr von Chemnitz-Bahn/ RB, S-Bahn, RE, IC/ ICE und Güterzügen ausgelegt sein.

Die genannten konkreten Verbindungen stellen die aktuellen Planungsprämissen für den Ausbau der Strecke dar, welche durch die Aufgabenträger und die Deutsche Bahn AG festgelegt wurden. Die Bahninitiative Chemnitz wird in einem Langfristkonzept 2030 eigene Vorschläge für ein konkretes Betriebsprogramm erarbeiten.

Ausbau:

Die Bahninitiative Chemnitz fordert die für die Sicherstellung des langfristigen Betriebsprogramms nötigen infrastrukturellen Maßnahmen schon jetzt mit einzuplanen und deren Umsetzung in die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und dem Freistaat Sachsen aufzunehmen – allem voran den kompletten doppelgleisigen Ausbau einschließlich Elektrifizierung.

Im Vergleich zur gegenwärtigen Planung sollte zunächst mindestens die Errichtung des Parallelgleises im Rahmen der Projektumsetzung auf dem Abschnitt zwischen Cossen und Burgstädt zusätzlich in die Vorhabenplanung aufgenommen werden.

Der vorliegende Infrastruktur-Planungsstand erlaubt kein stabiles Fahrprogramm unter Berücksichtigung von obligatorischen Anschlussgewährungen der Intercity-Linie auf dem Weg von Bremen über Hannover und Magdeburg nach Leipzig. Momentan ist für den Streckenteil Burgstädt – Cossen lediglich die Berücksichtigung einer späteren Ergänzung des zweiten Gleises auf diesem bereits früher doppelgleisigen Bereich vorgesehen. Die dadurch wesentlich eingeschränkte Begegnungsmöglichkeit der Züge, brächte erhebliche Auswirkungen regelmäßiger, ungeplanter Verzögerungen des Fernverkehrs auf den Regionalverkehr mit sich.

Nicht zuletzt lässt sich die in der jetzigen Vorplanung angedachte Eingleisigkeit im besagten Abschnitt auch weder mit der anvisierten Verlängerung der Chemnitz Bahn (C-Bahn) nach Rochlitz, noch mit einer möglichen Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs über Geithain hinaus bis nach Chemnitz vereinbaren.

Anbindung nach Berlin

Die Bundeshauptstadt Berlin ist nicht nur wirtschaftlich, sondern auch kulturell und touristisch von großer Bedeutung. Neben Frankfurt, Hamburg und München bildet Berlin einen der wichtigsten Verkehrsknoten in Deutschland und spielt für die Anbindung der Stadt und Region Chemnitz eine übergeordnete Rolle.

Mit dem jüngst eröffneten Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) bekommt Deutschland ein drittes internationales Luftfahrtdrehkreuz. Der BER ist der mit weitem Abstand einzige internationale Großflughafen, von welchem aus es überhaupt realisierbar ist, Chemnitz innerhalb von zweieinhalb Stunden bequem auf Schienen zu erreichen.

Betriebskonzept:

Für eine Anbindung nach Berlin gibt es mehrere Varianten, wobei nur die Zusatzzüge der Variante 0 und die verlängerten RB45 der Variante 1a/b sowie die in den Varianten 5 und 6 dargestellten Intercity-Optionen eine direkte Anbindung an den Flughafen BER bieten. Für die Stadt und Region Chemnitz ist eine stündliche Verbindung anzustreben, die den Flughafen BER und die Innenstadt von Berlin erschließt.

Variante 0:

Hierbei handelt es sich um die Betriebsaufnahme einer vollkommen neuen Regionalverkehrslinie der Gattung RE oder Interregio-Express (IRE) zwischen Chemnitz und Berlin. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) müssten diese aus dafür von den Ländern aufzustockenden Mitteln finanzieren. Mit mindestens 160 km/h schnellen Zügen, wie jenen zwischen Dresden und Berlin verkehrenden IC-Triebwagen, wäre beispielsweise die Strecke über Falkenberg und Jüterbog - allerdings ohne Einbindung des BER - realistisch durchgerechnet derzeit sogar in 2 ¼ Stunden zurückzulegen. Ein vorhandener VMS-eigener Triebwagen aus dem Elektronetz Mittelsachsen benötigt zwischen Chemnitz und Berlin, wie bereits im Dezember 2019 anlässlich einer öffentlichen Sonderfahrt mit Halt in Döbeln und Riesa praktiziert, gut zweieinhalb Stunden Fahrzeit*.

Varianten 1a und 1b:

Es besteht die Möglichkeit, die derzeitige Linie RB45 (Chemnitz – Elsterwerda) in einer der Nachfrage entsprechend regulierbaren Taktung über Berlin BER bis nach Berlin HBF zu verlängern. Zum Teil beginnen und enden die Fahrten regulär in Riesa. Unter Zugrundelegung dieser Tatsache kann der Ergänzungsteil nach Berlin von Riesa aus flexibel über Elsterwerda – Doberlug-Kirchhain – Luckau-Uckro (Var. 1a) oder über Falkenberg – Herzberg - Jüterbog – Luckenwalde (Var. 1b) geführt werden. Den betrieblichen Erfordernissen entsprechend kann auch eine wechselseitige Befahrung durchführbar sein.

Variante 2:

Zum Jahr 2022 wird das SPNV-Liniennetz des VBB teilweise neu strukturiert. Demnach verbindet die neue Linie RE8 Elsterwerda bzw. abwechselnd Finsterwalde (Niederlausitz) mit Berlin, Wittenberge und Wismar. Auf Berliner Flur werden unter anderem Potsdamer Platz, Jungfernheide und Spandau bedient. Diese Verbindung könnte im Zweistundentakt bis nach Chemnitz verlängert werden und würde Chemnitz direkt an Berlin und Norddeutschland anbinden. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Dresdner Bahn und der Vereinigung der bis dahin noch geteilten Streckenäste, entstünde eine der längsten Regionalexpressverbindungen in Deutschland.

Variante 3:

Die bekannte Linie RE3 verkehrt aus der Hansestadt Stralsund bzw. Schwedt (Oder) kommend, über Angermünde, Eberswalde, Berlin-Gesundbrunnen, Berlin-Potsdamer Platz und Ludwigsfelde nach Jüterbog. Von dort aus geht es alternierend weiter nach Lutherstadt Wittenberg bzw. nach Falkenberg (Elster). Während der Hauptverkehrszeiten werden die Züge bereits nach Elsterwerda-Biehla verlängert. In Elsterwerda besteht zwischen der Strecke nach Falkenberg und jener nach Riesa kein Schienenweg. Anstelle dessen steht eine direkte doppelgleisige und elektrifizierte Verbindung zwischen Falkenberg und Riesa zur Verfügung, über welche die Distanz zudem sogar mit einem erfreulichen Zeitgewinn zurückgelegt werden kann. Ab Falkenberg könnten daher wenigstens alle Fahrten in den Nebenverkehrszeiten über Riesa bis Chemnitz verlängert werden. Innerhalb von dreieinviertel Stunden wäre somit das Herz der Spreemetropole Berlin vom Chemnitzer Hauptbahnhof aus erreichbar.

Variante 4:

Der RE7 nach Dessau-Roßlau kommt ab 2022 stündlich aus Senftenberg. Auf seinem Weg erreicht er zum Beispiel Calau (Niederlausitz), Lübbenau und Lübben (Spreewald), Brand Tropical Islands, Königs Wusterhausen, Berlin-Zoologischer Garten, Berlin-Charlottenburg, Berlin-Wannsee, Potsdam-Medienstadt Babelsberg und Bad Belzig. Durch eine Verlängerung Chemnitz - Elsterwerda – Ruhland – Senftenberg ließe sich die Hauptstadt der Bundesrepublik von der Stadt der Moderne aus umsteigefrei bereisen.

Variante 5:

Die neu eingerichtete Intercity-Linie 17 (Rostock-Warnemünde – Berlin – BER – Dresden), welche eigenwirtschaftlich durch die DB Fernverkehr AG betrieben wird, könnte mit vorübergehenden finanziellen Zuschüssen durch den Freistaat Sachsen solange nach Chemnitz verlängert werden, bis der durchgehende von der Deutschen Bahn AG geplante komplett eigenwirtschaftliche Verkehr auf der Strecke über Chemnitz nach München aufgenommen wird**. Mit der mindestens im Zweistundentakt verkehrenden Linie würde Chemnitz innerhalb von zweieinhalb Stunden an den Flughafen BER angebunden und zuzüglich weiterer 20 Minuten auch an den Berliner Hauptbahnhof. Bis zur Fertigstellung der Dresdner Bahn werden dahin noch dreieinviertel Stunden (2 ³/₄ bis BER) benötigt.

Variante 6:

In diesem Fall wird die vereinigte Führung von immer zwei Zugteilen mit unterschiedlichen Abfahrts- und Ankunftsorten vorgesehen***. Konkret betrifft das jeweils einen kompatiblen Teilzug aus Chemnitz, welcher an bestimmten Unterwegsbahnhöfen mit folgenden Verbindungen verknüpft werden kann:

- mit "FR7" [IC17] zwischen Elsterwerda und BER, Berlin Südkreuz, Berlin HBF oder Berlin Gesundbrunnen und gegebenenfalls weiter
- mit "FR1" Cottbus – BER – Berlin HBF – Angermünde – Szczecin/ Stettin (laut Deutschlandtakt-Entwurf ebenfalls 160 km/h-Fahrzeuge wie auf "FR7")

oder

unter Umständen ab Berlin Südkreuz, Berlin HBF oder Berlin Gesundbrunnen auch weiter

- mit "FR3" Leipzig – Bitterfeld – Lutherstadt Wittenberg – Berlin HBF – Angermünde – Hansestadt Stralsund [- Ostseebad Binz] (laut D-Takt allerdings 200 km/h schnelle Fahrzeuge vorgesehen).

Variantenvergleich:

Variante	0	1a	1b	2	3	4	5	6
Route bis Berlin über	die der Var. 1a/b aber als Sprinter *	RIE - ELW – B-Ostkreuz	RIE – JBG - Außenring – B-Ostkreuz	RIE - ELW – DOK – B-Südkreuz	RIE – JBG – B-Südkreuz	RIE - ELW – SFB – B-Ostkreuz	FG - DD – ELW – B-Südkreuz	RIE - ELW – B-Südkreuz ***
Fahrtziel	Berlin	Berlin	Berlin	Wismar	Stralsund/Schwedt	Dessau-Roßlau	Rostock-Warnemünde	Berlin (+ Stettin/ Binz)
Angebot	Regionalverkehr	Regionalverkehr	Regionalverkehr	Regionalverkehr	Regionalverkehr	Regionalverkehr	Fernverkehr	Fernverkehr
beteiligte Linie/ Linien	entfällt	RB45 (C - RIE – ELW) + Zusatzangebot	RB45 (C – RIE) + Zusatzangebot	RB45 + RE8 (neu im VBB ab 2022)	RB45 + RE3 des VBB	RB45 + RE7 (neu im VBB ab 2022)	DT: "FR4" + "FR7" [IC17]	DT: "FR7" (+ "FR1"/ "FR3")
Reisezeit n. Berlin HBF	~3 Std., wie Kultursonderzug 2020	~3 ½ Std.	~3 ¼ Std.	~3 ½ Std.; ab 2025: ~3 ¼ Std.	~3 ¼ Std.	~3 ¾ Std.	~3 ¼ Std.; im DT: ~2 ¾ Std.	~3 Std.; im DT: ~2 ½ Std.
Reisezeit z. Flugh. BER	~2 ½ Std.	~3 Std.	~2 ¾ Std.	entfällt	entfällt	entfällt	~2 ¾ Std.; im DT: ~2 ½ Std.	~2 ½ Std.; im DT: ~2 ¼ Std.
Takt	nach Bedarf	~1-4 Std.	~1-4 Std.	ab 2 Std.	ab 2 Std.	ab 1 Std.	einzelne Züge **	perspekt. ab 2 Std.

* Sprinterverbindung mit besonders wenigen Zwischenhalten (ohne Fahrt über BER: 2½ Stunden)

** kurzfristig nur einzelne Züge als Vorlaufbetrieb, ab Beginn der künftigen Durchbindung über Regensburg nach München: Zweistundentakt auf der Relation München – Dresden (- Berlin), zum Dezember 2022 von der Deutschen Bahn unter Voraussetzung der jedoch noch nicht terminierten Elektrifizierung Hof – Regensburg vorgesehen;
DT = Deutschlandtakt, FR = Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr laut DT, FR7 nach derzeitigem Stand (Zielfahrplan DT – dritter Gutachterentwurf) über Flughafen BER

Zusatzinformation: Reisezeit im reinen Fernverkehr (1-Std.-Takt) DD HBF <-> B HBF mit DT-Planlinie "FV3a/b" in ~1 ¼ Std., nach laufenden Bauarbeiten der DBAG 1 ½ Std. (derzeit noch 1 ¾ Std.), Umstieg am Bahnhof B-Südkreuz in Flughafen-Shuttle (¼-Std.-Takt von Berlin HBF) zum Flughafen BER, Fahrzeit < ¼ Std.

*** Züge auf Abschnitt Elsterwerda – Berlin mit "FR7" [IC17] vereinigt verkehrend

- ➔ Die Taktfolge aller möglichen Varianten ist in einer Weise zu gestalten, dass (in Summe der Kombinationen aus den angebotenen Verbindungen) ein stündliches Fahrtangebot Chemnitz <-> Berlin entsteht.

Vorzugsvarianten:

Werden alle Möglichkeiten betrachtet, so sind die Varianten 0 und 1a/b eindeutig zu bevorzugen. Neben der direkten Anbindung an den Flughafen BER und den HBF Berlin, überzeugen diese auch mit einer im Vergleich zum Intercity dichteren Taktoption und der schnellen Umsetzbarkeit. Zudem bieten sie durch ihre mindestens nördlich von Riesa/Elsterwerda eigenständige Fahrplantrasse, einen deutlichen Reisezeitvorteil und auch die einzige Chance sowohl zum BER als auch zum Ostbahnhof, dem Alexanderplatz und der Station Friedrichstraße zu gelangen (alternativ über Gesundbrunnen). Sie stellen einen akzeptablen Kompromiss zwischen den komfortablen aber kostspieligen Varianten 5 bzw. 6 und den bestenfalls zwar kostenneutralen, allerdings langsameren Varianten 2 bis 4 ohne BER-Andienung dar.

Aufgrund der derzeit ungenügenden Infrastruktur zwischen Chemnitz und Leipzig wurden für das Sofortkonzept „Fernbahn 21“ keine Verbindungen über Leipzig berücksichtigt.

Umsetzung:

Die Umsetzung der Variante 0 und 1a/b ist schon ab 2022 möglich und ergibt, zumindest bis zum Ende des laufenden Verkehrsvertrages mit dem derzeit beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die RB45 im Dezember 2030, ein zusätzliches Angebot zwischen Chemnitz und Berlin. Ab der daran anschließenden Zeit oder dem Zuschlag im anstehenden Vergabeverfahren des VBB an das selbe EVU könnte es sich anbieten, eine betriebliche Verknüpfung von RE8, RE3 oder RE7 und der RB45 zu erwirken. Zur folgenden Ausschreibungsperiode wäre das Verfahren so zu organisieren, dass es nur eine Ausschreibung unter Leitung von VBB oder ZVMS für die Gesamtstrecke gibt. Dabei ist jedoch unbedingt zu bedenken, dass es sich bei den im VBB-Gebiet erbrachten RE-Leistungen um solche handelt, die außerhalb von Berlin alle bzw. nahezu alle Verkehrsstationen bedienen. In Sachsen werden solche Verkehre üblicherweise von den Zuggattungen Regionalbahn (RB), S-Bahn oder Chemnitz Bahn erbracht.

Als sehr vorteilhaft für die Zukunft der Varianten 1 bis 4 erweist es sich, dass das Liniennetz der Regionalstadtbahn des integrierten Verkehrssystems Chemnitzer Modell (C-Bahn) ab der Verfügbarkeit zusätzlicher Triebwagen bis Döbeln erweitert wird. Auf diese Weise wird die Fahrzeit der Regionalbahn zwischen Chemnitz und Döbeln durch noch weniger Halte weiter verkürzt, da die Chemnitz Bahn C14 dann auch die Bedienung aller auf dem Abschnitt Mittweida – Döbeln von der RB ausgelassenen Stationen übernimmt. Unmittelbar daraus ergibt sich die Aufwertung der Zuggattung von RB zu RE. Gegenwärtig läuft das Ausschreibungsverfahren für die Herstellung der nötigen Triebfahrzeuge für die C-Bahn.

Bis auf die Varianten 5 und 6 können alle Verbindungen durch die jeweiligen Aufgabenträger als Regionalverkehr bestellt werden.

Für eine schnelle Umsetzung der Varianten 5 und 6 sind alternative Finanzierungsmodelle durch den Freistaat Sachsen gefordert. Hier sollte auf ein jeweils zweistündliches Angebot zwischen Chemnitz und Berlin geachtet werden, ohne dass dabei im Falle der Variante 5 Regionalverkehrsleistungen zwischen Hof und Dresden entfallen.

In Vorbereitung der Inbetriebnahme des Münchener Streckenteils ist unbedingt die dauerhafte Durchbindung aller Fahrten von und zur Rostocker Linie in Dresden einzuplanen.

Der Variante 6 liegt ein Flügelkonzept zugrunde, welches je nach betrieblichen Notwendigkeiten auch auf das Gebiet zwischen Berlin und Ostsee ausgedehnt werden kann.

Anbindung Erfurt / Göttingen

Erfurt gilt, nicht zuletzt dank der Neubaustrecke Nürnberg – Halle/ Leipzig, als der vorrangige ICE-Knoten für ganz Mitteldeutschland. Von Chemnitz aus innerhalb von nicht ganz zweieinhalb Stunden erreichbar, liegt der Erfurter Hauptbahnhof auf der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV), auf welcher das Ruhrgebiet und die Region Südwestsachsen perspektivisch wieder durchgehend miteinander verbunden werden wird. Im ICE gelangt man aus der Thüringer Landeshauptstadt unter anderem mehrmals pro Stunde nach Frankfurt (M), München und Nürnberg sowie mindestens zweistündlich nach Augsburg, Mainz, Mannheim, Stuttgart und Wiesbaden. Für internationale Ziele steht schon jetzt ab der Stadt im Geratal Lufthansa Express Rail (LH) mit nahtlosem Übergang am Frankfurt Airport zur Verfügung.

Eine direkte Linie zwischen Erfurt und Chemnitz würde nicht nur zwei wichtige Wirtschaftsstandorte aneinander koppeln, sondern auch Südthüringen mit der bedeutenden Industrie- und Universitätsstadt Jena und dem Oberzentrum Gera mit unserer Stadt und Region Chemnitz verknüpfen.

Betriebskonzept:

Das Sofortkonzept „Fernbahn 21“ sieht die Verlängerung des Regional-Express RE1 TH bis nach Chemnitz vor. Dieser würde weiter im Zweistudentakt von Göttingen über Erfurt bis Chemnitz verkehren und somit regelmäßige umsteigefreie Verbindungen bieten.

Während in Erfurt auch Anschluss an den stündlichen Regional-Express nach Kassel besteht, gelangt man von Göttingen aus zum Beispiel mit vielen ICE-Linien weiter nach Hannover und Bremen.

In Chemnitz gibt es aus Thüringen kommend wiederum Übergang zum RE nach Dresden.

Umsetzung:

Ende des Jahres 2020 wurde die Erbringung der Verkehrsleistungen für den nächsten vordefinierten Zeitraum auf der Verbindung RE1 TH neu ausgeschrieben. Optional wurde eine Verlängerung von Glauchau bis nach Chemnitz angeboten. Diese Option wurde jedoch aus Kostengründen durch den ZVMS nicht gezogen. Nach aktuellen Planungen soll der RE1 TH weiterhin in Glauchau enden.

Die Bahninitiative Chemnitz fordert die Verlängerung des RE1 TH bis nach Chemnitz ab Dezember 2021. Dazu müsste die in der Ausschreibung enthaltene Verlängerungsoption umgesetzt und finanziert werden. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind bereits vorhanden.

Die Bahninitiative Chemnitz

Die Bahninitiative Chemnitz ist ein Bündnis engagierter Bürger:innen, Institutionen, Vereine und Verbände aus Wirtschaft, Kultur, Politik, Verwaltung und Gesellschaft. Das Ziel der Bahninitiative ist die Einbindung der Stadt und Region Chemnitz in das Fernbahnnetz. Grundlage dafür ist der Deutschlandtakt nach dem Prinzip eines integralen Taktfahrplans.

Das Strategiekonzept „Fernbahn 21“ wird von folgenden Organisationen, Personen und Initiativen unterstützt:



Bahninitiative Chemnitz
c/o Stadt Chemnitz
Umweltzentrum

Chemnitz, April 2021