



WEITER

IM

TAKT

VERBUNDBERICHT
2020 / 2021



„Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zur öffentlichen Daseinsfürsorge. Daher war und ist es wichtig, dass die Bundesregierung und der Freistaat mit dem Rettungsschirm für den ÖPNV die Mindereinnahmen der Unternehmen kompensieren und damit die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie deutlich reduzieren.“

Michael Harig, Landrat des Landkreises Bautzen und Vorsitzender des ZVOE



„Gemeinsam mit seinen Partnern stößt der VVO immer wieder neue Projekte an und setzt sie um. Auch das vergangene schwierige Jahr machte keine Ausnahme: Mit Untersuchungen zu alternativen Antrieben, Ideen zur Verkehrswende inklusive einer S-Bahn nach Riesa und der FAIRTIQ-App, die den Nahverkehr noch einfacher macht, gestalten wir Zukunft.“

Ralf Hänsel, Landrat des Landkreises Meißen



„Sanfter Tourismus steht in der Region im Fokus und deshalb ist es unser stetiges Anliegen, die Mobilität auf ökologisch nachhaltige Füße zu stellen. Mit der Gästekarte ‚Sächsische Schweiz mobil‘ sind wir dem Ziel wieder ein Stück nähergekommen. In Kombination mit einem flächendeckenden Nahverkehrsangebot ist das ein toller Erfolg.“

Michael Geisler, Landrat des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge



„Corona hat unseren Alltag durcheinandergewirbelt. Vieles, was eben noch alltäglich war, änderte sich: von Schule bis zum Arbeitsplatz. Umso wichtiger war daher die Stabilität im Nahverkehr: Busse, Bahnen und Fähren waren im regelmäßigen Takt unterwegs und sorgten auch in dieser schwierigen Zeit für Vertrauen. Daher blieben viele Kunden treu und wurden mit Sonderaktionen im letzten Sommer belohnt, die sie sehr schätzten.“

Dirk Hilbert, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden

WEITER IM TAKT

- 4 IM TAKT
- 8 WEITER IM VERBUND
- 34 JAHRESRÜCKBLICK 2020/2021
- 40 ZAHLEN UND FAKTEN 2020/2021
- 44 IMPRESSUM

MIT SCHIRM

SEITE 10

UND CHARME



SEITE 14

...SSSSUMM



DANKESCHÖN

SEITE 18

SOMMER



WEITER

SEITE 22

DENKEN



ZWANZIG JAHRE

SEITE 26

FÜNF FRAGEN



EINFACH WISCH

SEITE 30

UND WEG



IM



TAKT

Das Mobilitätshertz Sachsens schlägt im Takt des öffentlichen Nahverkehrs. Ob Busse, Straßen- und Eisenbahnen, Elbfähren, Bergbahnen oder Anrufbusse und -taxen: Der VVO und seine Verbundpartner sind ein eingespieltes Team. Unser Verkehrsnetz aus über 300 Linien spannt sich zwischen 3.900 Haltestellen und wird ergänzt durch barrierefreie Verknüpfungspunkte und Übergangsstellen, Park&Ride-Angebote, einen flächendeckenden Informations- und Ticket-service und nicht zuletzt durch das engagierte und freundliche Personal im Fahr- und Kundendienst. All das konnte auch die Pandemie nicht lahmlegen. Im Gegenteil: Das vergangene Jahr zeigte die besondere Relevanz von Bussen und Bahnen eindringlich auf. Der Nahverkehr sorgte durchgängig für rollende Fahrzeuge und damit für die – trotz Pandemie – so wichtige Mobilität von ganzen Berufsgruppen. Das macht

uns stolz und zeigt die hervorragende Zusammenarbeit der zwölf Verkehrsunternehmen im Verbund. Von der engen Kooperation profitierten im Sommer 2020 auch Fahrgäste: Mit einer einzigartigen Dankeschön-Aktion für Stammkunden und einer ausgeweiteten Gültigkeit von Familientageskarten für Gelegenheitsfahrer konnten sie von Juli bis September den „Entdeckersommer“ genießen und vergünstigt, allein oder gemeinsam, durch den Verbund reisen.

Die Herausforderungen im vergangenen Jahr spiegeln aber auch die gute Arbeit wider, die bisher schon geleistet wurde und auf die wir weiter aufbauen werden. Denn so wie Busse und Bahnen im Verbund nicht stillstehen, steht die Entwicklung im Bereich öffentlicher Verkehr nicht still: Wir arbeiten intensiv an der Zukunft emissionsarmer Antriebe. Im vergangenen Jahr stellten wir dafür im Dieselnetz einen batteriebetriebenen Triebwagen vor. Das Echo war sehr positiv und gemeinsam mit Wissenschaftlern der Technischen Universitäten in Berlin und Dresden und finanziell unterstützt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) wird es dazu in den kommenden Jahren konkrete Umsetzungsschritte geben.

Zusätzlich führt der VVO mit dem FAIRTIQ ein cleveres neues System für Gelegenheitsfahrer ein: Einfach zum Start einchecken und zum Ende der Reise auschecken.

Das innovative Ticketsystem berechnet automatisch den passenden Tarif. Und apropos Tarif: Auch das Kompetenzcenter Sachsentarif macht Fortschritte. Die Eckpunkte für den landesweiten Dachtarif stehen bereits – nun kommt es auf einen fairen Interessensausgleich zwischen den beteiligten Partnern an. Das Ziel, eine Vereinfachung der verbundübergreifenden Tarife, ist dabei im Interesse aller. Die Zeit dafür ist reif.

Natürlich schauen wir auch weiterhin über die Verbundgrenzen hinaus. Die Klimakrise ist mittlerweile in den Köpfen fast aller Menschen angekommen. Der logische Schluss, dieser Krise zu begegnen, ist unter anderem ein Mehr an ÖPNV und ein Weniger an automobilem Individualverkehr. Die Erhöhung der Finanzmittel des Bundes im vergangenen Jahr war der richtige Schritt, um dem Nahverkehr den notwendigen finanziellen Handlungsspielraum zu geben. Nun ist es



unsere Aufgabe, gemeinsam mit den Partnern in den Unternehmen, den Landkreisen, der Landeshauptstadt und in der Staatsregierung, im Rahmen der Verkehrswende weiter gut durchdachte Lösungen anzubieten. Lösungen, die für alle Umsteiger bequem sind, finanziell überschaubar und umweltfreundlich wie das eigene Fahrrad. Denn der Klimawandel war nicht im Lockdown.

Sie sehen, es gibt noch viel zu tun. Doch daran arbeiten wir im Verkehrsverbund Oberelbe. Jeden Tag und mit großer Begeisterung. Jetzt wünschen wir Ihnen einen interessanten Rückblick auf das vergangene Jahr.

Bleiben Sie im Takt!

Michael Harig & Burkhard Ehlen

Michael Harig, Landrat des Landkreises Bautzen und Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE), und **Burkhard Ehlen**, Geschäftsführer des ZVOE und der VVO GmbH im Gespräch.



WEITER IM VERBUND



Regionalbus Oberlausitz · Andrea Radtke und Daniel Kunath

Im vergangenen Jahr konnten wir gemeinsam mit dem Landkreis und dem VVO weitere Verbesserungen umsetzen: Dazu zählen die Vergrößerung des PlusBus- und TaktBus-Netzes, die Ausweitung des Angebotes zwischen Weißig und Kleinerkmansdorf, aber auch neue Fahrzeiten von und zu den Zügen in Königsbrück und Ottendorf-Okrilla, um den Fahrgästen gute Verbindungen zu ermöglichen.



Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge · Uwe Thiele

Mit unseren Bussen lässt sich die grüne Lunge Ost Sachsens umweltfreundlich bereisen. Damit das noch etwas nachhaltiger wird, bieten unsere Verkaufsstellen Trekkingtickets für den Forststeig Elbsandstein an. Damit kann in den Hütten und auf den Biwakplätzen entlang der 105 km langen Wanderroute übernachtet werden. Jeder Ticketkauf unterstützt zusätzlich die wertvolle Arbeit der Kollegen vom Sachsenforst.



DB Regio Nordost · Carsten Moll

Pandemiebedingt lag Urlaub in Deutschland im Trend und die Bahn hat aus der Not eine Tugend gemacht. Mit unseren Kampagnen für Urlaub zu Hause und zum Entdecken der Region konnten wir viele Fahrgäste zurückgewinnen. Gerade in Pandemiezeiten machte der Schienenverkehr im vergangenen Jahr sichere Erholungsangebote für gestresste Städte.



Satra Eberhardt · Matthias Peschke

Das vergangene Jahr hat unseren Reisezweig existenziell erwischt. Doch mit Kurzarbeit, Sparkurs und finanziellen Garantien konnten wir das Unternehmen auf Kurs halten. Daher haben wir uns gefreut, dass wir das Vertrauen unserer Fahrgäste nicht verloren haben. Das gilt sowohl für unsere Fernreisen als auch für die Aufgaben, die wir als Satra Eberhardt im Verbund erfüllen.



DB Regio Südost · Stephan Naue

Wir freuen uns sehr, dass wir im vergangenen Jahr die Vergabe für das VVO-Dieselnetz für uns gewinnen konnten. Bei der Inbetriebnahme setzen wir auf die erfahrenen Mitarbeiter der Mitteldeutschen Regiobahn, die damit eine gesicherte Zukunftsperspektive haben. 21 Fahrzeuge, sechs mehr als bisher, aus der Bestandsflotte von DB Regio sowie zahlreiche neu ausgebildete Kollegen bilden das Rückgrat für ein ausgeweitetes Angebot ab Dezember 2021.



Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft · Roland Richter

2020 war turbulent: Aufgrund des Lockdowns gingen von März bis Mai sowie ab November die Fahrgastzahlen sprichwörtlich in den Keller. Im Sommer lief der Betrieb hingegen wesentlich besser als erwartet: Durch den Trend zum Urlaub in Deutschland konnten wir auf unseren drei Schmalspurbahnen sogar die Fahrgastzahlen des Vorjahres überbieten.



Dresdner Verkehrsbetriebe · Lars Seiffert und Andreas Hemmersbach

In dieser schwierigen Zeit sind Treue und Vertrauen unserer Stammkunden in den ÖPNV existenziell. Wir tun alles, um diese Verbundenheit zu stärken. Daher sind wir besonders dankbar, dass unsere Fahrgäste unsere sicheren und zuverlässigen Mobilitätsangebote nach wie vor schätzen. Auch für unser Krisenmanagement haben wir gute Noten erhalten, das ÖPNV-Kundenbarometer zeigt das deutlich.



Die Länderbahn · Wolfgang Pollety

Trotz der Pandemie stand 2020 die umfangreiche Modernisierung unserer trilex-Flotte im Mittelpunkt. Für unsere Fahrgäste wird das spürbar durch frisches Design, erweiterte Ausstattungen und Business-Sitzgruppen mit mobilen Arbeitsplätzen. Erfreulicherweise konnten wir mit der Erholung der Kundennachfrage im Sommer bereits viele Fahrgäste von der neuen Qualität überzeugen.



Mitteldeutsche Regiobahn · Henning Weize und Jan Kleinwechter

Um die Ausbreitung des Corona-Virus einzudämmen, wurde das öffentliche Leben im Freistaat eingeschränkt. Wir sind sehr stolz, dass die Mitteldeutsche Regiobahn den Umständen trotzten konnte und planmäßig gefahren ist. Gerade für wichtige Berufsgruppen oder auch Schülerinnen und Schüler konnten wir so ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen.



Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda · Stefan Löwe

Wir nutzen unsere grüne Unternehmensfarbe bei Neufahrzeugen jetzt auf dem ganzen Bus und erhöhen damit die Wahrnehmbarkeit des ÖPNV in der Stadt Hoyerswerda. Die Fahrgastinformation verbessern wir weiter. Durch digitale Bildschirme in unserer Mobilitätszentrale sowie größeren Anzeigen und Außenlautsprecher an unseren neuen Bussen. Wir sind gefragter Ansprechpartner bei innovativen Forschungsprojekten aus dem ganzen Land. Auch wenn davon am Ende vielleicht nicht alles auf die Straße kommt, können wir die Zukunft des ÖPNV so selbst aktiv mitgestalten.



Müller Busreisen · Jan Behrendt und Ramona Durke

Der Regionalverkehr ist und bleibt eine wichtige Stütze der Verkehrsinfrastruktur. Er steht aber auch in der besonderen Verantwortung, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Mit unserer Spende für den Bergwaldprojekt e.V. konnten 1.000 Laubbäume gepflanzt werden. Gemeinsam mit Jugendlichen waren wir vor Ort und halfen beim Pflanzen.



Verkehrsgesellschaft Meißen · Jens Dehnert

Im Sommer 2020 haben wir uns über steigende Fahrgastzahlen vor allen auf den touristischen Linien und den Elbfähren gefreut. Mit der Neuordnung des Fährverkehrs im Landkreis Meißen in dieser Saison wollen wir den Trend fortsetzen und die Region links- und rechtselbisch noch enger zusammenführen. So sind jetzt alle Fähren in den VVO-Tarif integriert. Künftig wollen wir mit einer komplett neuen Flotte mit elektrisch angetriebenen Booten einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.



MIT SCHIRM UND CHARME

Nach einem erfolgreichen Termin in Meißen beraten Peter Kreher, Leiter des Bereichs Finanzen und Controlling beim VVO, und Mitarbeiterin Almut Müncheberg die Auswirkungen der Corona-Maßnahmen und wie sich unsichere Kunden zurückgewinnen lassen.



Seit einem Jahr hat die Corona-Pandemie die Welt im Griff und hat keinen Stein auf dem anderen gelassen. Viele Gewissheiten sind dahin und auch der öffentliche Nahverkehr musste seine Rolle behaupten und an manchen Stellen erst einmal wiederfinden. Peter Kreher und Almut Müncheberg ist der Optimismus trotzdem nicht vergangen. Wie sie auf 2020 zurückblicken und wo sie in Zukunft Potenzial für den ÖPNV sehen, erklären sie hier.

Könnten Sie mir das vergangene Jahr in wenigen Worten beschreiben?

Peter Kreher Eigentlich würde ein einziges Wort dafür reichen. Aber ich versuche es mal lieber in ganzen Sätzen. Auf das komplette Jahr gesehen, hatte der Verkehrsverbund pandemiebedingte Einnahmeverluste durch einen starken Rückgang der Fahrgastzahlen. Insgesamt gab es im VVO-Tarif im Vergleich zum Vorjahr zirka zwölf Prozent geringere Einnahmen. Das ließ die Balken schon ganz schön knirschen.

Almut Müncheberg Im vergangenen Jahr hatten wir eine unglaubliche und vor allem ungewohnte Auf- und Ab-Entwicklung bei den Fahrgastzahlen. Das lag zum einen an den Lockdown-Maßnahmen, den Schulschließungen sowie den Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen. Zum anderen haben auch Homeoffice und Kurzarbeit ihren Teil beigetragen. Und zu keiner Zeit ließen sich stabile Prognosen treffen. Zuerst dachten wir, es geht schnell vorbei und die Einnahmerückgänge würden begrenzt bleiben und sich auch nur im Jahr 2020 bemerkbar machen. Das war aber pures Wunschdenken. Erst im Laufe des Jahres 2020 stellte sich heraus, dass uns die Auswirkungen der Pandemie noch sehr lange begleiten werden.

PK Das stimmt. Vor allem die Unsicherheit darüber, ob der Bund

und der Freistaat einen Rettungsschirm zum Ausgleich der Mindereinnahmen spannen werden, war bis zuletzt groß. Und bis das dann beschlossen wurde, mussten wir viele Entscheidungen unter diesen unklaren Voraussetzungen treffen.

Die Pandemie ist noch nicht überstanden. Können Sie eine Prognose abgeben, wie es mit dem Ziel „Verkehrswende“ weitergeht?

PK Der Rettungsschirm hat nun erst einmal dafür gesorgt, dass der Status quo gehalten werden kann und die Ausgangsbasis für die Verkehrswende erhalten blieb. Die Verkehrswende ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Aber sie hat mehrere Komponenten. Das sind alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr und eine veränderte Raumplanung sowie Fortschritte bei neuen umweltverträglichen Technologien. Wie man sieht, haben wir als Verkehrsverbund nicht überall Einfluss. Hier

sind viele Bereiche des öffentlichen Lebens gefragt – vor allem auch die Politik, die die Fäden ziehen muss. Und es reichen auch nicht nur Strategiepapiere um diese Jahrhundertaufgabe zu bewältigen. Sondern die Grundlage für die gemeinsamen Anstrengungen sind ausreichende finanzielle Mittel und eine gute Zusammenarbeit im Verbund und mit dem Freistaat sowie auf den Gebieten Technik, Erschließung von Wohnräumen und Einbeziehung des ÖPNV.

AM Momentan ist aber erst einmal unklar, wie sich die Menschen nach der Pandemie bei ihrer Verkehrsmittelwahl verhalten werden. Während der ÖPNV starke Rückgänge verzeichnen musste, stieg der Stellenwert des Autos wieder an. Das ist für das Klima und unsere Städte eine sehr negative Entwicklung. Und viele unserer Abo-Kunden fangen an zu rechnen, ob sich das Jahresabo noch lohnt, weil das Thema Homeoffice wohl auch nach Corona noch eine große Rolle spielen wird. Unser Ziel ist es daher, gemeinsam mit unseren Verbundpartnern auch für veränderte Lebenssituationen attraktive Mobilitätsangebote zu machen.

Was hat der VVO aus diesem ungewöhnlichen Jahr gelernt?

PK Eine wichtige Lehre aus der Pandemie ist beispielsweise, dass die plötzlichen Änderungen der Lebensgewohnheiten eine ebenso schnelle und adäquate Anpassung von Verkehrsleistung oder Tarifangeboten erfordern. Am Ziel, mit den vorhandenen Haushaltsmitteln so viel Verkehrsleistung wie möglich zu bestellen, halten wir weiterhin fest. Das wird aber schwieriger, weil sich die Rahmenbedingungen schlecht abschätzen lassen. Wann wir das Vor-Corona-Niveau der Einnahmen wieder erreichen, kann nämlich noch niemand genau sagen.

Keine Zeit für einen Elbspaziergang. Für Peter Kreher und Almut Müncheberg geht's mit der S-Bahn gleich zurück nach Dresden.

Die Einnahmentwicklung für 2020 spiegelt die deutlichen Nachfrageschwankungen wider.

Und weiter im Takt:

„Der Corona-Rettungsschirm konnte zum Glück die Mindereinnahmen des Jahres 2020 neutralisieren. Ohne ihn hätten die Verluste in den Folgejahren ausgeglichen werden müssen. Und das wäre unweigerlich zu Lasten der Bestellung von Verkehrsleistungen gegangen. Jetzt planen wir erst einmal mit einem absehbaren Ende der Corona-Maßnahmen und halten den Takt trotz reduzierter Fahrgastzahlen aufrecht. Denn mit der Entzerrung des Fahrgastaufkommens leisten wir auch einen wichtigen Beitrag zum Schutz vor Infektionen.“

Peter Kreher, VVO



...SSSSUMM

Es ist gar nicht so lange her, dass der batteriebetriebene Prototyp der Österreichischen Bundesbahn nach Königsbrück gefahren ist. Martin Arnhold aus dem Bereich SPNV-Angebot/Vergabe des VVO, (links) sowie Benjamin Ebrecht von der TU Berlin (nicht im Bild) und Nyascha Thomas Wittemann von der TU Dresden treffen sich regelmäßig im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsprojektes für alternative Antriebe.

U-Bahn-Antrieb

Der VVO will sein Dieselnetz in zehn Jahren auf alternative Antriebe wie Batterie oder Brennstoffzelle umstellen.

Rund um Dresden und weiter in die Lausitz wird die Zukunft umweltschonend und flüsterleise. Bis dahin ist noch viel Forschungsarbeit nötig, aber es könnte einen wichtigen Impuls in der Klimawende markieren. Martin Arnholt, Benjamin Ebrecht und Nyascha Thomas Wittmann berichten über den Weg dahin.



Im vergangenen September zeigte Siemens hier seinen batteriebetriebenen Desiro-Triebwagen. Wie haben Sie die Präsentationsfahrt erlebt?

Martin Arnholt Die Fahrt war eine tolle Gelegenheit zu zeigen, dass E-Mobilität auf der Schiene seit mehr als einem Jahrhundert gelebte Praxis ist und wir mit dem System Oberleitung noch viel mehr anstellen können. Wir werden damit langfristig lokal emissionsfreien, ökologischen und verlässlichen Nahverkehr zur Verfügung stellen.

Nyascha Thomas Wittmann Für mich als Wissenschaftler war es natürlich wirklich schön, die in den Studien so umfangreich betrachtete Strecke nach Königsbrück ganz real in der Praxis mit einem batterieelektrischen Zug zu befahren zu können und zu zeigen – das geht wirklich!

Benjamin Ebrecht Die Fahrt selbst verlief erstaunlich unspektakulär. Und das ist ja genau einer der Vorteile des Batteriezugs: Das ruhige Fahrgefühl währt auch auf den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten fort. Von der Umschaltung auf Batteriebetrieb bekommt der Fahrgast kaum etwas mit. Als Wissenschaftler war es natürlich spannend, die Theorie in der Praxis zu erleben.

Warum elektrifiziert man nicht einfach alle Strecken mit einer Oberleitung?

MA Genau das bleibt für stark nachgefragte Schienenstrecken weiterhin das Ziel und ist auf lange Sicht auch die volkswirtschaftlich günstigste Option. Aber das braucht seine Zeit. Batteriebetriebene Züge sind deswegen die ideale Zwischenlösung und bieten auch für weniger nachgefragte Strecken eine langfristige Perspektive.

Welche technischen Herausforderungen gibt es in der Entwicklung der Züge und was liegt bis 2031 noch vor uns?

NTW Die Basis sind bestehende Fahrzeugplattformen, die für den Einsatz mit den neuartigen Antrieben weiterentwickelt wurden, besonders hinsichtlich der zusätzlichen hohen Masse und des Volumenbedarfs der Akkus, Wasserstofftanks und Brennstoffzellen.



Die Akku-Kapazitäten werden sich noch weiter verbessern. Aber schon jetzt ist der Berliner Wissenschaftler Benjamin Ebrecht vom batteriebetriebenen Testzug begeistert.

Martin Arnholt vom VVO (links) und Nyascha Thomas Wittmann begegnen sich an der TU Dresden. Der VVO wird in den kommenden Monaten entscheiden, ob auf den Dieselstrecken ab dem Jahr 2031 Brennstoffzellen- oder Batteriezüge zum Einsatz kommen sollen.

Außerdem müssen die neuen Komponenten bahntest sein, also bis zu 200.000 Kilometer pro Jahr aushalten. Batteriezüge haben heute schon fast 100 Kilometer Reichweite, bevor sie wieder geladen werden müssen. Das reicht für viele Nahverkehrslinien in Deutschland, von denen etwa 70 Prozent im elektrifizierten Netz beginnen beziehungsweise enden. Da braucht es dann meist nur noch eine Ladestation oder ein paar Kilometer mehr Oberleitung, um die Züge sinnvoll einsetzen zu können. Für Wasserstoffzüge braucht es im Netz spezielle Tankstellen und Erzeugungsanlagen. Beide Technologien haben ihre Stärken, daher untersuchen wir diese im Rahmen des Forschungsprojektes für den VVO.

Werden alternative Antriebe weitere Vorteile im SPNV und ÖPNV bringen?

BE Batterie- und Brennstoffzellenzüge erweitern die bisherigen Dieselstrecken um einen vollelektrischen Antriebsstrang. Für den VVO böte das den Vorteil, Liniennetze neu zuschneiden und mehr umsteigefreie Verbindungen vom Umland in Ballungszentren anbieten zu können. Zudem sind elektrische Fahrzeuge in der Regel leiser und spurtstärker als ihre Diesel-Pendants und fahren Verspätungen schneller

heraus. Wenn alles passt, verkürzen sich sogar die Reisezeiten. Im ÖPNV können diese Antriebe auch ein Baustein für Tram-Train-Konzepte sein, bei denen Straßenbahnen auch auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken ins städtische Umland geführt werden. Auch in denkmalgeschützten Innenstädten könnte teilweise auf elektrische Oberleitungen verzichtet werden. Dort werden die Straßenbahnen dann mit Speicherkondensatoren ausgestattet.

Welche Technologien können noch zum Klimaschutz beitragen?

BE Grundsätzlich leistet jede Energieeinsparung auch einen Beitrag zum Klimaschutz. Das beginnt bei LED-Beleuchtung an Bahnhöfen und geht weiter über effizientere Klimaanlage bis zu Fahrer-Assistenzsystemen und automatisiertem Bahnbetrieb.

NTW Letztlich gibt es viele Optionen. Dazu würden beispielsweise auch synthetische Diesel-Kraftstoffe zählen, die häufig auch aus elektrischer Energie gewonnen werden. Solange diese aus regenerativen Energieträgern stammt, sind sie eine umweltfreundliche Option. Aber da, wo bereits viel mit einer Oberleitung elektrifiziert ist, sind aus wirtschaftlicher Sicht fast immer die batterieelektrischen Fahrzeuge die beste Lösung.

Und weiter im Takt:

„Auf der Suche nach einer technisch, betrieblich, ökologisch und wirtschaftlich sinnvollen Alternative zum Dieselverkehr beschäftigen wir uns mit zahlreichen Detailfragen. Als Forschungspartner arbeiten wir dabei eng mit den Universitäten in Berlin und Dresden zusammen. Die Fahrt im vergangenen Herbst hat uns intern bestätigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind und wir auch eine gute Gelegenheit der Öffentlichkeit zu zeigen, dass Batterie-Züge bereits einsetzbar sind.“

Martin Arnholt, VVO

August 2018
Erste Machbarkeitsstudie mit der TU Berlin

September 2019
Beantragung Fördermittel beim BMVI und Freistaat Sachsen

2020 bis 2021
Vertiefende Studien mit der TU Berlin, der TU Dresden und DB Energie

Dezember 2021
Systementscheidung

2022
Beginn Vorplanung Versorgungsinfrastruktur

2024
Start Vergabeverfahren Betrieb, Fahrzeuge & Werkstatt

Jährliche durchschnittliche CO₂-Emissionen im VVO-Dieselnetz & Ostsachsenetz 2031 bis 2046

Dieselantrieb (DMU): 32.915 Tonnen CO₂/Jahr
Wasserstoffantrieb (HEMU): 3.563 Tonnen CO₂/Jahr
Batterieantrieb (BEMU): 2.478 Tonnen CO₂/Jahr
Elektroantrieb (EMU): 1.957 Tonnen CO₂/Jahr

Dezember 2031
Geplanter Betriebsstart

DANKESCHÖN SOMMER

Für die Nachbesprechung des Entdeckersommers geht es kurzerhand nach draußen. Claudia Goetze (links) aus dem Bereich Kundenkommunikation der Dresdner Verkehrsbetriebe und Antje Roth, Marketingmitarbeiterin beim VVO, sprechen über Vertrauen in schwierigen Zeiten und verraten, was in diesem Sommer für treue Kunden geplant ist.





Während des Pandemiesommers 2020 luden die zwölf Verkehrsunternehmen und der VVO alle Abo-Kunden zu günstigen Ausflügen mit Bus und Bahn ein. Als Dankeschön für ihre Treue konnten sie ohne weitere Kosten im gesamten Verkehrsverbund unterwegs sein. Auch Fahrgäste, die seltener unterwegs sind, bekamen ein besonderes Angebot: Die Familientageskarte für eine Tarifzone galt mittwochs immer verbundweit.

Das vergangene Jahr war außergewöhnlich. Wie haben Sie es in Ihren Unternehmen erlebt?

Claudia Goetze Die Pandemie hat unsere Arbeitswelt völlig auf den Kopf gestellt. Plötzlich mussten Entscheidungen getroffen werden, um Fahrgäste sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Infektionen zu schützen, das Homeoffice zu ermöglichen, aber auch die wirtschaftliche Belastung zu verringern.

Antje Roth Im vergangenen Frühjahr steckten wir mitten in den Vorbereitungen für die Saisonöffnung. Der VVO-Entdeckertag stand quasi direkt vor der Tür und wichtige Kampagnen für das 1. Halbjahr waren gebucht. Nun hieß es, möglichst viele Maßnahmen zu stoppen, umzubuchen und Budgets zu sichern. Zum Glück zeigten sich unsere Werbepartner verständnisvoll.

Was konnte der VVO in dieser Zeit für seine Verbundpartner tun?

AR Gerade das Thema Kundeninformation war in dieser Zeit wichtig und deshalb versuchten wir alle an einem Strang zu ziehen. Es ging vor allem um Hygiene und Sicherheit in den Verkehrsmitteln und beim Ticketkauf. Zusätzlich mussten die Verordnungen zur Maskenpflicht oder Abständen regelmäßig angepasst werden. Daneben bemühten wir uns als Verbund um Gelder aus dem bundesweiten Rettungsschirm. Durch intensive Gespräche konnten wir gemeinsam viel erreichen.

Wie lief der Kontakt zu den Fahrgästen?

CG Unsere Fahrgäste liegen uns sehr am Herzen. Deswegen haben wir uns bemüht, ein offenes Ohr zu haben und schnellstmöglich zu kommunizieren, wenn sich am Fahrangebot etwas verändert hat. Besonders das Hygienekonzept haben wir ständig nachgebessert. Unsere digitalen Kanäle bespielten wir weiter mit aktuellen Themen rund um unseren neuen Stadtbahnwagen, MOBibike und MOBicar – einfach, um ein bisschen Normalität herzustellen. In Phasen ohne Lockdown haben wir viele Fahrtenreize geschaffen, damit die Menschen wieder öfter den ÖPNV und nicht das Auto nutzen.

Welche Rolle spielte hier die Dankeschön-Aktion?

AR Zum Glück entspannten sich die Corona-Fallzahlen im Sommer deutlich. Das war dann ein guter Zeitpunkt für ein Dankeschön an unsere Abo-Kunden. Sie konnten mit ihren Tickets, auch wenn sie nur für eine Tarifzone galten, verbundweit fahren. Auf das Normalpreis-Abo durfte

sogar die ganze Familie mitgenommen werden. Über den Kundendienst erhielten wir unheimlich viel positives Feedback. Dabei wurde sicherlich dem einen oder anderen Dresdner bewusst, wie groß eigentlich der Verkehrsverbund Oberelbe ist. Die Aktionen konnten natürlich die gesunkenen Einnahmen und Fahrgastzahlen nicht kompensieren, aber sie wirkten sich positiv auf die Wahrnehmung des ÖPNV aus.

CG Im Verbundraum gibt es tolle Ausflugsziele zu entdecken! Wir haben uns sehr gefreut, unseren Stammkundinnen und Stammkunden damit persönlich Danke zu sagen und einen erlebnisreichen Sommer in der Region zu ermöglichen. Auch wenn es für uns herausfordernd war, aufgrund der unterschiedlichen Abo-Monatskarten und Tarifzonen mehrere Anschreiben zu formulieren, hat es sich gelohnt: Die Aktion kam bei unseren Fahrgästen richtig gut an und wir haben viele positive Rückmeldungen erhalten.

Was wird aus dem Entdeckertag? Der musste leider zwei Jahre in Folge ausfallen.

AR Der Entdeckersommer 2020 war eine Reaktion auf den pandemiebedingten Ausfall des Entdeckertags. Deshalb planen wir auch in diesem Jahr wieder in enger Abstimmung mit allen Verkehrsunternehmen den „Entdeckersommer“ und die Dankeschön-Aktion für unsere Abo-Kunden.

CG Wenn die Verbandsversammlung am 30. Juni die Aktion beschließt, werden wir und alle Partner im VVO die Stammkundinnen und Stammkunden persönlich anschreiben. Wir hoffen, dass auch 2021 alle Fahrgäste entsprechend der aktuellen Regelungen tolle Ausflüge im gesamten Verbund unternehmen dürfen.

Erster Halt „Talstation“: Vor 120 Jahren schwebte die Dresdner Bergbahn zum ersten Mal lautlos den Loschwitzhang hinauf. Im Sommer 2020 wurde sie von Abo-Kunden und Ausflüglern besonders rege genutzt.

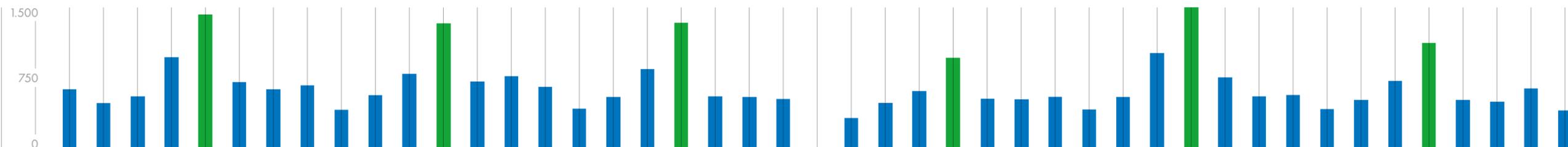
Nächster Halt „Bergstation“: Für Claudia Goetze und Antje Roth geht es in diesem Jahr nur nach oben.

Und weiter im Takt: „Das vergangene Jahr lässt sich wirtschaftlich betrachtet nicht schönreden: Bei den Einnahmen verzeichneten wir gegenüber 2019 einen Verlust von rund zwölf Prozent im Gesamtjahr 2020. Aber man muss auch sehen, dass wir viel aus der Krise gelernt haben. Und vor allem das in uns gesetzte Vertrauen nehmen wir mit und geben es an unseren Kundinnen und Kunden weiter. Deswegen bin ich sehr guter Hoffnung, dass die pandemiebedingten Mindereinnahmen nur ein Zwischenstand sind.“

Antje Roth, VVO

Tägliche Verkaufszahlen der Familientageskarte (eine Tarifzone) in den Sommerferien 2020

Die mit Abstand meisten Familientageskarten für eine Tarifzone wurden in den Sommerferien **mittwochs** verkauft, gefolgt vom Vortag.





WEITER

DENKEN

Ines Fröhlich und Burkhard Ehlen treffen sich am Dresdner Verkehrsmuseum. In den Sammlungen lässt sich ganz locker zu den Themen Mobilitäts-Gesellschaft, Kompetenzzentrum Sachsentarif und Bildungsticket plaudern.



Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat mit den Landkreisen und Kreisfreien Städten des Freistaates grundlegende Vereinbarungen zur Umsetzung des Bildungstickets und zur Vorbereitung einer Sächsischen Mobilitäts-Gesellschaft zur Weiterentwicklung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes getroffen. Staatssekretärin Ines Fröhlich und VVO-Geschäftsführer Burkhard Ehlen sprechen über die aktuellen Fortschritte und zeigen auf, wo es noch Klärungsbedarf gibt.

PlusBus und AzubiTicket kommen gut an. Gibt es weitere Projekte dieser Art?

Ines Fröhlich Natürlich! Ab 1. August wird es das Bildungsticket geben. Für 15 Euro bieten wir ein verbundweit gültiges Angebot für unsere 430.000 Schülerinnen und Schüler und für 50.000 Jugendliche in schulischer Ausbildung. Sie kommen damit nicht nur preisgünstig in die Schule, sondern können und sollen das Ticket auch in ihrer Freizeit, am Wochenende und in den Ferien nutzen. Der Freistaat Sachsen unterstützt das Ticket mit 50 Millionen Euro im Jahr.

Burkhard Ehlen Für den VVO steht insbesondere die Angebotsverbesserung im Vordergrund. So gab es den PlusBus zunächst nur im Mitteldeutschen Verkehrsverbund und bei uns und wurde alleine durch die Verbünde finanziert. Dankenswerterweise stieg dann der Freistaat bei der Finanzierung mit ein und forcierte den Ausbau sachsenweit. Die so für den VVO freigewordenen Mittel konnten wir zur Finanzierung der Kostensteigerungen im Dieselnetz einsetzen. Dies ist aus meiner Sicht ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen Staatsregierung und den kommunalen Zweckverbänden. Diesen konstruktiven gemeinsamen Weg möchten wir weitergehen. So setzen die Verbünde und Unternehmen gerade gemeinsam das Bildungsticket um.

Wo sehen Sie die Aufgaben einer Sächsischen Mobilitäts-Gesellschaft?

IF Die Weiterentwicklung des ÖPNV bleibt eine ständige Aufgabe. Vor diesem Hintergrund ist es aus meiner Sicht geboten, eine institutionalisierte Zusammenarbeit zu etablieren. Dort kommt dann zusammen, was zusammengehört, und wir könnten die landesweit wirksamen Themen und Vorhaben intensiver vorbereiten und abstimmen. Nur so kommen wir bei der Verkehrswende zügig voran.

BE Die SMG sollte die übergreifende Zusammenarbeit fördern. Für schlanke Strukturen werben wir für eine Fortführung des Modells von Kompetenzzentren, da die operative Kompetenz in den Verbänden liegt. Neben dem Sachsentarif sehen wir auch den Deutschland-Takt oder die Fahrplandigitalisierung in der engen Kooperation der Verbünde und des Wirtschaftsministeriums gut aufgehoben.

Wie entwickelt sich denn das Kompetenzcenter Sachsentarif?

BE Das Kompetenzcenter begleitet die Einführung des AzubiTickets und aktuell des Bildungstickets. Zudem gehen die Vorarbeiten für den Sachsentarif voran. Die Marktforschung ist in Planung, die wichtigsten Eckpunkte für den Tarif stehen fest und auch der Kooperationsvertrag aller Beteiligten zur Einführung des Tarifs liegt im Entwurf vor. Das verdanken wir auch einer sehr aktiven Projektgruppe mit dem SMWA, allen Verbänden und den drei großen Eisenbahnunternehmen im Freistaat.

Dichtere Takte, gute Angebote und einfache Tarife machen den ÖPNV noch attraktiver. Wie sieht die Finanzierung aus?

IF In normalen Zeiten entscheidet die Attraktivität des ÖPNV über die Nutzerzahlen. Das wurde durch die Pandemie nun auf den Kopf gestellt und brachte die Verkehrsunternehmen in eine schwierige Lage. Der Bund und der Freistaat konnten zwar für 2020 einen vollständigen Ausgleich der Schäden erwirken, aber die Pandemie ist noch nicht vorbei. Derzeit sind wir Länder in intensiven Gesprächen mit dem Bund, um dem ÖPNV auch in diesem Jahr beizustehen. Langfristig braucht es aber gemeinsame Anstrengungen bei den Finanzierungsmöglichkeiten. Dafür müssen auch die Nutzerzahlen wieder nach oben gehen. Auf Landesebene stehen wir für eine jährliche Dynamisierung der Zuwendungen an die Aufgabenträger. Wir haben es auch trotz Corona geschafft, die Investitionsförderung im ÖPNV auf einem hohen Niveau fortzuführen. Für die verschiedenen aktuellen Vorhaben stellt der Freistaat jährlich rund 100 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung.

Im Dresdner Verkehrsmuseum wird die Bremse für den ÖPNV gelöst. Die Zukunft des sächsischen Nahverkehrs wird gemeinsam in anderen Gremien diskutiert.

Tradition verpflichtet. Die 1861 gebaute „Muldenthal“, gilt als älteste komplett erhaltene deutsche Lokomotive.

Und weiter im Takt:

„Ohne Angebotsausbau gibt es keine Verkehrswende. Aber das kostet Geld, was uns aufgrund der pandemiebedingten Fahrgastausfälle fehlt. Höhere Zuschüsse von den finanzschwachen Kommunen sind ebenfalls illusorisch und die Regionalisierungsmittel sehen ebenfalls keine deutlichen Steigerungen vor. Was bleibt, sind höhere Ticketpreise. Aber das ist schwer umsetzbar und mit den neuen günstigen Tickets für Schüler und Azubis gehen wir gerade den anderen Weg. Daher sehe ich es als unsere Aufgabe, der Politik fachliche Unterstützung zu bieten, um gemeinsam eine gute Lösung für die kommenden Jahre zu finden.“

Burkhard Ehlen, Geschäftsführer VVO



Juni 2020
7.419
Abonnenten der SchülerFreizeitTickets in den Verbänden

Juni 2020
16.495
Abonnenten für das AzubiTicket Sachsen

Februar 2021
8.617
Abonnenten der SchülerFreizeitTickets in den Verbänden

Februar 2021
22.431
Abonnenten für das AzubiTicket Sachsen

ZWANZIG JAHRE FÜNF FRAGEN



Das Infomobil und die Mobilitätszentrale sind die beiden Gesichter des VVO-Kundenservice. Jens Richter überraschen wir mit einem Besuch am Infomobil in Coswig. Dem Team der Mobilitätszentrale schauen wir im Erdgeschoss des Elbcenters bei der Arbeit über die Schulter.



Seit 20 Jahren macht das blaue VVO-Infomobil überall dort Station, wo es in der Umgebung keine weitere Möglichkeit gibt, sich über den öffentlichen Nahverkehr zu informieren. Aber unsere Arbeit wird zunehmend digitaler. Einerseits durch unser Kundenkontaktsystem, das die Arbeit zwischen den Kollegen und den Partnern vereinfacht. Andererseits wurden die Themen digitaler, mit Anfragen zu Handy- und Online-Tickets oder der neuen FAIRTIQ-App sowie den elektronischen Auskunftsmitteln.

Gratulation zum Jubiläum! Was macht Infomobil und Mobilitätszentrale denn so beliebt?

Jens Richter Das Infomobil ist eine besondere Geschichte – auch in Zahlen! Das aktuelle Mobil und sein Vorgänger haben seit 20 Jahren insgesamt 330.000 km zurückgelegt. Wir haben also fast acht Mal die Welt umrundet. Aktuell fahre ich 27 Orte im Verbundgebiet an. Gemeinsam mit meinem Vorgänger habe ich rund 300.000 Kunden auf den Marktplätzen in der Region beraten.

Jana Findeisen Die Mobilitätszentrale bekommt über hundert Anrufe pro Tag. Dazu gibt es etwa 50 schriftliche Anliegen und über 70 persönliche Besuche von Kunden. Unsere Stammbesetzung kann da zum Glück auf ihre Erfahrung setzen: Vier der fünf festen Mitarbeiter arbeiten nämlich auch schon knapp 20 Jahre im Kundendienst und auch die Studenten, die uns unterstützen, sind schon eine Weile dabei.

Klingt, als könnte das immer so weiter gehen?

JR Ich liebe meine Arbeit im Infomobil! Ich mag die Abwechslung und die täglich wechselnden Herausforderungen. Außerdem sind die Kunden in der Region dankbar für den mobilen Service. Sie informieren sich zu Veränderungen im Fahrplan bzw. bei den Tarifprodukten und kaufen natürlich auch das eine oder andere Ticket. Viele schätzen die Möglichkeit des persönlichen Kontakts. Das ist einfacher, als sich nur über das Internet zu informieren. Unser Tourenplan sorgt zudem für Verlässlichkeit. Das Infomobil ist dafür ganzjährig im Einsatz und Ausfälle gab es in den letzten 20 Jahren sehr selten: Auch im Winter sind wir pünktlich vor Ort.

Ist das Infomobil eigentlich Teil der Mobilitätszentrale?

JF Wir unterstützen uns gegenseitig. An besonders nachgefragten Standorten helfen Mitarbeiter aus der Zentrale am Infomobil mit. Im Gegenzug können wir in der Mobilitätszentrale auch auf die Hilfe von Herrn Richter zählen. Vor allem bei vermehrten Kundenanliegen zum gleichen Thema, wie etwa bei Kapazitätsengpässen oder Fahrplanänderungen, setzen wir uns zusammen und beraten gemeinsam, um dann die entsprechende Fachabteilung zu informieren.

Wie hat sich die Arbeit in den vergangenen Jahren verändert?

JF Eigentlich ist alles beim Alten geblieben. Es geht ja darum, dass wir den Kunden am Telefon oder im persönlichen Gespräch helfen können. Im Hintergrund läuft unser Kundenkontaktsystem. Aber unsere Arbeit wird zunehmend digitaler. Einerseits durch unser Kundenkontaktsystem, das die Arbeit zwischen den Kollegen und den Partnern vereinfacht. Andererseits wurden die Themen digitaler, mit Anfragen zu Handy- und Online-Tickets oder der neuen App FAIRTIQ sowie den elektronischen Auskunftsmitteln.

JR Das sehe ich bei meiner Arbeit im Infomobil ähnlich. Die Fragen der Kunden haben sich beim

Ticketkauf verändert. Ging es vor zehn Jahren noch um gedruckte Papierfahrtausweise, gebe ich heute meist Hilfestellung zum Online-Ticketkauf über die verschiedenen Vertriebskanäle. Aber nach wie vor ungebrochen ist das Interesse an Karten und Plänen – besonders Liniennetzpläne und Infos zu Wandertouren mit ÖPNV-Erreichbarkeit.

Was passiert eigentlich mit Kundenanliegen, die Sie nicht selbst oder sofort lösen können?

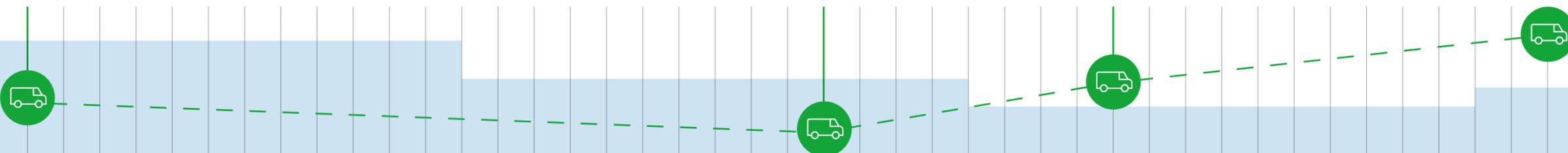
JF Die Mobilitätszentrale ist im Erdgeschoss der VVO-Büros untergebracht und da haben wir den Vorteil der kurzen Wege. Persönlich freue ich mich auch über das gute persönliche Miteinander mit den Kolleginnen und Kollegen in den Fachabteilungen – da können Kundenwünsche oder technische Probleme unkompliziert und schnell weitergegeben werden. Durch unser Kundenkontaktsystem geht dabei auch keine Information verloren.

Immer ein Lächeln auf den Lippen. Jana Findeisen und das Team in der Mobilitätszentrale, hier vor der Pandemie, sorgen gern für gute Laune bei den Kunden.

Mit dem blauen Infomobil ist Jens Richter fast täglich unterwegs und gibt dabei Auskünfte oder auch mal einen persönlichen Ausflugstipp.

Und weiter im Takt: „Ich bin seit zwölf Jahren mit dem Infomobil unterwegs und da wird man auf den Marktplätzen von den Menschen mittlerweile erkannt. Aktuell beantworte ich Fragen zu Freizeifahrten, aber auch zur Erreichbarkeit der Corona-Impfzentren. In der zweiten Jahreshälfte werden wir uns bei unseren Stammkunden für ihre Treue bedanken. Statt einer großen Jubiläumsfeier wird es viele kleine Überraschungen geben.“

Jens Richter, VVO



EINFACH WISCH UND WEG

Nicht jeder Verkehrsverbund hat auch Fahrten zu Wasser in seinem Repertoire. Der VVO schon: Auf der Fähre in Königstein besprechen Oliver Horeni, Tarif-Experte beim VVO (rechts), und Sascha Heiser, verantwortlicher Projektleiter bei der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, die Vorzüge eines intuitiven Check-In/Check-Out-Systems für Gelegenheitsfahrer.

Seit August 2020 erleichtert FAIRTIQ die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln im VVO. Mit der App möchte der Verkehrsverbund Oberelbe Zugangshemmnisse für Seltenfahrer abbauen. Einchecken, Auschecken – das war's. FAIRTIQ verlangt keinerlei Vorwissen und errechnet – egal wie häufig man umsteigt – immer den günstigsten Preis für die gefahrene Gesamtstrecke. Sascha Heiser und Oliver Horeni erklären, wie das funktioniert und für wen sich FAIRTIQ am meisten lohnt.



Wieso wird mit FAIRTIQ das Bus- und Bahnfahren im VVO einfacher?

Oliver Horeni FAIRTIQ-Nutzer müssen sich nicht mehr mit den Tarifbestimmungen auseinandersetzen. Sie brauchen sich keine Gedanken mehr über Tarifzongrenzen, zeitliche Gültigkeiten oder das günstigste Ticket machen. Diese Aufgaben übernimmt die FAIRTIQ-App. Es genügt, wenn man sich zur Fahrt mit einem Wisch an-beziehungsweise wieder abmeldet.

Sascha Heiser Mit der neuen Smart-Stopp-Funktion erkennt die App mittlerweile sogar, wenn die Kunden vergessen haben, ihre Reise zu beenden. Durch eine Nachricht aufs Handy werden sie daran erinnert und sogar automatisch ausgecheckt, wenn sie sich von der Haltestelle entfernen.

Welche Erfahrungen gab es bisher?

OH Wir waren positiv überrascht, wie geräuschlos die Einführung der App vonstatten ging. Zur Erfassung der Fahrt und der Ermittlung des richtigen Fahrpreises ist es beispielsweise notwendig, dass das Handy fast punktgenau geortet werden kann. In den engen Tälern des Osterzgebirges und der Sächsischen Schweiz hatte ich da mehr Probleme erwartet. Doch mehrere Testfahrten im Elb-, Müglitz- und Weißeritztal haben mich vom Gegenteil überzeugt. Sogar die Erkennung von Fährfahrten quer zur Elbe funktioniert. Die Fähranleger und damit Check-In- und Check-Out-Punkte liegen dort nur wenige Meter auseinander. Aber nach einer Feinjustierung läuft das nun reibungslos.

SH Wir als Unternehmen mussten im Hintergrund noch eine Schnittstelle für das Abrechnungssystem schaffen. Aber jetzt kommen die Daten sauber bei uns rein, werden automatisch verbucht und über die Verbundmeldung an den VVO geschickt. Gerade arbeiten wir noch an einem Angebot für Firmen, die ihren Mitarbeitern einen Mobilitätsbonus bieten möchten.

Wie nehmen die Kunden das neue Ticketangebot an?

SH Bei uns gibt es durchweg positives Feedback. Anfänglich haben einige Kunden vergessen ihre Fahrt zu beenden, aber auch das hat sich mittlerweile gelegt. Und manch einer hat das Angebot der 4er-Karte vermisst. Alternativ bieten wir deshalb in Kürze ein Bonussystem an, welches häufiges Fahren belohnt.

OH Auch bei uns zeigt das Feedback der Fahrgäste, dass die Einführung der FAIRTIQ-App die richtige

Entscheidung war. Wir haben damit eine Lücke für unsere Gelegenheitsnutzer geschlossen, weil denen der Zugang zum System ÖPNV erleichtert wird. Die aktuelle Statistik weist ungefähr 1.400 aktive Nutzer aus. Darunter verstehen wir all diejenigen, die innerhalb der letzten vier Wochen mindestens eine Fahrt mit FAIRTIQ unternommen haben. Das ist in Zeiten des Lockdowns ein beachtlicher Wert.

Soll FAIRTIQ das aktuelle Ticketsystem irgendwann ersetzen?

OH Nein. Wir verstehen FAIRTIQ als eine Ergänzung im bunten Vertriebskanalmix, die hilft, neue Kundengruppen zu erschließen. Vor allem das Abo ist für unsere Stammkunden der Premiumvertriebskanal. Und der funktioniert sogar völlig ohne Check-In/Check-Out. (lacht) In der Branche wird FAIRTIQ aber mit großem Interesse verfolgt. Auch bei unseren Nachbarverbänden. Im Mitteldeutschen Verkehrsverbund kann man die FAIRTIQ-App bereits in der Tarifzone Halle nutzen. Und der Verkehrsverbund Mittelthüringen hat die FAIRTIQ-App verbundweit eingeführt.

Wäre FAIRTIQ auch etwas für Touristen?

SH Für die Anreise mit der S-Bahn habe ich heute die App genutzt. Ich musste auch kein Extra-Ticket für die Fähre lösen. Aber auch für kombinierte Fahrten im Stadtgebiet, egal ob mit Bahn, Bus, Bergbahn oder dann ins Umland, ist FAIRTIQ bestens geeignet.

OH Ja, wie eingangs erwähnt, ist die Topografie kein Problem. Die App weiß genau, welches Verkehrsmittel zu welchem Tarif gerade am günstigsten ist. Diesen Überblick müssten sich Touristen erst einmal verschaffen.

■ Mit einem Wisch in der App startet die Reise. Zur Kontrolle zeigt man den Barcode vor.

■ Zum Testen einmal über die Elbe: Sascha Heiser und Oliver Horeni unterwegs in der Sächsischen Schweiz.

Und weiter im Takt:

„Die FAIRTIQ-App ist eine tolle Ergänzung für unsere Vertriebswege, die ständig verbessert und erweitert wird. Gerade haben wir eine Bonus-Funktion aufschalten lassen. Nutzer, die innerhalb eines Kalendermonats an mindestens fünf Tagen mit FAIRTIQ fahren, erhalten dann eine Gutschrift über fünf Prozent des Monatsumsatzes. Auch an der Mitnahmemöglichkeit von Personen und Fahrrädern arbeiten wir gerade. Ich denke, dass das noch in diesem Jahr kommen wird.“

Oliver Horeni, VVO



August 2020

169

Verkaufte Tickets

August 2020

1.031

Registrierte Nutzer

Mai 2021

6.001

Verkaufte Tickets

Mai 2021

11.425

Registrierte Nutzer

JAHRES RÜCK BLICK 2020 2021



JUNI 2020 SOMMER, SONNE, SEENLAND

Mit Beginn der Sommerferien geht es für kleines Geld in die beliebte Ausflugsregion rund um den Senftenberger See. Am Wochenende fährt die Seenlandbahn zweimal täglich zwischen Dresden und Senftenberg – perfekt geeignet für einen Tagestrip. Wer möchte, nimmt sein eigenes Fahrrad mit oder bucht sein Mietvelo im Voraus für den Zielbahnhof. Das alles gibt es für den Preis eines Verbundraumtickets. Organisiert und finanziert wird das Saisonangebot vom VVO, dem Landkreis Bautzen und dem Freistaat Sachsen.



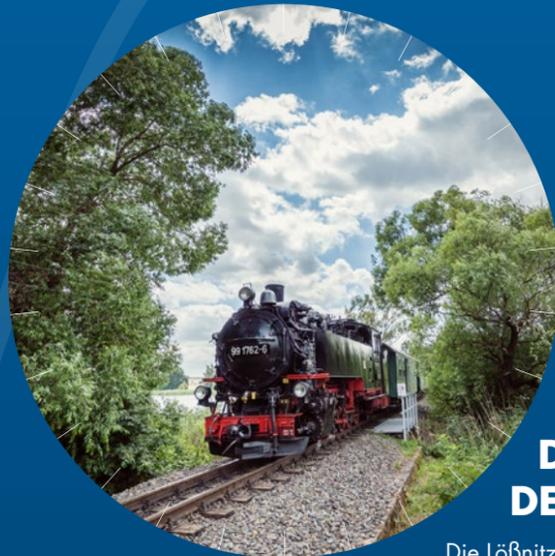
JULI 2020 PLUSBUS AUF DEM VORMARSCH

Fast 100.000 Bus-Kilometer zusätzlich investiert der VVO ab sofort in seinen Regionalverkehr: Zum einen wächst das Netz der PlusBus-Linien an – auf insgesamt 15 im Verkehrsverbund. Die Linie 309 zwischen Dresden, Radeberg und Pulsnitz fährt nun unter dem bekannten PlusBus-Label häufiger und im regelmäßigen Takt. Gleichzeitig optimieren Landkreis, RBO und VVO das Angebot auf der Linie 307 und erfüllen damit einen langgehegten Wunsch zur besseren Erschließung der kleineren Ortschaften in der Region.



**AUGUST 2020
MODERNISIERUNGEN
IM SEBNITZTAL**

Die Deutsche Bahn nutzt das Sommerwetter und setzt die 2018 begonnene Modernisierung der Bahnstrecke im Sebnitztal fort. Erneuert werden fünf Brücken. Auch der Bahndamm wird abschnittsweise verbreitert. Durch die Bündelung der Baumaßnahmen verkürzt sich der Ersatzverkehr auf 3,5 Monate. Ziel der Modernisierung ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sowie eine verlässlichere Gestaltung der Anschlüsse in Sebnitz von und nach Neustadt in Sachsen. Der VVO und die DB investieren dafür rund 660.000 Euro.



**SEPTEMBER 2020
ÄLTESTER
DACKEL
DER WELT**

Die Löbnitzgrundbahn feiert Streckengeburtstag und lädt zum Jubiläumswochenende mit historischen Zügen, einer Fotofahrt sowie Informationsständen, Draisinenfahrten und Unterhaltung an die Strecke. Vor 136 Jahren, am 15. September 1884, nahm die Schmalspurbahn zwischen Radebeul-Ost, Moritzburg und Radeburg ihren Betrieb auf. Insgesamt rollen während des Wochenendes 36 Züge über die Strecke, so auch der Zug der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen und der Zug aus der Zeit der Deutschen Reichsbahn.



**OKTOBER 2020
MIT SENSOREN ZUM
FREIEN PARKPLATZ**

Die Zahl der online einsehbaren Park+Ride-Plätze wächst im Verkehrsverbund auf 13. Auch an den Bahnhöfen in Meißen und Meißen-Triebischtal können die Fahrgäste nun auf der Webseite des Verkehrsverbunds sowie in der digitalen Fahrplanauskunft prüfen, ob Parkplätze frei sind. Neben den Pendlern profitiert auch der VVO vom Parkplatz 4.0, denn die Daten geben Auskunft über die durchschnittliche Parkdauer und die zeitliche Nachfrage. Das ermöglicht eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Park+Ride-Anlagen.



**NOVEMBER 2020
SAXONIA
FÄHRT AUF
LINIE S1**

Das Verkehrsmuseum Dresden weiht die neue Dauerausstellung zur Geschichte des Schienenverkehrs ein. Unter dem Titel „Abfahrt!“ präsentiert das traditionsreiche Haus am Dresdner Neumarkt eindrucksvolle Technik und erzählt das Leben der Menschen, die sie entwickelten. Um auf die Ausstellung aufmerksam zu machen, gestalten die DB Regio und der Verkehrsverbund Oberelbe eine Lokomotive der Baureihe 146 farbenfroh um. So ist die historische Dampflokomotive „Saxonia“ täglich großformatig auf der S-Bahn-Linie S 1 unterwegs.



**DEZEMBER 2020
„DANKE, DASS
SIE EINE MASKE
TRAGEN!“**

Ein bundesweiter Aktionstag zur Einhaltung der Maskenpflicht im ÖPNV erinnert die Menschen an Solidarität in Pandemiezeiten. Während die kommunalen Ordnungsämter täglich auf Kontrollgang sind, werden sie am Aktionstag von der Polizei in Bussen, Bahnen und an Haltestellen unterstützt. Die Partner im VVO tragen ganzjährig mit eigenen Maßnahmen zur Gesundheit bei: Dazu gehören beispielsweise Desinfektion und Reinigung der Fahrzeuge, das Öffnen der Türen an den Haltepunkten für den Luftaustausch oder den häufigeren Filteraustausch bei den Klimaanlage.



**DEZEMBER 2020
EIN FAHRPLANBUCH FÜR DEN
GANZEN VERBUND**

Zum Fahrplanwechsel erscheint erstmals nur noch ein Fahrplanbuch für den gesamten Verbund. Darin sind die Fahrplantabellen der Eisenbahnen, Regionalbusse, Fähren und Sonderverkehrsmittel abgedruckt. Kostenfreie Faltblätter für die sich Jahresverlauf ändernden Fahrpläne von Straßenbahnen und Bussen der DVB ergänzen das Angebot. Tagesaktuelle Informationen werden über die Fahrplanaushänge und Anzeigen an den Haltestellen, in der Hotline oder im Kundenzentrum sowie über die Online-Fahrplanauskünfte zur Verfügung gestellt.



**FEBRUAR 2021
PARK
+RIDE
& APP**

Die Parkplatzzuche wird für Park+Ride-Kunden noch einfacher. Bisher gab es die Möglichkeit, auf der VVO-Webseite und in VVO mobil nach freien Parkplätzen an den Bahnhöfen zu suchen. Mit der App „CityPilot – Einfach parken“ des Sensorenherstellers Smart City System ist das nun auf einem weiteren Weg möglich. Die Auslastung der Stellplätze wird über ein Ampelsystem angezeigt – eine zusätzliche Detailansicht ermöglicht sogar den Blick auf den – vielleicht freien – Stammparkplatz. Verlinkungen in der App führen unter anderem zur VVO-Fahrplanauskunft.



**APRIL 2021
GRÜNER
TOURISMUS
FÜR ALLE**

Bereits seit einem Jahr können Übernachtungsgäste in Pirna einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Denn mit der touristischen Gästekarte fahren sie kostenfrei im Nahverkehr durch die Sächsische Schweiz. Mit Jahresbeginn 2021 wurde das Angebot erweitert. Nach Beschlüssen der Stadträte kommen auch die Gäste in Königstein und Sebnitz in den Genuss der Gästekarte „Sächsische Schweiz mobil“. Gemeinsam mit dem Tourismusverband strebt der VVO die schrittweise Ausweitung auf die gesamte Nationalparkregion an.



**MÄRZ 2021
KONTAKTLOS? SICHER!**

Die Deutsche Bahn rüstet im Auftrag des VVO ihre Ticketautomaten auf: Zukünftig ist an allen 108 Automaten an den Stationen im Verbund auch das kontaktlose Bezahlen möglich. Eine PIN-Eingabe ist nicht mehr notwendig: einfach EC- oder Kreditkarte ans markierte Feld halten – fertig! Damit bieten die Partner in der Corona-Pandemie einen weiteren Weg zum sichereren Ticketkauf an. Bis September 2021 werden monatlich 20 bis 25 Automaten mit der neuen Technik ausgestattet. Kostenpunkt: 125.000 Euro.



**MAI 2021
DIESELNETZ
BALD WIEDER
ROT**

Nur noch neun Monate – dann übernimmt die DB Regio den Fahrbetrieb im VVO-Dieselnetz. Neben der Anwerbung und Übernahme der Mitarbeiter der vormaligen Betreiberin steht nun der erste Triebwagen in der Werkstatt. Im Zuge eines Re-Designs erhalten die Fahrzeuge neue Sitze, W-LAN, USB-Steckdosen und ein Fahrgast-Informationssystem. Nach der Zulassung des ersten umgebauten Desiro-Triebwagens folgt schrittweise die gesamte Flotte, sodass bis Ende 2022 alle 21 modernisierten Wagen im Einsatz sind.

ZAHLEN UND FAKTEN 2020 2021

Gute Ergebnisse

Bei der deutschlandweiten Untersuchung des Marktforschungsinstituts Kantar zur Zufriedenheit der Fahrgäste mit Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbänden im zweiten Halbjahr 2020 konnte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) in vielen Bereichen an die guten Ergebnisse der Vorjahre anknüpfen. „Es freut mich, dass es uns gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gelungen ist, trotz der schwierigen Rahmenbedingungen in Folge der Corona-Pandemie, das hohe Niveau der Vorjahre weiterzuführen“, betonte Gabriele Clauss, Marketingleiterin im VVO und verantwortlich für die Marktforschung. „In einigen Bereichen konnten wir unsere Bewertung sogar deutlich steigern und sehen uns so gut gerüstet, im Zuge der Pandemie verlorene Fahrgäste zurückzugewinnen.“

Mit einem Wert von 2,4 bei der Gesamtzufriedenheit konnte sich der VVO gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Punkte steigern. Daher fallen die Untersuchungsergebnisse aus Sicht des VVO positiv aus. Die hohe Zufriedenheit spiegelt sich auch im zukünftigen Nutzerverhalten wider: Im Rahmen der Untersuchung sagten 93 Prozent der über 1.500 Befragten, dass sie mit Bus und Bahn zufrieden seien, 83 Prozent gaben an, den öffentlichen Personennahverkehr weiter zu empfehlen.

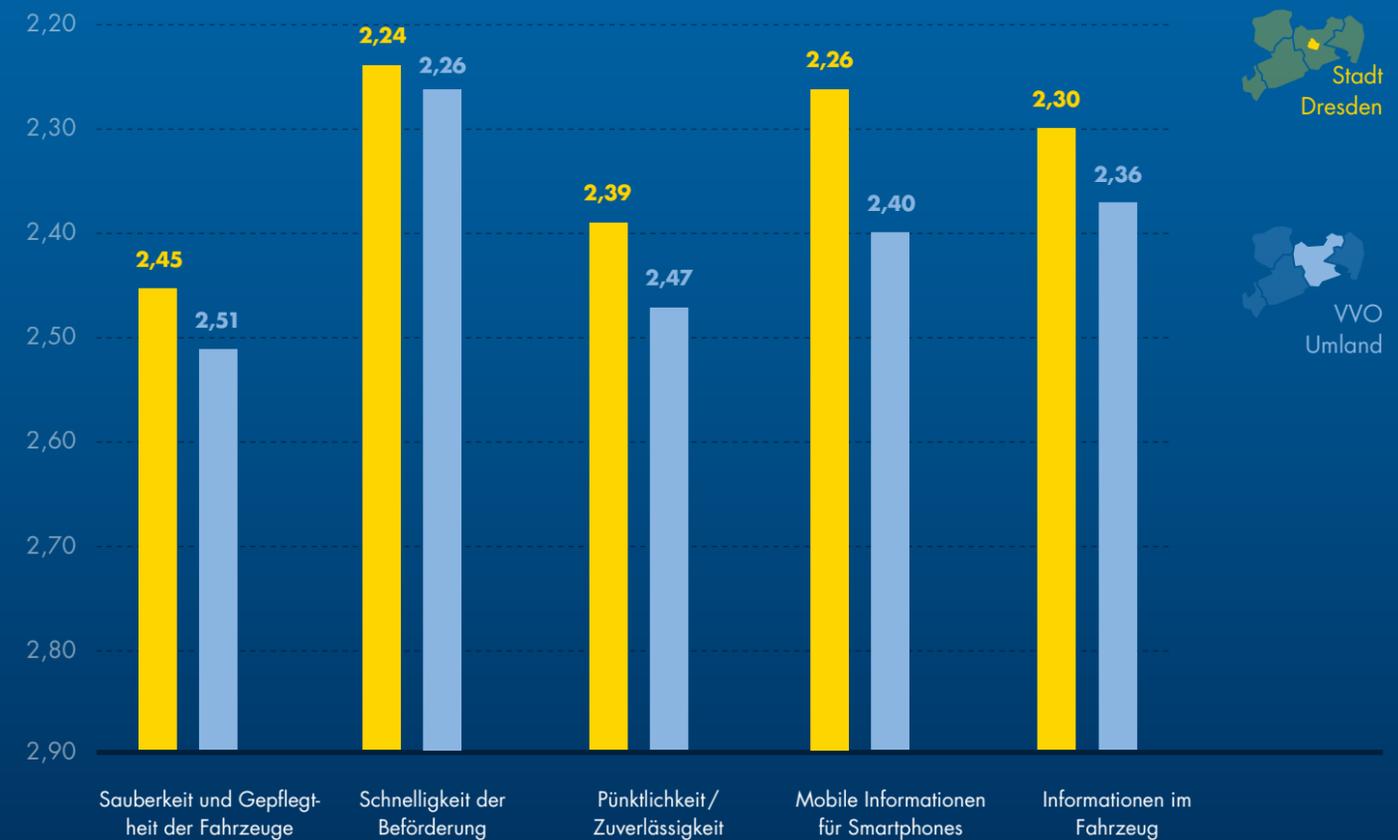
2,4

bei der Gesamtzufriedenheit zeigte das Kundenbarometer 2020.

83,6

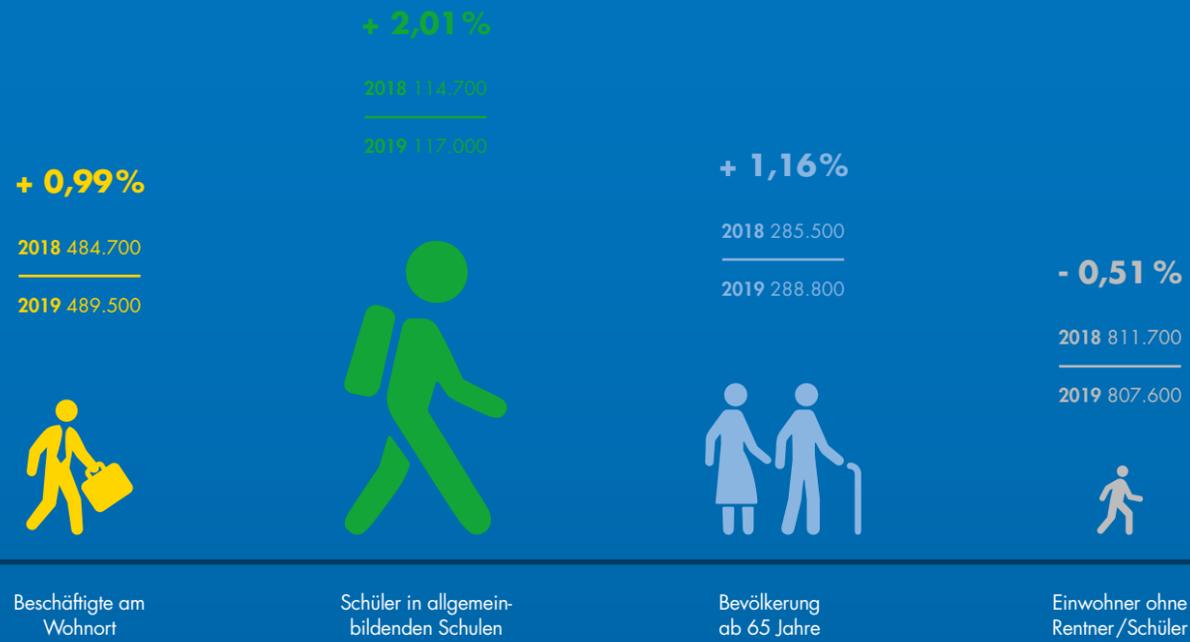
Prozent aller Befragten würden Bus und Bahn im VVO weiter empfehlen.

Schlaglicht auf fünf wichtige Kategorien



Rahmenbedingungen in der Bevölkerung

Veränderung der Zahlen von 2018 auf 2019



In vielen Bereichen konnten die zwölf Unternehmen und der Verbund Verbesserungen erzielen, so wurde unter anderem das Verhalten von Fahr- und Servicepersonal während der Pandemie positiv bewertet. Die Fahrgäste würdigten mit guten Noten die Verlässlichkeit des Nahverkehrs auch in Krisenzeiten, aber auch die Dankeschön-Aktion für Stammkunden im vergangenen Sommer wurde positiv aufgenommen. „Zudem konnte der VVO-Tarif seine Bewertung erneut verbessern“, erläuterte Gabriele Clauss. „Sowohl das Tarifsystem mit 3,07 als auch das Preis-Leistungs-Verhältnis mit 3,03 liegen um jeweils 0,15 Punkte über dem Vorjahreswert.“

Auch im ländlichen Raum erhielt der VVO gute Noten: In den Bereichen Taktfrequenz, Schnelligkeit und Anschlüsse konnten die guten Werte des Vorjahres verbessert werden. „Diese

Kategorien stellen für uns wesentlichen Grundlagen dar, spiegeln sie doch die Qualität des Verkehrsangebotes wider“, so Gabriele Clauss. „Zusammen mit den umfassenden Maßnahmen der Unternehmen zur Sicherstellung der Hygiene in den Fahrzeugen werden wir diese Aspekte verstärkt kommunizieren, um ehemalige Fahrgäste zurückzugewinnen.“ Rund 14 Prozent aller ÖPNV-Nutzer vor der Pandemie verzichteten im Moment ganz auf den Nahverkehr im VVO, von den Vielfahrern vor Corona hat gut ein Fünftel ihre Nutzung reduziert. Ursache dafür ist vor allem der Wegfall von Wegen jeglicher Art.

Auswirkungen der Pandemie auf das Nutzerverhalten

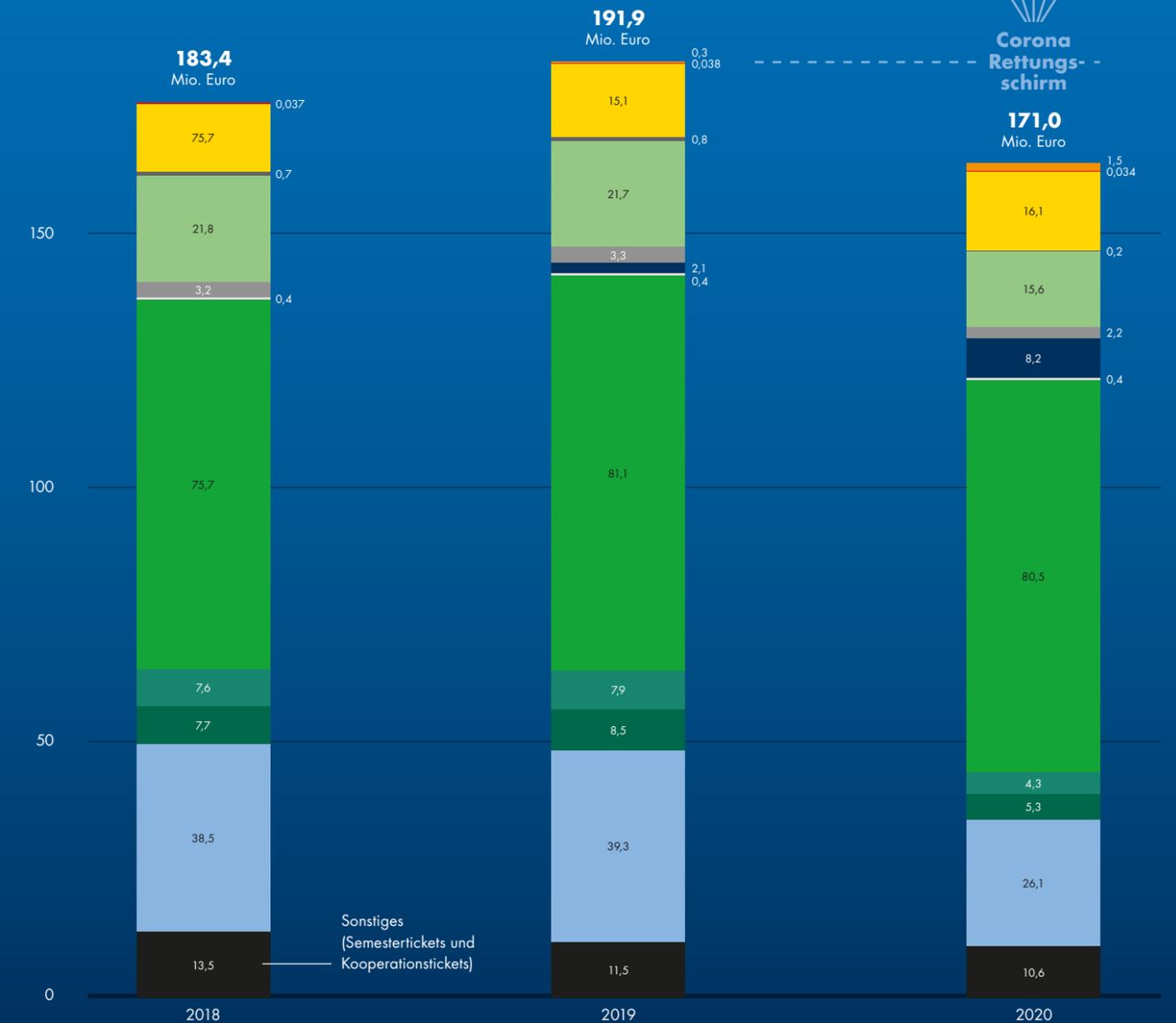
Nur knapp 14 Prozent der Nutzer verzichteten im Augenblick ganz auf den ÖPNV. Der Anteil an Vielfahrern hat sich seit Beginn der Pandemie um gut neun Prozent verringert.



Verkaufsentwicklung der einzelnen Ticketsegmente



Umsatz der einzelnen Ticketsegmente pro Jahr



IM- PRESSUM

Herausgeber

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Telefon: 0351 / 852 65 0

www.vvo-online.de
info@vvo-online.de

Verantwortlich: Christian Schlemper

Konzeption & Gestaltung

Dirk Oberländer, www.dirk-oberlaender.de

Text

Nils Brabandt, www.konzeptkonzept.de

Fotografie

Claudia Hübschmann, Landkreis Bautzen, Landeshauptstadt Dresden,
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Lars Neumann,
Katharina Reso, Martin Schmidt/VVO, Transdev-Gruppe

*Alle Fotografien entstanden unter Berücksichtigung der jeweils
aktuellen Regelungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie.*

Druckerei

Stoba-Druck GmbH

Copyright

© 2021 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 2020

WEITER

IM

TAKT

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

2019 in Tsd. Einwohner im Nahverkehrsraum Oberelbe
(Stand 31. Dezember 2019)



DAS IST DER VVO

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) wurde am 17. Januar 1994 gegründet. Mitglieder im ZVOE sind die Landkreise Meißen, Bautzen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und die Landeshauptstadt Dresden. Das Verbundgebiet ist 4.871 Quadratkilometer groß. Die VVO GmbH, die die politischen Vorgaben des Zweckverbandes umsetzt, beschäftigt heute rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

DER VVO IN KÜRZE

Das Geschäftsjahr 2020

WEITER

IM

TAKT

Die 12 Partnerunternehmen (Stand 1. Januar 2021)

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

VVO-Mobilitätszentrale

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

VVO-InfoHotline 0351 / 852 65 55

© Herausgegeben vom Verkehrsverbund Oberelbe, Dresden 2021; Gestaltung: Dirk Oberländer, www.dirk-oberlaender.de; Für die Vollständigkeit der Angaben übernehmen wir keine Gewähr.

Mittelverwendung des Zweckverbandes 2020

in Tsd. Euro

| Verkehrsleistungen | |
|--|------------------|
| Bestellung von SPNV-Leistungen | 107.311,8 |
| Schmalspurbahnen | 4.390,0 |
| Finanzierung von Verkehrsleistungen Bus einschließlich PlusBus und Nachtverkehr | 3.187,5 |
| JugendTickets | |
| AzubiTicket Sachsen | 6.745,7 |
| SchülerFreizeitTicket | 1.250,0 |
| Verbundbedingte Aufwendungen | |
| Verbundbedingte Ausgleichszahlung an Verkehrsunternehmen | 6.520,6 |
| Vertrieb einheitlicher Fahrausweise / Entwicklung neuer Vertriebswege | 564,6 |
| Aufwendung zur Fahrgastinformation | 181,2 |
| Aufwendungen für Verkehrserhebungen einschließlich automatischer Fahrgastzählensysteme | 73,4 |
| Verbundmarketing und VVO GmbH | 5.937,1 |
| Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr | |
| Infrastrukturprogramm | 2.918,8 |
| Fahrgastzählensysteme | 118,2 |
| Straßenbahnlinie 4 | 57,0 |
| Schmalspurbahnen | 160,0 |
| Aufwendungen des ZVOE im Haushaltsjahr | 139.416,0 |

ZVOE

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

POLITISCHE VORGABEN

Vorsitzender

Landrat Michael Harig
(Landkreis Bautzen)

Mitglieder

Landeshauptstadt Dresden
Landkreis Bautzen
Landkreis Meißen
Landkreis Sächsische Schweiz - Osterzgebirge

• VERBANDSVERSAMMLUNG (30 Verbandsräte)

VVO

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

VERKEHRSCHE KOOORDINATION

Gesellschafter

Zweckverband
Verkehrsverbund Oberelbe

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Landrat Michael Geisler
(Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge)

Geschäftsführer

Burkhard Ehlen

• BESTELLUNG



Eisenbahn-
verkehrsunternehmen

• KOOPERATION



Private und kommunale
Verkehrsunternehmen



Ein Ticket. Alles fahren.
Verkehrsverbund Oberelbe

Fahrgeldeinnahmen

in Mio. Euro

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



Fahrgastzahlen

Sonderverkehrsmittel im Jahr 2020

101.819
Weißeritztalbahn

779
Räder auf dem
FahrradBUS

85.605
Standseilbahn

19.523
Stadtrundfahrt Meißen

221.775
Schwebebahn

25.529
Wanderschiff
RVS OE

225.000
Kirnitzschalbahn

169.912
Löbnitzgrundbahn

4.871
Quadratkilometer Fläche hat
der Verbundraum Oberelbe und

1,21
Millionen Einwohner leben darin.

Einwohner in Tsd. Stand 31. Dezember 2019

| | |
|-------------------------------------|-------|
| LH Dresden | 556,8 |
| LK Meißen | 241,7 |
| LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge | 245,6 |
| LK Bautzen (VVO-Teil) | 169,3 |

Stammkunden Nutzer

in Tsd./Monat

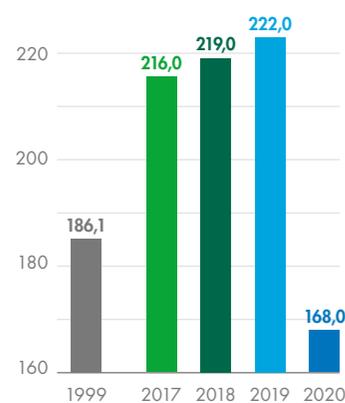


Linien

| | |
|---------------------------------|--------------|
| Linien | 319 |
| Eisenbahn | 25 |
| Regionalbus | 196 |
| Stadtbus | 69 |
| Straßenbahn | 13 |
| Fähren und Sonderverkehrsmittel | 16 |
| Haltestellen | 3.902 |
| Eisenbahn | 151 |
| Bus | 3.688 |
| Straßenbahn | 268 |
| Fähren und Sonderverkehrsmittel | 30 |

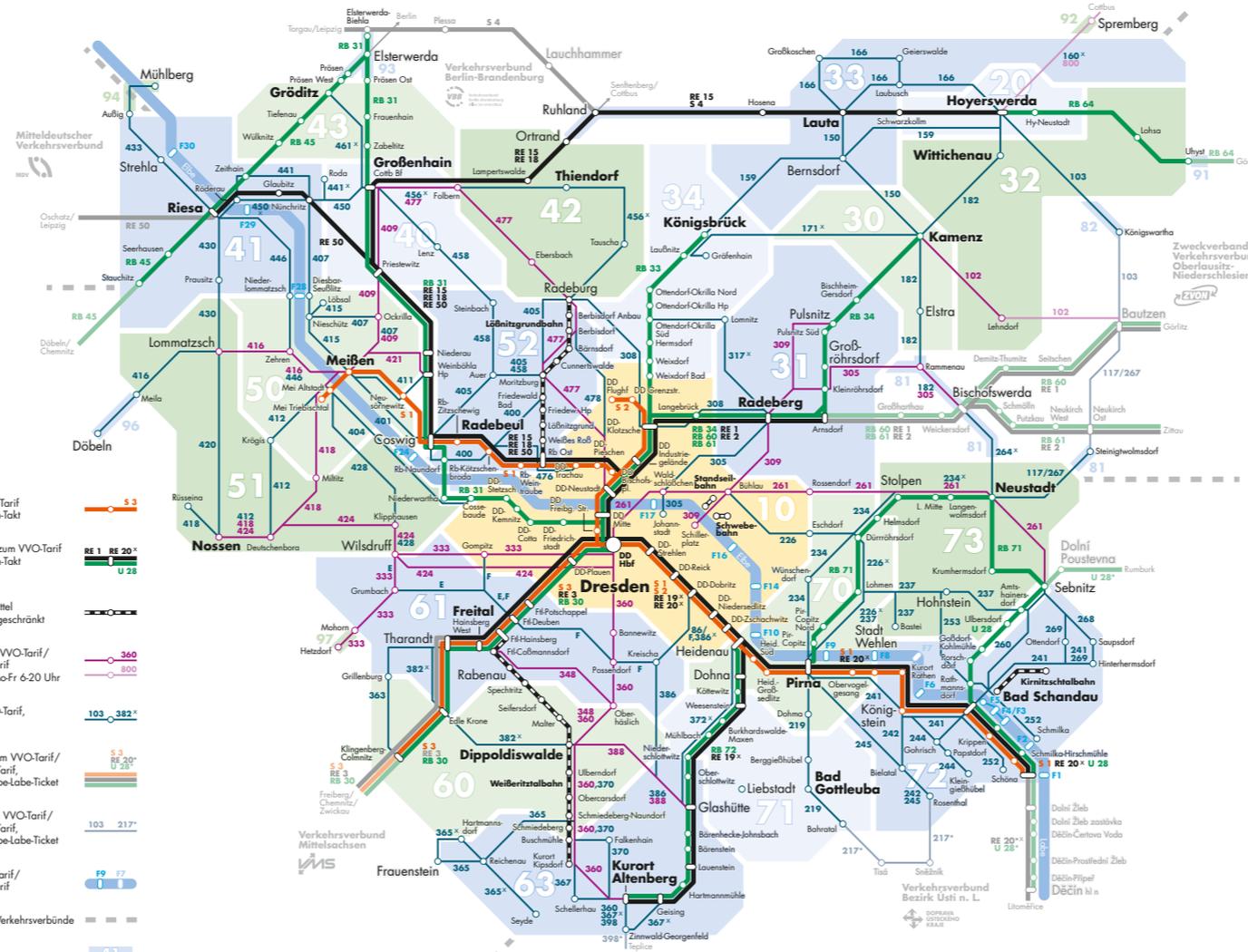
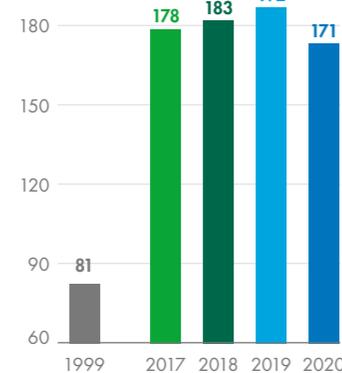
Fahrgastfahrten

in Mio.



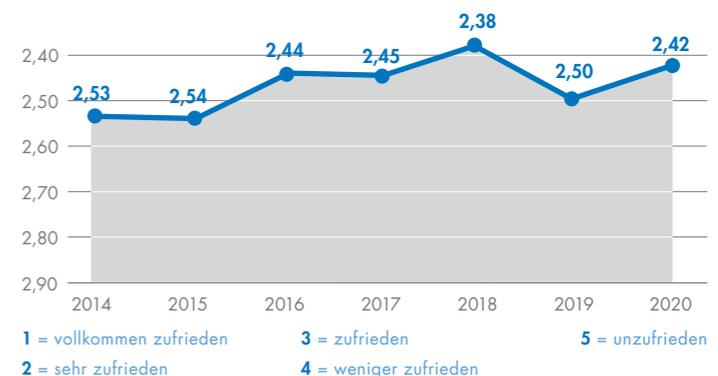
Fahrgeldeinnahmen Verbundtickets

in Mio. Euro (gerundet)



- S-Bahn zum VVO-Tarif 15-30/60-Minuten-Takt
- Nahverkehrsbus zum VVO-Tarif 1- bzw. 2-Stunden-Takt *nicht täglich
- Sonderverkehrsmittel VVO-Tarif gilt eingeschränkt
- PlusBus-Linie zum VVO-Tarif/ nicht zum VVO-Tarif 1-Stunden-Takt, Mo-Fr 6-20 Uhr
- Buslinie zum VVO-Tarif, * nicht täglich
- Bahnlinie nicht zum VVO-Tarif/ *nicht zum VVO-Tarif, Anerkennung Elbe-Label-Ticket
- Buslinie nicht zum VVO-Tarif/ *nicht zum VVO-Tarif, Anerkennung Elbe-Label-Ticket
- Fähre zum VVO-Tarif/ nicht zum VVO-Tarif
- Grenze anderer Verkehrsverbünde
- Tarifzonen mit Nummern

Globalzufriedenheit



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

112.515
Mal kommunizierte der VVO
mit seinen Kunden persönlich,
am Telefon oder schriftlich.

7.138
Schriftliche Betreuung

32.899
Telefonische Betreuung

62.683
Persönliche Betreuung
(Mobilitätszentrale,
Veranstaltungen, Infomobil)

Nutzung von vvo-online.de

- Alexa-Sessions
- Bestellungen Webshop
- Seitenaufrufe VVO-Blog
- Seitenaufrufe VVO online

