

In Fahrt



ab Seite 4

Das Deutschlandticket

Mit Nahverkehrsmitteln und für 49 Euro durch die Bundesrepublik

Seite 14

**Vorgestellt:
Die CVAG**

Seite 16

**EFA kann
jetzt Echtzeit**

Seite 12

**FanPoster:
Die Erzgebirgsbahn**



InVerbund

3 Editorial

10 Der aktuelle Stand RE 6

14 Vorgestellt: Die CVAG

18 Neues vom Chemnitzer Modell

InService

4 D-Ticket: Für 49 Euro durch die Republik

16 EFA kann jetzt Echtzeit

InFreizeit

12 FanPoster: Die Erzgebirgsbahn

22 Der VMS in den sozialen Medien

IMPRESSUM

Herausgeber

Verkehrsverbund
Mittelsachsen GmbH
Am Rathaus 2
09111 Chemnitz
Tel.: 0371 40008-0
E-Mail: info@vms.de

Redaktion, Konzept, Text und Gestaltung

VMS, Marketing
V.i.S.d.P.: Falk Ester,
Rebecca Schürer

Fotonachweis

Lichtzelt / Tobias Phieler,
VMS / Brumm / Ester,
Andreas Schaarschmidt,
Koschmiederfilm
GmbH, Igor Pastierovic,
CVAG, renderwerke /
Diana Schulze, LocLab
Consulting GmbH,
FUCHS Ingenieurbüro für
Verkehrsbau GmbH

Für die Unterstützung
bei der Erstellung
dieser Ausgabe
bedanken wir uns
bei allen Mitwirkenden.
Aufgrund der besseren
Lesbarkeit wird bei
Personenbezeichnungen
und personenbezogenen
Hauptwörtern in diesem
Heft die männliche Form
verwendet. Entsprechende
Begriffe gelten im Sinne
der Gleichbehandlung für
alle Geschlechter.

Redaktionsschluss:

16. März 2023



Liebe Fahrgäste und alle, die es noch werden wollen,

es gibt zurzeit in Deutschland kein Verkehrsthema, das so angeregt diskutiert wird wie das Deutschlandticket. Kein Wunder, ist es doch wirklich eine ausgesprochen preiswerte Möglichkeit, mit Nahverkehrsmitteln zu reisen. Auch wenn unsere bisherige Tarifwelt und insbesondere auch die Finanzierung unserer Verkehrsunternehmen (erst einmal) auf dem Kopf stehen, bin ich doch der festen Meinung, dass das Deutschlandticket eine Chance bietet, das Mobilitätsverhalten auch im VMS zu ändern. Wie Sie das Ticket beim VMS erwerben können, lesen Sie auf den Seiten 4 bis 9.

Die im Zuge des Deutschlandtickets angepeilte Verkehrswende ist in unserem Verbund übrigens schon lange spürbar. Mit der ersten Linie des Chemnitzer Modells zwischen Chemnitz und Stollberg läuteten wir diese Wende bereits 2002 ein. Wir wollen mit Ihnen gemeinsam die Erfolgsgeschichte unseres „Modells“ fortschreiben. Die Erweiterung zwischen Stollberg

und St. Egidien kommt planerisch voran, sodass die ersten vollelektrischen Citylinks ab 2027 zwischen Chemnitz – Stollberg – St. Egidien und Glauchau rollen können. Im Jahr 2026 soll auch der Bau des ersten Teils der neuen Bahnstrecke zwischen Chemnitz und Limbach-Oberfrohna begonnen haben – mehr auf den Seiten 18 bis 21. Verkehrswende, Thema 2: Elektrisch auf Achse auch ohne Fahrdraht: Lesen Sie auf den Seiten 10 und 11 alles zum aktuellen Stand der Einführung unserer Akkuzüge. Es sind die ersten ihrer Art und sie kommen in Mittelsachsen zwischen Chemnitz und Leipzig zum Einsatz.

Sie sehen, wir sind dran. Ich lade Sie ein, als Fahrgast im VMS ein Teil dieser erfolgreichen Verkehrsgeschichte zu werden.

Ihr Mathias Korda
Geschäftsführer Verkehrsverbund Mittelsachsen

Das Deutschlandticket

Kaum ein Thema des öffentlichen Nahverkehrs wurde und wird bundesweit so intensiv diskutiert wie das preiswerte Deutschlandticket (D-Ticket). Es gilt ab 1. Mai 2023 und kann ab dem

3. April 2023 auf der VMS-Homepage beantragt werden. Für 49 Euro erschließt sich dem Käufer das gesamte Netz der Nahverkehrsmittel und die ganze Republik von den Alpen bis zur Nordsee: Regiobahn-Reisen rauf & runter.

Selbstverständlich ist das Ticket auch eine preiswerte Alternative zu bestehenden Tarifprodukten innerhalb des Verkehrsverbundes und kann für den täglichen Weg zu Arbeit und Ausbildung genutzt werden.





Die Vorgaben wurden von Bundestag und Bundesrat fixiert und sind deutschlandweit gültig.

Dazu gehören:

- **Festpreis von 49 Euro pro Monat**
- **ausschließlich digitale Verfügbarkeit des Tickets**
- **Buchung als Abo**
- **monatliche Kündbarkeit bis 10. eines Monats**
- **keine Mindestlaufzeit**
- **keine Übertragbarkeit**
- **keine Mitnahme von Personen, Fahrrädern und Hunden**
- **kostenfreie Beförderung von Kindern unter 6 Jahren**

Die Einführung und Umsetzung sind Aufgaben der lokalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Deshalb gibt es einzelne Punkte die von Bundesland

zu Bundesland, von Verbund zu Verbund unterschiedlich gehandhabt werden können. Hier erfahren Sie alles, was rund ums D-Ticket in Ihrem VMS bereits feststeht.



Hier die wichtigsten fünf Fragen:

1. **Wo kann ich das D-Ticket kaufen?**
2. **Was geschieht mit bestehenden Abo-Verträgen?**
3. **Über welche Kanäle laufen Service oder ggf. Kündigung?**
4. **Wird es ein Deutschland-Jobticket geben?**
5. **Mitnahmeregelungen: Welche Zusatzoptionen gibt es?**



D-TICKET

1 Wo kann ich das D-Ticket kaufen?

Sie können das D-Ticket bequem vom Sofa aus über die VMS-Homepage kaufen. Das geht so:

- Via Handy, Computer oder Tablet ab dem 3. April 2023 auf www.vms.de klicken und den Informationen zum D-Ticket folgen. Das Menü führt Sie bis zur Beantragung. Wie immer bei Verträgen werden alle relevanten Daten abgefragt: gewünschtes Verkehrsunternehmen im VMS als Vertragspartner, Name, Adresse, Geburtstag etc. und die Bankverbindung. Ihre Daten sind bei uns sicher!
- Das Verkehrsunternehmen setzt sich nach der Datenübermittlung mit Ihnen in Verbindung und bestätigt die erfolgreiche Beantragung des Abos.
- Die Ausgabe der Tickets erfolgt in einer App. Diese steht Ihnen Ende April 2023 im Google Play Store (Android) und im App Store (iOS) zum Download zur Verfügung.

- Mit der Registrierung in der App erhalten Sie Zugang zu Ihrem D-Ticket. Es wird über die App auf Ihrem Handy angezeigt.
- Wir werden Sie rechtzeitig über den korrekten Registrierungsablauf informieren, damit Sie Ihr D-Ticket pünktlich zum 1. Mai 2023 in den Händen halten.
- Gültigkeit und Abrechnung erfolgen monatschamf.



➔ www.vms.de/d-ticket
Vor Ort kaufen.
Region stärken.
Bundesweit fahren.

Hinweis:

Je eher Sie Ihr D-Ticket über www.vms.de beantragen, desto besser. So haben Sie sich Ihr deutschlandweit gültiges Nahverkehrs-Abo pünktlich zum Gültigkeitsbeginn am 1. Mai 2023 gesichert und können es dann direkt nach der Registrierung in der App sehen.

2 Was geschieht mit bestehenden Abo-Verträgen?

Sind Sie bereits Abo-Kunde bei einem Verkehrsunternehmen und wollen zum D-Ticket wechseln, dann wählen Sie bitte bei Ihrer Registrierung auf www.vms.de die Option Abo-Wechsel aus. In einzelnen Schritten werden Sie bis zum Abo-Wechsel geleitet. Dabei müssen Sie das bisherige Abo nicht vorab kündigen. Das übernimmt Ihr Verkehrsunternehmen für Sie bei der Beantragung zum Abo-Wechsel.





3 Über welche Kanäle laufen Service oder ggf. Kündigung?

Service und Kündigung sowie alle anderen Änderungen laufen digital via vms.de direkt mit Ihrem Vertragspartner – also dem jeweiligen Verkehrsunternehmen. Falls Sie Fragen haben, stellen Sie diese bitte ins Portal auf unserer Homepage vms.de. Ihr Verkehrsunternehmen wird sich bei Ihnen melden.

4 Wird es ein Deutschland-Jobticket geben?

Ja, **sofern Sie in einem Arbeitsverhältnis sind und Ihr Arbeitgeber einen Jobticketvertrag mit einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen hat, kann ein Deutschland-Jobticket genutzt werden.** Beteiligt sich Ihr Arbeitgeber mit einem Zuschuss von mindestens 25 Prozent des Deutschlandticketpreises, gewähren Bund und Länder einen Rabatt von 5 Prozent. Mit der Arbeitgeberbeteiligung und dem gewährten Rabatt kostet Sie als Arbeitnehmer das Deutschland-Jobticket nur 34,30 Euro im Monat.

5 Mitnahmeregelungen: Welche Zusatzoptionen gibt es?

Mit dem D-Ticket ist generell keine Mitnahme von weiteren Personen, von Fahrrädern und von Hunden möglich. Der VMS und die mit ihm kooperierenden Verkehrsunternehmen arbeiten an einem Zusatzticket, welches die Mitnahme von weiteren Personen zu bestimmten Tageszeiten, an Wochenenden und Feiertagen, von einem Fahrrad und einem Hund in Verbindung mit einem gültigen D-Ticket ermöglicht. Dieses Zusatzticket soll „VMS Deutschlandticket +“ heißen und voraussichtlich 10 Euro zusätzlich pro Monat kosten. Sobald dazu die notwendigen Beschlüsse gefasst wurden, informieren VMS und Verkehrsunternehmen über alle geeigneten Kanäle.



Falls es Unklarheiten gibt: Auf vms.de/d-ticket finden Sie Antworten auf häufig gestellte Fragen.

Das D-Ticket gilt vorerst für zwei Jahre. Ob es danach weiterhin Bestand hat, hängt von einer Einigung zur weiteren Finanzierbarkeit des Tickets ab, vor allem im Hinblick auf die Verkehrsunternehmen. Diese sind auf Tarifeinnahmen angewiesen und abhängig von einer 100-prozentigen Kostendeckung. Andernfalls müssen sie ihr Angebot einschränken.

Der Branchenverband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geht davon aus, dass mit dem D-Ticket mehr als

fünf Millionen Menschen erstmals ein Nahverkehrs-Abo abschließen werden. Rund elf Millionen Fahrgäste werden von anderen Abos wechseln. Bund und Länder stellen jeweils 1,5 Mrd. Euro pro Jahr für das Ticket zur Verfügung. Ob dieses Geld für eine auskömmliche Finanzierung ausreicht, ist offen. VMS-Geschäftsführer Mathias Korda: „Die mit der Einführung des D-Tickets verbundenen Einnahmeverluste und Zusatzkosten müssen vollständig und dauerhaft von Bund und/oder Ländern ausgeglichen werden.“ Dies gilt mit Blick auf die finanzielle Situation in den Verkehrsunternehmen und auch hinsichtlich einer wirklichen Mobilitätswende hin zu Bus und Bahn.

» Die mit der Einführung des D-Tickets verbundenen Einnahmeverluste und Zusatzkosten müssen vollständig und dauerhaft von Bund und/oder Ländern ausgeglichen werden.«

Mathias Korda
Geschäftsführer
Verkehrsverbund
Mittelsachsen





Strecke Chemnitz – Leipzig

Der aktuelle Stand RE 6

Die Ära der lokbespannten Reisewagen geht auch im VMS zu Ende: Im Juni 2024 verschwinden die letzten ihrer Art von hiesigen Gleisen – die Siemens-Lokomotiven mit den blau-silbernen Wagen, die seit Dezember 2015 auf der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig verkehren. Ersetzt werden sie durch hochmoderne batterieelektrische Triebzüge Alstom Coradia Continental, die der VMS gegenwärtig beschafft.

Zurzeit läuft das Vergabeverfahren zur Erbringung der Verkehrsleistung auf

der Strecke, an dem sich europaweit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beteiligen können. Noch im ersten Halbjahr 2023 wird feststehen, welches EVU den Zuschlag erhalten wird. VMS-Geschäftsbereichsleiter Ronny Grabner: „Den Zuschlag bekommt das wirtschaftlichste Angebot. Der Vertrag wird bis Ende 2031 laufen, mit der zweimaligen Option einer Verlängerung um jeweils ein Jahr. Dem Ausschreibungsgewinner stellen wir elf batterieelektrische Triebzüge vom Typ Alstom Coradia Continental zur Verfügung, mit denen er die

Verkehrsleistung erbringen wird.“

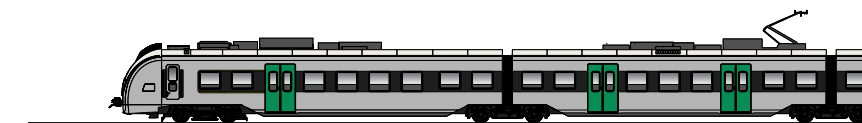
Jährlich geht es dabei um 1,1 Millionen Zugkilometer, die die Coradias zwischen



„Den Zuschlag bekommt das wirtschaftlichste Angebot. Der Vertrag wird bis Ende 2031 laufen mit der zweimaligen Option einer Verlängerung um jeweils ein Jahr ...“



Ronny Grabner
Geschäftsbereichsleiter
Verkehr/Infrastruktur
Verkehrsverbund Mittelsachsen



Chemnitz und Leipzig im Stundentakt zurücklegen werden.

Die Fahrzeuge selbst sind ein Novum auf ostdeutschen Schienen. Die batterieelektrischen Triebwagen der Firma Alstom können auch ohne Fahrdrat elektrisch fahren und sind damit deutlich effizienter und umweltfreundlicher unterwegs als die bisherigen Dieselfahrzeuge. Es handelt sich bei den elf vom VMS bestellten Fahrzeugen um Dreiteiler mit je 150 Sitzplätzen. In den Hauptverkehrszeiten fahren sie in Doppeltraktion, das heißt: zwei Fahrzeuge sind zusammengekoppelt.

Übrigens: Die hochmodernen neuen Züge werden auch im Erzgebirge zu sehen sein: Zu ausgewählten Tageszeiten verkehren Sie von Leipzig kommend über Chemnitz hinaus bis nach Annaberg-Buchholz. Dafür bauen und testen Bahnexperten mit Beteiligung des VMS zurzeit auf dem Bahnhof Annaberg-

Buchholz Süd eine speziell entwickelte Ladestation für die Batteriezüge.

Hier einige Spezifikationen der neuen Fahrzeuge:

- **Klimaanlage**
- **Steckdosen an allen Sitzgruppen**
- **Blindeninformationssystem**
- **Fahrgastinformationssystem**
- **9 Sitze 1. Klasse**
- **6 Fahrradstellplätze**
- **1 Mehrzweckbereich**
- **behindertengerechte Toilette**
- **Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h**

Zur Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig: Sie ist einspurig, nicht elektrifiziert und nicht leistungsfähig. 2028 und 2029 will die Deutsche Bahn als Streckenbetreiber die südliche Hälfte (Chemnitz – Geithain) weitgehend doppelspurig und mit elektrischem Fahrdrat ausgebaut haben. Der Bauablauf für den nördlichen Teil von Geithain über Bad Lausick nach Leipzig steht noch nicht fest. ➔ bauinfos.deutschebahn.com




➔ **Surftipp auf YouTube:**
Neue Wege – Neuer Antrieb
Der Imagefilm des VMS



Die Erzgebirgsbahn

überquert das Cranzähler Viadukt.

 TECHNISCHE DATEN
DIESELTRIEBWAGEN
(VT 642)Baujahr
ab 2000Hersteller
SIEMENSLänge
41,70 mBreite
2,83 mLeergewicht
82 tSitzplätze 1. / 2. Klasse
12/109Dieselantrieb
2 x 6-Zyl.Höchstgeschwindigkeit
120 km/hMotorleistung
2 x 275 kW



CVAG

CHEMNITZER VERKEHRS-AG

700 Mitarbeiter
davon 40 Azubis

37 Straßenbahnen
89 Omnibusse
davon 4 Hybridfahrzeuge

434,6 km Liniennetz
auf 44 Linien

23,5 Mio. Fahrgäste/Jahr
2021 – Coronabedingt

9,6 Mio. Fahrplan-km/Jahr

Stand Dezember 2021

cvag.de

Die blau-gelben Busse und blauen Bahnen der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) prägen das Stadtbild von Chemnitz maßgeblich. Das Verkehrsunternehmen sieht sich als Mobilitätsdienstleister Nummer eins in der viertgrößten Stadt Ostdeutschlands, die sich gerade aufmacht, im Jahr 2025 Europäische Kulturhauptstadt zu werden. Aber Gegenwart basiert auf Geschichte, weshalb sich ein kurzer Blick in die Vergangenheit lohnt.

Die Wurzeln des Chemnitzer Nahverkehrs liegen im Ende des 19. Jahrhunderts. Damals erhielt der Engländer William Roebuck die Lizenz zum Betreiben des ersten öffentlichen Nahverkehrsmittels – einer Pferdebahn. Am 14. April 1880 fuhr sie erstmals durch Chemnitz. Aber erst mit der Elektrifizierung wurde die Schmalspur-Bahn zu einem Erfolg. Sie wurde mit dem Einsatz von Omnibussen als Zubringer ab 1922 unterstützt.

Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges entwickelte sich ab den sechziger

Jahren stetig ein Straßenbahnnetz in Regelspurweite (1 435 Millimeter). Die Gründung der CVAG als Rechtsnachfolger des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt erfolgte 1990. Die Zeit seither hat das Unternehmen genutzt, sich technisch, im Service und in der Kommunikation zu entwickeln. Die wichtigste Ressource sind die ca. 700 Beschäftigten des Unternehmens. Darüber hinaus befinden sich bei der CVAG durchschnittlich 40 Auszubildende und BA-Studenten in der Berufsausbildung. Mehr als die Hälfte aller Beschäftigten ist im Fahrdienst mit

den niederflurigen Straßenbahnen und Bussen des Unternehmens eingesetzt. Fünf Straßenbahnlinien verkehren auf knapp 33 Kilometern Linienlänge. Dazu kommen 39 Omnibuslinien, die mit einer Linienlänge von mehr als 400 Kilometern auch entlegene Stadtteile erreichen. Die jährliche Betriebsleistung von knapp zehn Millionen Fahrplankilometern entspricht einer Jahresfahrleistung von etwa 250 Erdumrundungen. Zum Einsatz kommen dabei knapp vierzig Straßenbahnzüge und etwa 90 Omnibusse der CVAG plus weitere Fahrzeuge von Subunternehmern.

Zu- und aussteigen können die Fahrgäste an rund 600 Haltestellen (mit jeweils zwei Haltestellenseiten).

Bis zum Jahr 2019 gab es einen ständigen Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen. Damals bilanzierte die CVAG rund 35 Millionen Nutzer. Im Jahr 2020 sanken die Fahrgastzahlen coronabedingt auf 25,4 Millionen, 2021 waren es sogar nur 23,5 Millionen Fahrgäste. Seit 2022 geht es wieder deutlich aufwärts.

Die CVAG ist für die Stadt Chemnitz ein wichtiger Partner zum Erreichen von Klimazielen: Mit dem Betrieb der elektrischen Straßenbahnen ist das Thema Elektromobilität immerhin bereits seit 130 Jahren auf der Agenda. Die CVAG kauft seit 2017 ausschließlich „grünen“ Strom und erhöht damit den Marktanteil

der erneuerbaren Energien. Darüber hinaus sorgt die Technologie der Bremsstromrückspeisung bei den Straßenbahnen für eine Rückführung der Bremsenergie ins Stromnetz. Weiterer Pluspunkt: Das Fahrerinformationssystem RIBAS auf Omnibussen unterstützt die Fahrer zusätzlich bei einer energiesparenden Fahrweise.

Mit den grünen Rasengleisen wertet die CVAG das Stadtbild auf und verbessert das Mikroklima. Etwa 16 Prozent der Gleisanlagen sind bisher als Rasengleis ausgelegt, weitere werden folgen. Vor allem die Nutzung des ÖPNV trägt zur Verbesserung der Ökobilanz bei, wie folgendes Rechenbeispiel zeigt. Geht man von einer durchschnittlichen Besetzungszahl von 1,3 Personen pro PKW aus, würde ein zu einem Drittel ausgelasteter Bus bereits fünfzig PKW ersetzen. Bei den Straßenbahnen wären es wegen der höheren Platzkapazität entsprechend 70 PKW, die nicht fahren müssten.

Zudem arbeitet die CVAG daran, die Reisezeiten ihrer Fahrzeuge zu verkürzen, um weitere Fahrgäste vom ÖPNV zu überzeugen – wenngleich die aktuelle Baustellensituation das Unterfangen nicht gerade erleichtert. Dreißig neue Gas-Hybrid-Busse wurden darüber hinaus beschafft. Die Lieferung soll noch in diesem Halbjahr abgeschlossen werden. Die Digitalisierung wird ebenfalls weiter vorangetrieben. Der Bau von Straßenbahnerweiterungen ist geplant. Dies sind die Straßenbahnneubaustrecke Zeisigwaldstraße und die Straßenbahnstrecke nach Siegmars/Reichenbrand.

Mit dem **VMS-**
Kundenmagazin
immer

InFahrt

+++ InFahrt Abo +++ InFahrt Abo +++



Keine Ausgabe mehr verpassen?

Wir senden Ihnen gern regelmäßig und kostenfrei unsere aktuelle InFahrt per Post zu. Schreiben Sie uns dafür einfach eine kurze E-Mail mit Ihren Adresdaten und dem Stichwort »InFahrt Abo« an info@vms.de.

+++ InFahrt Abo +++ InFahrt Abo +++

+++ InFahrt Abo +++ InFahrt Abo +++

VMS
GEMEINSAM MOBIL

VMS-Fahrplanauskunft

Kann jetzt Echtzeit für den Großteil Sachsens ausgeben

Die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des VMS stellt dem Fahrgast noch mehr Echtzeitdaten zur Verfügung.

Ab jetzt kommen die Echtzeitdaten aus

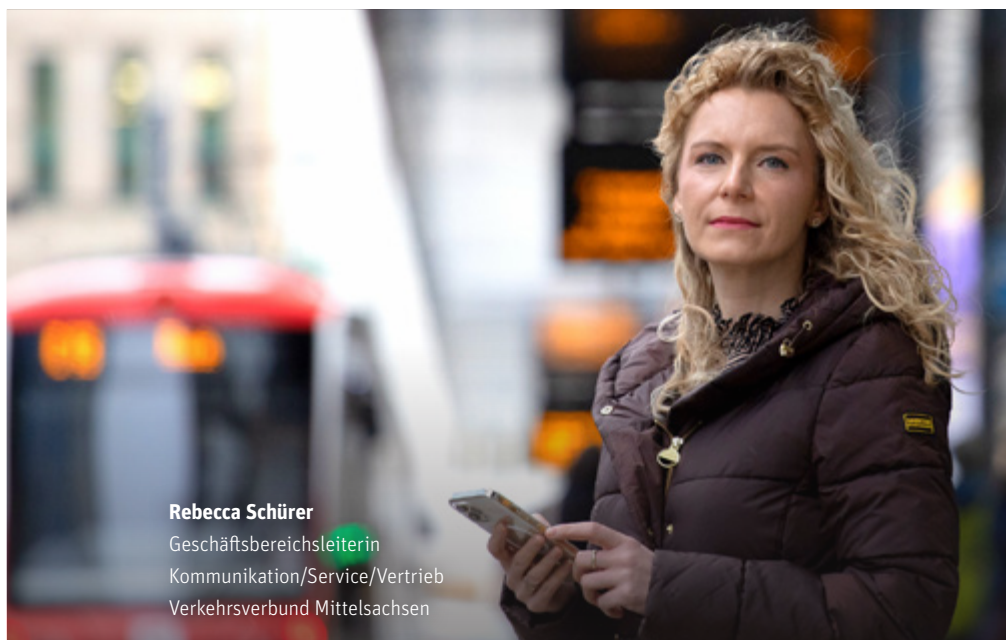
- dem Vogtland (Verkehrsverbund Vogtland, VVV),
- dem Raum Dresden (Verkehrsverbund Oberelbe, VVO)
- Ostsachsen (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien, ZVON) hinzu.

Nach der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG), der City-Bahn Chemnitz (CBC), den Städtischen Verkehrsbetrieben Zwickau (SVZ), dem Regionalverkehr Westsachsen (RVW) und dem Regionalverkehr Erzgebirge (RVE) folgte die REGIOBUS Mittelsachsen (RBM).

Im VMS bedienen damit in Echtzeit nachverfolgbar rund 1 000 Busse unserer Partnerunternehmen rund 370 Linien.

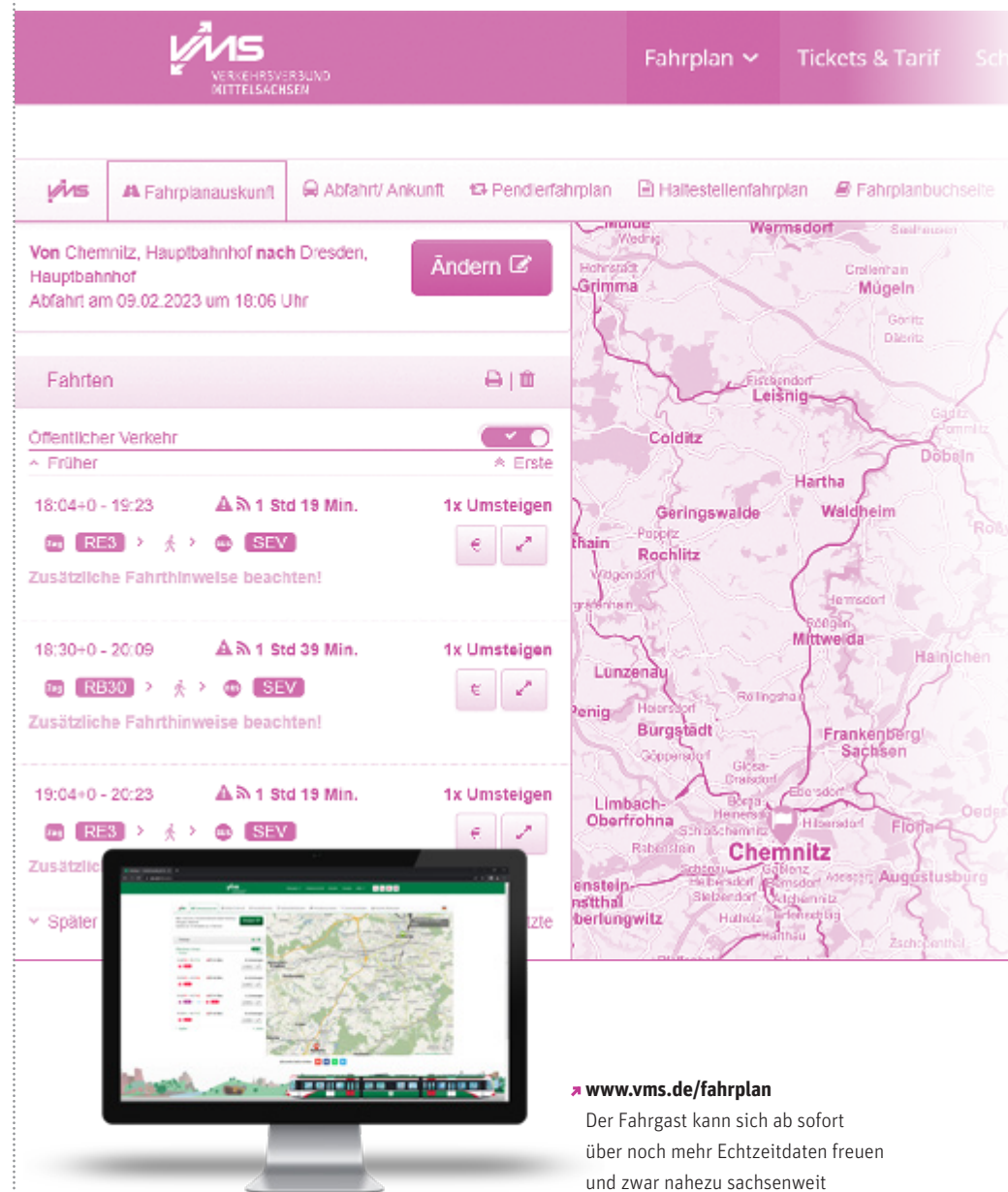
VMS-Geschäftsbereichsleiterin Rebecca Schürer hält die Fäden für die Echtzeit-Erweiterung in der Hand: „Ich bin erfreut, dass es meinem Team und mir in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Oberelbe gelang, unseren Fahrgästen nun eine noch umfassendere und detailliertere Reiseplanung anbieten zu können.“ Derzeit fehlt die Region Leipzig in der Echtzeitauskunft. Rebecca Schürer: „Doch daran arbeiten wir.“

Rückblick: Ab dem Jahr 2018 integrierte der VMS nach und nach alle Verkehrsunternehmen, die unter seinem Dach kooperieren, in die Echtzeitauskunft.



Rebecca Schürer
Geschäftsbereichsleiterin
Kommunikation/Service/Vertrieb
Verkehrsverbund Mittelsachsen

» Für einen modernen Nahverkehr ist eine exakte Angabe der Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen einfach eine Notwendigkeit.«



➤ www.vms.de/fahrplan
Der Fahrgast kann sich ab sofort über noch mehr Echtzeitdaten freuen und zwar nahezu sachsenweit

Technische Grundlage für die Echtzeitauskunft ist das rechnergestützte Betriebsleitsystem Intermodal Transport Control System, ITCS Mittelsachsen des VMS. Mit dem Leitsystem wurde auch die Verkaufstechnik in den Bussen auf den neusten Stand gebracht und damit das bargeldlose Zahlen ermöglicht. Die Kosten für das Gesamtprojekt betragen 12 Millionen Euro.

Einen weiteren Pluspunkt kann die EFA des VMS mit Auskünften für nahezu alle ÖPNV-Verkehrsmittel bundesweit sammeln.

Bislang gab es diese Auskünfte bundesweit nur für den Eisenbahnverkehr. Rebecca Schürer: „Nun kommen auch Busse und andere Verkehrsmittel dazu. Gerade zur Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets ist dies ein toller Service für die Nutzer unserer Fahrplanauskunft.“

Die Einführung des ITCS Mittelsachsen wird durch Steuermittel auf der Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushaltes mitfinanziert.

SCHON GEWUSST?

➤ 2019
Verbindungs-
auskünfte
EFA

11,8
Mio.

Immer mehr Fahrgäste informieren sich über (Echtzeit-)Verbindungen online.

Im Jahr 2019 wurden 11,8 Millionen Verbindungsauskünfte in der EFA des VMS gesucht.

Im Jahr 2022 hatte sich dieser Wert mit 21,3 Millionen fast verdoppelt.

21,3
Mio.

➤ 2022
Verbindungs-
auskünfte
EFA





Nach Aue-Bad Schlema, Limbach-Oberfrohna, Stollberg

Das gibt's Neues vom Chemnitzer Modell

Planen, bauen, fahren: Der VMS und seine Partner entwickeln das Chemnitzer Modell immer weiter: Die Planungen für die neue Bahnstrecke Chemnitz – Limbach-Oberfrohna (Stufe 4) kommen voran, und auch jene für die Neubaustrecke in Stollberg (Stufe 5). Doch zuvor der Blick auf ein reichliches Jahr Fahrbetrieb zwischen Chemnitz und Aue-Bad Schlema (Stufe 2).

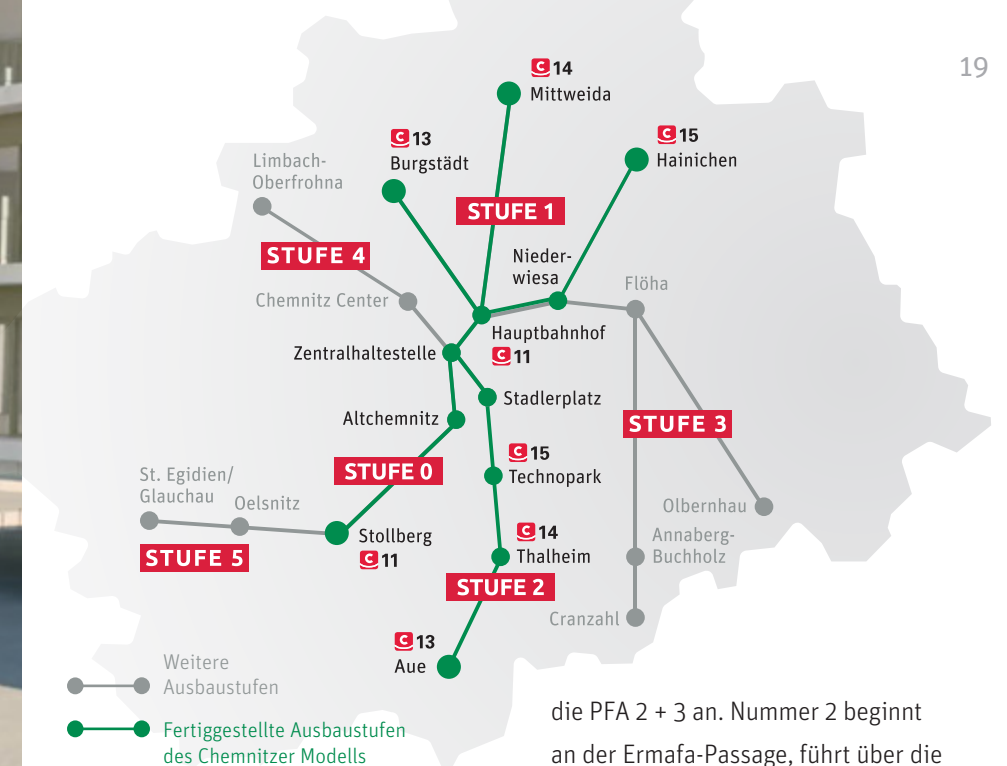
Am 29. Januar 2022 war frühmorgens im Chemnitzer Hauptbahnhof der erste Citylink auf der ausgebauten Strecke nach Aue-Bad Schlema gestartet. Mit Blumen geschmückt – zur Freude der Fahrgäste und Zuschauer – hinein in eine Welt voller Erwartungen: Wie würde die neue Tramtrain-Verbindung ins Erzgebirge funktionieren? Heute wissen wir: sehr gut! Zwischen Chemnitz und Aue-Bad Schlema haben sich die

Fahrgastzahlen erhöht. Täglich sind heute mit den sich überlagernden Linien C 13 und C 14 rund 5 200 Fahrgäste unterwegs.

Geschäftsführer Mathias Korda: „Diese Zahlen bestärken uns in der Auffassung, dass eine Verkehrsentwicklung der Region hin zu nachhaltigen ÖPNV-Angeboten möglich ist. Mit unserem umweltfreundlichen Regionalbahnkonzept befindet sich die Region Chemnitz bundesweit ganz weit vorn bei der innovativen Einführung zukunftsreicher Nahverkehrslösungen.“

» Diese Zahlen bestärken uns in der Auffassung, dass eine Verkehrsentwicklung der Region hin zu nachhaltigen ÖPNV-Angeboten möglich ist ... «

Mathias Korda
Geschäftsführer
Verkehrsverbund
Mittelsachsen

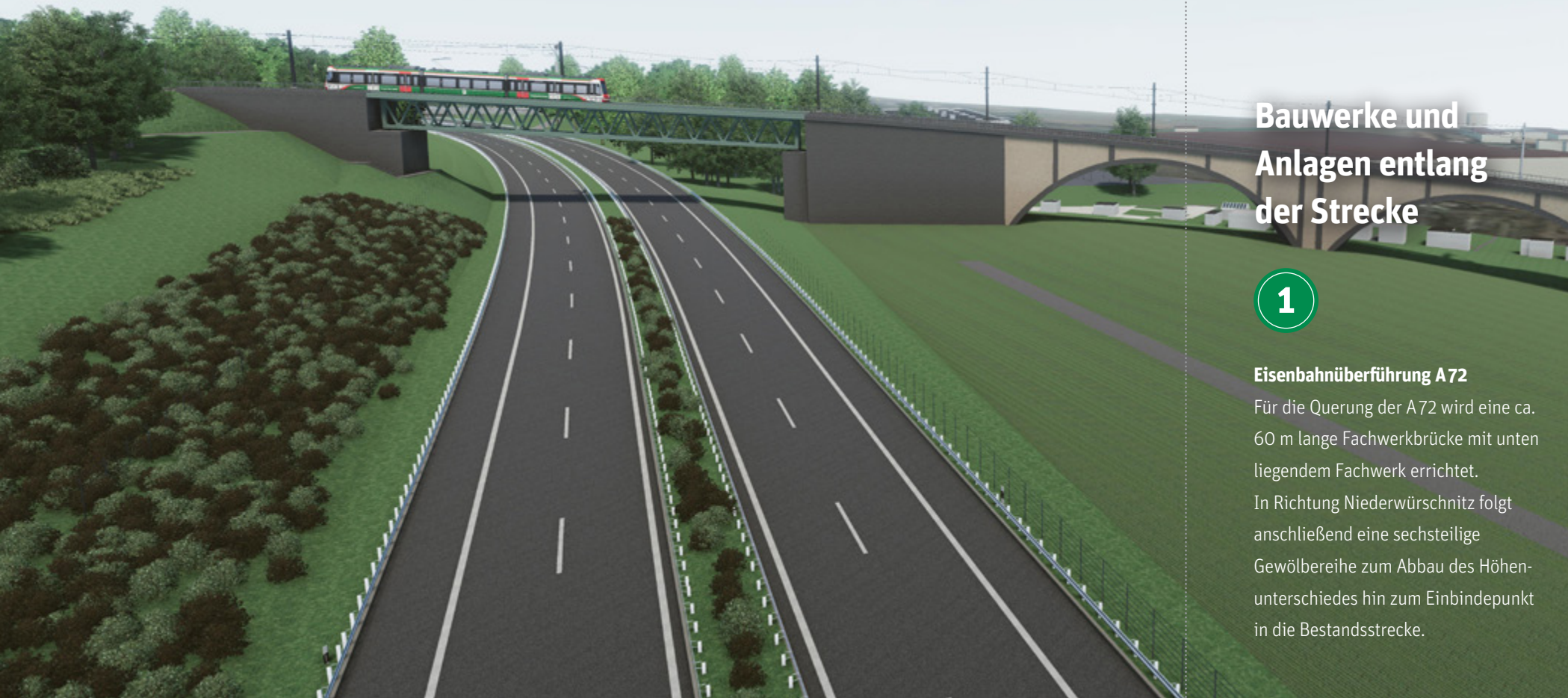


Aktueller Stand Chemnitzer Modell Stufe 4: Chemnitz – Limbach-Oberfrohna

Die Verantwortlichen des VMS gehen davon aus, dass die Unterlagen für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 in diesem Jahr bei der Landesdirektion Sachsen eingereicht werden. Dabei handelt es sich zunächst um den „Generalplan“ für den ersten Teil der Bahnstrecke in der Chemnitzer Innenstadt. Dieser besteht aus dem Chemnitzer Zentrumsring (Brückenstraße – Theaterstraße – Falkeplatz) und der kompletten Hartmannstraße. Diese Strecke soll so ausgebaut werden, dass neben den Autos auch Straßenbahnen fahren können. Die Landesdirektion als Genehmigungsbehörde wird bei Einreichung der Unterlagen alle Facetten begutachten, legt sie aus und prüft mögliche Kritik daran. Währenddessen laufen beim VMS die Vorplanungen für

die PFA 2 + 3 an. Nummer 2 beginnt an der Ermafa-Passage, führt über die Leipziger Straße bis zum Eisstadion. Der sich anschließende PFA 3 führt von dort über die Leipziger Straße weiter bis zur Bornauer Straße. Von da ist die Streckenführung über die Autobahn ins Chemnitz-Center noch offen, aus zwei verschiedenen Trassenvarianten ist eine Vorzugsvariante planerisch zu erarbeiten.

Sobald die Pläne für den PFA 1 in der Chemnitzer City bestätigt sind, kann der Bau frühestens 2026 – nach dem Kulturhauptstadtjahr – starten. Bauende wäre demnach etwa 2029. Überlagernd führt der VMS Planungen bis zum Chemnitz-Center weiter. Ziel ist, Anfang der 2030er Jahre das Chemnitz-Center an den städtischen Bahnverkehr anzuschließen. Der weitere Ausbau der Stufe 4 nach Limbach-Oberfrohna erfolgt ähnlich überlagernd wie bei den vorangegangenen Abschnitten. Das Betriebsprogramm sieht vor, dass stündlich sechs Straßenbahnen der CVAG und zwei vollelektrische Citylinks der City-Bahn Chemnitz die Strecke bis zum Chemnitz-Center bzw. Limbach-Oberfrohna bedienen.



Bauwerke und Anlagen entlang der Strecke

1

Eisenbahnüberführung A72

Für die Querung der A72 wird eine ca. 60 m lange Fachwerkbrücke mit unten liegendem Fachwerk errichtet. In Richtung Niederwürschnitz folgt anschließend eine sechsteilige Gewölbereihe zum Abbau des Höhenunterschiedes hin zum Einbindepunkt in die Bestandsstrecke.



Aktueller Stand Chemnitzer Modell Stufe 5: Stollberg – Oelsnitz/Erzgeb. – St. Egidien

Für den Neubauabschnitt der 3,5 Kilometer langen elektrifizierten Bahnstrecke durch Stollberg werden Unterlagen zur Planfeststellung voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 eingereicht. Auch hier folgen Prüfung und Auslegung durch die Landesdirektion Sachsen. Das Ziel des VMS besteht darin, dass der gewundene Abschnitt zwischen Bahnhof Stollberg und B169/B180/Gewerbegebiet ab 2025 gebaut werden kann.

Neben der Neubaustrecke wird die Bestandsstrecke bis St. Egidien ausgebaut: mit Streckenelektrifizierung, neuer Signaltechnik und einem neuen Haltepunkt.

Die ersten vollelektrischen Citylinks sollen 2027 zwischen Chemnitz – Stollberg – Oelsnitz – St. Egidien und Glauchau rollen.

VMS-Geschäftsführer Mathias Korda: „Für den Abschnitt Chemnitz – Oelsnitz ist für die Hauptverkehrszeiten ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Damit entlasten wir die Region umweltfreundlich vom Autoverkehr.“

Grundlage für den Ausbau beider Stufen ist die Errichtung eines neuen Eisenbahnbetriebshofes in Chemnitz an der Sachsen-Allee. Hier erfolgt die Instandhaltung der auf den Strecken verkehrenden vollelektrischen Citylinks, die ab 2025

ausgeliefert werden. Dieser Typ wird auch nach Mittweida zum Einsatz kommen, sowie – nach Elektrifizierung – nach Burgstädt und Hainichen. Der Eisenbahnbetriebshof wird 2026 einsatzbereit sein.



► **Surftipp auf YouTube:**
Entwurfsplanung "CM 5"
Abschnitt Neubaustrecke:
Niederwürschnitz – Stollberg

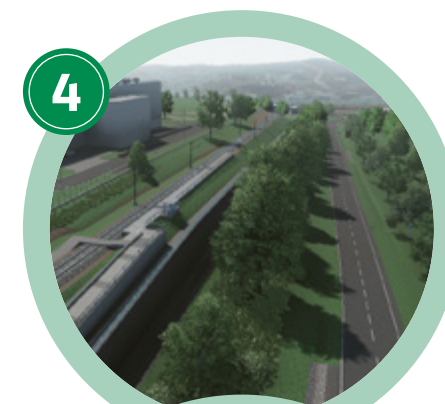


Bf. Stollberg-Bürgerpark

Als planmäßiger Kreuzungspunkt entsteht zwischen der A72 und der Auer Straße der neue Bahnhof Stollberg-Bürgerpark mit zwei Außenbahnsteigen.

Haltepunkt Auer Straße

Errichtung eines neuen Haltepunktes auf der Auer Straße in Höhe des Einkaufszentrums.



Haltepunkt Stollberger Tor

Mit dem neuen Haltepunkt parallel zur B169/B180 erhält der Logistikpark und das Gewerbegebiet Stollberger Tor mit kurzen Wegen einen Zugang zur Bahnstrecke.

Haltepunkt Grüner Winkel

Damit wird in Höhe der Gaststätte "Hasenbude" das Gebiet westlich des Stollberger Bahnhofs erschlossen.

Schon mehr als 4 400 Nutzer

Der VMS in den sozialen Medien

Stories, Likes und Follower – die Social-Media-Welt boomt! Die Angebote von Facebook und Co. sind angesagt wie nie und verzeichnen stets steigende Nutzerzahlen.

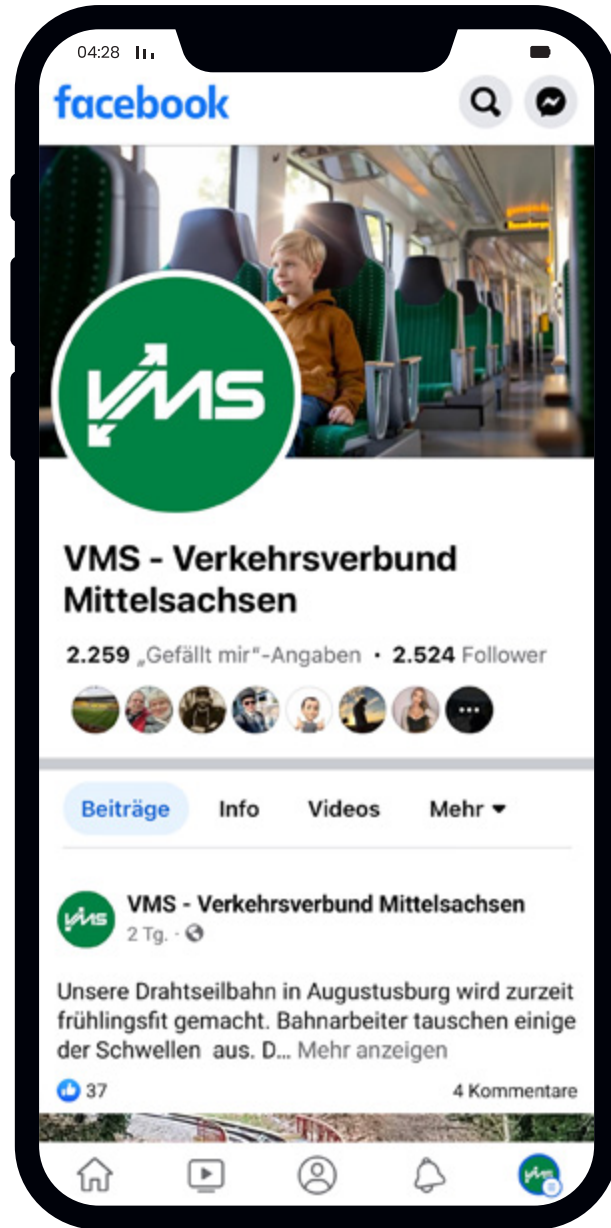
Seit 2019 sind sie nicht mehr wegzudenken: Mit unseren drei Social-Media-Kanälen erreichen wir regelmäßig tausende Nutzer. Hier gibt's Informationen zu aktuellen Kombitickets, zum Deutschlandticket, zu Auswirkungen von Streiks oder auch einfach die Verlosung von Eintrittskarten. Die Beschaffung unserer neuen vollelektrischen Regionalstadtbahnen findet auf Facebook und Instagram genauso statt, wie das Bildungsticket für Freiwilligendienstleistende auf Twitter.

- **Facebook:** rund 2 500 Follower
- **Instagram:** rund 1 900 Follower
- **Twitter:** rund 280 Follower

Das sind mehr als 4 400 Nutzer! Wer aktuelle Informationen aus erster Hand möchte: Vor allem unser Facebook-Kanal wird regelmäßig auch mit Pressemitteilungen bestückt. Gern darf hier gemeckert werden – nur bitte sachlich bleiben. Für Lob sind wir selbstverständlich auch empfänglich! 😊

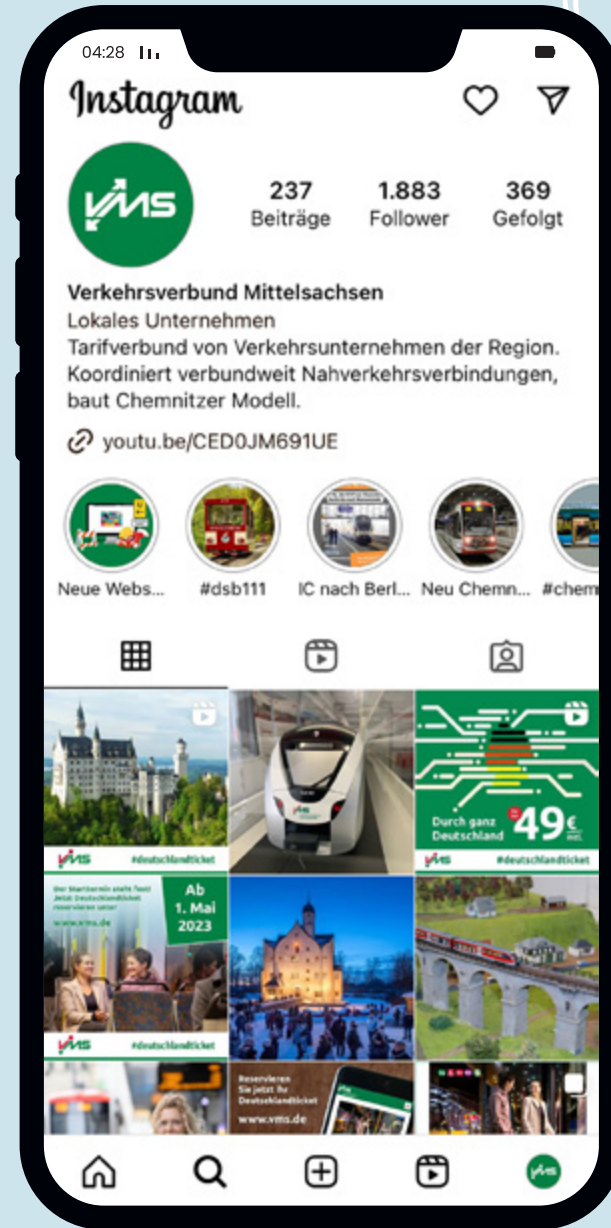


@VMS – Verkehrsverbund Mittelsachsen



@verkehrsverbund_mittelsachsen

@vmsinfahrt



WWW.VMS.DE



TRAUMJOB GESUCHT?

KOMM ZU UNS!



Hier geht's zu unseren
freien Stellenangeboten:
www.vms.de/jobs



GEMEINSAM MOBIL