

Lieblingsplatz Gleis 13A

Abwechslungsreich, planbar und sinnstiftend – das schätzen DVB-Mitarbeiter an ihrem Job

Abwechslungsreich, planbar und sinnstiftend – das schätzen DVB-Mitarbeiter an ihrem Job

Befragt nach ihren Lieblingsplätzen im Arbeitsalltag geben Techniker, Ingenieure, IT-Spezialisten und Fahrer der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG ganz konkrete Antworten: „Auf Gleis 13A im Straßenbahnhof Gorbitz machen wir die Hauptuntersuchungen an den Straßenbahnen“, berichtet Mechatroniker Sven Künzel. „Hier bin ich in meinem Element. Ich freue mich, wenn ich anschließend selbst als Fahrgast in meiner reparierten Bahn mitfahren kann. Dann hat sich alle Mühe gelohnt.“

In der Weichenwerkstatt entstehen die Gleisabzweige und -kreuzungen, die Ingenieurin Sophie Konrad zuvor in ihrem Büro auf dem Hohenthalplatz konstruiert hat. „Ich komme hierher, um die fertigen Konstruktionen mit abzunehmen“, sagt die junge Frau. „Unser Weichenbau ist einzigartig und es ist toll, die Ergebnisse meiner Arbeit hier und später eingebaut im Gleisnetz zu sehen.“ Freude am Fahren, frei sein, ganz vorn am Steuer einer riesen Karosse sitzen, das gute Gefühl, einen wichtigen Beitrag für die Gemeinschaft zu leisten, die Stadt bei jedem Wetter und zu allen Jahres- und Tageszeiten erleben, kein Chef, der einem ständig auf die Finger schaut, kunterbunte Leute treffen, ab und an ein Lächeln oder ein Dankeschön erhaschen – das alles schätzen die Dresdner Straßenbahn- und Busfahrer an ihrem Beruf. Die Erkenntnisse stammen aus einer qualitativen Untersuchung des Arbeitgeberimages im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).



Auf Gleis im Straßenbahnhof Gorbitz 13A steuert Mechatroniker Sven Künzel seinen Teil zur regelmäßigen Hauptuntersuchung der Dresdner Stadtbahnen bei.

Abwechslungsreiche Jobs

Sichtbare Ergebnisse, hochkomplexe Arbeitsinhalte, viel Abwechslung, eine sinnstiftende Tätigkeit, ein



Am Rechner konstruiert und in Reick gebaut – Ingenieurin Sophie Konrad kontrolliert ihre neue Gleiskreuzung.

angenehmes Miteinander, Entwicklungsmöglichkeiten, ein sicherer Job, ein planbarer Alltag, pünktliches Gehalt und die Möglichkeit, bis zur Rente dabei zu bleiben – so die guten Seiten der Arbeit bei der DVB. Dafür müssen Fahrer sowie viele Mitarbeiter in den Fahrzeugwerkstätten und im Baubereich mit Schichtarbeit zurechtkommen. Oft ist ihre Arbeit auch körperlich anstrengend und bei jedem Wetter im Freien zu leisten.

Guter Ruf lockt an

Doch warum entscheiden sich Fachleute ebenso wie Quereinsteiger für die DVB als Arbeitgeber? Und warum bleiben sie? Viele sind in Dresden und der Region verwurzelt, mit den gelben Straßenbahnen und Bussen aufgewachsen oder haben die Stadt während des Studiums lieben gelernt. Oft kommen sie auf Empfehlung von Verwandten oder Freunden.

Einige haben ihr Hobby zum Beruf gemacht. Das gute Unternehmensimage und das Bedürfnis nach einem sicheren Einkommen wirken ebenfalls als Bewerbermagnet. „Die Nähe zur Uni und den Hochschulen bringt viel“, berichtet Personalvorstand Lars Seiffert. „Viele Studenten lernen uns während des Studiums kennen – bei einem Praktikum, einer Abschlussarbeit, der Nebentätigkeit als Straßenbahnfahrer oder einfach als Fahrgäste.“

Karriere in der Breite

Karriere bedeutet bei der DVB nicht nur Entwicklung von unten nach oben. Möglichkeiten gibt es auch in der Breite, zum Beispiel mit zusätzlichen Qualifikationen und Aufgaben. Ein Fahrer kann Kombifahrer für Straßenbahn- und Bus, Lehrfahrer und Mischarbeiter werden. Letztere teilen ihre Arbeitszeit zwischen Fahrdienst und Kundenservice, Technik oder Büro auf.

Das schafft Abwechslung und fördert die bereichsübergreifende Zusammenarbeit.

Bald 150 neue Mitarbeiter pro Jahr

„Einen Arbeitskräftemangel spüren wir zum Glück noch nicht“, sagt Seiffert. „Der Zulauf an Fahrern ist ausreichend. Gute Ingenieure und IT-Spezialisten suchen wir natürlich immer.“ Aber der Bedarf wird steigen: Die Zahl der insgesamt benötigten Neueinstellungen wird ab 2018 von etwa 70 auf bis zu 130 pro Jahr anwachsen. „Unser Unternehmen genießt einen sehr guten Ruf. Wir vermitteln von Anfang an ein authentisches Bild unserer Berufe und wollen natürlich auch weiterhin Personal gewinnen, das sich für unsere Kunden engagiert und mit dem Arbeitgeber DVB nachhaltig identifizieren möchte“, kündigt Seiffert an.

Schwebebahn ab 8. April wieder in Betrieb

Ab dem 8. April 2017 und damit eine Woche vor Ostern ist die Schwebebahn wieder im Einsatz. Seit Januar unterzogen Fachleute das technische Denkmal einer Überholung und bauten eine neue Steuerung ein. Nun ist die Bahn bereit für Osterspaziergänger, die den beschwerlichen Weg am Loschwitz Elbbang nicht auf Schusters Rappen zurücklegen wollen.

Historische Bahn mit moderner Steuerung

Während der vergangenen drei Monate haben die Techniker vor allem die Komponenten zur Steuerung der Bahn modernisiert. Die bisherige Anlage war zwar sicher im Betrieb, aber nach mehr als 20 Betriebsjahren entsprechen auch elektronische Anlagen nicht mehr dem Stand der Technik. Die neue Steuerung kontrolliert den automatischen Fahrbetrieb, die Zugänge zur Bahn, die beiden Wagen sowie die Kommunikation und Datenübertragung. Integriert ist auch eine Notstromversorgung, die bei Stromausfall die Rückkehr der Wagen in die Stationen gewährleistet. So muss niemand evakuiert werden. Der Großteil der neuen Technik befindet sich in der Bergstation. Für den Fahrdienstleiter gibt es in der Talstation ein neues Schaltpult. Von dort wird die Bahn wie zuvor im Ein-Mann-Betrieb gefahren.



Lernen angesagt: Techniker André Aßmus (r.) weist Schwebebahn-Fahrdienstleiter Roland Hetzer (l.) in die Geheimnisse der neuen Steuerung ein.



Läuft weiter wie geschmiert

Die Zeit des Umbaus wurde gleich für anstehende Verschönerungen genutzt. So erhielten die Fahrgastkabinen beispielsweise neue Bodenbeläge. Außerdem wurden für die Kontaktaufnahme zum Bedienpersonal Ruftasten installiert, eine Innenkamera sorgt für mehr Sicherheit. Damit die Schwebebahn weiterhin läuft wie geschmiert, wurde das 390 Meter lange Antriebsseil aus dem Jahr 2002 mit einem Spezialmittel der Dresdner Firma ELASKON konserviert. ELASKON ist der Weltmarktführer bei der Herstellung von Schmierstoffen für Bergbahn-Drahtseile.

Knick rettete Schwebebahn vor Abtransport

Mit Baujahr 1901 gilt die Dresdner Schwebebahn als älteste Bergschwebebahn der Welt. Ihre Entstehung verdankt sie dem Ehrgeiz des Dresdner Ingenieurs

Bellingrath, der mit dem Kölner Ingenieur Langen bekannt war. Eugen Langen ist Erfinder des „Prinzips der hängenden Wagen“ und gilt als geistiger Vater von Wuppertaler und Dresdner Schwebebahn. Eher monetäres Interesse hatte dagegen der Hofbuchhändler Warnatz. Die 1895 eröffnete Standseilbahn ließ die Grundstückspreise am Weißen Hirsch in die Höhe schießen. Warnatz wollte mit Grundstücksspekulationen auch in Oberloschwitz Geld verdienen. Beim Bau der Schwebebahn gab es zahlreiche Hindernisse. Unter anderem konnte das für die Talstation vorgesehene Grundstück Pillnitzer Landstraße Nummer 3 nicht erworben werden, so dass die ursprünglich gerade Trassenführung talwärts gesehen einen Knick nach links bekam. Der Legende nach bewahrte diese abgewinkelte Trasse die Schwebebahn nach 1945 vor dem Abtransport als Reparationsleistung in die Sowjetunion. Dort wollte man angeblich lieber eine gerade Bahn.

Überlange Busse alle im Einsatz

Alle im Januar 2017 nach Dresden gelieferten neuen Busse sind inzwischen im Einsatz. Die zwölf Mercedes-Fahrzeuge bieten auf der stark nachgefragten „62“ mehr Platz für Fahrgäste. Dort lassen sich die Wagen, die mit 21 Metern etwa 2,25 Meter länger als normale „Ziehharmonikabusse“ sind, wegen ihrer Lenkgeometrie am besten einsetzen. Eventuell fahren sie später auch mal auf den Linien 61, 63 oder 64. Die anderen acht Neuen vom Hersteller MAN sind 18,75 Meter lang. Sie können auf jeder Linie verkehren, auf denen die Kapazität von Gelenkbussen gefragt ist.



Die neuen Wagen ersetzen ausschließlich kleine zweiachsige 12-Meter-Busse, die ausgemustert und verkauft werden. Zusammen mit den 40 Neufahrzeugen, die schon 2016 in Betrieb genommen wurden, ist nun rund die Hälfte der DVB-Busflotte mit der Abgasnorm Euro 6 und damit dem aktuell höchsten Umweltstandard für Dieselmotoren unterwegs. Dazu kommen 18 Hybridfahrzeuge und Busse mit der ebenfalls schon emissionsarmen Norm Euro 5.

Dresdner Verkehrsbetriebe machen weiter bis 2040

Die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) werden in der sächsischen Landeshauptstadt den Straßenbahn- und Buslinienverkehr bis 2040 sowie den Betrieb der Bergbahnen und Elbfähren bis 2027 übernehmen.

Nach dem Stadtratsbeschluss im Dezember 2016 gab Baubürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain am 16. März 2017 den Auftrag an die DVB-Vorstände Lars Seiffert und Andreas Hemmersbach weiter.

Der Auftrag umfasst auch Kriterien wie die räumliche und zeitliche Taktung von Linien, Anschlüsse, Information bei Störungen sowie die Erhöhung der Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen. Die Laufzeit für Bus und Bahn endet im Mai 2040. Der Auftrag für die Bergbahnen und Fähren besteht bis Dezember 2027. Die Stadt Dresden schöpft damit die nach EU-Recht maximal zulässigen Laufzeiten aus: 22,5 Jahre für den Straßenbahn- und Busverkehr sowie jeweils zehn Jahre für den Betrieb der Bergbahnen und Elbfähren.



Dresdens Baubürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (2.v.l.) übergibt den städtischen ÖPNV-Auftrag an die Vorstände der Verkehrsbetriebe Andreas Hemmersbach (l.) und Lars Seiffert (2.v.r.) sowie den Betriebsratsvorsitzenden Holm Winter (r.)

Probefahrten ab Mitte 2020:

Hersteller für neue Stadtbahnwagen gesucht

Mit einer Ankündigung im europäischen Amtsblatt haben die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) am 31. März 2017 das Verfahren zum Kauf von 30 neuen, breiteren Stadtbahnwagen offiziell begonnen. Neben 21 Einrichtungsfahrzeugen sollen neun Wagen als Zweirichtungsfahrzeuge gebaut werden. Mit Führerständen auf jeder Seite können sie beispielsweise bei Bauarbeiten eingesetzt werden. An die Baustelle herangefahren, wechselt der Fahrer den Führerstand und kann in entgegengesetzter Richtung wieder abfahren. Bis zum 12. Mai 2017 können sich Hersteller von Schienenfahrzeugen um den Auftrag bewerben. Nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren soll Ende 2018 feststehen, wer die neuen Stadtbahnen für Dresden bauen darf. Für die Finanzierung der Fahrzeuge haben die DVB auch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) beantragt. Mit der gewählten Fahrzeugbreite von 2,65 Metern wird der Innenraum in den neuen Wagen Fahrgästen spürbar mehr Platz bieten. Der Wagenkasten verbreitert sich allerdings erst oberhalb der Bahnsteigkante, was eine gemeinsame Nutzung der vorhandenen Haltestellen durch die bisherigen 2,30 Meter breiten Wagen und die neuen Stadtbahnen ermöglicht. Weitere Anforderungen an die neue Stadtbahngeneration bestehen unter anderem in einer innovativen Innenraumbeleuchtung, einer energetisch sinnvollen Innenraumbelüftung oder Klimatisierung, der Möglichkeit zur Nutzung des Internets im Wagen oder dem optionalen Einbau von aktiven Fahrer-Assistenzsystemen für mehr Sicherheit. Der erste neue Wagen wird ab Mitte 2020 zu Probefahrten in der sächsischen Landeshauptstadt erwartet. Abhängig vom Fortschritt des Netzausbaus mit breiterem Gleisabstand sollen die Neuen zuerst auf den Linien 2, 3 und 7 fahren.



Erst oberhalb der Bahnsteigkante sollen die neuen Stadtbahnen breiter werden. So können bisherige und neue Wagen an den gleichen Stationen halten.

Einmischen erwünscht: Mobilitätsplaner für die Zukunftstadt gesucht



Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Unsere Wege werden häufiger und länger. Wir wollen zur Arbeit, ins Konzert, Einkaufen, Freunde treffen – das macht ja einen Teil unserer Lebensqualität aus. Wir möchten nicht zu Hause hocken. Aber der weiter zunehmende Verkehr stellt die Städte vor neue Herausforderungen. Wie lassen sich diese meistern? Welche Ideen haben Sie persönlich für die Mobilität der Zukunftstadt Dresden? Stadt der kurzen Wege, Fahrradstadt, mehr Bahnen und Busse, gemeinschaftliche Nutzung und Vernetzung der Fahrzeuge? Weniger Autoverkehr durch Aufklärung, Mobilitätsmanagement sowie den Rückbau von Straßen und Parkplätzen? Oder doch individuelle Mobilität für alle, auch mit CarSharing und privatem Elektro-Pkw? Wie kann sich der Versorgungs-, Geschäfts- und Schwerlastverkehr in die Stadt einordnen, ohne dass es zu Behinderungen kommt? Wer die Zukunft der Dresdner Mobilität mitplanen möchte, ist herzlich zum Projekt Zukunftstadt eingeladen. Die ersten beiden Termine finden am 10. und 31. Mai 2017 jeweils von 16:30 bis 20:30 Uhr statt. Bis April 2018 folgen vier weitere Treffen, die inhaltlich aufeinander aufbauen. Ziel sind umsetzungsreife Pläne für zukunftsfähige Mobilitätsprojekte. Parallel werden in weiteren Arbeitsgruppen Zukunftspläne zu Bürgerbeteiligung, Energie, Stadtraum, Nachbarschaften, Kultur & Kulturhauptstadt, Bildung, Bürgerwissen und Campus sowie nachhaltige Wirtschaft und Geschäftsmodelle geschmiedet.

Anmelden und mitplanen

Bitte melden Sie sich unter zukunftsstadt@dresden.de für eine der Workshop-Reihen an. Weitere Informationen finden Sie unter www.dresden.de/zukunftstadt.

Keine Angst vor der Fahrt in Bus und Bahn: Verkehrsbetriebe bieten Rollatoren-Training an

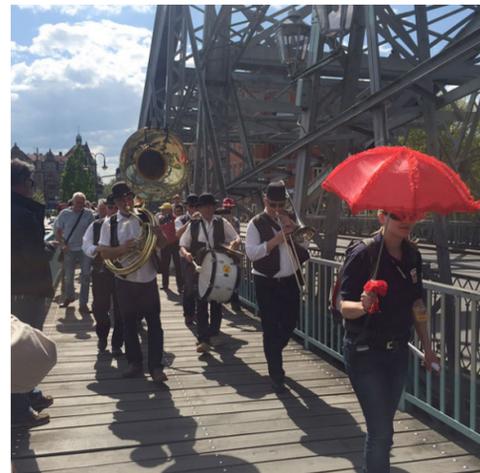
Am 6. Mai 2017 findet von 10 bis 16 Uhr der nächste „Rollatoren-Tag“ statt. Dabei geht es um ein kostenloses Sicherheitstraining für Fahrgäste der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB), die auf ein solches Hilfsmittel angewiesen sind.

Das Rollatoren-Training findet auf dem Gelände des Straßenbahnhofs Trachenberge, Trachenberger Straße 40, statt. Es dauert immer knapp zwei Stunden. Beginn ist jeweils 10 Uhr, 12 Uhr und 14 Uhr. Eine Anmeldung ist nicht nötig. Man sollte nur vor der jeweiligen Anfangszeit in Trachenberge sein. Am Anfang werden die Rollatoren von Fachleuten technisch begutachtet. Damit das Hilfsmittel nicht zum Hindernis wird, bekommen die Benutzer praktische Tipps zur Mitfahrt in Bussen und Straßenbahnen. Fern aller Hektik folgen dann „Trockenübungen“ auf dem Straßenbahnhof. Die Teilnehmer können einen Kurvenparcours absolvieren, das Gehen auf unebenem Untergrund üben oder mit dem Rollator Bordsteinkanten und Stufen überwinden. Zum Abschluss winkt der Rollatoren-Führerschein.

Für die Übung unter realen Bedingungen stellen die DVB eine Sonderstraßenbahn und einen Bus zur Verfügung. Damit wird im Streckennetz eine kleine Runde gedreht und an ausgewählten Haltestellen das individuelle Ein- und Aussteigen ausprobiert. Die Trainer geben dabei Hilfestellung. Von jungen Leuten manchmal aus Unwissenheit belächelt, ist der Rollator für Mitmenschen mit eingeschränkter Mobilität ein Segen im Alltag. Wer selbst einen braucht, wird das bestätigen.



Trio aus Erfurt und der zweimalige Förderpreisträger Jan Popek aus Bad Rappenau.



Für große und kleine Besucher nicht minder interessant ist an diesem Tag ein Besuch des Dresdner Flughafens. Das Familienfest bietet von 10 bis 18 Uhr einen Blick auf den angeblich schönsten Flieger der Welt, die legendäre Super-Constellation, oder auf das imposante Flughafen-Löschfahrzeug „Panther“ mit 1.250 Pferdestärken. Der Eintritt ist frei, für die ebenfalls angebotenen Führungen und Rundflüge wird allerdings ein Obolus fällig. Mehr Informationen zum „Schillerwitzer Elbe-Dixie“ gibt es im Internet unter www.elbe-dixie.de, Einzelheiten zum Flughafenfest findet man unter www.dresden-airport.de. Aufgrund der begrenzten Parkmöglichkeiten wird in beiden Fällen die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfohlen.



Wochenkarten-Gewinnspiel

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

Die Dresdner Schwebbahn wurde am 6. Mai 1901 eröffnet. Zunächst wurde sie von einer Dampfmaschine angetrieben, seit 1909 übernimmt ein elektrischer Gleichstrommotor diese Aufgabe. Von Januar bis April 2017 erhielt die Schwebbahn nun eine ganz neue elektronische Steuerung. Am 8. April 2017 geht sie wieder in Betrieb. Wie viel Personal wird dann für die Steuerung der Bahn benötigt?

- A Es genügen ein Fahrdienstleiter und jeweils eine Begleitperson pro Wagen
- B Der Fahrdienstleiter fährt die Schwebbahn im „Ein-Mann-Betrieb“

- C Mit der neuen Steuerung kann die Bahn vollautomatisch betrieben werden
- D Es werden mindestens ein Fahrdienstleiter und ein Maschinist für die Steuerung benötigt

Einsendeschluss ist der 28. April 2017. 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 4/2016: Richtig war Antwort A. Die Anzahl der DVB-Fahrgäste hat sich seit 2007 um beinahe zehn Prozent erhöht und soll weiter steigen. Im Jahr 2007 waren es noch 142 Millionen, 2016 betrug die erste Prognose bereits 155 Millionen. Das sind 13 Millionen und damit knapp zehn Prozent mehr. Zugegeben, das war eine ziemlich schwierige Frage und musste aus dem Text erst

abgeleitet werden. Es entsprach aber dem Wunsch vieler Leser nach mehr Herausforderung. Aufgrund zahlreicher falscher Einsendungen hat sich das Redaktionsteam deshalb entschlossen, für die heutige Ausgabe wieder eine technische Frage zu stellen.

Die 15 Wochenkarten für die Tarifzone Dresden gehen an: Brunhilde Bernhardt (Dresden), Heike Mölckner (Medingen), Simone Nowak, Karin Puschmann, Gisela Schubert, Birgit Sethmacher, Margit Steyer, Christine Wolters, Sabine Zinke, Peter Kühnrich, Thomas Pfau, Udo Pleschak, Uwe Rosenbaum, Matthias Schneider, Hartmut Schöne (alle Dresden).

Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern!

DVB Einsteiger

Impressum: DVB Einsteiger Ausgabe April 2017
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!