

## Abstellgleis für die Europäische Kulturhauptstadt 2025

**Verpasste Chance bei der Fernbahnanbindung für 2025: Chemnitz bleibt weiterhin vom Fernverkehr abgehängt.**

*Die Vorbereitungen für das Kulturhauptstadtjahr gehen für Chemnitz in die finale Phase, doch beim Anreisekonzept mit der Bahn für die erwarteten zwei Millionen Besucherinnen und Besucher gibt es nach den Medienberichten vom 27. Februar 2024 Zweifel.*

Bereits jetzt spürt man bundesweit das gestiegene Interesse an Chemnitz und der Kulturregion, doch die Anreise per Bahn ist schwierig – und wird es wohl auch im Kulturhauptstadtjahr bleiben. Wichtigstes Drehkreuz für die Anreise nach Chemnitz ist und bleibt der Bahnknoten Leipzig. Nach der jüngsten Verschiebung des Betriebsstarts der Akkutriebwagen auf Dezember 2024 fallen mögliche „Kinderkrankheiten“ und damit ein holpriger Betriebsstart genau in das Kulturhauptstadtjahr. „Die Erfahrung zeigt, dass Betriebswechsel mit neuer Fahrzeugtechnik fast immer mit Problemen im Regelbetrieb beginnen. Beispielhaft seien im VMS-Netz die Einführung der Citylinks oder der Start des Coradia-Fahrzeugparks genannt. Zudem sind wir nach den bisherigen Verzögerungen skeptisch, dass zum nächsten großen Fahrplanwechsel im Dezember 2024 tatsächlich die neuen Alstom-Coradia-Fahrzeuge auf dem RE 6 rollen. Eine solche Situation können wir uns im Kulturhauptstadtjahr nicht leisten.“ so Markus Haubold, stellvertretender Vorsitzender des Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland. „Außerdem ist der RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig schon heute sehr stark ausgelastet. Die neuen Fahrzeuge würden keine zusätzlichen Kapazitäten bieten.“ Laut Medienberichten soll die IC-Anbindung (IC17 | Chemnitz – Dresden – Berlin) durch eine einzige tägliche Fahrt pro Richtung ausschließlich am Wochenende verstärkt werden. „Diese Nachricht ist für Chemnitz ein schlechter Witz. Damit verspielt man auch die Chance, mit einer schnellen, regelmäßigen und direkten Verbindung von und nach Berlin für Entlastung auf dem heute schon stark ausgelasteten RE 6 zu sorgen.“ fasst Markus Haubold die Meldung zusammen „Sollte es bei den zwei Verstärkerzügen in Richtung Berlin am Wochenende bleiben, ist das eine Ohrfeige für die gesamte Region und hört sich eher nach einem Trostpflaster an. Den Jubel anderer können wir nicht nachvollziehen.“ kritisiert Sebastian Drechsler, Sprecher der Bahninitiative Chemnitz, die Ankündigung.

Für die Bahninitiative Chemnitz ist das Thema Kulturhauptstadt kein neues: Zu verschiedenen Anlässen wurde auf das Thema und die damit verbundenen Chancen auf eine bessere Fernbahnanbindung aufmerksam gemacht. Auf eine kürzlich gestellte Anfrage zum Thema Anbindung der Kulturhauptstadt sowie auf weitere Gesprächsangebote erhielt die Bahninitiative Chemnitz nur Absagen oder keinerlei Antwort seitens der Stadtverwaltung und Rathauspitze. „Man bekommt den Eindruck, dass sich die Stadt bei diesem Thema komplett wegduckt.“ so Markus Haubold.

„Hinter den Kulissen fürchten die Verantwortlichen offenbar die Erwartung der Bürgerinnen und Bürger, dass jede neue Zugverbindung, welche 2025 zusätzlich nach Chemnitz kommt, auch darüber hinaus bleiben soll. Also lässt man es scheinbar lieber gleich.“ kritisiert Sebastian Drechsler die bisherige zögerliche Kommunikation und das veröffentlichte IC-Konzept.

Die Bahninitiative Chemnitz zeigte in der Vergangenheit mit verschiedenen Konzepten bereits zahlreiche Möglichkeiten einer besseren Fernbahnanbindung auf, welche insbesondere im Kulturhauptstadtjahr 2025 für wesentliche Verbesserungen sorgen würden:

1. Um die Bundeshauptstadt besser an die Kulturhauptstadt 2025 anzubinden, bietet sich eine schnelle Regionalverkehrsverbindung über Riesa an. Diese könnte im Zweistundentakt das bisherige langsamere Fernverkehrsangebot des IC-17 sinnvoll ergänzen und Chemnitz eine schnelle Anbindung an den Flughafen BER verschaffen. Denkbar wäre auch, den IC 17 nicht über Dresden, sondern direkt über Riesa nach Berlin verkehren zu lassen – wie es während des Baufahrplans im Jahr 2023 der Fall war. Dies würde für eine Entlastung des stark ausgelasteten RE 6 Chemnitz -Leipzig sorgen.

2. Mit den RE 1 TH in Richtung Erfurt / Göttingen würden weite Teile Mitteldeutschlands, mehrere Oberzentren und der Fernverkehrsknoten Jena und Erfurt direkt an Chemnitz angebunden. Die bestehenden Regionalverkehrszüge müssten nur um ca. 30 Kilometer im Zweistundentakt bis nach Chemnitz verlängert werden. Verstärkt werden könnte die Verbindung durch die Verlängerung der bereits verkehrenden IC-Verbindung Gera – Erfurt – Köln.

„Die Stadt Chemnitz braucht eine leistungsstarke überregionale Bahnanbindung, insbesondere zum Kulturhauptstadtjahr. Ich sehe darin einen entscheidenden Faktor zum Gelingen der Kulturhauptstadt Chemnitz.“ so Sebastian Drechsler. Für die Stadt und Region Chemnitz muss es oberste Priorität haben, regelmäßige und nutzerfreundliche Fernbahnverbindungen zu schaffen. „Einbahnverkehre mit Sonderzug-Charakter – am Vormittag nur Richtung Berlin und nachmittags nur Richtung Chemnitz – können die Anforderungen nicht abdecken.“ konkretisiert Sebastian Drechsler. „Wie stark der Standortnachteil durch einen fehlenden Fernbahnanschluss wirkt, zeigte sich in der Standortentscheidung gegen die Kleinstadtakademie in Zwönitz.“ ergänzt Markus Haubold mit Blick auf die kürzlich bekannt gewordene Entscheidung.

---

#### **Ansprechpartner für Medien:**

Bahninitiative Chemnitz

Sebastian Drechsler

(Sprecher der Bahninitiative)

E-Mail: [post@bahn-initiative.de](mailto:post@bahn-initiative.de)

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland

Markus Haubold

(Stellvertretender Vorsitzender)

E-Mail: [markus.haubold@mitteldeutschland.pro-bahn.de](mailto:markus.haubold@mitteldeutschland.pro-bahn.de)

## **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. Vom Interessensverband bis hin zur Privatperson, ist die BIC eine Möglichkeit sich aktiv für eine bessere Fernbahnanbindung einzusetzen.