

Chemnitz - Leipzig: Selbst Machbarkeitsstudie sieht Defizite

CHEMNITZ-LEIPZIG – Am Dienstag, den 16. Juni 2026, wurde im Chemnitzer Rathaus die Machbarkeitsstudie des Freistaates Sachsen und der DB InfraGO zum Ausbau des Nordabschnitts (Geithain – Bad Lausick – Leipzig) der Bahnstrecke Chemnitz–Leipzig vorgestellt. Der geplante leistungsfähige Ausbau bleibt deutlich hinter den Bedürfnissen der Regionen Südwestsachsen und Leipzig zurück. Die vorgestellte Machbarkeitsstudie zeigt nicht nur erhebliche Defizite beim Infrastrukturausbau, sondern stellt selbst die Umsetzbarkeit des vorgesehenen Betriebskonzepts infrage. Aus Sicht der Bahninitiative Chemnitz droht damit eine Entwicklungsblockade für die gesamte Region Südwestsachsen.

Dabei werden nach Einschätzung der Bahninitiative zentrale Versprechen der vergangenen Jahre gebrochen. Weder der angekündigte fernverkehrstaugliche Ausbau noch das zugesagte Betriebskonzept mit einem durchgehenden Halbstundentakt des Regionalexpress zwischen Chemnitz und Leipzig werden umgesetzt. Die nun bekannt gewordenen Ausbaupläne sehen trotz vollständiger Elektrifizierung weiterhin lange eingleisige Streckenabschnitte vor. Von den rund 44 Kilometern im Nordabschnitt zwischen und Leipzig und Geithain sollen lediglich 24 Kilometer zweigleisig ausgebaut werden. Fast die Hälfte der Strecke bleibt dauerhaft eingleisig.

„Trotz vollständiger Elektrifizierung bleiben die Ausbaupläne weit hinter den ursprünglich zugesagten Erwartungen und dem tatsächlichen Bedarf der Region zurück“, fasst Sebastian Dreschler, Sprecher der Bahninitiative Chemnitz, zusammen. Dabei kritisiert Sebastian Dreschler auch das zugrunde liegende Betriebskonzept: „Statt des mehrfach versprochenen Halbstundentakts ist weiterhin lediglich ein Stundentakt mit einzelnen Verstärkerzügen in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Ein Halbstundentakt entsteht damit lediglich in den frühen Morgenstunden sowie am späten Nachmittag.“ Für eine Verbindung zwischen Sachsens größter und drittgrößter Stadt, die bereits heute zu rund 140 Prozent ausgelastet ist, wird damit der tatsächliche Bedarf der Fahrgäste klar verfehlt.

„Die Öffentlichkeit und insbesondere die Fahrgäste wurden sowohl beim Infrastrukturausbau als auch beim versprochenen Halbstundentakt mit überlagerndem Fernverkehr im Zweistundentakt in die Irre geführt. Die angekündigten Verbesserungen werden in dieser Form nicht eintreten“, so Markus Haubold, Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland. Noch schlimmer: Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung sind eine wesentliche Voraussetzung für eine potenzielle Anbindung an den Fernverkehr. „Mit den vorgestellten, reduzierten Ausbauplänen hängt man Chemnitz auf Jahrzehnte bewusst vom Fernverkehr ab und bricht ein weiteres Versprechen. Denn bisher hieß es stets, dass die einzige realistische Chance auf eine Fernverkehrsanbindung im Ausbau dieser Strecke liege. Das ist der eigentliche Skandal. Vorgesehene einzelne Züge haben nichts mit einem attraktiven Fernverkehr zu tun und passt keinesfalls in das Konzept des Deutschlandtaktes.“

Besonders schwer wiegt jedoch ein weiterer Punkt: Nach Informationen, die der Bahninitiative Chemnitz vorliegen, kommt die Machbarkeitsstudie selbst zu dem Ergebnis, dass bereits das

vorgesehene reduzierte Betriebskonzept mit Stundentakt und einzelnen Verstärkerzügen die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur im Nordabschnitt nahezu vollständig ausschöpft. Eine hohe Betriebsqualität sowie ein wirksamer Abbau von Verspätungen seien laut Machbarkeitsstudie nicht zu erwarten. „Mit den in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Ausbauplänen wird selbst dieses reduzierte Betriebskonzept nicht dauerhaft zuverlässig umsetzbar sein“, ergänzt Sebastian Drechsler. „Damit bleibt die Störanfälligkeit der Infrastruktur bestehen.“ Katrin Hoffman, Geschäftsführerin des Industrieverein Sachsen 1828 e.V. macht daher deutlich: „Besonders enttäuschend ist, dass von einem ursprünglich angestrebten durchgehend zweigleisigen Ausbau Abstand genommen wird. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, wie wichtig Resilienz und Redundanz in kritischen Infrastrukturen sind. Ein weitgehend eingeleisiger Betrieb begrenzt nicht nur zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten, sondern erhöht auch die Anfälligkeit gegenüber Störungen, Baustellen und steigenden Verkehrsströmen.“

In den positiven offiziellen Äußerungen werden diese Hinweise aus der Machbarkeitsstudie nicht erwähnt. Aus Sicht der Bahninitiative entsteht dadurch der Eindruck, dass kritische Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie sowie die erheblichen Zweifel an einem stabilen Betrieb des Betriebskonzepts in der öffentlichen Kommunikation bewusst ausgelassen werden.

Jetzt kommt es darauf an, dass die Stadt Chemnitz, der Freistaat Sachsen und der Bund für Transparenz sorgen und die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ernst nehmen und die Ausbauplanung entsprechend nachbessern.

„Wir dürfen die Fehler vergangener Sparlösungen bei der Schieneninfrastruktur nicht wiederholen. Wer heute zu knapp baut, verbaut die Entwicklungsmöglichkeiten der nächsten Jahrzehnte. Gerade deshalb brauchen wir eine leistungsfähige und resiliente Infrastruktur“, erklärt Markus Haubold.

Abschließend macht Sebastian Drechsler deutlich: „Wer mit einer Sparvariante einen leistungsfähigen Bahnverkehr schaffen will, setzt auf Wunschdenken statt auf eine zukunftsfähige Verkehrspolitik.“

Anders als noch beim Bahngipfel im April zugesichert, wurden die Ergebnisse der Studie und die daraus abgeleiteten Ausbaupläne ausschließlich einem ausgewählten Teilnehmerkreis präsentiert. Interessenverbände wie der Industrieverein Sachsen 1828 e.V., die Bahninitiative Chemnitz und deren Mitglieder, die den Streckenausbau seit Jahren konstruktiv begleiten, wurden trotz entsprechender Zusagen bewusst außen vorgelassen.

„Es ist höchst kritisch zu betrachten, wenn bewusst Vertreter der Region ausgeschlossen und gegebene Zusagen nicht eingehalten werden. Ein solches Vorgehen kann durchaus als intransparent und zweifelhaft empfunden werden“, erklärt Sebastian Drechsler, Sprecher der Bahninitiative Chemnitz

Ansprechpartner für Medien:

Bahninitiative Chemnitz

Sebastian Drechsler

(Sprecher der Bahninitiative)

E-Mail: post@bahn-initiative.de

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.

Markus Haubold

(Vorsitzender)

E-Mail: markus.haubold@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Industrieverein Sachsen 1828 e.V.

Katrin Hoffmann

(Geschäftsführerin)

E-Mail: info@industrieverein.org

Über die Bahninitiative Chemnitz

Wir sind ein breites Bündnis bestehend aus verschiedensten Akteuren aus Chemnitz und der Region, welche sich für eine bessere Fernbahnanbindung der Stadt und Region Chemnitz einsetzen. Unsere Macher:innen kommen aus den Bereichen Kultur, Wirtschaft, Politik, und Gesellschaft.

www.bahn-initiative.de