



# ÜBER BRÜCKEN

VERBUND  
BERICHT

2024 /  
2025



„Ein solider ÖPNV ist der Motor, der alles am Laufen hält. Er gehört zur Daseinsfürsorge, schützt das Klima und gibt der Wirtschaft durch kluge Vernetzung und Innovation echten Rückenwind. Wir bauen hier gemeinsam an einer Mobilität, die nachhaltig ist und allen zugutekommt.“

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



„Mit Investitionen in Erhalt und Ausbau der Infrastruktur – auch beim ÖPNV – sichern wir trotz großer Herausforderungen gemeinsam mit dem VVO die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Das macht unsere Region noch attraktiver.“

**RALF HÄNSEL**  
Landrat  
des Landkreises Meißen



„ÖPNV ist mehr als ein pünktlicher Fahrplan. Wir brauchen verlässliche Anbindungen, die das Leben aller positiv gestaltet. Daran arbeiten wir, gemeinsam im Verbund und vor Ort für Städte und Gemeinden im gesamten Landkreis.“

**UDO WITSCHAS**  
Landrat  
des Landkreises Bautzen



„Die zahlreichen Neuansiedlungen und Erweiterungen der international führenden Chiphersteller in Dresden geben der ganzen Region einen großen Schub. Im VVO arbeiten wir gemeinsam daran, die dafür passenden Mobilitätsangebote in einem leistungsfähigen und nachhaltigen Netz zu schaffen.“

**DIRK HILBERT**  
Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt Dresden

# ÜBER BRÜCKEN


VERBUNDBERICHT  
2024 / 2025



**08 HANDY  
HOCH  
ICH  
SCHLIESSE**



**16 MEHR  
SCHIENE  
NACH  
BEDARF**



**24 NACH  
DEM HALT  
IST VOR  
DEM HALT**

04 VORWORT  
06 DIE PARTNER

34 JAHRESRÜCKBLICK  
40 ZAHLEN & FAKTEN  
44 IMPRESSUM

# ÜBER

# BRÜCKEN



Die Carolabrücke in Dresden, die Elbbrücke in Bad Schandau, die Eisenbahnbrücke in Großenhain – drei Brücken im Verbundgebiet machten in den vergangenen Monaten Schlagzeilen und hatten direkte Auswirkungen auf den Bahn- und Busverkehr im Verbundgebiet. Von „Über Bücken“ kann da keine Rede sein. Andererseits: Trotz der infrastrukturellen Herausforderungen überbrücken Bahnen, Busse und nicht zuletzt 16 Fährlinien im Verbund Distanzen und brachten im vergangenen Jahr knapp 200 Millionen Fahrgäste an ihre Ziele.

Die drei Brücken sind jedoch nur ein Symbol für den Zustand der Infrastruktur und deren Bedeutung. Ohne gut gewartete Straßen und Schienen kann auch ein zeitgemäßer Nahverkehr nicht funktionieren. Was bringen moderne Fahrzeuge, wenn die Straße einem Flickenteppich gleicht oder die Bahnreise an einer defekten Weiche endet?

Der Erhalt der Infrastruktur ist das Eine, der Ausbau das Andere. Dabei geht es bei letzterem nicht um flächendeckende Maßnahmen mit der berühmten Gießkanne, sondern um zielgenaue Investitionen, die Knoten entlasten können und, im Fall des VVO, einen dauerhaft nachhaltigeren Nahverkehr ermöglichen. Im Fokus unserer Arbeit stehen derzeit die Vorbereitungen für den Einsatz von Akku-Zügen, die ab 2031 die Dieseltriebwagen auf den Nebestrecken ablösen sollen. Dafür sind Investitionen in die Ladetechnologie nötig, ohne die ein Einsatz der Fahrzeuge nicht möglich sein wird. Ein weiteres bedeutsames Projekt ist die Elektrifizierung der Bahnverbindung nach Kamenz und darüber hinaus, um den Strukturwandel in der Lausitz mit moderner Infrastruktur zu unterstützen. Eingerahmt werden diese in Planung befindlichen Großprojekte von vielen kleineren Maßnahmen: Aktuell entstehen neue barrierefreie Bahnsteige in Hoyerswerda,

Bischheim-Gersdorf, Oberschlottwitz und Geising, darüber hinaus ist verbundweit gemeinsam mit den Kommunen die Modernisierung von über 70 Bushaltestellen in Arbeit.

Der Erhalt und der Ausbau der Infrastruktur hat viele Facetten: In Dresden hat die DVB AG unter anderem den wichtigen Knotenpunkt Fetscherplatz saniert und modernisiert, in Radebeul Ost wurde aus der Meißner Straße eine moderne Verkehrsachse mit Raum für alle Nutzer. Zwischen Dresden und Riesa baut die DB InfraGO die Bahnstrecke für höhere Geschwindigkeiten aus; profitieren werden davon auch die Fahrgäste im Regionalverkehr, für die in Glaubitz und Nünchritz moderne Stationen entstehen. Im Vorfeld des Dresdener Hauptbahnhofs wird mit dem Neubau des Kreuzungsbauwerks die Einbindung der drei Bahnstrecken von Berlin, Chemnitz und Leipzig in den Dresdner Knoten verbessert:

Höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglichen hier zukünftig einen effizienteren Betrieb.

Diese Vielfalt an Maßnahmen zeigt: Trotz schwieriger Rahmenbedingungen ist es unser Ziel, mit Unterstützung von Bund und Freistaat, gemeinsam mit den Landkreisen und der Landeshauptstadt, den Unternehmen und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Brücken zu schlagen – für einen guten Nahverkehr in Dresden, der Region und darüber hinaus.

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

**Burkhard Ehlen** Geschäftsführer des ZVOE und der VVO GmbH

# ÜBER BRÜCKEN IM VERBUND

## DB REGIO NORDOST · Carsten Moll

Die Nachfrage auf unseren Linien im Elbe-Elster- und Lausitz-Netz ist ungebrochen hoch und die Verbindungen sind attraktiv – ob für Pendler, Umsteiger oder Ausflügler in den Spreewald oder nach Dresden. Umso mehr freut es uns, dass wir 2024 trotz zahlreicher Herausforderungen und Baumaßnahmen ein verlässliches Angebot auf die Schiene stellen konnten.



## DB REGIO SÜDOST · Torsten Steyer

Auf unseren Linien im Verbundgebiet verzeichneten wir im abgelaufenen Jahr eine steigende Nachfrage. Hauptgründe hierfür waren das Deutschlandticket und das Bildungsticket, aber auch ein wachsendes touristisches Interesse. Parallel dazu arbeiten wir weiter daran, die Qualität und Zuverlässigkeit wieder auf das Niveau zu heben, das die Fahrgäste zu Recht erwarten. Erste Linien konnten wir dank erfolgreicher Personalgewinnung wieder vom Ersatzbus auf den Zug umstellen.



## DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE · Lars Seiffert und Andreas Hemmersbach

Mit 184 Millionen Fahrgästen erreichten wir im vergangenen Jahr eine Rekordnachfrage – ein deutliches Zeichen für die zentrale Bedeutung des ÖPNV in unserer Landeshauptstadt. Steigende Kosten, nicht ausreichende Fördermittel von Bund und Land und eine insgesamt angespannte Finanzlage in Dresden stellen uns allerdings vor große Herausforderungen. Obwohl sich der Stadtrat zum Erhalt eines leistungsfähigen ÖPNV bekannt hat, fehlen die notwendigen Mittel, um das Angebot in vollem Umfang aufrechtzuerhalten bzw. in den kommenden Jahren auszubauen. Wir setzen alles daran, Dresden weiterhin zuverlässig mobil zu halten und ein möglichst gutes Mobilitätsangebot zu sichern.



## MITTELDEUTSCHE REGIOBAHN · Roman Bartels und Jan Kleinwechter

2025 ist für die MRB ein Jahr des Engagements für die Kulturhauptstadt Chemnitz, das bereits 2024 seine Schatten voraus warf. Mit zusätzlichen Zügen, kulturellen Initiativen und einer klaren Zukunftsstrategie bringen wir unsere Fahrgäste zuverlässig ans Ziel. Dank der engen Zusammenarbeit mit den Verbänden konnten wir zudem die Kapazitäten auf vielen Fahrten deutlich erhöhen.



## REGIONALBUS OBERLAUSITZ · Daniel Kunath

Wir bedienen 98 Linien im Überlandverkehr und Stadtverkehren in Bautzen, Kamenz und Radeberg und sind damit ein wesentlicher Mobilitätspartner für die Menschen in der Oberlausitz. Trotz knapper Kassen streben wir ein konstant hohes Serviceniveau an und arbeiten dafür eng mit dem Landkreis und den Verbänden VVO und ZVON zusammen. Ein Beispiel ist die im Jahr 2025 geplante Ausrüstung unserer Busse mit neuen Kartenzahlungsmöglichkeiten.

## REGIONALVERKEHR SÄCHSISCHE SCHWEIZ-OSTERZGEBIRGE · Uwe Thiele

Dank gezielter Investitionen konnte der RVSOE seine Leistungsfähigkeit weiter steigern. Wir haben unseren Fuhrpark um 20 moderne SETRA-Busse erweitert, die Barrierefreiheit, Komfort und Umweltfreundlichkeit optimal vereinen. Unsere schnelle Reaktion auf die Sperrung der Elbbrücke in Bad Schandau und die umfassende Angebotsweiterung im Bus- und Fährverkehr zeigen, dass auf uns Verlass ist.



## SATRA EBERHARDT · Matthias Peschke

2024 war für Satra Eberhardt ein erfolgreiches Jahr im VVO. Mit dem planmäßigen Betrieb von Stadtbuslinien in Dresden sowie Fahrten im Auftrag weiterer Partner sorgen wir für stabile Verbindungen, kundenfreundlichen Service und die aktive Unterstützung der Verbundziele.



## SÄCHSISCHE DAMPFEISENBAHNGESELLSCHAFT · Roland Richter

Durch den Betrieb der sächsischen Schmalspurbahnen bewahren wir das kulturelle Erbe der Region und bieten einzigartige Erlebnisse für Touristen, unter anderem mit zahlreichen Themenfahrten. Die Fahrgäste der Löbnitzgrundbahn und der Weißeritztalbahn profitieren von der Integration des Deutschlandtickets in unser Tarifsystem, sodass wir anstreben, die Fahrgastzahlen auch 2025 auf einem hohen Niveau zu halten.



## DIE LÄNDERBAHN · Stephan Nave und Eugen Rubinstein

In enger Abstimmung mit den beiden Verbänden ZVON und VVO konnten wir die Kapazitäten auf vielen Fahrten zwischen Dresden, Görlitz und Zittau deutlich ausweiten. Darüber hinaus punkten wir mit günstigen Tagestickets für Ausflügler, dem Katzensprungticket sowie dem Deutschlandticket und sind sowohl für Touristen als auch Pendler eine attraktive Option im Verbundgebiet und darüber hinaus.



## VERKEHRSGESELLSCHAFT HOYERSWERDA · Stefan Löwe

Auch im Jahr 2024 konnten wir die Fahrgastzahlen nochmals deutlich steigern. Es kommen bei der VGH sogar wieder Gelenkbusse zum Einsatz. Mit der digitalen Verknüpfung zwischen unseren Bussen und den Ampeln in Hoyerswerda sparen wir Zeit und Energie. Diese Modernisierung setzen wir auch im Jahr 2025 mit den ersten Elektrobusen für Hoyerswerda fort. Mit der Errichtung von Mobilitätsstationen und der Einführung eines Carsharing schlagen wir die Brücke auch zu denen, die ergänzend zum ÖPNV individuelle Mobilität im ländlichen Raum wünschen oder benötigen.



## VERKEHRSGESELLSCHAFT MEISSEN · Jens Dehnert

Das Jahr 2024 war geprägt von höherer Fahrgastnachfrage auf den wichtigen PlusBus- und Stadtverkehrslinien. Wir freuen uns außerdem sehr, dass wir dank Fördermitteln des Freistaats demnächst Elektro-Midibusse einsetzen können. Durch die damit erreichte Reduzierung von Abgasen und den geminderten Straßenlärm schaffen wir für alle Bürger eine Verbesserung der Lebensqualität im Stadtgebiet.



# HANDY HOCH

*Die Modernisierung des Ticketvertriebs ist eine tiefgreifende Transformation, die sowohl technische als auch operative und kundenorientierte Aspekte berücksichtigt. Im Gespräch erläutern VVO-Vertriebsexperte Alexander Zschoche und Viki Petzold, Verkehrsvertragsmanagerin bei der DB Regio Südost, die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen.*

*Die DB Regio Südost und der VVO ziehen an einem Strang. Viki Petzold (links) und Alexander Zschoche arbeiten am Vertrieb der Zukunft.*

# ICH SCHLIESSE

# HANDY HOCH

**Bargeldlos zahlen ist ja inzwischen ein „alter Hut“. Wie sehen Sie die aktuelle Entwicklung und welche Herausforderungen gibt es speziell im Nahverkehr?**

**Alexander Zschoche (AZ)** Bargeldlose Zahlungen an Automaten und in Servicestellen sind im ÖPNV schon lange etabliert. Der Trend zur Kartenzahlung ist unverkennbar und hat sich seit 2019 im VVO-Gebiet und speziell an den DB Automaten, verdoppelt. Über die Hälfte aller Tickets wird inzwischen bargeldlos bezahlt. Die Einführung von Kontaktlos-Terminals an allen DB Automaten im VVO-Gebiet im Jahr 2021 hat diesen Trend nochmals verstärkt, da Zahlungen via Karte oder Smartphone nun noch schneller und bequemer sind. Ich kann nur empfehlen, es selbst auszuprobieren – der Ticketkauf ist jetzt eine Sache von Sekunden.

**Viki Petzold (VP)** Die flächendeckende Einführung von Mobile Ticketing und kontaktlosen Bezahlungssystemen ist Teil der Modernisierungsstrategie der Deutschen Bahn. Fahrgäste können Tickets bequem über den DB Navigator oder die Website erwerben, mit vielfältigen Zahlungsoptionen wie Kreditkarte, Lastschrift und PayPal. Dies hat den Kaufprozess deutlich vereinfacht. Kontaktlose Zahlungen sind an Automaten und in Reisezentren inzwischen der Standard. Damit bekennen wir uns klar zu einem modernen, kundenorientierten Service.

**AZ** Für uns ist die schrittweise Deaktivierung der Barzahlungsfunktion an ausgewählten DB Automaten eine strategische Entscheidung. Einerseits

reagieren wir damit auf wiederkehrende Vandalismusfälle, bei denen Automaten aufgebrochen oder sogar gesprengt wurden. Andererseits sind Bargeldfunktionen kostenintensiv und störanfällig. Eine Reduzierung der Kosten ermöglicht uns, diese Einsparungen langfristig in den Ausbau des Verkehrsangebots zu investieren. Entscheidungen dieser Tragweite treffen wir als Aufgabenträger gemeinsam mit unserem Vertragspartner DB Regio, immer unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf alle Beteiligten, insbesondere die Fahrgäste. Mittelfristig wollen wir die Bargeldzahlung an den meisten Automaten weiterhin

Hier gibt's noch mehr zum Thema:  
<https://blog.vvo-online.de/handy-hoch/>



# ICH SCHLIESSE



ermöglichen. Langfristig stellen wir uns vor, noch bargeldloser zu werden.

**In Sachsen bieten fünf Verkehrsverbünde Tickets über Apps an. Wie sorgen Sie dafür, sachsenweit einheitliche bzw. abgestimmte Lösungen für die Fahrgäste zu entwickeln und anzubieten?**

**AZ** Die Integration der historisch gewachsenen Tarif- und Vertriebsstrukturen von fünf Verkehrsverbänden ist zweifellos eine große Herausforderung. Dennoch ist es uns mithilfe digitaler Vertriebskanäle gelungen, Lösungen für Sachsen zu schaffen. Das Sachsen-Ticket und das Deutschlandticket, beide auch digital erhältlich, ermöglichen eine problemlose Nutzung aller Nahverkehrsmittel mit einem einzigen Ticket. Auch für Gelegenheitsfahrer hat sich viel getan: Der DB Navigator bietet neben reinen Bahn-Tickets inzwischen auch Tickets aller

sächsischen Verbände, was beispielsweise die Buchung von Anschlussfahrten deutlich vereinfacht. Die App Moovme geht mit „Sachsen Mobil“ noch einen Schritt weiter und ermöglicht den Kauf aller benötigten Tickets für eine Verbindung in Sachsen in einer einzigen Transaktion. Ein intelligenter Tarifrechner stellt hier im Hintergrund die optimalen Tickets zusammen und berechnet den Gesamtpreis. Das vereinfacht Fahrten durch mehrere Verbundgebiete erheblich.

**Wie wird das Ziel eines automatenfreien Verkaufs verfolgt, welche alternativen Vertriebskanäle werden gefördert und welche Vorteile ergeben sich daraus?**

**VP** Ein automatenfreier Verkauf ist das ultimative Ziel der Deutschen Bahn. Und zwar nicht nur zur Modernisierung, sondern vor allem zur

*Wartungsintensive und damit teure Ticketautomaten gehören irgendwann zur Vergangenheit. Mit dem Smartphone geht es schon jetzt schneller und komfortabler.*



signifikanten Kosteneinsparung. Die Zahlen sprechen für sich: Bereits 84 Prozent der Fernverkehrstickets werden digital über den DB Navigator verkauft. Im Regionalverkehr liegt der Anteil bei etwa 62 Prozent, wobei das Deutschlandticket die digitale Adaption beschleunigt hat. Die Fokussierung auf digitale Kanäle bietet aber mehr als nur Kosteneinsparungen. Mobile Apps wie der DB Navigator sind nicht nur Verkaufsplattformen, sondern essenzielle Tools für die gesamte Reiseplanung. Die digitale Erfassung von Transaktionen ermöglicht zudem, das Serviceangebot kontinuierlich zu verbessern und auf die Kundenbedürfnisse abzustimmen.

**AZ** Das Deutschlandticket und die steigende Akzeptanz digitaler Kanäle haben das Kaufverhalten an Automaten verändert. Die Nutzung der vom VVO finanzierten Automaten ist stark gesunken, während die Kosten für Vorhaltung und Betrieb weiterhin anfallen. Unter dem Motto „Handy hoch! Ich schließe.“ haben wir deshalb im September 2024 sechs Automaten mit geringen Umsätzen testweise deaktiviert. Trotz einiger kritischer Rückmeldungen konnten wir ein positives Fazit ziehen. Laut DB Regio gab es keine Zunahme von Fahrgästen ohne gültiges Ticket. Falls kein Automat an der Einstiegsstation verfügbar ist, können Tickets beim Kundenbetreuer im Zug gekauft werden. Es gibt also zahlreiche funktionierende Alternativen. Gemeinsam mit DB Regio haben wir nun beschlossen, fünf der sechs Automaten

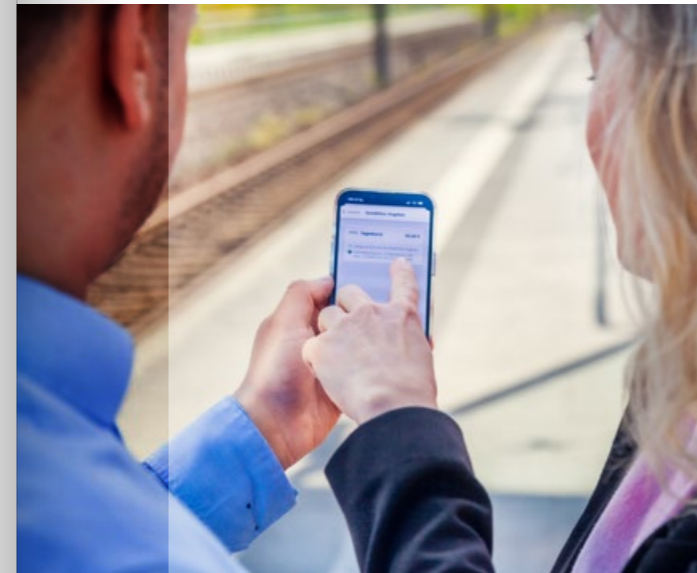
*Mit einfachen digitalen Lösungen können wir auch Menschen überzeugen, die den ÖPNV sonst meiden oder selten nutzen.*

Alexander Zschoche, VVO

dauerhaft stillzulegen. Dies geschieht auch im Hinblick auf den neuen Verkehrsvertrag für die S-Bahn Dresden ab Dezember 2027, der ein reduziertes Automatenetz vorsieht. Die Deaktivierung ist somit ein erster sanfter Schritt. Die Einsparungen investieren wir lieber in innovative digitale Vertriebskanäle und den Ausbau des Verkehrsangebots sowie moderne Fahrzeuge. Davon profitieren letztlich alle Fahrgäste.

#### **Wie tragen moderne Vertriebskanäle zur Verbesserung der Mobilität der Fahrgäste bei?**

**VP** Moderne Vertriebskanäle wie die DB Navigator-App gehen weit über den reinen Ticketkauf hinaus. Sie ermöglichen eine nahtlose Reiseplanung und -buchung, bieten Echtzeitinformationen zu Verbindungen und Verspätungen und ermöglichen intermodale Optionen wie Fahrradverleih, Bus oder Carsharing. Funktionen wie intermodales Routing und der CO<sub>2</sub>-Tracker im Fernverkehr



unterstützen Fahrgäste dabei, nachhaltige und effiziente Reisemöglichkeiten zu wählen. Die Deutsche Bahn stärkt mit diesen digitalen Angeboten aktiv die Alltagsmobilität.

**AZ** Unser Anspruch sollte sein: „Einfach einsteigen und losfahren.“ Fahrgäste wollen sich nicht stundenlang mit Tarifbestimmungen oder der richtigen Tarifzonenanzahl auseinandersetzen. Mit einfachen digitalen Lösungen können wir auch Menschen überzeugen, die den ÖPNV sonst meiden oder selten nutzen. Besonders hervorzuheben ist das Check-in-/Check-out-System FAIRTIQ, das nach der Fahrt den günstigsten Preis automatisch abrechnet. Praktisch ist es auch, alle Tickets in einer App zu erhalten. Der DB Navigator punktet hier stark: Neben Fernverkehrstickets bietet er auch Nahverkehrs- und die meisten Verbundtickets. Er zeigt die besten Verbindungen unter Nutzung von Echtzeitdaten an, sodass der Kunde immer über die schnellste Ankunftszeit und Alternativen bei Verspätungen oder Ausfällen informiert ist.

#### **Welche Rolle spielt das Deutschlandticket für den Vertrieb?**

**VP** Das Deutschlandticket hat den Ticketvertrieb maßgeblich revolutioniert. Als digitales Abo konzipiert, ist es denkbar einfach, dieses über die App oder Website abzuschließen. Mit über drei Millionen Verkäufen in kurzer Zeit hat es die Nutzung digitaler Vertriebskanäle gestärkt und ein starkes Signal für den ÖPNV gesetzt. Seit seiner Einführung

im Mai 2023 konnte die Deutsche Bahn zudem einen bemerkenswerten Anstieg der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr um 16 Prozent verzeichnen.

**AZ** Das Deutschlandticket hat die Tarif- und Vertriebslandschaft entscheidend verändert. Viele Fahrgäste, insbesondere Stammkunden, besitzen nun ein deutschlandweit gültiges Ticket. Als Fahrgast muss ich mir keine Gedanken über tarifliche Besonderheiten machen. Auch viele Gelegenheitsfahrer greifen zum Deutschlandticket, da es sich oft schon bei wenigen Fahrten im Monat lohnt. Dies hat zu einer Verschiebung der Bedeutung klassischer Vertriebskanäle geführt. Die Einnahmen an den DB Automaten sind beispielsweise um die Hälfte gesunken, der Umsatz mancher Automaten ist mittlerweile geringer als seine Kosten. Auch in den Servicestellen sind die Ticketverkäufe zurückgegangen. Das Deutschlandticket bietet somit die Chance, die bestehende Vertriebslandschaft zu überdenken und an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

#### **Wie bleiben digitale Vertriebskanäle barrierefrei?**

**AZ** Bei Apps ist es entscheidend, dass Fahrgäste mit wenigen Klicks zum richtigen Ticket gelangen. Die meisten Apps bieten hier zwei Wege: Entweder werden nach Auswahl einer Verbindung passende Tickets vorgeschlagen oder der Kunde



*Und Abfahrt. Auch auf Bahnsteigen ohne Fahrkartenautomaten lassen sich mit dem Handy rechtzeitig Tickets kaufen. Alles, was es braucht, ist zum Beispiel die App VVO mobil oder der DB Navigator.*

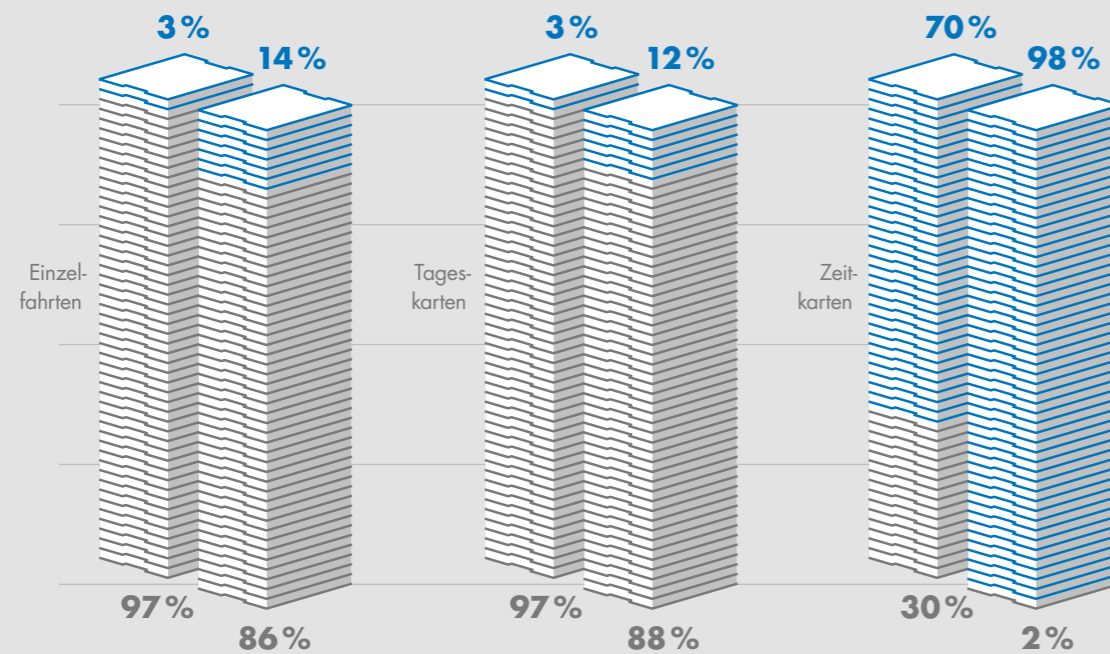
*Die mobilen Apps sind nicht nur ein Ticketschalter, sondern haben sich in den vergangenen Jahren zu nützlichen Tools für die Reiseplanung gemauert.*

*Auch für Gelegenheitsfahrer hält der VVO eine Lösung bereit: Mit FAIRTIQ lässt sich an der Starthaltestelle ein- und an der Endhaltestelle auschecken. Abgerechnet wird nur die tatsächlich gefahrene Strecke.*



## Der Anteil elektronischer Tickets an den Verkaufszahlen im VVO

jeweils 2019 und 2024 im Vergleich  
● Papiertickets / ● Elektronische Tickets



wählt das gewünschte Ticket direkt aus einem Katalog. Eine Favoriten-Funktion für häufig genutzte Tickets ist ebenfalls sehr hilfreich. Entscheidend sind leicht verständliche, präzise und kurze Informationstexte und Eingabefelder. In unserer Rolle als Auftraggeber stehen wir im regelmäßigen Austausch mit DB Regio, um die Menüführung im DB Navigator, im Online-Abo-Portal und an den Automaten noch kundenfreundlicher und intuitiver zu gestalten. Eigene Tests, Erfahrungen von Kollegen und Kundenbeschwerden liefern oft wertvolle Inspirationen. Wir sind daher immer dankbar für Feedback und Verbesserungsvorschläge.

**VP** Die Deutsche Bahn legt großen Wert auf barrierefreie und inklusive Lösungen in ihren digitalen Vertriebskanälen. Vor allem bei der Verbesserung der Barrierefreiheit stellen wir sicher, dass die DB Navigator App eine klare Benutzerführung bietet. Dies erleichtert insbesondere älteren und mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang und die Nutzung, was das klare Engagement der DB für digitale Inklusion unterstreicht.

### Welche Rolle spielt die Zusammenarbeit zwischen regionalen und nationalen Verkehrsunternehmen für nahtlose Ticketkäufe?

**VP** Effiziente und reibungslose Mobilität erfordert eine enge Zusammenarbeit. Die Deutsche Bahn kooperiert daher mit über 50 Verkehrsverbänden, um ein einheitliches und interoperables Ticketing-System zu gewährleisten. Die Kernapplikation des

Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dient dabei als technischer Standard und bildet die Grundlage für eine nahtlose Vernetzung über Unternehmensgrenzen hinweg.

**AZ** Kundenorientierte Lösungen zu finden, ist in einem Verkehrsverbund und natürlich auch verbundübergreifend immer ein Zusammenspiel aller Akteure. Regionale und bundesweit tätige Verkehrsunternehmen sitzen bei uns gemeinsam an einem Tisch und entscheiden gemeinsam über Weiterentwicklungen im Vertrieb. Jedes Verkehrsunternehmen bringt dabei seine eigenen Erfahrungen ein. Regionalverkehrsunternehmen für den Busverkehr im ländlichen Raum, Eisenbahnverkehrsunternehmen für die oft auch verbund- und länderübergreifenden Verkehre.

### Welche Innovationen oder Technologien sind geplant, um den Ticketkauf im öffentlichen Nahverkehr weiter zu modernisieren und zu verbessern?

**VP** Der Blick in die Zukunft zeigt, dass die Deutsche Bahn weiterhin in moderne Technologien investiert. Der Fokus liegt auf der Integration von Künstlicher Intelligenz (KI), 5G-Kommunikation und automatisierten Fahrzeugsystemen. Auch die Weiterentwicklung des E-Ticketing sowie personalisierte, KI-gestützte Reiseassistenten stehen ganz oben auf der Agenda. Das wird nicht nur den Ticketkauf weiter vereinfachen, sondern das gesamte Reiseerlebnis noch intelligenter und komfortabler gestalten.

**AZ** Wir sind uns bewusst, dass in den Apps noch nicht immer alles perfekt funktioniert. Manchmal ist der Weg zum Ticket noch nicht intuitiv genug, oder für bestimmte Verbindungen kann technisch kein Ticket angeboten werden. Fahrgäste reagieren hier aus unserer Erfahrung sehr sensibel. Unsere Aufgabe ist es, den Ticketkauf per App noch attraktiver zu gestalten, die Hintergrundsysteme zu optimieren und Überzeugungsarbeit zu leisten, dass das digitale Ticket im Handy praktisch, zuverlässig und vor allem einfach ist. Mit FAIRTIQ bieten wir in Zusammenarbeit mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) seit einiger Zeit ein Check-in-/Check-out-System an. Man checkt an der Starthaltestelle ein und an der Zielhaltestelle wieder aus, und die App berechnet am Ende automatisch den günstigsten Preis für die zurückgelegten Fahrten innerhalb eines Tages. Hier sehen wir großes Potenzial für Gelegenheitsfahrer, die sich nicht mit dem VVO-Tarif auskennen und sich auch nicht damit beschäftigen möchten. Ein weiteres viel diskutiertes Thema ist das sogenannte Account-Based Ticketing. Hierbei wird die Fahrtberechtigung nur noch in einem Hintergrundsystem gespeichert, nicht mehr auf einer Chipkarte oder in einem Barcode. Bei der Ticketkontrolle weist man sich dann beispielsweise mit einer Kreditkarte aus, und das Hintergrundsystem prüft die Gültigkeit. Das vereinfacht die Ticketausgabe und verspricht mehr Flexibilität, steckt in Deutschland aber noch in den Kinderschuhen.



2024 kommen **nur noch 40 % der Fahrgeldeinnahmen** des VVO aus verbundeigenen Tickets.



Der **April 2023** ist der letzte Monat ohne Einfluss des Deutschlandtickets.



Die **Preise für das Bildungsticket und das Deutschlandticket** werden durch die Landes- bzw. Bundespolitik vorgegeben.



Der **Anteil elektronischer Tickets** an den Verkaufszahlen im VVO **steigt stark an**.



Das **Bildungsticket** ersetzt in weiten Teilen VVO-Tarifprodukte zum ermäßigten Preis.



Im VVO nutzen über **60 % der Schüler** das Bildungsticket.



Das **Deutschlandticket** ist mit großem Abstand das absatzstärkste Produkt im VVO-Angebot und vereinfacht die ÖPNV-Nutzung drastisch.



### VVO-Ziele für 2030

**Leichter Einstieg** ins Tarifportfolio für Neukunden.

**Nahtloser Übergang** in benachbarte Verkehrsverbundräume.

Der Vertrieb soll **kosteneffizienter** realisiert werden.

Tickets sollen soweit wie möglich **bargeldlos und papierlos** sein.

Eine **Inklusion von Sharing- und On-Demand-Angeboten**, sofern sie fortbestehen.

# MEHR SCHIENE

*Die Fahrgastzahlen steigen – eine positive Entwicklung, die Herausforderungen bereithält. Wie der VVO und die Kommunen das Angebot erweitern, Bahnhöfe modernisieren und die schwierige Finanzierung meistern, erklären der VVO-Bahnexperte, Martin Arnhold, und der Pirnaer Bürgermeister für Stadtentwicklung, Markus Dreßler, im Interview.*

*Gute Laune auf der Pirnaer Stadtbrücke.  
Bürgermeister Markus Dreßler (rechts)  
erklärt Martin Arnhold, wieso die S-Bahn  
seine Stadt attraktiver macht.*

# NACH BEDARF



# MEHR SCHIENE

# NACH BEDARF



## **Wie sehen Sie die Stadtentwicklung in Pirna und Umgebung und welche Auswirkungen hat das auf die S-Bahn?**

**Markus Dreßler (MD)** Als Bürgermeister ist es für mich immer ein Vergnügen, über die Entwicklungen in Pirna zu sprechen. Unsere Stadt ist sehr lebendig. Ende 2023 haben wir die 40.000-Einwohner-Marke geknackt, was in Sachsen keine Selbstverständlichkeit ist. Die Lage an der Elbe, direkt vor den Toren von Dresden und der Sächsischen Schweiz, eine intakte Infrastruktur, unsere charmante Altstadt, tolle Freizeit- und Kulturangebote und attraktive Wohnmöglichkeiten machen Pirna zum „Place to be“. Die S-Bahn ist oft sehr gut ausgelastet. Das belegen auch die Zahlen: Von 2019 bis 2024 sind die werktäglichen Ein- und Aussteiger im Schienenpersonennahverkehr in Pirna von 8.030 auf 9.540 gestiegen – das ist ein Plus von knapp 19 Prozent. Der

Bahnhof Pirna und der angrenzende ZOB sind dabei das Herz des ÖPNV in Pirna ist dabei das Herz des Geschehens, mit einem Sprung von 7.560 auf 9.010 Fahrgästen. Die S-Bahn ist oft voll. Für Investoren ist die S-Bahn ein wichtiges Argument für Pirna. Eine gute ÖPNV-Anbindung zieht Wohnprojekte an und ermöglicht eine gute Stadtentwicklung.

## **Wie hat sich die Nachfrage im gesamten VVO-Gebiet seit 2019 entwickelt?**

**Martin Arnholt (MA)** Bis 2019 stiegen die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr stetig; alles lief wie geplant. Dann kam 2019 die Insolvenz der Städtebahn Sachsen, und kurz darauf hat uns die Corona-Pandemie einen ordentlichen Bremsklotz vor die Räder geworfen. 2021 war der Tiefpunkt: 28 Prozent weniger Fahrgäste im Vergleich zu 2019. Das war, als hätte jemand die Notbremse

gezogen. Aber 2022 waren wir fast wieder auf Vor-Corona-Niveau, und im Jahr 2023 lagen wir sogar elf Prozent darüber. Der Trend stimmt uns sehr positiv und mit den Industrieansiedlungen im Dresdner Norden wird es hier nochmal einen weiteren Schub geben.

## **Das klingt nach einer starken Erholung. Welche Faktoren haben Ihrer Meinung nach zu diesem Wachstum beigetragen?**

**MA** Da gibt es eine ganze Liste. Wir haben das Angebot schrittweise ausgebaut und die Umstiegsmöglichkeiten optimiert. Wir haben Gästekarten, Job- und Kombitickets eingeführt. Unsere Kunden schätzen aber nicht nur einfache Tarife, sondern auch die Verlässlichkeit und dass sie mit uns planen können: Denn bei den vielen Baumaßnahmen im Schienennetz sorgen wir mit Ersatzkonzepten

dafür, dass die Fahrgäste nicht im Regen stehen. Der Nahverkehr boomt ja auch für Freizeitausflüge, zum Beispiel in die Sächsische Schweiz. Besonders starke Zuwächse sehen wir dabei auch auf der Sachsen-Franken-Magistrale, der Saxonia-Linie und im Ostsachsenetz. Zwei Drittel unserer Fahrgäste nutzen dabei die S-Bahn. Seit 2017 fahren in der Hauptverkehrszeit auf den Strecken nach Dresden-Klotzsche, Pirna, Tharandt und Meißen mindestens vier Züge pro Stunde. 2018 konnten wir die Verdichterzüge der S 1 bis Pirna durchbinden, und seit 2021 gehört die Linie S 8 nach Kamenz zur S-Bahn Dresden. Das wirkt nicht über Nacht, aber die Zahlen sprechen für sich: An der Marienbrücke zwischen Dresden-Neustadt und -Mitte überqueren heute an einem normalen Arbeitstag über 50 Prozent mehr Fahrgäste per Zug die Elbe als vor zehn Jahren. Die Fahrgastzahlen wachsen schneller als die Bevölkerung oder die Pendlerzahlen im Dresdner Ballungsraum.

Ob bei unseren Fahrgästen ein verändertes Klimabewusstsein eine Rolle spielt, ist schwer zu sagen. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung kann es jedenfalls nicht Ziel sein, dass immer mehr Menschen unterwegs sind. Zur Steigerung der

*Ein Zehn-Minuten-Takt wäre laut Markus Dreßler optimal. Pirnas Stadtentwicklung würde von einer kurzen und stabilen S-Bahn-Taktung profitieren.*

Hier gibt's noch mehr zum Thema:  
<https://blog.vvo-online.de/eisenbahnstrecken-im-portrait-die-s-bahn-linie-s-1/>



Lebensqualität in den Städten und im Umland geht es vielmehr darum, den Anteil der zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegten Wege gegenüber den Pkw-Fahrten zu erhöhen. Bei den Preissteigerungen der letzten Jahre wird der Besitz eines eigenen Pkw zunehmend auch finanziell infrage gestellt. Zur Steigerung des Anteils öffentlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen gibt es ein breites Spektrum an Maßnahmen bis hin zur Raumplanung. Um als ganzes System wirken zu können, bedarf es einer guten Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, den Behörden und der Politik auf allen Ebenen.

**Da kommen Sie wieder ins Spiel. Welche Rolle nimmt der Nahverkehr in Pirna ein?**

**MD** Das eigene Auto ist weiterhin für viele Pirnaer (noch) nicht wegzudenken. Aber Untersuchungen der Technischen Universität Dresden zur Mobilität zeigen: Der Anteil von Fuß-, Rad- und Nahverkehr, also dem sogenannten Umweltverbund, ist bei uns zwischen 2018 und 2023 von 48 auf 54 Prozent gestiegen. Der Zuwachs kommt vor allem vom Fuß- und Radverkehr, während der ÖPNV in der Coronazeit etwas zurückgefallen ist. Aber die Fahrgastzahlen steigen wieder. Die Verkehrswende ist kein Sprint, sondern eher ein Marathon. Mit unserem Verkehrsentwicklungsplan unterstützen



wir den Weg. So haben wir Ideen für einen attraktiveren Stadtbusverkehr erarbeitet und arbeiten mit dem Landkreis an Verbesserungen mit dem Ziel, noch mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern. Die finanziellen Rahmenbedingungen sind aktuell schwierig, dennoch bin ich zuversichtlich, dass ein Teil unserer Ideen 2026 umgesetzt werden können. Aber wir sehen klar den Trend hin zu Fahrrad, Carsharing und ÖPNV. Und den wollen wir mit voller Kraft unterstützen.

**Wie bewerten Sie die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Nutzung des Nahverkehrs im VVO-Gebiet?**

**MA** Das Deutschlandticket hat die Nutzung der bestehenden Tarifangebote im VVO grundlegend verändert. Die Nutzung des ÖPNV wird preiswerter und flexibler und somit auch für Gelegenheitsfahrer und Neukunden attraktiv. Schon der Test mit dem 9-Euro-Ticket hatte unsere Abo-Zahlen dauerhaft über das Niveau von 2019 gehoben. Seit Mai 2023 treibt das Deutschlandticket die Fahrgastzahlen weiter in die Höhe, das sehen wir in den

*Das Deutschlandticket kann nur dauerhaft zu einer Verlagerung vom Pkw zum Nahverkehr beitragen, wenn auch das ÖPNV-Angebot insgesamt attraktiv, pünktlich und zuverlässig ist.*

Martin Arnhold, VVO



Statistiken und in den vollen Zügen. Aber klar ist auch: Studien zeigen, dass der Preis allein nicht ausreicht. Das Angebot muss stimmen. Die Reisezeit sowie die Qualität des Angebots spielen eine entscheidendere Rolle.

**Welche Maßnahmen hat der VVO ergriffen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden?**

**MA** Die Nachfrage steigt vor allem da, wo ohnehin die Kapazitäten schon äußerst knapp sind. Doch schnell und einfach einen Wagen dranzuhängen, wie es oft gefordert wird, ist selten eine Option. Da der VVO keine eigene Flotte besitzt, suchen wir mit den Verkehrsunternehmen nach kurz- bis mittelfristigen Lösungen. Im Dieselnetz haben wir mit dem Start des neuen Betreibers mehr Plätze geschaffen; im E-Netz Mittelsachsen ging das durch eine höhere Fahrzeugreserve. Auf den RE-Linien nach Cottbus und Hoyerswerda konnten zusätzliche Fahrzeuge nachbestellt werden, ebenso auf der Saxonia-Linie. Ab Dezember 2027 können im Ostsachsenetz fünf zusätzliche Triebwagen angemietet werden, um die Strecke Dresden-Bischofswerda zu entlasten.

Schon lange vor Vertragsende analysieren wir die Fahrgastzahlen, um für Neuausschreibungen solide Konzepte zu entwickeln. Da geht es beispielsweise um die Anzahl der Sitzplätze, Barrierefreiheit,

Fahradstellplätze, Sitzabstände – die Liste ist lang. Bahnsteiglängen und verfügbare Werkstätten setzen uns Grenzen und bei Weitem nicht alle Wünsche sind finanzierbar. Eine geplante S 5 nach Riesa scheiterte bisher am Geld und an der Infrastruktur in Coswig. Aber ab Dezember 2026 wird die RB 31 zur S 6, mit Stundentakt bis Elsterwerda-Biehla und zehn Prozent mehr Sitzplätzen. Auf den Linien RE 15 und 18 fahren wir werktags in Doppeltraktion, was eine deutliche Kapazitätsausweitung bedeutet. Auf der RE 50 nach Leipzig wird es ab dem kommenden Jahr fünfteilige Twindexx-Vario-Fahrzeuge geben, mit mehr Kniefreiheit und Fahrradplätzen. Die Bahnsteiglängen werden optimal ausgenutzt, eine weitere Entlastung böte nur noch ein Halbstundentakt auf dieser Verbindung. Auch im Rahmen der Neuausschreibung der S-Bahn Dresden war der weitere Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen bei Sicherstellung des heutigen Leistungsangebotes wirtschaftlich geboten. Dabei ist es gelungen, den bisherigen Wagenpark um weitere 19 Doppelstockwagen zu ergänzen. Die Zuggarnituren der S 1-Verdichter sowie der Linien S 2 und S 3 werden dauerhaft um einen Mittelwagen ergänzt und bieten somit über 60 Prozent mehr Sitzplätze sowie doppelt so viele Fahrradstellplätze. So werden u. a. zwischen Dresden und Pirna die Platzkapazitäten je Stunde noch einmal deutlich erhöht.

*Die Nachfrage bestimmt das Angebot – und andersherum. Beim ÖPNV gilt für beide Seiten der Gleichung, dass Kommunalpolitiker und Verkehrsstrategen Hand in Hand arbeiten müssen.*

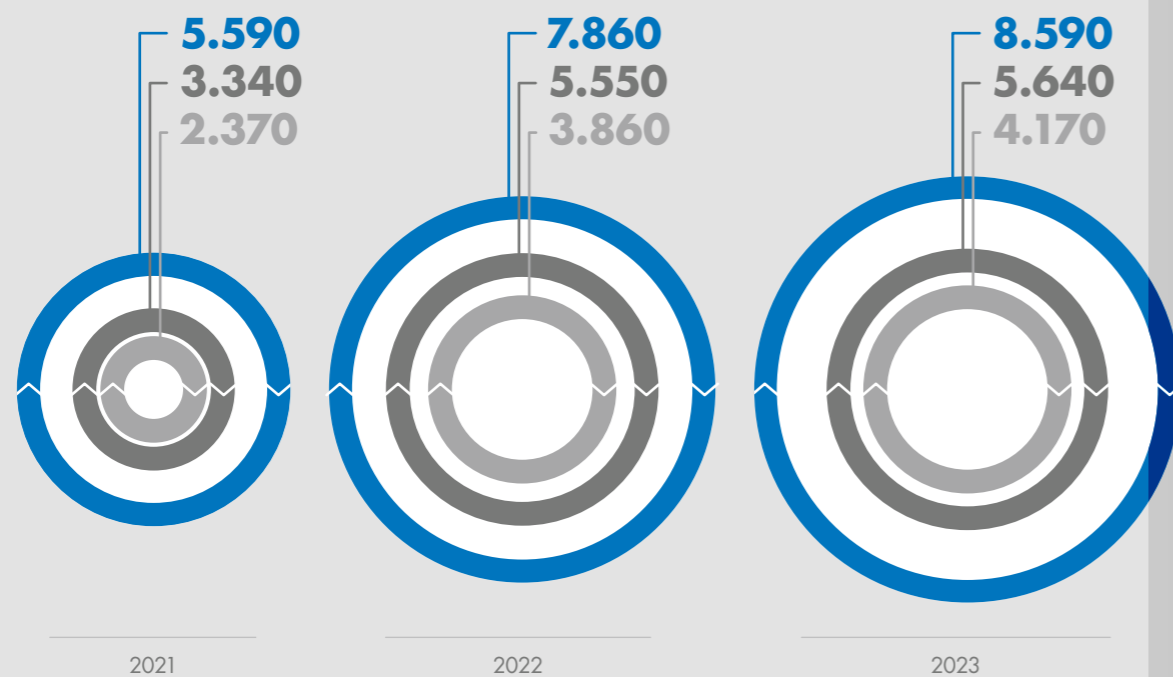
*Einfach nur einen Wagen dranzuhängen ist selten eine Lösung. Für die Bewältigung des hohen Fahrgastaufkommens braucht es auch gut ausgebaute Bahnhöfe und eine verlässliche Finanzierung.*

*Mit Blick auf die Elbe diskutieren Markus Dreßler und Martin Arnhold, wie der Nahverkehr Pirna und die Region nachhaltig voranbringen kann.*

## Durchschnittliche tägliche Ein- und Aussteiger im SPNV in Pirna

auf 10 gerundet

● Sonn- und Feiertag / ● Samstag / ● Montag bis Freitag



### Wie bewerten Sie die Investitionen des VVO, insbesondere in Bahnstationen und Bushaltestellen?

**MD** Eine gute, moderne, ansprechende Infrastruktur ist für einen attraktiven Nahverkehr wichtig. Daher sind wir da gemeinsam mit VVO und der Bahn seit vielen Jahren dran. Für barrierefreie Bushaltestellen ist beispielsweise die Stadt zuständig und jedes Jahr bringen wir ein bis zwei Haltestellen auf Vordermann. Ohne die Unterstützung des Freistaats Sachsen und die Mittel des VVO wäre dies finanziell nicht zu stemmen. Ein großes Dankeschön dafür und die Bitte, die Kommunen trotz knapper Kassen hier weiter zu unterstützen.

Der Bahnhof Pirna hat von der Deutschen Bahn einen frischen Look bekommen und wir planen hier gemeinsam mehr Fahrradstellplätze. Am Zentralen Omnibusbahnhof haben wir, auch dank der Unterstützung durch den VVO, eine der ersten Fahrradgaragen in Sachsen gebaut. Und auch wenn diese immer wieder einmal von weniger an der Verkehrswende interessierten politischen Kräften kritisiert wird, halten wir auch dieses Angebot für zeitgemäß und notwendig. Die gute Auslastung der Fahrradgarage bestätigt dies.

Eine große Baustelle bleibt die Erweiterung des Park-&Ride-Angebots am Bahnhof Pirna. Wir haben da gute Ideen, aber es gibt praktische Hürden: passende Grundstücke finden, die Investitionskosten bzw. bei einem Parkhaus auch die Unterhaltskosten.

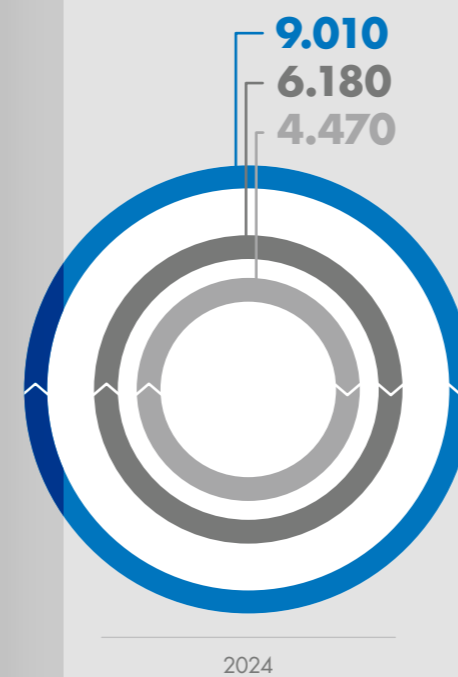
Wir bleiben aber dran und mit dem VVO im Gespräch und ich hoffe, dass wir bald eine Lösung finden. Und das lieber heute als morgen.

### Welche Erwartungen haben Sie an die Weiterentwicklung der S-Bahn-Strecke S 1?

**MD** Je verlässlicher und dichter der Takt und je ansprechender das Umfeld, umso besser. Ein stabiler Zehn-Minuten-Takt würde die S 1 noch attraktiver machen – für Pendler, für Ausflügler und für alle, die nach Dresden oder in die Sächsische Schweiz wollen. Wir drücken die Daumen, dass der VVO das schafft und unterstützen ihn natürlich tatkräftig.

### Welche Herausforderungen sieht der VVO bei der Finanzierung des Nahverkehrs, insbesondere angesichts des drohenden Haushaltsdefizits?

**MA** Die Unsicherheit, wie die Einnahmen vom Deutschlandticket aufgeteilt werden, steigende Preise für die Nutzung der Schienenwege sowie die unklare Entwicklung der Regionalisierungsmittel des Bundes und deren Weiterleitung an die Zweckverbände seitens des Freistaates belasten die aktuellen Planungen derzeit erheblich. Dazu kommen Preissteigerungen bei Personal und Energie. Das trifft ja nicht nur den VVO, sondern alle Verkehrsunternehmen, die da mit im Boot sind. Ohne entsprechende Zuweisungen sind nicht nur Mehrbestellungen und dichtere Takte unmöglich, sondern auch die Beibehaltung des bestehenden Angebots gefährdet. Neben der Finanzierung des Betriebs bedarf es kontinuierlicher



Investitionen in die Infrastruktur. Die Finanzierung von Barrierefreiheit oder der Wechsel von Diesel- auf Elektro- bzw. Batteriefahrzeuge ist nicht einfach.

Zwar ist der ÖPNV mit hohen Ausgaben verbunden, allerdings ist der volkswirtschaftliche Nutzen um ein Vielfaches höher: Er sichert Arbeitsplätze, verbessert die Lebensbedingungen, stärkt den Tourismus, verhindert lange Staus und ist gut für das Klima. In Pirna und im gesamten VVO sehen wir, wie wichtig das ist.

### Wie kann Pirna die Finanzierung des Nahverkehrs unterstützen und die Attraktivität des Angebots steigern?

**MD** Die Finanzierung ist aktuell auf allen Ebenen herausfordernd. Alle öffentlichen Haushalte, ob kommunal oder staatlich, stehen unter Druck. Für neue Ideen wie zusätzliche Buslinien fehlt dem Landkreis und uns der finanzielle Spielraum. Also fokussieren wir uns auf unsere Kernaufgabe: die Infrastruktur. Barrierefreie Haltestellen, Fahrradgaragen, Park+Ride-Plätze, vielleicht können wir auch in Pirna das vom VVO initiierte Bike-Sharing-Angebot noch etablieren. Und mit unseren Stadtwerken bauen wir weiter Car-Sharing-Angebote aus. Nahverkehr ist eine Teamaufgabe und wir wollen hier als Stadt natürlich nicht nur unseren Beitrag leisten, sondern unsere Partner auch immer für eine Stärkung der Angebote in Pirna begeistern und dafür werben, dass die knappen Mittel in unserer Stadt immer sehr gut angelegt sind.



Um der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden, **vergrößert der VVO das Angebot in den Hauptverkehrszeiten weiter.**



Die Nachfrageentwicklung erfordert eine Angebotserweiterung durch **Kapazitätserhöhung und Fahrplanverdichtung.**



Die höchste Fahrgastnachfrage erreichen **S-Bahn- und Regionalexpress-Linien.**



Im Einzelnen besteht eine **starke Nachfrage in Dresden** und im Umland, außerdem auf den drei Achsen nach **Leipzig, Chemnitz** und **Bautzen.**



Nur **wenige Streckenabschnitte** zählen **unter 500 Fahrgäste pro Tag.**



### Anstehende Neuvergaben im VVO-Verbundgebiet

**2026** Elektro-Netz Oberelbe (inkl. Saxonia)

**2027** S-Bahn Dresden

**2030** Elektro-Netz Mittelsachsen

**2031** VVO (B)EMU-Netz und Ostsachsen-Netz

# NACH DEM HALT

*Das Stationsprogramm investiert langfristig in die Modernisierung und Umgestaltung von etwa 20 Bahnhöfen im Verbundgebiet. Bürgermeister Tobias Liebschner und Jan Schubert, Spezialist für Infrastruktur beim VVO, erklären im Interview, wie der Umbau den Nahverkehr auf der Linie S 8 attraktiver, zugänglicher und sicherer macht.*

*Tobias Liebschner (li.) und Jan Schubert inspizieren den Planungsfortschritt beim Umbau des Bahnsteigs im beschaulichen Bischheim-Gersdorf.*

# IST VOR DEM HALT



# NACH DEM HALT

# IST VOR DEM HALT

**Der neue Bahnsteig in Bischheim-Gersdorf ist Teil eines größeren Infrastrukturprogramms. Wie fügt sich dieses Projekt in das Stationsprogramm des VVO ein, und welche Ziele verfolgt der VVO damit – infrastrukturell und regionalpolitisch?**

**Jan Schubert (JS)** Unser Stationsprogramm ist für uns tatsächlich ein wichtiger Teil der langfristigen Strategie. Wir wollen den Nahverkehr in der Region nicht nur modernisieren, sondern auch für jeden zugänglich machen. Im gesamten Verbundgebiet sollen ungefähr 20 Bahnhöfe von Grund auf erneuert werden. In Bischheim-Gersdorf investieren wir, gemeinsam mit der DB InfraGO, 2,2 Millionen Euro, um den Bahnsteig auf 55 Zentimeter anzuheben. Dadurch können die Fahrgäste der S 8 künftig barrierefrei ein- und aussteigen. Außerdem installieren wir ein Blindenleitsystem, ein Wetterschutzhaus, Beleuchtung und hochmoderne

Fahrgastinformationen. Mit diesen Änderungen verbessern wir gleichzeitig Komfort und Sicherheit. Infrastrukturell stellen wir sicher, dass die Bahnsteige, wie der 170 Meter lange in Bischheim-Gersdorf, auch für längere Züge geeignet sind. Denn die Nachfrage wächst und unsere S-Bahnen müssen mitwachsen können. Regionalpolitisch sendet der VVO damit eine klare Botschaft. Für eine erfolgreiche Verkehrswende muss der Nahverkehr in der gesamten Region attraktiv sein. Also nicht nur in Dresden, sondern auch in den kleineren Gemeinden wie Haselbachtal. Bischheim-Gersdorf ist übrigens eine der letzten Stationen an der S 8, die umgebaut wird. Mit dem in den kommenden Jahren anstehenden Umbau von Kleinröhrsdorf machen wir die Strecke von Kamenz nach Dresden fast komplett barrierefrei. Die Zusammenarbeit mit der DB InfraGO läuft sehr konstruktiv und so konnten wir bereits für fast alle 20 Stationen des Programms konkrete

Entwürfe und Zeitpläne aufstellen. Gröditz und Lampertswalde sind fertig. In Bischheim-Gersdorf ziehen wir im Sommer 2025 nach. So schaffen wir ein einheitliches Niveau im Verbundgebiet, das die Mobilität für alle verbessert und die Region wirtschaftlich und touristisch stärkt.

**Welche konkreten Vorteile sehen Sie durch den neuen Bahnsteig?**

**Tobias Liebschner (TL)** Für uns in Haselbachtal ist das ein echter Gewinn, denn es erleichtert grundlegend die Mobilität. Mit der Anhebung des Bahnsteigs wird das Ein- und Aussteigen für die rund 330 täglichen Fahrgäste in die S-Bahn S 8 viel einfacher. Das ist ein Vorteil für ältere Menschen, für Familien mit Kinderwagen, für Radreisende oder Menschen mit viel Gepäck. Auch die Seelandbahn, die in den Sommerferien im Einsatz ist, profitiert davon. Insgesamt also eine Investition in die Lebensqualität.

**Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit dem VVO bei der Planung und Umsetzung solcher Infrastrukturprojekte? Welche Herausforderungen begegnen Ihnen dabei?**

**TL** Die Zusammenarbeit ist aus unserer Sicht hervorragend. Das gemeinsame Ziel, den Nahverkehr hier in Haselbachtal zu verbessern, steht dabei im Vordergrund. Der VVO unterstützt uns mit Fachwissen und jahrzehntelanger Erfahrung, was für unsere vergleichsweise kleine Gemeindeverwaltung enorm hilfreich ist. Vom Verkehrsverbund bekommen wir wertvolle Tipps, Kontakte und zu guter Letzt auch schnelle Entscheidungen, was die Planung erleichtert. Bei der Vorbereitung des Bahnsteigprojekts waren wir eng eingebunden, insbesondere da die Gemeinde angrenzende Grundstücke besitzt. Aber klar, Herausforderungen gibt es natürlich auch. Haselbachtal besitzt beispielsweise begrenzte personelle Ressourcen, was die Koordination solcher Projekte manchmal etwas erschwert. Es erfordert viel Abstimmung, um die Interessen der Fahrgäste, der Anwohner und der Gemeinde unter einen Hut zu bringen. Dennoch erleichtert die Unterstützung des VVO diesen Prozess deutlich, und wir fühlen uns gut begleitet, um das Projekt erfolgreich umzusetzen.

*Hat schon bessere Zeiten gesehen – und wird es auch wieder. Der Bahnsteig in Bischheim-Gersdorf steht kurz vor der Modernisierung.*

Hier gibt's noch mehr zum Thema:  
<https://blog.vvo-online.de/baustellen-fahrplan/>



**Mit welchen weiteren Kommunen sind Modernisierungen oder Neubauten im Rahmen Stationsprogramms geplant?**

**JS** Das Stationsprogramm umfasst etwa 20 Stationen, die wir schrittweise modernisieren. Bischheim-Gersdorf ist ein wichtiger Baustein, aber wir haben bereits Fortschritte in Gröditz und Lampertswalde erzielt, die vollständig barrierefrei sind. Im Sommer 2025 stehen parallel zu Bischheim-Gersdorf auch Oberschlottwitz und Geising im Müglitztal auf dem Plan. Dort hat die DB InfraGO die Arbeiten so koordiniert, dass gleich mehrere Maßnahmen an der Strecke Heidenau-Altenberg in einem kompakten Zeitfenster umgesetzt werden. Das minimiert die Einschränkungen für unsere Fahrgäste, die sonst viel länger auf Ersatzbusse angewiesen wären. Und in Hoyerswerda ist die DB InfraGO mit unserer Unterstützung gerade dabei, Aufzüge einzubauen und alle Bahnsteige barrierefrei neu zu errichten, was besonders für mobilitätseingeschränkte Personen einen großen Unterschied macht. Für die kommenden Jahre planen wir weitere Projekte, beispielsweise in

Schmilka und Krippen im Elbtal sowie in Cossebaude, Lauta und Freital-Hainsberg West. Jedes Projekt stimmen wir dabei individuell auf die lokalen Bedürfnisse ab. Sei es durch verbesserte Fahrgastinformationen, längere Bahnsteige oder zusätzliche Ausstattung. In enger Abstimmung mit der DB InfraGO werden die einzelnen Planungen vorangetrieben und konkrete Bauzeiten festgelegt. So können sich die Fahrgäste schon bald auf weitere, modernisierte Stationen freuen – ein klares Signal für die Bedeutung des Nahverkehrs.

**Inwiefern erwarten Sie durch die verbesserte Infrastruktur auch positive Impulse für den Zuzug oder die wirtschaftliche Entwicklung Ihrer Gemeinde?**

**TL** Eine gute Nahverkehrsanbindung, wie die S 8 zwischen Dresden und Kamenz, ist ein wichtiger Standortfaktor für Haselbachtal. Der neue Bahnsteig macht unsere Gemeinde noch attraktiver für Menschen, die vielleicht gerne in der Nähe von Dresden leben möchten, aber die ländliche Ruhe und die Natur schätzen. Der Bahnsteig ist aber nur ein Teil des Gesamtbildes. Größere Effekte erwarte

ich persönlich erst mit dem geplanten Park+Ride-Platz ab 2027, der Pendlern den Umstieg vom Auto auf die S-Bahn erleichtert. Das könnte dann den Zuzug fördern, beispielsweise durch Tagesgäste, die bequem mit dem Zug anreisen. Langfristig stärkt eine moderne Infrastruktur auf jeden Fall die Lebensqualität und macht Haselbachtal als Wohn- und Arbeitsort einfach interessanter.

**Welche Rolle spielen die Verkehrsunternehmen bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen im Verbundgebiet – etwa bei Umsteigepunkten zwischen Bus, Bahn und Straßenbahn?**

**JS** Die Verkehrsunternehmen sind für uns unverzichtbare Partner, wenn es um die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten geht. In Dresden übernehmen beispielsweise die Dresdner Verkehrsbetriebe oft die Federführung bei der Planung und begleiten den Bau sehr eng – Besonders an diesen wichtigen Knotenpunkten, wo Bus, Bahn und Straßenbahn aufeinandertreffen. Außerhalb der Landeshauptstadt arbeiten wir mit den Gemeinden und den Bahninfrastruktureigentümern



wirklich passt – beispielsweise Haltestellen, an denen geplante Umstiegsbeziehungen aus dem Fahrplan nicht funktionieren. Der VVO bringt dabei die langfristige Perspektive ein. Wir schauen auf die Entwicklung des Nahverkehrs in den nächsten Jahrzehnten. Infrastruktur muss langlebig sein, deshalb berücksichtigen wir schon heute zukünftige Bedarfe wie höhere Fahrgastzahlen oder neue Fahrzeugtypen. Beispielsweise sorgen wir dafür, dass Umsteigepunkte wie in Bischheim-Gersdorf nahtlos funktionieren, indem wir mit den lokalen Nahverkehrsunternehmen die Fahrpläne abstimmen und Haltestellen so platzieren, dass der Übergang zwischen Bus und Bahn reibungslos klappt. Diese enge Zusammenarbeit stellt sicher, dass die Infrastruktur nicht nur heute, sondern auch in 20 Jahren noch den Anforderungen entspricht.

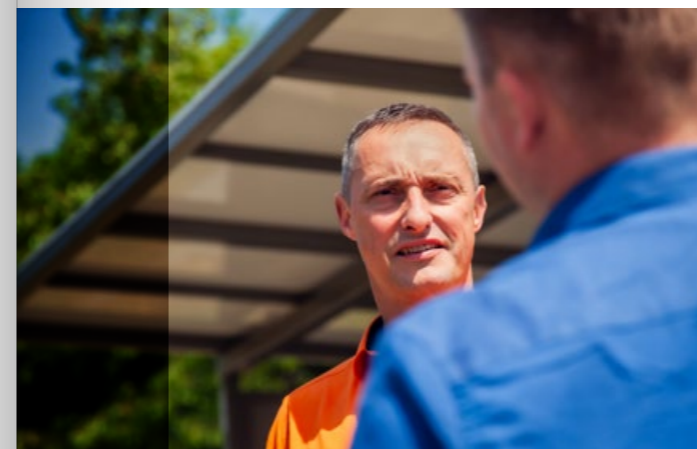
**Wie binden Sie Ihre Gemeinde in die Entwicklung des Projekts ein, und welche Rückmeldungen gab es zum Bau in Bischheim-Gersdorf?**

**TL** Die Einbindung unserer Gemeinde war von Anfang an intensiv. Die DB InfraGO hat uns frühzeitig informiert und als Eigentümer angrenzender Grundstücke konnten wir aktiv Ideen einbringen. Die Rückmeldungen sind überwiegend positiv. Die Menschen freuen sich, dass der Bahnsteig modernisiert wird. Klar gibt es auch mal kleine Sorgen

*Nicht nur auf dem Papier: Der Bahnsteig soll auf 170 Meter verlängert werden, um die hohen Fahrgastzahlen auf der Strecke zu bewältigen.*

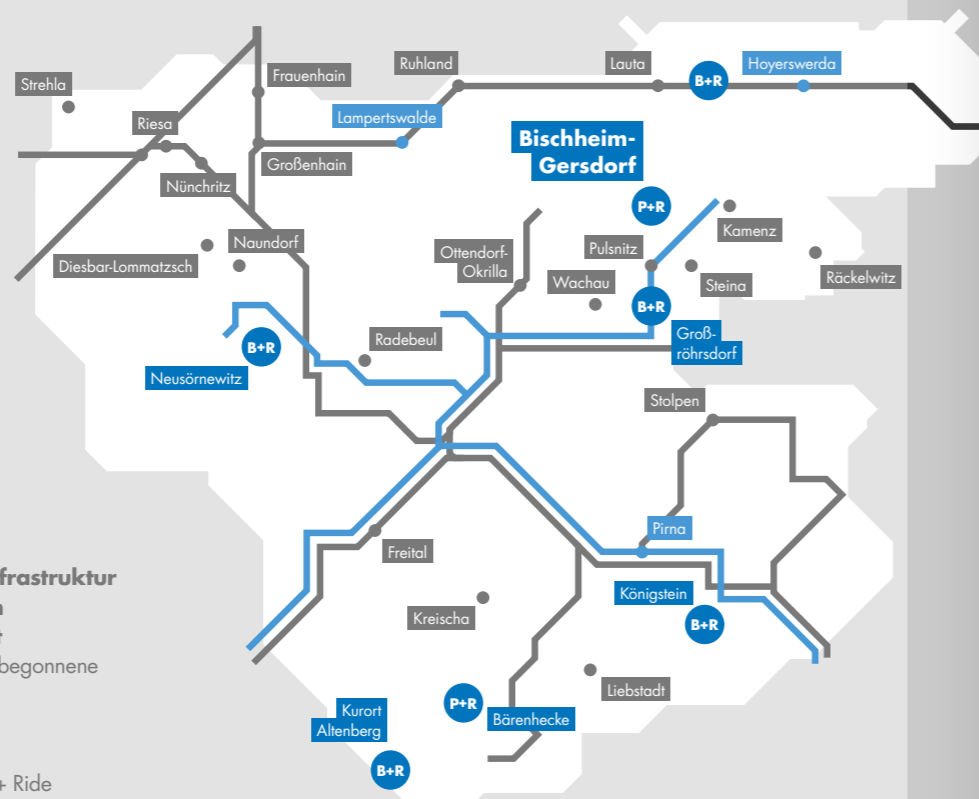
*Durch die Anhebung des Einstiegsniveaus auf 55 Zentimeter sind ältere Menschen und Menschen mit Behinderung weniger auf Hilfe angewiesen.*

*Bürgermeister Tobias Liebschner freut sich über die gute Zusammenarbeit mit dem VVO. Gerade bei den Fördermittelanträgen fehlt kleineren Gemeinden oft die Expertise und das Personal.*



zusammen. Aber die Verkehrsunternehmen bringen das praktische Wissen mit, das wir benötigen, um bedarfsgerecht zu planen – also genau das zu bauen, was die Fahrgäste auch wirklich brauchen. Ohne ihre Expertise würden wir riskieren, Infrastruktur zu schaffen, die am Ende nicht





### Investitionen in Infrastruktur von Bus und Bahn im Verbundgebiet

Abgeschlossene und begonnene Maßnahmen 2024

- Bahnstationen
- Bushaltestellen
- Park + Ride / Bike + Ride

wegen des Ersatzverkehrs während der Bauphase, aber die Aussicht auf eine so deutlich verbesserte Station macht das für die meisten akzeptabel. Unsere Bürger sehen, dass sich hier etwas tut, und das schafft Vertrauen in die Weiterentwicklung unserer Gemeinde.

#### Abseits des Bahnsteigprojekts: Wie wird derzeit die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen im ländlichen Raum priorisiert und gefördert?

**JS** Neben dem Stationsprogramm haben wir ein separates Infrastrukturprogramm, um den Nahverkehr im ländlichen Raum zu verbessern, insbesondere bei Bushaltestellen. Wir stellen dafür ein jährliches Budget bereit, mit dem Gemeinden Projekte wie barrierefreie Haltestellen, Park+Ride-Plätze oder Fahrradstellplätze an Haltestellen umsetzen können. Unser Fördermodell ist so aufgebaut, dass wir 90 Prozent der Planungskosten und 15 Prozent der Baukosten übernehmen, zusätzlich zu den Fördermitteln, die vom Freistaat kommen. Das heißt unterm Strich, dass Gemeinden oft nur zehn Prozent der Kosten selbst tragen müssen. Das erleichtert den Einstieg in diese oft teuren Projekte erheblich.

Um die Priorisierung zu steuern, haben wir im Nahverkehrsplan ein Bewertungssystem entwickelt. Das hilft den Gemeinden, die wichtigsten Haltestellen auszuwählen – etwa solche mit besonders hohen Fahrgastzahlen oder wo die Barrierefreiheit noch komplett fehlt. Dieses Werkzeug

*Der VVO unterstützt uns mit Fachwissen und jahrzehntelanger Erfahrung, was für unsere vergleichsweise kleine Gemeindeverwaltung enorm hilfreich ist.*

Tobias Liebschner, Bürgermeister der Gemeinde Haselbachtal

ist öffentlich zugänglich und wir rufen alle auf, es zu nutzen, um wirklich gezielt zu investieren. Und weil wir wissen, dass kleinere Gemeinden oft personelle Engpässe haben, unterstützen wir sie seit 2024 aktiv. Wir verschicken Informationsschreiben und Steckbriefe mit Vorschlägen für priorisierte Haltestellen und helfen bei den Förderanträgen. Ziel ist es, konkrete Projekte anzustoßen, die den Nahverkehr im ländlichen Raum zugänglicher und damit attraktiver machen.

#### Wie bewerten Sie die aktuelle finanzielle Unterstützung durch den Freistaat Sachsen und den Bund im Bereich Infrastruktur?

**TL** Für den geplanten Park+Ride-Platz in Bischheim-Gersdorf sind wir in sehr guten Gesprächen mit dem VVO und dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Die Zusammenarbeit ist zielführend,

aber die Finanzierung ist noch nicht final gesichert, was uns tatsächlich noch etwas Kopfzerbrechen bereitet. Allgemein betrachtet, ist die finanzielle Lage des Freistaats Sachsen angespannt und das macht es für Gemeinden wie unsere schwer, größere Infrastrukturprojekte zu stemmen. Die Fördermittel von Bund und Land sind wichtig, aber die Antragstellung ist eben oft komplex und die Unsicherheit über Genehmigungen erschwert langfristige Planungen. Wir wünschen uns da einfachere Prozesse, um solche Projekte schneller umzusetzen.

**JS** Die Fördermittel von Bund und Freistaat sind für den Ausbau unserer Nahverkehrsinfrastruktur absolut essenziell. Ohne sie könnten wir Projekte wie Bischheim-Gersdorf schlichtweg nicht realisieren. Wir führen da auch regelmäßig Gespräche mit beiden Seiten, um die bestmöglichen Ergebnisse für unsere Fahrgäste herauszuholen. Allerdings sehen wir auch klare Herausforderungen. Für eine wirklich zügige Verkehrswende bräuchten wir beispielsweise schnellere und vor allem langfristig planbare Finanzierungen. Momentan müssen wir Projekte oft in kleine Schritte aufteilen, weil die Gelder nicht für größere Vorhaben auf einmal reichen. Das verzögert den Fortschritt und manche sinnvollen Projekte bleiben leider auf Eis, weil die Finanzierung fehlt. Trotz dieser Hürden setzen wir die vorhandenen Mittel gezielt ein, um die Infrastruktur im VVO-Gebiet stetig zu verbessern und die Mobilität nachhaltiger zu gestalten.



**Die Mehrzahl der Stationen im Verbundgebiet weist im Jahr 2024 gegenüber 2019 deutliches Wachstum bei der Zahl der Nutzer aus.**

Starke **Steigerung auf der S 8** aufgrund der Taktverdichtung.

In Dresden-Strehlen wurden die **Baumaßnahmen an der Übergangsstelle zu Bus und Straßenbahn abgeschlossen** und dadurch ein nahtloser Übergang zur S-Bahn hergestellt.

**Durch das Deutschlandticket wächst die Nachfrage**

insbesondere bei Regionalexpress-Linien und der S-Bahn.



**Das erfolgreiche Kernnetz der S-Bahn Dresden (S 1, S 2, S 3) wird bis 2042 fortgeführt.**

**Das Leistungsvolumen** beträgt zwischen **3,7 und 3,9 Mio. Zugkilometer** pro Jahr.

Der **Gesamtzuschuss** beträgt rund **1,2 Mrd. Euro**.

Die bestehenden sowie 19 weitere Doppelstockwagen erhalten ein **hochwertiges Redesign**.

Alle Loks werden schrittweise durch **modernere und stärkere Loks der Baureihe 146** ersetzt.



**Die Fortführung des Investiprogramms im Jahr 2025**

**3,5 Mio. Euro** in Bahnstationen

**1,8 Mio. Euro** in Bushaltestellen

**3,7 Mio. Euro** in die Dampfbaunwerkstatt Radebeul Ost und in die Schwellenerneuerung



# EIN NETZ

Dresdens Oberbürgermeister Dirk Hilbert und Radebeuls Oberbürgermeister Bert Wendsche in Radebeul Ost.

**Das Gleisnetz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) umfasst knapp 300 Kilometer, nicht nur in der Landeshauptstadt, sondern auch darüber hinaus bis nach Radebeul, Coswig und Weinböhla. Zum Erhalt des Netzes und damit der Sicherstellung eines effizienten Betriebs sind neben regelmäßigen Instandsetzungsarbeiten immer wieder schlagzeilentragende Großprojekte nötig, die Fahrgästen viel Geduld abverlangen und die Kommunen vor große finanzielle Herausforderungen stellen. Als daher Ende 2024 zwei große Maßnahmen erfolgreich und pünktlich abgeschlossen werden konnten, quittierten dies nicht nur die Fahrgäste mit großer Erleichterung.**

Die Erneuerung der Meißner Straße in Radebeul Ost bedeutet für die DVB AG das Ende einer der längsten Langsamfahrstellen im Netz, jede einzelne Fahrt der Linie 4 verkürzt sich hier nun um drei Minuten. 15 Millionen Euro hat der Ausbau der Meißner Straße gekostet. Auf die Erneuerung der DVB-Infrastruktur entfallen 8,1 Millionen Euro, von denen 6,3 Millionen Euro Bund und Land mit Fördermitteln finanzieren. 4,5 Millionen Euro hat die Stadt Radebeul für den Straßenbau gezahlt.

Im Untergrund wurden neue Medien verlegt, an der Oberfläche entstanden an der Hauptstraße sowie der Zinzendorfstraße barrierefreie Haltestellen. Neue Radspuren machen die Fahrt für Fahrradfahrer sicherer – die Meißner Straße ist nun eine moderne Verkehrsachse mit Raum für alle Verkehrsteilnehmer.

Kurz vor Weihnachten 2024 konnten auch die Fahrgäste im Dresdner Osten aufatmen: Die Modernisierung des Fetscherplatzes wurde fristgerecht beendet. Die DVB AG und die Landeshauptstadt hatten seit Ende Mai die Haltestellen und Gleisanlagen in verschiedenen Abschnitten umfassend modernisieren lassen. Mit mehr als 46.000 Menschen, die hier täglich ein- und aussteigen, gehört der Fetscherplatz zu den wichtigsten Haltestellen im Dresdner Osten. Fast ein Kilometer Gleis wurde auf dem Fetscherplatz und angrenzenden Straßen neu verlegt. Erneuert wurden zudem die komplexe Gleiskreuzung sowie die Oberleitung und die beiden Haltestellen, die nun komplett barrierefrei sind. Investiert wurden rund zwölf Millionen Euro. Stadt und der Versorger Sachsen Energie – das Unternehmen ließ in dem Bereich neue Leitungen verlegen – übernehmen einen Teil der Summe. Die DVB AG, unterstützt von Bund und Land, übernahm 9,6 Millionen Euro.



# MIT BRÜCKEN

**„Sachsen kommt sich näher“ – unter diesem Motto erneuert die DB InfraGO die Eisenbahnstrecke Dresden–Leipzig. Deutschlands älteste Fernbahn spielt eine entscheidende Rolle für die Mobilität, die Wirtschaft und den Tourismus in Sachsen und zählt zu den wichtigsten Verkehrsadern des Landes. Damit die Strecke den Anforderungen der Zukunft gerecht wird, modernisieren wir sie Stück für Stück. Ziel ist es, dass die Züge in Zukunft mit einer Geschwindigkeit von durchgehend 200 Kilometer pro Stunde fahren können. Die Reisezeit zwischen Leipzig und Dresden verkürzen wir dadurch auf deutlich unter eine Stunde. Den Großteil der Baumaßnahmen haben wir bereits umgesetzt. In den kommenden Jahren setzen wir die letzten Puzzlestücke zusammen.**

Ein Teil ist das Kreuzungsbauwerk westlich des Dresdner Hauptbahnhofs. Hier verlaufen die Strecken Leipzig–Dresden sowie Berlin–Dresden über die Gleise der Sachsen-Franken-Magistrale. Das alte Kreuzungsbauwerk befand sich in einem schlechten Zustand. Deshalb wird es durch einen Neubau ersetzt. Wir optimieren die Gleise so, dass die Züge künftig bis 80 statt bisher 60 Kilometer pro Stunde

fahren können. Dadurch binden wir die drei Strecken besser in den Hauptbahnhof Dresden ein. Durch den Umbau im laufenden Betrieb sind 18 unterschiedliche Bauzustände notwendig, aber so sichern wir die dauerhafte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs. Die Fertigstellung ist für 2027 geplant.

Ein weiterer Baustein der Strecke Dresden–Leipzig ist die Modernisierung des Abschnitts zwischen Zeihain und Leckwitz. Wir bauen den Streckenabschnitt für höhere Geschwindigkeiten aus. Außerdem rüsten wir den Abschnitt mit moderner Stellwerkstechnik (ETCS) aus. Damit die Züge zukünftig schneller fahren können, ersetzen wir die Bahnübergänge Bahnhofstraße und Poststraße in Glaubitz durch Eisenbahnbrücken. Anwohner profitieren von einem besseren Lärmschutz: Insgesamt entstehen 6,5 Kilometer neue Lärmschutzwände. Zudem erneuern wir die Haltepunkte Glaubitz und Nünchritz und schaffen barrierefreie Zugänge zu den Nahverkehrszügen. Wenn dieser Abschnitt im Juli 2025 fertiggestellt wird, bilden der Knoten Riesa und die Streckenbegradigung im Abschnitt Kottewitz – Weinböhla die letzten großen Bausteine bei der Modernisierung der Strecke. Für diese Projekte laufen derzeit umfangreiche Planungen. Unser Ziel ist klar: Wir schaffen hier eine moderne Infrastruktur für einen nachhaltigen und leistungsstarken Eisenbahnverkehr.

Martin Walden, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen am Dresdner Hauptbahnhof.

# JAHRES RÜCKBLICK 24\_25

08\_24

## NEUE ONLINE-KUNDENKARTE FÜR ERMÄSSIGTE TICKETS

Der Verkehrsverbund Oberelbe vereinfacht die Beantragung der Kundenkarte für Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende. Ab dem 1. August kann die Karte online unter [www.vvo-online.de/kundenkarte](http://www.vvo-online.de/kundenkarte) bestellt werden. Kinder bis 15 Jahre laden ein Foto und ihre persönlichen Daten hoch, ältere Nutzer benötigen zusätzlich einen Schul- oder Ausbildungsnachweis. Die Kundenkarte wird per E-Mail versendet und ermöglicht den Kauf ermäßigter Tickets wie das Bildungsticket oder Wochen- und Monatskarten bei allen VVO Verkehrsunternehmen. Bei Kontrollen zeigt man die Karte zusammen mit dem Ticket. Bestehende Kundenkarten behalten bis zum Ablauf ihre Gültigkeit, ab Sommer 2025 wird es die Karte auch digital für die Wallet App auf Smartphones geben.



08\_24

## MIT DEM KOMBITICKET ZU DRESDENS KULTURHIGHLIGHTS

Dresden erlebt diesen Sommer über 30 Großkonzerte in der Rinne, bei den Filmnächten am Elbufer und im Rudolf-Harbig-Stadion. Mit dem VVO-KombiTicket ist für die Besucher ihre An- und Abreise mit dem ÖPNV zudem denkbar einfach. Zu den Konzerten von Rammstein, AC/DC und den Böhsen Onkelz in der Rinne im Ostragehege bieten die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) und die Bahngesellschaften umfangreiche zusätzliche Leistungen an. Die DVB verdichtet das Angebot auf zahlreichen Straßenbahn- und Buslinien. Im Auftrag des VVO und der benachbarten Verbünde fahren nach den Konzerten zusätzliche Züge der DB Regio, der Mitteldeutschen Regiobahn und des Silex ab Dresden nach Chemnitz, Görlitz, Kamenz, Königsbrück, Meißen, Pirna und Riesa.



09\_24

### FREIE FAHRT NACH HELLERAU

Ab der neuen Spielzeit gelten Eintrittskarten auch für Veranstaltungen im Festspielhaus Hellerau als Fahrkarte im gesamten VVO-Gebiet. Das KombiTicket ermöglicht die kostenlose Nutzung von S-Bahnen, Regionalzügen, Straßenbahnen, Bussen und Elbfähren am Veranstaltungstag – vier Stunden vor Beginn bis vier Uhr morgens am Folgetag. Es gilt für Eigenveranstaltungen und die Dresden Frankfurt Dance Company. Alle KombiTickets sind am aufgedruckten VVO-Logo zu erkennen. Mit guter Anbindung durch die Tram 8 und die Busse 70/72 sparen sich Gäste die Parkplatzsuche und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz.



09\_24

### SCHMALSPURBAHN-FESTIVAL: 140 JAHRE LÖSSNITZGRUNDBAHN

Zum 140. Geburtstag der Lößnitzgrundbahn findet am 14. und 15. September das Schmalspurbahn-Festival statt. In Radebeul Ost, Moritzburg und Radeburg erwartet die Besucher ein vielfältiges Programm mit historischen Zügen, illuminierten Lokomotiven und Familienangeboten. Partner wie die Traditionsbahn Radebeul und der Minibahnclub Dresden beteiligen sich mit Ausstellungen und Mitmachaktionen. Höhepunkte sind die Parade illuminiertes Loks und 36 Zugfahrten mit drei Zugattungen. Der Minibahnclub Dresden bietet Minilok-Fahrten, der Bilz-Bund Wanderungen und der VVO ist wie immer mit einem Familienangebot vor Ort. Trotz des verregneten Wochenendes besuchen ca. 5.000 Gäste die Veranstaltung.



10\_24

### ECHTZEIT-INFOS IN PRIESTEWITZ UND FRAUENHAIN

Fahrgäste können jetzt auch den P+R-Anlagen in Priestewitz und Frauenhain online prüfen, ob noch Stellplätze frei sind. Der VVO hat damit 30 P+R-Anlagen mit Sensoren ausgestattet, die in Echtzeit die Belegung erfassen und auf www.vvo-online.de sowie in der Fahrplanauskunft anzeigen. Damit sehen Nutzer direkt, wenn sie beispielsweise eine Zugverbindung abrufen, ob es an den Abfahrtsstationen noch freie Plätze gibt. Wenn nicht, können sie auf eine alternative Anlage ausweichen. Die Sensoren liefern zudem Daten zur Auslastung, um die P+R Kapazitäten gezielt weiterzuentwickeln. Eine Umfrage ergab, dass zwei Drittel der Befragten P+R-Anlagen kennen, aber nur ein Viertel die Echtzeit-Infos nutzt.



11\_24

### WEIHNACHTSZAUBER AUF DER WEISSERITZTALBAHN

Am ersten Adventswochenende lockt die Weißeritztalbahn 15.000 Besucher zu „Bimmelbahn und Lichterglanz“ – Deutschlands längstem Weihnachtsmarkt. Entlang der Strecke verwandeln sich Bahnhöfe in Themenwelten mit Programm für Groß und Klein. Tageskarten ermöglichen günstige Fahrten, Kinder fahren gratis. In Dippoldiswalde gibt es eine Weihnachtsmeile, in Kipsdorf einen Markt und Mitmachaktionen. Ulberndorf bietet weihnachtliche Basteleien, Obercarsdorf Adventsromantik am Feuer. An beiden Tagen fahren fünf Züge je Richtung. Ergänzt wird der Eisenbahnverkehr durch zusätzliche Shuttlebusse, die im Ticket ebenfalls inklusive sind.



11\_24

### NEUE FAHRRADBOX AM BAHNHOF ALTENBERG

Am Bahnhof Altenberg gibt es jetzt eine gesicherte Fahrradbox mit zwölf abschließbaren Stellplätzen, davon vier mit E-Bike-Ladestationen. Besonders für Gäste, die mit hochwertigen Fahrrädern unterwegs sind, ist die Box eine praktische Ergänzung des Knotenpunktes am Bahnhof Altenberg. Die Nutzung kostet ab einem Euro pro Stunde, ein ganzer Tag fünf Euro. Der VVO und die Stadt Altenberg investierten 45.000 Euro in die Anlage, die den Umstieg zwischen Fahrrad, Bus und Bahn erleichtert. Sie ist Teil der VVO-Fahrradstrategie und die siebte Box im Verbundgebiet. Neben Fahrrädern können auch Gepäckstücke sicher deponiert werden.





12\_24

**MEHR ZÜGE AUF DEN LINIEN S 8 UND RB 33**

Ab dem 4. November fährt die S-Bahn S 8 zwischen Kamenz und Dresden nachmittags wieder im Halbstundentakt. Die Ersatzbusse entfallen. Auch die Regionalbahn RB 33 verkehrt ab dem 15. Dezember wieder durchgehend bis Königsbrück und ersetzt die bisher eingesetzten Busse. Damit fahren die Züge wieder regulär und ganztags – eine gute Nachricht für die vielen Pendler in Richtung Dresden. Die Verbesserungen sind das Ergebnis erfolgreicher Personalgewinnung und Ausbildung bei der DB Regio. Der VVO erwartet, dass auch auf den verbleibenden Linien bald der volle Fahrplan zurückkehrt.

01\_25

**ZUM RODEL-WELTCUP BEQUEM MIT BUS UND BAHN**

Für den Rodel-Weltcup vom 7. bis 12. Januar gelten vorab gekaufte Eintrittskarten am Veranstaltungstag als Ticket im gesamten VVO. Am Wettkampfwochenende fahren zusätzliche Busse und der Ski- und WanderExpress bringt Besucher samstags und sonntags in 66 Minuten von Dresden nach Altenberg. Die RB 72 verkehrt im Zwei-Stunden-Takt mit Anschluss an die S-Bahn in Heidenau. Alternativ fährt die PlusBus-Linie 360 ab Dresden und die Linien 360 und 370 halten nahe der Bobbahn. Zusätzlich wird die Linie 367 verstärkt, um Besucher von Altenberg und Zinnwald direkt zum Event zu bringen.



03\_25

**BIKESHARING STARTET IN FREITAL UND HEIDENAU**

Ab sofort stehen in Freital und Heidenau je 25 gelbe Leihräder an mehreren Stationen zur Verfügung. Das Pilotprojekt, das bis Dezember 2025 läuft, schafft eine flexible Ergänzung zum Nahverkehr und unterstreicht die enge Zusammenarbeit der beiden Städte für das neue Mobilitätsangebot. Das Bikesharing kann ganz praktisch mit Bahn und Bus kombiniert werden und bietet die Möglichkeit, innerstädtische Wege schneller zurückzulegen. Nutzer des Deutschlandtickets mit Zusatzticket Plus MOBI sowie DVB-Abonnenten und ADFC-Mitglieder profitieren von Rabatten. Die Räder können zwischen Freital, Heidenau und Dresden flexibel genutzt und abgegeben werden. Das Projekt kostet je Stadt 16.000 Euro, wovon der VVO die Hälfte übernimmt.



03\_25

**SACHSENAUSKUNFT: ECHTZEIT-FAHRPLÄNE FÜR DEN FREISTAAT**

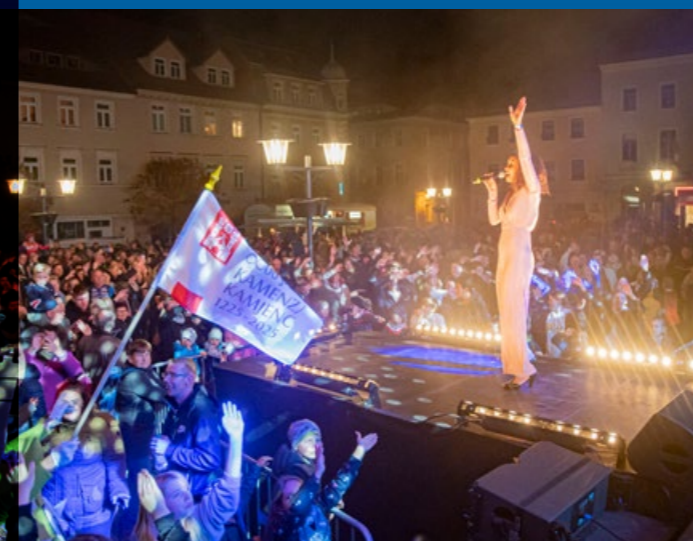
Seit Frühjahr 2025 bietet die Plattform [www.sachsenauskunft.de](http://www.sachsenauskunft.de) Echtzeit-Fahrplanauskünfte für ganz Sachsen und darüber hinaus. Fahrgäste erhalten Verbindungen für Zug, Bus, Straßenbahn und Fähre sowie deutschlandweite Verknüpfungen in deutscher und englischer Sprache. Hotels, Restaurants und Freizeiteinrichtungen können die Sachsenauskunft als Link oder individuell gestaltetes Widget auf ihrer Webseite einbinden. Die kostenfreie Plattform wurde von den fünf sächsischen Verkehrsverbänden entwickelt und erleichtert die Reiseplanung für Touristen und Einheimische.



05\_25

**PREMIUMPARTNER FÜR 800 JAHR-FEIER IN KAMENZ**

Die Stadt Kamenz feiert 2025 ihr 800-jähriges Jubiläum, und der VVO ist als Premiumpartner dabei. Die Partnerschaft ist ein wichtiger Baustein im Mobilitätskonzept zum Jubiläumsjahr. Durch die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs erreichen viele Besucher die Stadt ganz entspannt und kommen auch spät abends wieder sicher nach Hause. Zum Festwochenende im Mai und dem Festumzug im September verstärkt der Verkehrsverbund das Zugangebot auf der S-Bahn-Linie S 8. Vom 16. bis 18. Mai fahren Züge mit zusätzlichem Wagen, nachts sind Extra-Züge unterwegs. Zum Festumzug am 14. September wird die Kapazität ebenfalls erhöht. Außerdem unterstützt der VVO das Festprogramm vor Ort mit einem eigenen Auftritt.



# ZAHLEN UND FAKTEN

## 24\_25

### Gute Ergebnisse

Bei der deutschlandweiten Untersuchung des Marktforschungsinstituts Kantar zur Zufriedenheit der Fahrgäste mit Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbänden im Sommer 2024 konnte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) gute Ergebnisse erzielen. „Es freut mich, dass es uns gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gelungen ist, entgegen dem Bundestrend das hohe Niveau der Vorjahre weiterzuführen“, betonte Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO bei der Präsentation. „Mit einem gegenüber dem Vorjahr leicht verbesserten Wert von 2,52 bei der Gesamtzufriedenheit liegt der VVO deutlich über dem deutlich zurückgegangenen bundesweiten Durchschnitt von 2,96.“

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 Informationen im Fahrzeug. Neben den Aspekten des Angebots stachen dieses Jahr insbesondere die digitalen Dienste im VVO heraus. Mit deutlich verbesserten und nun sehr guten Bewertungen für die vollständig digitale Umsetzung des Deutschlandtickets, dem VVO-Internetauftritt, der Fahrplanauskunft unter [www.vvo-online.de](http://www.vvo-online.de) sowie den mobilen Informationen und der App VVO mobil bestätigten die Nutzer die eingeschlagene Strategie des Verbundes. Insgesamt konnte sich der VVO bei elf der 25 untersuchten Merkmale verbessern. Eine schlechtere Bewertung musste der Verbund bei der Zuverlässigkeit hinnehmen. Hier wirkten sich insbesondere die Zugausfälle bei der S-Bahn Dresden und im VVO-Dieselnetz negativ aus.

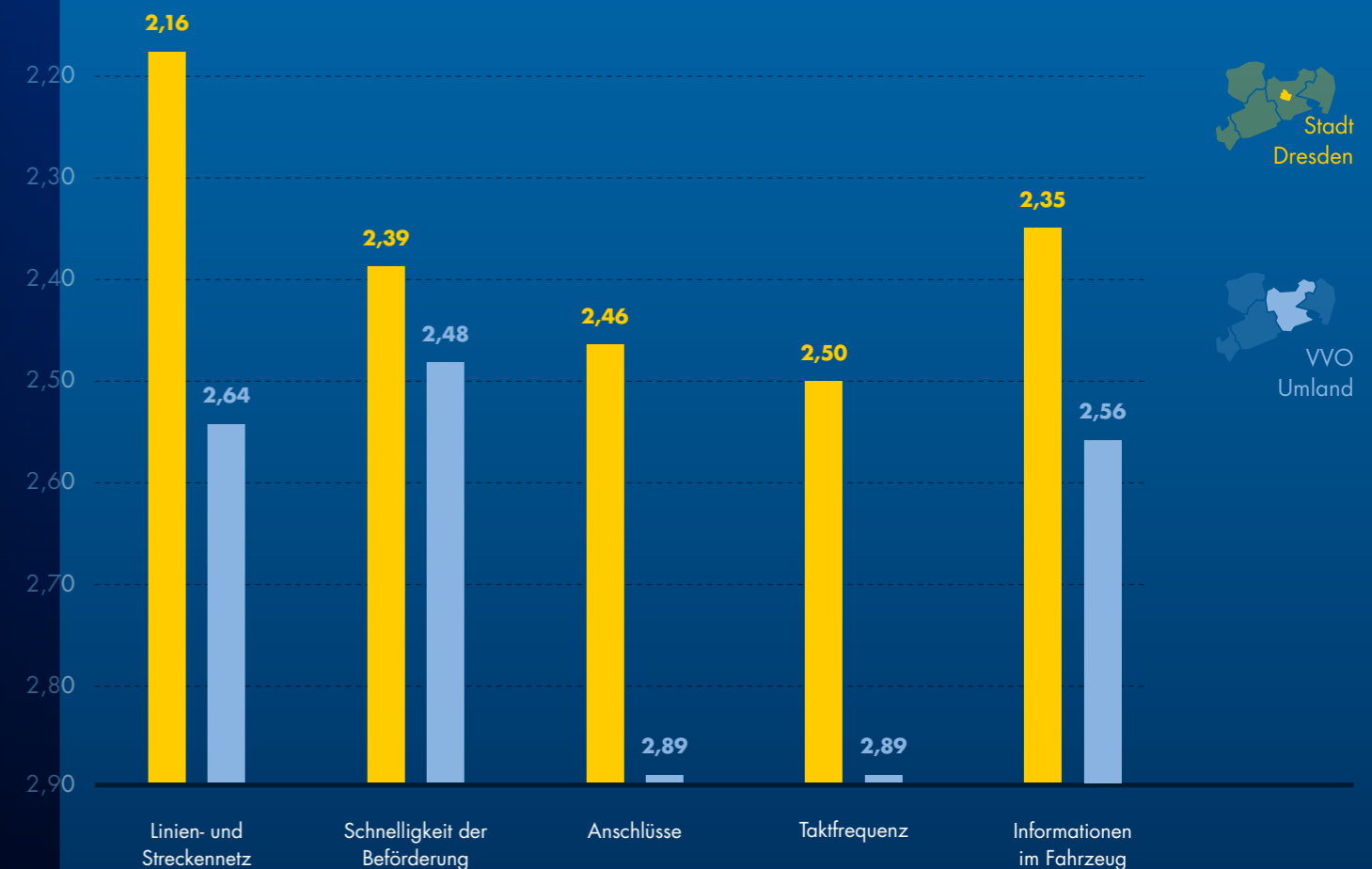
# 2,52

bei der Gesamtzufriedenheit zeigte das Kundenbarometer 2024.

# 69,5

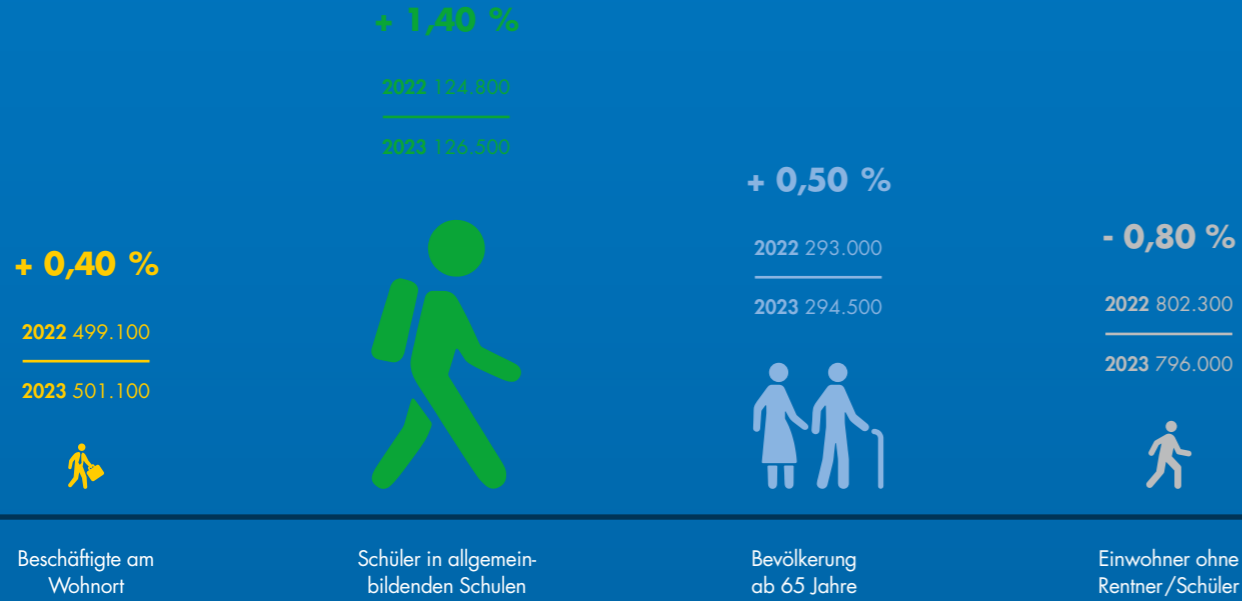
Prozent aller Befragten würden Bus und Bahn im VVO weiterempfehlen.

### Schlaglicht auf fünf wichtige Kategorien



## Rahmenbedingungen in der Bevölkerung

Veränderung der Zahlen von 2020 auf 2021

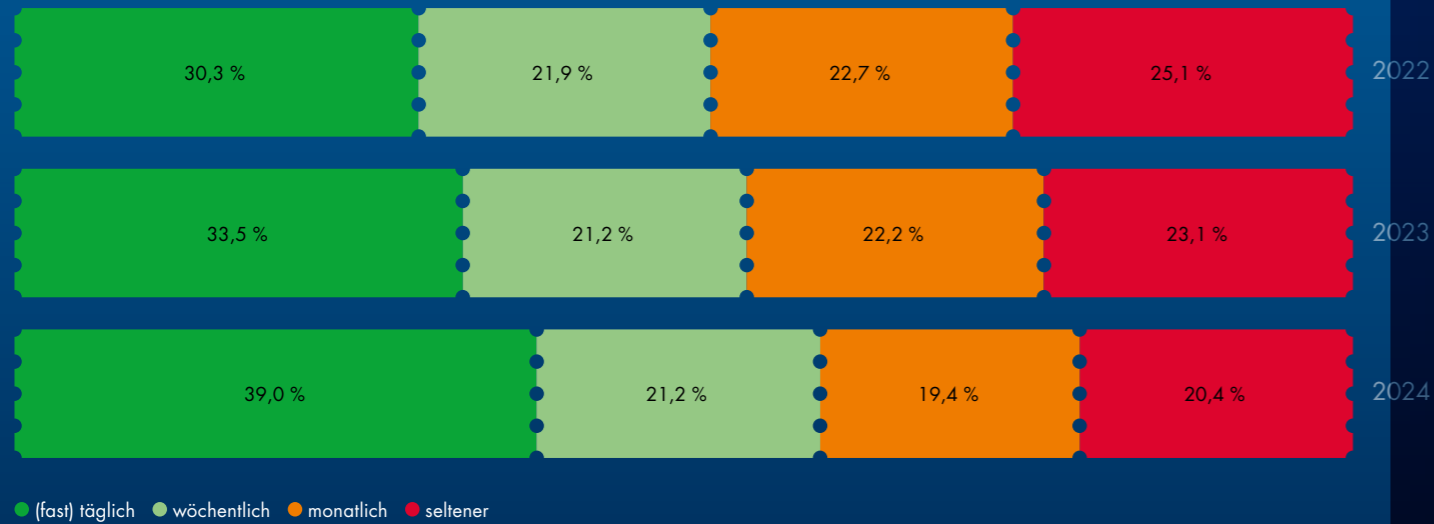


Die erzielten Werte der Verkehrsunternehmen und des Verbundes liegen über dem Durchschnitt anderer Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet. Besonders hervorzuheben ist, dass die Zufriedenheitswerte für zentrale Angebotsmerkmale wie das Linien- und Streckennetz, die Anschlüsse und die Taktfrequenz sowohl in Dresden als auch im Umland über dem bundesweiten Durchschnitt liegen. Daher

fallen die Untersuchungsergebnisse aus Sicht des VVO positiv aus. 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 70 Prozent der über 1.500 Befragten, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr weiterempfehlen werden.

## Weiternutzung ÖPNV nach Angebot des 9-Euro-Tickets

Seit der Einführung des Deutschlandtickets ist der Anteil der täglichen ÖPNV-Nutzer im VVO gestiegen. Im Jahr 2024 nutzten 39 Prozent der Fahrgäste im Verbundgebiet den ÖPNV (fast) täglich.



## Verkaufsentwicklung der einzelnen Ticketsegmente

Landestarif VVO-Zeitkartentarif VVO-Einzelkarten-Tarif

	Landestarif	VVO-Zeitkartentarif	VVO-Einzelkarten-Tarif
<b>Einzelfahrt</b>	5.688.734	6.640.309	5.349.895
<b>Tageskarte Einzelp.</b>	680.276	858.622	677.591
<b>Tageskarte Gr.</b>	271.064	327.343	264.975
<b>Schülergruppen-tageskarte</b>	244.704	315.644	288.357
<b>Fahrradtagskarte</b>	142.767	147.442	153.409
<b>AzubiTicket Sachsen</b>	108.117	82.651	19.661
<b>Deutschlandticket</b>	934.040	1.901.392	
<b>Wochenkarte</b>	86.646	87.682	50.862
<b>Monatskarte Bartarif</b>	180.793	124.065	42.407
<b>Abo-Karte</b>	1.309.506	677.103	319.613
<b>JobTicket</b>	298.347	212.329	106.765
<b>Fahrradmonatskarte</b>	5.009	3.800	3.401
<b>BildungsTicket</b>	856.035	994.645	1.065.510
<b>SchülerFreizeitTicket</b>	44.000		

## 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

Dirk Oberländer, [www.oberlaender.design](http://www.oberlaender.design)

## Text

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

## Fotografie

Claudia Hübschmann, Landkreis Bautzen, Landeshauptstadt Dresden,  
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Viesturs Larcis,  
Lars Neumann, Stadt Kamenz, Tom Schulze, Anja Schneemann,  
VVO/Peggy Froß, VVO/Torsten Meerbach, VVO/Sandra Petzold

## Druckerei

Stoba-Druck GmbH

## Copyright

© 2025 Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

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

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

## DER VVO IN KÜRZE

Das Geschäftsjahr 2024



## ÜBER BRÜCKEN

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



**VVO** 

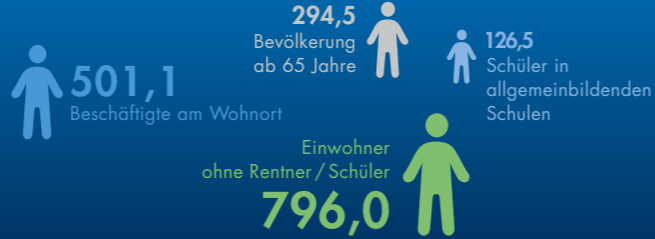


# STARKE PARTNER

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

## Rahmenbedingungen

2023 in Tsd. Einwohner im Nahverkehrsraum Oberelbe  
(Stand 31. Dezember 2023)














# 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 über 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

# DER VVO IN KÜRZE

Das Geschäftsjahr 2024

## Die 12 Partnerunternehmen (Stand Sommer 2025)

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

## VVO-Mobilitätszentrale

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

VVO-InfoHotline 0351 8526555

© Herausgegeben vom Verkehrsverbund Oberelbe, Dresden 2025; Gestaltung: Dirk Oberländer, www.oberlaender.design; Für die Vollständigkeit der Angaben übernehmen wir keine Gewähr.

## Mittelverwendung des Zweckverbandes 2024

in Tsd. Euro

Verkehrsleistungen	
Bestellung von SPNV-Leistungen	131.657,8
Schmalspurbahnen	5.249,5
Finanzierung von Verkehrsleistungen Bus einschließlich PlusBus und Nachtverkehr	4.340,2
Verbundbedingte Aufwendungen	
Verbundbedingte Ausgleichszahlung an Verkehrsunternehmen	8.778,1
Vertrieb einheitlicher Fahrausweise / Entwicklung neuer Vertriebswege	515,9
Aufwendung zur Fahrgastinformation	201,4
Verbundmarketing und VVO GmbH	6.481,3
KC Sachsentarif	226,1
Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr	
Vertrieb	115,9
Infrastrukturprogramm	5.748,6
Fahrgastinformationssystem / Fahrgastzählsystem	248,5
Straßenbahnlinie 4	148,4
Schmalspurbahnen	2.876,2
Projekt: Ladeinfrastruktur	309,3
<b>Aufwendungen des ZVOE im Haushaltsjahr</b>	<b>166.897,2</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

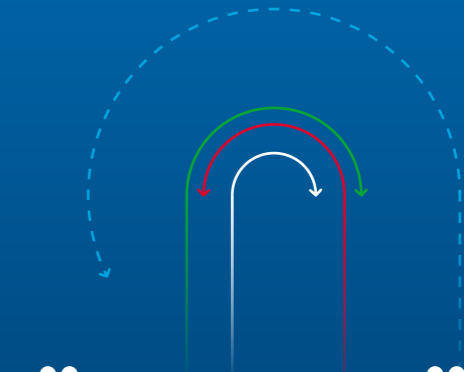
VERKEHRICHE KOORDINATION

Gesellschafter	Vorsitzender des Aufsichtsrates
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	Landrat Ralf Hänsel (Landkreis Meißen)
Geschäftsführer	
Burkhard Ehlen	

## • BESTELLUNG • KOOPERATION

**VERKEHRICHE UMSETZUNG**

Zug 	Tram  
Eisenbahnverkehrsunternehmen	Private und kommunale Verkehrsunternehmen



# ÜBER BRÜCKEN

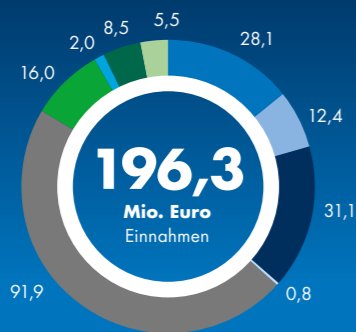
Ein Ticket. Alles fahren.  
Verkehrsverbund Oberelbe



## Fahrgeldeinnahmen

in Mio. Euro

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



## Fahrgastzahlen

Sonderverkehrsmittel im Jahr 2024

**127.501**  
Weißeritztalbahn

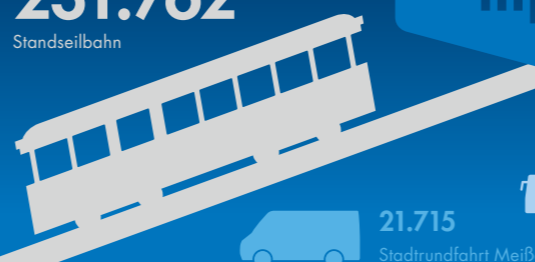


**593**  
Räder auf dem  
FahrradBUS



**231.762**  
Standseilbahn

Standseilbahn



**22.660**  
Linie M



**21.715**  
Stadtrundfahrt Meißen



**253.616**  
Schwebebahn



**25.167**  
Wanderschiff  
RVSOE



**109.915**  
Kirnitzschalbahn

**4.871**

Quadratkilometer Fläche hat  
der Verbundraum Oberelbe und

**1,21**

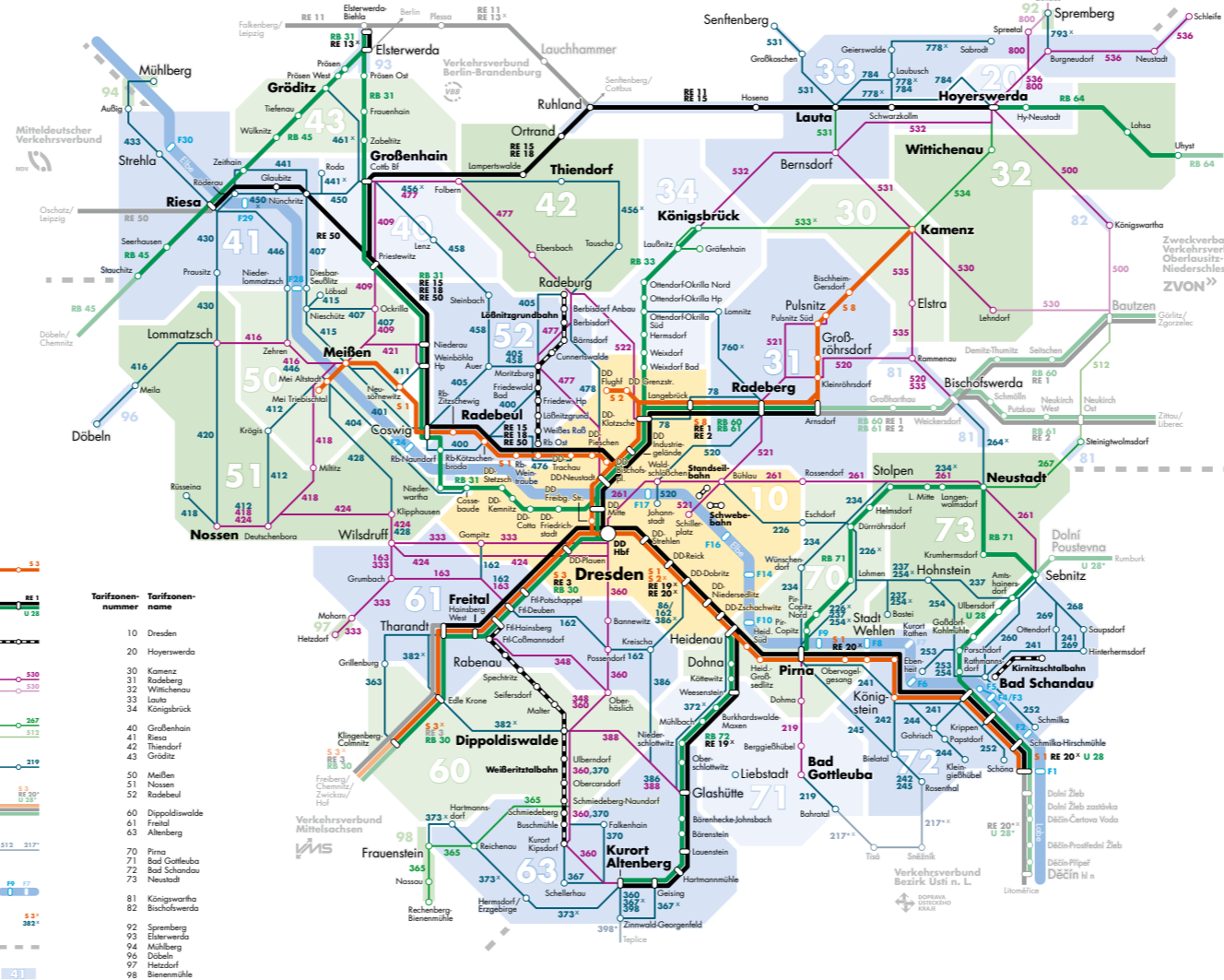
Millionen Einwohner leben darin.

Einwohner in Tsd. Stand 31. Dezember 2023

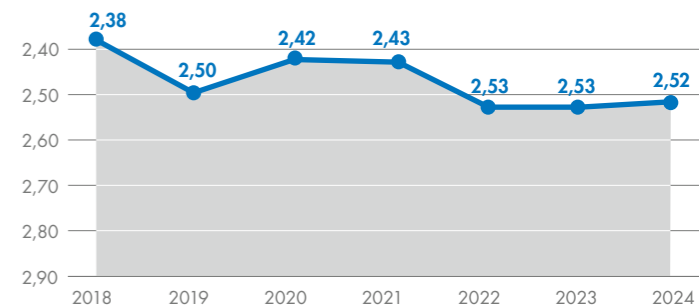
LH Dresden	<b>563,1</b>
LK Meißen	<b>240,4</b>
LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	<b>245,1</b>
LK Bautzen (VVO-Teil)	<b>168,5</b>

## Linien und Haltestellen

Linien	325	Haltestellen	3.974
Eisenbahn	27	Eisenbahn	152
Regionalbus	216	Bus	3.755
Stadtbus	69	Straßenbahn	267
Straßenbahn	13	Fähren und Sonderverkehrsmittel	37
Fähren und Sonderverkehrsmittel	19		



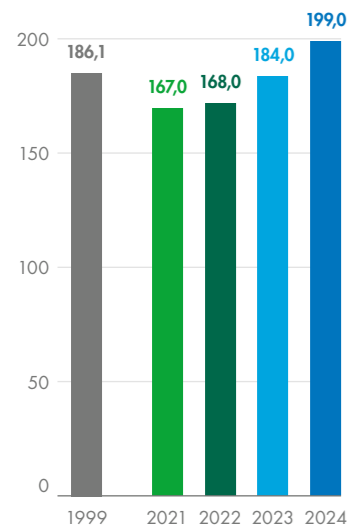
## Globalzufriedenheit



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

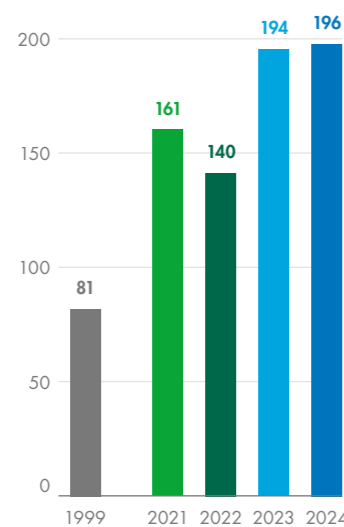
## Fahrgastfahrten

in Mio.



## Fahrgeldeinnahmen Verbundtickets

in Mio. Euro



- S-Bahn zum VVO-Tarif 15:30-6:00 Minuten-Takt
- Nahverkehrsbus zum VVO-Tarif 1- bzw. 2-Stunden-Takt
- Sonderverkehrsmittel VVO-Tarif gilt eingeschränkt
- PlusBus-Linie zum VVO-Tarif / nicht zum VVO-Tarif 1-Stunden-Takt, Mo-Fr 6-20 Uhr
- TakBus-Linie zum VVO-Tarif / nicht zum VVO-Tarif 2-Stunden-Takt Mo-Fr, auch Sa
- Buslinie zum VVO-Tarif
- Bahnlinie nicht zum VVO-Tarif / \* nicht zum VVO-Tarif, Anerkennung Elbe-Label-Ticket
- Bahnlinie nicht zum VVO-Tarif / \* nicht zum VVO-Tarif, Anerkennung Elbe-Label-Ticket
- Fähre zum VVO-Tarif / nicht zum VVO-Tarif
- \* nicht täglich
- Grenze anderer Verkehrsverbände
- Tarifzonen mit Nummern

Tarifzonen-nummer	Tarifzonen-name
10	Dresden
20	Hoyerswerda
30	Kamenz
32	Witichenau
33	Lauta
34	Königsbrück
40	Großenhain
41	Riesa
42	Thiendorf
43	Gröditz
50	Meißen
51	Nossen
52	Radebeul
60	Dippoldiswalde
61	Freital
63	Altenberg
70	Pirna
71	Bad Gottleuba
72	Bad Schandau
73	Neustadt
81	Kirnitzschalbahn
82	Bischswerda
92	Spremberg
93	Elsterwerda
94	Mühlberg
96	Döbeln
97	Hetzdorf
98	Bienenmühle

**225.006**

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

**10.106** Schriftliche Betreuung

**38.257** Telefonische Betreuung

**162.673**

Persönliche Betreuung (Mobilitätszentrale, Veranstaltungen, Infomobil)

## Nutzung von vvo-online.de

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

