

Standpunkt, Februar 2023

Kontakt: Dr. Cornelius Plaul
Tel. 0351 25593-604 . cornelius.plaul@imreg.de

Abstract

Sachsen war lange das Zentrum des deutschen Bahnverkehrs sowie des Schienenfahrzeugbaus. Mit dem Zweiten Weltkrieg und der Deutschen Teilung endete diese Erfolgsgeschichte, die auch nach der Wiedervereinigung nicht an die frühere Bedeutung anknüpfen konnte. Statt jedoch diesen Mangel zu beseitigen, werden die bestehenden Gräben unter anderem durch die im Bundesverkehrswegeplan festgelegte Verteilung der Investitionsmittel noch vertieft. So soll die Bahnstrecke Ulm-Augsburg – die im sächsischen Vergleich bereits hervorragend angebunden ist und kurze Fahrzeiten aufweist – weiter ausgebaut werden. Dabei hätte ein zügiger Ausbau der Strecke Chemnitz-Leipzig in mehrfacher Hinsicht eine deutliche Priorisierung verdient.

Sachsen war das Epizentrum des deutschen Bahnverkehrs

Sachsen zählt zu den Pionierregionen des deutschen Eisenbahnverkehrs. Als eine der ersten industrialisierten Gegenden Deutschlands war der Bedarf an Transportkapazitäten und Mobilität entsprechend groß. So wurde auf Betreiben Friedrich Lists 1839 die erste deutsche Fernbahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden eingerichtet. Die Messestadt entwickelte sich zum zentralen Knotenpunkt des Bahnverkehrs im Deutschen Reich, wovon der noch heute größte Kopfbahnhof Europas zeugt¹. Daneben war Chemnitz ein wichtiges Zentrum sowohl für den Eisenbahnverkehr als auch den Schienenfahrzeugbau. Hier wurde u. a. die erste in Deutschland gefertigte Lokomotive („Saxonia“) entwickelt. Auch die drittgrößte Stadt des Freistaats hatte eine besondere Stellung im Bahnverkehr: Wie das Sommerkursbuch von 1939 zeigt, konnten über 70 Ziele von Chemnitz aus ohne Umstieg erreicht werden und hatten 14 Fernbahnlinien einen Halt in der Stadt.²

Mit dem Zweiten Weltkrieg endete diese herausragende Entwicklung. Zunächst drängten die massive Demontage durch die Sowjetunion und später die einseitige Fokussierung des DDR-Bahnverkehrs auf (Ost-)Berlin die sächsischen Metropolen ins Abseits. Abgesehen von einer kurzen Glanzzeit unmittelbar nach der Wiedervereinigung, als man von Chemnitz aus Direktverbindungen nach Rostock, Oberstdorf, Karlsruhe, Aachen und sogar bis nach Kopenhagen (1994/95) hatte, erholte sich der Bahnverkehr in Sachsen nicht mehr von diesen Schocks. Die Situation spitzte sich dagegen so weit zu, dass Chemnitz seit 2006 vollständig vom Fernbahnverkehrsnetz abgetrennt wurde und damit ein Unikum unter den deutschen Großstädten darstellte. Erst seit Juni 2022 gibt es mit dem

IC 17 wieder einen Fernverkehrsanschluss, wenngleich Chemnitz für die ursprüngliche Verbindung (Rostock-Berlin-Dresden) als eine Art „Wurmfortsatz“ nur eine Verlegenheitslösung darstellt – mit entsprechend unattraktiven Fahrzeiten in die Bundeshauptstadt³

Der krasse Kontrast zwischen der einstigen Bedeutung Sachsens und insbesondere der Region Chemnitz damals und heute sollte Ansporn sein, die erlittenen Nachteile, die auch eine Folge der gesamt- und nicht allein der mittel- oder ostdeutschen Geschichte sind, so gut als möglich auszugleichen. Dazu zählt als ein zentraler Baustein eine umfassende Ertüchtigung der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig, wozu eine Elektrifizierung sowie ein zweigleisiger Ausbau gehören. Stattdessen werden die knappen Investitionsmittel jedoch dorthin verteilt, wo bereits sehr gute Bedingungen herrschen, wie beispielsweise für den Ausbau der Strecke Ulm-Augsburg, was bestehende Gräben zwischen den Regionen in Deutschland weiter vertieft.

Gegenüberstellung der Regionen Chemnitz-Leipzig und Ulm-Augsburg

Der Vergleich zwischen den Regionen Chemnitz-Leipzig (CL) und Ulm-Augsburg (UA) eignet sich in vielerlei Hinsicht, denn beide Städtepaare werden durch eine annähernd gleich große Luftlinie getrennt (CL: 68 km, UA: 67 km). Kein Vergleich ist hingegen der Ausbaustand der Bahnstrecken: Während man zwischen Ulm und Augsburg schon heute auf einer zweigleisigen, durchgängig elektrifizierten Trasse mit 160 km/h maximaler Höchstgeschwindigkeit reisen kann, muss man sich zwischen Chemnitz und Leipzig mit einer eingleisigen, nicht elektrifizierten und zur Hälfte nur bis maximal 120 km/h zugelassenen Strecke begnügen⁴. Die Konsequenz: Während man in Schwaben bequem mit ICEs der neuesten Generation mit der schnellsten Verbindung innerhalb von 37 Minuten zwischen den beiden Städten reist, beträgt die Fahrzeit zwischen Sachsens größter und drittgrößter Stadt nicht weniger als 65 Minuten⁵. Der Fahrkomfort entsprach noch vor kurzem dem der „Reichsbahn 1980“⁶.

Abbildung 1: Überblick der betreffenden Regionen entlang der Bahnstrecken

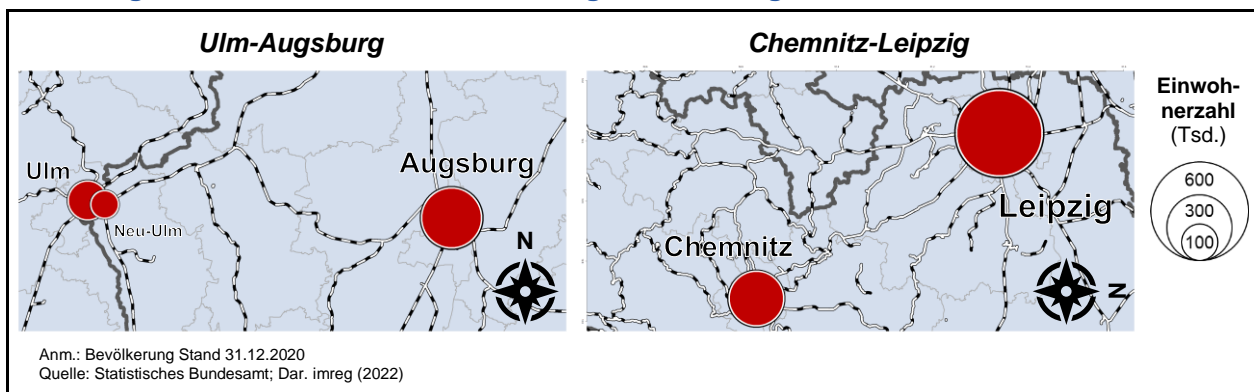
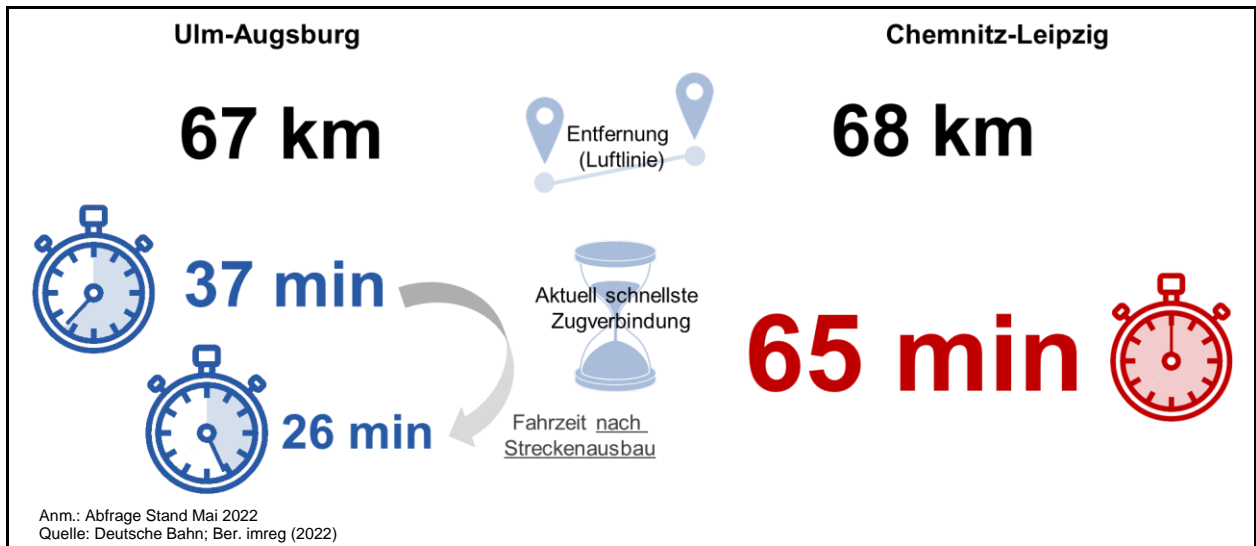


Abbildung 2: Entfernung und Fahrzeit auf den Bahnstrecken im Vergleich



Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan⁷ (BVWP) droht die bereits bestehenden Gräben nun noch zu vertiefen. So wird der Aus- bzw. Neubau der Strecke UA an 22. Stelle des „vordringlichen Bedarfs“ im BVWP klassifiziert, wofür Investitionsmittel in Höhe von über 1,9 Mrd. EUR geplant sind⁸. Konkret übersetzt sich dies in einen bis zu viergleisigen Ausbau und eine Ertüchtigung für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h⁹. Die Fahrzeiten sollen sich dadurch nochmals deutlich auf 26 Minuten verringern (-30%). Die Strecke CL rangiert dagegen lediglich an 38. Stelle des „potentiellen Bedarfs“. Ein Budget und mögliche Ausbauziele werden daher nur unscharf benannt¹⁰. Zwar wurden die Planungen seitens des Freistaats für eine Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Strecke in den letzten Monaten konkreter, dennoch bahnt sich bereits an, dass eine Realisierung noch Jahre dauern dürfte und in puncto Zweigleisigkeit Kompromisse gemacht werden sollen, anstatt technische Herausforderungen beherrscht anzugehen¹¹. Dabei ist schon absehbar, dass es zu Störungen kommen wird, wenn Regionalbahnen an den dann immer noch vorhandenen eingleisigen Abschnitten auf verspätete Fernverkehrszüge warten müssen – ein qualitativ hochwertiges Bahnangebot ist eben ohne ein leistungsfähiges Schienennetz nicht zu haben.

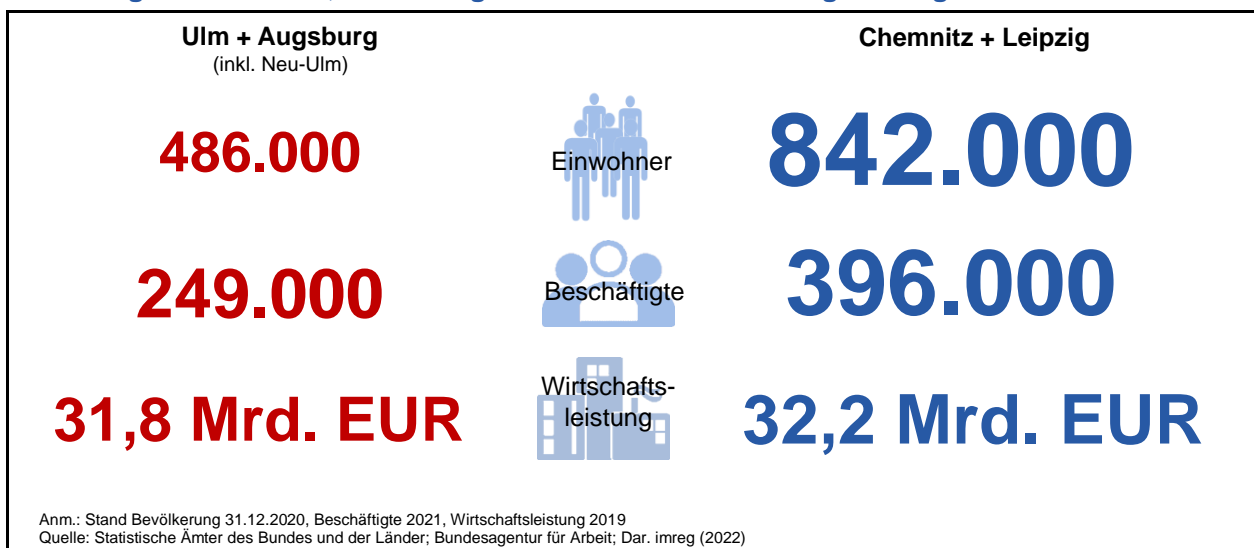
**„80% der Qualität des Eisenbahnsystems
entscheiden sich auf dem Schienennetz.“**

Richard Lutz,
Vorstandsvorsitzender der DB AG,
Pressekonferenz am 30.05.2022

„Gleichwertige Lebensverhältnisse“ oder „die Starken stärken“?

Es stellt sich die Frage, inwiefern eine derartige Diskrepanz bei der Mittelverteilung durch quantitative Kriterien gedeckt ist. Nach einem Vergleich der Städtepaare CL und UA (inkl. Neu-Ulm¹²) zeigt sich, dass Chemnitz und Leipzig erheblich mehr Einwohner (+73%)¹³, Beschäftigte (+59%)¹⁴ und Betriebe (+67%)¹⁵ vereinen als Ulm und Augsburg. Zudem ist die gesamte Wirtschaftsleistung der beiden sächsischen Städte mit 32,3 Mrd. EUR¹⁶ (+1%) und die Anzahl der Einpendler höher (+7%)¹⁷. Somit könnten in der Region CL potenziell deutlich mehr Akteure aus Gesellschaft und Wirtschaft von einer besseren Bahnverbindung profitieren als in der Region UA.

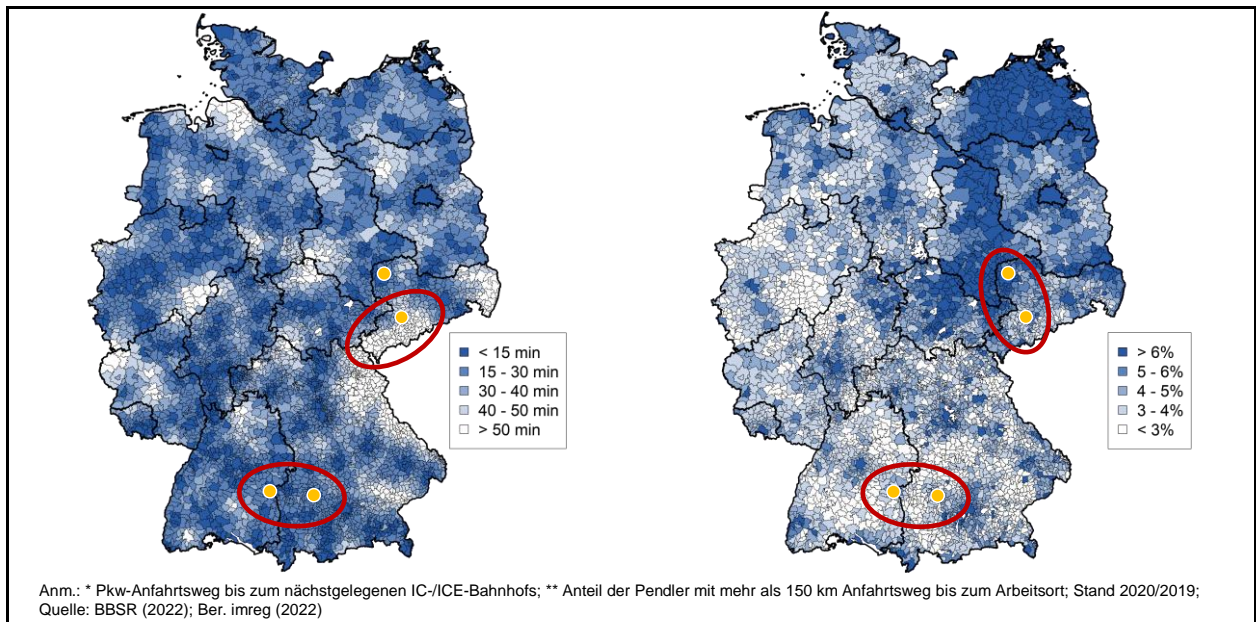
Abbildung 3: Einwohner, Beschäftigte und Wirtschaftsleistung im Vergleich



Darüber hinaus ist das Angebot des Schienenfernverkehrs für die Bewohner der Städte Ulm und Augsburg mit einer durchschnittlichen Anfahrtszeit bis zum nächsten IC-/ICE-Bahnhofs von nur 1,6 Minuten bereits heute extrem kurz, wohingegen man in den Städten Chemnitz und Leipzig mit 14,2 Minuten mehr als achtmal länger benötigt¹⁸. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser hohe Wert allein durch den Chemnitzer Extremwert von fast 48 Minuten zustande kommt. Damit gehört die Stadt zu den 10% Gemeinden mit dem längsten Anfahrtsweg bundesweit. Gleichzeitig ist der Anteil der Pendler, die mindestens 150 km bis zum Arbeitsort zurücklegen und für die ein Zugang zum Schienenfernverkehr von besonderer Bedeutung wäre, in den Städten UA mit 4,8% geringer als in den Städten CL mit 7,0%¹⁹.

Hinzu kommt die Tatsache, dass die Region UA mit einem durchschnittlichen Bruttoinlandsprodukt je Einwohner von rund 65.500 EUR im Jahr 2019 zu einer der wohlhabendsten Gegenden Deutschlands gehörte (Bundesdurchschnitt: 41.500 EUR), während die Region CL mit rund 38.200 EUR

Abbildung 4: Erreichbarkeit Schienenfernverkehr* (links) und Pendleranteil (rechts)**



noch immer nur über eine unterdurchschnittliche Wirtschaftskraft von nicht einmal zwei Drittel der Region UA verfügte. Somit stellt sich hier die Frage, ob die wirtschaftspolitische Devise bei der Vergabe der Investitionsmittel der Devise „gleichwertiger Lebensverhältnisse“ oder eher derjenigen, starke Regionen noch stärker zu machen, folgt.

Priorisierung der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig ist in mehrfacher Hinsicht geboten – nur eine Neubaustrecke löst alle Probleme

Für eine bevorzugte Behandlung der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig sprechen gleich mehrere Gründe:

1. Historische Verantwortung des Bundes

Die unzureichende Bahninfrastruktur in Sachsen und insbesondere in der Region Chemnitz ist nicht auf die historische Rolle des Freistaats zurückzuführen – ganz im Gegenteil wurde die deutsche Eisenbahngeschichte gerade hier entscheidend geprägt und vorgebracht. Stattdessen ist die heutige Lage noch immer eine Folge der *gesamtdutschen* Geschichte: Demontage und Reparatur sowie die Deutsche Teilung, in deren Folge die DDR-Planwirtschaft durch unterlassene und fehlgeleitete Investitionen die eisenbahnhistorische Bedeutung Sachsens marginalisierte, haben ihren Ursprung im Zweiten Weltkrieg, für den Deutschland als Ganzes die Verantwortung trägt. Daraus ergibt sich auch eine besondere Verantwortung des Bundes für die Region, die sich neben anderen

Punkten auch in einer höheren Priorität für Infrastrukturprojekte in Sachsen und Ostdeutschland auswirken sollte.

2. Politisches Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse

Der einfache Zugang zu schneller Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme an der heutigen Lebens- und Arbeitswelt. Schlechte Zuganbindungen und lange Fahrzeiten sind dagegen ein erheblicher Standortnachteil. Im Sinne der Chancengleichheit dürfen die Unterschiede innerhalb des Landes aber nicht zu groß werden, um das politische Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse (gem. Art. 72 Abs. 2 Grundgesetz) nicht zu gefährden. Insofern sollte der Ausbau des Eisenbahnnetzes in einer Region mit unterdurchschnittlicher Wirtschaftsleistung je Einwohner, einer teils extrem schlechten Erreichbarkeit des Schienenfernverkehrs und langen Fahrzeiten Vorrang gegenüber dem einer Region erhalten, die bereits zu den wohlhabendsten im Lande gehört, hervorragend an den Schienenfernverkehr angeschlossen ist und vergleichsweise kurze Fahrzeiten aufweist. Wenn die Unterstützung für den wirtschaftlichen Aufholprozess Sachsens und Ostdeutschlands ernst genommen werden soll, muss die Region Vorrang bei zentralen Infrastrukturprojekten bekommen. Dies ist auch aus theoretischer Sicht sinnvoll, denn gemäß der Logik des abnehmenden Grenznutzens²⁰ ist der Nutzenzuwachs einer Investition dort am höchsten, wo das Ausgangsniveau am niedrigsten ist.

3. Größe der Region

Im Hinblick auf die Anzahl der Einwohner, der Beschäftigten und der Betriebe sowie der Wirtschaftsleistung übertreffen die Städte Chemnitz und Leipzig die Städte Ulm und Augsburg teils deutlich. Entsprechend größer ist auch die Zahl der potenziellen Profiteure eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur. Der mögliche Einwand, die Strecke Ulm-Augsburg verbinde als Teilstück der Magistrale Stuttgart-München noch viel mehr Einwohner, Beschäftigte, Wirtschaftskraft etc. ist insofern nur zum Teil berechtigt, als dass dann auch die von Chemnitz über Leipzig hinausgehenden Verbindungen ins Auge gefasst werden müssten. So wären bspw. Verbindungen nach Hannover, Hamburg oder Berlin denkbar und müssten für entsprechende Vergleiche ebenfalls herangezogen werden.

4. Mehr Umweltfreundlichkeit

Zu guter Letzt sprechen auch ökologische Aspekte für einen zügigen Ausbau der Strecke Chemnitz-Leipzig. Denn aktuell sind Fernverkehrsreisen von Chemnitz aus nur per Auto sinnvoll zu realisieren. Außerdem ist der Zugverkehr in Richtung Leipzig mangels Elektrifizierung auf Dieselfahrzeuge beschränkt, die erheblich mehr CO₂-Emissionen verursachen als elektrische Züge. Damit auch die Menschen in der Region Chemnitz die Möglichkeit für umweltfreundliche Mobilität bekommen sollten, ist Ausbau der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig und in dieser Hinsicht vor allem die Elektrifizierung dringend geboten.

Fazit: Nur eine Neubaustrecke löst die Probleme nachhaltig

Die derzeitige Streckenführung über historische Viadukte erlaubt keine durchgängige Zweigleisigkeit. Dies ist hochgradig problematisch, denn regelmäßige Störungen des Betriebsablaufs sind damit vorprogrammiert. Dadurch kann Menschen und Unternehmen jedoch auch kein attraktives und gegenüber dem Straßenverkehr wettbewerbsfähiges Angebot auf der Schiene gemacht werden.

Unter Abwägung dieser Tatsache sowie aller oben aufgeführten Gesichtspunkte muss die Schlussfolgerung daher lauten: Nur eine Neubaustrecke löst die bestehenden Probleme nachhaltig. Der Erhalt der historischen Bauwerke Sachsens wie beispielsweise des Göhrener Viadukts ist aus Sicht des Denkmalschutzes sowie der regionalen Identität richtig und wichtig. Dennoch darf dieser nicht als Ausflucht dafür dienen, eine moderne und zukunftsweisende Verkehrspolitik zu behindern.

Sachsen kann es sich nicht leisten, sein wirtschaftliches Schicksal an fast zwei Jahrhunderte alte infrastrukturelle Voraussetzungen zu knüpfen. Denn schon der große Vordenker der sächsischen und der deutschen Eisenbahn, Friedrich List, wusste, dass dieses Verkehrsmittel keinen Selbstzweck darstellt sondern eine herausragende Aufgabe erfüllt²¹:

„Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Civilisation.“

Friedrich List, 1838

-
- ¹ Der Leipziger Hauptbahnhof wurde 1915 eingeweiht und erstreckt sich auf einer Fläche von über 80.000 m². Vgl. <https://www.leipzig.de/freizeit-kultur-und-tourismus/tourismus/sehenswuerdigkeiten/hauptbahnhof>, zuletzt abgerufen am 20.05.2022.
- ² Diese und die folgenden Absätze basieren auf der kompakten Darstellung der sächsischen Eisenbahngeschichte unter: <https://www.mdr.de/geschichte/ddr/alltag/reisen-freizeit/chemnitz-bahn-fernverkehr-ice-dampflok-reichsbahn-staedteexpress-100.html>, zuletzt abgerufen am 20.05.2022.
- ³ So dauert bspw. die Fahrt nach Berlin (190 km Luftlinie) rund drei Stunden. Vgl. TAG24: „Neue Fernstrecke Chemnitz-Berlin: Bahninitiative unzufrieden“, vom 04.03.2022.
- ⁴ Die Eckdaten sind dem GeoViewer der DB Netze entnommen: <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>, zuletzt abgerufen am 20.05.2022.
- ⁵ Die Fahrzeiten basieren auf einer Anfrage auf www.bahn.de, zuletzt abgerufen am 20.05.2022.
- ⁶ Vgl. „Fühlt sich an wie Reichsbahn 1980“, Deutschlandfunk vom 19.08.2019.
- ⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2030, Stand Aug 2016.
- ⁸ Siehe Projektnummer 2-041-V02 im Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 166.
- ⁹ Vgl. DB Netze (Hrsg.): Bahnprojekt Ulm-Augsburg. Das Projekt im Überblick, Stand Feb 2022.
- ¹⁰ So heißt es, dass die „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen“ sei, siehe Projektnummer M-002-V01 im Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 169.
- ¹¹ So soll auf zwei Teilstücken mit zusammen rund sechs Kilometer Länge (darunter das Göhrener Viadukt von 1869) weiterhin nur eingleisig gefahren werden. Vgl. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert, Pressemitteilung vom 19.10.2021.
- ¹² Im Folgenden wird Neu-Ulm stets zu Ulm hinzugezählt, da die beiden, nur durch die Donau getrennten Städte eine faktische Einheit bilden.
- ¹³ Stand 31.12.2020; vgl. Statistisches Bundesamt, GENESIS-Online Datenbank.
- ¹⁴ Stand 30.06.2021; vgl. Bundesagentur für Arbeit (2022): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort.
- ¹⁵ Vgl. ebd.
- ¹⁶ Stand 2019; vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2021), R2B1.
- ¹⁷ Stand 30.06.2021; vgl. Bundesagentur für Arbeit (2022): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Ausgaben BW/BY/SN.
- ¹⁸ Stand 2020; vgl. SBBSR, Inkar-Datenbank, zuletzt abgerufen am 24.05.2022.
- ¹⁹ Stand 2019; vgl. ebd.
- ²⁰ Piekenbrock, D.: Grenznutzen. In: Gabler Wirtschaftslexikon. Springer, abgerufen am 25.05.2022.
- ²¹ List, F.: Das deutsche National-Transport-System in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung, Altona und Leipzig 1838, S. 1.