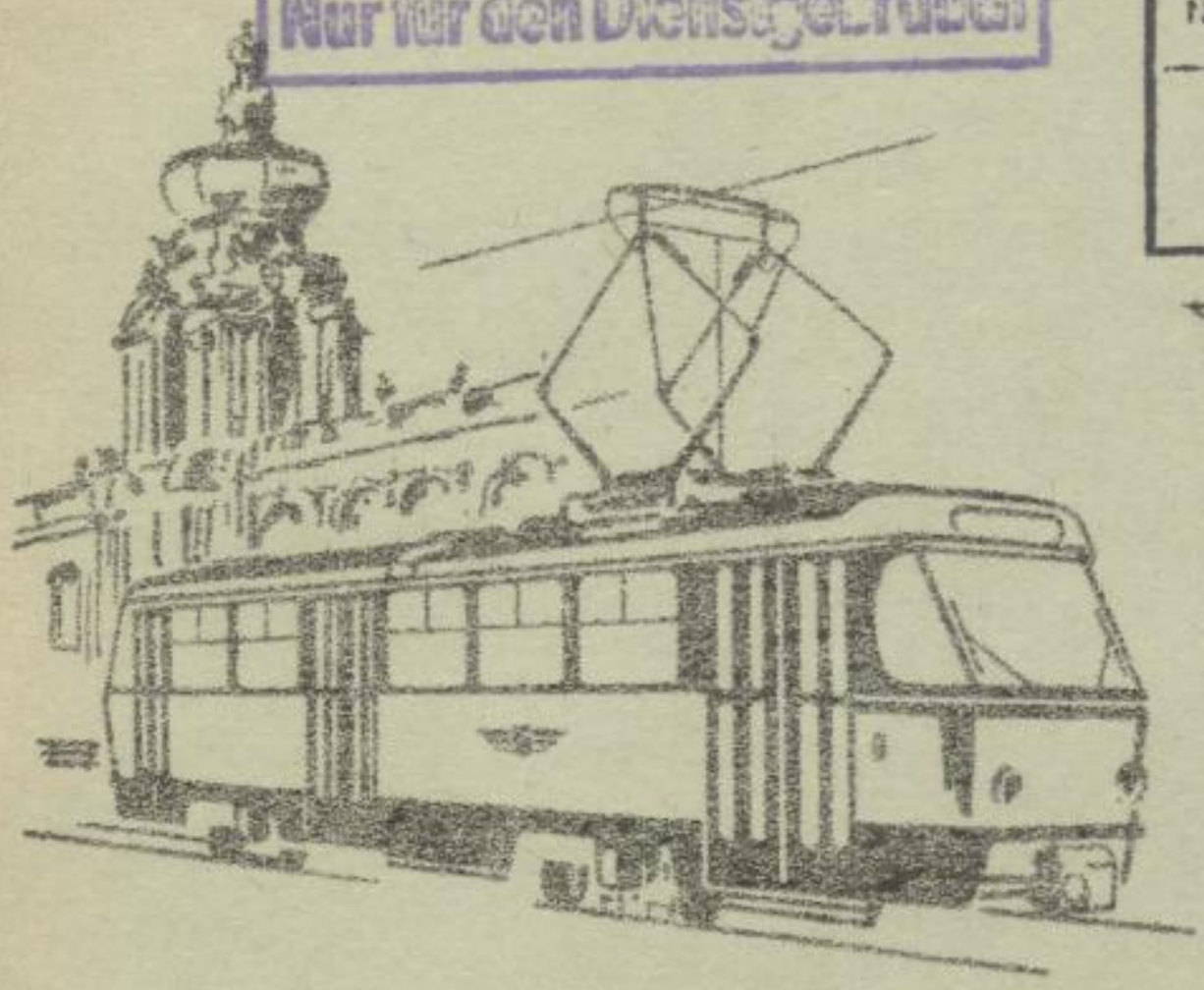
2



Geschäftsbericht

1980

VEB VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

Inhaltsverzeichnis

Anlagenverzeichnis

1. Organisation und Leitung des Reproduktionsprozesses

1.1. Qualifizierung der Leitungstätigkeit

Im Planjahr 1980 stand als Hauptaufgabe des Betriebes die weitere Stabilisierung des Arbeiterberufsverkehrs. Alle Probleme der Leitungstätigkeit konzentrierten sich auf die Erfüllung dieser Zielstellung. Einen besonderen Schwerpunkt stellt in diesem Zusammenhang die tägliche Analyse der Erfüllung der betrieblichen Hauptaufgabe dar sowie auf dem Gebiet der ökonomischen Arbeit die gesamte Kostenentwicklung. Auf der Grundlage der Planaufgaben sowie des sozialistischen Wettbewerbes wurden alle Anstrengungen unternommen, die betrieblichen Aufgaben zu erfüllen.
Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die 141 zusätzlichen Verpflichtungen von Kollektiven des Betriebes zu Ehren des X. Parteitages.

Zur Erfüllung der betrieblichen Hauptaufgabe kam der sortimentsgerechten Fahrzeugbereitstellung eine große Bedeutung zu.
Im KOM-Sektor konnte der TEK im wesentlichen erbracht werden, während im Strab-Sektor insbesondere für die Wagentypen T4D, B4D und ET komplizierte Situationen zu verzeichnen waren.
Neben der täglichen Verkehrsanalyse wurden wöchentlich Fahrzeugrapporte durchgeführt und Maßnahmen zum weiteren Abbau von Schadwagen getroffen. Bedingt durch Material- und Ersatzteilfehl konnte bei den o. g. Fahrzeugtypen die Zielstellung nicht erreicht werden.

Die Verkehrsdurchführung wurde durch eine Vielzahl von Personalausfällen erschwert. Die Ursachen liegen im eindeutigen Arbeitskräftefehl. Mit dem Rat der Stadt, Abt. Verkehrs- und Nachrichtenwesen wurde auf der Basis eines Ratsbeschlusses eine umfassende Arbeitskräftewerbeaktion durchgeführt. Auch hier wurden die erreichten Ergebnisse wöchentlich ausgewertet und zielgerichtete Maßnahmen jeweils festgelegt.

Große Bedeutung wurde im Planjahr 1980 der gesamten ökonomischen Arbeit im Betrieb gewidmet. Ausdruck dafür sind die Planergebnisse 1980. Die monatlichen Planrapporte sowie die Kostenkonferenz waren Voraussetzungen dafür, daß diese guten Ergebnisse erreicht werden konnten.

Auf dem Gebiet der rationellen Anwendung von Energie sowie zur weiteren Senkung insbesondere von Dieselkraftstoff wurden auch 1980 große Anstrengungen unternommen. Der Energiestab des Betriebes tagte dazu wöchentlich. Hier wurden insbesondere Festlegungen für Dieselkraftstoff- und Vergaserkraftstoffverbrauch, Fahrstrom sowie feste Brennstoffe getroffen.

Als eine Maßnahme zur systematischen Senkung des Schienenersatzverkehrs ist der Einsatz der Heck-an-Heck gekuppelten Tatra-Triebwagen zu sehen. Diese neue Verkehrstechnologie wird in den kommende Jahren an Bedeutung gewinnen und vom Betrieb zielstrebig weiter vervollkommnet.

Abschließend ist einzuschätzen, daß der gesamte Komplex der Leitungstätigkeit im Jahr 1980 eine höhere Qualität erreicht hat und an der weiteren Vervollkommnung gearbeitet wird.

1.2. Sozialistischer Wettbewerb

Mit der Veröffentlichung der Materialien der 12. und 13. Tagung des Zentralkomitees der SED wurden in zahlreichen Kollektiven unseres Betriebes neue Initiativen ausgelöst, mit denen wir zur würdigen Vorbereitung des X. Parteitages der SED beitragen wollen.

So wurden die Wettbewerbsvereinbarungen der Bereiche und Kollektive mehrmals präzisiert und ergänzt. 141 Verpflichtungen in der Parteitagsinitiative finden darin ihren Niederschlag. 92 Verpflichtungen konnten bereits zum Jahresende abgerechnet werden. Die Leitung der BPO, die Betriebsleitung, die BGL und die Leitungen der gesellschaftlichen Organisationen schätzen regelmäßig den Stand der Erfüllung ein und geben differenzierte und anspruchsvolle Orientierungen für die Weiterführung des Wettbewerbes anläßlich des X. Parteitages der SED. Besondere Bedeutung bei der Führung des Wettbewerbes hat die Stabilisierung der Verkehrsdurchführung auf allen Straßenbahn- und KOM-Linien sowie bei den Elbfähren.

Durch zusätzliche Leistungen des operativen Verkehrspersonals, der Kollegen aus Verwaltung und Technik sowie durch die Gewinnung von Werktätigen anderer Betriebe wurden umfassende Maßnahmen wirksam, um die Schwierigkeiten zu überwinden und die im Fahrplan ausgedruckten Leistungen in vollem Umfang zu realisieren. So leisteten z.B. die Triebwagenfahrer 42,6 Überstunden/VbE mehr als geplant. Werktätige aus Verwaltung und Technik leisteten 1.283 Produktionstage im Fahrdienst (ohne Überstunden).

Auf der Grundlage der Wettbewerbsvereinbarungen des Bereiches Verkehr kämpfen die Werktätigen des operativen Verkehrsdienstes um die Erfüllung der spezifischen Qualitätsparameter. 1980 haben 694 Werktätige im Bereich Verkehr die Bedingungen erfüllt. Sie wurden mit Abzeichen und Urkunde als Qualitätsfahrer bzw. Qualitätsarbeiter ausgezeichnet. Die Straßenbahnlinien 7 und 15 sowie die 4 KOM-Linien wurden als Qualitätslinien ausgezeichnet.

Weitere Aktivitäten zur Stabilisierung der Verkehrsdurchführung:

- Umbau von 30 Elektroweichen zusätzlich zum Plan,
- zusätzliche Instandsetzung von 10 Zusammenstoßschäden an Straßenbahnwagen,
- Verlegung von Kabeln am Fucikplatz, Sachsenplatz, in Weinböhla und Coswig in Eigenleistung,
- Maßnahmen zur Minimierung der Sperrzeiten bei Havarien und Verringerung des Schienenersatzverkehrs bei Verkehrsstörungen.

Im September fand die X. Betriebskonferenz statt. Sie legte die weiteren Schritte der sozialistischen Intensivierung unseres betrieblichen Reproduktionsprozesses fest.

1.3. Qualifizierung von Rechnungsführung und Statistik

Im Jahre 1980 wurde folgende wichtige neue gesetzliche Bestimmung wirksam:

- Finanzierungsrichtlinie für die volkseigene Wirtschaft vom 21.8.1979 (GBl. Teil I/Nr. 28 vom 6.9.1979)

Folgende Ergebnisse bei der weiteren Qualifizierung von Rechnungsführung und Statistik wurden im Jahre 1980 erreicht:

In der Grundmittelrechnung konnte das ESER-Projekt 1980 nicht wie vorgesehen eingeführt werden. Ursache dafür waren mangelnde Koordinierung mit anderen EDV-Projekten und Schwierigkeiten in der Bereitstellung von Rechnerkapazitäten. Die Einführung ist nach Beseitigung der noch vorhandenen Probleme für 1981 vorgesehen.

Die Investitionsrechnung wurde verstärkt zur finanziellen Kontrolle der Investitionen genutzt. Entstandene Mehrkosten in Höhe von TM 20 wurden zu Lasten der Selbstkosten des Betriebes verrechnet. Erstmals wurden für die fertiggestellten Investitionsvorhaben Schlußabrechnungen aufgestellt.

In der Materialrechnung gab es keine Veränderungen.

In der Arbeitskräfterechnung laufen die Vorbereitungsarbeiten zur Umstellung von R 300 auf das ESER-Projekt. Die Anwendung des ESER-Projektes ist ab IV. Quartal 1981 vorgesehen.

Eine Weiterentwicklung der Leistungsrechnung konnte noch nicht erreicht werden. Die Umstellung von R 300 auf ESER-Projekt erfolgte mitten im Jahr, wobei einige Übergangsschwierigkeiten auftraten.

Als Ergebnis einer Neuerervereinbarung in der Kostenrechnung wurden die vorbereitenden Arbeiten zur Einführung neuer Abrechnungsformulare abgeschlossen.
Ausgehend von einem Betriebsvergleich mit den Leipziger Verkehrsbetrieben wurde die Zuordnung der Kosten für Leitung und Verwaltung überprüft und eine Bereinigung durchgeführt.
Durch Zuarbeiten zur 2. Kostenkonferenz, weiteren Anwendung der "Blankenburger Methode" sowie verstärkte Kontrolle der Auftragsabrechnung wurde auf das Kosten-Nutzen-Denken stärker Einfluß genommen.

In der Finanzrechnung war die neue Finanzierungsrichtlinie zu beachten. Insbesondere betraf das die vielfältigen finanziellen Beziehungen zum Staatshaushalt.
Die staatliche Berichterstattung wurde entsprechend den Anforderungen der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik durchgeführt.

Für die Nutzensrechnung wurden methodische und organisatorische Regelungen erarbeitet und in einer Org.-Anweisung veröffentlicht.
Nach wie vor bestehen Schwierigkeiten bei der Ermittlung des Nutzens und dessen Einarbeitung in den Plan bei Maßnahmen des Planes Wissenschaft und Technik sowie Investitionen.

Wichtigstes Informationsmaterial als Bestandteil der Gesamtrechnung ist die Information über die Planerfüllung (Betriebsübersicht), die monatlich herausgegeben wird. Ihr Informationsgehalt ist noch zu umfangreich und zu wenig auf die jeweilige Leitungsebene zugeschnitten. Eine Überarbeitung wird im Jahr 1981 vorgenommen.

1.4. Unfallentwicklung

Die Entwicklung der Quote aus Arbeitsunfällen (AU/1000 Beschäftigte) hat sich in den letzten Jahren wie folgt gezeigt:

1976	52,4
1977	45,2
1978	40,9
1979	38,3
1980	40,9

Daraus ist abzulesen, daß die in den Jahren 1976 bis 1979 kontinuierlich sinkende Quote 1980 wieder eine Aufwärtsentwicklung genommen hat. Zu diesem Ergebnis haben im wesentlichen die Bereiche Verkehr und Verkehrsanlagen negativ beigetragen. Im Bereich Fahrzeuginstandhaltung dagegen war im Berichtsjahr eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

Die Auswertung des Unfallquotienten und der Ausfallstunden zeigen, daß die Schwere der Unfälle im Durchschnitt nicht zugenommen hat.

An überwachungspflichtigen Anlagen ereigneten sich folgende bemerkenswerte Havarien:

- Trafostation Blasewitz: Erdschluß
- Standseilbahn : Entgleisung Wagen 2
- Tankstelle Blasewitz : Ölhavarie

2. Erfüllung der Aufgaben des wissenschaftlich-technischen Fortschrittes

Die im Plan Wissenschaft und Technik 1980 enthaltenen Zielstellungen zur Durchsetzung der sozialistischen Rationalisierung und Intensivierung und zur umfassenden Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschrittes waren fester Bestandteil des sozialistischen Wettbewerbes aller Kollektive in Vorbereitung des X. Parteitages der SED und wurden erfüllt und übererfüllt.

Im einzelnen konnten folgende Ergebnisse erreicht und abgerechnet werden:

Im Planteil TOM I konnte über den geplanten Bearbeitungsbeschluß von insgesamt 32 wissenschaftlich-technischen Aufgaben eine Aufgabe zusätzlich in der Bearbeitung abgeschlossen werden.

Im Planteil TOM II konnten die vorgegebenen 81 wissenschaftlich-technischen Maßnahmen ausnahmslos realisiert werden.
Notwendig gewordene Absetzungen wurden durch zusätzlich realisierte Maßnahmen ausgeglichen.

Die vorgegebene Kennziffer Arbeitszeiteinsparung aus dem FWT, Investitionen und sozialistischer Rationalisierung in Höhe von 269.000 Stunden wurde per 31.12.1980 mit insgesamt 295.522 Std. (109 %) erfüllt.

Der geplante ökonomische Nutzen in Höhe von 2.162,1 TM konnte mit 2.544,8 TM, das entspricht einer Planerfüllung von 117,7 %, deutlich übererfüllt werden. Grundlage für diese Überbietung der vorgegebenen staatlichen Kennziffern war eine höhere Nutzensrealisierung bei einigen wissenschaftlich-technischen Maßnahmen, wie z.B. die weitere Ausrüstung von Straßenbahnfahrzeugen mit Entgleisungsschutzeinrichtungen im Bereich Verkehr.

Als zusätzlich realisierte und genutzte Maßnahmen trugen u.a. der Umbau von 8 T4D mit Rückwärtsfahrschaltern im Bereich Fahrzeuginstandhaltung sowie die vorzeitige Nutzensrealisierung der Maßnahme Energiebedarfsabrechnung für Strab mittels EDV des Bereiches Verkehrsanlagen wesentlich zur Realisierung dieses guten Ergebnisses bei.

In der Position "Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln" konnte die vorgegebene Kennziffer in Höhe von 460,0 TM mit 479,5 TM erfüllt und damit eine Planerfüllung von 104,2 % erreicht werden. Kritisch muß hierbei jedoch eingeschätzt werden, daß trotz der Erfüllung dieser Kennziffer die über den Kostenträger 14 (Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln) laufende Auftragsabrechnung, die die Grundlage für die Abrechnung der industriellen Warenproduktion des Betriebes bildet, nur Leistungen in Höhe von 317,5 TM ausgewiesen werden konnte. Somit gehen für 160,4 TM Leistungen aus dem Rationalisierungsmittelbau für den Betrieb verloren. Ursache für diese negative Beeinflussung des Betriebsergebnisses ist die Nichteinhaltung der dazu erlassenen betrieblichen Regelungen der Org.-Anweisung Nr. 2-21/0 durch die Bereiche, vor allem durch das Direktionsbereich Fahrzeuginstandhaltung.

Bei der Um- und Neugestaltung von Arbeitsplätzen nach arbeitswissenschaftlichen Kriterien konnten für das Jahr 1980 insgesamt 178 Arbeitsplätze abgerechnet sowie bei 36 Arbeitsplätzen die Arbeitserschwernisse abgebaut werden.

Die im Plan der Forschungsleistungen enthaltenen Themen konnten bis auf das Thema "Automatisiertes Dispatchersystem", wofür durch die HFV keine Kapazität bestand, mit den arbeitsgebundenen Partnern (HFV, IMS) planmäßig realisiert werden.

Der Fonds Wissenschaft und Technik 1980 in Höhe von 73,0 TM wurde mit 72,9 TM für die Finanzierung wissenschaftlich-technischer Leistungen in Anspruch genommen.

An der MMM-Bewegung 1980 beteiligten sich insgesamt 848 Jugendliche, so daß eine Beteiligung von 78 % erreicht werden konnte. Gegenüber geplanten 20 Exponaten konnten auf der Betriebs-LDM 37 Exponate ausgestellt und damit ein ökonomischer Nutzen von 371,6 TM insgesamt realisiert werden.

Im Neuererwesen, einem wesentlichen Bestandteil des wissenschaftlich-technischen Fortschrittes, vollzog sich im Jahr 1980 eine weitere kontinuierliche Entwicklung.
Die vorgegebenen anspruchsvollen Kennziffern waren fester Bestandteil des sozialistischen Wettbewerbes aller Struktureinheiten.

Zur Erfüllung der hohen Zielstellung unternahmen unserer Neuerer besondere Anstrengungen, was u.a. dadurch zum Ausdruck kommt, daß mit der Benutzung von 204 Neuerervorschlägen ein ökonomischer Nutzen von insgesamt

3.979.114,70 Mark

ausgewiesen wurde und das einem Nutzen von 1.046,31 M/Kollege (VbE) entspricht. Der anteilige Nutzen aus der planmäßigen Neuerertätigkeit betrug 57.952,00 Mark.

Mit dem Abschluß von Neuerervereinbarungen wurden zu einigen betrieblichen Problemen wissenschaftlich-technische Untersuchungen durchgeführt sowie technisch-ökonomische Unterlagen zur Überleitung von bedeutsamen Neuerungen erarbeitet und dafür 28.116,00 M an Aufwendungen erstattet.

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit konnte mit 30,3 Tagen/NV ausgewiesen und somit zum Vorjahr um 10 Tage gesenkt werden.
Im Berichtsjahr beteiligten sich insgesamt 507 Werktätige an der Neuererbewegung, was 13,3 % entspricht.

3. Leistung und Produktion

3.1. Verkehrsdurchführung

Verkehrsablauf bei Höhepunkten im politischen und kulturellen Leben unserer Stadt sowie Feiertagsverkehr

Anläßlich eines Staatsbesuches am 12. und 13.6.1980 waren verkehrsorganisatorische Maßnahmen notwendig. Sie wurden in einer hohen Qualität durchge[illegible], so daß dem Betrieb ein offizielles Dankschreiben zuging.

Anläßlich der Kranzniederlegungen am Platz der Einheit (13.2., 14.9. und 6.10.1980) und einer Großkundgebung am Neumarkt (13.2.1980) wurden operative Umleitungen vorgenommen. Der An- bzw. Abtransport der Teilnehmer verlief dabei reibungslos.
Die Verkehrsmaßnahmen anläßlich der Kampfdemonstration und Kulturveranstaltungen am 1. Mai 1980 wurden in hoher Qualität durchgeführt.
Durch die hervorragende Einsatzbereitschaft und Disziplin aller im operativen bzw. Fahrdienst eingesetzten Kolleginnen und Kollegen konnte ein störungsfreier Verkehrsablauf garantiert werden. Schwerpunkt beim An- bzw. Abtransport der Fahrgäste war auch in diesem Jahr der Dresdener Osten (Prohlis, Leuben).
Die zum Pressefest (21.6./22.6.1980) eingesetzten Fahrzeugkapazitäten wurden durchgängig 3-4/4 ausgelastet. Durch bereitgestellte Reservebusse konnten auftretende Spitzen abgebaut werden.
Die am 14.7.1980 in unserer Stadt stattgefundenen "Dresdener Bläsertage" bewirkten eine starke Auslastung der Linie 4 in Richtung Pillnitz. Zeitweise kam es zu Wagenbesetzungen von 5/4.

Das Verkehrsangebot zum Nationalfeiertag was ausreichend und verlief ebenfalls reibungslos.

Für Sportveranstaltungen im Dynamostadion wurden zusätzliche Beförderungsleistungen bereitgestellt.
An den Oster- und Pfingstfeiertagen sowie in der Urlaubszeit gab es auch in diesem Jahr eine starke Auslastung der Ausflugslinien.

Anläßlich von Volksfesten (Blütenfest in Borthen, Vogelwiese am Fucikplatz, Pieschener Hafenfest, Bauernmärkte am Postplatz sowie Striezelmarkt auf dem Altmarkt) konnte das zusätzliche Fahrgastaufkommen mit vorhandenem Platzangebot abgedeckt werden.
Am 25.11.1980 wurde die Gleistrasse Reick - Prohlis/Mitte übergeben. Sie ist seit dem stark ausgelastet.
Mit Inbetriebnahme dieser Strecke erfolgte die Teilrealisierung der Verkehrserschließung von Prohlis.
Die Umstellung auf Sommerzeit am 6.4.1980 erfolgte ohne Probleme. Das gleiche trifft auf ihre Beendigung am 27.9.1980 zu.

Andere Schwerpunkte

Ende Januar komplizierte sich die Lage im ET-Sektor. Infolge zahlreicher Wagenschäden konnte der Einsatzkoeffizient nicht mehr erbracht werden.
Es mußten auf der Linie 4 Tatrazüge zwischen Radebeul-West und Loschwitz und auf der Linie 1 zwischen Johannstadt und Leutewitz eingesetzt werden. Dadurch kam es zu größeren Wartezeiten auf den nicht erfaßten Streckenabschnitten (Radebeul-West bis Weinböhla, Loschwitz bis Pillnitz, Wartbaer Straße bis Cossebaude).
Dieser Zustand dauerte bis in den Monat März hinein.
Erst dann konnte durch eine aufopferungsvolle Arbeit der Betriebswerkstätten Mickten und Trachenberge dieser Mangel schrittweise beseitigt werden.
Witterungsbedingte Erschwernisse traten in den Monaten Januar bis April und November bis Dezember auf.

Baumaßnahmen

Es wurden in diesem Jahr 79 Baumaßnahmen durchgeführt.
Negativ wirkte sich dabei die Doppelhäufigkeit von großen Baumaßnahmen aus (Mügelner Straße und Großenhainer Straße).
Der bei diesen Bauarbeiten durchzuführende SEV wurde zum Eingabenschwerpunkt.
Durch fehlende KOM-Kapazität konnte das notwendige Platzangebot oftmals nicht bereitgestellt werden. Auftretende Kursausfälle, mangelnde Disziplin des Fahrpersonals sowie fehlende Konsequenz des Aufsichtspersonals führten zur Verärgerung der Bevölkerung.
Das fehlende Platzangebot machte sich vor allem beim Bau Nr. 1 (Mügelner Straße) und beim Bau Nr. 36 (Radebeul) bemerkbar.

Die Verschiebung einer Reihe von Bauterminen wirkte sich negativ auf die Verkehrsdurchführung aus.

Überwachung des Verkehrsablaufes

Schwerpunkt bei der Verkehrsüberwachung waren auch in diesem Jahr die Qualitätslinien.
In enger Zusammenarbeit mit der verkehrstechnischen Inspektion, den Produktionsabteilungen sowie dem VEZ wurde positiver Einfluß auf das Fahrpersonal genommen. Leider spiegelten sich

diese Anstrengungen nicht im Unfallgeschehen wieder. Eine negative Entwicklung gab es im KOM-Sektor. Hier traten Steigerungen in allen Punkten ein.

KOM gesamt: Steigerung auf ↑45,5 %, davon verschuldete:
Steigerung auf ↑68,4 %

Bei den verschuldeten Verkehrsunfällen waren besonders dienstjunge Kollegen beteiligt. Dies zog besondere Maßnahmen nach sich:

- Patenschaften in der gesamten Einarbeitungszeit
- ein halbes Jahr Dienst auf 2-Achs-Fahrzeugen
- Überstundenbegrenzung
- Durchführung von Auswertungsgesprächen
- besondere Aufmerksamkeit der Verkehrsmeister

Im Strab-Sektor änderte sich sowohl die Gesamtzahl als auch die Zahl der verschuldeten BEU nicht.
Gesenkt werden konnten die Schadsummen (Entgleisungsschutz).

Störungen und Behinderungen

A r t	Symbol	1977	1978	1979	1980
Zusammenstöße und Zusammenpralle	Z.	289	325	295	249
Entgleisungen	E.	90	102	134	109
Unfälle	U.	59	59	58	54
Schäden an Stromversorgung	O/Str.	171	226	204	135
Schäden an Weichen und Gleisen	W/Gl.	91	181	248	170
Wagenschäden	Wg.	1529	1729	1708	1677
Vorkommnis durch Fremde und Sonstiges	Fr.	236	248	247	239
G e s a m t		2465	2870	2894	2633

3.2. Erfüllung des Planes der Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung wurde nach Nutzkilometern mit 95,5 % und nach angebotenen Personenkilometern mit 94,7 % erfüllt (einschl. angemietete KOM).

Davon wurde im Stadtlinienverkehr eine Leistungserfüllung von 95,4 % bei Nkm und von 94,71 % bei a Pkm erzielt.

Zusätzliche Leistungen für Bauvorhaben (ztT) wurden durch eigene KOM 968,19 TNkm und 107,39 Mio. a Pkm sowie durch angemietete KOM 96,9 TNkm und 10,73 Mio. a Pkm geleistet.

Straßenbahnleistung

Die Leistung im Straßenbahnverkehr wurde mit 93,4 % erfüllt.

Die Ursachen für die Untererfüllung resultieren aus folgenden Ausfällen:

Operative Kürzung	32.399 Nkm
Ausfall planmäßig (Bauarbeiten)	782.691 Nkm
Fahrzeugmangel	133.628 Nkm
Dienstversäumnisse	32.742 Nkm
Personalmangel	1.295.014 Nkm
Zusammenstöße, Entgleisungen usw.	136.841 Nkm
Fahrzeugtechnische Ursachen	725.540 Nkm
	3.138.905 Nkm
Mehrleistung	302.011 Nkm

Die Schwerpunkte der Ausfall-Km bei Strab liegen bei Personalmangel, fahrzeugtechnischen Ursachen, Zusammenstößen und Entgleisungen sowie Fahrzeugmangel.

Die angewiesene Minderleistung (Ausfälle planmäßig), die aus Baumaßnahmen resultiert, beträgt 782.691 Nkm.
Bei Eliminierung dieser Minderleistung ergibt sich bei Straßenbahn eine Leistungserfüllung von 95,2 %.

KOM-Leistung

Die KOM-Leistung wurde erreicht aufgrund der hohen Überstundenleistungen, die zur Abdeckung des Schienenersatzverkehrs sowie infolge zahlreicher Sondereinsätze und operativer Maßnahmen erforderlich waren.

Die Gesamterfüllung im KOM-Sektor lag bei Nkm 102,8 % und bei a Pkm 100,1 %.

Der Erfüllungsstand im Stadtliniienverkehr bei Nkm mit 101,0 % und bei a Pkm mit 99,0 % wurde durch folgende Ausfälle beeinflußt:

Operative Kürzung	1.829 Nkm
Ausfall planmäßig	445 Nkm
Fahrzeugmangel	26.695 Nkm
Dienstversäumnisse	1.133 Nkm
Personalmangel	194.142 Nkm
Zusammenstöße usw.	9.678 Nkm
Fahrzeugtechnische Ursachen	203.985 Nkm
	438.297 Nkm
Mehrleistung	64.741 Nkm

Schwerpunkte sind dabei fahrzeugtechnische Ursachen, Personal- und Fahrzeugmangel.

Leistung und Elbfähren

Die Elbfähren wurden entsprechend den gegebenen Bedingungen eingesetzt. Abhängig war der Einsatz vom Bedarf und dem zur Verfügung stehenden Personal. Die Aufrechterhaltung des Fährbetriebes war nur möglich durch Abordnung von Straßenbahnfahrern, die zusätzlich als Fährmänner bzw. Schiffsführer ausgebildet wurden.

Als zusätzliche Belastung wird jährlich im Sommerhalbjahr die Fähre Johannstadt - Dresden Neustadt in Betrieb genommen.

Zu besonderen Erschwernissen im Fährbetrieb kam es durch den zeitweise hohen Wasserstand der Elbe, der jedoch nicht zur generellen Einstellung des Fährbetriebes führte.

Im Interesse der weiteren Durchsetzung der Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauches war der Einsatz der Gierseilfähre vorgesehen. Diese Zielstellung konnte jedoch auf Grund der prikären Arbeitskräftesituation im Fährbetrieb nicht wirksam werden.

3.3. Durchführung und Ergebnisse in der Fahrzeuginstandhaltung

Die Instandhaltung Strab-Wagen erfolgte auf der Grundlage der BO-Strab und des Technischen Programms. An 66 T4D und 35 B4D wurden die erforderlichen Hauptuntersuchungen durchgeführt. Infolge notwendiger erheblicher Mehraufwendungen bei der Beseitigung von Korrosionsschäden am Wagenkasten des T4D und Kapazitätsproblemen bei der Berufssparte Elektriker ergab sich ein Überhang von 9 B4D, der im 1. Halbjahr 1981 mit erledigt wird. Bei der Reparatur der Zusammenstoß- und Entgleisungsschäden T4D/B4 wurden 1980 bis auf einen schweren Zusammenstoß alle beschädigten Fahrzeuge aus den zurücklegenden Jahren wieder instandgesetzt. Große Aufmerksamkeit wurde der Bereitstellung von Reparaturbaugruppen gewidmet. Auf Grund des Bedarfs wurden in wichtigen Positionen, wie z.B. Neubereifer, Drehgestelle T4D, Kardanwellen, Bremsmagnete T4D und Magnetbremse B4D, die Planziele zum Teil beträchtlich überboten. Einige Baugruppen, z.B. Backenbremse T4D und überholte Radsätze T4D/B4D, konnten nicht plangerecht bereitgestellt werden, da die erforderlichen Ersatzteile, z.B. Bremsbeläge, Getriebeteile und Radnaben, nicht zur Verfügung standen. Trotz ständiger Einwirkungen auf die Kooperationspartner konnte die vertraglich gebundene Leistung bei der Baugruppeninstandsetzung nicht in allen Positionen erreicht werden. Insgesamt muß zu dieser Problematik festgestellt werden, daß insbesondere durch den sich weiter verschlechternden Gleiszustand der ungeheuere Bedarf an vielen Baugruppen und Ersatzteilen nicht in dem Umfang abgedeckt werden konnte, wie es zum notwendigen Abbau der schadhaften Fahrzeuge, d.h. zur Erreichung des TEK, erforderlich gewesen wäre.
Die vielfältigen eingeleiteten und realisierten Maßnahmen, vor allem bei der vorzeitigen Neubereifung der Fahrzeuge, haben sich letztlich aber positiv auf die Fahrzeugbereitstellung und auf die Durchführung der Verkehrsaufgaben ausgewirkt. Die erreichten Ergebnisse bei der Anfertigung von Strab-Ersatzteilen im Rahmen der

Produktionshilfe waren eine gute Unterstützung zur Bewältigung der komplizierten Instandhaltungsaufgaben.
Die ungenügende Material- und Ersatzteilbereitstellung und Verschiebungen in verschiedenen Reparaturpositionen führten fast über das ganze Jahr hinweg zu einer unechten Kosten-Nichtinanspruchnahme, was sich dann aber am Jahresende, vor allem durch größere Material- und Ersatzteillieferungen, annähernd auf den eingeschätzten Stand einstellte.

Die Technischen Dienste bei KOM erfolgten gemäß gesetzlicher Grundlage bzw. den Technischen Programmen planmäßig im festgelegten Intervall. Das Mittelinstandsetzungsprogramm der Eigenleistung wurde um eine Mittelinstandsetzung überboten. Dazu lag eine Verpflichtung in Vorbereitung des X. Parteitages der SED vor, diese Mittelinstandsetzung mit eingespartem Material und Kosten durchzuführen. Insgesamt erhalten 11 KOM eine Karosserie-Grundinstandsetzung.
Bei der Baugruppenbereitstellung durch den Zentralen Versandbetrieb ergab sich bei den Raba-Motoren eine Untererfüllung von 5 Motoren. Mit einer verstärkten Eigenleistung (Plan 60, Ist 87) konnte aber eine wesentliche Verbesserung in der Motoreninstandsetzung erreicht werden, was im wesentlichen zu der kumulativen und stabilen Erfüllung des TEK im Jahr 1980 geführt hat.
Die Höhe der Kosteninanspruchnahme im Jahr 1980 ist nicht ausschließlich auf beeinflußbare Faktoren zurückzuführen. Die vorliegenden Kostenanalysen zu den Planrapporten sind hier unbedingt in der weiteren Arbeit zu beachten.

Die Instandhaltung der Wirtschaftsfahrzeuge gemäß Technischem Programm erfolgt planmäßig. Durch eine Vielzahl von Fahrzeugtypen und Spezialfahrzeugen sowie einen stark überalterten Fahrzeugpark ist eine ständige Einsatzbereitschaft dieser Fahrzeuge sehr erschwert. Fehlende Ersatzinvestitionen, zu geringe Bilanzen für Grundinstandsetzungen und permanenter Ersatzteilmangel in einigen Positionen beeinflussen die Instandhaltung negativ.

Die gesetzlich geforderten Revisionen an den überwachungspflichtigen Anlagen der Förder- (Hebeanlagen und Aufzüge) und Drucktechnik wurden planmäßig und termingemäß durchgeführt. Eine Verbesserung des technischen Zustandes der überwachungspflichtigen Anlagen wurde mit der Weiterführung der Rekonstruktion der Brückenkräne in der Strab-Werkstatt Tolkewitz erreicht. Durch die Anfertigung wichtiger Rationalisierungsmittel sowie die Übernahme von Revisionen an überwachungspflichtigen Anlagen der Fördertechnik für Dritte wurde ein guter Beitrag zur Erfüllung der betrieblichen Aufgaben der Territorialen Rationalisierung geleistet.

3.4. Durchführung und Ergebnisse der Instandhaltung der Verkehrsanlagen

Im Bereich Verkehrsanlagen wurden 1980 an Verkehrsanlagen folgende Instandhaltungsarbeiten (GR und LU durchgeführt):

- Von eigenen und fremden Kräften (VTK) wurde eine Strecke von 10.687 m generalreperiert.

- Im Rahmen der Sanierung wurden insgesamt 39 neue Platten verlegt und 84 alte Platten saniert (Cäcilienstraße, Dr.-Richard-Sorge-Straße, Straße der Einheit, B.-Haupt-Straße, Wehlener Straße).
- In der IW wurden insgesamt 6.627 m instandgehalten.
- Es wurden 1980 5.390 Stück R-Stöße geschweißt.
- Die Saugleistung betrug 25.055 km.
- Die Schleifleistung betrug 81.403 km.
- An der MS-Anlage im GUW Ost und der Batterie im GUW Loschwitz wurden GR durchgeführt.
- Es wurden 22,6 km Fahrdrahtauswechslung vorgenommen und 4,6 km Fahrleitung (einschl. Halle) generalrepariert.
- 1980 wurden insgesamt 229 Maste gestellt.
- Es wurden 16 Weichenheizungen neu aufgebaut und 37 im Zuge der GR Gleisbau überholt.
- In der hochbaulichen Werterhaltung wurden für 783,9 TM Eigenleistungen erbracht, die Fremdleistungen umfassen 380,5 TM.
- Bei der Wartehalleninstandsetzung beträgt die Eigenleistung 1980 196,6 TM und die Fremdleistung 12,9 TM.
- In der Wartehallenreinigung wurde eine Eigenleistung von 133,8 TM und eine Fremdleistung von 94,7 TM abgerechnet.

Die oben angeführten Arbeiten beinhalten nur ausgewählte Positionen der gesamten Instandhaltungsarbeiten des Bereiches Verkehrsanlagen.
Die PVI (planmäßig vorbeugende Instandhaltung) wurde von allen Gruppen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt.

3.5. Binnenhandelstätigkeit

Grundlage für die Straßenbahnwagenlieferungen aus der CSSR waren die mit dem Außenhandelsunternehmen VEAHB Maschinen-Export abgeschlossenen Einfuhrverträge und die auf dieser Basis mit den Verkehrsbetrieben in der DDR abgeschlossenen Liefervertrige.
An die Verkehrsbetriebe Berlin, Leipzig und Schwerin wurden

70 Straßenbahnwagen KT4D
51 Straßenbahnwagen T4D
27 Straßenbahnwagen T3D
20 Straßenbahnwagen B4D
12 Straßenbahnwagen B3D

180 Straßenbahnwagen

ausgeliefert.

Zur Komplettierung mit den erforderlichen Stromabnehmern konnten Liefervertrige über 152 Stromabnehmer mit der CSSR abgeschlossen und realisiert werden.

Erlöse im Jahr 1980 aus Binnenhandelstätigkeit	252,2 TM
Geplanter Erlös	244,0 TM
Geplante Kosten 1980 für Binnenhandelstätigkeit	43,6 TM
Inanspruchgenommene Kosten	27,6 TM
Nichtinanspruchnahme der Kosten in Höhe von (Lohn für Beschäftigte, Reisekosten, sonst. Verbrauch nicht produktiver Leistungen, Inventarisierungspflichtige Arbeitsmittel, Rechts- und Beratungskosten, verrechnete eigene Hilfeleistungen)	16,0 TM
Mehrerlös und Nichtinanspruchnahme der Kosten erbrachten ein Ergebnis von	+ 24,2 TM

Die vertraglich vereinbarten Termine und die für die Auslieferung der Straßenbahnwagen und Stromabnehmer gültigen Bestimmungen sowie die Termine für die Rechnungsbearbeitung wurden eingehalten, es fielen keine Vertragsstrafen bzw. Verzugszinsen an.
Bei der Durchsetzung von Garantieansprüchen wurden die Verkehrsbetriebe wirksam unterstützt. Die Bezahlung von Garantieleistungen durch den Verkäufer, VEAHB Maschinen-Export, konnte teilweise im Jahr 1980 durchgesetzt werden, offene Rechnungen werden als Forderung in das Jahr 1981 übernommen (4.101,32 M)!

Von der Abt. Binnenhandel wurden die Bemühungen der DDR-Seite zur Verbesserung der Gebrauchseigenschaften der Straßenbahnwagen für den Einsatz und bei der Instandhaltung mit Erfolg unterstützt.
Die Verkehrsbetriebe erhielten in diesem Zusammenhang von der Abt. Binnenhandel ausgearbeitete Informationen. In diesem Sinne erfolgte auch die Mitarbeit im Beirat städtischer Nahverkehr der Hauptverwaltung des Kraftverkehrs im MKV und in der Erzeugnisgruppe Straßenbahnfahrzeuginstandhaltung.

Aufträge des Leiters der HV Kraftverkehr, des Betriebsdirektors und Fachdirektors zur Bearbeitung von sonstigen Problemen des städtischen Nahverkehrs und zur Sicherung des Sofortbedarfs von ausgewählten Ersatzteilen wurden durchgeführt.

Das Außenhandelsunternehmen Maschinen-Export wurde bei Preisverhandlungen mit der CSSR-Seite unterstützt.

Die Tätigkeit der Abt. Binnenhandel wurde auch im Berichtsjahr in guter Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben durchgeführt.

Mit dem Jahr 1980 wird der Fünfjahrplanzeitraum 1976 bis 1980 abgeschlossen.
Von der Abt. Binnenhandel wurden in diesen Jahren Straßenbahnwagenlieferungen an 19 Verkehrsbetriebe der DDR in einem Umfang von 1.141 Stück der Typen T4D, B4D, T3D, B3D und KT4D mit einem Wert von 304.125,5 TM realisiert. Davon für die Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden 122 T4D und 56 B4D mit einem Wert von 43.307 TM.

Die Auslieferung der erforderlichen Stromabnehmer zur Komplettierung der 887 Straßenbahntriebwagen erfolgte aus der DDR und CSSR, war jedoch mit Schwierigkeiten verbunden und konnte z.T. nur auf dem Rechtsweg durchgesetzt werden.

4. Ergebnisse der wirtschaftlichen Tätigkeit

4.1. Erfüllung des Planteiles Warenproduktion

Die geplanten Erlöse aus Warenproduktion wurden nicht in vollem Umfang realisiert. Die Untererfüllung betrug 706,7 TM = 0,5 %.

Rückstände waren besonders in den Positionen Erlöse aus

. Verkehrsleistungen (Personenbeförderung)	869,5 TM und
. Projektierungsleistungen	63,8 TM

zu verzeichnen, während bei den industriellen und bauwirtschaftlichen Leistungen höhere Erlöse als geplant erzielt wurden.

4.1.1. Erlöse aus Verkehrsleistungen

Die Erfüllung der Position Erlöse aus Verkehrsleistungen in Höhe von 99,3 % resultiert im wesentlichen aus der Untererfüllung der Erlöse aus Stadtlinienverkehr einschl. der leistungsgebundenen Tarifstützung.
Die Entwicklung der Erlöse im Jahre 1980 verlief wechselhaft. Anfänglich war die Untererfüllung, ausgenommen die Monate

März	./.	118,3 TM,
August	./.	239,2 TM und
November	./.	223,5 TM,

in denen eine hohe Minusdifferenz auftrat, gering.

Die dadurch entstandenen Mindererlöse konnten nur in den Monaten

Juli	+	76,5 TM,
September	+	63,3 TM und
Dezember	+	90,3 TM

ausgeglichen werden.

Insgesamt konnten die entstandenen Mindereinnahmen in den folgenden Monaten nicht ausgeglichen werden, so daß zum Jahresende ein Mindererlös von 232 TM zu verzeichnen war.

Die Hauptursache für diese Entwicklung ist neben der Verstärkung des Individual-, Vertrags- und Werkverkehrs und der stark verminderten Beförderungsqualität durch vielfältige Baumaßnahmen, den damit im Zusammenhang stehenden Schienenersatzverkehr, die aufgetretene Witterung in den Sommermonaten. Das kommt auch in der Erfüllung im Leistungsbereich Ausflugslinienverkehr mit nur 80,6 % zum Ausdruck.
Der Bedarf nach Vertragsverkehr ist sehr stark angestiegen, was durch die hohen Erfüllungsquoten im vertragsgebundenen und Gelegenheitsverkehr zum Ausdruck kommt.

Durch verstärkte Aktivität in der Tarifkontrolle konnten die Erlöse aus Nachlösegebühren mit 119,8 % erfüllt werden.

4.1.2. Industrielle Warenproduktion

Der Plan der industriellen Warenproduktion wurde mit 196,5 TM = 2,8 % überboten.
An diesem Ergebnis haben die Bereiche unterschiedlich Anteil:

	Plan TM	Ist TM	Abw. TM
Investitionen			
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	57,7	117,1	+ 59,4
Bereich Verkehrsanlagen	55,3	240,0	+ 184,7
Übrige industrielle Leistungen			
Bereich Verkehr	16,7	7,3	./. 9,4
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	491,0	651,7	+ 160,7
Bereich Verkehrsanlagen	1.580,3	1.540,9	./. 39,4
Übrige Abteilungen	-	2,2	+ 2,2
Herstellung von Gleiskonstruktionen und Schienenbohren	4.179,0	4.285,8	+ 106,8
Rationalisierungsmittelbau			
Bereich Verkehr	-	135,2	+ 135,2
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	514,4	164,3	./. 350,1
Bereich Verkehrsanlagen	71,6	18,0	./. 53,6
S u m m e	6.966,0	7.162,5	+ 196,5

Im Berichtsjahr wurden für die Planung und Abrechnung der "Herstellung von Rationalisierungsmitteln" Maßnahmen eingeleitet, um die bestehende Diskrepanz zwischen dem Plan der Rationalisierungsmittelfertigung und dem Erlösplan zu beseitigen.
Durch außerplanmäßige Leistungen in der Bearbeitung der Zusammenstoßschäden durch Fremde wurden vom Bereich Fahrzeuginstandhaltung höhere industrielle Leistungen erzielt.

Vom Bereich Verkehrsanlagen wurden für die Investitionsmaßnahme "Energiedispatcherzentrale" zusätzliche Leistungen erbracht.

4.1.3. Bauwirtschaftliche Warenproduktion

Die geplanten Erlöse der bauwirtschaftlichen Warenproduktion wurden mit 107,8 % erfüllt.

	Plan TM	Ist TM	Abw. TM
Investitionen			
Bereich Verkehr	-	7,3	+ 7,3
Bereich Verkehrsanlagen	349,0	215,0	./. 134,0
Übrige bauwirtschaftliche Leistungen	123,0	286,3	+ 163,3
S u m m e	472,0	508,6	+ 36,6

Die Untererfüllung der Investitionsleistungen ist in der nicht termingerechten Fertigstellung der Halle B Tolkewitz und des Kleinrechnersystems Bühlau begründet.
Höhere bauwirtschaftliche Leistungen als geplant wurden u.a. durch zusätzliche Schweißerleistungen für Fremde erreicht.

4.2. Analyse der Inanspruchnahme der Selbstkosten Jahr 1980

Die geplanten Selbstkosten der Warenproduktion wurden nicht in Anspruch genommen. Auf der Basis der Ist-Leistung (Erlöse) beträgt die Unterschreitung 348,7 TM = 0,3 %, wobei die Einsparung bei den Kosten der Hauptleistung erreicht worden ist.

Vom Betrieb wurden vielfältige Anstrengungen unternommen, um die Kostenarbeit weiter zu verbessern. Von der 2. Kostenkonferenz gingen weitere Initiativen aus. Die dort getroffenen Festlegungen beziehen sich auf die Verbesserung der Planungsarbeit, der Normierung des Materialverbrauches, der Senkung der Kosten für Leitung und Verwaltung und der weiteren Durchsetzung der innerbetrieblichen wirtschaftlichen Rechnungsführung. Mit der Realisierung dieser Festlegungen sollen echte Auswirkungen auf die Selbstkosten erreicht werden.
Fortschritte konnten auch in der Arbeit der ehrenamtlichen Kostenkontrolleure erzielt werden, obwohl hier noch weitere Reserven liegen.

Der Plan der Selbstkosten der Hauptleistungen wurde insgesamt um 2.246,2 TM (Basis Planleistung) unterschritten, wobei eine differenzierte Kosteninanspruchnahme bei einzelnen Kostenarten zu verzeichnen war:

- Kostenträger Straßenbahn		TM
Unterschreitung insgesamt		689,6
Diese Senkung wurde maßgeblich beeinflußt durch		
. Verbrauch fremder produktiver Leistung im Bereich Fahrzeuginstandhaltung		317,6
. Verbrauch an Fahrstrom, bezogen auf Planleistung		299,9
. Indirekte technologische Kosten bzw. Gemeinkosten Bereich Verkehr		488,7
. Weitere Kostenunterschreitungen waren im produktiven Lohn, anteiligen Leitungs- u. Beschaffungskosten zu verzeichnen.		
Diesen Kostensenkungen stehen Überschreitungen in folgenden Positionen gegenüber:		
. Verbrauch von Reparaturmaterial		
Bereich Verkehr	67,3	
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	442,2	509,5

Die Überschreitung im Bereich Fahrzeuginstandhaltung ist im Zusammenhang mit der Nichtinanspruchnahme der Position "Verbrauch fremde produktive Leistungen" zu sehen.

	TM
. Indirekte technologische Kosten bzw. Gemeinkosten Bereich Fahrzeuginstandhaltung	140,1
. Anteilige Kos-tenbelastung der nicht planbaren Kosten unter Berücksichtigung der leistungsunabhängigen Erlöse	160,6
Diese resultieren u.a. aus Abwertungen sowie Zinsen für planwidrige Kredite.	
. Erhöhte Kosten aus der Abrechnung des Eigenverbrauchs, besonders im Bereich Fahrzeuginstandhaltung durch fehlende Nachkalkulation der Aufträge	148,1
- Kostenträger KOM	
Unterschreitung insgesamt	1.556,6
Diese resultiert u.a. aus	
. Verbrauch an Reparaturmaterial und fremden produktiven Leistungen	2.194,4
Durch diesen geringeren Verbrauch wurden gegenüber dem Plan Industriepreisänderungen in Höhe von ca. 1.330 TM nicht wirksam, die für die Ermittlung des Nettoergebnisses eliminiert worden sind.	
. Ausgliederung der Kosten für Schienenersatzverkehr für Bauvorhaben der mtT durch eigene KOM	221,3
Diese Kosten wurden 1980 erstmals geplant. Die erbrachte Leistung von 921,8 T Nkm lag um 10,1 % über dem Plan. Ein Teil der Kostenüberschreitungen im Verbrauch an Dieselkraftstoff und produktiven Lohn ist durch diese Leistungen begründet.	
. Indirekte technologische Kosten bzw. Gemeinkosten Bereich Fahrzeuginstandhaltung	194,3
Kostenüberschreitungen waren in folgenden Positionen zu verzeichnen:	
. Dieselkraftstoff	420,5
Auf der Basis der Ist-Leistung (Planerfüllung Nkm 101,3 %) beträgt die höhere Inanspruchnahme 322,3 TM.	
. Abschreibungen	173,0
Anwendung der leistungsbezogenen Abschreibungen (siehe Leistungserfüllung)	
. produktiver Lohn Bereich Verkehr	302,0
. Nicht planbare Kosten und erhöhte Kosten aus der Abrechnung Eigenverbrauch	204,8

7 % der Selbstkosten der Warenproduktion entfallen auf die industriellen und bauwirtschaftlichen Leistungen. Auf der Basis der Ist-Leistung wurden die geplanten Kosten um 117,7 TM unterschritten.

Das vorgegebene Limit der Kosten für Leitung und Verwaltung (10.211 TM) wurde nur mit 95,1 % in Anspruch genommen. Die Unterschreitung von 500 TM ist überwiegend durch die Nichtinanspruchnahme der lohn- und lohnabhängigen Kosten entstanden.

Das Kostenvolumen der nicht planbaren Kosten in Höhe von 1.116,4 TM lag um 33,9 % über dem Vorjahresniveau.
Die Ursachen des Ansteigens liegen in dem intensiven Bemühen des Abbaus der Mehrbestände. Das hat seinen sichtbaren Ausdruck in den Kosten für Abwertungen von Material infolge Verkaufs zu niedrigeren Preisen bzw. Verschrottung in Höhe von 511 TM. Weiterhin mußten zur Finanzierung der Mehrbestände 194 TM Zinsen bezahlt werden. Durch die Verringerung der Mehrbestände von 2.929 TM am Jahresanfang auf 724 TM am Jahresende sind echte Voraussetzungen zu einer spürbaren Senkung der nicht planbaren Kosten im Jahre 1981 geschaffen.
Dem Entstehen der nicht planbaren Kosten muß durch eine stärkere Durchsetzung der "Blankenburger Methode" entgegen gewirkt werden. Im Jahre 1980 wurden 45 Ursachenermittlungsbogen an die Leiter der kostenverursachenden Abteilungen ausgegeben, um die Ursachen zu ermitteln und Maßnahmen zu deren Beseitigung zu ergreifen. Diese Methode hat sich bewährt und trägt zur strengen Kontrolle der nicht planbaren Kosten bei.

4.3. Erwirtschaftung des Betriebs- und Nettoergebnisses

Die Überbietung des geplanten Nettoergebnisses um 236,9 TM = 1 % wurde durch die Ergebnisse aus realisierter Warenproduktion und außerhalb der Warenproduktion positiv beeinflußt.

		Ergebnisabweichung (in TM)	
Ergebnis aus realisierter Warenproduktion			+ 1.478,6
davon			
Verkehrsleistung Strab/KOM			+ 1.430,0
Kosten Strab		+ 689,6	
KOM		+ 1.556,6	
Erlöse Stadtlinienverkehr		./. 231,2	
übriger Verkehr		+ 42,4	
Tarifstützung		./. 682,8	
Nachlösegebühren		+ 55,4	
Verkehrsleistung Elbfähren			./. 19,4
Kosten		+ 33,9	
Erlöse		./. 53,3	
Sonstige Verkehrsleistungen			+ 65,1
Kosten		+ 71,6	
Erlöse		./. 6,5	

	Ergebnisabweichung (in TM)	
Industrielle Leistungen		+ 49,9
Kosten	./. 146,6	
Erlöse	+ 196,5	
Bauwirtschaftliche Leistungen		+ 12,7
Kosten	./. 23,9	
Erlöse	+ 36,6	
Projektierungsleistungen/ maschinelle Rechenleistungen		./. 61,3
Umbewertung		+ 1,6
Ergebnis außerhalb der Warenproduktion		+ 96,5
davon		
Handelsware		./. 92,3
Binnenhandelstätigkeit		+ 24,7
Sekundärrohstoffe		+ 171,9
Sonstige Dienstleistungen		./. 7,8
Einheitliches Betriebsergebnis		+ 1.575,1
Eliminierung		./. 1.498,9
Produktionsfondsabgabe		+ 160,7
davon		
aus Grundmitteln		+ 274,9
aus unvollendeten Investitionen		+ 43,6
aus materiellen Umlaufmitteln		./. 157,8
Nettoergebnis		+ 236,9

Die Übererfüllung des geplanten Ergebnisses aus Warenproduktion wurde durch die Nichtinanspruchnahme der geplanten Selbstkosten erreicht, während die Erlöse nicht in vollem Umfang realisiert worden sind.

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen wurden vom Betrieb 1.498,9 TM an den Staatshaushalt abgeführt, da diese Gewinne nicht auf eigenen ökonomischen Leistungen beruhen. Dies betrifft besonders nicht in Anspruch genommene Auswirkungen aus planmäßigen Industriepreisänderungen (1.406,9 TM) und nicht erwirtschaftete Gewinne durch falsche zeitliche Abgrenzung der Kosten und Erlöse (84,9 TM).

Trotz Überbietung des geplanten Nettogewinns konnte infolge der Nichterfüllung der Kennziffer Warenproduktion die Zuführung zum Betriebsprämienfonds nicht in voller Höhe vorgenommen werden.

Zum Leistungsfonds des Betriebes erfolgte keine Zuführung, da die vorgegebene Kennziffer Arbeitsproduktivität je VbE nicht erreicht wurde.

Die planmäßige Nettogewinnabführung an den Staatshaushalt ist um 238,3 TM überboten worden.

4.4. Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt

Die Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt hat der Betrieb wie folgt erfüllt:

	1980 Plan TM	1980 Ist TM
Nettogewinnabführung	19.576	19.814
Produktionsfondsabgabe	21.245	21.021
Schrotterlöse mtT	400	530
Abführung von Amortisationen	7.085	7.085

Die monatlichen Abführungen der Planraten konnten nicht immer termingemäß erfolgen. Hierfür waren Liquiditätsschwierigkeiten infolge nicht finanzierter Mehrbestände von Material die Ursache.

Auf der Grundlage der Berichterstattung - Eigenerwirtschaftung der Mittel - (Fbl. 063 B/V) wurde monatlich die Regulierung entsprechend der Ist-Werte vorgenommen.

Die Überweisung der einbehaltenen Lohnsteuern sowie der SV-Beiträge erfolgten im gesamten Berichtsjahr termingemäß.

Preisstützungen

Die dem Betrieb zu gewährende Tarifstützung für Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr wurde durch die Untererfüllung der Erlöse, die Grundlage für die Ermittlung waren, mit 723,1 TM (Plan 110.307,0 TM / Ist 109.583,9 TM) nicht in Anspruch genommen.

Im Berichtsjahr wurden Leistungen für die Bvölkerung durchgeführt, für die vom Staatshaushalt 20,5 TM Preisstützungen beantragt werden mußten (Differenz zwischen Preisanordnung und den der Bevölkerung in Rechnung zu stellenden Preisen).

Vom Betrieb erfolgte eine Abführung von Preisausgleichen in Höhe von 2,7 TM, die sich aus Materialverkäufen an Betriebsangehörige ergeben haben.

4.5. Bildung und Verwendung finanzieller Fonds

Aufgrund der Nichterfüllung der Kennziffer Warenproduktion erfolgte eine Kürzung der planmäßigen Zuführung zum Betriebsprämienfonds.
Die "Zuführung zum Betriebsprämienfonds" betrug lt. Betriebsplan 3.303,0 TM.
Infolge Nichterfüllung der Kennziffer Warenproduktion wurde eine Kürzung von 4,0 TM vorgenommen.

Der Betriebsprämienfonds wurde verwendet für

- Prämien (einschl. JEP 1979)	2.810,0 TM
- Sonstiges	281,0 TM

Der Kultur- und Sozialfonds wurde planmäßig gebildet. Die Bildung und Verwendung des Prämienfonds erfolgte auf der Grundlage der Verordnung über die Planung, Bildung und Verwendung des Prämienfonds und des Kultur- und Sozialfonds für volkseigene Betriebe (Gbl. II/49 v. 12.1.1972) und der dazu erlassenen Durchführungsbestimmung.

Zuführungen zum Leistungsfonds konnten wegen Nichterfüllung der Bedingungen keine vorgenommen werden.

5. Grundfondswirtschaft

5.1. Bestand und Struktur der Grundmittel

Per 31.12.1980 beträgt der Bruttowert der Grundmittel des Betriebes - einschließlich der Grundmittel der materiell-technischen Territorialstruktur - 539.694 TM.

Die Grundmittel der mtT weisen einen Bruttowert von 198.003 TM aus.

Die spezifischen Grundmittel für das Transport- und Nachrichtenwesen (Grundmittelgruppe 013) werden mit einem Bestand von 520.837 TM (Bruttowert) ausgewiesen. Das entspricht 96,5 % des gesamten Grundmittelbestandes.

Der Anteil der Nutzfahrzeuge für den Personenverkehr (Strab-TW und -BW, KOM) entspricht 43,4 % des Grundmittelbestandes.

Davon entfallen auf

- Strab TW und BW	(Bestand zum Bruttowert)	198.697 TM	= 36,8 %
- KOM	(Bestand zum Bruttowert)	35.681 TM	= 6,6 %

Der Zeitwert der Grundmittel beträgt per 31.12.1980 306.082 TM - einschließlich der Grundmittel der mtT. Das entspricht einer Verschleißquote von 43,29 %.

5.2. Investitionstätigkeit

5.2.1. Investitionsvorbereitung

Das mit den "Grundsätzen der Betriebsentwicklung für den Zeitraum 1981 - 1985" im engen Zusammenhang stehende langfristige Investitionsprogramm - präzisiert mit dem Plan der Investitionsvorbereitung vom 7.2.1980 - war die Grundlage für die Investitionsvorbereitung im Planjahr 1980. Ausgehend von der Forderung nach weiterer Erhöhung der Qualität der Vorbereitungs- und Ausführungsunterlagen erfolgte eine inhaltliche Konzentration auf folgende Schwerpunkte:

- Abschluß der Überarbeitung von Ausführungsunterlagen für die Fertigstellung der Betriebswerkstatt Trachenberge
- Fortführung der Phase der technologischen Projektierung für die Rekonstruktion der Straßenbahnwerkstatt Tolkewitz
- Erarbeitung von Ausführungsunterlagen für Maßnahmen der Erhöhung der Effektivität der Arbeit und Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen, wie
  - Neugestaltung Verkehrsdispatcherzentrale,
  - Einsatz neuer Strab-Waschanlagen in den Objekten Bühlau und Waltherstraße und
  - Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln
- Fortführung der Vorbereitung der primären Verkehrserschließung der Wohnungsstandorte Prohlis und Gorbitz, insbesondere durch
  - Erarbeitung der Dokumentation zur Grundsatzentscheidung für die PVe Prohlis,
  - Erarbeitung der Dokumentation zur Aufgabenstellung für wesentliche Bauabschnitte für die PVe Gorbitz und
  - Koordinierung von Vorbereitungs- und Ausführungsleistungen für die PVe beider Standorte
- Erarbeitung von Vorbereitungsunterlagen für die Beschaffung von Maschinen und Ausrüstungen

Im Ergebnis der Aufgabenerfüllung bei der Vorbereitung von Investitionen kann eingeschätzt werden, daß im Jahr 1980 wesentliche Fortschritte, sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht, erreicht wurden, ohne dabei den zu stellenden Forderungen in jeglicher Hinsicht zu entsprechen. Dabei ist der Schwerpunkt der weiteren Verbesserung der Investitionsvorbereitung nach wie vor

- in der Sicherung einer planmäßigen Investitionstätigkeit auf der Grundlage langfristig vorgegebener verbindlicher Orientierungskennziffern und
- in der weiteren Erhöhung der eigenen Projektierungskapazität

zu sehen.

5.2.2. Investitionsdurchführung

Betriebsinvestitionen

Der Betrieb wurde 1980 mit 14.132 TM materieller Kennziffer beauflagt. Davon waren 7.228 TM im Bereich der materiell-technischen Territorialstruktur einzusetzen. Durch die sehr späte Bilanzierung der Bauleistungen und nicht gewerkegerechten Zurverfügungstellung der Kapazitäten hat es in der Plandurchführung eine Reihe von Problemen gegeben. Besonders beeinflußt wurde das Plangeschehen durch die Havarie in der Tankanlage Blasewitz. Zum Neuaufbau der Anlage mit erweiterter Leistung mußten Eigen- und Fremdkapazitäten von anderen Vorhaben abgezogen und eingesetzt werden. Durch den vorbildlichen Einsatz aller beteiligten Betriebe und Institutionen konnte diese Maßnahmen nach wenigen Monaten produktionswirksam werden und beträchtliche Mengen Dieselkraftstoff durch Vermeidung von Leer-km eingespart werden.

Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen wurde 1980 die Kantine Hickten fertiggestellt und in Betrieb genommen. Das Endpunktgebäude Pillnitz mit Fahrkartenverkauf konnte dem Verkehr zur Nutzung übergeben werden. Damit wurde eine jahrelange Forderung erfüllt. Die Kantine (Pausenheim Nord) wird wegen Sperrung der Decke durch die Staatliche Bauaufsicht erst im Jahr 1981 fertiggestellt. Des weiteren waren bei einer Reihe anderer Maßnahmen, wie Halle B Tolkewitz und Kleinrechnergebäude Bühlau, Planänderungen durchzuführen.

Das wichtigste Investitionsvorhaben, die Betriebswerkstatt Trachenberge, wurde 1980 bis auf wenige Restleistungen fertiggestellt. Die nicht termingemäße Auslieferung der Sicherheits- und Reduzierventile zur Fertigstellung der Heizung war dafür die wesentlichste Ursache. Mit der Inbetriebnahme der modernen Hallen einschließlich einer hochproduktiven Waschanlage und eines modernen Sozialteiles mit Kantine, werden sich die Arbeits- und Lebensbedingungen für viele Werktätige im umfassenden Sinne verbessern.
Die Zwischenuntersuchungen sowie Reparaturen an den Strabtrieb- und -beiwagen können unter modernsten Bedingungen erfolgen.

Durch die außerplanmäßige Zuführung von 4 gebrauchten KOM sowie der planmäßigen Realisierung von Maschinen, Ausrüstungen und Fahrzeugen, ist es zu einer weiteren Verbesserung des Anlagenzustandes gekommen.

Durch die Staatsbank durchgeführte Untersuchungen haben geholfen, die gesetzlichen Forderungen zur Erhöhung der Effektivität des Investitionsgeschehens besser durchzusetzen.

Investitionen der mtT

Beim Vorhaben GUW R.-Renner-Straße konnte durch die Leistungen des Baubetriebes ein sehr guter Anarbeitungsstand erreicht werden. Die GUW Weinböhla und Coswig sind bis auf Restleistungen fertiggestellt. Durch die Zurücknahme der bereits erfolgten Baubilanzierung des GUW Eisenberger Straße und die Nichtzurverfügungstellung von Tiefbaukapazitäten zur Verlegung der erforderlichen

Bahnstromkabel, konnte der Einsatz von Tatrafahrzeugen nach Weinböhla wiederum nicht erfolgen. Darüberhinaus fehlt in Weinböhla die Verlegung von Kabel durch die Energieversorgung zur Einspeisung in das GUW.

Im Zusammenhang mit der PVE Prohlis mußten Planänderungen durchgeführt werden, weil die Bauwirtschaft zusätzliche Leistungen erbringen wollte. Auf dem ersten Teil der Gleisanlagen wurde im November der Verkehr aufgenommen.
Die Fertigstellung der Gleistrasse und damit die vollkommene Erschließung des Neubaugebietes Prohlis ist für Mai 1981 vorgesehen.

Der Beginn der PVE Gorbitz erfolgte nicht planmäßig.

Die Leistungen bei der Energiedispatcherzentrale wurden mit eigenen Kräften weitergeführt. Eine Bilanzierung erfolgte nicht.

Für den Fährbetrieb konnten 2 Anlegepontons beschafft werden.

5.2.3. Unvollendete Investitionen

Durch die ungenügende Bereitstellung von materiellen Kennziffern und vollkommen unzureichende Baubilanzierung konnte 1980 der Bestand an UP-Investitionen nicht verringert werden.
Damit blieben für den Betrieb wichtige Anlagen und Vorhaben weiterhin ungenutzt. Das betrifft insbesondere die Bahnstromversorgung.
Als unvollendete Investitionen sind vorhanden:

Betriebswerkstatt Trachenberge

- Inbetriebnahme am 5.2.1981
- Die Ausrüstungen
  - Programmiertischrechner,
  - 1 Luft-, Wasser-Zapfsäule,
  - 1 stationäre Verdichteranlage,
  - 1 Blockkessel und
  - 3 Wagenwaschsäulen Typ "Prag"

  werden im 1. Halbjahr 1981 in Nutzung genommen.

- Die GUW Weinböhla und Coswig können erst an das Netz gehen, wenn die erforderlichen Bahnstromkabel verlegt sind. Für 1981 sind wiederum keine Fremdkapazitäten bilanziert.
  Das GUW R.-Renner-Straße wird 1981 bau- und ausrüstungsseitig fertiggestellt. Die Kabellegung ist nicht gesichert.

- Für die EDZ ist eine Teilnutzung vorgesehen, damit die wertintensiven Ausrüstungen baldmöglichst einer Nutzung zugeführt werden können.

- Das Vorhaben der PVE Prohlis wird 1981 voll an das Liniennetz angebunden und damit bevölkerungswirksam.

- Für das Vorhaben der PVE Gorbitz sind 1981 Leistungen im Wert von 5.500 TM zu erbringen. Der wesentlichste Teil entfällt auf Erschließungsarbeiten.

5.3. Instandhaltung der Grundmittel

5.3.1. Erreichter Stand der Fahrzeuginstandhaltung

Entsprechend der vorhandenen Werkstattkapazität und der zur Verfügung stehenden Kosten erfolgte die Fahrzeuginstandhaltung nach einem Programm, welches die Betriebs- und Verkehrssicherheit aller einsatzbereiten Fahrzeuge gewährleistet. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß eine planmäßige vorbeugende Instandhaltung im erforderlichen Umfang auf Grund der begrenzten Reparaturkapazität und der zur Verfügung stehenden Kosten nicht durchgeführt werden konnte. Hinzu kommt noch, das steigende, nicht planbare Gewaltbeschädigungen an den Strab-Fahrzeugen und ökonomisch sowie kapazitätsmäßig unvertretbare Neubereitungen durch den sich verschlechternden Anlagenzustand wertvolle Reparaturkapazität bindet, die dringend in einem normalen vernünftigen Instandhaltungsprozeß zur Verbesserung des Zustandes dieser Fahrzeuge benötigt wird. Bei den Strab-Fahrzeugen, insbesondere T4D/B4D, wirkt sich das z.B. in der Form aus, daß bei den Hauptuntersuchungen nur ein minimales Programm realisiert werden konnte.
Dabei mußten 1980 im Interesse des Allgemeinzustandes der Fahrzeuge und der Verminderung der Störanfälligkeit bereits Maßnahmen durchgeführt werden, die einen höheren Aufwand zur Beseitigung von Karosserieschäden am Wagenkasten des T4D/B4D erforderten als ursprünglich geplant. Durch die weitere Schaffung von Instandhaltungskapazität in den Werkstätten und deren finanzielle Absicherung sowie durch die weitere Erhöhung der Qualität der Instandhaltungsleistung muß erreicht werden, daß der technische Zustand des Fahrzeugparks insgesamt weiter spürbar verbessert wird.

Das Durchschnittsalter der KOM liegt an den Grenzen der normativen Nutzungsdauer bzw. überschreitet diese bei einer Reihe von Fahrzeugen. Dadurch ergeben sich besondere Probleme bei der Instandhaltung, vor allem bei den technisch überalterten Typen Ikarus 180 und 556. Eine zielgerichtete Aussonderung dieser Fahrzeugtypen ist deshalb dringend erforderlich. Zur Lösung der Probleme bei der Karosserieinstandsetzung beim Typ Ikarus 260 wurde das Eigenleistungsprogramm verändert und damit die Kapazität erweitert. Trotzdem muß dieser gesamten Problematik weiterhin große Aufmerksamkeit gewidmet werden, da auf Grund des Alters der Fahrzeuge gerade die Korossion an der Karosserie ständig zunimmt. Durch organisatorische Maßnahmen und eingeführte neue Reparaturtechnologie, z.B. bei der Baugruppeninstandsetzung, konnte die Effektivität der KOM-Instandhaltung erhöht werden, was sich in einer plangerechten, stabilen KOM-Bereitstellung gegenwärtig widerspiegelt. Dabei darf nicht übersehen werden, daß die Ersatzteilbereitstellung in vielen Positionen sehr schwierig ist und nicht alle Originalersatzteile durch Inlandserzeugnisse substituiert werden können.

Der stark überalterte Fahrzeugpark an Wirtschaftsfahrzeugen konnte nur durch erheblichen Aufwand instandgehalten werden. Bereitstellungsprobleme ergaben sich insbesondere bei den Typen Multicar, B 1000 und Spezialfahrzeugen der Gleis- und Streckenunterhaltung, wobei im Vordergrund die Ersatzteilbereit-

stellung steht. Da die langfristige weitere Nutzung älterer Fahrzeuge nicht mehr garantiert werden kann, sind Ersatzinvestitionen vor allem bei diesen Wirtschafts- und Spezialfahrzeugen in der nächsten Zeit unbedingt erforderlich.

Insgesamt kann zum erreichten Stand der Fahrzeugbereitstellung festgestellt werden, daß erhebliche Anstrengungen zur Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung des technischen Zustandes unternommen worden sind und weitere Erfolge in jeder Werkstatt erreicht werden konnten, aber eine planmäßig vorbeugende Instandhaltung, die eine generelle Verbesserung des Zustandes der Fahrzeuge nach sich ziehen und somit zu einer spürbaren Senkung der technischen Fahrzeugausfälle führen würde, nur im geringen Maße möglich war. In diesem Zusammenhang ist es bei der Strab-Instandhaltung auch noch einmal erforderlich, auf die unbedingte kurzfristige Verbesserung des Anlagenzustandes hinzuweisen. Denn nur wenn der untrennbaren Einheit Fahrzeug - Anlage künftig mehr Beachtung gewidmet wird, wird

das generelle Anliegen der Fahrzeugbereitstellung - Verbesserung des Zustandes der Fahrzeuge und somit Gewährleistung eines zuverlässigen Einsatzes der Fahrzeuge aus technischer Sicht

gelöst werden können.

5.3.2. Erreichter Stand bei der Instandhaltung der Gm der mtT

Der Zustand der Gm der mtT, die im Verantwortungsbereich des Bereiches Verkehrsanlagen liegen, ist in den Dokumentationen des Betriebes ausgewiesen und war auch im Jahr 1980 Veranlassung, die Territorialorgane sowie die Ministerien für Verkehrs- und Bauwesen über den bedenklichen Anlagenzustand mehrfach zu informieren.
Die Staatliche Bahnaufsicht und die Staatliche Bauaufsicht wurden ebenfalls über den Zustand der Verkehrsanlagen des Betriebes in Kenntnis gesetzt.
Der Instandhaltungsaufwand ist deshalb abzuleiten

- aus dem Umfang und den Anforderungen, die an das Anlagenvermögen gestellt werden und
- aus dem in den zurückliegenden Jahren resultierenden Nachholebedarf der Instandhaltung der Gm im mtT-Bereich.

5.3.2.1. Gleisbau

Mit den 1980 erbrachten Instandhaltungsleistungen (Fremdleistungen und Eigenleistungen) konnte die seit Jahren bestehende Tendenz der Verschlechterung des Gleiszustandes der Straßenbahn der Stadt Dresden nicht aufgehalten werden. Das wird letztlich durch das weitere Ansteigen der Langsamfahrstrecken von 51,9 km (1979) auf 56,8 km (1980) nachgewiesen.

Die strikte Anwendung der Leipziger Bauweise und die verstärkten Aufwendungen zur Durchführung komplexer Rekonstruktionsmaßnahmen von Gleis und Straße, die streckenzugsweise Generalreparatur von Schwerpunktlinien sowie die verstärkte Anwendung der Querschwellenbauweise (offen und abgedeckt) führten zum geringfügigen Abbau der Deckenschlußschäden im Fahrbahnbereich (1979: 91,3 km; 1980: 89,2 km).

Der Bereich der Generalreparaturen wird nach wie vor durch zu lange Bauzeiten gekennzeichnet, wobei die Nichteinhaltung der Sperrtermine durch die Fremdbetriebe (Bauwesen) die Betriebsdurchführung und die Stabilität des Berufsverkehrs besonders negativ beeinflussen.
Insbesondere fehlte die durchgängige Einführung des 2-Schichtbetriebes auf den Gleisbaustellen der Fremdbetriebe. Von der für 1980 geplanten Generalreparatur von 12,4 km wurden durch das Bauwesen 8,7 km erreicht.
Die Instandhaltungsleistungen der eigenen Kräfte wurden im 2-Schichtbetrieb durchgeführt und konzentrierten sich auf Schienenauswechslungen, Erneuerungen von Zungenvorrichtungen, GVP-Sanierung und Kleinschadenbeseitigung, Schweißarbeiten sowie Schleifarbeiten in der allgemeinen Streckenunterhaltung.
Durch eine Verbesserung des Ausrüstungsstandes (Kleinmechanisierung) und Verstärkung der Kooperation zu den Fremdbetrieben, der Erhöhung der Mobilität der eigenen Instandhaltungskapazitäten wären Voraussetzungen zur Erhöhung der eigenen Effektivität gegeben.
Eine Bauzeitverkürzung im Straßenbahngleisbau sowie die erforderliche Qualität (15 Jahre Liegedauer) lassen sich jedoch nur durch die ausschließliche Anwendung des Querschwellengleises (abgedeckt und offen) erreichen, und zwar auf der Basis der Gleisjochverlegung und der Anwendung maschineller Stopf- und Richtverfahren (Gleisstopf- und Richtmaschinen).
Die lt. BO-Strab geforderten Revisionen und Durchsichten der Gleisanlagen wurden 1980 durchgeführt und sind schriftlich belegt.
Für den Fugenverguß und -nachverguß konnten die erforderlichen Fremdkapazitäten 1980 wiederum nicht bereitgestellt werden.
Als Reparaturschwerpunkte gelten

- Deckenschlußschäden,
- Gleislagefehler,
- Gleisverriffelung,
- Deckenschlußschäden an Gleisübergängen (Quarverkehr),
- schadhafte Herzstücke (Weichen) und
- funktionsuntüchtige Entwässerung (Wasserkästen).

Es ist notwendig

- jährlich 20 km Gleisreparaturen im Straßenbahn-Gleisbau der Stadt Dresden durch das Bauwesen realisieren zu lassen;
- das neue GR-Produkt im Straßenbahn-Gleisbau muß eine Liegedauer von mindestens 15 Jahren haben;
- den Mechanisierungsgrad (einschl. Kleinmechanisierung) bei den Gleisbaukapazitäten des Bauwesens und des Verkehrswesens zu erhöhen;
- den Anteil des Querschwellengleises zu erhöhen und in den Folgejahren zur Ablösung der GVP führen zu lassen;
- leistungsfähige Entwässerungssysteme bei der GR-Durchführung einzubauen;
- die Gleispflege (einschl. Fugennachverguß) zu vervollständigen, z.B. Erhöhung der Schleifkapazität u.a..

5.3.2.2. Stromversorgung

In der Abt. Stromversorgung vollzog sich der Instandhaltungsprozeß auf der Grundlage der technologischen Rahmenarbeitsrichtlinien sowie der stabilen Bereitschaftssysteme für Entstörungen.
Die für den Betrieb der Anlagen der Bahnenergieversorgung sowie anderer elektrischer Anlagen geforderten Revisions- und Wartungspflichten wurden erfüllt und sind schriftlich belegt. Die in den zurückliegenden Jahren wegen fehlender Montage- und Tiefbaukapazität entstandenen Rückstände (Nachholebedarf) in

- der Fahrleitungsreparatur (Fahrdraht- u. Mastauswechslung),
- der Verkabelung des Bahnstromnetzes und
- dem Aufbau und der Inbetriebnahme neuer Gleichrichterunterwerke

wurden unzureichend abgebaut.
Diese Rückstände erschweren den Instandhaltungsprozeß, weil infolge Anlagenüberlastung zusätzliche Instandhaltungsanforderungen entstehen, die sich als Störungen im Verkehrsablauf darstellen u. gerade in der Berufsverkehrsspitze negative Auswirkungen zeigen.

Nach wie vor fehlen die Gleichrichterunterwerke

- Rudolf-Renner-Straße,
- Stolpener Straße,
- Eisenberger Straße,
- Dobritz,
- Weinböhla und
- Cossig

sowie dazu wichtige Kabelstrecken zum Aufbau einer stabilen Bahnstromversorgung.
Rückstände sind 1980 bei der Instandsetzung der Fahrleitung dadurch eingetreten, daß die Montagekapazitäten des Fahr- und Freileitungsbaues Halle am Investitionsvorhaben Prohlis (1. - 3. BA) gebunden wurden, und zwar unplanmäßig als Folge erheblicher Terminrückstände im Gleisbau.
Die wegen nicht vorhandener Baufreiheit durch den Gleisbau verursachten Terminüberschreitungen führten somit bei der Fahrleitungsinstandsetzung zum Ausfall vertraglich gebundener Montagekapazitäten.
Ungenügende Arbeitsfortschritte beim Aufbau der Gleichrichterunterwerke und dem Ausbau des Kabelnetzes resultieren in erster Linie aus

- der nicht durchgängigen Bilanzierung aller für den Bau von Unterwerken notwendigen Gewerke des Bauwesens (Bau-Haupt- und -Nebengewerke);
- der Nichtbilanzierung von Tiefbau- und Straßenbaukapazitäten für die Kabelstrecken (ausschließlich Eigenleistungen DVB!) und
- der Nichtbilanzierung von Tiefbaukapazitäten für Mastfundamente.

5.4. Komplexe Einschätzung des Zustandes der mtT (Verkehrsanlagen)

Gleiszustand

	31.12.72	31.12.75	31.12.78	31.12.79	31.12.80
Schienenschilden	4806 m	4435 m	3573 m	6225 m	4825 m
Deckenschlußschilden	33615 m	39136 m	77189 m	91290 m	89355 m
Langsamfahrstrecken	15280 m	19140 m	39660 m	51915 m	56885 m
schadhafte Herzstücke	273 St.	309 St.	355 St.	566 St.	807 St.

Die Entwicklung des Gleiszustandes wird abgeleitet aus den Gleiszustandsberichten und ist in o.g. Tabelle dargestellt.
Ursachen hierzu:

- Unzureichende Gleispflege infolge einer nicht den Erfordernissen angepaßten materiell-technischen Basis des Betriebes
- Zu geringe Liegedauer der generalreparierten Streckenabschnitte
- Objektiv erforderlich sind jährlich 20 km Gleisreparatur bei einer Liegedauer (neu verlegte Strecken) von 15 Jahren
- Rückgang der Leistungen der Generalreparatur im Gleisbau (gemessen nach Meter Gleis)

1972	23.241 m	1977	12.770 m
1973	20.800 m	1978	13.763 m
1974	18.805 m	1979	12.466 m
1975	19.185 m	1980	10.687 m
1976	19.185 m		

Zustand der Stromversorgungsanlagen

Durch den nach wie vor vorhandenen unzureichenden Ausbau des Netzes von Gleichrichterunterwerken konnte der erforderliche Energiebedarf für einen durchgängigen T4D-Einsatz nicht aufgebracht werden.
Wegen der in weiten Teilabschnitten des Streckennetzes vorhandenen Überlastung der Stromversorgungsanlagen kam es 1980 zu mehr als 20.600 Überlastauslösungen mit monatlichen Spitzenwerten von 500 Überlastauslösungen. Hier zeigen sich insbesondere bei betriebsbedingten Umleitungen die Schwachstellen in der Bahnenergieversorgung und die Einschränkungen hinsichtlich der Verfügbarkeit der Anlagen.
1980 wurde mit dem Bau der dringend erforderlichen EDZ fortgeführt (bei geringer Baubilanz), deren Inbetriebnahme die Fernsteuerung der Gleichrichterunterwerke, u.a. Eingriffsmöglichkeiten im Netz, wesentlich qualifizieren würde.
Leider kann die EDZ 1981 noch nicht in Betrieb genommen werden, da einmal 1980 fast keine und 1981 nur geringe Baubilanz zur Verfügung steht.

Das GUW R.-Renner-Straße wurde bauseitig fertiggestellt, ohne daß mit den Kabeltrassen begonnen wurde. Die Werke Coswig und Weinböhla sind fertig, wegen fehlender Kabeltrassen konnte noch keine Inbetriebnahme erfolgen.
Im Fahrleitungsnetz standen am Ende des Jahres 1980 1.936 Fahrleitungsmaste, deren Auswechslung auf Grund ihres Zustandes dringend notwendig ist.

Weitere Gefahrenmomente entstehen durch den nicht erfolgten Abbau außer Betrieb gesetzter Fahrleitungsmaste, da die erforderlichen Abbruchkapazitäten fehlen (Fremdleistungen).
Bei den Signalanlagen und teilweise noch bei den E-Weichen handelt es sich um überalterte Anlagen. Mit der Umrüstung der alten Signalanlagen wurde begonnen und sie wird 1981 fertiggestellt.
Bei den E-Weichen werden weitere 37 Weichen mit neuen Steuereinrichtungen ausgerüstet.
Die 1980 neu eingebauten Weichenheizungen (Zuwachs 16, mit Gleisbau überholt 37 Stück) wirken sich im Winter 1980/1981 bereits positiv aus.
Auch diese Entwicklungsrichtung wird 1981 fortgesetzt und führt mit Sicherheit zu einem Qualitätssprung in der Winterdienstarbeit.

Das Problem der Zungensicherung konnte 1980 geklärt werden. Das Versuchsmuster wurde den Verantwortlichen der zuständigen Stellen vorgeführt. Leider konnte bis zum heutigen Tag noch keine Entscheidung für den Einbau getroffen werden.

2.5. Aussonderung von Grundmitteln

Im Jahr 1980 wurden insgesamt 117 Grundmittel mit einem Bruttowert von 5.339,0 TM aus dem Grundmittelbestand durch Verkauf oder Verschrottung ausgesondert.

Verkauf von Grundmitteln:

Arbeits- und Werkzeugmaschinen	TM	20,9	(Bruttowert)
4 PKW, 2 KOM Ikarus	TM	243,1	(")
2 Gleichrichter, 1 Schaltanlage	TM	148,0	(")
und sonstige Grundmittel	TM	10,0	(")
	TM	422,0	(Bruttowert)

Der Verschrottung wurden Grundmittel mit einem Bruttowert von 4.802,0 TM zugeführt.
Darunter befinden sich:

23 Kraftomnibusse	TM	3.633,3	(Bruttowert)
Hebezeuge	TM	99,2	(")
Maschinen	TM	95,0	(")
1 Straßenbahn-Triebwagen	TM	114,7	(")

6. Materialwirtschaft

6.1. Materialtechnische Versorgung und Erfüllung vertraglicher Bindungen

Die materialtechnische Versorgung der instandhaltenden Bereiche des Betriebes vollzog sich im Jahr 1980 unter äußerst komplizierten Bedingungen auf dem Material- und Rohstoffsektor. Die Intensivierung und Erweiterung der technischen Programme erforderte eine mengenmäßig größere und sortimentsmäßig breitere Bereitstellung in allen Warengruppen. Der erhöhte Bedarf an Reparaturmaterial mußte infolge begrenzter Bilanz- und Importbereitstellungsmöglichkeiten mit großen Operativbeschaffungsaufwendungen kompensiert werden. Positiv wirkte sich hier die kameradschaftliche Zusammenarbeit und gegenseitige Hilfe zwischen den Nahverkehrsbetrieben der Republik aus. So wurde z.B. von der Erzeugnisgruppe ein Katalog über substituierbare Ersatzteile vorgelegt, durch dessen umfassende Nutzung Importerzeugnisse aus der CSSR in Höhe von 455,0 TM eingespart werden konnten.

In den allgemeinen Erzeugnisgruppen lag der Schwerpunkt vor allem in der vertraglichen Bindung für Positionen aus Importen, Direktbezügen und Jahresbestellungen. Insbesondere betraf das Erzeugnisse der Metallurgie, der Chemie, Baustoffe, Metallwaren, Wälzlager, Elektro-, Guß- und Schmiedeartikel sowie Materialien für Investitionsmaßnahmen.
Durch die hohen Jahresanfangsbestände innerhalb der ELN-Positionen kam es zu erheblichen Kürzungen der Bilanzzuweisungen, was Verschiebungen in der sortimentsgerechten Versorgung zur Folge hatte.

Zum kurzfristigen Abbau der Übernormbestände wurden in größerem Umfang (2.517,0 TM Auftragsregulierungen und Bilanzrückgaben (975,3 TM) an den Fondsträger vorgenommen, so z.B.

in der Metallurgie	213,0	t
Silber	6,3	kg
Kabel und Leitungen	0,9	km und
Nadelschnittholze	40,0	cm

In der körperlichen Realisierung der vertraglichen Bindungen war verstärkt festzustellen, daß trotz bestätigter Termine erhebliche Verzögerungen in der Auslieferung von seiten des Pm-Handels auftraten. Die Ursachen lagen vor allem in größeren Strukturveränderungen der Transportkapazitäten unserer Handelseinrichtungen und erforderten einen wesentlich höheren operativen Aufwand zur Selbstabholung.
In mehreren Fällen mußte zur Durchsetzung der vertraglichen Forderungen von der Anwendung vertragsrechtlicher Möglichkeiten Gebrauch gemacht werden. So berechnete unser Betrieb für nicht forderungsgerechte Lieferungen Vertragsstrafe in Höhe von 34.585,00 Mark.

Erfüllung vertraglicher Bindungen Bereich Straßenbahn (Ersatzteile)

Vertragswert 1980: 2.927,0 TM
(entsprechend dem vorgegebenen Limit von VEB MBH Nordhausen)

Vertragsrealisierung per 31.12.1980: 1.228,6 TM = 42 %

Erfüllung vertraglicher Bindungen Bereich Kraftomnibus (Ersatzteile)

Vertragswert 1980: 1.950,0 TM

Vertragsrealisierung per 31.12.1980: 1.462,5 TM = 75 %

Die Angaben beziehen sich auf Preise vor der 1980 wirksam gewordenen IPÄ. Unter Berücksichtigung der neuen Preise liegt die Vertragsrealisierung per 31.12.1980 bei 4.500,0 TM.

6.2. Entwicklung der Materialbestände und der Bestände an unfertigen Leistungen

Entwicklung der Ist-Bestände 1980

Erz.-Gr.	per 1.1.	per 31.3.	per 30.6.	per 30.9.	per 31.12.
111	185,2	159,3	233,7	254,1	211,0
112	5.382,0	6.175,2	5.622,3	4.261,8	3.548,7
113	14.171,7	14.150,3	14.044,0	13.718,2	13.257,1
114	1.038,6	1.076,9	949,6	925,1	950,4
115	918,6	1.402,0	1.503,1	1.244,3	1.234,3
116	229,8	266,5	288,3	322,4	268,7
118	322,2	310,7	327,9	328,6	338,4
B-Lager	19,2	19,2	19,2	19,2	-
	22.267,3	23.560,1	22.988,1	21.073,7	19.808,6
RSP	19.445,0	19.445,0	19.325,0	19.319,0	19.355,0
% Anteil d.Istbest. z.Planbest.	114,5	121,2	119,0	109,1	102,3
% Anteil d.Mehrbest. zum RSP	14,9	21,5	19,0	9,1	3,7

Die Bestandsentwicklung im Jahr 1980 verlief degressiv. Die absolute Bestandssenkung gegenüber dem 1.1. des Jahres betrug 2.458,7 TM. Ebenfalls rückläufig entwickelten sich die Mehrbestände, die von 14,9 % auf 3,7 % abgebaut werden konnten.

Dazu waren umfangreiche Maßnahmen notwendig:

- Auftragsregulierungen in Höhe von 2.517,0 TM

- Verstärkte Absatztätigkeit nicht mehr benötigter Materialbestände zur volkswirtschaftlichen Wiederverwendung in Höhe von 654,6 TM. Die Teilnahme an 2 Materialbörsen der Stadt Dresden wirkte sich äußerst positiv aus. Durch diese Maßnahme konnten Bestände im Wert von 144,6 TM kurzfristig an andere Bedarfsträger umverteilt werden.

- Konsequente Aussonderung nicht mehr umzuverteilender bzw. absetzbarer Bestände in Höhe von 407,6 TM

- Rückgabe v. Bilanzanteilen an den Fondsträger in Höhe von 975,3 TM

6.3. Materialökonomie und Normierung

Einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Materialökonomie stellte das "Programm zur Erhöhung der Materialökonomie und Materialeinsparung im VEB Verkehrsbetriebe Dresden für das Planjahr 1980" dar.
Die Zielstellungen erfolgten kontrollfähig und abrechenbar.

Als eine wichtige Grundlage zur exakten Abrechnung, Analyse und Kontrolle der Bestandsentwicklung wurde die Normierung der Materialvorräte planmäßig fortgeführt und der Anteil der normierten Bestände zum durchschnittlichen Richtsatzplan auf 99 % gesteigert. Für das Materialregister "Dienstkleidung" erfolgte die Neuerarbeitung von Vorratsnormen. Die Positionen Baumaterial, Guß für den Gleisbau sowie allgemeine Gußerzeugnisse wurden überarbeitet.

Normierte Materialbestände

(Angaben in TM)

Reg.	Bezeichnung	ø RSP 1980	Vrn 1980 neu bzw. überarb.	Vrn 1979 neu und früher	Vrn bestehen noch nicht
00	Brennstoffe	120		120	
29	Schienen	1.249	1.249		
01	Schwarzmetall	445		445	
02	NE-Metall	295		295	
03	Chemie	650		650	
04	Treibstoffe	71			71
05	Baumaterial	648	648		
06	Werkzeuge	154		154	
07	Wälzlager	196		196	
08	Strab-Ersatzteile ET/EB	480			480
09	KOM-Ersatzteile	2.041		2.041	
10	Kfz-Ersatzteile	230		230	
11	Gleisanlagen	520		520	
11	Guß Reick	803	803		
12	Reifen	275		275	
13	sons t. Guß	235	235		
	Guß Silbitz	279			279

(Angaben in TM)

Reg.	Bezeichnung	ø RSP 1980	Vrn 1980 neu bzw. überarb.	Vrn 1979 neu und früher	Vrn bestehen noch nicht
14	AS-Kleidung	15			1/
15	Metallwaren	1.392		1.392	
16	Elektromaterial	1.764		1.764	
17	T4D-Ersatzteile	4.843		4.843	
18	Holz	140		140	
19	Ind.-Textilien	55		55	
20	Dienstkleidung	232	232		
21	Glas	45		45	
22	Kulturwaren	26			26
23	Störreserve	291		291	
24	Handelsware	12			12
25	Aggr. Strab neu	158			158
26	Aggr. Kfz neu	105		105	
27	Aggr. Strab reg.	847			847
28	Aggr. Kfz reg.	530		530	
30	Lebensendbestände	207		207	
31	Hauptmechanik	8			8
		19.361	3.167	14.298	1.896
			16,4 %	73,9 %	9,8 %
		Gesamt:	90,0 %		

6.4. Finanzierung der materiellen Umlaufmittel

Die materiellen Umlaufmittel im Jahr 1980 beliefen sich lt. Umlaufmittelplan auf insgesamt 22.350,0 TM. Davon betrug der Anteil an Eigenmitteln 11.670,0 TM , und 10.680,0 TM wurden durch Kredit abgedeckt.
Die Mehrbestände an Material, die im Laufe des Jahres 1980 kontinuierlich abgebaut werden konnten, wurden durchschnittlich zu ≈ 47 % durch Zusatzkredite abgedeckt. Dieser verhältnismäßig geringe Anteil ist auf den hohen Bestand von ≈ 960,0 TM im Jahresdurchschnitt (≈ 34 % des gesamten Materialmehrbestandes im Jahresdurchschnitt) an Schienen zurückzuführen, für den die Staatsbank ab 2. Quartal 1980 eine Kreditierung ablehnte.

Zeitraum	Mehrbestand ø TM	davon Schienen TM	Kredithöhe TM	Zinsen für Zusatzkredite TM
I. Qu.	4.032,6	1.373,8	1.884,9	36,8
II. Qu.	3.512,9	1.262,9	938,6	18,9
III. Qu.	2.362,3	754,3	1.783,2	36,2
IV. Qu.	1.425,0	452,3	731,4	19,4
1980 ø	2.833,2	960,8	1.334,5	27,8

6.5. Lagerwirtschaft

Den Schwerpunkt in der Arbeit der Lagerwirtschaft bildete die Rückführung aller anfallenden Sekundärrohstoffe des Betriebes. In der Position metallische Sekundärrohstoffe konnte im Berichtsjahr folgendes Ergebnis erzielt werden:

	Staatl. Planauflage	Erfüllung (Ist per 31.12.1980)		
	t	t		
Stahlschrott	2.425,0	2.279,8	=	94,0 %
Gußbruch	30,0	39,1	=	130,3 %
Kupfer	40,0	41,4	=	103,5 %
Alu	5,5	13,8	=	250,9 %
Blei	16,0	30,9	=	193,1 %

	betriebl. Auflage	Erfüllung (Ist per 31.12.1980)		
sonst. NE-Metalle	21,0	23,1	=	110,0 %

Die Nichterfüllung in der Position Stahlschrott resultiert aus fehlenden Aufbereitungs- und Transportkapazitäten.

In der Position nichtmetallische Sekundärrohstoffe konnte im Berichtszeitraum folgendes Ergebnis erzielt werden:

	Staatl. Planauflage	Erfüllung (Ist per 31.12.1980)		
	t	t		
Altpapier	9,0	9,2	=	102,2 %
Altöl				
Gr. Motorenöl	24,3	24,6	=	101,2 %
Gr. Industrieöle	1,5	2,2	=	146,7 %
Gr. Trafoöle	-	12,1		

Die geplanten Erlöse (einschl. nichtmetallischer Altstoffe) konnten durch eine qualitativ weiter verbesserte, sortengerechte Aufbereitung und Ablieferung um 275,6 TM übererfüllt werden.

7. Arbeitskräfte, Lohn, Arbeitsproduktivität

7.1. Anzahl, Struktur und Entwicklung der Arbeitskräfte

7.1.1. Arbeitskräftebestand 1.1.1980 und 31.12.1980

	1. 1. 1980	31. 12. 1980
Produktionspersonal	1.848	1.837
davon Strab-Fahrer	631	635
KOM-Fahrer	389	412
übriges Personal	1.006	992
insgesamt	3.874	3.876

7.1.2. Maßnahmen der Arbeitskräftewerbung 1980

Zur Durchsetzung des Ratsbeschlusses wurden umfangreiche Initiativen auf dem Gebiet der Arbeitskräftewerbung entwickelt:

1. Ein Arbeitskräftewerbebüro wurde ab 1.7.1980 eingerichtet.
2. Es wurden mehrfach Inserate in der Tageszeitung aufgegeben.
3. Werbematerial in Form von Werbetafeln, Merkblättern und Handzetteln wurde angefertigt.
4. Die Plakatierung in Dresden wurde mehrfach durchgeführt und ein neues Werbeplakat gestaltet.

7.1.3. Ergebnis der Arbeitskräftewerbung 1980

Durch diese Werbemaßnahmen für den Fahrdienst, aber vor allem durch die Unterstützung und Mitarbeit der Ämter für Arbeit in den Stadtbezirken konnten allein im II. Halbjahr 1980 folgende Kollegen für unseren Betrieb gewonnen werden:

50 Strab-Fahrer (einschl. Lehrlinge)

9 Strab-Fahrerinnen erhielten einen Krippenplatz

42 KOM-Fahrer (einschl. Lehrlinge)

2 Fährleute

Im Rahmen der Winterferien 1980 kamen 191 Schüler für jeweils eine Woche im Betrieb zum Einsatz.
In den Sommerferien wurden insgesamt 352 Schüler beschäftigt. Für jeweils drei Wochen kamen sie als Wagenwäscher, Hilfsarbeiter, Küchenhilfen, Raumpfleger, Fahrkartenverkäufer oder Zugbegleiter zum Einsatz.

7.1.4. Personalabgänge und deren Gründe

Im Zeitraum vom 1.1. bis 31.12.1980 haben insgesamt 311 Arbeitskräfte unseren Betrieb verlassen, davon aus

- natürlichen Gründen 105 (davon 80 Rentner, 2 Invalidenrentner, 23 verstorben)

- gesellschaftlich notwendigen Gründen 12
- Fluktuationsgründen 194

Nachstehend die Abgangsgründe der unter Fluktuationsgründen genannten Arbeitskräfte (Die Systematik der Abgangsgründe wurde unserem Betrieb zur Erfassung des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens durch das Amt für Arbeit vorgegeben):

37 Mitarbeiter aus persönlichen Gründen (keine Angabe näherer Gründe)

31 Mitarbeiter aus gesundheitlichen Gründen
31 Mitarbeiter aus finanziellen Gründen
24 Mitarbeiter wegen Wohnortwechsel
19 Mitarbeiter aus fachlichen Gründen
17 Mitarbeiter wegen Schichtarbeit
15 Mitarbeiter wegen zu langem Arbeitsweg
6 Mitarbeiter aus sonstigen Gründen (1x Fahrschule nicht bestanden,
3x Übersiedlung kapit. Ausl.,
1x Saisonarbeit,
1x NVA)

7 Mitarbeiter aus familiären Gründen
3 Mitarbeiter wegen Pflege der Kinder
1 Mitarbeiter wegen mangelnden Arbeits- und Lebensbedingungen
3 Mitarbeiter wurden fristlos entlassen

Von den insgesamt 194 Abgängen aus Fluktuationsgründen waren 29 bei den Straßenbahnfahrern und 17 bei den KOM-Fahrern zu verzeichnen.
Das ist eine Senkung der Fluktuation bei Straßenbahnfahrern um 20 % und bei KOM-Fahrern um 50 % gegenüber dem Jahr 1979.

7.2. Ausnutzung der Arbeitszeit und Arbeitsproduktivität

Die positive Entwicklung der beeinflußbaren Ausfallzeiten der letzten Jahre konnte 1980 nicht fortgesetzt werden. Während sich die Gesamtausfallzeit um 2,65 % auf 530,6 Std./VbE erhöhte, stiegen die beeinflußbaren Ausfallzeiten um 4,47 % auf 230,2 Std.. Der Anteil der Gesamtausfallzeit an der nominellen Arbeitszeit betrug 1980 24,8 %.

Die Erhöhung der Ausfallzeiten ist in erster Linie auf die Erhöhung des Krankenstandes zurückzuführen. Die Krankenstunden erhöhten sich bei Triebwagenfahrern um 4,4 Stunden und bei KOM-Fahrern um 16,8 Stunden, bei allen Produktionsarbeitern um durchschnittlich 9,5 Stunden/VbE.
Dabei muß jedoch eingeschätzt werden, daß der Krankenstand 1979 extrem unter dem langjährigen Durchschnitt lag.

Die Ausfallstunden für gesellschaftliche Verpflichtungen und Qualifizierung wurden um 3,4 Stunden, die unentschuldigten Fehlstunden um 0,4 Stunden/VbE gesenkt.

Auf der Grundlage der Intensivierungskonzeption und des Programmes zur Überarbeitung der Lohnformen wurden im Berichtszeitraum Maßnahmen realisiert, die eine bessere Nutzung der effektiven Arbeitszeit beinhalten.

So konnte in der Abteilung Stromversorgung die Arbeitsnormung abgeschlossen werden. Im November wurde für das letzte Kollektiv dieser Abteilung Leistungslohn eingeführt.

Der Normierungsgrad beträgt

- in der Gruppe Bahnwerke 92 %
- in der Gruppe Fahrleitung 89 %
- in der Gruppe Informationstechnik 99 %
- in der Gruppe E-Anlagen 88 %

Durch Veränderung von Kennzahlen der Arbeitsleistung wurden die Werktätigen der Abteilung Kraftfahrzeuginstandhaltung stärker auf die tägliche Fahrzeugbereitstellung bei sinkendem Arbeitszeitaufwand orientiert.

Das Niveau der Arbeitsproduktivität auf der Grundlage der Eigenleistung - Basis Warenproduktion zu Betriebspreisen - beträgt für den Gesamtbetrieb

- Plan 36.194,70 M/VbE
- Ist 37.923,40 M/VbE

Damit wurde die Kennziffer um 4,8 % überboten. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Arbeitsproduktivität um 8,9 %.

Die Wettbewerbsverpflichtungen der Kollektive zur Steigerung der Arbeitsproduktivität wurden in die technischen Pläne eingearbeitet. Dies führte zur Erhöhung der Instandhaltungsleistungen und technischen Durchsichten bei gleichbleibendem bzw. verringertem Arbeitsvermögen.

7.3. Ausbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte

Durch die Abt. Aus- und Weiterbildung wurden im Schuljahr 1979/80 110 Facharbeiter (davon 40 aus unserem Betrieb) in den Berufen

Berufskraftfahrer,
Facharbeiter für Städtischen Nahverkehr und
Wirtschaftskaufmann

ausgebildet.

Weiterhin beendeten 43 Kollegen die Qualifizierung zum

Meister für Transportbetriebstechnik

(davon 14 DVB).

Im Rahmen der betrieblichen Weiterbildungsveranstaltungen wurden 439 Kollegen erfaßt und außerhalb des Betriebes 143 Werktätige aus- und weitergebildet.

Ab 1.9.1980 begann in

4 Facharbeiter- und 3 Meisterklassen

entsprechend des Unterrichtsprogrammes das neue Schuljahr.

7.4. Niveau der Entlohnung der Arbeitskräfte

Das Niveau der Entlohnung ist im wesentlichen im Durchschnittslohn der Arbeiter und Angestellten zu erkennen. Die Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes (mit Überstunden) der Jahre 1979 und 1980 zeigt folgendes Bild:

	1979 M	1980 M	Steigerung absolut M	%
Produktionsarbeiter				
Bereich Verkehr	11.048,00	11.153,00	105,00	1,0
davon Strab-Fahrer	10.818,00	10.966,00	148,00	1,4
KOM-Fahrer	12.841,00	12.807,00	./. 34,00	./. 0,3
übrige PA	10.875,00	10.860,00	./. 15,00	./. 0,1
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	9.696,00	9.774,00	78,00	1,5
Bereich Verkehrsanlagen	10.207,00	10.179,00	./. 28,00	./. 0,3
PA gesamt	11.008,00	11.150,00	142,00	1,3
ing.-techn. Personal	12.095,00	12.206,00	111,00	0,9
Leitung und Verwaltung und übr. Besch.	9.570,00	9.746,00	176,00	1,8

In den Vergleich der Durchschnittslöhne muß die Entwicklung der Überstunden von 1979 zu 1980 einbezogen werden. Sie sanken bei Strab-Fahrern um 10,6 Stunden, bei KOM-Fahrern um 56,2 Stunden, bei den übrigen Produktionsarbeitern des Bereiches Verkehr um 28,4 Stunden, bei Produktionsarbeitern des Bereiches Fahrzeuginstandhaltung um 17,3 Stunden und bei Produktionsarbeitern des Bereiches Verkehrsanlagen um 19,8 Stunden pro VbE.

Bei Eliminierung des Lohnes für Überstunden ergibt sich für alle Beschäftigtengruppen eine Erhöhung des Durchschnittslohnes. Die Entwicklung wurde verursacht durch

- die Erhöhung der Wochenendschichtprämie auf 2,00 M ab 1.5.1980,
- die weitere Verbesserung der Qualifikationsstruktur,
- die Anerkennung höherer Leistungen entsprechend der Wirkung der Kennzahlen der Arbeitsleistung und
- die Neugestaltung von Kennzahlen der Arbeitsleistung für folgende Beschäftigtengruppen

	durchschn. Erhöhungsbetrag pro Monat	AK	ab
. Industriebahn	30,00 M	18	1.6.1980
. Rep.-wagen Strab/KOM	50,00 M	15	1.1.1980
. KOM-Werkstätten	47,00 M	154	1.9.1980
. Bahnwerke (TAN)	52,00 M	29	1.4.1980
. E-Anlagen (TAN)	52,00 M	47	1.10.1980
. Informationsanlagen (TAN)	48,00 M	15	1.7.1980
. Bauabteilung (VAN)	102,00 M	8	1.1.1980
. Sicherheitsposten	37,00 M	16	1.4.1980
. Brigadehelferinnen	37,00 M	8	1.4.1980

Die erhebliche Steigerung unbezahlter Ausfallzeiten für ärztlich bescheinigte Arbeitsunfähigkeit um 26 TStd. allein bei Produktionsarbeitern wirkte der Entwicklung des Durchschnittslohnes entgegen.

7.5. Inanspruchnahme des Lohnfonds

Der staatlichen Auflage Lohnfonds in Höhe von 42.220,0 TM
steht unter Berücksichtigung der freiwilligen bezahlten Tätigkeit (Ist 110,6 TM) eine Inanspruchnahme von insgesamt 41.324,7 TM
gegenüber.

Das entspricht einer Unterschreitung in Höhe von 895,3 TM
und einer Inanspruchnahme von 97,9 %.

Da der Plan mit 41.833,3 TM von der staatlichen Auflage abweicht, beträgt die Planerfüllung 98,8 %
und die Unterschreitung des geplanten Lohnfonds 508,6 TM.

Die Nichtinanspruchnahme resultiert hauptsächlich aus

- der Unterbesetzung der geplanten Arbeitskräfte um 47,7 VbE x 10.820,00 M Durchschnittslohn = 516,1 TM,

- der Unterschreitung des geplanten Durchschnittslohnes um 27,00 M x 3.723,1 VbE = 100,5 TM
und

- aus der Nichtinanspruchnahme der geplanten zusätzlichen Belohnung in Höhe von 27,9 TM.

Der verminderten Inanspruchnahme wirkt die nicht geplante Durchführung von freiwilliger bezahlter Tätigkeit gemäß Gbl. I/35 von 1975 in Höhe von 110,6 TM entgegen.

Die Gesamtinanspruchnahme der Bereiche ergibt folgende Übersicht (in TM):

Bereich	Plan (TM)	Ist (TM)	Erfüllung (%)
Verkehr	20.988,0	21.026,6	100,2
Fahrzeugin-standhaltung	7.548,2	7.250,1	96,0
Verkehrs-anlagen	5.520,0	5.490,6	99,5
Stabsbereiche	5.429,6	5.126,9	94,4

8. Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen

8.1. Entwicklung der materiellen Arbeitsbedingungen, des Gesundheits- und Arbeitsschutzes

Die in den betrieblichen Dokumenten FWT und BKV enthaltenen Aufgaben und Verpflichtungen wurden erfüllt.

Eine neue Technologie in der Fahrzeug-Außenreinigung im Straßenbahnhof Trachenberge konnte durch Verzögerung im Bauablauf 1980 nicht mehr wirksam werden.

85 % der Beschäftigten kämpften um den Titel "Kollektiv der vorbildlichen Ordnung, Sicherheit und Disziplin".

Eine Senkung der Arbeitsunfälle gegenüber dem Vorjahr konnte nicht erreicht werden.
Die Schwerpunktbereiche im Unfallgeschehen verteidigten vor der Arbeitsschutzkommission der BGL Maßnahmepläne zur vorbeugenden Verhinderung von Unfällen. Analysen und Auswertungen erfolgen regelmäßig.

Zur Ermittlung und Beseitigung von Gefährdungen der Arbeitssicherheit fand 1980 die Kontrolle der Werkzeug- und Holzbearbeitungsmaschinen sowie die Einstufung brand- und explosionsgefährdeter Räume statt.

Die personelle Stärke der Kdo-Stellen der Freiwilligen Feuerwehr wurde gesichert und die im Wettbewerb erzielten Leistungen materiell stimuliert.

Die Unterweisung der Beschäftigten über das Grundwissen der Zivilverteidigung ist abgeschlossen.
Außerdem erfolgte die Erfassung ausbaufähiger Schutzräume.

Zur Sicherung der militärischen Berufsnachwuchses fanden kontinuierliche Gespräche zur Gewinnung statt, und es wurde ein umfangreiches Programm der Betreuung durchgeführt.

8.2. Entwicklung der kulturellen und sozialen Betreuung

Arbeiterversorgung

Der geplante Versorgungsgrad mit Warm- und Hauptmahlzeiten wurde mit 100,13 % erfüllt (Basis Vorjahr).
Darin drückt sich trotz aufgetretener allgemeiner Versorgungsprobleme im 1. Halbjahr 1980 in Verbindung mit dem erweiterten Angebot einer 2. Essens bei planmäßig gesenktem Lebensmitteleinsatz eine hohe Leistung der Beschäftigten der Arbeiterversorgung aus.
Der höhere Umfang operativer Versorgungsleistungen über eigene und fremde Einrichtungen, für Schienenersatzverkehr, Baustellenversorgung, Einsätze an Wochenenden u.a. wurde vollständig erfüllt. Die Zwischen- und Nachtschichtversorgung wurde erweitert.
Durch Abschluß weiterer 10 Verträge mit fremden Einrichtungen verbesserte sich die Versorgung des Fahrpersonals außerhalb der Normalarbeitszeit.
Mit der Inbetriebnahme der neuen Kantine im Objekt Mickten, der Großrenovierung der Küche Waltherstraße, der Installation weiterer moderner Kücheneinrichtungen und durch Kleinrationalisierung konnte der erhöhte Versorgungsaufwand von dem vorhandenen Betreuungspersonal bewältigt werden.
Im Zuge der Investmaßnahmen Sozialbau Trachenberge und Pausenheim Hochhaus wurden wichtige Vorarbeiten für eine weitere Verbesserung der Arbeiterversorgung im Jahre 1981 geschaffen.

Wohnraumversorgung

Zur Verbesserung der Wohnraumversorgung standen 1980 123 Kontingente (16 AWG-, 19 kommunale und 88 eigene Nachzugswohnungen) zur Verfügung. Es erfolgten davon 112 Zuweisungen an Arbeiterfamilien. (91 %). Diese sozialen Dringlichkeiten wurden wie folgt erfüllt: 54 junge Ehen, 7 kinderreiche Familien, 29 Familien mit 2 und 3 Kindern, 14 Hygiene- und Bausperren, 19 Ehescheidungen.
Zusätzlich wurden mit 98 Wohnungstauschen weitere 25 Antragsteller abgebaut und 53 unterbelegte Wohnungen ausgelastet. 21 Altbauwohnungen wurden vor der Neuvergabe renoviert und in 9 Fällen erfolgte betriebliche Materialbereitstellung für die kurzfristige Eigeninstandsetzung durch die neuen Mieter.
Die Plätze im betrieblichen Ledigenwohnheim wurden ausgelastet.
Gegenüber dem Vorjahr konnte erstmalig ein Rückgang des Antragsstandes registriert werden:

per 31.12.1979	503 Wohnungsanträge 152 Tauschanliegen
per 31.12.1980	476 Wohnungsanträge 113 Tauschanliegen

Erholungswesen

Es wurde eine Kapazität von 3.314 Betten angeboten.

Zusammensetzung:	FDGB-Plätze	1.535
	Heim Saupsdorf	365
	Urlaubersiedlung Alt-Schadow	833
	Vertragsheim Cämmerswalde	162
	Urlaubertausch VR Polen	15
	Altenkirchen	50

Hohe Tatra	123
Reisebüro und Touristik	88
Ungarische VR	25
Crottendorf	120

Gegenüber 1979 (3.125 Plätze) wurde damit wiederum eine Übererfüllung von 106 % erzielt.

Kinderbetreuung

Die Kapazität von 504 Kinderferienlager-Plätzen wurde voll ausgelastet. Auf der Grundlage der betriebseigenen Lagerkapazität von 3x 168 Plätzen in Saupsdorf/Sächs. Schweiz wurden 140 Kinder mit dem VEB LEW Hennigsdorf und 28 Kinder mit dem Partnerbetrieb MPK Krakow/Polen ausgetauscht. Es konnten bei voller Abdeckung des betrieblichen Eigenbedarfs weitere 84 Kinder von Fremdbetrieben aufgenommen werden.
Von 47 Anträgen auf Kindereinweisung in Krippen und Heime konnten 41 realisiert werden. Die Anträge von Schichtarbeiterinnen aus dem Fahrdienst wurden ausnahmslos realisiert.

Kulturarbeit und Sport

Der Jahreskulturplan wurde erfüllt. Mit dem veröffentlichten Kulturangebot erfolgte eine umfangreiche Orientierung aller Kollektive. Die betrieblichen Volkskunstkollektive verteidigten erfolgreich ihre Ehrentitel.
Der Jahressportplan wurde erfüllt.

Gesundheitswesen

Die Rekonstruktion der Zahnstation und der Arztstation Blasewitz wurde abgeschlossen und die der Arztstation Hochhaus begonnen. In überbetrieblichen Analysen der gesundheitlichen und medizinischen Betreuung der Werktätigen des Betriebes wurde die deutliche Vorwärtsentwicklung bei der vorbeugenden Gesunderhaltung und medizinischen Betreuung durch die Organe des Betriebes und des MdV bescheinigt. Der betriebliche Maßnahmeplan zur Senkung des Krankenstandes wurde im Hinblick auf die höheren Anforderungen überarbeitet.

8.3. Kosten der betrieblichen Betreuung und Verwendung des Kultur- und Sozialfonds

	Plan	Ist	Überschreitung	Unterschreitung
Arbeiterversorgung	1.082,9	1.124,7	41,8	
Wohnraumversorgung	130,3	128,9		1,4
Erholungswesen	195,7	190,9		4,8
Kinderbetreuung	437,8	420,6		17,2
Kulturarbeit und Sport	280,7	201,7		79,0 1)
Gesundheitswesen	37,2	42,7	5,5 2)	
Instandhaltungsleistg.	in Einzelpositionen enthalten			
Sonstige Sozialleistg.	287,3	264,4		22,9
	2.451,9	2.373,9	47,3	125,3

absolute Unterschreitung	78,0
+ zusätzliche Bildung d. F.	25,3
Überhang 1981	103,3

Zur Arbeiterversorgung

Es wird offensichtlich, daß die im Jahre 1980 gegenüber dem Vorjahr weggefallene Zusatzfinanzierung aus dem Leistungsfonds mit 165,0 TM nicht ausgeglichen worden konnte, obwohl der Lebensmitteleinsatz um durchschnittlich 0,15 Mark pro Portion niedriger geplant wurde. Die Überschreitung wurde bereits in den V-Ist-Einschätzungen im Verlauf des Jahres erkannt und durch entsprechende Festlegungen für Einsparungen in anderen K.- und S.-Fonds-Positionen insgesamt ausgeglichen.

Zur Wohnraumversorgung

Mit den eingesetzten Mitteln wurden die geplanten Aufgaben der Wohnraumlenkung erfüllt.

Zum Erholungswesen

Die Einhaltung der Planbetrages war möglich durch die volle Auslastung aller eigenen Urlauberkapazitäten bei kostengünstig durchgeführten Renovierungs- und Instandsetzungsleistungen.

Zur Kinderbetreuung

Die relativ hohe Einsparung ist nicht zu Lasten der Versorgung der Kinder gegangen, sondern ist auf die Senkung von Lohn- und Verwaltungskosten zurückzuführen.

Zu Kulturarbeit und Sport

Bei Erfüllung aller kulturpolitischen und sportlichen Aufgaben ist die ausgewiesene Einsparung auf die Eliminierung der Lohnkosten der Gewerkschaftsbibliothek zurückzuführen.

Zum Gesundheitswesen

Die Überschreitung ergibt sich aus den außerplanmäßigen Überhangkosten 1979/80 für die Rekonstruktion der betrieblichen Zahnstation.

Zu Instandhaltungsleistungen

Alle Kosten für Instandhaltungsleistungen sind in den übrigen Einzelpositionen geplant und abgerechnet worden, um einen besseren Überblick über die tatsächlichen Kosten-Erlös-Verhältnisse in den einzelnen Kostenstellen zu erhalten.

Zu sonstige Sozialleistungen

Die dafür geplanten und verwendeten Beträge umfassen die Leitungskosten im Betreuungsbereich sowie die Kosten für sonstige soziale Einrichtungen und Zuwendungen.
Auch diese Mittel konnten effektiv eingesetzt und eine Planunterschreitung erzielt werden.

Gegenüber der letzten V-Ist-Einschätzung per 31.12.1980, die einschließlich der eliminierten Lohnkosten Gewerkschaftsbibliothek einen positiven Überhang von ca. 60 TM auswies, ist dank der zusätzlichen Bildung eines außerplanmäßigen Betrages von 25,3 TM und weiterer Einsparungen in den letzten Monaten des Jahres ein positives Gesamtergebnis von 103,3 TM entstanden.
Mit diesem positiven finanziellen Ergebnis wurden in allen Bereichen der Versorgung und Betreuung die Aufgaben laut Plan Arbeits- und Lebensbedingungen und BKV übererfüllt.

9. Finanzen und Preise

9.1. Entwicklung des Finanz- und Kassenwesens

In der kassentechnischen Abwicklung der Geldgeschäfte gab es 1980 keine Probleme. Verwaltung, Transport und Aufbewahrung von Geld und Geldeswert entsprach den geforderten Sicherheitsbestimmungen.

Durch Schließung der Betriebshofkasse Reick wurden die Ein- und Auszahlungen nach den Kassen Tolkewitz und Blasewitz verlegt.

Die Finanzierung des betrieblichen Reproduktionsprozesses konnte zeitweilig nur unter der Bedingung der Illiquidität vorgenommen werden. Das führte zu mehrmaligen Überschreitungen der Limite für Umlaufmittelkredit und insbesondere des Forderungskredites. Dabei wurde der Zusatzkredit für überfällige Forderungen im Jahre 1980 mit durchschnittlich 913,9 TM in Anspruch genommen. Im Monat November erreichte dieser Kredit seinen höchsten Stand mit 2.056,7 TM, woran das VTK mit einem Anteil von 1,944,1 TM beteiligt war. Daraus resultieren nicht planbare Kosten (Zinsen) in Höhe von 63,9 TM und Sanktionszinsen für Limitüberschreitungen von 22,2 TM.

Das betriebliche Preisaktiv führte im Berichtsjahr fünf Preiskontrollen durch. Preisverstöße wurden dabei nicht festgestellt.

Auf dem Gebiet der Versicherung ist eine stark negative Tendenz in der Entwicklung zu verzeichnen. Die Anzahl der Versicherungsfälle erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 3.078 auf 3.452, so daß eine Steigerung von 374 Fällen sichtbar wurde.
Diese setzten sich wie folgt zusammen:

	1980	1979
KOM	441	376
Strab	1.246	1.216
sonstige	1.765	1.486
davon Gleisschäden	1.663	1.391

Wie auch im Vergleichszeitraum 1979 wird offensichtlich, daß diese Entwicklung aus dem Anwachsen der Gleisschäden resultiert.
Finanziell wird daraus ersichtlich, daß die aufgewendeten Mittel für Schadenersatz um 80.425,00 M gestiegen sind. Das ist gegenüber dem Jahr 1979 ein Zuwachs von 54,8 %.

9.2. Einschätzung der Liquidität des Betriebes

Im Berichtszeitraum traten wiederholt Liquiditätsprobleme auf. Beginnend im Monat März mit ca. 2 Millionen Mark Zahlungsüberhang, durch außerplanmäßig hohe Abführungen an den Staatshaushalt, konnten in den Folgemonaten die Zahlungsverzüge trotz großer Bemühungen nicht abgebaut werden.

Auch die zeitweilige Überschreitung des Limits des Forderungskredites und die maximale Ausnutzung des Kredites für überfällige Forderungen konnten die Unregelmäßigkeiten in der Bestandshaltung (Mehrbestände und Unterplanbestände, die vom planmäßigen Um-Kredit abgesetzt werden) und den Erlösausfall aus Warenproduktion nicht kompensieren.

Für die o.a. Maßnahmen zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit mußten folgende Zinsen gezahlt werden:

Zeitraum	planbare Kosten	nicht geplante Kosten		
	Um-Kredit TM	Zusatzkredite III TM	Überf. Ford. TM	Sanktionszin TM
I./80	110,3	36,8	10,7	4,2
II./80	143,5	18,9	15,9	8,3
III./80	175,2	36,2	13,0	-
IV./80	154,0	19,4	24,2	9,7
Gesamt	583,0	111,3	63,8	22,2

9.3. Auswirkung der Industriepreisänderungen

Im Plan 1980 waren abnehmer- und lieferseitige Industriepreisänderungen wirksam. Schwerpunkte waren die Preisveränderungen für Kfz.-Ersatzteile und -aggregate, für Bauleistungen (Neubau und Instandsetzungen), für bestimmte Straßenbahn-Ersatzteile sowie für Elektroenergie (Fahrstrom) und feste und flüssige Brennstoffe. Die Umrechnungen im Bereich der Bauleistungen sowie Kfz-Fremdleistungen bereiteten bereits methodisch erhebliche Schwierigkeiten, die dann bei der Abrechnung Ursache für große Plan-Ist-Abweichungen waren. Die abnehmerseitigen Auswirkungen betrugen 5.600 TM (Kosten der Warenproduktion) bzw. 4.572 TM (Kosten für die mtT - hiervon wurden 2.054 TM bei Ersatzteilen der Staatlichen Auflagen wegen Doppelerfassung zurückgegeben). Die erlösseitigen IPÄ wurden für Bauleistungen für Dritte (Schweißer, Hochbau), Kfz-Leistungen für Dritte und für die Bremsmagnet-Instandsetzung für andere Verkehrsbetriebe in Höhe von insgesamt 195 TM geplant.

Anlage 1

Hauptkennziffern

Lfd. Nr.	Kennziffer	ME	Ist 1979	Plan 198o	Ist 198o
1	2	3	4	5	6
1.	Leistung				
1.1.	Pers.beförd.	Mio P	323,7	323,o	319,1
1.2.	Beförd.lstg.	Mio Pkm	1.685,9	1.669,8	1.646,9
1.3.	Ind.WP (IAP)	Mio M	7,5	7,o	7,2
	Herstellung von Gleiskonstr.und Schienen bohren	TM	4.885	4.179	4.286
	Bauproduktion o. Istg. NAN	Mio M	7,2	7,4	7,1
2.	Rationalisierung				
2.1.	Az-einsparung durch WuT,Inv. u. Rat.maßn.	1ooo h	171	269	296
2.2.	Neu-o.umgest. Apl. d. WAO	Anz.	192	178	178
2.3.	Eigenherst. von Ratiomittel	TM	487	46o	478
3.	Wissenschaft und Technik				
3.1.	Ges.ausgaben WuT	TM	82	73	72,9
3.2.	Aufgaben WuT	Anz.	96	116	111
	in Praxis übern.	Anz.	62	1oo	1o3
4.	Materiell-technische Versorgung				
4.1.	Bilanzanteile				
	Elektroenergie	GWh	1oo,4	1o9,4	94,4
	Heizöl	t	35o,o	35o,o	342,o
	Formstahl	t	28,5	22,6	21,2
	Schienen	t	7oo,o	3.2o4,o	1.425,o
	Grober Stabstahl	t	71,5	7o,1	38,o
	Mittl. "	t	26,o	31,o	5,o
	Feiner "	t	18,o	27,3	6,o
	Grobbleche	t	32,4	3o,7	12,o
	Walzmaterial	t	466,o	531,3	269,o
	Kaltgew.Bandstahl über 6oo mm	t	37,8	63,5	2o,o
	Stahlrohre	t	28,4	4o,9	3,o
	Halbzeuge aus Cu	t	25,4	23,6	18,5

1	2	3	4	5	6
	Gußerz. aus Gußeisen	t	54,3	48,7	43,4
	Gußerz. aus Stahlguß	t	3o2,o	322,6	182,1
	Baumaschinen	TM	-	98,9	-
	PKW	St.	-	5	-
	LKW	St.	-	23	2
	KOM	St.	19	52	19
	Starkstromkabel mit Cu	TM	-	114,7	-
	Fernmeldekabel	TM	-	13,6	-
4.2.	Aufkommen Sekundärrohstoffe				
	Stahlschrott	t	3.5o8,6	2.425,o	2.279,8
	Gußbruch	t	29,7	3o,o	39,1
	Kupferschrott	t	31,5	4o,o	41,4
	Bleischrott	t	26,5	16,o	3o,9
	Aluminiumschrott	t	8,1	5,5	13,8
	Altpapier	t	1o,5	9,o	9,2
5.	Arbeitskräfte, Lohn, Arbeitsproduktivität				
	Arbeitskräfte	1ooo P	3,91	3,97	3,89
		1ooo VbE	3,85	3,91	3,81
	Lohnfonds	TM	41.o83	42.22o	41.222
	Arb.produkt.	TM/VbE	37,3	36,2	37,9
6.	Tarifstützung	TM	97.254	11o.3o7	1o9.584
7.	Amort.abführ.	TM	7.178	7.o85	7.o85
8.	Mat. und fin. Um per 31.12.198o	TM	24.316	22.935	24.76o
9.	Finanz. der Umlaufmittel				
	Eig. Mittel	TM	18.13o	11.986	13.575
	Kredite	TM	11.927	1o.949	11.767

1	2	3	4	5	6
1o.	Limite				
	Kosten für Ltg. und Verwaltung	TM	-	1o.211	9.711
	Nutzung Privat PKW, Taxi und Mietfahrzeuge	TM	6	6	5
	Werbung Inland	TM	19	23	14
	Repräsentation	TM	-	1	1
	Betr.aufwand	TM	1	1	1
	Speisen und Getränke	M/Pers.	29,11	3o,oo	12,51
	Bezug von Papier für Verw.	TM	28	29	3o
	Honorare	TM	63	65	63
	VK für PKW (A)	1ooo l	23	16	15
11.	Fonds der wirtschaftlichen Rechnungsführung				
	Investfonds	TM	11.3o1	8.479	8.479
	Fonds WuT	TM	62	73	73
	Prämienfonds	TM	2.477	3.3o3	3.299
	Leistungsfonds	TM	-	-	12
	KuS-Fonds	TM	2.292	2.376	2.433
	Kto. Jung.Soz.	TM	7	-	11
12.	Arbeits- und Lebensbedingungen				
12.1.	Investitionen f.d. Verb. der ABB	TM	9.292,o	266,o	252,3
	darunter für betr. Betreuung	TM	233,o	193,o	164,5
12.2.	Essenteilnehmer aus eig. Betrieb	Anz.	1.9o3	-	1.814
12.3.	Kinderbetreuung				
	Plätze in eig. Kinderkrippen		48	-	48
	Kindergärten		1o5	-	1o7
12.4.	Ferien und Erholungswesen				
	Bettenplätze in betr. Einricht.		1o3	-	1o3
	vertr.geb. "		6	-	1o
	Kinderferienl.		175	-	175
12.5.	Wohnungswesen				
	Werkwohnungen		19o	-	19o
	Inh. v. AWG-Wohng.		76o	-	795
	reg. Wohng.antr.		5o3	-	476
	Zuführ. an Whgseinh.		47	-	55

13.	Entwicklung des Grundmittelbestandes			Ist 1979	Ist 1980
13.1.	Diesellokomotiven		St.	3	3
13.2.	Dampflokomotiven		St.	-	-
13.3.	Güterkraftwagen		St.	295	285
	davon Nenn-Nutzmasse	1,5 t	St.	54	56
		3,0 t	St.	37	36
		5,0 t	St.	19	15
		8,0 t	St.	1	-
13.4.	GKW-Anhänger		St.	338	329
	davon Nenn-Nutzmasse	3,0 t	St.	64	68
		5,0 t	St.	22	17
		8,0 t	St.	-	2
		12,0 t	St.	3	2
13.5.	KOM Nennlänge 11,0 m		St.	128	133
	16,5 m		St.	76	72
13.6.	KOM Plätze	1000	St.	22,3	22,8
	davon Sitzplätze	1000	St.	6,4	6,4
13.7.	PKW		St.	33	28
	davon Fahrschule		St.	2	2
13.8.	Straßenbahntriebwagen		St.	571	569
	Plätze	1000	St.	73,4	73,2
	Straßenbahnbeiwagen		St.	305	304
	Plätze	1000	St.	40,9	40,8
13.9.	Wasserfahrzeuge (Fähren)		St.	9	9
	Plätze	1000	St.	0,8	0,8

Anlage 2 Blatt 1

Erfüllung der Plankennziffern des Planes Wissenschaft und Technik 1980

Nutzensanteile

Bereich	Arb.-zeiteinsp.(h) Plan	Arb.-zeiteinsp.(h) Ist	gesell.Nutzen(TM) Plan	gesell.Nutzen(TM) Ist	dav.Mat.-u. Energieeinsp.	Eigenherstellg.v. Ratiom.	dav. KT 14	WAO-Kennziffern umgest.Arb.-plätze	WAO-Kennziffern Ist	WAO-Kennziffern Abbau v.Arb.-erschw. Ist
1	3000	3000	12,0	12,0	-	-	-	5		-
2	107000	118711	1169,1	1320,4	261,5	135,2	135,2	78		16
3	21300	21465	357,6	364,2	-	306,9	164,3	50		10
4	53360	67596	266,5	488,4	-	19,1	18,0	17		10
5	47600	47600	190,4	190,4	-	-	-	8		-
6	12000	12050	36,0	38,9	-	-	-	8		-
7	16000	16000	69,6	69,6	-	-	-	-		-
8	550	550	2,5	2,5	-	-	-	6		-
91	8500	8550	58,4	58,4	-	18,3	-	6		-
Gesamt	269310	295522	2162,1	2544,8	261,5	479,5	317,5	178		36
STAL	269000									
Erfüllung (%)		109,9		117,7		104,2	69,0			

Die ausgewiesene Erfüllung wurde auf der Grundlage der Berichterstattungen über die tatsächliche Ist-Abrechnung der Direktionsbereiche per 31. 12. 1980 vorgenommen.

Anlage 2 Blatt 2

Erfüllung der Plankennziffern des Planes Wissenschaft und Technik 198o

Abgeschlossene Aufgaben/realisierte und genutzte Maßnahmen

Bereich/ Abteilung	Planteil TOM I geplante Aufgaben	Planteil TOM I abgeschlossene Aufgaben	Planteil TOM II geplante Maßnahmen	Planteil TOM II realisierte Maßnahmen	Planteil TOM II geplante Maßnahmen	Planteil TOM II genutzte Maßnahmen
1	-	-	1	1	1	1
2	12	11	13	8	22	18
3	8	8	2o	27	2o	3o
4	9	6	24	24	26	26
5	6	5	2	2	8	8
6	-	-	6	4	6	4
7	-	-	1	1	1	1
8	-	-	1	1	1	0
91	-	-	13	13	15	15
Gesamt-erfüllung	35	3o	81	81	1oo	1o3

Anlage 3

Neuererwesen

Struktur-einheit	Bestand 1.1.8o	Eingang	Wieder-aufn.	real. NV	dav. MF	abgel. NV	Bestand 31.12.8o	Ø-Lauf-zeit in Tagen	Gesell.Nutzen	Vergüt. EAT
Bereich 2	113	241	8	63	32	174(45)	125	36,5	471.991,--	37.745,--
Bereich 3	53	15o	7	92	56	58(7)	6o	17,5	318.1o8,99	25.o78,--
Bereich 4	59	8o	3	41	15	31	7o	46,6	289.4oo,88	31.o4o,--
Stabsber.	31	27	1	6	-	25	28	23,7	2.899.613,83	22.oo2,--
Fremd	19	43	1	2	-	41(1o)	2o	17,8	-	5o,--
Gesamt	275	541	2o	2o4	1o3	329(62)	3o3	3o,3	3.979.114,7o	115.915,--

NV per 31. 12. 8o nach Einreichungsjahren

Jahr	Bereich 2	3	4	Stabsb.	Fremd	insges.
1976		1				1
1977			2			2
1978		2	8	1	1	12
1979	18	5	13	12	6	54
198o	1o7	52	47	15	13	234
Ges.	125	6o	7o	28	2o	3o3

EAT = Überbetr. Erfahrungsaustausch

MF = Meisterfonds

() = NV entspricht nicht § 18

Beteiligung an der Neuererbewegung/Nutzen pro Kollegen

Bereich	Anzahl der Neuerer	%	Nutzen/Koll.
1	4	19,4	87,oo
2	247	12,9	247,59
3	161	21,3	42o,22
4	64	11,9	537,o2
5	16	17,8	32.167,33
6	6	3,6	-
7	4	2,2	9,49
8	1	1,9	-
91	4	4,7	-
Gesamt	5o7	13,3	1.o46,31

Linie	Linienführung	Länge (km)
Strab		
1	Johannstadt - Cossebaude	13,7
2	Laubegast - Cotta	13,0
3	Wilder Mann - Südvorstadt	8,9
4	Weinböhla - Pillnitz	32,5
5	Radebeul West - Plauen	15,8
6	Wilder Mann - Niedersedlitz	17,5
7	Wölfnitz - Weixdorf	17,3
8	Leutewitz - Hellerau	17,1
9	Kleinzschachwitz - Übigau	18,8
10	Laubegast - Friedrichstadt	12,4
11	Bühlau - Plauen	14,5
12	Coschütz - Niedersedlitz	17,5
13	Reick - Übigau	15,1
13 x	Prohlis Mitte - Abzw. n. Reick	1,8
14	Leutewitz - Kleinzschachwitz	15,4
15	Wölfnitz - Loschwitz	12,2
16	Zschertnitz - Radebeul Ost	12,9
26	Zschertnitz - Johannstadt	11,9
		268,3
E 4	Postplatz - Radebeul West	12,7
E 7	Wölfnitz - Industriegelände	11,0
		23,7

Linie	Linienführung	Länge (km)
KOM		
61	Löbtau - Weißig	16,9
70	Wölfnitz - Gompitz - Pennrich	4,6
71	Kaditz - Hubertuspl. - Klotzsche(Flughafen)	15,2
72	Hauptbahnhof - Luga	10,3
73	Leuben - Bf. Heidenau	5,1
75	Johannstadt - Coppeln	12,6
76	Mockritz - Lockwitz	13,8
77	Flughafen - Flugzeugwerft	7,2
78	Pl.d.Einheit - Flughafen	8,0
80	Omsewitz - Klotzsche	23;8
81	Liststr. - Wilschdorf	6,1
82	Löbtau - Dölzschen	3,7
83	Pillnitz - Graupa (Bonnewitz)	7,7
84	Blasewitz - Rockwitz	5,0
85	Blasewitz - Lockwitz	10,4
86	Hammerweg - Heidepurkstr.	4,7
87	Lockwitz - Röhrsdorf	2,8
88	Hp Dobritz - Luga	4,5
89	Hp Strehlen - Freital - Durgk	8,9
90	Löbtau - Pesterwitz	5,2
91	Kaditz - Hp Pieschen - Klotzsche(Flughafen)	14,8
92	Cotta - Ockerwitz	3,3
93	Löbtau - Fernsehturm	18,4
94	Johannstadt - Leubnitz	10,0
95	Pillnitz - Söbrigen	3,6
96	Niederseedlitz - Kreischa	9,3
SEV 10	Bf. Mitte - Schlachthof	2,2
		238,1
E 61	Löbtau - Bühlau	14,1
E 72	Hauptbahnhof - Altlockwitz	8,4
E 80	Cotta - Wilder Mann	9,2
E 85	Blasewitz - Prohlis	8,7
		40,4

KOM - Abschlußlinien

50	Platz der Einheit - Seidnitzville	8
51	Bühlau - Villersdorf	4
		13,4

KOM - übriger öffentl. Linienverkehr

99	Hauptbahnhof - Flughafen	11,7

Bergbahnen

Standseilbahn	Loschwitz - Weißer Hirsch	0,54
Schwebebahn	Loschwitz - Oberloschwitz	0,28
		0,82

Elbfähren

Übigau - Zschieren
Pillnitz - Kleinzschachwitz
Hosterwitz - Laubegast
Niederpoyritz - Tolkewitz
Dresden-Neustadt - Johannstadt
Pieschen - Schluchthof

Anlage 5

Erfüllung der Hauptleistung

	Betriebsleistung (Mio aPkm)			Fahrleistung (Tsd. Nkm)		
	Plan	Ist	%	Plan	Ist	%
Strab T4D TW I	1.594,43	1.522,2o	95,5	12.o79,1	11.534,3	95,5
Strab ET	28o,o6	267,34	95,5	2.755,3	2.636,9	95,7
Summe Triebwagen	1.874,49	1.789,54	95,5	14.834,4	14.171,2	95,5
Triebwagen T4D II	1.4o4,77	1.282,95	91,3	1o.642,2	9.72o,o	91,3
Beiwagen B4D	1.37o,21	1.297,67	94,7	9.581,9	9.o76,o	94,7
Beiwagen EB	631,31	554,31	87,8	5.364,8	4.733,3	88,2
Bergbahn	2,12	2,12	1oo,o	49,4	49,4	1oo,o
KOM	1.316,11	1.3o3,17	99,o	11.237,7	11.349,1	1o1,o
KOM für Bauvorhaben mtT	1o4,28	1o7,39	1o3,o	837,6	921,8	11o,1
KOM angemietet						
- Linienersatzverkehr	-	o,22	-	-	2,o	-
- SEV für Bauvorhaben mtT	-	1o,73	-	-	96,9	-
Summe Stadtlinienverkehr	6.7o3,29	6.348,1o	94,7	52.548,o	5o.119,7	95,4
Übr.öffentl.Linienverkehr(KOM)	8,76	11,73	133,9	87,8	98,3	112,o
Ausflugslinienverkehr (KOM)	4,73	2,73	57,7	41,3	26,8	64,9
Vertragsgeb.Linienverkehr(KOM)	5,o6	3,95	78,1	11o,o	88,7	8o,6
Gelegenheitsverkehr Strab	1,17	2,55	217,9	44,o	43,6	99,1
Gelegenheitsverkehr KOM	14,97	14,84	99,1	335,o	327,4	97,7
Verkehrsleistungen insgesamt	6.137,98	6.383,9o	94,7	53.166,1	5o.7o4,5	95,4

Anlage 6

Koeffizient der technischen Einsatzbereitschaft

	Plan			Ist			
	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrzeuge T-Std.	Fahrzeugkalenderzeit T-Std.	Koeffizient	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrzeuge T-Std.	Fahrzeugkalenderzeit T-Std.	Koeffizient	Erfüllg. in %
Strab T4D	3.794,7	4.629,2	0,820	3.187,8	4.629,2	0,689	84,0
Strab ET	289,9	386,5	0,750	262,2	381,7	0,687	91,6
Strab B4D	1.730,4	2.029,1	0,853	1.464,6	2.029,1	0,722	84,6
Strab EB	553,4	650,0	0,851	508,4	644,4	0,789	92,7
KOM	1.474,0	1.796,3	0,821	1.511,7	1.806,5	0,837	101,9

Anlage 7

Einsatzkoeffizient der technisch einsatzbereiten Fahrzeuge:

	Fahrzeugeinsatzzeit T-Std.	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrzeuge T-Std.	Koeffizient	Fahrzeugeinsatzzeit T-Std.	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrzeuge T-Std.	Koeffizient	Erfüllg. in %
Strab T4D	1.436,2	3.794,7	0,378	1.385,7	3.187,8	0,435	115,1
Strab ET	173,4	289,9	0,598	174,2	262,2	0,664	111,0
Strab B4D	608,5	1.730,4	0,352	590,1	1.464,6	0,403	114,5
Strab EB	335,5	553,4	0,606	309,2	508,4	0,608	100,3
KOM	743,8	1.474,0	0,505	752,8	1.511,7	0,498	98,6

Anlage 8

Bestand und Entwicklung der Grundfonds (in TM)
- ohne mtT -

Grundmittelarten/ Grundmittelgruppen	ø	1	2	4	5	6	7	8	9	Erst-aus-statt.	Gesamt
o13 Bruttowert											
AB o1.o1.8o	49.472	6.o46	2.5o3	9.78o	1.571	4.o8o	242.6o9	665	4.425		321.151
EB 31.12.8o	49.518	6.368	2.488	9.818	1.615	4.122	243.375	712	4.818		322.834
o23 Verschleiß											
AB o1.o1.8o	25.4o8	2.945	2.216	6.164	991	2.874	82.114	381	3.174		126.267
EB 31.12.8o	26.o6o	3.o84	2.247	6.468	1.o79	2.95o	92.386	422	3.422		138.118
o16 Bruttowert											
AB o1.o1.8o	68o			279	67		2.615	1	351		3.993
EB 31.12.8o	681			287	67		2.526	1	362		3.924
o26 Verschleiß											
AB o1.o1.8o	194			194	7		1.52o		194		2.1o9
EB 31.12.8o	2o3			2o5	13		1.532		219		2.172
o17 Bruttowert											
AB o1.o1.8o	3.o26	288	6o	4o		6	23o	3	655		4.3o8
EB 31.12.8o	3.24o	289	6o	36		6	22o	3	677		4.531
o27 Verschleiß											
AB o1.o1.8o	1.35o	2oo	27	31		2	171	3	387		2.171
EB 31.12.8o	1.397	2o3	3o	26		3	166	3	429		2.257
o18 Bruttowert											
AB o1.o1.8o	9.124	1o5									9.229
EB 31.12.8o	9.124	1o5									9.229
o28 Verschleiß											
AB o1.o1.8o	7.o13	86									7.o99
EB 31.12.8o	7.134	89									7.223

Grundmittelarten/ Grundmittelgruppen	∅	1	2	4	5	6	7	8	9	Erst-aus-stattg.	Gesamt
o3 Bruttowert											
AB o1.o1.8o										235	235
EB 31.12.8o										1.174	1.174
o4 Verschleiß											
AB o1.o1.8o										77	77
EB 31.12.8o										47	47
Gesamt Bruttowert											
AB o1.o1.8o	62.3o2	6.439	2.563	1o.o99	1.638	4.o86	245.454	669	5.431	235	338.916
EB 31.12.8o	62.563	6.762	2.548	1o.141	1.682	4.128	246.121	716	5.856	1.174	341.691
Gesamt Verschleiß											
AB o1.o1.8o	33.965	3.231	2.243	6.389	998	2.876	83.8o5	384	3.832	77	137.723
EB 31.12.8o	34.794	3.376	2.277	6.699	1.o92	2.953	94.o84	425	4.o7o	47	149.817

o = Gebäude
1 = Bauliche Anlagen
2 = Kraftmaschinen und -anlagen
4 = Arbeits- und Werkzeugmaschinen
5 = Werkzeuge, Vorrichtungen, Modelle
6 = Hebezeuge und Fördermittel
7 = Fahrzeuge des Schienen-, Straßen-, Wasser- und Luftverkehrs
8 = Meß-, Prüf- und Laborgeräte, Waagen
9 = Betriebs- und Büroausstattungen

Investitionsplan 1980
- Betriebsinvestitionen -
Erfüllung 1.1. - 31.12.80

Anlage 10

Bezeichnung des Vorhabens	Plan fin.	Plan mat.	Plan davon Bau	Plan davon Ausr.	Plan davon sonst.	Ist fin.	Ist mat.	Ist davon Bau	Ist davon Ausr.	Ist davon sonst.
Erweiterungsinvestitionen										
Betriebswerkstatt Tra.	2255,0	846,0	646,0	200,0	-	2241,8	1101,0	732,8	366,6	1,6
Halle B Tolkewitz	20,0	73,0	70,0	-	3,0	15,9	87,3	72,5	12,5	2,3
Gebäude KRS 4201	30,0	30,0	29,0	-	1,0	22,3	38,5	34,6	0,3	3,6
Pausenheim Nord	84,0	124,0	75,0	39,0	10,0	80,2	110,0	73,2	32,0	4,8
2 KOM Ikarus 280	653,0	653,0	-	653,0	-	653,0	653,0	-	653,0	-
Kantine Mickten	29,0	29,0	-	15,3	13,7	29,0	29,0	11,6	17,2	0,2
Endpunkt Pillnitz	11,5	11,5	-	0,9	10,6	11,5	11,5	10,1	0,9	0,5
Investitionsvorbereitung	45,0	36,8	-	-	36,8	44,7	32,7	-	-	32,7
Maschinen und Ausrüstg.	600,6	422,2	-	422,2	-	565,9	383,6	-	383,6	-
Arbeits- u. Lebensbed.	28,5	28,5	-	28,5	-	14,0	14,0	-	14,0	-
Wirtschaftsfahrzeuge	277,9	277,9	-	277,9	-	246,6	246,6	-	246,6	-
Rationalisierungsmittelb.	250,8	357,9	-	137,0	220,9	183,4	296,2	-	296,2	-
Wagenwaschanl. Wa.	89,3	89,3	-	89,3	-	89,3	89,3	-	89,3	-
" Bü.	4,3	4,3	-	4,3	-	4,3	4,3	-	4,3	-
Baustellenunterkunft Tra.	83,4	83,4	-	83,4	-	83,3	83,3	-	83,3	-
	4462,3	3066,8	820,0	1950,8	296,0	4285,2	3180,3	934,8	2199,8	45,7
Ersatzinvestitionen										
2 Ikarus 280	1306,0	1306,0	-	1306,0	-	1306,0	1306,0	-	1306,0	-
10 " 260	2152,9	2152,9	-	2152,9	-	2151,8	2151,8	-	2151,8	-
4 " 260 gebr.	150,0	-	-	-	-	149,9	-	-	-	-
2 " 280	5,0	5,0	-	5,0	-	5,0	5,0	-	5,0	-
Tankanlage Bla.	252,0	252,0	112,0	136,0	4,0	248,8	248,8	112,7	127,7	8,4
Masch.u.Ausrüstungen	150,7	129,0	-	129,0	-	133,4	117,3	-	117,3	-
	4016,6	3844,9	112,0	3728,9	4,0	3994,9	3828,9	112,7	3707,8	8,4
Betriebsinvestitionen ges.:	8478,9	6911,7	932,0	5679,7	300,0	8280,1	7009,2	1047,5	5907,6	54,1

Anlage 9

Bestand und Entwicklung der Grundfonds mtT (in TM)

Grundmittelarten/ Grundmittelgruppen	0	1	2	4	5	6	7	8	9	Gesamt
o13 Bruttowert										
AB o1.o1.8o	6.763	122.782	65.473			3o8	131		1.o69	196.526
EB 31.12.8o	6.922	124.117	65.389			3o8	198		1.o69	198.oo3.
o23 Verschleiß										
AB o1.o1.8o	2.383	48.211	3o.771			3o8	61		843	82.577
EB 31.12.8o	2.494	48.o24	32.o17			3o8	65		887	83.795

o = Gebäude
1 = Bauliche Anlagen
2 = Kraftmaschinen und -anlagen
4 = Arbeits- und Werkzeugmaschinen
5 = Werkzeuge, Vorrichtungen, Modelle
6 = Hebezeuge und Fördermittel
7 = Fahrzeuge des Schienen-, Straßen-, Wasser- und Luftverkehrs
8 = Meß-, Prüf- und Laborgeräte, Waagen
9 = Betriebs- und Büroausstattungen

Investitionsplan 1980 — Anlage 11

- m t T -

Erfüllung 1.1. - 31.12.80

Bezeichnung des Vorhabens	Plan fin.	Plan mat.	Plan Bau	Plan davon Ausr.	Plan sonst.	Ist fin.	Ist mat.	Ist Bau	Ist davon Ausr.	Ist sonst.
Erweiterungsinvestitionen										
GUW Coswig	384,0	347,0	167,0	180,0	-	310,7	300,2	167,0	131,7	1,5
" Weinböhla	237,5	237,5	59,5	178,0	-	237,2	237,2	57,8	178,3	1,1
" R.-Renner-Str.	177,7	158,2	158,2	-	-	177,7	158,2	158,2	-	-
Kabellegung f. GUW	85,0	240,0	130,0	110,0	-	85,6	152,8	58,9	88,4	5,5
EDZ	253,0	253,0	46,5	206,5	-	252,5	264,7	46,2	218,2	0,3
Gleistrasse Frohlis	4481,0	5601,0	4781,0	768,0	52,0	3816,5	3564,0	2882,0	650,0	32,0
Vorbereitung Gorbitz	200,2	226,0	-	-	226,0	140,1	140,1	-	-	140,1
Abstellanlage Trs.	14,0	14,0	14,0	-	-	13,1	13,1	11,5	0,7	0,9
2 Anker- u. Verholwinden	20,3	20,3	-	20,3	-	20,2	20,2	-	20,2	-
Investitionsvorbereitung	44,7	44,7	-	-	44,7	8,5	8,5	-	-	8,5
GUW Eisenberger Str.	-	-	-	-	-	-	1,9	0,6	1,3	-
	5897,4	7141,7	5356,2	1462,8	322,7	5062,1	4860,9	3382,2	1268,8	189,9
Ersatzinvestitionen										
5 Anlegestege f. Fähren	45,0	45,0	-	45,0	-	-	-	-	-	-
2 Anlegepontons für Fähren	33,6	33,6	-	33,6	-	33,6	33,6	-	33,6	-
	78,6	78,6	-	78,6	-	33,6	33,6	-	33,6	-
Gesamt mtT:	5976,0	7220,3	5356,2	1541,4	322,7	5095,7	4894,5	3382,2	1322,4	189,9

Anlage 12

Bildung und Verwendung
des Investitionsfonds 1980

	Plan	Ist
I. Betriebsinvestitionen		
Amortisationen einschl. Restbuchwerte des Berichtsjahres	3.636,0	3.635,9
Übertragene Mittel aus dem Vorjahr	-	-
Gewinnverwendung des Berichtsjahres	-	-
Haushaltmittel	783,0	783,0
Kredite	4.060,0	4.060,0
Leistungsfonds	-	-
sonst. Quellen d. Betriebes	-	233,7
	8.479,0	8.712,6
Verwendung des Investitionsfonds		
Investitionsaufwand		8.280,1
Abführung an den Haushalt für nicht zu realisierende Investitionen		-
vorfristige Tilgung aus außerplanmäßig erwirtschafteten Mitteln		233,7
Abführung an den Haushalt		198,8
		8.712,6
II. Investitionen der mtT		
Haushaltmittel		5.976,0
Verwendung des Investitionsfonds		
Investitionsaufwand		5.095,7
Abführung an den Haushalt		880,3
		5.976,0

Anlage 13

Materialbestände (TM)

	Reg.	Plan	Ist	Mehrbestände	dar. durch Kredite gedeckt	Minderbestände
Brennstoffe	00	150	107			43
Treibstoffe	04	71	105	34		
Erz.Gr. 111		221	212			9
Schienen	29	1.249	1.478	229		
Schwarzmetall	01	445	344			101
NE-Metall	02	295	239			56
Guß-Reick	11	1.346	1.209			137
Sonst. Guß	13	280	252			28
Beigest. Material		166	26			140
Erz.Gr. 112		3.781	3.548			233
Werkzeuge	06	134	246	112		
Wälzlager	07	183	143			40
Strab-Ersatzteile	08	442	588	146		
KOM-Ersatzteile	09	2.031	2.842	811		
Kfz-Ersatzteile	10	230	284	54		
Metallwaren	15	1.392	1.308			84
Elektromaterial	16	1.764	1.676			88
Strab-Ersatzteile	17	4.843	4.483			360
Austauschbaugruppen	25-28	1.631	1.502			129
Lebensendbestände	30	245	165			80
Hauptmechanik	31	22	18			4
Erz.Gr. 113		12.917	13255	338		
Chemie	03	657	701	44		
Reifen	12	275	250			25
Erz.Gr. 114		932	951	19		
Baumaterial	05	693	1.076	383	235	
Holz	18	140	100			40
Glas	21	45	59	14		
Erz.Gr. 115		878	1.235	357	235	
Arbeitsschutzkleidung	14	15	14			1
Industrietextilien	19	55	66	11		
Dienstkleidung	20	227	189			38
Erz.Gr. 116		297	269			28
Kulturwaren	22	26	43	17		
Handelsware	24	12	12			
Störreserve	23	291	284			7
Erz.Gr. 118		329	339	10		
Material Handl.		-	-			
Summe		19.355	19.809	724	235	270

Bewegung der Arbeitskräfte 1980 — Anlage 14

Dienststelle	Bestand 1.1.8o	Fluktuation Zug.	Fluktuation Abg.	natürl. u. gesell.notw. Abg.	ges. außerbetr. AK - Bewegung Zug.	ges. außerbetr. AK - Bewegung Abg.	innerbetr. AK - Bewegung Zug.	innerbetr. AK - Bewegung Abg.	Bestand 31.12.198o
Spaltenrechnung	1	2	3	4	5	6=3+4	7	8	9=1+5-6+7-8
Bereich 1									
Übr.Personal	27	2	2	1	2	3	2	4	24
Bereich 2									
Strab-Fhr.	631	66	29	11	66	4o	62	84	635
(dav.NVA)							(34)	(2o)	
KOM-Fhr.	389	63	17	1	63	18	17	39	412
(dav.NVA)							(9)	(21)	
Übr.Prod.P.	635	58	32	19	58	51	53	54	641
(dav.NVA)							(16)	(23)	
Übr.Pers.	215	7	11	9	7	2o	31	13	22o
(dav.NVA)								(1)	
Bereich 3									
Prod. Pers.	639	44	37	15	44	52	7o	62	639
(dav.NVA)							(69)	(49)	
Übr. Pers.	139	6	5	6	6	11	5	3	136
Bereich 4									
Prod. Pers.	44o	24	18	15	24	33	26	18	439
(dav.NVA)							(24)	(13)	
Übr. Pers.	122	6	7	4	6	11	7	2	122
Bereich 5									
Übr. Pers.	1oo	7	5	1	7	6	3	7	97
Bereich 6									
Übr. Pers.	186	9	11	5	9	16	9	5	183
Bereich 7									
Prod. Pers.	11o	5	6	22	5	28	9	-	96
Übr. Pers.	97	4	5	3	4	8	1	-	94
Bereich 8									
Übr. Pers.	56	4	4	3	4	7	1	2	52
Bereich 91									
Prod. Pers.	24	-	2	1	-	3	2	1	22
Übr. Pers.	64	1	3	1	1	4	6	3	64
(dav. NVA)							(2)		
GESAMT	3874	3o6	194	117	3o6	311	3o4	297	3876
(dav.NVA)							(154)	(127)	

Anlage 15

Ausnutzung der Arbeitszeit

		Strab-Fahrer	KOM-Fahrer	Bereich -3-	Bereich -4-
Prod.-Std.einschl.Über-std.pro VbE(Stammpersonal)	Plan	1.892,0	2.277,5	1.899,0	1.969,6
	Ist	1.873,9	2.302,0	1.879,0	1.954,4
	Abw.	./. 18,1	+ 24,5	./. 20,0	./. 15,2
Ausfallstunden pro VbE	Plan	450,0	399,0	385,4	354,8
	Ist	542,5	472,8	416,7	446,0
	Abw.	+ 92,5	+ 73,8	+ 31,3	+ 91,2

Begründung der Abweichungen

Strab-Fahrer: Obwohl in den Überstunden eine Steigerung zum Plan von 44,4 Stunden erreicht wurde, ist eine Nichterfüllung der Produktivstunden mit ./. 18,1 Stunden zu verzeichnen. Die Begründung liegt in der Überschreitung der geplanten Stunden für Erholungsurlaub mit 15,2 Stunden, für Schwangeren und Wochenurlaub mit 48,6 Stunden und Krankheit mit 30,7 Stunden.

KOM-Fahrer: Die Übererfüllung der geplanten Produktivstunden wurde im wesentlichen durch die Steigerung der Überstunden (Plan 583,5, Ist 603,1 Std.) erreicht. Der Schwerpunkt in der Überschreitung der geplanten Ausfallstunden liegt in den Positionen Ausfallstunden für Krankheit + 52,5 Stunden, unbezahlte Freistellung + 3,0 Stunden, unentschuldigtes Fehlen 0,3 Stunden, Schwangeren- und Wochenurlaub + 9,0 Stunden und der geplanten Stunden für Erholungsurlaub mit 14,2 Stunden.

Bereich -3-: Die Nichterfüllung der geplanten Produktivstunden liegt in der Nichterbringung der geplanten Überstunden ./. 17,2 Stunden und der Überschreitung der geplanten Ausfallstunden. Der Schwerpunkt in der Überschreitung der Ausfallstunden liegt in den Positionen Krankheit + 18,6 Stunden, Schwangeren- und Wochenurlaub + 7,0 Stunden und persönliche Interessen mit + 4,4 Stunden.

Bereich -4-: Obwohl in den Überstunden eine Steigerung zum Plan von 50,7 Stunden erreicht wurde, ist eine Nichterfüllung der Produktivstunden mit ./. 15,2 Stunden zu verzeichnen. Die Begründung liegt in der Überschreitung der geplanten Stunden für Krankheit mit 75,4 Stunden, Schwangeren- und Wochenurlaub mit 3,2 Stunden und Erholungsurlaub mit 6 Stunden.

Anlage 16

Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes

Gegenüberstellung des Lohnfonds 1979 zu 1980 der einzelnen Beschäftigtengruppen (in TM)

	1979 Plan	1979 Ist	1980 Plan	1980 Ist	Plan zu Ist 1980	Plan 1980 zu Plan 1979	Ist 1980 zu Ist 1979
Produktionspersonal	29.908,4	30.105,2	30.501,4	30.342,1	./.159,3	+ 593,0	+ 236,9
zusätzl. Belohnung	1.661,3	1.601,7	1.718,6	1.695,9	./. 22,7	+ 57,3	+ 94,2
ing.-techn. Personal	264,7	239,0	282,2	268,4	./. 17,8	+ 17,5	+ 29,4
zusätzl. Belohnung	14,5	15,0	15,5	16,0	+ 0,5	+ 1,0	+ 1,0
Besch.i.Leitg.u. Verwaltung	9.132,5	8.464,8	8.702,2	8.283,7	./.418,5	./. 430,3	./.181,1
zusätzl. Belohnung	641,5	621,4	613,4	608,0	./. 5,4	./. 28,1	./. 13,4
Lehrlinge	469,0	457,3	496,3	468,1	./. 28,2	+ 27,3	+ 10,8
Leistung zusätzl.A.	150,0	226,3	--	110,6	+ 110,6	./. 150,0	./.115,7
	42.241,9	41.730,7	42.329,6	41.792,8	./.540,8	+ 87,7	+ 62,1

Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes (in M)

Produktionspersonal	10.942,00	11.008,00	11.139,00	11.150,00	+ 11,00	+ 197,00	+ 142,00
Ing.-techn. Personal	10.341,00	12.095,00	11.406,00	12.206,00	+ 800,00	+1065,00	+ 111,00
Besch.i.Leitg.u. Verwaltung	9.790,00	9.570,00	9.931,00	9.746,00	./.185,00	+ 141,00	+ 176,00

Anlage 17

Abrechnung des Finanzierungsplanes der Betreuungseinrichtungen 1980

1. Bildung des Fonds	Plan 1980	Ist 1980	Überschreitung	Unterschreitung
Staatliche Kennziffer	2.376,0	2.376,0	--	--
Saldo aus dem Vorjahr	1,9	1,9	--	--
Sonstige Deckung	37,0	56,9	19,9	--
Finanz.a.F.d.BA	37.0	42.4	5.4	--
	2.451.9	2.477.2	25.3	--
2. Aufw.u.Verw.des Fonds				
Werkküchen	380,8	425,8	45,0	
Kantinen	279,8	289,7	9,9	
Essenausgaben	251,5	249,1		2,4
Fremde Werkküchen	162,6	158,3		4,3
Sportkasino Wachwitz	8,2	1,8		6,4
Heim Saupsdorf	110,6	108,0		2,6
Obj. Alt-Schadow	32,2	26,5		5,7
Zuw. an Rat d. Gem.	8,5	8,5		
Kinderheime	285,6	279,0		6,6
Kinderlager	132,2	125,7		6,5
Nähstube To.	0,7	9,5	8,8	
Veteranen	27,0	29,4	2,4	
Arbeit m.d.Kindern	16,0	13,9		2,1
Urlauberzusch.Rauschenb.	5,0	5,5	0,5	
Kultur	52,1	43,9		8,2
Kult.Zuw.an Kollektive	39,0	36,2		2,8
Kulturveranstaltg.	15,0	6,7		8,3
Patenschaften	12,0	7,8		4,2
Frauenveranst.	15,0	13,3		1,7
Theateranrechte	3,0	7,6	4,6	
Abr.Kto.Franke	7,2	--		7,2
Sport einschl.Volkssport	65,0	62,5		2,5
Zuschuß an BSG	4,0	4,0		
Wohnungswesen	77,3	83,2	5,9	
Zuschuß an AWG	34,0	35,5	1,5	
Zuschuß kinderr.Fam.	10,0	3,0		7,0
Ledigenwohnheim	9,0	7,2		1,8
Gesundheitswesen	24,2	30,9	6,7	
Beihilfen an Belegschaft	13,0	11,8		1,2
Gewerkschaftsbibliothek	80,4	27,5		52,9
Allgem. Betreuung	152,1	149,2		2,9
Beihilfen an Studenten	12,0	8,6		3,4
Kampfgr. ZV	9,0	8,1		0,9
Jugendförderung	8,0	8,7	0,7	
Jugendklub	2,0	0,4		1,6
Beitr.an Org.u.Spenden	2,5	2,0		0,5
Aufw. KdT	3,0	3,5	0,5	
Erf. und Deleg.	9,0	2,7		6,3
Zuw. an Belegsch.	24,0	14,3		9,7
Zuw. an kinderr. Fam.	4,0	2,0		2,0
Sonstige Verwendung	18,0	11,9		6,1
Verw.f.ehrenamtl.Kontr.	8,0	8,3	0,3	
Zeltlager Altenkirchen	34,4	42,4	8,0	
Zuwend. an Gem.	5,0	--		5,0
	2.451.9	2.373.9	94.8	172.8
				78,0
+ erhöhte Bild.				25.3
Überhang für 1981				103.3

Anlage 13

Bildung und Verwendung des Betriebsprämienfonds

	TM	TM
Bestand 1.1.1980		2.022,9
Zuführungen entsprechend der Erfüllung der staatl. Plankennziffern (Betriebsplan)	3.303,0	
abzügl. Kürzung inf. Nichterfüllung der Kennziffer Warenproduktion	4,0	3.299,0
Zusätzl. Zuführungen durch übergeordnetes Organ bzw. außerbetriebliche Institutionen	701,9	
Guthabenzinsen für Sonderbankkonto	17,3	719,2
Verwendung:		
Jahrenendprämien 1979	2.424,6	
Wettbewerbs-, Leistungs- u. sonst. Prämien	385,1	
Sonstiges	280,9	3.090,6
Bestand 31.12.1980		2.950,5

Anlage 19

Bildung und Verwendung des Prämien-, Kultur- und Sozialfonds der Abteilung Praktische Berufsausbildung

Der Fonds der Abteilung Praktische Berufsausbildung wird auf der Basis staatlicher Richtlinien und innerbetrieblicher Org.-Anweisungen gebildet.

Plansumme 1980: 195.300,-- M
Zuweisung per 31.12.1980: 139.268,33 M

Verwendung der Finanzmittel im Jahr 1980:

Konto	Verwendung	Plan TM	Ist TM
954500	BWB	4,0	16,310
954501	Prämien f. Mitarbeiter d. Berufsausbildung	15,0	20,896
954502	Freizeitgestaltung	16,5	37,85640
954503	vormilit. Ausbildung	2,0	2,685
954504	Erfahrungsaustausch, Exkursion	4,5	8,544
954505	sonst. kult. u. soz. Maßnahmen	6,0	2,42960
954509	Speisen und Getränke	9,4	9,564
95451	Verwendung mat. Stimul. v. Lehrlingsleistungen	137,9	34,183
Gesamt		195,3	132,46800

Bestand per 31.12.1980: 6.800,33 M

Ergebnisrechnung (Angaben in TM)

Anlage 20

	Selbstkosten Plan	Selbstkosten Ist	Erlöse Plan	Erlöse Ist	Ergebnis Plan	Ergebnis Ist	Ergebnis Abweichung
Warenproduktion							
Verkehrsleistungen							
Straßenbahn	64.566,0	63.876,4	100.017,0	99.354,2	+ 35.451,0	+ 35.477,8	+ 26,8
KOM	36.971,0	35.414,4	45.378,0	45.224,6	+ 8.407,0	+ 9.810,2	+ 1.403,2
Elbfähren	728,0	694,1	948,0	894,7	+ 220,0	+ 200,6	- 19,4
Summe	102.265,0	99.984,9	146.343,0	145.473,5	+ 44.078,0	+ 45.488,6	+ 1.410,6
Sonstige Verkehrsleistungen							
Industriebahn	614,0	544,1	310,0	267,9	- 304,0	- 276,2	+ 27,8
Übr. Verkehrsleistung	45,0	43,3	37,0	72,6	- 8,0	+ 29,3	+ 37,3
Summe	659,0	587,4	347,0	340,5	- 312,0	- 246,9	+ 65,1
Industrielle WP							
Investitionen	118,0	351,9	113,0	357,1	- 5,0	+ 5,2	+ 10,2
Übr. ind. Leistungen	2.044,0	2.191,1	2.088,0	2.202,1	+ 44,0	+ 11,0	- 33,0
Herstellung von Gleiskonstruktionen u. Schienenbohrer	4.086,0	4.135,9	4.179,0	4.285,8	+ 93,0	+ 149,9	+ 56,9
Rationalisierungsmittelbau	566,0	281,7	586,0	317,5	+ 20,0	+ 35,8	+ 15,8
Summe	6.814,0	6.960,6	6.966,0	7.162,5	+ 152,0	+ 201,9	+ 49,9
Bauwirtschaftl. WP							
Investitionen	461,0	336,6	349,0	222,3	- 112,0	- 114,3	- 2,3
Übr. bauwirtschaftl. Leistungen	181,0	329,3	123,0	286,3	- 58,0	- 43,0	+ 15,0
Summe	642,0	665,9	472,0	508,6	- 170,0	- 157,3	+ 12,7
Maschin. Abrechnungsleistg./ Projektierungsleistungen	153,0	150,5	117,0	53,2	- 36,0	- 97,3	- 61,3
Umbewertung UP		- 1,6				+ 1,6	+ 1,6
Summe Warenproduktion	110.533,0	108.347,7	154.245,0	153.538,3	+ 43.712,0	+ 45.190,6	+ 1.478,6
Leistungen außerhalb d. WP							
Handelsleistungen							
Handelsware	8.376,0	10.507,6	8.385,0	10.424,3	+ 9,0	- 83,3	- 92,3
Binnenhandelstätigkeit	44,0	27,6	244,0	252,3	+ 200,0	+ 224,7	+ 24,7
Altstoff, Abfall, Schrott	73,0	120,4	471,0	690,3	+ 398,0	+ 569,9	+ 171,9
Sonstige Dienstleistungen	159,0	172,6	239,0	244,8	+ 80,0	+ 72,2	- 7,8
Summe Lstg. außerh. d. WP	8.652,0	10.828,2	9.339,0	11.611,7	+ 687,0	+ 783,5	+ 96,5
Betriebsergebnis	119.185,0	119.175,9	163.584,0	165.150,0	+ 44.399,0	+ 45.974,1	+ 1.575,1
Eliminierungen					-	- 1.498,9	- 1.498,9
Produktionsfondsabgabe					- 21.245,0	- 21.084,3	+ 160,7
Nettoergebnis					+ 23.154,0	+ 23.390,9	+ 236,9

Anlage 21

Erlöse zu Betriebspreisen

- Angaben in TM -

	Ist 1979	Plan 1980	Ist 1980	Erf.1980 in %
Erlöse aus Personenbeförderung				
Stadtlinienverkehr				
- Strab/KOM	18.838,8	18.915,0	18.310,2	96,8
Zahlbox, Einzelfahrscheine	15.890,8	15.790,0	16.163,6	102,4
- Monatskarten	34.729,6	34.705,0	34.473,8	99,3
Übr.öffentl. Linienverkehr	128,5	60,0	118,0	196,7
Ausflugslinienverkehr KOM	17,3	17,0	13,7	80,6
Gelegenheitsverkehr Strab	25,4	18,0	22,6	125,6
Gelegenheitsverkehr KOM einschl.vertragsgeb.Linienverk.	1.512,2	825,0	808,5	98,0
	1.537,6	843,0	831,1	98,6
Elbfähren	132,5	131,0	123,6	94,4
Nachlösegebühren	268,8	280,0	335,4	119,8
Tarifstützung	97.254,5	110.307,0	109.577,9	99,3
Zwischensumme	134.068,8	146.343,0	145.473,5	99,4
Industriebahn	338,4	310,0	267,9	86,4
Übrige Verkehrsleistungen	47,3	37,0	72,6	196,2
Industrieleistungen				
Investitionen	884,3	113,0	357,1	316,0
Übrige Leistungen	1.576,5	2.088,0	2.202,1	105,5
Weichen und Anlagen	4.885,3	4.179,0	4.285,8	102,6
Rationalisierungsmittelbau	140,3	586,0	317,5	54,2
Bauwirtschaftliche Leistungen				
Investitionen	836,7	349,0	222,3	63,7
Übrige Leistungen	615,2	123,0	286,3	232,8
Maschinelle Abrechnungsleistg.	185,8	117,0	53,2	45,5
Projektierungsleistungen	10.061,4	8.385,0	10.424,3	124,3
Handelsware	271,9	244,0	252,3	103,4
Binnenhandelstätigkeit	519,8	471,0	690,3	146,6
Sekundärrohstoffe	211,9	239,0	244,8	102,4
sonst. Dienstleistungen				
Insgesamt:	154.643,6	163.584,0	165.150,0	101,0

Anlage 22

Kosten nach Kostenträgern - Angaben in TM -

Kostenträger	Plan 1980	Ist 1980	Ist 1979
Straßenbahn	64.286,1	63.448,7	62.727,7
KOM	36.825,3	35.176,4	31.998,1
Elbfähren	724,5	687,4	618,6
Zwischensumme	101.835,9	99.312,5	95.344,4
Industriebahn	611,7	540,5	513,2
Sonst.Verkehrsleistungen	44,5	43,0	41,2
Investitionen (Industrieleistungen)	116,6	353,4	844,7
Übrige Industrieleistungen	2.040,8	2.185,5	1.597,5
Weichen und Anlagen	4.084,9	4.133,8	4.674,4
Rationalisierungsmittelbau	563,5	280,5	124,1
Investitionen (Bauleistung)	458,6	330,0	871,9
Übrige Bauleistungen	180,1	325,5	788,2
Maschinelle Abrechnungs- u. Projektierungsleistungen	152,7	150,4	185,5
Handelsware	8.375,5	10.507,6	10.094,8
Binnenhandelstätigkeit	43,6	27,6	40,1
Sekundärrohstoffe	72,6	118,9	137,4
Materiell-technische Territorialstruktur	30.508,7	26.141,0	28.366,6
Anfertigung von Ersatzteilen und Gegenständen	2.621,8	2.345,2	2.088,2
Reparatur von Ersatzteilen	1.055,0	1.544,5	1.155,7
Schadensfälle	23,2	65,0	14,3
Übrige innerbetriebliche Hilfsleistungen	5.483,2	6.004,2	5.433,8
	158.272,9	154.409,1	152.316,0

Anlage 23

Nicht planbare Kosten

- Angaben in TM -

Kostenarten	1980	1979
Abschreibungen für stillgelegte Grundmittel	9,4	71,7
Abschreibungen für sofort kostenwirksame Restbuchwerte	26,9	20,8
Zinsen für planwidrige Kredite	193,6	124,9
Verspätungszinsen und Verzugszuschläge	29,1	17,1
Mehrkosten aus mangelhafter Investitionstätigkeit	19,8	96,1
Kosten durch unrechtmäßige Inanspruchnahme finanzieller Mittel f.Investitionen	5,2	34,6
Verlorener Investaufwand	3,5	0,1
Vertragsstrafen und Schadenersatz innerhalb der DDR	216,4	190,3
Geldstrafen und Standgelder	10,8	10,4
Forderungsausfälle	8,6	19,6
Abwertungen	511,0	126,5
Inventurminusdifferenzen	27,2	88,6
Kosten für Schäden	33,9	22,1
Übrige andere sonst.Kostenarten	21,0	10,7
	1.116,4	833,5

Anlage 24

Selbstkostenentwicklung

Kostenkennziffern (ohne Kosten für angemietete KOM, eigene KOM für Bauvorhaben mtT)

- Angaben in M -

	Plan 1980	Ist 1980	%	Ist 1979
Kosten je beförderte Person	0,317	0,313	98,7	0,296
Kosten je Nkm				
Straßenbahn				
Verkehr	1,11	1,18	106,3	1,08
Fahrzeuginstandhaltung	0,31	0,34	109,7	0,32
Sonstiges	0,17	0,17	100,0	0,16
Insgesamt:	1,59	1,69	106,3	1,56
K O M				
Verkehr	1,60	1,65	103,1	1,49
Fahrzeuginstandhaltung	1,32	1,11	84,1	0,91
Sonstiges	0,21	0,22	104,8	0,27
Insgesamt:	3,13	2,98	95,2	2,67
Kosten je 1000 aPkm				
Straßenbahn				
Verkehr	8,50	9,01	106,0	8,28
Fahrzeuginstandhaltung	2,43	2,62	107,8	2,47
Sonstiges	1,29	1,33	103,1	1,23
Insgesamt:	12,22	12,96	106,1	11,98
K O M				
Verkehr	13,99	14,67	104,9	13,18
Fahrzeuginstandhaltung	10,86	9,84	90,6	8,01
Sonstiges	2,54	1,99	78,3	2,42
Insgesamt:	27,39	26,50	96,8	23,61
Kosten je 100 M Erlöse (ohne Tarifstützung)				
Elbfähren	556,03	561,57	101,0	469,06
Industriebahn	198,19	203,10	102,5	152,28
Leistungen für Fremde	100,66	101,29	100,6	109,41

Anlage 25

Bilanz

zum 31. 12. 1980

Angaben in 1000 Mark

Aktiva			Passiva		
Position	Stand am 1. 1. 1980	Stand am 31.12.1980	Position	Stand am 1. 1. 1980	Stand am 31.12.1980
Bruttowert der GM insgesamt	535.442	539.694	Kredite	28.777	27.933
darunter: Bruttowert der GM fuer bereichst. Produktion	(517.677)	(520.837)	darunter: Grundmittelkredit	(14.997)	(14.359)
Verschleiss der GM insgesamt	220.300	233.612	Umlaufmittelkredit Warenfinanzierungsplankred.	(11.767)	(10.966)
darunter: Verschleiss der GM fuer bereichst. Produktion	(208.844)	(221.913)	Forderungskredit	(-)	(475)
Nettowert der GM (011./.021)	315.142	306.082			
Bodennutzungsgebuehren	163	163	Verbindlichkeiten	15.671	33.608
Unterwegs befindliche Waren	206	255	darunter: Verbindlichk. aus Warenlieferungen u. Leistungen	(11.620)	(26.327)
Materielle Umlaufmittel	21.954	21.609	Verbindlichk. gegenueber dem Staatshaushalt	(1.169)	(4.473)
darunter: Zweckgebundenes Material	(213)	(215)	Passive Abgrenzungen	293	287
Bestand an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen	(923)	(1.460)	Grundmittelfonds	315.142	306.082
			Umlaufmittelfonds	7.537	7.322
Noch nicht abgeschlossene Investitionsvorhaben	17.034	24.969	Fonds Wissenschaft u. Technik	2	11
Zahlungsmittel	54	61	Investitionsfonds	16.515	24.146
Bank- und Postscheckguthaben	10.617	21.864			
darunter: Investitionsfonds	(1.860)	(5.133)			
Praemienfonds, Kultur- und Sozialfonds	(2.318)	(3.084)			
Forderungen	6.655	13.494			
davon: Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen	(3.176)	(12.272)	Praemienfonds, Kultur- und Sozialfonds	2.053	3.061
Sonstige Forderungen	(3.479)	(1.222)	Sonderfonds	810	917
darunter: Forderungen an den Staatshaushalt (aus Pos. 155)	(1.496)	(659)	darunter: Leistungsfonds	(-)	(10)
			Fonds Konto junger Sozial.	(28)	(39)
Aktive Abgrenzungen	2.742	2.178			
Bilanzierungsfaehige Abrechn.	15.813	15.140	Fonds zur Deckung aktiver Abgrenzungen	2.852	2.253
darunter: Abrechnung der Kredite	(14.997)	(14.125)	darunter: Fonds fuer unfertige wissenschaftl.-techn. Arbeiten	2	
Gewinnverwendung	21.184	22.583			
Nettogewinnverwendung	17.694	23.391	Bilanzierungsfaehige Abrechn.	728	195
darunter: Nettogewinnabfuehrung an den Staat	(14.947)	(19.814)	Ergebnis-Gewinn	38.878	45.974
Bilanzsumme	429.258	451.789		429.258	451.789

Anlage 26

Ermittlung und Verwendung des Nettogewinns per 31.12.1980

Gesetzl. Grundlage: "Finanzierungsrichtlinie für die volkseigene Industrie" vom 21.8.79 - GBl. I/28/1979 -

Konto-Nr.	Bezeichnung		- M -
1.	Ermittlung des Nettogewinns		
980	Einheitl. Betriebsergebnis -Ist-		45.974.127,88
9901	./. Fondsabgabe		21.084.259,93
9903	./. Abzuführende Gewinne, die nicht auf eigenen ökon. Leistungen beruhen		
	- 99032 Industriepreisänderungen		1.406.883,88
	- 99038 Abzuführende Mehrerlöse		---
	- 99039 Sonstige nicht auf eigenen ökon. Leistungen beruhende Gewinne		92.033,--
	Nettogewinn -Ist-		23.390.951,07
	Nettogewinn -Plan-		23.154.000,11
	Überplanmäßig erwirtschafteter Gewinn		236.951,07
2.	Verwendung des Nettogewinns -Ist-		
2.1.	Planmäßige Verwendung		
9912	Zuführungen zum Betriebs-Prämienfonds	3.303.000,--	
	./. Kürzung infolge Nichterfüllung der Kennziffern	3.963,60	
	./. Kürzung infolge fehlendem Nettogewinn	---	3.299.036,40
99220	Nettogewinnabführung an den Staatshaushalt lt. Plan		19.576.000,--
9920	Planmäßige Tilgung von Grundmittelkrediten gemäß Abschn. V der Finanzierungsrichtlinie		---
9910	Zuführungen zum Investitionsfonds gemäß Abschn. V der Finanzierungsrichtlinie in planmäßiger Höhe		---
9911	Zuführungen zum Umlaufmittelfonds		---
9927	Finanzierung von Beiträgen für freiwillige Versicherung		275.000,--
	Summe planmäßige Verwendung		23.150.036,40

Konto-Nr.	Bezeichnung	- M -
2.2.	Außerplanmäßige Verwendung	
9913	Zusätzliche Zuführungen zum Betriebsprämienfonds	----
9914	Zuführungen zum Leistungsfonds	----
99221	Überplanmäßige Nettogewinnabführung an den Staatshaushalt	238.314,67
9927	Überschreitung Plan/Ist f.Beitrag freiw. Versicherung	2.600.--
	Summe außerplanmäßige Verwendung	240.914,67

Zusammenstellung:

- Summe planmäßige Verwendung	23.150.036,40
- Summe außerplanmäßige Verwendung	240.914,67
Verwendung Nettogewinn -gesamt-	23.390.951,07

3. Produktionsfonsabgabe:

- Abführung an den Staatshaushalt	21.021.443,93
- Erlassene Produktionsfondsabgabe entsprechend der Rechtsvorschriften	62.816.--
Produktionsfondsabgabe -gesamt-	21.084.259,93

Anlage 21

Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten

	1979	1980	Entwickl. 1979:1980 in %
1. Durchschnittsbestände			
- Forderungen gesamt	1.555.372,-	2.251.600,-	144,76
davon:			
überfällige Forderungen	297.025,-	1.021.851,-	344,03
- Verbindlichkeiten ges.	1.692.180,-	1.581.842,-	93,50
2. Jahreswerte			
- Forderungen aus Verspätungszinsen - Kto. 685 -	54.034,-	78.165,-	144,66
- Vom Betrieb gezahlte Verspätungszinsen - Kto. 385 -	17.092,-	29.113,-	170,33

Bei den durchschnittlichen Beständen der Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen ist eine erhebliche Steigerung gegenüber dem Jahr 1979 zu verzeichnen. Ursache hierfür sind Rechnungen an das Verkehrs- und Tiefbaukombinat.
Die laufenden Liquiditätsschwierigkeiten dieses Betriebes - besonders der BT 01-Radebeul und 07-Bautzen - haben auf die Höhe der überfälligen Forderungen entscheidenden Einfluß. Der Durchschnittsbestand betrug 1980 bei

BT 01 - Radebeul TM 758,4 und

BT 07 - Bautzen TM 468,9.

Trotz regelmäßigem Mahnwesen sowie Einschaltungen der Staatsbank und der Abt. Recht unseres Betriebes konnte nicht erreicht werden, daß VTK diese Forderungen termingemäß ausglich.

Aus diesem Fakt resultiert auch das Ansteigen der vom Betrieb geforderten Verspätungszinsen.

Obwohl der Durchschnittsbestand an Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen der Leistungen eine geringe rückläufige Entwicklung gegenüber 1979 zeigt, sind die angefallenen Verspätungszinsen gestiegen. Hervorgerufen wurde dieses durch wiederholte Zahlungsschwierigkeiten des Betriebes, so daß Lastschriftaufträge nicht eingelöst und Überweisungen der Rechnungen nicht vorgenommen werden konnten.
Hauptfaktor waren die nicht kreditierten Mehrbestände an Material. Die durchgeführten Untersuchungen ergaben, daß in der Zeit vom 1.1. - 31.8.1980 durchschnittlich monatlich TM 2.393 infolge fehlender Kredite aus Umlaufmitteln finanziert werden mußten.

Anlage 28

Entwicklung der Fondsrentabilität

	Ist 79	Plan 80	Ist 80
- Grundfondsquote (M)			
Formel:			
Erlöse aus WP zu BP / BW der Gm im Jahresø	0,269	0,287	0,286
- Grundfondsrentabilität (M)			
Formel:			
Nettoergebnis / BW der Gm im Jahresø	0,033	0,043	0,044
- Verschleißquote (%)			
Verschleiß der Gm / BW der Gm x 100	41,14	43,09	43,29
- Grundfondsausstattung je AK(TM)			
BW der Gm im Jahresø / Gesamtbeschäftigte (VBE)	138,6	137,4	140,7
- Investitionsintensität			
mat. Leistungen Invest / BW der Gm im Jahresø	0,027	0,025	0,022

Wertangaben:	Ist 80
BW der Gm per 31.12.80	539.694 TM
Verschleiß Gm per 31.12.80	233.612 TM
Gesamtbeschäftigte (VBE)	3.809
BW der GM im Jahresø	536.018 TM
Erlöse aus WP zu BP	153.538 TM
Nettoergebnis	23.392 TM
mat. Leistungen f.Invest	11.904 TM

Anlage 29

Nachkalkulation des Werkküchenessens für das Jahr 1980
(Kostenstellen 7111, 7113, 7122)

1. Leistung

	1980	1979
Anzahl Portionen	431.040	405.216
davon Küche Waltherstr.	313.215	267.936
Küche Blasewitz	117.825	111.342
Küche Tolkewitz	—	25.938
darunter fremde Teilnehmer	64.150	69.745

2. Kosten

	insges.	1980	1979	1978
		pro Portion		
Löhne	338.317	-,78	-,80	-,92
Treueprämie	13.737	-,03	-,05	-,04
SV u. Unfallumlage	41.012	-,10	-,10	-,12
Abschreibungen	3.226	-,01	-,01	-,01
Miete	2.568	-,01	-,01	-,01
Energie u. Brennstoffe	39.313	-,09	-,13	-,20
Material f.betr. Betr.	1.296	—	—	-,01
Hilfsmaterial	1.979	-,01	-,01	-,01
Arbeitsmittel	18.317	-,04	-,02	-,02
Rep.u.sonst. Lstgn.	6.532	-,02	-,01	-,01
Reinigungsmaterial	1.307	—	—	—
innerbetr.Transp.-Lstgn.	78.726	-,18	-,20	-,18
innerbetr.Repf.-Lstgn.	10.291	-,02	-,03	-,01
Zwischensumme:	556.621	1,29	1,37	1,54
Lebensmitteleinsatz	489.781	1,14	1,19	1,18
davon Küche Waltherstr.	339.118			
Küche Blasewitz	150.663			
Kosten insgesamt:	1.046.402	2,43	2,56	2,72

3. Deckung

Einnahmen	371.460	-,86	-,86	-,89
Zuschuß aus KuS-Fonds = 64,5 % d. Gesamtkosten	674.942	1,57	1,70	1,83
Einnahmen gesamt:	1.046.402	2,43	2,56	2,72

4. Übersicht der Kosten und deren Deckung für fremde Werkküchen (Kostenstelle 7123)

	1980	1979	1978
Kosten	205.854	306.604	296.006
Erlöse	47.518	21.414	67.180
Deckung: KuS-Fonds	158.336	70.190	3.826
Leistungsfonds	—	165.000	225.000

Anlage 30

Nachkalkulation Kantinen 1980 (Kostenstelle 7121)

	1980	1979		Abweichung zu 79
1. Kosten				
Löhne	268,725	253.939		
Treueprämie	12.650	8.209		
SV u. Unfallumlage	34.023	31.684		
	(315.398)	(293.832)	+	21.566
Abschreibungen	20.737	22.817		
Energie	9.006	1.674		
Arbeitsmittel	4.567	4.274		
Material f.betr.Betr.	15.335	19.769		
AS- u. Dienstkleidung	976	2.495		
Reinigungsmaterial	7.064	5.793		
Hilfsmaterial	1.405	1.613		
Zeitungen	—	85		
	(59.090)	(58.520)	+	570
Reparat.durch Fremde	9.326	7.025		
sonst.Leistungen	3.120	1.620		
	(12.446)	(8.645)	+	3.801
innerbetr.Transp.-Lstgn.	20.503	26.192	./.	5.689
innerbetr.Rep.-Lstgn.	7.046	5.895	+	1.151
Handelsware f.Kantinen	1.473.603	1.489.764	./.	16.161
Kosten gesamt:	1.888.086	1.882.848	+	5.238
2. Erlöse				
Umsatz Kantinen	1.593.733	1.622.280	./.	28.547
Mehrerlöse Kantinen	25.979	26.291	./.	312
	1.619.712	1.648.571	./.	28.859
3. Deckungsbetrag				
aus KuS-Fonds	268.374	234.277	+	34.097

Anlage 31

Nachkalkulation Sportkasino Wachwitz 1980 (Kostenstelle 8123)

1. Kosten

	1980	1979	Abweichung zu 1979
Löhne	32.716	35.430	
Treueprämie	1.582	1.642	
SV u.Unfallumlage	2.999	2.956	
	(37.297)	(40.028)	./. 2.731
Abschreibungen	1.657	1.618	
Energie	8.277	7.534	
Material f.betr.Betr.	378	615	
Hilfsmaterial	950	1.126	
Rep. durch Fremde	1.275	1.362	
Sonstige Leistungen	2.780	2.392	
Anschaffungen	415	988	
Honorar u.Kosten f. kult. u.soz.Leistgn.	1.342	3.000	
Zeitungen	17	84	
	(17.091)	(18.719)	./. 1.628
innerbetr.Rep. und Transportleistungen	9.550	4.661	+ 4.889
Warenumsatz	153.959	165.277	./. 11.318
./. Stellenausgleich	12.000	12.000	
Kosten gesamt	205.897	216.685	./. 10.788

2. Erlöse

Umsatz Preisstufe II	194.520	208.402	./. 13.882
Werberlöse	101	1.499	./. 1.600
	194.419	209.901	./. 15.482

3. Deckungsbetrag

aus KuS-Fonds	11.478	6.784	+ 4.694

Anlage 32

Unfallanalyse

Bereich	Unfallart AU	WU	WVU	GT	Ges.	Ausfallstunden AU	WU	WVU	GT	Ges.	Beschäftigte Ø	Unfallquote AU	Folgequotient AU
- 1 -	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	24	0,00	0,00
- 2 -	74	24	4	7	109	9.753	4.712	1.001	1.307	16.773	1.891	3,91	0,25
- 3 -	40	3	4	10	57	4.211	306	420	1.621	6.558	779	5,13	0,26
- 4 -	31	5	--	9	45	4.354	612	--	1.164	6.130	558	5,56	0,38
- 5 --	1	--	1	--	2	105	--	342	--	447	97	1,03	0,05
- 6 -	4	4	--	--	8	910	719	--	--	1.629	187	2,14	0,24
- 7 -	--	2	1	--	3	--	565	125	--	690	206	0,00	0,00
- 8 -	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	55	0,00	0,00
- 91 -	3	--	--	1	4	193	--	--	70	263	87	3,45	0,11
BA	19	2	2	2	25	1.472	88	394	96	2.050	326	5,83	0,22
1980:	172	40	12	29	253	20.998	7.002	2.282	4.258	34.540	4.210	4,09	0,24
1979:	164	70	--	21	255	20.610	12.847	--	2.929	36.386	4.278	3,83	0,39

Nachweis des Einsatzes des Reparaturfonds mtT für Generalreparaturen nach Maßnahmen Plan / Ist 1980

GR Gleisbau	Plan m Gl	Plan TM	Ist m Gl	Ist TM
VTK Maßnahmen				
Str. d. Einheit	1.120	1.174,0	1.120	976,5
Paul-Gruner/Jahnstr.	439	400,0	--	0,9
Reicker/Mügelner Str.	3.523	3.633,0	3.326	3.708,4
Radebeul/W.Pieck-Str.	823	828,0	840	861,1
Schweriner Str.	909	802,0	909	801,4
Großenhainer Str.	2.400	2.720,0	2.529	2.313,2
Zwischensumme	9.223	9.557,0	8.724	8.661,5
VB Maßnahmen				
Bautzner Str.	834	593,8	833	521,2
Pennricher Str. zw.Frübel- u.R.Renner-Str.	651	464,0	691	470,0
Pennricher Str. zw. R.Renner- u. Steinb.Str.	686	489,0	--	--
Paul-Gruner-Str.	--	--	439	431,8
Zwischensumme	2.171	1.546,8	1.963	1.389,6
Fugenverguß neu	--	170,0	--	115,8
Projektierung	--	290,0	--	162,9
Vermessung	--	185,0	--	195,3
Summe GR Gleisbau	11.394	11.748,8	10.687	10.558,5
GR Stromversorgung				
GR d.MS Anlage im GUW Ost	--	187,9	--	49,4
GB d. Batterie im GUW Loschwitz	--	67,3	--	44,5
Abzweig Reick	--	73,0	--	75,5
Reicker Str.	--	104,5	--	42,6
Blasewitzer/Loschw.Str.	--	190,9	--	--
Umbau v.Signalanlagen	--	102,0	--	85,3
Bf. Trachenberge	--	9,2	--	11,5
Freiberger Str.	--	24,3	--	43,7
Postplatz	--	46,3	--	66,1
Aufbau v.Speisepunkten	--	46,3	--	45,3
Umbau v. Speisepunkten	--	25,5	--	3,6
Aufbau v.Brückenverkleidungen	--	31,3	--	22,0
Fahrdrahtauswechslg.	--	234,4	--	510,0
Pillnitzer Landstr.	--	254,6	--	259,3
Fremdleistg. Halle	--	573,0	--	74,7
sonst. Hilfsleistg.	--	46,1	--	185,2
Aufbau v. Weichenheizungen	--	56,4	--	18,8
Aufbau v. Weichensteuerungen	--	66,3	--	89,4
Wartehallen u.Haltestellen	--	23.2	--	20,6
Summe GR Stromversorgung	--	2.162,5	--	1.647,5

Anlage 33 - Blatt 2

Nachweis des Reparaturkostenfonds für die mtT Plan / Ist 1980

Generalreparaturen	Plan m GL	Plan TM	Ist m GL	Ist TM
GR Gleisbau	11.394	11.748,8	10.687	10.558,5
GR Stromversorgung	--	2.162,5	--	1.647,5
SEV m.fremden KOM	--	1.113,9	--	421,7
Generalreparaturen gesamt:	11.394	15.025,2	10.687	12.627,7
Laufende Unterhaltung				
Gleisbau u. -kontrolle	--	7.525,0	--	5.688,6
Stromversorg.anlagen	--	2.891,8	--	2.654,3
Nachweiskosten u.Hochb.	--	706,5	--	609,1
Laufende Unterhaltung gesamt:	--	11.123,3	--	8.952,0
+ Umlagen Gesamtbetrieb		1.320,0		1.377,3
		12.443,3		10.329,3
Reparaturkostenfonds mtT Bereich - 4 - gesamt:		27.468,5		22.957,0

Anlage 34

Erhebung zur Ermittlung des Schichtkoeffizienten gemäß "Rahmenrichtlinie zur Ermittlung der Schichtstärke im Verkehrswesen" vom April 1977 - Anlage 1

Schichtsystem	Arbeiter und Angestellte - Personen -	darunter Produktionspersonal insgesamt - Personen -	darunter weiblich	Zeile
Einschichtsystem	1.909	1.062	233	1
Zweischichtsystem	711	605	122	2
Dreischichtsystem	1.256	1.230	262	3
insgesamt	3.876	2.897	617	4
darunter im durchgehenden Schichtsystem von Zeile 3	1.115	1.098	222	5

Damit beträgt der Schichtkoeffizient (berechnet als durchschnittlich angewandtes Schichtsystem gemäß Pkt. III 4.1. der Rahmenrichtlinie)

$$S_{Koe} = \frac{\text{Anzahl des Produktionspersonals gesamt}}{\text{Anzahl des Produktionspersonals der am stärksten besetzten Schicht}} = \frac{2.897}{1.230} = \underline{\underline{2,36}}$$

63,3 % des Produktionspersonals sind in Mehrschichtsystemen tätig. Das sind 4,6 % mehr als 1979. Im Bereich Verkehr entspricht die Schichtarbeit annähernd den Anforderungen des Fahrplanes. In den technischen Bereichen hat sich im Zusammenhang mit der Urlaubsgewährung die Bereitschaft zur Schichtarbeit etwas verbessert.