



DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG

Jahreschronik 1992

- 01.01.1992 Herr Dipl.-Volkswirt Rainer Zieschank tritt als kaufmännischer Vorstand in des Unternehmens ein.
- 15.01.1992 Tarifumstellung und Einführung der Kurzfahrt (über 10 Minuten 0,60 DM)
- 22.01.1992 7 neue Niederflerbusse "Mercedes O 405" im Einsatz
- 01.02.1992 Herr Dipl.-Ökonom Hans-Jürgen Credé nimmt die Tätigkeit als Mitglied des Vorstandes und Arbeitsdirektor auf
- 06./07.02.1992 Dr. habil. Manfred Ritschel wird in Brüssel zum Mitglied des Vorstandes des Internationalen Verbandes für öffentlichen Verkehrswesen (U-TP) berufen
- 16.02.1992 Beginn der täglichen Fahrzeuginnenreinigung in 9 Straßenbahnbetriebsstellen und 5 Omnibusbetriebsstellen
- 12./13.03.1992 4. Vorstandstreffen der Straßenbahnmuseumvereine Deutschlands in Dresden
- 15.04.1992 Fünf Schichten infolge zu geringer Auslastung eingestellt
- 28.04.1992 2. Talk vor Ort - "Rund um die Straßenbahn" in Radeberg
Unterzeichnung von Vereinbarungen mit der Landesbetriebsgemeinschaft "Licht für Behinderte Sachsen e.V." und der Verkehrswacht Dresden
- 01.05.1992 Neue Tarifverträge gültig - Angleichung des Lohnes auf 70 % ab 01.12.1992 auf 74 % und ab 30.06.1993 auf 80 % sowie Erhöhung des Urlaubsgeldes um 200,- DM
- 14.05.1992 Neue Dienstbesetzung für alle im Fahrzeug einsetzenden Mitarbeiter - eingeleitet
- 31.05.1992 Fahrkartensystem beim Fahrer möglich
Einzelfahrt 2,- DM, Tageskarte 5,- DM

Jahreschronik 1992

- 01.01.1992 Herr Dipl.-Volkswirt Reiner Zieschank tritt als Kaufmännischer Vorstand in das Unternehmen ein
- 15.01.1992 Tarifumstellung und Einführung der Kurzfahrt über 10 Minuten (0,60 DM)
- 22.01.1992 7 neue Niederflerbusse "Mercedes O 405" im Einsatz
- 01.02.1992 Herr Dipl.-Ökonom Hans-Jürgen Credé nimmt die Tätigkeit als Mitglied des Vorstandes und Arbeitsdirektor auf
- 06./07.02.1992 Dr. habil. Manfred Ritschel wird in Brüssel zum Mitglied des Vorstandes des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP) berufen
- 16.02.1992 Beginn der täglichen Fahrzeuginnenreinigung in 9 Straßenbahnbetriebshöfen und 5 Omnibusbetriebshöfen
- 12./13.03.1992 4. Vorstandstreffen der Straßenbahnmuseumsvereine Deutschlands in Dresden
- 15.04.1992 Fähre Söbrigen infolge zu geringer Auslastung eingestellt
- 28.04.1992 2. Talk vor Ort - "Rund um die Straßenbahn" in Trachenberge
Unterzeichnung von Vereinbarungen mit der Landesarbeitsgemeinschaft "Hilfe für Behinderte Sachsen e.V." und der Verkehrswacht Dresden
- 01.05.1992 Neue Tarifverträge gültig - Angleichung des Lohnes auf 70 %, ab 01.12.1992 auf 74 % und ab 30.06.1993 auf 80 % sowie Erhöhung des Urlaubsgeldes um 200,- DM
- 18.05.1992 Neue Dienstbekleidung für alle im Fahrdienst tätigen Mitarbeiter eingeführt
- 31.05.1992 Fahrkartenverkauf beim Fahrer möglich
(Einzelfahrt 2,- DM, Tageskarte 5,- DM)

Jahreschronik 1992

01.01.1992	Herr Dipl.-Vollwirt Heinz Zieschank tritt als Kassenverwalter Vorsitz in das Unternehmen ein
18.01.1992	Tatunahme: Eröffnung und Eintragung der Kartell über 10 Minuten (0.00 DM)
22.01.1992	3 neue Mietfahrzeuge "Mercedes G-Wagen" im Einsatz
01.02.1992	Herr Dipl.-Ökonom Hans Jürgen Gode nimmt die Tätigkeit als Mitglied des Vorstandes und Aufsichtsrats auf
08.02.02.1992	Dr. Rolf-Martin Fischer wird für Bischof zum Mitglied des Vorstandes des internationalen Verbandes für öffentliche Verkehrsmittel (IVV) gewählt
18.02.1992	Beginn der 24stündigen Fahrtauglichkeitsprüfung in 2 Schichten auf dem Gelände und 8 Omnibusunternehmen
12.03.03.1992	4 / 2000er-Modelle der Einheitsgruppenverkehrsweitere Gruppe aus der Gruppe
18.04.1992	Keine Änderungen folgende zu geringer Auslastung eingestellt
28.04.1992	3 Jahre vor der - 17. Tag an die Staatsbahn in Bielefeld über die von Verkehrsleistungen mit der Landesverkehrs- gesellschaft "Halle für Leihverkehr Sachsen a.K." und der Leistungsfähigkeit Dresden
01.05.1992	Herr Verkehrsminister - Angliederung des Landes auf 10. 10. an 01.10.1992 auf 14. 10. und ab 30.08.1991 auf 01.09.1991 Erhöhung des Umsatzsteuersatzes von 20% - 21%
18.05.1992	Herr Verkehrsminister - Angliederung der für die Bundesverkehrsleistungen erhalten eingestellt
01.06.1992	Fahrerzeugnisse mit neuen Marken erhalten mit 2 - 20% Lagerbestand für DM

- 31.05.1992 Liniennetz- und Fahrplanumstellung, die Linien 15, 16 und 17 werden durch vorhandene Linien ersetzt - grundsätzliche Taktzeit bei der Straßenbahn von 10 Minuten im Tagesverkehr
- 31.05.1992 "HOT"-Einführung - Rechnergestützte Fahr- und Dienstplangestaltung wirksam
- 31.05.1992 Fähre Hosterwitz - Laubegast infolge zu geringem Fahrgastaufkommen eingestellt
- 31.05.1992 "Rad-Bahn"-Angebot erweitert auf den Strecken Wölfnitz - Hellerau, Postplatz - Coschütz, Mickten - Weinböhlen
- 01.06.1992 Die DVB AG i.G. erhält als erster Nahverkehrsbetrieb der neuen Bundesländer das Umweltzeichen "Blauer Engel" für das preiswerte Angebot an Zeitkarten
- 02.06.1992 Straßenbahnmuseum Dresden e.V. aus IG Betriebsmuseum und der Dresdner Interessengemeinschaft Nahverkehr gegründet
- 28.06.1992 25 Fahrkartenverkaufsautomaten im Stadtgebiet in Betrieb genommen
- 01.08.1992 Neues Domizil für die Omnibusse - Betriebshof Gruna; die bisherigen Provisorien Johannstadt und Prohlis werden aufgelassen, ab 01.09.1992 auch das Objekt Avenariusstraße
- 25.08.1992 Modernisierter Tatrawagen T4D-M als Serienfahrzeug vorgestellt
- 31.08.1992 Die Verkehrsbetriebe stellen ihr erstes Kundenjournal "dvb info" in Bussen und Straßenbahnen sowie an Fahrkartenverkaufsstellen vor
- 01.09.1992 Tochtergesellschaft "Verkehrs-Consult Dresden-Hamburg" in Vorbereitung (VCDH) gebildet
- 26./27.09.1992 Das Ereignis des Jahres - "120-Jahr-Feier der Dresdner Straßenbahn" mit großer Fahrzeugschau in Trachenberge
- 28.09.1992 Kundentelefon 5 35 36 steht Fahrgästen zur Verfügung

Linien- und Fahrplannumstellung.
Die Linien 15, 16 und 17 werden durch vorhandene Linien ersetzt - grundsätzliche Faktoren bei der Streckenführung von 10 Minuten im Tagesverkehr.

31.05.1992

"HOT"-Entscheidung - Realisierung der Fahr- und Dienstpläne
gestaltung wirksam

31.05.1992

Fahrplanänderung - Länderspezifische Fahrpläne
aufgenommen

31.05.1992

"Red-Bahn"-Angebot erweitert auf den Strecken
Wolfsberg - Hildesheim, Peine - Lüneburg, Münden - Verden

31.05.1992

Die DVB AG i.G. erhält als erste Verkehrsbehörde der neuen
Bundesländer das Umweltzeichen "Blauer Engel" für das erste
weite Angebot an Zeitkarten

01.08.1992

Stabsabteilung Dresden & V. aus 10 Betriebsabteilungen
der Dresden-Interessengemeinschaft Nahverkehr gegründet

02.08.1992

22 Fahrzeugverleiher werden im Stadtgebiet in Betrieb
genommen

28.08.1992

Neuer Domini für die Omnibusse - Einheitsmodell
die bisherigen Prototypen Johnson und Pionis werden
aufgegeben, ab 01.09.1992 nach dem Konzept Avonbus als
Standardmodell

01.09.1992

Modellreihe für den Verkehr T40 M als Standardmodell
vorgestellt

28.08.1992

Die Verkehrsverbände stellen für einen Kundenanruf "24h Info"
in Dresden und Umgebung sowie im Fahrplannetzwerk
stellen vor

31.08.1992

Verkehrsverbände "Verkehrsbund Dresden-Region" in
Verantwortung VVOH gebildet

01.09.1992

Das Ergebnis der Studie "150 Jahre Eisenbahn der Deutschen
Staatbahn" mit großer Fahrzeugauswahl in Dresden

28.12.08.1992

Fahrplanänderung für den 24-Stunden-Verkehr

28.08.1992

Fotorückblick auf das Jahr 1992

- 01.11.1992 6 Buslinien an private Betreiber übergeben
 . Linien 82, 90, 92 - Taeter Tours
 . Linien 83, 88, 95 - Busunternehmen Günzel
 . Linie 81 im Abendverkehr von Mietwagen und Service GmbH betrieben
- 12.11.1992 Stadtverordnetenversammlung bestätigt neues Tarifkonzept ab 01.01.1993
- 26.11.1992 Erster Fahrgastunterstand vom Typ "Dresden" an der Haltestelle Dr.-Külz-Ring übergeben
- 04.12.1992 Gründungsversammlung Sozialwerk DVB AG e.V.

Bild 1: Die Haltestelle bis zur Stadthalle in Dresden -
historischer Infra-Strukturteil

6 Buslinien an private Betreiber übergeben
Linien 82, 80, 82 - Taster Tour
Linien 83, 88, 88 - Busverbindungen Gönz
Linie 81 im Abendverkehr von Mietwagen und Service GmbH
betrieben

07.11.1992

Stadtergebnisversammlung beschließt neues Tarifkonzept
ab 01.01.1993

12.11.1992

Erster Fahrzeugumtausch vom Typ "Orion" zu der Marke
stele Dr. Kurz-Ring übergeben

28.11.1992

Gründungsversammlung Sozialwerk DVB AG e.V.

04.12.1992

Fotorückblick auf das Jahr 1992



Bild 1: Die Alternative bis zur Stadtbahn in Dresden - modernisierter Tatra-Triebwagen T4D-M



Bild 2: Aus- und Einstieg sind bei den Niederflurbussen wesentlich erleichtert (Mercedes O 405 - N)

Fotografische Aufnahmen aus dem Jahr 1992

Bild 1: Die Alternative für die Stadtbahn in Dresden
Modell zur Bahnstrecke TAD-1

Bild 2: Aus- und Einbauten sind bei der Planung zu berücksichtigen
Modell zur Bahnstrecke TAD-1



Bild 3: Sie prägen das Gesicht unserer Stadt mit - neuer Fahrgast-
unterstand mit Haltestellenstele am Sachsenplatz



Bild 4: Neues Design auch in der Dienstbekleidung
für das Fahrpersonal

Bild 5: Sie zeigen das Gesicht unserer Stadt mit - neuer Fahrweg-
unterstand mit Haltestellenstele am Sachsendamm

Bild 4: Neues Design moderner Haltestellenstele
für den Fahrweg



Bild 5: Ab Juni neu in Dresden - Tickets vom Automat



Bild 6: Auch eine Premiere von 1992 -
der Fahrkartenverkauf beim Fahrpersonal

Das 2. Buch der Fremde von 1882
ein Fotoalbum der Dresdener

Das 2. Buch der Fremde von 1882
ein Fotoalbum der Dresdener



Bild 7: Beschleunigung für den städtischen Nahverkehr in der Praxis - Busspur am Wasaplatz



Bild 8: Hier entsteht ein eigener Bahnkörper für die Straßenbahnlinien 6, 13 und 26

Bild 7: Bearbeitungszeit für den elektronischen Nachweis in
der Phase 1 (Posten mit Vorkosten)

Bild 8: Hier entsteht ein elektronischer Nachweis für
die Dienstleistungen (z. B. Bild 8)



Bild 9: Zentrale Busabstellfläche in Dresden-Gruna (Tiergartenstraße) - ein Objekt mit oberster Priorität für den Busverkehr



Bild 10: Privatisierung von Buslinien - auf der Linie 83 fährt das Omnibusunternehmen Eberhard Günzel

Bild 3: Zentraler Bestandteil des D-Verfahrens
Trennungsmittel - ein Objekt mit abstrakter
Prüfung für den Bewerber

Bild 4: Präsentation von Aufgaben
auf der Linie 99 für die Bewerber
Richard Götz



Bild 11: Zweifellos das Ereignis des Jahres - die 120-Jahr-Feier der Dresdner Straßenbahn am 26./27.09.1992 im Betriebshof Trachenberge



Bild 12: Zukünftig werden die historischen Straßenbahnen vom Straßenbahnmuseum Dresden e.V. betrieben

Bild 17: Zweifelslos das Ereignis des Jahres - die 150-Jahr-Feier
der Dresdner Staatsbahn am 20.12.08.1882 im Bildarchiv
Wechsungen

Bild 18: Zuerstig werden die historischen Stadtbahnwagen
im Stadtmuseum Dresden & V. erhalten



Bild 13: Neue Fahrzeuge im Dresdner Design auch für die Verkehrsaufsicht



Bild 14: Immer ein Anziehungspunkt für Besucher und Einwohner von Dresden - die Stadtrundfahrt mit der Straßenbahn

Foto 13

© Verkehrsamt Dresden

Bild 18: Neue Fahrweise im Dresdner Design auch für die Nahverkehrsleistung

Bild 19: Immer ein Ankerpunkt für Besucher und Einwohner von Dresden - die Stadt rund um die S-Bahn



Bild 15: Mit Freude begrüßt - Fahrradbeförderung mit der Straßenbahn in Dresden



Foto 16: Beliebt vor allem bei den Kindern Dresdens - die Kinderstraßenbahn

Bild 12: All-Fraße-Beispiel - Fahrtrichtungsänderung im
der Straßenecke in Gießen

12

13

Foto 10: Beispiel von einem bei dem Kinder-Übertritt
als Fußgänger

Ausgewählte Ziele der Unternehmensstrategie für 1993 sind:

- Fortführung einer auf moderne Fahrzeugtypen gerichteten Fahrzeugflotte mit der weiteren Realisierung des Modernisierungsprogramms der Straßenbahn (Ziel: 60 Triebwagen und 20 Depots) und der Erprobung von Bussen (30 Mio DM)

Noch im 1. Quartal 1993 ist die Entscheidung zum Bau neuer Stadtbahnwagen für Dresden zu vollziehen.

- Beginn der Bauarbeiten der neuen Straßenbahntrasse ab der Dresdner Gärtnerei (37 Mio DM)

Ausblick 1993

Für 1993 setzt sich der hohe Anspruch an ein städtisches Nahverkehrsunternehmen moderner Prägung fort. Dabei sind die wirtschaftlichen Restriktionen in Übereinstimmung mit den gegebenen Möglichkeiten der Unternehmensentwicklung zu bringen - eine permanente Aufgabe im kaufmännischen Bereich.

Grundlage aller Anstrengungen zur Rentabilitätssicherung ist das Wirtschaftlichkeitsoptimierungsprogramm, das auch 1993 eine Fortsetzung findet.

Das gegenwärtig erarbeitete Planvolumen weist infolge der weiter steigenden Lohnkosten einen Betrag von 198 Mio DM als notwendige Betriebskostenzuschüsse aus.

Die vorgesehenen Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 175 Mio DM decken die o.g. Summe noch nicht ab, obwohl hier bereits eine Eräterhöhung von 30 % seitens der Stadtverwaltung zum Ausgleich von gekürzten Mitteln des Landes Sachsen enthalten ist. Sollten die in dieser Summe von der Stadt bereits einkalkulierten Landeszuschüsse von 95 Mio DM weiter reduziert werden, wird sich zwangsläufig die wirtschaftliche Lage des Unternehmens erheblich verschärfen.

Aus der Sicht der Dresdner Verkehrsbetriebe kann der entstehende Fehlbetrag zusätzlich mit einem Anteil von ca. 6 Mio DM reduziert werden, wenn die überfällige Kostenbeteiligung der umliegenden und durch den ÖPNV erschlossenen Kreise und Gemeinden durchgesetzt wird.

Ausgabe 1993

Die 1993 wird sich der neue Anbruch an ein stärkeres Selbstvertrauen
nehmen, erdbeerer Freigabe fort. Dabei sind die wirtschaftlichen Herausforderungen
in Überwindung mit den gegebenen Möglichkeiten der Unternehmens-
wicklung zu bündeln - eine permanente Aufgabe im kontinuierlichen Betrieb.

Die Lage der Anstaltungen zur finanziellen Sicherung ist der Wirtschaft-
skontinuitätsprogramm, das auch 1993 eine Fortsetzung findet.

Die gegenüber anderen Planwerten weist infolge der weiter steigenden
Lohnkosten einen Betrag von 188 Mio DM als fortwährende Betriebskosten-
erhöhung aus.

Die vergangenen Betriebszustände in Höhe von 175 Mio DM werden
als ein Gewinn noch nicht als erreicht betrachtet. Eine Erhöhung von
50 % der Betriebskosten zum Ausgleich von Kosten-Mitteln des
Landes Sachsen enthalten ist. Sollten die in dieser Bilanz von der Staat-
liche in unterschiedlichen Landesrechnungen von 88 Mio DM weiter reduziert
werden, wird die Zerschlagung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens
gründlich verschlechtert.

Die Bilanz der Deutschen Verkehrsbetriebe kann der Erlösbilanz-
rechnung mit einem Anteil von ca. 5 Mio DM reduziert werden, wenn die
über die Kostensenkung der untergeordneten und durch den ÖPNV erzielte
erweiterte Kosten und Gebühren durchgezogen wird.

Ausgewählte Ziele der Unternehmensstrategie für 1993 sind:

- Fortführung einer auf moderne Fahrzeuge gerichteten Fahrzeugpolitik mit der weiteren Realisierung des Modernisierungsprogrammes für die Straßenbahn (Ziel: 60 Triebwagen und 25 Beiwagen) und der Neuzuführung von Bussen (20 Mio DM)
Noch im I. Quartal 1993 ist die Entscheidung zum Bau neuer Stadtbahnwagen für Dresden zu vollziehen.
- Beginn der Bauleistungen zum neuen Straßenbahnbetriebshof Dresden-Gorbitz (37 Mio DM)
Aufbau eines neuen leistungsfähigen Busbetriebshofes in Dresden-Gruna (70 000 m²) nach vollzogener Übergabe des Geländes durch die Treuhand an das Unternehmen
- Demonstration einer beschleunigten und fahrgastorientierten Straßenbahn auf der Pilotlinie 2 zwischen Gorbitz und Prohlis mit modernisierten Fahrzeugen auf eigenem Bahnkörper, automatischen Weichen- und Signalansteuerungen sowie verbreiterten und modernen Haltestellenanlagen
- Beginn der Rekonstruktion der Standseilbahn Dresden Loschwitz
- Fortsetzung des Aufbaus eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL), insbesondere zur Beschleunigung und Bevorrechtigung städtischer Verkehrsmittel mit der Ausrüstung von
 - * 22 Lichtzeichenanlagen für die Straßenbahn
 - * 14 Lichtzeichenanlagen für den Bus und
 - * 13 Lichtzeichenanlagen für Bahn und Busfür eine Vorrangschaltung über Infrarotbaken und Datenfunk.
Für die Königsbrücker- und die Bautzner Straße sind ÖPNV-freundliche Sofortlösungen zu erarbeiten.

Ausgewählte Ziele der Unternehmensstrategie für 1993 sind:

Fortführung einer zur modernen Fahrzeuge gerichteten Fahrzeugpolitik mit der weitesten Realisierung des Modernisierungsprogrammes für die Straßbahn (Ziel: 60 Triebwagen und 25 Beiwagen) und der Neuzulassung von Bussen (20 Mio DM).
Nach im I. Quartal 1993 ist die Entscheidung zum Bau neuer Stadtbahnwagen für Dresden zu vollziehen.

Beginn der Bauleistungen zum neuen Straßenbahnwerkstatt Dresden-Gohlitz (37 Mio DM).
Abschluss eines neuen leistungsfähigen Busbahnhofes in Dresden-Grunz (20 Mio DM) nach vollzogener Übergabe des Geländes durch die Landeshauptstadt Dresden.

Planung einer elektrifizierten und fahrgastorientierten Straßenbahn auf der Filiale 2 zwischen Gohlitz und Pirna mit modernsten Fahrzeugen auf eigenem Bahnkörper, automatisierten Verkehrs- und Systemleistungen sowie verfahrenstechnischen und modernsten Bauteilen.

Beginn der Rekonstruktion der Stadtbahn Dresden-Fochwitz.
Ergänzung des Aufbaus eines rechnergesteuerten Betriebssystems (RBL) insbesondere zur Beschleunigung und Bevorratung städtischer Verkehrsmittel mit der Ausdehnung von:
- 22 Lichtanlagen für die Stadtbahn
- 15 Lichtanlagen für den Bus und
- 13 Lichtanlagen für die Bahn mit Bus
für eine Vernetzung über Infrarotkanal und Datentelefon.
Für die Köpfbücher- und die Beutzer-Steuerung sind ÖPNV-Technische Gepläne zu erstellen.

- Im Gleisbau sind die Neutrassierungen auf der Hoyerswerdaer- und HansasträÙe absolute Schwerpunkte 1993.
Im Zusammenhang mit der Pilotlinie erhält die FrobelstraÙe eine neue Gleislage mit einem Bahnkörper in Seitenlage.
Erstmals wird in Dresden auf dem Dr.-Külz-Ring ein Rasengleis (200 m) geschaffen und getestet.
- Fortgeführt wird die Errichtung neuer Fahrgastunterstände durch die Firma JC Decaux (145 Stück, davon 50 vom Typ "Dresden") sowie der Aufbau von 500 Haltestellenstelen.

Notwendig ist auch 1993 eine weitere Anpassung des Personalbestandes mittels RationalisierungsmaÙnahmen bei vorhandenem Interessenausgleich für die betroffenen Arbeitnehmer. Ziel ist eine GroÙe von 3100 Beschäftigten zum Jahresende, um auch auf diesem Weg Kostensenkungen zu erzielen.

In der Öffentlichkeit wird das 100jahrige Jubiläum der ersten elektrischen StraÙenbahn in Dresden mit einem Symposium am 06. Juli 1993 gewürdigt.

Vollzogen werden sollte nunmehr, als eine wesentliche Voraussetzung der Unternehmensführung, die Eintragung in das Handelsregister, womit die Dresdner Verkehrsbetriebe als Aktiengesellschaft eine endgültige Bestätigung erfahren.

Wir stellen uns den weiter wachsenden Ansprüchen der Kunden im städtischen Nahverkehr mit dem Ziel, eine saubere und akzeptable Alternative zum Autoverkehr und damit einen eigenen Beitrag zur Gesundheit unserer Stadt zu bieten.

Dresdner Verkehrsbetriebe AG i.G.

Im Gebäude sind die Fertigungsanlagen auf der Holzwerkstoff- und
Massenware absolute Schwerpunkte 1993.
Im Zusammenhang mit der Filialneugründung der Filialstelle eine neue
Gleise mit einem Bahnkörper in Dresden.
Ersatz für die in Dresden auf dem Dr.-Kötz-Ring ein Rosenkranz (200 m)
gestrichen und geteilt.

Folgende sind die Eintragung neuer Fertigungsunterstände durch die
Firma AG Decaux (145 Stück, davon 50 vom Typ "Dresden") sowie der
Aufbau von 500 Holzwerkstoffen.

Notwendig ist auch 1993 eine weitere Anpassung des Personalbestandes
mittels Rationalisierungsmaßnahmen bei vorhandenem Interessengleichnis für
die bestehenden Abnehmer. Ziel ist eine Größe von 3100 Beschäftigten zum
31.12.1993 und auch auf diesem Weg Kostensenkungen zu erzielen.

In der Öffentlichkeit wird das 100-jährige Jubiläum der ersten elektrischen
Strombahn in Dresden mit einem Symposium am 02. Juli 1993 gewürdigt.

Wichtig werden sollte fernerhin als eine wesentliche Voraussetzung der
Unternehmensentwicklung, die Eintragung in das Handelsregister, wenn die
Dresdner Verkehrsbetriebe als Aktiengesellschaft eine endgültige Bestätigung
erhalten.

Wir stellen uns den weiter veränderten Ansprüchen der Kunden im städti-
schen Nahverkehr mit dem Ziel, eine sichere und akzeptable Alternative zum
Autobus und damit einen eigenen Beitrag zur Gesundheit unserer Stadt zu
leisten.

Dresdner Verkehrsbetriebe AG i.B.

