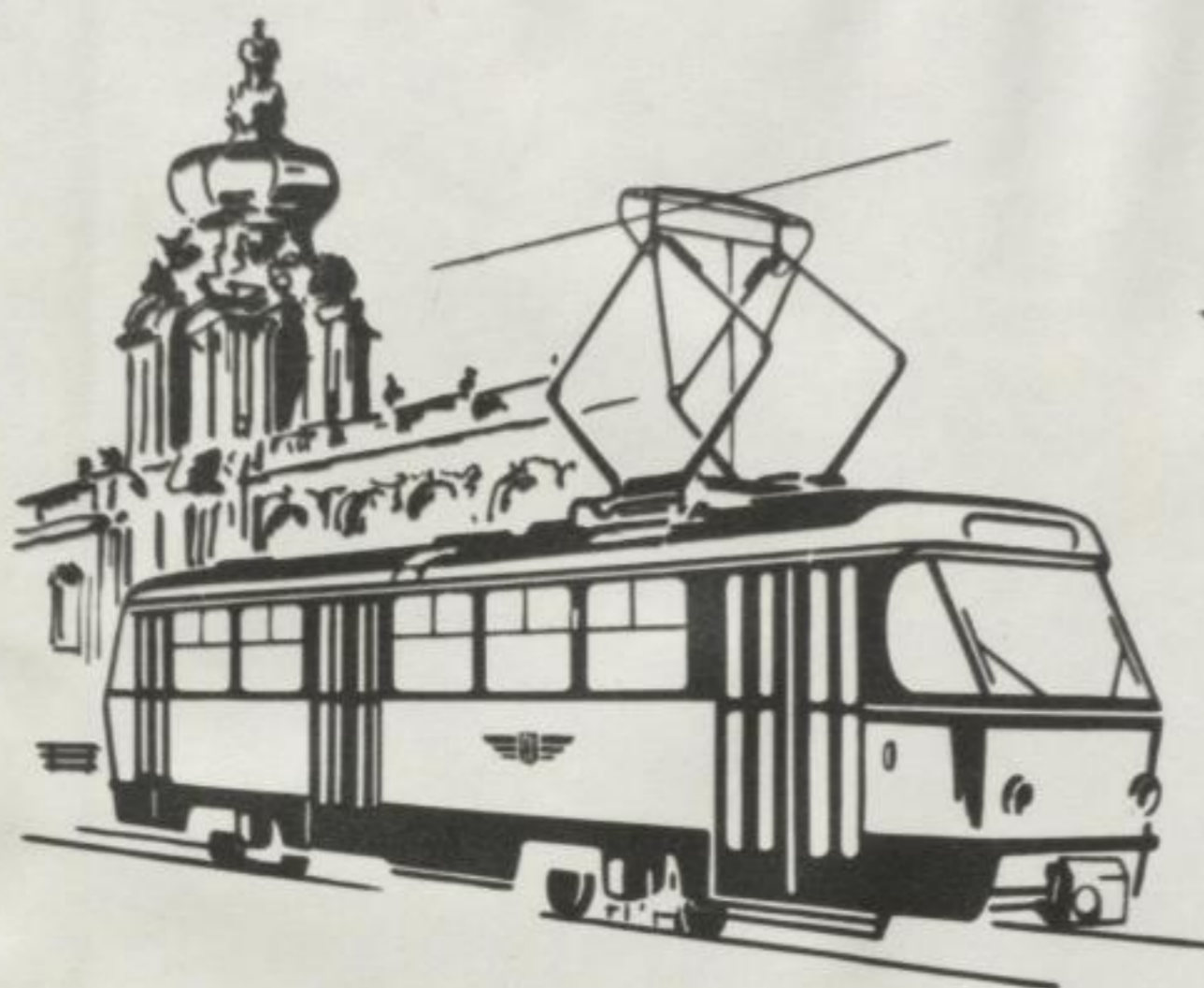


Nur für den Dienstgebrauch



# Geschäftsbericht 1984

**VEB VERKEHRSBETRIEBE  
DER STADT DRESDEN**

VEB  
Verkehrsbetriebe  
der Stadt Dresden

1.	Stellung und Aufgaben des Betriebes in der Volkswirtschaft	1
2.	Qualifizierung der Leitung und Planung	2
2.1.	Sozialistischer Wettbewerb und Leistungsvergleich	2
2.2.	Wissenschaft und Technik, Investitionen	3
2.3.	Binnenhandelstätigkeit	4
2.4.	Wirtschaftliche Rechnungsführung, Leistungsbewertung und ökonomische Stimulierung	5
3.	Materiell-technische Basis	7
3.1.	Bestand und Entwicklung der Grundfonds, Entwicklung der Investitionen und ihr effektiver Einsatz	7
3.2.	Maßnahmen zur Erhaltung und Erhöhung der Einsatzbereitschaft der Beförderungsmittel	8
3.3.	Erfüllung der Maßnahmen des Reparaturkostenfonds der VStB	10
3.4.	Notwendige materiell-technische Versorgung des Betriebes durch andere Bereiche der Volkswirtschaft	11
4.	Steigende Bedeutung und Nutzung von Wissenschaft und Technik einschl. Neuererwesen	13
5.	Produktive Leistungen	14
5.1.	Entwicklung der Verkehrsleistungen und Deckung des volkswirtschaftlich notwendigen Bedarfs	14
5.2.	Industrielle Leistungen und Rationalisierungsmittelproduktion	16
5.3.	Baureparaturen (ohne NAW)	17
6.	Energiewirtschaft	18
7.	Effektivität des Reproduktionsprozesses	19
8.	Einsatz des Arbeitsvermögens	22
9.	Ordnung, Disziplin und Sicherheit	25
10.	Schlussfolgerungen	26

## Anlagen

1. Abrechnung der Staatlichen Planaufgaben 1984
2. Wichtige Kennziffern 1984 im Vergleich zur Erfüllung des Vorjahres
3. Erfüllung der Kennziffern des Planes Wissenschaft und Technik 1984
4. Erfüllung der Verkehrsleistung
5. Erfüllung des Investitionsplanes 1984
6. Materialbestände
7. Bewegung der Arbeitskräfte 1984
8. Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes
9. Ergebnisrechnung
10. Kosten- und Erlöskennziffern

## 1. Stellung und Aufgaben des Betriebes in der Volkswirtschaft

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden nehmen bei der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im ÖPNV der Stadt Dresden eine Schlüsselrolle ein. Gemessen am Gesamtergebnis der Beförderungsleistungen haben die Verkehrsbetriebe ca. 80 % zu realisieren. Daraus leitet sich unmittelbar die betriebliche Hauptaufgabe ab, den Arbeiterberufs- und Schülerverkehr in hoher Qualität und bei gleichzeitiger Senkung des spezifischen Produktionsverbrauches und der Kosten durchzuführen.

Alle Maßnahmen sind unter Führung der BPO und der Einbeziehung der Kollektive unseres Betriebes sowie der gesellschaftlichen Organisationen darauf gerichtet, diesen Prozeß effektiv zu leiten und zu führen.

Grundlagen dazu sind die Plandokumente des Jahres 1984, das Kampfprogramm der Betriebsparteiorganisation und der sozialistische Wettbewerb.

Auf der Vertrauensleuteversammlung am 27.12.83 wurde der Beschluß zur Führung des Wettbewerbes 1984 gefaßt.

Ausgehend von der 7. Tagung des ZK der SED und in Vorbereitung des 35. Jahrestages der Republik leisteten die Kollektive mit der Erfüllung der Planaufgaben einen wirkungsvollen Beitrag zur ökonomischen Stärkung unserer Republik. Unter der Wettbewerbslosung "DDR 35 - starker Sozialismus, sicherer Frieden" meldeten sich 117 Kollektive unseres Betriebes zu Wort und verpflichteten sich zu zusätzlichen Leistungen.

Mit 13 realisierten Initiativobjekten zu Ehren des 35. Jahrestages der Republik leisteten die Werktätigen ein eindrucksvolles Bekenntnis zur Politik unseres sozialistischen Arbeiter- und Bauern-Staates.

Die Qualität und Stabilität im Personennahverkehr der Stadt Dresden konnte spürbar verbessert werden. Die Verkehrsleistungen und die Erlöse wurden mit über 100 % erfüllt. Im Ergebnis veränderter Durchsichtstechnologien konnte die Laufleistung insbesondere bei Takttriebwagen erhöht und die Anzahl der Schadwageneinbrüche insgesamt gesenkt werden.

In diesem Zusammenhang spielte die Verbesserung und Stabilisierung der Fahrzeugbereitstellung und der systematische Abbau langfristiger abgestellter Schadwagen eine besondere Rolle. Grundlage dafür ist das Stappenprogramm des Bereiches Schienenfahrzeuge.

Die Leistungen im Straßenbahngütertransport sind mit 109,7 % erfüllt worden.

Mit dieser Verlagerung von Transporten der Straße auf die Schiene wurde den gesamtwirtschaftlichen Zielstellungen entsprochen.

Die Erarbeitung von Technologien zur Durchführung von Bau-maßnahmen erfolgte unter dem Aspekt der weiteren Reduzierung des Schienenersatzverkehrs und der damit verbundenen Einsparung von Dieselmotorkraftstoff und Vergaserkraftstoff. So kamen in verstärktem Maße Heck-an-Heck-Züge zum Einsatz.

In Mittelpunkt des Programmes der Generalreparaturen im Gleisbau stand die Komplexrekonstruktion und streckenzugweise Gleiserneuerung der Bautzner Str./Bautzner Landstraße.

Hier wurden im verstärkten Maße Querschwellengleiskörper eingebaut. Der Übergang von der Großverbundplatte zum Querschwellengleis war ein dominierendes Merkmal im Gleisbau unserer Stadt.

Weitere Schwerpunkte in der Führungs- und Leitungstätigkeit waren die Arbeit mit den Kosten, Maßnahmen zur Reduzierung der Materialbestände und die Einhaltung der Normative. Dazu wurden unter Leitung des Betriebsdirektors Materialverwertungsrapporte durchgeführt. Durch die ständige und zielgerichtete Analyse der Plankennziffern und die Verwirklichung der Kostensenkungskonzeption des Betriebes wurde dem Erfordernis der ökonomischen Arbeit entsprochen.

Eine ständige Kontrolle der erreichten Ergebnisse erfolgte in den Planberichten und Direktionsitzungen.

Im Planjahr fanden weiter eine Reihe von Beratungen und Konferenzen statt, wie z.B. Qualitätskonferenz des Bereiches Verkehr, die 4. Kostenkonferenz des Betriebes, die Bildungskonferenz und die 15. Betriebskonferenz. An den Beratungen, die die Erfüllung der betrieblichen Hauptaufgabe zum Inhalt hatten, nahmen zahlreiche Vertreter der sozialistischen Kollektive teil.

Am Vorabend des 7. Oktober wurde der 2. Bauabschnitt der primären Verkehrserschließung im Neubaugebiet Gorbitz termingerecht realisiert. Mit Übergabe der neuen Gleisstrasse erfolgte die Eröffnung der Linie 42 mit Wendebögen. Hier kamen erstmals Zweirichtungsbeiwagen (MWR-Objekt) zum Einsatz.

Die Rekonstruktion der Schwebeseilbahn wurde zielstrebig fortgesetzt.

Mit der Ergänzung zum Wettbewerbsbeschluss, bestätigt durch die Vertrauensleutevollversammlung am 26.4.84 verpflichteten sich die Kollektive, die Eigenleistungen in Höhe von 37 TM zur Sicherung der termingerechten Rekonstruktion zu realisieren.

Mit den im Planjahr 1984 erreichten Ergebnissen wurde eine weitere Stabilisierung in der Verkehrsdurchführung der Stadt Dresden erreicht und damit betrieblicherseits eine gute Position für das Planjahr 1985 geschaffen.

2. Qualifizierung der Leitung und Planung

2.1. Sozialistischer Wettbewerb und Leistungsvergleich

Grundlagen für die Aktivitäten des Betriebskollektive zu Ehren des 35. Jahrestages der DDR waren der "Beschluss der Vertrauensleutevollversammlung vom 27.12.1983 über die Führung des sozialistischen Wettbewerbes im Jahre 1984", der Ergänzungsbeschluss vom 26.4.1984 sowie die Wettbewerbsbeschlüsse der Bereiche und Arbeitskollektive.

Auch im Jahre 1984 standen die 154 Kollektive der sozialistischen Arbeit mit 3.628 Werktätigen im Mittelpunkt des sozialistischen Wettbewerbes. Sie stellten sich anspruchsvolle Ziele zur Leistungssteigerung, zur Verbesserung der Qualität der Beförderungs- und Instandhaltungsprozesse und zur Durchsetzung einer höheren Ordnung, Disziplin und Sicherheit. Auf der Grundlage des KKV rechneten die Kollektive quartalsweise die Erfüllung der Wettbewerbsverpflichtungen ab und schätzten den Stand der Realisierung der Kultur- und Bildungspläne ein.

In den innerbetrieblichen Leistungsvergleich wurden erstmalig auch die Stabsbereiche einbezogen. Auf der Grundlage vereinbarter Kennziffern wurden quartalsweise die besten Bereiche sowie Produktions- und Jugendkollektive ermittelt und in würdiger Form geehrt. Sieger im innerbetrieblichen Leistungsvergleich 1984 wurden die Bereiche Verkehrsanlagen sowie Rechnungsführung und Finanzkontrolle.

Im überbetrieblichen Leistungsvergleich mit anderen Betriebsbetrieben der DDR belegte unser Betrieb über alle Quartale stets vordere Plätze, insbesondere durch die erreichten Ergebnisse im Vergleich der Unfallquoten, der Neuerwerbshöhe, der Regenerierung und Aufbereitung von wiederverwendungs-fähigen Material sowie der ökonomischen Kennziffern.

Im Mittelpunkt der Initiativen aus Anlaß des 35. Jahrestages der DDR stand die weitere Stabilisierung der Durchführung der Personenbeförderung. So ist es gelungen, die Ausfälle gegenüber dem Vorjahr deutlich zu verringern, z.B.

Einrückter mit fahrzeugtechnischer Ursache	um 2,2 %
Ausfälle durch Fahrzeugmangel	um 48,7 %
Ausfälle durch Personalmangel	um 61,3 %

223 Werktätige wurden 1984 für herausragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb als "Aktivist der sozialistischen Arbeit" ausgezeichnet.

## 2.2. Wissenschaft und Technik, Investitionen

Die wissenschaftlich-technische Arbeit des Betriebes im Jahre 1984 orientiert sich auf die gezielte Weiterführung der Intensivierung und Rationalisierung betrieblicher Prozesse. Gestützt auf die langfristige Konzeption zur sozialistischen Intensivierung konnten die betrieblichen Kennziffern und Zielstellungen in allen wichtigen Positionen erfüllt und überboten werden.

Der Haupttrichtung der weiteren Entwicklung von Wissenschaft und Technik folgend, konnten auf der Grundlage konzipierter Schwerpunkte, wie

- Sicherung der geplanten Leistungen bei gleichzeitiger Senkung des Energieverbrauches und Materialbedarfes,
- Steigerung der Arbeitsproduktivität als Grundlage für die Fortführung des ökonomischen Wachstums,

- Erhöhung des Leistungsvermögens im Rationalisierungsmittelbau,
- Anwendung der Mikroelektronik, insbesondere zur Steuerung technisch-technologischer Prozesse,

weitere Fortschritte in der Anwendung wissenschaftlich-technischer Ergebnisse verzeichnet werden.  
Folgende, einen hohen volkswirtschaftlichen Stellenwert verkörpernde Maßnahmen, sind hierfür Beispiel:

- Einführung der Wechseltechnologie im KOM- und Strab-Betrieb,
- Fortführung der verkehrlichen Erschließung des Wohngebietes Gorbitz (2./3. WK) mit Straßenbahn,
- Veränderungen der Instandhaltungstechnologien für Verkehrsmittel und -anlagen,
- Abschluß der Sekundärnetz-Umstellung Heizung Blasewitz,
- Erweiterung der EDV-Anwendung in Leitung und Verwaltung durch
  - . Rationalisierung in Nutzung befindlicher ESER- und KRS-Projekte
  - . Überleitung von 6 KRS-Projekten in Planarbeit.

In Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen konnte die Entwicklung eines 2-MW-Gleichrichterunterwerkes in Montagebauweise abgeschlossen sowie Studien zur baulichen Gestaltung von Betriebsobjekten vorgelegt werden.

Investitionsseitig konzentrierten sich die Aufgaben 1984 auf die Weiterführung und den Abschluß bereits in den Vorjahren begonnener Vorhaben.

### 2.3. Binnenhandelstätigkeit

Auf der Grundlage des Einfuhrvertrages, abgeschlossen mit dem VEAHB Schienenfahrzeuge, Export-Import, war die Lieferung von 186 Straßenbahnwagen mit einem Wertumfang von 62.752,5 TM aus der CSSR vorgesehen. Der Hersteller konnte den vereinbarten Lieferumfang nur mit 153 Stück und einen Wertumfang von 63.216,5 TM realisieren. Die nicht gelieferten 33 Straßenbahnwagen KF4D wurden als Überhang in das Jahr 1985 übernommen. Die 153 Straßenbahnwagen erhielten die Nahverkehrsbetriebe Dresden (14 T4D/10 B4D), Leipzig, Halle, Magdeburg und Berlin.  
Erlöse aus der Binnenhandelstätigkeit als Importbetrieb waren geplant mit 380,0 TM, das Ist per 31.12.1984 betrug 316,1 TM. Der reduzierte Lieferumfang war dafür die Ursache. Als Kosten für die Binnenhandelstätigkeit waren 42,7 TM geplant, Ist per 31.12.1984 31,8 TM. Dem geplanten Ergebnis von 337,3 TM stehen im Ist per 31.12.1984 284,3 TM (84,3 %) gegenüber.  
Schwerpunkt in der Arbeit des Geschäftsjahres war die Sicherung der Qualität der gelieferten Straßenbahnwagen, die Bearbeitung und Durchsetzung der Käufelanzweigen, die Ergänzung der Technischen Liefer- und Abnahmebedingungen



und die Beratung des Außenhandelsbetriebes in technischen Fragen und bei der Neufestlegung von Preisen für Ersatzteile. Die Arbeit der Abteilung Bilanzhandelsstätigkeit entsprach der Aufgabenstellung, es entstanden keine nichtplanbaren Kosten.

#### 2.4. Wirtschaftliche Rechnungsführung, Leistungsbewertung und ökonomische Stimulierung

##### Wirtschaftliche Rechnungsführung

An der weiteren Qualifizierung der wirtschaftlichen Rechnungsführung wurde mit dem Ziel gearbeitet, auf die Erfüllung der Planaufgaben einzuwirken.

- Neu im Jahre 1984 ist die am 1. Werktag anzufertigende statische Berichterstattung als Vorgeschaurechnung über die Ergebnisse des verflissenen Monats. Damit wird erreicht, daß bereits zu einem früheren Termin über die Planerfüllung informiert werden kann. Monatlich wird danach eine Auswertung mit den tatsächlichen Werten vorgenommen. Aufgrund der im Laufe des Jahres gewonnenen Erkenntnisse ist die Abweichung zu den tatsächlich abgerechneten Ergebnissen zunehmend geringer geworden.
- Die Ergebnisse der Planerfüllung werden monatlich in der Direktionsberatung ausgewertet. Bei Kostenüberschreitungen insgesamt bzw. in einzelnen Kostenarten oder Kostenstellen wurden entsprechend der Organisationsanweisung Nr. 15-14/0 Kostenrapporte durchgeführt. Im Jahre 1984 kam das in der Hauptsache für die Bereiche Verkehr und Fahrzeuginstandhaltung in Frage. Schwerpunkte hierbei waren die Überschreitung im Fahrstrom, im Lohnfonds und die Mehrbestände an Material. In den Reports wurden durch den Betriebsdirektor Festlegungen zur Beseitigung der Planwidrigkeiten getroffen.
- Die Leistungsrechnung wurde auf der Grundlage der "Anordnung über weitere ökonomische Maßnahmen zur Reduzierung des volkswirtschaftlichen Transportaufwandes" (Gbl. Teil I, Nr. 34/1983) weiter entwickelt. Es wurde eine eindeutige Zuordnung der Fahrzeuge zum Werkverkehr und zu den Spezialfahrzeugen vorgenommen. Vom WLO wurde ein Limit für die Ausstattung und Auslastung der Fahrzeuge des Werkverkehrs erteilt. Eine Analyse über die Leistung und Auslastung für die dem Werkverkehr zugeordneten Fahrzeuge wurde erarbeitet und als Leiterinformation in der Direktionsberatung behandelt. Die berechnete Werkverkehrsabgabe für Fahrten im Fernverkehr in Höhe von TM 39,1 wurde nachträglich als planbar anerkannt. Zielstellung für 1985 ist es, die Auslastung der Fahrzeuge des Werkverkehrs zu erhöhen und Transporte im Fernverkehr zunehmend auf die Schiene zu verlagern.
- Zur weiteren Durchsetzung der Nutzensrechnung wurde im Jahre 1984 auf der Grundlage der Dienstweisung Nr. 5/83 des Hauptbuchhalters der Nachweis des Nutzens für alle Maßnahmen der wissenschaftlich-technischen Fortschritts geführt.

Es ist aber noch nicht gelungen, die Einarbeitung des Nutzens in den Plan durchgehend nachzuweisen.

- Die Arbeit mit Ursachenermittlungsbogen bei Entstehen nichtplanbarer Kosten wurde auch im Jahr 1984 fortgesetzt.

Die Wertgrenze wurde von M 500.-- auf M 200.-- und für Verspätungszinsen auf M 50.-- neu festgelegt. Insgesamt wurden 36 Ursachenermittlungsbogen ausgefertigt und ordnungsgemäß bearbeitet. Dabei wurden Maßnahmen festgelegt, die die Ursachen des Entstehens dieser Kosten künftig weitgehend ausschließen. Es mangelt aber noch an der erforderlichen Konsequenz bei der Durchsetzung der materiellen und finanziellen Verantwortlichkeit.

*disziplinarischen*

- Als ehrenamtliche Kostenkontrolloren waren im Jahr 1984 in den Produktionsbereichen 12 Kollegen eingesetzt. Ihr Einsatz erfolgte unter Anleitung des Hauptbuchhalters zielgerichtet zur Erschließung von Reserven und zur Einhaltung von Ordnung und Sicherheit im Arbeitsbereich. Zum Teil wurden ihnen direkte Kontrollaufträge erteilt. Ihr Einsatz erfolgte im besonderen bei Lager- und Inventurkontrollen und der Feststellung von Mehrbeständen an Material.

#### Leistungsbewertung und ökonomische Stimulierung

Die Hauptkennziffern der Leistungsbewertung

- Nettoproduktion und
- Nettogewinn

waren zugleich die Hauptkennziffern für die zusätzlichen Zuführungen zum Prämienfonds.

Neu hinzu kamen als Zusatzkennziffern

- Kosten je 100 M Warenproduktion zu Betriebspreisen und
- Einhaltung und Unterbietung des spezifischen Verbrauchs von Antriebsenergie im KGM- und Strab-Verkehr (in Tm je Mio Pkm).

Auf der Grundlage der Erfüllung der Hauptkennziffern wurden dem Prämienfonds zusätzlich Tm 167 zugeführt.

Sowohl 1984 als auch 1983 konnten aufgrund des festgelegten Normativs der Verwendung des überplanmäßig erwirtschafteten Nettogewinns keine Zuführungen zum Leistungsfonds erfolgen.

Durch das mit 25 % festgesetzte Normativ verliert der Leistungsfonds seine zusätzliche stimulierende Wirkung auf die Erfüllung der Hauptkennziffern.

### 3. Materiell-technische Basis

#### 3.1. Bestand und Entwicklung der Grundfonds, Entwicklung der Investitionen und ihr effektiver Einsatz

Der Bruttowert aller Grundmittel des Betriebes beträgt zum Stichtag per 31.12.1984 595,7 Mio M. Davon entfallen auf Grundmittel der materiell-technischen Territorialstruktur 221,2 Mio M.

Im Grundmittelbestand sind zweigspezifische Grundmittel für das Transport- und Nachrichtenwesen mit einem Anteil von 96,7 % enthalten.

Der Anteil für Nutzfahrzeuge des Personenverkehrs beträgt 45,2 % des Grundmittelbestandes.

Davon entfallen auf -Strab-Ts und Bu	Bruttowert 213.523 TM
	Nettowert 117.004 "
	Verschleißquote 45,2 %
-KOM	Bruttowert 40.793 TM
	Nettowert 2.099 "
	Verschleißquote 94,9 %

Die Verschleißquote aller Grundmittel beträgt per 31.12.84 50,5 %.

Zur Verbesserung der materiell-technischen Basis konnten für 13.570 TM materielle Leistungen erbracht und 13.938 TM finanzielle Mittel eingesetzt werden. Der Bestand an unvollendeten Investitionen wurde um 3.508 TM gesenkt. Zur Nutzung übergeben sind 14 T4D und 10 B4D. 20 KOM sind durch Umsetzung dem Betrieb zugeführt und dafür ältere Fahrzeuge ausgesondert worden.

Maschinen, Ausrüstungen und Wirtschaftsfahrzeuge wurden im Rahmen der geplanten Fonds für 665 TM gekauft. Damit wurden in allen Betriebsbereichen wichtige Ersatzbeschaffungen durchgeführt und Neuanschaffungen realisiert.

Die Tätigkeit auf dem Gebiet der Vorbereitung von Investitionen erfolgte planungsseitig unter der Zielstellung, die Realisierung der Investitionsvorhaben und -maßnahmen der Planjahre 1984 und 1985 vorbereitungsseitig abzusichern sowie den erforderlichen Vorlauf für die Investitionen der Folgejahre zu gewährleisten.

Besondere Schwerpunkte waren dabei die Vorhaben

- Heizblablösung Blasewitz,
- Rekonstruktion Heizung Polkewitz,
- GÜW Eisenberger Straße einschließlich Kabellegung,
- Verlagerung des Betriebshofes Böcklinstr. nach Trachenberge

Die BTU-Maßnahme Blasewitz konnte mit der Heizperiode im Hauptteil abgeschlossen werden. Die endgültige Fertigstellung erfolgt 1985. Das Kleinrechnergebäude Böhla ist zur vollen Nutzung übergeben und die Tankstelle Trachenberge ist fertiggestellt. Beim Vorhaben Rekonstruktion Heizung Tolkowitz ist der geplante Stand wegen fehlender Bilanzierung nicht erreicht. Die Inflation Blasewitz wird 1985 fertiggestellt. Die geplante Fortführung der Ausrüstung der Leistungsfahrzeuge mit Pankanlagen konnte wegen fehlender Montagekapazität nicht erfüllt werden.

Im Bereich der materiell-technischen Territorialstruktur wurde die Kabeltrasse R.-Hanner-Str. in Zusammenhang mit der PVE Gorbitz und die Kabeltrasse Rietsstr. abgeschlossen.

### 3.2. Maßnahmen zur Erhaltung und Erhöhung der Einsatzbereitschaft der Beförderungsmittel

Die Instandsetzung der Straßenbahnwagen wurde auf der Grundlage der BO Strab und des Technischen Programmes durchgeführt, wobei zwangsläufig die vorhandene Werkstattkapazität berücksichtigt werden mußte.

Als weitere Arbeitsgrundlage diente das Stappenprogramm zur weiteren Verbesserung und Stabilisierung des TBK bei T4D und B4D. An 65 T4D und 31 B4D erfolgte die festgelegte Hauptuntersuchung, wobei vor allem auch langfristig abgestellte Fahrzeuge mit einem erheblichen Instandsetzungsaufwand wieder zum Einsatz gebracht wurden. Eine Zwischenuntersuchung in erhöhtem Umfang erhielten 169 T4D und 77 B4D. Über die Zwischenuntersuchung wurden im verstärkten Maße Fahrzeuge mit Bodenberührung (abgestellte Wagen wegen Neubereifung) wieder instandgesetzt.

Zur Verbesserung der Verkehrsdurchführung unter besonderen Bedingungen wurden weitere 3 B4D als Zweirichtungswagen umgebaut. Diese Fahrzeuge haben sich bereits im Einsatz gut bewährt.

Insbesondere zur verstärkten Dachlackierung bei T4D/B4D wurden entsprechende Maßnahmen festgelegt. Im Ergebnis dessen konnte bei 65 T4D/B4D zusätzlich zum geplanten Programm der Volllackierung eine Dachlackierung durchgeführt und dem notwendigen Korrosionsschutz besser Rechnung getragen werden, der für die Erhöhung der normativen Nutzungsdauer dieser Fahrzeuge bedeutungsvoll ist.

Bei den BT und BE wurden die erforderlichen Hauptuntersuchungen planmäßig durchgeführt. Zur Verbesserung des technischen Zustandes dieser Fahrzeuge und somit zur Erhöhung der Einsatzbereitschaft erfolgte eine zusätzliche Grundinstandsetzung an 4 BT-Laufgestellen.

Zur Absicherung der Baugruppenbereitstellung und zur Reduzierung von Materialproblemen wurden vielfältige Maßnahmen eingeleitet und durchgesetzt.

So wurde der weitere Ausbau der Kooperationsbeziehungen zielgerichtet fortgesetzt, wobei die Ergebnisse bei der Anfertigung von Strah-Ersatzteilen im Rahmen der Produktionshilfe weiter verbessert werden konnte. Dabei sind für 1185 III Ersatzteile angefertigt worden. Allerdings konnten dabei erschlossene Kapazitätsreserven nicht vollständig ausgeschöpft werden, da eine Anzahl von abgeschlossenen Wirtschaftsverträgen infolge größeren Materialfehlabständen nicht realisiert wurden. Zur Erhöhung der Lebensdauer der Baugruppen und für die verstärkte Materialsubstitution wurden neue effektivere Instandsetzungs- und Regenerierungstechnologien eingeführt. Das betrifft u.a. die Radnatteranfertigung, die Getriebeeinstellung und die Türinstandsetzung T4D/B4D. Insgesamt ist festzustellen, daß die realisierten Maßnahmen eine spürbare Verbesserung und Stabilisierung der Straßenbahnfahrzeugbereitstellung brachten.

Das 1963 im verstärkten Umfang begonnene Rekonstruktions- bzw. Neubauprogramm auf dem Sektor der schienengebundenen Wirtschaftsfahrzeuge wurde zielgerichtet fortgeführt, so daß diese Fahrzeuge leistungsfähig sind und sich in einem technisch guten Zustand befinden.

Mit der II. Etappe der Generalreparatur der Schwebbahn wurde im vorgesehene Umfang begonnen. Diese Arbeiten werden 1985 weitergeführt.

Die Instandhaltung der Kraftomnibusse war durchgängig abgesichert. Die gesetzlich vorgeschriebenen Technischen Wartungen und turmasabhängigen Überprüfungen wurden mit 100 % erfüllt.

Entsprechend der langfristigen Instandhaltungskonzeption für Kraftomnibusse wurden alle geplanten Karoseriegroßinstandsetzungen an KOM durchgeführt (Eigenleistung 10 Ik 280, Fremdleistung 8 Ik 260, 5 Ik 230, 1 Ik 235).

Aufgrund der Zuführung von 26 gebrauchten Ik 280 aus Berlin (Baujahr 1978 - 1981) wurden 20 KOM (2 Ik 66, 5 Ik 55, 3 Ik 556, 10 Ik 180) älterer Baujahre (1969 - 1973) ausgesondert.

Infolge des nicht beeinflussbaren häufigen Reifenfehls wurde die KOM-Bereitstellung ständig belastet.

Bei den Nutzkraftwagen und PKW wurden die vereinbarten Leistungen bei der Generalüberholung erbracht (1 W 50/W, 2 LO 2501), 2 B 1000, 1 Moskwitsch 2140, 2 Trabant, 1 Wartburg 353 W).

Weiterhin wurde realisiert:

- Aufbau eines Fahrgestells W 50 K/L als Turmwagen,
- Aufbau eines W 50 L als Spezialfahrzeug für den Fugenverguß,
- Umbau von 2 W 50 Kehmaschinen als Schieneneinigungs-wagen.

Zur Erhöhung der Einsatzbereitschaft der Fährbetriebsmittel wurden u.a. an 2 Fährbooten und der Wagenfähre die Landrevisionen durchgeführt. Die Vorbereitungsarbeiten für den Wiederaufbau eines vollkommen verschlissenen Fährbootes wurden mit dem Ziel der Realisierung 1985 weitergeführt.

### 3.3. Erfüllung der Maßnahmen des Reparaturkostenfonds der mtV Gleisbau

Die Grundlage für die Generalreparatur im Gleisbau bildete das Gleisbauzyklogramm 1984.

Absoluter Schwerpunkt war die Komplexrekonstruktion der Bautzner Str./Bautzner Landstraße. Die Bauausführung erfolgte vorwiegend als Querschwellengleiskörper. Damit wurde 1984 der weitere Übergang von der GVP zur Querschwellenbauweise vollzogen.

#### GR Gleisbau - VTK-Maßnahmen

	Jahresplan		Ist per 31.12.84	
	m Gleis	TM	m Gleis	TM
Weiterführung Loschwitzer Str.	-	250,0	-	375,3
Pillnitzer Landstr./Ü.	135	1783,0	176	1563,2
Ü./Antonstr.	-	1096,0	-	678,2
Talkewitzer Str.	1780	2150,0	1799	) 3628,6
Ludwig-Hartmann-Str.	850	1300,0	860	
Bautzner Str. (zu Platz der Einheit u. Hoyerswerdaer Str.)	630	863,0	686	393,9
Komplexrekonstr. Bautzner Landstr.	(11455)	(14276,0)	Maß -	-
Wehlener Str.	1315	1659,0	-	-
Sternstr.	1345	1296,0	-	-
Ü./Freiberger Str.	-	637,5	-	582,3
Ü./Coswig	-	3122,5	-	3080,7
Ü./Meißner Landstr.	-	81,5	-	86,3
Ü./Königsbr. Landstr./Schenk.	-	352,0	-	377,4
Ü./Pirnaer Landstr.	-	404,0	-	-
Ü./Straße der Einheit	-	15,0	-	-
Busabstellanl. Trachenberge	-	-	-	56,7
Aufwässer./Bilanzreserve f. Preiserh. lt. Zykl. VTK	-	395,0	-	-
Ü./Lindengarten-Industrieleg.	-	352,0	-	323,6
VTK gesamt	6055	15756,5	3521	11746,2
Schulfrab. d. eigenen Kräfte und Lehrlingsleistungen	-	82,6	-	199,6
GR Gleisbau Gesamt	6055	15839,1	3521	11945,8

#### Stromversorgung

Maßnahmen der GR Stromversorgung wurden in einem Umfang von 2624,1 TM erbracht (Plan 2439,4 TM).

Für die Maßnahme Hamburger Str. (Plan 1337,5 TM - Ist 1299,3 TM) wurde die geplante Fremdleistung nicht 100 %ig in Anspruch genommen.

Die Maßnahme Dinitzstr. Brücke (Ist 208,6 TM) war eine Auflage des Rates der Stadt Dresden und wurde in der Aufstellung des Planes nicht berücksichtigt.

### 3.4. Notwendige materiell-technische Versorgung des Betriebes durch andere Bereiche der Volkswirtschaft

#### - Materiell-technische Versorgung

Die Erfüllung der betrieblichen Hauptaufgabe bedingte einen hohen Aufwand an operativer Tätigkeit. Entsprechend den erhöhten Forderungen der Materialökonomie galt es, stärker das Prinzip der strengsten Sparsamkeit und der Herstellung der Einheit von Plan-Bilanz-Vertrag durchzusetzen.

Aufgrund der ständig umfassenderen Bilanzierung in allen Zweigen der Volkswirtschaft lag es vor allem darauf an, die gegenüber dem Bedarf geringeren Bilanz- und Fondszuweisungen effektiv einzusetzen. Dadurch gestaltete sich die Versorgung insbesondere in den Sortimenten metallurgische Erzeugnisse, Farben und Lacke, chemische Erzeugnisse, Gase, Elektromaterial, Normteile, Reifen sowie Kabel und Leitungen, äußerst kompliziert, wobei trotz eingeleiteter Maßnahmen mit positiven Ergebnissen (Substitutionen und Ausweichsortimente) der Bedarf nicht maximal abgedeckt werden konnte und somit Fahrzeugabstellungen mit Auswirkungen auf die planmäßige Verkehrsdurchführung unvermeidbar waren.

Schwerpunkt der Realisierung der Ersatzteil- und Rohstoffbereitstellung war deshalb die Absicherung der Abschluss von Wirtschafts- und Lieferverträgen, insbesondere der Jahresbestellung für Direktbezüge und Schwerpunktpositionen.

Die Versorgungssituation auf dem Sektor Kfz-Ersatzteile war stabil und ist als gut einzuschätzen.

Eine ähnliche Entwicklung war auch bei der Lieferung von Import-Straßenbahnersatzteilen zu verzeichnen, wobei folgender Auslieferungsstand vorliegt:

Vertragswert (= AH-Limit)	:	2.088,9 TM
Vertragsrealisierung v. 31.12.84	:	<u>1.987,5 TM</u>
	=	95,1 %

Eine zielgerichtete Arbeit im Rahmen der Bestandsentwicklung wurde zur Herstellung der Einheit zwischen Bedarf und ausgelagerten Bestellungen bzw. abgeschlossenen Verträgen geleistet. Durch eigenverantwortliche Entscheidungen konnten im Verlauf des Jahres Bestellkorrekturen bzw. Stornierungen in Höhe von insgesamt 2.713,6 TM vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde damit die Einhaltung der zugewiesenen Bilanzen gesichert.

#### - Entwicklung der Materialbestände (s. Anlage)

#### - Ergebnisse der Verbesserung der Materialökonomie

Die materialökonomischen Prozesse gestalteten sich im Berichtsjahr kompliziert und nicht den Forderungen zum effektiven Einsatz der bereitgestellten materiellen Fonds sowie der Verhinderung von Mehrbeständen entsprechend.

Die unbefriedigende Entwicklung war Veranlassung zur Einleitung von außerordentlichen Maßnahmen und bildete einen Schwerpunkt in der Führungs- und Leitungstätigkeit des Berichtsjahres.

Am 6. und 14. Juni sowie am 27. September und 13. November führte der Betriebsdirektor mit den verantwortlichen Mitarbeitern des Betriebes Materialverwertungsrapporte durch und veranlaßte die erforderlichen Maßnahmen zu einer erheblichen Bestandsreduzierung. Schwerpunkt bildete vor allem die Überarbeitung bestehender Lieferverträge und daraus abzuleitende Auftragsregulierungen sowie die volkswirtschaftliche Weiterverwertung nicht mehr oder kaum noch benötigter Bestände für den betrieblichen Reproduktionsprozeß durch Intensivierung der Absatz- und Verwertungstätigkeit. Im Ergebnis der Festlegungen zur Freisetzung und effektiven Verwendung materieller Fonds wurde zum Jahresende folgendes Ergebnis realisiert:

Auftragsregulierungen:	2.700 TM
Bilanzrückgaben:	740 TM
Materialverkäufe:	1.201 TM
Verschrottungen:	504 TM

Parallel zu den sofortigen bestandsreduzierenden Maßnahmen wurde im September/Oktober 1984 eine Konzeption zur weiteren Qualifizierung der materialwirtschaftlichen Prozesse im Betrieb erarbeitet und als Arbeitsgrundlage bestätigt. Sie wurde im Monat Dezember und in den gegenwärtigen Problembesprechungen der verantwortlichen Mitarbeiter des Betriebes weiter konkretisiert und bildet die Grundlage zur Schaffung der betrieblichen Voraussetzungen, um die erforderlichen Maßnahmen schrittweise ab 1985 umzusetzen.

Ein besonderes Problem bei der Verbesserung der Materialökonomie bildete die Problematik der Schienenbestände, die im Jahresdurchschnitt ca. 50 % der gesamten Mehrbestände ausmachten. Die im Gegensatz zur Bilanzierungsverordnung in der Stadt Dresden bestehende Regelung, den Auftraggeber mit der Selbstbeschaffung und Bereitstellung der Schienen für den Auftragnehmer zu beauftragen, wirkt sich bei Abweichungen vom Leistungsplan voll zu Lasten des Betriebes aus.

Die finanziellen Belastungen beliefen sich auf 242.403,- M zusätzlicher Aufwendungen.

Die im Jahr 1984 wiederholt eingereichten Anträge zur Klärung der Problematik führten weder zu einer Veränderung der staatlichen Vorratstage noch zu anderen Entscheidungen im betrieblichen Interesse.



#### - Arbeit mit Normen

Der Anteil der durch betriebliche Normen und staatliche Normative unteretzten Materialbestände beträgt 92 % zum durchschnittlichen Richtsatzplan.

Das Ziel besteht darin, im Jahr 1985 51 % der bestehenden Vorratsnormen zu überarbeiten.

Die Einhaltung der übergebenen staatlichen Normative führte zu ernsthafte Störungen im Reproduktionsprozeß, vor allem in den Sortimenten der Metallurgie (Schienen) sowie bei Kabel und Leitungen, da die erforderlichen Lieferzyklen von den zuständigen Lieferbetrieben sowie dem Produktionsmittelhandel in keinem Falle eingehalten wurden.

Auf Anträge des Betriebes zur Veränderung des staatlichen Normatives in der Position Schienen erfolgten wiederholt Ablehnungen.

Im Rahmen der Erzeugnisgruppenarbeit wurde die Problematik einheitlicher Vorratsnormen für Straßenbahneratzteile bearbeitet.

Im Ergebnis mußte festgestellt werden, daß aufgrund der Unterschiedlichkeit in den spezifischen Bedingungen eine einheitliche Vorratsnormierung keinen ergebniswirksamen ökonomischen Nutzen bringen würde.

#### 4. Steigende Bedeutung und Nutzung von Wissenschaft und Technik einschließlich Neuentwicklungen -

Unter der Losung: "DDR 35 - Starker Sozialismus - sicherer Frieden" haben alle Kollektive unseres Betriebes im Rahmen ihrer Wettbewerbszielstellungen zur Erfüllung und Übererfüllung der geplanten Kennziffern auf dem Gebiet von Wissenschaft und Technik beigetragen.

So konnten die Staatlichen Planaufgaben "Arbeitszeiteinsparung" mit 130,7 % und "Eigenproduktion von Rationalisierungsmitteln" mit 101,1 % erfüllt werden. Damit steht der Staatlichen Planaufgabe, 320 Tn Arbeitszeit zu erbringen, eine Überbietung mit 96 Tn gegenüber.

Im Rahmen der Kennziffer "Ökonomischer Nutzen" wurde durch Material-, Energie- und Arbeitskräfteeinsparung eine Selbstkostensenkung von insgesamt 1.225,3 TM erreicht.

Devon resultieren z.B. 124,7 TM aus der Einsparung von 89.082 l Dieseldieselkraftstoff.

Entscheidenden Anteil an der Übererfüllung dieser Kennziffern haben folgende Maßnahmen:

- Rationalisierung der Fahrleistungen,
- Alternativlösung Verkehrserschließung Gorbitz,
- Optimierung der Fahrzeugstationierung,
- Reduzierung der Riß- und Bruchschäden an Motorträgern T4D,
- Veränderte Fertigungstechnologie für T4D-Getriebe und
- LM-Maßnahme Fugenverguß.

Im Planjahr 1984 wurden 196 Arbeitsplätze um- bzw. neugestaltet.

In der MM-Bewegung wurden 25 Exponate gefertigt. Davon erhielten 5 Exponate auf überbetrieblichen Messen Auszeichnungen.

Alle 4 im PWT 1984 geplanten Forschungsarbeiten werden planmäßig im Jahr 1985 fortgesetzt. Die Bearbeitung weiterer Themen als Beleg- und Diplomarbeiten, die in der Themenübersicht der Hochschule für Verkehrswesen 1983/84 aufgeführt sind, wurde termingerecht weitergeführt bzw. abgeschlossen.

Der Fonds Wissenschaft und Technik 1984 mit 170 TM wurde planmäßig in Anspruch genommen. Aus objektiven Gründen ist die themengebundene Übertragung von 55.516,- M in das Planjahr 1985 erforderlich.

Im Rahmen der Neuerungsbewegung wurde ein "Ökonomischer Nutzen" in Höhe von 2.488.393,47 M erzielt, was einem Nutzen von 577,70 M/VbK entspricht. Der anteilige Nutzen aus der planmäßigen Neuerungsbewegung betrug 554,2 TM und aus der Nachnutzung bewährter Neuerungen 97 TM.

Positiv ist auch die Entwicklungstendenz bei der Beteiligung unserer Werk tätigen an der Neuerungsbewegung. Sie stieg um ca. 6 %, d.h. auf 22,6 %.

## 5. Produktive Leistungen

### 5.1. Entwicklung der Verkehrsleistungen und Deckung des volkswirtschaftlich notwendigen Bedarfs

Im Planjahr 1984 wurden die Anstrengungen aller Verkehrsschaffenden fortgesetzt, die Hauptleistungskennziffern in hoher Qualität, mit geringsten materiellem und finanziellen Aufwand zu erfüllen und den Verkehrskunden pünktliche, stabile und bedarfsgerechte Verkehrsleistungen anzubieten.

Bei der Planung der Verkehrsleistungen wurde 1984 die Wechseltechnologie ausgebaut sowie weiter zu der Optimierung der Fahrzeugstationierung gearbeitet. Die geplanten Verkehrsleistungen wurden

bei Straßenbahn mit	100,8 %
bei KOM mit	99,8 %
bei Bergbahn mit	82,3 % erfüllt.

---

Verkehrsleistung	100,6 %
------------------	---------

Die Pünktlichkeitsquote betrug bei Strab 82,8 % und bei KOM 86,5 %. Die Störfaktoren wurden bei Strab (2,2 % Plan) auf 1,88 % und bei KOM (1,4 % Plan) auf 1,21 % reduziert.

Die erbrachte Leistung im Straßenbahngütertransport von 348796 tkm entspricht 109,68 %. Der Anteil des kommerziellen Straßenbahngütertransports lag bei 24,92 %.

Die geplante Leistung im LKW-Transport von 1650.000 tkm entspricht 100 %.

Die Mitarbeiter der Industriebahn fertigten 1984 12.649 Rangierfahrten ab, jedoch mit 689 Wagen weniger als 1983. Zusätzlich wurden auch in diesem Jahr 40 Ganzzüge abgefertigt.

#### Baugeschehen

Im Jahr 1984 wurden 105 Baumaßnahmen realisiert, von denen 71 planmäßig durchgeführt wurden. Bei der Erarbeitung der Technologien wurde weiterhin erhöhter Wert auf die Einsparung von DK für SEV gelegt, indem verstärkt Heck-an-Heck-Züge zum Einsatz kamen. Besonders bei der Baumaßnahme Bautzner Straße/Bautzner Landstraße (4.4. - 21.12.1984) wurde trotz ungünstiger Bedingungen der SEV reduziert und mit Heck-an-Heck-Zügen zwischen Bühlau (S.-Räder-Platz) sowie Plattleite und Bühlau gefahren. Während der einzelnen Bauabschnitte wurde für ca. 8 Monate ein Inselbetrieb im Bahnhof Bühlau eingerichtet.

Aufgrund der ungünstigen topographischen Bedingungen traten im Zuge der Baumaßnahme Bautzner Straße/Bautzner Landstraße für die Verkehrskunden teilweise größere Fußwege auf.

Während der Baumaßnahme Teikowitzer Str./Ludwig-Hartmann-Straße wurde die KOM-Linie 95 als SEV mit einbezogen und somit zusätzlich SEV-Leistungen eingespart. Weitere größere Baumaßnahmen bzw. Ereignisse, die den besonderen Einsatz aller Kollegen forderten, waren:

- 9.1. Beginn des Probebetriebes der Betriebsanlagen für eingleisige Straßenbahnstrecken Abzweig Reick
- Tag der NVA mit operativ eingesetzten Sonderverkehr von und zum Heller
- 6.3. - 3.4. Bauarbeiten Radebeul
- Welt-Puppenpielkongress "UNIMA" 18. - 24.6.1984
- 35. Jahrestag der DDR (Einsatz historischer Fahrzeuge)
- 5.10. Freigabe der Brücke im Zuge der Ott-Buchwitz-Str.
- 5.10. Einrichtung Linie 42 (Ringlinie Gorbitz - Wendezugbetrieb TBT)
- Einführung des "Erweiterten Qualitätssicherungssystems" des Bereiches Verkehr ab April 1984

Die Wechseltechnologie, die sich bereits gut bewährt hat, wurde weiter ausgebaut.

In der Abt. Hauptdispatcher wurden 1984 bei Strab 2.783 Vorkommnisse und bei KOM 6.136 Vorkommnisse bearbeitet.

## 5.2. "Industrielle Leistungen und Rationalisierungsmittelproduktion"

Im Bereich Fahrzeuginstandhaltung konnten die industriellen Leistungen aus objektiven Gründen nicht wie vorgesehen, realisiert werden.

Da für die Aufarbeitung der Backenbremsen vor allen die materialseitigen Voraussetzungen fehlten, wurden keine Verträge abgeschlossen.

Für die Instandsetzung von Bremsmagneten T4D lagen von den Kooperationspartnern Anforderungen über 1.750 Stück vor. Das ist eine Steigerung gegenüber 1983 um 580 Stück. Diese Stückzahl wurde auch vertraglich gebunden.

Infolge von aufgetretenen Schwierigkeiten bei der Sicherung der materiell-technischen Basis und einer unkontinuierlichen Anlieferung seitens der Kooperationspartner ergaben sich Rückstände, die durch geänderte Maßnahmen im Zusammenwirken mit den Kooperationspartnern so verringert werden konnten, daß eine Planerfüllung von 1.349 Stück erreicht wurde. Durch Ausgleichleistungen in anderen Positionen gelang es, das Ergebnis der Warenproduktion gegenüber dem Vorjahr weiter zu verbessern.

Im Bereich Verkehrsanlagen wurden die industriellen Leistungen wie folgt erfüllt:

Plan:	7.952,1 TM
Ist:	8.215,8 TM
Diff.:	263,7 TM

Begründung für die Planabweichungen:

Die Mitarbeit an betrieblichen Investitionen erfolgte nicht im geplanten Umfang.

Für die GR-Maßnahme Wehlener Str. war für den Verkauf von Schienen 593,2 TM Erlös geplant - diese Maßnahme wird erst 1985 realisiert.

Eine Übererfüllung in der Position Schienenbohren für GVP ist dadurch zustande gekommen, daß im Laufe des Jahres für andere Verkehrsbetriebe zusätzlich GVP-Schienen gebohrt wurden.

### Rationalisierungsmittelproduktion

Im Rahmen der "Eigenproduktion von Rationalisierungsmitteln" wurden Rationalisierungsmittel für den Eigenbedarf und Ersatzteile für die Importablösung mit einem Wertumfang von insgesamt 1.335,6 TM hergestellt.

Das entspricht einer Erfüllung der Staatlichen Planaufgabe mit 101,1 %.

Dieses positive Ergebnis wurde vorrangig durch die Produktion solcher Rationalisierungsmittel wie:

- Bau einer Seilrangiervorrichtung in Naußlitz,
- 3 B4D-Zweirichtungswagen,
- 2 Schienenreinigungswagen,
- Schienengebundenes Salastreufahrzeug,
- Umbau von weiteren T4D in T4D-H,
- Umrüstung von Turmwagen und
- Strommeßzange

erreicht.

Insgesamt wurden 31 Rationalisierungsmaßnahmen aus Investmitteln finanziert.

Die Produktion von Ersatzteilen für die Importablösung wurde mit einer Größenordnung von 447,5 TM innerhalb der Kennziffer "Eigenproduktion von Rationalisierungsmitteln" abgerechnet.

### 5.3. Reparaturen ohne WAN

Plan: 506,2 TM  
Ist: 847,9 TM  
Entspricht: 167,5 %

Die Übererfüllung der Erlöse wurde durch folgende Investvorhaben erreicht:

- KRS	27,9 TM
- STU Blaswitz	78,6 TM
+ Heizung Tolkewitz	21,1 TM
- Kabellegung R.-Reiner-Str.	157,4 TM
- Kabellegung Rietzstr.	42,3 TM
- Tankstelle Trachenberge	25,0 TM

Wartung: Plan 876,3 TM Ist 873,7 TM  $\approx 100,3\%$

Schwerpunkte:	Umsatz Sanierstelle Wa.Str.	15,8 TM
	Turmwagengarage Tatsberg	89,9 TM
	Öllager Tolkewitz	28,0 TM
	Wartung Bf. To., Coswig, Micken	53,7 TM
	Küchenbau Wa.Str.	7,3 TM
	Wartung Bf. Naußlitz	46,4 TM
	" HW Tolkewitz	114,1 TM
	" " Trachenb.	38,4 TM
	" Werkst. Bla., Mi. und Bau.	93,5 TM
	" Kesselhaus To., Tra., Bla.	159,7 TM

### Tiefbau:

Kein AK-Zuwachs - Stand per 31.12.84 = 2 AK  
5,6 TM Studenteneinsatz Kabelleg. R.-Reiner-Str.  
29,8 TM Polierarbeiten Kabelleg. " " "  
8,0 TM Studenteneinsatz Kabelleg. Rietzstr.

## 6. Energiewirtschaft

Die geplante Energiemenge von 735,4 TJ wurde mit 692,4 TJ (94,15 %) in Anspruch genommen. Zur Überschreitung kam es bei der Inanspruchnahme von Fahrstrom um 2,2 Mio kWh und bei den Objekten um 123.745 kWh (Tolkowitz und Trachenberge). Die Ursachen lagen in erster Linie in einem zu niedrigen Planansatz für den spezifischen Verbrauch.

Die staatlichen Kontingente für feste Brennstoffe und Treibstoffe wurden unterboten.

	Kontingent	Ist-Verbrauch
Braunkohlenbrikett	4.338,6 t	3.791,7 t
Rohbraunkohle	6.850,0 t	2.579,0 t
Dieselmotorkraftstoff	4.294,9 t	4.251,0 t
Vergaserkraftstoff	149,6 t	147,0 t

Im spezifischen Verbrauch für KOM wurden 13,69 t/Mio Pkm erreicht. Damit wurde gegenüber 1983 eine Senkung um 0,73 % erzielt. (1983: 13,79 t/Mio Pkm). Die staatliche Auflage lag bei 14,4 t/Mio Pkm.

Die Energieintensität erreichte 1984 4,44 GJ/1000 M WP. Das ist gegenüber 1983 eine Steigerung von 0,5 % (1983: 4,41 GJ/1000 M WP).

Im Jahre 1984 wurde mit der Arbeit an der Verwirklichung der Bedingungen für die Auszeichnung mit der "Urkunde für vorbildliche energiewirtschaftliche Arbeit" begonnen. Dazu wurden eine Reihe von Maßnahmen zur rationelleren Energieverwendung realisiert bzw. in Angriff genommen.

- Erarbeitung eines neuen Heizwettbewerbss mit der Zielstellung zum sparsamsten Einsatz fester Brennstoffe,
- Erarbeitung weiterer Kraftstoffverbrauchsnormen für Wirtschaftsfahrzeuge,
- Abschluß der ETK-Maßnahme Blaswitz,
- weitere Optimierung des Fahrzeugeneinsatzes, insbesondere für den SEV mit KOM durch Weiterentwicklung der Wendezugtechnologie,
- Vorbereitung des Einsatzes einer elektronischen Energieverrechnungseinheit EVE 1 in Tolkowitz,
- Vorbereitung für die Ablösekonzeption der Gasheizung im Objekt Reick,
- Ablösung von 44,6 kW Anschlußwert für elektrische Direktheizung.

Die vorgesehenen Ablösungen der E-Heizungen in den Objekten Robert-Blum-Str. (IAPS mit 9,5 kW, KOM Bücklinstr. (16,3 kW) und KOM Avenariusstr. (1,8 kW) wurden 1984 aufgrund fehlender Bauleistungen nicht wirksam.

Aus dem EDV-Projekt "Kraftstoffabrechnung" wurden die Teilschritte "Abrechnung der Tankstellen" und "Abrechnung der ausgegebenen und eingelösten Tankkreditscheine" in die Praxis überführt.

Die bewährten Methoden der Einbeziehung der rationalen Energieanwendung in den sozialistischen Wettbewerb wurden, insbesondere im Bereich Verkehr, weiterentwickelt. 1984 wurden die Voraussetzungen geschaffen, den Kraftstoffverbrauch für die Fahrzeugheizung der KOM exakt zu ermitteln und damit konkrete Werte für die Abrechnung des dynamischen Verbrauchs zu erfassen.

7. Effektivität des Reproduktionsprozesses

Erfüllung der Warenproduktion

Im Planjahr 1984 wurden die ökonomischen Hauptkennziffern Nettoproduktion mit 101 % und Nettogewinn mit 110,9 % erfüllt.

Die Erlöse der Warenproduktion wurden um 1,8 % überboten. Dieses Ergebnis ist maßgeblich auf die Übererfüllung der Verkehrserlöse mit 2,6 Mio Mark (einschließlich Tarifstützung) zurückzuführen. Auch bei den Erlösen aus industriellen und bewirtschaftlichen Leistungen ist insgesamt eine Übererfüllung zu verzeichnen.

Die Selbstkosten wurden auf der Basis der Istleistung mit 0,3 % unterschritten. Entscheidend hierfür war die hohe Übererfüllung der Verkehrserlöse als Basis der Plankosten der Istleistung. Auf der Basis der Planleistung wurden die Selbstkosten mit 1,5 % überschritten. Zu beachten ist hierbei, daß begründet gestellte Anträge auf Planfortschreibung mit einer Auswirkung auf die Selbstkosten in Höhe von 1,3 Mio Mark nicht bestätigt wurden. Das Ergebnis wäre bei Bestätigung der Planfortschreibungen sowohl in den Selbstkosten als auch bei der Abrechnung des Nettogewinns und der Nettoproduktion wesentlich günstiger.

Der erreichte Stand der Planerfüllung ist das Ergebnis der Verpflichtungen im sozialistischen Wettbewerb und im Kostensenkungsprogramm. Leitungseitig wurde der Arbeit mit den Kosten große Bedeutung beigemessen, indem monatlich die Ergebnisse ausgewertet und Kostenrapporte zur Beseitigung der Schwerpunkte der Kostenüberschreitungen durchgeführt wurden.

Inanspruchnahme und Entwicklung der Selbstkosten

Die Überschreitung der Selbstkosten der Warenproduktion auf der Basis der Planleistung konzentriert sich auf nachfolgende Schwerpunkte:

- Kostenträger Straßenbahn	- Abweichung zum Plan -
	in TDM
Insgesamt Überschreitung	+ 668,5
darunter:	
Fahrstrom	+ 997,7
Abschreibungen f. Fahrzeuge	- 114,1
Gemeinkosten	- 185,8

## Ursachen der Abweichungen:

- Die Überschreitung der Kosten für Fahrstrom reduziert sich um TM 636,8 für nicht in richtiger Höhe geplante Auswirkungen aus Industriepreisänderungen, die in der Ergebnisrechnung eliminiert und mit der Nettogewinnabführung verrechnet wurden. Die danach verbleibende Überschreitung von TM 360,9 ist auf folgende 2 Faktoren zurückzuführen:
  - . Übererfüllung der Leistung mit 0,8 %
  - . Überschreitung des spezifischen Verbrauches je Leistungskilometer (Plan 2,3324 Kwh, Ist 2,3651 Kwh) um 1,4 %.
- Die Unterschreitung der Abschreibungen ist vor allem auf eine zeitliche Verschiebung der für die Neuzugänge der 14 T4D und 10 B4D vorgesehenen Inbetriebnahme zurückzuführen.
- Bei den Betriebsleitungskosten wurde insgesamt eine Senkung von 0,56 % erreicht. Durch die anteilige Belastung dieser Kosten auf den Kostenträger Straßenbahn wirkt sich diese Senkung auch hier entsprechend aus.

## - Kostenträger Kraftomnibus

- Abweichungen zum Plan -  
in TM

Insgesamt Überschreitung	+ 358,9
darunter:	
Dieselkraftstoff und Motorenöl	- 136,7
Abschreibungen für Fahrzeuge	+ 311,8
geringere Leistungen für Schienen- ersatzverkehr mit eigenen KOM für Bauvorhaben	+ 279,6

## Ursachen der Abweichungen:

- Die Nichtinsprichnahme der Kosten für Dieselkraftstoff und Motorenöl ist auf die Nichterfüllung der Leistung (99,8 %) sowie die Senkung des spezifischen Verbrauches je 100 Leistungskilometer von 40,20 l auf 40,00 l zurückzuführen. Das ergibt eine Einsparung von 55.577 l Dieselkraftstoff. Hier werden die erreichten Ergebnisse der im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbes übernommenen Verpflichtungen der Kraftfahrer, durch gute Fahrweise Dieselkraftstoff einzusparen, sichtbar.
- Die in Verbindung mit der Zuführung von 20 Kraftomnibussen beantragte Planänderung für Abschreibungen wurde nicht wirksam. Die tatsächlichen Auswirkungen betragen 475,8 TM.
- Der geplante Schienenersatzverkehr für Bauvorhaben mit 69,3 T Nm unterboten, was auf die Verschiebung von Bauvorhaben und die Anwendung progressiver Technologien zurückzuführen ist. Während die direkten technologischen Kosten (Dieselkraftstoff und Lohn) entfallen, wirken die im Verrechnungssatz enthaltenen Gemeinkosten als Kostenüberschreitung (68 % der weiterverrechneten Kosten).



### Kosten für Leitung und Verwaltung

Die geplanten Kosten wurden mit 95,1 % in Anspruch genommen. Damit wurde die im Kostensenkungsprogramm 1984 enthaltene Verpflichtung, eine Kostensenkung von 2 % zu erreichen, realisiert. Maßgeblichen Anteil an dieser Senkung hat der Lohn für Leitungs- und Verwaltungspersonal mit 378,9 TM. Hauptursache dafür sind eine Anzahl unbesetzter Planstellen.

### Nichtplanbare Kosten

Im Jahre 1984 sind nichtplanbare Kosten in Höhe von 528,3 TM entstanden. Gegenüber dem Jahre 1983 bedeutet das ein Ansteigen auf 100,2 %. Damit wurde die mit dem Kostensenkungsprogramm für das Jahr 1984 eingegangene Verpflichtung zur Senkung von 5 % dieser Kosten gegenüber dem Vorjahr nicht eingehalten.

Entscheidend für diese Entwicklung sind die nichtplanbaren Zinsen in Höhe von 220,9 TM, die vor allem durch Kredite für Mehrbestände entstanden sind. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung um 190,3 %.

Steigerungen gegenüber dem Vorjahr sind auch bei Schadenersatz, insbesondere für Gleisschäden, bei Abwertung von Material für die Verschrottung von nicht mehr verwertbarem Material im Zuge des Abbaus von Mehrbeständen und bei Inventurminusdifferenzen, insbesondere für Treibstoffe, zu verzeichnen.

Trotz ständiger Analyse dieser Kosten in den Leitungsberatungen sowie der Arbeit mit Ursachenermittlungsbögen konnte die geplante Zielstellung nicht erreicht werden.

### Erwirtschaftung und Verwendung des Nettogewinns 1984

Der geplante Nettogewinn wurde mit 669,1 TM übererfüllt. Damit konnte die Nettogewinnabführung an den Staatshaushalt und die Bildung der eigenen Fonds wie folgt vorgenommen werden:

#### Planmäßige Verwendung

Nettogewinnabführung an den Staatshaushalt	2.130,4 TM
Zuführung zum Prämienfonds	3.395,0 "
Beitrag für freiw. Versicherung	290,0 "
Zuführung zum Umlaufmittelfonds	314,0 "

#### Außerplanmäßige Verwendung

Von dem überplanmäßig erwirtschafteten Nettogewinn in Höhe von 669,1 TM wurden entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen 167,3 TM dem Prämienfonds und 501,8 TM dem Staatshaushalt zugeführt.

#### Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt

Alle planmäßigen Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt aus Nettogewinn, Steuern und Abgaben wurden im Verlauf des Jahres 1984 pünktlich abgeführt. Darüberhinaus wurde ein überplanmäßiger Nettogewinn erwirtschaftet.

Bildung und Verwendung finanzieller Fonds

	Bestand 1.1.84	Zufühhg. plann. + sonst.	außerplann. Verwand.	Bestand 31.12.84
Prämienfonds	3.360,1	3.483,9	167,3	3.249,7
K.u.S.-Fonds	232,7	2.688,3	-	208,3
Prämien, K.u.S.-Fonds für Betriebsberufs- schule u. Lehrlings- ausbildungsstätten	193,3	64,7	132,9	246,3
Fonds "Konto junger Sozialisten" (betriebl.Konto)	6,1	18,0	-	16,1
Leistungsfonds	283,9	1 11,5	-	144,0
Fonds Wissenschaft und Technik	5,5	170,0	-	55,5

8. Einsatz des ArbeitsvermögensEntwicklung der Arbeitskräfte und ihrer StrukturArbeitskräftebestand 1.1.84 und 31.12.84

Produktionspersonal	3092	3114
dav. Strab-Fahrer	714	756
dav. KOM-Fahrer	404	407
<u>übriges Personal</u>	<u>943</u>	<u>954</u>
gesamt:	4035	4068

Abgänge von Arbeitskräften und deren Gründe:

Im Zeitraum 1.1. - 31.12.84 haben insgesamt 306 Arbeitskräfte den Betrieb verlassen, das sind 53 Abgänge mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich aus Gründen infolge Wohnortwechsels.

<u>Abgangsgründe:</u>	<u>1984</u>	<u>1983</u>
aus natürlichen Gründen	76	82
aus gesellsch. notw. Gründen	16	15
aus Fluktuationsgründen	214	156
gesamt:	306	253

Folgende Fluktuationsraten liegen im Betrieb vor:

	<u>1984</u>	<u>1983</u>
Gesamtbetrieb	5,3	3,9
Strab-Fahrer	5,7	4,4
KOM-Fahrer	3,3	4,6

Der Grund für die erhöhte Fluktuationsrate 1984 gegen-

Über 1983 ist der Wohnortwechsel außerhalb der DDR.

#### Ausnutzung des Arbeitszeitfonds

Die geplante Arbeitszeit (ohne Überstunden) in Höhe von 6.987.700 h wurde um insgesamt 12.200 h unterschritten. Die Ursachen liegen in der Überschreitung der geplanten Ausfallstunden bei gleichzeitiger Erhöhung der Anzahl der Arbeitskräfte im Jahresdurchschnitt um 66 VbE.

Die Überschreitung der geplanten Ausfallstunden um 140 Th setzt sich wie folgt zusammen:

- 34.600 h für Erholungsurlaub, insbesondere für den nichtgeplanten Arbeitskräftezuwachs,
- 29.000 h für ärztlich bescheinigte Arbeitsunfähigkeit,
- 20.300 h unbezahlte Freistellung überwiegend zur Pflege erkrankter Kinder,
- 17.800 h durch gesetzlich begründete Freistellungen und
- 38.300 h durch unentschuldigtes Fehlen.

Gegenüber dem Vorjahr ist es gelungen, die Ausfallzeiten um insgesamt 15.300 h zu senken. Das Niveau der Ausfallzeiten betrug 1983 483,4 h/VbE und 1984 461,4 h/VbE. Die Entwicklung der Ausfallzeiten durch unentschuldigtes Fehlen wird gegenwärtig untersucht und führt zu exakten Festlegungen zur Durchsetzung von Ordnung und Disziplin.

Erstmals seit Jahren wurden die geplanten Stunden zur personellen Sicherung der betrieblichen Hauptaufgabe eingehalten. Im Ergebnis der weiteren Durchsetzung der Schwedter-Initiative und der Weisung des Ministers für Verkehrswesen über den rationalen Einsatz der Kraftfahrer ist es gelungen, die Überstunden gegenüber dem Vorjahr um 54.200 Stunden zu senken und 12 Arbeitskräfte freizusetzen. Damit konnte das Überstunden-niveau von 184 Stunden pro VbE (1983) auf 163 Stunden pro VbE verringert werden.

#### Arbeitsproduktivität

Die geplante Arbeitsproduktivität (Grundlage Nettoproduktion) in Höhe von 16.980,-- M pro VbE wurde nur mit 99,3 % erfüllt. Das entspricht dem erwarteten Niveau von 11.854,-- M pro VbE. Die Ursache für die Untererfüllung liegt in der Überschreitung der geplanten Arbeitskräfte.

#### Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen

##### - Arbeiterversorgung

Die auf der Grundlage der Analyse des Vorjahres getroffenen Festlegungen zur Verbesserung der Werkkitchen-, Kantinen- und Stützpunktversorgung wurden erfüllt. Es wurden zugleich Grundlagen geschaffen, das Gesamtsystem der Arbeiterversorgung mittels eigener Küchen, Kantinen und Versorgungsstützpunkte sowie einzelner Fremdbetriebe und Einrichtungen im Interesse der verbesserten Versorgung des Schichtpersonales zu vervollkommen.

Die Schaffung dieser Voraussetzungen ermöglichten klare Zielstellungen für die betrieblichen Dokumente 1985 zur weiteren Verbesserung der Arbeiterversorgung.

#### - Wohnraumversorgung

Die Wohnungsanträge stiegen von 328 auf 368 zum Vorjahr an. Die Wohnungsanliegen sind ebenfalls von 148 auf 1972 angestiegen. Der Betrieb verfügte über 62 Kontingente aus eigenen Nachzugsaufkommen und erhielt 30 staatliche Kontingente. Mit den insgesamt 92 Wohnungen und unter Berücksichtigung der 221 neu registrierten Anträge 1984 konnte trotz zielgerichteter Lenkungsmaßnahmen und Wohnraumvergabe nach Dringlichkeiten und staatlichen Normativen ein Ansteigen des Gesamtantragstandes um 40 Fälle nicht vermieden werden. Die Wohnungsanliegen sind im Vergleichszeitraum um absolut 24 angestiegen.

#### - Urlaubsbetreuung

Den Betriebsangehörigen wurden über den FDGB-Feriedienst, über zusätzliche Vermittlung von anderen Betrieben, mittels Auslands- und Reisebüroplätze, angemieteten Urlaubereinrichtungen sowie Plätzen in den betrieblichen Objekten Alt-Schadow und Saupsdorf 2.791 Betten bereitgestellt. Die Verminderung der Kapazität gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aus einer geringeren Zuführung von vermittelten Plätzen.

#### - Kinderbetreuung

Für das Kinderferienlager wurden 460 Plätze bereitgestellt. Der betriebliche Bedarf konnte damit voll abgedeckt werden und es bestand die Möglichkeit, an Fremde gemäß bestehender Vereinbarungen 28 Plätze abzugeben. Es wurden 180 Kinder mit dem VEB Jensepharm, 120 Kinder mit Löwenberg und je 28 Kinder mit den Partnerbetrieben Verkehrsbetriebe Prag und Verkehrsbetriebe Krakow ausgetauscht. Die Versorgung und Betreuung der Kinder erfolgte in hoher Qualität.

Die Kapazität der 4 betriebseigenen Kindereinrichtungen wurde um 18 Plätze erhöht. Aus dem vorliegenden Antragsstand für Kinderkrippen- und -gartenplätze konnten alle betrieblichen Dringlichkeitsfälle berücksichtigt werden.

#### - Gesundheitliche und medizinische Betreuung

Der Maßnahmenplan zur Senkung des Krankenstandes wurde gemeinsam mit dem MDV in allen Teilen erfüllt. Es wurden 92 Heilkuren und 47 prophylaktische Kuren vermittelt. Zusätzlich wurden 10 Auslandskuren und 13 Spezialkuren vergeben.

Damit ist bei Heil- und prophylaktischen Kuren eine deutliche Erhöhung gegenüber dem Vorjahr eingetreten. Der Arbeiteranteil liegt bei Heilkuren bei 64 % und bei prophylaktischen Kuren bei 79 %; der Frauenanteil konnte bei prophylaktischen Kuren um 23 % erhöht werden.

Das Arztstellenbereich Tolkewitz wurde rekonstruiert.

## - Kultur und Sport

Der Jahreskulturplan wurde als erfüllt abgerechnet. Es wurden weitere Schlussfolgerungen gezogen zur Entwicklung des geistig-kulturellen Lebens in den Arbeitskollektiven und diesbezügliche Festlegungen in die betrieblichen Dokumente 1985 aufgenommen.

Die Maßnahmen auf dem Gebiet des Freizeit-, Erholungs- und Wettkampfsports wurden erfüllt.

Es wurden wichtige Grundlagen für die Verbesserung der materiell-technischen Basis in den Nachfolgejahren geschaffen.

## 9. Ordnung, Disziplin und Sicherheit

Die Durchsetzung der Bestimmungen des Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutzes sowie die Gewährleistung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit waren in verstärktem Umfang Bestandteil der Leitungstätigkeit.

In der Anzahl der Arbeitsunfälle war zum Vorjahr wieder ein Ansteigen um 4 % zu verzeichnen. Die Unfälle bei gesellschaftlicher Tätigkeit haben weiter zugenommen. Die Schwere der Arbeitsunfälle hat abgenommen, was sich in der Senkung der Ausfallstunden um 15 % ausdrückt. In dieser Position wurde die Zielstellung des sozialistischen Wettbewerbes erreicht.

Im Brandgeschehen waren 3 Vorkommnisse mit einer Schadenssumme von 1,5 TM zu verzeichnen, was das beste Ergebnis der letzten Jahre darstellt.

Die meldepflichtigen selbstverschuldeten Bahnbetriebsunfälle und Verkehrsunfälle konnten um 28 % zurückgedrängt werden. So wurden bei Straßenbahn 141 meldepflichtige Bahnbetriebs- und Personenumfälle, davon 39 = 27,7 % durch Fahrpersonal verschuldet, und bei KÖM 24 meldepflichtige Verkehrsunfälle, davon 8 = 33,3 % durch Fahrpersonal verschuldet, registriert.

Die Sachschäden sind jedoch um 229 %, infolge eines schweren Zusammenstoßes, angestiegen.

An der Verbesserung der Sauberkeit der Fahrzeuge, Verkehrsanlagen und Betriebsobjekte wurde ständig gearbeitet, wobei die Anlagen im Stadtzentrum den Schwerpunkt bildeten. Mutwillige Beschädigungen und Verschmutzungen insbesondere von Wartehallen brachten einen hohen Arbeitsaufwand.

Folgende Maßnahmen trugen besonders zur Erzielung dieser Ergebnisse bei:

- Durchführung von Aktivtagungen zum Verkehrs- und Arbeitsunfallgeschehen;
- regelmäßige Auswertung des Unfallgeschehens, Qualifizierung der leitenden Mitarbeiter beim Erwerb und der Erneuerung des Befähigungsnachweises im GAB
- verstärkte Informationstätigkeit durch Artikel in der Betriebszeitung und Hinweise der IAPS

- umfassende Kontrolltätigkeit der IAPS, des VEZ und des Sicherheitsaktives.

### 10. Schlussfolgerungen

Es ist einzuschätzen, daß mit der gezielten Überbietung der Aufgaben des Volkswirtschaftsplanes 1984 durch die Kollektive eine gute Grundlage für die Erfüllung der Planaufgaben 1985 und die Vorbereitung des XI. Parteitagess der SED gegeben ist.

Es gilt, folgende Zielstellungen 1985 zu realisieren:

- Erfüllung der geplanten Verkehrsleistung in hoher Qualität mit sinkendem spezifischen Aufwand je Leistungseinheit
- Realisierung der PVE des Neubaugebietes Gorbitz, 3. Wohnkomplex durch Verlängerung des Pendelbetriebes ab Oktober 1985
- Erfüllung und Überbietung der ökonomischen Kennziffern und effektive Nutzung der Grundfonds
- Senkung des Produktionsverbrauches und der Selbstkosten gegenüber dem Plan 1984
- termingerechte und planwirksame Realisierung wissenschaftlich-technischer Aufgaben zur Erhöhung der betrieblichen und gesamtwirtschaftlichen Effektivität des Reproduktionsprozesses.

Die Erfüllung der gestellten Zielstellungen für das Planjahr 1985 wird durch eine konsequente und straffe Leitungstätigkeit im Zusammenwirken mit den gesellschaftlichen Kräften des Betriebes gewährleistet.

## Abrechnung der Staatlichen Planauflagen 1984

Kennziffer	ME	Staatliche Auflage	Ist
Netto-produktion	TM	74912	75670
Ind. WP zu IAP/KPP	TM	10565	10463
Bauproduktion o. WAF zu AP	TM	7650	8400
Pers. beförderungsleistung (mit Führe)	Mio Pers.	310,1	313,4
Pers. beförderungsleistung (ohne Führe)	Mio Pkm	1726,7	1740,6
- dav. mit Diesel KCM	Mio Pkm	272,7	290,9
Arbeitszeiteinsp. PWT	Th	320	344
Eigenherstellung v. Rat. Mitteln	TM	1320	1335,6
Fonds Wissenschaft u. Technik	TM	170	170
Investitionen met. gesamt	TM	14664	13570
dar. Bauanteil	TM	788	787
Ausrüstungen	TM	13512	12621
mtT	TM	645	371
Reparaturkostenfonds f.d.mtT	TM	28353	33126
Arbeiter und Angestellte	Pers.	4018	4071
" "	VbE	3947	4013
Freizusetzende AK	VBE	12	12
Leitungs- u. Verwaltungspers.	VbE	514	480
Lohnfonds	TM	48361	48836
Kosten f. Leitung u. Verwaltung	TM	8455	7743
Ergebnis Inland	TM	28902	29731
Nettogewinn	TM	6129	6798
Nettogewinnabführung	TM	2130	2632
Amortisationsabführung	TM	174	349
Veränderung d. Kreditvolumens	TM	./., 1325	./., 1325
Betriebsprämienfonds	TM	3395	3562
Kultur- und Sozialfonds	TM	2624	2688
Kostensatz Basis WP	M/%	81,43	81,17
Materialkosten Basis WP	M/%	35,48	35,68
Abführung von mtT-Erlösen	TM	550	543
Haushaltmittel f. Investitionen	TM	855	570
dar. für die mtT-Investitionen	TM	855	570
Zuführung zum UM-Fonds	TM	314	314





## Abrechnung der Staatlichen Planaufgaben 1984

Kennziffer	MS	Usp. Melldsp. v. 28.3.84	Staatliche Auflage	Ist
Nettoproduktion	TM		74912 ✓	75670
Ind.WP zu IAP/KFP	TM	10680	10680 10565	10463
Bauproduktion o. NAN zu AP	TM		7650 ✓	8400
Pers.beförderungsleistung (mit Fähre)	Mio	370.100	307,5	313,4
Pers.beförderungsleistung (ohne Fähre)	Mio	0726700	1711,4	1740,8
dar. mit Diesel KCM	Mio Pkm		272,7	290,9
Arbeitszeiteinsp. PWT	Th		320 ✓	344
Eigenherstellung v. Rat.Mitteln	TM		1320 ✓	1335,6
Fonds Wissenschaft u. Technik	TM		170 ✓	117
Investitionen mat.gesamt	TM		13840 <del>11664</del>	13570 <del>13840</del>
dar. Bauanteil	TM		788 <del>788</del>	787 <del>788</del>
Ausrüstungen	TM		12801 <del>13512</del>	12801 <del>12801</del>
mtT	TM		396 <del>645</del>	371 <del>396</del>
Reparaturkostenfonds f.d.mtT	TM	1	38794 28353	33126
Arbeiter und Angestellte	Pers.		4076 ✓	4071
"	VbB		3946 3.947	4013
Freizusetzende AK	VbB		12 ✓	12
Leitungs- u. Verwaltungspersonal	VbB		514 ✓	430
Lohnfonds	TM		45361 ✓	48836
Kosten f. Leitung u. Verwaltung	TM	8736	3140 8.451	7743
Ergebnis Inland	TM		28902 ✓	29731
Nettogewinn	TM		6129 ✓	6798
Nettogewinnabführung	TM		2130 ✓	2632
Amortisationsabführung	TM		174	349
Veränderung des Kreditvolumens	TM	AV 94847	1325 ✓	1325
Betriebsprämienfonds	TM		3395 ✓	3562
Kultur- und Sozialfonds	TM	AV 24784	2624 ✓	2688
Kostensatz Basis WP	E		81,43 ✓	81,17
Materialkosten Basis WP	M/%		35,48 ✓	35,48
Abführung von mtT-Erlösen	TM		550 ✓	543
Haushaltmittel f. Investitionen	TM		658 <del>855</del>	570
dar. für die mtT-Investitionen	TM		658 <del>855</del>	570
Zuführung zum UM-Fonds	TM		314 ✓	314



Wichtige Kennziffern 1984 im Vergleich zur Erfüllung des Vorjahres

<u>Kennziffer</u>	<u>ME</u>	<u>Ist 1983</u>	<u>Plan 1984</u>	<u>Ist 1984</u>
<u>Betriebsleistung</u>				
Personenbeförderung	Mio P	307,7	307,5	313,4
Personenbeförderungsstatg.	Mio Pkm	1588,4	1711,4	1740,8
Industr. Warenproduktion (AP)	TM	9169	10680	10463
Bauproduktion o. NAM	TM	8877	7650	8400
<u>Sekundärrohstoffaufkommen</u>				
Stahlschrott	t	3036	2778,0	2991,3
Gußbruch	t	29	50,0	55,7
Kupferschrott	t	37	34,3	38,4
Bleischrott	t	19	12,0	12,0
Aluschrott	t	7	5,0	6,8
Altpapier	t	12	12,5	11,0
Altsilber	kg	12	12,0	13,6
<u>Finanzielle Kennziffern</u>				
Tarifstützungen	TM	105640	105817	107693
Amortisationsabführung	TM	7678	174	349
Nettogewinnabführung	TM	4060	2130	2632
<u>Produktionsverbrauch</u>				
an Arbeitsmitteln	TM	15989	15671	15858
an Material	TM	51447	54412	55598
an produktiver Leistung	TM	9649	8255	8687
<u>Limite</u>				
Kosten für Leitung und Verwaltung	TM	7969	8455,0	7743,1
Nutzung Privat-FKW, Mietz- fahrzeug u. Taxi	TM	5,0	5,8	4,8
Werbung Inland	TM	7,8	10,0	4,3
Repräsentationen	TM	1,0	1,0	1,0
Betreuungsaufwand	TM	1,6	1,6	1,6
Speisen und Getränke	M/P	22,12	30,00	23,85
Papier f. Verwaltungs- zwecke	TM	39,7	39,7	25,8
Honorare	TM	58,1	61,0	60,5



Erfüllung der Kennziffern des Planes Wissenschaft und Technik 1984  
(Ist-Abrechnung)

Bereich	1	2	3	4	5	6	7	8	9	sonst. Maßn.d. Betrieb.	Gesamt
1. Aufgaben	Plan	11	12	3	10	"	-	-	-	-	36
	Ist	-	9	3	9	-	-	-	-	-	33
2. Maßnahmen	Plan	44	41	33	4	7	7	1	12	-	150
	Ist	44	45	35	4	7	8	1	12	-	157
3. genutzte Maßnahmen	Plan	58	39	33	5	9	7	1	19	-	172
	Ist	56	42	35	5	11	8	1	19	-	178
4. Arbeitszeit- einsparung (h)	Plan	4.000	26.000	60.000	12.000	12.000	9.000	6.000	12.000	14.000	320.000
	Ist	4.277	26.140	59.558	12.000	12.000	10.123	7.692	12.000	-	416.203
5. Ök. Nutzen (TM)	Plan	15,0	210,0	320,0	75,0	50,0	75,0	25,0	60,0	15,0	2.545,0
	Ist	20,1	492,8	654,6	97,6	51,1	78,5	33,7	65,5	-	3.781,7
dav. planwirks. B. (TM)	Plan	-	149,8	155,4	-	-	-	-	-	-	1.590,9
	Ist	-	155,5	59,8	-	-	-	-	-	-	1.225,3
dav. Energie-/Mat.-Plan einsp. (TM)	Plan	-	116,0	15,4	-	-	-	-	-	-	654,2
	Ist	-	119,0	72,6	-	-	-	-	-	-	306,7
6. Eigenprod. Ratio (TM)	Plan	-	1.098,6	102,5	-	-	-	-	4,2	-	1.320,0
	Ist	-	1.179,9	31,1	-	-	-	-	4,2	-	1.335,6
7. Umgestaltg. von Arbeitsplätzen	Plan	-	56	56	2	3	2	1	1	-	203
	Ist	-	46	56	2	9	2	2	5	-	196









Investitionsplan 1984  
Erfüllung 01.01. - 31.12.84

Anlage 5

Bezeichnung der Maßnahme	Plan		davon		Ist	davon		sonst.	
	fin.	mat.	Bau	Ausr.		Fin.	mat.		Bau
Reko Heizung Tolkwitz	142	135	70	55	113	107	69	35	3
Lüftung Blasewitz	1	21	-	20	-	21	-	20	1
Tankanlage Truchenberre	114	114	114	-	113	114	114	-	-
KRS Bhlau	68	67	67	-	67	67	67	-	-
ETU Blasewitz	646	646	537	-	629	620	537	-	83
14 T4D, 10 B4D, 4 T4D Fahrfl.	10031	10031	-	10031	10031	10031	-	10031	-
Maschinen, Ausrüstg.	761	761	-	761	666	669	-	669	-
Wirtschaftsfahrzeuge	788	632	-	583	722	533	-	533	-
Rat. Mittelbau	750	750	-	750	750	750	-	750	-
Fankanlagen	233	233	-	233	233	233	-	233	-
Wagenwaschanlage Wa	53	54	-	-	44	53	-	-	53
Investitionsvorbereitg.									
<b>Betriebsinvestitionen ges.</b>	<b>13537</b>	<b>13444</b>	<b>788</b>	<b>12423</b>	<b>13368</b>	<b>13193</b>	<b>787</b>	<b>12271</b>	<b>140</b>
Kabellegung	617	355	-	355	543	337	-	337	-
2 Pontons	13	13	-	13	13	13	-	13	-
Investitionsvorbereitg.	28	28	-	-	14	22	-	-	22
<b>mtT - Investitionen ges.</b>	<b>658</b>	<b>396</b>	<b>-</b>	<b>368</b>	<b>570</b>	<b>372</b>	<b>-</b>	<b>350</b>	<b>22</b>
<b>Investitionen insgesamt</b>	<b>14245</b>	<b>13840</b>	<b>788</b>	<b>12801</b>	<b>13938</b>	<b>13570</b>	<b>787</b>	<b>12621</b>	<b>162</b>



## Materialbestände (in Td)

	Reg.	Plan	Ist	Meihrbe- stände	dar. durch Kredite gedeckt	Minder- bestän- de
Brennstoffe	00	258	324	66		
Treibstoffe	04	95	98	3		
Ers.Gr. 111		353	422	69		
Schwarzmetall	01	310	372	62	37	
NE-Metall	02	340	123			217
Guß-Eis	11	1 195	961			234
Sonst. Guß	13	250	290	40		
Schiensn	29	1 881	1 816			65
Beigest.Material	-	60	-			60
Ers.Gr. 112	4	036	3 562		37	474
Werkzeuge	06	144	235	91		
Wälzlager	07	220	213		51	7
Kfs.-Ersatzteile	10	360	351			9
Metallwaren	15	1 124	1 094			30
Elektronmaterial	16	1 772	2 092	320		
Austauschbaugruppen	25-28	1 557	1 503			54
Lobensendbestände	30	430	348			82
Hauptmechanik	31	20	15			5
KOH-Teile	09,36	3 325	3 651	326		
ET/ES-Teile	08,38	850	1 357	507		
TAD-Teile	17,35,37	6 940	8 652	1 712	484	
Ers.Gr. 113		15 742	19 511	2 769	535	
Chemie	03	810	1 233	423	521	
Reifen	12	220	176			44
Ers.Gr. 114		1 030	1 409	379	521	
Baumaterial	05	1 170	663		318	507
Holz	18	229	190			39
Glas	21	66	60			6
Ers.Gr. 115		1 465	913		318	552
Arbeitsschutzkleidg.	14	35	22			13
Industrietextilien	19	129	89			40
Dienatkleidung	20	320	272			48
Ers.Gr. 116		484	383			101
Kulturwaren	22	90	105	15		
Störreserve	23	291	285			6
Handelsware	24	25	5			20
Ers.Gr. 118		406	395			11
<b>S u m m e</b>		<b>24 516</b>	<b>26 595</b>	<b>3 217</b>	<b>1 411</b>	<b>1 138</b>



## Bewegung der Arbeitskräfte vom 1. 1. - 31. 12. 84

Dst.-St.	Fluktuation		natürl.u. gesellsch. notw. Abg.	gesamtbetr. AK-Bewegung		innerbetr. AK-Bewegung	
	Zug.	Abg.		Zug.	Abg.	Zug.	Abg.
Spaltenrechng.	1	2	3	4=1	5=2+3	6	7
<u>Bereich 1</u>							
Übr. Pers.	1	2	-	1	2	-	-
<u>Bereich 2</u>							
Strab-Fhr. NVA	108	43	8	108	51	42	63
KOM-Fhr. NVA	51	34	4	51	38	8	16
Übr. PP NVA	14	22	16	14	38	60	47
Übr. Pers. NVA	3	8	5	3	13	10	19
						1	4
						-	1
<u>Bereich 3</u>							
PP NVA	51	35	14	51	49	9	7
Übr. Pers.	11	3	6	11	9	27	26
						1	3
<u>Bereich 4</u>							
PP NVA	32	15	8	32	23	1	12
Übr. Pers.	4	4	5	4	9	10	8
						2	2
<u>Bereich 5</u>							
Übr. Pers. NVA	5	9	3	5	12	4	3
							1
<u>Bereich 6</u>							
Übr. Pers. NVA	16	19	6	16	25	5	10
						1	
<u>Bereich 7</u>							
PP NVA	10	1	9	10	10	5	1
Übr. Pers.	10	8	5	10	13	-	-
						3	2
<u>Bereich 8</u>							
Übr. Pers.	6	6	1	6	7	-	1
<u>Bereich 9</u>							
PP NVA	-	-	1	-	1	-	1
Übr. Pers.	1	5	1	1	6	5	1
gesamt	323	214	92	323	306	146	173
dav. Jung-FA ab 16.7.84	136						
NVA						88	105

=====



Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes1. Gegenüberstellung des Lohnfonds 1983 zu 1984 der einzelnen Beschäftigtengruppen (TM)

	1 9 8 3		1 9 8 4		Plan 1984 zu Ist 1984		Plan 1984 zu Ist 1984	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Ist 1984 zu Plan 1984	Plan 1984 zu Ist 1984	Plan 1984 zu Ist 1984	Ist 1984 zu Plan 1984
Produktionsarbeiter	34.855,1	35.533,0	35.978,3	36.308,3	+ 330,0	+ 1.123,2	+ 775,3	+ 118,5
zusätzliche Belohnung	2.092,6	2.064,4	2.174,2	2.182,9	+ 8,7	+ 81,6	+ 118,5	+ 287,5
ing.-techn. Personal	367,0	452,2	191,7	164,7	- 27,0	- 175,3	- 14,8	- 5,9
zusätzliche Belohnung	19,9	28,4	14,0	13,6	- 0,4	- 5,9	- 14,8	- 468,9
Besch. Leitung und Verw. u. übr. Besch.	8.973,7	8.822,7	9.313,3	9.291,6	- 21,7	+ 339,6	+ 468,9	+ 56,5
zusätzliche Belohnung	681,4	597,3	688,4	653,8	- 34,6	+ 7,0	+ 23,1	+ 55,3
Lehrlinge	593,7	569,9	599,0	593,0	- 6,0	+ 5,3	+ 150,7	+ 150,7
freiw. bez. Tätigkeit	-	125,6	-	70,3	+ 70,3	-	-	-
Schüler u. Studenten	-	- x)	-	150,7	+ 150,7	-	-	-
Gesamt:	47.583,4	48.193,5	48.958,9	49.428,9	+ 470,0	+ 1.375,5	+ 1.235,4	+ 620,-

\*\*\*\*\*

x) 1983 kein getrennter Ausweis für Schüler und Studenten; Werte in Lohnsummen der Bereiche enthalten.

2. Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes (M)

Produktionsarbeiter	12.220,-	12.502,-	12.722,-	12.546,-	- 176,-	+ 502,-	+ 44,-
ing.-techn. Personal	12.441,-	13.095,-	13.533,-	13.715,-	+ 182,-	+ 1.092,-	+ 620,-
Besch. Leit. u. Verw. u. übr. Besch.	10.415,-	10.566,-	10.729,-	10.866,-	+ 132,-	+ 314,-	+ 300,-





## Ergebnisrechnung (in Tsd.)

	Selbstkosten		Erlöse		Ergebnis		Ergebnisabweichung
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	
<u>Verkehrsleistungen</u>							
Straßenbahn	76 799,5	77 468,0	96 073,3	97 795,3	+19 273,8	+20 327,3	+ 1 053,5
KOM	35 734,8	36 093,7	43 194,7	44 158,7	+ 7 459,9	+ 8 065,0	+ 605,1
Elbfähren	809,0	857,0	905,0	798,3	+ 96,0	- 58,7	- 154,7
Summe	113 343,3	114 418,7	140 173,0	142 752,3	+26 929,7	+28 333,6	+ 1 503,9
<u>Sonstige Verkehrsleistungen</u>							
Industriebahn	878,0	865,3	1 470,0	1 312,1	+ 592,0	+ 446,8	+ 145,2
Gütertransport	47,8	88,4	33,2	99,0	- 14,6	+ 10,6	+ 25,2
Summe	925,8	953,7	1 503,2	1 411,1	+ 577,4	+ 457,4	+ 120,0
<u>Industrielle Leistungen</u>							
Investitionen	67,2	179,5	73,5	179,0	+ 6,3	- 0,5	+ 6,8
Übr. industr. Leistungen	6 206,4	4 917,6	6 888,6	5 113,5	+ 682,2	+ 195,9	+ 486,5
Herstellg. v. Gleiskonstruk- tionen und Schienenbohren	2 812,9	3 715,5	2 959,5	3 839,0	+ 146,6	+ 123,5	+ 23,1
Rationalisierungsmittelbau	723,2	1 292,7	757,9	1 331,6	+ 34,7	+ 38,9	+ 4,2
Summe	9 809,7	10 105,3	10 679,5	10 463,1	+ 869,8	+ 357,8	+ 312,0
<u>Bauwirtschaftliche Leistungen</u>							
Investitionen	118,8	549,3	- 90,0	439,5	- 28,8	- 109,8	- 81,0
Übr. bauwirtschaftl. Leistungen	456,9	446,6	416,2	408,8	- 40,7	- 37,8	- 2,9
Summe	575,7	995,9	506,2	848,3	- 69,5	- 147,6	- 78,1
<u>Sonst. produktive Leistungen</u>							
Sekundärrohstoffe	112,4	79,5	70,0	42,1	- 42,4	- 37,4	- 5,0
Umbewertung der UP per 1.1.84	85,0	154,3	394,1	557,4	+ 309,1	+ 403,1	+ 94,0
Summe Warenproduktion	197,4	233,8	464,1	999,5	+ 221,7	+ 440,3	+ 218,6
<u>Handelsleistungen</u>							
Handelsware	6 642,5	8 894,4	6 652,0	8 911,7	+ 9,5	+ 17,3	+ 7,8
Binnenhandeltätigkeit	41,2	31,8	300,0	316,1	+ 358,8	+ 284,3	+ 54,5
Sonst. Dienstleistungen	250,2	247,7	370,2	295,7	+ 80,0	+ 48,0	+ 32,0
Summe Istg. außerh. d. WP	6 933,9	9 473,9	7 362,2	9 523,5	+ 428,3	+ 349,6	+ 78,7
<u>Betriebsergebnis</u>							
Betriebsergebnis	131 785,8	135 867,2	160 688,2	165 597,8	+28 902,4	+29 750,6	+ 828,2
<u>Eliminierungen</u>							
Produktionsfondsabgabe					- 22 773,0	- 23 352,6	- 579,6
Nettoergebnis					+ 6 129,4	+ 6 798,5	+ 669,1



## Kosten- und Brückenziffern (ohne angemietete KOM)

	Plan	Ist	Planer- füllg. in %
<u>Kosten je beförderte Person in M</u>			
(Strab, KOM, Bbfähren)	0,378	0,373	98,7
<u>Kosten je 1000 Pkm in M</u>			
- Straßenbahn	53,88	53,43	99,2
- KOM	135,01	132,81	98,4
- Strab/KOM insgesamt	67,44	66,70	98,9
<u>Kosten je Nutz-km in M</u>			
- Straßenbahn	1,88	1,88	100,0
- KOM	3,31	3,33	100,6
- Strab/KOM insgesamt	2,20	2,20	100,0
<u>Selbstkosten je 100 M Erlöse in M</u>			
Bbfähren (ohne Tarifst.)	647,20	776,97	120,0
Industriebahn	59,73	65,95	110,4
Leistungen für Fremde	91,22	97,14	106,5
Investitionen - Ind.Lstg.	91,43	100,28	109,7
Investitionen - Bauw.Lstg.	132,00	124,98	94,7
Gleiskonstruktionen/ Schienbohren	95,05	96,78	101,8
Nationalisierungsmittelbau	95,42	97,08	101,7
<u>Verkehrserlöse in M (ohne Tarifstützung)</u>			
je Nutzkilometer (Strab, KOM)	0,65	0,66	101,5
je 100 M Kosten (Strab, KOM)	29,66	30,11	101,5
je 1000 Pkm (Strab, KOM)	20,00	20,08	100,4
je beförd. Person (Strab, KOM, Bbfähren)	0,112	0,112	100,0
<u>Kennziffern der Leistungs- bewertung</u>			
Nettoproduktion (TM)	74 912	75 670	101,0
AP je VbB (M) (Basis Nettoproduktion)	48 980	48 854	99,3
Kosten je 100 M WP (M)	81,43	81,17	99,7
Materialkosten je 100 M WP (M)	35,48	35,68	100,6





