



Presseinformation

Bilanz 1991

1991 war ein ereignisreiches Jahr für die Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Es gab tiefgreifende Veränderungen sowohl innerhalb des Unternehmens als auch im Umfeld des öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt Dresden.

Die Umwandlung der Dresdner Verkehrsbetriebe in eine Aktiengesellschaft (zunächst noch in der Gründungsphase) ging einher mit der Wahl eines Aufsichtsrates sowie der Bestellung des Vorstandes. Gleichzeitig entstand eine neue Aufbauorganisation im Unternehmen mit einem Technischen Vorstand, einem Kaufmännischen Vorstand und einem Arbeitsvorstand.

Tochtergesellschaften der Dresdner Verkehrsbetriebe AG sind die Taeter Tours GmbH, ein Reiseunternehmen, sowie die Verkehrs-Consult Dresden-Hamburg GmbH, die 1992 gemeinsam mit der Hamburg-Consult, einem Unternehmen der Hamburger Hochbahn AG, gegründet werden soll.

Das Angebot an die Kunden der Dresdner Verkehrsbetriebe AG hat sich mit dem Jahresfahrplan 1991/1992 durch fahrgastfreundliche Taktzeiten für die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere Straßenbahnen (Berufsverkehr: 10-Minuten-Rhythmus, Tagesverkehr: 12-Minuten-Rhythmus) erweitert.

Ein neues zeitabhängiges Tarifsysteem wurde ab 1. Juni 1991 eingeführt.

Im März 1991 konnten die Verkehrsbetriebe der Dresdner Bevölkerung erstmals moderne Stadtlinienbusse in Niederflurbauweise vom Typ Mercedes O 405 N vorstellen.

Als erstes sächsisches Verkehrsunternehmen entwickelten die DVB den Prototyp des zukünftigen Modernisierungswagen vom Typ TATRA T4D mit neuer kundenfreundlicher Inneneinrichtung sowie digitaler Ziel- und Haltestellenanzeige im und am Fahrzeug.

Um Umweltansprüchen gerecht zu werden, paßten die Dresdner Verkehrsbetriebe als bisher einziges Unternehmen in den neuen Bundesländern gemeinsam mit der Hochschule für Verkehrswesen einen Rußpartikelfilter an die Abgastechnologie der Ikarus-Busse an. Dieser senkt den Schadstoffausstoß um 75 Prozent.

Einem verbesserten Kundenservice dient auch ein neuer Fahrkartenverkaufsautomat, der, im Testbetrieb am Albertplatz, große Resonanz findet. optischer Signalisierung versehen. Dies führte zu einer deutlichen Beschleunigung des Nahverkehrs, wobei zunehmend positiv für den öffentlichen Personennahverkehr wirkte sich der Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zum Verkehrswegesicherungs- und Beschleunigungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr in Dresden im September 1991 aus. Der von einer Arbeitsgruppe unter maßgeblicher Leitung der DVB formulierte Maßnahmenkatalog enthält ca. 130 Konfliktpunkte im Liniennetz, von denen bisher 43 zum Realisierungsbeschluß erhoben wurden. Erste praktische Ergebnisse sind die Einrichtung gesonderter Busspuren (Bsp. Wasaplatz), veränderte Schaltzeichen an Lichtzeichenanlagen (Zufahrt zur Albertbrücke) und Fahrbahnmarkierungen zur Freihaltung der Gleiskörper (Bautzener Str.).

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führte zu erheblichen Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs, oftmals betrug die tatsächlichen Beförderungszeiten das Mehrfache der Fahrplanvorgaben. Bei Umleitungen gingen diese Werte weiter nach oben, so daß teilweise die Einhaltung des Fahrplans erheblich eingeschränkt war. Durch o.g. Maßnahmen konnten diese Verzugszeiten zwar eingeschränkt, aber nicht gänzlich aufgehoben werden. Die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel stand im Mittelpunkt eines Workshop der Dresdner Verkehrsbetriebe und der Landesregierung des Freistaates Sachsen im Oktober, der sich mit der Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems für Straßenbahn und Bus beschäftigte. Die Dresdner Verkehrsbetriebe stellten hier Pilotprojekte für die Linien 17 sowie 72 und 76 vor und manifestierten so ihre Absicht, diese Projekte für den Nahverkehr auch fahrgastwirksam umzusetzen.

Trotzdem sind Busse und Straßenbahnen in das tägliche Geschehen auf den überlasteten Straßen integriert und von diesem stellenweise völlig zusammenbrechenden Verkehrssystem auch stark betroffen. 60 Prozent aller Störungen, die sich auf den öffentlichen Personennahverkehr auswirken, entstehen dabei in der Zeit zwischen 14 und 18 Uhr. Und es erweist sich zunehmend, daß der größte Teil der täglich auftretenden Störungen auf Fremdverursacher zurückzuführen ist (70 Prozent im Monat November).

Im Interesse ihrer Kunden sind die Dresdner Verkehrsbetriebe gefordert, die Voraussetzungen für einen reibungslosen Betrieb ihrer Verkehrsmittel zu sichern. So konnten im vergangenen Jahr mit einem Kostenaufwand von über 50 Millionen DM 21,2 km Straßen-

Einen verbesserten Kundenservice dient auch ein neuer Fahrkartensystem, das im Testbetrieb am Albertplatz, große Resonanz findet.

Positiv für den öffentlichen Personennahverkehr wirkte sich der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Verkehrswegegesetz und Beschleunigungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr in Dresden im September 1991 aus. Der von einer Arbeitsgruppe unter maßgeblicher Leitung der DVB formulierte Maßnahmenkatalog enthält ca. 130 Konfliktpunkte im Liniennetz, von denen bisher 43 zum Realisierungswunsch erhoben wurden. Erste praktische Ergebnisse sind die Einrichtung gesonderter Busse (z.B. Messplatz), veränderte Schaftrassen an Lichtschranken (z.B. Fahrt zur Albertbrücke) und Fahrplanmarkierungen zur Freihaltung der Gleiskörper (Bauzonen etc.).

Die Ausnahme des modernsten Individualverkehrs führte zu erheblichen Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs, oftmals betrogen die tatsächlichen Beförderungszahlen das Mehrfache der Fahrpläne vor. Bei Umleitungen gingen diese Werte weiter nach oben, so daß teilweise die Einhaltung des Fahrplans erheblich eingeschränkt war. Durch o.g. Maßnahmen konnten diese Verzögerungen zwar eingeschränkt, aber nicht gänzlich aufgehoben werden. Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrsmittel stand im Mittelpunkt eines Workshop der Dresdner Verkehrsbetriebe und der Landesregierung des Freistaates Sachsen im Oktober, der sich mit der Einführung eines rechnergestützten Betriebsleistungssystems für Straßenbahn und Bus beschäftigte. Die Dresdner Verkehrsbetriebe stellen hier Pilotprojekte für die Linien 17 sowie 73 und 76 vor und monitorieren so ihre Absicht, diese Projekte für den Nahverkehr auch fahrplanwirksam umzusetzen.

Trotzdem sind Busse und Straßenbahnen in das tägliche Geschehen auf den überlasteten Straßen integriert und von diesem stellenweise völlig zusammenhängendes Verkehrsnetz auch stark betroffen. 60 Prozent aller Störungen, die sich auf den öffentlichen Personennahverkehr auswirken, entstehen dabei in der Zeit zwischen 14 und 18 Uhr. Und es erwirgt sich zunehmend, daß der größte Teil der täglich auftretenden Störungen auf Kreuzverkehr zurückzuführen ist (70 Prozent im Monat November).

Im Interesse ihrer Kunden sind die Dresdner Verkehrsbetriebe gefordert, die Voraussetzungen für einen reibungslosen Betrieb ihrer Verkehrsmittel zu sichern. So konnten im vergangenen Jahr mit einem Kostenaufwand von über 50 Millionen DM 21,1 km Straßen-

bahngleis von grund auf instandgesetzt werden (Vergleich 1985: 16,4 km). Zahlreiche Weichen wurden mit einer neuen Verriegelungsmechanik bzw. optischer Signalisierung versehen. Dies führte zu einer deutlichen Beschleunigung des Nahverkehr, wobei zunehmend auch innovative Technologien, insbesondere zur Lärmreduzierung, angewendet wurden. Neue Oberbauformen werden auf der Friedrichstraße, St. Petersburger Straße sowie auf der Schweriner Straße und Kesselsdorfer Straße erprobt. Gesichert wurde die Vorplanung für einen neuen Betriebshof in Gorbitz. Das Projekt wurde zur Finanzierung über Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes eingereicht.

Durch ein neues Gestaltungskonzept wurde das Bemühen der DVB um einen attraktiven Nahverkehr auch nach außen sichtbar. Fast zwei Drittel des Fahrzeugbestandes der Verkehrsbetriebe fährt bereits mit neuer schwarzer-gelber Lackierung, das Fahrpersonal erhält eine neue modische Dienstkleidung und die neuen informativen Haltestellen-Stelen wurden, im Einklang mit den 1991 aufgestellten ersten Glaswarteallen der Firma JC Decaux, im DVB-Look gestaltet. Für die Herausbildung der Verkehrsbetriebe als kundenfreundliches Dienstleistungsunternehmen spricht auch die Stabilisierung der Innenreinigung, die ab 1992 im Tages-Rhythmus erfolgt.

Die Inbetriebnahme der Schwebebahn zu ihrem 90-jährigen Bestehen im Mai '91 ragt als Höhepunkt des Jahres genauso heraus wie der Stapellauf der neuen Fähre "Dresden" im Dezember. Großer Resonanz erfreuen sich aber auch die Kinderstraßenbahn und die "Rad"-Bahn, durch die in Dresden auf einer ausgewählten Route die Beförderung von Fahrrädern möglich wurde.

Auf der Grundlage einer Vereinbarung mit der Landesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte Sachsen e.V. aus dem Jahr 1990 wurde die erfolgreiche Zusammenarbeit fortgesetzt. Die übergebenen 2 Niederflurbusse vom Typ Mercedes O 405 N wurden auf den Linien 72 und 75 eingesetzt, und mit dem Straßenbahnmodernisierungswagen konnten auch erste Schritte zur Verbesserung der Linien- und Fahrzielanzeige, kombiniert mit einer visuellen und akustischen Haltestellenanzeige im Innenraum, vorgestellt werden.

Übereinstimmend mit der Verkehrswacht Dresden wurde das gemeinsame Interesse sowie die Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Stadt Dresden durch die DVB gefördert und mit unterschiedlichen Aktivitäten vor Ort demonstriert. Dazu wird in diesem Jahr ein Vertrag zur Zusammenarbeit abgeschlossen.

Die veränderten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen im vergangenen Jahr übten auch auf die Dresdner Verkehrsbetriebe AG einen entscheidenden Einfluß aus. Schritt für Schritt verfolgen die Verkehrsbetriebe sehr ernsthaft das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr diesen Bedingungen anzupassen und mit einer neuen Strategie erste erfolgreiche Schritte hin zu einem fahrgastfreundlichen und kundenwerbenden Dienstleistungsunternehmen zu gehen.

Die weitere Reduzierung der Subventionen durch die Stadtverwaltung ist eine betriebswirtschaftlich optimale Unternehmensführung unabdingbar geworden. Gleichzeitig mußte auf der Einnahmenseite aufgrund der hohen Kostendeckung gehandelt werden.

Dies geschieht jedoch in einer für den Kunden einmalig günstigen Aktion, indem entsprechend dem Verkehrskonzept der Stadt Dresden zur Vermeidung weiterer Steigerungen des Autoverkehrs in der Innenstadt eine supergünstige übertragbare Monatskarte angeboten wird. Es wird angestrebt, mit dieser 23,- DM teuren Karte im Abonnement jedem Haushalt einen "Zweitwagen" zur Verfügung zu stellen, d.h., jeder Haushalt soll diese im Wochenende für die ganze Familie auf allen Verkehrsmitteln nutzbare Karte zu beziehen.

Dadurch wird die Unternehmensphilosophie, den Dauerkunden entsprechend zu belohnen, dokumentiert. Gleichzeitig wird durch einen hohen Absatz der Karte ein wirtschaftlicher Erfolg erwartet, wenn genügend Bürger bei Stadtfahrten vom Auto auf Bus oder Bahn umsteigen. Bereits im Vorverkauf konnten über 10.000 Karten abgesetzt werden.

Soweit es bei diesem günstigen Dauerkundenangebot überhaupt noch "Gelegenheitsfahrer" geben wird, haben wir für diesen Kundenkreis mit der Tageskarte für 4,- DM (am Wochenende ebenfalls für die ganze Familie nutzbar) und die Seniorenkarte für 2,- DM gleichfalls attraktive Angebote geschaffen. Abgerundet wird das Angebot durch die jetzt mögliche Kurzfahrt für 0,50 DM und die bewährte Streifenkarte mit Einzelfahransweisen.

Das Unternehmen setzt alle Erwartungen in einen umweltbewußten Bürger, der künftig Stadtfahrten nur noch mit der DVB durchführt.

In einer attraktiven Beförderung sollen umfangreiche Investitionen beitragen, für die in zunehmendem Maße Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung stehen.

Ausgewählte Unternehmensziele 1992 sind:

1. Die weitere Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Maßnahmen zur Verkehrswegebefestigung und -beschleunigung. Geplant ist ein Gleisbauprogramm, das die

Die veränderten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen im
vergangenen Jahr üben auch auf die Dresdner Verkehrsbetriebe AG
einen entscheidenden Einfluss aus. Schritt für Schritt verfolgen
die Verkehrsbetriebe sehr ernsthaft das Ziel, den öffentlichen
Personenverkehr diesen Bedingungen anzupassen und mit einer
neuen Strategie erste erfolgreiche Schritte hin zu einer fahrer-
freundlichen und kundenorientierten Dienstleistungsaufnahme zu
gehen.

Die neuen Verkehrsmittel sind ein wichtiger Bestandteil der
Dienstleistungsaufnahme. Die neuen Verkehrsmittel sind ein
wichtiger Bestandteil der Dienstleistungsaufnahme.

Die neuen Verkehrsmittel sind ein wichtiger Bestandteil der
Dienstleistungsaufnahme. Die neuen Verkehrsmittel sind ein
wichtiger Bestandteil der Dienstleistungsaufnahme.

Die neuen Verkehrsmittel sind ein wichtiger Bestandteil der
Dienstleistungsaufnahme. Die neuen Verkehrsmittel sind ein
wichtiger Bestandteil der Dienstleistungsaufnahme.

Die neuen Verkehrsmittel sind ein wichtiger Bestandteil der
Dienstleistungsaufnahme. Die neuen Verkehrsmittel sind ein
wichtiger Bestandteil der Dienstleistungsaufnahme.

Die neuen Verkehrsmittel sind ein wichtiger Bestandteil der
Dienstleistungsaufnahme. Die neuen Verkehrsmittel sind ein
wichtiger Bestandteil der Dienstleistungsaufnahme.

Die neuen Verkehrsmittel sind ein wichtiger Bestandteil der
Dienstleistungsaufnahme. Die neuen Verkehrsmittel sind ein
wichtiger Bestandteil der Dienstleistungsaufnahme.

Ausblick 1992

Im 120. Jahr des Straßenbahnbetriebes in Dresden sind die Forderungen nach einem attraktiven öffentlichen Personennahverkehr größer als jemals zuvor. Dem gegenüber stehen die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Dresdner Verkehrsbetriebe AG.

Durch die weitere Reduzierung der Subventionen durch die Stadtverwaltung ist eine betriebswirtschaftlich optimale Unternehmensführung unabdingbar geworden. Gleichzeitig mußte auf der Einnahmenseite aufgrund der hohen Kostendeckung gehandelt werden.

Dies geschieht jedoch in einer für den Kunden einmalig günstigen Aktion, indem entsprechend dem Verkehrskonzept der Stadt Dresden zur Vermeidung weiterer Steigerungen des Autoverkehrs in der Innenstadt eine supergünstige übertragbare Monatskarte angeboten wird. Es wird angestrebt, mit dieser 23,- DM teuren Karte im Abonnement jedem Haushalt einen "Zweitwagen" zur Verfügung zu stellen, d.h., jeder Haushalt sollte diese am Wochenende für die ganze Familie auf allen Verkehrsmitteln nutzbare Karte zu beziehen.

Dadurch wird die Unternehmensphilosophie, den Dauerkunden entsprechend zu belohnen, dokumentiert. Gleichzeitig wird durch einen hohen Absatz der Karte ein wirtschaftlicher Erfolg erwartet, wenn genügend Bürger bei Stadtfahrten vom Auto auf Bus oder Bahn umsteigen. Bereits im Vorverkauf konnten über 10.000 Karten abgesetzt werden.

Soweit es bei diesem günstigen Dauerkundenangebot überhaupt noch "Gelegenheitsfahrer" geben wird, haben wir für diesen Kundenkreis mit der Tageskarte für 4,- DM (am Wochenende ebenfalls für die ganze Familie nutzbar) und die Seniorenkarte für 2,- DM gleichfalls attraktive Angebote geschaffen. Abgerundet wird das Angebot durch die jetzt mögliche Kurzfahrt für 0,60 DM und die bewährte Streifenkarte mit Einzelfahrausweisen.

Das Unternehmen setzt alle Erwartungen in einen umweltbewußten Bürger, der künftig Stadtfahrten nur noch mit der DVB durchführt.

Zu einer attraktiven Beförderung sollen umfangreiche Investitionen beitragen, für die in zunehmendem Maße Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung stehen.

Ausgewählte Unternehmensziele 1992 sind:

1. Die weitere Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Maßnahmen zur Verkehrswegesicherung und -beschleunigung. Geplant ist ein Gleisbauprogramm, das die

Im Jahr des Straßenbahnbetriebes in Dresden sind die Forde-
rungen nach einem attraktiven öffentlichen Personennahverkehr
größer als jemals zuvor. Dem gegenüber stehen die wirtschaftlichen
Möglichkeiten der Dresdner Verkehrsbetriebe AG.

Durch die weitere Reduzierung der Subventionen durch die Stadtver-
waltung ist eine betriebswirtschaftlich optimale Unternehmens-
führung unabdingbar geworden. Gleichzeitig mußte auf der Einnah-
menseite aufgrund der hohen Kostendeckung gehandelt werden.

Dies geschieht jedoch in einer für den Kunden einmalig günstigen
Aktion, indem entsprechend dem Verkehrskonzept der Stadt Dresden
zur Vermeidung weiterer Steigerungen des Autoverkehrs in der
Innenstadt eine supergünstige übertragbare Monatskarte angeboten
wird. Es wird angestrebt, mit dieser 25,- DM teuren Karte im
Abonnement jeden Haushalt einen "Zweitwagen" zur Verfügung zu
stellen, d.h., jeder Haushalt sollte diese am Wochenende für die
ganze Familie auf allen Verkehrsmitteln nutzbar Karte zu bezie-
hen.

Dadurch wird die Unternehmensphilosophie, den Dauerkunden ent-
sprechend zu belohnen, dokumentiert. Gleichzeitig wird durch einen
hohen Absatz der Karte ein wirtschaftlicher Erfolg erwartet, wenn
genügend Bürger bei Stadtbahnen von Auto auf Bus oder Bahn um-
steigen. Bisherige im Vorverkauf konnten über 10.000 Karten abge-
setzt werden.

Sowohl es bei diesen günstigen Dauerkundenangebot überhaupt noch
"Gegenüberleistungen" geben wird, haben wir für diesen Kundenkreis
mit der Tageskarte für 4,- DM (am Wochenende ebenfalls für die
ganze Familie nutzbar) und die Seniorenkarte für 2,- DM gleich-
falls attraktive Angebote geschaffen. Außerdem wird das Angebot
durch die jetzt mögliche Kurzfahrt für 0,60 DM und die bewährte
Streifenkarte mit Einzelfahrtswelsen.

Das Unternehmen setzt alle Erwartungen in einen weitbewährten
Bürger, der künftig Stadtbahnen nur noch mit der DVB durchfährt.

Zu einer attraktiven Förderung sollen umfangreiche Investitionen
beitragen, für die in zunehmendem Maße Mittel aus dem Gemeinde-
verkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung stehen.

Ausgewählte Unternehmensziele 1992 sind:

- 1. Die weitere Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur
einschließlich der Maßnahmen zur Verkehrswegesicherung und
-beschleunigung. Geplant ist ein Gleisbauprogramm, das die

Generalreparatur von 21,7 km Gleis vorsieht (Wertumfang: 50 Mio DM) sowie der Beginn der Rekonstruktion der

Ausgewählte Vorhaben dieses Programms:

- zweigleisiger Ausbau der Stephenson-/Hennigsdorfer Straße mit einer Komplexrekonstruktion von Straße und Schiene sowie im Fahrausweisverkauf übergeben. Dazu
- Komplexrekonstruktion der Großenhainer Straße in 3 Bauabschnitten bis 1993
- Neutrassierung der Gleise für die Straßenbahn in der Hoyerswerdaer Straße als besonderer Bahnkörper sowie die komplexe Verkehrsberuhigung einschließlich der Rothenburger Straße
- Komplexrekonstruktion der Verkehrsanlagen in der Hansastr. einschließlich der Gleislageveränderung und einer neuen Gleisverbindung im Bereich Hansastr./Eisenbahnstr.

Damit können der öffentliche Personennahverkehr vom Individualverkehr getrennt und die Straßenbahnen beschleunigt werden. Angewendet werden dabei auch neue Technologien zur Lärmsenkung im Gleisbau und restriktive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in eng bebauten Wohngebieten. Fortgeführt werden der Einbau neuer Weichensysteme mit einer speziellen Verriegelungsmechanik sowie die ersten Schritte für ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem über die Beeinflussung der Lichtzeichenanlagen an ausgewählten Knotenpunkten der Buslinien 72 und 76 bzw. der Straßenbahnlinie 17.

2. Nach dem Test des Prototyps eines modernen TATRA-Triebwagens wird ab Mai 1992 mit dem Umbau von 40 Fahrzeugen begonnen. Die Finanzierung der zusätzlich benötigten Mittel von 200.000 DM pro Fahrzeug ist über die Landesregierung zugesichert.
3. Im Rahmen eines projektbegleitenden Ausschusses werden die weiteren Arbeitsschritte für einen neuen Straßenbahntyp auf der Grundlage des vorliegenden Lastenheftes fortgeführt.
4. Aus Investitionsmitteln finanziert wird der Kauf 20 neuer Niederflurbusse (Gesamtwert 8,0 Mio DM), der Aufbau einer neuen Unterflur-Radsatzdrehmaschine (Wert 3,1 Mio DM) - mit der Forderungen des Umweltschutzes (Lärmschutz) wesentlich effektiver erfüllt werden können - die Einführung des SAP-Systems (Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverar-

Generalspezialur von 21,7 km Gleis vorläufig (Wertumfang: 50 Mio DM)

Ausgewählte Vorhaben dieses Programms:

- zweigleisiger Ausbau der Stephenson-Hennigsdorfer Straße mit einer Komplexkonstruktion von Straße und Schiene
- Komplexkonstruktion der Großenhainer Straße in 3 Bauabschnitten bis 1993
- Neutrassierung der Gleise für die Straßenbahn in der Hoyerswerdaer Straße als besonderer Bahnkörper sowie die komplexe Verkehrsberuhigung einschließlich der Rothenburger Straße
- Komplexkonstruktion der Verkehrsanlagen in der Hansastraße einschließlich der Gleisänderung und einer neuen Gleisverbindung im Bereich Hansastr./Eisenbahnstr.

Damit können der öffentlichen Personennahverkehr von Individualverkehr getrennt und die Straßenbahnen beschleunigt werden. Angewendet werden dabei auch neue Technologien zur Lärmsenkung im Gleisbau und restriktive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in eng bebauten Wohngebieten. Fortgeführt werden der Einbau neuer Weichen Systeme mit einer speziellen Vertiefungsmechanik sowie die ersten Schritte für ein rechnergestütztes Betriebsleitungs System über die Beeinflussung der Lichtzeichenanlagen an ausgewählten Knotenpunkten der Buslinien 12 und 16 bzw. der Straßenbahnlinie 17.

Nach dem Test des Prototyps eines modernen TATRA-Triebwagens wird ab Mai 1992 mit dem Umbau von 40 Fahrzeugen begonnen. Die Finanzierung der zusätzlich benötigten Mittel von 300.000 DM pro Fahrzeug ist über die Landesregierung zugesichert.

In Rahmen eines projektbedingenden Anschusses werden die weiteren Arbeitsschritte für einen neuen Straßenbahntyp auf der Grundlage des vorliegenden Lastenhefts fortgeführt.

Die Investitionsmittel im Finanzjahr wird der Kauf 10 neuer Niederflerbusse (Gesamtwert 8,0 Mio DM), der Aufbau einer neuen Laser-Radarbremsmaschine (Wert 3,1 Mio DM) - mit der Fortschritten des Umweltschutzes (Lärmschutz) wesentlich effektiver erfüllt werden können - die Einführung des SAP-Systems (Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung).

- beitung) als unternehmensinternes Datenverarbeitungssystem (Wert 1,0 Mio DM) sowie der Beginn der Rekonstruktion der Standseilbahn (3,0 Mio DM).
5. Dringliche Veränderungen sind im Fahrgastservice, in der Information sowie im Fahrausweisverkauf vorgesehen. Dazu zählen die Beschaffung von 50 Fahrausweisverkaufsautomaten (Gesamtwert 3,2 Mio DM), der Aufbau neuer Kundendienstzentren am Postplatz und Albertplatz, neue Formen der visuellen und akkustischen Fahrgastinformation sowie die Information an den Haltestellen-Stelen bzw. in den Wartehallen.
6. Ebenso notwendig ist die Schulung des Fahrpersonals bzw. der in der Öffentlichkeit tätigen Mitarbeiter. Freundlichkeit und Höflichkeit sind Voraussetzung für den Umgang mit den Kunden. Vorgesehen sind z.B. Schulungen zur Streßbewältigung.
- Zum freundlichen Erscheinungsbild gehören darüber hinaus auch die neue Dienstkleidung und die Sauberkeit in den Verkehrsmitteln, bei der 1992 zur täglichen Reinigung übergegangen wird.
7. Nach Bestätigung der finanziellen Mittel wird 1992 mit den ersten Baumaßnahmen am neuen Betriebshof in Gorbitz begonnen.
8. Neben dem äußeren Erscheinungsbild, zu dem u.a. die neuen Fahrgastunterstände und Haltestellenstelen sowie neue Dispatcherfahrzeuge zählen, ist auch eine breitere Information der Öffentlichkeit zu wichtigen Punkten des Verkehrsgeschehens über die Tageszeitungen, eine neue Kundenzeitschrift sowie spezifische Informationsblätter konzipiert. Neu sind 1992 die Innenwerbung in Straßenbahnen und Bussen sowie weitere Ganzlackierungen einzelner Fahrzeuge als wichtige Finanzquellen.
9. Weitere Maßnahmen werden den Interessen spezieller Beförderungsgruppen, z.B. Radfahrer, Kinder, Senioren oder behinderten Bürgern, entsprechen. So ist auf der Grundlage einer neuen Vereinbarung mit der Landesarbeitsgemeinschaft "Hilfe für Behinderte Sachsen e.V." ein Katalog von Festlegungen entstanden, in dem die Probleme behinderter Bürger bei Entscheidungen des Unternehmens z.B. zu Neufahrzeugen (Niederflurtechnik) oder zur Einrichtung behindertengerechter Hal-

beitung) als unternehmensinterner Datenverarbeitungssystem
(Wert 1,0 Mio DM) sowie der Beginn der Rekonstruktion der
Stadtbahn (3,0 Mio DM)

5. Grundsätzliche Veränderungen sind im Fahrplangebiet, in der
Information sowie im Fahrplangebiet vorgesehen. Dazu
zählen die Beschaffung von 50 Fahrplangebietssystemen
(Gesamtwert 3,2 Mio DM), der Aufbau neuer Kundenstellen-
trenn am Postplatz und Altparkplatz, neue Formen der visuellen
und akustischen Fahrplangebietssysteme sowie die Information
an den Haltestellen-Steilen bzw. in den Wartehallen.

6. Ebenso notwendig ist die Schulung des Fahrpersonals bzw. der
in der Öffentlichkeit tätigen Mitarbeiter. Freundlichkeit
und Höflichkeit sind Voraussetzung für den Umgang mit den
Kunden. Vorgesprochen sind z.B. Schulungen zur Straßensicher-
ung.

Zum freundlichen Erscheinungsbild gehören darüber hinaus
auch die neue Dienstkleidung und die Sauberkeit in den Vor-
kehrsmitteln, bei der 1992 zur täglichen Reinigung überge-
gangen wird.

7. Nach Beendigung der finanziellen Mittel wird 1992 mit den
ersten Bauarbeiten am neuen Betriebshof in Gohlitz begon-
nen.

8. Neben dem äußeren Erscheinungsbild, zu dem u.a. die neuen
Fahrplangebietssysteme und Haltestellensteile sowie neue Dis-
tributionsfahrzeuge zählen, ist auch eine bessere Information
der Öffentlichkeit zu wichtigen Punkten des Verkehrsange-
botes über die Tageszeitungen, eine neue Kundenzeitschrift
sowie spezielle Informationsblätter konzipiert.
Neu sind 1992 die Innenwerbung in Straßenbahnen und Bussen
sowie weitere Gestaltungselemente einzelner Fahrzeuge als wich-
tige Finanzquellen.

9. Weitere Maßnahmen werden den Interessen spezieller Bevölkerungsgruppen, z.B. Radfahrer, Kinder, Senioren oder behinderten Bürgern, entsprechen. So ist auf der Grundlage einer neuen Vereinbarung mit der Landesarbeitsgemeinschaft "Hilfe für behinderte Sachsen e.V." ein Katalog von Festlegungen entstanden, in dem die Probleme behinderter Bürger bei Entschleunigung des Unternehmens z.B. zu Neufahrzeugen (Niederflurtechnik) oder zur Einrichtung behindertengerechter Hal-

Jahr testellen berücksichtigt werden.

Das Ziel der Dresdner Verkehrsbetriebe ist, auch 1992 die Bürger zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Dazu bringen sich die Dresdner Verkehrsbetriebe aktiv ein in die Forderungen zur Bildung eines neuen Verkehrsverbundes in Dresden. Gleichzeitig muß durch ein offensives Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit klarer über Voraussetzungen und Restriktionen zu Unternehmensentscheidungen informiert und diskutiert werden. Als städtisches Verkehrsunternehmen stellen wir uns den gewachsenen Anforderungen an einen modernen, attraktiven und als echte Alternative wirkenden öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Dresden.

Aufsichtsratsitzung - Dr. habil. Manfred Ritschel als Technischer Vorstand bestellt

Dresdner Verkehrsbetriebe AG i.G.

Neue Fahrzeugflotte an Tankstelle Blesewitz in Betrieb genommen

Fahrleitungswagen in neuem Design (schwarz/gelb)

Mai Neue Aufbauorganisation der DVB AG i.G. gültig

Kinderstraßenbahn (EV/EB-Bug) "Lottchen" übergeben

Umgebauter "Ikarus" T80 L als Infomobil im Stadtgebiet in Einsatz

Wiederinbetriebnahme der Schwebelahn nach erfolgreicher Rekonstruktion in Anwesenheit von OB Dr. Herbert Wagner

Juni Einführung eines neuen tarifabhängigen Tarifsystems

Fahrplanwechsel mit Verkürzung der Taktzeiten von 15 auf 10 bzw. 12 Minuten

Juli Stadtrundfahrt mit silbergrauer T6A2 wieder auf Tour

Modernisierungswagen T43 vorgestellt - Einsatz auf Linien 15 oder 26

Jahresübersicht 1991

- Januar 12 Mercedes-Busse vom Typ O 305 von der Hamburger Hochbahn AG erworben
- Februar Ikarus-Busse in Ganzlackierung mit Werbung "Jacobs Cafe" versehen
- März Fahrpreiserhöhung auf Beschluß der Landesregierung
- Übergabe des ersten Niederflurbusses vom Typ Mercedes O 405 N für Behinderte
- Oktober Aufsichtsratssitzung - Dr. habil Manfred Ritschel als Technischer Vorstand bestellt
- April Automatische Tankdatenerfassung an Tankstelle Blasewitz in Betrieb genommen
- Fahrleitungsmeßwagen im neuen Design (schwarz/gelb)
- November Neue Haltestellenstelen an der "Sachsenallee", an
- Mai Neue Aufbauorganisation der DVB AG i.G. gültig
- Kinderstraßenbahn (ET/EB-Zug) "Lottchen" übergeben
- Umgebauter "Ikarus" 280 L als Infomobil im Stadtgebiet im Einsatz
- Dezember Wiederinbetriebnahme der Schwebbahn nach erfolgter Rekonstruktion in Anwesenheit von OB Dr. Herbert Wagner
- Juni Einführung eines neuen zeitabhängigen Tarifsystems
- Fahrplanwechsel mit Verkürzung der Taktzeiten von 15 auf 10 bzw. 12 Minuten
- Juli Stadtrundfahrt mit silbergrauem T6A2 wieder auf Tour
- Modernisierungswagen T4D vorgestellt - Einsatz auf Linien 15 oder 26

Jahresübersicht 1991

Januar	12 Mercedes-Busse vom Typ O 305 von der Hamburger Hochbahn AG erworben
Februar	Ikarus-Busse in Ganzlackierung mit Werbung "Jacobs Cafe" versehen
März	Fabrikation auf Beschluß der Landesregierung Übergabe des ersten Niederflrbusse vom Typ Mercedes O 405 N für Behinderte Aufsichtsratsitzung - Dr. habil. Hans-Joachim Ritschel als Technischer Vorstand bestellt
April	Automatische Tankstationen an Tankstelle Blasewitz in Betrieb genommen Fahrleitungsmaschinen im neuen Design (schwarz/weiß)
Mai	Neue Aufbauorganisation der DVB AG i. G. gültig Kinderstraßenbahn (ET/EB-Zug) "Lötchen" übergeben Umgebauter "Ikarus" 280 L als Infomobil im Stadtgebiet im Einsatz Wiederinbetriebnahme der Schwebebahn nach erfolgreicher Rekonstruktion in Anwesenheit von OB Dr. Heider Wagner
Juni	Einführung eines neuen zeitabhängigen Tarifsystems Fahrplanwechsel mit Verkürzung der Taktzeiten von 15 auf 10 bzw. 12 Minuten
Juli	Stadtrundfahrt mit altpferdigen T6A3 wieder auf Tour Modernisierungswagen T4D vorgestellt - Einsatz auf Linien 15 oder 36

August Erweitertes Leistungsangebot - "Rad"-Bahn am Wochenende auf der Linie 7

Zusätzliche Netzelemente aus Wiener bzw. Ammonstr. in die St. Petersburger Str. sowie Großenhainer/Fritz-Reuter-Str. geschaffen und für Umleitungszwecke genutzt

September Erster Fahrgastunterstand der Fa. Decaux an Haltestelle "Sachsenallee" übergeben

Rußpartikelfilter in einem Ikarus-Bus zur Senkung des Schadstoffausstoßes montiert

Oktober DVB-Talk vor Ort in Blasewitz

Erster Fahrkartenverkaufsautomat am Albertplatz aufgestellt

Workshop zur Beschleunigung des ÖPNV

November Neue Haltestellenstelen an der "Sachsenallee", am "Rosa-Luxemburg-Platz" und an der "Lipsiusstr." aufgestellt

Aufsichtsratssitzung - Dipl.-Volkswirt Reiner Zieschank als Kaufmännischer Vorstand und Dipl.-Ökonom Hans-Jürgen Credé als Arbeitsvorstand bestellt

Dezember Neues Heizhaus in Tolkewitz übergeben

Service für Fahrgäste während des Striezelmarktes - Ikarus 260 als "Gepäck-Box"

Stapellauf für neue Fähre und Taufe auf den Namen "Dresden" durch die "Eier-Hanne"

August
Erweitertes Leistungsangebot - "Rad"-Bahn am Wochenende
auf der Linie 7

Zusätzliche Netzleistungen aus Wien bzw. Amstett in
die St. Peterburger Str. sowie Großenbainner/Priz-
Reuter-Str. geschaltet und für Umleitungswecke genutzt

September
Erster Fahrgastunterstand der Fa. Decaux an Haltestelle
"Sachsenallee" übergeben
Kopfartikelfilter in einem Ikarus-Bus zur Senkung des
Schadstoffausstoßes montiert

Oktober
DVB-Fahr vor Ort in Blaswitz
Erster Fahrkartenverkaufsaufbau am Albertplatz auf-
gestellt
Workshop zur Beschleunigung des ÖPNV

November
Neue Haltestellensteine an der "Sachsenallee", an
"Rosa-Luxemburg-Platz" und an der "Lipsiusstr."
aufgestellt
Aufsichtsratsatzung - Dipl.-Volkswirt Reiner Eischank
als kaufmännischer Vorstand und Dipl.-Ökonom
Hans-Jürgen Gröbe als Arbeitsvorstand bestellt

Dezember
Neues Rathaus in Tolkwitz übergeben
Service für Fahrgäste während des Stützzeitraums
Ikarus 260 als "Gepäck-Box"
Stapelkart für neue Fährte und Tante auf den Namen
"Gröben" durch die "Eier-Kanne"

Statistische Angaben 1991

Liniennetz

Straßenbahn

Anzahl der Linien	18
kombinierte Nachtlinien	4
Linienlänge	273,9 km, mit Nachtlinien 360,5 km
längste Linie	4 (Johannstadt - Weinböhlen 25 km)
kürzeste Linie	3 (Wi. Mann - Südvorstand 8,9 km)

Bus

Anzahl der Linien	27
Ausflugslinien	1
Linienlänge	263,1 km
längste Linie	80 (Omsewitz - Klotzsche 24,9 km)
kürzeste Linie	87 (Lockwitz - Röhrsdorf 2,8 km)

Bergbahnen

Schwebebahn

Streckenlänge	273,8 m
Höhenunterschied	84,2 m

Standseilbahn

Streckenlänge	544 m
Höhenunterschied	95 m

Fähren

Fährstellen	6
Fährboote	9

Fahrzeuge

Straßenbahn	438 Triebwagen TATRA T4D / T6A2 194 Beiwagen TATRA B4d / B6A2
Bus	206 Busse Ikarus 260/280 Mercedes O305, O405, O405N

Gleisnetz

Länge	263,4 km
Streckenlänge	132,4 km
eingleisig	19,0 km
zweigleisig	113,4 km
Spurweite	1450 mm
Fahrleitung	298,25 km

Statistische Angaben 1991

Linienetz		Straßenbahn	
Linienlänge	273,9 km, mit Nachtlinien 360,2 km	Anzahl der Linien	18
Kürzeste Linie	3 (Wi. Mann - Südvorstadt 8,9 km)	Kombinierte Nachtlinien	4
Längste Linie	4 (Johannstadt - Weinbilla 22 km)		
Bus		Straßenbahn	
Linienlänge	263,1 km	Anzahl der Linien	27
Kürzeste Linie	87 (Lochwitz - Röhrsdorf 2,8 km)	Kombinierte Nachtlinien	1
Längste Linie	80 (Goswitz - Klostersee 24,9 km)		
Bergbahnen		Schwebebahn	
Streckenlänge	84,2 m	Höhenunterschied	273,8 m
Kürzeste Linie	10 (Goswitz - Oberlochwitz)		
Längste Linie	10 (Goswitz - Oberlochwitz)		
Standseilbahn		Straßenbahn	
Streckenlänge	92 m	Höhenunterschied	544 m
Kürzeste Linie	10 (Goswitz - Oberlochwitz)		
Längste Linie	10 (Goswitz - Oberlochwitz)		
Fähren		Fährstellen	
Fährstellen	3	Fährboote	4
Fahrzeuge		Straßenbahn	
Triebwagen	438 Triebwagen TATRA T4D \ T4E1		
Beiwagen	194 Beiwagen TATRA B4d \ B4E1		
Busse	206 Busse Ikarus 260 \ 280		
Mercedes	Mercedes 0302, 0402, 0402N		
Linienetz		Straßenbahn	
Linienlänge	263,4 km	Streckenlänge	132,4 km
Streckenlänge	132,4 km	einseitig	12,0 km
einseitig	12,0 km	zweiseitig	113,4 km
zweiseitig	113,4 km	Spurweite	1450 mm
Spurweite	1450 mm	Fahrleistung	298,25 km

Stromversorgung	600 V Gleichstrom	
Gleisbau	21,2 km Generalreparatur (1990: 15,0 km)	
	6,7 km Laufende Unterhaltung (1990: 6,9 km)	
Personal		
Gesamt:	3865 Personen (1990: 4015)	
Straßenbahnfahrer:	849 Personen (1990: 811)	
Busfahrer:	544 Personen (1990: 513)	
Investitionen	86 Mio DM, davon 55,1 Mio DM aus Fördermitteln	
Störzeiten (Monat November)		
eigenverschuldete Störungen		
Zusammenstöße von Straßenbahn und Bus:		13,0 h
Wagenschäden:		19,8 h
Fahrleitungs- und Gleisschäden:		<u>2,3 h</u>
Gesamt:		35,1 h (30 %)
fremdverschuldete Störungen		
Zusammenstöße von Straßenbahn und Bus:		37,6 h
Unfall Fremde:		39,8 h
Fahrleitungs- und Gleisschäden:		<u>2,3 h</u>
Gesamt:		79,7 h (70 %)

600 V Gleichstrom
 21,2 km Generatoreparatur
 (1990: 12,0 km)
 6,7 km Laufende Unterhaltung
 (1990: 6,9 km)

3865 Personen (1990: 4015)
 843 Personen (1990: 811)
 244 Personen (1990: 213)

86 Mio DM, davon 22,1 Mio DM aus
 Fördermitteln

13,0 h
 19,8 h
 2,1 h
 32,1 h
 (30 #)

37,6 h
 32,8 h
 2,3 h
 32,7 h
 (30 #)

Stromversorgung
 Gleisbau

Personal
 Gesamt:
 Straßenbahnfahrer:
 Busfahrer:

Investitionen

Störungen
 (Monat November)

eigenverschuldeten Störungen

Zusammenstöße von Straßenbahn und Bus:
 Wagenschäden:
 Fahrleitungs- und Gleisschäden:
 Gesamt:

fremdverschuldeten Störungen

Zusammenstöße von Straßenbahn und Bus:
 Unfall Fremde:
 Fahrleitungs- und Gleisschäden:
 Gesamt:



Zweifellos das Ereignis des Jahres.

Die 7-jährige Rekonstruktion fand genau in dem Monat ihren Abschluß, in dem die Bahn ihren 90. Geburtstag beging. Zu ihrer "Wiedergeburt" waren tausende Dresdner gekommen.

Die 1991 gebaute Fähre "Dresden" ist ein Schiff der neuen Generation und bietet Fahrgästen wie Fahrpersonal erhebliche Verbesserungen.



Zunächst das Ergebnis des
Jahres.
Die 7-jährige Rekordzeit
für den Gewinn in der Mo-
natlichen Abrechnung, die den
die Bahn ihren 90. Geburts-
tag feiert. In ihrer wie-
derholten 70-jährigen
Geschichte.

Die 1991 gebaute
Tuba-Brücke
ist ein Beispiel
für einen neuen
Typ und einen
neuartigen
Konstruktions-
typischen Verkehr
sicherstellen.

