Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen

Für den Nahverkehr von Dresden bis Görlitz

1. Fusion der beiden Verkehrsverbünde
2. Akkuzugtechnologie für Ostsachsen

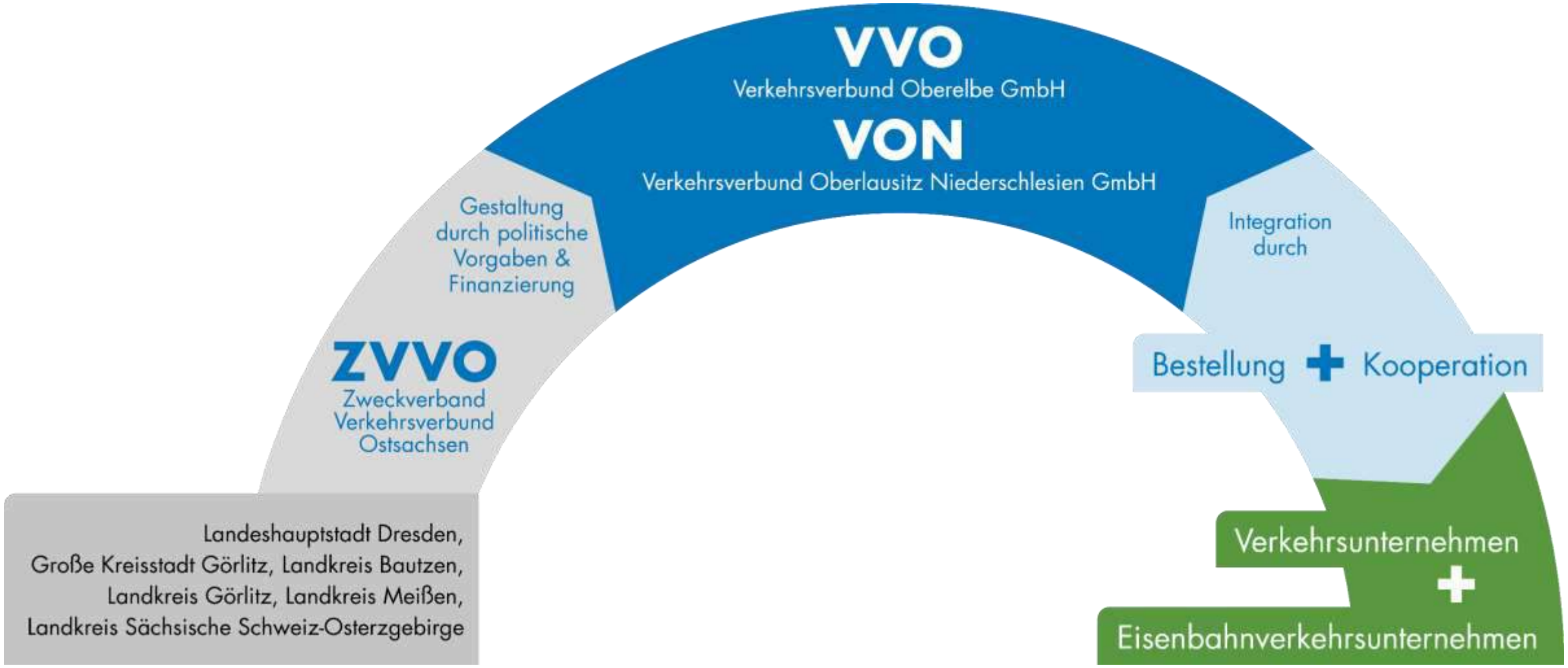


29. Mai 2026 | 38. Treffen des Wirtschaftsverkehrsnetzwerks Lausitz | Martin Arnhold (VVO GmbH)

Zug S Tram BUS F

ZVON VVO

Das Verbundmodell



Der neue Verband umfasst eine Fläche von 7.943 Quadratkilometern mit 1,6 Mio. Einwohner, das sind rund 40% aller Sachsen





Warum werden VVO und ZVON zum neuen Verkehrsverbund Ostsachsen?

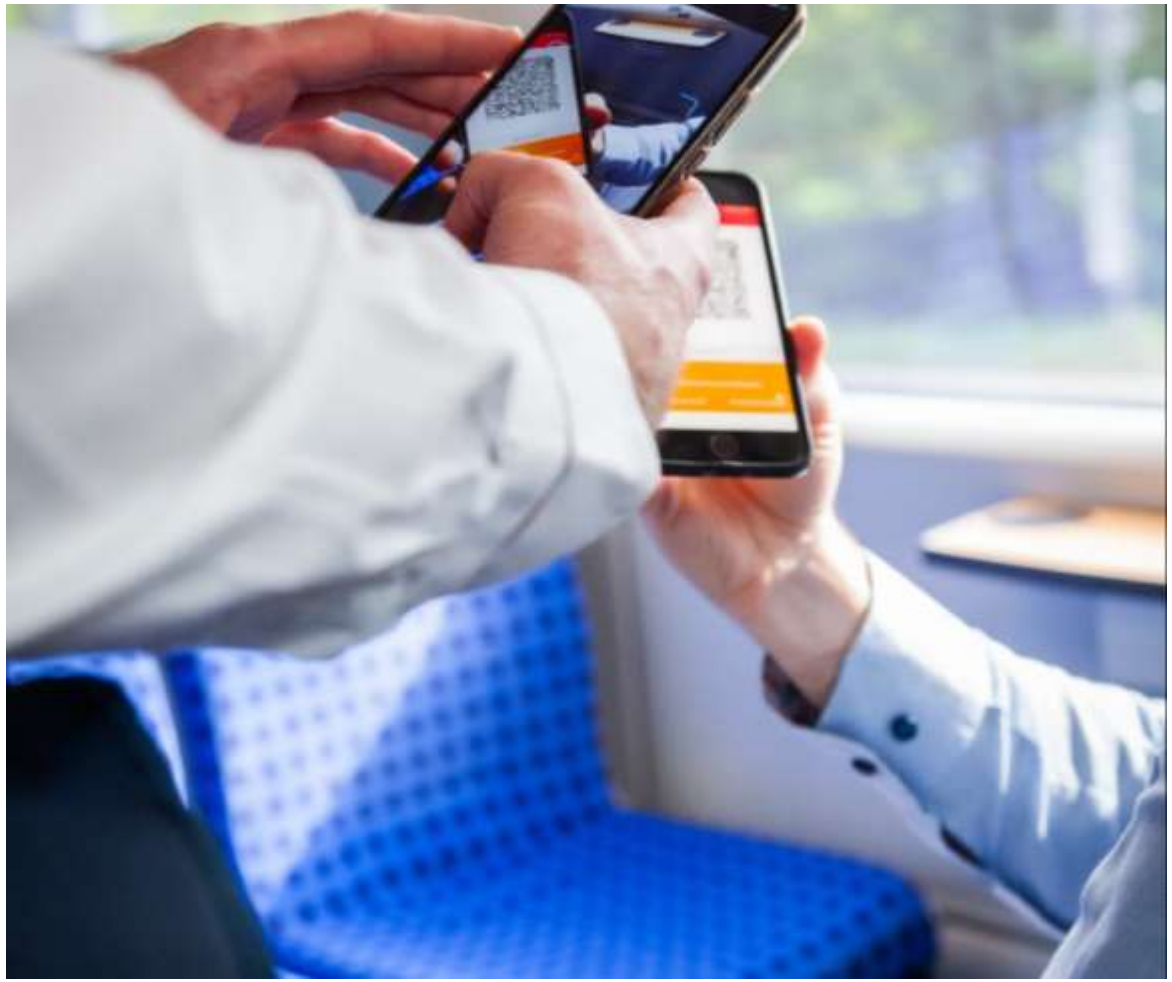
- Der Zusammenschluss trägt den veränderten Pendlerströmen und längeren Reiseweiten Rechnung
- Aufwendige tarifliche Sonderregelungen für Fahrgäste zwischen den Verbünden führen zu einer Tarif-Vielfalt, die immer wieder kritisiert wird
- Die Fusion hat die Voraussetzung für ein einheitliches Tarifsystem für ganz Ostsachsen geschaffen, das der zunehmenden Verflechtung der Regionen Görlitz, Zittau und Bautzen mit der Landeshauptstadt Dresden gerecht wird



Bus der RBO, die in beiden Verbünden fährt

Ein neuer Tarif für Ostsachsen – die Ausschreibung des Gutachtens wurde auf der ersten Verbandsversammlung gestartet

- Ein neuer Tarif muss unterschiedliche bisherige Preissysteme und -niveaus sowie mögliche Mindereinnahmen berücksichtigen
- Eine neue Einnahmeaufteilung für 21 Partnerunternehmen ist notwendig
- Die Einnahmeaufteilung und Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket sind durch uns nicht beeinflussbare aber wichtige Größen



Erste tarifliche Übergangslösungen sind in Arbeit

- Wir arbeiten aktuell an drei Tarifprojekten:
  - Erweiterung der Gültigkeitsbereiche des Katzensprungtickets im ZVON-Gebiet bis zum Sommer 2026
  - Erweiterung des Check-In-Check-Out Systems FAIRTIQ auf den ZVON, so dass die Kunden ab Sommer 2026 durchgängig über die Verbundgrenze fahren können
  - Über die Zusammenführung der BildungsTickets laufen derzeit noch Gespräche, da die Mindereinnahmen ausgeglichen werden müssen



Die erste Verbandsversammlung fand in Bautzen statt

Die Aufgaben des Verkehrsverbundes

Der ZVVO hat die Aufgabe, für die Bevölkerung eines Gebietes mit den Verkehrsunternehmen einen attraktiven und zukunftsweisenden ÖPNV abzustimmen mit dem Ziel, den Modal-Split zugunsten des ÖPNV zu steigern.

- Gestaltung eines einheitlichen Tarifs, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen
- Koordination der Fahrpläne
- Entwicklung eines einheitlichen Fahrplanheftes (Verbundfahrplan)
- Entwicklung eines einheitlichen Vertriebs und Marketings
- Vornahme der Einnahmeaufteilung
- Aufgabenträger für SPNV
- Aktiver Erhalt der Schmalspurbahnen
- Erstellung des Nahverkehrsplanes

Verantwortung für SPNV und ÖPNV

SPNV







ÖPNV

Bund

↓

Länder

↓

Landkreise/Städte

↓

Zweckverband

Landkreise/Städte

↓

Kooperation Nahverkehrsplan

↓

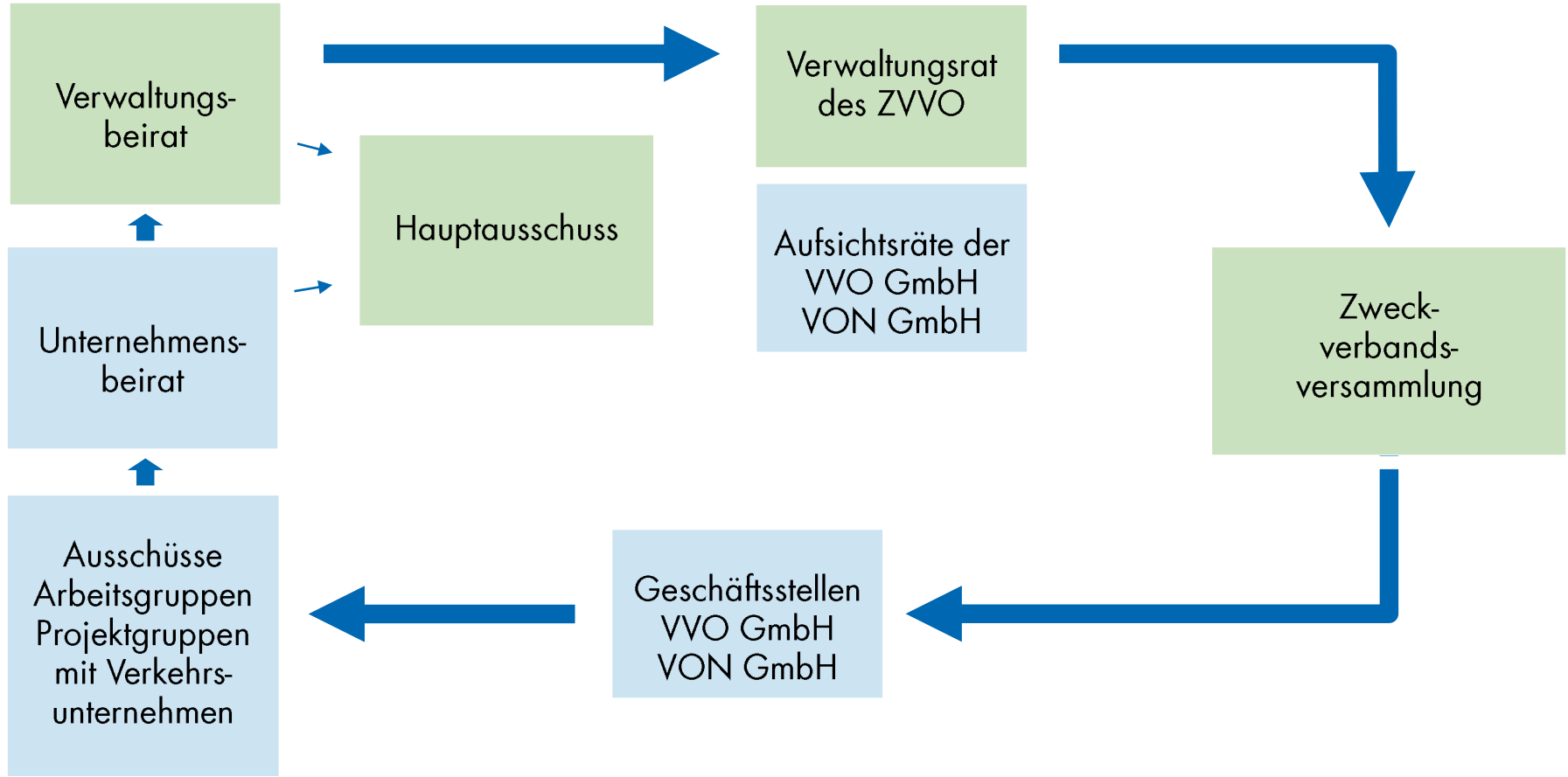
Fahrplanangebot Schülerverkehr

Verkehrsverbund

Gremien im Zweckverband sowie bei der VVO und VON GmbH

ZVVO

VVO GmbH
VON GmbH



Die Gremien des Zweckverbandes (1/2)

Ausschüsse, Arbeitsgruppen und Projektgruppen mit den Verkehrsunternehmen

- Tagen fast monatlich, bei aktuellen Themen häufiger
- Dazu zählen u.a. der Ausschuss Marketing, Tarif, Vertrieb, die AG Tarif sowie die Fahrplankonferenz (VVO) und die Projektgruppe Tarif, Vertrieb, Marketing und die AG Verkehr (VON)

Unternehmensbeirat

- Tagt etwa monatlich, berät und beschließt u.a. zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen
- Teilnehmer sind Vertreter der Unternehmen

Verwaltungsbeirat

- Tagt regulär zweimal jährlich, bei aktuellen Themen öfter
- Teilnehmer sind die Beigeordneten der Landkreise und Bürgermeister der Landeshauptstadt sowie der Großen Kreisstadt Görlitz

Aufsichtsräte VVO und VON

- Tagt regulär zweimal jährlich
- Mitglieder sind Landräte und die Oberbürgermeister, personenidentisch VVO und VON
- Beaufsichtigt die Aktivitäten der VVO GmbH und der VON GmbH, prüft den Mittelabfluss und beschließt den Marketingplan

Die Gremien des Zweckverbandes (2/2)

Hauptausschuss

- Hat vorberatende Funktion für die Verbandsversammlung
- Hier treffen sich Vertreter des Unternehmensbeirates, aus den Verwaltungen der Gebietskörperschaften sowie der Verbandsversammlung

Verwaltungsrat

- Tagt im Regelfall zweimal jährlich, berät zu und setzt die Agenda für die Verbandsversammlungen
- Teilnehmer sind die Oberbürgermeister und die Landräte

Zweckverbandsversammlung

- Das höchste Gremium des Verkehrsverbundes
- 36 Vertreter der Gebietskörperschaften setzen den politischen Rahmen und treffen Entscheidungen zu unseren Kernaufgaben, unter anderem zu:
  - Haushalt
  - Tarif
  - Vergabe von Verkehrsleistungen

Haben Sie Fragen?

… sonst geht’s weiter Akkuzugtechnologie für Ostsachsen

Im Rahmen einer gemeinsamen Ausschreibung im Schienenpersonennahverkehr wächst die Region Ostsachsen künftig noch stärker zusammen.

Ein Verkehrsvertrag

- Konzept aus einem Guss = höherer Fahrgastnutzen
- Einheitliche Qualitätsstandards, höhere Flexibilität

Ein Vergabenetz

- Attraktivere Position im Wettbewerbsmarkt
- Kostenreduzierung durch eine Ausschreibung

Ein Bieter

- Höhere Betriebsstabilität durch einheitliche Fahrzeugflotte und Instandhaltung

Ein Konzept zur Antriebswende

- Dieselfahrzeuge werden durch elektrische bzw. batterie-elektrische Triebfahrzeuge ersetzt



Durch die erfolgte Fusion der Zweckverbände ergeben sich Synergieeffekte bei der Konzeption der Vergabenetze hin zu BEMU-Betrieb in ganz Ostsachsen



Spree-Neiße-Netz
RB 64 Hoyerswerda – Görlitz
RB 65 Cottbus – Görlitz – Zittau
RB 46 Cottbus – Forst
aktueller Betreiber: ODEG
Leistungsvolumen: 2,6 – 2,9 Mio. Zkm/a

Ostsachsennetz
RE 1 Dresden – Bautzen – Görlitz
RB 60 Dresden – Bautzen – Görlitz
RE 2 Dresden – Zittau – Liberec
RB 61 Dresden – Ebersbach – Zittau
L7 Liberec – Zittau – Varnsdorf - Seifhennersdorf
aktueller Betreiber: Die Länderbahn
Leistungsvolumen: 4,4 – 4,8 Mio. Zkm/a

Bisheriges "VVO-Dieselnetz"
RB 71 Pirna – Neustadt – Sebnitz
RB 72 / RE 19 (Dresden –) Heidenau – Altenberg
RB 33 / S 7 Dresden – Königsbrück
S 8 Dresden – Kamenz (– Hoyerswerda)
aktueller Betreiber: DB Regio
Leistungsvolumen: 2,0 – 3,2 Mio. Zkm/a

Wirtschaftlicher & ökologischer Vergleich der alternativen Antriebstechnologien in einem Entscheidungspapier mit wissenschaftlicher Begleitung untersucht



Weiterbetrieb mit Dieselfahrzeugen (**DMU**)

Referenzfall, ohne zusätzliche Infrastruktur



Einsatz klassischer Elektrofahrzeuge (**EMU**)

vollständige Streckenelektrifizierung



Oberleitungs-/ Batterie-Hybridfahrzeuge (**BEMU**)

vorhandene Oberleitung & zusätzliche Ladeabschnitte



Wasserstoff-/ Batterie-Hybridfahrzeuge (**HEMU**)

Brennstoffzelle, mit Wasserstoff-Tankinfrastruktur und -logistik

Entscheidungspapier

- Einordnung in Bezug auf Klimaschutz und Kohleausstieg
- Vorstellung möglicher alternativer Antriebsformen sowie deren Vergleich und Bewertung
- Identifizierung nötiger infrastruktureller Maßnahmen
- Fördermöglichkeiten und Erarbeitung einer Vergabestrategie

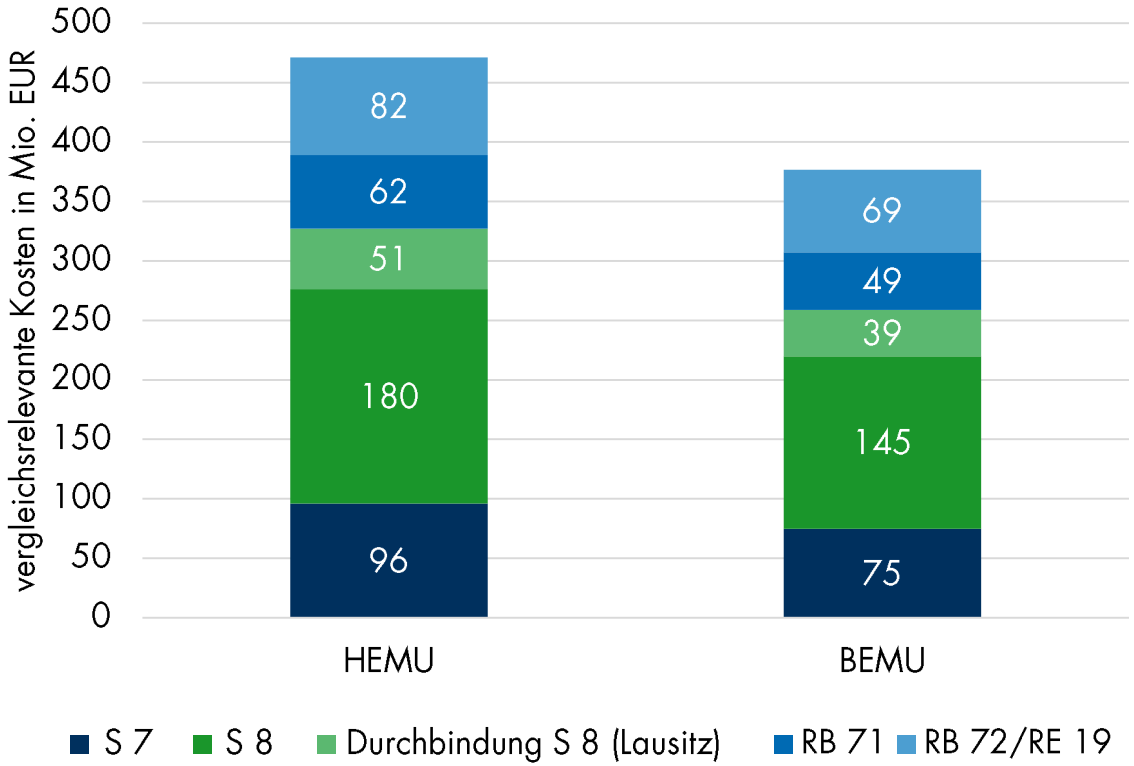


bbi Bahnbetrieb & Infrastruktur | TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN ELEKTRISCHE BAHNEN | kcw

ZVON VVO

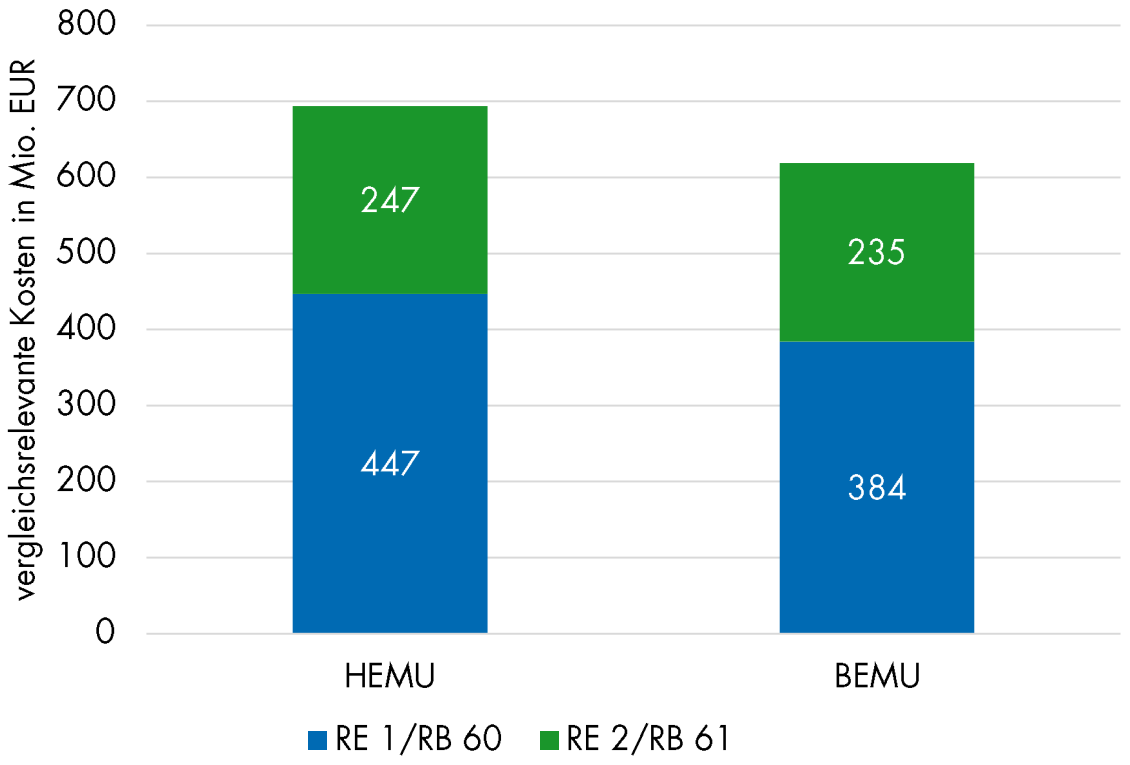
Technologiespezifischer Kostenvergleich der alternativen Antriebformen

VVO-Dieselnetz



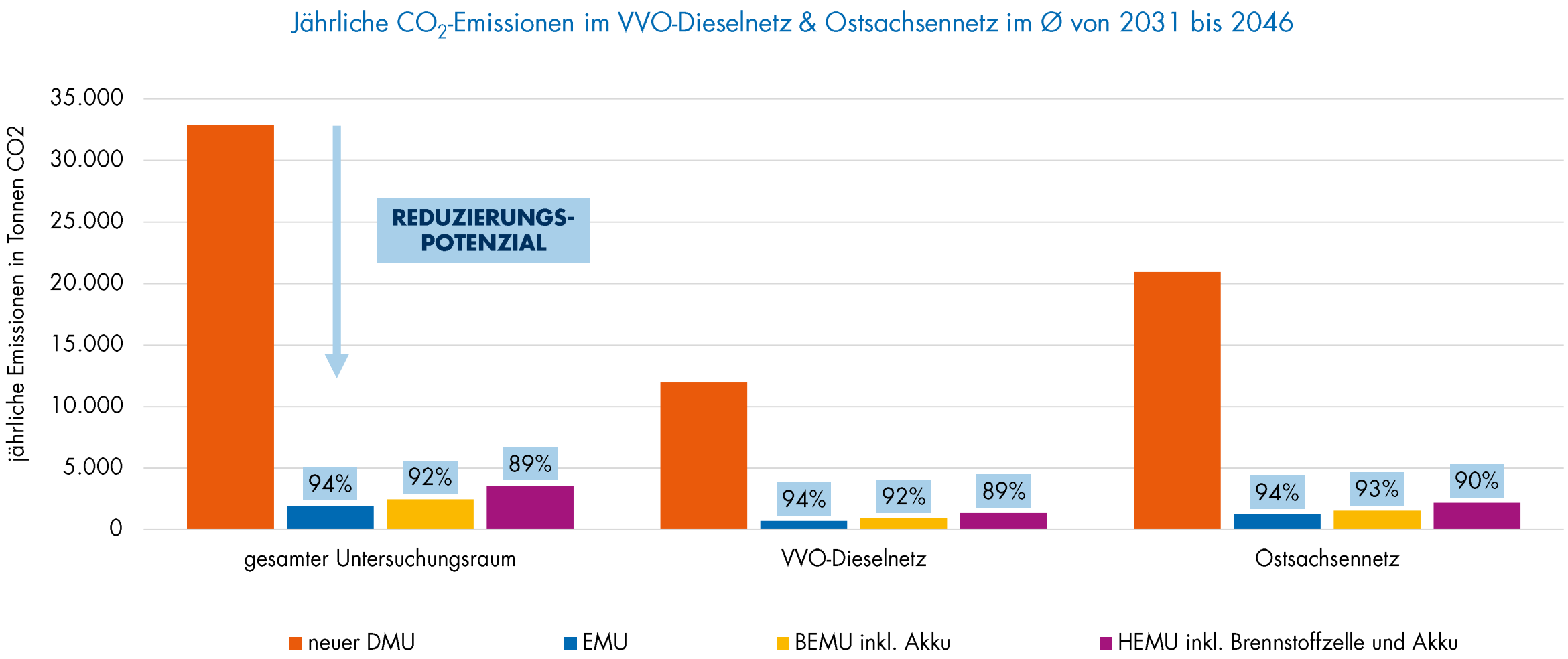
Ergebnis der Lebenszykluskostenuntersuchung des VVO-Dieselnetzes

Ostsachsennetz



Ergebnis der Lebenszykluskostenuntersuchung des Ostsachsennetzes (inkl. RE 2 nach Liberec)

VVO-Dieselnetz & Ostsachsennetz: CO_2-Emissionsbetrachtung



Systementscheidung 2021: Der Dieselantrieb soll im VVO voraussichtlich ab Dezember 2031 durch einen batterie-elektrischen Betrieb (BEMU) ersetzt werden.

Aus den Untersuchungen zu den technisch, betrieblich, ökologisch und wirtschaftlich sinnvollen Alternativen zum Dieselverkehr können unter den spezifischen Randbedingungen im Untersuchungsraum **folgende Schlussfolgerungen** gezogen werden:

heutiges VVO-Dieselnetz

- **Einsatz von Oberleitungs-/ Batterie-Hybridfahrzeugen (BEMU)**
- Errichtung einer **Ladestation** und einer **Anschlusselektrifizierung**
- **Elektrifizierung** Dresden – Kamenz – Hosena (inkl. Verbindungskurve) im InvKG beschlossen

Ostsachsennetz & Spree-Neiße-Netz

- **Einsatz von BEMU** als gute Migrationslösung für Strecken mit Elektrifizierungsperspektive
- Errichtung zweier **Ladestationen**
- **Elektrifizierung** Dresden – Demitz-Thumitz
- **Elektrifizierung** Görlitz – Cottbus im InvKG beschlossen; Elektrifizierung Dresden – Görlitz als langfristiges Ziel

✔ **Klimaschutz:** Durch den Einsatz elektrischer bzw. batterieelektrischer Fahrzeuge können jährlich mehr als 30.000 Tonnen CO_2 eingespart werden (bis zu 94 % zu Dieselverkehr).

Der VVO entwickelt ein neues Ostsachsen-Netz

- Die Verbandsversammlung des ZVVO hat 2026 die Zusammenfassung des jetzigen Ostsachsennetz, des Spree-Neiße-Netzes und des VVO-Dieselnetzes beschlossen
- Für die Gestaltung des neuen Angebotes sind wir mit den benachbarten Verbünden und Aufgabenträgern in Brandenburg, Polen und Tschechien im Gespräch.
- Mit dem neuen Ostachsen-Netz ist zudem der Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybrid-Fahrzeugen (Battery Electric Multiple Unit, BEMU) vorgesehen.
- Der VVO beschäftigt sich bereits seit 2017 mit der BEMU-Technologie, inklusive Besuch eines Testfahrzeuges im Sommer 2020.



Testfahrzeug von Siemens in Dresden im Sommer 2020

Dekarbonisierung im Schienennahverkehr

Denkbare Strecken in und um die Region Lausitz

1. Einsatz als Migrationslösung bis Elektrifizierung der Strecken Cottbus / Hoyerswerda – Görlitz
2. Einsatz als Migrationslösung bis Elektrifizierung der Strecken Dresden – Kamenz – Hosena
3. Einsatz als Migrationslösung bis Elektrifizierung der Strecke Dresden – Bischofswerda – Görlitz
4. Dauerhaft BEMU auf Dresden – Zittau & Görlitz – Zittau
5. Dauerhaft BEMU auf Dresden – Königsbrück (S 7)
6. Dauerhaft BEMU auf Heidenau – Altenberg (RB 72, RE 19) / Pirna – Sebnitz (RB 71)
7. Einsatz verschiedener Antriebstechnologien auf grenzüberschreitenden Strecken in Prüfung
   Cottbus – Guben – Zielona Góra /
   Cottbus – Forst – Wrocław /
   Seifhennersdorf – Zittau – Liberec (L 7) /
   Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk (U 28)



In die Schieneninfrastruktur der Region sollen in den kommenden Jahren Investitionen in Milliardenhöhe fließen.

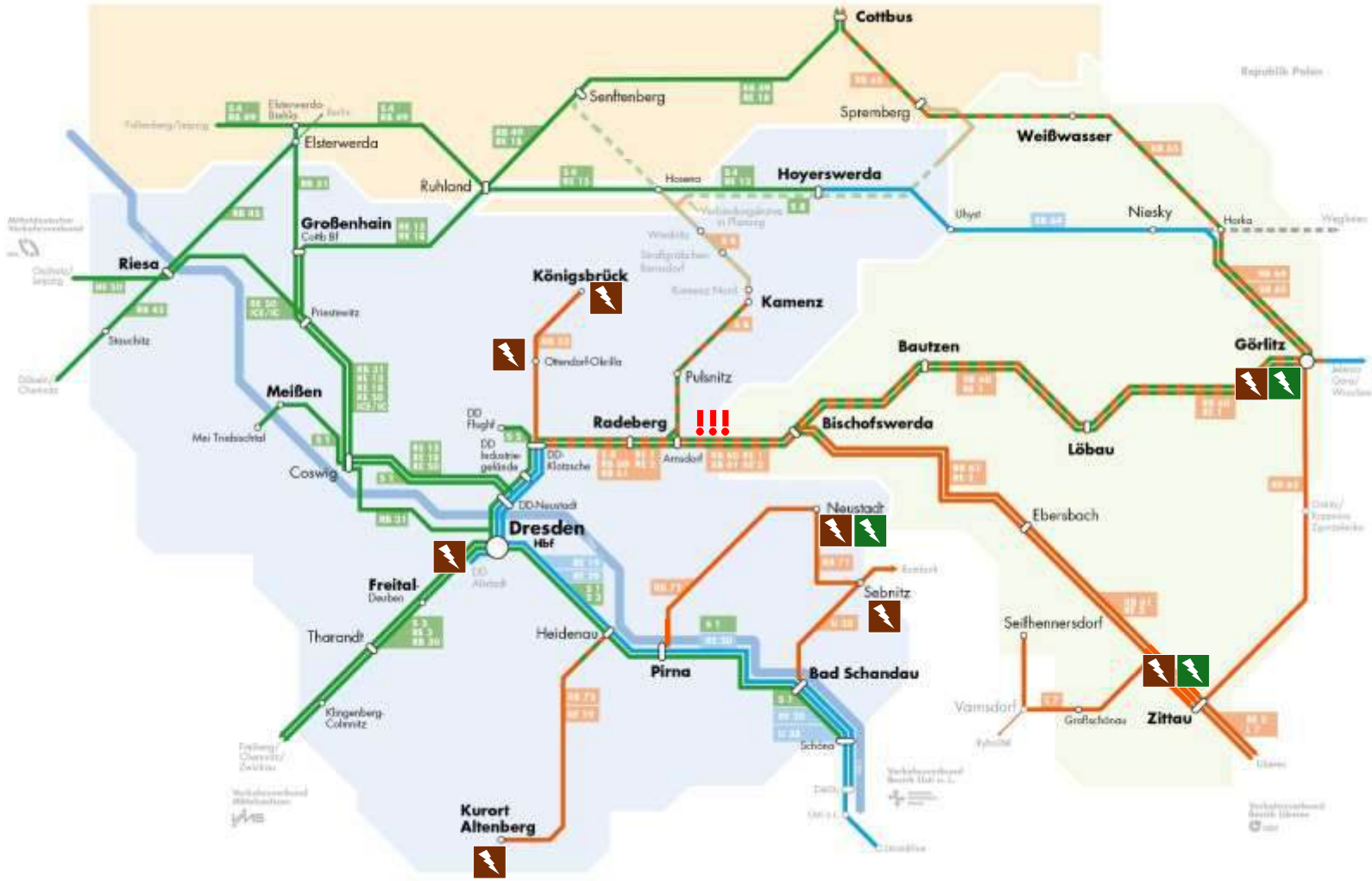
Infrastrukturprojekte	Fördermittel	Eigenmittel

• Ausbau und Streckenelektrifizierungen
  • Arnsdorf – Hosena
  • Görlitz – Cottbus
  • Spreewitz – Graustein
	Strukturstärkung (InvKG)	**Komplementär-finanzierung durch den Freistaat Sachsen erforderlich**

• Dresden – Bischofswerda (– Görlitz) • Elektrifizierung der Abstellanlagen im Knoten Dresden • Errichtung Ladeinfrastruktur • Anhebung der Streckenklasse im Müglitztal • Elektrifizierungsabschnitte / Oberleitungsinseln	**Investitions-förderung durch Bund (GVFG)**	

Vor-/ Entwurfs-/ Genehmigungsplanung durch ZVVO beauftragt

Um einen zuverlässigen (batterie-)elektrischen Bahnbetrieb zu ermöglichen sind in der gesamten Region Investitionen in die Infrastruktur notwendig.



heute: elektrifizierter Bahnbetrieb
heute: Dieselbetrieb unter Oberleitung
heute: Dieselbetrieb, keine Oberleitung
Prüfung der Reaktivierung

Elektrifizierung geplant

Dresden-Klotzsche – Bischofswerda – Görlitz
Arnsdorf – Kamenz – Hosena (InvKG)
Cottbus – Weißwasser – Görlitz (InvKG)
Graustein – Spreewitz (InvKG)
Heidenau – Mühlbach

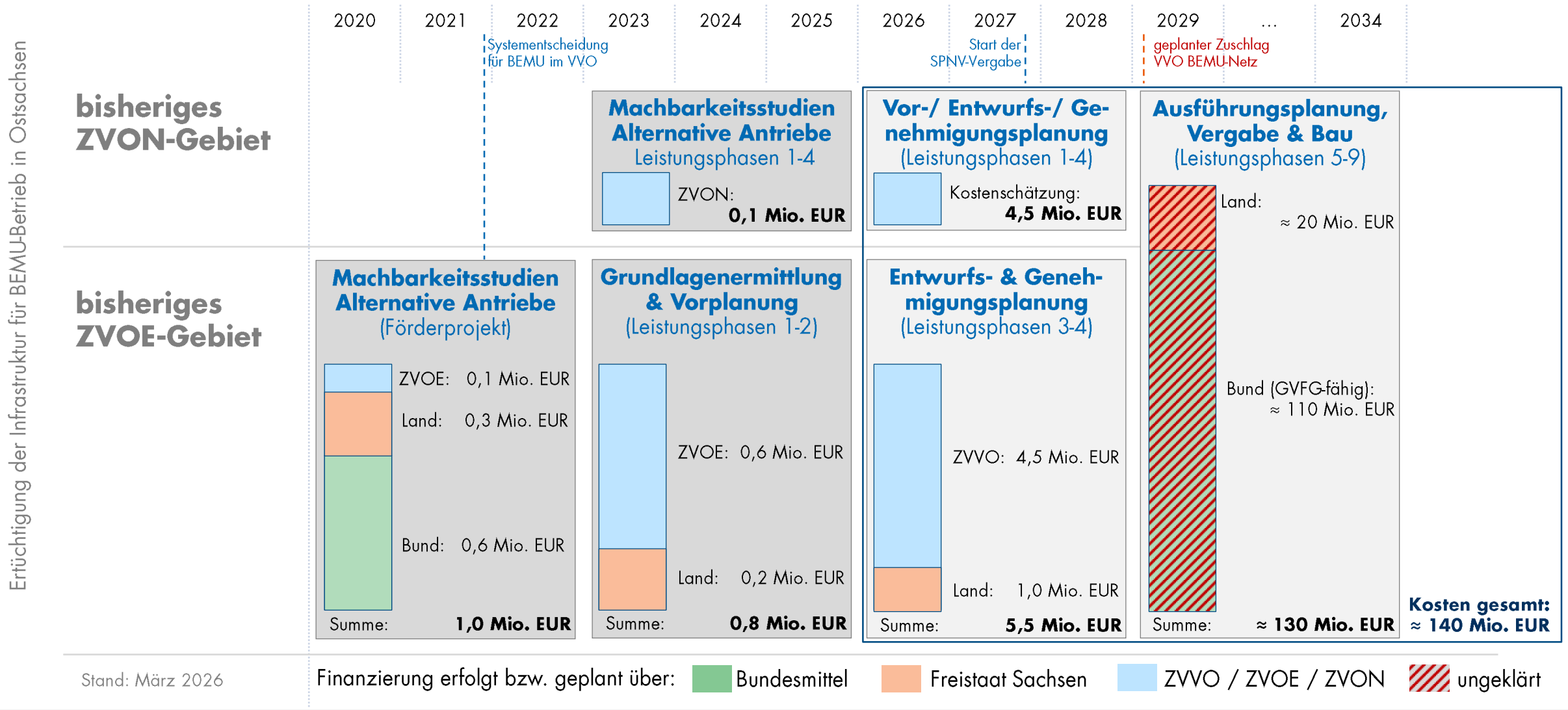
Ladestation per Oberleitung

Neustadt (Sachs)
Görlitz (ggf. interimsweise)
Zittau (ggf. darüber hinaus)

Abstellung per Elektrant

Dresden-Altstadt, Königsbrück,
Ottendorf-Okrilla Nord,
Altenberg, Neustadt (Sachs),
Sebnitz, Görlitz, Zittau

Ein Zuschlag im Rahmen der Vergabe VVO BEMU-Netz kann nur erfolgen, sofern auch der Bau der Ladeinfrastruktur finanziell vollständig gesichert ist.



Für den Zweckverband ist eine langfristige Finanzierungsicherheit der Investitionen und Betriebsleistungen erforderlich.

Finanzierung der Maßnahmen ab Leistungsphase 5 über GVFG bzw. LIP

- verbindliche Vereinbarung bis **Mitte 2027** nötig
- Sofern keine Zusage kann Vergabe nicht erfolgen

→ Landesanteil bei GVFG-Projekt verankern und 90%ige Förderung bei Bund sicherstellen

Bereitstellung Regionalisierungsmittel für erhöhte Kosten durch Neufahrzeuge und angedachte Angebotsverbesserungen

- Zuschlagserteilung für Vergabe VVO BEMU-Netz voraussichtlich **Anfang 2029**
- absehbar höhere Betriebskosten für Status Quo
- Mehrverkehre: Durchbindung von Kamenz nach Hoyerswerda nach Ausbau / Elektrifizierung der Strecke im Rahmen der Strukturstärkung

→ Zusätzliche Mittel für Planung im bisherigen ZVON-Gebiet

→ Fortschreibung der ÖPNVFinVO unter Berücksichtigung der Mehrverkehre für Strukturstärkungsgebiet

Das Projekt leistet einen maßgeblichen Beitrag für einen erfolgreichen Strukturwandel und bietet einen Mehrwert für die gesamte Region Ostsachsen

Die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für einen BEMU-Betrieb hängt unmittelbar mit den Elektrifizierungsprojekten und Ausbaumaßnahmen in der Region zusammen und ist von deren Realisierung abhängig.

- **Stärkung umweltfreundlicher Verkehre**
  einheitlicher Fahrzeugpark mit modernen und ETCS-fähigen Fahrzeugen
- **Kapazitätssteigerung & Ausbau von Verkehren** in Ostsachsen
  angesichts zunehmender Pendlerverflechtung und Ansiedlungen Chip-Industrie
- **Verbesserung der verkehrlichen Anbindung** und **Erschließung der Tourismusregion** "Lausitzer Seenland“ durch Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs nördlich von Kamenz







Vielen Dank
für Ihr Interesse.

www.zvvo.de | www.vvo-online.de/BEMU

Zug S Tram BUS F

ZVON VVO



VVO

ZVON

GEMEINSAM FÜR OSTSACHSEN

