



100 JAHRE DRESDNER BUS

Große Jubiläumsfeier am 5. und 6. April Von der „Knatterkutsche“ zum Hybridbus – 100 Jahre Kraftomnibus in Dresden



Große Jubiläumsfeier im Busbetriebshof Gruna

Anlässlich des runden Jubiläums 100 Jahre Kraftomnibus in Dresden findet am Wochenende 5./6. April 2014 jeweils von 10 bis 18 Uhr eine große Geburtstagsfeier im DVB-Busbetriebshof Gruna, Tiergartenstraße 94, statt. Besucher zahlen keinen Eintritt.



Insgesamt 40 Gratulanten haben sich mit ihren historischen Omnibussen angekündigt. Den weitesten Weg muss ein alter Ikarus aus Budapest zurücklegen. Der älteste Zeitzeuge wurde 1929 gebaut und stammt aus den Anfängen dieses Verkehrsmittels. Auch ein alter Doppeldeckerbus von 1962 ist unter den Gästen. Mit fast allen alten Bussen können an beiden Tagen regelmäßige Stadtrundfahrten unternommen werden. Den Höhepunkt am Sonntag bildet 17 Uhr ein Abschlusskonvoi der Oldtimer durch Dresden.

Bemal-Bus, Papp-Bus und der gelbe Boxenstopp – Besonders für Kinder wird es spannend



Neben einem Bühnenprogramm mit technischen Vorführungen, Busfahrer-Rallye und musikalischer Unterhaltung bietet die Jubiläumsfeier diesmal vor allem ungewöhnliches für Kinder. Als „Bemal-Bus“ steht ein DVB-Linienbus bereit, der von kreativen Kinderhänden ausnahmsweise bunt bemalt werden darf. Ungestraft, versteht sich. Oder der gelbe Boxenstopp, bei dem erklärt wird, was die Schlosser in der Buswerkstatt nachts so alles zu tun haben. Oder das originelle Papp-Bus-Rennen, an dem alle teilnehmen können, über das hier aber noch nichts weiter verraten werden soll. Es lohnt sich auf jeden Fall, am Jubiläumswochenende in Gruna vorbeizuschauen. Am besten mit der ganzen Familie.



Weil Parkplätze vor Ort Mangelware sind, fährt an beiden Tagen eine Sonderbuslinie 100 vom Pirnaischen Platz über Lenneplatz nach Gruna und zurück. Die Wagen starten etwa 9:45 Uhr bis 18:00 Uhr jeweils alle zehn Minuten. Zur Mitfahrt reicht der in Dresden übliche DVB-Fahrschein.

Alle Informationen zum Programm finden Sie unter www.dvb.de/100jahre

Genau 100 Jahre ist es her, dass der erste Omnibus mit Verbrennungsmotor als Linienfahrt über Dresdens Straßen knatterte. Der runde Geburtstag wird am 5. und 6. April 2014 im Busbetriebshof Gruna der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) gefeiert.

Kraftomnibus als Dresdner Spätstarter

Zwölf Jahre nach der Patentierung des ersten Motorwagens durch Carl Benz, produzierte die Fa. Daimler 1898 bereits vier verschiedene Omnibustypen. Etwa um 1900 ersetzten die ersten Städte ihre Pferdebuslinien durch Kraftomnibusse. In Dresden hätte man diese Entwicklung beinahe verschlafen. Wohl, weil es schon ein dichtes Straßennetz gab, das dazumal eben elektrifiziert wurde. Wahrscheinlich lähmten auch die Auseinandersetzungen der gelben und roten Straßengesellschaften manchen Fortschritt. So dauerte es mit dem ersten Linieneinsatz von Kraftomnibussen bis zum 1. April 1914. Jeweils sechs Busse der Hersteller Neue Automobil AG und Daimler Motoren-Gesellschaft übernahmen den Betrieb auf der Strecke Neustädter Bahnhof – Hauptbahnhof – Nürnberger Platz. Vierzylinder-Ottomotoren lieferten 30 Pferdestärken und ließen etwa 20 Fahrgäste mit rasanten 40 Stundenkilometern über Dresdner Pflaster „knattern“. In der Praxis wurde wegen der Hartgummibereifung viel langsamer gefahren. Die in den sächsischen Landesfarben grün-weiß lackierten Busse fanden ihre erste Heimat in einer eigens dafür gebauten Halle des Straßennahnhofes Trachenberge.



Erst 1925 erlebten die Kraftomnibusse ihre Renaissance nach dem ersten Weltkrieg. In den folgenden 20 Jahren entwickelte sich ein ausgedehntes Busnetz. Am Wiener Platz trafen sich mehrere Linien.

Wiederholter Neubeginn nötig

Die Dresdner durften sich nicht lange an ihrem neuen Verkehrsmittel erfreuen. Im August 1914, rund vier Monate nach der Eröffnungsfahrt, wurden alle Busse durch die Heeresleitung für den Kriegseinsatz beschlagnahmt. Sie kehrten nie zurück. Erst 1925 gab es eine Neuauflage des Omnibusbetriebs zwischen Neustädter Bahnhof und Hauptbahnhof, der schrittweise erweitert wurde. Zum Einsatz kamen vorwiegend Wagen der Marke Büssing. Vorübergehend in den Albertgaragen an der Schandauer Straße untergebracht, baute man bis 1939 den Straßennahnhof Blasewitz vollständig in ein Busdepot mit Werkstatt um. Der Zweite Weltkrieg forderte weiteren Tribut. Nach 1945 fehlten nicht nur Busse, es fehlten auch Gebäude, Hallen, Werkstätten. Vom Personal ganz zu schweigen. Dennoch wagten die Dresdner einen weiteren Neuanfang und machten oft aus der Not eine Tugend. Wie 1946, als in der Fahrzeugfabrik Werdau einige Fahrgestelle für Oberleitungsbusse zu haben waren. Daraus entwickelte sich von 1947 bis 1975 ein exotischer elektrischer Busbetrieb mit nur einer Linie. Für die Kraftomnibusse ging es erst 1949 weiter.

Ikarus aus Budapest

Für einen vernünftigen Kraftomnibusbetrieb musste der verschlissene und zerstörte Fuhrpark ersetzt werden. Der Aufbau älterer Fahrzeuge scheiterte oft an fehlenden Ersatzteilen. Ab 1952 wurden einige IFA H6B aus Werdau beschafft. Dem steigenden Bedarf konnten sie aber nicht gerecht werden. Im Zuge der Vorgaben des Rates für

gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) wurde in den Ostblockstaaten auch die Fahrzeugproduktion umorganisiert. Während die DDR bevorzugt Eisenbahnwagen produzieren sollte, ging der Straßennahbau beispielsweise an Tschechien, Busse wurden fortan in Ungarn hergestellt. So macht der Name Ikarus noch heute die Runde. Kein Wunder, allein 30.000 Busse erhielt die damalige DDR. Dresden bekam 1954 seine ersten Wagen aus Budapest. Über Jahrzehnte prägten die Ikarus-Busse mehrerer Generationen das Stadtbild. 2001 endete ihre Ära in Dresden.



Fast 50 Jahre prägten die Ikarus-Busse aus Budapest das Dresdner Stadtbild. Dieser Gelenkwagen ist den 1970er Jahren in rot-weißer Originallackierung am damaligen Willi-Ermer-Platz (heute: Ebertplatz) unterwegs.

Bequemlichkeit und Umweltschutz im Fokus

Mit dem Mauerfall boten sich auch in Dresden neue Möglichkeiten der Fahrzeugbeschaffung. Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Bequemlichkeit, Barrierefreiheit oder

Umweltschutz spielten nun die dominierende Rolle bei der Beschaffung neuer Wagen. Anfangs übernahmen die Dresdner Gebrauchtwagen anderer Städte. Aber schon 1993 gehörten 70 neue Busse zum DVB-Fuhrpark. Nach der letzten Linienfahrt eines Ikarus am 29. März 2001 wurde das Busnetz komplett mit Niederflurfahrzeugen und quasi barrierefrei bedient. Im Jahr 2006 stellte sich auch in Dresden eine völlig neue Fahrzeuggeneration ein: die Hybridbusse.

Sind Busfahrgäste in modernen Dieselbussen schon mit weniger als einem Liter Diesel pro 100 Kilometer unterwegs, schon die Mitfahrt im Hybridbus wegen des zusätzlich noch einmal reduzierten Schadstoffausstoßes die Umwelt ganz besonders. Heute gehören 18 Hybridbusse zur 145 Fahrzeuge umfassenden DVB-Flotte. Als neues Forschungsprojekt soll 2015 ein rein elektrisch angetriebener Bus zwischen Mickten und Übigau getestet werden.



Heute ist etwa jeder achte Bus im DVB-Liniennetz mit umweltfreundlichen Hybridantrieben unterwegs.

Vom Holperpflaster zum Flüsterasphalt Schandauer Straße wird weitergebaut

Nachdem im letzten Jahr der erste Bauabschnitt des Verkehrszuges Borsbergstraße/Schandauer Straße schnell und unproblematisch erneuert wurde, hoffen alle Beteiligten auf ähnlich gute Bedingungen beim zweiten Abschnitt zwischen Junghansstraße und Ludwig-Hartmann-Straße. Schließlich soll auch dort aus dem „Holperpflaster“ eine komfortable Asphaltstraße werden. Der Umbau beginnt am 11. April und wird bis zum 22. November 2014 abgeschlossen sein. Auch diesmal rollt die Straßennahlinie 4 über den Schillerplatz nach Laubegast. Die „10“ endet derweil am Fetscherplatz. Allerdings kann nach dem Einbau von Bauweichen schon ab 14. April mit der Straßennahlinie wieder bis zum Pohlandplatz gefahren werden. Das übernimmt die Baustellenlinie 44, die tagsüber alle zehn Minuten von der Cottauer Straße durch das Stadtzentrum, den Fetscherplatz zum Gleiswechsel Junghansstraße eingesetzt wird. Den fehlenden Streckenteil bis Tolkewitz bedienen Ersatzbusse.



Nicht nur im Gleisbereich signalisiert die Schandauer Straße dringenden Sanierungsbedarf. Auch der Straßenbelag und die Medien im Untergrund sind völlig verschlissen.

Unspektakulär aber wichtig: „Schanze“ bekommt neues Gesicht

In Fortführung der letztjährigen Bauarbeiten auf der Rudolf-Renner-Straße soll die „Schanze“ 2014 ein neues Gesicht bekommen. Wegen der bestehenden Häuserfluchten orientieren sich die Ausbaupläne weitestgehend am bisherigen Straßenverlauf. Dennoch gehört die „Schanze“ zu den wichtigen Verkehrsknotenpunkten im Dresdner Westen. Abschnittsweise starten die Arbeiten ab 31. März auf der Pennricher Straße zwischen Lübecker Straße und Hölderlinstraße. Dann beginnt auch die Umleitung der Straßennahlinie 2. Ab 23. Juni folgt der Ausbau der Rudolf-Renner-Straße zwischen Bramschstraße und Unkersdorfer Straße. Zu diesem Zeitpunkt muss auch die Linie 12 von ihrer Stammstrecke weichen.

Damit liegt der umfangreichste Teil der Bauarbeiten in der sommerlichen Ferienzeit. Geplant ist, am 27. September die Pennricher Straße und spätestens Mitte Dezember die Rudolf-Renner-Straße wieder freizugeben. Während der Bauzeit lassen sich auch vorübergehende Umleitungen des Autoverkehrs und Einschränkungen beim Befahren der Grundstücke nicht vermeiden.

Kaffeeahrt zum Weißen Hirsch: Standseilbahn Ostern wieder in Betrieb

Ab Karfreitag, dem 18. April 2014, ist die historische Dresdner Standseilbahn wieder fahrplantreu im Einsatz. Seit dem 6. Januar 2014 unterzogen Fachleute das technische Denkmal einer intensiven Überholung. Nun ist sie bereit für den Frühjahrsansturm der Einwohner und Touristen, die den beschwerlichen Weg am Loschwitzer Elbhahn nicht auf Schusters Rappen zurücklegen wollen.

Hauptuntersuchung nicht nur Kopfsache

Alle zehn Jahre sind Standseilbahnen einer gründlichen Kontrolle, einer Hauptuntersuchung (HU), zu unterziehen. Das regelt eine bundesweite Vorschrift. Zuletzt wurde die Standseilbahn 1993/94 komplett saniert. Ihr Zustand war 2004 noch so gut, dass nur kleine Reparaturen notwendig wurden. Weitere zehn Jahre intensiven Betriebs hinterließen deutlichere Spuren. Deshalb war jetzt wieder eine umfassende Instandhaltung an der Reihe.

Zunächst wurden beide Waggons an der Talstation am Körnerplatz auf einen Tieflader gehoben und nach Dessau transportiert. Dort brachten sie Spezialisten in der Fahrzeugtechnikfirma gründlich auf Vordermann. Wagenkästen, Laufwerke, Scheiben, Türen, Sitze, Achsen, Räder, Bremsen waren aufzuarbeiten. Dazu erfolgte die Kontrolle aller mechanischen, hydraulischen und elektrischen Bauteile.

In der Zwischenzeit unterzogen die Fachleute vor Ort das dicke Zugseil einer magnetinduktiven Prüfung. Damit lässt sich feststellen, ob im inneren des geflochtenen Drahtseils einzelne Fasern gerissen sind und das Seil deswegen gewechselt werden muss. Das war aber nicht der Fall. Auf dem Viadukt tauschten DVB-Gleisbaufachleute insgesamt 17 Holzschwellen aus. Da zeigte sich, dass so eine Hauptuntersuchung nicht nur Kopfsache ist, sondern auch ziemlich anstrengend. In der Zwischenzeit wurde der Gleichstrommotor, der die Wagen den Berg hochzieht, abgebaut und komplett überholt. Manche Bauteile sind so alt wie die Bahn selbst. Sie halten die historische Technik des ausgehenden 19. Jahrhunderts noch immer lebendig.

Der Reblaus sei Dank

Mit Baujahr 1895 gehört die Dresdner Standseilbahn zu den ältesten ihrer Art. Ihre Existenz verdankt sie eigentlich der Reblaus. Die hatte Mitte des 19. Jahrhunderts zahlreiche Weinberge am Loschwitzer Elbhahn befallen und unbrauchbar gemacht. Die Flächen wurden aufgekauft, erschlossen und bildeten fortan den Grundstein für neue Wohngebiete zwischen dem Bad Weißer Hirsch und dem Körnerplatz. Mit der Besiedlung stieg der Wunsch nach einer Beförderungsmöglichkeit den Berg hinauf. Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn wurden bald aufgegeben. Im Jahr 1873 erfolgte der Entwurf für den Bau einer Seilbahn. Es sollte aber 20 Jahre dauern, ehe tatsächlich Bewegung in das Projekt kam. Wegen vieler Einsprüche der Grundstückseigentümer wurden die Pläne mehrfach geändert. Daraus entwickelte sich die heute recht abenteuerlich anmutende, dafür aber einmalige Streckenführung. Die Schienen verlaufen auf 547 Metern Länge durch zwei Tunnel über zwei Brücken und ein historisches Gerüstpfeilviadukt. Von dort bietet sich Fahrgästen eine atemberaubende Aussicht über den Loschwitzgrund.



Obwohl die Straßenbahnverbindung nach Bühlau ab 1899 Fahrgäste abwandern ließ, konnte sich die Dresdner Standseilbahn bis heute behaupten. Noch heute gehört sie zu den sichersten und zuverlässigsten Verkehrsmitteln im Personenverkehr.

Gute Unterhaltung

Während der knapp fünfminütigen Kaffeeahrt erfährt der Passagier über die Lautsprecher in der Kabine normalerweise allerlei Interessantes über die Bahn selbst und die nähere Umgebung. Als seltener Höhepunkt am Osterwochenende extra für die Standseilbahn geschriebene Kurztexte von Bestsellerautor Uwe Tellkamp (Der Turm/Die Schwebbahn) zu hören. Die hat der Schriftsteller sogar selbst gelesen und aufgezeichnet.

Osterhasenwerkstatt produziert

Anlässlich der Wiederinbetriebnahme der Standseilbahn laden die Dresdner Verkehrsbetriebe vor allem kleine Dresdner am Karfreitag von 11 bis 15 Uhr in die Osterhasenwerkstatt an die obere Station der Standseilbahn ein. Dort können die kleinen Fahrgäste Eier bunt bemalen oder passende Osterdekorationen basteln. In unmittelbarer Nähe verstecken zwei lebensgroße Osterhasen die eine oder andere Überraschung, die es für die Kinder zu finden gilt. Für die Erwachsenen gibt es in der Nähe der Berg- und Talstation ansprechende Restaurants und Cafés, die zum Verweilen einladen.



Am Körnerplatz wurden die Wagen über eine Rampe auf den Tieflader gezogen. Dann ging es zur Rekonstruktion nach Dessau.



Insgesamt 17 Holzschwellen mussten auf der Strecke gewechselt werden. Das war nichts für halbe Kerle.

Einsatzzeiten der hist. Standseilbahn:

Montag bis Freitag:

6:30 bis 21:30 Uhr

Sonntag, Sonntag und Feiertag:

9:00 bis 21:30 Uhr

Die Bahn ist in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten unterwegs, außerhalb und am Wochenende alle 15 Minuten. Bei großer Nachfrage wird häufiger gefahren.

Wochenkartengewinnspiel

Mit der richtigen Lösung und etwas Glück gewinnen Sie eine von fünfzehn Wochenkarten. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wo wurden die ersten Dresdner Kraftomnibusse stationiert?

- A Im Straßenbahnhof Trachenberge
- B Im Busbahnhof Blasewitz
- C Auf dem Abstellplatz Elbufer in Johannstadt
- D In den Albertgaragen Schandauer Straße

Einsendeschluss ist der 25. April 2014. Bitte senden Sie die richtige Lösung per E-Mail an DVBEinsteiger@dvbag.de oder per Post an Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Trachenberger Straße 40, 01129 Dresden.

Auflösung aus dem Einsteiger 4/2013: Richtig war diesmal Antwort D. Die Standseilbahn ging 1895 in Betrieb und hat 2014 ihren 119. Geburtstag. Damit feiert sie im nächsten Jahr wieder ein Jubiläum. Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern.

Gewinner aus dem Einsteiger 4/2013: Joachim Ay, Dick H. W. de Jong, Gisela Köhler, Klaus Körner, Christel Kunter, Hans-Jürgen Lorenz, Thomas Mieth, Erika Müller, Wilfried Parr, Ursula Platz, Yvonne Präger, Hans-Jörg Scheibe, Elke Schlorke, Hanni Späthe, Silke Wolf

DVB Einsteiger

Impressum: DVB Einsteiger Ausgabe März 2014
Herausgeber: Dresdner Verkehrsbetriebe AG,
Trachenberger Straße 40, 01129 Dresden,
Telefon 0351 857-1011
DVBEinsteiger@dvbag.de, www.dvb.de
Redaktion und V.i.S.d.P.: Falk Lösch
Fotos: DVB AG
Für Druckfehler und Irrtümer keine Haftung!

Jazzsonntag am Blauen Wunder Familienspaß und freier Eintritt am 4. Mai beim „Schillerwitzer Elbe-DIXIE“

Am Sonntag, dem 4. Mai 2014, gibt es die inzwischen achte Neuauflage des „Schillerwitzer Elbe-DIXIE“. Dann bieten kunterbunte Dixieland-Musikanten Spaß und Unterhaltung für die ganze Familie. Bei freiem Eintritt starten die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) gemeinsam mit ihren Partnern in die diesjährige Dixieland-Saison. Von 11 bis 19 Uhr wird deshalb das Blaue Wunder zum Mittelpunkt einer zünftigen Jazzmeile zwischen Schillerplatz und Loschwitz.

Insgesamt sieben Bands geben diesmal ihre musikalische Visitenkarte ab. Darunter die Schweizer The Hod Carrier Stompers mit ihrer britischen Gastsängerin Judy Emeline, die tschechische Pilsner Jazz Band aus der gleichnamigen Bierstadt oder die Band Brassbuffet aus Melle, bei denen nicht nur der Name lustig klingt. Gespielt wird an fünf Veranstaltungsorten gleichzeitig: im Schillergarten, im Demnitz-Elbgarten, im Bräustübel, im Körnergarten und im „Schwebegarten“ an der Bergstation der Schwebbahn. Der hat sich wegen seiner Lage und Gemütlichkeit inzwischen zum Geheimtipp bei den „Stammgästen“ des Elbe-DIXIE gemauert. Wer den Spielort musikalisch wechseln will, kann sich 14:00 Uhr dem Brassband-Umzug übers Blaue Wunder bis hinauf zur Bergstation anschließen. Auf beiden Elbwiesen locken Spielplätze wieder ganze Familien zum Mitmachen an. Auch kleine Besucher kommen dort voll auf ihre Kosten. Bei unterhaltsamen Spielen können sie Ihre Geschicklichkeit testen. Alle Veranstaltungsorte sind kostenlos zugänglich.

Mehr Informationen zu Spielorten, Programm und Bands gibt es im Internet unter www.elbe-dixie.de. Aufgrund der begrenzten Parkmöglichkeiten wird die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfohlen.

Scharf, kontrastreich, hochauflösend: Neue Generation elektronischer Fahrplanaushänge im Test

Seit 21. Februar werden bei den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) elektronische Fahrplanaushänge der neuesten Generation in der Praxis getestet. Zunächst erfolgte die Montage von zwei Geräten am Haltepunkt Strehlen für die Buslinien 61 und 63. Herzstück der neuen Anzeigen ist ein flexibles Kunststoffdisplay auf Basis elektronisch ansteuerbarer Tinte, kurz E-Ink genannt. Auf weißem Grund hebt sich die dunkle Beschriftung deutlich ab. Eine Anzeige besteht technologisch bedingt noch aus zwei Einzeldisplays etwa in der Größe A5. Sie schaffen eine rund fünf Mal höhere Auflösung als das Vorgängermodell. Die Elektronik der Displays stammt vom Hersteller Plastic Logic aus Dresden-Rähnitz, Ansteuerung und Gehäuse kommen von der Firma dresden elektronik in Dresden-Reick. Die Anzeigen sollen Temperaturen von -20 bis +50 Grad Celsius völlig schadlos überstehen und gut gegen Vandalismus geschützt sein. Zwei stromsparende LED-Beleuchtungen sorgen bei Dunkelheit für die gute Lesbarkeit der Anzeigen. Gesteuert wird das über einen Annäherungssensor, der die Pläne eine Weile aufleuchten lässt, wenn jemand zur Haltestelle kommt.



Längere Gelenkbusse vorgestellt: Sechs neue für die „62“

Seit März fahren sechs überlange Gelenkbusse im Liniennetz der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB). Mit 18,75 Metern sind die neuen Busse knapp einen Meter länger als andere Gelenkwagen. Größere Stellflächen an den Eingängen bieten gegenüber den meisten DVB-Gelenkbussen eine um etwa 10 bis 15 Prozent größere Beförderungskapazität. Erstmals verfügen Stadtliniensbusse in Dresden über fünf Türen. Durch die „stehplatzoptimierten“ Eingangsbereiche weisen die neuen Lion's City dort mehr Spielraum auf. Das lässt einen schnelleren Fahrgastwechsel mit kürzeren Aufenthaltszeiten an den Stationen zu. Alle Eingänge sind zudem barrierefrei zugänglich. Auch ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollstühle wurde berücksichtigt.

Auffälligstes Merkmal der neuen Busse ist ein lichtdurchlässiger Faltenbalg. Das „transluzente“ Material sorgt in Verbindung mit gläsernen Dachluken und einem intelligenten Beleuchtungskonzept aus LED- sowie Leuchtstofflampen stets für eine angenehm helle Atmosphäre im Innenraum.

Wegen ihrer höheren Kapazität fahren sie überwiegend auf den Buslinien 61 und vor allem 62. Die größeren Gelenkbusse sind nur eine kurzfristige Lösung. Es ist bereits abzusehen, dass die nötige Beförderungskapazität nur der weitere Ausbau des Stadtbahnnetzes sicherstellen kann.

