DIE ZUKUNFT FÄHRT MIT STROM



Der Zweckverband ZVVO richtet sein Angebot neu aus. Durch die engere Abstimmung zwischen VVO und ZVON entsteht ein zusammenhängendes Netz von Dresden bis in das Dreiländereck. Eric Koreng, Angebotsplaner für den Schienenverkehr (VON GmbH), spricht im Interview über Kapazitäten, Fahrzeugverfügbarkeit und den Wechsel zu alternativen Antrieben.

Herr Koreng, was sind die größten positiven Veränderungen im Schienenverkehr Ostsachsens der letzten Jahre?
Das Angebot konnte durch die beiden Verkehrsverbünde VVO und ZVON stetig weiterentwickelt werden. Auf der Strecke Dresden–Kamenz (S 8) fahren die Züge seit Dezember 2021 in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt. Zwischen Dresden und Görlitz wurde ab 2019 ganztags der 30-Minuten-Takt eingeführt und das Wochenendangebot bis 2024 um rund 20 Prozent aufgestockt. Zudem ist seit Dezember 2025 die Linie L 7 von Liberec über Zittau nach Seifhennersdorf vollständig in den „Nullknoten" Zittau integriert, was kurze Umstiege zu Zügen und Bussen ermöglicht. Allerdings häuften sich dort zuletzt Verspätungen durch Infrastrukturstörungen und Vandalismus.

Was sind daneben derzeit die größten Herausforderungen im Schienennetz?
Eine noch größere Herausforderung sind die Zugkapazitäten. Sowohl bei DB Regio auf der Linie S 8 als auch beim trilex zwischen Dresden und Görlitz/Zittau kommt es häufig vor, dass Züge überfüllt sind und Fahrgäste nicht mitgenommen werden können.

Wer legt fest, wie viele Wagen eingesetzt werden, und warum wird nicht einfach aufgerüstet?
Das Betriebskonzept – inklusive Fahrplänen und Wagenanzahl – legt grundsätzlich der ZVVO als Aufgabenträger fest. Die beauftragten Verkehrsunternehmen müssen ausreichend Fahrzeuge bereitstellen, um diesen Vorgaben zu entsprechen. Auf den stark nachgefragten Verbindungen in Ostsachsen fehlen derzeit jedoch Wagen, weshalb die Züge nicht mit der vorgeschriebenen Kapazität unterwegs sind.





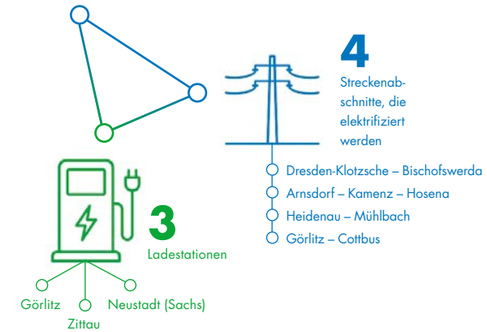
Woran liegt dieser Fahrzeugmangel?
Es gibt Schwierigkeiten bei der Instandhaltung. Die eingesetzten Desiro-Triebwagen sind über 25 Jahre alt und durch gestiegene Fahrgastzahlen überlastet. Sie legen deutlich mehr Kilometer zurück als vorgesehen. Das erfordert häufigere gesetzliche Sicherheits- und Bremsuntersuchungen, währenddessen die Züge im Betrieb fehlen. Beim trilex hat sich diese Situation seit Anfang 2026 deutlich verschärft: Statt der für den regulären Fahrplan benötigten 25 Desiro-Triebwagen sind oft nur 20 bis 22 Fahrzeuge einsatzbereit.

Wann werden die Diesel-Triebwagen abgelöst?
Geht es nach den Plänen des ZVVO, sollen die Dieselzüge ab Anfang der 2030er-Jahre ausgemustert werden. Wir bereiten seit Jahren den Einsatz batterieelektrischer Neufahrzeuge (BEMU) vor. Diese bieten mehr Platz, eine bessere Beschleunigung und eine höhere Zuverlässigkeit. Voraussetzung dafür ist allerdings der Bau zahlreicher Ladeeinrichtungen entlang der Strecken, um die Batterien aufzuladen. Bis zum Betriebsstart muss eine Vielzahl dieser Anlagen gebaut werden. Da hierbei noch umfangreiche Planungs- und Finanzierungsschritte ausstehen, lässt sich der genaue Zeitpunkt für die Inbetriebnahme des neuen Netzkonzepts derzeit noch nicht exakt festlegen.

Welchen Einfluss hat der Zusammenschluss zum ZVVO auf die künftige Netzplanung?
Bis 2025 haben VVO und ZVON verschiedene Verträge zu den einzelnen Verkehrsnetzen separat vorbereitet. Seit Anfang 2026 planen wir die Neugestaltung aus einer Hand an einem gemeinsamen Schreibtisch. Unser Ziel: Bis Mitte der 2030er-Jahre sollen die Dieselfahrzeuge auf allen Linien im ZVVO-Gebiet durch BEMU-Fahrzeuge ersetzt werden. Ein Schlüssel liegt in der gemeinsamen Vergabe der Linien: Künftig soll für die Verbindungen von Dresden nach Kamenz, Görlitz oder Zittau jeweils nur noch ein Bahnunternehmen zuständig sein. Das erlaubt ein flexibleres Fahrzeugmanagement und einen einfacheren Tausch im Störungsfall.



55
Fahrzeuge im neuen Ostsachsennetz



Welche Verbesserungen erwarten die Fahrgäste dann?
Neben neuen Zügen streben wir ein verbessertes Angebot mit optimierten Anschlüssen und häufigeren Verbindungen an. Auf der Strecke von Dresden nach Ottendorf-Okillla soll der 30-Minuten-Takt eingeführt werden, zwischen Dresden und Zittau wird mit der Einführung des „Oberlausitzexpress" das Fahrplankonzept gänzlich umgekrempelt. Durch die neuen Züge soll außerdem das Platzangebot auf allen Verbindungen erhöht werden.

Regiobus Oberlausitz
Eric Salomo &
Marcel Möhrke



Während unsere Ikarus-Oldtimer-Busse-Fans in Bautzen und Kamenz begeisterten, rüsten wir gleichzeitig für die Zukunft auf. Seit dem Frühjahr 2026 ist bargeldloses Zahlen in unseren Bussen Standard. So bieten wir einen zeitgemäßen Kundenservice und erhöhen die Sicherheit für unser Personal.

Länderbahn
Stephan Naue &
Eugen Rubinstein



Im Dezember 2025 konnten wir mit der L7 den Nullknoten Zittau realisieren. Mit dem trilex geht es nun im Stundentakt und zudem schneller nach Liberec. Wir verbinden Sachsen und Böhmen im VVO-ZVON-Gebiet und bauen damit Mobilitätsbarrieren im Dreiländereck ab.

Omnibusunternehmen Gottfried Beck
Margitta Beck



Mit unserem Betrieb in und um Bischofswerda lagen wir bisher immer an der Grenze der beiden Verbünde. Nun sind wir mit unseren fünf Linien regionaler Partner im Mittelpunkt des neuen Verbundes und setzen auf die weitere Verzahnung von Bahn und Bus in der Region.

Linke Seite › oben *Zwischenstopp in Bischofswerda. Angebotsplaner Eric Koreng sieht beim trilex und der S-Bahn-Linie 8 noch Luft nach oben: Teils sind die Züge überfüllt und können deshalb keine weiteren Fahrgäste mehr mitnehmen.*

Linke Seite › unten *Die Zukunft kommt leise. In etwa zehn Jahren sollen die üblichen Dieselfahrzeuge auf allen Linien im ZVVO-Gebiet durch batterieelektrische Neufahrzeuge ersetzt werden. Diese stehen auch für eine höhere Zuverlässigkeit.*

Rechte Seite › oben *So wird das gemeinsame ZVVO-Streckennetz aussehen. Was bisher getrennt vorbereitet wurde, planen die beiden Verbünde seit 2026 gemeinsam.*