

# MOBILITÄT TÄTSA WENDE

VERBUNDBERICHT  
2023 / 2024



“Der Verkehrsverbund gehört zu den Innovationstreibern des ÖPNV in Sachsen. Durch die Implementierung eigener wegweisender Zukunftsprojekte sowie der politischen Rahmenvorgaben fördert der VVO die Attraktivität des Personennahverkehrs für die Wirtschaft und die Menschen.“

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

“Besonders im ländlichen Raum hat ein bezahlbarer ÖPNV eine große Bedeutung. Der VVO setzt sich seit mehr als zwei Jahrzehnten erfolgreich für diese klimagerechte Transformation ein und bringt damit Land und Leute enger zusammen.“

**RALF HÄNSEL**  
Landrat  
des Landkreises Meißen

“Der VVO ist wichtiger Teil der Mobilität in der Region. Er bringt jeden Tag Menschen an ihre Ziele und hält gemeinsam mit dem ZVON den Landkreis am Laufen. Aber auch Touristen und Besucher erhalten damit die Möglichkeit, unsere Region flexibel und unabhängig zu entdecken.“

**UDO WITSCHAS**  
Landrat  
des Landkreises Bautzen

“Für die Weiterentwicklung Dresdens spielen Vielfalt und Vernetzung der Fortbewegungsangebote eine entscheidende Rolle. Aber auch die Anbindung der Landeshauptstadt an die Region durch Bus, Bahn und einen zeitsparenden Mobilitätsmix ist wichtig, um Dresden für Einwohner und Gäste attraktiv zu halten.“

**DIRK HILBERT**  
Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt Dresden

# MOBILITÄTSWENDE

- 4 EINLEITUNG
- 6 DAS TEAM DES VVO
- 8 DIE PARTNER IM VERBUND
- 34 JAHRESRÜCKBLICK
- 40 ZAHLEN & FAKTEN



**10**  
**DURCH**  
**DAS LAND**  
**MIT**  
**EINEM**  
**TICKET**

**18**  
**DIGITAL**  
**TRIFFT**  
**AUF**  
**PAPIER**

**26**  
**DIE GRÜNE**  
**NULL**  
**IST DAS**  
**GROSSE**  
**ZIEL**

# MOBILITÄTS WENDE

Der Titel des diesjährigen Verbundberichts des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) mag für einige Leser wie „aus der Zeit gefallen“ wirken. Nach der letzten Bundestagswahl nahm das Thema Mobilitätswende Fahrt auf in Deutschland: Mehr Investitionen in die Schiene und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs wurden Teil des Koalitionsvertrages, der unter dem Motto „Mehr Fortschritt wagen“ steht. Eine ganze Branche verspürte Aufbruchstimmung und stieß neue Projekte an: Antriebswende auf Dieselstrecken, On-Demand-Verkehre, neue moderne Fahrzeuge und Ausbau des Angebotes auf Straße und Schiene.

Und heute? In Folge des Krieges in der Ukraine explodierten die Energiepreise, die Inflation stieg, das Wirtschaftswachstum ist schwach und der allgegenwärtige Personalmangel macht auch vor dem Nahverkehr nicht Halt. Die Haushalte von Bund

und Land sind strapaziert und die geplante Umwidmung von Corona-Mitteln in Klimafonds wurde vom Bundesverfassungsgericht untersagt. So ist die Finanzlage der gesamten Nahverkehrsbranche angespannt, denn auch die Möglichkeit, mehr Einnahmen durch höhere Ticketpreise zu generieren, wurde eingeschränkt. So positiv günstige Abonnements wie das Deutschlandticket oder das Bildungsticket für die Fahrgäste sind, nehmen uns diese politisch motivierten Preise Gestaltungsmöglichkeiten bei der Nutzerfinanzierung. Und so arbeiten wir angesichts der steigenden Kosten intensiv daran, wenigstens den „Status Quo“ zu halten. Von Ausbau ist keine Rede mehr.

Nun könnten wir den Kopf in den Sand stecken und auf bessere Zeiten warten, aber das entspricht nicht dem Geist des VVO. Unser Ziel war und ist es, Nahverkehr zu gestalten, Lösungen zu entwickeln

und Plattform für den Austausch zwischen Politik, Unternehmen und Fahrgästen zu sein. Dies setzen wir konsequent weiter fort. In diesem Bericht kommen Verantwortliche zu Wort, die konträre Anliegen und Sichtweisen haben, deren Austausch wir fördern. So sehen Unternehmenspolitik und Politik das Deutschlandticket durchaus gegensätzlich – aber gemeinsam haben Sie doch das Ziel, den Nahverkehr zu stärken. Europas ehrgeizige Klimapolitik hat vielfältige Auswirkungen auf lokaler Ebene: Sei es die bessere Verbindung von Stadt und Land, der Bau zusätzlicher Fahrradwege oder auch die Verknüpfung des Nahverkehrs mit dem Auto. Den Fahrgast stets gut zu informieren und ihn so dazu bewegen, doch einfach einzusteigen, ist ebenfalls eine Diskussion wert. Denn das letzte gedruckte VVO-Fahrplanbuch warf die allgemeine Frage auf: Wie viel gedruckte Information ist in Zeiten der umfassenden Digitalisierung noch nötig?

Die Themenvielfalt zeigt trotz schwieriger Rahmenbedingungen ist es unser Ziel, mit Unterstützung des Freistaats, gemeinsam mit den Landkreisen und der Landeshauptstadt, den Unternehmen und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen wirksamen Beitrag zum Erreichen der ambitionierten Klimaziele zu leisten.

**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 Tarife ist eng mit dem VVO  
verwoben und nutzt seine Ressourcen.

## FINANZEN/ CONTROLLING

Peter Kreher  
Leitung

Anne Rodejohann  
Teamassistenz

Manuela Döring  
Buchhaltung VVO

Annett Westermann  
Buchhaltung ZVOE

Almut Müncheberg  
Controlling

Leonard Oscar Lindh  
Einnahmenaufteilung/  
Datenschutz

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

Jan Schubert  
Entwicklung Infrastruktur

## 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  
Teamassistenz

Katharina Wolf  
Mobiles Ticketing

## MARKETING

Gabriele Clauss  
Leitung

Peggy Froß  
Eventmanagement

Steffi Kunert  
Grafik

Daniela Zschiesche  
Grafik

Jens Richter  
Infomobil

Antje Roth  
Strategie

Klaus Heidemann  
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 TARIFE

Jörg Büttner  
Leitung

Nicolas Endler  
Datenmanagement

Susanne Illichmann  
Prozessmanagement/Gremien

# DIE PARTNERIM VERBUND

## DB REGIO NORDOST · Carsten Moll

Wir freuen uns, dass wir auch im Jahr 2023 einen wichtigen Beitrag im Regionalverkehr des Verbundes leisten konnten. Die neue Regional-Express-Linie RE11 als Teil des Netzes „Lausitz“ hat sich etabliert und bietet mit den neuen Siemens Mireo-Fahrzeugen hohen Fahrkomfort für unsere Reisenden. Dazu erstrahlen in Zusammenarbeit mit dem VVO im Netz „Elbe-Elster“ nach einem Refresh immer mehr TALENT 2 Züge wieder in Rot.



## DB REGIO SÜDOST · Torsten Steyer

Der aktuelle Personalmangel führt leider zu zahlreichen Zugausfällen. Gleichwohl wissen wir um unsere Verantwortung bei der Stabilisierung des Angebots im Regionalverkehr. Mit gezielten Anpassungen des Fahrplans konnten wir 2023 mehr Planbarkeit für die Reisenden erreichen. Durch Ausbildung, Qualifizierung und Neueinstellungen von Mitarbeitern sowie einen erweiterten Bereitschaftspool wollen wir in Zukunft wieder zur, zu Recht erwarteten, Verlässlichkeit zurückkehren.



## DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE · Lars Seiffert und Andreas Hemmersbach

Im vergangenen Jahr fuhren wieder so viele Fahrgäste mit, wie vor der Pandemie und unsere Kunden konnten sich immer auf Bus und Bahn verlassen. Doch inzwischen ist durch die politischen Rahmenbedingungen mit Deutschlandticket oder beendeten Förderprogrammen die weitere Finanzierung des ÖPNV ungewiss. Die so wichtige Angebotsoffensive bleibt aus, weil zunächst alle um das Bestandsangebot im Nahverkehr ringen müssen.



## MITTELDEUTSCHE REGIOBAHN · Henning Weize und Jan Kleinwechter

Im Jahr 2023 hat die Mitteldeutsche Regiobahn viele Herausforderungen erfolgreich gemeistert. In diversen Streikphasen ist es gelungen, den Fahrgästen stets ein Grundangebot zuzusichern. Die MRB hat trotz einer Vielzahl an Baumaßnahmen im gesamten Streckennetz weitere Fahrgastzuwächse verzeichnen können. Dies ist sowohl ein Beleg für den Erfolg des Deutschland-Tickets als auch für das stabile und zuverlässige Angebot der MRB vor allem auf der stark frequentierten Sachsen-Franken-Magistrale.



## REGIONALBUS OBERLAUSITZ · Daniel Kunath

Als führender Anbieter von Busverkehr in der Oberlausitz war Regiobus auch im vergangenen Jahr maßgeblich für die mobile Teilhabe der Menschen vor Ort verantwortlich. Wir investieren kontinuierlich in eine emissionsarme und barrierefreie Fahrzeugflotte, um den Bedürfnissen unserer Fahrgäste und den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Diese Maßnahmen stärken nicht nur den Wirtschaftsstandort, sondern auch die Lebensqualität in der Region.



## REGIONALVERKEHR SÄCHSISCHE SCHWEIZ-OSTERZGEBIRGE · Uwe Thiele

Der Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge konnte im vergangenen Jahr seine Leistungsfähigkeit weiter steigern. Mit der neuen Buslinie 239 eröffneten wir allen Einwohnern und Gästen der Region eine zusätzliche touristische Option zwischen Stadt Wehlen und der Bastei. Zudem kamen neue Fahrzeuge zum Einsatz, die den Fahrgastkomfort auf allen Strecken verbesserten.



## SATRA EBERHARDT · Matthias Peschke

Als flexibler Partner ist Satra Eberhardt bekannt für seine Zuverlässigkeit. Das spiegelt auch 2023 den gemeinsamen Fokus auf die Kundenzufriedenheit wider. Täglich geben wir unser Bestes, um im komplexen Nahverkehr zu überzeugen. Das Ergebnis ist ein Beweis für unsere erfolgreiche Arbeit als Teil des Verkehrsverbunds.



## SÄCHSISCHE DAMPFEISENBAHNGESELLSCHAFT · Roland Richter

Im Jahr 2023 boten die Schmalspurbahnen zahlreiche Höhepunkte wie Festivals und Sonderfahrten. Mit 131 Veranstaltungen waren wir im vergangenen Jahr sowohl bei Fans der historischen Eisenbahn als auch bei den erlebnisorientierten Tagesgästen ein Veranstaltungsmagnet. Durch die Eröffnung einer neuen Werkstatt in Radebeul Ost bieten wir zudem moderne Arbeitsbedingungen für die Pflege der historischen Fahrzeuge.



## DIE LÄNDERBAHN · Stephan Nave

Wir freuen uns sehr, dass nach acht Jahren Vorarbeit der länderübergreifende Verkehr am Haltepunkt Seiffennersdorf eingeführt werden konnte. Außerdem richteten wir wochentags auf der Strecke Zittau-Dresden eine zusätzliche Direktverbindung ein, um in den Stoßzeiten den Verkehr zu entzerren. Diese und weitere geplante Maßnahmen sind ganz im Sinne einer besseren Vernetzung der Lausitz mit den Nachbarländern sowie der Metropolregion Dresden.



## VERKEHRSGESELLSCHAFT HOYERSWERDA · Stefan Löwe

Das Unternehmen begrüßte im letzten Jahr 1,7 Millionen Fahrgäste auf seinen fünf Stadtbus-Linien. Das sind zwölf Prozent mehr als im Vorjahr und sogar 48 Prozent mehr als noch 2019. Wir haben mit kleinen, zielgerichteten Maßnahmen wie punktuellm Angebotsausbau und der eigenen Tageskarte für Hoyerswerda außerordentliche Effekte erreicht. Gerade deshalb wäre der weitere Ausbau des Angebots notwendig – das scheitert momentan aber an der Finanzierbarkeit.



## VERKEHRSGESELLSCHAFT MEISSEN · Jens Dehnert

Auch im vergangenen Jahr konnten wir uns als zuverlässige Partnerin in der Region präsentieren. Mit einem stabilen Fahrplan und attraktiven Angeboten sicherten wir die Mobilität unserer Fahrgäste. Der anstehende Modernisierung der VGM-Fährenflotte mit der Einführung von Elektroantrieben zeigt unserer Bemühungen im Sinne eines regionalen Klimaschutzes bei gleichbleibender Stärkung des touristischen Radverkehrs.





# DURCH DAS LAND

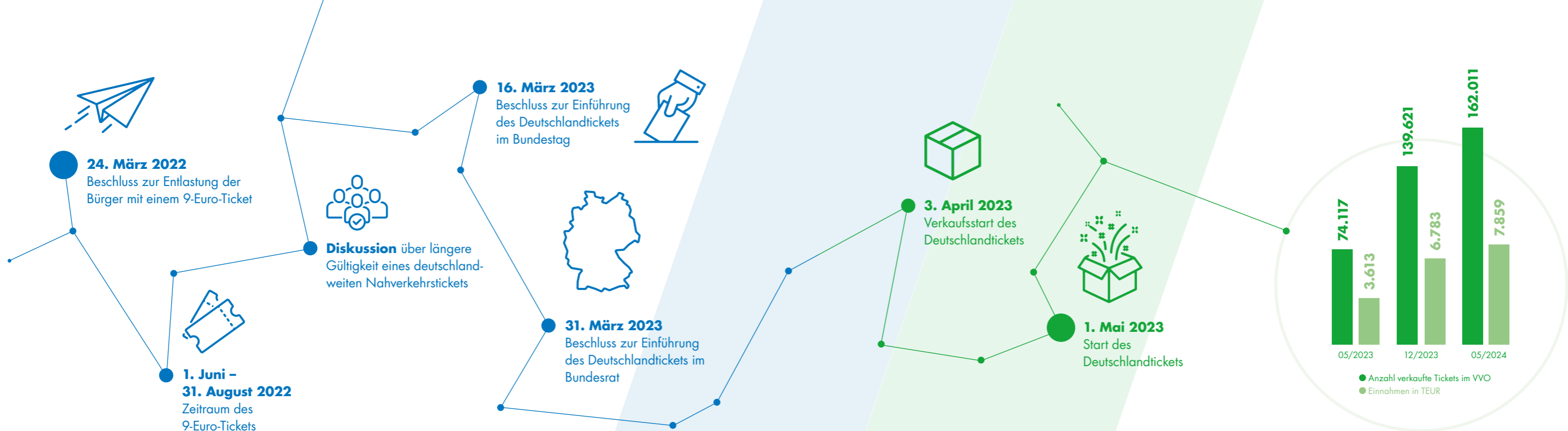
*Seit dem 1. Mai 2023 lässt sich mit dem Deutschlandticket für 49 Euro bundesweit der Nahverkehr nutzen.*

*Das Ticket gilt in Zügen, Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen und auf vielen Fähren.*



# MIT EINEM TICKET

*Das Deutschlandticket ist nur ein erster Schritt zur klimafreundlichen Mobilitätswende neben weiteren Maßnahmen wie der Investition in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.*



## DURCH DAS LAND

Ein wichtiger Punkt bleibt die Finanzierung des Deutschlandtickets. Der Bund beteiligt sich hälftig an den Kosten und stellt dafür jährlich 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Den gleichen Betrag steuern die Bundesländer bei. Auch Mindereinnahmen, die den Verkehrsunternehmen im Einführungsjahr möglicherweise entstanden sind, tragen Bund und Länder je zur Hälfte. Welche Mehrkosten es aber wirklich gibt, lässt sich noch nicht beziffern. Laut einer Prognose des Verbands der Verkehrsunternehmen dürften die Verluste für die Branche

## MIT EINEM TICKET

für das Jahr 2023 2,3 Milliarden Euro betragen. Im gesamten Jahr 2024 sollen es 4,1 Milliarden Euro werden. Bei sechs Milliarden Euro Zuschüssen für 2023 und 2024 könnte sich unter dem Strich also eine Lücke von 400 Millionen Euro ergeben. Insgesamt stellt das Deutschlandticket einen wichtigen Fortschritt in Richtung nachhaltiger Mobilität in Deutschland dar. Durch eine solide Finanzierung und die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel kann es zur Reduzierung der Verkehrsemissionen beitragen und eine lebenswertere Zukunft schaffen.





**Martin Dulig** ist Minister im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Mitglied des Sächsischen Landtags und stellvertretender Ministerpräsident. Am 20. Dezember 2019 wurde er erneut in beide Ämter berufen.

**Das Deutschlandticket revolutioniert den öffentlichen Personennahverkehr und ist ein neues Qualitätskriterium in unserer Mobilitätspolitik. Es erleichtert vielen Menschen die Entscheidung auf Bus und Bahn umzusteigen, weil es preislich eine wirkliche Alternative ist und zudem die Nutzung vereinfacht. Besonders Pendlerinnen und Pendler profitieren davon.**

Mit dem Deutschlandticket stärken wir das ÖPNV-System und helfen, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen. Deshalb steht der Freistaat zur finanziellen Unterstützung im Rahmen des gemeinsam von Bund und Ländern festgelegten Gesamtfinanzierungsrahmens. Maßgeblich ist für mich, dass der Preis attraktiv und damit eine gewinnende Alternative bleibt.

Darüber hinaus streben wir die Etablierung bundeseinheitlicher Tarifstandards für spezifische Bevölkerungs- und Einkommensgruppen an. Für Studierende haben wir mit

## POLITIKER

**Martin Dulig**  
sächsischer Staatsminister für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr

dem Deutschlandsemesterticket bereits eine ausgezeichnete Lösung entwickelt, die wesentlich durch die Initiative des Freistaates Sachsen vorangetrieben wurde. Das Deutschlandjobticket wiederum bietet Unternehmen Anreize ihren Mitarbeitern und Auszubildenden einen günstigen Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.

**„Das Deutschlandticket ist eine einmalige Gelegenheit.“**

Das Deutschlandticket ist eine einmalige Gelegenheit, Mobilität nachhaltig und klimagerecht zu gestalten. Dazu müssen wir einerseits die bestehenden ÖPNV-Angebote sichern, aber auch neue, weitere Verkehrsangebote schaffen. Insbesondere in ländlichen Gebieten müssen wir die Quantität und Qualität des ÖPNV-Zugangs und des Angebots steigern, was für uns alle gemeinsam eine langfristige und finanziell anspruchsvolle Aufgabe ist.

**Die Verkehrsunternehmen stellt das Deutschlandticket vor beträchtliche Herausforderungen. Denn es stellt das bisherige Ticketangebot völlig auf den Kopf und mindert dadurch erheblich unsere Einnahmen.**

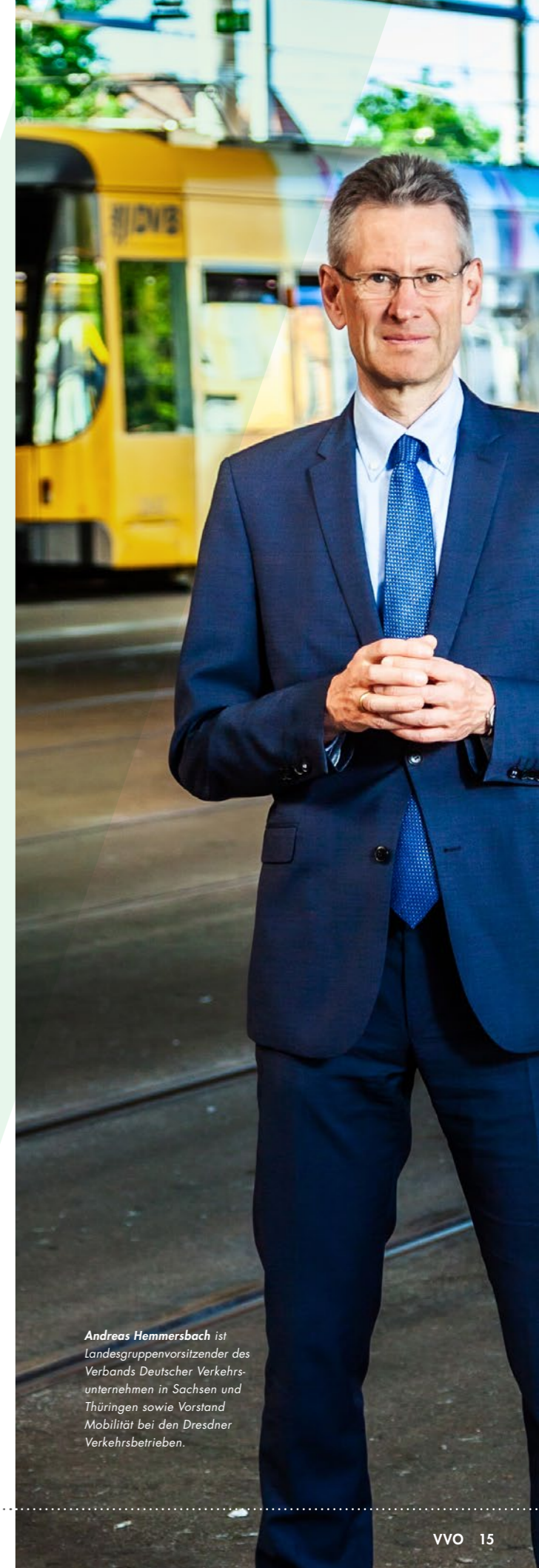
Hinzu kommt, dass Bund und Länder das Deutschlandticket zwar anfinanzieren, die steigenden Mehrkosten für beispielsweise Tariflöhne, Energie und Baumaßnahmen aber die Kommunen und Städte ausgleichen müssen. Damit wird das 49-Euro-Ticket zwar zu einer guten Sache für die Nutzer, aber den Verkehrsunternehmen fehlt jeglicher finanzieller Spielraum. Bisher konnten die Unternehmen auf wirtschaftliche Engpässe mit moderaten Preiserhöhungen reagieren. Aktuell führt das aber dazu, dass noch mehr Fahrgäste zum günstigen Deutschlandticket wechseln. Die Unternehmen geraten somit unverschuldet in eine finanzielle Notlage, weil politische Eingriffe die marktwirtschaftlichen Anreize untergraben haben.

## VORSTAND

**Andreas Hemmersbach**  
Vorstand Mobilität bei  
den Dresdner Verkehrsbetrieben

**„Die Verkehrsunternehmen benötigen dringend Unterstützung, um die Verluste ausgleichen zu können.“**

Mit der wachsenden Beliebtheit des Deutschlandtickets erwarten die Fahrgäste gleichsam eine Erweiterung des Angebots. Angesichts der aktuellen Lage ist das unmöglich. Es mangelt an finanzieller Unterstützung für Betrieb und Ausbau des ÖPNV. Deshalb fordern wir Bund und Länder auf, zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen, um die Kosten, die durch das Deutschlandticket entstehen, vollständig zu decken. Dies umfasst sowohl die Betriebskosten als auch notwendige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugflotten.



**Andreas Hemmersbach** ist Landesgruppenvorsitzender des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen in Sachsen und Thüringen sowie Vorstand Mobilität bei den Dresdner Verkehrsbetrieben.



Aus Unternehmenssicht bleibt das Deutschlandticket vorerst ein Minusgeschäft.

### Welche Hoffnungen gab es zur Einführung des Deutschlandtickets?

**Martin Dulig (MD)** Das Ziel war ein barrierefreies Ticket zu einem überzeugenden Preis, welches einen großen Schritt in Richtung Mobilitätswende darstellt. Diese Hoffnungen haben sich erfüllt, denn dieses Angebot hat vielen Menschen den Zugang zu Bus und Bahn erleichtert und ihre Kosten für Mobilität gesenkt. Ein Jahr nach der Einführung sehen wir eine deutlich positive Resonanz. Allerdings müssen wir weiter in die Infrastruktur investieren, um das Angebot flächendeckend attraktiv zu machen. Nicht überall sind die notwendigen Verbesserungen schon realisiert.

wenigstens das bestehende Angebot zu erhalten. Das System ÖPNV fährt momentan auf Verschleiß.

**MD/** Es ist unabdingbar, dass wir die finanzielle Ausstattung der Verkehrsunternehmen stärken. Der Freistaat hat die Landesmittel für den ÖPNV in den letzten Jahren erheblich gesteigert. Auch die Bundesmittel für das Deutschlandticket und die Erhöhung der Regionalisierungsmittel sind ein wichtiger Schritt. Doch dies ist auf dem aktuellen Stand noch nicht ausreichend. Es bleibt eine kontinuierliche Aufgabe, das qualitativ hochwertige Angebot zu gewährleisten und auszubauen.

### Sehen Sie grundsätzliche Fehler im System Deutschlandticket?

**MD/** Einen kritischen Punkt sehe ich im Risiko eines Tarif-Flickenteppichs. Um dies zu vermeiden, trete ich für bundesweit einheitliche Lösungen ein. Nur so können wir eine gerechte und gleichmäßige Nutzung des ÖPNV über alle Bundesländer hinweg gewährleisten.

**AH/** Das Deutschlandticket ist zweifellos ein einfaches



Weiter im Gespräch: Die ausreichende Finanzierung ist der Schlüssel für eine erfolgreiche Umsetzung des Vorhabens.

## FÜR EINEN TARIF

**Andreas Hemmersbach (AH)** Die bundesweit hohe Zahl derjenigen, die ein Deutschlandticket beziehen, zeigt, dass viele die Vorteile des Tickets zu schätzen wissen. Doch der überwiegende Teil war bereits ÖPNV-Nutzer und wir hätten uns noch mehr Neukunden gewünscht. Offenbar ist der Preis nicht das wichtigste Kriterium, auf den ÖPNV umzusteigen. Ein gutes Angebot, mehr Komfort und schnellere Beförderung sind den Menschen ebenso wichtig. Das zeigen auch unsere jährlichen Kundenbefragungen.

### Ist die finanzielle Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen berücksichtigt?

**AH/** Das Deutschlandticket hat die bestehende und funktionierende Tariflandschaft unterlaufen und unsere Einnahmen aus dem Ticketverkauf drastisch reduziert. Bund und Länder sagten zu, die fehlenden Mittel zu kompensieren. Lange war unklar, wie viel die Unternehmen als Ausgleich bekommen. Durch inzwischen gestiegene Produktionskosten kämpfen alle Beteiligten darum,

und sehr günstiges Angebot. Doch damit eine echte Erfolgsstory daraus wird, brauchen die Unternehmen langfristig Planungssicherheit und vor allem eine auskömmliche Finanzierung.

### Welche Ideen und deren Umsetzung würden Sie sich wünschen?

**MD/** Das Deutschlandticket ist eine gemeinsame Verantwortung von Bund, Ländern und der Verkehrsbranche. Während wir die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen, erwarte ich von den Verkehrsunternehmen und den ÖPNV-Aufgabenträgern innovative und kreative Lösungen, um das Angebot insbesondere in ländlichen und strukturschwachen Gebieten zu verbessern. Weiterhin müssen wir die Digitalisierung und Vernetzung im ÖPNV vorantreiben, um eine noch effizientere und benutzerfreundlichere Nutzung zu ermöglichen.

**AH/** Die Verkehrsminister sind sich einig, das Deutschlandticket langfristig finanziell zu sichern und gleichzeitig einen Infrastrukturfond für Erhalt und Ausbau des

## AM GROSSEN TISCH

ÖPNV-Angebotes bereitzustellen. Das ist aus meiner Sicht ein guter Ansatz. Die Frage ist, welche Mittel und in welcher Höhe tatsächlich bereitgestellt werden. Angebotsausbau, Infrastrukturmaßnahmen oder Fahrzeugbeschaffungen benötigen einen mehrjährigen Vorlauf. Wir müssen

heute wissen, welche Mittel dem ÖPNV in fünf oder zehn Jahren zur Verfügung stehen. Und natürlich sind auch Ideen gefragt, Planungen für Investitionen zu vereinfachen oder zu verkürzen. Das so etwas funktioniert, hat die Politik zuletzt bei Fragen der Energiesicherheit bewiesen.

Für die Politik ist das Deutschlandticket der Start in die Mobilitätswende.



### Wo sehen Sie das Deutschlandticket in zehn Jahren?

**AH/** Das Deutschlandticket ist den Kinderschuhen entwachsen. Es erfreut sich bei Jung und Alt durchgehend großer Beliebtheit. Das ÖPNV-Angebot wurde kontinuierlich ausgebaut, der Fuhrpark besteht ausschließlich aus modernen und umweltfreundlichen Fahrzeugen.

**MD/** In zehn Jahren sollte das Deutschlandticket mehr sein als nur ein günstiges Ticket. Es sollte Teil eines umfassenden, integrierten und nachhaltigen Mobilitätssystems sein, das allen Bürgerinnen und Bürgern unabhängig von ihrer finanziellen Situation oder ihrem Wohnort Zugang zu zuverlässiger, sicherer und komfortabler Mobilität bietet.



# DIGITAL TRIFFT

*Der VVO hat die vollständige Digitalisierung in der Kommunikation mit seinen Kunden eingeführt. Was in anderen Branchen als Industrie 4.0 bekannt ist,*



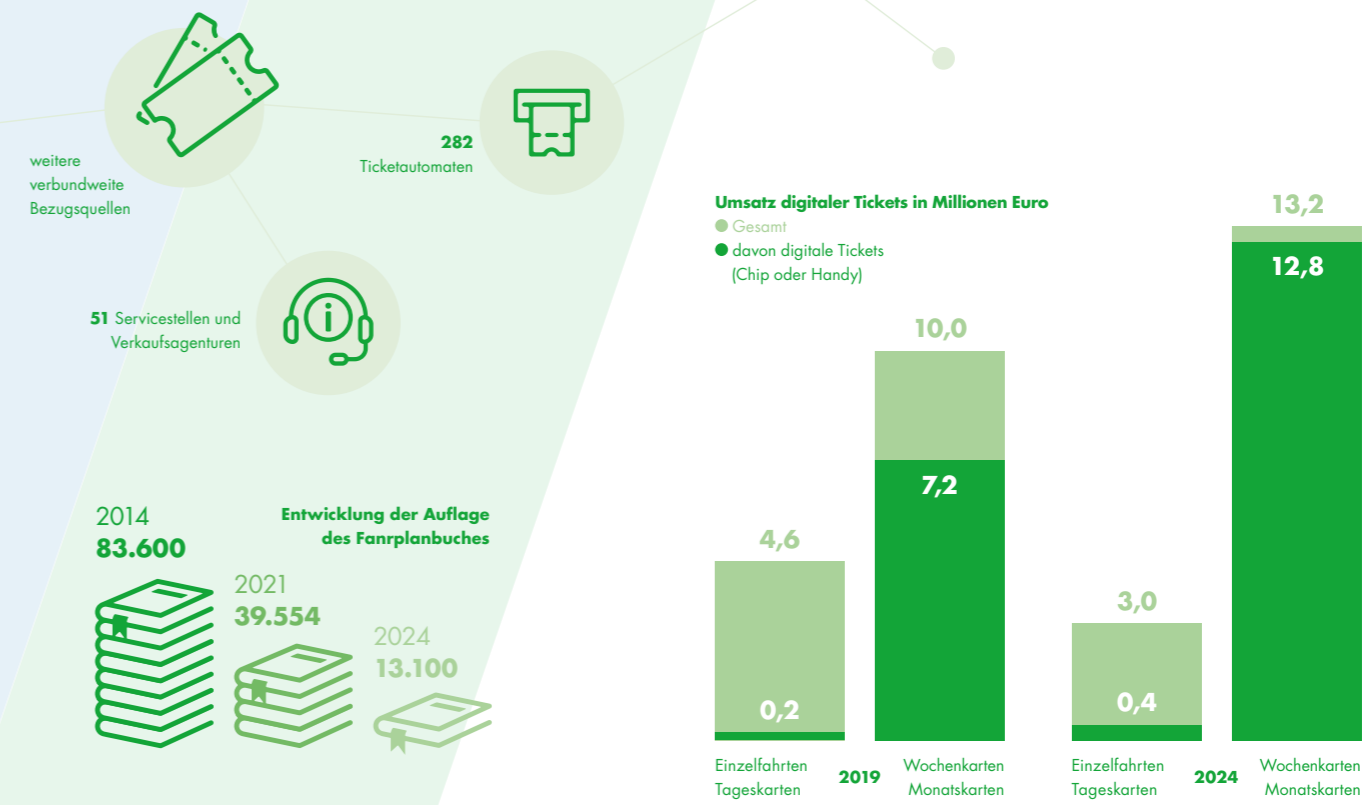
# AUF PAPIER

*besitzt das Potenzial, die Mobilität grundlegend zu verändern und viele Aspekte des ÖPNV effizienter und benutzerfreundlicher zu gestalten.*



## DIGITAL TRIFFT

Informationen über Fahrzeiten, Verbindungen und Verspätungen können in Echtzeit bereitgestellt werden, was den Fahrgästen eine bessere Planung und Flexibilität ermöglicht. Digitale Informationssysteme geben zudem personalisierte Empfehlungen und optimieren die Nutzerführung. Auch Tickets sind zunehmend digital verfügbar, sei es per Smartphone-App oder über Online-Portale. Die Digitalisierung des ÖPNV bringt nicht nur technische Veränderungen mit sich, sondern auch neue Herausforderungen.



## AUF PAPIER

Smarte Apps verknüpfen beispielsweise verschiedene Transportmittel und sind ein wichtiger Schritt in Richtung Multi-Mobilität. Eine weitere Herausforderung besteht darin, die Akzeptanz in der Bevölkerung zu fördern. Obwohl digitale Technologien viele Vorteile bieten, muss sichergestellt werden, dass alle Bevölkerungsgruppen Zugang zu diesen Technologien haben und sie nutzen können. Dies erfordert eine gute Kommunikation und die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen sowie Anreize.

Von links nach rechts:  
**Dirk Geppert** ist Mitarbeiter in der Abteilung Verkehr und kümmert sich um die Neuen Medien des VVO.  
**Sandra Petzold** ist Mitarbeiterin in der Abteilung Marketing und kümmert sich um die redaktionellen Inhalte der VVO-Website. **Jan Neugebauer** ist Mitarbeiter in der Abteilung Verkehr und kümmert sich um die Auskunftssysteme des VVO.



**Die Digitalisierung der Vertriebs- und Auskunftssysteme im ÖPNV verspricht eine Vielzahl von Vorteilen und Chancen für Fahrgäste und Betreiber gleichermaßen. Durch den Einsatz wird der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr deutlich vereinfacht und effizienter gestaltet.**

Fahrpläne, Tarife und Verbindungen können jederzeit und überall abgerufen werden, was die Planung von Reisen erleichtert und Flexibilität bietet. Zudem ermöglichen digitale Tickets eine bequeme und schnelle Buchung ohne lange Wartezeiten an Schaltern oder Automaten.

Darüber hinaus eröffnet die Digitalisierung des ÖPNV neue Möglichkeiten für innovative Mobilitätskonzepte und Geschäftsmodelle. Ride- und Carsharing-Angebote können nahtlos in den öffentlichen Nahverkehr eingebunden werden, um die sogenannte letzte Meile zu überbrücken und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl für Pendler als auch Gelegenheitsfahrerinnen

## PIONIERE

**Team Digital**  
 Dirk Geppert, Sandra Petzold und  
 Jan Neugebauer vom VVO.

attraktiver zu machen. Auch autonomes Fahren und die Integration von Elektrofahrzeugen in die Fahrzeugpools der Verkehrsunternehmen bieten Potenzial für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität.

*„Digitale Vertriebswege werden die Mobilität grundlegend verändern.“*

Insgesamt birgt die Digitalisierung des ÖPNV enorme Möglichkeiten, um die Mobilität effizienter, umweltfreundlicher und kundenorientierter zu gestalten. Durch den konsequenten Einsatz digitaler Technologien können Fahrgäste von einem modernen und flexiblen Nahverkehrssystem profitieren, das den Anforderungen einer zunehmend vernetzten und digitalen Welt gerecht wird.

**Die rasante Digitalisierung des ÖPNV wirft einige kritische Fragen auf. Zunächst einmal besteht die Gefahr einer Digitalen Spaltung, da nicht alle Fahrgäste über die erforderlichen technischen Fähigkeiten oder den Zugang zu digitalen Geräten verfügen. Mittelfristig führt das dazu, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen ausgeschlossen werden und ihre Mobilität eingeschränkt ist.**

Mit der Speicherung persönlicher Daten und Zahlungsinformationen in Apps und Online-Plattformen besteht außerdem die Gefahr von Datenschutzverletzungen und Hackerangriffen, die das Vertrauen der Fahrgäste in das digitale Angebot erschüttern können.

Ein weiteres Problem ist die Abhängigkeit von mobiler Netzabdeckung sowie von digitalen Geräten. Bei Störungen oder Ausfällen kann der Zugang zu Tickets und Informationen ganz plötzlich eingeschränkt sein.

## BEWAHRER

**Team Papier**  
 Torsten Roscher vom VVO  
 und Konrad Albrecht von der VGM

Besonders in ländlichen Gebieten wird das zu einem ernsthaften Problem. Darüber hinaus besteht die Sorge vor einem Verlust an persönlichem Service und menschlicher Interaktion. Durch den Trend zur Automatisierung und Digitalisierung verlieren Menschen den persönlichen Kontakt zu Mitarbeitern im ÖPNV.

*„Digitalisierung darf niemanden ausschließen.“*

Insgesamt ist es wichtig, die Auswirkungen der Digitalisierung des ÖPNV sorgfältig zu prüfen und sicherzustellen, dass die Vorteile die potenziellen Risiken überwiegen. Es bedarf eines ausgewogenen Ansatzes, der die Anforderungen und Bedürfnisse aller Fahrgäste berücksichtigt und sicherstellt, dass niemand aufgrund von technologischen Barrieren oder Datenschutzbedenken benachteiligt wird.

Von links nach rechts:  
**Torsten Roscher** ist Fahrplaner beim VVO und **Konrad Albrecht** ist Fahrplaner bei der Verkehrsgesellschaft Meißen.



Digital oder Papier? Über die Vor- und Nachteile lässt sich an der VVO-Zentrale trefflich diskutieren.



## FÜR EINEN PLAN

### Macht die Digitalisierung den ÖPNV leistungsfähiger und kundenfreundlicher?

**Team Digital (D)** Der VVO erleichtert mit seiner Online-Auskunft seit 25 Jahren den Zugang zum ÖPNV. Mit Echtzeitdaten liefern wir mittlerweile sogar realitätsnahe Reiseinformationen. Der große Vorteil der Digitalisierung liegt darin, dass Informationen aus einer Datenquelle sehr schnell in andere Kanäle übertragen werden können. Die Anschlussicherung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird beispielsweise erst dadurch möglich.

**Team Papier (P)** Positive Auswirkungen sehen wir vor allem in internen Betriebsabläufen. Für die Fahrgäste ist auch die Echtzeitauskunft interessant. Aber ein digitales Auskunftssystem ist immer nur so gut wie seine Bediener. Zudem benötigt die Digitalisierung hohe Investitionen, weshalb viele städtische Betriebe bereits weiter sind als regionale Unternehmen. Ein Verkehrsverbund wie der VVO ermöglicht aber die notwendige Abstimmung zwischen den Betreibern.

Bei gleichem Aufwand ist der Nutzen der Digitalisierung viel größer...



### Wie kommt sie bei den Fahrgästen an?

**P/** Ein großer Teil der Fahrgäste hat sich an die elektronischen Auskunftssysteme und den Ticketerwerb übers Smartphone gewöhnt. Aber gerade Letzteres ist nicht für alle Fahrgäste möglich. Manchmal liegt es am Telefonmodell oder eine App hakt gerade. Ein anderes Mal ist die Netzabdeckung unzureichend und plötzlich ist

man auf den traditionellen Weg des Ticketerwerbs angewiesen. Auch die Fahrplaninformationen in Form von Tabellen bleiben gefragt.

**D/** Die oft beschworene ältere Generation, die keine digitalen Medien nutzt, gibt es nicht mehr. Das zeigen die steigenden Abrufzahlen im Online-Bereich. Jüngere Kunden haben mittlerweile kaum Bezug zu analogen Medien. Kenntnisse über das Verkehrsnetz sind da nicht vorhanden und auch nicht nötig. Unsere Marktforschung ergibt ebenfalls sehr positive Noten für die digitalen Angebote des VVO.

### Sehen Sie einen Mittelweg aus Digitalisierung und Offline-Funktionalität, der alle mitnimmt?

**D/** In Dresden gibt es seit drei Jahren kein gedrucktes Fahrplanbuch, da es wegen des dichten Taktes keine Rolle mehr spielt. Für die Region stellen wir jetzt auf eine digitale Variante um, die jeder für seine Bedürfnisse selbst ausdrucken kann. Auch unsere Broschüren und Informationsblätter nehmen direkten Bezug auf unsere digitalen Auskunftss-

**D/** Natürlich lassen sich beispielsweise Druckkosten sparen. Aber auch die digitalen Prozesse gibt es nicht umsonst. Stattdessen ist aus unserer Sicht der Nutzen digitaler Prozesse sehr viel höher als bei analogen Anwendungen. Allein die Reichweite ist im Vergleich phänomenal. Die Digitalisierung schafft durch die Vereinheitlichung der Prozes-

... der ÖPNV ist für alle da und sollte keine technischen Schranken aufbauen.



## AM GROSSEN TISCH

medien. So schaffen wir den Übergang von analog und digital, ohne die Kunden zu verprellen.

**P/** Die Vorteile der Digitalisierung liegen auf der Hand und sollten auch genutzt werden. Dennoch muss es immer die Möglichkeit geben, sich Fahrplan- und Tarifinformationen direkt am Aushang an den Haltestellen zu holen. Auch der Ticketerwerb muss für jeden Menschen ohne Hindernis möglich bleiben, zumindest für die Einzelfahrt bei sofortigem Fahrtantritt. Den Kunden digitale Hindernisse in den Weg zu legen, um den ÖPNV nutzen zu können, halten wir für den falschen Weg.

### Lässt sich durch die Digitalisierung langfristig Geld einsparen?

**P/** Davon ist stark auszugehen und das ist wohl auch die treibende Kraft hinter der Digitalisierung. Wichtig ist aber eine gründliche Betrachtung aller Aspekte. Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Dienstleistung, die für die gesamte Bevölkerung und flächendeckend funktionieren muss.

se zudem administrative Verbesserungen in der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen. Beispielsweise bei der einheitlichen Verarbeitung der Kundenabonnements.

### Welche Projekte finden derzeit im VVO statt?

**D/** Unsere aktuellen Digitalisierungsprojekte umfassen beispielsweise das Ticketing, die Anzeige der Auslastung der Fahrzeuge in die Auskunft, die deutschlandweite Bereitstellung unserer Fahrplandaten als OpenData oder die Ausweitung der Information zu multimodalen Angeboten und Einbindung von On-Demand-Angeboten. Ein zukünftiges Projekt ist die eine sachsenweite Fahrplanauskunft und Preisinformation in Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden.

**P/** Der Vertrieb steht im Fokus der Digitalisierung. Unsere Fachkollegen überführen das komplette VVO-Fahrausweissortiment in die multimediale Vertriebswelt, inklusive Abo-Verwaltung, Kontroll- und Abrechnungsmechanismen. Auch neue Apps wie beispielsweise FAIRTIQ müssen lokal implementiert werden.

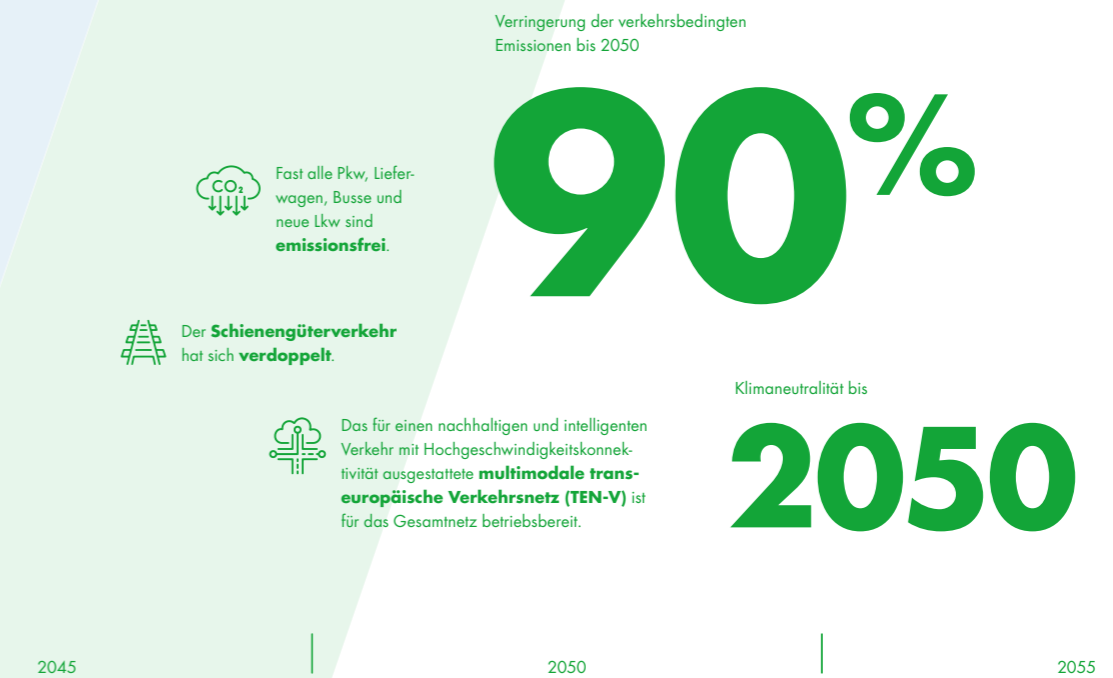
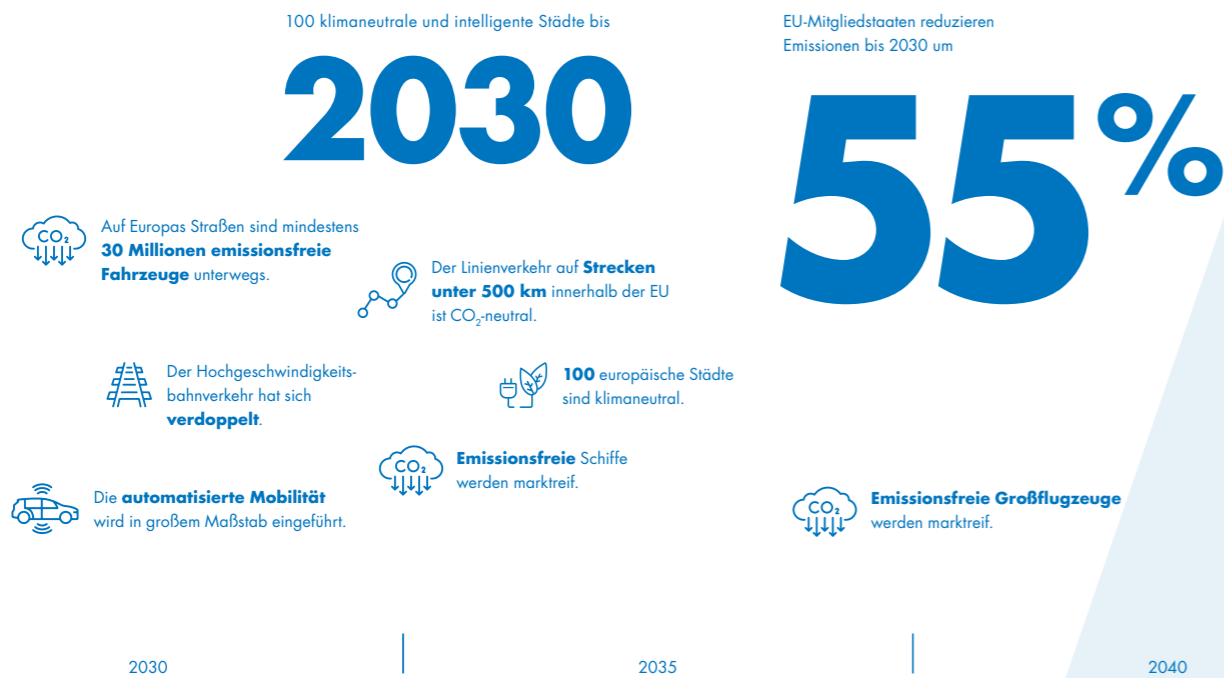


# DIE GRÜNE NULL

*Im Zuge der zunehmenden Sorge um Umweltbelastungen und den Klimawandel gewinnt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität immer mehr an Bedeutung.*

# IST DAS GROSSE ZIEL

*Dabei nimmt der emissionsfreie öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine zentrale Rolle ein – sowohl in Dresden als auch im ländlichen Raum.*



## DIE GRÜNE NULL

In urbanen Gebieten macht der Verkehr einen erheblichen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Deshalb spielt der emissionsfreie ÖPNV eine wichtige Rolle bei der Reduzierung der Umweltbelastungen. Elektro- und Wasserstoffbusse sowie Straßenbahnen tragen dazu bei, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern und die Luftqualität zu verbessern. Durch ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz können zudem Verkehrsstaus reduziert und die Effizienz im Personenverkehr gesteigert werden. Auch im ländlichen Raum ist der ÖPNV von großer Bedeutung für die Mobilität vieler Menschen.

## IST DAS GROSSE ZIEL

Ein zuverlässiges und umweltfreundliches ÖPNV-Angebot trägt daher nicht nur zur Reduzierung von Verkehrsemissionen bei, sondern sichert auch die Mobilität und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für die Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Regionen. Der VVO stellt sich als Mitglied des UITP, dem weltweiten Verband für den öffentlichen Personenverkehr diesen Herausforderungen. Anfang April besuchte eine internationale Delegation Dresden und diskutierte über Investitionen in emissionsfreie Technologien sowie den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV, um die Mobilitätswende voranzutreiben.



*Henry Habel ist seit 2005 Rathaus-Chef im ostsächsischen Bernsdorf und wurde 2019 mit 93,83 Prozent der Stimmen zum dritten Mal im Amt bestätigt. Sein Projekt „Industriepark Straßgräbchen“ ist ein wichtiges Puzzelstück des Strukturwandels im Lausitzer Revier.*



**Im ländlichen Raum gewinnt das Verständnis für klimagerechtes Handeln immer mehr an Bedeutung. Dies liegt insbesondere daran, dass auch hier die Auswirkungen des Klimawandels angekommen sind. Zunehmende Extremwetterereignisse und ihre Folgen gefährden unsere Lebens- und Naherholungsbereiche.**

Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, müssen sich zukünftig auch kleinere Orte wie Bernsdorf beteiligen, beispielsweise um den Ausstoß von treibhauschädlichem Kohlendioxid zu minimieren.

Der wichtigste Faktor ist dabei aber immer der Mensch. Ohne gute Kommunikation und ohne Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen, Anreizen und spezifischen Regelungen zur Durchsetzung von Klimaschutzmaßnahmen kann man keine Akzeptanz in der breiten Bevölkerung erwarten. Vorbildwirkungen für derartige Klimakonzepte entfalten solche Projekte wie „Zero

## CHEF

*Harry Habel  
Bürgermeister der Stadt Bernsdorf  
(Oberlausitz)*

Emission Dresden“ deren langfristige Zielsetzung die Klimaneutralität ist. Ähnliche Konzepte müssen zukünftig auch im ländlichen Raum wachsen. Die Schaffung von Fachstellen wie Klima-Manager auf kommunaler Ebene kann hierbei nur ein erster Schritt sein.

**„Die Bevölkerung muss aktiv beteiligt werden.“**

Gemeinsam mit den politischen Entscheidungsträgern müssen klare Zielsetzungen definiert werden, deren Umsetzungen durch konkrete, realistische Maßnahmenpläne realisiert werden sollten. Eine Verstärkung der aktiven Beteiligung der Bevölkerung spielt auf diesem Weg eine zentrale Rolle.

**Beim Übergang zur klimafreundlichen Stadt stehen wir erst am Anfang einer transformativen Reise. Die Umstellung des Verkehrs auf Null-Emission ist dabei ein wichtiges Puzzelteil, denn der Ausstoß von treibhauschädlichem Kohlendioxid steht im engen Zusammenhang mit der Erderwärmung. Diese hat wiederum starken Einfluss auch auf das Leben der Menschen in Dresden.**

Auch wenn die negativen Effekte des Klimawandels weit hin bekannt sind, ist die Akzeptanz für die erforderlichen Veränderungen im Verkehrssystem in der Mehrheit der Stadtgesellschaft wahrscheinlich noch nicht vorhanden. Diese Akzeptanz zu schaffen ist eine vordringliche Aufgabe, weil am Ende alle Menschen in der Stadt von klimafreundlicher Mobilität profitieren sollen und können.

Mit dem Dresdner Mobilitätsplan 2035+ gehen wir diese Herausforderungen gezielt an. In mehr umweltfreundlichem Mobilitätsverhaltens durch bessere Mobilitätsangebote liegt

## PLANER

*Frank Fiedler  
Leiter der Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung  
der Landeshauptstadt Dresden*

eine große Chance. Sharing-Angebote, die DVB-MOBI-Welt und öffentliche On-Demand-Verkehre als neue Elemente des ÖPNV sind zusammen mit mehr intermodaler Verknüpfung, digitaler Information und Elektrifizierung des ÖPNV Entwicklungsschritte, die Dresden schon gegangen ist und mit dem Mobilitätsplan 2035+ weitergehen wird.

Für diesen Weg zur nachhaltig mobilen Stadt sind starke Veränderungen notwendig. Dafür bedarf es einer positiven Kommunikation, der aktiv gestaltenden Teilhabe der Bevölkerung und am Ende natürlich demokratischer Willensbildung. Dresden hat bereits eine Vielzahl an Veränderungen erfolgreich umgesetzt und ist Vorreiter bei der Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem in Deutschland. Schon zwei Mal hat die Stadt den SUMP-Award der Europäischen Union für seine Anstrengungen erhalten und ist auch Teil der „Mission 2030“, die 100 Städte Europas in eine klimaneutrale Zukunft führen soll. Ich bin zuversichtlich, dass wir als innovative und vorwärtsorientierte Stadt die Mobilitätswende gemeinsam schaffen.

*Frank Fiedler ist Abteilungsleiter im Bereich Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Dresden und arbeitet unter anderem am Dresdner Mobilitätsplan 2035+, der Konzepte für die zeitgemäße, gleichberechtigte und umweltfreundliche Mobilität erarbeitet.*





Stadt & Land. Konkurrenzfähiger ÖPNV braucht eine gute Infrastruktur.

### Wo spüren Sie den Klimawandel schon?

**Harry Habel (HH)** Natur und Menschen leiden in Ostsachsen zeitweise unter extremer Trockenheit, während die Aufnahmefähigkeit des Bodens für Wasser immer niedriger wird. Dazu kommen Waldbrände und ein Befall durch Borkenkäfer. Besonders im Bau- und Infrastruktursektor müssen wir Rahmenbedingungen schaffen, die das klimagerechte Leben unterstützen.

wollen wir 70.000 Autofahrten pro Tag auf Bus und Bahn verlagern. Das gelingt nur mit einem gut vernetzten und regional wirkenden ÖPNV.

**HH/** Richtig! Um den Menschen den Umstieg auf den ÖPNV schmackhaft zu machen, braucht es auch bei uns die notwendige Infrastruktur. Außerdem müssen wir es schaffen, den Güterverkehr von den Straßen auf die Schiene zu bekommen. Leider enden Verkehrskonzepte bei uns häufig an Kreis-, Landes- oder Bundesgrenzen. Bestes Beispiel ist die fehlende Bahnanbindung sächsischer Kommunen an das Lausitzer Seenland. Das muss sich ändern.

### Gibt es beim Klimaschutz einen Stadt-Land-Konflikt?

**FF/** Nein, den sehe ich nicht. Häufig ist für den persönlichen Beitrag zum Klimaschutz eine ländliche Region sogar besser geeignet bei der nachhaltigen Energieerzeugung, bei Artenvielfalt und Grün. Die Stadt wiederum ist klimafreundlich, wenn sie für Wohnen und Verkehr wenig Platz braucht, viele Funktionen bündelt und die Wege kurz hält.



Einigkeit: Für eine klimaneutrale Mobilität müssen die Menschen aktiv eingebunden werden.

## DAMIT AM ENDE

## EINE NULL STEHT

**Frank Fiedler (FF)** An heißen Tagen erkennt man sehr schnell, wie die Überhitzung einer Stadt abläuft. Mit neuen Bäumen, mehr Begrünung, Versickerung, besserem Baumaterial und Verschattung versuchen wir, die Stadt überall an den Klimawandel anzupassen. Das geht bis zum Haltestellendach, was Schatten spendet.

**HH/** Man kann wirklich viel tun. Schon kleine Gesten wie beispielsweise die Bereitstellung von Trinkbrunnen in öffentlichen Gebäuden erzielen eine große Wirkung.

### Welche Rolle spielt dabei der ÖPNV?

**FF/** Der ÖPNV ist das Rückgrat für den Teil des Personenverkehrs, der in der Stadt nicht per Rad oder zu Fuß möglich ist. Dafür braucht es starke und schnelle Achsen, die gut erreichbar sein müssen. Es braucht also neben den Angeboten optimal gestaltete Zugangspunkte. Da geht es um sicheres Radabstellen, Sharing-Angebote aber auch Parkplätze, Bänke und lebendige Bahnhöfe. Gerade beim Pendeln kann der ÖPNV sein Potenzial ausspielen. Entsprechend der Dresdner Leitziele für Mobilität

**HH/** Das sehe ich differenzierter. Allein die geringen Angebote an alternativen Mobilitätskonzepten wie Car-Sharing oder die niedrige Taktung des ÖPNV lassen den Menschen im ländlichen Raum wenig klimafreundliche Alternativen. Die Herausforderung liegt darin, Natur- und Artenschutz mit den größeren Distanzen für Pendler- und Güterverkehr zu vereinbaren. Im Vergleich zur Stadt muss es deshalb andere Lösungen geben, die entsprechend kommuniziert werden sollten. Die

Ob Stadt oder Land – der Klimawandel schon ist überall zu spüren.



Lausitz befindet sich beispielsweise in einem umfassenden Strukturwandel. Dabei achten wir auf ein ganzheitliches Konzept von Wirtschafts- und Verkehrszonen und unterstützen Null-Emissions-Ansiedlungen.

### Auf welche Maßnahmen müssen sich die Menschen in Zukunft einstellen?

**HH/** Generell bedarf es einer größeren Technologieoffenheit in allen Bereichen des ÖPNV. Eine große Rolle spielt bereits die Digitalisierung, deren Potenziale bei Weitem noch nicht ausgeschöpft sind. Autonome Steuerungsverfahren und der Einsatz KI-gestützter Fahrpläne werden zukünftig Normalität sein.

**FF/** Für die Menschen ist wichtig, dass Mobilität und gerade der ÖPNV zuverlässig zur Verfügung steht. Der E-Antrieb ist für die Verkehrsmittelwahl erst mal nicht entscheidend, aber für die Klimabilanz insgesamt. Der ÖPNV benötigt an vielen Stellen mehr Priorität als heute und muss sich im Umweltverbund vernetzen. An Verkehrsversuchen in Dresden sehen wir, wie

komplex es ist, die Bedürfnisse zu einer maximalen Wirkung zu kombinieren.

### Woher nehmen Sie bei der Komplexität der Aufgabe Ihren Optimismus?

**FF/** Optimismus darf man nicht mit Naivität verwechseln. Uns allen ist klar, dass Veränderungen häufig erst mal zu Abwehrreaktionen führen. Das erfahren wir jeden Tag. Aber wir trauen den Menschen zu, dass sie bei guten Konzepten und einer verlässlichen Umsetzung diese Veränderungen mittragen.

**HH/** Als Bürgermeister nehme ich steigendes Bewusstsein der Bevölkerung für Umwelt- und Naturschutz wahr. Die Bereitschaft für Veränderungen darf jedoch nicht an steigenden Ticketpreisen, komplizierteren Tarifstrukturen und unzuverlässigen Verkehrsverbindungen scheitern. Wir müssen uns dabei auch an unseren Taten messen lassen. Die Elektrifizierung der S-Bahnverbindung Dresden-Kamenz und der Ausbau über Hosena direkt nach Hoyerswerda wären ein schöner Anfang.

# JAHRES RÜCK BLICK

# 23 24

08  
2023

## KULTUR, ABER NACHHALTIG

Die Dresdner Philharmonie bietet ab der Spielzeit 23/24 ein VVO-KombiTicket an. Dabei sind am Veranstaltungstag die Eintrittskarten auch Fahrkarten im gesamten Verbundgebiet. Das Ticket deckt S-Bahnen, Regionalzüge, Straßenbahnen, Busse und Elbfähren zwischen Altenberg und Hoyerswerda, Riesa und Sebnitz ab. Die Regelung gilt für die meisten Veranstaltungen – erkennbar am VVO-Logo auf den Eintrittskarten. Ausgenommen sind nur Gastspiele und Fremdproduktionen. Die Philharmonie Dresden möchte damit einen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz zu leisten, denn durch die zentrale Lage des Kulturpalastes sind öffentliche Verkehrsmittel eine bequeme Alternative.

09  
2023

## 75 JAHRE FAHRSPASS

Das große Doppeljubiläum in der Kuppelhalle des Dresdner Hauptbahnhofs bringt ÖPNV-Interessierte und -Macher zusammen. Die S-Bahn Dresden ist seit 50 Jahren im Großraum Dresden und dem oberen Elbtal unterwegs – der einheitliche VVO-Tarif besteht schon seit 25 Jahren. Zusammen wird man 75 und das wird entsprechend gefeiert. Neben einer Ausstellung zur Geschichte der S-Bahn informiert der Verkehrsverbund über zukünftige Entwicklungen. Dazu zählen die Ausweitung des S-Bahn-Netzes mit der neuen S 6 und größere Kapazitäten Richtung Leipzig ab 2026 sowie die Einführung von Akkuzügen im VVO-Dieselnetz ab 2031. Für mehr Komfort sorgt zudem die konsequente Digitalisierung. Zusätzlich engagiert sich der VVO für die Sicherung und Erhöhung der Finanzmittel im Nahverkehr Sachsen.



09  
2023

## MITTELDEUTSCHLAND STÄRKT DIE SCHIENE

Zum Tag der Schiene 2023 treffen sich Delegationen aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zum ersten regionalen Bahngipfel in Leipzig. Eine Sternfahrt mit Sonderzügen aus den Landeshauptstädten leitet die zentrale Veranstaltung im Leipziger Hauptbahnhof ein. Verantwortliche aus der Politik diskutieren mit Branchenvertretern und Forschern über die Zukunft der Schiene in der Region. Podiumsdiskussionen behandeln Themen wie die Anbindung des ländlichen Raumes, den Fachkräftemangel und die Rolle des Schienenverkehrs beim Klimaschutz. Recruitingaktionen an den Bahnsteigen, ein Sonderzug aus Chemnitz, der europäischen Kulturhauptstadt 2025 und Technikpräsentationen runden den Bahngipfel ab.



11  
2023

## VON A NACH PFEFFERKUCHEN

Wenn in Pulsnitz mit dem Pfefferkuchenmarkt die Vorweihnachtszeit eingeläutet wird, steigt auf den Zubringerstrecken der Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln. Die DB Regio bringt deshalb im Auftrag des VVO mehr Triebwagen auf die Schiene. Die Züge der S-Bahn-Linie S8 bieten Platz für 240 Fahrgäste und benötigen nur etwa 30 Minuten von Dresden-Neustadt ins Lausitzer Pfefferkuchenparadies. Besucher aus dem Dresdner Osten können direkt ab dem Schillerplatz mit der PlusBus-Linie 521 fahren. Zusätzlich bieten die Regionalbus Oberlausitz GmbH und Jäckel Omnibusverkehr an dem Marktweekende Shuttlebusse zwischen Großröhrsdorf und Pulsnitz an.

12  
2023

## BREITES ANGEBOT AUF SCHMALER SPUR

Am ersten Adventswochenende öffnet Deutschlands längster Weihnachtsmarkt entlang der Weißeritztalbahn. Dann verwandeln sich viele Bahnhöfe entlang der Strecke in festliche Themen-Stationen. Unter dem Motto Bimmelbahn und Lichterglanz verbindet sich erzgebirgische Weihnachtstradition mit historischer Eisenbahnromantik. Zwei Züge bieten an beiden Tagen fünf Fahrten je Richtung. Zusätzlich fahren Shuttlebusse, die im Tagesticket inklusive sind. An den Bahnhöfen bieten Städte, Gemeinden und Verein vielfältige Aktivitäten, von Räucherkerzenziehen über Chorgesang und Lebkuchen-Gestalten bis zu einem kleinen Weihnachtsmarkt in Kipsdorf. Ein erlebnisreiches Wochenende für die ganze Familie.



10  
2023

## DIGITAL IST DAS NEUE NORMAL

Im gesamten Verbundgebiet sind 282 Ticketautomaten im Einsatz, die neben Kredit- und Debitkarten auch kontaktlose Zahlungen per Apple Pay oder Google Pay ermöglichen. Nach Pilotprojekten in Heidenau-Großsedlitz und Dresden-Zschachwitz zieht auch in Dresden am Hauptbahnhof und am Bahnhof Dresden-Neustadt die bargeldlose Zukunft ein. Die Umrüstung folgt aktuellen Trends, denn der Anteil elektronischer Zahlungen ist inzwischen auf 42 Prozent gestiegen. Außerdem reduziert die Maßnahme den Aufwand für Bargeldtechnik und beugt Vandalismus vor. Wer möchte, kann dennoch sein Ticket bar bezahlen: An beiden Standorten bleiben Münzgeld-Automaten verfügbar.



12  
2023

## HALBSTUNDENTAKT GESICHERT

Die Reduktion des Zugverkehrs auf der S-Bahn S8 wegen Lokführermangels bei der DB Regio führt an den Nachmittagen zu stündlichen statt halbstündlichen Fahrten. Um diese Einschränkung für Berufspendler und Schüler abzumildern, starten VVO und DB Regio einen Expressbus zwischen Kamenz und Radeberg. Im Januar wird das Angebot um eine weitere Buslinie ab Radeberg nach Klein- und Großröhrsdorf ergänzt. Anschlüsse zu Trilex-Zügen in Radeberg sind gewährleistet. Diese S-Bahn-Alternative stellt damit montags bis freitags den gewohnten Halbstundentakt wieder her.



01  
2024

## FLOTTE FLOTT GEMACHT

Die DB Regio stärkt die S-Bahn Dresden mit frischem Material: Sechs zusätzliche Wagen und zwei Lokomotiven der Baureihe 146 stabilisieren den Fahrbetrieb – insbesondere auf der wichtigen Linie S1 von Meißen nach Bad Schandau. Jahreszeitbedingte Krankheitsquoten und Fachkräftemangel führen in den Werkstätten der Bahn zu Wartungsrückstau und damit Fahrzeugausfällen. Die einsatzfähigen Ersatzzüge bieten vergleichbare Qualität mit etwas weniger Sitzplätzen. Gleichzeitig arbeitet die DB Regio an einer nachhaltigen Lösung des Personalproblems, um auch weiterhin den Anforderungen des VVO gerecht zu werden.



04  
2024

## KEIN SCHERZ!

Dank dem Deutschlandsemesterticket können ab dem 1. April 40.000 Dresdner Studierende mobil durchstarten. Elf Hochschulen aus der Landeshauptstadt beteiligen sich und bieten die Chance, für einen gedeckelten Preis bundesweit mit Zug, Bus, Straßenbahn und Fähre zu fahren. Das Ticket gibt es digital fürs Smartphone und ist im üblichen Semesterbeitrag enthalten. Einfach auf der Hochschul-Website einloggen und herunterladen. Wer zusätzliche Leistungen benötigt, kann beispielsweise für das Zusatzticket „Plus Mitnahme“ buchen und damit ein Fahrrad oder seinen Hund mitnehmen.



02  
2024

## TRUMPFKARTE BUS UND BAHN

Die fünf sächsischen Verkehrsverbünde veröffentlichen eine überarbeitete Schienennetz- und Bustourenkarte. Die Karte zeigt nicht nur alle Bahnstrecken, sondern auch die vom Freistaat Sachsen mitfinanzierten PlusBus- und TaktBus-Linien auf. Darüber hinaus fasst sie Tarifinfos und Kontaktmöglichkeiten zusammen. Neben der Netzkarte kooperieren die sächsischen Verkehrsverbünde unter anderem beim Deutschlandticket, dem Bildungsticket, dem Ferienticket Sachsen sowie beim Ticketverkauf mittels Sachsen mobil in den Apps HandyTicket Deutschland und MOOVME. Die kompakte Karte ist bei allen Verkehrsverbänden und den Servicestellen kostenfrei erhältlich und hängt an Bahnhöfen und in den Zügen aus.



05  
2024

## WORK-LIFE-BALANCE AUF PRÜFSTAND

Fehlendes Fahr- und Werkstattpersonal führt mittlerweile bundesweit zu Ausfällen im Nah- und Fernverkehr. In Dresden tagen deshalb über 110 Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verkehrswesen, um den Personalmangel im ÖPNV zu diskutieren. Die Branche konkurriert zum einen mit attraktiven Angeboten anderer Wirtschaftszweige und muss sich zum anderen den Bedürfnissen einer neuen Arbeitsgeneration anpassen. Die Tagung beleuchtete zukünftige Herausforderungen und Chancen – unter anderem Möglichkeiten der internationalen Zusammenarbeit und den Einsatz von Quereinsteigern.



03  
2024

## WEICHENSTELLUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Der VVO schreibt für das Jahr 2027 das S-Bahn-Netz Dresden aus. Gesucht wird ein Betreiber für zehn Jahre mit der Möglichkeit einer Verlängerung bis 2042. Auf den beliebtesten Linien, S1, S2 und S3, plant der Verkehrsverbund künftig mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bei gleichbleibendem Komfort. Zusätzlich wird die Möglichkeit einer neuen Linie S5 abgefragt, um Dresden mit Riesa zu verbinden. Gegenüber dem bisherigen Angebot ließe sich damit der Takt auf 30 Minuten verdichten. Die gewohnte Qualität mit Zugbegleitern und Kundengarantien bleibt erhalten. Die Mitarbeiter des aktuellen Betreibers haben gesetzlich garantierte Übernahmebedingungen. Der Zuschlag soll bis Jahresende erfolgen.



# ZAHLEN & FAKTEN

23  
24

## Gute Ergebnisse

Bei der deutschlandweiten Untersuchung des Marktforschungsinstituts Kantar zur Zufriedenheit der Fahrgäste mit Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbänden im Sommer 2023 konnte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) gute Ergebnisse erzielen. „Es freut mich, dass es uns gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gelungen ist, trotz der anspruchsvollen Rahmenbedingungen nach Einführung des Deutschlandtickets, das hohe Niveau der Vorjahre weiterzuführen“, betonte Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO bei der Präsentation. „Mit einer Gesamtzufriedenheitsbewertung von 2,53 liegt der VVO deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 2,79 und hält damit das gute Niveau vom Vorjahr aufrecht.“

Einige Bereiche wurden von den Fahrgästen wieder mit besonders guten Werten honoriert, so unter anderem die Schnelligkeit der Beförderung, die Informationen im Fahrzeug und die Fahrplanauskunft im Internet. Auch im ländlichen Raum erhielt der VVO gute Noten: In den Bereichen Linien- und Streckennetz, Informationen im Fahrzeug und Anschlüsse konnten die guten Werte des Vorjahres verbessert werden.

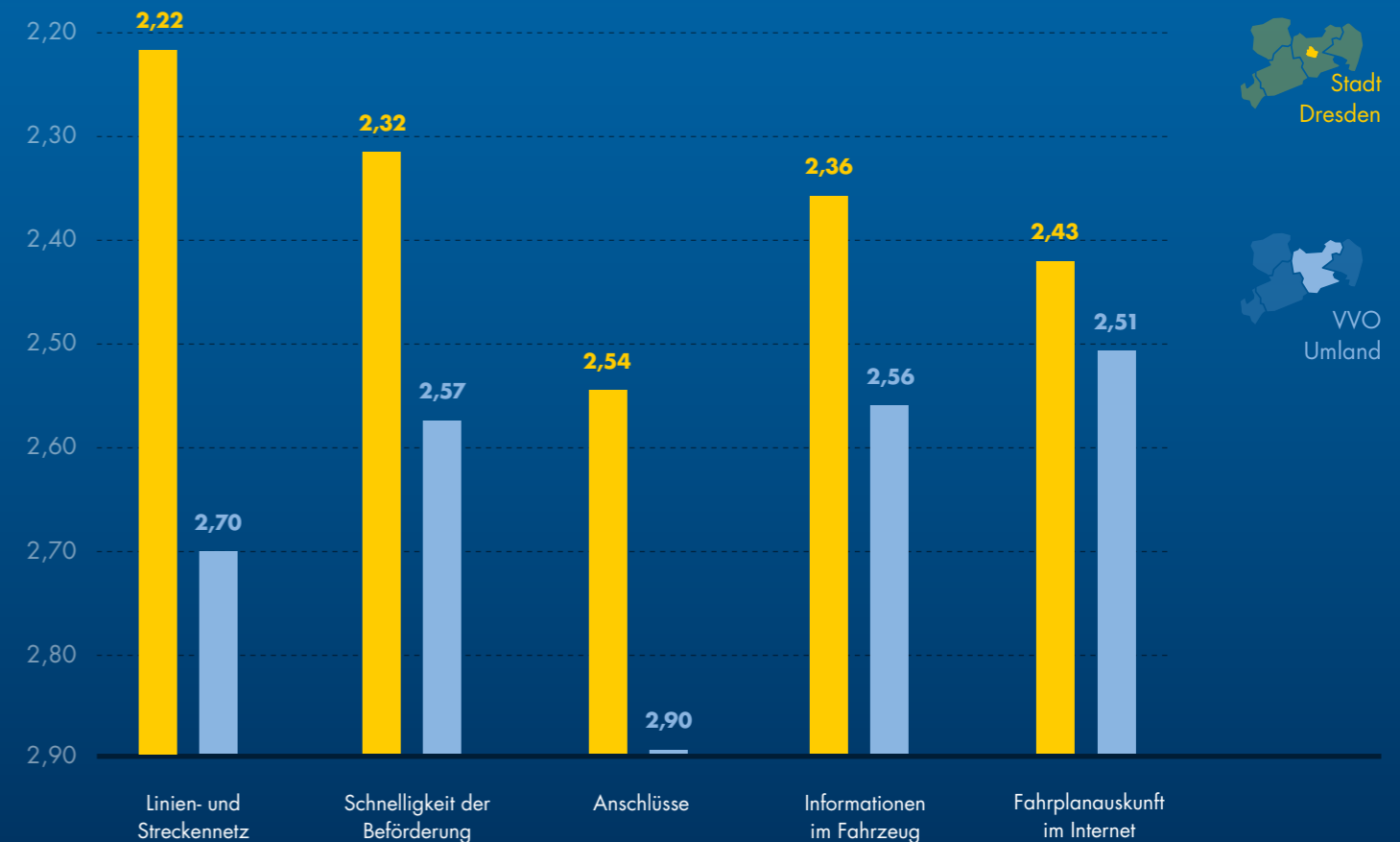
2,53

bei der Gesamtzufriedenheit zeigte das Kundenbarometer 2023.

68,9

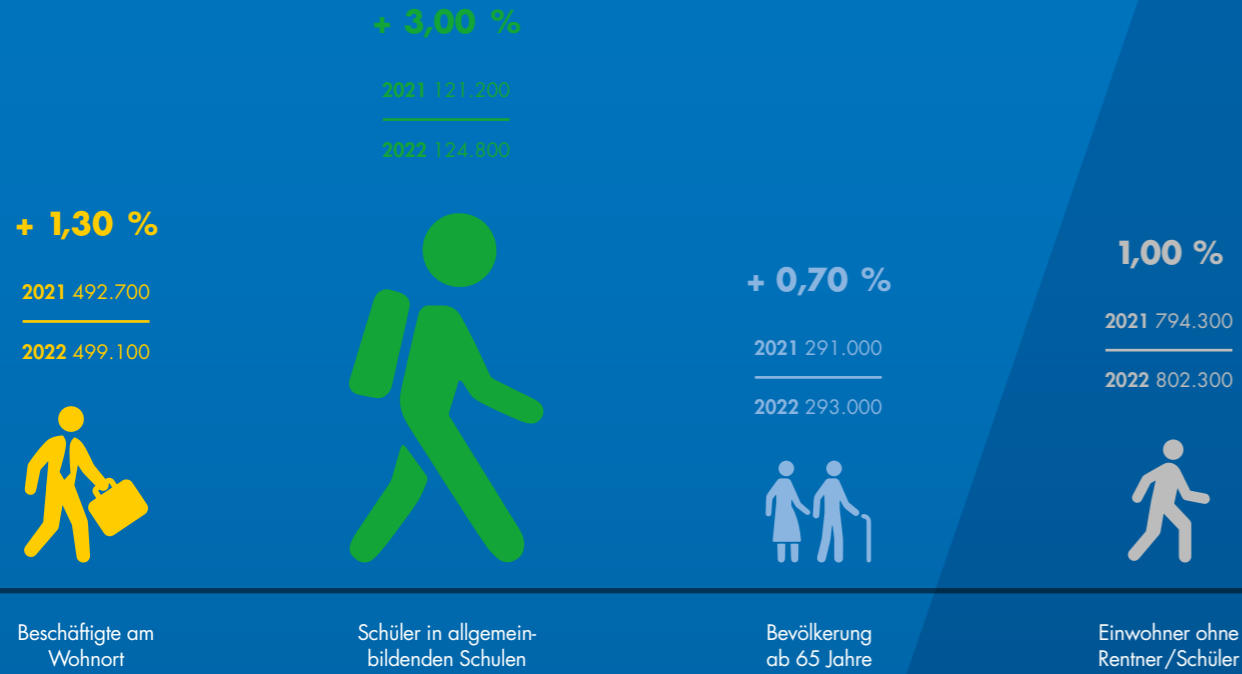
Prozent aller Befragten würden Bus und Bahn im VVO weiterempfehlen.

## Schlaglicht auf fünf wichtige Kategorien



## Rahmenbedingungen in der Bevölkerung

Veränderung der Zahlen von 2021 auf 2022



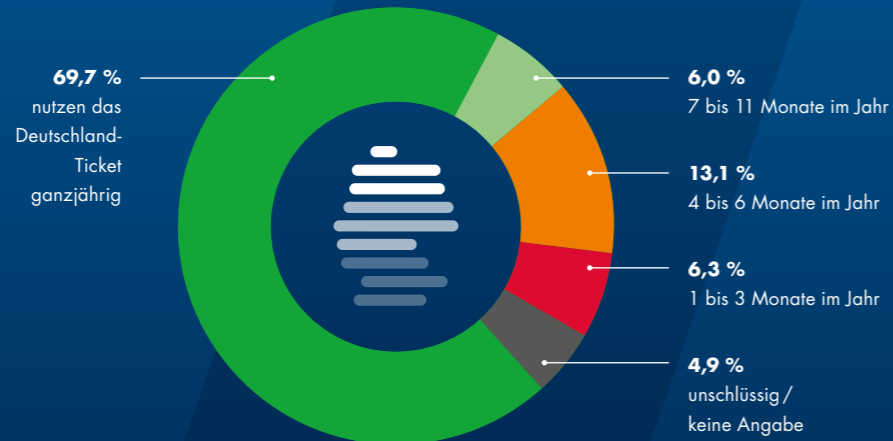
Insgesamt konnte sich der VVO bei 21 der 25 untersuchten Merkmale verbessern. Die größten Verbesserungen gab es bei den Informationen bei Störungen oder Verspätungen sowie der Online-Fahrplanauskunft. Diese positiven Entwicklungen lassen sich auf die Einführung der Echtzeitauskunft zurückführen, die seit dem Roll-out im März/April 2022 von den Fahrgästen gut angenommen wurde. Weiterhin erhielt das Tarifsystem eine deutlich bessere Bewertung im Vergleich zum Vorjahr. In diesem Ergebnis spiegelt sich auch der Start des Deutschlandtickets wider. Es macht die Nutzung des Nahverkehrs insbesondere für Pendler über längere Strecken deutlich preiswerter und

senkt generell die Hürde zur Nutzung von Bussen und Bahnen in Deutschland. Die erzielten Werte der Verkehrsunternehmen und des Verbundes liegen über dem Durchschnitt anderer Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet. Daher fallen die Untersuchungsergebnisse aus Sicht des VVO positiv aus. Rund 63 Prozent der Befragten fühlen sich im Nahverkehr in und um Dresden „wohl“ oder „sehr wohl“. Die hohe Zufriedenheit spiegelt sich auch im zukünftigen Nutzerverhalten wider: Im Rahmen der Untersuchung sagten 69 Prozent der über 1.500 Befragten, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr weiterempfehlen werden.

## Nutzungsmuster des Deutschland-Tickets

**70 %** der Deutschland-Ticket-Käufer beabsichtigen, das Ticket **ganzjährig** zu nutzen.

**25 %** der Deutschland-Ticket-Käufer gehen davon aus, das Ticket nur **bedarfswise** zu nutzen.



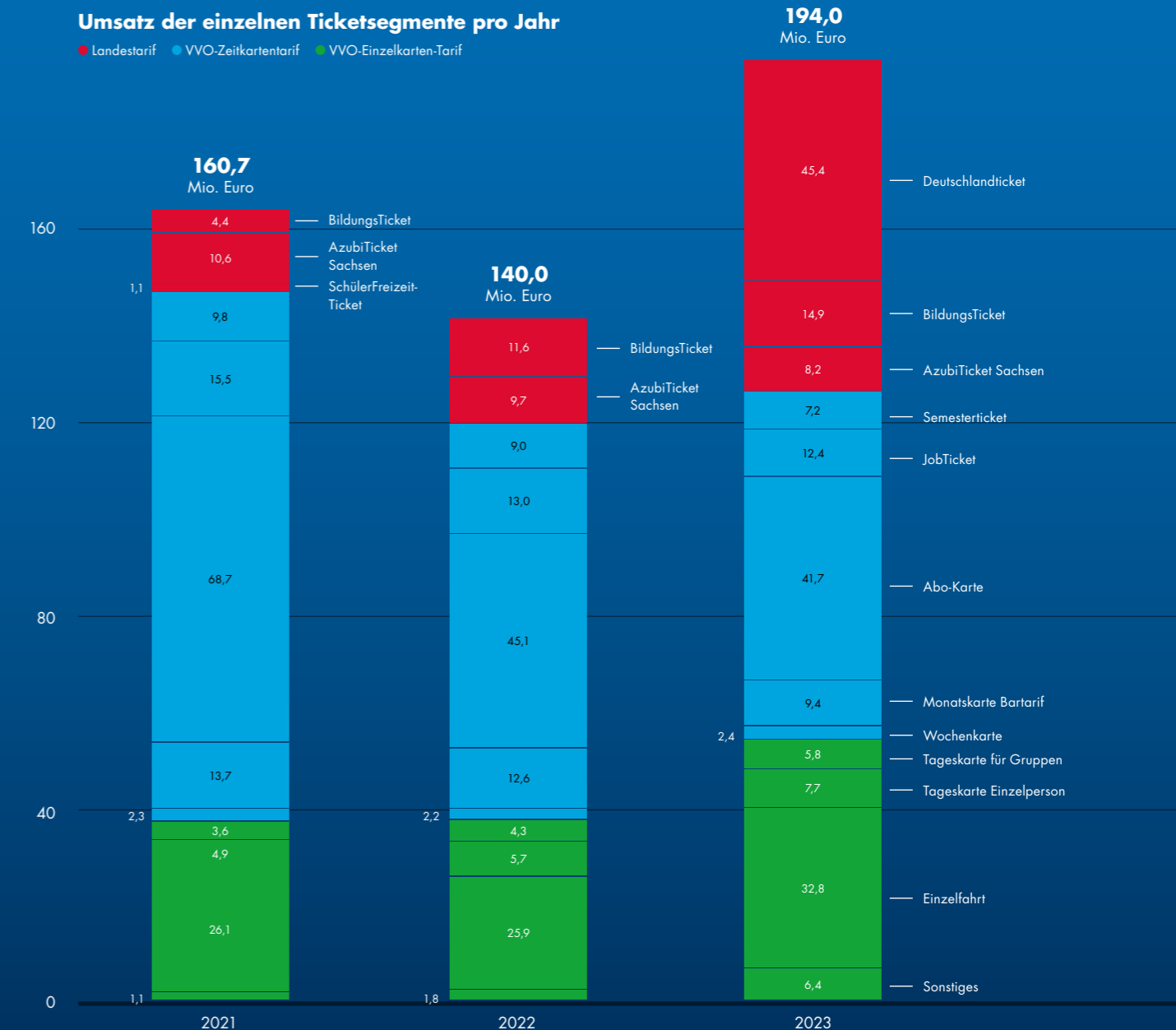
## Verkaufsentwicklung der einzelnen Ticketsegmente

Landestarif VVO-Zeitkartentarif VVO-Einzelkarten-Tarif

	Landestarif	VVO-Zeitkartentarif	VVO-Einzelkarten-Tarif	Schülergruppen-tageskarte	Fahrradtageskarte	AzubiTicket Sachsen	Deutschlandticket
<b>Einzelfahrt</b>	6.000.794	599.470	234.649	152.104	142.023	101.583	
<b>Tageskarte Einzelp.</b>	5.688.734	680.276	271.064	244.704	142.767	108.117	
<b>Tageskarte Gr.</b>	6.640.309	858.622	327.343	315.644	147.442	82.651	934.040
<b>Wochenkarte</b>	96.855	211.443	1.327.085	286.412	2.009	292.517	43.987
<b>Monatskarte Bartarif</b>	86.646	180.793	1.309.506	298.347	5.009	856.035	44.000
<b>Abo-Karte</b>	87.682	124.065	677.103	212.329	3.800	994.645	
<b>JobTicket</b>							
<b>Fahrradmonatskarte</b>							
<b>BildungsTicket</b>							
<b>SchülerfreizeitTicket</b>							

## Umsatz der einzelnen Ticketsegmente pro Jahr

Landestarif VVO-Zeitkartentarif VVO-Einzelkarten-Tarif



# IMPRESSUM

## Herausgeber

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

Leipziger Straße 120  
01127 Dresden

Telefon: 0351 8526555

[www.vvo-online.de](http://www.vvo-online.de)  
[info@vvo-online.de](mailto:info@vvo-online.de)

Verantwortlich: Christian Schlemper

## Konzeption & Gestaltung

VOLLBLUT, [www.vollblut-agentur.de](http://www.vollblut-agentur.de)

## Text

Nils Brabandt, [www.konzeptkonzept.de](http://www.konzeptkonzept.de)

## Fotografie

Björn Kadenbach, Andreas Lander/DB AG,  
Lars Neumann, Pulsnitzer Pfefferkuchen und  
Pulsnitzer Lebkuchen EV, Tobias Roetsch,  
Christian Schlemper/VVO, Martin Schmidt/VVO

## Druckerei

Stoba-Druck GmbH

## Copyright

© 2024 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 KOMPAKT

Das Geschäftsjahr 2023

# MOBILITÄT TÄTIGKEIT AM ENDE

**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 10 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

2022 in Tsd. Einwohner im Nahverkehrsraum Oberelbe  
(Stand 31. Dezember 2022)



# 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 KOMPAKT

Das Geschäftsjahr 2023

## Die 12 Partnerunternehmen (Stand Sommer 2024)

- 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** Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVS)
- Satra** Satra Eberhardt GmbH (Satra)
- SDG** SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft 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 2024; Gestaltung: VOLLBLUT, www.vollblut-agentur.de; Für die Vollständigkeit der Angaben übernehmen wir keine Gewähr.

## Mittelverwendung des Zweckverbandes 2023

in Tsd. Euro

Verkehrsleistungen	
Bestellung von SPNV-Leistungen	128.125,6
Schmalspurbahnen	4.961,2
Finanzierung von Verkehrsleistungen Bus einschließlich PlusBus und Nachtverkehr	4.692,2
AzubiTicket Sachsen	6.851,6
Verbundbedingte Aufwendungen	
Verbundbedingte Ausgleichszahlung an Verkehrsunternehmen	5.397,1
Vertrieb einheitlicher Fahrausweise / Entwicklung neuer Vertriebswege	712,2
Aufwendung zur Fahrgastinformation	344,9
Aufwendungen für Verkehrserhebungen einschließlich automatischer Fahrgastzählssysteme	755,7
Verbundmarketing und VVO GmbH	6.301,5
KC Sachsentarif	571,2
Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr	
Vertrieb	1.820,4
Infrastrukturprogramm	5.473,7
Fahrgastinformation / Fahrgastzählssysteme	142,5
Straßenbahnlinie 4	353,8
Schmalspurbahnen	621,4
<b>Aufwendungen des ZVOE im Haushaltsjahr</b>	<b>167.125,0</b>

## ZVOE

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

POLITISCHE VORGABEN

Vorsitzender	Mitglieder
Landrat Michael Geisler (Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge)	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 Ralf Hänsel (Landkreis Meißen)
Geschäftsführer	
Burkhard Ehlen	

## • BESTELLUNG • KOOPERATION

**VERKEHRSCHE UMSETZUNG**

Zug Tram

Eisenbahnverkehrsunternehmen Private und kommunale Verkehrsunternehmen

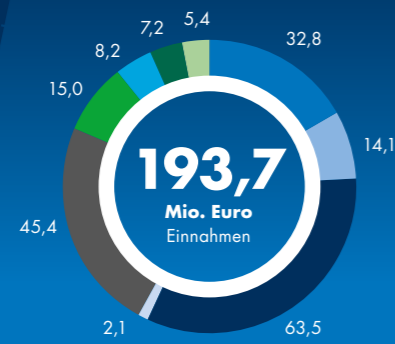
# MOBILITÄTSZENTRALE

Ein Ticket. Alles fahren.  
Verkehrsverbund Oberelbe



## Fahrgeldeinnahmen in Mio. Euro

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



## Fahrgastzahlen

Sonderverkehrsmittel im Jahr 2023

124.871  
Weißeritztalbahn

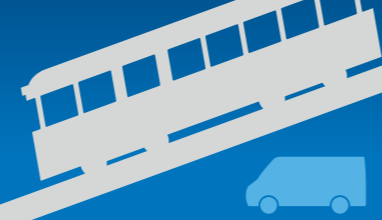


807  
Räder auf dem  
FahrradBUS



294.154  
Standseilbahn

Standseilbahn



22.541  
Stadtrundfahrt Meißen



20.550  
Linie M



168.715  
Löbnitzgrundbahn



134.589  
Kirnitzschalbahn



256.953  
Schwebebahn

Schwebebahn



21.803  
Wanderschiff  
RVS OE



4.871  
Quadratkilometer Fläche

Quadratkilometer Fläche

1,22  
Millionen Einwohner



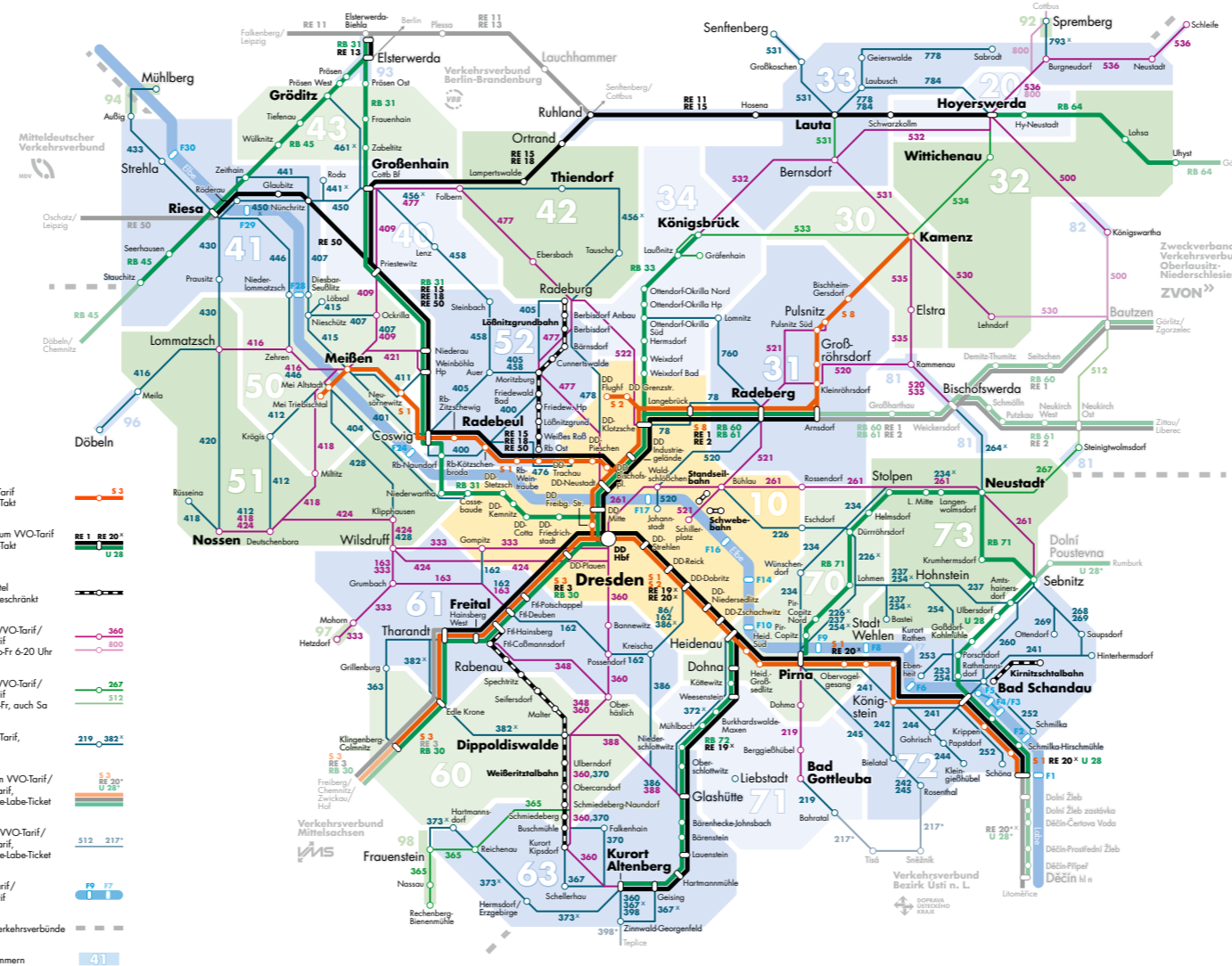
Einwohner in Tsd. Stand 31. Dezember 2022

LH Dresden	563,3
LK Meißen	241,3
LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	246,2
LK Bautzen (VVO-Teil)	169,2

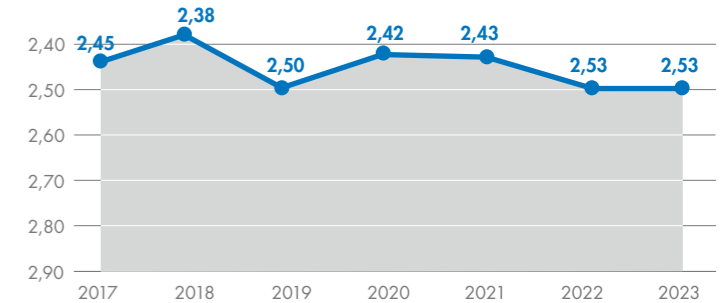
## Streckennetz, Linien und Haltestellen

Linien	341
Eisenbahn	26
Regionalbus	214
Stadtbus	69
Straßenbahn	13
Fähren und Sonderverkehrsmittel	19

Haltestellen	3.957
Eisenbahn	152
Bus	3.737
Straßenbahn	268
Fähren und Sonderverkehrsmittel	36



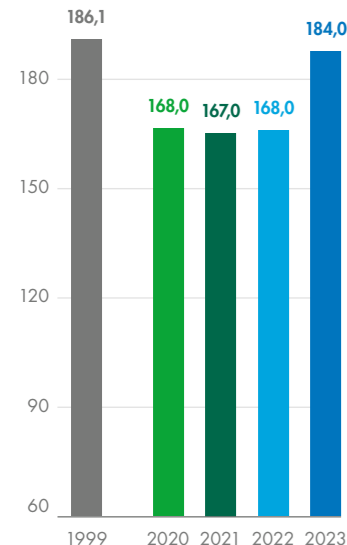
## Globalzufriedenheit



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

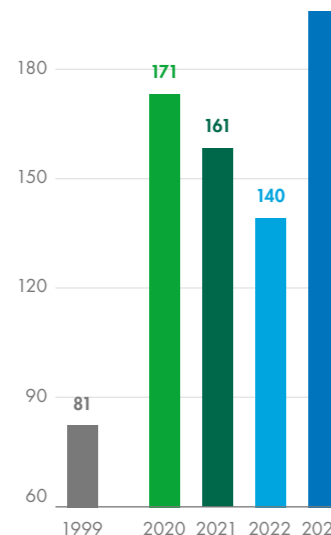
## Fahrgastfahrten

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

204.187  
Mal kommunizierte der VVO mit seinen Kunden persönlich, am Telefon oder schriftlich.

20.505 Schriftliche Betreuung

40.686 Telefonische Betreuung

187.221  
Persönliche Betreuung (Mobilitätszentrale, Veranstaltungen, Infomobil)



## Nutzung von vvo-online.de

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

