

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 Klaus Bartl und Susanne Schaper,
Fraktion DIE LINKE
Drs.-Nr.: 6/949
Thema: ICE-Anschluss für Chemnitz**

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
66-1053/30/25

Dresden,
3. MRZ. 2015

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt:

„Die „Freie Presse“ Chemnitz berichtete am 02.02.2015 in einem mit „ICE-Anschluss für Chemnitz: Freistaat tritt auf die Bremse“ überschriebenem Beitrag, die Chemnitzer „Morgenpost“ am 07.02.2015 unter der Schlagzeile: „Warten auf Bundesgeld! Minister bremst ICE aus“, dass der Ausbau und die Elektrifizierung der 81 Kilometer langen Bahnlinie zwischen Chemnitz und Leipzig nicht vorangetrieben werde, da Sachsen abwarten will, ob das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan und dann in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen wird, da dies die Voraussetzung ist, damit der Bund das 250 Millionen Euro teure Vorhaben mitfinanziert.“



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

Frage 1: Ist es zutreffend, dass Sachsen im Wissen darum, dass der Bundestag die Entscheidung über die Einordnung des ICE-Anschlusses für Chemnitz, mithin den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Leipzig in den Bundesverkehrswegeplan erst Ende 2016 trifft, bereits 2,4 Millionen Euro in die Vorplanung finanziert hat, bei der Bauabschnitte und Kosten ermittelt wurden?

Aufgrund des hohen Interesses des Freistaates Sachsen an einer Fernverkehrsverbindung Chemnitz – Leipzig hat der Freistaat die Vorplanung vor dem Hintergrund der Bundesverkehrswegeplanung 2015 und der damit einhergehenden Bewertung der Projektanmeldungen bis zum Juni 2014 finanziert. Mit der Vorplanung wurde der notwendige Ausbaubedarf konkretisiert, und es ist eine erste Kostenschätzung für das Gesamtvorhaben erfolgt.

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

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.

Frage 2: Trifft es weiter zu, dass der damalige Wirtschaftsminister der CDU - FDP Koalitionsregierung Sven Morlok (FDP) noch im August 2014 im Zuge der Präsentation der Ergebnisse selbiger Vorplanung erklärte, dass der nächste Schritt zur Realisierung des Anschlussprojektes rasch erfolgen und im Herbst 2014 bereits eine unterschriftsreife Vereinbarung mit der Bahn vorliegen soll, auf deren Grundlage mit der zehn Millionen Euro teuren Entwurfsplanung begonnen werde und wenn ja, welche Ursachen und zu welchem Zeitpunkt getroffene Entscheidungen der eigenen Staatsregierung oder Dritter, etwa der Bahn, liegen der Abkehr von dieser Absicht der Vorgängerregierung zu Grunde?

Die zitierte Aussage wurde vom damaligen Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr getroffen. Gleichzeitig wurde noch im August 2014 an die DB AG der Wunsch nach weiterführenden Gesprächen zum Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung herangetragen. Daraufhin hat die DB AG dem SMWA mit Schreiben vom 11. September 2014 mitgeteilt, dass ohne Vorliegen der Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP), vonseiten der DB Netz AG keine abschließende Meinungsbildung zur Wirtschaftlichkeit und dem verkehrlichen 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.

Aus Sicht der Staatsregierung ist die Sicherstellung der Finanzierung für das Gesamtvorhaben i. H. v. rund 250 Mio. € grundsätzliche Voraussetzung für die Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und den Einsatz weiterer Landesmittel. Dazu muss das Vorhaben in den neuen BVWP 2015 und anschließend in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden. Die abzuwartenden Ergebnisse der Projektbewertungen im BVWP 2015 werden nach jetzigem Stand jedoch frühestens Ende 2016 vorliegen.

Frage 3: Trifft es zu, dass bereits geplante Gelder, welche vom Freistaat Sachsen für die weitere Realisierung des Projektes aufgebracht werden sollten und im Landesinvestitionsplan bis 2018 mit noch 67 Millionen Euro eingestellt waren, gestrichen worden sind und wenn ja, welche Verwendung ist nunmehr betreffs dieser Mittel, darunter der bei der Realisierung des Leipziger City-Tunnels eingesparten 25 Millionen Euro, die wohl für den ICE-Anschluss für Chemnitz genutzt werden sollten, vorgesehen?

Die ursprünglich im ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm 2014 bis 2018 (LIP) geplanten Mittel für das Vorhaben mussten zwangsläufig aus den in Antwort zur Frage 2 genannten Gründen reduziert werden.

Bei den damit ab 2016 „frei gewordenen“ Haushaltsmitteln handelt es sich um geplante Einnahmen gemäß Regionalisierungsgesetz (Regionalisierungsmittel). Diese Mittel wurden bei der Aufstellung des LIP nunmehr für andere Fördergruppen in diesem Programm zur Verfügung gestellt. Auch die Gelder für den Leipziger City-Tunnel (CTL) speisen sich aus Regionalisierungsmitteln, die jedoch ausschließlich nur im Sinne des Nahverkehrs eingesetzt werden dürfen.


Frage 4: Welche grundsätzliche Haltung hat die sächsische Staatsregierung betreffend der Realisierung dieses Projektes ICE-Anschluss der Stadt Chemnitz und in welcher Weise und auf welchen Wegen wird die Staatsregierung dahingehend aktiv, die Einordnung des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan und hiernach in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zu erreichen?

Die Wiederanbindung Südwestsachsens an hochwertigen Schienenpersonenfernverkehr ist Gegenstand des „Landesentwicklungsplans 2013“ sowie des „Landesverkehrsplans Sachsen 2025“. Auf Grund der hohen Priorität und Bedeutung für den westsächsischen Raum hat der Freistaat Sachsen die Maßnahme zum BVWP 2015 angemeldet.

Vorrangiges Ziel der Staatsregierung bleibt die Aufnahme des Projektes „ABS Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz“ in den BVWP 2015 und den Bedarfsplan Schiene mit hoher Priorisierung. Wie im Koalitionsvertrag fixiert, setzt sich die Staatsregierung gegenüber dem Bund und der DB AG weiterhin nachdrücklich für das Vorhaben ein.

Sowohl in den Gesprächen mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG als auch mit dem örtlichen Bevollmächtigten der Bahn wird die Bedeutung dieses und weiterer sächsischer Anliegen zum Ausdruck gebracht und betont.

Mit freundlichen Grüßen


Martin Dulig