

1. Welche Priorität hat die Strecke für den Freistaat Sachsen?

Die Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz mit dem Ziel, eine Anbindung Südwestsachsens an den Schienenpersonenfernverkehr zu ermöglichen, ist seit langem ein wichtiges Anliegen des Freistaates. Das Vorhaben ist Gegenstand des nach öffentlicher Anhörung beschlossenen „Landesentwicklungsplans 2013“, des „Landesverkehrsplans Sachsen 2025“ und der Anmeldungen des Freistaats Sachsen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015.

Die Strecke soll perspektivisch elektrifiziert und in Abschnitten wieder zweigleisig ausgebaut werden, um die infrastrukturellen Voraussetzungen für attraktivere Verkehrsangebote im Schienenpersonennah- und -fernverkehr zu schaffen.

2. Welche Varianten kommen für einen solchen Ausbau in Frage

Grundsätzlich standen für den Streckenausbau zwischen Chemnitz und Leipzig die zwei Varianten über Borna – City-Tunnel-Leipzig (CTL) sowie über Bad Lausick zur Auswahl. Fahrzeitstudien ergaben, dass Fernverkehrszüge via Borna - CTL rund zwölf Minuten längere Fahrzeiten hätten als über Bad Lausick. Daher wurde nur die Streckenführung via Bad Lausick für den weiteren Ausbau untersucht. Im Detail wurden sechs verschiedene Szenarien für den Ausbau und die Elektrifizierung dieser Strecke untersucht.

3. Welches ist die Vorzugsvariante?

Als Vorzugsvariante wurde die Streckenführung über Geithain – Bad Lausick ermittelt. Diese Entscheidung „für Bad Lausick“ ist keine Entscheidung „gegen City-Tunnel und gegen Borna“. Da die Strecke vom CTL über Borna bis Geithain bereits elektrifiziert ist, würde es nach Ausbau und Elektrifizierung der Strecke über Bad Lausick (theoretisch) möglich sein, auf beiden Strecken Fernverkehr anzubieten. Die konkrete Entscheidung über bestimmte Fernverkehrsangebote obliegt zu gegebener Zeit ohnehin den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Freistaat kann nur die infrastrukturellen Voraussetzungen für diesbezügliche Angebote schaffen.

4. Welche Aktivitäten erfolgten bereits durch den Freistaat Sachsen?

Zum Projektanschub wurden durch den Sächsischen Landtag im Doppelhaushalt 2013/2014 finanzielle Mittel für Planungen zur Verfügung gestellt. Als erster Schritt wurde im April 2013 eine Grobstudie der DB AG und des SMWA zur vorlaufenden Variantenauswahl abgeschlossen. Ziel dieser Studie war es, eine Entscheidungsmatrix mit verschiedenen fernverkehrstauglichen Ausbauszenarien zwischen den Oberzentren Leipzig und Chemnitz zu erarbeiten. Die verkehrlichen Varianten wurden unter fahrplantechnologischen und kostenseitigen Aspekten bewertet. Sowohl eine Streckenführung über Borna als auch über Bad Lausick wurde untersucht.

Anschließend hat der Freistaat Sachsen die DB Netz AG im Sommer 2013 mit der Erarbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 (nach Honorarordnung der Architekten und Ingenieure HOAI) beauftragt. Dabei wurden die planerischen Randbedingungen des Projektes ermittelt und der voraussichtlich notwendige Ausbaubedarf für die Strecke konkretisiert. Diese Vorplanung konnte Ende Juli 2014 abgeschlossen werden.

5. Welche Kosten sind für das Gesamtprojekt zu erwarten?

Die Kosten für das Gesamtvorhaben belaufen sich gemäß Vorplanungsunterlagen der DB Netz AG auf ca. 250 Mio. Euro. Diese Summe ist bereits hochgerechnet auf den voraussichtlichen Preisstand der Jahre 2023/2025. In diesen Kosten enthalten sind Planungskosten in Höhe von insgesamt ca. 37 Mio. Euro. Für die sich an die Vorplanung anschließende Entwurfsplanung (Lph 3 HOAI) werden ca. zehn Mio. Euro veranschlagt.

6. Wie erfolgte die Anmeldung des Freistaates im Rahmen des BVWP 2030?

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 (später umbenannt in BVWP 2030) hat der Freistaat Sachsen mehrere Strecken beim zuständigen Bundesministerium angemeldet.

Zu diesen angemeldeten Maßnahmen gehörte die Strecke Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz. Der Freistaat hat zu dieser Anmeldung alle erforderlichen und durch die Vorplanung über das übliche Maß hinausgehenden Unterlagen eingereicht. Im ersten Entwurf des BVWP 2030 vom März 2016 wurde das Vorhaben in der Grobprüfung ausgeschieden. Nach vielfältigen Protesten wurde das Projekt im BVWP 2013 vom August 2016 zunächst jedoch in den Potenziellen Bedarf eingeordnet, aber noch nicht abschließend bewertet

7. Welche Kosten sind bisher für die Planungen für den Freistaat Sachsen entstanden?

Aufgrund des hohen Landesinteresses hat der Freistaat Sachsen die Vorplanung mit Kosten von ca. 2,4 Mio. Euro finanziert. Die Mittel wurden durch den Sächsischen Landtag im Doppelhaushalt 2013/2014 zur Verfügung gestellt. Dies erfolgte vor dem Hintergrund der Bundesverkehrswegeplanung 2015 und der damit einhergehenden Bewertung der Projektanmeldungen. Mit der Vorplanung wurde der notwendige Ausbaubedarf konkretisiert, und es ist eine erste Kostenschätzung für das Gesamtvorhaben erfolgt.

8. Wie geht es jetzt weiter?

Mit dem jetzt gegebenen Signal können die Planungen für den Ausbau der Strecke endlich fortgesetzt werden. Wir gehen davon aus, dass der Bund die Maßnahme Ende dieses Jahres damit auch in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 aufnimmt.

Der Freistaat Sachsen wird im nächsten Schritt erneut eine Vereinbarung mit der DB AG zur Fortführung der vorliegenden Planung bis zur Genehmigungsplanung abschließen. Dies beinhaltet die Leistungsphase 3 (technischer Vorentwurf) und Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung). Die DB AG wird die Planungen im Auftrag des Freistaates Sachsen vornehmen.

Die Gespräche zum Abschluss der Vereinbarung haben bereits begonnen.

9. Welche Kosten entstehen für die weitere Planung?

Die Planungskosten für die Leistungsphase 3 (technischer Vorentwurf) werden auf ca. zehn Mio. Euro geschätzt. Die Planungskosten für die Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) werden auf ca. fünf Mio. Euro geschätzt.

10. Welcher zeitliche Rahmen ergibt sich bei einer jetzt fortzusetzenden Planung?

In Summe werden für das Vorhaben vom Beginn der Entwurfsplanung bis zur Inbetriebnahme acht Jahre und zur Gesamtfertigstellung elf Jahre angesetzt.