

Anbindung der Stadt Chemnitz an den SPNV

Kurz-Studie zu den Möglichkeiten ab dem Jahresfahrplan 2019

17. August 17

Inhalt:

1. Ausgangssituation
2. Absehbare Veränderungen im Angebot in 2019
3. Möglichkeiten der Anbindung von Chemnitz
 1. Aus Richtung Weimar – Gera
 2. Aus Richtung Dresden
4. Verkehrliche Bewertung
5. Wirtschaftliche Bewertung
6. Fazit

Anlagen

1. Ausgangssituation

Obwohl Chemnitz die drittgrößte Stadt im Freistaat Sachsen ist, wird sie seit der Einstellung des Fernverkehrs auf der Sachsen-Franken-Magistrale (Dresden – Nürnberg) nicht mehr von Zügen des SPNV bedient. Für Reisende aus Chemnitz bleibt nur die Option, den ersten Abschnitt einer Fern-Reise mit den Zügen des Regionalverkehrs nach Dresden, Leipzig oder Hof - Nürnberg anzutreten und dort dann umzusteigen.

Neben dem verringerten Komfort einer Umsteige Verbindung kommt es durch eine ungünstige Anschlussgestaltung zu langen Wartezeiten und damit zu Reisezeiten, welche keine Konkurrenz zur Fahrt mit dem motorisierten Individualverkehr bieten können. In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuellen durchschnittlichen Reisezeiten angegeben:

nach	mittlere Reisezeit	min. Reisezeit	max. Reisezeit
Berlin	03:03	02:58	03:38
Hamburg	04:55	04:50	05:23
Köln	06:33	05:52	07:15
Frankfurt	05:30	04:25	06:29
München	05:20	04:43	06:18

TABELLE 1

Eine detaillierte Übersicht über die Relationen bietet die Anlage.

Eine Verbesserung der Reisezeiten von ca. einer Stunde wird nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der Route nach München über Leipzig erzielt werden, da dann das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) fertig gestellt wird.

2. Absehbare Veränderungen im Angebot ab dem Jahr 2019

Zwecks einer besseren Erschließung der Fläche plant die Deutsche Bahn AG – zum Teil auf Initiative und mittels Finanzierung des Landes die Einführung von neuen IC-Linien, welche weitere Städte an den Fernverkehr anschließen sollen. In Mitteldeutschland betrifft das zwei neue Linien:

1. Ruhrgebiet – Erfurt – Weimar – Gera
2. Rostock – Berlin – Elsterwerda – Dresden

Es ist festzustellen, dass bisher keine Anbindung von Chemnitz in diesen Konzepten vorgesehen ist. Eventuelle Pläne der Durchbindung einzelner IC-Züge von Leipzig nach Chemnitz wurden nicht weiterverfolgt.

Im mittelfristigen Fernverkehrskonzept der DB AG soll es wieder eine Fernverkehrslinie auf der Sachsenmagistrale geben – von Dresden über Hof nach Regensburg, ggf. mit Verlängerung nach München. Da die Elektrifizierung des Abschnitts Hof – Regensburg hierfür jedoch Voraussetzung ist, dürfte eine Realisierung vor 2025 kaum wahrscheinlich sein.

3. Möglichkeiten der Anbindung von Chemnitz

Auf Basis der oben genannten Planungen bieten sich zwei Wege, Chemnitz wieder an den Fernverkehr anzubinden:

- Verlängerung der Linie von Gera aus

Die IC-Züge aus Richtung Erfurt enden nicht in Gera sondern werden über Glauchau nach Chemnitz geführt.

- Verlängerung der Linie von Dresden aus

Die IC-Züge aus Rostock/Berlin machen in Dresden Hbf Kopf und werden über Freiberg nach Chemnitz geführt.

In beiden Fällen gibt es die Möglichkeit, entweder nur die Tagesrandleistungen entsprechend zu verlängern oder das gesamte Verkehrsangebot. Die Unterschiede bestehen nachvollziehbarerweise in der Attraktivität, in den Kosten und hierbei insbesondere im benötigten Fahrzeugpark.

4. Verkehrliche Bewertung

- Verlängerung der Linie von Gera aus

Es ist davon auszugehen, daß der vom Freistaat Thüringen bestellte neue IC eine Trasse des RE 1 (Glauchau-Gera-Weimar-Erfurt-Göttingen) ersetzen wird, da es ansonsten zu Fahrplankonflikten kommen wird. Dieses Konzept müsste somit auch für die Verlängerung von Gera bis nach Chemnitz fortgeführt werden, d. h. die Eckzeiten in Gera bestimmen die Abfahrts- bzw. Ankunftszeit nach und von Chemnitz.

Durch die damit bestimmte Fahrplanlage wird in Glauchau der Anschluss zum RE 3 in Richtung Hof auf der Sachsen-Franken-Magistrale in beiden Richtungen nicht erreicht.

Die Reisezeit zwischen Chemnitz und Erfurt als relevantem Fernverkehrsknoten beträgt in dieser Konstellation¹ etwa 2 Stunden und 30 Minuten. Exakte Fahrzeitermittlungen können nur auf Basis der konkreten Fahrplankonstellation im Jahr 2019 erfolgen, die heute noch nicht im Detail bekannt ist.

Die vsl. Wendezeit in Chemnitz Hbf beträgt etwa 20 Minuten und wäre betrieblich (aus Sicht der Fahrplanstabilität) noch vertretbar.

Die Verbindung nach Erfurt mit Umstieg in Leipzig ist weiterhin mit 1 Stunde und 55 Minuten deutlich schneller.

Die Umstiege in Leipzig und Erfurt bzw. Frankfurt auf den betrachteten Relationen würden allerdings bei einem direkten IC entfallen, was die Attraktivität des Angebots für bestimmte Zielgruppen im SPFV deutlich erhöht. Es ist deshalb davon auszugehen, daß ein nennenswerter Anteil der jetzigen Reisenden auf die neue Direktverbindung (vor allem ins Ruhrgebiet) überwechseln würde und auch ein Neuverkehr zu generieren wäre, der bisher mit PKW oder Fernbus diese Strecken zurückgelegt hat (insb. Berufs- und Ausbildungspendler an Freitagen und Sonntagen).

Entscheidend hierfür ist jedoch auch die tarifliche Gestaltung des Angebots – sprich die Nutzbarkeit mit Fahrausweisen des Nahverkehrs oder mit Pauschaltickets.

- Verlängerung der Linie von Dresden aus

Es ist davon auszugehen, daß der neue IC aus Rostock bzw. Berlin ab 2019 um eine Stunde versetzt zu den vorhandenen EC-Zügen der Relation Hamburg – Berlin – Dresden – Prag verkehren wird.

Bedingt durch die daraus resultierenden Ankunftszeiten in Dresden Hbf müsste der Zug eine Trasse des RE 3 (Dresden – Hof) auf der Sachsen-Franken-Magistrale übernehmen. Dieses ist verkehrlich sicher möglich, aber vertragsrechtlich schwierig, da die entsprechende Leistung erst kürzlich neu für eine langjährige Laufzeit vergeben wurde.

Die neuen Direktzüge würden von Chemnitz nach Berlin eine Fahrtzeit von etwa 3 Stunden und 10 Minuten benötigen. Diese ist nur etwas langsamer als die bestehende Umsteige- verbindung über Leipzig (circa 3 Stunden), welche jedoch eine erhebliche Umsteigezeit in

¹ Es wird davon ausgegangen, daß kein weiteres Umspannen stattfindet, sondern ab Gößnitz mit Diesel unter Fahrdracht gefahren wird.

Leipzig aufweist – was sich nach Einführung des neuen Fernverkehrsfahrplans ab 2018 ändern könnte (Details sind zur Stunde noch nicht bekannt).

Die Umstiege in Leipzig auf der Relation nach Berlin würden allerdings bei einem direkten IC entfallen, was auch hier die Attraktivität des Angebots für bestimmte Zielgruppen im SPFV deutlich erhöht.

Es ist deshalb davon auszugehen, daß ein gewisser Anteil der jetzigen Reisenden auf die neue Direktverbindung überwechseln würde, jedoch nicht im selben Umfang wie in der Ost-West – Richtung, da die Gesamtreisezeit und damit der Vorteil des umsteigefreien Reisens hier geringer ist.

Ob ein Neuverkehr zu generieren wäre, der bisher mit PKW oder Fernbus diese Strecke zurückgelegt hat, dürfte auch hier von der tariflichen Gestaltung des Angebots –der Nutzbarkeit mit Fahrausweisen des Nahverkehrs oder mit Pauschaltickets – abhängen.

5. Wirtschaftliche Bewertung

Eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtung ist zum einen nicht realistisch möglich, da die bestehenden oder auszuhandelnden Vereinbarungen zwischen dem Besteller und DB Fernverkehr nicht öffentlich zugänglich sind und somit wichtige Kostenaspekte nicht beziffert werden können.

Sie verbietet sich jedoch zum anderen auch, weil es bei der Attraktivitätssteigerung für den Schienenverkehr auch um die Erreichung verkehrs- und umweltpolitischer Ziele geht, deren Bedeutung „eingepreist“ werden muss.

Um eine minimale Marktpräsenz auch mit geringeren Kosten zu erreichen, wäre ein gangbarer und von anderen Konstellationen bereits bekannter Weg, die Fernverkehrszüge jeweils lediglich in Tagesrandlagen bis nach Chemnitz zu verlängern und somit die Stillstandszeit der Fahrzeuggarnituren auszunutzen. Zusätzliche Kosten fielen dabei lediglich für Personal, Energie und Trassen an. Nachteil dabei sind die späte Ankunft und die frühe Abfahrt am neuen Endpunkt Chemnitz.

Wegen der höheren Attraktivität einer Direktverbindung auf der langen Verbindung in das Ruhrgebiet käme hierfür zuerst die Anbindung von Gera her in Frage. Eine sehr grobe Abschätzung der Kosten hierfür kann mittels einer pauschalen Annahme eines Zugkilometerpreises von 15 Euro erfolgen. Damit wären bei einem ganzjährigen Angebot etwa 1,3 Mio. Euro aufzuwenden, um die entsprechende Leistung beim Fernverkehrsanbieter zu beauftragen².

Wegen der geringeren Entfernung nach Dresden käme die Verlängerung der Fernverkehrslinie hier günstiger (etwa 1,1 Mio. Euro), erreicht jedoch nicht dieselbe Attraktivität wegen der kürzeren umsteigefreien Verbindung.

² Vergaberechtliche Aspekte sind nicht Gegenstand dieser Studie.

6. Fazit

Eine Verlängerung der zum Fahrplanjahr 2019 angekündigten IC-Züge über Gera bzw. Dresden hinaus nach Chemnitz würde die Anbindung von Chemnitz durch die **Schaffung von Direktverbindungen** insbesondere für komfortorientierte Fahrgäste wesentlich verbessern. In diesem Marktsegment kann dies zu einer spürbaren Nachfragesteigerung führen.

Für die **Reisezeit** ergäben sich in keiner der betrachteten Relationen Verkürzungen, da infrastrukturelle Gegebenheiten beachtet werden müssen und die Züge sich in ein vorhandenes Fahrplanregime einzupassen haben.

Dem gegenüber stehen erwartbar hohe **Kosten** nicht nur durch die erforderlichen, zum Teil zusätzlichen Trassen, sondern auch durch den Bedarf von zusätzlichen Zuggarnituren für den Betrieb der verlängerten Strecken. Eine genaue Bezifferung ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich.

Um eine minimale Präsenz des Produkts „Schienenpersonenfernverkehr“ im Verkehrsmarkt in Chemnitz herzustellen, käme die Verlängerung lediglich in **Tagesrandlagen** in Frage. Diese Variante käme ohne Investitionen und mit überschaubaren laufenden Kosten aus.

Für eine sinnvolle **langfristige Anbindung** von Chemnitz an das Fernverkehrsnetz bieten sich eher Ansätze wie die Wiedereinführung des Fernverkehrs auf der Sachsen-Franken-Magistrale oder verbesserte Anschlussbeziehungen in Leipzig an.

(maßgebliche Mitarbeit: cand. Ing. Julius Uhlmann)

- ENDE DES DOKUMENTS -