

Die Bahnverbindung zwischen Leipzig und Chemnitz ist seit Monaten in der öffentlichen Diskussion und bewegt Bürger wie auch Leser der *Neuen Wege*. Der VCD sprach dazu mit Verkehrswissenschaftler Dirk Bräuer.

Zur Person:

Dirk Bräuer hat Verkehrsingenieurwesen an der Fakultät Verkehrswissenschaften *Friedrich List* der TU Dresden studiert, an der TU Dresden gearbeitet und gehört dem *Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung* (iRFP) an. Er beschäftigt sich dort mit der Entwicklung der Fahrplankonstruktions-Software *FBS* und berät Eisenbahnunternehmen und verantwortliche Entscheidungsträger in Fragen des Schienenverkehrsmanagements. In den Jahren 2010 bis 2012 hat er den VCD bei der Entwicklung des *VCD-Fernverkehrskonzepts für Mitteleuropa „2017+“* fachlich begleitet.

Wie ist der derzeitige Stand auf der Relation Leipzig – Chemnitz?

Seit Ende 2015 fährt die *Mitteldeutsche Regiobahn* (MRB) die Linie RE 6 Leipzig – Chemnitz mit lokbespannten Zügen und hat damit auf dieser Relation die DB Regio AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen abgelöst.

Die Reisezeit der MRB-Züge ist mit 59–65 Minuten etwas länger als die der DB-Regio-Züge von zuletzt 58–60 Minuten. Das liegt sowohl an ihrer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit (140 km/h gegenüber 160 km/h) als auch daran, dass sie ohne die „Neigetchnik“ der DB-Regio-Triebwagen verkehren.

Gleichzeitig haben sich mit dem letzten Fahrplanwechsel auch die Anschlüsse in Leipzig vom und zum Fernverkehr geändert: Konnte man voriges Jahr noch von und nach Berlin in ca. 20 Minuten und von und nach Frankfurt a. M. in ca. 40 Minuten umsteigen, haben sich die Umsteigezeiten jetzt auf ca. 35–45 min für Berlin und rund eine Stunde für Frankfurt a. M. erhöht. Dementsprechend verlängerten sich auch die Reisezeiten zwischen Chemnitz und den wichtigen Fernverkehrszielen entlang dieser Linien.

Die Verschlechterung dieser Anschlüsse geht nicht auf den neuen Betreiber zurück, sondern auf die geänderten Lagen der Fernverkehrszüge in Leipzig, was schon länger absehbar war. Auch wenn noch die DB-Regio-Züge mit ihren früheren Zeiten verkehren würden, wären beide Fernverkehrslinien nicht zu erreichen.

Der zu Grunde liegende Verkehrsvertrag der MRB hat eine vergleichsweise kurze Vertragslaufzeit von 8–10 Jahren. Das derzeitige Betriebskonzept kann damit als Übergangskonzept angesehen werden. Insofern erklärt und relativiert sich der in der Öffentlichkeit oft kritisierte Einsatz von „Gebrauchtfahrzeugen“ vielleicht etwas.

Welche Verbesserungsmöglichkeiten bestehen kurzfristig?

Was die Fahrzeiten und vor allem die Anschlusssituation in Leipzig angeht, so lässt sich durchaus auch kurzfristig etwas machen: Verschiebt man die Fahrlagen der Züge Leipzig – Chemnitz und Gegenrichtung um ca. eine halbe Stunde – passend zum Fernverkehr – ergeben sich wieder recht gute Anschlüsse in Leipzig.

So ließe sich von und nach Berlin eine nahezu ideale Übergangszeit von 10 Minuten erreichen. Die Reisezeit Berlin – Chemnitz und Gegenrichtung läge wieder unter 2 Stunden und 30 Minuten – eine halbe Stunde schneller als heute. Auch in und aus Richtung Frankfurt a. M. ließe sich die Übergangszeit wenigstens auf rund eine halbe Stunde reduzieren. Abbildung 1 symbolisiert dieses Konzept.

Bei dieser Gelegenheit können auch die Reisezeiten noch etwas angeglichen (auf 61–63 Minuten) und die Wendezeit in Chemnitz auf 8 Minuten erhöht werden, was der Fahrplanstabilität helfen würde. Die Regionalbahn-Linie Leipzig – Bad Lausick – Geithain ließe sich wieder auf die früheren gewohnten Lagen zurücklegen.

Allerdings müssten in diesem Zusammenhang auch die S-Bahnen zwischen Borna und Geithain um 30 min getauscht werden, was meiner Ansicht nach jedoch ohne weitgehende Konsequenzen möglich ist. Auch ist zu beachten, dass sich in Chemnitz zwar gute Anschlüsse zu und von den RE-Zügen in und aus Richtung Freiberg ergeben, jedoch nicht von und nach Hohenstein-Ernstthal. Das wäre jedoch zumindest mit den werktäglichen RB-Zügen in der Hauptverkehrszeit erreichbar.

Langfristig war eine Elektrifizierung der Strecke geplant, diese ist jedoch nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Welche Verbesserungen entgehen Chemnitz dadurch?

Eine Fernverkehrsanbindung von Chemnitz über diese Strecke ist damit unwahrscheinlicher geworden. Allerdings wäre ein Reisezeitgewinn durch eine solche Verbindung ohnehin fragwürdig. Die angekündigten 50 Minuten wären nur ohne Zwischenhalte möglich gewesen – hätten also einen regelmäßigen Entfall der Halte in Bad Lausick, Geithain, Narsdorf und Burgstädt bedeutet oder ein zusätzliches Verkehren des Fernverkehrszuges zum bisherigen RE. Allein mit einem Zwischenhalt hätte auch der Fernzug bereits 53 Minuten gebraucht – eine Reisezeit, die wir 2007 schon einmal im Regionalverkehr hatten. Im Gegensatz zu den erreichbaren Fernzug-Zeiten könnte man mit elektrischem Regionalverkehr sogar mit vier Zwischenhalten 55 Minuten erreichen.

Natürlich dürfen wir nicht vergessen, dass ein elektrischer Betrieb potentiell kostengünstiger und ökologischer ist als Dieselbetrieb. Die Elektrifizierung würde also vor allem einen Nutzen in diesen Richtungen erwarten lassen. Sie jedoch in Zusammenhang mit kürzeren Reisezeiten zu bringen, halte ich für nicht realistisch.

Bis Geithain verkehrt ja schon die S-Bahn elektrisch. War wäre denn mit einer Elektrifizierung nur des südlichen Abschnitts von Geithain nach Chemnitz?

Dies würde bedeuten, die S-Bahn (das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz) von Geithain bis Chemnitz auszudehnen. Durch die relativ vielen Halte der S-Bahn allein zwischen Leipzig und Geithain würde sich auf diesem Wege eine längere Reisezeit nach Chemnitz ergeben als mit dem bisherigen Regional-Express.

Alternativ gibt es hier zumindest die theoretische Möglichkeit der Verlängerung einer derzeit in Leipzig-Connewitz oder Gaschwitz endenden S-Bahn nach Chemnitz über Borna. Diese könnte als Express-S-Bahn verkehren mit wenig Halten, ähnlich wie es in Richtung Zwickau bereits angeboten wird. Man könnte dann umsteigefrei von Chemnitz unter den Leipziger Marktplatz fahren. Das wären immerhin etwas weniger Zugkilometer als über Bad Lausick und damit potentiell weniger Betriebskosten bei gleichzeitig weniger Investition in die Elektrifizierung – klingt erst einmal nicht schlecht. Allerdings wäre selbst dann die Reisezeit Leipzig Hbf. (Tiefbahnsteig) – Chemnitz Hbf. mit ca. 75 min immer noch deutlich über der Reisezeit über Bad Lausick – 15–20 min mehr, in denen man leicht vom Leipziger Hauptbahnhof zum Marktplatz laufen kann...

Zu bedenken ist sicherlich auch, dass man im Großraum Chemnitz mit dem *Chemnitzer Modell* ein anderes Konzept verfolgt als mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz. So wird die CityBahn-Linie nach Burgstädt direkt in die Chemnitzer Innenstadt geführt und erspart damit Reisenden aus dem Umland das Umsteigen am Chemnitzer Hauptbahnhof. Dies wäre mit Zügen des Mitteldeutschen-S-Bahn-Netzes so nicht umsetzbar.

Falls es nun langfristig zu keiner Elektrifizierung kommen sollte – welche Alternativen zum gegenwärtigen Angebot gibt es denn im Dieselbetrieb?

Es gibt auch moderne Dieselfahrzeuge, die fahrdynamisch noch eine Reisezeitkürzung gegenüber den heutigen erlauben und nicht die allseits bekannte Unbeliebtheit der BR 612 genießen. Etwa mit Fahrzeugen des Typs Alstom Coradia LINT ließe sich die derzeitige Reisezeit von 59–65 Minuten noch einmal um ca. 5 Minuten auf 56–59 Minuten kürzen und damit unter eine Stunde bringen – ganz ohne Neigetechnik, ohne Elektrifizierung und meiner Meinung nach auch ohne die unbeliebten Eigenschaften anderer Fahrzeuge. Das ist keine reine Theorie – solche Fahrzeuge gibt es bereits im Einsatz z. B. bei der DB Regio AG als Baureihen 620 und 622.

Mit Rücksicht auf den derzeitigen Verkehrsvertrag wäre das allerdings nicht vor 2023 eine Option – und dann sieht die Welt der in Frage kommenden Schienenfahrzeuge vermutlich bereits wieder ganz anders aus.

Welche alternativen Fernverkehrsverbindungen kommen für Chemnitz in Frage?

Natürlich sollte man hier zunächst an die Sachsen-Franken-Magistrale denken, die ja gewissermaßen auch die klassische Fernverkehrsachse für Chemnitz war. Dass hier gerade erst der Verkehrsverbund Mittelsachsen und die Mitteldeutsche Regiobahn moderne und schnelle Regionalverkehrstriebwagen in Betrieb genommen haben, bedeutet nicht zwangsläufig eine langfristige Abkehr vom Fernverkehr auf dieser Relation. Es sei daran erinnert, dass diese Relation auch in der sogenannten *Fernverkehrsoffensive* der Deutschen Bahn – Zielnetz 2030 enthalten ist, welche der Konzern erst vor reichlich einem Jahr vorgestellt hat.

Derzeit ist das Haupthindernis für einen Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale vor allem die fehlende Elektrifizierung südlich von Hof. Im Gegensatz zur Elektrifizierung zwischen Leipzig und Chemnitz ist diese jedoch durchaus im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Für Chemnitz bedeutet das meiner Meinung nach, in größeren Zusammenhängen zu denken: Durch Lückenschlüsse im elektrischen Netz profitiert Chemnitz mittelbar auch von entfernteren Investitionen.

Was die für Chemnitz sicherlich wichtige Anbindung in Richtung Berlin angeht, so ist die oben genannte Reisezeit von unter 2½ Stunden über Leipzig mittelfristig übrigens auch auf anderen Wegen erreichbar: Es gibt Szenarien, nach denen sich mit einem guten Regional-Express zwischen Chemnitz und Elsterwerda eine Umsteigeverbindung mit einer Reisezeit von ca. 2 Stunden und 20 Minuten zwischen Chemnitz und Berlin ergibt – nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Berlin-Dresdner Magistrale ohne weitere Infrastruktur-Investitionen und optional mit direkter Anbindung an den dann vielleicht eröffneten Flughafen BER.

Bedeutet das, dass Chemnitz sich auch für eine Elektrifizierung der Mitteleuropa-Verbindung in Richtung Weimar einsetzen sollte?

Nicht in dem Maße wie auf der Sachsen-Franken-Magistrale. In Richtung Erfurt – Frankfurt a. M. wird man in allen bekannten Szenarien von Chemnitz über Leipzig immer schneller sein als über Gera. In Richtung Nürnberg – München trifft das trotz Neubaustrecken so nicht zu.

Abbildung 1: Auszug aus einem Kurzfrist-Konzept für Leipzig – Chemnitz mit verbesserten Anschlüssen in Leipzig; heutige Fahrzeuge und unveränderte Infrastruktur

525 Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz und zurück															(Auszug)
RE - RegionalExpress RB - RegionalBahn CB - City-Bahn Chemnitz															
Zug	RE	RB	CB	RE	RB	CB	RE	RB	CB	RE	RB	CB	RE	RB	CB
km															
von															
von Berlin	o	9.43	...	...	10.43	...	...	11.43	...	...	12.43	...	...	13.43	...
von Hannover	o	9.17	...	...	10.19	...	...	11.17	...	...	12.19	...	...	13.17	...
von Frankfurt a. M.	o	9.23	...	...	10.22	...	...	11.23	...	...	12.22	...	...	13.23	...
0,0 Leipzig Hbf.		9.53	10.06	...	10.53	11.06	...	11.53	12.06	...	12.53	13.06	...	13.53	...
4,7 Leipzig-Paunsdorf			x10.11	...		x11.11	...		x12.11	...		x13.11	...		...
5,8 Engelsdorf Werkstätten			x10.13	...		x11.13	...		x12.13	...		x13.13	...		...
7,6 Mölkau			10.15	...		11.15	...		12.15	...		13.15	...		...
9,7 Holzhausen (Sachsen)			10.17	...		11.17	...		12.17	...		13.17	...		...
12,4 Liebertwolkwitz			10.20	...		11.20	...		12.20	...		13.20	...		...
14,6 Großpösna			10.23	...		11.23	...		12.23	...		13.23	...		...
16,2 Oberholz			10.25	...		11.25	...		12.25	...		13.25	...		...
19,9 Belgershain			10.28	...		11.28	...		12.28	...		13.28	...		...
25,6 Otterwisch			x10.32	...		x11.32	...		x12.32	...		x13.32	...		...
28,7 Lauterbach-Steinbach	o	10.14	10.39	...	11.14	11.39	...	12.14	12.39	...	13.14	13.39	...	14.14	14.39
32,7 Bad Lausick		10.15	10.41	...	11.15	11.41	...	12.15	12.41	...	13.15	13.41	...	14.15	14.41
37,4 Hopfgarten (Sachsen)			x10.45	...		x11.45	...		x12.45	...		x13.45	...		...
39,6 Tautenhain			x10.47	...		x11.47	...		x12.47	...		x13.47	...		...
44,0 Geithain	o	10.23	10.51	...	11.23	11.51	...	12.23	12.51	...	13.23	13.51	...	14.23	14.51
50,4 Narsdorf	o	10.24	...	...	11.24	...	...	12.24	...	...	13.24	...	...	14.24	...
50,4 Narsdorf	o	10.30	...	...	11.30	...	...	12.30	...	...	13.30	...	...	14.30	...
50,4 Narsdorf	o	10.41	...	...	11.41	...	...	12.41	...	...	13.41	...	...	14.41	...
65,9 Burgstädt		10.42	...	11.33	11.42	...	12.33	12.42	...	13.33	13.42	...	14.33	14.42	...
70,5 Wittgensdorf oberer Bf.			...	11.37	...	12.37	...	13.37	...	14.37	...	15.37	...	16.37	...
73,3 Wittgensdorf Mitte			...	11.40	...	12.40	...	13.40	...	14.40	...	15.40	...	16.40	...
76,1 Chemnitz-Borsna			...	11.43	...	12.43	...	13.43	...	14.43	...	15.43	...	16.43	...
80,7 Chemnitz Hbf.	o	10.54	...	11.48	11.54	...	12.48	12.54	...	13.48	13.54	...	14.48	14.54	15.54
nach Freiberg		11.03	...	...	12.03	...	...	13.03	...	...	14.03	...	...	15.03	...
nach Hohenstein-Ernstthal			...	11.55	...	12.55	...	13.55	...	14.04	...	15.04	...	16.04	...
nach Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt
Zug	RE	CB	RB	RE	CB	RB	RE	CB	RB	RE	CB	RB	RE	CB	RB
km															
von															
von Freiberg	o	10.54	...	...	11.54	...	...	12.54	...	...	13.54	...	...	14.54	...
von Hohenstein-Ernstthal	o	11.02	...	...	12.02	...	...	13.02	...	...	14.02	...	...	15.02	...
0,0 Chemnitz Hbf.		11.02	11.08	...	12.02	12.08	...	13.02	13.08	...	14.02	14.08	...	15.02	15.08
4,6 Chemnitz-Borsna			11.13	...		12.13	...		13.13	...		14.13	...		15.13
7,4 Wittgensdorf Mitte			11.16	...		12.16	...		13.16	...		14.16	...		15.16
10,2 Wittgensdorf oberer Bf.			11.19	...		12.19	...		13.19	...		14.19	...		15.19
14,8 Burgstädt	o	11.13	11.24	...	12.13	12.24	...	13.13	13.24	...	14.13	14.24	...	15.13	15.24
18,8 Narsdorf		11.14	...	...	12.14	...	...	13.14	...	...	14.14	...	...	15.14	...
30,3 Narsdorf	o	11.26	...	...	12.26	...	...	13.26	...	...	14.26	...	...	15.26	...
30,3 Narsdorf	o	11.30	...	...	12.30	...	...	13.30	...	...	14.30	...	...	15.30	...
36,6 Geithain		11.31	...	12.02	12.31	...	13.02	13.31	...	14.02	14.31	...	15.02	15.31	...
41,1 Tautenhain			...	x12.05	...	x13.05	...	x14.05	...	x15.05	...	x16.05	...	x17.05	...
43,3 Hopfgarten (Sachsen)	o	11.39	...	12.08	12.39	...	13.08	13.39	...	14.08	14.39	...	15.08	15.39	...
48,0 Bad Lausick		11.40	...	12.12	12.40	...	13.12	13.40	...	14.12	14.40	...	15.12	15.40	...
52,0 Lauterbach-Steinbach			...	12.16	...	13.16	...	14.16	...	15.16	...	16.16	...	17.16	...
55,0 Otterwisch			...	x12.19	...	x13.19	...	x14.19	...	x15.19	...	x16.19	...	x17.19	...
60,7 Belgershain			...	x12.22	...	x13.22	...	x14.22	...	x15.22	...	x16.22	...	x17.22	...
64,4 Oberholz			...	12.29	...	13.29	...	14.29	...	15.29	...	16.29	...	17.29	...
66,0 Großpösna			...	12.33	...	13.33	...	14.33	...	15.33	...	16.33	...	17.33	...
68,3 Liebertwolkwitz			...	12.35	...	13.35	...	14.35	...	15.35	...	16.35	...	17.35	...
70,9 Holzhausen (Sachsen)			...	12.38	...	13.38	...	14.38	...	15.38	...	16.38	...	17.38	...
73,0 Mölkau			...	12.40	...	13.40	...	14.40	...	15.40	...	16.40	...	17.40	...
74,8 Engelsdorf Werkstätten			...	12.43	...	13.43	...	14.43	...	15.43	...	16.43	...	17.43	...
76,0 Leipzig-Paunsdorf			...	x12.45	...	x13.45	...	x14.45	...	x15.45	...	x16.45	...	x17.45	...
80,7 Leipzig Hbf.	o	12.05	...	12.52	13.05	...	13.52	14.05	...	14.52	15.05	...	15.52	16.05	16.52
nach Berlin		12.15	...	...	13.15	...	...	14.15	...	...	15.15	...	...	16.15	...
nach Hannover		12.43	...	...	13.39	...	...	14.43	...	...	15.39	...	...	16.43	...
nach Frankfurt a. M.		12.35	...	...	13.33	...	...	14.35	...	...	15.33	...	...	16.35	...
nach Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt