

Investitionen in die Zukunft – attraktiver Nahverkehr in Dresden



Interview mit dem Vorstand Finanzen und Technik der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Herrn Reiner Zieschank

VABmove: Das Erscheinungsbild der sächsischen Metropole hat sich in den letzten Jahren außerordentlich positiv entwickelt. Heute fällt dem Besucher dabei natürlich zuerst der Wiederaufbau der Frauenkirche und des Schlossensembles ins Auge. Aber auch der Nahverkehr kann sich sehen lassen. Was wäre Dresden ohne seine Tram? Gleisanlagen, Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation sind auf dem neuesten Stand und passen sich hervorragend in das Stadtbild ein. Das hat sicher viel Engagement, Kraft und auch Geld gekostet. Wie haben Sie das in einer vergleichsweise kurzen Zeit auf den Weg gebracht?

Reiner Zieschank: Mit Hilfe der völlig neuen Fördermöglichkeiten, die sich nach der „Wende“ ergaben, haben die Dresdner Verkehrsbetriebe gleich Anfang der 90er Jahre begonnen, den maroden Fuhrpark zu modernisieren. Während zunächst die tschechischen Tatravagen rekonstruiert wurden, erhielt das Unternehmen ab 1995 die ersten Niederflurgelenktriebwagen aus Bautzen. Inzwischen verfügt die DVB AG über 115 niederflurige Stadtbahnwagen. Das entspricht mehr als zwei Dritteln der täglich eingesetzten Züge. Außerdem haben wir die Straßenbahnhöfe von 10 auf 4, im nächsten Jahr nur noch 3 reduziert. Damit konzentrieren wir unsere Werkstattkapazitäten auf wenige, aber effektive Standorte. Dank der nach Dresden eingeworbenen Fördermittel konnte parallel dazu auch die Infrastruktur ausgebaut werden. Neue moderne Schwellenbauweise ersetzte die verschlissenen Großverbundplatten, Fahrleitungsanlagen wurden ausgetauscht und teilweise ganze Straßenzüge in Ordnung gebracht. Dabei haben wir von Anfang an auf unser behindertenfreundliches Verkehrskonzept gesetzt.

Inzwischen können unsere Fahrgäste an den meisten Innenstadthaltestellen, an denen zum Teil Bus und Bahn gemeinsam halten, ebenerdig ein- und aussteigen. Im Jahr 1994 beschloss der Dresdner Stadtrat



Verkehrsautomatisierung Berlin setzt auf .NET 3

Betriebshof Militari in Bukarest 4

Das Auftragszentrum der VAB 4

Termine

19.–22. 09. 2006
INNOTRANS Berlin

Besuchen Sie uns:
Halle 04.2, Stand 113

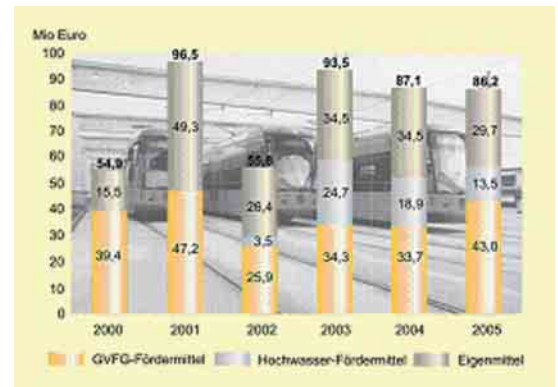


Reiner Zieschank wurde 1951 in Kempten/Allgäu geboren. Nach dem Volkswirtschaftsstudium an der Universität Karlsruhe war er in verschiedenen internationalen tätigen Handels- und Industrieunternehmen beschäftigt, bevor er 1992 als Kaufmännischer Vorstand der Dresdner Verkehrsbetriebe AG bestellt wurde. Heute ist er Vorstand für Finanzen und Technik, Geschäftsführer der Technischen Werke Dresden GmbH und seit dem 1. Juli 2006 Geschäftsführer der DREWAG-Stadtwerke Dresden GmbH. Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist er Mitglied des Verwaltungsrates Personenverkehr, Mitglied des Präsidiums sowie Vorsitzender der Landesgruppe Südost.

ein neues Verkehrskonzept, das auf die Beschleunigung des Öffentlichen Nahverkehrs setzte. Anhand eines Pilotprojekts, das den Ausbau der Bahnlinie 2 zur Stadtbahn vorsah, konnte Politikern, Fahrgästen und der Öffentlichkeit eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit eines solchen Systems demonstriert werden. Heute ernten wir schon die ersten Früchte und sehen die Zukunft sehr positiv, da unsere Stadt eine erhebliche wirtschaftliche Dynamik hat, der Tourismus von Jahr zu Jahr zunimmt, die demographische Entwicklung positiv ist und die Region aufgrund ihrer wirtschaftlichen Vielfalt und Einzigartigkeit quasi ein Selbstläufer ist.

VABmove: Die DVB verstehen sich als umfassender kommunaler Mobilitätsdienstleister. Mit 28 Bus- und 12 Straßenbahnlinien, 3 Fahrstellen und 2 historischen Bergbahnen unterbreiten Sie zweifellos ein sehr eigenständiges und attraktives Verkehrsangebot. Wie sehen denn das die Dresdner und ihre Gäste? Sind Sie mit der Entwicklung der Fahrgastzahlen zufrieden und wie wirtschaftlich arbeiten die DVB heute?

Reiner Zieschank: Die Dresdner lieben ihre Straßenbahn. Das taten sie schon immer und sind ihr bis heute treu geblieben. Entgegen dem Einwohnerrend im Bedienungsgebiet konnten wir die Fahrgastzahlen sogar steigern. Aktuell rund 138,5 Mio. Fahrgäste jährlich bilden die Grundlage für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung. Außerdem können die im Nahverkehr üblichen Unterstützungsleistungen inzwischen vollständig von der Holding Technische Werke Dresden, größtenteils aus den Gewinnen des Versorgungsunternehmens DREWAG, erwirtschaftet werden. Damit muss die Stadt Dresden keine Mittel mehr für den Nahverkehr bereitstellen. Das allein reicht natürlich nicht. Von ehemals etwa 4200 (1991) Arbeitnehmern sind heute, bei vergleichbarem Angebot, nur noch rund 1700 bei der DVB AG beschäftigt. Nach verschiedenen Tarifrunden und Umstrukturierungen in den 90er Jahren haben sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf ein Restrukturierungsprogramm geeinigt. Das sieht unter anderem das Einfrieren der Bezüge auf dem Stand von Dezember 2000, eine wöchentliche Mehrarbeitszeit ohne Lohnausgleich und den Verzicht auf einen Urlaubstag vor. Dafür gibt es bis 2009 keine betriebsbedingten Kündigungen. Durch die deutlich höhere Produktivität haben wir inzwischen den Kostendeckungsgrad von ehemals 17 % auf rund 70 % gesteigert. Das ist ein Wert, mit dem wir uns nicht nur im Osten der Republik sehen lassen können. Zugegebenermaßen haben auch Fahrpreisanpassungen des Verbundes zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit beigetragen, aber der Preis für einen Fahrschein ist in Dresden immer noch moderat. Zusätzlich führte das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm z.B. durch separate Gleisstrecken und intelligente Ampelsteuerungen zur Kostensenkung bei der DVB AG. Leider steigt aktuell die Reisegeschwindigkeit des Individualverkehrs ebenso. Auch die erkennbare stadtstrukturelle Entwicklung, in deren Folge an gut ausgebauten Bahnstrecken Wohn- und Gewerbegebiete zugunsten von Grünanlagen zurückgebaut werden, gibt uns Grund zur Sorge. Hier sind wir im Gespräch mit der Stadtplanung und den politischen Entscheidungsträgern.



Investitionen 2000 - 2005

VABmove: Bei der Modernisierung Ihrer Fahrzeugflotte im Tram-Bereich setzen Sie auf moderne Niederflurgelenktriebwagen. Einige davon sollen ja eine beachtliche Länge aufweisen. Trotzdem gibt es noch viele modernisierte TATRA-Fahrzeuge. Wie lange noch?

Reiner Zieschank: Wie schon erwähnt, erhalten wir seit 1995 Niederflurstraßenbahnen aus Bautzen. Zunächst kamen 60 Fahrzeuge eines 30-Meter-Typs. Für mehr Flexibilität, zum Beispiel bei baubedingten Sperrungen, sind 13 davon so genannte Zweirichtungswagen. Mit denen kann direkt bis an die Baustelle gefahren werden und dann wechselt der Fahrer einfach die Kanzel. Ab 2001 kaufte die DVB 23 weitere Stadtbahnen eines längeren Typs. Die waren etwa 43 Meter lang und sollten nachfragestarke Linien bedienen. Weil inzwischen eine völlig neue Fahrzeuggeneration angeboten wurde, orderten wir in Bautzen die ersten Fahrzeuge dieser Entwicklungsstufe. Seit 2003 trafen weitere 32 Wagen des mit 45 Metern damals „längsten Straßenbahnwagens der Welt“ in Dresden ein. Mit insgesamt 115 von rund 150 täglich eingesetzten Straßenbahnen erbringen die modernen Niederflurwagen schon einen erheblichen Teil der Fahrplanleistung. Bis Mitte 2008 entstehen in Bautzen weitere 30 Fahrzeuge eines kürzeren Typs für die DVB, so dass wir spätestens zum Ende des Jahrzehnts ganz auf die Tatra verzichten wollen. Die werden aber nicht verschrottet. Meist wartet eine zweite Karriere in Osteuropa oder Asien auf die mittlerweile mehr als 30 Jahre alten tschechischen Straßenbahnen.

VABmove: Viele kommunale Verkehrsunternehmen beklagen Planungsunsicherheit und Unwägbarkeiten wegen der Liberalisierung und des Wettbewerbs auf dem Verkehrsmarkt. Wie gehen denn Dresden und die DVB mit diesen Problemen um? Sind Sie fit für die Zukunft?

Reiner Zieschank: Insgesamt blicken wir optimistisch in die Zukunft und scheuen auch den Wettbewerb nicht. Wir verstehen uns nicht als Verwalter eines großen bürokratischen Apparates, der seine eigene Daseinsvorsorge betreibt, sondern stellen uns den unternehmerischen Aufgaben im ÖPNV. Um die DVB wettbewerbsfähiger zu machen, läuft die bereits erwähnte Restrukturierung. Die Stadt Dresden als Anteilseigner und Aufgabenträger unterstützt hierbei das zwischen Management und

Mitarbeitervertretung abgestimmte Vorgehen. Problematischer als der Wettbewerb ist die zukünftige Finanzierung des ÖPNV. Die Tendenz der politischen Entscheidungen, insbesondere die Föderalismusreform mit unsicherer Zukunft der Förderungen aus dem GVFG ist eine Aufgabe der Zweckbindung. Die Infragestellung der deutschlandweit praktizierten Querverbund-Finanzierung oder die Reduzierung der Ausgleichszahlungen für Schüler- und Behindertenbeförderung verschärfen die Rahmenbedingungen schmerzhaft.

VABmove: Einige unserer Kunden stellen derzeit wegen der von der Bundesregierung lange angekündigten und nun beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel fest eingeplante Investitionsmaßnahmen für Infrastruktur, Fahrzeuge oder Rationalisierung ernsthaft in Frage. Trifft das auch für die DVB zu?

Reiner Zieschank: Die Kürzung der Regionalisierungsmittel betrifft uns aktuell nur indirekt. Hier hat der Schienenpersonennahverkehr, die so genannte „schwere Schiene“, vordergründig größere Probleme. Letztlich werden diese Mittelkürzungen aber auch auf den ÖPNV durchschlagen. Aus Sicht des Gesamtsystems ist die Entwicklung kritisch. Mittelfristig wird die gesamte Branche erheblich unter den aktuellen Beschlüssen leiden.

VABmove: Früher waren insbesondere die Betriebshöfe nicht gerade das Aushängeschild eines Verkehrsunternehmens. Aber auch hier hat sich in Dresden viel verändert. Aus vormalig 10 Straßenbahnbetriebshöfen werden drei neue. Welches Ziel verfolgen Sie mit diesem Konzept?

Reiner Zieschank: Ich hatte es anfangs schon erwähnt: Wir wollen unsere Bahnen an wenigen, dafür aber effektiven Standorten warten. Mitte der 90er Jahre haben wir ein Standortkonzept erarbeitet, dass wir konsequent verfolgen. Trotz der längeren Ein- und Ausrückewege ist die Einsparung wesentlich größer, als wenn die Instandhaltung dezentralisiert erfolgt. Mit den veränderten Wartungszyklen der modernen Stadtbahnen müssen die Wagen nicht mehr so häufig zur Kontrolle. Außerdem haben wir das gesamte Werkstattregime angepasst. Die Fahrzeuge werden heute vorwiegend nachts, wenn ein Großteil von ihnen im Depot steht, kontrolliert, gewartet und repariert. Das reduziert die Kapitalbindung erheblich, da keine Fahrzeuge für die Reparatur am Tag vorgehalten werden. Dass die Kollegen nicht mehr über die ganze Stadt verteilt sind ist vorteilhaft. Man sieht sich häufig und kann Erfahrungen austauschen, Synergien nutzen.

VABmove: Wie wichtig ist für die DVB der Einsatz maßgeschneiderter, auf die Belange des Unternehmens zugeschnittener IT-Lösungen zur Planung, Disposition, Überwachung und Steuerung des Verkehrs? Gibt es diesbezüglich Wünsche oder Anregungen an die Ersteller?

Reiner Zieschank: Bevor Straßenbahnen ihren täglichen Einsatz im Fahrdienst aufnehmen können, ist eine vielfältige Palette von vorbereitenden technischen, logistischen und organisatorischen Aufgaben abzuarbeiten, was ein Höchstmaß an fachlicher Kompetenz und Kenntnis betriebsinterner Abläufe voraussetzt. Zur Unterstützung der mit diesen Aufgaben betrauten Mitarbeitern ist von der VAB ein modulares Betriebshofinformations- und Dispositionssystem (BIDS) entwickelt worden, dessen Kernfunktion in der effektiven Einsatzsteuerung der Straßenbahnfahrzeuge entsprechend ihrer Verfügbarkeit und der Fahrplananforderung besteht. Seit seiner „scharfen“ Inbetriebnahme im Oktober 2004 läuft das System rund um die Uhr auf 3 Betriebshöfen. Während der bisherigen Nutzung sind in Auswertung der gesammelten Praxiserfahrungen in enger Zusammenarbeit von VAB- und DVB-Mitarbeitern eine Reihe von Optimierungen und Funktionserweiterungen am System vorgenommen worden. Weitere gute Ideen für eine noch bessere Ausnutzung vorhandener Ressourcen sind schon in der „Pipeline“ und warten auf ihre Umsetzung.

VABmove: Herr Zieschank, recht herzlichen Dank für das interessante Gespräch.

Das Gespräch führte Dr. Wilfried Naumann, Geschäftsführer Verkehrsautomatisierung Berlin GmbH

Verkehrsautomatisierung Berlin setzt auf .NET



Nachdem Microsoft die .Net-Technologie auf der Professional Developer Conference im Jahr 2000 erstmals öffentlich vorstellte, wurde schnell deutlich, dass damit ein radikaler Umstieg vom inzwischen in die Jahre gekommenen Component Object Model hin zu einem völlig neuen, modernen, objekt- und komponentenorientierten Programmierparadigma - dem .NET Framework verbunden ist. Offensichtlich wollte man dem damals konkurrenzlosen Java etwas entgegensetzen und sich zukünftigen Anforderungen stellen. Heute ist sicher, dass dieser Weg unumkehrbar ist. Der Zug ist abgefahren. Noch rollt er langsam, man kann also noch aufspringen. Und das haben die Softwareentwickler der VAB im Winter 2005 getan, weil auch wir die Weichen in Richtung Zukunft stellen wollen.

Aber der Weg dahin ist steinig. Wird heute bei VAB ein neues Softwareprojekt für diverse Windowsplattformen konzipiert, geschieht dies natürlich auf der Basis des .NET Framework. Auch für unsere bereits in C++ entwickelten Altprojekte ist ein Wechsel angesagt. Dabei darf aber das vorhandene praxiserprobte Know-how und die von unseren Kunden geschätzte Robustheit der Softwareprodukte nicht verloren gehen. Insofern kommt einer sorgfältigen Migrationsstrategie eine entscheidende Bedeutung zu. Dies setzen wir bei der Weiterentwicklung unserer Produktlinien VABdepot und VABtrack konsequent und schrittweise um: **Windows Vista**

Impressum

Herausgeber:
Verkehrsautomatisierung Berlin GmbH
Fanny-Zobel-Straße 9
D- 12435 Berlin
Phone + 49 30 5362 2500
Fax + 49 30 5362 2555
office@vaberlin.de
www.vaberlin.de

Konzept:
Sigrid Riewe-Scholz, Bielefeld
Übersetzung:
Helen Cleary, HANNING & KAHL
Druck/Printed by:
scanlitho.teams, Bielefeld

Der Bezug ist kostenlos. Der Inhalt der Beiträge gibt nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers wieder.

Nahverkehr

Erfolgreiche Abnahme des Betriebshofs Militari

Am 16. 6. 2006 erfolgte die Abnahme des Betriebshofmanagementsystems für den Betriebshof Militari in Bukarest in Rumänien. Dies war der zweite von insgesamt vier Betriebshöfen der RATP, für die HANNING & KAHL und VAB gemeinsam im Rahmen der Grundsanierung umfangreiche Leistungen an Signaltechnik und Software übernommen haben.

Davon konnten sich am 8. und 9. Juni anlässlich der 3. Tagung der Arbeitsgruppe Infrastruktur des UITP- Ausschusses Light Rail Technique zahlreiche ausländischen Experten überzeugen, die im Betriebshof Militari eine Musterlösung für eine erfolgreiche Infrastrukturmodernisierung in Osteuropa gesehen haben.



In aller Kürze

Ein Stück Sicherheit zur FIFA WM 2006

1:0 für die Sicherheit. Zur Gewährleistung eines möglichst reibungslosen Betriebs im Bereich der Berliner U-Bahnstation Olympiastadion wurde in Vorbereitung der Fußball-Weltmeisterschaft das Fahrwegdiagnosesystem FADIS® installiert und an die BVG übergeben.



Redesign für den Betriebshof Adelsberg in Chemnitz

Die Chemnitzer Verkehrs-AG hat die VAB mit dem Redesign des mehr als 10 Jahre alten Betriebshofmanagementsystems sowie mit der Lieferung einer Fernbedienung für die Betriebshofsteuerung Adelsberg beauftragt. Das neue System soll noch 2006 in Betrieb gehen.

Neues aus Spanien

HANNING & KAHL liefert eine Betriebshofsteuerung für den neuen Betriebshof in Parla, einem Vorort von Madrid. In bewährter Weise kommt dabei der Bedienarbeitsplatz mit rechnergestütztem Bedienen & Beobachten wieder von VAB.

Das Auftragszentrum der VAB

Es gibt nichts Gutes außer man tut es.

Nach der Neustrukturierung des Unternehmens im Jahre 2005 fasst das Auftragszentrum alle die Mitarbeiter und Ressourcen zusammen, die für eine professionelle Abwicklung der Kundenaufträge und Projekte unmittelbar benötigt werden. Unter Leitung von Thomas Richter und seines Stellvertreters Karl Herrmann wurden die vormals getrennt agierenden Bereiche für Bahnsysteme und Nahverkehr zusammengeführt. Damit konnten wichtige Synergien erschlossen und die Flexibilität des Personaleinsatzes erhöht werden.

Unterpfand erfolgreicher Arbeit bilden die Zusammensetzung und das Engagement der Teams. Hier arbeiten junge gut ausgebildete Hochschulabsolventen Hand in Hand mit langjährig erfahrenen Entwicklern, die neben den Werkzeugen der Softwareentwicklung auch die betriebstechnologischen Prozesse unserer Kunden beherrschen und verstehen. Produktmanager spezialisieren sich auf bestimmte Aufgabenbereiche und stehen gemeinsam mit dem Vertrieb für die Entwicklung praxiserprobter und wirtschaftlicher Lösungen.

Großer Wert wird auf die Weiterbildung aller Mitarbeiter gelegt. Gute Erfahrungen wurden dabei mit Inhouse-Schulungen gemacht, für die kompetente und anerkannte Spezialisten als Lehrkräfte und Coaches gewonnen werden konnten. So wurde beispielsweise der Umstieg von C++ auf .NET auf ein solides Fundament gestellt.

Neben dem operativen Geschäft versucht das Auftragszentrum immer in bestimmtem Maße auch Kapazitäten für Forschung und Entwicklung und die Nutzbarmachung neuer Technologien bereitzustellen. Schließlich wollen wir auch in Zukunft mit unseren intelligenten Systemlösungen überzeugen.



Vorschau

– Rückblick
InnoTrans 2006

– 10 Jahre im Einsatz:
BMS bei der CVAG

– Service & Support bei der VAB