

VERBUND BERICHT

2025 / 2026

ZVON VVO

VVO



ZVON

ZU SAM MEN BE WE GEN

VERBUNDBERICHT 2025 / 2026

OSTSACHSEN TARIF

08 EIN KATZENSPRUNG ÜBER GRENZEN

10 WISCH & WEG MIT FAIRTIQ

12 ZUSAMMEN KOMMUNIZIEREN

OSTSACHSEN NETZ

16 DIE ZUKUNFT FÄHRT MIT STROM

18 BASIS DER REGIONALEN ENTWICKLUNG

20 ZUSAMMEN MODERNISIEREN

OSTSACHSEN VERBUND

24 BITS UND BYTES FÜR BUS UND BAHN

26 DER VIER-WOCHEN-SPRINT

28 ZUSAMMEN GEHEN

04 VORWORT

30 JAHRESRÜCKBLICK

38 ZAHLEN & FAKTEN





Zum 1. Januar 2026 haben sich der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe zum neuen Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen zusammengeschlossen. Der neue Verkehrsverbund umfasst eine Region, die von Zittau bis Riesa, von Altenberg bis Weißwasser reicht. Mit einer Fläche von 7.943 Quadratkilometern und 1,6 Millionen Einwohnern sind wir nun Sachsens größter Verkehrsverbund – und die 21 Verkehrsunternehmen im neuen Verbund bewegten im vergangenen Jahr zusammen über 200 Millionen Menschen.

„Zusammen bewegen" ist daher der Titel des diesjährigen Verbundberichts und blickt nicht nur auf dynamische zwölf Monate zurück, sondern auch auf gemeinsame Projekte in der Zukunft, die wir zusammen bewegen wollen.

Mit dem **Ostsachsen-Tarif** entsteht ein neues einheitliches Angebot, das die bisherigen Verbundtarife und Übergangslösungen ersetzen wird. In einer umfassenden Studie werden mindestens zwei Tarifmodelle für den ZVVO entwickelt sowie deren Nachfrage- und Erlöswirkung sowohl auf der Verbundebene als auch spezifisch für jedes der 21 Verkehrsunternehmen modelliert. Die ersten Schritte zur Entwicklung des Tarifs fanden bereits in diesem Sommer statt, ein neuer Tarif könnte in knapp drei Jahren starten. Planmäßig umgesetzt wurden erste tarifliche Zwischenlösungen wie die Erweiterung der Katzensprungtickets und der Start der im VVO bereits etablierten Ticketing-App FAIRTIQ im ZVON und zwischen den Verbundgebieten. So sind die Fahrgäste dann mit einem Check-in beim Einsteigen und einem Check-out beim Aussteigen durch einen Tarifrechner im Hintergrund mit dem günstigsten Preis für die Fahrt unterwegs.

Neben der Schaffung eines Ostsachsen-Tarifs steht zudem die Gestaltung eines neuen **Ostsachsen-Netzes** im Fokus des neuen Zweckverbandes. Die Verbandsversammlung hat daher die Zusammenfassung der Eisenbahn-Verkehrsleistungen aus dem jetzigen Ostsachsennetz, des Spree-Neiße-Netzes und des VVO-Dieselnetzes beschlossen. Für die Gestaltung des neuen Angebotes sind wir mit den benachbarten Verbünden und Aufgabenträgern in Brandenburg, Polen und Tschechien im Gespräch. Mit dem neuen Ostachsen-Netz ist zudem die Abkehr von Dieselfahrzeugen und der Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen (Battery Electric Multiple Unit, BEMU) vorgesehen.

Als neuer **Ostsachsen-Verbund** ist es unser Ziel, weiter für das zu stehen, was uns auszeichnet: Wir sind ein zuverlässiger Partner für die lokale Wirtschaft, den lokalen Tourismus und die lokale Politik – auch in einem größeren Gebiet. Dafür entsteht aus zwei Organisationen ein neues Team mit einer neuen Struktur. An den dafür nötigen Veränderungen arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Bautzen und Dresden seit Monaten engagiert: von der Zusammenlegung der Finanzströme über die Verknüpfung der IT bis hin zu ersten gemeinsamen Messeauftritten. Nicht zu unterschätzen ist dabei das Schaffen einer neuen gemeinsamen Unternehmenskultur – alles mit einem Ziel: zusammen mehr zu bewegen.

Michael Geisler Landrat des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO)

Burkhard Ehlen Geschäftsführer des ZVVO sowie der VON GmbH und der VVO GmbH

OST SACH SEN

TA RIF

Angebote wie das Deutschlandticket und das verbundweite BildungsTicket haben den Nahverkehr einfacher gemacht und werden rege genutzt. Doch was nützt das, wenn Busse und Straßenbahnen nicht mehr fahren? Zuschüsse von Bund und dem Freistaat müssen die realen Kosten decken, damit wir den Nahverkehr in der jetzigen Form und mit der hohen Qualität finanzieren können.



Dirk Hilbert
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Dresden

Mit dem neuen Zweckverband schaffen wir die Grundlage zum Überwinden der Tarifgrenze im Landkreis Bautzen und in Ostsachsen. Mit der Ausweitung des Katzensprungtickets und der Einführung der FAIRTIQ-App im ZVON-Tarifgebiet haben wir erste Übergangslösungen geschaffen. Nun entwickeln wir gemeinsam einen neuen Ostsachsentarif, der den Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Land gerecht wird.



Udo Witschas
Landrat des
Landkreises Bautzen

EIN KATZENSPRUNG ÜBER GRENZEN



Der Bus- und Bahnverkehr in Ostsachsen wächst schrittweise zusammen. Ab 2029 soll im Gebiet des Zweckverbandes (ZVVO) ein einheitlicher Tarif gelten. Als Testfall für diese Entwicklung dient das Katzensprungticket der Länderbahn. Es zeigt seit Jahren in der Praxis, wie verbundübergreifende Angebote im Alltag funktionieren. Johannes Wilhelm, Inhaber eines regionalen Busunternehmens, und Thorsten Reichel, Leiter Erlösmanagement bei der Die Länderbahn GmbH, ordnen die aktuelle Lage ein.

Die Länderbahn führte das Katzensprungticket 2014 mit dem Start des trilex im Ostsachsennetz ein. Es schloss eine Lücke im Freizeitverkehr zwischen Bautzen, Bischofswerda, Wilthen und Dresden. 2020 ergänzten VVO und ZVON das Angebot durch die Integration der Stadtverkehre. Im Juni 2026 folgte schließlich im ZVON die Ausweitung auf den regionalen Busverkehr im Umland. Thorsten Reichel zieht eine positive Bilanz: „Für die Fahrgäste wird die ÖPNV-Nutzung damit deutlich attraktiver, denn es genügt ein Ticket statt mehrerer Fahrkarten für Bus, Bahn und Tram."

ERFOLGSMODELL UND WEGBEREITER

Selbst nach dem Start des Deutschlandtickets im Jahr 2023 blieb das regionale Angebot stabil. Während vergleichbare Freizeitangebote bundesweit Umsatzrückgänge von bis zu 70 Prozent verzeichneten, ging der Absatz beim Katzensprungticket lediglich um ein Fünftel zurück. Mit rund 26.000 verkauften Tickets pro Jahr bleibt die Nachfrage verlässlich hoch. Auf der Kernstrecke zwischen Bautzen und Dresden verzeichnet die Länderbahn sogar wieder leichte Zuwächse.

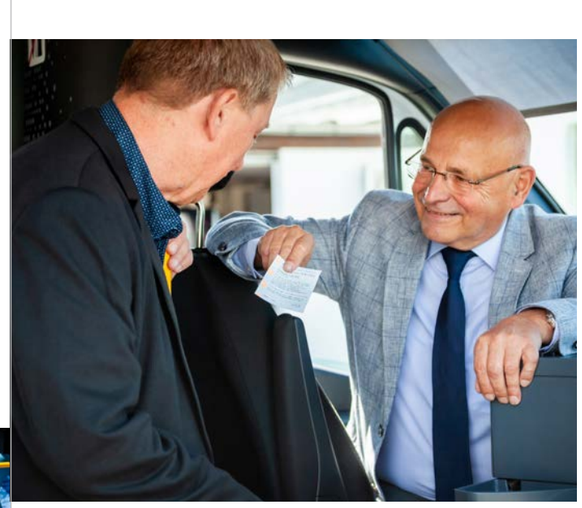
Dass der Ansatz langfristig wirkt, zeigen auch Fahrgastbefragungen: Beim Vergleich der VVO-Daten aus 2016/17 mit 2023/24 stiegen die Fahrgastzahlen beim trilex im Verkehr zwischen den Gebieten von ZVON und VVO um 75 Prozent.

MODERNE TECHNIK IM BUS

Um verbundübergreifende Tarife praxistauglich umzusetzen, braucht es die entsprechende Technik im Fahrzeug. Bereits seit 2012 haben die Busse im Regionalverkehr im VVO und im ZVON eine einheitliche Technik, die nun modernisiert wurde. Dadurch können Fahrgäste ihre Tickets beim Fahrpersonal nun auch kontaktlos mit Debitkarte, Kreditkarte oder Smartphone bezahlen. Busunternehmer Johannes Wilhelm sieht darin einen spürbaren Mehrwert: „Die Möglichkeit zur bargeldlosen Zahlung verstehen wir als Service gegenüber unseren Kunden. Gerade höherpreisige Tickets sind dafür prädestiniert." Bargeld spiele im ländlichen Raum zwar weiterhin eine große Rolle, die elektronische Abwicklung im Fahrzeug laufe jedoch „geradezu perfekt – schnell und zuverlässig".



Wichtig ist darüber hinaus auch der weitere Ausbau der Infrastruktur. Verknüpfungen wie die „Lausitz-Haltestelle" in Kodersdorf oder der Halt Großpostwitz-Pilgerschänke zeigen den aktuellen Stand. „Wir freuen uns über jede Aktivität der Städte und Gemeinden zur modernen und barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen. Großpostwitz ist ein sehr gutes Beispiel für die Realisierung komfortabler Anschlussbeziehungen im ländlichen Raum", so Wilhelm mit Blick auf die Infrastruktur vor Ort.



EINFACHHEIT UND DIGITALE FREIHEIT

Seit Juli 2026 arbeiten Gutachter, die Verbundgesellschaften und die beteiligten Verkehrsunternehmen am künftigen Ostsachsen-Tarif. Die Ausgangslage ist herausfordernd: Drei bestehende Regelsysteme – der VVO-Tarif, der ZVON-Tarif und der Deutschlandtarif für die Schiene – müssen in ein gemeinsames Modell überführt werden.



Welche Rolle das Katzensprungticket ab 2029 konkret übernimmt, steht noch nicht fest. Für Thorsten Reichel liegt der Schwerpunkt des Projekts aber auf der Hand: „Vorausgesetzt, das Deutschlandticket hat weiterhin Bestand, sind die Zielgruppen für den neuen Gemeinschaftstarif nicht vordergründig die Pendler, sondern insbesondere die Gelegenheitsnutzer und Neukunden. Für sie muss der neue Tarif einfach und verständlich sein. Wichtig ist dabei auch ein weitgehend digitalisierter Ticket-Vertrieb, um Zugangshemmnisse abzubauen."

Ergänzt wird der Prozess durch den Ausbau digitaler Zugänge. Apps mit Check-in-/Check-out-Funktion wie FAIRTIQ, Wallet-Tickets auf dem Smartphone und eine gemeinsame Datenbasis für Fahrgastinformationen an den Haltestellen gehören dazu. Stationäre Automaten an schwach frequentierten Punkten werden im Gegenzug abgebaut, um die frei werdenden Mittel in die digitale Vertriebsinfrastruktur zu stecken.

Wenn der Ostsachsen-Tarif 2029 startet, geht die Übergangsphase zu Ende. Ziel ist ein zusammenhängendes Netz, in dem Fahrten zwischen Elbe und Neiße ohne Tarifbrüche möglich sind

Linke Seite › oben *Busunternehmer Johannes Wilhelm (re.) und Thorsten Reichel von der Länderbahn GmbH beim Shakehand. Gerade beim reibungslosen Übergang zwischen ÖPNV und Schiene spielt das Katzensprungticket eine wichtige Rolle.*

Linke Seite › unten *Johannes Wilhelm und Thorsten Reichel beim Smalltalk unter Kollegen. Auf dem Omnibushof in Bautzen lässt sich hervorragend über Technik, aber auch den neuen Gemeinschaftstarif für Ostsachsen diskutieren.*

Rechte Seite › oben *Wenig Konkurrenz durchs Deutschlandticket erwartet. Zielgruppe für das Katzensprungticket, und ab 2029 für den neuen Ostsachsentarif, sind keine Pendler, sondern vor allem Gelegenheitsnutzer und Neukunden.*

Rechte Seite › unten *Komfort und Sicherheit: Das bargeldlose Bezahlen im Bus ist gerade bei höheren Summen ein willkommener Kundenservice. Aber auch für die Busfahrer bringt weniger Bargeld an Bord einen Zugewinn an Sicherheit.*

Omnibusbetrieb Siegfried Wilhelm
Johannes Wilhelm

Der einfache Ticketkauf ist ein wichtiger Baustein für einen modernen Busverkehr. Daher sind wir seit vielen Jahren Partner des HandyTickets und arbeiten zudem mit der Abo-Software von VVO und ZVON. Die verbundübergreifende Einführung des bargeldlosen Ticketkaufs beim Busfahrer ist ein weiterer Schritt in diese Richtung.



Omnibusverkehr Oberlausitz
Knut Gräbedünkel

Das verbundübergreifende Projekt, auch im Regionalbusverkehr bargeldlos zahlen zu können, haben wir dank der engen Zusammenarbeit mit den Partnern bereits im November 2025 abschließen können. Damit waren wir Vorreiter in der Region und konnten für unsere Kunden den Komfort deutlich verbessern.



DB RegioBus Ost
Frank Nostitz

Seit 2023 sind wir starker Partner im südlichen Landkreis Görlitz und seit Januar 2026 als erstes Unternehmen in Ostsachsen mit Elektrobussen unterwegs. Wir verbinden Städte und wichtige Freizeitziele und werden uns auch im neuen Verbund für die weitere Vernetzung von Bus und Bahn im Dreiländereck einsetzen.

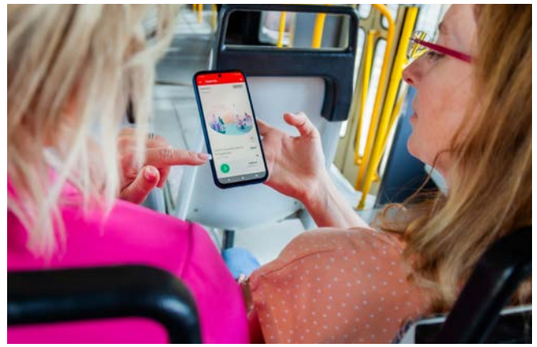
WISCH & WEG MIT FAIRTIQ



Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und der Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) stimmen ihre Abläufe schrittweise aufeinander ab. Katharina Wolf (VVO) und Anja Wallenschus (Görlitzer Verkehrsbetriebe) beschreiben, wie die Grenzen zwischen den Verbünden durch abgestimmte Information, gemeinsame Auftritte und mobile Apps wie FAIRTIQ für Fahrgäste zunehmend in den Hintergrund rücken.

Seit 2012 nutzen die regionalen Verkehrsunternehmen in beiden Verbundräumen ein einheitliches System für die Informationen in den Fahrzeugen sowie den Ticketverkauf. Auch das Abo-System wurde 2020 vereinheitlicht, sodass heute alle regionalen Verkehrsunternehmen in ganz Ostsachsen ihre Abonnements, sei es nun BildungsTicket, Deutschlandticket oder eine Monatskarte zum jeweiligen Verbundtarif, über eine einheitliche Software ausgeben. Der Verkaufsprozess und die Regularien sind für die Fahrgäste bereits weitgehend vereinheitlicht und deutlich sichtbar tragen viele Chipkarten bereits seit Jahren beide Verbundlogos.

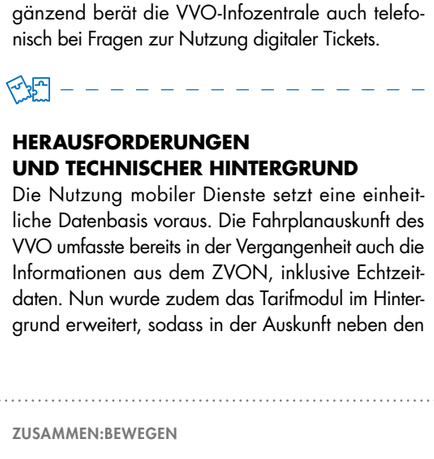
Auch bei Veranstaltungen treten die Partner gemeinsam auf. Auf der Dresdner Ostermesse vertraten beide Verbünde erstmals zusammen das Gesamtgebiet Ostsachsen. Auch bei Events wie dem Tag der Sachsen oder bei Aktionen zum FerienTicket kommen Fahrplanauskünfte und Infos aus einer Quelle. Die bisher eigenständigen Verbünde VVO und ZVON nutzen diese Anlässe, sich gemeinsam vor Ort vorzustellen.



DIGITALE REVOLUTION IM VERTRIEB

Ein wichtiger Schritt im Vertrieb ist die Nutzung der FAIRTIQ-App. Sie arbeitet nach dem Check-in-/Check-out-Prinzip: Fahrgäste starten und beenden die Fahrt per Wischgeste auf dem Display, während das System den passenden Tarif für die Strecke berechnet. Anja Wallenschus erläutert die Praxis: „FAIRTIQ kann die Nutzung von Bus und Bahn einfacher machen. Insbesondere die bisherigen Wenig- oder Nichtnutzer des ÖPNV sowie Touristen, die sich nicht mit den örtlichen Tarifstrukturen auseinandersetzen wollen, bietet FAIRTIQ einen Anreiz, das Auto kurzerhand stehen zu lassen.“ Katharina Wolf sieht darin vor allem eine organisatorische Erleichterung: „In Bezug auf einen einheitlichen Ostsachsentarif legen wir eine vertriebliche Grundlage, denn der neue Tarif muss nur im Hintergrundsystem geändert werden. Die Funktionen und der Ablauf in der App werden nahezu identisch bleiben.“

Zudem gleicht die Smartphone-App den Rückbau klassischer Automaten an Standorten mit sehr geringer Nachfrage aus – etwa in Laußnitz oder Ottendorf-Okrilla. Katharina Wolf verweist dazu auf bestehende Alternativen: „Im Verbundgebiet gibt es immer noch viele Servicestellen oder Agenturen, die persönlich beraten und weiterhelfen können. Darüber hinaus sind an vielen Haltestellen Ticketautomaten zu finden. Im ländlichen Raum können nahezu alle Verbundtickets auch im Bus erworben werden.“ Das sei insbesondere für ältere Fahrgäste wichtig. Ergänzend berät die VVO-Infozentrale auch telefonisch bei Fragen zur Nutzung digitaler Tickets.

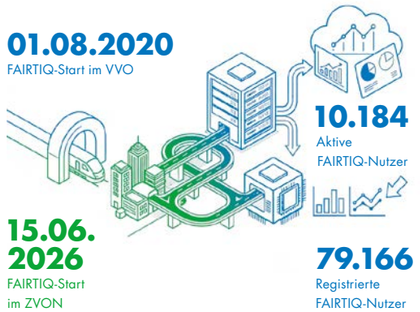


HERAUSFORDERUNGEN UND TECHNISCHER HINTERGRUND

Die Nutzung mobiler Dienste setzt eine einheitliche Datenbasis voraus. Die Fahrplanauskunft des VVO umfasste bereits in der Vergangenheit auch die Informationen aus dem ZVON, inklusive Echtzeitdaten. Nun wurde zudem das Tarifmodul im Hintergrund erweitert, sodass in der Auskunft neben den Ticketpreisen für das VVO-Gebiet auch die Preise für Einzelfahrten und Tageskarten im ZVON-Gebiet angezeigt werden.

Umfassende Information spielt im grenzüberschreitenden Verkehr eine Rolle. Anja Wallenschus beschreibt die alltäglichen Fragen: „Grenzüberschreitende Fahrten sind aus Sicht vieler Fahrgäste mit Fragezeichen verbunden. Akzeptiert der Kontrolleur im anderen Land mein Ticket? Finde ich mich an Bahnhöfen und Haltestellen zurecht? Wie kann ich mich verständigen, wenn ich Hilfe benötige? Diese Unsicherheiten beziehungsweise Ängste gilt es in der Kommunikation abzubauen.“

Beide Verbünde arbeiten daher eng mit regionalen Partnern in Polen und Tschechien zusammen. Im ZVON ist das Euro-Neisse-Ticket für das Dreiländereck lange etabliert und wurde erst in diesem Jahr um drei Partner erweitert. Im VVO-Gebiet schafft das Elbe-Labe-Ticket grenzübergreifende Mobilität. Der neue Verbund wird weiter an der Etablierung grenzenloser Mobilität in der Region arbeiten.





Linke Seite › oben *Katharina Wolf (re.) und Anja Wallenschus auf dem Görlitzer Postplatz. Neben dem Ostsachsen-Tarif planen der ZVON, die Görlitzer Verkehrsbetriebe und polnische Partner bereits jetzt ein digitales Bezahlsystem für länderübergreifende Fahrten.*

Linke Seite › unten *Mit FAIRTIQ durchs Land. Gerade Gelegenheitsnutzer profitieren von der einfachen Handhabung der App nach dem Check-in-/Check-out-Prinzip. Für den kommenden Ostsachsen-Tarif ist die App ebenfalls gerüstet, da die Funktionen und Abläufe identisch bleiben.*

Rechte Seite › links *Grenzüberschreitende Fahrten bergen aus Sicht vieler Fahrgäste Unsicherheiten bezüglich Ticketakzeptanz oder Verständigung. Hier möchten der VVO und alle betroffenen Verkehrsunternehmen durch gezielte Kundeninformation Vorbehalte abbauen.*

Rechte Seite › unten *Kunden nutzen ihre Smartphones gern für Auskünfte, Ticketkäufe und das Surfen im Fahrzeug-WLAN. Dennoch gibt es, beispielsweise für ältere Menschen, weiterhin Telefon-Hotlines, Servicestellen oder Agenturen als barrierefreie Alternative.*

Görlitzer Verkehrsbetriebe
Andre Wendler



Grenzenlose Mobilität in Görlitz: Dafür steht die GVB. Mit unseren Straßenbahnen und Bussen bewegen wir die Stadt an der Neiße und werden uns mit unserer großen Erfahrung aktiv in den neuen Verbund einbringen.

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
Lars Gehrke & Stefan Neubert



Mit unseren Regionalbahnen zwischen Zittau, Görlitz, Hoyerswerda und Spremberg verknüpfen wir die Region mit Norden. Ob für Pendler nach Hoyerswerda oder Urlauber in Richtung Ostsee: Wir sorgen verbundübergreifend für gute Verbindungen und bringen auch die Berliner und Brandenburger ins Zittauer Gebirge.

ZUSAMMEN KOMMU-NIZIEREN







Dresdner Verkehrsbetriebe
Lars Seiffert &
Andreas Hemmersbach

Mehr als 186 Millionen beförderte Fahrgäste zeugen von hoher Akzeptanz der Leistung, die unsere Mitarbeitenden täglich rund um die Uhr erbringen. Beim ÖPNV-Kundenbarometer konnte die DVB im bundesweiten Branchenvergleich deshalb auch 2025 wieder einen Spitzenwert erreichen.

Ein Tarif für ganz Ostsachsen. Das ist eines der zentralen Projekte des neuen Verkehrsverbundes. Auf dem Weg dahin greifen bereits erste Übergangsangebote wie Katzensprungticket und die Ausweitung der FAIRTIQ-App auf das ZVON-Tarifgebiet. Darüber hinaus gibt es jedoch bereits jetzt Tickets und Angebote, die im VVO und im ZVON gelten. Die Kommunikation dieser Angebote wird bereits zwischen den Marketing-Teams im ZVON und im VVO abgestimmt und gemeinsam umgesetzt.

VERBUNDÜBERGREIFENDE KOOPERATION

Die mitteldeutschen Verkehrsverbünde kooperieren bereits seit vielen Jahren miteinander: Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), der Marego und die fünf sächsischen Verbünde stimmen sich insbesondere im Marketing regelmäßig ab, tauschen sich zu aktuellen Trends aus und entwickeln gemeinsame Vermarktungsideen. So wurde im Rahmen gemeinsamer Marketingkonzepte unter anderem die Bildsprache für das Deutschlandticket vereinheitlicht. Statt individueller Kampagnen nutzen alle Verbünde zwischen Erfurt, Magdeburg und Görlitz die gleichen Plakatmotive, um auf die Vorteile des Deutschlandtickets hinzuweisen. Dies schont Ressourcen und erhöht die Präsenz der Maßnahmen, da die Fahrgäste in einem großen Gebiet immer wieder auf die Botschaften rund um das deutschlandweite Tarifangebot treffen.



SCHULTERSCHLUSS FÜR DAS BILDUNGSTICKET

Das BildungsTicket ist ein vom Freistaat Sachsen bezuschusstes Angebot für Schülerinnen, Schüler und Freiwilligendienstleistende. Bereits zum Start des Angebotes im Jahr 2021 entwickelten die sächsischen Verkehrsverbünde eine einheitliche Kampagne mit abgestimmten Werbemotiven und, damals ein Novum, in Jugendsprache. Dies erhöhte die Aufmerksamkeit der Aktion deutlich, führte es doch sogar zu öffentlichen Diskussionen über die Sinnhaftigkeit der Maßnahme. Der Erfolg gab den Machern recht:





Das Ticket hat sich am Markt etabliert: Aktuell nutzen in einigen Regionen mehr als 60 Prozent der Schülerinnen und Schüler das Ticket für den täglichen Schulweg und in der Freizeit. Das Logo des BildungsTickets und die Motive der Kampagne werden von allen Verkehrsverbünden sachsenweit einheitlich verwendet. Auf dieser Grundlage intensivieren VVO und ZVON die Kundenansprache für das Produkt: In enger Abstimmung laufen Kampagnen, werden Schulen angeschrieben und Printmedien gemeinsam entwickelt. Noch verweisen die Medien auf die entsprechenden Verbundgebiete Oberelbe beziehungsweise Oberlausitz-Niederschlesien, aber die Ressourcen im Hintergrund werden im Sinne erhöhter Wirtschaftlichkeit stärker gebündelt.

GEMEINSAM VOR ORT

Erstmals gemeinsam an einem Stand waren VVO und ZVON auf der Dresdner Ostermesse vertreten. Zur größten Publikumsmesse in der Landeshauptstadt tritt der VVO seit 2003 als Federführer mit einem großen Gemeinschaftsstand mit Verkehrsunternehmen auf. Neben Partnern aus dem VVO-Gebiet war erstmals das Serviceteam des ZVON vertreten. Der rege Publikumsverkehr wurde genutzt, um einerseits die Botschaft der Fusion zu vermitteln, andererseits jedoch auch, um das breite Angebot an Freizeitzielen in der ZVON-Region zu bewerben. Dies umfasst neben den Sonderverkehrsmitteln wie der Zittauer Schmalspurbahn oder der Waldeisenbahn Bad Muskau auch Ziele wie Görlitz oder das Zittauer Gebirge. Dazu kommen grenzüberschreitende Angebote wie das Euro-Neisse-Ticket oder der Drei-Länder-Bus. In der Ausweitung der Bekanntheit dieser Angebote und dem dadurch möglichen Wachstum der Nachfrage sehen VVO und ZVON einen großen Vorteil für den regionalen Tourismus im Dreiländereck.

OST SACH SEN

Unser strategisches Ziel bleibt die durchgängige Elektrifizierung der Achsen Dresden–Görlitz und Berlin–Cottbus–Görlitz. Nur so kann Ostsachsen dauerhaft an die transeuropäischen Verkehrsnetze angebunden und seine Lage im Herzen Europas zum Standortvorteil werden – besonders für den grenzüberschreitenden Verkehr in der Dreiländerregion Deutschland–Polen–Tschechien. Batterie-Züge können für Ostsachsen eine sinnvolle Übergangslösung sein, um Dieselfahrzeuge abzulösen und die Netzkapazität zu erhöhen. Der Verkehrsverbund Ostsachsen kann und muss diese Ziele mit Nachdruck vertreten und eine starke Stimme für einen modernen Schienenverkehr sein.



Stephan Meyer
Landrat des
Landkreises Görlitz

NETZ

Ein Nahverkehr für alle setzt Barrierefreiheit voraus. Der ZVVO engagiert sich mit den Stationsprogrammen für die Modernisierung der Bahnhöfe und mit dem Infrastrukturprogramm für den weiteren Ausbau der Barrierefreiheit im Busverkehr. In Görlitz arbeiten wir mit dem ÖPNV-Modellstadtprojekt an einem modernen Nahverkehr, der den entsprechenden Umbau der Haltestelleninfrastruktur für den Einsatz der bestellten barrierefreien Niederflur-Straßenbahnen einschließt.



Octavian Ursu
Oberbürgermeister der
Großen Kreisstadt Görlitz

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.





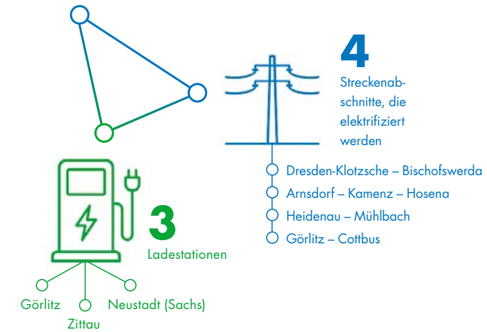
Woran liegt dieser Fahrzeugmangel?
Es gibt Schwierigkeiten bei der Instandhaltung. Die eingesetzten Desiro-Triebwagen sind über 25 Jahre alt und durch gestiegene Fahrgastzahlen überlastet. Sie legen deutlich mehr Kilometer zurück als vorgesehen. Das erfordert häufigere gesetzliche Sicherheits- und Bremsuntersuchungen, 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.*

BASIS DER REGIONALEN ENTWICKLUNG



Der Schienennetz-Ausbau in Ostsachsen betrifft viele Streckenabschnitte gleichzeitig. Die Arbeiten sind eine Reaktion auf steigende Fahrgastzahlen und den Bedarf an verlässlichen Verbindungen zwischen Dresden und den Umlandgemeinden. Claudia Friedrich, Leiterin Investitionsplanung und Segmentsteuerung Netz Dresden bei der DB InfraGO AG, erläutert im Interview geplante Instandhaltungen, Brückensanierungen und den Bauablauf.

Frau Friedrich, was ist eigentlich genau Ihre Aufgabe?
Die Fachabteilung „Planung und Steuerung“ verantwortet die bedarfsgerechte, wirtschaftliche und zukunftsorientierte Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Netz Dresden. Sie steuert die Investitionsmaßnahmen, erstellt Aufgabenstellungen, Maßnahmen- und Entscheidungsvorlagen, koordiniert Planungen gewerkeübergreifend und sichert die Einhaltung von Budget-, Projekt- und Risikozielen. Darüber hinaus stellt sie die Aktualität zentraler Infrastrukturdaten sicher und berücksichtigt dabei regulatorische, betriebliche und strategische Anforderungen.

Wo liegen zurzeit die Prioritäten, um die Zuverlässigkeit des Netzwerks zu sichern?
Der Schwerpunkt der Baumaßnahmen aktuell und in den kommenden Jahren ist der Erhalt der Verfügbarkeit der Infrastruktur – hier insbesondere des Oberbaus. Dabei spielen die vielbefahrenen Strecken für die S-Bahnen und die Regionalzüge im Berufs-, Schüler- sowie Ausflugsverkehr in Ostsachsen eine große Rolle.

Ostsachsen verfügt über eine Vielzahl historisch gewachsener Bahnbrücken. Wie steuern Sie das enorme Sanierungspensum, ohne den Takt der Züge massiv zu gefährden?
Das Thema Ingenieurbauwerke ist tatsächlich eine große Herausforderung für uns als Netz Dresden – sowohl aus finanzieller Sicht als auch durch den aufwendigen Planungs- und Vorbereitungsprozess, insbesondere bei Brückenbauwerken. Neben den Auswirkungen auf den Zugverkehr sind auch die Folgen für Kreuzungspartner mit möglichen Straßensperrungen zu beachten. Unser Ziel ist es, in der Abstimmung mit den Straßenbaubehörden und den Eisenbahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr den optimalen Sperrzeitpunkt zu finden.

950
Brücken / Eisenbahnüberführungen im Netz Dresden.

1.180
Streckenkilometer im Verbund.

28
geplante Bauvorhaben für 2026. Davon sind ca. 90 % Oberbaumaßnahmen.

Verkehrsgesellschaft Meißen
Jens Dehnert



Die vergangenen Monaten standen für uns ganz im Zeichen der Elektromobilität. Für Stadtverkehre und die Bürgerbusse nahmen wir die ersten sechs E-Busse in Betrieb, dazu kam der Start der ersten E-Fähren über die Elbe. So können wir die Antriebswende aktiv mitgestalten.

Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
Uwe Thiele



Die monatelang gesperrte Elbbrücke in Bad Schandau bedeutete für uns bis November 2025 deutliche Einschränkungen. Trotz dieser Herausforderung zeigten wir zum Tag der Sachsen in Sebnitz, wie leistungsfähig der regionale Busverkehr in der Sächsischen Schweiz ist.

DB Regio Südost
Torsten Steyer



Wir freuen uns sehr, dass seit dem 1. September 2025 die S-Bahn-Linien S 1 und S 2 wieder im vollen Umfang fahren. Die ab 2022 eingeschränkte Personalverfügbarkeit haben wir dank deutlich intensivierter Ausbildung wieder im Griff. Als Rückgrat des VVO im SPNV halten wir das Service-Level und unser Angebot dauerhaft hoch, um das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen.

Wie funktioniert die Abstimmung mit den Verbundpartnern?
Im Zeitraum von Juni 2025 bis Juni 2026 konnten wir eine Vielzahl von Maßnahmen umsetzen – wie etwa die Modernisierung des Abschnittes Zeithain–Leckwitz, die Eisenbahnüberführung Wesenitz in Bischofswerda oder den Umbau Bad Schandau Ost –, die nachweislich für die Stabilität des Systems Eisenbahn wirken. Die Abstimmung der Sperrzeiten übernehmen für uns die ausführenden Bereiche als Teamleistung aus Baufahrplan, Kapazitätsmanagement, Baubetriebskoordinatoren und dem Referenten für kundenfreundliches Bauen in Zusammenarbeit mit den EVUs. Dabei kommen komplexe Algorithmen und Simulationen zum Einsatz, um die Einschränkungen regional wie überregional so gering wie möglich zu halten. Unsere Abteilung unterstützt dabei.

Welche technischen Lehren zieht die DB InfraGO aus dem Ausbau der Strecke nach Liberec?
Das Projekt Modernisierung Bahnhof Zittau und der damit eingeführte Nullknoten waren für alle Beteiligten eine Herausforderung. Gemeinsam mit den Kollegen der tschechischen und polnischen Bahnen ist es uns gelungen, in intensiven Abstimmungsrunden alle technischen und betrieblichen Voraussetzungen rechtzeitig umzusetzen. Technisch anspruchsvoll bleibt für zukünftige Projekte die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Stellwerkstechnik der einzelnen Länder. Dafür gibt es keine Standardlösung.





Inwieweit unterstützen moderne Informationssysteme Ihre Arbeit im Baustellenmanagement und in der Fahrgastlenkung?
Die Digitalisierung der Schiene bringt für uns und unsere Kunden viele Chancen zur Verbesserung der Prozesse und der Informationen, insbesondere bei Baumaßnahmen und Abweichungen im Fahrplan. Das Baustellenmanagement liefert die notwendigen Informationen für das Dynamische Fahrgastinformationssystem (DFI) bei Sperrungen, Fahrplanänderungen oder Gleisverlegungen. Die Fahrgastlenkung und Reisendeninformation ist beispielsweise eine Aufgabe der Kollegen der DB InfraGO, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, sowie der betroffenen Eisenbahnunternehmen.

Linke Seite › oben *Kann stolz sein auf ihre Leistung. In den vergangenen zwölf Monaten setzte die DB InfraGO unter Leitung von Claudia Friedrich millionenschwere Modernisierungen und Neubauten im Streckennetz von VVO und ZVON durch.*

Rechte Seite › oben *Zwei für Ostsachsen: Der Nesselgrundviadukt mit seinen beiden integralen Stahlbetonbrücken wurde 2018 für sechs Millionen Euro fertiggestellt und verbindet seitdem Dresden mit Kamenz, Görlitz und Zittau.*

Rechte Seite › unten *Viel Abstimmung nötig. Neben den finanziellen Herausforderungen haben Sanierungen und Neubauten neben dem aufwendigen Planungs- und Vorbereitungsprozess oft große Auswirkungen auf den Zugverkehr.*

ZUSAMMEN MODER-NISIEREN



Im Rahmen seines Stationsprogramms investiert der VVO seit 2019 gemeinsam mit der Deutschen Bahn und gefördert vom Freistaat Sachsen in die Modernisierung der Verkehrsstationen im Verbund. Inzwischen wurden von den Partnern über 35 Millionen Euro investiert. Ein Stationsprogramm für das ZVON-Gebiet und weitere Projekte, auch im Busverkehr, unterstreichen den Anspruch des Verbundes, dass moderne Zugangsmöglichkeiten ein flächendeckendes Qualitätskriterium für den Nahverkehr sein sollten.

ZUKUNFT IN DER LAUSITZ

Seit November 2024 wird zudem der Bahnhof Hoyerswerda umfassend modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Gemeinsam investieren der Freistaat Sachsen, der Verbund und die DB rund 21 Millionen Euro. Durch die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau können künftig auch mobilitätseingeschränkte Reisende, Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrädern sowie jene mit viel Gepäck bequem die Züge erreichen. Kern des Projekts sind der Neubau einer Personenunterführung mit direktem Zugang vom Bahnhofsvorplatz, drei neue Aufzüge sowie die Modernisierung beider Mittelbahnsteige. Darüber hinaus entstehen neue Blindenleit- und Wegeleitsysteme, eine energiesparende LED-Beleuchtung sowie eine moderne digitale Reisendeninformation.

DER BAUSOMMER 2025

Im Sommer 2025 wurde an den Stationen Bischheim-Gersdorf auf der Strecke Dresden–Kamenz sowie in Oberschlottwitz und Geising an der Müglitztalbahn gebaut. Hier investierten die Partner insgesamt über sieben Millionen Euro. An den drei Stationen steigen täglich rund 800 Fahrgäste ein und aus, die in Zukunft davon profitieren werden. Die Bahnsteige wurden auf eine Höhe von 55 Zentimetern angehoben, sodass die Züge ebenerdig betreten werden können. Sie wurden mit einer neuen Oberfläche ausgestattet, die über ein Entwässerungssystem und ein Blindenleitsystem verfügt. Zudem wurde eine energieeffiziente Beleuchtung installiert und die Fahrgastinformations-Anzeigen modernisiert. In Bischheim-Gersdorf entstand zusätzlich ein Wetterschutzhaus, in Geising wurden diese erneuert, in Oberschlottwitz ist die Sanierung des denkmalgeschützten Wartehäuschens in den kommenden Jahren geplant.





Satra Eberhardt
Matthias Peschke

Der öffentliche Nahverkehr steht vor großen Veränderungen – umso wichtiger sind zuverlässige Verbindungen, kundenorientierte Angebote und eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten. Als mittelständisches Verkehrsunternehmen wollen wir auch künftig mit Flexibilität und Nähe zu unseren Fahrgästen dazu beitragen, den ÖPNV in Ostsachsen attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten.



DB Regio Nordost
Carsten Moll

Mit der gezielten Bewerbung unserer digitalen Infokanäle tragen wir dem veränderten Informationsbedürfnis der Fahrgäste Rechnung. Statt statischer Informationen in Print informieren wir nun gezielt, schneller und zuverlässiger online.





Weitere Modernisierungsmaßnahmen setzt die DB InfraGO im Rahmen des Programms „Zukunftsbahnhof" um. Dazu zählen die Stationen Lohsa, Uhyst, Klitten, Mücka, Petershain und Niesky, die in den vergangenen zwei Jahren mit regional spezifischen Besonderheiten und nützlichen Ausstattungselementen aufgewertet wurden. Die runderneuerten Bahnhöfe bieten jetzt deutlich mehr Komfort, ein besseres Ambiente und sind barrierefrei. Entlang der Bahnstrecke Hoyerswerda–Görlitz wird das Zugfahren für viele Menschen deutlich angenehmer und bequemer. Für die Bahnhofsmodernisierung haben die DB und der Bund rund eine Million Euro investiert.



Nach einem ganzheitlichen Streckenkonzept sind alle Bahnhöfe ähnlich gestaltet und einheitlich ausgestattet. Mit Bezug auf ihre Lage im Biosphärenreservat Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft sind die Geländer in Lohsa, Niesky, Uhyst, Klitten, Mücka und Petershain mit Tiermotiven versehen. Die individuelle Gestaltung soll die Identität mit der Region und den Bahnhof als Tor zur Region stärken. In Niesky ist in Zusammenarbeit mit der Stadt der Personentunnel mit einer Galerie von historischen Bildern der Stadt gestaltet worden.

AUSBAU DER BARRIEREFREIHEIT

Die Zusammenarbeit mit den Kommunen spielt für den Zweckverband eine wichtige Rolle. Er vergibt jährlich mehrere Millionen Fördermittel für Investitionen in den Nahverkehr. Ziel ist es, den Ausbau des barrierefreien Zuganges zu Bahnen und Bussen in der Region voranzutreiben und gemeinsam mit den Kommunen einem modernen Nahverkehr zu gestalten.

Zu den Maßnahmen gehören sowohl die finanzielle Unterstützung der Gemeinden bei Planungen als auch Förderungen beim Bau. Ein Schwerpunkt ist der Bau barrierefreier Bushaltestellen, so unter anderem in Dohna, Kreischa, Sebnitz, Crostwitz und Räckelwitz. In Priestewitz im Landkreis Meißen hat der VVO die Planung für fünf barrierefreie Bussteige im Ort finanziert. So wurde in der Gemeinde nun die Grundlage für das Einwerben weiterer Fördermittel beim Freistaat Sachsen für den Bau geschaffen. In Königsbrück im Landkreis Bautzen unterstützte der Verbund den Bau eines Fahrgastunterstandes an der Oberschule. Insbesondere diese relativ kleinen Maßnahmen sind vor Ort von Bedeutung und bringen spürbare Verbesserungen für die Menschen vor Ort.

Neben dem einfachen Zugang zum Nahverkehr spielt zudem die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern eine wichtige Rolle. Ein Baustein für die Bike+Ride-Strategie im VVO ist beispielsweise der Aufbau von Fahrradboxen, die das sichere Abschließen und Unterstellen der Räder ermöglichen und zudem häufig Lademöglichkeiten für E-Bikes bieten. Seit Frühjahr 2025 entstanden Fahrradboxen unter anderem in Tharandt, Großröhrsdorf, Neusörnewitz und in Kurort Rathen.

Linke Seite › oben *Baustellenbesichtigung in Oberschlottwitz.*

Linke Seite › unten *Der neue barrierefreie Bahnsteig in Hoyerswerda im Bau.*

Rechte Seite › oben *Barrierefreie Haltestelle in Radebeul.*

Rechte Seite › unten *Einweihung des Zukunftsbahnhofs in Niesky.*

OST SACH SEN

Nach den politischen Beschlüssen zur Fusion der Verbünde steht nun deren Zusammenwachsen im Vordergrund. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Bautzen und Dresden bedeutet das viel Arbeit, waren doch die Unternehmenskulturen und -strukturen sehr verschieden.

Mit dem Zusammenschluss haben wir jedoch die Chance, unsere Stärken auszubauen und den Nahverkehr nachhaltig und zukunftssicher zu gestalten.



Michael Geisler
Landrat des
Landkreises Sächsische
Schweiz-Osterzgebirge und
Vorsitzender des ZVVO

VER BUND

Der Verbund ist zuverlässiger Partner des Tourismus in der Region. Von der Sächsischen Schweiz bis ins Meissner Land – mit all seinen Schlössern, Weinbergen und weiteren kulturellen Zielen – engagiert er sich mit passenden Tickets und Publikationen für Ausflüge. Mit der Erweiterung des Verbundes in die Lausitz kommen nun neue Ziele hinzu, die einerseits vom gebündelten Marketing profitieren werden und andererseits den Ausflugsverkehr im gesamten Verbund stärken.



Ralf Hänsel
Landrat des
Landkreises Meißen

BITS UND BYTES FÜR BUS UND BAHN



Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft
Roland Richter



Trotz der Herausforderungen, historische Technik trotz Kürzungen auf Landesebene zu erhalten, sichern wir das Erbe. Mit unseren verschiedenen Erlebnisangeboten bieten wir beispielsweise zu Fasching Narrenfreiheit auf Schienen oder zu den Karl-May-Festtagen eine sichere Fahrt entlang des Klondike River. Wir zeigen, dass Bahnfahren Spaß macht.

Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda
Sandra Trebesius



Im Mai 2026 haben wir unsere ersten sechs Elektrobusse in Betrieb genommen. Sie ermöglichen uns, neue Fahrgastpotenziale im Berufs- und Freizeitverkehr zu erschließen und die Mobilitätswende in der Stadt voranzubringen. Und es geht weiter: Die nächsten vier Elektrobusse sind bereits bestellt.

Mitteldeutsche Regiobahn
Roman Bartels,
Jan Kleinwechter & Jens Jäger



Für uns steht das Jahr 2026 ganz im Zeichen des Jubiläums „10 Jahre Elektronetz Mittelsachsen". Gemeinsam mit dem VVO und den weiteren Aufgabenträgern blicken wir auf ein erfolgreiches Jahrzehnt zuverlässigen Nahverkehrs zurück. Das Jubiläum ist für uns Anlass, diese Erfolgsgeschichte gemeinsam mit unseren Fahrgästen zu feiern, deren Zahl wir seit 2016 nahezu verdoppeln konnten.

Die Zusammenführung von VVO und ZVON betrifft auch die technischen Systeme. Hinter den Kulissen bildet die IT-Infrastruktur den Rahmen für Tarife, Fahrplandaten und Auskunftssysteme. Während der VVO sein bestehendes Leitnetz einbringt, bringt der ZVON Erfahrungen aus dem grenzüberschreitenden Verkehr ein. Michael Golle (VVO) und Jaroslav Rejzek (ZVON) berichten über die Anpassung der unterschiedlichen Systemlandschaften.

GEWACHSENE PARTNERSCHAFT STATT KALTSTART

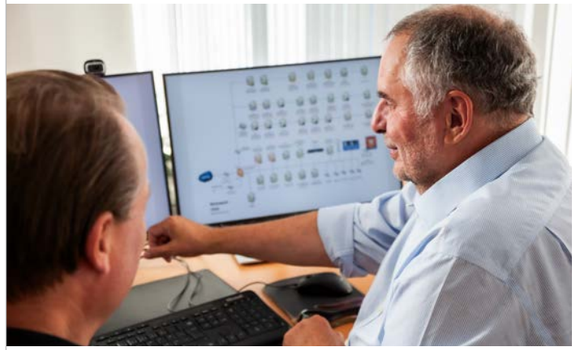
Dass die Zusammenlegung ohne größere Reibungen verläuft, liegt an der jahrelangen Vorgeschichte. „Seit mehr als 20 Jahren gibt es bereits eine enge Zusammenarbeit beider Verbünde im IT-Bereich", erklärt Michael Golle. Ein gemeinsames rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) steuert bereits seit 2010 rund 1.000 Busse in Ostsachsen. Auch bei Auskunftssystemen kooperieren beide Seiten seit Langem. „Wir müssen nur die internen IT-Systeme zusammenführen", ordnet Golle die Arbeit ein.

Sichtbar wird das unter anderem bei der einheitlichen Fahrgastinformation (DFI). Seit Ende 2025 werden digitale Anzeigetafeln im ZVON-Gebiet – etwa in Löbau, Niesky oder Schleife – aus der zentralen Datenbank gespeist. Golle betont, dass Neuanschaffungen bereits gemeinsam ausgeschrieben werden. Unabhängig vom Einstiegsort erhalten Fahrgäste dadurch dieselben Live-Daten.

CYBERSICHERHEIT UND SERVERARCHITEKTUR

Mit der Zusammenführung steigen auch die technischen Anforderungen an die IT. Datenschnittstellen werden standardisiert, damit Formate wie das Deutschlandticket oder das BildungsTicket digital auf Smartphones bereitgestellt werden können. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Schutz der Daten. „Wir orientieren uns bei der IT-Sicherheit an den Vorgaben des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI)", führt Michael Golle aus. Neben Schutzwällen setzt der VVO seit 2025 auf kontinuierliche Überwachung: „Ein Security Operations Center überwacht uns rund um die Uhr, schlägt bei verdächtigen Aktivitäten Alarm und stoppt Angreifer rechtzeitig."



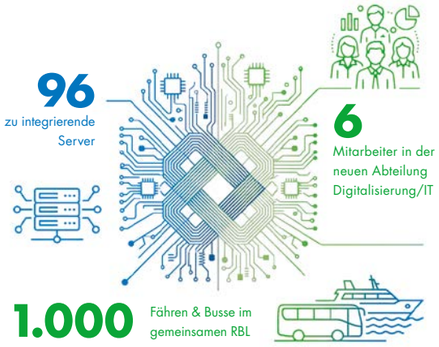


LOKALES KNOW-HOW UND LÄNDLICHE ANBINDUNG

Neben den Systemen geht es auch um die Aufteilung der Aufgaben im Team. ZVON-Experte Rejzek betont: „Der Wissenstransfer ist kein einmaliges Projekt, sondern gelebte Praxis. Bei der Integration der IT-Arbeitsplätze achten wir gezielt darauf, die gewohnten Arbeitsweisen und lokalen Fachkompetenzen abzusichern."

Im Zuge der Zusammenführung der beiden Gesellschaften wird die IT-Kompetenz zukünftig in einer eigenen Abteilung gebündelt. Diese sorgt als Querschnittsabteilung für eine einheitliche IT-Landschaft in der Verbundgesellschaft und darüber hinaus: Auch die Betreuung des verbundweiten Systems rechnergestützten Betriebsleitsystem im Regionalbusverkehr

Bei den Serverstrukturen nutzen die Partner unterschiedliche Ansätze. Der VVO setzt aus Gründen der Datenkontrolle auf eigene Server in einem zertifizierten Rechenzentrum und verzichtet weitgehend auf externe Cloud-Anbieter. Jaroslav Rejzek verweist dagegen auf die Flexibilität lokaler Systeme beim ZVON: „Wir setzen klar auf eine moderne, virtualisierte und dezentrale Serverstruktur. Durch den hohen Virtualisierungsgrad sind unsere Systeme ortsunabhängig und ressourceneffizient." Eine Zusammenlegung an einem einzigen Standort sei technisch nicht erforderlich.

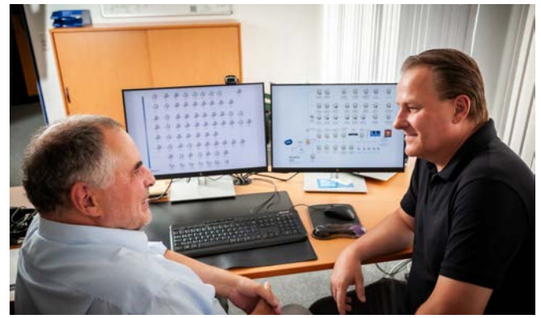


und der Fahrplanauskünfte liegen in ihrer Hand. Zusätzlich betreut der VVO mit der Sachsenauskunft eine Fahrplanauskunft für den ganzen Freistaat und arbeitet dafür eng mit den anderen sächsischen Verbünden zusammen.

EFFIZIENZGEWINNE UND ZUKUNFTSVISION

Durch die Zusammenführung lassen sich auch Kosten senken. Jaroslav Rejzek nennt konkrete Punkte: „Durch den Wegfall doppelter Softwarelizenzen, die Konsolidierung der Serverlandschaft und gebündelte Rahmenverträge reduzieren wir die laufenden Betriebskosten deutlich." Zudem verringere sich der Pflegeaufwand bei den Schnittstellen.

Abschließend blickt Michael Golle auf mögliche Entwicklungen: Ein Be-in-/Be-out-System (BIBO), bei dem die Fahrt automatisch ohne manuelles Ein- und Auschecken erfasst wird. Das Prinzip wurde vor 25 Jahren im Projekt intermobil erprobt. Die technische Abstimmung bildet dafür die Grundlage.



Linke Seite › oben *Michael Golle (li) und Jaroslav Rejzek stehen in der Rechenzentrale. Während der VVO auf eigene Server für mehr Datenkontrolle setzt, baut der ZVON auf virtualisierte, dezentrale Systeme, um ortsunabhängiger zu sein.*

Linke Seite › unten *Datenschutz steht an erster Stelle. Orientiert wird sich dabei den Vorgaben des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik. Zusätzlich werden die IT-Systeme rund um die Uhr überwacht und im Zweifel Alarm ausgelöst.*

Rechte Seite › oben *Migration mit Vorgeschichte. Seit mehr als 20 Jahren arbeiten beide Verbünde im IT-Bereich zusammen. Dadurch kann der der technische Übergang nun ohne größere Reibungen verlaufen.*

Rechte Seite › unten *Auf Augenhöhe. Durch gezielte Aufgabenteilung und Wissenstransfer als gelebte Praxis sollen die IT-Kollegen ihre gewohnten Arbeitsweisen und lokalen Fachkompetenzen beibehalten können.*

DER VIER-WOCHEN-SPRINT



Seit der Entscheidung für den gemeinsamen Verbund laufen auch in den Finanzabteilungen die Umstellungen. Die Zusammenführung der Zweckverbände VVO und ZVON erfordert die Anpassung zweier Haushaltsstrukturen. Annett Westermann (VVO) und Ina Grellert (ZVON) betreuen den Wechsel der Kostenstellen und Haushaltsansätze.

Der Zeitplan war eng gesteckt: Nach dem offiziellen Beschluss am 4. Dezember 2025 blieben bis Jahresende knapp vier Wochen, um die Buchhaltungsstrukturen anzupassen. „Wir haben sofort mit dem Kundenservice unseres gemeinsamen IT-Dienstleisters Kontakt aufgenommen, damit dieser die technischen Voraussetzungen zur Zusammenführung der Buchhaltungsprogramme schaffen konnte“, erinnern sich Ina Grellert und Annett Westermann. Kassenordnungen mussten angepasst, Banken benachrichtigt und Stammdaten abgeglichen werden. „Alle Strukturen sofort zu vereinheitlichen, war in der kurzen Zeit gar nicht möglich. Zunächst ging es vor allem darum, dass wir ab Januar buchen konnten.“

Auch für beide Mitarbeiterinnen bedeutete die Umstellung zusätzlichen Aufwand. Die Verbünde arbeiten heute als eine Einheit an zwei Standorten. „Die Buchhaltung aus ursprünglich zweien muss nun eins werden. Wir mussten uns finden und die Aufgaben aufteilen, da einiges ja nun nur noch einmal zu erledigen ist“, erklärt Westermann. Dennoch lief der Zahlungsverkehr ohne Unterbrechung weiter.



ZWEI WELTEN, EIN GEMEINSAMER HAUSHALT

Der VVO verzeichnet aufgrund des Ballungsraums Dresden wesentlich mehr Fahrgäste und setzt sich seit Gründung stark für den Ausbau der Infrastruktur, unter anderem mit einem eigenen Infrastrukturprogramm sowie einem Stationsprogramm mit der Deutschen Bahn, ein. Der ZVON wiederum sichert die Mobilität in einem wesentlich ländlicheren Raum und betreut grenzüberschreitende Projekte wie TRANS-EURO+, die unter anderem aus EU-INTERREG-Mitteln gefördert werden.

Diese Posten im Haushalt zusammenzuführen, erfordert genaue Zuordnungen. „In den Bereichen Statistik, Meldungen an die Bundesbank sowie bei Wochen- und Monatsabschlüssen ergeben sich bereits Einsparungen, da diese Aufgaben nur noch für einen Verbund durchgeführt werden müssen“, erklärt Grellert.

SchmidtSchwarz
Patrick Schmidt



In Europa unterwegs, aber in der Oberlausitz zu Hause: Mit unseren Linien rund um Bautzen leisten wir neben unserem Reisegeschäft einen Beitrag für die Mobilität, insbesondere für die Schüler, hier in der Region.

Lassak Reisen
Robert Löffler



Als Partner im ZVON und der RBO sorgen wir vor allem im Schülerverkehr rund um Bautzen für sichere Verbindungen. Der Linienverkehr ist neben dem Reiseverkehr ein wesentliches Standbein unseres Unternehmens und mit unseren Gruppenreisen können wir beides sinnvoll verknüpfen.

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft
Ingo Neidhardt



Die Zittauer Schmalspurbahn gehört zu den touristischen Highlights der Region. Auch im gewachsenen Verbundgebiet halten wir die Geschichte auf Schienen lebendig und bringen die Fahrgäste täglich ganz historisch und unter Volldampf ins Zittauer Gebirge.

SYNERGIEN, KOSTENSTELLEN UND DER BLICK AUF DIE GESELLSCHAFTEN

Die anstehende Fusion der Verbundgesellschaften wirft ihre Schatten voraus – und profitiert direkt von den Erfahrungen der Zweckverbände. Im Zentrum stehen dabei eine schlankere Struktur und spürbar geringere Verwaltungsaufwände für zukünftige Projekte. Durch die Zusammenlegung der Kostenstellen lassen sich Vorhaben künftig nicht nur effizienter organisieren, auch der zielgerichtete Fördermittelabruf sowie die Abrechnung komplexer Projekte werden dadurch erheblich vereinfacht. Welche Synergien und Vorteile schon heute greifen, zeigt der Blick in den Bereich der Fördermittelvergabe, die Organisation der Investitionsprogramme für Stationen im Eisenbahnverkehr sowie die Infrastrukturmaßnahmen von VVO und ZVON. Die beiden Haushaltspositionen aus den vorherigen Zweckverbänden werden nun gebündelt an einer Stelle verwaltet. Dies ermöglicht, auch durch Umschichtungen von Haushaltspositionen im nun gemeinsamen Haushalt, ein schnelleres und flexibleres Agieren gegenüber den Kommunen. Zudem profitieren alle Seiten vom neuen ganzheitlichen Blick auf den gesamten Verbundraum.





Linke Seite › oben *Die beiden Haushaltsexpertinnen Annett Westermann (li) und Ina Grellert treffen sich im Bautzner Bahnhof. Nachdem es im Dezember 2025 ganz schnell gehen musste mit der Zusammenführung der Finanzen, ist man jetzt schon viel weiter.*

Linke Seite › unten *Mussten sich finden, denn trotz der Umstellung sollte die Finanzierung des SPNV gesichert werden. Dafür verteilten Westermann und Grellert ihre Aufgaben sinnvoll, damit keine Doppelstrukturen entstehen.*

Rechte Seite › oben & unten *Fast am Ziel. Die bisher gesammelten Erfahrungen erweisen sich bei der Zusammenführung der Verbundgesellschaften als hilfreich. Auch für die Kollegen aus den anderen Bereichen wird die Fusion somit einfacher.*

BLICK NACH VORN: LEHREN FÜR DIE ZUKUNFT

Die Vorbereitungen für den Haushalt 2027 laufen bereits. Gleichzeitig steht der nächste Schritt an: Die Zusammenführung der Verbundgesellschaften. Die Erfahrungen aus der bisherigen Umstellung erweisen sich dabei als hilfreich. Das Ziel ist ein gemeinsamer Finanzrahmen, der den Mittelansatz sichert – vom Knotenausbau in Zittau bis hin zu modernen Schnittstellen im Gesamtnetz. Die finanzielle Abstimmung bildet die Grundlage für die weiteren Schritte im Nahverkehr Ostsachsens.

248,5 Mio.
Euro gemeinsames Haushaltsvolumen für VVO und ZVON

12
Verkehrsverträge im Eisenbahnverkehr (SPNV)

16
Verkehrsverträge im Busverkehr

ZUSAMMEN GEHEN





Aus zwei Verbünden wird einer. Eine umfassende Kommunikation nach innen und außen, an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Fahrgäste und unsere Partner in Städten, Gemeinden und den Landkreisen ist von hoher Bedeutung. Erklären, Vermitteln und Neuerungen aufzeigen stehen dabei im Mittelpunkt.

GEMEINSAM KOMMUNIZIEREN

Gemeinsam für Ostsachsen. Unter diesem Motto kommunizieren die beiden Verbundgesellschaften VVO und VON seit den Beschlüssen der Verbandsversammlungen das schrittweise Zusammengehen der beiden Verbünde. Neben einem regelmäßig aktualisierten Flyer gehört dazu auch die Internetseite www.zvvo.de, die laufend gepflegt wird.

Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister wurden zudem schriftlich individuell über die mit dem neuen Zweckverband einhergehenden Änderungen informiert. Die Partner der Verbünde in Tschechien und Polen erhielten ebenso erste Informationen wie die 21 Verkehrsunternehmen, die im neuen Verbundraum unterwegs sind. Beide Verbünde sind zudem eng mit dem lokalen Tourismus verzahnt. Aufgrund der hohen Dichte an touristischen Verkehrsmitteln und einer vielfältigen Kulturlandschaft finden regelmäßig Veranstaltungen mit den lokalen Tourismusverbänden statt, in denen auch zum Zusammenschluss der Verbünde berichtet wird.

Die gemeinsame Kommunikation erstreckt sich auch auf die klassische Presse-Arbeit. Dies umfasst den abgestimmten Versand von Pressemitteilungen, gemeinsame öffentlichkeitswirksame Termine und die Entwicklung eines zukünftigen Magazins für die Fahrgäste, das die beiden bisherigen Kundenmagazine vereint.

NEUE STRUKTUREN

Die schrittweisen Veränderungen betreffen seit dem Beschluss der Verbandsversammlungen Ende 2025 insbesondere die beiden Verbundgesellschaften und deren interne Strukturen. Im Rahmen von Mitarbeiterveranstaltungen erfolgte ein erstes Kennenlernen. Ziel ist es, zwei Unternehmenskulturen sinnvoll zu verschmelzen: Stärken zu erhalten und eine, dem größeren Verbund angemessene, neue Struktur zu finden. Im Zuge der Entwicklung kristallisierte sich die hohe Bedeutung der IT für den Verbund heraus: Sie ist sowohl Dienstleister für andere Abteilungen als auch Impulsgeber für die digitalen Dienste des Verbundes für die Fahrgäste. Sie wurde daher zu einer eigenständigen Abteilung weiterentwickelt. Weitere größere Änderungen umfassen die Abteilungen Verkehr und Finanzen, die durch das gemeinsame Controlling der Verkehrsverträge nun enger verzahnt sind. In ihren grundlegenden Strukturen unverändert bleiben die drei Abteilungen Tarif/Vertrieb, Marketing und Presse/Kundenservice. Dennoch ändern sich auch hier Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Themengebiete. Die neuen Strukturen werden übergreifend über die beiden Verbundgesellschaften seit Mai mit Leben gefüllt. Inwiefern im Zuge des Zusammenwachsens weitere Änderungen vorgenommen werden, wird die tägliche Arbeit im Verbund zeigen.













JAHRES RÜCK BLICK 25 / 26



08 / 25

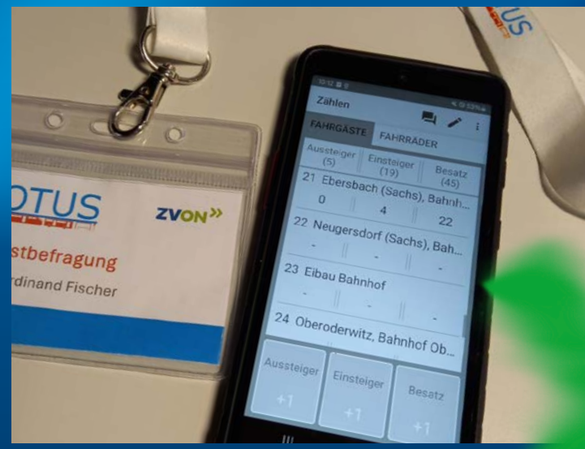
S-Bahnen kehren zum Standardfahrplan zurück

Ab dem 1. September verkehren die S-Bahn-Linien S1 und S2 im Verkehrsverbund Oberelbe wieder nach dem regulären Fahrplan, nachdem das Angebot aufgrund von Personalmangel seit September 2022 eingeschränkt ist. Dank erfolgreicher Personalakquise und verstärkter Ausbildung stehen nun genügend Fachkräfte bereit, um insbesondere die Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten zwischen Meißen-Triebischtal und Pirna wieder einzusetzen und auf der Linie S 2 wieder häufiger zu fahren. Die Kampagne „Wir arbeiten dran" unterstützt die Gewinnung neuer Mitarbeiter und verbessert das Image der Bahngewerke. Fahrgäste können die aktualisierten Daten online abrufen, während die DB Regio aufgefordert bleibt, das volle Angebot dauerhaft sicherzustellen und verloren gegangenes Vertrauen zurückzugewinnen.

08 / 25

Fahrgastbefragungen im ZVON-Gebiet

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien führt seit Ende August 2025 umfassende Fahrgasterhebungen in den Landkreisen Bautzen und Görlitz durch. Die beauftragten Teams befragen und zählen Reisende in Zügen, Bussen sowie Straßenbahnen, um eine fundierte Datengrundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu schaffen. Die bis zum Frühjahr 2026 laufende Aktion untersucht die Auslastung, die Nutzung verschiedener Ticketarten und die Verkehrsbeziehungen, wobei insbesondere auch grenzüberschreitende Linien im Dreiländereck im Fokus stehen. Die Teilnahme an den Interviews, die auch telefonisch und online durchgeführt werden, ist freiwillig, dient jedoch der Optimierung des zukünftigen ÖPNV-Angebots.





09 / 25

Umfangreiches Verkehrsangebot zum Tag der Sachsen in Sebnitz

Zum Volksfest „Tag der Sachsen“ vom 5. bis 7. September in Sebnitz verstärken der VVO und seine Partner das Bahn- und Busangebot. Die Nationalparkbahn und die Linie RB 71 verkehren stündlich, wobei zusätzliche Züge bis tief in die Nacht im Einsatz sind. Besucher aus Ostsachsen profitieren von schnellen Anschlüssen über Rumburk, wo Sonderzüge der Länderbahn im Auftrag des ZVON verkehren.
Der Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge verdichtet zudem Linien auf einen Halbstundentakt, während Müller Busreisen zusätzliche Linien für das Umland anbietet. Da die Elbbrücke in Bad Schandau für Busse gesperrt ist, verkehrt die dortige Fähre nachts länger, um den Anschluss zur letzten S-Bahn nach Dresden zu gewährleisten.

09 / 25

Sicheres Parken: neue Fahrradbox eröffnet

In Kurort Rathen nehmen die Gemeinde und der VVO eine neue, diebstahlsichere Fahrradbox in Betrieb, die Platz für bis zu 24 Räder bietet. Die Anlage am Elberadweg verfügt über 16 abschließbare Einheiten, von denen einige Lademöglichkeiten für E-Bikes bieten. Mit einer Investition von rund 87.000 Euro ergänzt diese elfte Station im Verbundgebiet die Fahrrad-Strategie des VVO und richtet sich an die täglich bis zu 1.600 Fahrgäste am Bahnhof sowie an Fahrradtouristen. Die Nutzung kostet ab einem Euro pro Stunde, wobei auch Gepäck sicher deponiert werden kann. Durch diese verbesserte Bike+Ride-Infrastruktur fördert der Verbund den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel.





09 / 25

ZVON feiert Jubiläum mit historischer Fahrzeugflotte

Anlässlich seines 30-jährigen Bestehens veranstaltet der ZVON vom 6. bis 17. Oktober 2025 eine historische Woche mit geschichtsträchtigen Sonderfahrten auf Schiene und Straße. Zum regulären Verbundtarif kommen unter anderem Dampfsonderzüge der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde, ein Ikarus-Oldtimerbus der Regionalbus Oberlausitz GmbH sowie der Reichsbahnzug der Zittauer Schmalspurbahn zum Einsatz. Das Programm wird durch Modellbahnhoftage in Löbau ergänzt, wodurch Fahrgäste die Technik vergangener Jahrzehnte im täglichen Liniennetz hautnah erleben können.

10 / 25

Weniger Ticketautomaten zugunsten digitaler Fahrkarten

Die Deutsche Bahn und der VVO nehmen aufgrund der steigenden Beliebtheit digitaler Tickets drei wenig genutzte Fahrkartenautomaten dauerhaft außer Betrieb. Betroffen sind die Stationen Laußnitz, Ottendorf-Okrilla Haltepunkt und Heidenau-Großsedlitz, an denen täglich nur noch sehr wenige Käufe stattfinden. Das Deutschlandticket und das BildungsTicket beschleunigen diesen Trend, während der Betrieb der Automaten hohe Fixkosten verursacht. An weiteren Bahnhöfen wie Dresden Freiberger Straße reduziert sich die Anzahl der Geräte. Fahrgäste nutzen stattdessen Apps wie den DB Navigator oder FAIRTIQ sowie den Ticketkauf beim Zugbegleiter. Plakate vor Ort informieren über diese Alternativen zum klassischen Automatenverkauf.





10 / 25

Projekt TRANSEURO+ stärkt grenzüberschreitende Mobilität

In Görlitz fällt der Startschuss für das Projekt TRANSEURO+, das bis 2027 gezielt Barrieren im grenzüberschreitenden Nahverkehr zwischen Deutschland und Polen abbauen soll. Die Partner aus Görlitz, Zgorzelec und der Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien entwickeln gemeinsam einen binationalen Verkehrsplan sowie einheitliche Tarifangebote und verbesserte Fahrgastinformationen. Ziel ist ein attraktives und nahtlos nutzbares ÖPNV-Angebot, das als Motor für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Europastadt dient und durch das Interreg-Programm der Europäischen Union finanziell gefördert wird.



11 / 25

Flächendeckende Einführung von bargeldlosem Bezahlen

Über 1.000 Regionalbusse im VVO erhalten sukzessive neue Bordgeräte, um den Fahrgästen den bargeldlosen Ticketkauf direkt beim Fahrpersonal zu ermöglichen. Das System akzeptiert alle gängigen Debit- und Kreditkarten sowie kontaktlose Zahlungen via Smartphone-Wallets wie Apple Pay oder Google Pay. Während die Umrüstung im ZVON-Gebiet bereits weit fortgeschritten ist, rüsten Unternehmen wie die VGM und der RVSOE ihre Flotten bis zum Frühjahr 2026 vollständig um. Ziel des Projekts sind ein vereinfachter Ticketerwerb und eine erhöhte Sicherheit für das Personal durch weniger Bargeld im Fahrzeug. Die Abwicklung erfolgt in Kooperation mit der Ostsächsischen Sparkasse Dresden.

11 / 25

Bahnlinie vervollständigt Nullknoten Zittau

Mit dem internationalen Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 integriert der ZVON die Bahnlinie L7 zwischen Seifhennersdorf, Zittau und Liberec vollständig in das Konzept des Nullknotens Zittau. Nach umfangreichen Gleissanierungen auf den tschechischen und polnischen Streckenabschnitten profitieren Fahrgäste von deutlich schnelleren Verbindungen und kürzeren Wartezeiten, was etwa auf der Relation Dresden–Liberec bei vielen Fahrten eine Zeitersparnis von rund 25 Minuten bedeutet. Das neue Betriebskonzept sieht zudem eine Erhöhung der Fahrtenanzahl sowie optimierte Anschlüsse zu regionalen Buslinien vor, um die Umstiegsbeziehungen im Dreiländereck nachhaltig zu verbessern.

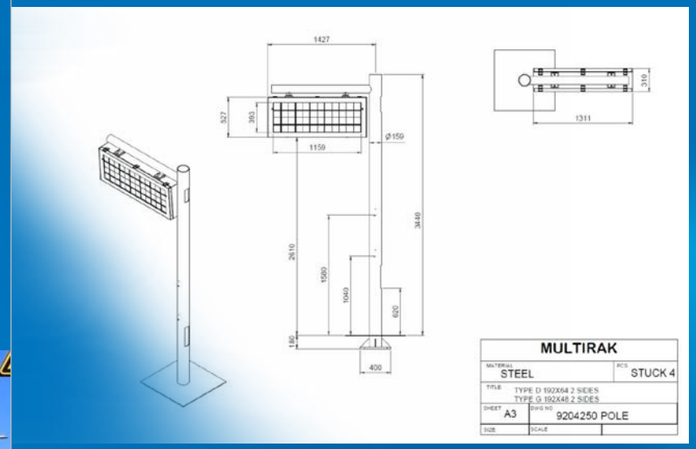




12 / 25

Freie Fahrt für Weihnachtsmänner

Am 24. Dezember gewähren die Verkehrsunternehmen im VVO allen Weihnachtsboten im Zeitraum von 14 bis 22 Uhr freie Fahrt in Zügen, Bussen, Straßenbahnen und Fähren. Als gültiger Fahrausweis gilt dabei die standesgemäße Verkleidung, bestehend aus rotem Mantel, Mütze, Bart und einem Geschenkesack oder einer Rute. Mit dieser traditionellen Aktion bedanken sich die zwölf Partnerunternehmen bei den Fahrgästen und sorgen für eine stressfreie Reise zur Bescherung im gesamten Verbundraum. Informationen zu den regulären Fahrplänen sind über die VVO-Hotline und die Internetseite abrufbar, damit alle Geschenke pünktlich unter den Weihnachtsbäumen der Region ankommen.



12 / 25

Digitale Echtzeit-Anzeigen im ZVON

Der ZVON verbessert die Qualität der Fahrgastinformation durch die Installation von zwölf neuen digitalen Echtzeit-Anzeigern an zentralen Haltestellen in Orten wie Löbau, Niesky und Großpostwitz. Diese modernen DFI-Anlagen liefern minutengenaue Abfahrtsdaten für Busse und Bahnen und verfügen über eine integrierte Vorlesefunktion für sehbehinderte Menschen. Das Projekt ist Teil eines umfassenden Förderprogramms, in dessen Rahmen insgesamt 60 dieser wartungsarmen und hell lesbaren LED-Anzeigen errichtet werden, um den Komfort für die Fahrgäste im Verbundgebiet mit Unterstützung des Freistaates Sachsen zu erhöhen.

01 / 26

Zusatzbusse und KombiTicket zum Rodel-Weltcup in Altenberg

Anlässlich des Rodel-Weltcups im Sachsenenergie-Eiskanal verstärkt der VVO das Verkehrsangebot ins Osterzgebirge. Im Vorverkauf erworbene Eintrittskarten gelten am jeweiligen Wettkampftag als Ticket im gesamten Verbundraum. Da die Bahnstrecke im Müglitztal gesperrt ist, verkehren zwischen Glashütte und Altenberg Ersatzbusse als Anschluss an die Linien RE 19 und RB 72. Zusätzlich verdichtet die PlusBus-Linie 360 ihren Takt ab Dresden Hauptbahnhof und bedient eine Sonderhaltestelle direkt an der Bobbahn. Auch die Linie 367 ist verstärkt im Einsatz, um Fahrgäste vom Bahnhof Altenberg und aus Zinnwald zur Sportstätte zu bringen. Detaillierte Fahrplanauskünfte sind über die Hotlines verfügbar.





02 / 26

Sonderfahrplan zum Faschingsumzug

Zum großen Karnevalsumzug in Radeburg am 15. Februar 2026 passt die Lößnitzgrundbahn ihren Fahrplan an, um eine bequeme An- und Abreise der Narren zu ermöglichen. Die Sonderfahrt startet am Vormittag in Radebeul Ost und erreicht Radeburg rechtzeitig vor Beginn des Umzugs, der traditionell um 14 Uhr in Bahnhofsnähe startet. Nach dem Spektakel bringt der Dampfzug die Besucher am späten Nachmittag zurück nach Radebeul, wo direkter Anschluss zur S-Bahn S 1 besteht. Fahrgäste rufen alle Preis- und Fahrplaninformationen online bei der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft oder dem VVO ab, um das größte Volksfest dieser Art im Freistaat entspannt zu genießen.

03 / 26

Erfolgsbilanz für S-Bahn-Station

Zehn Jahre nach ihrer Eröffnung im März 2016 verzeichnet die S-Bahn-Station Dresden-Bischofsplatz deutlich höhere Fahrgastzahlen als ursprünglich prognostiziert. Mit täglich über 3.200 Nutzern liegt die Resonanz rund zwölf Prozent über den Erwartungen. Der Haltepunkt ist durch seine zentrale Lage in der Dresdner Neustadt und die direkte Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 13 ein wichtiger Knotenpunkt für den Stadtteil und den Dresdner Osten. Über die Linie S1 bestehen schnelle Verbindungen ins Stadtzentrum sowie ins Elbland und die Sächsische Schweiz. An Wochentagen halten hier 110 S-Bahnen, ergänzt durch den dichten Zehn-Minuten-Takt der Straßenbahn, was die Station zu einem erfolgreichen Baustein im Nahverkehr macht.





04 / 26

Eintrittskarte zur Theaternacht gilt als Ticket

Am 18. April findet die zwölfte Lange Nacht der Dresdner Theater statt, bei der 25 Bühnen über 125 Veranstaltungen präsentieren. Das Eintritts-Armband fungiert dabei gleichzeitig als Fahrkarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten VVO-Gebiet und ist von 14 Uhr bis 4 Uhr am Folgetag gültig. Dies ermöglicht Besuchern eine stressfreie Anreise und einen schnellen Wechsel zwischen den Spielstätten, unterstützt durch zusätzliche Shuttlebusse der DVB. Autofahrer nutzen die über 3.000 kostenfreien P+R-Plätze am Stadtrand, etwa in Kaditz oder Prohlis, und fahren mit S-Bahnen oder Regionalzügen bequem in die Innenstadt weiter.



04 / 26

Pilotprojekt Lausitz-Haltestelle

In Kodersdorf wird am 15. April 2026 die erste „Lausitz-Haltestelle“ als Modell für modernisierte Mobilitätsstationen im ländlichen Raum offiziell eingeweiht. Die für rund 270.000 Euro realisierte Anlage verknüpft verschiedene Buslinien mit digitalen Informationssystemen, kostenlosem WLAN sowie überdachten Fahrradabstellplätzen inklusive Reparaturstation und E-Bike-Lademöglichkeiten. Durch die barrierefreie Gestaltung und ein begleitendes Kreativprojekt lokaler Jugendlicher entsteht ein einladender Begegnungsraum, der als Vorbild für die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur in weiteren Kommunen der Region dient.

05 / 26

Digitale Kundenkarte für junge Fahrgäste

Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende im VVO nutzen ihre benötigte Kundenkarte für ermäßigte Tickets nun auch digital. Der Alters- oder Ausbildungsnachweis lässt sich online beantragen und direkt in die Smartphone-Wallet laden oder als PDF speichern. Während Kinder unter 15 Jahren lediglich persönliche Daten und ein Foto hochladen, benötigen ältere Nutzer zusätzlich einen Schulnachweis. Die digitale Karte ersetzt den Weg zum Kundenservice und ermöglicht den unkomplizierten Kauf von BildungsTickets oder ermäßigten Wochen- und Monatskarten an Automaten und in Apps. Klassische Kundenkarten bleiben bis zum Ende ihrer Gültigkeit weiterhin verwendbar, doch die neue Lösung vereinfacht den Prozess erheblich.





06 / 26

Günstig durch den Freistaat

Für die Sommerferien ab dem 4. Juli bieten die sächsischen Verkehrsverbünde erneut das FerienTicket Sachsen für Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende unter 21 Jahren an. Zum Preis von 36,50 Euro ermöglicht das personengebundene Ticket sechs Wochen lang unbegrenzte Mobilität in ganz Sachsen sowie im Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. Ein besonderer Bonus ist die fast überall kostenfreie Mitnahme eines Fahrrads. Das Ticket ist an Automaten, in Servicestellen und bei vielen Regionalbusfahrern erhältlich, wobei zur Nutzung ein entsprechender Nachweis wie ein Schülerausweis oder eine Kundenkarte erforderlich ist. Alle Details zu den Geltungsbereichen sind auf den Internetseiten der Verbünde zusammengefasst.

ZAHLEN FAKTEN 25/26

Gute Ergebnisse im VVO

Bei der deutschlandweiten Untersuchung des Marktforschungsinstituts Kantar zur Zufriedenheit der Fahrgäste mit Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbünden im Sommer 2025 konnte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) gute Ergebnisse erzielen. „Es freut mich, dass es uns gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gelungen ist, das hohe Niveau der Vorjahre weiterzuführen“, betonte Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO. „Mit einem gegenüber dem Vorjahr leicht verbesserten Wert von 2,48 bei der Gesamtzufriedenheit liegt der VVO signifikant über dem bundesweiten Durchschnitt, der mit 2,95 nahezu auf dem historischen Tiefstwert des Vorjahres verharrt.“

Einige Bereiche wurden von den Fahrgästen wieder mit besonders guten Bewertungen honoriert, so unter anderem das Linien- und Streckennetz, die Schnelligkeit der Beförderung und die Fahrplanauskunft im Internet. Neben den Aspekten des Angebots stachen dieses Jahr insbesondere die haltestellenbezogenen Merkmale heraus. Signifikant verbesserte Bewertungen zur Sauberkeit und Gepflegtheit sowie zum Komfort und zur Ausstattung der Haltestellen unterstreichen den Erfolg der Infrastrukturinvestitionen des vergangenen Jahres. So investierte der VVO in den vergangenen Monaten unter anderem in die Erneuerung von Haltestellenschildern, beispielsweise rund um Wilsdruff, Tharandt und Dorfhain. Zudem wurden mehrere Fahrradboxen, zum Beispiel am Bahnhof Großröhrsdorf und am Bahnhof Neusörnewitz, in Betrieb genommen. Eine weitere signifikante Verbesserung zeigte sich beim Thema Zuverlässigkeit. Ausschlaggebend dafür ist vor allem, dass sich die Betriebssituation der Dresdner S-Bahn inzwischen spürbar stabilisiert hat.

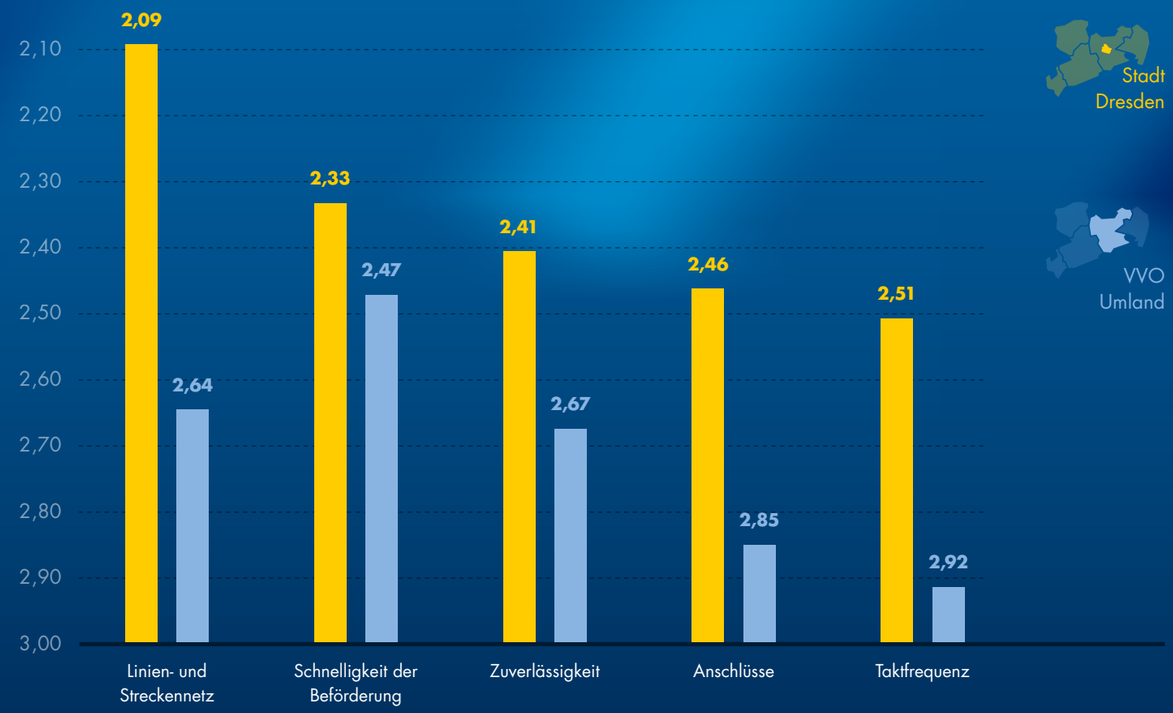
2,48

bei der Gesamtzufriedenheit zeigte das Kundenbarometer 2025.

71,6

Prozent aller Befragten würden Bus und Bahn im VVO weiterempfehlen.

Schlaglicht auf fünf wichtige Kategorien



Die Zahlen im VVO

Rahmenbedingungen in der Bevölkerung

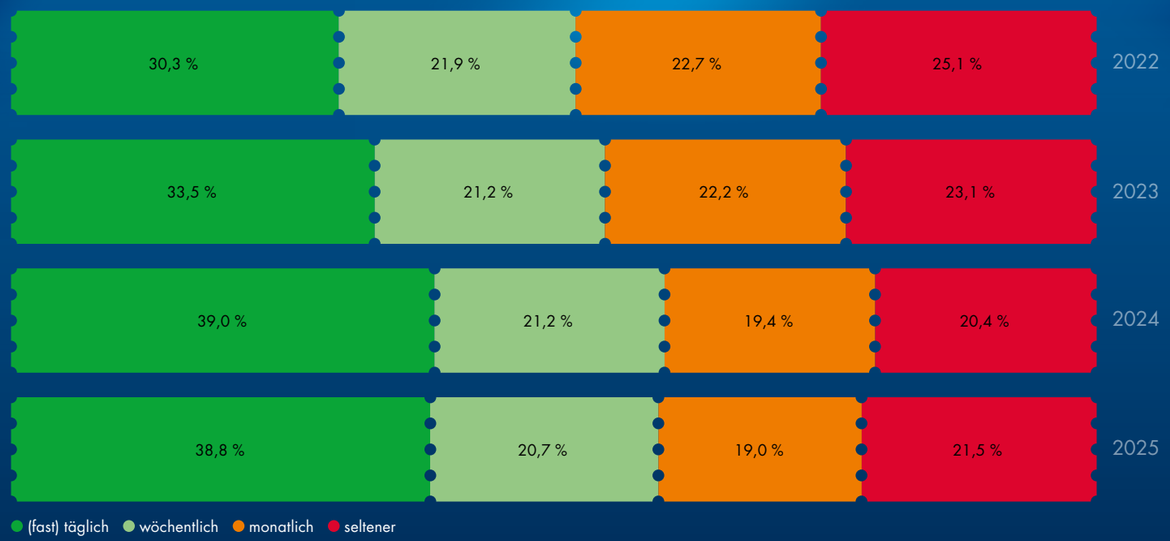
Veränderung der Zahlen von 2023 auf 2024



Die erzielten Werte der Verkehrsunternehmen und des Verbundes liegen über dem Durchschnitt anderer Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet. Besonders hervorzuheben ist, dass auch in diesem Jahr die Zufriedenheitswerte für zentrale Angebotsmerkmale wie das Linien- und Streckennetz, die Anschlüsse und die Taktfrequenz sowohl in Dresden als auch im Umland über dem bundesweiten Durchschnitt liegen. Daher fallen die Untersuchungsergebnisse aus Sicht des VVO positiv aus. Etwa zwei von drei 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 etwa 72 Prozent der über 1.500 Befragten, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr im VVO weiterempfehlen würden.

Weiternutzung ÖPNV nach Angebot des 9-Euro-Tickets

Seit der Einführung des Deutschlandtickets ist der Anteil der täglichen ÖPNV-Nutzer im VVO gestiegen.
Trotz der Preiserhöhung des Deutschlandtickets ist der Anteil der täglichen und wöchentlichen ÖPNV-Nutzer im Vergleich zum Vorjahr nahezu identisch geblieben.



Verkaufsentwicklung der einzelnen Ticketsegmente

Landestarif · VVO-Zeitkartentarif · VVO-Einzelkarten-Tarif

	Einzelfahrt	Tageskarte Einzelp.	Tageskarte Gr.	Schülergruppen-tageskarte	Fahrradtageskarte	AzubiTicket Sachsen	Deutschlandticket
2023	6.640.309	858.622	327.343	315.644	147.442	82.651	934.040
2024	5.349.895	677.591	264.975	288.357	153.409	19.661	1.901.392
2025	5.186.575	675.830	256.754	276.154	149.957		2.406.030

	Wochenkarte	Monatskarte Bartarif	Abo-Karte	JobTicket	Fahrradmonatskarte	BildungsTicket
2023	87.682	124.065	677.103	212.329	3.800	994.645
2024	50.862	42.407	319.613	106.765	3.401	1.065.510
2025	46.000	36.111	247.604	83.979	3.021	1.100.589

Umsatz der einzelnen Ticketsegmente pro Jahr

Landestarif · VVO-Zeitkartentarif · VVO-Einzelkarten-Tarif



Die Zahlen im VON

Von Oktober 2025 bis Januar 2026 hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH im Auftrag des ehemaligen Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) Menschen im Altkreis Bautzen und Landkreis Görlitz zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Insgesamt nahmen rund 5.000 Personen aus circa 3.000 Haushalten teil.

Der erste Erhebungszeitraum durch infas, auf Basis einer Zufallsauswahl aus einer Einwohnermeldestichprobe, dauerte vom 27. Oktober bis 14. Dezember 2025. Im Januar 2026 wurde noch einmal nacherhoben. Die Rücklaufquote lag insgesamt bei 8,4 %. Die Beteiligung im Haushalt war auch für jüngere Personen unter 18 Jahren und sowohl telefonisch als auch online möglich. Der Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO), Nachfolger von ZVON und ZVOE, verwendet die Ergebnisse nun u. a. für die gesetzlich verpflichtende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für das ZVON-Tarifgebiet.

90 %

aller Haushalte im ZVON-Gebiet besitzen ein Auto.

Es handelt sich bei den Ergebnissen um den infas-Teil der Erhebungen im ZVON-Tarifgebiet. Zusätzlich wurden von August 2025 bis Februar 2026 (mit Unterbrechungen) in den Fahrzeugen Fahrgäste gezählt. Beauftragt war damit die MOTUS Verkehr und Planung GmbH, deren Ergebnisbericht im August 2026 vorgestellt wurde.

AUTOREGION MIT HOHEM MOBILITÄTSNIVEAU

Die Region ist stark vom Auto geprägt: Rund 90 Prozent der Haushalte besitzen mindestens einen Pkw, im Schnitt stehen 1,5 Autos pro Haushalt zur Verfügung. Gleichzeitig sind mehr als 80 Prozent der Bevölkerung täglich außer Haus unterwegs – an Werktagen nahezu 90 Prozent.

80 %

aller Menschen im ZVON-Gebiet sind täglich außer Haus.

12 %

aller Wege im ZVON-Gebiet werden mit Bus und Bahn zurückgelegt.

ÖPNV-NUTZUNG: SÄCHSISCHES MID-NIVEAU IM LÄNDLICHEN RAUM

Im ZVON-Tarifgebiet werden rund zwölf Prozent aller Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt. Dieser Wert liegt nahezu auf dem MiD 2023 Wert für Sachsen (MID – wissenschaftlichen Leitstudie zum Verkehrsverhalten „Mobilität in Deutschland", die infas in den Jahren 2023 bis 2024 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und weiterer Auftraggeber durchgeführt hat) und ist für einen überwiegend ländlichen Raum beachtlich. Görlitz erreicht mit etwa 15 Prozent ÖV-Anteil und hohem Fußwegeanteil deutlich höhere Nutzungswerte als das Umland und zeigt damit, dass attraktiver ÖPNV in der Region sehr gut funktionieren kann.

DEUTSCHLAND-TICKET ETABLIERT

Das Deutschlandticket hat sich deutlich durchgesetzt: Rund 23 Prozent der ÖPNV-Nutzenden nennen es als häufigstes Ticket, auch wenn der Einzelfahrschein mit etwa 43 Prozent weiterhin dominiert. Der stärkste Konkurrent des ÖPNV ist weniger der Preis als die hohe Autoverfügbarkeit: Ein großer Teil der seltenen ÖPNV-Nutzenden gibt an, ohnehin immer einen Pkw zur Verfügung zu haben.

67 %

aller Kinder und Jugendlichen im ZVON-Gebiet den ÖPNV täglich.

HALTESTELLEN: GUTE ERREICHBARKEIT, HANDLUNGSBEDARF BEI ANGEBOT

Rund 80 Prozent der ÖPNV-Nutzenden erreichen ihre Haltestelle innerhalb von etwa fünf Minuten zu Fuß. Allerdings wünscht sich die Nutzer häufigere Verbindungen und mehr Flexibilität. Der Ticketpreis spielt eine untergeordnete Rolle.

ZIELGRUPPE: KINDER & JUGENDLICHE

Kinder und Jugendliche (0–17 Jahre) weisen mit rund 67 Prozent ÖV-Anteil die höchste Nutzung auf und bilden damit das aktuelle Rückgrat des ÖPNV. Blickt man in die Zukunft, ist das größte zusätzliche Wachstumspotenzial bei Seniorinnen und Senioren zu sehen.

GÖRLITZ & BAUTZEN ALS VORBILDER

Görlitz fungiert als ÖPNV-Erfolgsmodell in der Region; der ZVON-Teil des Landkreises Bautzen profitiert sichtbar vom PlusBus-/Takt-Bus-Konzept und der Schienenanbindung. Grenzüberschreitende Mobilität bleibt ein Thema, etwa über das Euro-Neiße-Ticket und Wünsche nach günstigeren Kurzstreckenangeboten ins benachbarte Ausland.

ANGEBOTSENTWICKLUNG BESTIMMT ÖPNV-ZUKUNFT

Szenarien bis 2035 machen deutlich, dass der zukünftige ÖV-Anteil maßgeblich von der Angebotspolitik abhängt: Ohne Verbesserungen bleibt der Modal Split weitgehend stabil, Angebotsverschlechterungen würden spürbar Fahrgäste kosten, während gezielte Verbesserungen – insbesondere in der Fläche und für ältere Menschen – realistische Chancen für einen Zuwachs im ÖPNV eröffnen.

Umsatz der einzelnen Ticketsegmente pro Jahr



IMPRESSUM

Herausgeber
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)
Leipziger Straße 120, 01127 Dresden

Telefon: 0351 8526555
www.vvo-online.de
info@vvo-online.de

Verantwortlich: Christian Schlemper

Konzeption & Gestaltung
Dirk Oberländer, www.oberlaender.design

Text
Nils Brabandt, www.konzeptkonzept.de

Druckerei
Stoba-Druck GmbH

Fotografie
Luisa Aehlig, DB AG, Mario England, Richard Geertz, M. Jacob, Gemeinde Kodersdorf, Claudia Hübschmann, Landkreis Bautzen, Landeshauptstadt Dresden, Landkreis Görlitz, Große Kreisstadt Görlitz, Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, MOTUS Verkehr und Planung GmbH/F. Fischer, multi-RAK Karnassiotis & Radouniklis OHG, Oliver Neitzel, Lars Neumann, Omnibusverkehr Oberlausitz GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Regionalbus Oberlausitz GmbH, Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH, VON GmbH/, VVO/Christian Schlemper, VVO/Martin Schmidt, Daniel Winkler

© 2026 Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)
Alle Rechte, insbesondere das Recht auf Vervielfältigung (auch auszugsweise) sind vorbehalten.

Der Verbundbericht wurde auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

DER ZVVO IN KÜRZE

Das Geschäftsjahr 2025
der Verkehrsverbünde
in Ostsachsen



ZVON

VVO


Zug
S
Tram
BUS
F