



KNOXEN PUNKTE

VERBUNDBERICHT

2022-2023



„Ich bin fest davon überzeugt, dass der Verkehrsverbund Oberelbe weiterhin eine bedeutende Rolle für unseren Landkreis spielt. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und den Kommunen können wir die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verbessern, die Umwelt entlasten und die Wirtschaft stärken.“

MICHAEL GEISLER
Landrat des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und
Verbandsvorsitzender des ZVOE



„Der Verkehrsverbund Oberelbe ist ein wichtiger Baustein für die Entwicklung unserer Region. Mit einem gut ausgebauten und sinnvoll vernetzten ÖPNV können wir die Lebensqualität der Menschen verbessern, den Individualverkehr reduzieren und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“

RALF HÄNSEL
Landrat
des Landkreises Meißen



„Der Verkehrsverbund leistet dabei einen entscheidenden Beitrag, indem er ein gut abgestimmtes Netz an Bus- und Bahnverbindungen plant und organisiert. Die clevere Abstimmung aller Beteiligten und eine ausreichende Finanzierung hilft, die Mobilität der Menschen zu gewährleisten und ihre Zukunftschancen zu erhalten.“

UDO WITSCHAS
Landrat
des Landkreises Bautzen



„Als bedeutender Partner für die Stadt Dresden und die umliegende Metropolregion trägt der Verkehrsverbund Oberelbe maßgeblich zur Lebensqualität der Bevölkerung bei. Der VVO ist und bleibt ein unverzichtbarer Akteur im gemeinsamen Ringen um wirtschaftlichen Aufschwung und touristische Attraktivität.“

DIRK HILBERT
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Dresden

KNO TEN PUNK TE

PERSONAL
MIT
PLAN

26

10

TARIF
MIT
ZUKUNFT

18

MOBIL
MIT
E

04 VORWORT
06 DAS TEAM DES VVO
08 VERBUNDPARTNER

34 JAHRESRÜCKBLICK
40 ZAHLEN & FAKTEN
44 IMPRESSUM

KNO TEN PUNK TE



Vor 25 Jahren startete der einheitliche Tarif im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Damals war die Aufgabe, in den Städten Dresden, Hoyerswerda und den umliegenden seinerzeit zwölf Landkreisen die Fahrpläne und Tarifsysteme von 14 Unternehmen zu vereinheitlichen. Nahverkehr aus einem Guss war das Ziel und bis heute haben wir gemeinsam sehr viel erreicht. Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge, Verbesserungen im Fahrplanangebot, einfacher, einheitlicher Vertrieb und abgestimmtes Marketing ließen die Zahl der jährlichen Fahrgäste vor Corona auf über 220 Millionen und deren Zufriedenheit auf den bundesweiten Spitzenwert von 2,38 steigen. Darüber hinaus ist der VVO in neue Aufgaben hineingewachsen, die über sein Verbundgebiet hinaus helfen, sachsenweite Themen zu bündeln. Diese Erfolge waren und sind nur möglich, wenn Akteure aus Politik, Unternehmen und Gesellschaft ihre Interessen bündeln.

Auf drei Bereiche werfen wir in diesem Bericht einen besonderen Blick: auf Veränderungen in der Elektromobilität durch den Einsatz neuer E-Busse und Stadtbahnwagen in Dresden, die Digitalisierung des Vertriebs sowie den demografischen Wandel und seine Auswirkungen auf die Personalpolitik im Nahverkehr und darüber hinaus.

In jedem dieser Bereiche werden verbundübergreifende Projekte immer wichtiger: sei es bei der gemeinsamen flächendeckenden Einführung der Chipkarten für Schüler im ZVON und im VVO oder bei der deutschlandweiten Einführung des 9-Euro-Tickets und des Deutschlandtickets. Zudem ist der VVO jetzt die Clearingstelle für alle mitteleuropäischen Eisenbahngesellschaften im Nahverkehr, die die Verpflichtung eingegangen sind, sich beim Wechsel eines ausgebildeten Lokführers zu einem anderen Bahnunternehmen gegenseitig

die Ausbildungskosten zu erstatten. Der VVO engagiert sich zudem in den Gremien des Deutschlandtarifs und ist Sitz des Kompetenzzentrums Sachsentarif. Auch wenn der Freistaat von der Idee des einheitlichen Dachtarifs für ganz Sachsen trotz mehrerer Jahre Arbeit Abstand genommen hat, ist das Center in sachsenweite Aufgaben für das Bildungsticket und das Azubiticket eingebunden – von Marktforschung bis Abrechnung. Neue Aufgaben ergeben sich mit der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket.

Seit 25 Jahren sieht sich der VVO als Mittler zwischen den Interessen der Fahrgäste, der Unternehmen und der Politik. Gemeinsam konnten wir einen Nahverkehr mit hoher Qualität für Dresden und die gesamte Region schaffen. Nun ist es unsere Aufgabe, diese Erfolge zu sichern. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen ist es unser Ziel, mit Unterstützung

der Staatsregierung, gemeinsam mit den Landkreisen und der Landeshauptstadt, den Unternehmen und deren Mitarbeitern die Zukunft nachhaltig zu gestalten und auch über den Verbund hinaus neue Knotenpunkte zu bilden.

Michael Geisler Landrat des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)

Burkhard Ehlen Geschäftsführer des ZVOE und der VVO GmbH

DAS TEAM DES VVO

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Burkhard Ehlen

Annett Siekert
Sekretariat

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.

FINANZEN/ CONTROLLING

Peter Kreher
Leitung

Pia Scherbaum
Teamassistentin

Manuela Döring
Buchhaltung VVO

Annett Westermann
Buchhaltung ZVOE

Almut Müncheberg
Controlling

Leonard Oscar Lindh
Einnahmenaufteilung/
Marktforschung

Sönke Timmermann
Technik

Alexandra Strubelt
Erlösmanagement

Lars Kindermann
Vertragscontrolling

VERKEHR

Lutz Auerbach
Leitung

Jan Neugebauer
Auskunftssysteme

Martin Arnhold
SPNV-Angebot/
Vergabe

Johannes Huke
Vertragscontrolling

Michael Golle
Datenverarbeitung

Maik Kiehn
Fahrplanung

Torsten Roscher
Fahrplanung

Ernst-Robert Igel
ITCS

Andreas Liebig
Betriebskonzepte

Dirk Geppert
Neue Medien

Stefan Gerstenberg
ÖPNV-Angebot

Torsten Meerbach
Verkehrsplanung

TARIF/ VERTRIEB

Martin Haase
Leitung

Sabine Schröder
Abo-Systeme

Francis Doege
eTicket

Dr. Oliver Horeni
Tarif

Alexander Zschoche
SPNV-Vertrieb

Christoph Friemelt
Vertriebstechnik

Alexandra Striebeck
Vertrieb

Stephanie Fischer
Teamassistentin

Katharina Wolf
Mobiles Ticketing

MARKETING

Gabriele Clauss
Leitung

Peggy Froß
Eventmanagement

Steffi Kunert
Grafik

Daniela Zschiesche
Grafik

Jens Richter
Infomobil

Antje Roth
Strateg. Marketing

Martin Schmidt
Produktmanagement

Sandra Petzold
Content Management

Beatrice Dömeland
Projektmanagement

Thanh Tuan Nguyen
Marktforschung

PRESSE/ KUNDENSERVICE

Christian Schlemper
Leitung

Anja Baldamus
Kundenservice

Jens Dierchen
Kundenservice

Michael Sperl
Kundenservice

Jana Findeisen
Kundenservice

Julia Kiehn
Kundenservice

Heike Diessner
Kundenservice

RECHT/ PERSONAL

Alexander Nareike
Leitung

KOMPETENZ- CENTER SACHSENTARIF

Jörg Büttnner
Leitung

Nicolas Endler
Tarif/Einnahmenaufteilung

Susanne Illichmann
Vertrieb/Marktforschung

VERNETZT IM VERBUND

DB REGIO NORDOST · Carsten Moll

Für unsere Reisenden waren wir im Elbe-Elster-Netz zuverlässig unterwegs und konnten auch die starke Nachfrage während des 9-€-Ticket-Zeitraum erfolgreich meistern. Ein besonderes Highlight war der Start des neuen Netzes Lausitz mit den neuen Siemens Mireo-Triebzügen. Den Fahrgästen auf der Linie RE11 bieten sie viele Komfortmerkmale wie z. B. WLAN und leisten darüber hinaus mit ihrer sehr guten Energiebilanz einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.



DB REGIO SÜDOST · Christine Singer

In einem turbulenten Jahr konnten wir trotz hoher Krankenstände zeigen, dass die Kunden unser höchstes Gut sind. Fahrgäste im Dresdner Dieselnetz profitieren von einer Modernisierung der Flotte. Positiv angenommen wurde außerdem die Taktverdichtung nach Kamenz. Im 9-€-Ticket-Zeitraum haben wir vor allem auf der RegionalExpress-Verbindung zwischen Dresden und Leipzig eine enorme Nachfragerhöhung erlebt, der wir mit der Erhöhung der Kapazitäten begegnen konnten. Mit dem gerade geschlossenen Ausbildungspakt gehen wir einen weiteren Schritt hin zu fairen Wettbewerbsbedingungen im Schienenpersonennahverkehr.



DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE · Lars Seiffert und Andreas Hemmersbach

Die DVV kann in vielen Bereichen Erfolge, wie 9-Euro-Ticket, Shuttle-On-Demand, MOBwelt, Bestplatzierung Kundenbarometer sowie neue Stadtbahnen und Busse, vorweisen. Wir haben 85 Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur investiert, neue Mitarbeiter gewonnen und punktet bei den Fahrgastzahlen und im Kundenbarometer. Auch die multimodalen Angebote werden sehr gut angenommen und motivieren uns, den öffentlichen Nahverkehr in Dresden noch attraktiver zu machen.



MITTELDEUTSCHE REGIOBAHN · Henning Weize und Jan Kleinwechter

In 2022 konnten wir wieder deutliche Fahrgastzugewinne auf der Sachsen-Franken-Magistrale verzeichnen, nicht zuletzt durch das große Engagement unserer Mitarbeitenden. Damit das so bleibt, benötigen wir gut ausgebildetes und motiviertes Personal. Deshalb freuen wir uns, dass wir mit unseren mitteldeutschen Schienenpartnern eine Zusammenarbeit bei der betrieblichen Erstausbildung und Qualifizierung vereinbaren konnten. Davon profitieren unsere Fahrgäste, der Verkehrsverbund und nicht zuletzt die Umwelt.



REGIONALBUS OBERLAUSITZ · Daniel Kunath

Im Jahr 2022 starteten wir ein komplett neues Busnetz im Landkreis Bautzen. Gemeinsam mit den Verbänden, dem Landkreis und durch Hinweise unserer Fahrgäste haben wir das Konzept in den vergangenen Monaten schrittweise optimiert und bieten nun ein leistungsfähiges Netz an. Damit sehen wir uns auch gut gerüstet für zahlreiche neue Fahrgäste, die wir mit dem Deutschlandticket gewinnen wollen.



REGIONALVERKEHR SÄCHSISCHE SCHWEIZ-OSTERZGEBIRGE · Uwe Thiele

Als Verkehrsdienstleister sind wir ganz nah an den Sorgen und Freuden der Bevölkerung, denn Nahverkehr ist für alle da. Gutes Zuhören lohnt sich also. Der Test einer seniorengeeigneten Einkaufsbus-Linie in Freital von Weißig nach Pesterwitz gehörte im vergangenen Jahr ebenso dazu wie die weitere Modernisierung unserer Busflotte mit barrierefreien und komfortablen Fahrzeugen.



SATRA EBERHARDT · Matthias Peschke

Mit unserer Verkehrsleistung bemühen wir uns, im Dresdner Westen eine Alternative zum Individualverkehr anzubieten. Eine bedarfsorientierte Verbesserung der Anbindungen an die Schienenverkehre und anderen Buslinien im Verbund ist dabei für uns besonders wichtig.



SÄCHSISCHE DAMPFEISENBAHNGESELLSCHAFT · Roland Richter

Die Bedeutung der Schmalspurbahnen für den regionalen Nahverkehr und das touristische Potenzial einer gewachsenen Industriekultur kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die hohe Popularität der Bahnen zeigte sich nicht zuletzt in Rekord-Fahrgastzahlen während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets im vergangenen Sommer.



DIE LÄNDERBAHN · Stephan Naue

Im vergangenen Jahr konnte das Team der Länderbahn die Modernisierung der Triebwagen abschließen und bietet den Fahrgästen nun noch moderneren Reisekomfort. Nun gilt es, die neuen Herausforderungen zu meistern und Chancen zu nutzen, die sich für den trilex mit dem Start des Deutschlandtickets ergeben. Bereits heute sind viele Fahrgäste mit dem trilex durch Ostachsen unterwegs und gemeinsam mit den Verbänden werden wir alles daransetzen, auch die erwarteten neuen Fahrgäste komfortabel an ihre Ziele zu bringen.



VERKEHRSGESELLSCHAFT HOYERSWERDA · Stefan Löwe

In Hoyerswerda greifen die vielen kleinen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes der letzten drei Jahre: Vereinfachung des Liniennetzes, Angebotsausweitung in den Nebenzeiten, Tageskarte „Stadtverkehr Hoyerswerda“ für 3,50 EUR. Wir haben im Jahr 2022 mit 1,5 Mio. so viele Fahrgästen in unseren Bussen begrüßen dürfen wie seit über zehn Jahren nicht mehr. Das ist in einer weiterhin von Strukturwandel und sinkenden Einwohnerzahlen gekennzeichneten Region eine tolle Leistung. Mit unserem Strukturwandelprojekt „Elektrobus Hoyerswerda“ möchten wir daran weiter anknüpfen und mittelfristig auch den touristischen Verkehr mit den Leuchttürmen wie z. B. Energiefabrik, Krabat-Mühle, Zoo und dem Konrad-Zuse-Computer-Museum weiterentwickeln.



VERKEHRSGESELLSCHAFT MEIßEN · Jens Dehnert

Wir freuen uns, dass der Freistaat den ÖPNV im Landkreis Meißen mit Strukturmitteln von fast drei Millionen Euro fördert. Das Geld kommt direkt unseren Kunden in Form von neuen umweltfreundlichen Omnibussen zugute. Noch klimaschonender ist natürlich das Radfahren, das wir mit dem Einsatz von Fahrradbussen fördern. Sie verknüpfen Radrouten in der Region und schaffen so neue Ausflugsmöglichkeiten.



TARIF MIT ZUKUNFT

Beim Ticketverkauf kommen sich Vertrieb und Fahrgäste so nah wie selten. Was es für einen reibungslosen Ablauf benötigt, sind vor allem Flexibilität und Kundenfreundlichkeit.

Ein Polsterchen für kurz die Fülle
Mit dem Deutschlandticket kann
der Nahverkehr seine großen
Stärken ausspielen.

Das Bildungsticket ist
ein voller Erfolg und gibt
es ab sofort auch für
Freiwilligendienstleistende.



TARIF MIT ZUKUNFT



BESSER MIT BUS

Mit dem Bildungsticket sind sächsische Schüler unschlagbar günstig unterwegs. Seit dem 1. Januar 2023 können auch Freiwilligendienstleistende Zug, Bus und Straßenbahn in den jeweiligen Verbundgebieten für 15 Euro im monatlichen Abo nutzen. Sabine Schröder (SSchr), Mitarbeiterin für Abo-Systeme beim VVO und Johannes Wilhelm (JW), Geschäftsführer des Omnibusbetriebs Siegfried Wilhelm im ZVON, diskutieren den Erfolg des Angebots.

Was ist der Grund für dieses verbundübergreifende Treffen?

SSchr Mit Beginn des Schuljahres 2022/2023 wurde die Ausgabe der Bildungstickets in den Landkreisen und kreisfreien Städten und im Kreis Bautzen umgestellt. Die Schüler erhalten nun ihre Tickets direkt von den Regionalverkehrsunternehmen.

JW Im ÖPNV sind gemeinsame Lösungen immer die besten. Deshalb stimmen wir uns regelmäßig ab, was und wie wir für die Fahrgäste verbessern können. Außerdem nutzen wir im VVO und ZVON gemeinsame Vertriebswege. Auch das bei den Busunternehmen eingesetzte Abo-Programm



Es ist ein tolles Angebot für unsere Kunden. Und vielleicht gelingt es in der Zukunft auch, die Prozesse, die im Hintergrund ablaufen, zu vereinfachen.“

Sabine Schröder



Kunden erhalten wir anschließend sehr oft ein positives Feedback für unsere Arbeit.

Das Bildungsticket hat den Schülern also viel zu bieten. Welche Herausforderungen stehen einer noch größeren Akzeptanz gegenüber?

SSchr Aktuell nutzen etwa 44 Prozent der sächsischen Schüler das Ticket. Aber es lohnt sich nicht für alle. Grundschüler, die oft sehr nahe der Schule wohnen, benötigen das Ticket einfach nicht. Zum anderen hängt die Akzeptanz immer an einem guten Angebot. Wenn es nur den Schulbus gibt, müssen die Kinder in der Freizeit dennoch alles mit dem Elterntaxi oder Fahrrad erledigen. Bei den Freiwilligendienstleistenden lässt sich im Detail noch nicht viel sagen, aber wir sehen schon jetzt einen Zuwachs der Gesamtzahl.

☉☉ Zur Abstimmung in die Oberlausitz. Sabine Schröder besucht Johannes Wilhelm im Omnibusbetrieb in Großpostwitz.

☉☉ Effizienter Vertrieb und hohe Kundenzufriedenheit. Verbundübergreifende Gespräche sind nichts Ungewöhnliches.

☉☉ Innovationen lassen sich am besten gemeinsam angehen. Neben Monatstickets im Abo-Modell sollen weitere Attraktivitätssteigerungen die Kunden in den ÖPNV locken.

wurde durch VVO und ZVON gemeinsam beschafft, um Kosten zu sparen. Sie sehen, wir haben sehr wohl auch über die Verbundgrenzen hinweg eine rege Zusammenarbeit.

Hat das Bildungsticket für Ihre Arbeit etwas verändert?

JW Die Einführung des Bildungstickets hat zu mehr Mobilität der Schüler geführt. Für die Schüler im Landkreis Bautzen wurde auch eine sehr gute Lösung zur Überwindung der Verbundgrenze zwischen VVO und ZVON gefunden, sodass sich die Schüler im gesamten Landkreis bewegen können. Damit hat sich nicht nur der Schulweg, sondern auch das Freizeitverhalten für die Schüler deutlich vereinfacht. Wir betreuen jetzt circa 2.800 Einzelkunden im Abo-Bereich und es kommen täglich viele telefonische und persönliche Anfragen in unserem Verkaufsbüro an. Von den



Entwicklung der Bildungsticket-Nutzung im VVO



Wie finanziert sich das Bildungsticket?

SSchr Das Geld für die Mindererlöse stellt der Freistaat Sachsen zur Verfügung. Jedes Verkehrsunternehmen ist einem Landkreis beziehungsweise einer kreisfreien Stadt, dem Aufgabenträger, zugeordnet und meldet seine Einnahmen an den Verbund. Die resultierenden Mindererlöse werden dann durch deren jeweiligen Aufgabenträger ausgeglichen.

Neben dem Bildungsticket gibt es auch das Deutschlandticket. Wie bewerten Sie diese großzügigen Abo-Modelle?

SSchr Es ist ein tolles Angebot für unsere Kunden. Wir würden uns sehr freuen, wenn die Finanzierungszusage des Bundes nicht zeitlich beschränkt wäre, sondern wir und die Verkehrsunternehmen eine langfristige Planungssicherheit haben. Und vielleicht gelingt es in der Zukunft auch, die Prozesse, die im Hintergrund ablaufen, zu vereinfachen. Derzeit ist es so, dass alle Beteiligten einen hohen Aufwand haben, damit die Erfassung und Abrechnung gut und zügig funktioniert.

JW Das Deutschlandticket ist eine sehr gute Sache für die Kunden im ÖPNV. Für die Einführung hätten wir uns allerdings gewünscht, dass existenzielle Fragen, wie zum Beispiel die der Einnahmeaufteilung, vorher gelöst werden. Die Begrenzung auf ein lediglich im Abo erwerbbares, elektronisches Ticket ist vermutlich ein Hinderungsgrund für einen noch deutlich höheren Absatz. Hier müssen wir das Kundenverhalten beobachten und gegebenenfalls noch weitere Attraktivitätssteigerungen umsetzen.

Wie könnten Attraktivitätssteigerungen aussehen?

JW Die Angebote im Bereich PlusBus sind ein guter Schritt. Damit entstehen für die Fahrgäste, teilweise erstmals, Möglichkeiten, auch am Wochenende im

ländlichen Raum mobil zu sein. Ich halte es für sinnvoll, zu besonderen Anlässen, wie beispielsweise Weihnachtsmarkt oder Fasching spezielle ÖPNV-Angebote zu machen. Für die wenig besiedelten Gebiete müssen sich aber auch noch andere Ideen finden, die finanzierbar und wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll sind. Da sind beide Verbände, aber auch wir als Verkehrsunternehmen immer auf der Suche nach Innovation.

EIN ABO FÜR (FAST) ALLES

Einfach, transparent und gut für die Umwelt: Für einen günstigen Fahrschein im ÖPNV spricht vieles. Politik, Verbände und Gewerkschaften waren sich



deshalb einig, dass ein Nachfolger für das 9-Euro-Ticket her muss. Mit 49 Euro liegt das bundesweite Ticket nun deutlich unter den durchschnittlichen Preisen für Monatskarten bei den regionalen Verkehrsverbänden. Nach einem Jahr Laufzeit könnte sich der Preis aber erhöhen. Sylvana Kohl (SK), Vertriebsreferentin bei der DB Regio, Sascha Heiser (SH), Sachgebietsleiter Vertriebsentwicklung bei den DVB, und Christoph Friemelt (CF), Mitarbeiter Vertriebstechnik beim VVO, besprechen, wohin die Reise mit dem Deutschlandticket gehen wird.

Ist das Deutschlandticket der große Wurf?

SK Das Ticket bietet die Chance, mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern. Denn so einfach war das Bus- und Bahnfahren noch nie. Zusätzlich sparen unsere Kunden Geld. Einen Monat

lang quer durchs ganze Land bekommen sie zum Preis einer halben Pkw-Tankfüllung. Stand Juni haben bereits zehn Millionen Menschen das Ticket gekauft. Wir hoffen, dadurch auch neue Kundengruppen zu erschließen, wie junge Menschen oder Gelegenheitsreisende. Apropos Auto. Der Umstieg vom Pkw auf den klimafreundlichen ÖPNV ist unter Umweltaspekten natürlich ebenfalls sehr positiv zu bewerten.

CF Das sehen wir beim Verkehrsverbund genauso, haben aber mit den neuen Chancen auch die Risiken hinsichtlich der Finanzierung im Blick. Das bestehende Angebot muss gesichert oder idealerweise sogar ausgebaut werden, was angesichts der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen immer schwieriger wird. Der Anteil staatlicher Mittel nimmt zu, während die klassischen Einnahmen aus

Das Bildungsticket wird immer beliebter. Für 1,5 Euro können Schüler und Freiwilligendienstleistende durch ihr Verbundgebiet fahren.

Wie weit kommen wir mit 49 Euro? Sylvana Kohl, Sascha Heiser und Christoph Friemelt (v.l.n.r.) prüfen am Dresdner Hauptbahnhof ihre Optionen mit dem Deutschlandticket.

Aus Vertriebsicht sind Abo-Modelle eine willkommene Vereinfachung. Kunden können das Deutschlandticket bequem in die bevorzugte ÖPNV-App integrieren.



Wenn es gelingt, auch langfristig politische Mehrheiten für einen günstigen bundesweiten ÖPNV zu sichern, wird das Angebot ein fester Bestandteil mit hoher Strahlkraft für die ÖPNV-Landschaft Deutschlands werden.“

Christoph Friemelt

Fahrkarten an Bedeutung verlieren. Hier sind noch große Unsicherheiten enthalten.

SH Das Deutschlandticket punktet gerade bei Gelegenheitsfahrern. Doch auch das normale Abo hat für Kunden Vorteile, wenn sie beispielsweise die Übertragbarkeit oder die Mitnahme von weiteren Personen nutzen möchten. Für uns intern bedeutet das, nach dem Azubi-, dem Bildungs- und dem 9-Euro-Ticket zum vierten Mal in Folge einen besonderen Aufwand. Die Schlangen bilden sich ja nicht nur sichtbar am Kundenzentrum, sondern auch unsichtbar in der Service-Hotline und bei uns im Backoffice, wo alle Vertragsdaten bearbeitet werden müssen.

Schwächt das Deutschlandticket die Bedeutung des VVO?

CF Ich würde eher sagen, es wandelt sich. Die originäre Kernaufgabe, Tickets und Preise festzulegen, verliert zukünftig zwar an Bedeutung. Gleichwohl bleiben gerade bei der vertrieblichen Umsetzung viele Aufgaben in der Region, welche durch uns koordiniert werden müssen. Aufgrund der zahlreichen beteiligten Akteure braucht es eine regionale und vermittelnde Instanz, die die Anforderungen und Wünsche von Verkehrsunternehmen, Politik und Fahrgästen bündeln, bewerten und letztlich umsetzen kann. Für das Deutschlandticket haben wir die vertrieblichen Grundlagen für die Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Im Deutschlandticket steckt also genauso viel VVO drin wie im normalen Ticket.

Welche Erkenntnisse konnten die DVB aus dem 9-Euro-Ticket mitnehmen?

SH Bei uns hat sich ein unternehmensübergreifendes Projektteam mit Vertretern aus Vertrieb, Marketing, Marktforschung und Finanzabteilung

bewährt. Durch die kurzen Abstimmungs- und Entscheidungswege konnten die Vorbereitungen trotz immer wieder unterschiedlicher Anforderungen getroffen werden. Das 9-Euro-Ticket war natürlich der Renner an unseren Ticketautomaten. Im Vergleich dazu ist das Deutschlandticket aber ein dauerhaftes Abo und hat somit Auswirkungen auf das komplette Tarifsortiment. Zudem benötigen beispielsweise unsere Stammkunden eine neue Chipkarte, denn nur so ist eine bundesweite Kontrolle möglich. Beim 9-Euro-Ticket wurde ohne einheitlichen Standard per Sichtkontrolle geprüft.

Warum wird das Ticket ausschließlich digital und im Abo vertrieben? Hat das Vorteile/Nachteile?

SK Diese Vorgaben resultierten aus einem gemeinsamen Beschluss des Bundes und der Länder.



Tarifvergleich: 9-Euro-Ticket & Zukunft Deutschlandticket

	9-Euro-Ticket	Deutschlandticket
Zeitraum	Juni bis August 2022	Seit Mai 2023 (vorerst befristet auf 2 Jahre)
Preis	9 Euro/Monat	49 Euro/Monat
Gültigkeit	ÖPNV in ganz Deutschland	ÖPNV in ganz Deutschland
Mitnahme	Ausgeschlossen	Im VVO Erwerb eines Zusatztickets möglich
Übertragbarkeit	Ausgeschlossen	Ausgeschlossen
Vertrieb	Automaten, Apps, Servicestellen, Fahrpersonal	Abonnement, online und per Apps erwerbbar

Grundsätzlich bietet die Digitalisierung den Menschen einen passgenaueren und attraktiveren ÖPNV. Und gerade im Nahverkehr gibt es beim Vertrieb hinsichtlich Komfort, Flexibilität und Nachhaltigkeit noch Luft nach oben. Gleichzeitig sind uns auch die Nachteile wie die Abhängigkeit von technischen Geräten und der notwendige Internetzugang bewusst. Aber alles in allem vereinfacht das Deutschlandticket den Verkaufsprozess und erleichtert den Zugang für die breite Masse.

Sind auf längere Sicht Sonderregelungen für die Nutzung des Fernverkehrs geplant?

SK Das Ticket wird von Bund und Ländern subventioniert und die Verkehrsunternehmen im öffentlich bestellten Nahverkehr erhalten für die aufgrund des niedrigen Preises entstandenen Erlösausfälle

Ausgleichszahlungen. Züge im Fernverkehr erbringen grundsätzlich keinen öffentlich bestellten Nahverkehr, sie fahren eigenwirtschaftlich. Mit entsprechendem politischen Willen und finanzieller Unterstützung ist eine Anerkennung grundsätzlich möglich. Das gilt beispielsweise auch für ein Tarifupgrade von Nahverkehr zu Fernverkehr, welches ebenfalls zu Erlösausfällen führen würde.

Wie sieht die Zukunft des „normalen“ Monats-Abos aus?

SH Aktuell ist dies schwierig abzuschätzen. Derzeit sehen wir das Deutschlandticket als Ergänzung und zusätzliches Angebot in unserer Tariflandschaft. Aktuell sind nur ein Drittel unserer Stammkunden zum Deutschlandticket gewechselt. Das bedeutet, dass ein Großteil die Mehrwerte wie Übertragbarkeit und Mitnahmeregelung und natürlich auch unsere Mobi-Vorteile zu schätzen weiß. Fest steht aber bereits jetzt, dass sich die gewohnten Kundenbeziehungen durch die monatliche Kündbarkeit verändern werden. Für uns ist es deshalb wichtig, die Kunden bei uns im System zu halten, egal ob als Abo- oder Deutschlandticket-Kunde.

Wird sich das Deutschlandticket durchsetzen?

CF Ich denke, dass das von den politischen Rahmenbedingungen abhängt. Wenn es gelingt, auch langfristig politische Mehrheiten für einen günstigen bundesweiten ÖPNV zu sichern, wird das Angebot ein fester Bestandteil, mit hoher Strahlkraft für die ÖPNV-Landschaft Deutschlands werden. Nichtsdestotrotz hängt der Erfolg des Tickets auch von der Attraktivität des ÖPNV vor Ort ab. Deshalb muss es gelingen, das Angebot auf Straße und Schiene nachhaltig auszubauen.

© Am Dresdner Hauptbahnhof kreuzen sich ÖPNV- und Regionalbahn-Linien. Der perfekte Startpunkt für eine Fahrt mit dem Deutschlandticket.

© Aus der Not geboren. War das 9-Euro-Ticket noch Teil eines befristeten Entlastungspakets der Bundesregierung, kann das Deutschlandticket nun dauerhaft genutzt werden.

MOBIL MIT E

Die Zukunft der umweltfreundlichen und emissionsfreien Transportlösungen liegt in elektrischen Antriebssystemen. Lassen Sie uns einen Blick in die Zukunft werfen.

Mit neuen Investitionen zeigt Dresden, wie die gute alte Straßenbahn eine ganze Stadt bewegt.

Erst Forschen, dann Planen: Damit batterieelektrische Züge in Zukunft die Dieselstrecken beerben.



Wer hat Angst vorm leeren Akku? Die Laufleistung vollelektrischer Busse ist längst auf dem Niveau moderner Dieselbusse.



MOBIL MIT E



DAS GLEIS IST HEISS

Seit fast 30 Jahren fahren moderne Niederflur Gelenktriebwagen durch Dresden. Jetzt wird es Zeit für ein neues Modell. In einem Auswahlverfahren setzte sich das Unternehmen Alstom (vormals Bombardier Transportation) durch und begann 2020 mit der Fertigung von 30 neuen Stadtbahnwagen vom Typ NGT DX DD. Ende November vergangenen Jahres nahmen die Dresdner Verkehrsbetriebe auf der Linie 2 den Probebetrieb auf. Wie und wann es weitergeht erklärt Holger Seifert, Leiter Center Schienenfahrzeuge bei den DVB.

Herr Seifert, warum haben sich die DVB für einen neuen Stadtbahnwagen entschieden?

Die aktuelle Generation wurde zwischen 1995 und 1998 beschafft. Damit ist die angestrebte 30-jährige Nutzungsdauer fast erreicht.

Die Instandhaltungskosten steigen aber mittlerweile stark an und manche Reparaturen oder Änderungen in softwaregestützten Steuerungen sind unmöglich.

Was sind denn die technischen Highlights der neuen Bahn?

Als Erstes ist die Stadtbahn um 35 Zentimeter breiter geworden, was eine Zwei-plus-zwei-Bestuhlung ermöglicht. Das sorgt für ein besseres Raumgefühl und bietet große multimodale Bereiche. Zum zweiten dürfen sich die Fahrgäste über Klimaanlage, USB-Ladesteckdosen und WLAN freuen. Mehr Sicherheit bieten außerdem LED-Streifen zur Erkennung des Öffnens und Schließens der Türen sowie eine Türraumüberwachung. Dazu kommen große Panoramafenster und eine angenehme Ambientebeleuchtung. Das Kollisionswarnsystem und der Müdigkeitsassistent helfen auch unserem Fahrpersonal und senken die Unfallgefahr.

Wie war das Feedback der Menschen aus Dresden bei der ersten Präsentation?

Im Januar 2020 präsentierten wir im Dresdner Verkehrsmuseum ein maßstabsgetreues Modell. Etwa 18.000 Neugierige haben sich die Straßenbahn angesehen und konnten Lob und Kritik dazu abgeben. Nach einer ausführlichen Auswertung haben wir nachträglich einen neuen Fahrgastsitz ausgewählt, die Sitzhöhe angepasst und die beiden Multifunktionsbereiche neugestaltet. Des Weiteren hängen die Multifunktionsanzeigen nun etwas höher, die LED-Streifen sind verlängert worden und es gibt mehr USB-Ladesteckdosen als ursprünglich geplant. Die Bürgerbeteiligung hat sich für alle Seiten gelohnt.

Können Sie auch etwas zu den Kosten sagen?

Die neue Stadtbahn kostet pro Stück ca. 4,2 Millionen Euro. Der größte Teil der finanziellen Mittel wurde durch EFRE-Fördermittel realisiert. Unser Hauptpartner für die Produktion ist Alstom. Aber für eine Bahn werden tausende Teile benötigt. Und viele dieser Komponenten kommen dabei aus Sachsen. So werden unter anderem die Fahrmotoren bei der Firma VEM in Dresden, die Getriebe bei der Flender in Penig sowie die Kunststoffteile in Sachsen gefertigt. Der Rohbau wird



Der Qualitätsstand des ÖPNV lässt sich auch schwer in Euro ausdrücken. Die jahrelange hohe gemessene Kundenzufriedenheit, rechtfertigt aber die Kosten.“

Holger Seifert

© Centerleiter Holger Seifert unterwegs im Betriebshof Gorbitz. Hier werden die Dresdner Stadtbahnwagen für ihren Einsatz vorbereitet.

© Da will der Chef ran. Beim Selbstfahrttest kommen auch die neuen Assistenzsysteme genau unter die Lupe.

schlussendlich in Görlitz endgeschweißt und die komplette Montage sowie die statische Inbetriebnahme erfolgt in Bautzen. Die Zusammenarbeit verlief nahezu reibungslos. Da wir uns regelmäßig austauschen, lassen wir große Probleme auch gar nicht erst entstehen.

Wie haben sich die DVB auf das neue Modell vorbereitet?

Unser Straßenbahnfahrpersonal erhält eine dreitägige Bedienungsunterweisung. Dabei werden ihnen alle neuen Funktionen vorgestellt. Bei einer ersten Selbstfahrt gewinnen sie dann einen ersten Eindruck von der größeren Fahrzeugbreite. Für das Werkstattpersonal sind Komponentenschulungen sowie gemeinsame Erstwartungen vorgesehen.

Gab es besondere Momente bei der Inbetriebnahme?

Ja natürlich. Bei der ersten Überführung achteten wir speziell auf die Vorbeifahrten an den Haltestellen und ob eventuell Geländer beziehungsweise Fahrleitungsmasten oder Verkehrszeichen im Weg sind. Die erste Reaktion unserer Fahrgäste ist überwiegend positiv. Dresden ist nun einmal eine Stadt der Straßenbahnen. Und so haben uns bei den Testfahrten viele Menschen zugewinkt, ihre Handys für Foto- und Filmaufnahmen gezückt und uns viel Glück gewünscht.

Nicht jede Stadt leistet sich ein Straßenbahnnetz – warum Dresden?

Das stimmt. Aber in Dresden haben wir den Vorteil, dass das Straßenbahnnetz parallel mit der Stadt gewachsen ist. So konnten die Schienenwege und die Elektrifizierung bei der Stadtplanung entsprechend berücksichtigt werden. Der Qualitätsstand des ÖPNV lässt sich auch schwer in Euro ausdrücken. Die jahrelange hohe gemessene Kundenzufriedenheit rechtfertigt aber die Kosten.



GRÜNE HOFFNUNG

Im vergangenen Sommer haben die Dresdner Verkehrsbetriebe zwanzig vollelektrische Busse beschafft. Seitdem läuft die lange erwartete Flottenumstellung auf vollen Touren. Mittlerweile haben die Dresdner E-Busse über eine Million Fahrkilometer hinter sich gebracht und damit ihre Feuertaufe bestanden. Robert Roch (RR), Centerleiter Kraftfahrzeuge bei den DVB und Geschäftsführer der Dresdner Verkehrsservicegesellschaft mbH, sowie Rico Seipel (RS), Projektverantwortlicher Flottenelektrifizierung bei den DVB, lassen das erste halbe Jahr Revue passieren.

Was bringt die Umstellung der Buslinien 81 und 68 konkret?

RR Die Elektrobusse sind gerade beim Anfahren deutlich leiser als Dieselfahrzeuge und die Fahrgäste profitieren von einer ruck- und unterbrechungsfreien Beschleunigung. Bei den Schadstoffen sind zwar auch unsere Dieselmotoren schon sehr gut unterwegs. Aber die E-Busse fahren wegen des Ökostroms global ohne CO₂-Emissionen. Da kann keine Verbrennungskraftmaschine mithalten.

RS Die DVB AG beschafft von der Sachsenenergie seit 2019 ausschließlich zertifizierten, grünen Strom. Der wird vorwiegend aus Sonnenlicht, Wind- und Wasserkraft gewonnen.

Wie waren die Erwartungen beim Technologiewechsel?

RS Unsere Hoffnung war, die neue Technologie geräuscharm in den Betriebsalltag und das Stadtbild zu integrieren und damit die Lebensqualität in Dresden zu steigern. Das hat rückblickend hervorragend geklappt. Aber natürlich bestand das

Risiko einer mangelnden Akzeptanz bei der Bevölkerung. Und es gibt es auch immer technische Hürden, welche sich vorher nicht komplett überblicken lassen. Bis auf kleinere Schwierigkeiten hat sich aber nichts bestätigt. Trotz anfänglicher Kinderkrankheiten fahren die E-Busse von der Laufleistung her auf dem Niveau unserer Dieselmotoren.

Was ist alles für den Betrieb nötig?

RR E-Mobilität bedeutet, von der zusätzlichen knappen Ressource Energie aus zu planen. Damit die E-Busse 300 bis knapp 450 Kilometer am Tag schaffen, müssen wir an den Endpunkten Ladeinfrastruktur errichten. Da haben wir Glück, dass wir uns direkt bei unseren Kollegen von der Bahnstromversorgung und Sachsenenergie bedienen können. So bleibt das Geld, was sonst für Diesel ausgegeben wurde, in der Stadt. Für die Ladepunkte benötigen wir aber neue und leistungsfähige



Mittelspannungsanschlüsse, verfügbaren Platz und Ladegeräte mit Informationsschnittstellen in die Leitstelle. Letztlich muss bei Umleitungen oder Stausituationen der Energiehaushalt für die Fahrzeuge operativ gesteuert werden. In der Werkstatt brauchen wir Kollegen, die auf die neuen Fahrzeuge und die Instandhaltungstechnologien qualifiziert werden. Hier profitieren wir von unseren



E-Mobilität bedeutet, von der zusätzlichen knappen Ressource Energie aus zu planen.“

Robert Roch

Hybridbuserfahrungen und unserer sehr guten Ausbildungsabteilung. Außerdem haben wir noch einige Spezialwerkzeuge und einen Dacharbeitsstand erworben und eingerichtet.

Hatten die Erfahrungen mit Hybridbussen einen Einfluss auf die Entscheidung?

RS Eigentlich war es ebenfalls ein vollelektrischer SOLARIS-Bus, den wir schon seit 2015 im Einsatz haben. Aber die Hybridfahrzeuge haben uns gut auf den Generationswechsel des Antriebs vorbereitet. Wir konnten Schwachstellen identifizieren und haben umfangreiche Wartungs- und Instandsetzungserfahrungen sammeln können. Die Begleitforschungen haben uns sehr bei der Abschätzung des uns erwartenden Energiebedarfes der vollelektrischen Fahrzeuge geholfen. Wir konnten damit, besonders bei der Linie 68, die Betriebstechnologie und die Investitionen in die notwendige Infrastruktur sehr gut planen und vorbereiten.

Wie sehen die weiteren Pläne aus?

RR Die komplette Umstellung des Busnetzes auf E-Mobilität ist leider nicht ganz einfach, da wir mit unserem Nachtverkehr und durchgebundene Linien auf Tagesfahrleistung bis über 500 Kilometer kommen. Aktuell prüfen wir die Endpunkte auf die Platzverhältnisse und Mittelspannungsverfügbarkeit.

Darüber entscheidet sich dann, welche Linien als nächstes umgestellt werden können. Ein nächster Punkt sind die etwa doppelt so hohen Anschaffungskosten. Ohne Fördermittel vom Bund und Land geht da nichts. Wir sind aber zuversichtlich, dass Dresden beim nächsten Aufruf wieder berücksichtigt wird, damit gegen 2026 weitere E-Busse kommen.

Was würden Sie bei der Umstellung auf Elektrobusse raten?

RR Wir sehen die DVB nicht in einer Vorreiterrolle, aber wir haben sehr klare Vorstellungen, wie die Antriebswende in Dresden funktionieren wird. Dabei profitieren wir von jahrelangen Erfahrungen mit den neuartigen Antriebssystemen. Vor allem unsere Mitarbeiter im Fahrdienst und der Werkstatt sind schon sehr gut vorbereitet. Rein von der Anzahl an E-Bussen haben uns mittlerweile einige Städte überholt, aber wir fahren sehr effizient und mit Tagesfahrleistungen, die nicht von vielen Betrieben erreicht werden. Der Erfolg kommt also mit einer guten Vorbereitung und das haben wir in Dresden gezeigt.

RS Grundsätzlich empfehle ich, sich möglichst viele Anregungen von anderen Betrieben einzuholen und darauf aufbauend das eigene optimale Konzept zu entwickeln. Denn was in Dresden oder Leipzig gut funktioniert, kann in einer anderen Stadt zu einem ganz anderen Ergebnis führen.



©○○ Schön leise und emissionsarm. Robert Roch und Rico Seipel (r.) demonstrieren die Zukunft des Stadtverkehrs in einem der vollelektrischen Busse.

○○○ Auf den DVB-Linien 68 und 81 müssen sich die E-Busse seit einem halben Jahr beweisen. Rico Seipel zeigt den Lade-Anschluss.

○○○ Im Busbetriebshof gibt es bereits Erfahrungen mit Hybridbussen. Für die vollelektrischen Fahrzeuge wurden die Mitarbeiter geschult und neues Spezialwerkzeug angeschafft.



DIE BAHN ELEKTRISIERT

Der VVO und der Zweckverband Verkehrsverbund-Oberlausitz Niederschlesien untersuchten in den vergangenen Jahren mögliche neue Antriebe für Bahnstrecken. Wissenschaftler von der TU Dresden und der TU Berlin hatten bereits zum möglichen Einsatz von Wasserstoff- und Akkuzügen geforscht. Fabian Damm (FD), Projektleiter, und Tobias Mader (TM), Projektingenieur, beide DB Netz AG, arbeiten aktuell an der Planung der Eisenbahninfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge (BEMUs) und klären im Interview zum aktuellen Stand auf.

Was haben die Forschungsergebnisse bisher gezeigt?

FD Die vorliegende Studie stellt die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit von Wasserstoff- und Akkuzügen im Vergleich zu vollelektrischen Zügen und Dieseltriebwagen auf den Prüfstand. Der Vergleich zeigt, dass batterieelektrische Züge eine hohe Leistungsfähigkeit aufweisen. Aus wirtschaftlicher Sicht

reintieren sich batterieelektrische Züge im Vergleich zu Dieselfahrzeugen bereits nach 25 Jahren Betriebszeit, vorausgesetzt, die Strecke ist größtenteils elektrifiziert. Die Beschaffungspreise für beide Fahrzeugtypen sind ähnlich. Die Untersuchung berücksichtigt viele unterschiedliche Kostenfaktoren, beispielsweise die Einheitlichkeit von Fahrzeugflotten und Instandhaltungsausgaben. Die Studie prognostiziert eine Verbesserung der Ladeleistung in der Zukunft.

Welche Strecken eignen sich für den BEMU-Betrieb?

TM Der Einsatz von BEMUs ist für Verbindungen sinnvoll, die abschnittsweise bereits elektrifiziert sind. Dort überbrücken sie Elektrifizierungslücken. Auch die Integration der Technologie in den bestehenden Betrieb ist wichtig. Insbesondere die Halte- und Wendezeiten für das Nachladen des Akkus sollten sich nicht nachteilig auf Anschlüsse auswirken. Auf längeren Abschnitten ohne Oberleitungsanlage können Oberleitungsinselnanlagen zur Akku-Nachladung errichtet werden.

FD Wir planen derzeit für den Einsatz von BEMUs auf den Verbindungen Dresden–Königsbrück, Pirna–Sebnitz und Dresden–Altenberg. Die Strecke



In ganz Deutschland sind mehrere hundert Fahrzeuge im Zulauf. Die Zukunft batterieelektrischer Fahrzeuge sieht also vielversprechend aus.“

Fabian Damm

Dresden–Königsbrück kommt beispielsweise für einen Betrieb mit Akkuzügen in Frage, weil der Abschnitt bis Dresden-Klotzsche bereits elektrifiziert ist. Weitere Verbindungen können in Zukunft in Betracht gezogen werden, abhängig von Elektrifizierungsprojekten in der Region.

Was braucht es an konkreten Investitionen?

FD DB Netz und DB Energie stellen die Infrastruktur für Akkuzüge bereit. Die Stromversorgung wird durch Ladeunterwerke, Oberleitungs- bzw. Oberleitungsinselnanlagen und Elektranen sichergestellt. Die Verkehrsverbände sind meist verantwortlich für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

TM Im VVO-Netz werden zusätzliche Elektranen installiert, um abgestellte Fahrzeuge aufladen zu können. Auf der Strecke Pirna–Sebnitz ist am Bahnhof Neustadt i.S. beispielweise zudem eine Oberleitungsinselanlage, inklusive des zusätzlich erforderlichen Ladeunterwerks. Dies sorgt dafür, dass eine besonders hohe Ladeleistung zum schnellen Nachladen der Triebwagen zur Verfügung steht, die das konventionelle Niederspannungsnetz nicht hergibt. Das erfordert dann auf der Seite der Verteilnetzbetreiber weitere Investitionen.

Warum setzt man nicht gleich auf E-Loks?

FD Um schnellstmöglich vollständig elektrischen Schienenverkehr betreiben zu können, ist die Kombination unterschiedlicher Antriebstechnologien sinnvoll. Leistungsfähige Strecken mit geringer Taktfolge sind bzw. werden elektrifiziert. Bei den zuvor genannten Verbindungen handelt es sich dagegen um schwächer frequentierte Strecken, die für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. Hier bietet sich der Einsatz von BEMUs als klimaneutrale Brückentechnologie an, um die Abhängigkeit vom Diesel zu verringern. Sie könnten bis zu einer vollständigen Elektrifizierung im Akkubetrieb und danach elektrisch fahren oder auf schwach befahrenen Strecken langfristig zum Einsatz kommen.

Wann werden die BEMUs in Betrieb gehen?

TM Wir unterstützen den Wunsch des VVO, Akkuzüge einzusetzen. Die dafür benötigte Infrastruktur wird aktuell in einer frühen Projektphase geplant. Wir müssen uns dabei an geltendes Regelwerk halten, das für solche Bauvorhaben teilweise öffentliche Genehmigungsverfahren erforderlich macht. Derzeit sieht der VVO eine Umstellung auf die neue Antriebstechnologie im Rahmen des neuen Verkehrsvertrags zum Ende des Jahres 2031 vor. Damit haben wir uns ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, an dem wir gemeinsam arbeiten.

Gibt es Modellprojekte und wie sind dort die Erfahrungen?

FD Im Nahverkehr in Deutschland haben bereits einige Testfahrten und Modellprojekte zum Einsatz von Akkuzügen stattgefunden. Die Ergebnisse stimmen positiv. In Schleswig-Holstein wird bereits im Herbst 2023 der reguläre Fahrgastbetrieb mit Akkuzügen aufgenommen. Weitere Einsätze im Regelverkehr sind in anderen Regionen geplant. In ganz Deutschland sind mehrere hundert Fahrzeuge im Zulauf. Die Zukunft batterieelektrischer Fahrzeuge sieht also vielversprechend aus. Deshalb arbeiten wir im DB-Konzern weiter aktiv daran, das Zusammenspiel zwischen Ladeinfrastruktur und Zügen zu optimieren. Gemeinsam mit DB Energie sind wir gespannt auf die ersten Erkenntnisse aus dem Regelbetrieb.

©© Umweltfreundlich auch auf alten Dieselstrecken. Tobias Mader und Fabian Damm (r.) planen mit batterieelektrischen Fahrzeugen.

©© Schaltplan für den Bahnhof Heidenau. Um die Akkuzüge aufzuladen, braucht es entlang der Strecken individuelle Ladekonzepte und Investitionen in die Infrastruktur.



PERSONAL MIT PLAN

In fast allen Bereichen fehlt es schon heute an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Motivierte Fachkräfte entscheiden deshalb nicht nur über den pünktlichen Bus, sondern auch wie die Verkehrswende gelingen kann.



*Enge Kooperationen statt gegenseitige Abwerbung:
Die Verkehrsunternehmen suchen für neues
Personal den Schulterschluss.*



PERSONAL MIT PLAN



VERKEHRSUNTERNEHMEN REAGIEREN AUF SCHWIERIGE ZEITEN

Die Verkehrsleistungen der Unternehmen waren 2022 geprägt von vielen Ausfällen. Oft fehlte es an Personal. Die mitteldeutschen Bahnen haben nun eine Vereinbarung geschlossen, die verhindern soll, dass sie sich gegenseitig frisch ausgebildete Mitarbeitende abwerben. Und falls doch jemand zwischen den Verkehrsunternehmen wechselt, erfolgt eine Kompensation der für die Ausbildung entstandenen Kosten. Wie die weitere

Personalstrategie bei SPNV und ÖPNV aussieht, erläutern im Gespräch Christine Singer (CS), Vorsitzende der Regionalleitung DB Regio Südost, und Lars Seiffert (LS), Vorstand für Betrieb und Personal bei den DVB.

Hatten Sie eigentlich als Kind einen Traumberuf?

LS Ich wollte tatsächlich schon immer Straßenbahn fahren. Für mich war stets klar – auf zwei Schienen geht es durchs Leben. Ich habe damals eigene Liniennetze gemalt und Fahrpläne erstellt. Ein Auto hatten wir nicht, so war ich mit dem Reisen auf Schienen verbannt.

CS Meine Familie hatte bis in die 1980er-Jahre kein Auto. Wir lebten in Rumänien und für mich waren öffentliche Verkehrsmittel, also Zug, Bus

und Straßenbahn dadurch Alltag. Somit hatte ich schon sehr früh eine ganz selbstverständliche Nähe und Affinität zu dieser Branche. Heute bin ich gleichzeitig Kundin und Gestalterin.

Wie sieht die aktuelle Personalsituation in Ihren Unternehmen aus?

CS Zurzeit konkurrieren wir um Mitarbeitende in allen Branchen. Überall werden Menschen gesucht und das spüren auch wir. Dass sich Sachsen als Standort sehr positiv entwickelt, ist sehr erfreulich. Umso mehr wird motiviertes Personal erfolgskritisch für jedes Unternehmen. Gleichzeitig sind der demografische Wandel und auch das stärkere Bedürfnis der Menschen nach Freizeit spürbar. Work-Life-Balance ist ein großes Thema und darauf reagieren wir auch. So ist die DB über die Jahre eine attraktive Arbeitgeberin geworden.

LS Noch stehen wir gut da, aber es ist anspruchsvoller geworden. Der Fachkräftemangel hat nach den kleineren Verkehrsbetrieben mittlerweile auch die Big Player erreicht. Dresden entwickelt sich wirtschaftlich extrem gut. Gerade für die Halbleiterindustrie und andere technischen Unternehmen, lässt sich sagen, dass dort Berufsgruppen favorisiert werden, die auch wir dringend benötigen. Der Kampf um die Mitarbeitenden ist schon im vollen Gange!

Wie hat das alles Ihre Arbeit verändert?

LS Dass wir uns natürlich ganz anders auf die Bedürfnisse einstellen müssen. Nicht nur mit Blick auf Bewerber, sondern auch auf die Bedürfnisse derjenigen, die bereits im Unternehmen arbeiten. Das geht bei Teilzeitangeboten los, setzt sich über das Thema mobiles Arbeiten fort bis hin zu anderen

© Christine Singer (l.) und Lars Seiffert (r.) lassen sich in einer Werkstatt der Deutschen Bahn von einem Mitarbeiter die Technik erklären.

© Der Fachkräftemangel hat auch die großen Unternehmen erreicht. Im Raum Dresden stehen DVB und Deutsche Bahn dabei in direkter Konkurrenz zur wachsenden Halbleiterindustrie.



Ausfallzahlen in Sachen Personal bei den Verkehrsunternehmen



Aspekten wie Fehlerkultur und weiteren Goodies, Bonusprogramme oder der Frage, wie wir besser miteinander arbeiten? Wir hören da genau hin und schauen, was die Arbeitnehmenden wollen und was wir davon erfüllen können. Mittlerweile leisten alle Führungskräfte und Mitarbeitenden Personalarbeit und sorgen für ein wertschätzendes und motivierendes Arbeitsklima. Dadurch erhält die eigene Tätigkeit einen zusätzlichen Sinn und wir haben die Möglichkeit, uns mit mehr Menschlichkeit und Kompetenz einzusetzen.

Was wird der neue Ausbildungspakt aus Ihrer Sicht bringen?

CS Die am Pakt beteiligten Verkehrsunternehmen stehen vor der großen Aufgabe, die zahlreiche Rentenabgänge in den kommenden Jahren ersetzen zu müssen. Zusätzlich will und soll unsere

Branche wachsen. Dafür benötigen wir noch weitere Triebfahrzeugführende. Die Berufsausbildung und die Ausbildung von Quereinsteigern sind deshalb der Schlüssel zum Erfolg. Der neue Ausbildungspakt gibt uns die Sicherheit, besser planen zu können. Denn damit minimiert sich das Risiko, welches durch die hohen Ausbildungskosten bislang bestand, und führt hoffentlich insgesamt zu höheren Ausbildungszahlen. Wir bei DB Regio Südost erhöhen unsere Ausbildungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren nochmals deutlich.

Könnten Sie sich das auch für den ÖPNV vorstellen?

LS In der Ausbildung gehen wir da bereits andere Wege und bieten als Unternehmen beispielsweise Studienplätze zum Verkehrsinfrastruktur-Management an oder bilden im dualen Studium aus. Diese



© Motiviertes Personal ist mittlerweile ein erfolgskritischer Faktor. Christina Singer macht sich deshalb für eine förderliche Unternehmenskultur stark.

© Lars Seiffert setzt auf Aus- und Weiterbildung. Die DVB bieten Absolventen eines dualen Studiums beispielsweise sofort einen Arbeitsvertrag im Unternehmen an.

“Wir schaffen die Klimaziele nur mit der Verkehrswende und dafür brauchen wir einen leistungsfähigen und zugleich umweltfreundlichen ÖPNV. Das bedeutet, wir müssen bestehende Angebote ausweiten und neue schaffen – besonders im ländlichen Raum. Neben einer auskömmlichen Finanzierung braucht es dafür Fachkräfte. Zum einen müssen wir die inländischen Potenziale besser heben, vor allem durch eine massiv gestärkte Aus- und Weiterbildung. Und zum anderen brauchen wir zusätzlich qualifizierte Zuwanderung aus dem Ausland. Die geplanten Erleichterungen des Bundes schaffen dafür erheblich verbesserte Möglichkeiten. In Sachsen haben wir dafür einen Pakt mit Wirtschaft und Gewerkschaften geschlossen, um internationale Fach- und Arbeitskräfte anzuwerben. Um Fachkräfte zu gewinnen und in Sachsen zu halten, bleiben gute Löhne und gute Arbeitsbedingungen zentral.”



Martin Dulig, Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



BA-Studenten nehmen wir direkt unter Vertrag und warten nicht erst, bis sie ihr Studium abgeschlossen haben. Wir schauen uns auch verstärkt im Ausland nach Fachkräften um. Selbst bei Auszubildenden wird es schwierig, genügend Bewerber aus Deutschland zu finden.

Können Sie sich weitere innovative Wege vorstellen?

CS Wir haben eine sogenannte Funktionsausbildung aufgebaut. Da werben wir Menschen, die bereits eine Ausbildung haben und bilden sie für verschiedene Zug-Baureihen aus. Das ist quasi ein Quereinstieg. Außerdem rekrutieren wir vermehrt im Ausland und kümmern uns hier auch um die Integration im privaten und beruflichen Umfeld. Fakt

ist, dass in unserer Branche im Schichtdienst gearbeitet wird. Das birgt Potenziale, denn manche arbeiten gerne vormittags, andere am Wochenende. Bei der Dienstplanung nehmen wir die individuellen Bedürfnisse sehr ernst.

LS Ob das innovativ ist, wage ich nicht zu beurteilen. Aber wir bieten Studentenjobs in Größenordnungen an und ermöglichen es Menschen, quasi nebenbei, mitzuarbeiten. Auch Rentner, die sich körperlich und geistig fit fühlen, sind herzlich willkommen. Das bereichert uns ungemein.

Gibt es sächsische Besonderheiten bei der Personalgewinnung?

LS Ich denke, das unterscheidet sich weniger regional, sondern eher branchenspezifisch. Bei uns im ÖPNV existieren andere Rahmenbedingungen als beispielsweise im produzierenden Gewerbe.

CS Das glaube ich auch. Wir müssen alle vereint an dem Image der Berufe in unserer Branche arbeiten. Die Vorteile und die Sinnhaftigkeit in den Vordergrund stellen. Denn wir gestalten nachhaltige Mobilität und sind Teil der großen Mobilitätswende. Ohne uns funktioniert das gesellschaftliche Zusammenleben nicht.

Was könnte aus Ihrer Sicht die Politik tun oder lassen oder besser machen?

LS Bei der gerade erwähnten Internationalisierung der Personalarbeit braucht es eine Entbürokratisierung. Wenn wir beispielsweise serbische Busfahrer bei uns arbeiten lassen möchten, dauerte der Prozess mehrere Jahre. Das kann nicht der Weg sein, um Fachkräfte ins Land zu holen. Des Weiteren müssen wir den gesellschaftlichen Stellenwert einer beruflichen Ausbildung steigern. Wo ist das Problem, ganz normal die zehnte

Klasse zu absolvieren und einen ordentlichen Beruf zu erlernen? Dann muss ich natürlich Facharbeiter, Meister oder Fachwirte entsprechend bezahlen können, was wiederum einen direkten Einfluss auf den Preis der Leistung hat.

CS Das sehe ich genauso. Gerade die Einwanderungspolitik muss gezielter auf die Bedürfnisse in Deutschland ausgerichtet werden. Da ist bei den politischen Rahmenbedingungen noch viel Luft nach oben.

Welche Rolle spielen sogenannte weiche Faktoren?

CS Weiche Faktoren werden definitiv zu einem Wettbewerbsvorteil im Kampf um die besten Mitarbeiter.

LS Tatsächlich ist das auch für uns ein Thema. Vor allem, wenn wir bundesweit Spezialisten für

spezielle Aufgabenprofile suchen. Die informieren sich vorher, wo, wie und zu welchen Kosten sie hier leben können. Da haben wir mit Dresden großes Glück und noch sind die Erwartungen nicht so, dass wir uns als Unternehmen um diese Dinge kümmern müssen.

© Einigkeit bei Entbürokratisierung. Bei der Gewinnung von internationalem Fachpersonal erhoffen sich Lars Seiffert und Christine Singer mehr Unterstützung vom Gesetzgeber.

© Ziehen am gleichen Strang. Mit dem geschlossenen Ausbildungspakt wollen mitteldeutsche Eisenbahnunternehmen dem Fachkräftemangel begegnen.

Wird autonomes Fahren irgendwann die Situation entspannen?

CS Ja, das ist definitiv eine Option. Es gibt Bereiche wie zum Beispiel in Werken und Abstellanlagen, wo wir früher mit dem autonomen Fahren anfangen werden. Dies wird auch auf ausgewählten Strecken möglich sein. Mir ist dabei wichtig, zu betonen, dass egal wie schnell das autonome Fahren kommen wird, die Berufe nicht wegfallen, sondern sich verändern werden. Es muss sich niemand Sorgen machen, dass nach einer Ausbildung kein Arbeitsplatz zur Verfügung steht.

LS Autonomes Fahren kommt wahrscheinlich nicht flächendeckend, aber für bestimmte Linien oder Verkehre ganz sicher. Allein schon, weil wir deutlich mehr Menschen bewegen werden. Dennoch sollte der ÖPNV immer seine individuelle Note behalten. Die persönliche Betreuung ist ein hohes Gut. Das spiegeln uns unsere Kunden tagtäglich wider.



Maßnahmen zur Tilgung des Personalausfalls



JAHRES RÜCK BLICK 22·23

08.2022

BESSER UNTERWEGS IM OSTERZGEBIRGE

Der VVO und der Verkehrsverbund Mittelsachsen haben eine neue Tarifzone zwischen Frauenstein und Rechenberg-Bienenmühle eingeführt. Dort können Fahrgäste ein durchgehendes Ticket nutzen. Außerdem ändern sich die Fahrpläne und Streckenführungen für die Buslinien 365 und 373. Die Linie 365 wird bis Rechenberg-Bienenmühle verlängert. Die Linie 373 bindet nun auch die Orte Hartmannsdorf, Kleinbobritzsch, Reichenau und Hermsdorf an Frauenstein an. Die Linie 365 erfüllt bereits die Standards eines TaktBusses und ist mit den Ankunftszeiten der Freiburger Eisenbahn synchronisiert.



09.2022

HAPPY BIRTHDAY UNTER DAMPF

Die Löbnitzgrundbahn feiert ihren 138. Geburtstag mit zusätzlichen Fahrten zwischen Radebeul Ost, Moritzburg und Radeburg. Die historischen Züge der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft und der Traditionsbahn Radebeul sind im Einsatz, darunter auch Züge der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn. Insgesamt rollen während des Wochenendes 36 Züge über die Gleise. An verschiedenen Stationen gibt es ein abwechslungsreiches Programm für die Besucher, wie zum Beispiel eine geführte Wanderung und einen Gartenbahnbetrieb.



10-2022

PARKEN MIT KÖPFCHEN

Der VVO stattet einen weiteren P+R-Platz mit Parksensoren aus. So können Fahrgäste in Tharandt online und in Echtzeit sehen, ob noch freie Stellplätze verfügbar sind – falls nicht, fahren sie ohne Umwege zum nächstgelegenen P+R-Bahnhof. Die Anlage wurde zuletzt auf 106 Plätze erweitert und soll damit noch attraktiver werden. Neben dem Komfort für die Pendler ermöglicht die digitale Erfassung außerdem detaillierte Informationen über die durchschnittliche Parkdauer und Zeiten hoher Nachfrage. Der VVO hat rund 20.000 Euro in die Technik investiert.



11-2022

BIMMELBAHN UND LICHTERGLANZ

Deutschlands längster Weihnachtsmarkt findet am ersten Adventswochenende entlang der Weißeritztalbahn statt. An jedem Bahnhof erwartet die Gäste ein anderes, thematisch liebevoll eingerichtetes Programm. Jeder entscheidet selbst, wo er oder sie aussteigen möchten. Inklusive zusätzlicher Shuttlebusse kostet die Tageskarte für die gesamte Strecke 24,50 Euro pro Person. Dafür können die Besucher beispielsweise Räucherkerzenziehen, Pyramidenanschieben oder an Lichterwanderungen teilnehmen. Der Weihnachtsmarkt am Bahnhof Kipsdorf rundet das Erlebnis ab.



11-2022

KLIMAZIELE IM FOKUS

Der VVO unterstützt eine Kampagne des Verbandes der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV), die für den Umstieg auf Bus und Bahn wirbt. Das regionale Motiv der Kampagne in Dresden zeigt den ehemaligen Skirennläufer Felix Neureuther umgeben von hiesigen Sehenswürdigkeiten und öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Plakate sind an über 200 Plakatflächen im Verbund zu sehen und die Unternehmen im VVO tragen die Botschaft auch in ihren Fahrzeugen durch die Stadt und in die Region. Weitere Informationen zur Kampagne sind auf www.besserweiter.de zu finden.



12-2022

HAUPTSACHE STUNDENTAKT

Ab 11. Dezember bringt das neue Lausitz-Netz Veränderungen im Verkehrsverbund. Der Regional-express (RE) 11 verbindet zukünftig Hoyerswerda und Leipzig, bei einigen Fahrten ist ein Umstieg in Falkenberg nötig. Außerdem müssen alle anderen Linien ihre Fahrzeiten um eine Stunde verschieben, um ihre Anschlüsse zu sichern. In Zukunft gilt beispielsweise zwischen Hoyerswerda nach Dresden: ohne Umsteigen zu den ungeraden Stunden, also beispielsweise um 7:33 Uhr und 9:33 Uhr – mit Umsteigen in Ruhland zu den geraden Stunden.



01-2023

OHNE MOOS WAS LOS

Die Deutsche Bahn und der VVO testen vollständig bargeldlose Ticketautomaten an Standorten in Dresden-Zschachwitz und Heidenau-Großsedlitz. Das Pilotprojekt soll Impulse zur Zukunft des Ticketverkaufs liefern, denn der Verkehrsverbund registriert seit Jahren einen Anstieg elektronischer Zahlungen. Mittlerweile wird an den insgesamt 107 Ticketautomaten zu 42 Prozent kontaktlos bezahlt. Die beiden Automaten stehen bewusst an Orten, an denen der Umsatz nicht so hoch ist. Außerdem können Hartgeld-Freunde auf weitere Automaten und Servicestellen in der Umgebung zurückgreifen.





01-2023

ÜBERSICHT IM SCHNEE

Die VVO-Wintersportbroschüre fasst alle wichtigen Informationen für einen Ausflug ins Osterzgebirge zusammen. Mit ausgewählten Fahrplänen sowie einer übersichtlichen Karte mit Loipen und Wanderwegen zwischen Geising, Altenberg, Bärenfels und Holzgau gibt das Heft auch Hinweise zu günstigen Tickets: Besonders praktisch sind die Tageskarten für Einzelreisende oder Familien und Gruppen, die auch den kostenlosen Transport von Skiausrüstung oder einen Rodelschlitten beinhalten.



03-2023

#NOFILTER

Seit 25 Jahren sorgt der Verbundtarif für Tarif-Einheitlichkeit in Dresden und der Region. Zusammen mit Partnern aus Freistaat, Kommunen und Unternehmen hat der VVO viele neue Ideen rund um Bus und Bahn entwickelt, die Infrastruktur gefördert und ein zuverlässiges Mobilitätsangebot geschaffen. Im Jubiläumsjahr geht der VVO mit der Zeit und startet zusätzlich auf Instagram durch: Unter [vvo.einticket.allesfahren](https://www.vvo.einticket.allesfahren) gibt es Einblicke in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft und die Möglichkeit zum Austausch mit der Öffentlichkeit.

02-2023

SCHILDERTAUSCH IM PLAN

Seit 2019 wurden schon über 3.500 Haltestellenschilder zur Erneuerung der Fahrgastinformation in den Verkehrsverbänden Oberlausitz-Niederschlesien und Oberelbe installiert. Die blauen Schilder werden mit Unterstützung der Kommunen errichtet und bieten mehr Platz für Informationen zu Liniennummern und Zielen sowie zu Anruf-Linien-Angeboten und Gute-Nacht-Linien. Insgesamt werden über 7,5 Millionen Euro in den Tausch der zum Teil 30 Jahre alten Schilder investiert, davon fünf Millionen im VVO. Der Freistaat Sachsen trägt 75 Prozent der Kosten.



03-2023

VERSTEHE MEHR ALS NUR BAHNHOF

Neue Umgebungspläne für 126 Bahnhöfe im Verkehrsverbund sollen die Orientierung erleichtern. Die DIN A3-Karten, zu finden in Informationskästen an den Bahnsteigen, zeigen Straßen und Einrichtungen sowie den Weg zur Haltestelle des Schienenersatzverkehrs. Auch bei der Orientierung im Bahnhof selbst helfen sie. Entfernungen werden in Metern und ungefähren Gehzeiten angegeben. Stationen sind vergrößert dargestellt, um auch Details wie Aufzüge oder Umsteigewege zu zeigen. Die Umgebungspläne sind auch online verfügbar unter www.vvo-online.de/umgebungsplan



02-2023

LAND GEWINNEN HEISST LEUTE GEWINNEN

Neun mitteldeutsche Bahnunternehmen haben eine Vereinbarung geschlossen, sich bei einem Wechsel eines ausgebildeten Lokführers zu einem anderen Bahnunternehmen gegenseitig die Ausbildungskosten zu erstatten. Die Verkehrsunternehmen wollen damit Anreize schaffen, verstärkt in die betriebliche Erstausbildung und Qualifizierung von Quereinsteigern zu investieren. Die Vereinbarung soll dem steigenden Bedarf an Lokführern gerecht werden und dazu beitragen, die Mobilitätswende im regionalen Verkehr voranzutreiben.



04-2023

RAUS AUS DER BUDE!

Am 14. April lädt der VVO zum Entdeckertag ein und lockt mit besonderen Angeboten, die Region mit Zug, Bus, Straßenbahn und Fähre zu erkunden. Mit einer Familientageskarte können zwei Erwachsene und vier Kinder bis zum 15. Geburtstag das Verbundgebiet unsicher machen. Die Dresdner Bergbahnen lassen sich kostenfrei nutzen. Bei der Stadtrundfahrt Meißen, der Löbnitzgrundbahn, der Weißeritztalbahn und der Kirnitzschaltalbahn gilt ein ermäßigter Entdeckerpreis. Tickets gibt es in Servicezentren, an Automaten erwerben, beim Fahrer im Bus oder als Handyticket.

ZAHLEN UND FAKTEN

22·23

Gute Ergebnisse

Bei der deutschlandweiten Untersuchung des Marktforschungsinstituts Kantar zur Zufriedenheit der Fahrgäste mit Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbänden im Sommer 2022 konnte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) gute Ergebnisse erzielen. „Es freut mich, dass es uns gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gelungen ist, trotz der schwierigen Rahmenbedingungen das hohe Niveau der Vorjahre weiterzuführen“, betonte Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO bei der Präsentation. „Mit einem Wert von 2,53 bei der Gesamtzufriedenheit liegt der VVO deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 2,85.“

Einige Bereiche konnten wieder besonders gute Werte ausweisen, so unter anderem die Schnelligkeit der Beförderung, die Informationen im Fahrzeug und das verbundweite Linien- und Streckennetz. Darüber hinaus wurde die Umsetzung des 9-Euro-Tickets durch den VVO besonders positiv beurteilt (2,40). Auch über den Ballungsraum hinaus erhielt der VVO gute Noten: In den Bereichen Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie der Sauberkeit in den Fahrzeugen liegen die Stadt Dresden und die ländlichen Regionen eng beieinander.

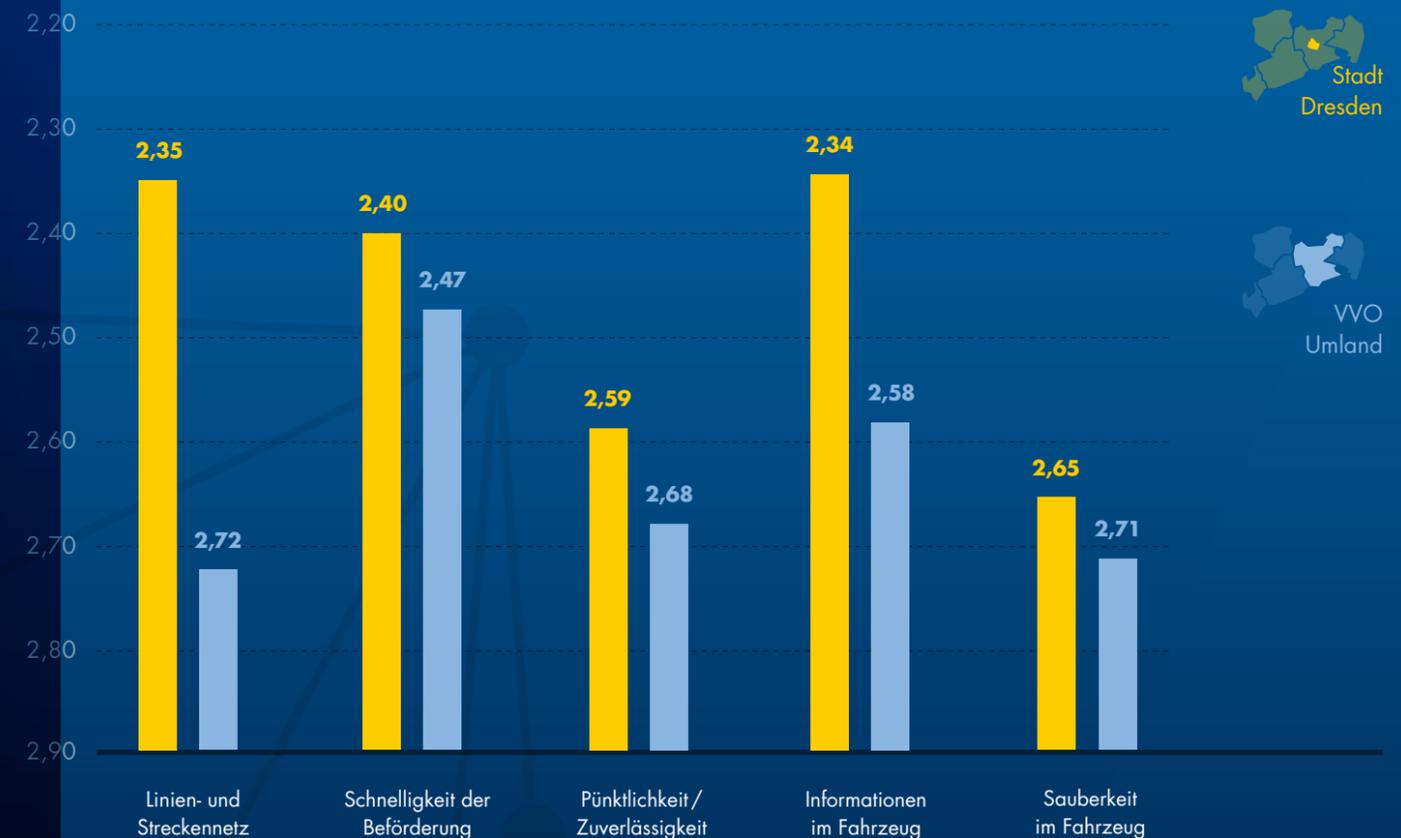
2,53

bei der Gesamtzufriedenheit zeigte das Kundenbarometer 2022.

74,6

Prozent aller Befragten würden Bus und Bahn im VVO weiterempfehlen.

Schlaglicht auf fünf wichtige Kategorien



Rahmenbedingungen in der Bevölkerung

Veränderung der Zahlen von 2020 auf 2021



Insgesamt musste der VVO trotz der insgesamt positiven Bewertungen leichte Rückgänge hinnehmen. Einer der Gründe für die Rückgänge insbesondere im Bereich der Zuverlässigkeit ist der Personalmangel, der sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr zu kurzfristigen Fahrtausfällen führte. Hier haben die Unternehmen und der Verbund bereits reagiert, um teilweise mit einem reduzierten Fahrplan ein stabiles Angebot sicher fahren zu können. Durch das 9-Euro-Ticket in den Sommermonaten waren Busse und Bahnen stark ausgelastet, was zu einer schlechteren Bewertung des Platzangebotes führte. Zudem führte das sehr günstige Ticket zu einer kritischeren Betrachtung des

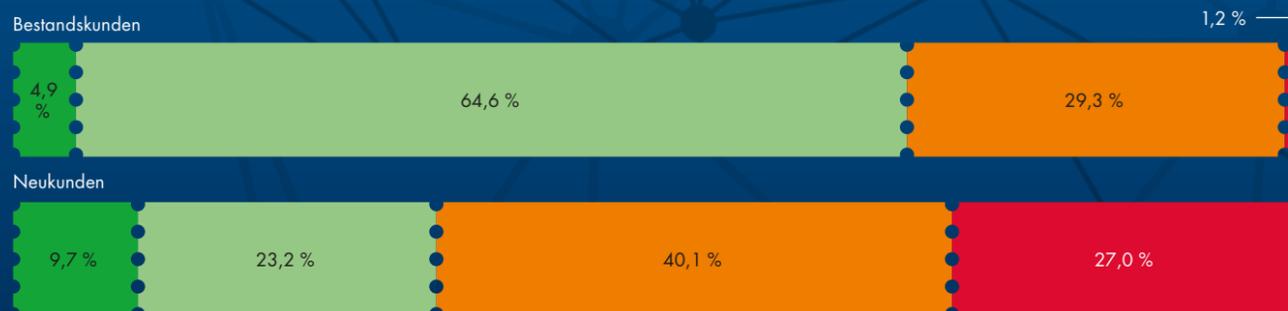
Tarifsystems und der regulären Preise. Auch in diesen Punkten musste der VVO leichte Rückgänge hinnehmen.

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 75 Prozent der über 1.500 Befragten, dass sie das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln im VVO-Gebiet weiterempfehlen werden.

Weiternutzung ÖPNV nach Angebot des 9-Euro-Tickets

73 % der Neukunden planen, den ÖPNV auch nach dem 9-Euro-Ticket weiter zu nutzen, 40 % gehen jedoch von einer selteneren Nutzung aus.

● häufiger als aktuell
● genauso oft wie aktuell
● seltener als aktuell
● gar nicht mehr

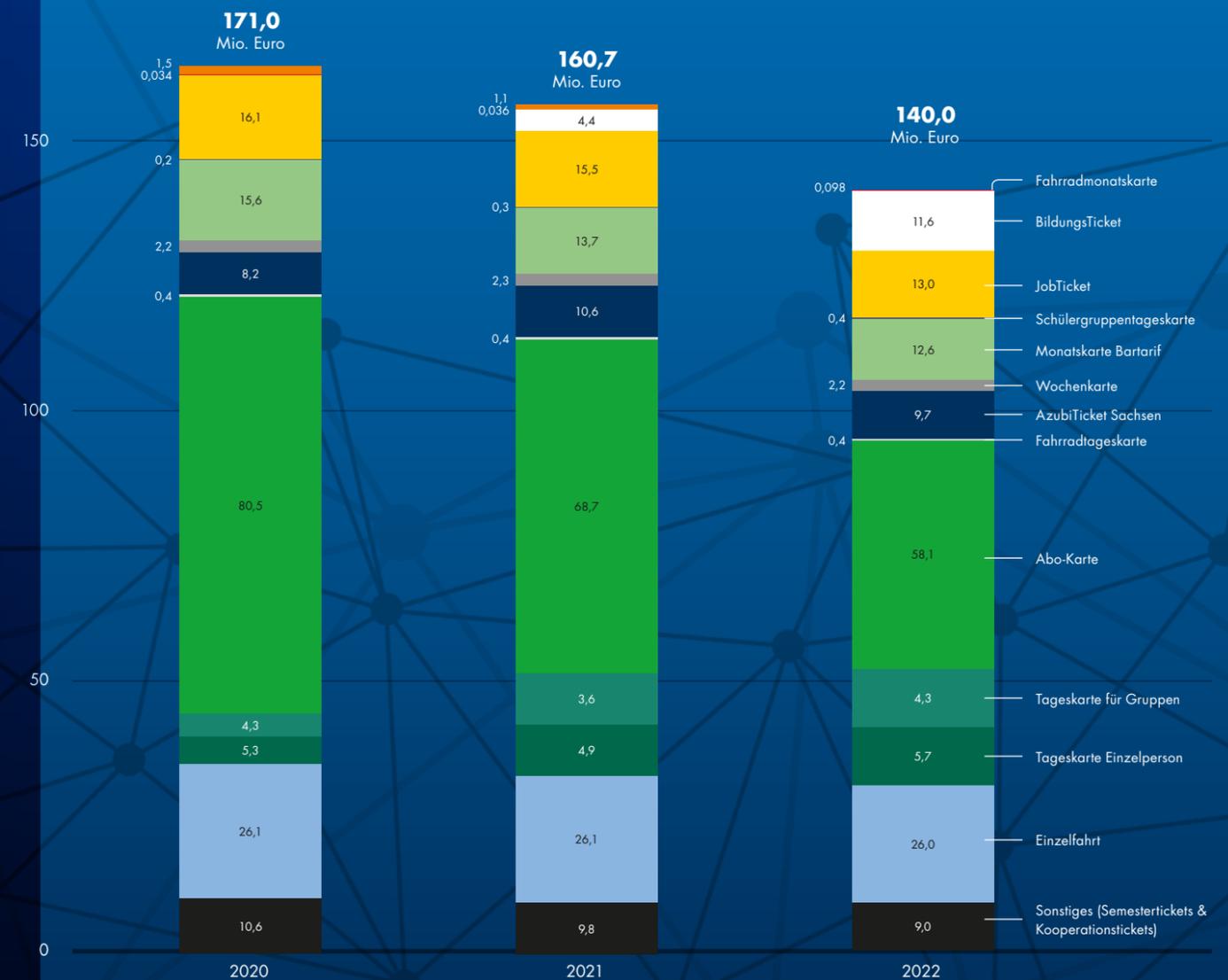


Verkaufsentwicklung der einzelnen Ticketsegmente

	Einzelfahrt	Tageskarte Einzelperson	Tageskarte für Gruppen	Abo-Karte	Fahrradtagkarte	AzubiTicket Sachsen
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
2022	5.688.734	680.276	271.064	1.309.506	142.767	108.117

	Wochenkarte	Monatskarte Bartarif	Schülergruppentageskarte	JobTicket	Bildungsticket	Fahrradmonatskarte	SchülerfreizeitTicket
2020	90.267	248.427	134.512	303.342	292.517	2.243	62.553
2021	96.855	211.443	152.104	286.412	292.517	2.009	43.987
2022	86.646	180.793	244.704	298.347	856.035	5.009	

Umsatz der einzelnen Ticketsegmente pro Jahr



IM PRESS UM

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.oberlaender.design

Text

Nils Brabandt, www.konzeptkonzept.de

Fotografie

Claudia Hübschmann, DB AG/Oliver Lang,
dreamstime, Landkreis Bautzen, Landeshauptstadt Dresden,
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge,
Oliver Neitzel, Lars Neumann, SMWA/Ronald Bonss

Druckerei

Stoba-Druck GmbH

Copyright

© 2023 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 2022



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



VVO

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

2021 in Tsd. Einwohner im Nahverkehrsraum Oberelbe
(Stand 31. Dezember 2021)



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 2022



Die 12 Partnerunternehmen (Stand Sommer 2023)

- DB** DB Regio AG (DB Regio)
Regio Südost,
Regio Nordost
- DVB** Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG)
- MRB** Transdev (Mitteldeutsche Regiobahn (MRB))
- Müller.Bus** Müller Busreisen GmbH (MBR)
- RBO** Regionalbus Oberlausitz GmbH (RBO)
- RVS OE** Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVS OE)
- Satra** Satra Eberhardt GmbH (Satra)
- SDG** SDG Sächsische Dampfisenbahngesellschaft mbH (SDG)
- trilex** Die Länderbahn (trilex)
- VGH** Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH)
- VGM** 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 2023; Gestaltung: Dirk Oberländer, www.oberlaender.design; Für die Vollständigkeit der Angaben übernehmen wir keine Gewähr.

Mittelverwendung des Zweckverbandes 2022

in Tsd. Euro

Verkehrsleistungen	
Bestellung von SPNV-Leistungen	114.046,5
Schmalspurbahnen	4.659,9
Finanzierung von Verkehrsleistungen Bus einschließlich PlusBus und Nachtverkehr	4.527,3
AzubiTicket Sachsen	9.080,06
Verbundbedingte Aufwendungen	
Verbundbedingte Ausgleichszahlung an Verkehrsunternehmen	6.792,6
Vertrieb einheitlicher Fahrausweise / Entwicklung neuer Vertriebswege	751,8
Aufwendung zur Fahrgastinformation	273,1
Aufwendungen für Verkehrserhebungen einschließlich automatischer Fahrgastzählensysteme	352,9
Verbundmarketing und VVO GmbH	5.920,4
KC Sachsentarif	446,0
Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr	
Infrastrukturprogramm	2.117,6
Fahrgastzählensysteme	99,9
Schmalspurbahnen	160,0
Aufwendungen des ZVOE im Haushaltsjahr	149.228,1

ZVOE

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

Vorsitzender

Landrat Michael Geisler
(Landkreis Sächsische
Schweiz-Osterzgebirge)

Mitglieder

Landeshauptstadt Dresden
Landkreis Bautzen
Landkreis Meißen
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

POLITISCHE VORGABEN

• VERBANDSVERSAMMLUNG (30 Verbandsräte)

VVO

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

Gesellschafter

Zweckverband
Verkehrsverbund Oberelbe

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Landrat Ralf Hänsel
(Landkreis Meißen)

Geschäftsführer

Burkhard Ehlen

VERKEHRICHE KOORDINATION

• BESTELLUNG



Eisenbahn-
verkehrsunternehmen

• KOOPERATION



Private und kommunale
Verkehrsunternehmen

VERKEHRICHE UMSETZUNG



Ein Ticket. Alles fahren.
Verkehrsverbund Oberelbe

Fahrgeldeinnahmen

in Mio. Euro

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



Fahrgastzahlen

Sonderverkehrsmittel im Jahr 2022

220.614



903



335.649

Standseilbahn



19.326



20.850



291.930

Schwebebahn



265.459



15.624

Wanderschiff RVS OE



108.975

4.871

Quadratkilometer Fläche hat der Verbundraum Oberelbe und



Millionen Einwohner leben darin.

Einwohner in Tsd. Stand 31. Dezember 2021

LH Dresden	555,4
LK Meißen	239,3
LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	244,0
LK Bautzen (VVO-Teil)	167,8

Stammkunden Nutzer

in Tsd. / Monat

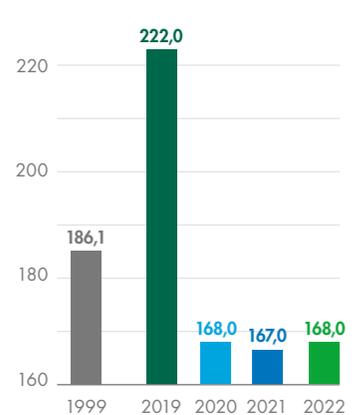


Linien	Anzahl
Eisenbahn	25
Regionalbus	211
Stadtbus	70
Straßenbahn	13
Fähren und Sonderverkehrsmittel	19

Haltestellen	Anzahl
Eisenbahn	3.980
Bus	3.760
Straßenbahn	268
Fähren und Sonderverkehrsmittel	36

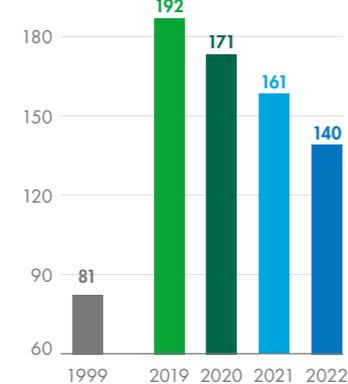
Fahrgastfahrten

in Mio.

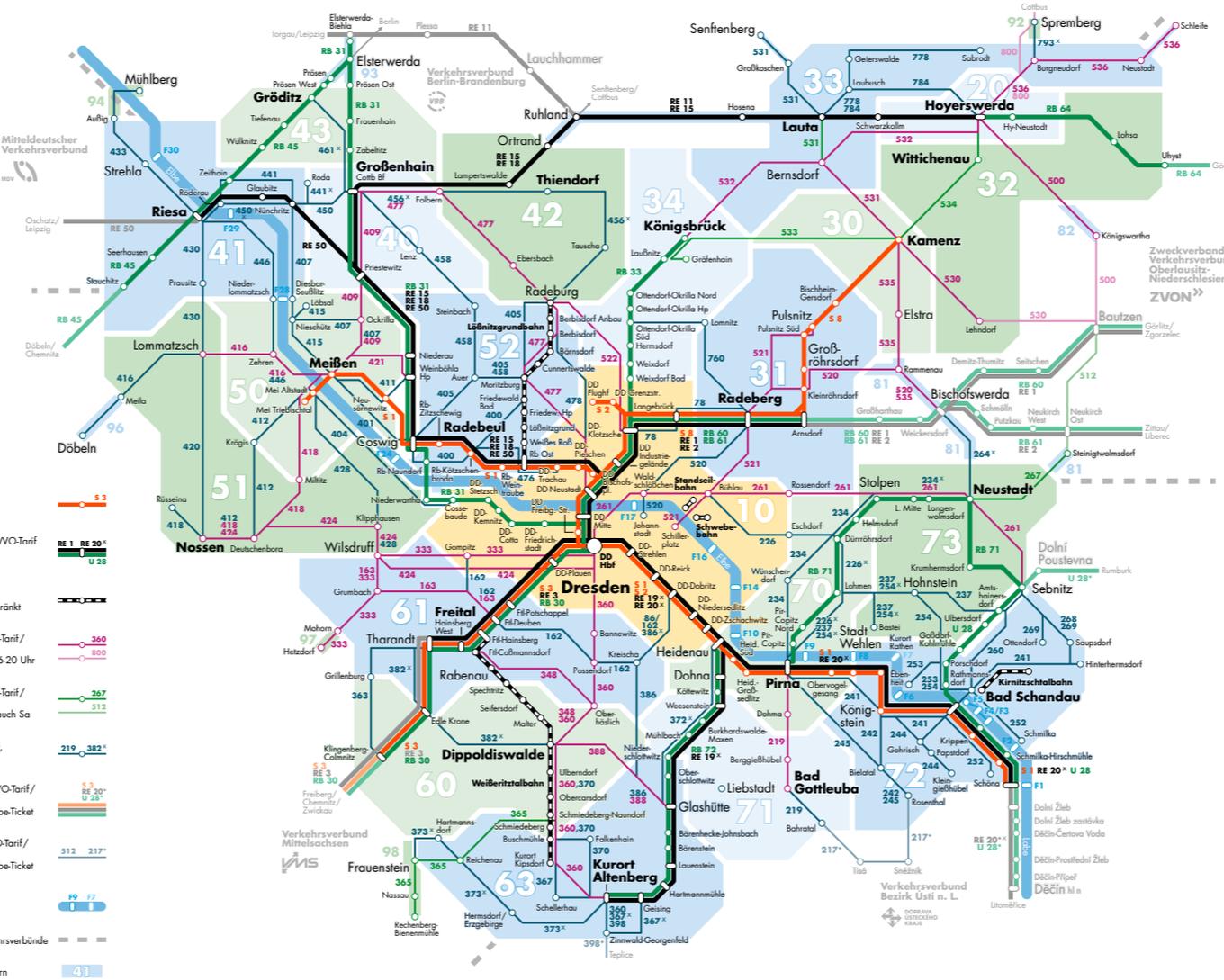


Fahrgeldeinnahmen Verbundtickets

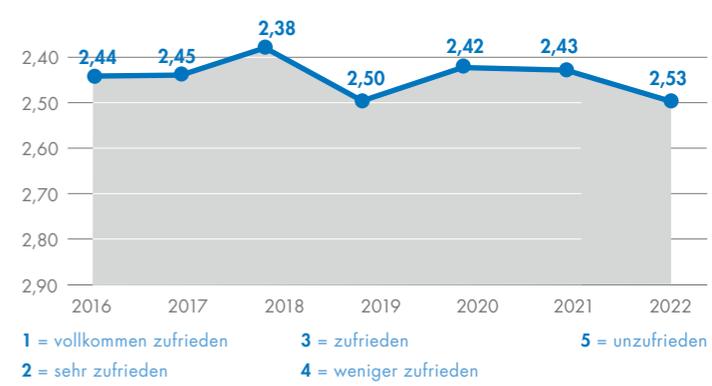
in Mio. Euro



- S-Bahn zum VVO-Tarif 15-30-60-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



204.187

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

41.836 Schriftliche Betreuung

40.739 Telefonische Betreuung

121.612

Persönliche Betreuung (Mobilitätszentrale, Veranstaltungen, Infomobil)

Nutzung von vvo-online.de

- Bestellungen Webshop
- Seitenaufrufe VVO-Gästebuch
- Besucher VVO online
- Seitenaufrufe VVO online

