

MOBIL IN DIE ZUKUNFT

VERBUNDBERICHT
2021 · 2022



Die politisch gewollte Abkehr vom Dieselmotor erfordert in Zukunft auch für den ÖPNV und den Schienenverkehr alternative Antriebe. Der Vorsprung durch Technik wird zu einem Vorsprung im Kampf gegen den Klimawandel.“

MICHAEL HARIG
Landrat des Landkreises Bautzen
und Vorsitzender des ZVOE



Der Landkreis Meißen gewinnt, wenn sich Ausbildung, Beruf und Freizeit bequem durch den ÖPNV verknüpfen lassen. Gemeinsam mit den Unternehmen und dem Verbund arbeiten wir daher an weiteren Verbesserungen.“

RALF HÄNSEL
Landrat des Landkreises Meißen



Der Regionalverkehr ist besonders in unserem Landkreis für Touristinnen und Touristen sowie Einheimische wichtig. Gemeinsam mit dem VVO und den Unternehmen nutzen wir deshalb jede Chance, das Angebot stabil zu halten und punktuell auszubauen.“

MICHAEL GEISLER
Landrat des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge



Dresden und die Region brauchen einen starken und bezahlbaren ÖPNV. Dies erfordert vor allem Investitionen in unser Streckennetz. Für die Zukunft müssen deshalb Verbund, Unternehmen, Stadt und Freistaat langfristige Wege der Finanzierung finden.“

DIRK HILBERT
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden

MOBIL IN DIE ZUKUNFT

VORWORT	04
DAS TEAM DES VVO	06
VERBUNDPARTNER	08
JAHRESRÜCKBLICK	34
ZAHLEN & FAKTEN	40
IMPRESSUM	44

**BUS
& BAHN
NACH
PLAN**



10

**IMMER
EINEN
SCHRITT
VORAUSS**



14

**QUALITÄT
HAT
IHREN
PREIS**



18

**AB
DURCH
DIE MITTE**



22

**MOBILITÄT
MACHT
BILDUNG
BEINE**



26

**QUER
DURCHS
LAND**



30

MOBIL IN DIE ZUKUNFT

Der Verkehrsverbund Oberelbe sieht sich als Mittler zwischen den Interessen der Fahrgäste, der Unternehmen und der Politik. Wir sehen es als unser gemeinsames Ziel an, einen Nahverkehr mit hoher Qualität für Dresden und die gesamte Region zu schaffen. Das ist für uns die Grundlage für die Mobilität der Zukunft.

Trotz der Folgen der Corona-Pandemie und der aktuellen Auswirkungen durch den Krieg in der Ukraine konnten wir auch in den vergangenen Monaten auf diesem Weg viel erreichen: Mit der neuen S-Bahn-Linie S 8 zwischen Dresden und Kamenz startete die Ausweitung des S-Bahn-Netzes, die wir mit der Ausschreibung des E-Netz Oberelbe und den damit verbundenen Linien S 5 Dresden–Riesa und S 6 Dresden–Elsterwerda konsequent fortsetzen werden. Der Landkreis Bautzen entwickelte ein neues Busnetz und weitete das Angebot deutlich aus. Verbundübergreifend startete Sachsen mobil, eine Plattform, um den durchgängigen Ticketverkauf für Fahrten zwischen den Verkehrsverbänden möglich zu machen. Schließlich konnten wir gemeinsam mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, den Landkreisen, Kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen und in enger Abstimmung mit allen sächsischen Verbänden innerhalb von nur sechs Monaten das Bildungsticket für alle Schülerinnen und Schüler in Sachsen einführen.

Insbesondere das neue Ticket führt uns die Herausforderungen der Mittlerrolle des Verbundes vor Augen. Natürlich ist es im Interesse der Eltern, günstige



Tickets für ihre Kinder zu erwerben. Es ist auch im Interesse der Politik, dass wir dieses Ticket rasch einführen, nachdem die Finanzierung der sachsenweit jährlich dafür nötigen 50 Millionen Euro gesichert war. Ebenfalls auf Wunsch der Politik, in diesem Fall der Bundesregierung, hat der gesamte deutsche Nahverkehr innerhalb von zwei Monaten den Beschluss zur Einführung eines 9-Euro-Tickets umgesetzt – von der Vertriebstechnik über zusätzliche Kapazitäten bis hin zur Kommunikation. Zum Ausgleich entstehender Verluste stellt der Bund den Ländern 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Diese Tarifmaßnahmen kosten viel, geben darüber hinaus noch keine Antwort zur nachhaltigen Entwicklung und Gestaltung einer Verkehrswende, denn die Finanzierung von Investitionen und Angebotsausweitungen ist in vielen Fällen offen. So drohen alle zu verlieren: Fahrgäste, Unternehmen, Politik und die Umwelt, die wir ja mit der Verkehrswende schützen wollen. Umso wichtiger sehen wir unsere Rolle als Mittler an. Daher stehen wir auch in Zukunft für die Interessen aller ein, suchen nach Lösungen, entwickeln Ideen und gestalten gemeinsam die Mobilität der Zukunft.

Burkhard Ehlen
Geschäftsführer des ZVOE
und der VVO GmbH

Michael Harig
Landrat des Landkreises Bautzen
und Vorsitzender des Zweckverbandes
Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)

DAS TEAM DES VVO

GESCHÄFTSFÜHRUNG BURKHARD EHLEN

Die VVO GmbH setzt die Beschlüsse des Zweckverbandes um.
In ihr sind über 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
in fünf Abteilungen und einer Stabsstelle tätig.

Das Kompetenzcenter Sachsentarif ist eng mit dem VVO
verwoben und nutzt seine Ressourcen, wird jedoch
gesondert vom Freistaat Sachsen finanziert.

FINANZEN/ CONTROLLING	Pia Scherbaum Teamassistentz	N. N. Buchhaltung ZVOE	Leonard Oscar Lindh EAV/Marktforschung	Alexandra Strubelt Erlösmanagement
Peter Kreher Leitung	Manuela Döring Buchhaltung VVO	Almut Müncheberg Controlling	Sönke Timmermann Technik	Lars Kindermann Vertragscontrolling

VERKEHR	Jan Neugebauer Auskunftssysteme	Johannes Huke Vertragscontrolling	Maik Kiehn Fahrplanung	Andreas Liebig Betriebskonzepte	Torsten Meerbach Verkehrsplanung
Lutz Auerbach Leitung	Martin Arnhold SPNV-Angebot/ Vergabe	Michael Golle Datenverarbeitung	Torsten Roscher Fahrplanung	Dirk Geppert Neue Medien	
		Gerhard Heinrich Fahrplanung	Ernst-Robert Igel ITCS	Stefan Gerstenberg ÖPNV-Angebot	

TARIF/ VERTRIEB	Sabine Schröder Abo-Systeme	Dr. Oliver Horeni Tarif	Christoph Friemelt Vertriebstechnik	Stephanie Fischer Teamassistentz
Martin Haase Leitung	Francis Doege eTicket	Alexander Zschoche SPNV-Vertrieb	Alexandra Striebeck Vertrieb	Katharina Wolf Mobiles Ticketing

MARKETING	Peggy Froß Eventmanagement	Daniela Zschiesche Grafik	Antje Roth Strateg. Marketing	Sandra Petzold Internetredaktion
Gabriele Clauss Leitung	Steffi Kunert Grafik	Jens Richter Infomobil	Martin Schmidt Produktmanagement	N. N. Projektmanagement

PRESSE/ KUNDENSERVICE	Anja Baldamus Kundenservice	Michael Sperl Kundenservice	Julia Kiehn Kundenservice
Christian Schlemper Leitung	Jens Dierchen Kundenservice	Jana Findeisen Kundenservice	

RECHT/ PERSONAL
Alexander Nareike Leitung

KOMPETENZ- CENTER SACHSENTARIF	Philipp Gebhardt Tarif/EAV
Jörg Büttnr Leitung	Susanne Illichmann Vertrieb/MaFo

ZUSAMMEN IN DIE ZUKUNFT

DB REGIO NORDOST • Carsten Möll

Das Jahr 2021 war maßgeblich durch die Pandemie geprägt. Wir sind sehr stolz, dass wir dank des Engagements unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst in den Zeiten mit den höchsten Inzidenzen fast alle Verkehrsleistungen erbringen konnten. Diese besondere Mentalität der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ist in Krisenzeiten von besonderer Bedeutung und zeigt, dass mit dieser Einstellung auch eine Mobilitätswende mit einem starken SPNV gelingen wird.



DB REGIO SÜDOST • Stephan Naue

Unser Highlight im vergangenen Jahr war sicherlich die Inbetriebnahme des Dieselnetzes im Dezember. Unser Ziel ist es nun, durch Verlässlichkeit und den dichteren Takt die Kundinnen und Kunden zu überzeugen. Die augenfälligste Veränderung in diesem Jahr wird die schrittweise Modernisierung unserer Triebwagen sein. WLAN und das moderne Fahrgastinformations-System werden dann bis Ende 2023 überall im Dieselnetz Standard sein.



DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE • Lars Seiffert und Andreas Hemmersbach

Gemeinsam mit dem VVO ist es uns im vergangenen Jahr gelungen, die Menschen nach der Pandemie wieder für den ÖPNV zu begeistern. Dazu zählten Aktionen für unsere Stamm- und Gelegenheitskundinnen und -kunden, aber auch die publikumswirksame Vorstellung des ersten neuen Stadtbahnwagens. Das große Interesse der Dresdner hat gezeigt, dass sie seit 150 Jahren eng mit „ihrer Straßenbahn“ verbunden sind.



MITTELDEUTSCHE REGIOBAHN • Henning Weize und Jan Kleinwechter

Nach zwei intensiven Jahren innerhalb der Notvergabe endete im Dezember 2021 der Betrieb des VVO-Dieselnetzes durch die Mitteldeutsche Regiobahn. Dank unseres Teams und in enger Abstimmung mit dem VVO und dem neuen Betreiber lief der Übergang für die Fahrgäste reibungslos. Die Mitteldeutsche Regiobahn bleibt natürlich auch in Zukunft verlässlicher Partner im VVO: Mit drei Linien binden wir Dresden an Westsachsen und Elsterwerda sowie Riesa an Chemnitz an.



MÜLLER BUSREISEN • Jan Behrendt und Ramona Durke

Unsere Branche ist ein wichtiger Faktor in der Verkehrswende. Deshalb nehmen wir uns die Zeit, trotz Pandemie nach links und rechts zu schauen: Die BusGruppe zeigte im vergangenen Juli, dass Elektrobusse im Regionalverkehr einsetzbar sind. Im Experiment haben wir den Reichweitenrekord von Iveco überboten und sehen das als Motivation, Vorurteile gegenüber alternativen Antrieben abzubauen.



REGIONALBUS OBERLAUSITZ • Daniel Kunath

Durch den neuen Verkehrsvertrag mit dem Landkreis Bautzen sichern wir die Mobilität der Menschen in der Oberlausitz bis ins Jahr 2031. Das ist für uns eine große Verantwortung, aber auch Ansporn für die Zukunft. Ein erster Schritt ist dabei die Modernisierung der Flotte durch den Erwerb weiterer 45 Fahrzeuge für das Netz. Die RBO investiert dafür zehn Millionen Euro.



REGIONALVERKEHR SÄCHSISCHE SCHWEIZ-OSTERZGEBIRGE • Uwe Thiele

Mit neuen und ergänzenden Wanderbuslinien sind wir im vergangenen Sommer in die touristische Saison gestartet. Die Felsen-Linie verbindet ab sofort Bad Schandau mit Hohnstein und der Bastei. Die Kirnitzschtal-Linie führt am Wochenende in die Wandergebiete. Im Gegenzug unterstützt die Nationalparkverwaltung den öffentlichen Nahverkehr in vielen gemeinsamen Projekten.



SATRA EBERHARDT • Matthias Peschke

Mit dem Ausbau unserer Verkehrsleistung beabsichtigen wir auch zukünftig unseren Beitrag für die Erschließung des Dresdner Westens zu leisten. Für das Gelingen einer Verkehrswende braucht es zuverlässige Alternativen zum Individualverkehr.



SÄCHSISCHE DAMPF-EISENBAHNGESELLSCHAFT • Roland Richter

Die Schmalspurbahnen sind ein wichtiger Teil der sächsischen Industriekultur und ein Baustein des Tourismus im Erzgebirge und im Elbland. Deshalb freut es uns sehr, dass die Verkehrsverbände Oberelbe und Mittelsachsen sich auf eine Vertragsverlängerung einigen konnten. Für den VVO heißt das: weitere 15 Jahre historische Fahrzeuge auf den Strecken der Löbnitzgrundbahn und der Weißeritztalbahn.



DIE LÄNDERBAHN • Wolfgang Pollety

Mit großem Engagement unserer Mitarbeiter schulterten wir im vergangenen Jahr sowohl planmäßige als auch außergewöhnliche Herausforderungen: Während wir unsere Flotte zügig und umfassend modernisierten, brachten wir in enger Abstimmung mit Kommunen und den Verbänden Tausende ukrainischer Flüchtlinge von Görlitz sicher nach Dresden und Leipzig und halfen schnell unbürokratisch weiter.



VERKEHRSGESELLSCHAFT HOYERSWERDA • Stefan Löwe

Als kleiner Akteur im Verbund ist es umso wichtiger für uns, möglichst schnell auf das Nutzungsverhalten unserer Fahrgäste zu reagieren. Ein Schritt war die Ausweitung des Linienverkehrs. Besonders freuen wir uns aber über die Einführung eines vergünstigten „kleinen Stadttarifs“. Das Pilotprojekt könnte innerhalb des VVO weitere Entwicklungen anstoßen.



VERKEHRSGESELLSCHAFT MEIßEN • Jens Dähnert

Sachsen ist Reiseland. Es freut uns, dass wir mit unseren Fahrradbussen die Lust auf Land und Leute fördern. Sie sind eine folgerichtige Ergänzung zu den Angeboten im Lausitzer Seenland und der Sächsischen Schweiz. Im vergangenen August wurden die neuen Anhänger durch die kostenlose Fahrrad-Mitnahme beworben – ich bin mir sicher, dass sie in diesem Jahr zu einem großen Erfolg werden.





BUS & BAHN NACH PLAN

Der Landkreis Bautzen freut sich über ein modernisiertes Busnetz. Änderungen an den Linien und Wegen sowie ein verstärkter Busverkehr machen das Angebot attraktiver und bringen schneller ans Ziel. Dr.-Ing. Mathias Jehling, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, erläutert im Interview, unter welchen Umständen Mobilität einen Beitrag zu einer lebenswerten Zukunft leisten kann.

ländlichen Teilräume geprägt. Zum einen gilt es, den Siedlungsdruck aufzunehmen, der sich durch ein Interesse an Wohnraum im Pendeleinzugsbereich von Dresden ergibt. Dies wird durch Neubaugebiete entlang der Autobahn A4 deutlich und dem Interesse der dortigen Gemeinden, weiteres Bauland auszuweisen. Zum anderen stehen dem Teilräume gegen-

Als Wissenschaftler stelle ich mir die Frage, wie sich Entscheidungen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung auf den sinnvollen Ausbau eines starken ÖPNV auswirken.“

Dr.-Ing. Mathias Jehling

Was macht eigentlich ein Raum- und Umweltplaner?

Alles! Als Raum- und Umweltplaner betrachte ich die Ansprüche des Menschen an den Raum und versuche, diese im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu koordinieren. Es geht dabei darum, Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen mit ökologischen, sozialen und ökonomischen Belangen in Einklang zu bringen. Hierzu nutzen wir vor allem Pläne auf Ebene der Region und der Stadt, um Akteure und Interessen aufeinander abzustimmen und mögliche Konflikte zu minimieren. Die Mobilität nimmt dabei zum einen die Rolle des Vermittlers zwischen Wohnen und Arbeiten ein. Zum anderen gilt es auch, die hierfür nötige Infrastruktur bereitzustellen.

Welchen besonderen Herausforderungen musste sich der Landkreis Bautzen stellen?

Der Landkreis Bautzen ist besonders durch seine Nähe zur Landeshauptstadt Dresden und seine



Der ÖPNV ist wichtiger Bestandteil einer umweltgerechten Siedlungspolitik.

über, die sich zentralen Fragen des demografischen Wandels stellen müssen. Hier muss die öffentliche und private Daseinsvorsorge von Kindergarten bis Supermarkt sichergestellt werden.

Welche Rolle spielt dabei der ÖPNV?

Die zentrale Rolle des ÖPNV wird besonders aus den beiden gegenläufigen Prozessen deutlich. Im Einzugsbereich von Dresden wäre das die Alternative zum Auto. Eine klar verständliche und regelmäßige Taktung durch die Umstellung des Busnetzes ist dafür ein wichtiger Schritt. Aus Sicht der bestehenden Siedlungsstruktur müssen aber weitere Mobilitätsformen für einen ÖPNV im ländlichen



Alles im Blick: Raumplaner Dr.-Ing. Mathias Jehling bringt beruflich Mensch, Umwelt und Wirtschaft in Einklang.

Raum oder Stadtumlandbereich entwickelt werden. Als Wissenschaftler stelle ich mir die Frage, wie sich Entscheidungen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die Möglichkeiten des Ausbaus eines starken ÖPNV auswirken.

Wie lässt sich der ÖPNV im ländlichen Raum generell attraktiver gestalten?

Das ist eine zentrale Frage für Gesellschaft und Forschung. Im Forschungsprojekt GOAT 3.0 gehen wir gemeinsam mit der TU München und anderen der Frage nach, wie sich das Wissen über Bedarfe und Angebote sowie Orte der Daseinsvorsorge praxisnah und verständlich sammeln und weiterverarbeiten lässt. Wir arbeiten dabei mit einem Planungstool für aktive und öffentliche Mobilität im städtischen und ländlichen Kontext. Uns ist dabei auch Transparenz wichtig, um den Planungsprozess offenzuhalten und Partizipationsmöglichkeiten zu fördern. Denn ein Garant für einen attraktiven ÖPNV ist die Einbeziehung und das Wissen über die Bedarfe der Nutzerinnen und Nutzer.

Wo sehen Sie realistische Ansatzpunkte dafür in der nahen Zukunft?

Großes Potenzial sehe ich bei der Verkehrsplanung in der Zusammenführung unterschiedlicher Mobilitätsformen. Die neu aufgestellten Mobilitätskonzepte der Städte und Gemeinden zeigen das jetzt schon. Dafür braucht es aber auch technische Möglichkeiten, die Erreichbarkeit von Angeboten

und Einrichtungen integrativ analysieren und bewerten zu können. Wie sieht beispielsweise die Erreichbarkeit von Schulen und Arbeitsstätten im Verbund von Bus, Bahn, Rad aber auch zu Fuß aus? Oder welches sind sichere Wege für den Radverkehr, um zur Bahn zu kommen?

Was sind dabei die Aufgaben von Bund und Freistaat?

Aus Sicht eines Raumplaners müssen die oberen staatlichen Ebenen planerische und gesetzliche Vorgaben schaffen, die eine nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern. Dann können die Kommunen dort Flächen bereitstellen, wo nachhaltige Mobilitätsangebote und damit auch eine aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad möglich sind. Das bedeutet also, bestehende Siedlungsachsen zu stärken und vor allem dort Baulflächen auszuweisen, wo es ausreichend Angebote der Versorgung gibt. Ein weiterer Ansatzpunkt liegt in der Gewichtung der Finanzierung von Infrastruktur und deren Ausbau. Sollten wir also weitere Umgehungsstraßen bauen oder besser im Schienennetz höhere Kapazitäten und damit auch einen zuverlässigeren Betrieb ermöglichen?

ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger: Bei der Zusammenführung verschiedener Mobilitätsformen sieht Mathias Jehling Potenzial.



126
PlusBus-, TaktBus- und Regionalbuslinien gibt es im neuen Busnetz.



IM ZWEI-STUNDEN-TAKT
verbindet der TaktBus kleinere Orte mit den nächsten Zentren. Fahrten und mehr werden werktags vom PlusBus angeboten.

IMMER EINEN SCHRITT VORAUSS



Aus der Regionalbahn RB 34 ist die S8 geworden. Die neue S-Bahn-Linie verkehrt im dichten Takt zwischen Dresden, Radeberg und Kamenz. Prof. Dr.-Ing. Rainer König, bis 31.03.2022 am Lehrstuhl für Bahnverkehr, Öffentlicher Stadt- und Regionalverkehr der Technischen Universität Dresden, erläutert die Bedeutung einer sinnvollen Metropol-Regionen-Strategie und wo er noch Redebedarf sieht.



Für Prof. Rainer König ein wichtiger Baustein im Verkehrskonzept: die neue S-Bahn-Linie S8.

Mein Wunsch wäre es, dass die Wissenschaft stärker in ihrer Rolle als Vordenker bei Mobilitätskonzepten und neuen Ansätzen gefordert wird. Wir haben sowohl bei den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern als auch den Studierenden so viele Potenziale und Motivation, die wir noch nicht genügend abrufen. Eine stabile Partnerschaft im Sinne eines ‚Kreativitätscenters Nahverkehr‘ könnte ein Ansatz sein.“

Prof. Dr.-Ing. Rainer König

Schimpfen Sie eigentlich ab und zu auf Bus oder Bahn?

Das passiert mir leider bei Ankünften mit dem Schienennahverkehr in Dresden-Neustadt aus Richtung Langebrück. Hier gibt es zu oft Verspätungen im Bereich von fünf Minuten und mehr, sodass man für das Erreichen eines Eckanschlusses, beispielsweise nach Meißen oder Leipzig, einen Nahverkehrszug

früher nutzen muss. Das ist für mich Verlust wertvoller Arbeits- und Familienzeit und nur schwer zu tolerieren.

Linie S8 statt RB34 – ist das alter Wein in neuen Schläuchen?

Nein, das ist mehr als nur eine Namensänderung. Dahinter steht ein Konzept zur Weiterentwicklung des S-Bahn- und des S-Bahn-Verdichtungsnetzes um die Landeshauptstadt Dresden herum. Ich hoffe sehr, dass die Erfahrungen mit der S8 zu einer Ermutigung für weitere Schritte führen.

Es sind noch weitere S-Bahnen geplant. Welche Rolle spielen diese im Verbund?

Weitere S-Bahnen beziehungsweise ein S-Bahn-Verdichtungsnetz zur Anbindung von Regionen machen Sinn. Sie können zu Fahrgastnutzen und damit auch zu Fahrgastzuwachs beitragen, wenn wichtige strategische Ausgangsüberlegungen und Randbedingungen eine Chance zur Umsetzung finden. Das betrifft zuerst die Entwicklung eines S-Bahn-Angebotes zwischen Metropole und Metropolregion, welche konsequent der Raum- und Siedlungsplanung folgt – oder, besser noch, die den sich ergebenden Verkehrsströmen vorausseilt. Denn das bietet für die Menschen ein klares zukunftsorientiertes Signal. Ein definiertes S-Bahn-Zielnetz einschließlich eines verbundenen S-Bahn-Verdichtungsnetzes stellt für den gesamten Raum das tragende Nahverkehrsangebot auf der schnellen Schiene dar. Dazu gehört an den Systemschnittstellen auch die Kombination des S-Bahn-Angebots mit der Nutzung von privaten Fahrzeugen der

Fahrgäste oder die Berücksichtigung von Kundenanforderungen im Kontext mit Sharing-Angeboten. Bei den S-Bahnen selbst sind die Infrastruktur, Fahrzeuge und die Betriebsführung abzustimmen und zu einem Standard zu entwickeln. Alle drei Maßnahmenbündel vereinen sich idealerweise in einer zukunftsfähigen S-Bahn-Kultur für Metropole und Metropolregion.

Welche Rolle spielt dabei der PlusBus?

Der PlusBus ist ein äußerst wertvoller Partner im Verbund mit den S-Bahnen, sofern abgestimmte Umstiegsmöglichkeiten mit geringen Wartezeiten für die Fahrgäste bestehen. S-Bahn und PlusBus sind beide auf ein Angebot mit minimalen Reisezeiten orientiert.

Wie läuft aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit bei der Verkehrsplanung?

Wir arbeiten in diesem Bereich sehr eng zusammen. Ein gutes Beispiel sind unsere Untersuchungen und Simulationen zu Betriebskonzepten für die S-Bahn zwischen Meißen und Pirna, die die TU Dresden und der Verkehrsverbund Oberelbe gemeinsam durchführten. Auf der neuen und leistungsfähigeren Infrastruktur

haben wir eine Steigerung der Fahrgast- und Zugzahlen erreicht und das Tag für Tag bei einem auch wirtschaftlich sinnvollen Angebot. Mein Wunsch wäre es, dass die Wissenschaft stärker in ihrer Rolle als Vordenker bei Mobilitätskonzepten und neuen Ansätzen gefordert wird. Wir haben sowohl bei den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern als auch den Studierenden so viele Potenziale und Motivation, die wir noch nicht genügend abrufen. Eine stabile Partnerschaft im Sinne eines „Kreativitätscenters Nahverkehr“ könnte ein Ansatz sein.

Sind die Menschen bereit für die Verkehrswende?

Ich denke schon. Die Einsicht wächst und die Angebote werden sowohl in der Breite als auch in der Tiefe besser. Für ein systemisches, also ganzheitliches S-Bahn-Angebot für eine Metropole und die zugehörige Metropolregion braucht es auch ein vorausschauendes und intensives Marketing für dieses Systemangebot. Hier sehe ich beim VVO noch Potenzial. Vor allem im Sinne einer verbundübergreifenden Kommunikation und Werbung.

Als passionierter Bahnfahrer freut er sich über pünktliche Züge und gelungene Anschlüsse.



1.394
Parkensoren liefern Daten an den VVO, der diese auf vvo-mobil.de und vvo-online.de publiziert.



60%
sind die 2.923 P+R-Plätze im Durchschnitt ausgelastet.



QUALITÄT — HAT — IHREN — PREIS



Mobilität ist eine öffentliche Dienstleistung und spielt eine wichtige Rolle bei der Gewährleistung der Daseinsvorsorge. Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), erläutert die Lage zur Förderung und Finanzierung des Nahverkehrs und gibt eine Prognose zur weiteren Entwicklung ab.

**Nur Reden hilft nicht mehr.
Damit haben wir schon viel
Zeit verloren.“**

Dr. Jan Schilling

Wann kommt denn endlich der kostenfreie ÖPNV?

Ich denke, der kommt nie und wäre auch nicht sinnvoll. Erstens müsste man jährlich rund 13 Milliarden Euro aufwenden, mit steigender Tendenz. Das Geld würde dann fehlen, um andere öffentliche Aufgaben zu finanzieren. Zweitens zeigen internationale Erfahrungen, dass die Effekte nicht so groß sind. In Tallin wurde solch eine Initiative beispielsweise wieder eingestellt. Auch die sonstigen Rahmenbedingungen wie Angebot, Kostendeckungsgrad oder Motivation muss man sich genau anschauen. Plakative Antworten verbieten sich hier – vor allem angesichts der hohen Summen, um die es geht.

Welche Finanzierungsmodelle gibt es?

Den Hauptteil der ÖPNV-Finanzierung tragen die Nutzer. Das hat auch gute Gründe. Es fördert zum einen die unternehmerischen Anreize und zeigt zum anderen, dass das Ganze einen Wert hat. Den anderen Teil finanziert die öffentliche Hand. Wo wir im internationalen Vergleich Nachholbedarf haben, ist die sogenannte Drittnutzerfinanzierung. Denn verschiedene Gruppen haben einen bepreisbaren Nutzen von einem besseren ÖPNV und diese

Einnahmen sollten wir zweckgebunden in den Ausbau und die Qualität investieren. Dabei geht es beispielsweise um Erlöse aus Parkraumbewirtschaftung, Arbeitgeber- oder Grundstücksabgaben.

Vor welchen Problemen steht der ÖPNV aktuell bei der Finanzierung?

Coronabedingt fehlen uns Einnahmen – insbesondere die Abonnentenzahlen sind gesunken. Das wurde 2020 bis 2022 mit den Rettungsschirmen vom Staat ausgeglichen. Dafür fahren wir aber auch weiter das volle Programm – unabhängig von den Fahrgastzahlen. Für diesen Ausgleich muss man dankbar sein, denn er hat geholfen, dass die Branche an diesem Punkt gut durch die Pandemie gekommen ist. Auch das 9-Euro-Ticket ist ein riesiges, international einzigartiges Experiment. Im Ergebnis sollte auf keinen Fall die Nutzerfinanzierung dauerhaft Schaden erleiden. Das wäre ansonsten ein Danaergeschenk für die Verkehrswende gewesen. Auf der Kostenseite leidet auch unsere Branche unter den hohen Energiepreisen und dem Bruch der Lieferketten. Wenn hier nicht nachgearbeitet wird, steigen entweder die Tarife für die Kunden massiv an oder die Angebote müssen eingeschränkt werden. Beide unternehmerischen Maßnahmen würden aber die politisch gewünschte Entwicklung des ÖPNV konterkarieren.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) sind rund 600 Unternehmen organisiert.



Dr. Jan Schilling vor der bunten Welt des Eisenbahnverkehrs im VDV-Hauptstadtbüro.

Gibt es in Deutschland positive Ausnahmen?

Die Lage ist sehr heterogen und die Breite nimmt mit der Dauer der Pandemie zu. Sachsen ist ja von Corona hart getroffen worden. Aber es gibt auch Lichtblicke. So ist mein Eindruck, dass etwa in Dresden die Kunden vergleichsweise treu waren und ihr Abo behalten haben. Da zahlt sich eine enge Kundenbindung aus.

Was sollte sich aus Ihrer Sicht ändern?

Wir müssen überall planbar und konsequent in den Ausbau und in ein attraktives Angebot investieren. Und dann muss den entsprechenden Beschlüssen auch die dazugehörige Finanzierungsgrundlage folgen. Nur Reden hilft nicht mehr. Damit haben wir schon viel Zeit verloren. Die Konzepte liegen ja auf dem Tisch und eine Investition in den ÖPNV ist immer auch eine Investition in eine lebenswerte Stadt oder die Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen im ländlichen Raum. Der VDV hat dazu mit dem Leistungskostengutachten eine Blaupause gegeben, die von der Verkehrsministerkonferenz einstimmig aufgegriffen wurde und die wir jetzt politisch mit Bund und Ländern umsetzen müssen. Aber auch die Kommunen sollten sich beispielsweise über die Drittnutzerfinanzierung beteiligen. Der Autoverkehr kostet den Staat jährlich etwa das Dreifache der Subventionen des ÖPNV.

Wieso wird das seit Jahrzehnten fiskalpolitisch akzeptiert?

Einfache Antwort: Wir sind ein Autoland und haben da einen aus meiner Perspektive etwas antiquierten Freiheitsbegriff. Die Diskussionen zum Tempolimit zeigen, dass da Dinge ins Rollen kommen, aber auch noch viel Klärungsbedarf ist. Vielen Menschen ist bewusst, dass es so nicht weitergehen kann und auch klimaschädliche Subventionen abgebaut werden müssen. Aber das greift natürlich immer in das Leben Einzelner ein und ist daher ein längerer Aushandlungsprozess.

Fordert Umsetzung von Beschlüssen – neue Wege der Finanzierung eingeschlossen.



11,6 1,0

Mrd. Euro standen dem ÖPNV im Jahr 2021 zur Verfügung.
Mrd. Euro davon sah der Bundeshaushalt für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor.



AB DURCH DIE MITTE

TZ
20



Mit einem Pilotprojekt setzt Hoyerswerda bei der Tarifierung im April 2022 ein besonderes Zeichen. Mit dem Kleinen Stadtverkehr führt die örtliche Verkehrsgesellschaft ein neues Tarifangebot ein und bietet seit April dieses Jahres einen günstigen City-Fahrschein an. Torsten Ruban-Zeh (TRZ), Oberbürgermeister der Stadt, und Stefan Löwe (SL), Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda, erklären im Interview das neue Angebot und wie es den ÖPNV stärken soll.



Stefan Löwe, Geschäftsführer der städtischen Verkehrsgesellschaft, möchte Preis und Leistung in ein gutes Verhältnis setzen.

Es ist erstmal ein passgenaues Angebot für das Stadtgebiet Hoyerswerda. Damit sind wir wieder genau bei den Themen Klima- und Verkehrswende. Und das werden sich auch andere kleinere Städte im VVO und anderswo sehr genau anschauen.“

Stefan Löwe

Oberbürgermeister Torsten Ruban-Zeh will die Menschen in Hoyerswerda für den ÖPNV begeistern.



Die Ticketpreise im VVO steigen – Sie halten dagegen. Wieviel „Gallisches Dorf“ steckt in Hoyerswerda?

SL Also eigentlich fehlt uns nur noch der Zaubertrank. Den könnten wir für den Strukturwandel nämlich sehr gut gebrauchen.

Vor welchen Herausforderungen steht die Stadt?

SL Verkehrs- und Klimawende haben ja alle Kommunen auf der Agenda. In Hoyerswerda kommen noch der demografische Wandel und der Strukturwandel dazu. Es gibt also viele Veränderungen. Das ist Herausforderung und Chance gleichzeitig – gerade auch für den ÖPNV. Ganz speziell haben wir als Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda als Einzige im VVO nur den „Kleinen Stadtverkehr“ mit sehr vielen kurzen und mittleren Wegen. Mit den maximal vier Preiszonen im VVO haben wir ein recht einfaches Tarifsysteem. Dafür ist damit auch die kleinste Zone recht groß – und das Preis-Leistungs-Verhältnis ist gerade bei Einzelfahrten und für die kurzen Wege bei uns nicht mehr so gut.

Wie haben die anderen Städte und Kommunen auf Ihre Idee reagiert?

TRZ Wir entscheiden im Verkehrsverbund ja nicht allein über die Tarife. Da sind die elf anderen Verkehrsunternehmen genauso beteiligt wie die Landkreise und die Landeshauptstadt. Wir haben die speziellen Herausforderungen im Stadtverkehr Hoyerswerda vorgestellt und mit dem Verkehrsverbund das Ticket als Lösung erarbeitet und vorgestellt. Diese wurde von allen gemeinsam getragen. Darüber sind wir sehr froh und dankbar und teilen gern unsere Erfahrungen.

Lässt sich das Hoyerswerdaer Modell übertragen?

SL Es ist erstmal ein passgenaues Angebot für das Stadtgebiet Hoyerswerda. Wir wissen ja auch noch nicht so genau, ob sich die gewünschten Effekte tatsächlich nach-

Qualität Stammkunden werden, lohnt sich diese Investition dann noch gleich zigfach.

Und was erhoffen Sie sich aus dem Angebot?

TRZ Die Stadt Hoyerswerda setzt sich sehr für den ÖPNV ein und leistet sich ein eige-



Corona hat alle Kommunen herausgefordert. In Hoyerswerda müssen außerdem der demografische Wandel und ein Strukturwandel gelöst werden.

haltig einstellen und mehr Fahrgäste ins „System ÖPNV“ bringt. Deshalb ja zunächst eine zweijährige Pilotphase. Aber wir sind da bereits nach den ersten Wochen sehr zuversichtlich. Damit sind wir wieder genau bei den Themen Klima- und Verkehrswende. Und das werden sich auch andere kleinere Städte im VVO und anderswo sehr genau anschauen.

Wie finanziert sich das günstigere Tagesticket?

SL Genauso wenig wie wir das Gallische Dorf sind, sind wir auch nicht Entenhausen mit dem großen Geldspeicher und müssen deshalb sehr genau hinschauen. Aber am Ende ist es wiederum auch ganz einfach. Lieber drei Fahrgäste für 3,50 Euro als zwei Fahrgäste für fünf Euro. Den Platz in den Bussen haben wir. Und wenn so aus den Gelegenheitsfahrgästen durch gute Leistung und

nes Stadtbusnetz. Das ist in Zeiten knapper Kassen keine Selbstverständlichkeit. Wenn wir uns das aber leisten, dann soll es bitte schön auch genutzt werden. Da ist das neue Tarifangebot sehr passend, um eben mehr Fahrgäste in unsere Busse zu bringen.

Gibt es schon Feedback von den Bürgerinnen, Bürgern oder Gewerbetreibenden?

TRZ Natürlich gibt es schon Rückmeldungen und mal hier und da ein Wort des Dankes. Es wird also sehr wohl registriert, wie wir uns trotz herausfordernder Rahmenbedingungen für den ÖPNV in unserer Stadt einsetzen. Das am Ende entscheidende Feedback sind natürlich die Verkaufszahlen des neuen Tickets. Da sieht es nach den ersten Wochen schon gut aus. Mehr geht natürlich immer und wir freuen uns über jede Autofahrerin und jeden Autofahrer der auch mal in unseren ÖPNV einsteigt.

53
P+R-Plätze gibt es in der Tarifzone 20 (Hoyerswerda).

TZ 20

742
VGH-Kunden nutzen eine Monats-Chipkarte.



MOBILITÄT MACHT BILDUNG BEINE



Im vergangenen Jahr führte Sachsen das Bildungsticket ein. Damit können junge Fahrgäste für wenig Geld im jeweiligen Verbundgebiet Bahn, Bus und Co. nutzen. Der sächsische Landeschülerrat (LSR) engagiert sich bereits seit zehn Jahren für die Einführung. Deren Vorstandsmitglied, Lily Härtig (LH), und Martin Haase (MH), Leiter Tarif & Vertrieb beim VVO, diskutieren über den aktuellen Nutzen und wünschenswerte Verbesserungen.

Schüler können dann ihren Schulort unabhängig von Tarifzonen und separaten Tickets auswählen. Nicht immer haben sie die finanziellen Mittel, um mit Bus und Bahn spontan von Ort zu Ort zu reisen. Und gerade an dem Punkt ist ein kostengünstiges Bildungsticket eine wichtige Voraussetzung.

Gibt es besondere Herausforderungen für Eltern, Schülerinnen und Schüler?

LH Das beste Ticket und das schönste Ziel bringen nichts, wenn es keine Verbindung gibt. Deswegen braucht es weiterhin große Anstrengungen, um den ÖPNV in Sachsen auszubauen. Das gilt sowohl bei der Zahl der Verbindungen und der Umstiegsmöglichkeiten als auch beim Takt der Verbindungen. Und nicht zu vergessen: Die Fahrt zwischen den Verbänden bleibt auch mit dem Bildungsticket ein Problem. Hierfür braucht es einfache und unkomplizierte Anschlusstickets für alle, die auf ihrem Schulweg eine Verbundgrenze überschreiten.

Wie wurde aus der Idee Bildungsticket ein fertiges Produkt?

MH Tarifierungen im ÖPNV benötigen reichlich Vorlauf. Sie müssen durch die Gremien in den Verkehrsverbänden beschlossen und fristgerecht durch Genehmigungsbehörden bestätigt werden. Darüber hinaus musste geklärt werden, wie die Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden. Vor diesem Hintergrund war

Warum hat sich der LSR für das günstige Ticket stark gemacht?

LH Schülerinnen und Schüler sind sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum auf den ÖPNV angewiesen. Schule, Freunde, Freizeit – da kann nicht immer das Eltern-Taxi helfen. Neben der Flexibilität ist das Bildungsticket aber auch ein Beitrag zur Bildungsgerechtigkeit. Denn Schülerinnen und

In der Sache geeint. Für Lily Härtig und Martin Haase ist das Bildungsticket ein wichtiges Puzzleteil im großen Bild.



Lily Härtig vom sächsischen Landeschülerrat fordert weitere Anstrengungen beim Ausbau des ÖPNV.

die Umsetzung des Bildungstickets in weniger als sechs Monaten ambitioniert. Aber durch die intensive und konstruktive Mitarbeit in den beteiligten Verkehrsunternehmen, der kommunalen Verwaltung sowie dem sächsischen Wirtschaftsministerium konnte das Bildungsticket zum Beginn des Schuljahres eingeführt werden.

Wie haben sich die Zahlen seitdem entwickelt?

MH Wir konnten bereits relativ schnell nach der Einführung eine deutliche Zunahme gegenüber den ermäßigten Abo-Tickets erkennen. Zurzeit liegt die Zahl an Bildungsticket-Kunden im VVO etwa 30 Prozent über der Anzahl der ermäßigten Abos im Jahr 2019. Dies ist zum einen natürlich durch Neukunden auf Grund des attraktiven Tarifproduktes zu erklären. Ein nennenswerter Teil der vermeintlichen Neukunden kommt aber auch aus dem sogenannten Barsortiment und ist beispielsweise aus den Einzelfahrten und Tageskarten ins Abo gewechselt. Vorteil dieser Wanderung im Sortiment ist eine stärkere Bindung der Kunden. Auf der anderen Seite dürfen wir die erheblichen Einnahmeverluste im Barsortiment nicht außer Acht lassen.

Wie steht der LSR zur aktuellen Umsetzung des Bildungstickets?

LH Das Bildungsticket ist ein großer Schritt in eine gute Richtung. Trotzdem hat man hier hoffentlich noch nicht die Endhaltestelle erreicht. Es braucht in Sachsen einen besseren ÖPNV-Ausbau, um dieses Ticket auch in seinem vollen Ausmaß nutzen zu können. Das beste Ticket bringt nichts, wenn kein Bus fährt. Nach wie vor muss ein sachsenweit gültiges Ticket das Ziel sein. Für den Übergang wäre eine Zukaufsoption eine Möglichkeit, wie man sie beim AzubiTicket kennt.

Ist das Bildungsticket eine Blaupause für weitere sachsenweite Tarife?

MH Schon bei der Einführung des Azubi-Tickets im Jahr 2020 haben die sächsischen Verbände sehr eng zusammengearbeitet und dadurch die relativ kurzfristige Einführung des Ticketangebotes ermöglicht. Insofern waren die Prozesse bei der Umsetzung des Bildungstickets bereits erprobt. Auch wenn es sicher noch Optimierungspotenzial gibt, bin ich der Meinung, dass wir als Verbände nach diesen Erfahrungen sehr gut auf weitere tarifliche Aufgaben vorbereitet sind.

Martin Haase freut sich über die schnelle Umsetzung des Bildungstickets.





Ausgang ↑



Chemnitz Hbf
Stollberg & Altchemnitz
Technopark

415 Stollberg
u. Altchemnitz

609 Technopark

QUER DURCHS LAND

415

609
CVAG
KARLSRUHE & VERBUND-USA

Handy schnappen, Ziel eingeben, Ticket kaufen – ab geht die Reise mit dem digitalen Fahrscheinautomaten quer durch Sachsen! Mit Sachsen mobil lassen sich im Freistaat ab sofort durchgehende Reiseketten buchen. Die Projektverantwortlichen Anett Soujon (AS) vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund, Francis Doege (FD) vom VVO, Matthias Wirker (MW) vom Verkehrsverbund Mittelsachsen, Jaroslav Rejzek (JR) vom Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien sowie Andreas Herold (AH) vom Verkehrsverbund Vogtland berichten über die Zusammenarbeit.

anderen Berechnungslogik und differenzierten Produktsortimenten. Sogar scheinbar triviale Themen wie die Ermäßigungsregeln für Kinder oder Senioren sind überall verschieden. Deswegen mussten wir die Tarife zunächst in ein digitales Format umsetzen. Zum Glück gab es dafür eine Lösung aus Sachsen. Das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme hatte bereits einen bundesweiten Standard entwickelt. Und gemeinsam mit den dortigen Fachleuten gelang uns die einheitliche Umsetzung in einen Tarifrechner. Dieser kann für jede Verbindung die geeigneten Angebote ermitteln. Dabei werden auch Mitreisende, Gepäck, Fahrräder und Hunde berücksichtigt. In den beiden Apps werden diese Angebote dann für den

nutzerfreundliches Werkzeug in die Hand, um flächendeckend ihre selbstgewählten Reiseketten durch Sachsen zu planen. Besonders Touristinnen und Touristen oder Autofahrerinnen und Autofahrer haben sofort die Kosten im Überblick und lernen die Attraktivität von Bus und Bahn kennen.



Andreas Herold hofft auf mehr Fahrgäste durch den Abbau von Zugangshemmnissen.

Wie lief die Zusammenarbeit zwischen den Verbänden und was kostete die Entwicklung?

MW Aktuell nutzen die Verkehrsverbände in Sachsen das digitale Vertriebssystem von HandyTicket Deutschland und das durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund favorisierte neue Vertriebssystem, MOOVME. Es mussten also rechtliche und technische Lösungen für beide Systeme gefunden werden. Der Projektbeginn war 2018 und startete mit monatlichen Treffen. Ab 2020 gab es dann pandemiebedingt wöchentliche Abstimmungstermine per Online-Konferenz. Diese eng terminierten Statusgespräche waren sehr effektiv für die zielorientierte Zusammenarbeit. Insgesamt kostete die Entwicklung der Vertriebssystemerweiterung Sachsen mobil für die Systeme HandyTicket Deutschland und MOOVME ca. 1,85 Millionen Euro, von denen der Freistaat 1,4 Millionen Euro übernommen hat.

Gibt es weitere ähnlich gelagerte Projekte für eine verbundübergreifende Zusammenarbeit?

AH Die Zusammenarbeit der Verbände wurde mit dem Projekt gestärkt und wird über die kommenden Jahre weiterwachsen. Das freut uns selbst sehr und bietet den Fahrgästen wirklich einen großen Mehrwert. Denn ab sofort haben die Fahrgäste einen persönlichen Fahrscheinautomaten für alle Nahverkehrsmittel Sachsens in der Tasche. Das dürfte bei einigen Bürgern durchaus ein Zugangshemmnis zum öffentlichen Personennahverkehr beseitigen. Auch wenn die technische Umsetzung nicht ganz trivial war, haben wir gemeinsam die Hürden gemeistert. Sachsen mobil ist somit ein wichtiger Baustein Richtung Zukunft und bietet eine wichtige technische Grundlage für den künftigen SachsenTarif.

Besonders Touristinnen und Touristen oder Autofahrerinnen und Autofahrer haben sofort die Kosten im Überblick und lernen die Attraktivität von Bus und Bahn kennen.“

Jaroslav Rejzek

Wer könnte mir denn mal die Idee hinter Sachsen mobil erklären?

AS Vor etwa vier Jahren erklärte der Freistaat den Wunsch, dass sich der Ticketverkauf in Sachsen vereinfachen soll und die Verbände prüften daraufhin verschiedene Lösungsansätze. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Mit Sachsen mobil innerhalb der Apps HandyTicket Deutschland und MOOVME verknüpfen wir nun die Tarife aller fünf sächsischen Verkehrsverbände sowie den Deutschlandtarif. Die Fahrgäste können über ihre gewohnte App problemlos einen Fahrschein für die Strecke von beispielsweise Dresden nach Leipzig kaufen. Dafür errechnet das Ticketsystem den günstigsten Preis. Sogar die Erweiterbarkeit nach Tschechien oder Sachsen-Anhalt ist möglich. Nur in der jeweiligen App mussten sich die Nutzerinnen und Nutzer etwas umstellen. Mittlerweile ist das aber kein Problem mehr.

Wie wurde die Kombination der Tarife umgesetzt?

FD Jeder Tarif in den Verbänden basiert auf einer

Von der Technik überzeugt: Francis Doege und Matthias Wirker (re.) im Gespräch.



Kunden aufbereitet, sodass in der Regel das beste Angebot an erster Stelle steht. Aber die Kunden können einzelne Tickets problemlos tauschen.

Was erhoffen sich die Verbände auf Dauer davon und wer ist die Zielgruppe?

JR Mit dem digitalen verbundübergreifenden Angebot wollen wir hauptsächlich Gelegenheitsfahrer ansprechen, die Sachsen mit dem ÖPNV erkunden wollen oder direkt Sehenswürdigkeiten besuchen möchten. Dabei können sie diese größeren Distanzen kostengünstig zurücklegen. Mit Sachsen mobil bekommen sie ein einfach zu bedienendes und

Ein Klick vom besten Angebot entfernt. Sachsen mobil hat die sächsischen Verkehrsverbände noch ein Stück näher zusammen gebracht.



3.720

Tickets wurden bereits über neun Verkehrsunternehmen verkauft.



5

Verkehrsverbände und den Deutschlandtarif inkludiert Sachsen mobil.

JAHRES RÜCK BLICK 2021 2022



August 2021

FREIFAHRT-AKTION, DIE ZWEITE

Wie schon im vergangenen Jahr laden die zwölf Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund Oberelbe alle treuen Stammkunden in den sächsischen Sommerferien zu günstigen Ausflügen mit Bus und Bahn ein. Besitzer von Abo-Monatskarten und JobTickets dürfen, egal in welcher Tarifzone oder Preisstufe, täglich im ganzen Verkehrsverbund unterwegs sein. An jedem Mittwoch können Familien mit einem Tagesticket für eine Tarifzone den gesamten Verbundraum erobern. Weitere Vergünstigungen erhalten Studenten mit Semestertickets.

September 2021

VON SACHSEN DURCH DIE REPUBLIK

Mit dem Deutschland-Upgrade fahren Abo-Kunden zwei Wochen lang ohne Zusatzkosten im bundesweiten Nah- und Regionalverkehr mit Bus und Bahn. Unter dem Dach der Gemeinschaftskampagne #BesserWeiter, die Bund, Länder, kommunale Spitzenverbände und Verkehrsunternehmen umsetzen, wird das Vertrauen in den ÖPNV gestärkt und werden – während der Pandemie verlorene – Fahrgäste zurückgewonnen. Das Angebot beginnt pünktlich zum Start der europäischen Mobilitätswoche.



Oktober 2021

RIDE & RIDE

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn stellt der VVO an den beiden S-Bahn-Stationen Dresden-Pieschen und Dresden-Trachau überdachte Fahrradständer auf. Dabei entstehen 76 wetterfeste und beleuchtete Stellplätze. Die Verkettung von Fahrrad und Zug ist eine besonders umweltfreundliche Art der Fortbewegung und steht im unmittelbaren Förderinteresse des Verkehrsverbunds. Die Partner investieren dafür rund 300.000 Euro.



Dezember 2021

DIESELNETZ UNTER NEUER FLAGGE

Mit dem Fahrplanwechsel übernimmt die DB Regio nach gewonnener Ausschreibung die Strecken von Dresden nach Kamenz und Königsbrück, durch das Müglitztal nach Altenberg sowie von Pirna nach Sebnitz. Nach der Insolvenz der Städtebahn Sachsen im Jahr 2019 betrieb die Mitteldeutsche Regiobahn das Netz unter schwierigen Bedingungen weiter. Zum Start des neuen Vertrages ist der VVO mit an Bord und informiert zu den Neuerungen, unter anderem dem 30-Minuten-Takt nach Kamenz.



Oktober 2021

AUS 2 MACH 3

3 für 2
und alles dabei

3 Monate fahren

2 Monate zahlen

1 Monat gratis

Mit einer Kundenrückgewinnungs-Kampagne startet der VVO in den Herbst. Fahrgäste, die ein Normalpreis-Abonnement für die Monatskarte oder die 9-Uhr-Monatskarte abschließen, erhalten den ersten von drei Monaten gratis. An der Aktion beteiligen sich die DB Regio, die Dresdner Verkehrsbetriebe, der Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, die Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda und die Verkehrsgesellschaft Meißen. Mit der 3-für-2-Aktion bietet sich Neu- und Erneut-Kunden eine besonders preiswerte Möglichkeit, den ÖPNV für sich zu entdecken.

Januar 2022

PLUSBUS IM PLUS

Das Verbundnetz wächst um sieben PlusBus- sowie fünf TaktBus-Linien. Neben dem Landkreis Bautzen, in dem neue Angebote zwischen Kamenz, Lauta, Königsbrück, Hoyerswerda, Bischofswerda und Schleife den Betrieb aufnehmen, profitiert auch der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge: Die Linie 219 zwischen Pirna und Bad Gottleuba fährt nun als PlusBus. Die Linie 365 zwischen Schmiedeberg-Frauenstein und die Linie 267 zwischen Neustadt und Steinigtwolmsdorf sind zu TaktBussen geworden. Insgesamt kommen so 600.000 Buskilometer pro Jahr hinzu.



November 2021

ÖKOLOGISCH ZUM EINKAUFBSUMMEL

Am 5. und 6. November lassen sich im gesamten Verbundraum Bus und Bahn kostenfrei zum Einkaufsbummel nutzen. Passend zum Dresdner Late-Night-Shopping beginnt die Aktion am Freitagabend, dauert 30 Stunden und lädt auch zum Bummel durch andere Städte ein. Der VVO möchte so zur Stärkung des Handels in den Innenstädten beitragen und gleichzeitig einladen, das Auto einfach mal stehenzulassen und das Shopping mit Straßenbahn und Bus zu absolvieren.



Januar 2022

ALTERNATIV ANS ZIEL

Die Echtzeitauskunft des VVO startet in die zweite Entwicklungsstufe. Konnten bisher nur Verspätungen oder Störungen bei Bus und Bahn live auf dem Handy oder einer anderen digitalen Auskunft mitverfolgt werden, mischen sich ab sofort auch zusätzliche Routen in die Ergebnisse. Die Fahrgäste bekommen dadurch weiterhin alle geplanten Fahrten angezeigt und darüber hinaus eine sinnvolle Alternative, sollte es einmal klemmen.





Februar 2022

KOOPERATION VERLÄNGERT

Der VVO bleibt bis 2024 Namenspatron des Oberelbe-Marathons. Der Genusslauf fand erstmals 1998 statt und hat sich seitdem zu einer festen Größe im Massensport entwickelt. Für die Anreise der Läufer bestellt der Verkehrsverbund auch in diesem Jahr wieder zusätzliche Züge auf der S-Bahn Linie S2 und mehr Platz auf der S-Bahn Linie S1. Die Startnummern gelten zusätzlich als Fahrkarte für den ganzen Verbundraum. Von der engen Partnerschaft profitiert neben den Aktiven und Fans vor allem der ÖPNV, der an diesem Tag zeigen kann, was in ihm steckt.

März 2022

TRIEBWAGEN MODERNISIERT

Die DB Regio rüstet ihre Fahrzeuge im Dieselnetz schrittweise auf. Die 21 Desiro-Triebwagen werden mit WLAN, USB-Steckdosen und dem neuen Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Die Umrüstung der gesamten Flotte soll bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Auf den insgesamt vier Dieselnetz-Strecken strebt der VVO ein weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen und eine gute Erschließung der Fläche an. Ab dem Jahr 2032 werden die Strecken dann voraussichtlich mit batterieelektrischen Zügen befahren.



April 2022

NEUE PREISE IM VERBUND

Die Preise im VVO erhöhen sich um durchschnittlich 4,7 Prozent. Davon können neue Tarifabschlüsse für die Mitarbeiter sowie insbesondere die steigenden Kosten für Energie und Material bezahlt werden. Beispielsweise ändert sich der Preis für eine Einzelfahrt in Dresden um 20 Cent auf 2,70 Euro. Auch Wochen- und Monatskarten verteuern sich. Die von Pendlern häufig genutzten Abo-Monatskarten werden dagegen nur um rund zwei Prozent angehoben – ein Zeichen an die Stammkundschaft, die während der Pandemie dem ÖPNV treu geblieben ist.



April 2022

H ENTDECKERTAGE 22. April 2022

WEIT, WEITER, ENTDECKERTAG



Nach zwei Corona-Jahren Pause ist es wieder soweit. Der VVO-Entdeckertag und der Komm-rum-Tag im benachbarten Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien laden zeitgleich zu tollen Touren mit Zug, Bus, Straßenbahn und Fähre ein. Die Regeln sind die gleichen wie vor der Pandemie: Mit einer Familientageskarte für nur eine Tarifzone lässt sich der gesamte Verbundraum entdecken. Fahrgäste können auf der Fahrt in den Zügen des Trilex zusätzlich ein Komm-rum-Ticket für 3,50 Euro pro Person lösen und sind damit bis Bautzen, Görlitz oder Zittau mobil.

April 2022

FARBENFROH DURCHS MÜGLITZTAL

Das VVO-Marketing hat sich für einen der neuen Desiro-Triebwagen etwas Besonderes einfallen lassen. Der Zug ist großflächig mit Motiven der Bahnstrecke zwischen Heidenau und Altenberg beklebt und macht so Lust auf einen Ausflug. Neben Glashütte, Schloss Weesenstein und dem Geisingberg zeigt eines der Motive auch Wintersportler in Altenberg. Um die Ziele im Osterzgebirge bequem zu erreichen, ist an Wochenenden und Feiertagen neben der Regionalbahn auch der Ski- und WanderExpress im Einsatz.



ZAHLEN & FAKTEN 2021 2022

Gute Ergebnisse

Bei der deutschlandweiten Untersuchung des Marktforschungsinstituts Kantar zur Zufriedenheit der Fahrgäste mit Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbänden im Sommer 2021 konnte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) an die guten Ergebnisse der Vorjahre anknüpfen. „Es freut mich, dass es uns gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gelungen ist, trotz der schwierigen Rahmenbedingungen in Folge der Corona-Pandemie das hohe Niveau der Vorjahre weiterzuführen“, betonte Gabriele Clauss, Marketingleiterin im VVO bei der Präsentation. „Mit einem Wert von 2,4 bei der Gesamtzufriedenheit liegt der VVO auf dem Niveau der vergangenen Untersuchung.“

Bei drei besonders relevanten Kategorien konnten die zwölf Partner zudem leichte Verbesserungen erzielen. „Der wichtige Punkt ‚Information bei Störungen und Verspätungen‘ verbesserte sich deutlich auf 3,02 und in puncto ‚Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit‘ stieg die Bewertung auf eine gute 2,41“ führte Gabriele Clauss aus. „Darüber hinaus wurden verbundweit die Ticketautomaten besser als im Vorjahr bewertet.“

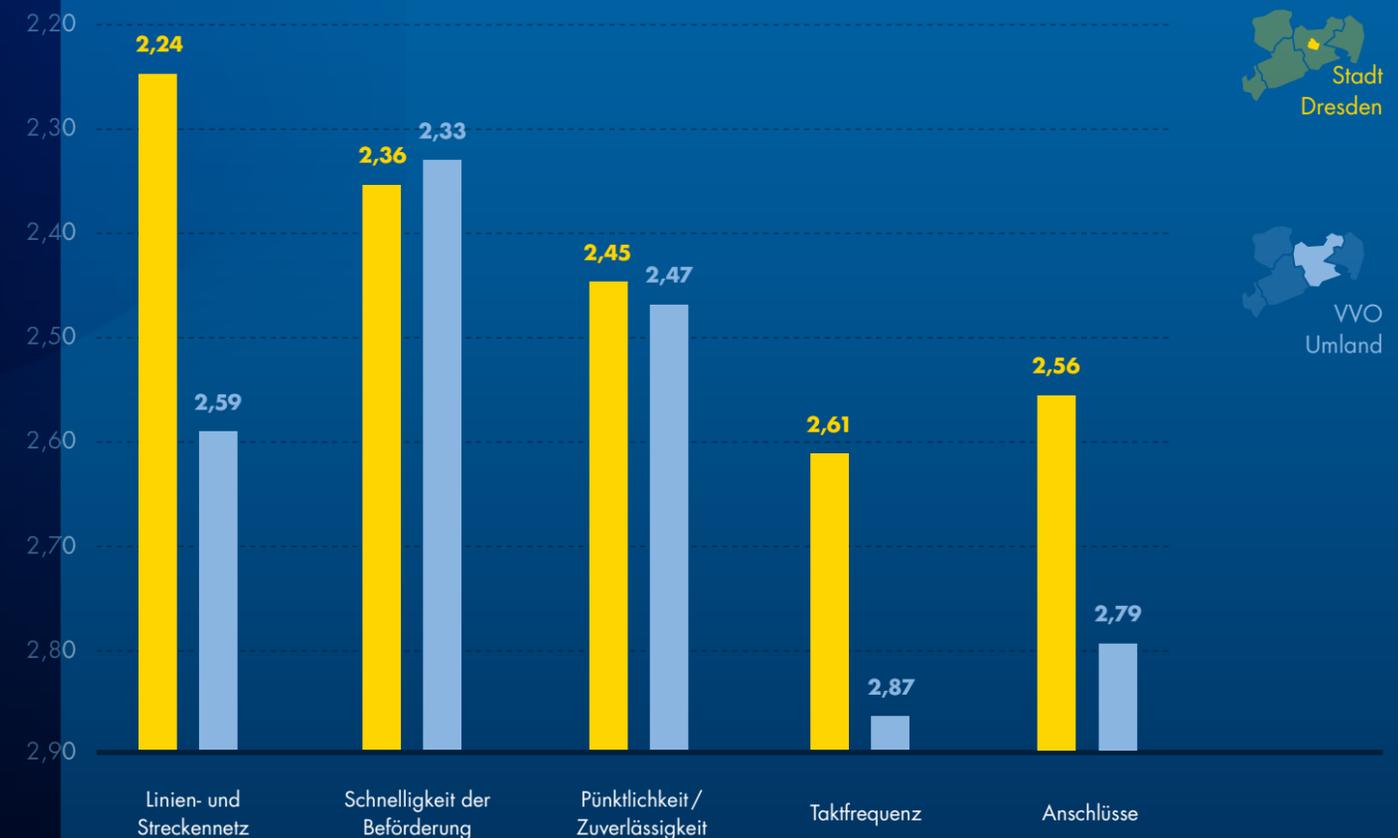
2,4

bei der Gesamtzufriedenheit zeigte das Kundenbarometer 2021.

80,0

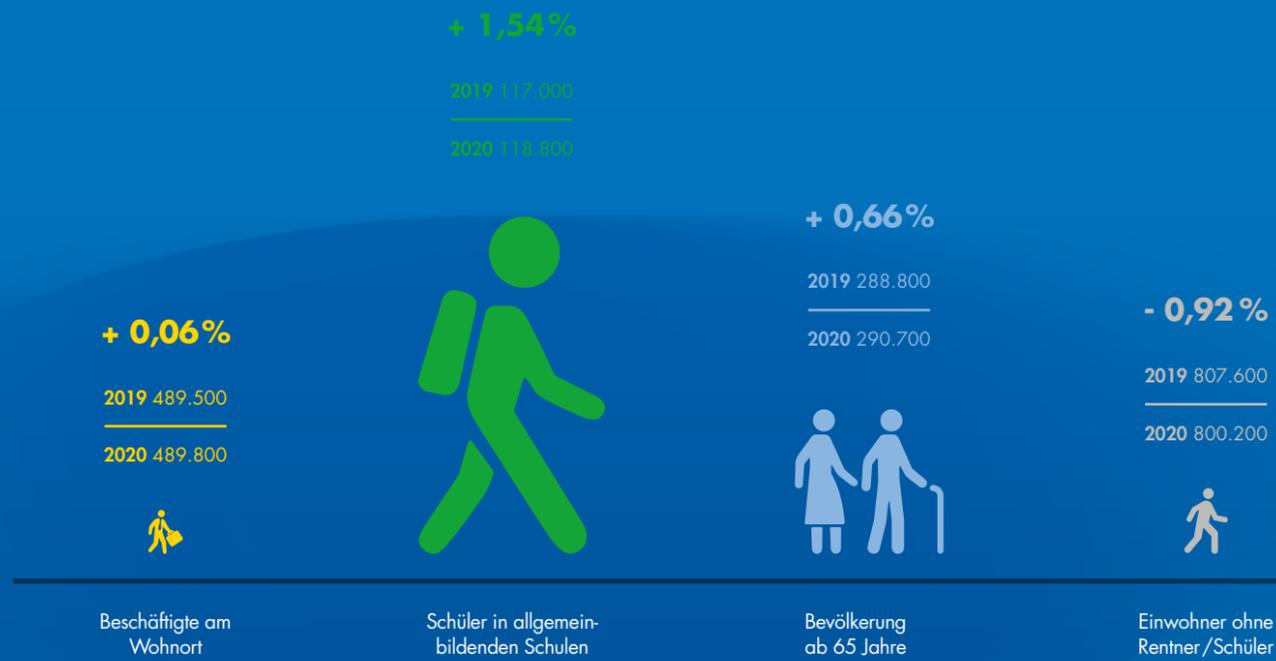
Prozent aller Befragten würden Bus und Bahn im VVO weiter empfehlen.

Schlaglicht auf fünf wichtige Kategorien



Rahmenbedingungen in der Bevölkerung

Veränderung der Zahlen von 2019 auf 2020



Während in Dresden die DVB AG erneut gute Noten erzielte, konnten zudem im Umland, dessen Nahverkehrsangebot aufgrund des dünneren Angebotes kritischer bewertet wird, einige Werte des Vorjahres leicht verbessert werden. Dazu zählen das Liniennetz, die Schnelligkeit sowie die Anschlüsse. „Diese Kategorien stellen für uns wesentlichen Grundlagen dar, spiegeln sie doch die Qualität des Verkehrsangebotes wider“, so Gabriele Claus. „Die Fahrgäste honorieren die Anstrengungen der Branche hinsichtlich der Qualität aber auch der Hygiene an Bord und kehren vermehrt zu Bus und Bahn zurück. Die Auslastung stieg im Herbst 2021, vor dem erneuten Lockdown, wieder auf 70 bis 80 Prozent des Niveaus vor der Pandemie an.“ Allerdings verzichteten zu diesem Zeitpunkt noch rund 14 Prozent aller

ÖPNV-Nutzer, die vor der Pandemie unterwegs waren, ganz auf den Nahverkehr im VVO, von den Vielfahrern vor Corona hat ein Drittel ihre Nutzung reduziert. Ursache dafür ist vor allem der Wegfall von Wegen jeglicher Art.

Die erzielten Werte der Verkehrsunternehmen und des Verbundes liegen jedoch über dem Durchschnitt anderer Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet. Daher fallen die Untersuchungsergebnisse aus Sicht des VVO positiv aus. Die hohe Zufriedenheit spiegelt sich auch im zukünftigen Nutzerverhalten wider: Im Rahmen der Untersuchung sagten 80 Prozent der über 1.500 Befragten, dass sie öffentlichen Personennahverkehr weiterempfehlen werden.

Auswirkungen der Pandemie auf das Nutzerverhalten

Nur knapp mehr als 14 Prozent der Nutzer verzichten im Augenblick ganz auf den ÖPNV. Der Anteil an Vielfahrern hat sich seit Beginn der Pandemie um gut neun Prozent verringert.

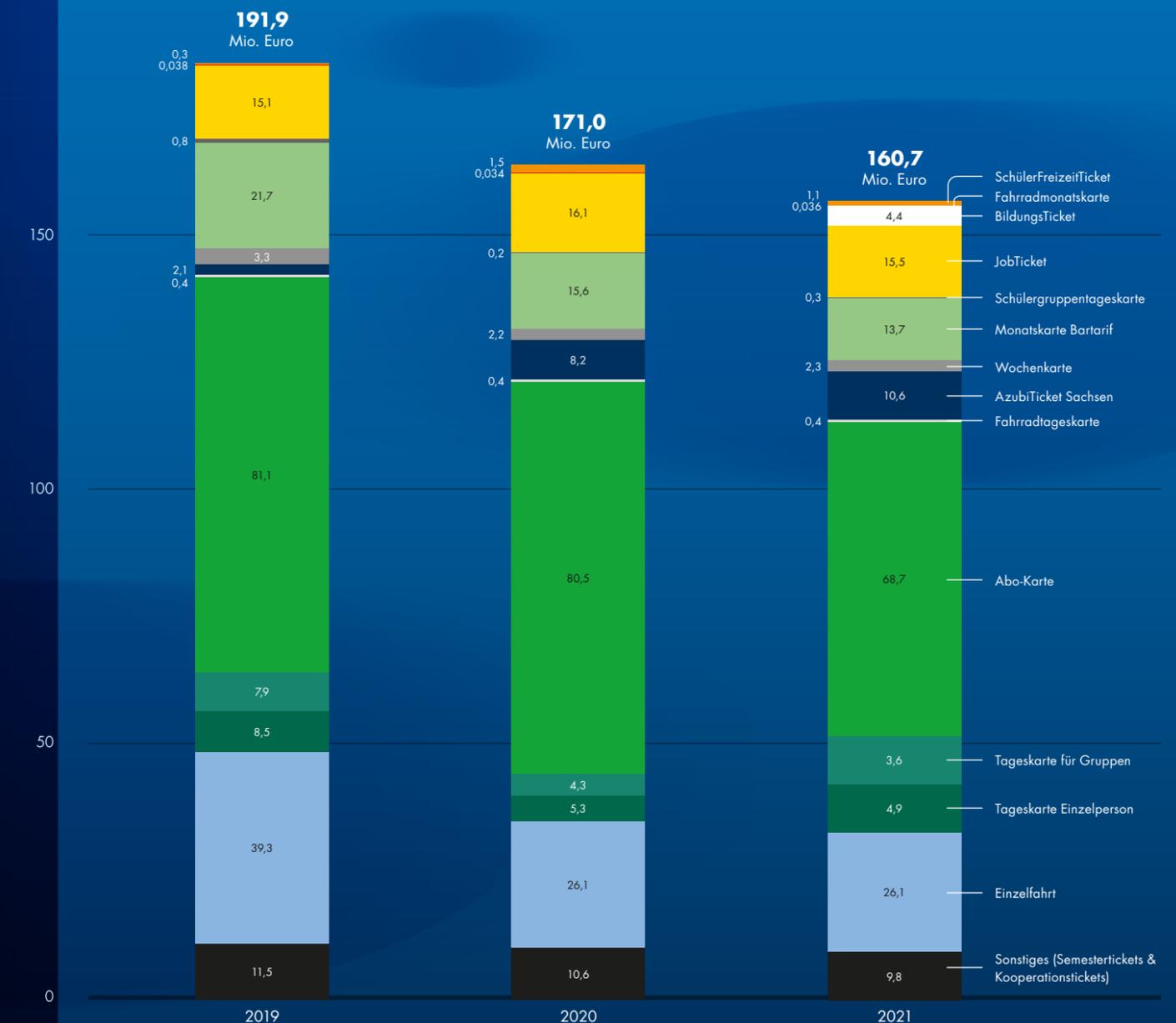


Verkaufsentwicklung der einzelnen Ticketsegmente

Jahr	Einzelfahrt	Tageskarte Einzelperson	Tageskarte für Gruppen	Abo-Karte	Fahrradtageskarte	AzubiTicket Sachsen
2019	9.529.492	1.098.582	567.030	1.652.806	159.166	20.859
2020	6.141.814	674.779	295.694	1.626.701	149.386	79.445
2021	6.000.794	599.470	234.649	1.327.085	142.023	101.583

Jahr	Wochenkarte	Monatskarte Bartarif	Schülergruppentageskarte	JobTicket	Bildungsticket	Fahrradmonatskarte	SchülerfreizeitTicket
2019	140.671	349.378	461.129	289.158		2.243	11.059
2020	90.267	248.427	134.512	303.342		2.009	62.553
2021	96.855	211.443	152.104	286.412	292.517	2.090	43.987

Umsatz der einzelnen Ticketsegmente pro Jahr



IMPRESSUM

Herausgeber

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Telefon: 0351 8526555

www.vvo-online.de
info@vvo-online.de

Verantwortlich: Christian Schlemper

Konzeption & Gestaltung

Dirk Oberländer, www.dirk-oberlaender.de

Text

Nils Brabandt, www.konzeptkonzept.de

Fotografie

Claudia Hübschmann, Ketchum, Landkreis Bautzen,
Landeshauptstadt Dresden, Landkreis Sächsische Schweiz-
Osterzgebirge, Tobias Roetsch, Lars Neumann, Christian
Schlemper/VVO, Martin Schmidt/VVO, Transdev-Gruppe

*Alle Fotografien entstanden unter Berücksichtigung der jeweils
aktuellen Regelungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie.*

Druckerei

Stoba-Druck GmbH

Copyright

© 2022 Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

Alle Rechte, insbesondere das Recht auf Vervielfältigung
(auch auszugsweise) sind vorbehalten.

**Der Verbundbericht wurde auf
FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.**

DER VVO IN KÜRZE

Das Geschäftsjahr 2021

MOBIL IN DIE ZUKUNFT

**Ein Ticket. Alles fahren.
Verkehrsverbund Oberelbe**



STARKE PARTNER

Aufgabe des Verkehrsverbundes Oberelbe ist es, die regional tätigen Verkehrsunternehmen in ein Gesamtangebot zu integrieren. Resultat ist ein mit allen 12 Unternehmen abgestimmter Fahrplan und ein einheitlicher Tarif im gesamten Verbundraum. Darüber hinaus unterstützt der VVO mit seinem Infrastrukturprogramm die Modernisierung und den Ausbau von Zugangs- und Übergangsstellen zu Bus und Bahn, Haltestellen und Park+Ride-Plätzen.

Rahmenbedingungen

2020 in Tsd. Einwohner im Nahverkehrsraum Oberelbe
(Stand 31. Dezember 2020)



DAS IST DER VVO

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) wurde am 17. Januar 1994 gegründet. Mitglieder im ZVOE sind die Landkreise Meißen, Bautzen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und die Landeshauptstadt Dresden. Das Verbundgebiet ist 4.871 Quadratkilometer groß. Die VVO GmbH, die die politischen Vorgaben des Zweckverbandes umsetzt, beschäftigt heute rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

DER VVO IN KÜRZE

Das Geschäftsjahr 2021

MOBIL IN DIE ZUKUNFT

Die 12 Partnerunternehmen (Stand 1. Januar 2022)

-  DB Regio AG (DB Regio)
Regio Südost, Verkehrsbetrieb Südostsachsen
Regio Nordost
-  Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG)
-  Transdev (Mitteldeutsche Regiobahn (MRB))
-  Müller Busreisen GmbH (MBR)
-  Regionalbus Oberlausitz GmbH (RBO)
-  Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVSOE)
-  Satra Eberhardt GmbH (Satra)
-  SDG Sächsische Dampfisenbahngesellschaft mbH (SDG)
-  Die Länderbahn (trilex)
-  Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH)
-  Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)

VVO-Mobilitätszentrale

Mobilitätszentrale im Elbcenter 2, Leipziger Straße 120, 01127 Dresden
Öffnungszeiten: wochentags von 9–18 Uhr, samstags von 9–16 Uhr

VVO-InfoHotline 0351 8526555

© Herausgegeben vom Verkehrsverbund Oberelbe, Dresden 2022; Gestaltung: Dirk Oberländer, www.dirk-oberlaender.de; Für die Vollständigkeit der Angaben übernehmen wir keine Gewähr.

Mittelverwendung des Zweckverbandes 2021

in Tsd. Euro

Verkehrsleistungen	
Bestellung von SPNV-Leistungen	108.332,5
Schmalspurbahnen	4.588,9
Finanzierung von Verkehrsleistungen Bus einschließlich PlusBus und Nachtverkehr	3.669,7
JugendTickets	
AzubiTicket Sachsen	8.607,6
SchülerFreizeitTicket	729,2
Verbundbedingte Aufwendungen	
Verbundbedingte Ausgleichszahlung an Verkehrsunternehmen	7.967,1
Vertrieb einheitlicher Fahrausweise / Entwicklung neuer Vertriebswege	627,4
Aufwendung zur Fahrgastinformation	226,9
Aufwendungen für Verkehrserhebungen einschließlich automatischer Fahrgastzählsysteme	326,0
Verbundmarketing und VVO GmbH	6.170,0
Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr	
Infrastrukturprogramm	2.998,3
Fahrgastzählsysteme	31,6
Schmalspurbahnen	587,1
Aufwendungen des ZVOE im Haushaltsjahr	
	144.862,4

ZVOE

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

POLITISCHE VORGABEN

Vorsitzender	Mitglieder
Landrat Michael Harig (Landkreis Bautzen)	Landeshauptstadt Dresden Landkreis Bautzen Landkreis Meißen Landkreis Sächsische Schweiz - Osterzgebirge

• VERBANDSVERSAMMLUNG (30 Verbandsräte)

VVO

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

VERKEHRSCHE KOOORDINATION

Gesellschafter	Vorsitzender des Aufsichtsrates
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	Landrat Michael Geisler (Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge)
Geschäftsführer	
Burkhard Ehlen	

• BESTELLUNG • KOOPERATION

VERKEHRSCHE UMSETZUNG

Zug 	Tram  
Eisenbahn- verkehrsunternehmen	Private und kommunale Verkehrsunternehmen



Fahrgeldeinnahmen

in Mio. Euro

- Einzelfahrten
- Tageskarten
- Zeitkarten normal
- Zeitkarten ermäßigt
- Bildungsticket
- AzubiTicket / SchülerFreizeitTicket
- Semestertickets
- Kooperationstickets



Fahrgastzahlen

Sonderverkehrsmittel im Jahr 2021

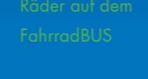
131.484

Weißeritztalbahn



648

Räder auf dem FahrradBUS



153.630

Standseilbahn



15.677

Stadtrundfahrt Meißen



196.097

Schwebelbahn



21.721

Wanderschiff RVS OE



152.663

Kirnitzschalbahn



4.871

Quadratkilometer Fläche hat der Verbundraum Oberelbe und

1,20

Millionen Einwohner leben darin.



Einwohner in Tsd. Stand 31. Dezember 2020

LH Dresden	556,2
LK Meißen	240,4
LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	244,7
LK Bautzen (VVO-Teil)	168,4

Stammkunden Nutzer

in Tsd./Monat



Linien

319

Eisenbahn	25
Regionalbus	196
Stadtbus	69
Straßenbahn	13
Fähren und Sonderverkehrsmittel	19

Haltestellen 3.917

Eisenbahn 151

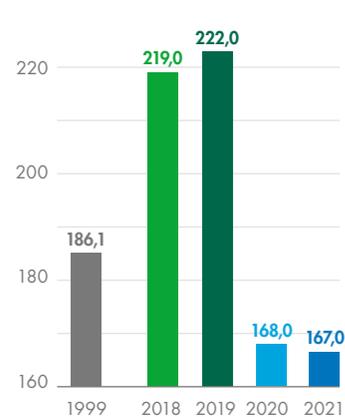
Bus 3.698

Straßenbahn 267

Fähren und Sonderverkehrsmittel 36

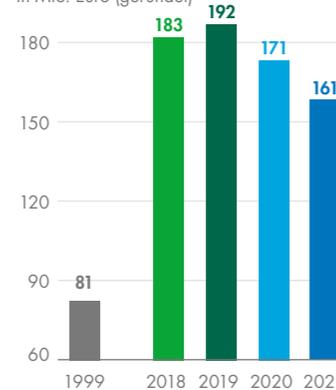
Fahrgastfahrten

in Mio.



Fahrgeldeinnahmen Verbundtickets

in Mio. Euro (gerundet)



S-Bahn zum VVO-Tarif 15:30-00-Minuten-Takt

Nahverkehrsbus zum VVO-Tarif 1- bzw. 2-Stunden-Takt * nicht täglich

Sonderverkehrsmittel VVO-Tarif gilt eingeschränkt

PlusBus-Linie zum VVO-Tarif / nicht zum VVO-Tarif 1-Stunden-Takt, Mo-Fr 6-20 Uhr

TaktBus-Linie zum VVO-Tarif / nicht zum VVO-Tarif 2-Stunden-Takt Mo-Fr, auch Sa

Buslinie zum VVO-Tarif, * nicht täglich

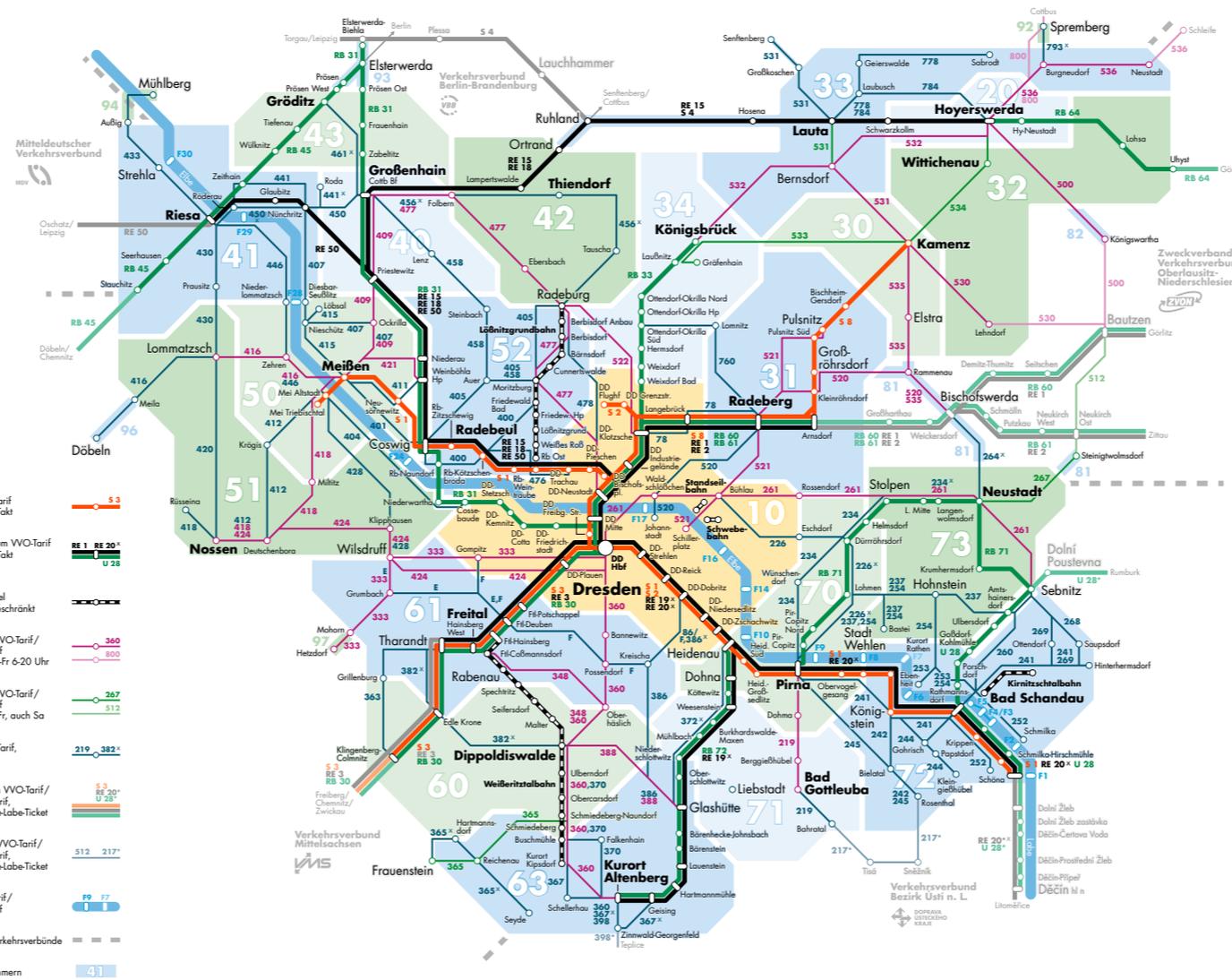
Bahnlinie nicht zum VVO-Tarif / * nicht zum VVO-Tarif / Anerkennung Elbe-Label-Ticket

Buslinie nicht zum VVO-Tarif / * nicht zum VVO-Tarif / Anerkennung Elbe-Label-Ticket

Fähre zum VVO-Tarif / nicht zum VVO-Tarif

Grenze anderer Verkehrsverbände

Tarifzonen mit Nummern



Globalzufriedenheit



1 = vollkommen zufrieden 2 = sehr zufrieden 3 = zufrieden 4 = weniger zufrieden 5 = unzufrieden

106.752

Mal kommunizierte der VVO mit seinen Kunden persönlich, am Telefon oder schriftlich.

19.579 Schriftliche Betreuung

34.841 Telefonische Betreuung

41.377

Persönliche Betreuung (Mobilitätszentrale, Veranstaltungen, Infomobil)

Nutzung von vvo-online.de

- Alexa-Sessions
- Bestellungen Webshop
- Seitenaufrufe VVO-Blog
- Seitenaufrufe VVO online

