

In Fahrt



ab Seite 4

Dieser Zug bringt's AKKUrät

+++ umweltfreundlich +++ bequem +++ sauber +++ leise +++

Seite 10

Neu:
"VMS KundenCenter"

Seite 12

FanPoster:
City-Bahn Chemnitz

Seite 22

D-Ticket:
Aktueller Stand

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Verantwortlich für den Inhalt

Geschäftsführer
Mathias Korda

Verantwortlicher Redakteur

Falk Ester
Am Rathaus 2
09111 Chemnitz
Tel.: 0371 40008-120
E-Mail: presse@vms.de

Titelfotos

© Uwe Mann

Druck

Druckerei Dämmig
Frankenberger Str. 61
09131 Chemnitz

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:

1. Dezember 2023

In*Verbund*

3 Editorial

4 Dieser Zug bringt's AKKurat

8 Bündnis für schnellen Ausbau

14 Vorgestellt: Die City-Bahn Chemnitz

20 Chemnitzer Modell: Aktueller Stand

In*Service*

10 Wo Tausenden geholfen wird

18 Erzgebirgsbahn fährt weiter

19 Freiburger Eisenbahn ist weiter auf Achse

22 Deutschlandticket und MOOVME-App

In*Freizeit*

12 FanPoster: Die City-Bahn Chemnitz

16 Der Nahverkehr im Kulturhauptstadt-Jahr

Fotos: Uwe Mann, VMS/Weise, Wolfgang Findeisen





Liebe Fahrgäste,

die beste Chance für Chemnitz, Anschluss an den Fernverkehr der Bahn zu bekommen, führt über Leipzig. Leider ist die Strecke für Intercity & Co. nicht attraktiv. Das wussten die Verantwortlichen bereits vor vielen Jahren. Für den Nahverkehr mit RE 6 und City-Bahn sieht es nicht besser aus.

Dass die Strecke bislang nicht elektrifiziert und weitgehend zweigleisig ausgebaut wurde, ist ärgerlich. Mit den neuen Planungen des Infrastrukturbetreibers DB Netz zeichnet sich aber nun deutlich die Möglichkeit der umfassenden Streckenerneuerung ab (Beitrag Seite 10 und 11). Ab 2029 kann der Südabschnitt bis Geithain nahezu doppelgleisig und elektrifiziert befahrbar sein. Den Nordabschnitt auszubauen, dauert länger. Die Beeinträchtigungen bis zum Bau werden zumindest durch unsere neuen Akkuzüge (Beitrag Seite 4 bis 7) abgemildert.

Ausbau-Signal endlich auf grün? Nach Anlaufschwierigkeiten sieht es ganz danach aus. Rückblick: Zwei kurze Streckenabschnitte, ein Chemnitzer Viadukt und eins in Burgstädt, müssen laut Planungen eingleisig bleiben. Begründung: Ausbau zu teuer, zu zeitintensiv. Gegen diese Einschränkungen hatte sich Widerstand von Politik, Wirtschaft

und Verbänden geregt - den der Lokalpatriot in mir gut verstand.

Der Bahnmensch allerdings sieht es rein fachlich: Die beiden Engpässe verhindern keineswegs einen modernen Zugverkehr zwischen beiden sächsischen Städten. Es ist kein Problem, durch genügend „Stauraum“ vor und nach den Viadukten flüssigen Bahnverkehr auch im Störfall zu gewährleisten. Heißt: Erst genügend Gleise, Signale, Ausweichmöglichkeiten und Weichen machen ein zukunftsorientiertes Betriebsprogramm möglich. Ausschließlich eine Zweigleisigkeit, siehe Chemnitz – Riesa, hilft allein nicht. Darauf hat der VMS die DB Netz nachdrücklich aufmerksam gemacht und konkrete Vorschläge unterbreitet. Sie fanden auch – nicht zuletzt wegen des Widerstands – Eingang in die neuen Bahn-Planungen.

Die breite Kritik der Region hat ihre Wirkung erzielt. Nun heißt es für DB Netz, den Ausbau-Zeitplan einzuhalten.

Ihr Mathias Korda
Geschäftsführer Verkehrsverbund Mittelsachsen

Den Akkupack im Huckepack ...

Er ist leise, bequem, umweltfreundlich und sauber: Chemnitz konnte unlängst einen topmodernen Akkuzug bestaunen, wie er ab 2024 im Liniendienst zwischen Chemnitz und Leipzig zum Einsatz kommen wird.







Dicht umlagert: Präsentation des neuen Akkuzugs im Chemnitzer Hauptbahnhof. Der Lokführer beschleunigt auf dem Testring Velim bis Tempo 160 (Foto unten).

Ein mehrstündiger Halt des Zuges im Chemnitzer Hauptbahnhof erfolgte im Rahmen von Testfahrten für das Zulassungsverfahren. Auf Einladung von Mathias Korda, Geschäftsführer der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS) begrüßte Sven Schulze, Oberbürgermeister von Chemnitz und Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS), Neugierige und hochkarätige Prominenz aus Politik und Bahnbranche.

Darunter Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Ines Fröhlich,

Staatssekretärin im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA), Müslüm Yakisan, Präsident der Region Deutschland, Österreich und Schweiz (DACH) bei Alstom und Jan Kleinwechter, Geschäftsführer Transdev Regio Ost GmbH.

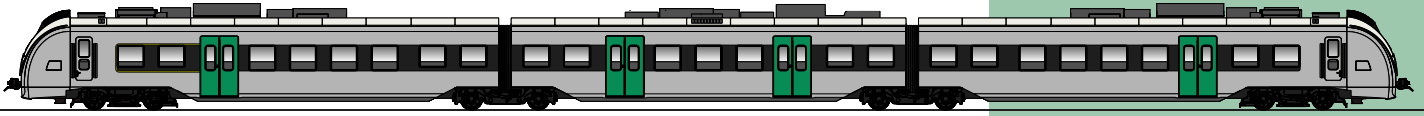
Das ist der Akkuzug Coradia Continental BEMU

BEMU steht für Battery Electric Multiple Unit (deutsch: Akkuzug). Er lädt seine an Bord befindlichen Akkumulatoren während des Halts am Bahnhof über Ladestationen auf und kann so auf nicht elektri-

fizierten Bahnstrecken elektrisch fahren, heißt: preiswert und umweltfreundlich. Diese Technologie wird erstmals im getakteten Schienenpersonennahverkehr in den neuen Bundesländern auf die Schiene kommen. Elf dieser Bahnen kommen ab 2024 als RE 6 zwischen Chem-



Visualisierung: Alstom



nitz und Leipzig zum Einsatz. Die Reichweite beträgt bis zu 120 Kilometer, die Nachladung erfolgt jeweils in Chemnitz und Leipzig. Die Bahnen sind sogenannte Dreiteiler und werden in der Regel in Doppeltraktion mit insgesamt 300 Sitzplätzen verkehren. Sie verfügen über Rollstuhlplätze, Fahrradstellplätze, behindertengerechte WC, Steckdosen und Tische. Sie unterscheiden sich von den bereits auf elektrifizierten Strecken im Einsatz befindlichen Coradia Continental (RE 3 Dresden – Chemnitz – Hof, RB 30 Dresden – Zwickau und RB 45 Chemnitz – Elsterwerda) für den Kunden nur durch die Akkus auf dem Dach. Elf dieser Fahrzeuge beschafft die VMS GmbH, die Vermietung erfolgt an das Verkehrsunternehmen Mitteldeutsche Regiobahn – Transdev. Finanziert werden die Fahrzeuge vom VMS und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Beschaffung und Finanzierung erfolgen in lokaler Eigenverantwortung. Auftragswert: rund 70 Mio. Euro.

diesellokbespannte Reisezugwagen noch aus DDR-Produktion. Gleichzeitig ist die Bahnstrecke die mit Abstand wichtigste überregionale Anbindung von Chemnitz an den Fernverkehr in Leipzig. Ausbau und Elektrifizierung sind in Planung. Allein im Monat Juni 2023 nutzten nach Angaben des Verkehrsunternehmens Transdev 200 000 Fahrgäste die Linie. Für die Nachladung der Akkuzüge in Chemnitz hat der VMS im Chemnitzer Hauptbahnhof das Gleis am Bahnsteig 5 elektrifiziert. Dies erfolgte mit Förderung durch den Freistaat Sachsen.

In Tagesrandlagen sollen die Akkuzüge auch als RB 80 nach Annaberg-Buchholz verkehren. Für die Nachladung dort wurde durch ein Konsortium eine 50Hz-Nachladestation entwickelt und aufgestellt. Das Konsortium: DB Energie, DB Regionetz Infrastruktur, F&S Prozessautomation, Rail Power Systems, Smart Rail Connectivity Campus, TU Dresden und VMS.



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

*Mit den Akkuzügen
wird sich die Beförderungsgüte auf RE 6
spürbar verbessern ... »*

Mathias Korda
Geschäftsführer
Verkehrsverbund
Mittelsachsen



Die neuen Akkuzüge werden vom Hersteller Alstom gebaut. Zur Zeit laufen noch Tests u. a. auf dem Testring im tschechischen Velim.

Das ist die Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig

Die Bahnverbindung Chemnitz – Leipzig ist ausbaubedürftig. Große Teile sind eingleisig, es fehlen Kreuzungsbahnhöfe, die Strecke ist nicht elektrifiziert. Zurzeit verkehren dort





Mehr als 30 Experten diskutierten wie der Ausbau der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig forciert werden kann.

Eisenbahnstrecke Chemnitz – Leipzig: Bündnis für schnellen Ausbau

Lokaler Bahngipfel in Chemnitz: In die festgefahrene öffentliche Diskussion um den Ausbau der Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig ist Bewegung gekommen. Ein regionales Bündnis aus Stadt Chemnitz, Industrie- und Handelskammer (IHK) Chemnitz sowie Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) und Sächsischem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB) Pläne für eine möglichst schnelle Modernisierung diskutiert. Leipzig ist für die gesamte

Ballungsregion Chemnitz der nächste Bahnknoten, um das Fernverkehrsnetz der Bahn zu nutzen.

Auf Einladung der DB sprachen 35 Vertreter der Bahnbranche, aus Politik und von Interessenverbänden über die Ausbaupläne. Vor einem Jahr hatte die Bahn einen ersten Entwurf vorgestellt, der allerdings auf Kritik gestoßen war. Vor allem zwei Brücken (Chemnitz, Burgstädt), die einleisig bleiben sollen, waren für Kritiker Stein des Anstoßes.

Seither gab es intensive Gespräche zwischen den Akteuren. Ergebnis: „Es ist möglich, eine attraktive Verbindung mit 30-Minuten-Takt, Regional- und Fernverkehr zu schaffen, ohne die beiden Brücken zweigleisig auszubauen“, sagt Mathias Korda, Geschäftsführer des VMS. Möglich wird das mit genügend „Stauraum“ für Züge im Vorfeld der Brücken, also Gleisen und Ausweichmöglichkeiten. Der VMS hatte dazu einen umfangreichen Änderungskatalog an die DB gegeben, der mehrheitlich berücksichtigt wurde.

Mathias Korda: „Dass unsere Vorschläge so umfangreich in die Planungen einfließen, ist auch und vor allem der öffentlichen Kritik nach Veröffentlichung der Pläne vor einem Jahr zu verdanken.“ Damit wäre es möglich, den Zeitplan der DB für den Ausbau des Südabschnittes bis Geithain bis Ende 2029 zu halten. Würden beide Brücken zweigleisig ausgebaut, würde der Ausbau wesentlich länger dauern.

Sven Schulze, Oberbürgermeister der Stadt: „Chemnitz und die Bahn, es ist eine lange und manchmal leidvolle Geschichte. Umso wichtiger ist es, jetzt zügig diese bedeutsame Strecke nach Leipzig bis 2029 auszubauen. Wir müssen vom Reden ins Tun kommen. Es ist gut, dass wir jetzt auf Grundlage der vorgestellten Planung die nächsten Schritte gemeinsam gehen.“ Christoph Neuberg, Hauptgeschäftsführer der IHK Chemnitz, verweist auf ökonomische Gründe: „Bei diesem Ausbau muss die Wirtschaft immer mitdenken. Der zügige Ausbau der Strecke ist wichtig – auch für den Güterverkehr. Selbstverständlich ist eine attraktive Zugverbindung ein immer

wichtiger werdender Standortfaktor für unseren traditionsreichen und innovativen Ballungsraum.“ Stephan Berger, Leiter Abteilung Mobilität im SMWA ordnet den Ausbau in die Politik des Ministeriums ein: „Die Ausbaustrecke Leipzig – Chemnitz ist für den Freistaat eines der wichtigsten Schienen-Bauvorhaben. Auch nach abgeschlossener Vorplanung wird der Freistaat weiterhin Planungsmittel bereitstellen. Ziel ist es, gemeinsam die weiteren Schritte schnell umzusetzen. Das heißt für den Nordabschnitt von Leipzig bis Geithain, dass auch hier endlich die Voraussetzungen für die Fortsetzung der durch den Freistaat Sachsen finanzierten Vorplanung geschaffen werden.“

Wie geht es nun weiter? Die DB führt die Planungen fort. Mit dem Ausbau des Südabschnittes (Chemnitz – Geithain) kann demnach ab dem Jahr 2026 begonnen werden – vorausgesetzt der Planfeststellungsbeschluss ist da. Erste Züge können ab Ende 2029 unter Fahrdracht rollen. Wann der Nordabschnitt Leipzig – Geithain gebaut und fertiggestellt wird, ist laut DB noch unklar.

WO WIRD GEBAUT?



- Nordabschnitt
- Südabschnitt
- == zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
- eingleisige Abschnitte, nur Elektrifizierung (gesamt: 2,6 Kilometer) vor Burgstädt: ca. 1,0 km vor Chemnitz: ca. 1,6 km





Samantha Fay Photography

Das "VMS KundenCenter" an der Bretzgasse wurde Ende August feierlich eröffnet.

Beratung im neuen „VMS KundenCenter“:

Wo Tausenden geholfen wird

Größer, besser, schöner: Das kleine Kundenbüro des VMS ist erwachsen geworden und hat sich zum „KundenCenter“ gemausert: Es ist jetzt wenige Meter vom alten Standort entfernt zu finden – neue Adresse: Am Rathaus 2/Bretzgasse, 09111 Chemnitz, Innenhof – links neben der „Kantine“. Teamleiter im „KundenCenter“ ist Freddy Just, VMS-Urgestein und seit mehr als 20 Jahren dabei. „InFahrt“ sprach mit ihm.

InFahrt: Freddy, wie gefällt dir und deinen vier Mitarbeitern das neue Domizil?

Freddy: Das „KundenCenter“ ist hell, freundlich und den modernen

Erfordernissen der Kundenberatung angepasst. Es macht Spaß, hier zu arbeiten. Und vor allem für unsere Kundschaft bedeutet es eine deutlich höhere Beratungsqualität.

InFahrt: Was ist neu?

Freddy: Das „KundenCenter“ hat sich verdreifacht: von 30 Quadratmetern am alten Standort auf jetzt 90 Quadratmeter. Statt nur einem Beratungsschalter gibt es nun zwei: einen für ausführliche Beratung und einen für Ticketkauf und kurze Anfragen. Ein Platz wurde dabei barrierefrei für unsere Kunden mit Rollstuhl oder Rollator ausgebaut. Dazu kommt eine Selbstbedienungs-Infosäule mit großem Touchscreen und wenn das

Beratungsgespräch für die Eltern doch mal länger dauert eine Spielecke für Kinder.

InFahrt: Welches ist der größte Unterschied zum alten Büro?

Freddy: Der Service des VMS wird noch leistungsfähiger. Im Vorgängerbüro bedienten wir seit der Eröffnung im April 2011 exakt 164 030 Kunden. Hinzu kommen seit Bestehen des VMS-Service 395 796 Anrufe, 22 048 bearbeitete Anschreiben und 50 269 beantwortete E-Mails. Im neuen „KundenCenter“ haben wir die Voraussetzungen für eine noch größere Beratungskapazität geschaffen. Wir laden alle Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel ein, diese auch zu nutzen.

InFahrt: Welche Themen brennen eurer Kundschaft auf den Nägeln?

Freddy: Eigentlich alles, was mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu tun hat. Kunden, die auf Probleme stoßen, erwarten unsere Unterstützung. Vor allem gehts um Fahrplan- und Tarifauskünfte. Wir haben uns im Lauf der Jahre zu wandelnden Auskunftsterminals entwickelt (lacht). Im Beratungstrend liegen zurzeit Anfragen rund ums Deutschlandticket sowie zu den zahlreichen Fahrplanänderungen aufgrund der extrem hohen Dichte an Baustellen in Chemnitz und im Umland. Ab 2011 war es die „SchülerVerbundKarte“, zu der es tausende Anfragen gab, dann das „JungeLeuteTicket“, ab 2019 das „AzubiTicket“ Sachsen, dann hagelte es Anfragen zum „BildungsTicket“. 2020/2021 wurde alles getoppt vom

Thema Corona und Corona-Regeln in Bussen und auf der Schiene. Darüber hinaus begleiten uns viele Auskünfte zu den Themen: mein Bus/Zug ist nicht gekommen, nicht pünktlich bzw. der Bus ist an der Haltestelle vorbeigefahren, ohne anzuhalten. Nicht zu vergessen sind unsere Vermittlungen an Verkehrsunternehmen, wenn der Fahrgast sein Ticket verloren oder etwas im Fahrzeug vergessen hat.

InFahrt: Ihr habt damit schon tausenden Fahrgästen geholfen. Gab es auch kuriose Anfragen?

Freddy: Klar, hier wollten schon Besucher Ihre Telefonkarte aufladen, dann kamen einige, um ihre Kleidung ändern zu lassen, denn zuvor war im jetzigen „KundenCenter“ eine Textilreinigung/Änderungsschneiderei untergebracht. Wir können viel, aber da mussten wir

passen. Eine Vignette fürs Ausland kaufen, wollte auch mal ein Kunde, ein anderer einen Linienflug nach Istanbul buchen. Zuweilen haben wir junge Leute im „KundenCenter“, die uns Schnäpse und andere Kleinigkeiten im Rahmen von Junggesellinnen- und Junggesellenabschieden verkaufen wollten. Wir müssen da immer dankend ablehnen, wünschen aber alles Gute.



VMS-Service:

**Tel.: 0371 40008-88, Mail: info@vms.de,
Anschrift: Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz**







TECHNISCHE DATEN REGIOSHUTTLE (CBC)



Länge
25,50 m



Breite
2,90 m



Höhe
3,94 m



Einstiegshöhe
0,60 m



Gewicht
41 t



Spurweite
1,435 m



Sitz-/ Stehplätze
71*/80



Antrieb
2x 6-Zyl.



Höchstgeschwindigkeit
120 km/h



Leistung
2x 257 kW

*davon 5 Klappsitze



Fahrzeuge der CityBahn während der Wartung im CVAG Betriebshof Adelsberg.

Wer Chemnitzer Modell hört, kommt an der CBC nicht vorbei

Denn seit dem Start der ersten Verbindung zwischen Chemnitz und Stollberg, am 14. Dezember 2002, bedient das Unternehmen ausnahmslos alle Strecken des in der Region einmaligen Infrastrukturprojekts.

Heute haben sich zur Pilotstrecke weitere Linien hinzugesellt: C13 (Burgstädt – Chemnitz – Aue), C14 (Mittweida – Chemnitz – Thalheim) und C15 (Hainichen – Chemnitz). Während

auf der Linie C11 rote Variobahnen (6NGT-LDZ) auf Achse sind, werden die anderen sogenannten „C-Linien“ von Citylink-Zweisystemfahrzeugen (Straßenbahnstrom/Diesel) bedient. Auf den Regionalbahnstrecken Stollberg – St. Egidien – Glauchau (RB 92) und Glauchau – Gößnitz (RB 37) kommen außerhalb des Chemnitzer Modells Regio-Shuttles (RS 1) zum Einsatz. Aktuell befahren die City-Bahnen täglich ein Streckennetz von 150 Kilometern

Länge, verteilt auf sechs Bahnstrecken. Täglich werden mit zwölf Citylinks, sechs Variobahnen und ebenso vielen Regioshuttles die Städte der Region mit dem Chemnitzer Zentrum verbunden.

Das stetig anwachsende Betriebsprogramm ließ die Belegschaft von einer Hand voll Mitarbeiter Anfang der 2000er Jahre auf ein aktuell 185 Personen starkes Team wachsen. Doch der Bedarf ist noch nicht gänzlich



City-Bahn Chemnitz GmbH

139 Mitarbeiter
davon 43 Azubis

24 Fahrzeuge
davon 12 Zweisystemfahrzeuge (Citylink)

150 km Liniennetz
auf 6 Linien

3,6 Mio. Fahrgäste/Jahr

1,76 Mio. Kilometer/Jahr

city-bahn.de

gedeckt und so lockt die City-Bahn stets mit attraktiven Jobangeboten. Seit der Gründung im Jahr 1997 durch die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) und Autobus Sachsen umrundeten die Fahrerinnen und Fahrer der City-Bahn die Erde ganze 700 Mal (das sind 28 Millionen zurückgelegte Kilometer), täglich steigen rund 18 000 Fahrgäste in den Bahnen ein und aus.

Mit der Unternehmensgründung der City-Bahn verfolgten ihre Macher das Ziel, die Idee des Chemnitzer Modells Wirklichkeit werden zu lassen, indem es zuverlässig mit einem eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben wird. Im Verlauf dieses ehrgeizigen Vorhabens sind weitere wichtige Partner wie die Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS), die Erzgebirgsbahn (EGB) und der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hinzugekommen.

Während die RISS und die Erzgebirgsbahn die Bahnstrecken des Chemnitzer Modells instandhalten und betreuen, kümmert sich der VMS um die Erweiterung hinsichtlich Streckenausbau und Fahrzeugbeschaffung sowie von Wartungskapazitäten. Die Wartung der City-Bahnen erfolgt durch die CVAG.

Zuletzt wurde im Januar 2022 der Ausbau der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Aue fertiggestellt und in das Chemnitzer Modell integriert. Schon jetzt sind allein auf dieser Strecke täglich mehr als 6 000 Fahrgäste mit der City-Bahn unterwegs. In konkreter Planung sind eine durchgehende Verbindung von Chemnitz über Stollberg nach St. Egidien und weiter nach Glauchau (Chemnitzer Modell CM5 – heute C11 plus RB 92) sowie eine Neubaustrecke nach Limbach-Oberfrohna (CM4). Mit neuen eCitylinks, die der VMS beschafft und die mit Straßenbahn- oder Eisenbahnstrom fahren können, wird die City-Bahn künftig auch diese beiden Strecken bedienen.

Die City-Bahn Chemnitz ist ein junges und dynamisches Eisenbahnverkehrsunternehmen ... «

Geschäftsführer Friedbert Straube:

„Die City-Bahn Chemnitz ist ein junges und dynamisches Eisenbahnverkehrsunternehmen, das bereits viel erreicht hat und das noch viel vor hat. Ich freue mich darauf, gemeinsam mit meinem engagierten Team diese Herausforderungen meistern zu dürfen.“

CHEMNITZER MODELL

Das Chemnitzer Modell ist eine schnelle und bequeme Straßenbahn-/Zugverbindung zwischen der Chemnitzer Innenstadt und umliegenden Städten. Möglich wird dies durch gleiche Spurweiten von Straßenbahn- und Eisenbahnnetz.

chemnitzer-modell.de



Friedbert Straube
Geschäftsführer
City-Bahn Chemnitz
Foto: VMS/Brumm

Informationen zu Aktivitäten des Unternehmens rund um die Kulturhauptstadt 2025 finden Sie auch auf den folgenden beiden Seiten.



Ein Coradia Continental des VMS im Leipziger Hauptbahnhof während des "Tages der Schiene".

Akkuzüge, Chemnitzer Modell und zusätzliches Geld

Der Nahverkehr im Kulturhauptstadt-Jahr



➔ chemnitz2025.de

Hier erfährst Du was gerade in der Kulturhauptstadt Europas 2025 wichtig ist

Im Jahr 2025 wird Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas. Die VMS GmbH und die City-Bahn Chemnitz, beides Tochterunternehmen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS), strecken jetzt bereits ihre Fühler aus, um mit attraktiven Nahverkehrsangeboten Besucher und Bewohner gleichermaßen in der Region zu befördern.

Die VMS GmbH befindet sich seit 2022 bezüglich des Kulturhauptstadtjahres in engem Austausch mit den Partnern. Als Verkehrsverbund begreift der VMS das

Jahr 2025 als Chance, den regionalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Straße und Schiene als attraktive und ökologische Mobilitätsart zu präsentieren.

VMS-Geschäftsführer Mathias Korda: „Zu Gute kommen dem VMS als Teil der kommunalen ÖPNV-Struktur dabei die kurzen Wege zu anderen Entscheidungsträgern der Region.“ Kernaufgabe des VMS besteht in der zusätzlichen Schaffung von Bus- und Bahnverbindungen. Wichtige Partner dabei sind die im Verbund kooperierenden Verkehrsunternehmen

Transdev – mit Mitteldeutscher RegioBahn (MRB) und Regionalverkehr Westsachsen (RVW), Regiobus Mittelsachsen (RBM), Regionalverkehr Erzgebirge (RVE), City-Bahn Chemnitz (CBC) und die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG).

Bedeutendster Kooperationspartner bei der Finanzierung der Aufgabe des VMS, der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für die Region, ist der Freistaat Sachsen. Da ein Kulturhauptstadt-Upgrade des öffentlichen Nahverkehrs mit erheblichen Zusatz-

kosten verbunden ist, hat der VMS in enger Zusammenarbeit mit Sven Schulze, Chemnitzer Oberbürgermeister und Verbandsvorsitzender des Zweckverbands Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS), bereits vergangenes Jahr begonnen, Gespräche mit dem Freistaat zu führen. Diese waren in jeder Beziehung konstruktiv und zielführend.

Als deren Ergebnis konnte im aktuellen Doppelhaushalt unter „Zuschüsse an den Zweckverband VMS für zusätzliche Verkehrsleistungen im ÖPNV/SPNV im Großraum Chemnitz im Rahmen der Kulturhauptstadt 2025“ die Summe von 2 670 000 Euro eingestellt werden.

Mathias Korda: „In bewährter Zusammenarbeit mit den Partnern wird der VMS diese Summe für Taktverdichtung und Mehrfachtraktionen im ÖPNV/SPNV einsetzen. Abstimmungen hierzu erfolgen in den kommenden Monaten.“

Im Kulturhauptstadtjahr und darüber hinaus kommen Akkuzüge Coradia Continental zwischen Chemnitz und Leipzig zum Einsatz. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) und erstmals im getakteten Schienenverkehr in den neuen Bundesländern. Der Einsatz stellt eine grundlegende Verbesserung der Beförderungsqualität zwischen beiden Städten dar. Leipzig ist der für Chemnitz wichtigste und nächst gelegene Bahnknoten, um Anschluss an den Bahnfernverkehr zu bekommen.

In bewährter Zusammenarbeit mit den Partnern wird der VMS diese Summe für Taktverdichtung und Mehrfachtraktionen im ÖPNV/SPNV einsetzen.»

Mathias Korda
Geschäftsführer
Verkehrsverbund
Mittelsachsen



Der VMS ist sich sicher, dass Besucher und Anwohner mit zukunftsweisenden Nahverkehrsangeboten – den Akkuzügen und dem die Region vernetzenden Chemnitzer Modell – von der Attraktivität des ÖPNV/SPNV in der Region überzeugt werden können.

Grünes Licht für die Unterstützung der Kulturhauptstadt gibt es auch bei der City-Bahn Chemnitz. Sie bedient alle Linien des Chemnitzer Modells. Bereits seit zwei Jahren befährt ein Citylink in Kulturhauptstadtfarben das Netz. Vorreiter im öffentlichen Nahverkehr ist die City-Bahn auch mit Partyzügen. Mit der jüngsten Festivalbahn ging es im Juni 2023 auf der Linie C 14 von Chemnitz zum Campusfestival in Mittweida. DJ und Partyvolk an Bord inklusive. Schon im Oktober 2021 hatte die City-Bahn einen

„Party-Train“ als eines der ersten Kulturhauptstadtprojekte in die Spur geschickt. Ziel war ein Livekonzert am Frankfurter Bahnhof.



Johanna Wicht



VMS/Braun

CAMPUSFESTIVAL 2024

Das Campusfestival Mittweida ist ein von Studierenden organisiertes Musik-Event welches am 5. und 6. Juni 2024 auf dem Technikumplatz in Mittweida stattfindet.



Tickets sind seit dem 6. Dezember 2023 im Ticketshop erhältlich.

Weitere Infos unter:

➤ campusfestival-mittweida.de



Uwe Meinhold



Daniel Leisner

Die Erzgebirgsbahn bedient drei Linien im VMS: die RB 80 (Foto), die RB 81 und die RB 95.

Zuschlag vom VMS: Erzgebirgsbahn fährt weiter

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hat den Eisenbahnverkehr im Erzgebirgsnetz vergeben. Den Zuschlag erhielt die Erzgebirgsbahn der DB Regionetz Verkehrs GmbH.

Die EGB bedient das Erzgebirgsnetz auf den Strecken Chemnitz – Cranzahl (RB 80), Chemnitz – Olbernhau (RB 81) und Zwickau – Johanneergeorgenstadt (RB 95) bereits seit 2003. Der neue Verkehrsvertrag läuft von Juni 2024 bis Dezember 2032.

Das attraktive Angebot, welches der Zuschlagserteilung zugrunde liegt, erfolgte überraschend im Sommer 2023. Zuvor hatte DB Regio die roten Desiro VT 642 der Erzgebirgsbahn aus der Region abziehen wollen.

Dass es nun doch zu einer weiteren Zusammenarbeit mit der EGB kommt, begrüßt VMS-Geschäftsführer Mathias Korda: „Alle Beteiligten trugen in einer teils

schwierigen Ausgangslage in konstruktiven Verhandlungen entscheidend zum Erfolg bei. Wir können mit der weiteren Bindung der EGB auf ein sehr gutes Ergebnis blicken, das unserer Region und unseren Fahrgästen zu Gute kommt. Ich möchte auch nochmals der City-Bahn Chemnitz danken, die gut vorbereitet an Stelle der EGB 2024 kurzfristig im Erzgebirgsnetz eingesprungen wäre.“

Ralf Bucka, Sprecher der Erzgebirgsbahn:
„Wir freuen uns wirklich außerordentlich,

die Zusammenarbeit mit dem VMS fortzusetzen und das Erzgebirgsnetz weiter bedienen zu können. Dies ist auch ein Ergebnis von mehr als 20 Jahren stabilen Fahrbetriebs durch die EGB.“

Die Desiros werden demnächst aufgepeppt: Sitze und Fußboden lässt die EGB überarbeiten und die Toiletten werden saniert.

DB *Erzgebirgsbahn*
➤ [erbahn.de](https://www.erbahn.de)



VMS/Brumm



Ein Regio-Shuttle der Freiberger Eisenbahn in malerischer Winterlandschaft.

Freiberger Eisenbahn ist weiter auf Achse

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hat den Eisenbahnverkehr zwischen Freiberg und Holzgau vergeben. Den Zuschlag erhielt die Freiberger Eisenbahn (FEG).

VMS-Geschäftsführer Mathias Korda: „Mit der FEG hat ein bewährter und erfahrener Partner den Zuschlag für die Strecke bekommen. Gemeinsam werden wir uns den Herausforderungen der kommenden Jahre stellen.“ FEG-Geschäftsführerin Sandy Eyring: „Das Team der FEG freut sich sehr,

auch nach 23 erfolgreichen Jahren den Zugverkehr auf der Strecke Freiberg – Holzgau weiterhin anbieten zu können. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.“

Zu den Aufgaben der nächsten Jahre gehört auch die bequeme und zuverlässige Beförderung von Touristen, da sich die gesamte Region Mittelsachsen eine weitere touristische Profilierung auf die Fahnen geschrieben hat.

Die Bahnstrecke Freiberg – Holzgau führt auf einer Länge von 31 Kilometern durch

Freiberger Eisenbahn

Wir sind  transdev

freiberger-eisenbahn.de

das landschaftlich reizvolle Tal der Freiberger Mulde. Die eingesetzten Fahrzeuge Regio-Shuttle RS 1 benötigen für die Strecke mit zwölf Haltepunkten 41 Minuten.

Das Team der FEG freut sich sehr, auch nach 23 erfolgreichen Jahren den Zugverkehr auf der Strecke Freiberg – Holzgau weiterhin anbieten zu können.»



Sandy Eyring
Geschäftsführerin
Freiberger Eisenbahn

Foto: FEG





Visualisierung: Stadler Rail



So geht's weiter

mit dem Chemnitzer Modell

Lobende Worte findet Ines Fröhlich, Staatssekretärin im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr anlässlich des „Tages der Schiene“ in Leipzig: „... das Chemnitzer Modell (kann) als wahre Erfolgsgeschichten verbucht werden!“

Die Zahlen sprechen für sich: Das Chemnitzer Modell ist eine bequeme Regionalbahnverbindung zwischen der Chemnitzer Innenstadt und den umliegenden Städten und Gemeinden. Knapp 18 000 Fahrgäste nutzen werktäglich die Linien C11 (Chemnitz – Stollberg), C13 (Burgstädt – Chem-

nitz – Aue), C14 (Mittweida – Chemnitz – Thalheim) und C15 (Chemnitz – Hainichen). Das Chemnitzer Modell wird seit 2002 kontinuierlich vom VMS ausgebaut und von der City-Bahn Chemnitz befahren. Heute ist das Streckennetz auf rund 150 Kilometer angewachsen. Damit ist noch längst nicht die Endausbaustufe erreicht. Der VMS treibt im Sinne einer vor allem bequemen, aber auch umweltfreundlichen Nahverkehrsausweitung die Entwicklung des Modells mit seinen Partnern voran.

Das sind unsere Pläne

Stufe 4: Chemnitz – Limbach-Oberfrohna

Die Gesamtstrecke soll Anfang bis Mitte der 2030er Jahre realisiert werden. Die Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA) werden bis Jahresende bei der Landesdirektion Sachsen offiziell eingereicht. Im Zuge des Verfahrens werden die Unterlagen öffentlich ausgelegt – jeder kann sie einsehen. Gibt es grünes Licht von der Landesdirektion, kann die Umsetzung des PFA 1 beginnen.

Baubeginn könnte demnach Anfang 2026 sein. Der PFA 1 umfasst die Komplettierung und Modernisierung von Gleisanlagen rund um die Chemnitzer KernInnenstadt: Falkeplatz – Bahnhofstraße – Brückenstraße – Theaterstraße zurück bis Falkeplatz. Dazu kommt eine Neubaustrecke von der Theaterstraße zur ERMAFA-Passage über die Hartmannstraße. Fertig könnte dieser Abschnitt 2029 sein. Heißt: Die ersten Straßenbahnen der CVAG sollen ab 2029 zwischen City und ERMAFA-Passage pendeln.

Überlagernd setzen Planungen und Bau der anschließenden Planfeststellungsabschnitte Richtung Chemnitz-Center ein. So werden zurzeit die Planungsleistungen für PFA 2 (ERMAFA-Passage bis Eistadion) und 3 (Eistadion bis Chemnitz-Center) ausgeschrieben. Wann dort mit dem Bau begonnen wird, hängt davon ab, wann die Planfeststellungsunterlagen eingereicht und von der Landesdirektion genehmigt werden. Dies kann zurzeit noch nicht konkretisiert werden.



VMS/Brumm



Bequem auf dem Handy: das Deutschlandticket. Bald ist es auch auf Chipkarte erhältlich.

Deutschlandticket: Bald auch über Chipkarte erhältlich

Das Deutschlandticket (49 Euro/Monat) wird im VMS gut angenommen. Zum Stichtag 30. September 2023 nutzten rund 19 000 Fahrgäste* das Deutschlandticket über die App MOOVME. Dies ist seit Einführung im Mai 2023 ein Zuwachs um rund 50 Prozent.

Da das Deutschlandticket bundesweit gilt und auch bundesweit über eine Vielzahl von Vertriebskanälen bezogen werden kann, werden verbundweit mehr als die oben erwähnten 19 000 Tickets im Umlauf sein – wie viele, darüber gibt es keine gesicherten Erkenntnisse.

Die Verbandsversammlung des ZVMS hat

nun beschlossen, unseren Fahrgästen neben der Möglichkeit, das Deutschlandticket über die App MOOVME zu beziehen, auch die Nutzung per Chipkarte anzubieten. Diese Chipkarte soll bald verfügbar sein. Dass dies nicht von heute auf morgen möglich ist, liegt in erster Linie an unterschiedlicher Soft- und Hardware der mit dem VMS kooperierenden Verkehrsunternehmen. Diese muss erst „vereinheitlicht“ werden, bevor die Chipkarte eingeführt werden kann.

Mit dieser VMS-Chipkarte wird nicht nur die Ausgabe des Deutschlandtickets ermöglicht. Auch andere Abos können

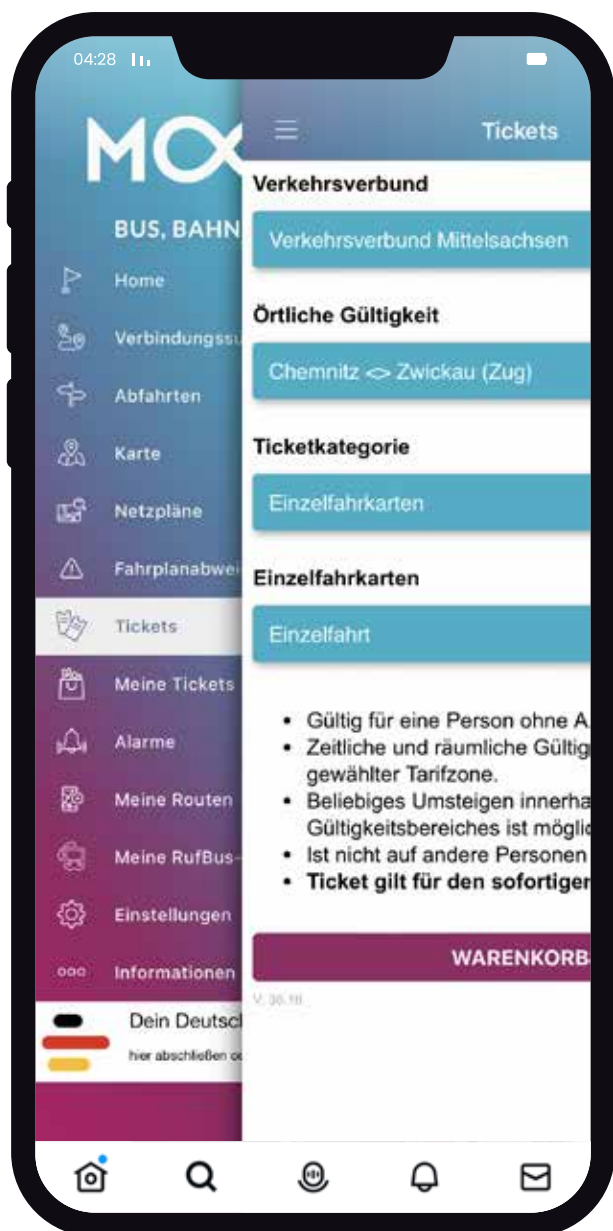
dann per Chipkarte ausgegeben werden. Zum Beispiel „Bildungsticket“, „Seniorenticket“ und andere. Für alle Fahrgäste, die lieber mit Papierfahrchein unterwegs sind: Es wird ihn parallel zu weiteren Produkten geben. Auch bei der Abo-Beantragung werden die Mitarbeiter in den Servicebüros von VMS und Verkehrsunternehmen hilfreich zur Seite stehen. Senioren müssen diesbezüglich keine Sorge haben.

* Deutschlandticket: 15 038, Deutschland-Jobticket: 1 834, Semesterticket TU Chemnitz – Upgrade Deutschlandticket: 1 909, Semesterticket WH Zwickau – Upgrade Deutschlandticket: 308.



MOOVME-App mit neuen Funktionen:

Ticketkauf im Expressverfahren



moovme.de

Die App gibt es bei Google Play (Android) und im App Store (iOS) kostenlos als Download.



Die App „MOOVME“ erweitert das Schnellwahlmenü nun mit dem Ticketkauf von VMS-Fahrscheinen.

„MOOVME“ ergänzt die Ticket-Schnellauswahl mit Produkten des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS). Bisher konnten unter dem Menüpunkt „Tickets“ nur Fahrkarten aus anderen Nahverkehrsgebieten erworben werden. Mit der Erweiterung können Nutzer jetzt Tickets für den VMS auswählen und kaufen. Damit ist es möglich, unter dem Menüpunkt „Tickets“ als erstes den gewünschten Verkehrsverbund auszusuchen. Anschließend können die örtliche Gültigkeit und die Ticketkategorie festgelegt werden. Im VMS können somit einzelne Tarifzonen sowie Hauptverbindungen des Eisenbahn- und Busverkehrs ausgewählt werden. Insgesamt stehen 50 voreingestellte Verbindungen zur Verfügung. Die Ticketkategorie umfasst Einzelfahrkarten und Tagesfahrkarten. Selbstverständlich ist auch weiterhin ein Ticketkauf über die Verbindungsauskunft möglich. Die Erweiterung um die Ticket-Schnellauswahl für den VMS bedeutet eine Erleichterung für die Nutzer von „MOOVME“. Sie können einfacher und bequemer ihre Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr erwerben und sparen sich den Weg zum Fahrkartenautomaten oder in die Verkaufsstellen.



VMS/Weise



Robert Lohse



Robert Lohse

PLANEN, ENTWICKELN, LOSLEGEN!

Gemeinsam bringen wir die Region voran und verbinden Menschen.



Alle Infos zu
freien Stellen unter
WWW.VMS.DE/JOBS



WILLKOMMEN IM TEAM!