



**2002 – 2016 | DAS CHEMNITZER MODELL**





**Lasch GmbH Zwickau**  
**Gleis-, Hoch- und Tiefbau**



## Qualität und Zuverlässigkeit aus Tradition seit 1921

Präzise, zuverlässig und schnell.

Gleisbau ist echte Vertrauenssache und stellt höchste Anforderungen an Menschen und Maschinen. Anforderungen, denen wir uns seit 1921 stellen und mit denen wir weiter in eine erfolgreiche Zukunft wachsen wollen.

Absolute Genauigkeit, hochwertige Qualität und unbedingte Zuverlässigkeit symbolisieren unsere Arbeitsweise. Dabei werden unsere Mitarbeiter von modernster Technik unterstützt.

- Gleisbau
- Tiefbau
- Bahnsteigbau
- Weichenservice
- Inspektion von Anschlussbahnen
- Herstellung von Tankanlagen:  
Entladestationen für wasser-  
gefährdende Stoffe im  
Gleisbereich
- Betriebstankstellen

**Lasch GmbH Zwickau** | Gleis-, Hoch- und Tiefbau | Reichenbacher Straße 146 a | 08056 Zwickau

Telefon 0375 27480-0 | Fax 0375 27480-27 | E-Mail [Lasch@diegleisbauer.de](mailto:Lasch@diegleisbauer.de)

[www.diegleisbauer.de](http://www.diegleisbauer.de)

# INHALTSVERZEICHNIS

## CHEMNITZER MODELL STUFE 1

Vorgeschichte /Entstehung Chemnitzer Modell	4
Pilotstrecke Chemnitz – Stollberg	6
Grundlagen	8
Finanzierung, Pachtverträge, Grundstückskäufe, rechtliche Rahmenbedingungen	
Ideenwettbewerb Umbau Querbahnsteiggebäude	10
Vorlaufprojekte zur Stufe 1	12
Projektstruktur Einfahrt Hauptbahnhof	14
Teilprojekt Verkehrsinfrastruktur	16
Teilprojekt Umbau Querbahnsteiggebäude	22
Strecken Stufe 1	28
Zweissystemfahrzeug „Citylink Chemnitz“	30
Ausblick	34
Stufen 2 bis 5	
Impressum	38



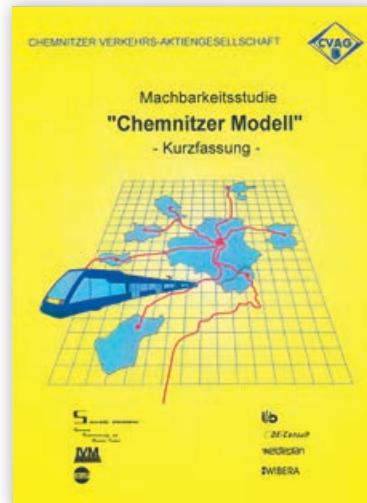


# VORGESCHICHTE

## ENTSTEHUNG CHEMNITZER MODELL

Die Idee des Chemnitzer Modells beruht auf der Verknüpfung des städtischen Straßenbahnnetzes mit regionalen Eisenbahnstrecken.

Nachdem bereits 1992 erste Überlegungen zu einer entsprechenden Verknüpfung in Anlehnung an das bereits bestehende „Karlsruher Modell“ angestellt wurden, entstand 1994 im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) eine Machbarkeitsstudie. Die Studie empfahl zwei zentrale Verkehrsachsen in Form einer Nord-Süd-Verbindung (Limbach-Oberfrohna/Burgstädt – Chemnitz – Stollberg) und einer Ost-West-Verbindung (Flöha – Chemnitz – Hohenstein-Ernstthal – Zwickau).



Titel Machbarkeitsstudie



Vorlaufbetrieb mit  
Dieseltriebwagen  
1998 – 2001



Variobahn der CBC im Chemnitzer Stadtzentrum



Nach Gründung der City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC) und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) im Jahr 1997 übernahm die CBC am 29. Mai 1998 den Vorlaufbetrieb auf der Strecke Chemnitz – Stollberg. Am 16. Juni 2001 trat der Pachtvertrag zur Übernahme der Eisenbahninfrastruktur und Stationen von der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf der Strecke Chemnitz – Stollberg in Kraft. Nach grundhafter Sanierung in knapp einjähriger Bauzeit wurde diese Strecke am 15. Dezember 2002 als Pilotstrecke des Chemnitzer Modells in Betrieb genommen.

Die Realisierung des Projektes Chemnitzer Modell wird vom ZVMS in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Chemnitz, der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) sowie der DB AG vorangetrieben.



**NACH NUR EINJÄHRIGER BAUZEIT WURDE AM 15. DEZEMBER 2002 DIE PILOTSTRECKE DES CHEMNITZER MODELLS IN BETRIEB GENOMMEN.**





# PILOTSTRECKE

## CHEMNITZ – STOLLBERG

In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1992 wurden die grundsätzliche Umsetzbarkeit der Verknüpfung von regionalen Eisenbahnstrecken mit dem städtischen Straßenbahnnetz aufgrund gleicher Spurweite und regionaler Rahmenbedingungen sowie ein mögliches Strecken- und Liniennetz mit verschiedenen Umsetzungsstufen herausgearbeitet.

Als Pilotstrecke mit den günstigsten Bedingungen für eine erfolgreiche Realisierung wurde die in der Machbarkeitsstudie untersuchte Strecke Chemnitz Hauptbahnhof – Stollberg/Erzgebirge ausgewählt. Die bestehende Straßenbahnstrecke und die Eisenbahnstrecke näherten sich in Altchemnitz bis auf wenige Meter an, so dass günstige Bedingungen für eine Verknüpfung bestanden.

Nachdem bereits im Juni 2001 ein Pachtvertrag zur Übernahme der Infrastruktur und Stationen in Kraft trat, startete nach nur knapp 11 Monaten Sanierung und Ausbau im Dezember 2002 der durchgehende Betrieb auf der 23 Kilometer langen Strecke Chemnitz Hauptbahnhof – Stollberg/Erzgebirge als Pilotstrecke des Chemnitzer Modells.





## DIE FAHRGASTZAHLEN ÜBERTRAFEN VON BEGINN AN DEUTLICH DIE PROGNOSEN.

Diese Verbindung verläuft zunächst als Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof über das Stadtzentrum bis nach Altchemnitz und wechselt dort auf die Eisenbahnstrecke Chemnitz – Stollberg. Die Eisenbahnstrecke wurde grundlegend saniert, mit einem elektronischen Stellwerk ausgerüstet und mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert. Für eine hohe betriebliche Flexibilität wurden zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten in Pfaffenhain und Neukirchen-Klaffenbach errichtet bzw. ausgebaut. Darüber hinaus wurden die bestehenden sieben Zugangsstellen erneuert und vier zusätzlich neu geschaffen.



Variobahn und Regioshuttle der CBC  
im Bahnhof Stollberg (Sachs)

Insgesamt investierten der Freistaat Sachsen und der ZVMS 31 Millionen Euro in die Sanierung und den Ausbau der Strecke.

Heute nutzen an Werktagen täglich über 5 000 Fahrgäste die Verbindung. Die Fahrgastzahlen übertrafen von Beginn an deutlich die Prognosen von 2 500 Fahrgästen und stellen damit erfolgreich die Idee und Praxistauglichkeit des Projektes unter Beweis.

Der Branchenverband „Allianz pro Schiene e. V.“ zählte die Pilotstrecke im September 2009 zu den 15 erfolgreichsten Regionalbahnen in Deutschland.





# GRUNDLAGEN

## FINANZIERUNG, PACHTVERTRÄGE, GRUNDSTÜCKSKÄUFE, RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Finanzierung des Projektes erfolgte zu 60 % aus GVFG-Bundesmitteln (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden), zu 30 % aus Landesmitteln des Freistaates Sachsen und zu 10 % aus Eigenmitteln, zuzüglich der nicht förderfähigen Ausgaben, durch den ZVMS.

Als Maßnahmeträger des Projektes trat die CVAG auf, der VMS/ZVMS fungierte als Vorhabensträger, Auftraggeber und Bauherr.

Für die verkehrsnotwendigen Flächen im Hauptbahnhof Chemnitz und dessen Umfeld bedurfte es verschiedener vertraglicher Vereinbarungen mit den Tochtergesellschaften der DB AG sowie anderen Grundstückseigentümern.

Mit Beginn der Erneuerung des Knotens Chemnitz durch die DB Netz AG im Jahr 2009 hat der VMS zunächst das innerhalb der Bahnsteighalle befindliche Areal der Bahnsteige 1 – 4 sowie die Freifläche zur Mauerstraße hin von der DB AG für 30 Jahre mit automatischer Verlängerung gepachtet.





Zudem wurden seit 2012 durch den VMS die verkehrsnotwendigen Flächen rund um den Chemnitzer Hauptbahnhof von verschiedenen Grundstückseigentümern käuflich erworben. Diese Flächen wurden nach erfolgreicher Fertigstellung der Anlagen zum Teil an die CVAG als Betreiber der Betriebsanlagen verpachtet.

Aufgrund der verschiedenen zu beachtenden gesetzlichen Regelungen und Regularien wurden alle Einzelmaßnahmen über die gesamte Projektlaufzeit partnerschaftlich mit den zuständigen Fördermittelgebern, Gremien, Aufsichtsbehörden und Partnern abgestimmt und umgesetzt. Bei aufgetretenen Problemen konnten so immer wieder geeignete Lösungen im gemeinschaftlichen Interesse gefunden werden.

**BEI PROBLEMEN KONNTEN  
IMMER GEEIGNETE  
LÖSUNGEN IM GEMEIN-  
SCHAFTLICHEN INTERESSE  
GEFUNDEN WERDEN.**





# IDEENWETTBEWERB

## UMBAU QUERBAHNSTEIGGEBÄUDE

Im Rahmen der Vorbereitung des Projektes „Chemnitzer Modell – Einfahrt Hauptbahnhof“ wurde deutlich, dass die Neugestaltung des Querbahnsteiggebäudes infolge der viergleisigen Einfahrt der Straßenbahn und der Umgang mit den Restflächen in der Bahnsteighalle von wesentlicher Bedeutung für die Umsetzung des Vorhabens sein werden. Aus diesem Grund initiierte die Stadt Chemnitz mit Unterstützung des ZVMS im Jahr 2006 einen Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Querbahnsteiggebäudes und der Verkehrs- und Restflächen im Bereich der Bahnhofseinfahrt. Im Rahmen des Ideenwettbewerbes wurden insgesamt 15 Entwürfe eingereicht.

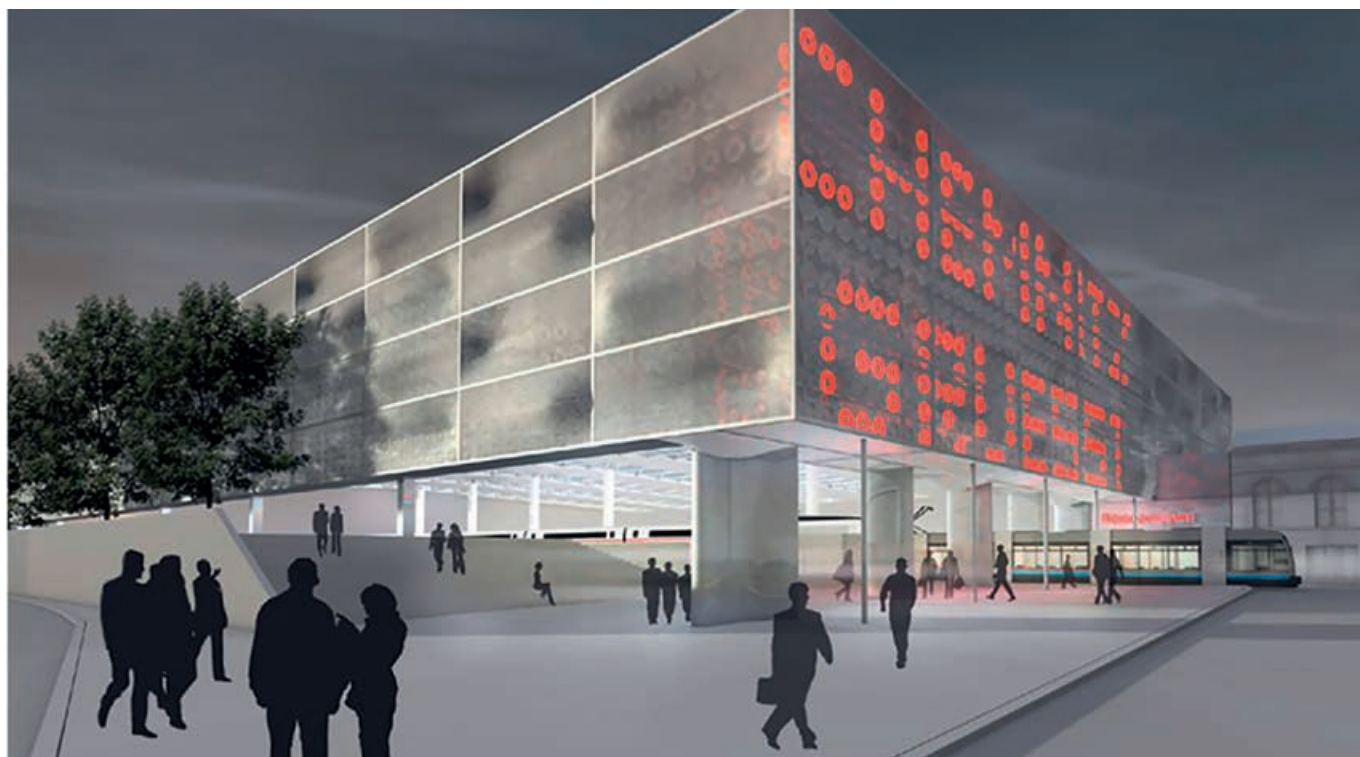
Der Gewinner des Ideenwettbewerbes wurde 2007 mit der Planung der Einfahrt in die Bahnsteighalle beauftragt. Das Projekt beinhaltet eine großzügige Öffnung der Bahnsteighalle im Bereich der Georg- und Mauerstraße und damit einen teilweisen Abbruch des ehemaligen Querbahnsteiggebäudes. Dabei wurde ein Teil der Grundkonstruktion aus statischen Gründen erhalten und nach entsprechender Anpassung für die neue Fassadenkonstruktion verwendet.

**IM RAHMEN DES IDEENWETTBEWERBES WURDEN INSGESAMT 15 ENTWÜRFE EINGEREICHT.**





Ansicht Querschnittsbauhaus im Tageslicht



Ansicht Querschnittsbauhaus nachts





## VORLAUFPROJEKTE

Erneuerung der Gleisanlagen  
zwischen Carolastraße  
und Georgstraße

### MASSNAHMEN ZUR STUFE 1

Als Grundlage für die Umsetzung der Stufe 1 wurden in den Jahren 2005 und 2006 zwei Vorlaufprojekte realisiert, die eine Ertüchtigung und den Ausbau der Infrastruktur des städtischen Straßenbahnnetzes im Bereich der Zufahrt zum Chemnitzer Hauptbahnhof umfassten.

Als drittes Vorlaufprojekt und wesentliche Grundlage folgten in den Jahren 2007 bis 2010 notwendige Anpassungen an den Gleiskonstruktionen und an den Fahrzeugen.

Der erste, im Zeitraum September bis November 2005, realisierte Bauabschnitt umfasste die Erneuerung der Gleisanlagen zwischen Brückenstraße und Georgstraße auf einer Länge von 700 Metern. Das beinhaltete den Umbau sowie die Verbreiterung des Bahnkörpers für die kombinierte Nutzung durch Straßenbahn und Bus, den Umbau der Fahrleitungsanlage, den behindertengerechten Neubau der Haltestelle Theaterplatz sowie die Umgestaltung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Straße der Nationen/Carolastraße. Investitionsvolumen: 2,6 Mio. Euro



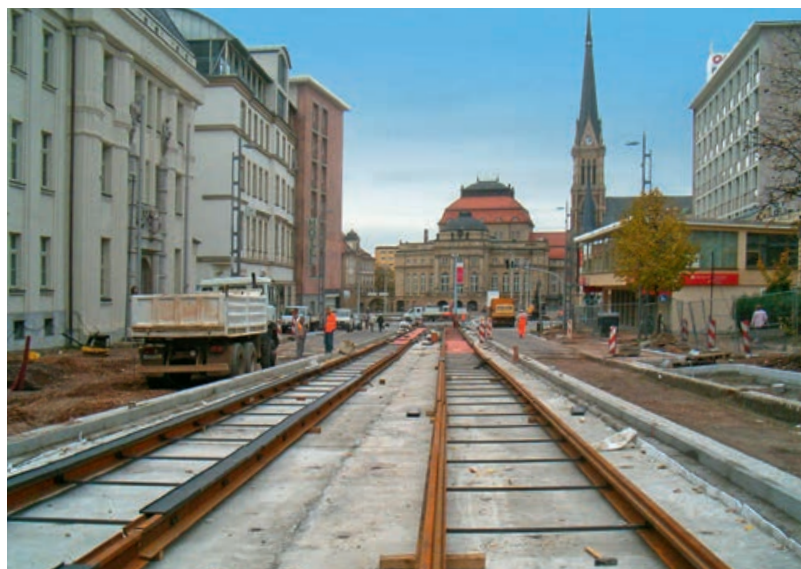


Der zweite, im Zeitraum August bis November 2006, realisierte Bauabschnitt umfasste den Ausbau der Carolastraße mit einem zweiten Gleis und die Erneuerung der Fahrleitungsanlage zum Investitionsvolumen von 3,8 Mio. Euro.

Die Finanzierung der beiden Maßnahmen erfolgte zu 75 % durch den Freistaat Sachsen und zu 25 % durch den ZVMS.

Als dritter Bauabschnitt erfolgte im Jahr 2007 die Anpassung von bestehenden Gleiskonstruktionen (Abzweigungen, Gleiskreuzungen, Herzstücke, Weichen) an das einheitliche EBO-Radprofil. Dieser wurde in den Jahren 2009/2010 mit der Umrüstung aller Fahrzeuge auf ein einheitliches EBO-Radprofil abgeschlossen.

**DIE FINANZIERUNG ERFOLGTE ZU 75 % DURCH DEN FREISTAAT SACHSEN UND ZU 25 % DURCH DEN ZVMS.**







# PROJEKTSTRUKTUR

## EINFAHRT HAUPTBAHNHOF

### ZEITSCHIENE

**2005** Planfeststellungsbeschluss durch das Regierungspräsidium Chemnitz am 28. September 2005

**2006 – 2010** ursprünglich geplante Umsetzung, zeitliche Verschiebung zur koordinierten Umsetzung im Rahmen Umbau Knoten Chemnitz

**2007** Nutzen-Kosten-Untersuchung, ermittelter Faktor von 3,8

**2009** Baubeginn

**2014** Fertigstellung

**Gesamtkosten** ca. 32,5 Mio. Euro

**Fördermittelgeber** Bund (60%) und Freistaat Sachsen (30%), Eigenanteil ZVMS (10%)





**Ihr Kontakt vor Ort:**  
[dbnetz.suedost@deutschebahn.com](mailto:dbnetz.suedost@deutschebahn.com)

Foto: DB Netz AG/Gerrit Kohl

## Wir sind **Ihr Partner** für das **Chemnitzer Modell**.

### **Wir planen und realisieren Schnittstellen.**

In Chemnitz haben wir gezeigt, was wir gemeinsam erreichen können. Als DB Netz AG fungieren wir als Ihr Ansprechpartner für die Planung, Realisierung und Instandhaltung von Gleisanschlüssen und bieten Leistungen zur Unterstützung der Planung und des Betriebs von Eisenbahnverkehren. [www.dbnetz.de](http://www.dbnetz.de)



2014: Ausbau B 174 Chemnitz | Bauherr: Stadt Chemnitz



2014: Freifläche am Querbahnsteiggebäude Hauptbahnhof Chemnitz | Bauherr: Verkehrsverbund Mittelsachsen



2015: Eisenbahnbetriebshof am Hauptbahnhof Chemnitz | Bauherr: Verkehrsverbund Mittelsachsen



**STRABAG AG**  
 Direktion Sachsen  
 Bereich Westsachsen / Gruppe Zwickau

Waldstraße 8  
 08112 Wilkau-Haßlau  
[www.strabag.com](http://www.strabag.com)  
 E-Mail: [ber-westsachsen@strabag.com](mailto:ber-westsachsen@strabag.com)

Tel.: +49 (0) 375 440053-0  
 Fax: +49 (0) 375 440053-70





# TEILPROJEKT

## VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Als erster Teil der neuen Strecke erfolgte im Zeitraum Mai bis November 2011 der Neubau einer 450 m langen zweigleisigen Straßenbahnstrecke vom Haupteingang der Technischen Universität Chemnitz, Straße der Nationen bis zur Heinrich-Zille-Straße mit einer kombinierten Haltestelle Straßenbahn/Bus in Straßenmitte am Omnibusbahnhof. Zur Weiterführung der Trasse bis in die Bahnsteighalle schloss sich zwischen Dezember 2011 und Januar 2012 der Abriss des ehemaligen Speisesaales der Deutschen Post, zuletzt als Discothek „Cube Club“ genutzt, an.







Variobahn der CVAG an der neu entstandenen Haltestelle Omnibusbahnhof

Im Freigelände zwischen der Straße der Nationen und dem Bahnhofsgebäude entstanden mehrere neue Stützwände, die den Höhenunterschied zwischen dem Bahngelände und der neu geschaffenen Auffahrt der Straßenbahn abfangen.

Nach Baufeldfreimachung und Erdarbeiten begann im April 2012 der Gleisbau zwischen Heinrich-Zille-Straße und der Bahnsteighalle. Parallel dazu entstand das Gleichrichterunterwerk zur Stromversorgung der neuen Gleisschleife.

**NEUE STÜTZWÄNDE FANGEN DEN HÖHENUNTERSCHIED ZWISCHEN BAHNGELÄNDE UND DER NEUEN STRASSENBAHNAUFFAHRT AB.**



Abbrucharbeiten ehemaliger Speisesaal Deutsche Post





## TEILPROJEKT VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Im Februar 2013 wurde der erste Bauabschnitt bis zur Haltestelle in der Bahnsteighalle in Betrieb genommen, der zweite Bauabschnitt zwischen der Haltestelle in der Bahnsteighalle und der Haltestelle am Bahnhofsvorplatz folgte schließlich im Juni 2014 mit seiner Inbetriebnahme.

Das Herzstück des Vorhabens bildete die Verknüpfung der Straßenbahngleise mit dem Netz der DB AG im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes. Der sogenannte Eisenbahninfrastrukturanschluss umfasste den Neubau von 250 Metern Gleis mit drei Weichen sowie zwei Signalen und wurde Ende 2014 abgeschlossen.







DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR-  
ANSCHLUSS UMFASSTE DEN  
NEUBAU VON 250 METERN GLEIS  
MIT DREI WEICHEN.







## TEILPROJEKT VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsanlagen im unmittelbaren Umfeld des Querbahnsteiggebäudes erfolgte der Ausbau der Bahnhof-, Georg- und Mauerstraße.

So entstanden auf der Bahnhofstraße die beiden Fahrbahnen einschließlich der Fußwege auf beiden Straßenseiten neu. Die Georgstraße wurde nach Rückbau der ehemaligen Gleisanlagen in angepasstem Querschnitt neu gebaut. Dabei erfolgte auf der Straßenseite zur Technischen Universität hin die Einordnung eines Parkstreifens einschließlich einer Fahrradabstellanlage. Die Mauerstraße entstand zwischen Georgstraße und Minna-Simon-Straße einschließlich des Fußweges entlang der Stützmauer ebenfalls neu.

Die unter dem Baufeld im Querbahnsteiggebäude noch vorhandenen, ungenutzten ehemaligen Tunnelanlagen (Gepäcktunnel und Posttunnel) wurden im Rahmen der Bauarbeiten mit verfüllt.





AUF DER BAHNHOFSTRASSE  
ENTSTANDEN DIE FAHR-  
BAHNEN EINSCHLISSLICH  
DER FUSSWEGE AUF DEN  
BEIDEN STRASSESEITEN NEU.

Neu entstandene  
Fahrradabstellanlage  
Georgstraße







## TEILPROJEKT

### UMBAU QUERBAHNSTEIGGEBÄUDE

Voraussetzung für die Öffnung der Fassade zur Bahnhofstraße hin war es, Ersatzflächen für die im abzubrechenden Anbau des Querbahnsteiggebäudes untergebrachten Mieter im Empfangsgebäude zu schaffen. Nach realisiertem Freizug der Räume erfolgte im Zeitraum August 2011 bis März 2012 zunächst die Entkernung und der Rückbau bis auf das Stahltragwerk. Daran schlossen sich die Arbeiten zur statischen Ertüchtigung und Anpassung der Stahlkonstruktion an der Quer- und Längsseite der Bahnsteighalle an. Dabei wurde die Hälfte der Stützen an der geöffneten Stirnseite verstärkt und im unteren Bereich mit Beton ummantelt. Anschließend konnte durch Entfernung jeder zweiten Stütze die lichte Breite zwischen zwei Stützen auf jeweils etwa 9 Meter erweitert werden. Die ertüchtigte und erweiterte Stahlkonstruktion wurde gesandstrahlt und mit einem Korrosionsschutzanstrich versehen.





**MIT DER VERSETZTEN ANORDNUNG DER KISSEN AN DER FASSADE WIRD EIN GESTALTUNGSTHEMA AUS DEM BESTANDSGEBÄUDE ZITIERT UND WEITERENTWICKELT.**

Zwischen April und Oktober 2013 wurde die neue Folienkissenfassade an der Stirn- und Längsseite der Bahnsteighalle montiert. Diese besteht aus etwa 100 mattierten pneumatischen Kissen-Elementen mit einer Gesamtfläche von etwa 3 800 qm. Die Elemente weisen unterschiedliche Größen auf: Höhen von bis zu 3,50 m und Längen von bis zu 27 m. Mit der abwechselnd versetzten Anordnung der Kissen wird ein Gestaltungsthema zitiert und weiterentwickelt, dass auch in Bereichen des Bestandsgebäudes aus den 1970er Jahren Anwendung fand. Die etwa 2 600 qm große Innenseite der Hallenfassade wird entlang der Stirn- und Längsseite durch mit technischem Textil bespannte Metallrahmen gebildet, die ähnlich wie in der Außenfassade versetzt angeordnet sind. Es wurden verschiedene Größen bis ca. 2,20 m x 10,20 m verwendet. Das für die Bespannung eingesetzte nicht brennbare Glasfasergewebe erhält durch eine silberne Teflon-Beschichtung eine besondere Langlebigkeit.



Montage Außenfassade  
Querbahnsteiggebäude



Montage Innenfassade  
Querbahnsteiggebäude





## UMBAU QUERBAHNSTEIGGEBÄUDE

Die Unterseite der Fassade wurde in Großschindeltechnik realisiert. Die dafür benutzten rautenförmigen schwarz-poliernten Edelstahlbleche bilden als Kontrast zu den großformatigen Fassadenelementen eine kleinteilige Textur, die vielfältige Reflexionen der darunter liegenden lebendigen Verkehrsfläche erlauben soll. Auf der Längsseite ist die Fassadenunterseite etwas schräg gestellt.

Als erste Baumaßnahme im Querbahnsteiggebäude selbst wurde bis Ende 2010 zwischen den Bahnsteigen 4 und 5 eine Stützwand errichtet, welche den Bereich des Chemnitzer Modells von den Gleisen der DB AG abgrenzt. Nach anschließendem Rückbau der bisherigen Kopfbahnsteige entstanden die Bahnsteige 1 bis 4 als Durchfahrtsbahnsteige, einschließlich der Bahnsteigausstattung und der Fahrgastinformationsanlagen, komplett neu. Um den Niveauunterschied von zweieinhalb Metern zwischen der Ebene Einfahrt Bahnhofstraße und der Ebene Gleisfeld DB AG auszugleichen, mussten diese Bahnsteige in einem leichten Gefälle angelegt werden. Die Bahnsteige 1 und 2 werden durch die Straßenbahnen der CVAG und durch die CBC nach Stollberg genutzt. Die Bahnsteige 3 und 4 werden durch die umsteigefrei in das Straßenbahnnetz verkehrenden Züge der Chemnitz Bahn bedient.

Montage der Folienkissen an der Längsfassade



Umbau und Ertüchtigung der  
Stahlkonstruktion Stirnseite



Neubau Treppe zwischen den  
Bahnsteigebenen DB AG  
und Chemnitzer Modell



**ZUSÄTZLICH ERMÖGLICHT  
EIN VOLLVERGLASTER  
PERSONENAUFZUG EINE  
BARRIEREFREIE WEGE-  
BEZIEHUNG ZWISCHEN DEN  
BEIDEN BAHNSTEIGEBENEN.**

Eine von zwei Rolltreppen flankierte Treppe verbindet die niedriger gelegene Bahnsteigebene des Chemnitzer Modells (Bahnsteige 1 bis 4) mit der Bahnsteigebene der DB AG (Bahnsteige 5 bis 10 sowie Zugang zur Bahnhofshalle). Zusätzlich ermöglicht ein vollverglaster Personenaufzug mobilitätseingeschränkten Menschen eine barrierefreie Wegebeziehung zwischen den beiden Bahnsteigebenen. An der Längsseite zur Mauerstraße hin entstand eine Freifläche als Aufenthaltsfläche mit Sitzpodesten und Ginkgo-Bäumen, die den Fahrgästen als offener Wartebereich dienen kann und so die Aufmerksamkeit und Neugier der Reisenden erwecken und zu einem Besuch einladen soll.



Fassadenverkleidung in  
Großschindeltechnik





## EINFAHRT HAUPTBAHNHOF

„WIR SIND DRIN!“ –  
ERSTE EINFAHRT IN DEN  
CHEMNITZER HAUPTBAHNHOF  
AM 15. FEBRUAR 2013







## DURCHFAHRT HAUPTBAHNHOF

„JETZT GEHT'S DURCH!“ –  
ERÖFFNUNG DURCHFAHRT  
CHEMNITZER HAUPTBAHNHOF  
AM 16. JUNI 2014



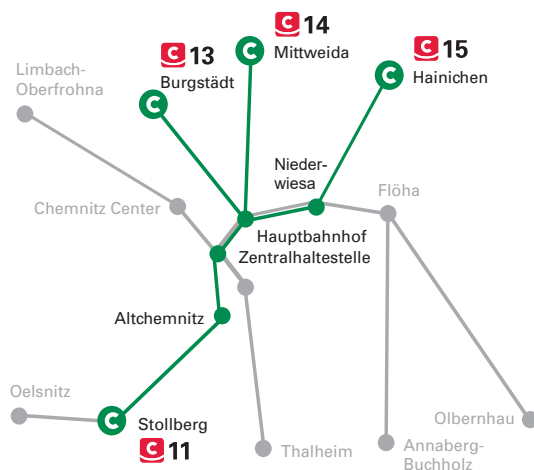




# STRECKEN STUFE 1

Burgstädt

Die vollständige Inbetriebnahme der Stufe 1 erfolgt am 10. Oktober 2016. Dann werden die neuen Zwei-systemfahrzeuge bequem und umsteigefrei auf den bestehenden Eisenbahnstrecken von Burgstädt, Mittweida und Hainichen über die Verknüpfungsstelle im Chemnitzer Hauptbahnhof in das Chemnitzer Straßenbahnnetz bis zur Zentralhaltestelle in der Chemnitzer Innenstadt verkehren.



Weitere Ausbaustufen des Chemnitzer Modells





Hochschulstadt Mittweida



**AB 10. OKTOBER 2016 WERDEN DIE ZWEISYSTEMFAHRZEUGE AUF DEN EISENBahnSTRECKEN DER STUFE 1 ZWISCHEN CHEMNITZ UND BURGSTÄDT, MITTWEIDA SOWIE HAINICHEN VERKEHREN.**

Die neuen Zweisystemfahrzeuge für das Chemnitzer Modell können sowohl mit 600/750 V Gleichstrom aus der Oberleitung, als auch mit Dieselantrieb betrieben werden. Auf den Gleisen im Straßenbahnnetz sind sie im rein elektrischen Oberleitungsbetrieb wie eine herkömmliche Straßenbahn unterwegs, im Eisenbahnnetz in der Region als Dieseltriebwagen.

Hainichen





# ZWEISYSTEMFAHRZEUG

## „CITYLINK CHEMNITZ“

Der ZVMS bestellte im August 2012 beim Konsortium Vossloh acht Zweisystemfahrzeuge vom Typ „Citylink Chemnitz“ im Auftragsvolumen von 42,3 Mio. Euro für den kombinierten Einsatz im Chemnitzer Straßenbahnnetz und auf regionalen Eisenbahnstrecken. Dank einer Fördermittelzusage durch den Freistaat Sachsen konnten im Juni 2015 vier weitere Fahrzeuge für den Betrieb der Stufe 2 des Chemnitzer Modells nachbestellt werden.



Die Fahrzeuge wurden konstruktiv speziell auf die Anforderungen für den Einsatz auf den Strecken des Chemnitzer Modells angepasst und gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zugelassen.

Die Fahrzeuge kommen ab 10. Oktober 2016 im Rahmen der Inbetriebnahme der Stufe 1 des Chemnitzer Modells unter der Marke „Chemnitz Bahn“ zum Einsatz.



**Chemnitz Bahn**

Produktsignet Chemnitz Bahn





DIE FAHRZEUGE WURDEN  
SPEZIELL AUF DIE  
ANFORDERUNGEN FÜR  
DEN EINSATZ AUF DEN  
STRECKEN IM CHEMNITZER  
MODELL AUSGELEGT.







## TECHNISCHE DATEN „CITYLINK CHEMNITZ“

- Fahrzeuglänge:** 37,20 m
- Fahrzeugbreite:** 2,65 m
- Fahrzeughöhe:** 3,85 m
- Spurweite:** 1435 mm
- Speisespannung:** DC 600 V oder 750 V
- Achsfolge:** Bo' 2' 2' Bo'
- Mehrfachbetrieb:** max. 2 Zugeinheiten
- Niederfluranteil:** => 85 %
- Leergewicht:** 67,8 t (betriebsbereit)
- Sitzplätze:** 87 (davon 16 Klappsitze)
- Stehplätze:** (4 Pers./m 2) 141
- Antrieb:** 4 Drehstrom-Asynchron-Motoren mit einer Leistung von jeweils 135 kW, 2 Powerpacks als Diesel-Generator-Einheit, bestehend aus 6-Zylinder Dieselmotor in AdBlue-Technologie (Emissionsnorm Stage IIIb) mit einer Nennleistung von jeweils 390 kW und angeflanschem Generator für den dieselektrischen Betrieb
- Höchstgeschwindigkeit:** 100 km/h im EBO-Bereich (Eisenbahn) und 60 km/h im BOStrab-Bereich (Straßenbahn)







**AUFGRUND DER UNTERSCHIEDLICHEN BAHNSTEIGHÖHEN IM STRASSENBAHN- UND EISENBAHNNETZ VERFÜGEN DIE TÜREN ÜBER VERSCHIEDENE EINSTIEGSHÖHEN.**

Aufgrund der unterschiedlichen Bahnsteighöhen im Straßenbahn- und Eisenbahnnetz verfügen die Türen über verschiedene Einstiegshöhen. An den außen und innen rot gekennzeichneten Türen ist ein bequemer und stufenloser Einstieg an den 55 cm hohen Bahnsteigen im Eisenbahnnetz möglich. An der jeweils in Fahrtrichtung gesehen ersten, außen weiß und innen grün gekennzeichneten Tür können die Fahrgäste im Chemnitzer Straßenbahnnetz bequem und stufenlos einsteigen. Dafür werden die an den Einsatzstrecken liegenden Haltestellen zum barrierefreien Einstieg baulich angepasst. Die außen und innen rot gekennzeichneten Türen sind im Chemnitzer Straßenbahnnetz über einen automatisch ausfahrenden Schiebetritt mit einer Stufe zu erreichen.







# AUSBLICK

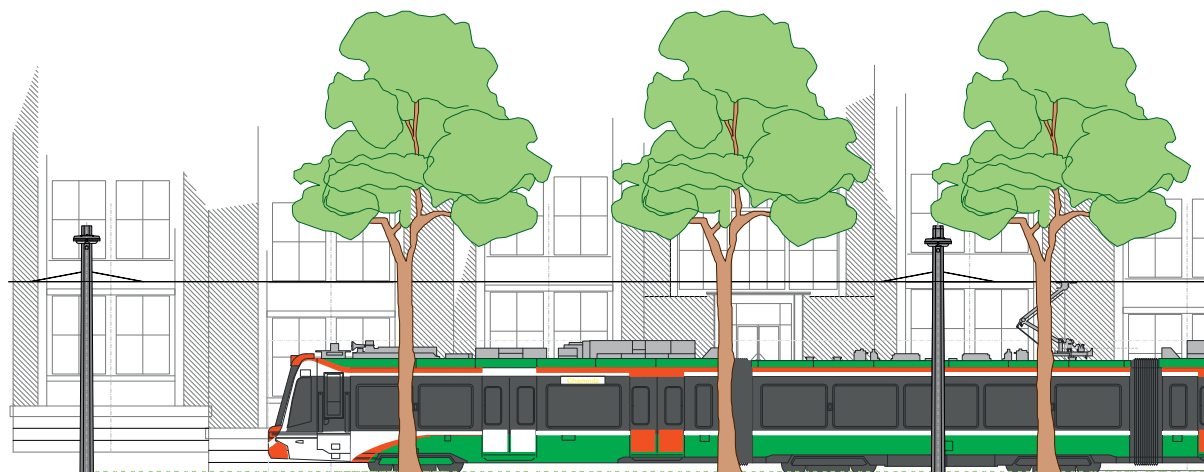
## STUFE 2

Als nächster Schritt befindet sich derzeit die **Stufe 2 Ausbau Chemnitz – Thalheim** in Umsetzung.

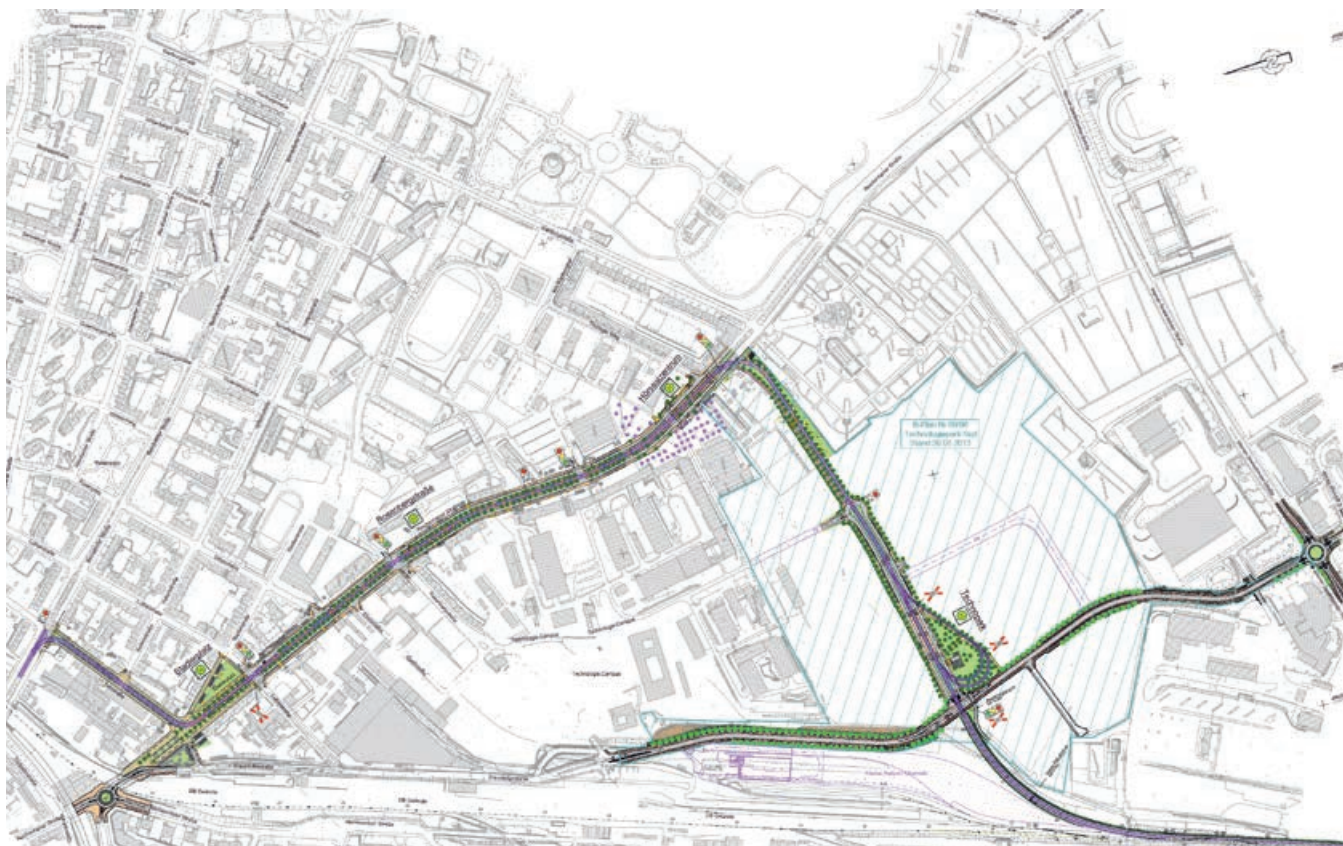
Die Stufe schafft eine direkte, umsteigefreie und bequeme Verbindung des Stadtzentrums Chemnitz mit der Siedlungsachse Zwönitztal (Thalheim/Aue). Daraus ergibt sich auch die bessere Erschließung der Technischen Universität Chemnitz aus Richtung Stadtzentrum und dem Umland.

Das Projekt umfasst zwei Teilabschnitte:

Zum einen den Teilabschnitt „Neubau Straßenbahnstrecke“ mit dem Neubau von 2,2 km zweigleisiger Straßenbahntrasse zwischen Bernsdorfer Straße/ Turnstraße und Fraunhoferstraße/Technopark in Mittellage der Reichenhainer Straße mit vier Haltestellen und einer Wendeschleife.



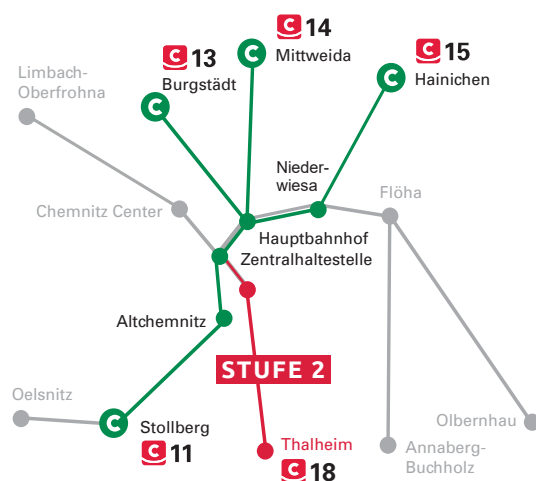




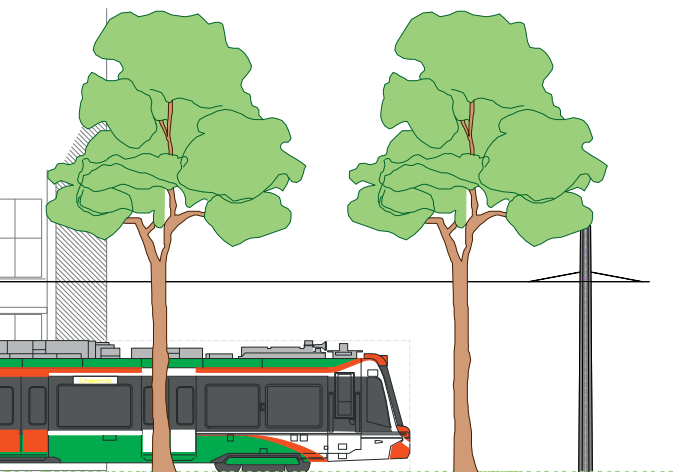
Zum anderen den Teilabschnitt „Ertüchtigung Eisenbahnstrecke“. Dieser beinhaltet die Verlegung eines Haltepunktes in Einsiedel, den Neubau von zwei Haltepunkten in Einsiedel und je eines Haltepunktes in Erfenschlag und in Thalheim, den Neubau von Kreuzungsbahnhöfen in Dittersdorf und Meinersdorf sowie die Erweiterung der Sicherungstechnik zwischen dem Bahnhof Chemnitz Süd und dem Bahnhof Thalheim/Erzgebirge.

**DIE STUFE 2 SCHAFFT EINE DIREKTE UND BEQUEME VERBINDUNG DES STADTZENTRUMS CHEMNITZ MIT DEN ORTEN IM ZWÖNITZTAL.**

Am 10. Dezember 2015 erfolgte durch die Landesdirektion Sachsen der Planfeststellungsbeschluss zum Chemnitzer Modell – Teilabschnitt Straßenbahnstrecke. Die Bauarbeiten begannen am 1. Februar 2016 und erstrecken sich über zwei Jahre bis Ende 2017.



Weitere Ausbaustufen des Chemnitzer Modells







## STUFEN 3 – 5

Aktuell in Vorbereitung befindet sich die **Stufe 5 Ausbau Stollberg – Oelsnitz**. Diese Stufe verlängert die bekannte Pilotstrecke Chemnitz – Stollberg über das Gewerbegebiet Stollberger Tor 4,1 Kilometer durch den Aus- und Neubau eines eingleisigen Eisenbahngleises bis nach Oelsnitz/Erzgebirge.

Für den Abschnitt Stollberg – Oelsnitz wurde nach erfolgter Variantenuntersuchung möglicher Strecken die Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen. Derzeit wird die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet.

Für zwei weitere Ausbaustufen existiert bereits eine Vorentwurfsplanung:

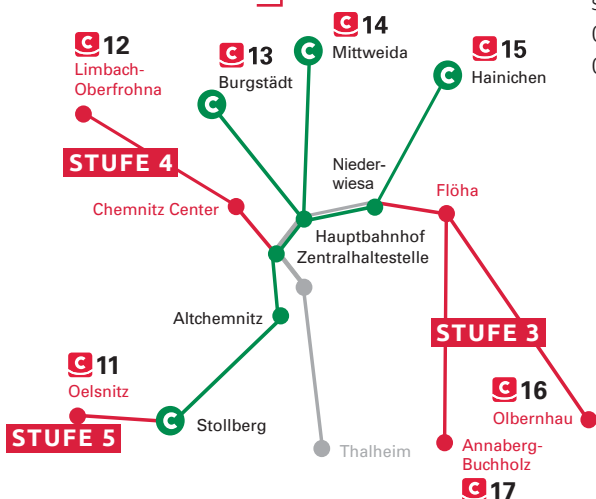
### Stufe 3: Ausbau Chemnitz – Niederwiesa (– Annaberg-Buchholz/Olbernhau)

Diese Stufe des Chemnitzer Modells bindet die Züge aus Richtung Niederwiesa (z. B. aus Annaberg-Buchholz und Olbernhau) direkt bis in das Chemnitzer Stadtzentrum ein. Dabei werden zusätzliche Fahrgastpotentiale im Bereich Sachsenallee und Straße der Nationen erschlossen. Durch die Einbindung in den Taktknoten am Hauptbahnhof Chemnitz wird zudem die Verbindung aus Hainichen noch vorteilhafter.

### Stufe 4: Norderweiterung nach Limbach-Oberfrohna

Diese Stufe erweitert das Streckennetz nach Limbach-Oberfrohna. Dies sorgt für eine erhebliche Verbesserung der Anbindung der großen Kreisstadt an das Chemnitzer Stadtgebiet, das Gewerbegebiet Chemnitz Center sowie an den überregionalen Schienenverkehr.

**DIE STUFEN 3 – 5 SORGEN FÜR EINE ERHEBLICHE VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON CHEMNITZER STADTGEBIET UND UMLAND.**



Weitere Ausbaustufen des Chemnitzer Modells





**schulze+rank**  
INGENIEURGESELLSCHAFT



## CHEMNITZER MODELL

Einfahrt in den Hauptbahnhof

UNSERE LEISTUNGEN

Bauüberwachung / Bauoberleitung  
an den Abschnitten:

- Neubau Stützwand im Bahnhof
- Neugestaltung Straße der Nationen
- Abbruch Postgebäude
- nördliche Gleisschleife
- Weichen W51 / 52 / 55 zur Anbindung an das Gleisnetz der DB
- südliche Einfahrt Hauptbahnhof
- Gleichrichterunterwerk

[www.schulze-rank.de](http://www.schulze-rank.de)

Ingenieurbüro Schulze & Rank Ingenieurgesellschaft m.b.H. • Kaßbergstraße 41, 09112 Chemnitz • Tel. 0371 35 19-0 • [kontakt@schulze-rank.de](mailto:kontakt@schulze-rank.de)

**DELTA - PLAN GmbH**

Architektur- und Ingenieurbüro Prof. Kühn



**CHEMNITZ • PLAUEN • DESSAU • JENA**

Generalplaner für Architektur- Ingenieurleistungen

Büro Chemnitz: Eubaer Straße 34 • 09127 Chemnitz

☎ 0371 / 75026 0 ☎ 0371 / 75026 13

web: [www.delta-plan.de](http://www.delta-plan.de) • e-mail: [chemnitz@delta-plan.de](mailto:chemnitz@delta-plan.de)



## IMPRESSUM

Herausgeber: Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH  
Am Rathaus 2  
09111 Chemnitz

[www.vms.de](http://www.vms.de)  
[www.chemnitzbahn.de](http://www.chemnitzbahn.de)  
[www.chemnitzer-modell.de](http://www.chemnitzer-modell.de)

Foto-/Grafiknachweis: VMS, CBC, Konsortium Vossloh | Agentur KRAUSSREINHARDT, Grüntuch Ernst Architekten BDA, Roy Glaser, Gert Schleicher, Wolfgang Schmidt, Technische Universität Chemnitz, Stadt Mittweida, Stadt Burgstädt





 **Citylink. Wir schließen die Lücke zwischen Stadt und Land.**



Das Konsortium Vossloh Kiepe und Stadler Rail Valencia gestaltet die Zukunft im Nah- und Regionalverkehr mit intelligenten, nachhaltigen Lösungen. Das innovative Transportkonzept Citylink steigert die Attraktivität im Nahverkehr: Es ist Straßenbahn und Vorortzug zugleich und kann beide Gleissysteme befahren. Das Niederflurfahrzeug in hochmodernem Design bietet hohen Fahrkomfort ohne Umsteigen und ist dabei umweltfreundlich, schnell und wirtschaftlich im Betrieb.

[www.stadlerrail.es](http://www.stadlerrail.es)

**STADLER**

[www.vossloh-kiepe.com](http://www.vossloh-kiepe.com)

**vossloh**  
KIEPE



