

STUFE 0

STUFE 1

STUFE 2

2002 – 2018 | DAS CHEMNITZER MODELL





Erzgebirgsbahn



NETZE

IMPRESSUM

Herausgeber: Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
Am Rathaus 2
09111 Chemnitz

www.vms.de
www.chemnitzer-modell.de

Layout/Satz/Texte: VMS, Marketing (Tobias Scheibner, Jeanette Kiesinger)

Druck: S-PRINT Digitaler Druck GmbH

Foto-/Grafiknachweis: VMS, CBC, CVAG, Stadt Annaberg-Buchholz, Stadt Olbernhau, Stadt Burgstädt, Stadt Limbach-Oberfrohna, Stadt Mittweida, Stadt Hainichen, Stadt Stollberg, Stadt Thalheim, Stadt Aue, Stadt Oelsnitz/Erzgeb., Konsortium Citylink Chemnitz 2012, KVV GmbH, VBK GmbH, AVG mbH, TRICON Design, GRÜNTUCH ERNST ARCHITEKTEN, koschmiederfilm, ©OpenStreetMap-Mitwirkende, mpg/EIBS, Agentur KRAUSSREINHARDT, Werbeagentur Fortuna GmbH, Artegraph GbR, Tourismusverband Erzgebirge e.V./René Gaens, Jan Felber, Robert Lohse/ www.robertlohse.de, Hendrik Schmidt, Roy Glaser, Gert Schleicher, Tino Windrich

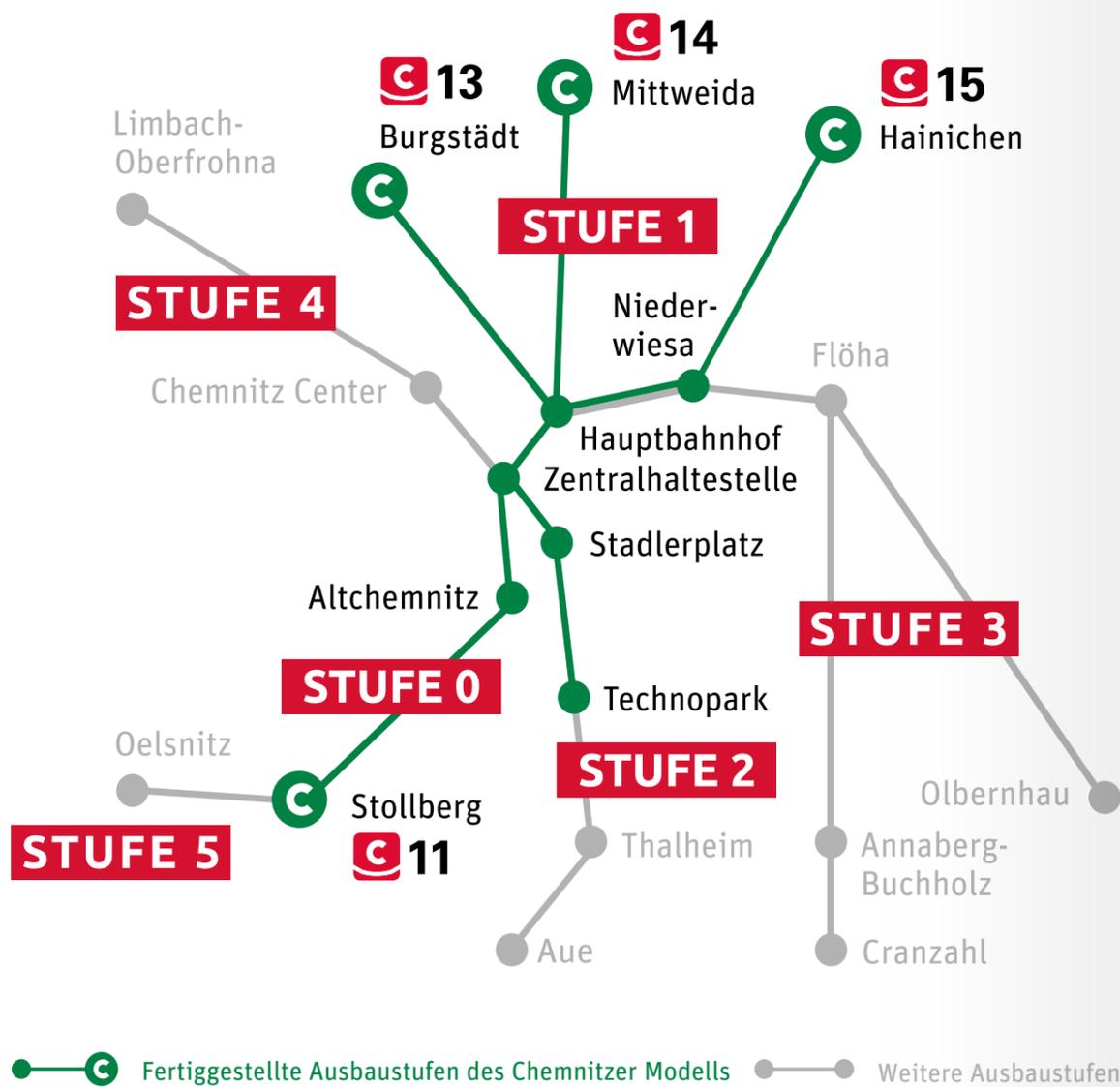
INHALTSVERZEICHNIS

2002 – 2018 | DAS CHEMNITZER MODELL

Impressum	2
Vorwort	5
Vorgeschichte Chemnitzer Modell	6
Stufe 0: „Wir durchbrechen Mauern“	8
Zweissystemfahrzeug „Citylink Chemnitz“	10
Stufe 1: Einfahrt Hauptbahnhof	12
Stufe 2: Teilabschnitt Straßenbahn	16
Zeitstrahl	20
Stufe 2: Teilabschnitt Eisenbahn	22
Stufe 5: Verlängerung der Pilotstrecke	26
Stufen 3 und 4: West-Ost-Erweiterung	30
CBC: „Wir machen Betrieb“	32
Andere TramTrain-Projekte	33
FAQ	34
Öffentlichkeitsarbeit	36
Blick in die Region	37



VERBINDEN, WAS ZUSAMMENGEHÖRT



VORWORT

Das Chemnitzer Modell gilt als eines der wichtigsten ÖPNV-Projekte im Freistaat Sachsen. Mit nur wenigen Ergänzungen wird das vorhandene Streckennetz der Eisenbahnen in und um Chemnitz zusammen mit dem städtischen Straßenbahnnetz zu einem integrierten Verkehrssystem ausgebaut und ermöglicht schnelle und direkte Verbindungen zwischen Stadt und Region. Ziel des Projektes ist die umsteigefreie Anbindung der Mittelzentren in der Region an die Chemnitzer Innenstadt. Die Einwohner des Umlandes sollen Arbeits- und Ausbildungsstätten ebenso zügig und direkt mit den schienegebundenen Verkehrsmitteln erreichen können wie die Bürger von Chemnitz die Ausflugs- und Erholungsgebiete im Umland und im Erzgebirge. Stadt und Region sollen sich gegenseitig ergänzen und voneinander partizipieren.

Diese Broschüre gibt, thematisch unterteilt in drei große Abschnitte, einen Überblick über den aktuellen Projektstand und weitere Entwicklungsstufen: Zuerst werden die bisher erreichten Ziele, angefangen bei der Pilotstrecke nach Stollberg über den Umbau des Hauptbahnhofs Chemnitz und die Beschaffung der Citylink-Bahnen bis hin zur Durchbindung zum Campus der

Technischen Universität erläutert. Dem aktuellen Stand der derzeit laufenden Planungen und Arbeiten für die Anbindung der Stadt Aue sowie die Verlängerung der Pilotstrecke nach Oelsnitz widmet sich der zweite Teil. Im Anschluss daran stellt der dritte Teil die zukünftige Realisierung der Stufen 3 und 4 vor.

Vorhabenträger des Chemnitzer Modells ist seit dem Jahr 2005 der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen, der gleichzeitig der zuständige Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist. Dieser wird unterstützt von der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH als Managementgesellschaft, in der die fachliche Umsetzungsarbeit geleistet wird. In den vergangenen 20 Jahren konnten aufgrund einer konstruktiven, kontinuierlichen und oftmals auch kreativen Zusammenarbeit aller Beteiligten zahlreiche Meilensteine erreicht werden. Das Team des Verkehrsverbundes Mittelsachsen bedankt sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, beim Freistaat Sachsen, den beteiligten Kommunen, allen Partnern und nicht zuletzt bei allen Fahrgästen für das kooperative Miteinander sowie die Unterstützung und das entgegengebrachte Vertrauen.





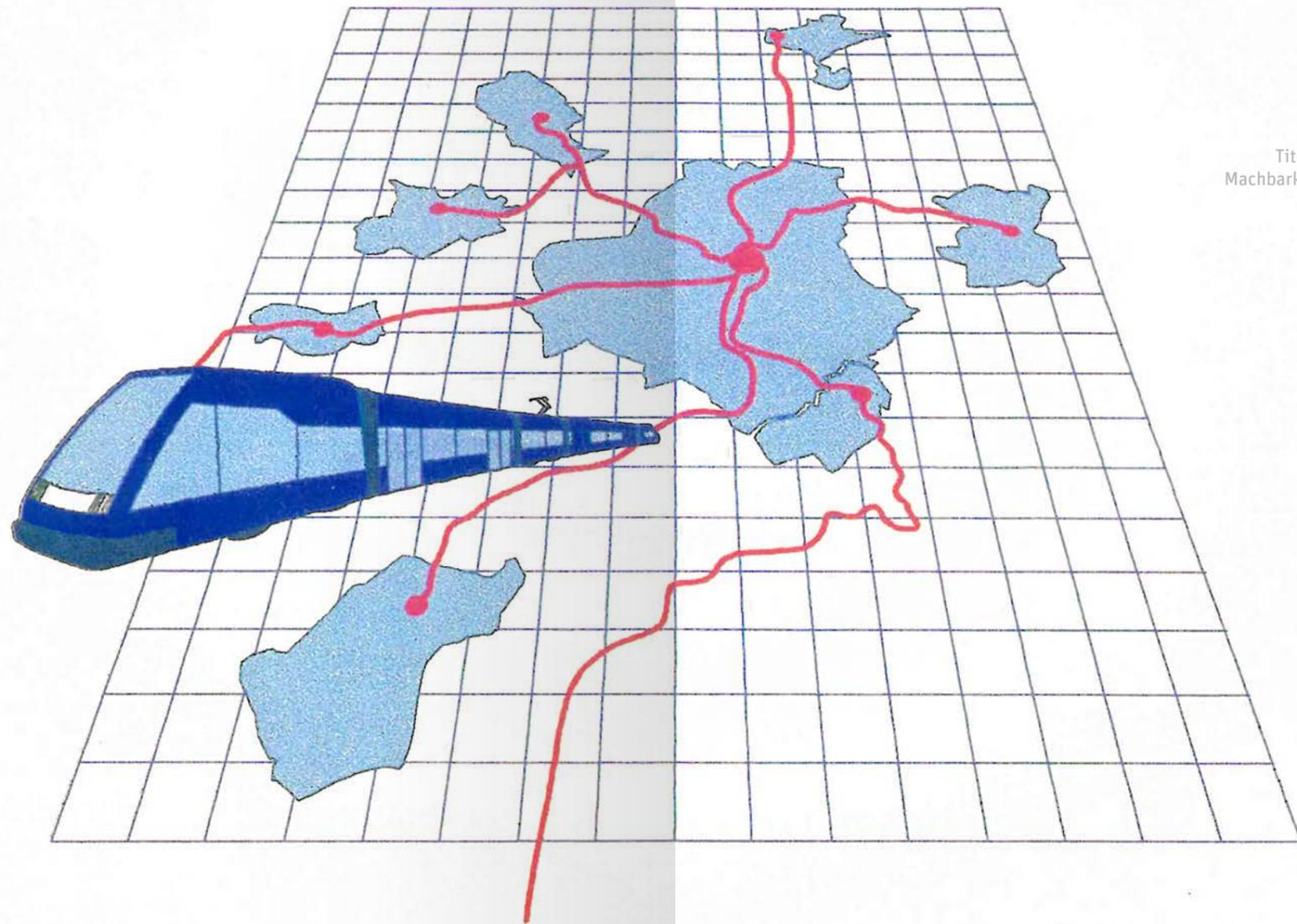
VORGESCHICHTE

IDEE

Die Grundidee des Projektes Chemnitzer Modell entstand aus dem Wunsch nach einer leistungsfähigen ÖPNV-Verknüpfung der Kernstadt Chemnitz mit ihrer umliegenden Region. Der Zielgedanke war, den Verdichtungsraum mit benachbarten Mittelzentren optimal an das Oberzentrum anzuschließen. Der Fahrgast soll von einer umliegenden Stadt umsteigefrei in das Chemnitzer Stadtzentrum und zurück fahren können. Im Hinblick auf die jeweiligen Linienführungen sollen dabei auch die Bedürfnisse der unterwegs ein- und aussteigenden Fahrgäste berücksichtigt werden.

In Chemnitz sind für ein solches Projekt, wie es bereits in Karlsruhe unter der Bezeichnung „Karlsruher Modell“ realisiert wurde, günstige Rahmenbedingungen vorhanden: Zunächst verfügt die Stadt über ein regelspuriges Straßenbahnnetz mit mehreren räumlichen Schnittpunkten zum regionalen, in sämtliche Richtungen sehr dichten Eisenbahnnetz. Außerdem legt die sternförmige Erschließung des Chemnitzer Umlandes durch Regionalbahnen und Busse nicht nur den Gedanken an eine Anbindung „von außen nach innen“ nahe, sondern sogar die Idee, die Bahnlinien durch den Stadtkern hindurch ins gegenüberliegende Umland durchzubinden.

Der etwa einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt gelegene Chemnitzer Hauptbahnhof prägte die Vorplanungen des Projektes maßgeblich. Seit jeher ist er für das innerstädtische Nahverkehrsnetz kein bedeutender Umsteigepunkt: 90 % der mit den Regionalbahnlinien ankommenden Fahrgäste steigen am Vorplatz in Straßenbahnen und Stadtbusse, um ihre eigentlichen Ziele im Zentrum oder in anderen Stadtteilen zu erreichen. So rechtfertigte allein die Nachfrage nach der umsteigefreien Fahrt durch den Hauptbahnhof hindurch die Schaffung eines solchen Angebotes.

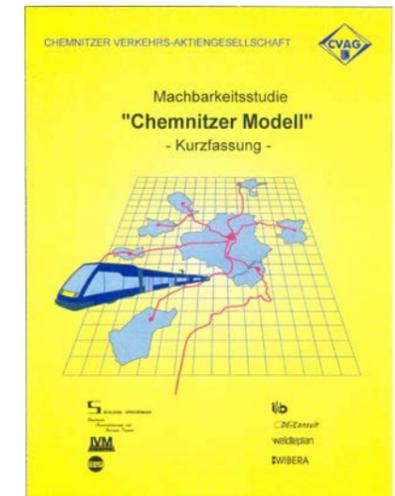


MACHBARKEITSSTUDIE UND POLITISCHE HINTERGRÜNDE

Die Machbarkeitsstudie, die bis 1995 von der Chemnitzer Verkehrs-AG zum geplanten Vorhaben angefertigt wurde, bildete den praktischen Beginn des Chemnitzer Modells: Das, was als Idee bis dato noch kaum greifbar war, wurde mit der Studie in eine erste Form gegossen. Man hat darin nicht nur die für die Realisierung des Modells erfüllten Voraussetzungen aufgezeigt, sondern auch bereits ein mögliches Streckennetz mit zwei großen Umsetzungsstufen herausgearbeitet.

Mit der Bahnreform im Jahr 1994 und der damit verbundenen Regionalisierung des Nahverkehrs der Eisenbahn war zunächst der Freistaat Sachsen für die Aufgabenträgerschaft des SPNV verantwortlich. Diese wurde mit dem sächsischen ÖPNV-Gesetz zum 1. Juni 2002 an die fünf Zweckverbände weitergegeben und damit der lokale Einfluss auf die Weiterentwicklung der Region gestärkt. Die Verankerung macht sich auch in der Vorhabenträgerschaft des Chemnitzer Modells bemerkbar: Anfänglich lag das Projekt in den Händen der Chemnitzer Verkehrs-AG. 1997 gründete diese gemeinsam mit der Autobus GmbH Sachsen die City-Bahn Chemnitz GmbH. Auch noch nachdem das Projekt 2005 in die Verantwortung des ZVMS überging, lag – als typische Eigenschaft von TramTrain-Projekten – die konzeptionelle, finanzielle und technische Verantwortung weiter vor Ort bei der kommunalen Ebene der Stadt und Region um das Oberzentrum Chemnitz.

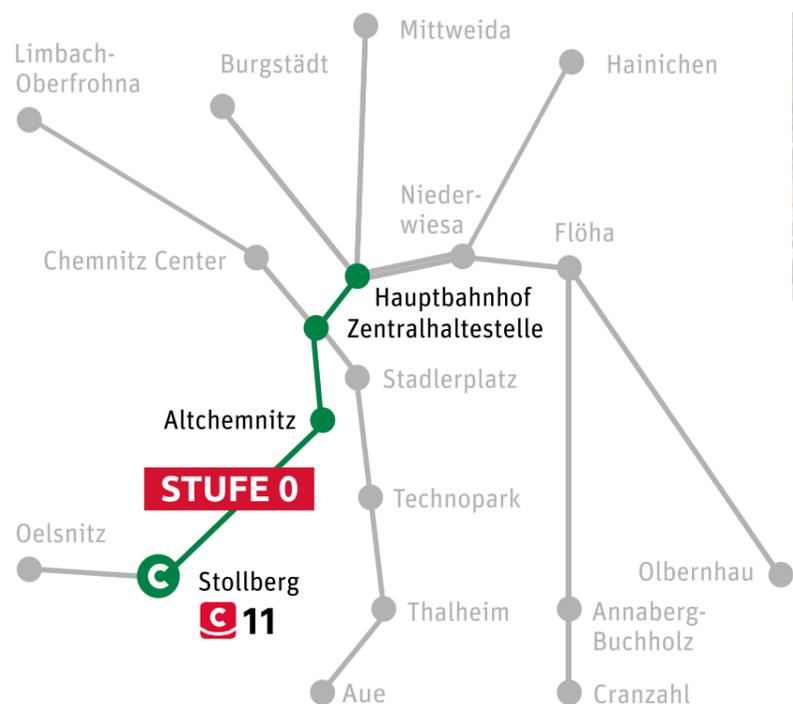
Titelseite der Machbarkeitsstudie von 1995.



2009 wurde das Projekt in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) aufgenommen, in dem ein einheitlicher Planungsstand und ein mögliches Betriebskonzept erarbeitet wurden. Die durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Chemnitzer Modell ergab einen Wert von 1,54. Die damals geschätzten Gesamtkosten beliefen sich auf rund 300 Mio. Euro. Die Finanzierung des Projekts sollte nunmehr zu 60 % durch GVFG-Bundesmittle, zu 30 % durch Landesmittel und zu 10 % durch Eigenmittel des ZVMS (bzw. seiner Projektpartner) erfolgen.



STUFE 0: „WIR DURCHBRECHEN MAUERN“



Stadtansicht
Stollberg

**DIE PILOTSTRECKE VON CHEMNITZ
NACH STOLLBERG WURDE NACH NUR
EINJÄHRIGER BAUZEIT AM
14. DEZEMBER 2002 EINGEWEIFT.**



STUFE 0



BAU, INBETRIEBNAHME UND BETRIEB

Den ersten wichtigen Schritt bei der Umsetzung des Projektes bildet die „Pilotstrecke“ zwischen Chemnitz und Stollberg, die Stufe 0 des Chemnitzer Modells und heutige Linie C11.

Ursprünglich hatte die im Jahr 1895 vollständig eröffnete Strecke Nr. 6639 zwischen Chemnitz, Stollberg und Zwönitz ihren Anfangspunkt am Chemnitzer Südbahnhof. Etwa in Höhe der Solbrigstraße kreuzt sie die Annaberger Straße und damit die Bestandsstrecke der Straßenbahn und verläuft bis nach Harthau nahezu parallel zu dieser. An der Wendeschleife in Alchemnitz nähern sich Eisenbahn- und Straßenbahnstrecke bis auf wenige Meter an, wodurch beste Voraussetzungen zur Errichtung einer Verknüpfungsstelle in Alchemnitz gegeben waren. So wurde in der Machbarkeitsstudie diese Strecke ausgewählt, zuerst realisiert zu werden.

Projekträger des Chemnitzer Modells war Mitte der 90er Jahre die Chemnitzer Verkehrs-AG. Mit der Gründung der City-Bahn Chemnitz GmbH gingen die Vorhabenträgerschaft des Chemnitzer Modells und der Vorlaufbetrieb der Strecke in deren Hände über. Im Jahr 2001 schloss man mit dem Infrastruktureigentümer DB AG einen Pachtvertrag und am 14. Dezember 2002, nach nur einjähriger Bauzeit, konnte die City-Bahn Chemnitz GmbH die Strecke mit der Linie 522 eröffnen. Von diesem Zeitpunkt an war es den Fahrgästen möglich, die Stadt Stollberg vom Hauptbahnhof Chemnitz über die Zentralhaltestelle entlang der Annaberger Straße sowie über die Verknüpfungsstelle in Alchemnitz umsteigefrei zu erreichen. Dort sorgte eine neue Weiche für den Übergang zwischen dem zweigleisigen Straßenbahnnetz und dem eingleisigen Eisenbahnnetz. Während der Errichtung dieses komfortablen und funktionalen Verkehrsknotens wurden die Eisenbahnstrecke mit 750 V Gleichspannung elektrifiziert, moderne Kreuzungsbahnhöfe in Neukirchen-Klaffenbach und Pfaffenhain gebaut sowie die Leit- und Sicherungstechnik der Strecke erneuert. Sechs Gleichrichterunterwerke versorgen die verkehrenden Bahnen mit Strom. Im Stadtgebiet von Chemnitz entstanden die zusätzlichen Stationen Riemenschneiderstraße, Klaffenbach, Friedrichstraße und in Stollberg der neue Haltepunkt Schlachthofstraße.

Bereits im Vorlaufbetrieb waren durchschnittlich 800 Fahrgäste pro Tag auf der Strecke unterwegs. Auch die Tarifgestaltung auf der Strecke Chemnitz – Stollberg, die in drei Zonen unterteilt war, näherte sich schon dem Modell des Verbundtarifes an. Die anfänglichen Prognosen der Fahrgastzahlen von rund 2500 Fahrgästen täglich wurden nach 15 Jahren Betrieb um mehr als das Doppelte übertroffen. Für den Ausbau und die Sanierung der Strecke wurden gemeinsam mit dem Freistaat Sachsen rund 31 Millionen Euro investiert.



Vorlaufbetrieb mit
Dieseltriebwagen
1998 – 2001





ZWEISYSTEMFAHRZEUG

TECHNIK UND AUSSTATTUNG

Nach der Inbetriebnahme der Stufe 0 prüften die Projektverantwortlichen, wie das Chemnitzer Modell weiter ausgebaut werden sollte. Unter allen Beteiligten war man sich schnell einig: Wichtigstes Vorhaben ist die Verknüpfung von Eisenbahnnetz und Straßenbahnnetz am Chemnitzer Hauptbahnhof. Dabei war es zunächst nicht nur eine Herausforderung, eine geschickte bauliche Lösung, sondern auch, geeignete Fahrzeuge für den Betrieb auf allen drei in nördlicher Richtung von Chemnitz gelegenen Strecken nach Burgstädt, Mittweida und Hainichen zu finden. Nur die Strecke nach Mittweida ist elektrifiziert. So standen die Verantwortlichen vor der Entscheidung, zwei verschiedene Fahrzeugtypen mit jeweils adäquaten Antriebsformen für alle drei Strecken zu beschaffen oder die Strecken nach Burgstädt und Hainichen ebenfalls elektrifizieren zu lassen. Beide Varianten waren wirtschaftlich nicht vertretbar und man entschied sich für die Beschaffung von innovativen Zweisystemfahrzeugen, die sowohl dieselektrisch als auch rein-elektrisch angetrieben werden können.

Aber nicht nur der Antrieb war entscheidend: Um als Eisenbahn und als Straßenbahn verkehren zu können, war die Erfüllung aller baulichen und betrieblichen Voraussetzungen nach beiden Betriebsordnungen, BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen) und EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung), nötig. Nicht zuletzt waren auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu berücksichtigen, ein eigenes Design des Fahrzeugs zu finden sowie später die Triebfahrzeugführer für die Bedienung des „Citylinks“ zu schulen. Alles zusammen verlangte eine detaillierte Planung und zahlreiche Abstimmungen zwischen den am Bau und Betrieb der Fahrzeuge beteiligten Partnern.

Die beschafften Citylinks verfügen über jeweils zwei auf dem Dach montierte, aus einem Dieselmotor und einem Generator bestehende Power Packs. Im regionalen Eisenbahnbereich wandelt der Generator die durch den Dieselmotor erzeugte mechanische Energie in elektrische Energie um. Durch sie wird das Fahrzeug mit einer Gleichspannung von 750 V angetrieben. An der Verknüpfungsstelle am Chemnitzer Hauptbahnhof wechselt das Fahrzeug die Antriebsform und nimmt im weiteren Verlauf der Strecke durch das Stadtzentrum seine benötigte Gleichspannung von 600 V aus der Fahrleitung des städtischen Nahverkehrs.

Die Fahrzeuge verfügen auf beiden Seiten über je vier Türen mit zwei verschiedenen Einstiegshöhen: Im Eisenbahnbereich ist der Ein- und Ausstieg barrierefrei auf der Höhe von 55 cm über die beiden höher gelegenen Türen möglich. Die niedrigeren Bahnsteige des Stadtgebietes sind auf einer Höhe von 38 cm über die jeweils am vorderen und hinteren Ende der Bahn gelegenen Türen barrierefrei erreichbar. Die Citylinks haben eine Länge von 37,2 m und eine Breite von 2,65 m. Die Spurweite beträgt 1435 mm (Regelspur). Weiterhin verfügen die Fahrzeuge über 87 Sitz- und 141 Stehplätze, einen Gesamt-Niederfluranteil von 85 % sowie eine Toilette pro Fahrzeug. Sie verkehren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im EBO-Bereich und 60 km/h im BOStrab-Bereich.



Die Fahrzeuge kommen seit Oktober 2016 im Rahmen der Inbetriebnahme der Stufe 1 unter der Marke „Chemnitz Bahn“ zum Einsatz.

TECHNISCHE DATEN

- Fahrzeuginnenlänge:** 37,20 m
- Fahrzeuginnenbreite:** 2,65 m
- Fahrzeuginnenhöhe:** 3,85 m
- Spurweite:** 1435 mm
- Speisespannung:** DC 600 V oder 750 V
- Leergewicht:** 67,8 t
- Sitzplätze:** 87
- Geschwindigkeit:** max. 100 km/h im Eisenbahn- und max. 60 km/h im Straßenbahnnetz



BESCHAFFUNG UND FINANZIERUNG

Im Jahr 2011 schrieb der ZVMS die Herstellung von acht Zweisystemfahrzeugen für den Betrieb auf den Strecken der Stufe 1 aus. Beauftragt wurde damit im August 2012 das Konsortium aus der Vossloh Kiepe GmbH und Vossloh España S.A. Im Frühjahr 2014 begann im spanischen Werk Albuixech (Valencia) die Fertigung der Zweisystemfahrzeuge, die seit der Auftragsvergabe bezüglich ihrer Technik und Ausstattung speziell für den Betrieb auf den Strecken des Chemnitzer Modells entworfen worden waren. Im Laufe der Arbeiten, die die folgenden Monate andauerten, informierten sich die verantwortlichen Mitarbeiter der City-Bahn Chemnitz GmbH und der Chemnitzer Verkehrs-AG als beauftragter Instandhalter sowie der Technischen Aufsichtsbehörde und des VMS regelmäßig vor Ort über den aktuellen Fertigungsstand und führten bereits Teilabnahmen an den Fahrzeugen durch.

Im Werk in Valencia absolvierte der erste fertiggestellte Citylink nach der statischen Inbetriebnahme Mitte April 2015 erste Testfahrten in beiden Betriebsarten. Der Bau der anderen sieben Fahrzeuge erfolgte nacheinander in mehreren Fertigungsstufen. Alle acht Fahrzeuge wurden in den folgenden Monaten nach Chemnitz gebracht: Nach der erfolgreichen Werksabnahme transportierte

ein Tieflader das jeweilige Fahrzeug von Valencia zum Hafen von Santander. Anschließend wurde es per Schiff nach Antwerpen gebracht. Den übrigen Weg schleppte es – gekuppelt zwischen zwei Sicherheitswagen – eine Lokomotive bis in den Betriebshof der City-Bahn in Stollberg.

Das erste in Deutschland eingetroffene Fahrzeug mit der Nummer 431 wurde aber, noch bevor es auf den Weg nach Stollberg geschickt wurde, zunächst in das Prüf- und Validationscenter (PCW) im niederrheinischen Wegberg-Wildenrath gebracht und absolvierte dort für mehrere Wochen umfangreiche Prüf- und Abnahmefahrten. Das zweite Fahrzeug, Nummer 432, traf am 21. August 2015 in Stollberg ein und fuhr eine Woche später aus eigener Kraft entlang der Pilotstrecke bis nach Chemnitz Adelsberg zum Betriebshof der CVAG, wo die Fahrzeuge künftig abgestellt, instand gehalten und gewartet werden sollten. Die Überführung der übrigen sieben Citylinks nach Chemnitz erfolgte schrittweise in den kommenden Monaten. Mit Eintreffen in Chemnitz wurden sie sogleich auf den Betrieb im städtischen Straßenbahnnetz und anschließend auch auf den Eisenbahnstrecken im Umland vorbereitet. Am 12. Dezember 2015 erteilte der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Sachsen (LFB) dem neuen Fahrzeugtyp die Genehmigung zur Inbetriebnahme nach EBO. Die vorläufige Zulassung nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung folgte am 31. August 2016.

Im Juni 2015 wurde die Herstellung vier weiterer Citylinks für den Betrieb auf der Stufe 2 des Chemnitzer Modells (Chemnitz – Aue) beauftragt. Die Lieferung erfolgte im Jahr 2017. Die Lieferserie der ersten acht Citylinks wurde zu 75 % durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Die Investitionssumme beträgt 43,1 Mio. Euro. Die anderen vier Fahrzeuge für insgesamt 23,8 Mio. Euro wurden zu 75 % durch Landesmittel des Freistaates Sachsen gefördert.

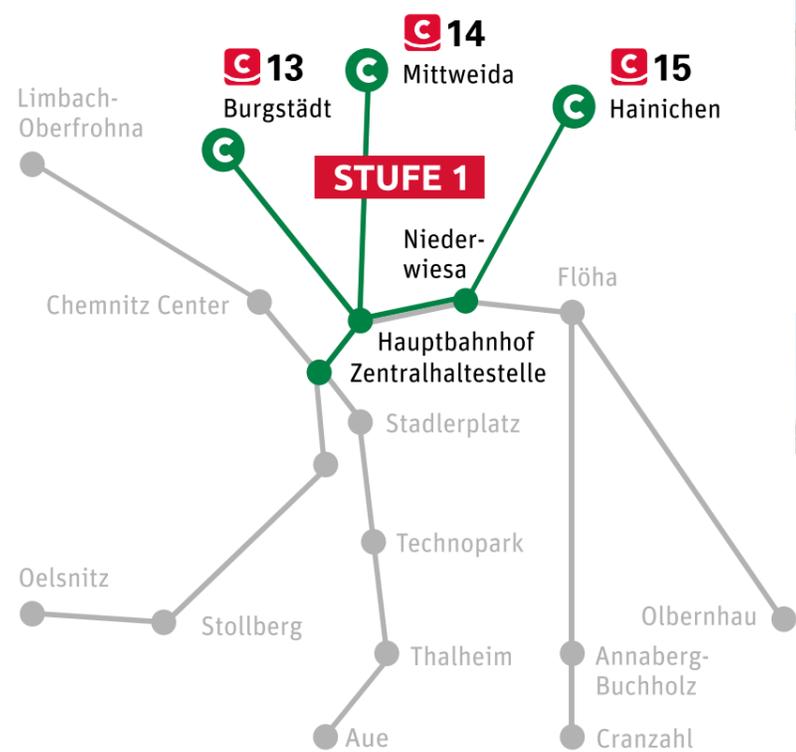
Erste Überführungsfahrt des Citylinks mit der Nummer 432 Anfang September 2015 von Stollberg zum Betriebshof der CVAG in Chemnitz.





STUFE 1: EINFAHRT HAUPTBAHNHOF

UMBAU DES BAHNSTEIGGEBÄUDES UND DER INFRASTRUKTUR ZUR ANBINDUNG DES NÖRDLICHEN UMLANDES AN DAS STADTZENTRUM



Marktplatz Burgstädt

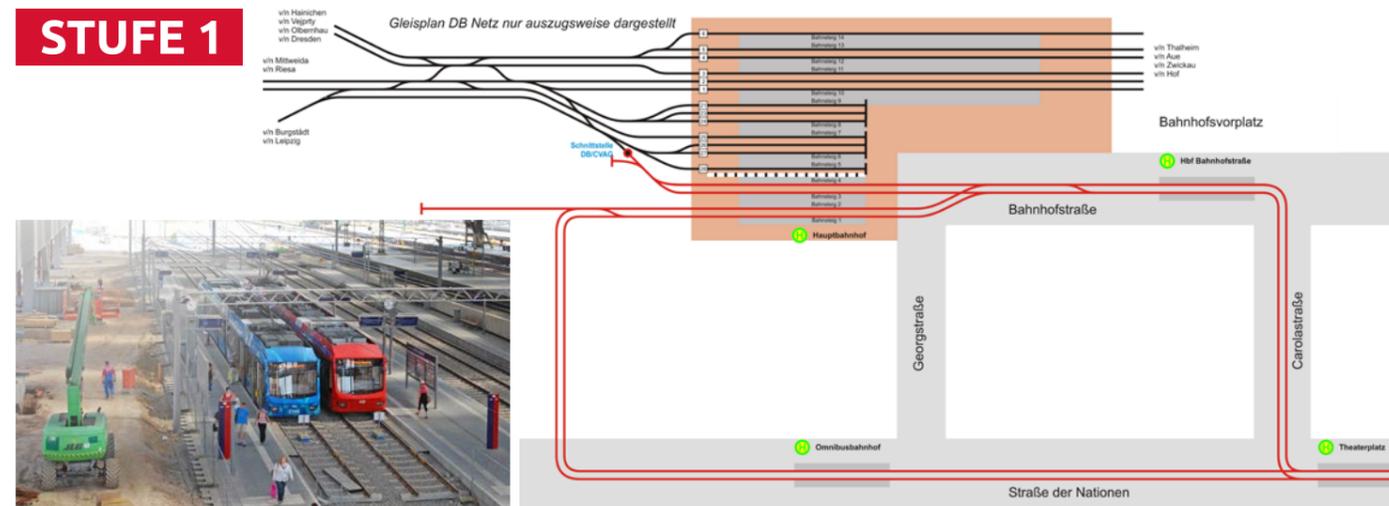


Hochschule Mittweida



Rathaus Hainichen

STUFE 1



AUSBAU VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Neben der Durchbindung der vorhandenen SPNV-Strecken von der Region ins Chemnitzer Stadtzentrum war das Ziel der Stufe 1 auch die Aufwertung des Bahnhofsgebäudes. Das „Einfahrt Hauptbahnhof“ genannte Projekt sollte auch die weiterhin vorhandenen Umsteigebeziehungen am Knoten Chemnitz verbessern. Konkrete planerische Betrachtungen zu allen notwendigen Baumaßnahmen dieses anspruchsvollen Vorhabens begannen bereits im Jahr 2003. Der Planfeststellungsbeschluss lag zwei Jahre später vor. 2007 ist daraufhin eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Projekt durchgeführt worden, die einen vielversprechenden Faktor von 3,8 ermittelte.

Die anstehenden großen organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Herausforderungen bei der weiteren Projektumsetzung erforderten die Entscheidung für einen neuen Vorhabenträger für das Chemnitzer Modell. An die Stelle der City-Bahn Chemnitz trat im Jahr 2005 der ebenfalls 1997 gegründete Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS). Der Baubeginn der Stufe 1 erfolgte im Jahr 2009 mit verschiedenen Vorlaufprojekten. Die eigentlichen drei – in den nächsten Jahren zeitweise sogar parallel realisierten – Teilabschnitte der Stufe 1 waren der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Straße der Nationen, Carolastraße, Georgstraße, Bahnhofstraße sowie innerhalb des Bahnhofsgebäudes, der Umbau des Querbahnsteiggebäudes und nicht zuletzt der Infrastrukturanchluss zum Netz der Deutschen Bahn AG als eigentlicher Schlüssel zur Herstellung einer Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn.

Kernstück des Teilabschnittes Verkehrsinfrastruktur war die 2012 errichtete Blockumfahrung, um die bis zum Omnibusbahnhof verlängerten Gleisanlagen in der Straße der Nationen mit den neuen Durchfahrtsbahnsteigen 1 und 2 in der Bahnsteighalle zu verbinden. Außerdem wurden die ursprünglichen Gleise entlang der Georgstraße entfernt und am nördlichen Ende der Gleisschleife ein neues Gleichrichterunterwerk zur Stromversorgung errichtet. Der Bahnhofsvorplatz erhielt bereits 2003 eine neue Haltestellenanlage mit dynamischen Fahrgastinformationen, Info-Vitrinen und Sitzmöglichkeiten wie sie auch später an den Bahnsteigen 1 – 4 innerhalb der Bahnsteighalle eingerichtet wurden.

Bereits Ende 2012 führten die vier neu errichteten Gleise mit einer Neigung von 2 % bis kurz vor die künftige Durchfahrt in die Bahnsteighalle hinein. Der Höhenunterschied zwischen diesem Bereich und dem verbleibenden Querbahnsteig der DB AG ist nun durch Rolltreppen und einen barrierefreien Aufzug zu überwinden, die im Rahmen des Teilabschnittes „Umbau Querbahnsteiggebäude“ errichtet wurden. Die daraus folgende kurze Distanz zwischen den Linien der CVAG bzw. des Chemnitzer Modells zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr ermöglichen einen schnellen Umstieg sowie einen direkten Zugang zur Bahnsteighalle.





UMBAU QUERBAHNSTEGGEBÄUDE UND INFRASTRUKTUR-ANSCHLUSS

Verglichen mit anderen Teilabschnitten einzelner Stufen des Chemnitzer Modells war einer der längsten und aufwendigsten der Umbau des Querbahnsteiggebäudes. Zwischen dem Ideenwettbewerb im Jahr 2004 zur Gestaltung der Bahnsteighalle und der baulichen Fertigstellung 2014 liegen ganze zehn Jahre. Der Gewinnerentwurf der Berliner GRÜNTUCH ERNST ARCHITEKTEN sah eine umfassende Transformation mit einer Öffnung der Bahnsteighalle vor, bei der zwar ein Teil des Gebäudes abgerissen werden musste, die Tragstruktur aber weitestgehend beibehalten werden sollte.

Nach dem Freizug des Gebäudes in den Jahren 2009 und 2010 wurde die introvertierte Bahnsteighalle aus den 1970er Jahren bis auf die Tragstruktur zurückgebaut und sämtliche Einbauten aus der Fassade entfernt. Um die gewünschte Offenheit zu realisieren, musste ein neues Tragsystem entwickelt werden, das möglichst ressourcenschonend auf dem Bestand aufbaut. Architektonisches Highlight des Teilabschnittes ist die für einen Großstadtbahnhof einzigartige weiträumige Öffnung der Bahnsteiganlagen, die vom Vorplatz des Bahnhofes den Blick durch die Halle hindurch bis auf das dahinterliegende Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes freigibt. Darüber, in sechs Metern Höhe beginnend, wurde entlang der Mauerstraße und Georgstraße eine Gesamtfläche von 3800 Quadratmetern mit einer Membranfassade aus rund 100 mattierten, pneumatischen ETFE-Folienkissen als Hallenabschluss verkleidet. In den Stunden der Abend- und Morgendämmerung leuchten rund 3850 LED-Lampen hinter den Folienkissen und lassen bewegte Muster über die Fassadenwand gleiten, wie das The-

ma „Swarm Study“ des in London und Berlin ansässigen Künstlerkollektivs RANDOM INTERNATIONAL.

Der Umbau des Hauptbahnhofes Chemnitz wurde bereits mehrfach ausgezeichnet, unter anderem 2017 mit dem „WAF Award“ des World Architecture Festivals in der Kategorie „Transport Completed Buildings“ und einer Auszeichnung beim „best architects award“ sowie im Jahr 2018 mit dem 3. Preis des „polis Awards“ in der Kategorie „Reaktivierte Zentren“ und einer Anerkennung beim „Deutschen Ingenieurbaupreis“. Die Transformation war außerdem nominiert für den „Deutschen Lichtdesign-Preis“ und den Preis des Deutschen Architektur Museums DAM in Frankfurt am Main.

Die eigentliche Voraussetzung zur Verbindung beider Gleisanlagen war der Umbau des Eisenbahnknotens Chemnitz der Deutschen Bahn AG. Der Umbau und die Arbeiten zur Stufe 1 des Chemnitzer Modells trafen in zwei wesentlichen Schnittstellen aufeinander: Zunächst musste mithilfe einer Stützmauer der Höhenunterschied von 2,50 Meter zwischen den neuen, niedrig gelegenen Bahnsteigen 1 - 4 und den verbleibenden Gleisanlagen der DB inklusive zugehörigem Querbahnsteig überwunden werden. Außerdem mussten die Gleise der Bahnsteige 3 und 4, auf denen zukünftig die Chemnitz Bahnen in Richtung Burgstädt, Mittweida und Hainichen verkehren sollten mit denen der DB AG verbunden werden. Hierfür wurden bis Ende des Jahres 2014 250 Meter Gleis und drei neue Weichen inklusive entsprechender Signale im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes verlegt.



Ca. 1150 qm
„beispielbare“
Fassadenfläche.



INBETRIEBNAHME 15.02.2013



INBETRIEBNAHME 16.06.2014



DURCHBINDUNG ZENTRALHALTESTELLE

Die ersten Straßenbahnen der Linien 2, 6 und 522 erreichten am 15. Februar 2013, damals über die neu errichtete Gleisschleife von der Straße der Nationen aus, die Bahnsteighalle und verkehrten zunächst auch im Linienverkehr in dieser Weise zwischen Hauptbahnhof und Zentrum.

Die eigentliche Durchfahrt wurde nach Fertigstellung der Gleisverbindung zum Bahnhofsvorplatz und der Einrichtung der Bahnübergangssicherung am 16. Juni 2014 eröffnet. Ab diesem Zeitpunkt verkehrten die Straßenbahnen der CVAG und die City-Bahn C11 nach Stollberg über die Bahnsteige 1 und 2 durch den Bahnhof hindurch, die Fahrten der drei regionalen Bahnlinien nach Burgstädt, Mittweida und Hainichen endeten noch bis April 2016 an den Bahnsteigen 5 bis 14. Danach bedienten sie bis zum 9. Oktober bereits die Bahnsteige 3 und 4 und endeten aber noch an dieser Stelle. Zu ihrem finalen Abschluss kam die Stufe 1 des Chemnitzer Modells am 10. Oktober 2016 mit der endgültigen Durchbindung der Linien C13, C14 und C15 bis zur Zentralhaltestelle.

Die Gesamtkosten für die Stufe 1 des Chemnitzer Modells betragen 37,2 Mio. Euro und wurden zu 60 % durch GVFG-Bundsmittel, zu 15 % durch Landesmittel des Freistaates Sachsen und zu 25 % durch Eigenmittel des ZVMS getragen. Ab 2012 übernahmen der Freistaat Sachsen aus den Landesmitteln 30 % und der ZVMS 10 %.

Für das Chemnitzer Modell ist ein individuelles Marketing-Konzept inklusive eigener Linienbezeichnungen entwickelt worden: Dazu gehört zunächst der von den kommunalen Vertretern der Region festgelegte Markenname „Chemnitz Bahn“, unter dem die Zweisystemzüge unterwegs sind, sowie ein eigenes Verkehrssignet für den besseren Wiedererkennungswert auf Informationsmaterialien und an den von der Chemnitz Bahn bedienten Haltepunkten. Die Nummerierung der C-Linien erfolgt kreisförmig um die Stadt herum im Uhrzeigersinn. So wurde die City-Bahn-Linie, die auf der Pilotstrecke bis 2016 entsprechend ihrer Kursbuchstreckenummer 522 verkehrte, mit der Inbetriebnahme der Stufe 1 und der Linien C13 nach Burgstädt, C14 nach Mittweida sowie C15 nach Hainichen in die Linie C11 umbenannt. Die Stufe 4 nach Limbach-Oberfrohna wird künftig C12 heißen. Nach Olbernhau, Annaberg-Buchholz und Aue verkehren mit den Stufen 2 und 3 die Linien C16, C17 und C18 und die Linie C11 wird mit der Stufe 5 zukünftig bis nach Oelsnitz weitergeführt.



INBETRIEBNAHME 10.10.2016



STUFE 2: TEILABSCHNITT STRAßENBAHN



Technische
Universität
Chemnitz

DER NEUBAU DER TRASSE ZUM TU CAMPUS
WURDE ZÜGIG IN ZWEI JAHREN REALISIERT.
SEINE VORBEREITUNG WAR EINE GROßE
HERAUSFORDERUNG.

STUFE 2



TEILABSCHNITT STRAßENBAHN

ZENTRALHALTESTELLE – STADLERPLATZ

Die Stufe 2 des Chemnitzer Modells soll die im Süden von Chemnitz beginnende Siedlungsachse Zwönitztal über eine neue Verknüpfungsstelle nahe dem Technologiepark an das Chemnitzer Stadtzentrum anbinden. Sie teilt sich auf in zwei Teilabschnitte: Der erste Teilabschnitt beinhaltet den Neubau eines 2,2 km langen Gleisabschnittes entlang der Reichenhainer Straße bis zum Campus der Technischen Universität. Im zweiten Teilabschnitt soll im Anschluss daran der Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecke von Chemnitz über Thalheim nach Aue ausgebaut werden.

Im Jahr 2012, bereits während der laufenden Baumaßnahmen zur Stufe 1 konzentrierte sich der Projektträger ZVMS bereits auf die Vorbereitungen zur Realisierung der Stufe 2. Zunächst wurde eine Variantenbetrachtung über die zukünftige Trassenführung in Richtung TU Campus durchgeführt. Daraus wurde die bevorzugte Variante ermittelt, die Bestandsstrecke der Straßen-

bahn in der Bernsdorfer Straße durch die Turnstraße hindurch mit der Neubautrasse in der Reichenhainer Straße zu verbinden. Der Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung der Trasse, damit verbunden die zum damaligen Zeitpunkt umstrittene Fällung der Baum-Allee mit mehr als 200 Platanen entlang der Reichenhainer Straße, lag am 10. Dezember 2015 vor. Die frühzeitige Einbeziehung aller Beteiligten und Betroffenen führte hier zum Erfolg und die Bauarbeiten begannen im Februar 2016 mit dem Abschnitt 1 zwischen dem Abzweig Turnstraße und dem Stadlerplatz sowie dem Abschnitt 2, bei dem die Wendeschleife am Technologiepark entstehen sollte. Bereits reichlich ein Jahr später, am 2. Mai 2017, konnten die Linien C13 und C14 und am 11. Juni 2017 die Linie C15 ihren Betrieb auf dem Abschnitt zwischen der Zentralhaltestelle und dem Stadlerplatz aufnehmen und aus Burgstädt, Mittweida und Hainichen kommend nach dem Chemnitzer Hauptbahnhof auch das Stadtzentrum durchqueren.



INBETRIEBNAHME 02.05.2017



INBETRIEBNAHME 18.05.2018



TEILABSCHNITT STRAßENBAHN

STADLERPLATZ – CAMPUSPLATZ – TECHNOPARK

Die Arbeiten zur Verbindung der zwei Abschnitte zwischen der schon regelmäßig bedienten Haltestelle Stadlerplatz und dem fertiggestellten Gleisabschnitt vor dem Technopark wurden bei den Planungen in vier Bauphasen eingeteilt.

Zunächst wurden im ersten Quartal 2017 die verbleibenden Platanen gefällt und entlang des Mittelstreifens eine Anliegerfahrbahn errichtet. Im März begannen die Hauptbaumaßnahmen an der Reichenhainer Straße und am Campusplatz der Technischen Universität. Dieser sollte im Zuge des Ausbaus des Teilabschnittes Straßenbahn, allerdings unter der Verantwortlichkeit der Stadt Chemnitz, ebenfalls umgestaltet werden und links und rechtsseitig zur errichteten Straßenbahntrasse mit einem neuen Erscheinungsbild aufwarten. Bis zum Spätsommer waren alle unterirdischen Arbeiten fertiggestellt, sodass bis zum Dezember 2017 die Anliegerfahrbahn zurückgebaut, neue Gleise verlegt, Oberleitungen angebracht und die Bahnsteige gebaut werden konnten. Am 8. Dezember 2017 eröffnete der ZVMS gemeinsam mit der Stadt Chemnitz, der City-Bahn Chem-

nitz und der Chemnitzer Verkehrs-AG im Rahmen des alljährlichen TU Weihnachtsmarktes auf dem Vorplatz des neuen Hörsaalgebäudes die neue Strecke.

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 verkehren nun sowohl die Linien C13, C14 und C15 als auch die neue Straßenbahnlinie 3 der CVAG bis zur Wendeschleife am Technopark. Der Teilabschnitt Straßenbahn der Stufe 2 des Chemnitzer Modells war damit aber noch nicht ganz abgeschlossen: Aufgrund der höheren Anzahl an Bahnen, die nun täglich die Zentralhaltestelle passieren, war eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses zentralen Umsteigeknotens im Stadtkern notwendig. Die Realisierung erfolgte ebenfalls durch den ZVMS in Partnerschaft mit der CVAG und der Stadt Chemnitz.

Der Teilabschnitt Straßenbahn kostete ohne den Umbau der Zentralhaltestelle 28,9 Mio. Euro und wurde zu 60 % aus GVFG-Bundesmitteln und zu 30 % aus Landesmitteln des Freistaates Sachsen gefördert. Der ZVMS trug 10 % aus Eigenmitteln.



INBETRIEBNAHME 08.12.2017

TEILABSCHNITT STRAßENBAHN

UMBAU ZENTRALHALTESTELLE

Die Zentralhaltestelle wurde im Zuge des Umbaus der Chemnitzer Innenstadt in den 1960er Jahren angelegt. Sie verfügte über zahlreiche Busabfahrtsstände und Gleisanlagen mit acht Bahnsteigen für die Straßenbahn. An dieser Stelle wurden bereits damals alle Linien des Stadtverkehrs verknüpft. Mit der sich wieder verdichtenden Bebauung der Innenstadt in den 90er Jahren wurde die Fläche der Zentralhaltestelle deutlich verkleinert. Es verblieben nach dem Umbau 1999 vier Bahnsteige für die Straßenbahn und man reduzierte die möglichen Fahrbeziehungen.

Im Laufe der folgenden Jahre haben sich die Anforderungen vor allem in Hinblick auf die Barrierefreiheit, aber auch im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Chemnitzer Modells verändert. Im Jahr 2013 begann eine ingenieurtechnische Untersuchung der Zentralhaltestelle, die die Frage beantworten sollte, ob die bestehenden Anlagen an der Zentralhaltestelle sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch aus Sicht des Betriebes für die gestiegenen Anforderungen beim Betrieb der Linien des Chemnitzer Modells zusätzlich zum städtischen Nahverkehr ausreichend sind. Um diesen künftig in guter Qualität durchführen zu können, zählte zu den notwendigen infrastrukturellen Änderungen auch der (Wieder-)Aufbau der direkten Gleisverbindung von der Rathausstraße in die Reitbahnstraße. Damit einher geht die Einordnung eines zusätzlichen Richtungsgleises am Bahnsteig 8 in der Rathausstraße. An dieser Stelle sowie an der in der Straße der Nationen gelegenen Haltestelle „Roter Turm“ startete am 13. März 2017 der erste Bauabschnitt. Die anderen drei Abschnitte erstreckten sich sukzessive über die Kreuzung der Bahnhof-, Rathaus- und Reitbahnstraße. Dabei ist es den Planern gelungen, den ÖPNV und den Autoverkehr trotz des immensen Umfangs der Arbeiten über den gesamten Zeitraum aufrechtzuerhalten und mithilfe von halbseitigen Straßensperrungen und Umleitungsfahrplänen um die Baustellen herumzuleiten.

Eine der wichtigsten Aufgaben, die sich durch alle vier Bauabschnitte zog, war die Anhebung der Bahnsteighöhen, um einen barrierefreien Zugang zu den verkehrenden Bussen und Bahnen zu ermöglichen. Hierfür hob man die vorderen Bahnsteige für den barrierefreien Zugang zu den Citylink-Bahnen auf eine Einstiegshöhe

von 38 cm an. Die Variobahnen der CVAG erhielten neue Bahnsteige mit einer Höhe von 24 cm. Auch die Bussteige wurden mit einem Blindenleitsystem und die Busspuren mit einem neuen Belag in Form der „halbstarken Deckschicht“ ausgestattet, um zukünftig durch Erwärmung der Asphaltoberflächen sowie durch Brems- und Anfahrvorgänge der Busse Spurrinnen zu vermeiden.

Die neue Gleiskreuzung, für die Bahnen das Herzstück der nunmehr um eine Verbindung erweiterten Kreuzung der breiten Bahnhofstraße, wurde während der 4. Bauphase ab März 2018 komplettiert. Die Gesamtbauzeit war bis zum 18. Mai 2018 vorgesehen und konnte dank guter Zusammenarbeit zwischen CVAG, Stadt Chemnitz, VMS sowie einem leistungsstarken Bauunternehmen eingehalten werden.

Die Kosten für den Umbau der Zentralhaltestelle von rund 5,8 Mio. Euro teilten sich Bund, Land und ZVMS zu 60 % aus GVFG-Bundesmitteln, 30 % aus Landesmitteln und 10 % aus ZVMS-Eigenmitteln. Die Anpassungen der Bahnsteige für die Straßenbahnen und Busse in Höhe von 1,2 Mio. Euro förderte der Freistaat Sachsen zu 75 % aus Landesmitteln. 25 % trug die Chemnitzer Verkehrs-AG.



2002 – 2018
DAS CHEMNITZER MODELL

[ZEITSCHIENE]



Erste Überlegungen zu einer entsprechenden Verknüpfung in Anlehnung an das bereits bestehende „Karlsruher Modell“.



Gründung der City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC) und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS).

VORLAUFBETRIEB

Am 29. Mai 1998 übernahm die CBC den Vorlaufbetrieb auf der Strecke Chemnitz – Stollberg.



VORLAUF-PROJEKTE STUFE 1 EINFAHRT HBF

Teil 1: Erneuerung der Gleisanlagen zwischen Brücken- und Georgstraße in Chemnitz.

IDEEN-WETTBEWERB IM JAHR 2006

zur Gestaltung des Querbahnsteiggebäudes und der Verkehrs- und Restflächen im Bereich der Einfahrt des Hauptbahnhofs.



Teil 3: Anpassung von bestehenden Gleiskonstruktionen (Abzweigungen, Gleiskreuzungen, Herzstücke, Weichen) an das einheitliche EBO-Radprofil.

Verkehrsinfrastruktur: Nach Baufeldfreimachung und Erdarbeiten begann im April 2012 der Gleisbau zwischen Heinrich-Zille-Straße und der Bahnsteighalle.

Querbahnsteiggebäude: Abeiten zur statischen Ertüchtigung und Anpassung der Stahlkonstruktion an der Quer- und Längsseite der Bahnsteighalle.



Querbahnsteiggebäude: Montage der neuen Folienkissenfassade an der Stirn- und Längsseite der Bahnsteighalle.



ERSTE EINFAHRT HAUPTBAHNHOF



Zweissystemfahrzeug: Beauftragung vier weiterer Citylinks.

BAUABNAHMEN STUFE 2 Teilabschnitt Straßenbahn

Teilabschnitt Straßenbahn: Durchbindung der Linien C13, C14 & C15 zum Stadlerplatz.

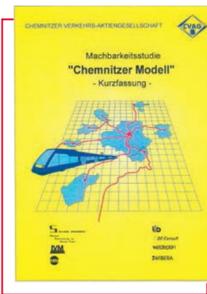


TEILINBETRIEBNAHME STUFE 2

FERTIGSTELLUNG Umbau Zentralhaltestelle Chemnitz



STUFE 5 Verlängerung Pilotstrecke: Variantenuntersuchung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung



MACHBARKEITSSTUDIE

Im Auftrag der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) entstand 1995 eine Machbarkeitsstudie.

Der Pachtvertrag zur Übernahme der Eisenbahninfrastruktur und Stationen von der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf der Strecke Chemnitz – Stollberg tritt in Kraft.



Nach nur einjähriger Bauzeit wurde am 14. Dezember 2002 die Pilotstrecke des Chemnitzer Modells in Betrieb genommen.



Teil 2: Ausbau der Carolastraße mit einem zweiten Gleis und Erneuerung der Fahrleitungsanlage.

TEILPROJEKTE STUFE 1

Verkehrsinfrastruktur: Neubau einer 450 m langen zweigleisigen Straßenbahnstrecke vom Haupteingang der TU Chemnitz, Straße der Nationen bis zur Heinrich-Zille-Straße.

Querbahnsteiggebäude: Entkernung und Rückbau bis auf das Stahltragwerk.



Zweissystemfahrzeug: Auftrag an „Konsortium Citylink Chemnitz 2012“ zur Fertigung von acht Zweissystemfahrzeugen des Typs „Citylink“.



ERSTE DURCHFAHRT HAUPTBAHNHOF Ab dem 16. Juni 2014 fuhren die Straßenbahnlinien der CVAG und die City-Bahn nach Stollberg durch den Hauptbahnhof hindurch.

CITYLINK CHEMNITZ Der erste fertiggestellte Citylink erreichte den Betriebshof der City-Bahn in Stollberg.

STUFE 2 Teilabschnitt Straßenbahn: Planfeststellungs-beschluss

INBETRIEBNAHME STUFE 1

Durchbindung der Linien C13, C14 & C15 zur Zentralhaltestelle.



GESAMTINBETRIEBNAHME STUFE 2 Teilabschnitt Straßenbahn: Durchbindung der Linien C13, C14 & C15 zum Technopark über TU Campus.

STUFE 2 Teilabschnitt Eisenbahn: Erörterungsgespräche und bauvorbereitende Maßnahmen



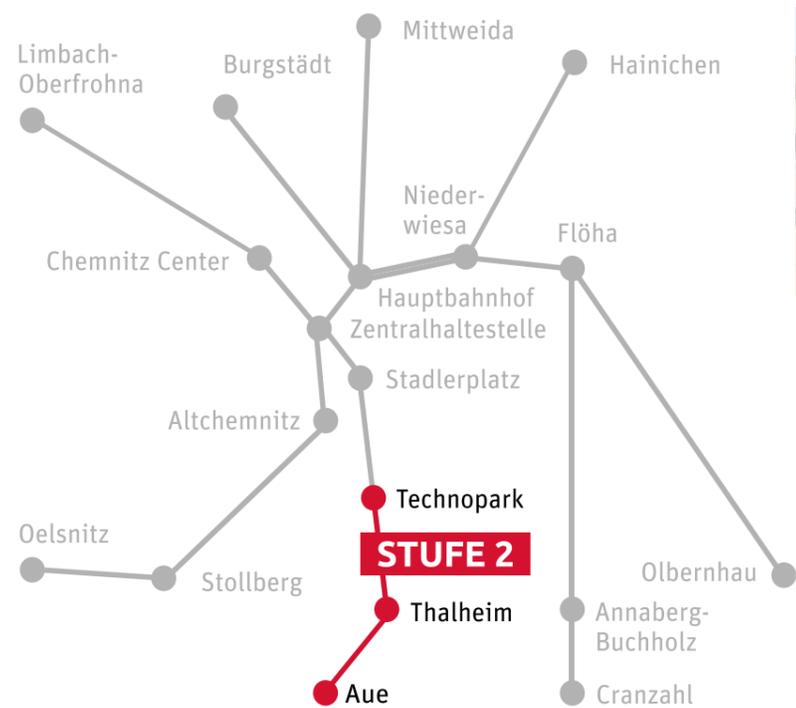
STUFE 2 Teilabschnitt Eisenbahn: Umbau der Strecke mit neuen Haltepunkten und Bahnhöfen.

FORTSETZUNG FOLGT ...



STUFE 2:
TEILABSCHNITT EISENBAHN

MIT DER VERKNÜPFUNG WIRD DAS ZWÖNITZTAL AN DIE TU CHEMNITZ UND DAS STADTZENTRUM ANGEKÜNDEN.



Stadtansicht Aue



TEILABSCHNITT EISENBAHN
IDEE UND ZIEL

Die derzeit vorhandene Eisenbahnverbindung von Chemnitz nach Aue verläuft innerhalb des Chemnitzer Stadtgebietes vom Hauptbahnhof aus über den Südbahnhof weiter in Richtung Einsiedel. Vorgesehen für das Projekt Chemnitzer Modell ist die Anbindung der weiter entlang des Zwönitztales verlaufenden Bestandsstrecke an das Chemnitzer Stadtzentrum über den Campus der Technischen Universität.



Nach Fertigstellung des ersten Teilschnittes Straßenbahn Ende 2017 bis zum Technologiepark steht nun der weitere Ausbau der Strecke in Richtung Thalheim und Aue an. Am südlichen Ende des Südbahnhofes, etwa in Höhe der Fußgängerbrücke nahe der Wolkensteiner Straße, treffen zukünftig zwei von der Wendeschleife am Technopark aus neu zu errichtende, rund 200 m lange Anschlussgleise auf die Bestandsstrecke. Straßenbahn- und Eisenbahnstrecke sollen ähnlich wie am Hauptbahnhof Chemnitz so miteinander verknüpft werden, dass die Fahrgäste aus dem Chemnitzer Stadtzentrum umsteigefrei bis nach Aue reisen können. Die Fahrzeuge verkehren dabei als Straßenbahn bis zum Technopark, dort findet die Umschaltung auf Dieselbetrieb statt und die Bahnen setzen ihre Fahrt über die Verknüpfungsstelle bis nach Thalheim und Aue im diesel-elektrischen Betrieb fort.

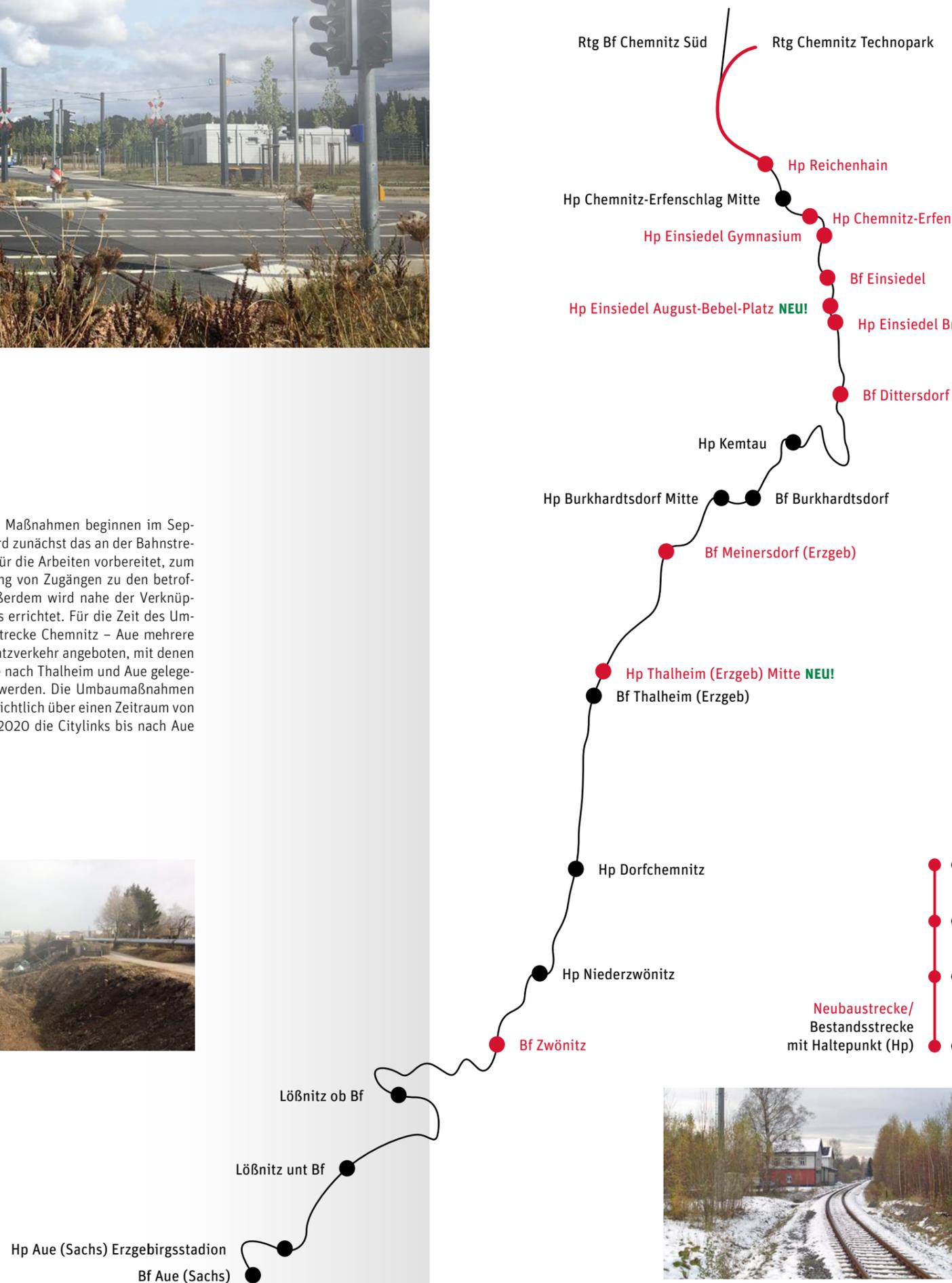
An dieser Stelle entsteht die Verbindung der Anschlussgleise mit der Bestandsstrecke.



**TEILABSCHNITT EISENBahn
AKTUELLER STAND**

Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen. Seit 17. Oktober 2016 läuft für den Teilabschnitt Eisenbahn das Planfeststellungsverfahren. Zum ersten Mal ausgelegt wurden die zugehörigen Unterlagen zwischen dem 28. Februar 2017 und dem 27. März 2017 in der Stadtverwaltung Chemnitz sowie in den Verwaltungseinrichtungen der an der Strecke gelegenen Städte und Gemeinden. Nachdem die Bürger und Träger öffentlicher Belange ihre Stellungnahmen eingereicht hatten, wurden bis Anfang 2018 alle erforderlichen Änderungen eingearbeitet, woraufhin die erneute Auslegung begann. Die Erörterungstermine zwischen der Anhörungsbehörde, dem Vorhabenträger und den Einwendern finden Ende September 2018 statt. Im Anschluss an diese Termine und der dort erreichten Ergebnisse ist ein Zeitpunkt für das Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses abschätzbar.

Die bauvorbereitenden Maßnahmen beginnen im September 2018. Dabei wird zunächst das an der Bahnstrecke gelegene Gelände für die Arbeiten vorbereitet, zum Beispiel durch Schaffung von Zugängen zu den betroffenen Abschnitten. Außerdem wird nahe der Verknüpfungsstelle ein Baugleis errichtet. Für die Zeit des Umbaus werden auf der Strecke Chemnitz – Aue mehrere Linien als Schienenersatzverkehr angeboten, mit denen alle an der Bahnstrecke nach Thalheim und Aue gelegenen Orte angebunden werden. Die Umbaumaßnahmen erstrecken sich voraussichtlich über einen Zeitraum von einem Jahr, sodass ab 2020 die Citylinks bis nach Aue fahren können.



**TEILABSCHNITT EISENBahn
AUSBLICK UND BAU**

Derzeit verkehrt die Erzgebirgsbahn stündlich nach Thalheim und verlängert jede zweite Fahrt nach Aue. Mit Fertigstellung der Stufe 2 soll der Takt, in dem die Bahnen verkehren, so verdichtet werden, dass eine Fahrt nach Aue zu jeder Stunde und nach Thalheim zu jeder halben Stunde möglich wird.

Um einen dichteren Takt anbieten zu können, ist die Erfüllung zweier Voraussetzungen notwendig: Zunächst wird eine höhere Anzahl an Fahrzeugen benötigt. Hierfür hatte der ZVMS im Jahr 2015 eine Bestellung von vier weiteren Citylinks in Auftrag gegeben. Der spanische Teil des Herstellerkonsortiums Vossloh España S.A. war zwischenzeitlich von Stadler Rail übernommen worden, unter dessen Namen die zweite Lieferserie der Citylinks produziert wurde. Die Lieferung erfolgte 2017. Weiterhin wird eine leistungsfähigere Strecke benötigt, was die eigentliche Aufgabe der infrastrukturellen Realisierung der Stufe 2 bildet. Dabei wird der Abschnitt zwischen der Verknüpfungsstelle und dem Haltepunkt Reichenhain zweigleisig ausgebaut. An Letzterem entsteht wie auch an den Bahnhöfen Einsiedel und Meinersdorf jeweils eine neue ÖPNV-Verknüpfungsstelle. Drei neue Kreuzungsbahnhöfe sind in Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz geplant. Außerdem wird die Bahn zukünftig fünf neue Haltepunkte in Chemnitz (Erfenschlag Ost), Einsiedel (Gymnasium, August-Bebel-Platz, Brauerei) und in Thalheim (Mitte) bedienen.

Die Investitionskosten für den Teilabschnitt Eisenbahn betragen nach aktuellem Stand rund 49,8 Mio. Euro. Getragen werden sie zu 60 % aus GVFG-Bundsmitteln, zu 30 % aus Landesmitteln und zu 10 % aus Eigenmitteln des ZVMS.





STUFE 5

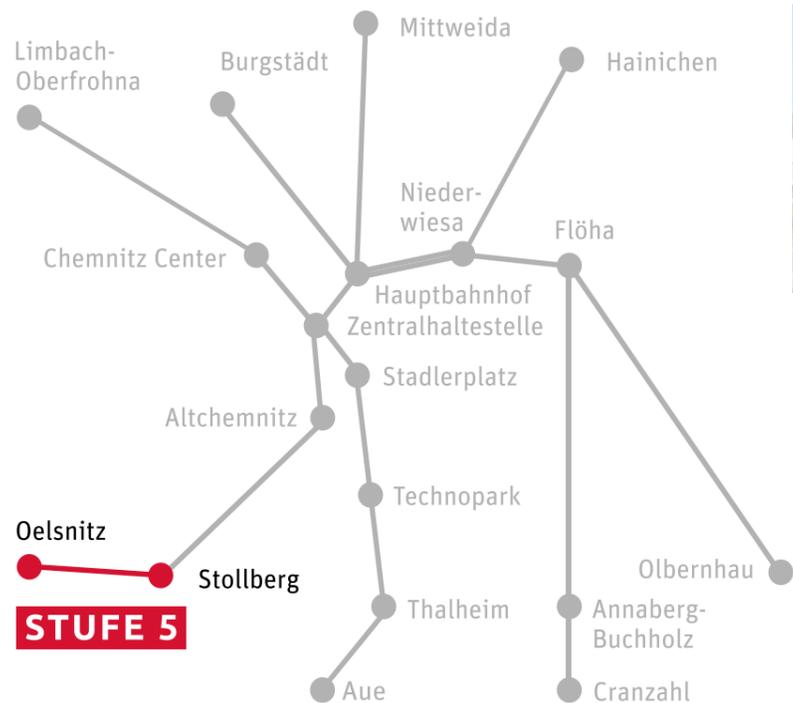


**STUFE 5
IDEE UND ZIEL**

Die Pilotstrecke des Chemnitzer Modells führt von Chemnitz nach Stollberg und endet dort. Die Stufe 5 soll künftig im Bahnhof Stollberg an die im Betrieb befindliche Strecke anschließen und diese bis nach Oelsnitz verlängern. Von Stollberg aus über Oelsnitz in Richtung St. Egidien verkehrt derzeit die City-Bahn Chemnitz GmbH mit Fahrzeugen vom Typ Regio-Shuttle.

Die Stadt Stollberg hat sich im Jahr 2015 entschieden, die Vorplanung für die Neubaustrecke durch das Gewerbegebiet Stollberger Tor vorzufinanzieren. Dadurch wurde die Vorbereitung der Stufe 5 wesentlich beschleunigt.

Vorgesehen sind der Bau einer rund 3,5 km langen Neubaustrecke im Stadtgebiet Stollberg sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der anschließenden Bestandsstrecke von Niederwürschnitz bis nach Oelsnitz. Ziel ist dabei, das Verdichtungsband Niederdorf – Stollberg – Oelsnitz besser und das Gewerbegebiet Stollberger Tor neu zu erschließen.



Rathaus Oelsnitz/Erzgeb.

**MIT DER VERLÄNGERUNG WERDEN
WOHNGEBIETE UND DAS GEWERBEGEBIET
STOLLBERGER TOR NEU ERSCHLOSSEN.**





Die Auer Straße mit der künftigen Bahnstrecke durch das Gewerbegebiet „Stollberger Tor“.



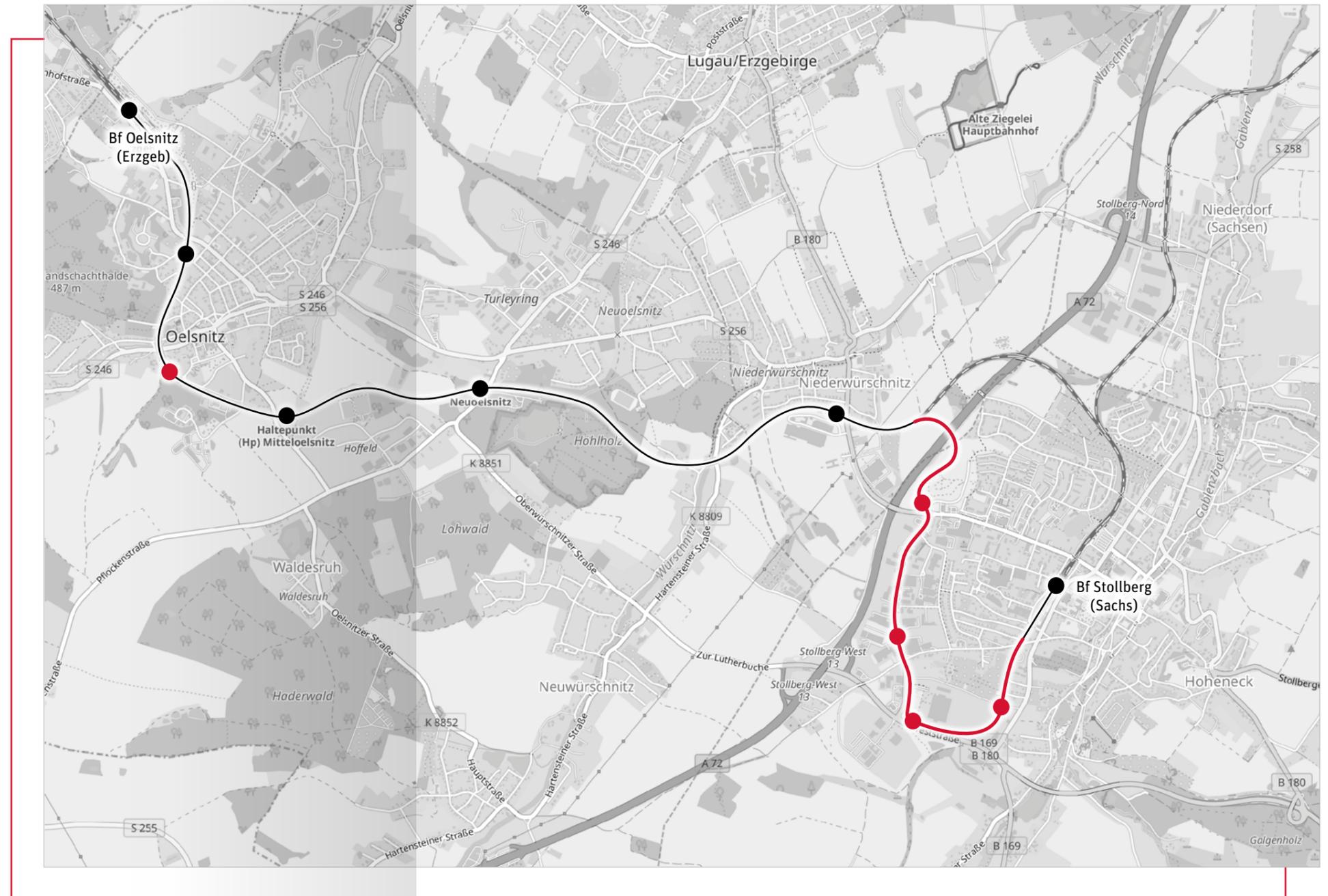
**STUFE 5
AKTUELLER STAND**

Nach der abgeschlossenen Variantenuntersuchung und der damit verbundenen Auswahl einer Vorzugsvariante werden derzeit die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung erarbeitet, in die auch zahlreiche Abstimmungen mit Anliegern und Trägern öffentlicher Belange einfließen. Noch im Jahr 2018 soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Aus heutiger Sicht werden die darauf aufbauenden Bauzeiträume von zwei Jahren je nach Fortgang der Planfeststellung in den Jahren 2021/22 liegen.



AUSBLICK UND BAU

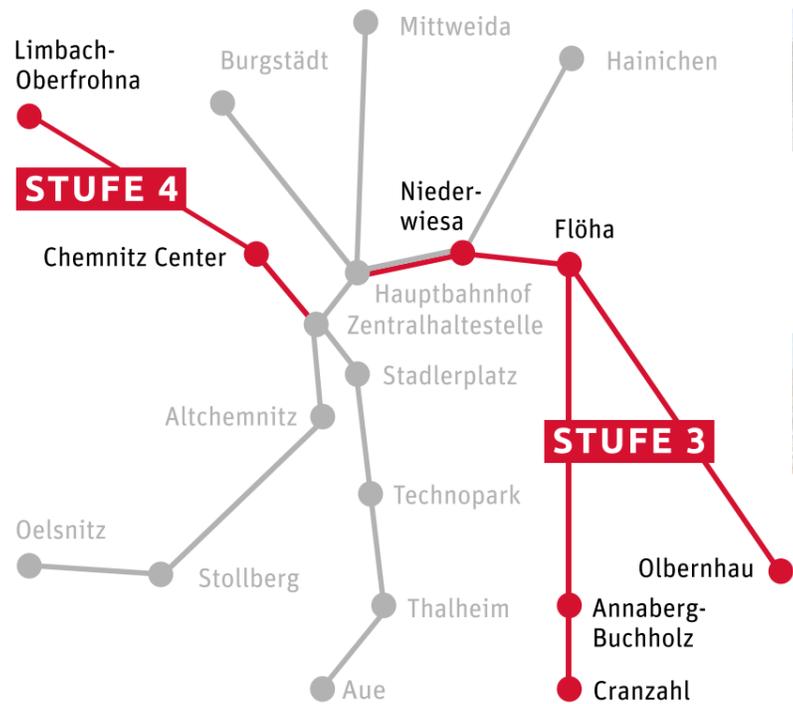
Vom Bahnhof Stollberg aus ist der Ausbau zunächst in Richtung Süden und anschließend durch das Gewerbegebiet Stollberger Tor bis zur Anbindung an die Bestandsstrecke Richtung Oelsnitz in Höhe Niederwürschnitz vorgesehen. Die Auer Straße, die durch das Gewerbegebiet führt, erhält eine Bahntrasse. Hinter dem Bürgerpark wird eine anspruchsvolle Unterquerung der Autobahn 72 entstehen. Die Strecke nach Oelsnitz wird die gleiche Ausrüstung wie die Pilotstrecke, also eine Elektrifizierung und ein elektronisches Stellwerk, erhalten, um sie mit den Zweisystemfahrzeugen und dem bewährten Betriebsprogramm befahren zu können. Die Gesamtinvestition für die Stufe 5 beträgt zum derzeitigen Stand rund 51,3 Mio. Euro.





STUFEN 3 UND 4

DIE STUFEN 3 UND 4 ERMÖGLICHEN DIE UMSTEIFREIE FAHRT VON ANNABERG-BUCHHOLZ, OLBERNHOU UND LIMBACH-OBERFROHNA BIS INS CHEMNITZER ZENTRUM.



Dietrich-Bonhoeffer-Platz
Limbach-Oberfrohna



Rathaus
Olbernhau



St.-Annen-Kirche
Annaberg-Buchholz



**STUFE 3
IDEE, ZIEL
UND AUSBLICK**

Bei der Ausbaustufe 3 des Chemnitzer Modells sollen weitere Linien aus Richtung Erzgebirge (Annaberg-Buchholz, Cranzahl, Olbernhau) in das Netz eingebunden werden. Bereits jetzt verkehren die Bahnen von den im Hauptbahnhof Chemnitz östlich gelegenen Gleisen aus in Richtung Niederwiesa. Um die Gleise 3 und 4 der Verknüpfungsstelle an der Westseite des Hauptbahnhofes an die Strecke nach Niederwiesa anzubinden, wäre nach der Ausfahrt eine Querung des gesamten Bahnhofsvorfeldes notwendig. Aufgrund der begrenzten Kapazität in den Fahrplananlagen der anderen Züge wurden weitere Varianten geprüft.

Als Vorzugslösung wurde eine Straßenbahnstrecke in Verlängerung der Straße der Nationen über die August-Bebel-Straße, das Einkaufszentrum „Sachsen-Allee“ und weiter entlang der Frankener Straße bis nach Hilbersdorf herausgearbeitet. Von dort aus soll die Eisenbahnstrecke entlang des stillgelegten Abschnittes bahnlinks als drittes Gleis bis nach Niederwiesa einschließlich niveaugleicher Einbindung in die Hauptstrecke Dresden-Werdau verlaufen.

Die Stufen 3, 4 und 5 werden allesamt zu 60 % aus GVFG-Bundesmitteln und zu 30 % aus Landesmitteln des Freistaates Sachsen gefördert. 10 % der Kosten trägt jeweils der ZVMS aus Eigenmitteln.

**STUFE 4
IDEE, ZIEL
UND AUSBLICK**

Die Stufe 4 ist mit 16 km Neubaustrecke die umfangreichste aller Ausbaustufen des Chemnitzer Modells. Nur ein kleiner Teil davon ist eine ehemalige Eisenbahntrasse, die wieder genutzt werden soll. Es ist vorgesehen, eine neue Straßenbahnstrecke vom Stadtzentrum in Chemnitz aus über die Brücken- und Theaterstraße, die Hartmannstraße und entlang der Leipziger Straße bis ins Chemnitz Center an der Bundesautobahn A4 zu errichten. Darüber, wie anschließend von dort aus die ehemalige Eisenbahnstrecke nach Limbach-Oberfrohna erreicht werden kann, wurden bereits verschiedene Varianten untersucht.

Die Baustufe hat für den Verdichtungsraum eine sehr hohe Bedeutung, da mit ihr große Wohn- und Gewerberäume erschlossen werden und die große Kreisstadt Limbach-Oberfrohna mit 25 000 Einwohnern wieder eine schnelle und leistungsfähige Anbindung an Chemnitz und den Schienenverkehr erhält.

Die Planung für den Ausbau in Richtung Leipziger Straße und nach Limbach-Oberfrohna soll im Jahr 2019 wieder aufgenommen werden. In Abstimmung mit der Landesdirektion Sachsen als Planfeststellungsbehörde und der Stadt Chemnitz wurde vereinbart, dass Planfeststellung, Bauarbeiten und Inbetriebnahmen abschnittsweise erfolgen sollen. Der Abschnitt zwischen der Zentralhaltestelle und der Kreuzung, an welcher Hartmann- und Reichsstraße sowie Limbacher und Leipziger Straße aufeinandertreffen, könnte aus aktueller Sicht optimalerweise im Jahr 2025 in Betrieb genommen werden. Nach aktuellem Stand belaufen sich die Investitionskosten für die Stufe 4 auf rund 100 Mio. Euro.





CBC: „WIR MACHEN BETRIEB“

DIE CITY-BAHN CHEMNITZ GMBH



Nachdem in den 1990er Jahren die Entscheidung für die Strecke Chemnitz – Stollberg als erste zu realisierende Stufe des Chemnitzer Modells gefallen war, wurde im März 1997 die City-Bahn Chemnitz GmbH als Tochtergesellschaft der Chemnitzer Verkehrs-AG und der Autobus GmbH Sachsen gegründet. Seitdem ist sie fest im Projekt Chemnitzer Modell verankert. Dafür schloss sie mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) bzw. dem ZVMS einen Vertrag über die Erbringung von Verkehrsleistungen und beauftragte 1998 die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mit dem „Vorlaufbetrieb“ auf dieser Strecke. In den Jahren darauf folgten die Verkehrsverträge für den Schienenersatzverkehr auf den Strecken Chemnitz – Hainichen und Stollberg – Glauchau über den Zeitraum ihrer Eröffnung.



Im Jahr 2002 ging das Unternehmen erstmalig mit eigenen Fahrzeugen und Personal auf der Strecke Chemnitz – Burgstädt an den Start. Hier verkehrten Triebwagen vom Typ Regio-Shuttle im Stundentakt zwischen Burgstädt und Chemnitz Hauptbahnhof. Im gleichen Jahr wurde die Eröffnung der Pilotstrecke nach Stollberg mit einem symbolischen „Mauer-Durchbruch“ an der Verknüpfungsstelle Altchemnitz gefeiert.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 nahm die City-Bahn Chemnitz den Betrieb der neuen Linien in Richtung Burgstädt, Mittweida und Hainichen unter dem Markennamen „Chemnitz Bahn“ auf. Zwei Jahre darauf blickte die City-Bahn Chemnitz GmbH auf ihr 20jähriges Bestehen mit inzwischen über 80 Mitarbeitern zurück und resümiert mehr als 33 Mio. beförderte Fahrgäste sowie über 20 Mio. gefahrene Kilometer mit den eingesetzten Regio-Shuttles, Variobahnen und Citylinks.



Seit dem 1. Januar 2018 ist der ZVMS der neue Hauptgesellschafter der City-Bahn Chemnitz. Zweiter Gesellschafter ist die Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz. Mit dieser Neuaufstellung ergeben sich für die City-Bahn bessere Voraussetzungen für die weitere Leistungserbringung auf den Strecken des Chemnitzer Modells.

ANDERE TRAMTRAIN-PROJEKTE

Das wesentliche Merkmal aller TramTrains ist, dass der Fahrgast ein und dasselbe Fahrzeug ohne Umsteigen im Umland als Eisenbahn und im Stadtgebiet als Straßenbahn nutzt. Das Umland wird über größere Distanzen gut und schnell erschlossen, innerhalb der Stadt punkten die kurzen Wege und Zugänge aufgrund vieler Haltestellen.

Zweissystemverkehre oder heute TramTrains in Oberzentren ordnen sich zwischen klassischen Eisenbahnverkehren mit Regionalbahnen und Umsteigepunkten zu Bussen und Straßenbahnen einerseits und komplexen S-Bahn- und U-Stadtbahnnetzen großer Ballungsräume andererseits ein. In Deutschland sind die vier klassischen TramTrain-Netze Karlsruhe, Saarbrücken, Kassel und Chemnitz in Oberzentren mit ca. 200 000 bis 300 000 Einwohnern zu finden.

Darüber hinaus gibt es noch Sonderformen von TramTrains, wie zum Beispiel Nordhausen mit einer Meterspurstraßenbahn in Richtung der Harzquerbahn sowie die Verlängerung der Vogtlandbahn ins Zwickauer Zentrum als Expo-Projekt im Jahr 2000. Weiterhin gehören dazu die sehr alten Mischverkehre von Straßenbahn und Eisenbahn im Raum Köln/Bonn und Mannheim/Heidelberg.



Klassische TramTrain-Netze in Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken.



1

WORIN BESTEHT DER UNTERSCHIED ZWISCHEN DEN BEGRIFFEN „CHEMNITZBAHN“, „CHEMNITZER MODELL“, „CITYLINK“ UND „CITY-BAHN“?

Bei dem Begriff „Chemnitz Bahn“, der als Aufschrift an den Seiten der Citylinks zu sehen ist, handelt es sich um den Markennamen des Produktes. Für dessen Einführung haben sich die kommunalen Verantwortlichen in Vorbereitung auf die Inbetriebnahme der Stufe 1 entschieden. „Citylink“ bezeichnet die Baureihenserie des Herstellers, also die Fahrzeugfamilie. Das Chemnitzer Modell ist das eigentliche infrastrukturelle Projekt, also der Ausbau der einzelnen Strecken und deren Verknüpfung mit dem Chemnitzer Stadtzentrum. Die City-Bahn Chemnitz GmbH ist das Verkehrsunternehmen, das den Betrieb mit den Citylinks durchführt.

2

KOMMT MAN MIT DEM CHEMNITZER MODELL SCHNELLER VON A NACH B?

Mit dem Einsatz der Citylinks haben die Fahrgäste den Vorteil, von der Region ins Stadtzentrum und umgekehrt nicht mehr umsteigen zu müssen. Vor der Inbetriebnahme der Stufe 1 endete die Fahrt am Hauptbahnhof Chemnitz und es musste für die Fahrt ins Zentrum in die innerstädtischen Verkehrsmittel umgestiegen werden. Inzwischen ist vom nördlichen Umland eine direkte Fahrt bis zur Zentralhaltestelle und zum Technopark möglich, was zu einer Verkürzung der Gesamtreisezeit sorgt. In Hinblick auf die Geschwindigkeit fahren die Citylinks aber nicht schneller: Innerhalb des Stadtgebietes dürfen sie wie die anderen Straßenbahnen mit höchstens 60 km/h unterwegs sein. In der Region sind sie für eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt.

3

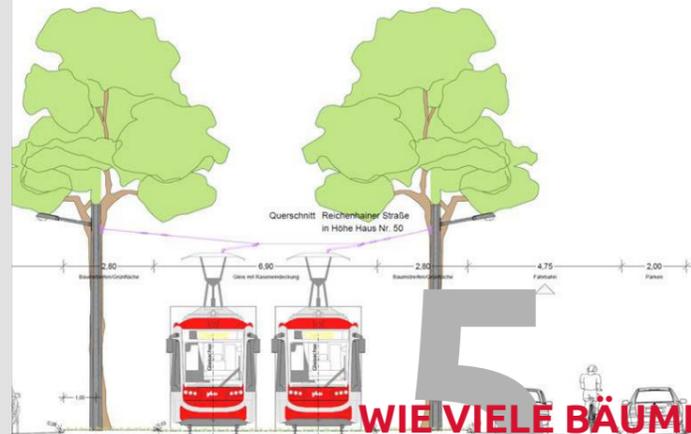
WOHER KOMMT DAS „MODELL“ IM CHEMNITZER MODELL?

Der Name lehnt sich an die Bezeichnung „Karlsruher Modell“ an und hat eine nationale und internationale Vorbildfunktion. In der Region Karlsruhe gibt es die direkte Stadt-Umland-Verbindung mit Zweisystemfahrzeugen bereits seit der ersten Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahngleisen im Jahr 1959. Diese wurde damals durch die Umspurung der Albtalbahn auf Regelspur und mit der Anbindung an das innerstädtische Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe realisiert.

4

WIE KOMMEN DIE CITYLINKS ZU IHREM DESIGN?

Im Jahr 2013 gab es einen Designwettbewerb für das äußere Erscheinungsbild der Bahnen, an dem sich verschiedene Agenturen mit ihren Entwürfen beteiligt hatten. Der Siegerentwurf des Wettbewerbs stammt von der Chemnitzer Agentur KRAUSSREINHARDT und wurde ausgewählt von einer Jury aus Vertretern der Landkreise Mittelsachsen, Erzgebirge und Zwickau, der Städte Chemnitz und Zwickau, der GRÜNTUCH ERNST ARCHITEKTEN und des VMS. Die Agentur nutzt die Außenfläche der Bahn nicht nur für ein zeitloses und modernes Design mit geschwungenen Linien in den VMS-Firmenfarben feuerrot und verkehrsgrün, sondern versah oberdrein die Front der Bahn mit einem symbolischen Lächeln.



WIE VIELE BÄUME WURDEN ENTLANG DER REICHENHAINER STRASSE GEFÄLLT?

Es wurden für die Stufe 2 zwischen der Kreuzung Turnstraße/Reichenhainer Straße und dem Technopark rund 250 Bäume gefällt. Über den gesamten Teilabschnitt Straßenbahn hinweg erfolgten aber 360 Neupflanzungen.

6

WANN IST DAS GESAMTE CHEMNITZER MODELL FERTIG?

Zum aktuellen Zeitpunkt ist mit einer Fertigstellung des gesamten Projektes ca. im Jahr 2030 zu rechnen. Neben den seit dem Jahr 2010 fest definierten Baustufen 1 - 5 untersucht der VMS regelmäßig, ob eine Anpassung des Gesamtkonzeptes an die aktuelle Entwicklung der Stadt und Region angepasst werden können. Ziel ist dabei die Erschließung zusätzlicher Reisendenpotentiale und die weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Erster wichtiger Schritt war die im Jahr 2016 durch den ZVMS beschlossene Erweiterung des Chemnitzer Modells nach Aue. Derzeit werden weitere verschiedene Verlängerungsoptionen betrachtet. Die Verlängerung der Linie C 14 über Mittweida hinaus bis Döbeln würde eine verbesserte Anbindung von Döbeln an das Oberzentrum Chemnitz erreichen. Gleichzeitig wäre durch die Überlagerung mit der Linie RB 45 bis Döbeln eine Aufwertung dieser zum Regionalexpress mit wenigen Halten möglich. Auch eine Durchbindung der Linie C 11 über Oelsnitz hinaus (Stufe 5) bis nach St. Egidien könnte durch Entfall des Umstiegs in Oelsnitz die Reisezeiten verkürzen, zusätzliche umsteigefreie Direktverbindungen schaffen und verbesserte Anschlüsse ermöglichen. Im Kontext mit der absehbaren Streckenelektrifizierung zwischen Chemnitz und Leipzig erfolgt derzeit eine weitere Untersuchung zu einer möglichen Anbindung der Region Geithain oder Rochlitz ans Chemnitzer Modell.

7

FÄHRT DIE CHEMNITZBAHN AUF DEN FERTIGEN STRECKEN ÖFTER ALS VOR DEM AUSBAU?

Auf den Strecken nach Burgstädt, Mittweida und Hainichen wurde insbesondere am Wochenende das Angebot ausgeweitet und die Bahnen verkehren nun täglich im Stundentakt. Für die Stufe 2 ist vorgesehen, die Fahrten nach Thalheim auf einen Halb-Stunden-Takt und die Fahrten nach Aue auf einen Stundentakt zu verdichten. Die Erhöhung des Angebotes ist ein wesentlicher Grund, warum zum Beispiel der Teilabschnitt Eisenbahn mit aufwendigen Bauarbeiten an der Bestandsstrecke verbunden ist: Dichter Takt bedeutet mehr Fahrzeuge, die demzufolge öfter aneinander vorbeifahren müssen. Es werden dafür also mehr Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen. Ähnlich ist es auch an der Zentralhaltestelle, deren Leistungsfähigkeit mit dem zusätzlichen Gleis und der neuen Geradeaus-Verbindung erhöht wurde.

8

WARUM WIRD DIE STUFE 5 VOR DEN STUFEN 3 UND 4 REALISIERT?

Die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1995 setzte zunächst an dem Punkt an, zwei Verkehrsachsen zu schaffen: Eine Nord-Süd- und eine West-Ost-Verbindung. Mit Prüfung der infrastrukturellen Gegebenheiten bot die Verbindung Stollberg - Chemnitz die günstigsten Bedingungen und wurde als Pilotstrecke realisiert. Zu diesem Zeitpunkt gab es nur grobe regionalplanerische Empfehlungen für weitere Ausbaustufen und die Festlegung der heutigen Ziele der Stufen 1 - 5 erfolgte erst einige Jahre später. Schon von Beginn an stand aber fest, dass die einzelnen Ausbaustufen nicht zwingend in dieser Reihenfolge realisiert werden mussten. Lediglich die Stufe 1 schaffte eine für alle anderen Stufen notwendige Voraussetzung, nämlich die Durchfahrt durch den Hauptbahnhof. Die frühe Realisierung der Stufe 5 ist dem großen Engagement der Stadtverwaltung Stollberg zu verdanken. Die Stufe 4 wird außerdem voraussichtlich vor der Stufe 3 ausgebaut, da sie einen vergleichsweise größeren baulichen und finanziellen Aufwand erfordert.

CHEMNITZER MODELLSCHAU

In den Jahren 2012 und 2013 konnten sich Fahrgäste und interessierte Bürger in einem Info-Pavillon auf dem Querbahnsteig zum Projekt informieren. Mit der ersten Durchfahrt im Juni 2014 öffnete der neue Info-Raum „Chemnitzer Modellschau“ im Bahnhofsgebäude. Dort sind die Modelle einzelner Projektabschnitte zu besichtigen. Außerdem finden regelmäßig Exkursionen zum Chemnitzer Modell statt.



BÜRGERINFO- VERANSTALTUNGEN

Neben der Verteilung von Info-Blättern, vor allem zu den Bauarbeiten wurden öffentliche Bürgerinfoveranstaltungen und VMS-Fahrgastforen durchgeführt. 2016 fanden mehrere Vorträge und Bauinfotage entlang der Reichenhainer Straße statt. Bis 2018 wurde den Anwohnern und interessierten Bürgern der an den Strecken der Stufen 2 und 5 gelegenen Orten die Möglichkeit gegeben, mit den Verantwortlichen in Kontakt zu treten und ihre Fragen zu stellen.



MESSEAUFTTRITTE

Der VMS und das Herstellerkonsortium Vossloh stellten im September 2016 das Zweisystemfahrzeug Citylink in einer Pressekonferenz auf der internationalen Verkehrsmesse INNOTRANS vor. Darüber hinaus informierte der VMS mit Informationen über seine verkehrlichen Projekte.

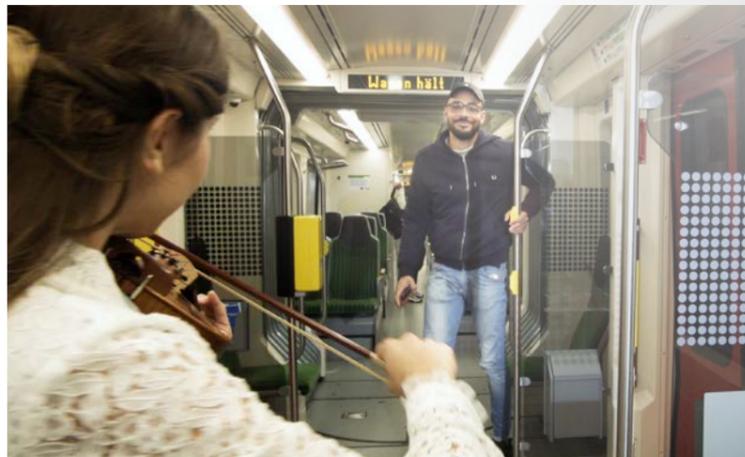


FACHPRESSE

Auch in verschiedenen nationalen und internationalen Fachmagazinen der Verkehrsbranche stieß das Chemnitzer Modell auf breites Interesse. Das österreichische Magazin „Architektur Aktuell“ veröffentlichte 2017 einen ausführlichen Bericht zur Fassade des Hauptbahnhofs, die tschechische Zeitschrift „Railvolution“ und das „Straßenbahn Magazin“ berichteten in den vergangenen Jahren sogar mehrfach zum Fortschritt der einzelnen Stufen. Auch die „Verkehr + Technik“ sowie die „Eisenbahntechnische Rundschau“ widmeten sich in umfassenden Artikeln dem Projekt.

IMAGEFILM

Weniger zur Information als vielmehr ein unterhalten-des Resümee über alles bisher Erreichte zeigte ein im Herbst 2017 produzierter Imagefilm zum Chemnitzer Modell. Die Hauptrollen, eine Geigerin und ein DJ, sind musizierend im Citylink-Fahrzeug und in der Verkehrszentrale unterwegs. Sie symbolisieren einerseits mit divergenter Musik den Unterschied von Stadt und Region und brachten zugleich durch ihre Harmonie beides miteinander in Einklang. Der Film wurde in den Sozialen Medien und auf der Internetseite des VMS veröffentlicht.



Das VMS-Gebiet ist geprägt von einer jahrhundertalten Bergbau- und Handwerkstradition, vielfältiger Landwirtschaft und unterschiedlichster Industrieansiedlungen verbunden mit einem reichhaltigen kulturellen Erbe. Die mit der Wiedervereinigung Deutschlands einsetzenden Umstrukturierungsprozesse führten zu einem tiefgreifenden Wandel in allen gesellschaftlichen Bereichen.

Seit Mitte der 90er Jahre ist wieder ein spürbarer Aufschwung, insbesondere in und um die Oberzentren Chemnitz und Zwickau, zu verzeichnen. Die Universitäten und Fachhochschulen in den Städten und Landkreisen des VMS-Gebietes genießen ein hohes Ansehen in der nationalen und internationalen Bildungslandschaft. Einen erheblichen Anteil daran haben vor allem der Ma-

schinenbau, die Automobilindustrie sowie Elektro- und Informationstechnik. Auch in den Mittelzentren und in ländlichen Gebieten siedeln sich viele neue Wirtschaftsunternehmen an. Neben den traditionellen Handwerksbetrieben nehmen Handel und Dienstleistungsgewerbe einen breiten Raum ein.

Touristisch spielt im Landkreis Mittelsachsen die sagenhafte Welt der Burgen und Schlösser eine große Rolle. Das Erzgebirge als „Montanregion“ ist mit seinen kulturellen Traditionen vor allem in der Weihnachtszeit ein Anziehungspunkt für Urlauber und Tagestouristen. Das „Zeitsprungland Zwickau“ lockt mit Industriekultur in den Ausstellungen unter anderem des August Horch Museums und des Textil- und Rennsportmuseums.

