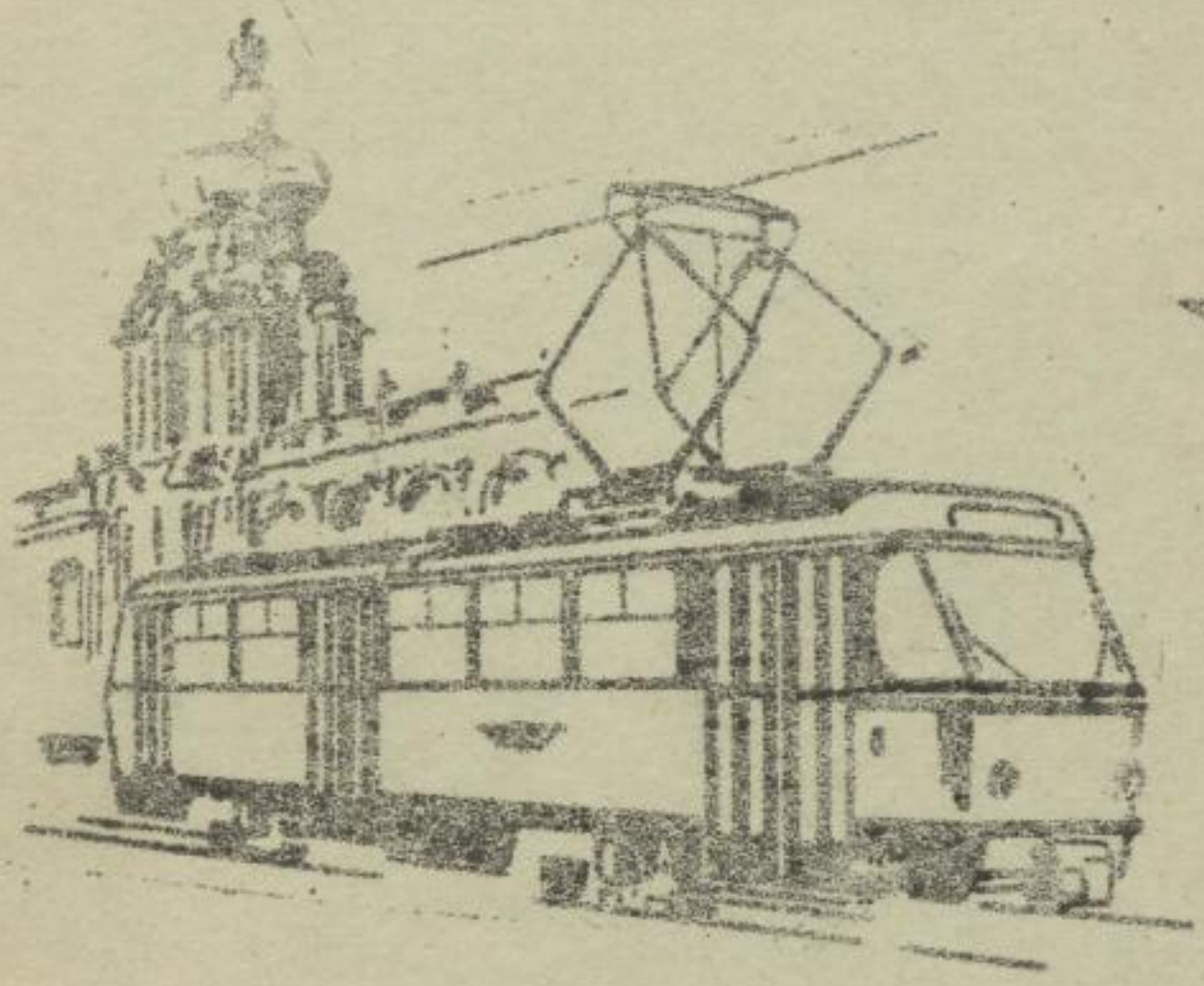
Nur für den Dienstgebrauch!



Geschäftsbericht

1986

VEB VERKEHRSBETRIEBE

DER STADT DRESDEN

Inhaltsverzeichnis | Seite

Seite

Anlagen

1. Stellung und Aufgaben des Betriebes im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Dresden

Der VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden ist Hauptträger des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Dresden und trägt damit eine besondere Verantwortung für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen im Territorium.

Gemäß den Staatlichen Planauflagen, dem Beschluß der Vertrauensleutevollversammlung zum sozialistischen Wettbewerb und auf der Grundlage der Leistungsentwicklungskonzeption 1986 bis 1990 stellten sich die Werktätigen des Betriebes unter Führung der Betriebsparteiorganisation hohe Ziele in Vorbereitung und Auswertung des XI. Parteitages der SED.

Im Mittelpunkt stand die Sicherung des öffentlichen Personennahverkehrs in hoher Qualität und Stabilität bei gleichzeitiger Senkung des Produktionsverbrauches. Mit der Realisierung der Verpflichtungen zu Ehren des XI. Parteitages haben wir für die Bevölkerung sichtbare Ergebnisse, wie die weitere Durchsetzung des Prinzips "Fahren und Bauen" bei Gleisbauarbeiten, der Einsatz des Tatrawendezuges im Neubaugebiet Dresden-Gorbitz sowie der Einsatz eines Großzuges für die Stadtrundfahrt, erreicht.
In Auswertung der Beschlüsse des XI. Parteitages wurden durch Kollektive unseres Betriebes weitere Verpflichtungen übernommen. Als hereusragendes Beispiel ist der Aufbau des Gleichrichterunterwerkes Eisenberger Straße in Eigeninitiative des Betriebes zu nennen. Auf die Fortsetzung unserer erfolgreichen Wirtschafts- und Sozialpolitik mit ihrem Kernstück dem Wohnungsbauprogramm reagierten wir mit der Verlängerung und Verdichtung der Zugfolgezeiten auf der Linie 42, mit dem Endpunkttausch der Linien 2 und 17 sowie mit der Verlängerung der Linie 72 nach Coschütz.
Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang ebenfalls die zahlreichen Verpflichtungen im Rahmen der Höchstleistungsschichten zum Weltfriedenstag und die Übernahme von Initiativobjekten in unserem Betrieb.

Neben der Erschließung neuer Wohnungsbaustandorte stand im Bereich Verkehr die Sicherung eines stabilen Berufs- und Schülerverkehrs im Vordergrund. Dabei sind insbesondere die hohen Leistungen des operativen Fahrpersonals zur Abdeckung aller Fahrplanleistungen, teilweise mit einem erhöhten Überstundenanteil, hervorzuheben.

Zur Erfüllung des technischen Einsatzkoeffizienten waren im Bereich Fahrzeuginstandhaltung große Anstrengungen notwendig, da aufgrund des Zustandes der Fahrzeuge und der Materialsituation mehrfach mit Sonderprogrammen auf Schadensschwerpunkte reagiert werden mußte.

Im Bereich Verkehrsanlagen stand im Mittelpunkt die weitere Umsetzung des Beschlusses des Präsidiums des Ministerrates zur Steigerung der Gleisbauleistungen in der Stadt Dresden. Wichtige Netzelemente, wie die Großenhainer Str.,

die Freiberger Str., die Nord-Süd-Verbindung, die Leipziger Str., die Bodenbacher Str., die Paul Gruner-Str. und die Dr.-Otto-Nuschke-Str., wurden einer Generalreparatur unterzogen. Dabei konnten die gewonnenen Erfahrungen zur Durchsetzung des Prinzips "Fahren und Bauen" bei der Generalreparatur der Bodenbacher Str. angewandt werden. Alle Generalreparaturen wurden in Querschwellenbauweise ausgeführt, so daß sich neben der höheren Qualität zugleich auch die Liegedauer der Gleisanlagen entscheidend erhöhen wird.
Die Eigenleistungen unserer Gleisbaubrigaden wurden gegenüber dem Plan weiter gesteigert, wobei es zunehmend besser gelungen ist, auf örtliche Schwerpunkte im Gleisnetz zu reagieren.

2. Qualifizierung des Leitungs-, Planungs- und Abrechnungsprozesses

Die auf dem XI. Parteitag beschlossene Fortführung der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik stellt neue und weiterreichende Anforderungen an alle Zweige unserer Volkswirtschaft. Neben unserer Hauptaufgabe, der sicheren und pünktlichen Verkehrsdurchführung im Arbeiterberufs- und Schülerverkehr, gewinnt die Erhöhung von Qualität und Stabilität im öffentlichen Personennahverkehr zunehmend an Bedeutung. Diese Zielstellung setzt die weitere Vervollkommnung der Leitungstätigkeit aller staatlichen Leiter zur Umsetzung der Beschlüsse von Partei und Regierung voraus.

In einer Reihe von Konferenzen und Beratungen, in Dienstberatungen, Rapporten und Arbeitsbesuchen wurden detaillierte Festlegungen zur Erfüllung unserer Planaufgaben im Jahr 1986 getroffen.
Hervorzuheben ist hierbei die 17. Betriebskonferenz, auf der die Grundrichtung unserer betrieblichen Entwicklung für den Zeitraum 1986 bis 1990 beraten und die Leistungsentwicklungskonzeption 1986 - 1990 beschlossen wurde .
Die Kostenkonferenz, die Qualitätskonferenz des Bereiches Verkehr sowie die Beratungen zum System der einheitlichen Leitung der Fahrzeuginstandhaltung sind ein weiterer Ausdruck des höheren Niveaus in der Führungstätigkeit der staatlichen Leitung.
Die Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" führte, speziell bei der Einführung der Mikroelektronik, zu bedeutenden Ergebnissen, wie z.B. die Vorbereitung des Aufbaus eines Arbeitsplatzes zur rechnergestützten Gleiszustandsanalyse im Betrieb.

Auf der 6. Kostenkonferenz wurde die weitere Qualifizierung der Planungsprozesse zur Verbesserung der Kostenarbeit und insbesondere der Monatsplanung als wichtige Voraussetzung für richtige Leitungsentscheidungen als ein Schwerpunkt herausgearbeitet. Schlußfolgernd daraus untersuchte eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Direktors für Ökonomie, welche Möglichkeiten für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen zentralisierter Planung und Bereichsplanung zur schnellen Umsetzung in die Praxis vorhanden sind.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurden Vorschläge unterbreitet, die bereits 1987, im erweiterten Umfang ab 1988, realisiert werden können.

Es handelt sich dabei um:

- Nutzung des KRS-Projektes "Arbeitszeit- und Lohnanalyse" für Monats- und Jahresplanung
- Erarbeitung von innerbetrieblichen Planungsunterlagen im reduzierten Umfang unter Beibehaltung gleicher Aussagekraft der Plandaten
- Vereinfachung planungstechnischer Prozesse in den Zwischenmonaten der Quartale
- Zentralisierung der Arbeitskräfte-/Lohnplanung sowie der Reproduktionsrechnung des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens

Zur Durchsetzung der Beschlüsse des Politbüros vom 26.8.86 und des Ministerrates vom 28.8.86 zur weiteren Qualifizierung von Leitung, Planung und wirtschaftlicher Rechnungsführung wurden im Betrieb die erforderlichen Regelungen getroffen. Im Zusammenhang damit wurden weitere Maßnahmen zur ständigen Qualifizierung der staatlichen Berichterstattung - insbesondere der Vorschaurechnung und der ökonomischen Analyse - eingeleitet.
Weitere Impulse zur Intensivierung der Arbeit mit den Kosten gingen besonders von der am 24.6.86 durchgeführten 6. Kostenkonferenz aus.

Ab 1.1.1986 wurden folgende neue Rechtsvorschriften wirksam:

- Verordnung und Anordnung über Rechnungsführung und Statistik sowie die darauf aufbauende Richtlinie im Verkehrszweig Kraftverkehr;
- Verordnung überdie Produktionsfondsabgabe
  Neuregelung insbesondere für die Grundmittel zur Stimulierung ihrer effektivsten Nutzung durch Festlegung des Normativs auf die Nettowerte der Grundmittel;
- Stützungsanweisung Verkehrswesen
  Ausreichung der Tarifstützung nur noch in geplanter Höhe, unabhängig von den tatsächlich erzielten Verkehrserlösen;
- Anwendung der Verordnung über den Beitrag für gesellschaftliche Fonds im Verkehrswesen
  Der Beitrag für gesellschaftliche Fonds (70 % des Lohnfonds) verändert sich mit der Entwicklung des Lohnfonds (Senkung bzw. Überschreitung);
- Einarbeitung der Ergebnisse der Umbewertung der Grundmittel in die Bilanz. Dadurch erhöhte sich der Grundmittelbestand um 77,5 % und beträgt per 31.12.86 1,07 Mrd. Mark.

3. Wissenschaft und Technik

3.1. Plan Wissenschaft und Technik (PWT)

Die Zielstellungen des PWT wurden 1986 erfüllt bzw. überboten, wie aus der Anlage 3.0 zu ersehen ist. Wesentlichen Anteil an diesem guten Ergebnis hatten folgende Maßnahmen:

	Arbeitszeiteinsparung (Th)	Ökon. Nutzen (TM)	davon planw. (TM)	DK-Einsparung (1)
Bereich Verkehr				
optimaler Verkehrsmitteleinsatz Bodenbacher Str.	52,3	1.980,3	-	246.480
Verlegung KOM-Böcklinstr. nach Trachenberge	25,0	484,6	140,6	100.400
Rationalisierung ÖPNV Gorbitz	135,7	687,5	-	
Bereich Fahrzeuginstandhaltung				
Instandsetzung von T4D-Drehgestellwangen	2,0	226,0	43,4	
Rationalisierung des Instandhaltungsprozesses Abteilung Schienenfahrzeuginstandhaltung	6,1	36,9	36,9	
Bereich Verkehrsanlagen				
Nutzung Prüfmethoden für Leistungsdioden	0,6	205,2	90,0	
Nutzung Fugenvergußkocher	6,8	34,0	0,4	320
Kettenwerksfahrleitung	-	20,0	20,0	
Änderung der Technologie Waschanlage Waltherstr.	-	11,3	11,3	

Der ökonomische Nutzen wurde mit 282,4 % zur Vorgabe und der anteilige planwirksame Nutzen mit 189,0 % erfüllt. Dabei erbrachten allein die 3 obengenannten PWT-Maßnahmen des Bereiches Verkehr in der Kennziffer Arbeitszeiteinsparung 76 % und in der Kennziffer ökonomischer Nutzen 199,5 % der Erfüllung zur gesamtbetrieblichen STAL.

Der Anteil des planwirksamen ökonomischen Nutzen am gesamten ökonomischen Nutzen konnte von 16,2 % des Vorjahres auf 18,5 % für 1986 gesteigert werden, wobei sich die absolute Wertgröße um 250 TM planwirksamer Nutzen erhöhte.

Der Fonds Wissenschaft und Technik stand 1986 in einer Höhe von 180 TM zur Verfügung, hinzu kamen 78,1 TM als themengebundener Übertrag von 1985. Dieser Übertrag konnte mit 77,0 TM abgedeckt werden. Der an den Staatshaushalt abzuführende Restbetrag von 1,1 TM hat seine Ursache in einer wesentlichen Kostenunterschreitung bei der Beschaffung der Dokumentation "Mechanische Entaschungsanlage" für das Vorhaben Tolkewitz.

Der für 1986 geplante Fonds Wissenschaft und Technik in Höhe von 180 TM wurde per 31.12.86 voll in Anspruch genommen, es verblieb kein Überhang nach 1987.

Die Arbeit mit dem Fonds hat 1986 an Planmäßigkeit gewonnen, auch die Pflichtenheftarbeit konnte qualitativ verbessert werden. Für 10 Maßnahmen lagen Pflichtenhefte bzw. Neuerervereinbarungen vor. In der Mehrzahl beinhalteten die Pflichtenhefte jedoch nur die Themenstellung und die Realisierungsetappen. Künftig müssen Nutzennachweise eingearbeitet werden. Auf wissenschaftlich-technischem Gebiet wurden insgesamt 22 Themenkomplexe bearbeitet, davon 15 in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen. Mitarbeiter unseres Betriebes fertigten wissenschaftliche Arbeiten an, beteiligten sich an Forschungsarbeiten und betreuten Beleg- und Diplomarbeiten.

Von den 3 übergebenen Themenstellungen an Jugendforscherkollektive konnte das Jugendforscherkollektiv des Bereiches Fahrzeuginstandhaltung bereits 1986 sein Thema erfolgreich verteidigen. Das Jugendforscherkollektiv der "Hochschule für Verkehrswesen/Verkehrsanlagen" kann einen ausgezeichneten Bearbeitungsstand vorweisen und wird die Aufgabe planmäßig im Februar 1987 verteidigen. Der Bearbeitungsstand der Aufgabenstellung des Jugendforscherkollektives des Bereiches Verkehr ist unzureichend und weist einen gegenwärtigen Verzug von ca. einem halben Jahr auf.

3.2. Messe der Meister von Morgen

Im Rahmen der MMM-Bewegung wurden 1986 insgesamt 36 Exponate mit einem ökonomischen Nutzen von 261,4 TM gefertigt. Die Zielstellung von 250 TM ökonomischer Nutzen konnte damit überboten werden. Die Beteiligung der Jugendlichen an MMM-Aufgaben betrug im Berichtsjahr 71 %.

5 Exponate unseres Betriebes erhielten auf überbetrieblichen Messen Auszeichnungen. Das Spitzenexponat "Regenerierungstechnologie für Kupplungsautomaten" erbrachte einen ökonomischen Nutzen von 145 TM und wurde auf der zentralen Messe in Leipzig vorgestellt. Für dieses Exponat liegen Anträge anderer Verkehrs- bzw. Industriebetriebe unserer Republik auf Prüfung zwecks Nachnutzung vor.

3.3. Neuererwesen

Die gesamtbetrieblich vorgegebenen Kennziffern in der Neuererbewegung wurden auf die Strukturreinheiten aufgeschlüsselt und waren Bestandteil der Leitungstätigkeit sowie des sozialistischen Wettbewerbes. Der ausgewiesene gesellschaftliche Nutzen von

5.157 TM

resultiert aus der Benutzung von insgesamt 131 Neuerungen, und entspricht 1.278,39 M pro Kollege.

Dieses Ergebnis mit einem Anteil von ca. 90 % Nutzen aus vertraglich vereinbarter Neuererleistung wird als sehr positiv gewertet und ist bisher einmalig in der Neuererbewegung unseres Betriebes. Hier zeigt sich der Vorteil planmäßiger Neuertätigkeit im Berichtsjahr.

Durch die Nachnutzung von bewährten Neuerungen war es möglich, einen Nutzen von 120 TM (30,- M/Kollege) auszuweisen. Im Vergleich mit zurückliegenden Jahren wurde damit ein Fortschritt erreicht.

Trotz der guten Erfüllung der Jahreskennziffern "Gesellschaftlicher Nutzen" muß kritisch eingeschätzt werden, daß die Beteiligung unserer Werktätigen an der Neuererbewegung mit nur 20,6 % nicht befriedigen kann.

3.4. Rationalisierungsmittelbau

Diese Kennziffer kann gesamtbetrieblich mit 105 % Erfüllung gegenüber der STAL abgerechnet werden.

Auf dem Kostenträger 14, Rationalisierungsmittelbau, wurden per 31.12.1986 für 1339,4 TM Rationalisierungsmittel abgerechnet, d.h., daß alle Rationalisierungsmittel produktionswirksam sind. Zu dieser positiven Bilanz trugen u.a. folgende Maßnahmen bei:

- Bau von 2 Zweirichtungsbeiwagen B4D
- Abziehvorrichtung von Bremstrommeln T4D , 500 Std. AZE (Ökonomischer Nutzen 2,5 TM)
- Arbeitsplatz für Kupplungsautomaten (Ökonomischer Nutzen 145 TM)

Die Rationalisierungsmittelproduktion zur Importablösung erreichte einen Wertumfang von 403,9 TM. Dabei wurden Ersatzteile (Nockenelemente, Zwischentriebe) im Wert von 273,6 TM hergestellt und für 130,3 TM Reparaturen ausgeführt.

4. Sozialistischer Wettbewerb

Grundlage für vielseitige Aktivitäten der Werktätigen unseres Betriebes ist der Beschluß der Vertrauensleutevollversammlung vom 28.4.86 zur Weiterführung des sozialistischen Wettbewerbes nach dem XI. Parteitag.

4.1. Innerbetrieblicher Wettbewerb

Im Mittelpunkt der Wettbewerbsführung standen, wie auch in den vergangenen Jahren, die insgesamt 162 "Kollektive der sozialistischen Arbeit" mit 3.518 Werktätigen. Sie stellten sich anspruchsvolle Ziele zur Leistungssteigerung, zur weiteren Verbesserung der Qualität der Beförderungs- und Instandhaltungsprozesse und zur Durchsetzung einer höheren Ordnung, Disziplin und Sicherheit. Auch die planmäßige Einbeziehung unserer Jugendlichen in den sozialistischen Wettbewerb wurde zielstrebig realisiert. Dies findet u.a. Ausdruck darin, daß die Beteiligung der Jugendlichen an der MMM-Bewegung gegenüber dem Vorjahr auf 129,7 %, einschließlich Lehrlinge, anstieg. Gegenwärtig gibt es 15 Jugendkollektive mit 324 Jugendlichen und 37 Jugendobjekte, an denen 1.040 Jugendliche arbeiten.

Auch im Berufswettbewerb können wir auf gute Ergebnisse verweisen. Dies zeigt schon allein die hohe Beteiligung der Lehrlinge an der MMM-Bewegung und die Mitarbeit dieser an den Jugendobjekten des Betriebes. Desweiteren legten von 145 Lehrlingen 144 die Facharbeiterprüfung wie folgt ab:

Prädikat	"sehr gut"	8 Lehrlinge
	"gut"	47 Lehrlinge
	"befriedigend"	79 Lehrlinge
	"bestanden"	10 Lehrlinge
	"nicht bestanden"	1 Lehrling

An dem Leistungsvergleich im Berufswettbewerb nahmen 204 Lehrlinge teil. Der Wanderpokal des Betriebsdirektors im Leistungsvergleich der Lehrobermeisterbereiche wurde 3 mal vergeben. Der Plan der Facharbeiterstunden wurde mit 104 % erfüllt.

Das ständige Bemühen um eine kontinuierliche Verbesserung der Führungs- und Leitungstätigkeit seitens der gesellschaftlichen Organisationen und der staatlichen Leitung trugen dazu bei, daß sich die Mitarbeit aller Werktätigen bei der Ausarbeitung und Realisierung anspruchsvoller Aufgaben im sozialistischen Wettbewerb weiter erhöhte. Sichtbarer Ausdruck dafür waren die zahlreichen Höchstleistungsschichten anläßlich des 1. September, dem "Weltfriedenstag", und der Monat September als Monat der "Höchstleistung". So konnte z. B. im Bereich Verkehr ab 1.9.86 die Linie 42 in den Nachtverkehr ohne zusätzliche Lohnkosten aufgenommen werden. Durch das Bereich Fahrzeuginstandhaltung konnten zu diesem Höhepunkt dem Bereich Verkehr 22 Straßenbahnwagen gegenüber der zurückliegenden Zeit mehr zum Einsatz und ein unfallgeschädigter KOM durch eine Höchstleistungsschicht zwei Tage vorfristig übergeben werden.

Auch im Bereich Verkehrsanlagen konnten Höchstleistungsschichten mit guten Ergebnissen abgerechnet werden. So wurde z. B. auf der Baustelle Leipziger Str. durch vorbildliche Arbeitsorganisation die Voraussetzung für zusätzliche 12,5 m Gleisinstandsetzung geschaffen. Zur Unterstützung dieser Baustelle wurde vom Kollektiv des Werkplatzes Reick am 1. September 250 m Schienen einbaufertig gemacht; dies entspricht 110 % der Normleistung. Desweiteren konnten in der laufenden Instandhaltung zur Wartung und Pflege des Gleisnetzes die Schweißer des Betriebes ihren Leistungsplan mit 110,8 % und die Steinsetzer mit 107,8 % der Normleistung an diesem Tag erfüllen.

Mit den erreichten Ergebnissen der Höchstleistungsschichten setzten sich die Kollektive Maßstäbe, die entscheidend dazu beitragen werden, daß das ökonomische Ergebnis des Betriebes weiter verbessert wird und gleichzeitig wurden damit Voraussetzungen für die Arbeit nach Bestwerten im Planjahr 1987 geschaffen.

Der innerbetriebliche Leistungsvergleich zwischen den Produktionsbereichen um die Wanderfahne der BGL sowie der Stabsbereiche wurden 1986 quartalsweise nach den 1985 überarbeiteten Kennziffern geführt und abgerechnet. Durch die 1986 vorliegenden Ergebnisse kann eingeschätzt werden, daß diese Übersrbeitung und die damit verbundenen veränderten Berechnungsgrundlagen eine reelle Vergleichsbasis für die Bereiche darstellt.

Desweiteren wurden auf der Grundlage vereinbarter Kennziffern quartalsweise die besten Produktionskollektive, das beste Jugend- und DSF-Kollektiv ermittelt und in würdiger Form auf der Vertrauensleutevollversammlung geehrt.

4.2. Überbetrieblicher Wettbewerb

Dieser Leistungsvergleich wurde auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen dem Ministerium für Verkehrswesen und dem Zentralvorstand der IG. Transport- und Nachrichtenwesen zwischen den acht Betrieben des Städtischen Nahverkehrs unserer Republik, Berlin, Erfurt, Halle , Karl-Marx-stadt, Leipzig, Magdeburg und Potsdam, quartalsweise geführt. Zwischen diesen Betrieben wurde halbjährlich der Kampf um die Wanderfahne des Ministerrates der DDR und des Bundesvorstandes des FDGB sowie um die Urkunden des Ministers für Verkehrswesen und des Zentralvorstandes der IG Transport- und Nachrichtenwesen geführt und abgerechnet. Die Abrechnung der Kennziffern um den Kampf für die Wanderfahne erfolgt auf der Grundlage von Kumulativwerten der voraussichtlichen Erfüllung.
Zwischen den acht größten Nahverkehrsbetrieben unserer Republik belegte unser Betrieb im I. - III. Quartal 1986 die Plätze 7, 5 und 6.

5. Leistungen und Produktion

5.1. Entwicklung der Verkehrsleistungen

Die geplanten Verkehrsleistungen zur Personenbeförderung wurden wie folgt erfüllt:
(Basis 1000 Nkm)

	Ist 1985	Ist 1986	Entwicklung zum Vorjahr
Strab	40.490,7	40.192,0	99,3
dar. Bergbahn	33,2	34,9	105,1
KOM	12.054,6	12.220,4	101,4

Die Pünktlichkeitsquote und der Störfaktor bei Straßenbahn und KOM wurde wie folgt ermittelt:

	Strab			KOM		
	Ist Vj.	Plan	Ist	Ist Vj.	Plan	Ist
Pünktlichkeitsquote	77,8		80,5	86,7		88,5
Störfaktor		1,90	1,85		1,30	1,37

5.1.1. Personenverkehr

Durch den effektiven Einsatz der vorhandenen technischen Mittel, wie Funk auf Strab und KOM sowie Informationsanlagen auf ausgewählten Plätzen innerhalb des Stadtgebietes, konnte die durchschnittliche Störzeit von 14,7 Minuten 1985 auf 12,8 Minuten 1986 weiter gesenkt werden.

Seit Februar wurden im Betrieb 3 Fahrzeuge (2 TW, 1 BW) des neuen Type T6A2 einer umfassenden Erprobung unterzogen. Ab 6. Dezember konnte sich nach der Übergabe der Fahrzeuge an das Bereich Verkehr auch die Dresdner Bevölkerung von den guten Fahreigenschaften der neuen Fahrzeuge überzeugen.

Für die Bewohner des Neubaugebietes Gorbitz verbesserte sich das Verkehrsangebot, indem ab 17.3. die Fahrtzeit der Linie 42 auf 8 Minuten verkürzt wurde und mit Beginn des Winterfahrplanes ab 1.10. durch einen Endpunktaustausch der Linien 2 und 17 das Platzangebot erweitert werden konnte. Zum gleichen Zeitpunkt wurde die Fahrtzeit der Linie 42 auf 7,5 Minuten verkürzt.

Der Neubaustandort Reick konnte durch die Einrichtung der Haltestelle Otto-Dix-Ring ab April günstiger an das Linienetz angeschlossen werden.

Im Zusammenhang mit dem Winterfahrplan traten folgende Veränderungen im KOM-Linienverkehr in Kraft:

Linie 72	von Coschütz - Luga
Linie E 72	von Hauptbahnhof - Ternaer Str.
Linie E 76	von Altkaitz - Prohlis

Zu gesellschaftlichen Höhepunkten wurde von den Mitarbeitern des Bereiches Verkehr die Beförderung der Fahrgäste in guter Qualität abgesichert.
1986 waren besondere Höhepunkte:

- Großkundgebung am 13. Februar
- Tag der NVA am 1.3. mit Großveranstaltung am Heller
- Kampfdemonstration am 1.5.
- Großkundgebung anläßlich der Volkswahlen
- Studentensommer vom 1.8. - 12.9.

Am 6.8. wurde auf der Ludwig-Hartmann-Straße eine weitere Einheits-Lichtsignalanlage in Betrieb genommen, die nach anfänglichen gehäuften Störungen, kontinuierlich in Betrieb ist.

Um die Erschwernisse für die Fahrgäste während der umfangreichen Generalreparatur Bodenbacher Straße so gering wie möglich zu halten, wurde auch bei dieser Baumaßnahme nach der Technologie "Fahren und Bauen" gearbeitet. In der Zeit vom 2.1. - 21.7. konnten durch konsequente Einhaltung der Technologie 249.120 l DK für SEV eingespart werden. Dabei wurden während der gesamten Zeit stabile und ausreichende Verkehrsleistungen angeboten.

Weitere Baumaßnahmen, die größere Verkehrsumstellungen über längere Zeiträume nach sich zogen, waren die Generalreparatur der Nord-Süd-Verbindung vom 6.5. - 1.9.; die Generalreparatur Radebeul Ost/West vom 6.5. - 18.7. und die Generalreparatur Leipziger Straße vom 22.7. - 20.12.1986. Von den 107 Baumaßnahmen im Planjahr konnten 20 Maßnahmen nicht termingerecht durchgeführt werden, wodurch sich der Arbeitsaufwand für die technologischen Vorbereitungen wesentlich erhöhte.

5.1.2. Sonstige Verkehrsleistungen.

Die geplanten Gütertransporte entwickelten sich im Verhältnis zum Vorjahr wie folgt:

	% zum Vorjahr
Gütertransportleistung (tkm)	
Deutsche Reichsbahn	144,7
Werkverkehr mit Kfz.	113,0
Straßenbahn	83,0

Bei der Industriebahn wurde eine Verschubleistung von 8695 Wagen erreicht.

5.2. Industrielle Leistungen

5.2.1. Investitionen

Die im Plan des Bereiches Fahrzeuginstandhaltung enthaltenen Maßnahmen wurden im wesentlichen realisiert und zur Nutzung übergeben.

Schwerpunkt waren dabei u.a. die Zuführung von

- 6 KOM Ikarus 260 und 5 KOM Ikarus 280
- 1 Fährboot "Niederpoyritz" sowie
- NKW, Baustellenanhänger, Motorräder und Spezialfahrzeuge im Rahmen des PMR-Beschlusses zur Fortsetzung der vorgesehenen Baumaßnahmen.

Die Ursachen für die bis Jahresende nicht fertiggestellten Investitionen sind u.a.:

- Konstruktionsbedingte technische Ausfälle am T6A2/B6A2, was die Verlängerung des Erprobungsprogrammes zur Folge hat
- zu späte Auslieferung von Fahrzeugen und Ausrüstungen und dadurch nicht termingerechte Montage bzw. Inbetriebnahme (z.B. 2 Stck. Sprengwagen LIAZ, 1 Diesel-E-Aggregat, 3 Stck. Baustellenanhänger, 1 Heimcomputer)
- fehlende Ersatzteile oder Kooperationsleistungen von Spezialbetrieben, die trotz größter Bemühungen 1986 nicht mehr vertraglich zu binden waren (z.B. 1 Mobilkran T 174/1/16, Krad mit Beiwagen)

Im Bereich Verkehrsanlagen war im 1. Halbjahr die Installation der Straßenbahnwaschanlage Waltherstraße Schwerpunkt. Weitere Eigenleistungen wurden bei den Sozialbauten Avenariusstr und Waltherstraße erbracht.

5.2.2. Übrige industrielle Leistungen Fahrzeuginstandhaltung

Der Plan für die Instandsetzung von 1.660 Stück Bremsmagneten T4D wurde mit 100,1 % erfüllt. Gegenüber dem Ist des Vorjahres ergibt das eine Steigerung um 510 Bremsmagneten.

Für die Kirnitzschtalbahn Bad Schandau erfolgten im Rahmen von Kooperationsarbeiten für 2 Triebwagen eine Hauptuntersuchung bzw. elektrische Umrüstung.

Im Rahmen der TIG Stadtzentrum Dresden wurden durch die Abteilung Hauptmechanik in 15 Betrieben Leistungen an überwachungspflichtigen Anlagen in Höhe von 18,7 TM erbracht.

5.2.3. Übrige industrielle Leistungen Verkehrsanlagen

Durch Veränderungen im Technischen Programm des Werkplatzes Reick, im Zusammenhang mit der Verkehrserschließung Gorbitz, wurde diese Planposition nur mit 93,5 % erfüllt. Die für Gorbitz vorgesehenen Weichen werden im Planjahr 1987 gefertigt und eingebaut.

5.2.4. Rationalisierungsmittelbau

Die Kennziffern des Bereiches Fahrzeuginstandhaltung im PWT 1986 für die Eigenproduktion von Rationalisierungsmitteln betrug 1.079,0 TM. Diese Planauflage wurde mit 1.157,1 TM = 107,2 % erfüllt. Der Anteil der Ersatzteilfertigung (Importablösung) beträgt 403,9 TM = 34,9 % zur Gesamterfüllung.
An Schwerpunktaufgaben sind die Rationalisierungsmittelinvestitionen

- Umbau T4D als Schienenschleifwagen
- Waschanlage Betriebshof Waltherstraße
- Umbau von weiteren 2 Stück T4D als Zweirichtungsfahrzeuge
- Abziehvorrichtung für T4D-Bremstrommeln
- Bau von Einholm-Stromabnehmern

besonders herauszustellen.
Diese Maßnahmen erbringen gesamtbetrieblich einen hohen ökonomischen Nutzen, wirken sich entscheidend auf die Fahrzeugbereitstellung und somit auf die Hauptaufgabe unseres Betriebes aus.

Der Plan des Bereiches Verkehrsanlagen wurde mit 74,1 % erfüllt. Einen wesentlichen Anteil an der nichterbrachten Leistung hat die Maßnahme "Umrüstung eines Werkstattwagens als fahrbare E-Werkstatt".

5.3. Bauwirtschaftliche Leistungen

Die geplanten bauwirtschaftlichen Leistungen wurden insgesamt nicht erfüllt, weil geplante Schweißerleistung im Zusammenhang mit GR-Maßnahmen des VTK nicht benötigt wurden. Dadurch konnten die Schweißer verstärkt in der laufenden Unterhaltung wirksam werden. Mit Eigenleistungen des Hochbaus und der Unterstützung der Bereiche konnten die Sozialbauten Avenariusstraße und Waltherstraße den Werktätigen zur Nutzung übergeben werden. Die Eigenleistungen im Kabelprogramm konnten übererfüllt werden.

5.4 Sekundärrohstoffe

Für 1986 können wiederum für alle Hauptpositionen metallischer Sekundärrohstoffe überdurchschnittlich gute Ergebnisse abgerechnet werden. Damit ist es möglich, beim Kombinat Metallaufbereitung einen Preiszuschlag zu beantragen, der entsprechend dem vorliegenden Abrechnungsergebnis ca. 59 TM betragen wird. Das gute Ergebnis in der Position Schwarzmetallschrott ist das bisher höchste Ablieferungsergebnis. Die Grundlagen dazu wurden bereits im ersten Halbjahr geschaffen, indem es gelang, in der Hauptposition Schienenschrott alle gestellten Forderungen maximal umzusetzen. Das bedeutet konkret:

- Kontinuierliche Aufbereitung und Ablieferung von Schienenschrott auf dem Gelände Diebweg - 250 t - ,
- planmäßige Organisierung der Rückführung von Schienenschrott von vergebenen Alt-GVP aus sowjetischen Einheiten direkt zur Aufbereitungsanlage Rubland - 400 t -.

Nicht erfüllt wurden die beauflagten Positionen Altpapier, Zink- und Elektronikschrott. Für die genannten Positionen lagen Anträge für eine Reduzierung der Auflagen vor.

5.5 Binnenhandelstätigkeit

Die Entwicklung der Binnenhandelstätigkeit stellt sich wie folgt dar:

		1986 Plan	Ist
Lieferumfang			
- Straßenbahnwagen	Stck.	162	182
Stromabnehmer	Stck.	30	30
Erlöse	TM	566,5	615,3
Kosten	TM	49,1	36,6
Ergebnis	TM	517,4	578,7

Der erhöhte Lieferumfang ergab sich durch die Anweisung des VEAHB-Schienenfahrzeuge, 20 Stück T 4 D für die Verkehrsbetriebe Leipzig aus dem 1987iger Vertrag noch im Dezember auszuliefern. Die Stromabnehmer waren für Berlin - Hauptstadt der DDR - bestimmt.

6. Materiell-technische Basis

6.1 Bestand und Entwicklung der Grundfonds

Zum Stichtag 01. 01. 1986 erfolgte die Umbewertung der Grundmittel, so daß sich der Bruttowert von 600,8 Mio M auf 1.066,2 Mio M erhöhte (Erhöhung um 77,5 %). Der Verschleiß ist mit demselben Koeffizienten umbewertet worden.
Der Bruttowert aller Grundmittel beträgt zum Stichtag per 31.12.86 1.071,7 Mio M. Davon entfallen auf Grundmittel der MTT 391,2 Mio M. Im Grundmittelbestand sind zweigspezifische Grundmittel für das Transport- und Nachrichtenwesen mit einem Anteil von 97 % (1.038,6 Mio M) enthalten.
Der Anteil für Nutzfahrzeuge des Personenverkehrs beträgt 43,5 % (466,7 Mio M) des Grundmittelbestandes. Davon entfallen auf

Straßenbahn-Triebwagen und -Beiwagen		
	Bruttowert	400.642 TM
	Nettowert	180.419 TM
	Verschleißquote	55,0 %
Kraftomnibusse	Bruttowert	63.789 TM
	Nettowert	6.789 TM
	Verschleißquote	89,4 %

Die Verschleißquote aller Grundmittel beträgt per Jahresende 55,1 %.

Die durchschnittliche kalendertägige Auslastung bezogen auf den betriebsfähigen Fahrzeugbestand hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert und beträgt bei T4D 12,8 Stunden und bei KOM 11,4 Stunden.

Im Rahmen des Rationalisierungsmittelbaus sind Grundmittel im Wert von 613 TM modernisiert bzw. neu gebaut worden.

6.2. Investitionstätigkeit

Auf dem Gebiet der Investitionstätigkeit im Planjahr 1986 war erneut keine Übereinstimmung zwischen den betrieblichen Erfordernissen, aufgeführt in der Leistungsentwicklungskonzeption für den Zeitraum 1986 - 1990, und den bereitgestellten materiellen und finanziellen Investitionskennziffern zu verzeichnen. Abstriche in den Zielstellungen ergaben sich insbesondere bei

- der Fortführung der Rekonstruktion der Straßenbahnwerkstatt Tolkewitz
- der Errichtung eines weiteren Gleichrichterunterwerkes einschließlich notwendiger Kabelverlegungen.

Einen Ausgleich zu den fehlenden materiellen Kennziffern konnten die Initiativen der Werktätigen des Betriebes im Jahr des XI. Parteitages der SED ermöglichen. Durch bauliche Eigenleistungen wurden

- die Sozialgebäude Waltherstraße und Arensriusstraße fertiggestellt und zur Nutzung den Werktätigen übergeben,
- die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Wagenwaschanlage Waltherstraße unterstützt,
- die Baufreiheit für die Errichtung eines Portaldrehkranes durch Umverlegung der Bohrstraße auf dem Werkplatz Reick geschaffen,
- die Maßnahmen zur Inbetriebnahme des neuen Kessels in der Straßenbahnwerkstatt Tolkewitz weitergeführt,
- das Gleichrichterunterwerk Eisenberger Straße begonnen,
- Maßnahmen der Kabelverlegung abgeschlossen.

In Verwirklichung der Maßnahmen aus dem PMR-Beschluß Gleisbau wurden weitere positive Ergebnisse erzielt, insbesondere durch die Bereitstellung von Baumaschinen, Fahrzeugen und Ausrüstungen. Nachteilig wirkt sich die Nichtfertigstellung des Portaldrehkranes Reick durch eine ungenügende Bilanzierung der notwendigen baulichen Leistungen aus.

Durch die Investitionstätigkeit 1986 haben sich die Arbeits- und Lebensbedingungen für weitere Werktätige des Betriebes verbessert. Neben den bereits genannten Vorhaben trug dazu die Fertigstellung der Lüftung Blasewitz bei.

Auf dem Gebiet der Bahnstromversorgung konnten erneut keine wesentlichen Fortschritte erzielt werden. Die ausgewiesenen Maßnahmen der Eigenleistung konnten fehlende Bilanzen nicht ausgleichen.

Bei Ausrüstungsinvestitionen konnte die positive Entwicklung auch im Jahre 1986 fortgeführt werden, wenngleich eine Reihe von Maßnahmen nur durch operative Bereitstellung seitens der Lieferer realisiert werden konnten.

Der Wiederaufbau des ehemaligen Fährbootes "Pionier" (neuer Name "Niederpoyritz") wurde abgeschlossen.

6.3. Sicherung der Einsatzbereitschaft von Beförderungsmitteln

Die Instandsetzung der Straßenbahnwagen wurde gemäß BO Strab und des Technischen Programmes durchgeführt, wobei der vorhandenen Werkstattkapazität nach wie vor Grenzen gesetzt sind, die als Folge des Brandes in der Straßenbahnwerkstatt Tolkewitz noch komplizierter wurden. Dieser Brand (29.10.86) verursachte den Ausfall der Hallen C und D und beeinträchtigte den Schiebebühnenverkehr innerhalb der Werkstatt beträchtlich, so daß trotz sofort durchgeführter Produktionsverlagerungen und Umprofilierungen bestimmter Werkstattteile nicht alle negativen Auswirkungen insbesondere bei der Durchführung der HU und ZU T4D/B4D ausgeschaltet werden konnten.
Das Etappenprogramm zur weiteren Stabilisierung des TEK bei T4D/B4D ist nach wie vor Arbeitsgrundlage, konnte aber aus objektiven Gründen nicht allseitig verwirklicht werden.
An 61 T4D, 27 B4D, 3 ET und 4 EB erfolgte die festgelegte Hauptuntersuchung, wobei wiederum 8 T4D und 1 B4D von den langfristig abgestellten Fahrzeugen mit einem sehr hohen Arbeitsaufwand zum Einsatz kamen.
An 147 T4D und 54 B4D wurde die Zwischenuntersuchung mit erhöhtem Arbeitsaufwand durchgeführt. Wie im Vorjahr wurden in dieser Position vorwiegend Fahrzeuge mit Bodenberührung wieder instandgesetzt.
Zur Verbesserung des Fahrzeugeinsatzes und damit der Verkehrsdurchführung, wurden weitere 2 T4D als Zweirichtungswagen und 1 T4D als Schienenschleifwagen umgebaut. Weitere Maßnahmen waren u.a. der Umbau der Streukomethydraulikanlage und des Schienenkranes auf ET-Laufgestell.
Der Wiederaufbau / Rekonstruktion des KOM Büssing wurde abgeschlossen und als historisches Fahrzeug zur Nutzung übergeben.

Die Fähreninstandhaltung verlief im wesentlichen planmäßig.

In der Baugruppenbereitstellung für die Betriebswerkstätten wurde durch Sondermaßnahmen zielgerichtet eine spürbare Stabilisierung erreicht, was wiederum einen entscheidenden Abbau von Schadwagen (außer Neubereifung und Z-Schäden) zur Folge hatte.
Im IV. Quartal war ein sehr hoher Wagenausfall durch Monoblockschäden zu verzeichnen. Maßnahmen zur Ursachenermittlung wurden eingeleitet.
Weitere besonders zu erwähnende Maßnahmen waren die Getriebenachstellung an 520 T4D zur Verbesserung des Korrosionsschutzes, Dachlackierung an 67 und Lackausbesserung an 107 Straßenbahnwagen.

Im Rahmen der Produktionshilfe wurden Straßenbahnersatzteile in Höhe von 899,8 TM gefertigt. Im Vergleich zum Vorjahr mit 1.027,7 TM sind das 127,9 TM weniger, was keinesfalls befriedigen kann.

Die eingeleiteten Maßnahmen zur Erhöhung der Lebensdauer der Baugruppen und für die verstärkte Materialsubstitution wurden fortgesetzt.

Durch unzureichende Bilanzzuweisungen an Grundmaterial mußte wiederum ein großer Teil an Wirtschaftsverträgen storniert werden, was einmal die Fahrzeugbereitstellung sehr erschwerte, zum anderen aber die großen Leistungen in den Instandhaltungsbereichen zum Ausdruck bringt.

Die Generalreparatur der Schwebeseilbahn wurde planmäßig weitergeführt.

Die Instandhaltung der Kraftomnibusse wurde trotz erschwerter Bedingungen durchgängig abgesichert.
Die gesetzlich vorgeschriebenen technischen Wartungen und turnusmäßigen Überprüfungen wurden 100 %ig erfüllt.
Bei der KOM-Instandhaltung traten vor allen Dingen Probleme wegen fehlenden Baugruppen auf.
Die Anzahl der erforderlichen turnusmäßigen Überprüfungen konnte abgesichert werden. Qualitätsschwankungen bei dieser Aufgabe wurden bis Ende 1986 abgebaut.
Das Technische Programm wurde wie folgt erfüllt:

20 KOM-ZI in eigenen Werkstätten	= 100 %
27 KOM-KI in Kooperationsbetrieben	= 96,4%

Die NKW-Instandhaltung war kritisch. Neben Qualitätsfragen standen vor allem Ersatzteilprobleme im Vordergrund.
Die Erweiterung des Fuhrparkes mit gebrauchten NKW entsprechend PMR-Beschluß macht Kapazitätsprobleme sichtbar.

6.4 Sicherung der Verfügbarkeit der mtT

Generalreparaturen Gleisbau

Die Generalreparaturen im Gleisbau wurden auf der Grundlage des Gleisbauzyklogrammes durchgeführt. Die wertmäßige Erfüllung des Planes wird mit 64,0 % und die materielle Erfüllung (m Gleis) mit 97,8 % ausgewiesen.

Gleisbau gesamt:	m Gleis	TM
Jahresplan	15 500	32 818,2
Ist per 31.12.	15 164	21 001,1

Objektbezogen stellt sich die Erfüllung wie folgt dar:

M a ß n a h m e	Jahresplan m Gleis	Jahresplan TM	Erfüllung m Gleis	Erfüllung TM
Stübelallee	-	1 632,0	-	2 493,6
Trachenberger Platz	-	330,0	-	456,7
Großenhainer Straße	954	1 820,0	942	1 606,4
" "	1 116	HAG	1 122	HAG
Bodenbacher Straße	2 800	6 890,0	2 825	5 397,2
Zwinglistraße/Baugleis	900	-	-	-
Freiberger Straße	2 320	4 800,0	1 705	3 329,7
Nord-Süd-Verb.Pl.d.E.	1 515	3 200,0	1 182	2 169,5
" " " /Brücke	810	800,0	-	-
Leipziger Straße	2 900	5 800,0	2 944	2 631,6
Radebeul,W.-Pieck-Str.	710	1 420,0	686	HAG
Dr.-Otto-Nuschke-Str.	795	1 550,0	780	874,9
Paul-Gruner-Str.	680	1 360,0	635	720,7
GVP-Verlegung	-	1 023,0	-	-
UV-Medienträger	-	200,0	-	-
2. Stopfg.O.-Buchw.-Str.	-	30,0	-	-
" " Stübelallee	-	170,0	-	-
Plauenscher Ring	-	-	169	-
San.Rbl.,W.-Pieck-Str., Lüb. u. Meyerawerdaer Str.	-	-	1 480	331,7
Coswig	-	1 086,0	-	343,5
Brücke Brockwitz	-	350,0	-	-
Zusatz Zwinglistraße	-	-	150	248,9
Fuchsberg	-	-	544	261,0
Gesamt GR-Maßnahmen VTK	15 500	32 461,0	15 164	20 865,4
Baugrundschürfen und Mitarbeit bei GR-Maßn. durch eigene Kräfte	-	357,2	-	135,7
Gesamt GR Gleisbau	15 500	32 818,2	15 164	21 001,1

Die hohe finanzielle Untererfüllung der geplanten Mittel für mtT liegt an der verzögerten Rechnungslegung von Seiten des VTK.

Insgesamt muß der Zustand der Gleisanlagen als noch nicht befriedigend eingeschätzt werden. Der große Nachholebedarf drückt sich wie folgt aus:

Langsamfahrstrecken	60 060 m Gleis
Deckenschlußschäden	22 730 m Gleis
Herzstücke schadhaft	489 Stück
Schienenbrüche	112 Stück.

Erst mit der vollständigen Durchsetzung der in der PMR-Vorlage

enthaltenen Maßnahmen wird es möglich sein, den Gleiszustand in der Stadt Dresden entscheidend zu verbessern. Für 1986 muß eingeschätzt werden, daß zwar die Entwicklung der Eigenleistung Gleisbau der Auflage gemäß PMR-Vorlage entspricht (Vorgabe 10 000 m Gleis; Ist 11 083 m Gleis), jedoch die Voraussetzungen von Seiten des Territoriums nicht erfüllt worden sind. So weist zum Beispiel die vorgesehene Zuführung von Arbeitskräften 1986 ein Fehl von 18 AK aus dem Territorium und 12 bis 17 AK aus der Lehrausbildung auf. Die entsprechend der PMR-Vorlage vorgesehenen Ausrüstungen (Investitionen) sind zu einem erheblichen Teil noch nicht realisiert. So fehlen beispielsweise unter anderem:

- 1 W 50-Kipper
- 1 Brückenkran
- 1 Schienenschleifwagen
- 3 Waschwagen
- 4 Wohnwagen
- 1 Schwenklader .

Generalreparaturen Stromversorgung

Die GR Stromversorgung wurde mit 55,4 % erfüllt. Die hohe Untererfüllung ist auf Nichtrealisierung der Fahrleitungsanlage Otto-Buchwitz-Straße und eine verzögerte Rechnungslegung für die Bautzner Straße durch den Fahr- und Freileitungsbau Halle zurückzuführen.

Die Fahrleitungsanlage Bautzner Straße wurde 1986 von der Plattleite bis Endpunkt Bühlau auf Kettenwerksfahrleitung umgebaut. Auf der Pfotenhauer-/Fetscherstraße wurden Restarbeiten aus 1985 realisiert. Es konnten 61 Weichenheizungen mit einer automatischen Steuerung versehen werden. Zur Zeit stehen uns für die Stromversorgung 37 GUW zur Verfügung; 10 GUW fehlen. Durch eine planmäßige Instandhaltung aller GUW erreichten wir einen Einsatzkoeffizienten von 0,999. Die Fahrleitungsanlage wurde in ihrer Gesamtheit in den letzten Jahren generalüberholt, so daß auch hier die Revision die Hauptarbeit darstellt. Das gleiche trifft für die zur Fahrleitungsanlage gehörenden Signalanlagen, EW und Weichenheizungen zu. Hier besteht zur Zeit ein großer Nachholebedarf, um einmal die Signalanlagen auf die Einheitssignalanlagen umzurüsten und zum anderen weitere EW-Steuerungen und Weichenheizungen in Betrieb nehmen zu können.

Generalreparaturen Hochbau

Folgende Baumaßnahmen der hochbaulichen Werterhaltung wurden 1986 in Eigenleistung erbracht:

- Rekonstruktion Aufzug Blasewitz
- Umbau Küche Waltherstraße
- Umbau der Räume für die Abteilungen Hochbau und Technologie
- Aschelager Blasewitz
- Lehrschweißerei und Hebezeugwerkstatt Trachenberge
- Sanitärinstallation Hochbau und Verwaltungsgebäude Mickten

Die geplante GR-Maßnahme der mtT "Rekonstruktion der Schwebebahn" konnte nicht erfüllt werden, da durch den veränderten Umfang der Rekonstruktion unsere Eigenleistungen 1986 noch nicht erforderlich waren. Die Baumaßnahme wird 1987 fortgeführt.

Übrige innerbetriebliche Bauleistungen der Abteilung Hochbau

Die Rekonstruktion der Gleisgruben 17 bis 20 in Tolkewitz erfolgte planmäßig. Die Plansumme in Höhe von 175,3 TM wurde mit 78,0 TM realisiert. Die Unterschreitung resultiert aus der Projektänderung (Verfüllen der Grube). Für die Abstellanlage Leuben konnten keine Kapazitäten gefunden werden. Die Bauleistungen an den Wartehallen und den GUW erfolgten gemäß Bauablaufplan. Insgesamt konnte die Erfüllung mit 107,9 % abgerechnet werden.

Maßnahmen der laufenden Unterhaltung

Die Aufgaben der laufenden Unterhaltung wurden wie folgt erfüllt:

	Jahresplan m Gleis	Jahresplan TM	Ist per 31.12.86 m Gleis	Ist per 31.12.86 TM
Abteilung Gleisbau		17.012,8		14.272,1
dav. Fremdleistung für Fugenverguß		1.800,0		1.859,8
Abteilung Stromversorgung		5.600,3		5.566,1
Abteilung Hochbau		95,7		232,8
Abteilung Technologische Vorplanung		82,5		72,2
Technische Gleiskontrolle		151,1		86,2
Nachweiskosten mtT		758,7		641,2
LU gesamt		23.701,1		20.870,6

6.5. Versorgung durch Bereiche der Volkswirtschaft

Vertragsgestaltung und materiell-technische Versorgung

Die materiell-technische Versorgung des Betriebes vollzog sich im Jahr 1986 unter äußerst komplizierten Bedingungen auf dem Materialsektor und in der Bilanzierung. Die Erfüllung der betrieblichen Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die erhöhten Anforderungen im Gleisbau, im Hochbaugeschehen, der Stromversorgungseinrichtungen sowie in der Fahrzeuginstandhaltung, bedingten einen hohen operativen Beschaffungsaufwand.

Durch begrenzte Bilanz- und Fondszuweisungen konnten in den wichtigsten Positionen trotz effektivsten Einsatzes der Bedarf nicht maximal abgedeckt werden, wodurch Auswirkungen infolge Fahrzeugabstellungen auf die planmäßige Verkehrsdurchführung im S-Bahn-Sektor unvermeidbar waren.

Durch Bereitstellung und Einsatz von Substituten in verschiedenen Erzeugnisgruppen (u.a. Elektromaterial, chemische Erzeugnisse, Baustoffe und -teile, Lacke und Farben, Metallurgie, Normteile) sowie die Nutzung von Angebotsmessen und Werkshilfen konnten auftretende Engpaßsituationen abgebaut werden. Zur Absicherung der vertragsrechtlichen Beziehungen wurden in verstärktem Maße eigenverantwortliche Lösungen gemäß Vertragsgesetz angestrebt, welche unter anderem auch die Grundlagen für Verhandlungen beim Bezirksvertragsgericht waren. Demzufolge wurde vor allem der Absicherung der vertraglichen Bindung besonderes Augenmerk gewidmet. Es lagen für das Jahr 1986 insgesamt 3.567 Liefervertrage bzw. Auftragsbestätigungen vor, zuzüglich der vom VEB Maschinenbauhandel durch Stillschweigen gemäß Kooperationsordnung zustande gekommenen vertraglichen Bindungen. Besonders hervorzuheben ist die Erhöhung der territorialen Transporte, da im verstärkten Maße die Anlieferung durch Beiladungen über andere VEB erfolgen (Metallurgie, Guß- und Schmiedeerzeugnisse).

Die Versorgungssituation im KOM-Sektor mit Ersatzteilen war im wesentlichen stabil und ist als gut zu bezeichnen. Schwierigkeiten gab es bei der Baugruppenbereitstellung.
Von Seiten des VEB Maschinenbauhandel Erfurt wurde unserem Betrieb im Jahr 1986 eine gute Unterstützung zuteil. Durch kurzfristige Bereitstellung über Sofortlimit sowie Umverteilungen von Schwerpunkt- und Engpaßpositionen konnten vielfach Versorgungsprobleme abgebaut werden.

Bei der Lieferung von Import-Straßenbahnersatzteilen ist folgender Stand zu verzeichnen:

Vertragswert (= AH-Limit)	2.597,9 TM
Vertragsrealisierung per 31.12.	1.898,8 TM
	= 73,1 %

Einen besonderen Schwerpunkt in der Arbeit bildete die Bestellkorrektur zur Herstellung der Einheit zwischen Bedarf und ausgelöstem Wirtschaftsvertrag. Durch eigenverantwortliche Entscheidungen wurden im Verlauf des Jahres 1986 Auftragsregulierungen und Sternierungen in Höhe von 4.050,0 TM vorgenommen.

Bei der Importmittelfreisetzung durch Substitution von KOM- und Straßenbahnersatzteilen wurden die konstruktiven Bemühungen zur Beachtung volkswirtschaftlicher Aspekte sichtbar, wobei sich die Bereitstellung von Ersatzteilsubstituten aus metallurgischem Grundmaterial infolge ungenügend zur Verfügung stehenden Ausgangsmaterials problematisch gestaltete.

Bestandshaltung und Materialnormierung

Durch fehlende materielle Untersetzung stiegen die Minderbestände im Berichtsjahr an. Das betraf insbesondere die Erzeugnisgruppe 113, Maschinenbauerzeugnisse sowie die Erzeugnisgruppe 115, Baumaterial.

In Realisierung der Festlegungen zur Freisetzung und effektiven Verwendung materieller Fonds wurde 1986 folgendes Ergebnis erreicht:

Bilanzrückgaben	387,1 TM
davon über Scheck der Staatsbank	376,0 TM
Bilanzrückbuchungen durch	
Rat des Bezirkes	439,4 TM
Materialverkäufe	657,7 TM
Verschrottungen	177,6 TM

Der Anteil, der durch staatliche Normative und betriebliche Normen untersetzten Bestände an Material und Ersatzteilen beträgt 92 % bezogen auf den durchschnittlichen Richtwertplan. Als Schwerpunkt wurde im Jahre 1986 die Erzeugnisgruppe 112, Metallurgie und Guß, auf der Grundlage der bestehenden staatlichen Vorratsnormen überarbeitet und planwirksam gemacht.

Desweiteren erfolgte eine Überarbeitung der Planbestände bei den wenig bewegten Tatra-Ersatzteilen sowie die Erarbeitung von Vorratsnormen für PKW- und NKW-Ersatzteile mit einem Einzelwert von über 500,- M bzw. 1.000,- M.

7. Energiewirtschaft

Der Energieträgereinsatz war auch 1986 vom Bestreben zum rationellsten Einsatz gekennzeichnet.
Zur Einsparung von Brenn- und Treibstoffen wurden mittels exakter Vorgaben ökonomische Wettbewerbe geführt.
Trotz großen persönlichen Einsatzes gab es Probleme bei der Einlagerung fester Brennstoffe für die Heizperiode 1986/87. Es konnten keine Vorräte an Braunkohlenbriketts angelegt werden.

Die geplante Gesamtenergiemenge von 736,50 TJ wurde mit 736,8 TJ in Anspruch genommen.
Überschreitungen traten bei der Inanspruchnahme der Position Elektroenergie auf. Der Fahrstrom wurde mit 1.397.192 kW überschritten. Der Plan des Elektroenergieverbrauches der Objekte wurde mit 256.706 kWh überzogen.
Die Überschreitungen resultieren aus der extremen Witterung des I. Quartals 1986 und aus Mehrleistungen der Bereiche.

Die ausgereichten Kontingente wurden wie folgt eingesetzt:

	Kontingent	Ist	%
Braunkohlenbriketts	2.530 t	3.045 t	120,4
Rohbraunkohle	5.865 t	4.015 t	68,5
Dieselkraftstoff	4.649,4 t	4.587,0 t	98,7
Vergaserkraftstoff	155,0 t	149,3 t	96,3

Die Überschreitung des Kontingents Braunkohlenbriketts ist auf die extreme Witterung im I. Quartal zurückzuführen, desweiteren steht sie im unmittelbaren Zusammenhang mit der nichtsortimentsgerechten Bevorratung fester Brennstoffe insgesamt.
Das Mischungsverhältnis Braunkohlenbriketts zu Rohbraunkohle beträgt für 1986

43,1 : 56,9 %.
Im Vorjahr betrug es 52,0 : 48,0 %.

Die Energieintensität betrug, bezogen auf die Warenproduktion zu IAP, im Berichtsjahr 2,9 TJ.

Die Überschreitung des spezifischen DK-Verbrauches für Beförderungsleistungen mit KOM gegenüber der STAL stellt sich in Bezug auf das ausgereichte Kontingent wie folgt dar:

	STAL	ausgereicht	Ist	zur STAL +/-	+/./. zur Ausreichg.
tDK/Mio Pkm	13.590	13.963	14.422	+ 832	+ 459

Auch hier sind die Auswirkungen des harten Winters zu begründen.

8. Effektivität des Reproduktionsprozesses

Erlöse aus der finanzgeplanten realisierten Warenproduktion

Die Erlöse wurden mit 100 % erfüllt. Einer Überbietung bei der Industriebahn (höhere Verschiebeleistungen) mit 161 TM und den Sekundärrohstoffen (Übererfüllung der beauftragten Mengen und Verbesserung der sortenreinen Ablieferung) mit 90 TM steht eine Nichterfüllung der Verkehrserlöse gegenüber.
Das Nichterreichen der geplanten Erlöse im Stadtlinienverkehr mit 411 TM ergibt sich aus einer Übererfüllung bei den Monatskarten mit 175 TM und einer Nichterfüllung bei Einzel- und Sammelkarten mit 586 TM.
Damit ging der Trend zu den tarifgünstigen Monatskarten weiter.

Selbstkosten aus der finanzgeplanten realisierten Warenproduktion

Die Selbstkosten wurden auf der Basis der Istleistung mit 1.540 TM unterboten, d.h. es wurde eine Senkung von 0,9 % erzielt.
Die Selbstkosten der Verkehrsleistungen wurden mit 1.413 TM nicht in Anspruch genommen.
Diese setzt sich schwerpunktmäßig wie folgt zusammen:

Straßenbahn	Abweichung zum Plan (TM)
Senkung (bezogen auf Planleistung) insgesamt	./. 697,8
darunter:	
Fahrstrom	./. 243,3
Zuführung Instandhaltungsfonds	./. 358,6
Indirekte technologische Kosten und Gemeinkosten sowie Differenz aus Eigenverbrauch	./. 306,7

Ursachen der Abweichungen

Der Fahrstrom wurde materiell absolut mit 1.397.192 kWh mehr in Anspruch genommen.
Diese Überschreitung ist durch die extremen Witterungsbedingungen für das durchgängige Beheizen der Fahrzeuge zur Sicherung der Einsatzbereitschaft entstanden. Die Senkung der Kosten für Fahrstrom resultiert aus der tarifgünstigen Verschiebung des Leistungsanteils zwischen Spitzen- und Restzeit.

Die Nichtinanspruchnahme der geplanten Zuführungen zum Instandhaltungsfonds ergibt sich aus im FWT abgerechneten Maßnahmen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts sowie aus Ergebnissen von Neuerervorschlägen, durch die Kostensenkungen wirksam wurden.

Die Senkung in den indirekten technologischen Kosten und den Gemeinkosten setzt sich vor allem aus der Nichtinanspruchnahme der Abschreibungen für übrige Grundmittel, des Gemeinkostenlohnes, des Beitrages zur SV und Unfallumlage, des Beitrages für gesellschaftliche Fonds sowie der Verrechnung eigener Hilfsleistungen zusammen.

Kraftomnibus	Abweichung zum Plan (TM)
Senkung (bezogen auf Planleistung) insgesamt	./. 664,1
darunter	
Abschreibungen für Leistungsfahrzeuge	+ 143,6
Dieselkraftstoff und Motorenöl	+ 219,9
Zuführung Instandhaltungsfonds	./. 64,4
Indirekte technologische Kosten und Gemeinkosten sowie Differenz aus Eigenverbrauch	+ 366,9
Schienenersatzverkehr für Bauvorhaben der mtT mit eigenen KOM	./. 1174,3

Ursachen der Abweichungen

Die Überschreitung der Abschreibungen für Leistungsfahrzeuge ist durch die vorzeitige Lieferung und Inbetriebnahme (3 Monate) von 11 Kraftomnibussen entstanden.

Die Mehrinanspruchnahme der Kosten für Dieselkraftstoff und Motorenöl ergibt sich aus dem spezifischen Mehrverbrauch von 0,64 l/100 Lkm. Insgesamt liegt eine Überschreitung von 126.375 l vor, davon sind 90.455 l auf das Warmlaufen, Warmfahren und zusätzliches Beheizen in den strengen Wintertagen zurückzuführen.

Die Nichtinanspruchnahme der geplanten Zuführungen zum Fonds der Instandhaltung geht - wie bei Straßenbahn - auf die im PWT abgerechneten Maßnahmen zurück.

Die Überschreitung der indirekten technologischen Kosten und der Gemeinkosten setzt sich aus einem Mehrverbrauch von Dieselkraftstoff für übrige Fahrzeuge, höheren Kosten für übrige Elektroenergie sowie der Mehrinanspruchnahme der geplanten Kosten für Dienstkleidung und Ausrüstung aufgrund der Neueinstellung von KOM-Fahrern zusammen.

Erwirtschaftung des Betriebsergebnisses und des Nettogewinns

Das geplante Betriebsergebnis wurde mit 1.654 TM und der Nettogewinn mit 1.667,4 TM überboten.
Der geplante und der überplanmäßig erwirtschaftete Nettogewinn wurde wie folgt verwendet:

	Verwendung (TM)	
	planmäßig	außerplanmäßig
Nettogewinnabführung an den Staatshaushalt	56.135,5	1.250,6
Zuführung zum Prämienfonds	3.659,0	176,8
Zuführung zum Leistungsfonds	19,0	240,0
Beitrag für freiwillige Versicherung	290,0	

Gesamteinschätzung und Schlußfolgerungen

Die ökonomischen Hauptkennziffern der Leistungsbewertung weisen eine positive Bilanz auf. Die Nettoproduktion wurde mit 100,3 % und der Nettogewinn mit 102,8 % erfüllt. Die Arbeitsproduktivität je VbE, auf der Basis der Nettoproduktion, erreichte einen Erfüllungsstand von 101,3 %.

Im Ergebnis der zielstrebigen Arbeit des gesamten Betriebskollektives konnten der geplante Kostensatz von je 100 M Warenproduktion um 0,61 M und die Materialkosten je 100 M Warenproduktion um 0,39 M gesenkt werden.

Das insgesamt gute Ergebnis der Erfüllung resultiert aus den im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbes vorgegebenen und erreichten hohen Zielstellungen. Unterstützt wurde das durch eine weiterhin verbesserte Kostenarbeit in allen Leitungsebenen. Das kam zum Ausdruck bei der Durchsetzung des Kostensenkungsprogrammes, in Rechenschaftslegungen, Rapporten und der durchgeführten 6. Kostenkonferenz.

Bildung und Verwendung finanzieller Fonds (TM)

	Bestand 1.1.86	Zuführungen planm.	Zuführungen sonstige außer-planm.	Verwendung	Bestand 31.12.86
Prämienfonds (PF)	3.953,4	3.733,5	176,8	4.007,1	3.856,6
K.u.S.-Fonds	130,7	3.884,0	19,9	4.024,5	10,1
PF für betr. Einr. der Berufsausbildung	21,5	20,2	-	17,2	24,5
K.u.S.-Fonds für betr.Einr.d. Berufsausbildung	99,0	42,4	-	92,0	49,4
Einheitl. PF für Lehrl.	151,2	108,8	-	162,9	97,1
Leistungsfonds	167,5	19,0	240,0	127,1	299,4
Fonds W.u.T.	78,1	180,0	-	258,1	-
Fonds "Konto junger Sozialisten" (betriebl. Konto)	4,3	10,5	-	12,5	2,3

9. Gesellschaftliches Arbeitsvermögen

9.1. Arbeitskräfteentwicklung nach Beschäftigtenstruktur Stichtag 31.12.86

Arbeitskräftebestand		1.1.86	und	31.12.86
Produktionspersonal		3140		3128
dav. Strab-Fahrer	765		751	
KOM-Fahrer	419		420	
Übrige Beschäftigte		956		934
		4096		4062

Zugänge von Arbeitskräften

Im Zeitraum vom 1.1. - 31.12.86 waren folgende Zugänge von Arbeitskräften im Betrieb zu verzeichnen:

Produktionspersonal		269	dav. Jungfacharbeiter	138
dav. Strab-Fahrer	98		" "	67
KOM-Fahrer	53		" "	10
Übrige Beschäftigte		56		8
		325		146

Abgänge von Arbeitskräften und deren Gründe

Im Zeitraum vom 1.1. - 31.12.86 haben insgesamt 351 Arbeitskräfte den Betrieb verlassen, das sind 19 Abgänge mehr als im Vorjahr.
Die Erhöhung entsteht in der Hauptsache durch die Fluktuation von Arbeitskräften zu den Berliner Verkehrsbetrieben. Allein seit September 1986 fluktuierten 14 Arbeitskräfte (davon 11 Straßenbahnfahrer und KOM-Fahrer) dorthin.

Abgangsgründe	1985	1986
aus natürlichen Gründen	108	99
aus gesellschaftl. notwendigen Gründ.	21	16
aus Fluktuationsgründen	203	236
gesamt	332	351

Folgende Fluktuationsraten liegen im Betrieb vor:

	1985	1986
Gesamtbetrieb	5,0	5,8
Strab-Fahrer	5,2	6,1
KOM-Fahrer	4,9	10,0

Die innerbetriebliche Arbeitskräftebewegung ist aus der Anlage 7 ersichtlich.

Abgänge aus Gründen der Fluktuation

	1986
Wohnungs- und Wohnortwechsel	56
gesundheitliche Gründe	37
Unzufriedenheit mit Verdienstmöglichkeiten	36
Unzufriedenheit mit Schichtdienst	31
familiäre Gründe (Betreuung der Kinder)	23
ungünstige Verkehrsverbindung/ Wegezeiten	19
sonstige persönliche und betriebliche Gründe	16
Wunsch nach anders gearteter Tätigkeit	8
Nichteignung	8
Unzufriedenheit mit den Bedingungen des Arbeitsplatzes	1
Unzufriedenheit mit den Sozialleistungen des Betriebes (Wohnverhältnisse)	1

9.2. Ausnutzung des geplanten Arbeitszeitfonds

Die geplante Arbeitszeit (ohne Überstunden) in Höhe von 7.172,0 Th wurde um 195,2 Th unterschritten, die Ausfallzeiten mit 72,5 Th überzogen.
Eine Überziehung ist zu verzeichnen

für Arbeitszeitbefreiung durch ärztliches Attest	34,9 Th
für unbezahlte Freistellung	30,6 Th
für unentschuldigtes Fehlen	10,5 Th.

Die begründeten Ausfallzeiten durch gesetzliche Regelungen konnten um 3,5 Th unterboten werden.

Im Verhältnis zum Vorjahr zeigt sich die Entwicklung auf eine VbE bezogen wie folgt:

Stunden/VbE Stammpersonal	Gesamtbeschäftigte Ist 1985	Gesamtbeschäftigte Ist 1986	darunter Prod.arb. Ist 1985	darunter Prod.arb. Ist 1986
tatsächlich geleistete Arbeitszeit	1761,8	1758,5	1765,3	1770,7
Überstunden	184,6	189,3	225,9	232,1
Ausfallzeiten	253,2	260,8	234,4	244,9
darunter				
ärztlich bescheinigte Arbeitsunfähigkeit	165,5	175,1	156,3	169,7
darunter				
Krankheit	153,8	165,7	148,7	163,9

Stunden/VbE Stammpersonal	Gesamtbeschäftigte		der. Prod.arb.	
	Ist 1985	Ist 1986	Ist 1985	Ist 1986
Verhältnis zur tatsächlich geleisteten Arbeitszeit in %				
- ärztlich bescheinigte Arbeitsunfähigkeit	9,4	10,0	8,9	9,6
- darunter Krankheit	8,7	9,4	8,4	9,3

9.3. Arbeitsproduktivität

Die Arbeitsproduktivität auf Basis Nettoproduktion entwickelte sich im Verhältnis zum Vorjahr wie folgt:

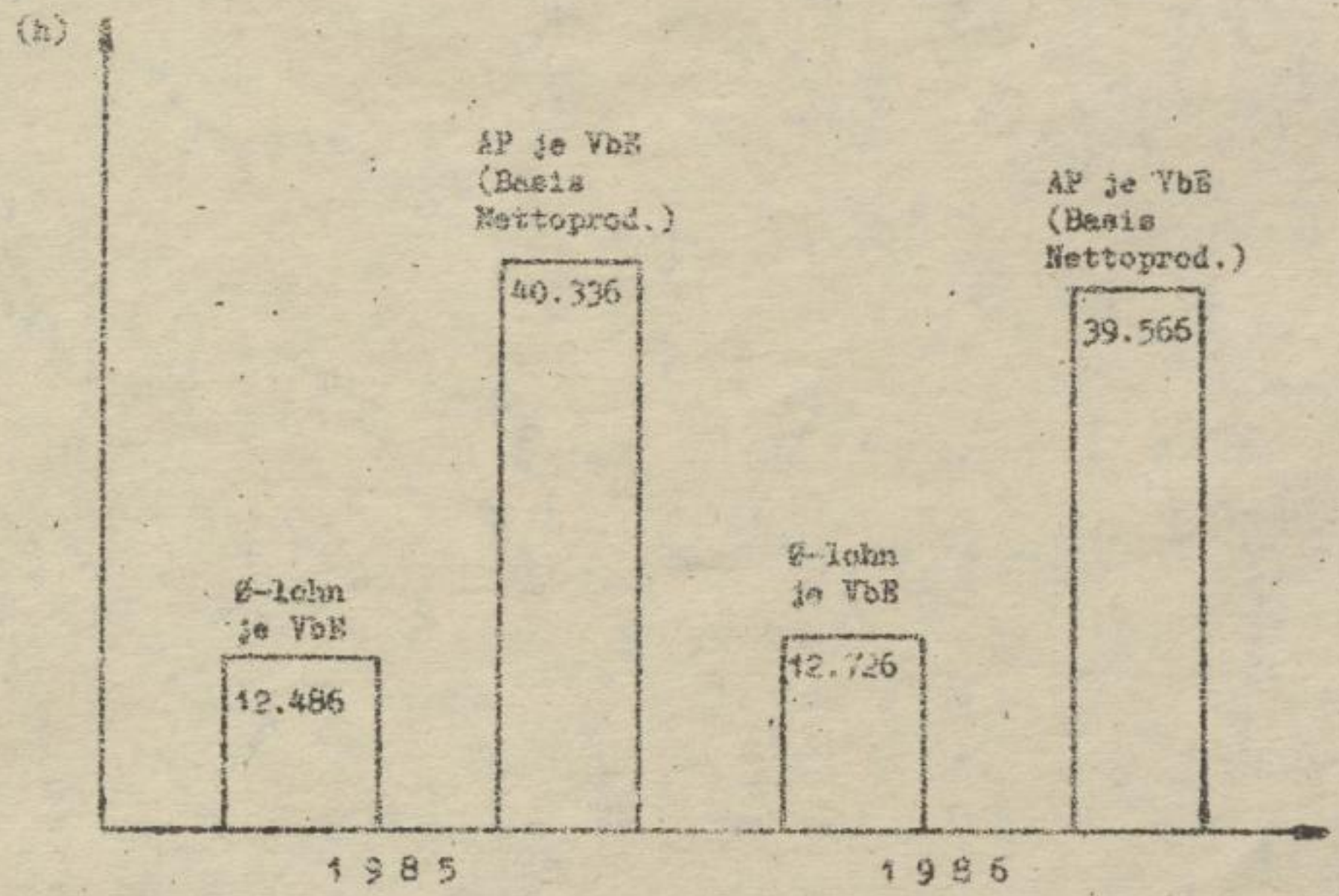
Nettoproduktion pro VbE gesamt

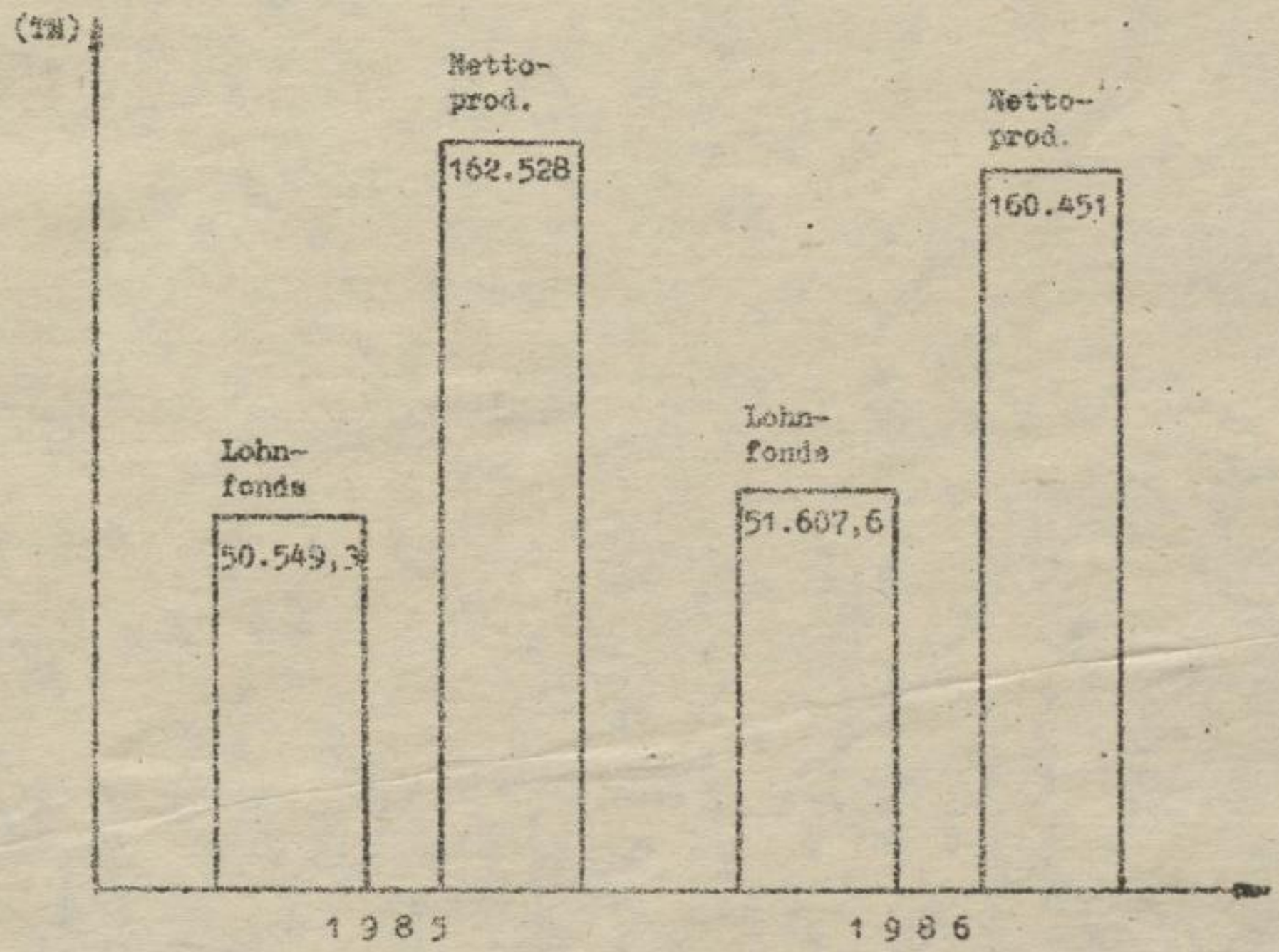
	1985	1986		Entwicklung zum Vorjahr
	Ist (bereinigt)	STAL	Ist	(Ist 1986 z.Ist 1985)
Stammpersonal	41,2	38,9	40,5	98,3 %
Gesamt	40,3	38,9	39,6	98,3 %

Die Arbeitsproduktivität im Bereich Verkehr zeigt auf Basis Beförderungsleistung je VbE nach den Verkehrsträgern Straßenbahn und KOM folgende Entwicklung:

1000 Pkm/VbE	Arbeitsproduktivität		Entwicklung zum Vorjahr
	Ist 1985	Ist 1986	
Strab	1866,7	1852,8	99,3 %
KOM	660,7	640,2	96,9 %
Strab/KOM ges.	1448,1	1430,1	98,8 %

9.4. Verhältnis Arbeitsproduktivität zu Durchschnittslohn und Lohnfonds





1986 konnte der geplante Lohnfonds eingehalten bzw. mit 180,1 TM unterschritten werden. Die Winterdienstauswirkungen wurden aus eigenen Lohnfondsmitteln getragen.

Die Erhöhung des Durchschnittslohnes resultiert aus:

- Einführung der Schichtstimulierung für das Fahrpersonal ab 1.10.86

- Einführung des leistungsorientierten Gehaltszuschlages für technisch-ökonomische Fachkräfte ab 1.3.86

- Umgruppierung der KOM-Fahrer in die Lohngruppe 8 (Gelenk-KOM) und Lohngruppe 7 (kleine KOM) ab 1.2.86

- Erhöhung der Lohnprämie für Heizer ab 1.1.86

- Erhöhung der Lohnprämie für Tankwarte ab 1.1.86

- Erhöhung des Durchschnittslohnes ab 1.9.86 für Kollegen, die nach Tabelle XII entlohnt wurden. Das betrifft Reinigungskräfte, Näherinnen, Schneiderinnen, Wächter, Postfahrzeugbegleiter, Betriebsfotograf, Stadtboten.

- Neue Lohnvereinbarung für das Personal des Sportcasinos Wachwitz ab 1.5.86

- Einführung von Leistungskennziffern für PKW-Fahrer ab 1.9.86

- Erhöhung der HF-Gehälter für Abteilungsleiter und stellvertretende Abteilungsleiter ab 1.10.86 und für Gruppenleiter ab 1.11.86

- Leistungsorientierte Erhöhung der Gehälter für Bibliothekare ab 1.9.86

- Erhöhung der Meistergehälter Bereich Verkehr, Verkehrsanlagen, Berufsausbildung, ab 1.10.86

- Einführung G 4 ab 1.11.86

Für die Kabellegung in zusätzlicher Leistung (außerhalb des geplanten Lohnfonds) wurden 1986 88,2 TM benötigt. Für Schüler- und Studenteneinsätze wurden 91,9 TM Lohnfonds in Anspruch genommen.

10. Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen

Arbeiterversorgung

Ausgehend von der Grundsatzberatung des Betriebsdirektors und des BGL-Vorsitzenden am 21.1.1986 zu Fragen der Arbeiterversorgung wurden weitere Maßnahmen zur schrittweisen Verbesserung der Schichtarbeiterversorgung wirksam. Das äußerte sich in der Stabilisierung der Versorgungsleistungen in den Schichtkantinen Trachenberge, Willi-Ermer-Platz und Blasewitz. Neu eröffnet wurde die Endpunktversorgung Naußlitz sowie die Schichtkantine Avenariusstraße anläßlich des Nationalfeiertages der DDR.
Die halbjährlichen Abstimmungsberatungen mit den Leitern und gewerkschaftlichen Vertretungen der Schichtarbeiterkollektive zu objektkonkreten Maßnahmen der Arbeiterversorgung brachten Verbesserungen für die Schichtarbeiter der Objekte Mickten, Reick, Naußlitz und Blasewitz.

In der Zeit vom 15.4. - 15.9.1986 wurde die Küche Waltherstraße in Eigenleistung komplex rekonstruiert. Mit der Rekonstruktion wurden vorbildliche hygienische Bedingungen für die Speisenproduktion und wesentliche Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen des Küchenpersonals geschaffen. Durch Verlagerung der Kochprozesse in die Kantinen Tolkewitz, Naußlitz und Trachenberge konnte die Werkküchenversorgung und die vertragsgerechte Belieferung der Einrichtungen des Territoriums aufrechterhalten werden.

Wohnraumbeschaffung

Im Abrechnungszeitraum wurde erstmals auf der Grundlage der Wohnraumlenkungsverordnung von 1985 nach einem namentlichen Vergabeplan gearbeitet.
Insgesamt konnten 178 Wohnungsanträge von Betriebsangehörigen realisiert werden.
Davon

- 12 kinderreiche Familien,
- 46 Familien mit 1 oder 2 Kindern,
- 14 Familien in bau- und hygienegesperrten Wohnungen,
- 66 junge Ehen,
- 23 ältere Bürger sowie
- 27 Einzelpersonen.

Der Antragsstand erhöhte sich von 612 (31.12.1985) auf 619 (31.12.1986).
Durch die Kommission zur Unterstützung von Werktätigen bei Um-, Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen sowie beim Eigenheimbau wurden insgesamt 10 Anträge bestätigt.

Urlauberbetreuung

Die betriebliche Kapazität an Urlaubsplätzen blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.
In den Urlaubseinrichtungen Alt-Schadow und Saupsdorf wurden planmäßige Werterhaltungsarbeiten zur Sicherung des Niveaus der Urlauberbetreuung durchgeführt.

Kinderbetreuung

Die Kapazität im Kinderwochenheim Radebeul, in der Kinderkrippe Waldparkstraße sowie in den Kindergärten Trachenberge und Tolkewitz wurde voll ausgelastet. Die im Vorjahr erweiterte Kapazität im Kindergarten Tolkewitz wurde ganzjährig genutzt. In allen Einrichtungen wurden Werterhaltungsarbeiten durchgeführt.

Das Kinderferienlager wurde in 3 Belegungen mit jeweils 144 Kindern durchgeführt. 60 % der Kapazität wurde in Austauschlagern in Potstejn - CSSR, Piekielnik - VR Polen, in Bad Saarow und Nakendorf bereitgestellt.
Der betriebliche Bedarf an Kinderferienlagerplätzen wurde voll abgedeckt. 60 Plätze konnten an Vertragspartner im Territorium vergeben werden.

Gesundheitliche Betreuung

Die gesundheitliche Betreuung der Werktätigen erfolgte auf der Grundlage der Führungskonzeption des Betriebsdirektors und der BGL vom 4.1.1985 und des Maßnahmeplanes 1986 zur Kontrolle und Senkung des Krankenstandes vom 28.2.1986.
Die 1985 übergebene Arztstelle Christian-Behem-Platz wurde durch den Einsatz eines Internisten erweitert und ganzjährig genutzt. Die Sanitätsstelle Trachenberge wurde auf Grund von technischen Mängeln in der Beheizung mit Wirkung vom 1.10.1986 vorübergehend geschlossen. Mit der Ausbildung und dem Einsatz von 39 Gesundheitshelfern konnten die Bedingungen für die 1. Hilfe am Arbeitsplatz gemäß ASAO 20/1, insbesondere in den Schichtarbeiterkollektiven, wirksam verbessert werden.

Der günstige Krankenstand des Vorjahres konnte nicht gehalten werden. Er erhöhte sich von 6,6 % auf 7,0 %, insbesondere durch epidemologische Lagen im 2. und 4. Quartal 1986. Mit insgesamt 119 vergebenen Kuren wurde der Vorjahresstand beibehalten. Der Arbeiteranteil erhöhte sich auf 79,7 % bei Heilkuren bzw. auf 82,5 % bei prophylaktischen Kuren.
Die Beteiligung an der Freiwilligen Zusatzrente erhöhte sich nur geringfügig auf 75,9 %.

Kultur- und Sport

Die Veranstaltungstätigkeit und die Betriebsfestspiele standen im Zeichen des XI. Parteitages und des 40. Jahrestages der Gründung der SED. Erstmals wurden die Veranstaltungen zum Internationalen Frauentag zentral organisiert und in Malter erfolgreich durchgeführt.
Der Tag der Werktätigen des Verkehrswesens mit 800 verdienten Betriebsangehörigen wurde auf 2 Luxus-Schiffen der Weißen Flotte gefeiert.

Mit der Rekonstruktion der Sportanlagen Wachwitz (Meliorationsportplatz) wurde begonnen. Auf Grund der Bauarbeiten fand das Betriebs- und BSG-Sportfest auf dem Volkssportplatz Käthe-Kollwitz-Ufer statt. Mehr als 1.200 Betriebsangehörige und Gäste beteiligten sich an den volkssportlichen Wettbewerben.

11. Ordnung, Sicherheit und Disziplin

Durch umfangreiche Initiativen in der Leitungstätigkeit, unter Einbeziehung der gewerkschaftlichen Arbeitsschutzfunktionäre, wurden die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um die Voraussetzungen zur Durchsetzung und Einhaltung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutzes zu gewährleisten.

Die erzieherische Einflußnahme auf die Werktätigen zur Erzielung eines arbeits- und brandschutzgerechten Verhaltens war weiterhin Schwerpunkt in allen Leitungsebenen.

Trotz der vielfältigen eingeleiteten Maßnahmen konnte die Zielstellung im sozialistischen Wettbewerb, die Senkung der Arbeitsunfälle sowie die daraus resultierenden Ausfallstunden im Vergleich zum Vorjahr um 3 %, nicht erfüllt werden. Die Arbeitsunfälle stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 12,5 % und die daraus resultierenden Ausfallstunden um 29,1 %.

Mit sechs Vorkommnissen im Brandgeschehen und einer Schadensumme von 1.824,4 TM mußte ebenfalls eine negative Entwicklung verzeichnet werden. Aufgrund des Großbrandes in der Straßenbahnwerkstatt Tolkewitz wurden besondere betriebliche Festlegungen zur Einhaltung von Ordnung, Sicherheit und Disziplin getroffen.

Bei den meldepflichtigen selbstverschuldeten Bahnbetriebs- und Verkehrsunfällen und der daraus entstandenen Schadensumme konnte die betriebliche Zielstellung ebenfalls nicht erfüllt werden. Die Bahnbetriebs- und Verkehrsunfälle stiegen um 48 % und die Schadensumme um 224 %.

Zur weiteren Verbesserung der Sauberhaltung der Fahrzeuge wurden besonders in der Außenreinigung wesentliche Fortschritte erzielt. Der Zustand der Innenreinigung ist noch nicht zufriedenstellend und bedarf weiterer Initiativen.

Zur weiteren Erhöhung von ODS wurden folgende Maßnahmen durchgeführt.

- Komplexkontrollen in Schwerpunktbereichen,
- Festlegung von Maßnahmen in Bereichen mit einer hohen Arbeitsunfallquote,
- Durchführung einer regelmäßigen Kontrolltätigkeit von IAPS, VEZ, VSA und Sicherheitsaktiv,
- Durchführung einer Aktivtagung zum Verkehrsunfallgeschehen.

Anlage 1
Blatt 1

Abrechnung der Staatlichen Auflage (STAL) 1986

Kennziffer	ME	STAL	Ist	%
Industr. Warenproduktion zu IAP	TM	9 436	9 450	100,2
" " " KPP	TM	9 436	9 450	100,2
Nettoproduktion	TM	159 993	160 451	101,3
Bauproduktion ohne NAN zu AP	TM	9 772	9 749	99,8
Personenbef.-Leistg. mit Fähre	Mio Pers.	316,4	315,2	99,6
" " ohne Fähre	Mio Pkm	1 863,0	1 846,5	99,1
Eigenproduktion von Ration.-M.	TM	1 262	1 342	106,3
darunter:				
Eigenbedarf für Investitionen	TM	606	557	91,9
Einsatz von Industrierobotern	Stck.	1	1	100,0
Freisetzung von AK durch Einsatz von Industrierobotern	Pers.	2	0	
Arbeitszeiteinsparung aus w.-t. Fortschritt	Th	278	333	119,8
Investitionen (mat. Volumen)	TM	13 484	12 779	94,8
davon Bau	TM	1 044	1 026	98,3
dar. mtT	TM	426	408	95,8
Ausrüstungen	TM	12 267	11 581	94,4
dar. mtT	TM	363	363	100,0
Sonstiges	TM	173	172	99,4
dar. mtT	TM	81	81	100,0
Invest-Finanzierung	TM	13 880	13 736	99,0
davon aus Amortisationen	TM	12 972	12 972	100,0
Haushaltmitteln	TM	870	749	86,1
sonstigen Eigenmitteln	TM	38	15	39,5
Reparaturkostenfonds für mtT	TM	62 809	50 670	80,7
Abführungen mtT	TM	450	443	98,4
Fin.-Mittel für W. u. T.	TM	180	180	100,0
Arbeiter und Angestellte im Jahres-Ø ohne Lehrlinge	Pers.	4 152	4 089	98,5
" " " "	VbE	4 082	3 967	Stammpers.
" " " Betriebsplan	VbE	4 096	4 055	gesamt
Leitungs- und Verwaltungspers.	VbE	506	481	95,1
Kosten für Leitung und Verwaltung	TM	12 611	12 820	101,7
Arbeitsproduktivität (NP/A.u.A.)	M/VbE	39 059+)	39 566	101,3
Lohnfonds der A. u. A. ohne Lhrlg.	TM	51 788	51 696	99,8
Schulabgänger in die BA ohne Abitur	Pers.	140	140	100,0
" " " " mit "	Pers.	6	5	83,3
Kosten je 100 M Warenproduktion	M/100 M	68,07	67,46	99,1
Materialkosten je 100 M Warenpr.	M/100 M	23,53	23,14	98,3

+) Basis Betriebsplan

Anlage 1
Blatt 2

K e n n z i f f e r	ME	STAL	Ist	%
Ergebnis Inland	TM	81 339	83 193	102,0
Nettogewinn	TM	60 104	61 771	102,8
Nettogewinnabführung an Staatsh.	TM	56 196	57 386	102,2
Amortisationsabführung	TM	8 141	8 164	100,3
Veränderung des Kreditvolumens	TM	- 85	- 222	261,2
Selbstkostensenkung	%	- 3,0	- 1,2	
Bestände an materiellen Umlaufm. im Jahresdurchschnitt	TM	30 542	28 486	93,3
Zuführung zum K.- u. S.-Fonds	TM	3 884	3 904	100,5
Zuführung zum Prämienfonds	TM	3 659	3 836	104,8
Energieeinsparung durch w.-t. M.	TJ	3,3	14,9	451,5
darunter: DK	t	80	301	376,3
Gewinnung von AK für neue Aufg. (Bilanzentscheid vom 01.09.86)	Pers.	15	9	60,0
Um- und Neugestaltung von Arbeitsplätzen durch w.-t. Maßnahmen	Plätze	250	365	146,0
AK, an deren Arbeitsplätzen Erschwernisse abgebaut werden	Anzahl	90	62	68,9
Zuführung zum Instandhaltungsfonds	TM	72 062	71 639	99,4
dto. für GR von 27 Tkarus 280	TM	2 392	2 705	113,1
Umlaufmittelfonds:				
. Eigenmittel gesamt	TM	17 976	16 914	94,1
. Kredite	TM	14 744	14 879	100,9
Zusätzliche Investmittel für				
. Turmwagen	Stck.	1		noch n.
	TM	200	132	erfüllt
. Kurvenschmiervorrichtung	Stck.	2		noch n.
	TM	35	0	begonnen
. Diagnosegerät	Stck.	2	2	
	TM	16	20	125,0
. Automatis. Diagnosesystem für Fatra-Strab SKS-2	Stck.	1		noch n.
	TM	30	0	begonnen
Beförderungsleistungen mit KOM	Mio Pkm	291,4	287,9	98,8
davon:				
. Linienverkehr	Mio Pkm	282,4	279,9	99,1
. Vertragsgeb. Verkehr	Mio Pkm	2,0	4,1	205,0
. Gelegenheitsverkehr	Mio Pkm	7,0	3,9	55,7
dar. f. Reisebüro DDR	Mio Pkm	5,0	2,7	54,0
Reparaturstand der Fahrzeuge				
. Straßenbahn	%	23,5	33,9	
. KOM	%	17,5	17,9	

Anlage 1
Blatt 3

Kennziffer	ME	STAL	Ist	%
Altölablieferung gesamt	t	52,0	39,7	76,3
. Gruppe 1	t	30,0	23,2	77,3
. Gruppe 2	t	22,0	16,5	75,0
Sekundärrohstoffe				
. Stahlschrott	t	2 948,0	3 229,2	109,5
. Gußbruch	t	34,5	42,3	122,6
. Kupferschrott	t	34,0	34,8	102,4
davon Kupferkabelschrott	t	1,2	1,4	116,7
. Bleischrott	t	11,0	16,5	150,0
. Zinkschrott	t	0,3	-	
. Aluschrott	t	5,0	7,4	148,0
davon Alukabelschrott	t	0,8	-	
. Elektronikschrott	t	3,0	0,9	30,0
. Altpapier	t	31,5	9,5	30,2

Kontingente für den Kraftstoffverbr.		STAL	ausser.	Ist	ZumSTAL
Dieselkraftstoff gesamt	t	4 547,6	4 649,4	4 587,0	100,9
davon: KOM-Beförderungsleistungen	t	3 960,0	4 019,8	4 152,2	104,8
Werkverkehr	t	89,0	85,6	64,0	71,9
Fähren	t	28,5	28,0	27,4	96,1
Fahrschule	t	20,0	13,5	12,7	63,5
Sonstige Leistungen	t	350,1	350,5	225,7	64,4
KOM-Heizung	t	100,0	152,0	105,0	105,0
Vergasarkraftstoff gesamt	t	148,8	155,0	149,3	100,3
davon: für sonstige Leistungen	t	146,2	152,5	147,2	100,7
Fahrschule	t	2,6	2,5	2,9	111,5
Spezifischer DK-Verbrauch für Beförderungsleistungen mit KOM	tDK/Mio Pkm	13 590	-	14 422	106,1

Transportkennziffern zur Inanspruchnahme von Gütertransporten	ME	STAL	Ist	%
Deutsche Reichsbahn	1000 t	3,0	2,0	66,7
" "	1000 tkm	320,0	285,0	89,1
Werkverkehr mit Kraftfahrzeug	1000 t	71,7	100,0	139,5
" " "	1000 tkm	2 100,0	1 931,0	92,0
davon produktgeb. technol. Trspt.	1000 t	71,7	100,0	139,5
" " "	1000 tkm	2 100,0	1 931,0	92,0
Produktion von Gußerzeugnissen aus Aluminium und -legierung (EIN 12465000)	t	2	2	100,0
Rekonstruktion der Strab-Anlagen u.Neubau	km	22	15	68,2
Wartung und Pflege der Strab-Gleisanl. (EL)	km	10	11	110,0
Senkung der Transportkosten je 100M WP BP	%	1,0	17,0	
Kosten des Werkverkehrs mit Kfz.	TM	1 569,0	1 448,0	92,3
Beteiligung an der Neuererbewegung	%	30,0	20,6	
Nutzen je Beschäftigten	M	600,--	1 278,--	213,0
darunter aus planmäßiger Neuererarbeit	%	60,0	90,3	

Anlage 2

Wichtige Kennziffern 1986 im Verhältnis zur Erfüllung des Vorjahres

Kennziffer	ME	Ist 1985	STAL 1986	Betriebsplan 1986	Ist 1986
Personenbeförderungsleistung (mit Fähre)	Mio Pers.	319,9	316,4	316,6	315,2
Personenbeförderungsleistung (ohne Fähre)	Mio Pkm	1 847,8	1 863,0	1 863,0	1846,5
Nettoproduktion	TM	77 579	159 993	159 993	160 451
Industrielle Warenprod. LAP	TM	10 531	9 436	9 436	9 450
" " KPP	TM	-	19 436	9 436	9 450
Bauproduktion (ohne NAN)	TM	7 254	9 772	14 330	9 749
Sekundärrohstoffaufkommen					
Stahlschrott	t	3 000,4	2 940,0	wie STAL	3 229,2
Gußbruch	t	61,6	34,5	" "	42,3
Kupferschrott	t	37,8	34,0	" "	34,8
Bleischrott	t	16,6	11,0	" "	16,5
Zinkschrott	t	-	0,3	" "	-
Aluschrott	t	8,3	5,0	" "	7,4
davon Alukabelschrott	t	-	0,8	" "	-
Elektronikschrott	t	0,2	3,0	" "	0,9
Altpapier	t	13,4	31,5	" "	9,5
Finanzielle Kennziffern					
Tarifstützung	TM	109 752	-	205 992,6	205 997
Amortisationsabführung	TM	5 642	8 141	8 141,3	8 164
Nettogewinnabführung	TM	3 171	56 136	56 135,5	57 386
Produktionsverbrauch gesamt	TM	81 607	-	93 365	92 860
davon an Arbeitsmitteln	TM	13 027	-	21 131	21 169
Material	TM	59 711	-	59 617	58 621
produktiven Lstg.	TM	8 869	-	12 617	13 070
L i m i t e			Limit		
Dienst-PKW	Stck.	25	25		25
VK für Dienst-PKW	1	23 578	24 000		22 926
Fonds für die Nutzung von Privat-PKW, Mietfhrzg., Taxi	TM	4,9	5,8		5,3
Werbung Inland	TM	4,6	10,0		6,7
Betreuungsaufwand	TM	1,6	1,6		1,5
Aufwand für Speisen u. Getr.	M/Pers.	26,17	30,--		27,05
Papier für Verwaltungszwecke	TM	41,6	60,0		34,9
Honorare	TM	57,8	73,3		60,1
Repräsentationsaufwand	TM	1,0	1,0		1,0

Abrechnung des Planes Wissenschaft und Technik 1986

Anlage 3.0.
Blatt 1

Kennziffer	Bereich	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Gesamt	Erfüllung in % z. STAL	Erfüllung in % z. Zielst.
abgeschlossene	P		11	13	12	16				9			
Aufgaben (TOM I)	I	1	11	13	12	16				9			
realisierte	P	1		10	4		4	1	-	1			
Maßnahmen (TOM II)	I	1		10	4		4	1	-	1			
genutzte	P	1	19	21	28	3	6	1	1	10			
Maßnahmen	I	1	19	21	26	3	6	1	1	10			
Arbeitszeitein-	STAL	1,4	186,9	23,0	37,1	23,1	1,5	1,4	2,2	1,4	278,0		
sparung (Th)	P	2,2	220,5	22,8	48,2	17,3	1,8	1,4	2,2	1,4	317,8		
	I	2,2	236,4	22,9	46,0	17,3	1,8	1,4	3,3	1,4	332,7	119,7	104,7
ökonomischer	STAL	4,0	906,0	220,0	430,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	1580,0		
Nutzen	P	13,7	1985,4	228,2	591,6	73,9	17,0	5,6	9,0	5,2	2929,6		
	I	13,7	3465,1	378,3	490,2	73,9	17,2	5,6	13,2	5,2	4462,4	282,4	152,3
davon plan-	STAL		150,0	148,0	140,0						438,0		
wirksam (TM)	P		435,1	88,0	173,5			5,6	9,0		711,2		
	I		558,4	102,3	148,3			5,6	13,2		827,8	189,0	116,4
Energie/Mat.-	STAL		168,7										
Einsp. (TM)	P		513,9	51,0	231,8						796,7		
	I		600,5	51,0	219,0						870,5		109,3
DK-Einsparung (1)	STAL		96000 1								96000 1		
	P		228000 1		4753 1						232753 1		
	I		357080 1		4595 1						361675 1	376,7	155,4
Eigenprod.	STAL		95,0	1079,0	88,0						1262,0		
(Rat.-mit. (TM)	P		96,0	1088,4	66,8						1251,2		
	I		135,6	1138,7	49,5						1323,8	104,8	105,8
	KT 14		135,6	1154,3	49,5						1339,4		
um- bzw. neugest.	STAL	1	91	76	65	5	3	5	1	3	250		
Arbeitspl.	P	1	124	76	65	4	9	3	1	3	286		
	I	1	178	76	80	10	13	3	1	3	365	146,0	127,6
Abbau v. Arbeits-	P												
erschwernissen	I		30	18	14						62		

Anlage 2 Neuererbewegung

Neuererwesen

Anlage 3.1.

Strukturein-heit	Bestand 1.1.86	Eingang	Wieder-aufn.	real. NV	dav. NF	abgel. NV	Bestand 31.12.86	Ø Lauf-zeit in Tagen	gesellsch. Nutzen	Überbetr. Erfahrungs-austausch	Vergütung
Bereich 2	58	153	4	38	30	105(31)	72	33,5	2214997,31	-	48492,--
Bereich 3	45	64	3	39	21	39(7)	34	33,2	218771,78	-	19325,--
Bereich 4	47	43	2	22	12	18(2)	52	20,3	2503416,36	-	39971,--
Stabsb.	27	23	-	15	-	10(1)	25	17,2	99731,20	120000,--	7777,--
Fremd	6	14	1	1	-	10(1)	10	15,0	-	-	50,--
Gesamt	183	297	10	115	63	182(42)	193	29,6	5036915,65	120000,-	115615,--

5.156.916,65

NV per 31.12.86 nach Einreichungsjahren

Jahr	Bereich 2	3	4	Stabsb.	Fremd	insges.
1983			2	1	-	3
1984		1	1		1	3
1985	8	2	20	6	1	37
1986	64	31	29	18	8	150
Ges.	72	34	52	25	10	193

NF = Meisterfonds

() = NV entspricht nicht § 18

Beteiligung an der Neuererbewegung/Nutzen pro Kollegen

Bereich	Anzahl der Neuerer	%	Nutzen/Koll.
1	-	-	-
2	467	22,9	1.084,35
3	146	17,0	256,35
4	117	20,7	4.437,89
5	29	35,2	1.473,54
6	6	3,6	-
7	5	2,9	19,40
8	9	19,7	8,16
9	53	61,3	1.095,25
Gesamt	832	20,6	1.278,39

Anlage 4

Personenbeförderungsleistung 1986

	Fahrleistung (1000 Nkm)		
	Plan	Ist	%
Straßenbahn			
- T4D TW I	13.907,7	14.114,6	101,5
- ET	1.362,6	1.180,9	86,7
Summe Triebwagen	15.270,3	15.295,5	100,2
- T4D TW II	11.047,8	10.931,9	99,0
- B4D	11.778,6	11.535,2	97,9
- EB	2.725,2	2.278,6	83,6
Bergbahn	31,7	34,9	110,1
Eigene KOM			
- Stadtlinienverkehr	11.097,2	10.856,2	97,8
- Linienersatzverkehr	29,9	40,4	135,1
- SEV für Bauvorhaben mtT	600,0	871,2	145,2
Angemietete KOM			
- Linienersatzverkehr	-	16,2	-
- SEV für Bauvorhaben mtT	-	60,0	-
Summe Stadtlinienverkehr	52.580,7	51.920,1	98,7
Übr.öffentlicher Linienv. (KOM)	126,1	117,7	93,3
Ausflugslinienverkehr (KOM)	17,8	17,6	98,9
Vertragsgeb.Linienverkehr (KOM)	100,0	105,3	105,3
Gelegenheitsverkehr (Strab)	135,0	115,9	85,9
Gelegenheitsverkehr (KOM)	115,0	135,8	118,1
Insgesamt	53.074,6	52.412,4	98,8
davon - Strab	40.988,6	40.192,0	98,1
dar.Stadtlinienv. (o.B.)	40.821,9	40.041,2	98,1
- KOM	12.086,0	12.220,4	101,1

Investitionsplan 1986 (TM)

Anlage 5

Vorhaben/Maßnahmen	Plan fin	Plan mat	Plan dav.Bau	Plan Ausr.	Plan noch.fin.	Ist fin.	Ist mat.	Ist dav.Bau	Ist Ausr.	Ist noch.
Betriebsinvestitionen										
Portaldrehkran Reick	948	878	124	726	28	776	782	124	630	28
Reko Heizung Tb.	407	231	146	85	-	226	231	146	85	-
Waschanlage Waltherstraße	243	185	95	90	-	243	185	95	90	-
Sozialbau Waltherstraße	140	94	94	-	-	139	94	94	-	-
Sozialbau Avenariusstraße	177	169	159	10	-	169	169	159	10	-
Lüftung Blasewitz	144	92	-	92	-	88	92	-	92	-
KOM	3575	3575	-	3575	-	3517	3517	-	3517	-
2 Multicar	40	40	-	40	-	39	39	-	39	-
1 Straßenbahnzug	2180	2180	-	2180	-	1682	2180	-	2180	-
Baumaschinen	213	213	-	213	-	210	210	-	210	-
Gleisbaumschinen	390	390	-	390	-	301	301	-	301	-
Rationalisierungsmittelbau	874	874	-	874	-	708	718	-	718	-
Sonstige Ausrüstungen	3117	3117	-	3117	-	2849	2849	-	2849	-
Fährboot Pionier	491	491	-	491	-	476	476	-	476	-
5 KOM Ikarus 260 fahrf.	21	21	-	21	-	21	21	-	21	-
Investitionsvorbereitung	50	64	-	-	64	61	63	-	-	63
Summe Betriebsinvestitionen	13010	12614	618	11904	92	11505	11927	618	11218	91
MtT-Investitionen										
2 Pontons	46	46	-	46	-	45	46	-	46	-
GUW Eisenberger Str.	46	130	130	-	-	46	130	130	-	-
Kabellegung	735	651	296	317	38	633	633	278	317	38
Investitionsvorbereitung	43	43	-	-	43	25	43	-	-	43
Summe MtT-Investitionen	870	870	426	363	81	749	852	408	363	81
Investitionen Gesamt:	13880	13484	1044	12267	173	12254	12779	1026	11581	172
STAL für Invest. Gesamt	13880	13484	1044	12267	173					

Anlage 6

Materialbestände (in TM)

Materialposition	Reg.	Plan	Ist	Mehrbestände	dar.durch Kredite gedeckt	Minderbestände
Brennstoffe	00	448	410			38
Treibstoffe	04	150	146			4
Erz.Gr. 111		598	556			42
Schwarzmetall	01	367	853	486		
NE-Metall	02	198	152			46
Guß-Reick	11	972	929			43
Sonst. Guß	13	156	475	319		
Schienen	29	760	534			226
Beigest. Material		-	-			
Erz.Gr. 112		2.453	2 943	490		
Werkzeuge	06	170	163			7
Wälzlager	07	342	272			70
Kfz.-Ersatzteile	10	395	336			59
Metallwaren	15	1.606	1.383			223
Elektromaterial	16	2.193	1.779			414
Austauschbaugruppen	25-28	1.540	1.498			42
Lebensendbestände	30	540	202			338
Hauptmechanik	31	20	13			7
KOM-Teile	09,36	5.000	4.222			778
BT/EB-Teile	08,38	1.270	1.062			208
T4D-Teile, T6 A2/B6	17,35,37,39	7.934	6.048			1.886
Erz.Gr. 113		21.010	16.978			4.032
Chemie	03	1.560	1.688	128		
Reifen	12	375	291			84
Erz.Gr. 114		1.935	1.979	44		
Baumaterial	05	640	360			280
Holz	18	223	226	3		
Glas	21	120	131	11		
Erz.Gr. 115		983	717			266
Arbeitsschutzkleidung	14	44	88	44		
Industrietextilien	19	170	131			39
Dienstkleidung	20	390	394	4		
Erz.Gr. 116		604	613	9		
Erz.Gr. 117 (Handlager)		-	3	3		
Kulturwaren	22	95	91			4
Störreserve	23	90	90			
Handelsware	24	25	13			12
Erz.Gr. 118		210	194			16
Insgesamt		27.793	23.983	546	-	4.356

Anlage 7

Arbe.fskraftebewegung 1985

Bst.Nr.	Fluktuation Zug. (davon Abg. BA)			natürl.u.gesellsch.notw. Abgänge	ges.oberbetr. AK-Bewegung Zug	Abg.	innerbetr. AK-Bewegung Zug	Abg.
Spaltenr.	1	2	3	4	5=1	6=2+3	7	8
Bereich 1								
Gbr.Pers.	-	-	1	-	-	1	-	2
Bereich 2								
Strab.V.	98	(67)	46	11	98	57	13	69
NVA							22	24
KOM-F.	53	(10)	42	5	53	47	9	19
NVA							14	13
Gbr.P.P.	26	(5)	35	21	26	56	51	31
NVA							10	7
Gbr.Pers.	-		3	8	-	11	5	4
Bereich 3								
P.P.	53	(43)	33	17	53	50	3	5
NVA							28	31
Gbr.Pers.	4	(1)	5	5	4	10	3	2
NVA							1	-
Bereich 4								
P.P.	30	(13)	19	15	30	34	9	8
NVA							7	13
Gbr.Pers.	10	(1)	2	9	10	4	3	1
NVA							1	-
Bereich 5								
Gbr.Pers.	9	-	8	1	9	9	5	2
Bereich 6								
Gbr. Pers.	19	(2)	14	12	19	26	8	4
NVA							-	1
Bereich 7								
P.P.	8	-	5	12	8	17	6	2
Gbr.Pers.	7	-	7	4	7	11	2	2
Bereich 8								
Gbr.P.P.	6	(3)	10	2	6	12	2	-
Bereich 9								
P.P.	1	-	-	-	1	-	2	-
NVA								2
Gbr.Pers.	1	(1)	6	-	1	6	2	2
BFO							1	
gesamt	325	(146)	236	115	325	351	132	159
NVA							82	91

Anlage 8

Entwicklung des Lohnfonds und Durchschnittslohnes

Berichtsjahr 1986								
Beschäftigtenkategorie	Lohnfonds (TM)				Durchschnittslohn (M/VbE)			
	Plan	Ist	Abweichung +/-	Abweichung %	Plan	Ist	Abweichung +/-	Abweichung %
Strab-Fahrer	10.472,7	10.469,7	- 3,0	99,97	13.513	13.476	- 37	99,73
KOM-Fahrer	6.506,1	6.389,1	- 117,0	98,20	15.130	15.180	+ 50	100,33
Übrige Prod.-arb. (-2-)	7.198,9	7.487,1	+ 288,2	104,00	11.537	12.014	+ 477	104,13
Werkstatt (-3-)	8.131,2	8.010,7	- 120,5	98,52	10.770	10.947	+ 177	101,64
Übrige	6.204,7	6.025,3	- 179,4	97,11	11.162	11.317	+ 155	101,39
s. B.	2.420,9	2.317,5	- 103,4	95,74	-	-	-	-
Produktionsarbeiter	40.934,5	40.699,4	- 235,1	99,43	13.037	13.073	+ 36	100,28
ing.-techn. Personal	240,9	222,1	- 18,8	92,20	12.354	13.220	+ 866	107,00
Produktionspersonal	41.175,4	40.921,5	- 253,9	99,38	13.033	13.074	+ 41	100,31
Leitung und Verwaltung	10.612,3	10.504,0	- 108,3	98,98	11.328	11.631	+ 303	102,67
Gesamt	51.787,7	51.425,5	- 362,2	99,30	12.643	12.726	+ 83	100,66
Studenten	-	72,6	+ 72,6	-	-	-	-	-
Schüler	-	109,5	+ 109,5	-	-	-	-	-
Gesamt	51.787,7	51.607,6	- 180,1	99,65	12.643	12.726	+ 83	100,66
zusätzl. Tätigkeit (außerhalb des gepl. LF)	-	88,2	+ 88,2	-	-	-	-	-
Gesamt ohne Lehrlinge	51.787,7	51.695,8	- 91,9	99,82	12.643	12.726	+ 83	100,66
Lehrlinge	580,6	553,9	- 26,7	95,40	1.788	1.820	+ 32	101,79
Gesamt, einschl. Lehrlinge u. zusätzl. Tätigkeit	52.368,3	52.249,7	- 118,6	99,77	-	-	-	-

Anlage 9

Ergebnisrechnung (in TM)

	Selbstkosten		Erlöse		Ergebnis		Ergebnis-abweichung
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	
Verkehrsleistungen							
Straßenbahn	109.794,4	109.096,6	186.531,3	186.251,2	+ 76.736,9	+ 77.154,6	+ 417,7
KOM	50.011,4	49.347,3	53.637,8	53.668,4	+ 3.626,4	+ 4.321,1	+ 694,7
Bioführen	1.109,8	1.059,1	862,5	845,3	– 247,3	– 213,8	+ 33,5
Summe	160.915,6	159.503,0	241.031,6	240.764,9	+ 80.116,0	+ 81.261,9	+ 1 145,9
Sonstige Verkehrsleistungen							
Industriebahn	791,7	736,5	1.200,0	1.361,3	+ 408,3	+ 624,8	+ 216,5
Gütertransport	71,3	113,2	75,0	73,4	+ 3,7	– 39,8	– 43,5
Summe	863,0	849,7	1.275,0	1.434,7	+ 412,0	+ 585,0	+ 173,0
Industrielle Leistungen							
Investitionen	93,6	197,4	103,7	206,4	+ 10,1	+ 9,0	– 1,1
Übr.industr.Leistungen	5.174,2	5.131,2	5.523,4	5.518,1	+ 349,2	+ 386,9	+ 37,7
Herstellg.v.Gleiskonstruktionen u. Schienenbohren	2.319,9	1.923,1	2.547,8	2.382,8	+ 227,9	+ 459,7	+ 231,8
Rationalisierungsmittelbau	1.284,8	1.514,5	1.261,2	1.342,2	– 23,6	– 172,3	– 148,7
Summe	8.872,5	8.766,2	9.436,1	9.449,5	+ 563,6	+ 683,3	+ 119,7
Bauwirtschaftliche Leistungen							
Investitionen	822,6	855,9	457,6	590,0	– 365,0	– 265,9	+ 99,1
Übr.bauwirtschaftl.Leistg.	639,4	558,7	721,9	485,1	+ 82,5	– 73,6	– 156,1
Summe	1.462,0	1.414,6	1.179,5	1.075,1	– 282,5	– 339,5	– 57,0
Sonstige produktive Leistg.	222,6	210,4	34,3	128,4	– 188,3	– 82,0	+ 106,3
Sekundärrohstoffe	156,5	204,9	456,8	546,8	+ 300,3	+ 341,9	+ 41,6
Summe Ergebnis realisierte Warenproduktion	172.492,2	170.948,8	253.413,3	253.399,4	+ 80.921,1	+ 82.450,6	+ 1.529,5
Handelsleistungen							
Warenumsatz	7.072,6	8.097,5	7.082,6	8.151,6	+ 10,0	+ 54,1	+ 44,1
Binnenhandelstätigkeit	49,1	36,6	566,5	615,3	+ 517,4	+ 578,7	+ 61,3
Sonst. Dienstleistungen	385,2	414,9	440,2	463,2	+ 55,0	+ 48,3	– 6,7
Summe Ergebnis nichtprod.Leistungen	7.506,9	8.549,0	8.089,3	9.230,1	+ 582,4	+ 681,1	+ 98,7
Ergebnis außerhalb.Prod.proz.	220,0	476,5	255,0	537,3	+ 35,0	+ 60,8	+ 25,8
Betriebs-ergebnis	180.219,1	179.974,3	261.757,6	263.166,8	+ 81.538,5	+ 83.192,5	+ 1.654,0
Eliminierungen					–	– 43,1	– 43,1
Produktionsfondsabgabe					– 21.435,0	– 21.378,5	+ 56,5
Nettoergebnis					60.103,5	+ 61.770,9	+ 1.667,4

Bezugsgrößen wichtiger Kennziffern

Anlage 10

	Plan	Ist	Planerfüllung in %
Kennziffern der Leistungsbewertung			
Nettoproduktion (TM)	159.993	160.451	100,3
Nettogewinn (TM)	60.104	61.771	102,8
AP je VbE (M) (Basis Nettoproduktion)	39.059	39.566	101,3
Kosten je 100 M WP (M)	68,07	67,46	99,1
Materialkosten je 100 M WP (M)	23,53	23,14	98,3
Kosten je beförderte Person in M			
(Strab, KOM, Elbfähren)	0,515	0,518	100,6
Kosten je 1000 Pkm in M			
- Straßenbahn	69,82	70,00	100,3
- KOM	181,09	184,31	101,8
- Strab/KOM insgesamt	87,17	87,82	100,7
Kosten je Nutz-km in M			
- Straßenbahn	2,68	2,71	101,1
- KOM	4,35	4,37	100,5
- Strab/KOM insgesamt	3,06	3,10	101,3
Selbstkosten je 100 M Erlöse in M			
Industriebahn	65,98	54,10	82,0
Investitionen-Ind.Leistungen	90,26	95,64	106,0
Übrige ind. Leistungen	93,68	92,99	99,3
Gleiskonstruktionen/Schienenbohren	91,06	80,71	88,6
Rationalisierungsmittelbau	101,87	112,84	110,8
Investitionen-Bauw.Leistungen	179,76	145,07	80,7
Übrige bauw. Leistungen	88,57	115,17	130,0
Verkehrserlöse in M ohne Tarifstützung			
je Nutzkilometer (Strab,KOM)	0,66	0,66	100,0
je 100 M Kosten (Strab,KOM)	21.50	21,38	99,4
je 1000 Pkm (Strab,KOM)	18,74	18,77	100,2
je beförd. Personen (Strab, KOM,Elbfähren)	0,110	0,110	100,0

Anlage 11

Abrechnung des Reparaturkostenfonds für die mtT

	Plan	Ist	Erfüllung in %
Laufende Unterhaltung (KTR 81)			
Gleisbau und -kontrolle sowie Technologische Vorleistungen	17.245,0	14.430,5	83,7
Stromversorgung	5.600,3	5.566,1	99,4
Hochbau	95,7	232,8	243,3
Nachweiskosten	811,2	854,4	105,3
Industriebahnanlagen	219,2	282,9	129,1
Bergbahn- und Fährenlagen	514,9	628,9	122,1
Sonstige Kosten/Umlagen	162,2	256,5	158,1
	24.648,5	22.252,1	90,3
Generalreparaturen (KTR 82)			
Gleisbau einschl. Technologische Vorleistungen	33.982,2	22.170,9 ~~21.969,0~~	65,2 ~~64,6~~
Stromversorgung	4.094,4	2.268,2	55,4
Hochbau	3.449,4	87,4	25,3
Schienenersatzverkehr (eigene u. fremde KOM)	2.706,0	4.080,0	150,7
Sonstige Kosten/Umlagen	10,2	13,8	135,3
	44.244,2	~~28.619,3~~	~~64,7~~
Erlöse aus Schadensfällen		./. 7,1	
Reparaturkostenfonds mtT gesamt	68.892,7	~~50.870,5~~	~~73,8~~
		50.865,3	73,8