

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon: 0351 564-8001
Telefax: 0351 564-8024

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Jähnigen,
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drs.-Nr.: 6/891**

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
66-1053/30/24

**Thema: Planung zur Ertüchtigung des sächsischen Bahnnetzes für
den Integralen Taktfahrplan und Wiederanbindung der Region
um Chemnitz an Bahnfernverkehr**

Dresden, 3. MRZ. 2015

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt:

„Aus aktuellen Presseberichten erfuhr ich, dass die Regierung die mit dem DB-Konzern bisher vereinbarten Planungen zum Ausbau der Strecke Chemnitz – Leipzig derzeit nicht fortführen, sondern auf den Beschluss des neuen Bundesverkehrswegeplan abwarten will. Die dafür ursprünglich avisierten Mittel seien im Doppelhaushalt 2015/16 nicht mehr bzw. nur erheblich gekürzt vorgesehen.“



Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Ergebnisse hat die vom Freistaat bereits finanzierte Vorplanung für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig und welche Problemstellungen für die Wiederanbindung der Region um Chemnitz resultieren daraus?

Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Mit der Vorplanung für das Vorhaben wurde der voraussichtlich notwendige Ausbaubedarf für die Strecke konkretisiert. Die Kosten für das Gesamtvorhaben belaufen sich nach den Vorplanungsunterlagen der DB Netz AG auf rund 250 Mio. €. Für die sich an die Vorplanung anschließende Entwurfsplanung werden ca. 10 Mio. € Planungsmittel veranschlagt. In Summe werden für das Vorhaben vom Beginn der Entwurfsplanung bis zur Inbetriebnahme acht Jahre und bis zur Gesamtfertigstellung 11 Jahre angesetzt. Ziel des Vorhabens ist eine weitere Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung zwischen Leipzig und Chemnitz inkl. Fernverkehrsanbindung der Stadt Chemnitz und Südwestsachsens.

Außenstelle:
Hoyerswerdaer Straße 1
01097 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8
Haltestelle Carolaplatz

Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente.

Aus dem Ausbaubedarf ergeben sich folgende Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecken Leipzig – Geithain und Geithain – Chemnitz
- Spurplanverbesserungen in den Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen Leipzig-Paunsdorf, Leipzig-Engelsdorf Werkstätten, Leipzig-Liebertwolkwitz, Geithain, Narsdorf, Burgstädt, Wittgensdorf oberer Bf. und Chemnitz-Küchwald
- zweigleisiger Ausbau zwischen Leipzig-Paunsdorf und Leipzig-Liebertwolkwitz (auf ca. 8 km)
- Geschwindigkeitserhöhungen in vier Abschnitten (Bereich Engelsdorf Werkstätten, Leipzig-Liebertwolkwitz, Lauterbach-Steinbach, Geithain)
- Streckenverlegung bei Lauterbach-Steinbach (westliche Verschwenkung der Trasse im Bereich des heutigen Bahnübergangs Bad Lausicker Straße)
- Angleichung der Personenverkehrsanlagen an die geltenden Vorgaben für mobilitätseingeschränkte Personen.

Damit einher würden zudem diverse Anpassungs- und Neubaumaßnahmen an Ingenieurbauwerken, Bahnübergängen, Straßenverkehrsanlagen sowie Verkehrsstationen gehen.

Aus der Vorplanung ergeben sich keine Problemstellungen, sie umfasst vielmehr im Wesentlichen die Klärung der erforderlichen Aufgabenstellung, die Ermittlung der vorgegebenen Randbedingungen und letztlich die Abstimmung der Zielvorstellungen auf den gegebenen Rahmen im Sinne einer Machbarkeitsprüfung. Aus diesem Grund werden beispielsweise Umwelt-, Denkmalschutz- und raumordnerische Belange in diesen Planungsschritten noch nicht eingehend betrachtet.

Die Erarbeitung einer technisch verbindlichen und umweltgerechten Lösung ist der Entwurfsplanung vorbehalten. Erst mit Abschluss der Entwurfsplanung können konkrete, mit dem Vorhaben verbundene bau-, anlage- und betriebsbedingte Projekteinwirkungen aufgezeigt werden.

Frage 2: Welche Hintergründe und Informationen, insbesondere seitens der DB AG bzw. ihrer Konzerntöchter sowie der Bundesregierung, liegen der Entscheidung zur Aussetzung der weiteren Planung der Strecke Chemnitz – Leipzig zugrunde?

Voraussetzung für die Beauftragung einer weiterführenden Planung ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Freistaat Sachsen. Bezug nehmend auf den noch im August 2014 durch das SMWA an die DB AG herangetragenen Wunsch nach weiterführenden Gesprächen zum Abschluss dieser Finanzierungsvereinbarung für die Entwurfsplanung hat die DB AG dem SMWA bereits mit Schreiben vom 11. September 2014 mitgeteilt, dass ohne Vorliegen der Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vonseiten der DB Netz AG keine abschließende Meinungsbildung zur Wirtschaftlichkeit und dem verkehrlichem Nutzen des Vorhabens möglich sei. Zudem sei der Einsatz von Eigenmitteln der DB Netz AG oder alternativer Planungsmittel aufgrund des generell angespannten Infrastrukturzustandes (insbesondere von Brücken) kurz- bis mittelfristig unrealistisch.

Auf Basis dieser konzerneigenen Entscheidung wird von der Bahn die Mitzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung abgelehnt.

Frage 3: Welche Vorteile erwartet die Regierung von der Aussetzung der weiteren Planung des Streckenausbaus Chemnitz – Leipzig bis zur Beschlussfassung über den neuen Bundesverkehrswegeplan?

Grundsätzliche Voraussetzung für die Beauftragung der Entwurfsplanung und den Einsatz weiterer Landesmittel ist die Sicherstellung der Finanzierung für das Gesamtvorhaben mit einem geschätzten Investitionsvolumen von ca. 250 Mio. €. Dazu muss die Infrastrukturmaßnahme jedoch in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und anschließend in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Bedarfsplan Schiene) aufgenommen werden.

Frage 4: Welches Konzept verfolgt die Regierung für eine schnelle Wiederanbindung von Chemnitz und Westsachsen an den Bahnfernverkehr?

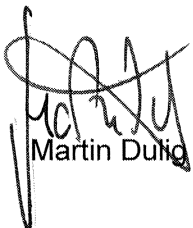
Die Wiederanbindung Südwestsachsens an hochwertigen Schienenpersonenfernverkehr ist Gegenstand des „Landesentwicklungsplans 2013“, des „Landesverkehrsplans Sachsen 2025“ und der Anmeldungen des Freistaates Sachsen zum Bundesverkehrswegeplan 2015.

Vorrangiges Ziel der Staatsregierung bleibt die Aufnahme des Projektes „ABS Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz“ in den BVWP und den Bedarfsplan Schiene mit hoher Priorisierung und die Wiederanbindung Südwestsachsens an hochwertigen Schienenpersonenfernverkehr.

Frage 5: Welche konkreten Planungsschritte zur Realisierung des integralen Taktfahrplanes und einer vorhergehenden Ertüchtigung des sächsischen Bahnnetzes will die Regierung aus welchen Mitteln durch wen und zu welchem Zeitpunkt veranlassen (Konkrete Auflistung der Planungsmaßnahmen, Zeithorizonte und Finanzierungen wird erbeten.)?

Die Erarbeitung von Vorschlägen zur Realisierung eines integralen Taktfahrplanes wird der im Koalitionsvertrag verankerten Strategiekommision für den sächsischen ÖPNV/SPNV obliegen. In Abhängigkeit der dort entwickelten Handlungsempfehlungen können dann weitere Entscheidungen zur Einführung eines integralen Taktfahrplanes, wie beispielsweise dessen Finanzierung und über den Zeithorizont einer etwaigen Umsetzung, getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen


Martin Dulig