



# MENSCHEN. MOTOREN. MOBILITÄT.

## 150 JAHRE STRASSENBAHN IN DRESDEN





MENSCHEN.  
MOTOREN.  
MOBILITÄT.

150 JAHRE  
STRASSENBAHN  
IN DRESDEN

# VORWORT

## 150 Jahre Straßenbahn in Dresden – einer bewegenden Kraft auf der Spur

Wie viele Kilometer liegen zwischen einer Striegelbürste für Pferde und einem Smartphone? Wie viele Generationen liegen zwischen einem Hufschmied und einem Softwareingenieur, dessen programmiertes Algorithmus Mobilitätsangebote nach tatsächlichem Bedarf in Echtzeit optimiert? Wie rückt man Dörfer und kleine Orte an eine große Stadt heran, ohne sie zu verschieben? Die Antworten können kaum in Zahlen gegeben werden. Doch sind sie erzählbar in großen und kleinen Ereignissen, menschlichen Biografien, Anekdoten und Erlebnissen. Die Dresdner Verkehrsbetriebe laden Sie ein zu einer Reise durch die Geschichte des Engagements und der Leidenschaft von Menschen für Mobilität und Moderne.

## 150 Jahre Mobilität

Anlass ist ein Jubiläum der Dresdner Straßenbahn. 150 Jahre ist es her. Am 26. September 1872 striegelte ein Stallbursche um 5 Uhr in der Frühe seine beiden Haflinger mit der Bürste für ihre erste Linienfahrt mit der Pferdebahn, die zwischen Blasewitz und Plauen eröffnet und als sogenannte Continental-Pferde-Eisenbahn bezeichnet wurde. Von nun an hatte die Stadt Dresden einen ersten öffentlichen Personennahverkehr, dessen Spuren zwar noch gelegentlich von dampfenden Pferdeäpfeln und einem

Wiehern markiert wurden, aber trotzdem einen ersten großen Schritt wagte in Richtung einer neuen Moderne des Personentransports. Heute sind es – gleichwohl nach viel menschlicher Vorarbeit – ein paar Klicks am Computer, und ein Verkehrsmodell hilft beim Planen neuer Streckenführungen. Wie ist so etwas möglich?

## Fünf Generationen

Dieses Buch möchte Geschichte erzählen und Geschichten. Die Verkehrsbetriebe sind seit 150 Jahren eine treibende Kraft für die Mobilität in Dresden – und eine Gemeinschaft für Generationen von Mitarbeitenden, die in guten und in schwierigen Zeiten dafür sorgen, dass der Betrieb am Laufen bleibt, sich weiterentwickelt und Impulse in die Stadt hinein setzt. Menschen mit Spezialwissen. Menschen, die im Alltag Heldenhaftes leisten. Menschen, die improvisieren können. Menschen, die strategisch denken und handeln. Menschen, die sich um andere kümmern. Menschen, die bahnbrechende Erfindungen machen. Dass der Dresdner Nahverkehr heute über Deutschland hinaus großes Ansehen genießt, verdanken wir ihnen, ihrem Wissen, ihrem Können und ihrem Engagement. Tauchen Sie ein in eine Erzählung über Leidenschaft für die Mobilität in Dresden.

Der Kutscher Johann Korf, der Ihnen in den Folgekapiteln mit seiner Familie begegnet, ist zwar eine fiktive Person, die es so oder ähnlich aber hundertfach gegeben hat.



Ihren 150. Geburtstag feierte die Dresdner Straßenbahn im September 2022 mit einem Korso aus 14 Fahrzeugen vor der historischen Altstadtkulisse.

## 150 Jahre Moderne

Das Jahr 1872 fällt in den Beginn der industriellen Gründerzeit in Deutschland. Die Gemächlichkeit des 19. Jahrhunderts wurde überall abgelöst von Beschleunigung, technologischer Entwicklung, neuen Berufen und bald auch von einer neuen Energieform: der Elektrizität. Der öffentliche Nahverkehr in Dresden, wie auch in anderen Städten, ist von Anfang an kein Anhänger einer Entwicklung, sondern Innovator, Evolutions- und Kompetenztreiber für die Anwendung neuer Technologien und für die Ausbildung eines immer wieder neuen Denkens der Mobilität.

## Eine Fahrt in Richtung Zukunft: Einstigen bitte!

Nach Pferdebahn, Elektrifizierung, zwei großen Kriegen und der Wendezzeit nach 1989 stehen wir heute wieder am Beginn einer neuen Epoche. Das 21. Jahrhundert hat Fahrt aufgenommen mit der Digitalisierung und den Herausforderungen eines neuen Energiemanagements. All das wirft ein völlig neues Licht auf die Notwendigkeit und die Aufgaben des ÖPNV in Dresden. Die Dresdner Verkehrsbetriebe möchten weiterhin Innovator und Taktgeber sein – aufbauend auf den gesammelten Erfahrungen einer lebendigen Geschichte. Denn auch die kommenden Jahre und Jahrzehnte bleiben bewegend, ideenreich und voller Leidenschaft – immer in voller Fahrt voraus.

Wir wünschen spannende Einblicke, viele Entdeckungen und neue Perspektiven bei der Lektüre.

Das Redaktionsteam



# DRESDEN – EINE STADT, DIE SCHON IMMER IN BEWEGUNG WAR. GESTERN. HEUTE. MORGEN.

Mit welchen Namen und Gesichtern können wir die Personenbeförderung in Dresden beginnen lassen? Und wie viele sind es? Hunderte? Tausende? Einige wenige sind in Dokumenten oder auf Fotos überliefert. Die meisten anderen sind es nicht. Sie bleiben namenlose Dienstleister für die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse im Zeitalter der Industrialisierung Dresdens.

## Der Stallmeister Johann Korf und die Stute Klara

Starten wir deshalb mit dem Blick in einen Pferdestall im Dresdner Vorort Blasewitz im Jahr 1847. Dort sehen wir einen Kutscher. Nennen wir ihn Johann Korf. Er hält das Bein einer Ardennen-Stute umfasst, der wir ebenfalls einen Namen geben: Klara.

Die alte Pferdedame kennt die Prozedur. Routiniert hat sie ihre vordere Fessel nach hinten eingeknickt und ihr Schienbein auf das Knie von Johann Korf gelegt. Er schabt mit einer harten Wurzelbürste geduldig Dreck und kleine Steinchen von den Hufen der Stute. Sie hat für heute frei, doch morgen wird sie wieder ziehen müssen – den Pferdeomnibus von Blasewitz zur Pillnitzer Straße.

### Dresden – eine Schönheit mit mehreren Anfängen

Doch bevor wir der Stute Klara weiter auf ihren Hufspuren folgen, gibt es noch etwas Wichtiges über Dresden zu erzählen. Die Geschichte der berühmten Stadt an der Elbe beginnt innerhalb der Zeitalüfe mehrmals. Zunächst prägt Friedrich August I. als »August der Starke« ab 1694 die Residenzstadt als weltläufiges Prunkwunder samt Canaletto-Blick und barocker Architektursilhouette.



August  
der Starke

1694 wird der kunstsinnige Kurfürst und Mäzen Nachfolger seines Bruders Johann Georg IV. Unter seiner Herrschaft wird Dresden zur bewunderten Perle des Barock.

Ein zweiter Startpunkt könnte das 19. Jahrhundert als große Entwicklungs- und Modernisierungsepoke Dresdens sein – vom Rückbau der Stadtmauern über die erste Deutsche Fernseebahn Leipzig – Dresden im Jahr 1839 bis zu den Stadterweiterungen während der Industrialisierung. Dresden hat Kanonenkugeln und Feuersbrünste gesehen, Pestzeiten, Hungersnöte und Bombergeschwader erlebt. Umso stärker wiegen die bleibenden Zeichen, die der Stadt ihre Eigenart und ihren Charakter verliehen haben. Die Personenbeförderung zählt zu diesen bleibenden Zeichen – denn sie prägt als Zugpferd und Motor die Stadtentwicklung entscheidend mit.

Festungsanlagen um 1800: Mit der weitgehenden Abtragung der gewaltigen Festung bis 1829/30 schufen die Dresdner viel Raum für die schnell wachsende Industriemetropole.



Wenn das der berühmte venezianische Maler Bernardo Bellotto alias Canaletto noch hätte erleben dürfen – ein Canalettablick mit Straßenbahn!



## Ein kurzer Blick zurück

Das Leben in Dresden ist lange in gesellschaftliche Stände unterteilt, aber die gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnisse drängen es zu einem Mikrokosmos zusammen. Dienstmädchen, Boten, Wäscherinnen, Stallknechte und Fuhrleute leben in engen Mansardenzimmern oder teilen sich den knapp bemessenen Platz mit Kindern, Enkeln und Großeltern. Handwerksbetriebe wie Schmiede, Instrumentenbauer oder Schuster bewirtschaften mit ihren Werkstätten kleine Stadhinterhöfe, während Händler oder Beamte die Beletagen der repräsentativen Stadthäuser bewohnen. Auf den Straßen und Plätzen der Stadt begegnet ein Spaziergänger oder eine Spaziergängerin also auf engstem Raum der ganzen Bandbreite des städtischen Lebens – vom freundlichen Blumenmädchen bis zum todgeweihten Tuberkulosekranken.



### Sänfte, bitte!

Um 1705 herum konnten sich wohlhabende Dresdner mit dem wahrscheinlich ältesten und edelsten Taxi der Stadtgeschichte bequem und sauber von A nach B tragen lassen. Heute kann man die Sänfte im Verkehrsmuseum in Dresden bewundern.

## Die erste Personenbeförderung – mit der Sänfte sauber bleiben

Doch wie können elegante Damen mit ihren aufwendig gearbeiteten Kostümen unbeschadet durch verschmutzte Straßen wandeln? Wie können Ministerialbeamte vor ihren König treten, ohne Hühnerkot auf dem Parkett zu hinterlassen? Die Sänfte als Tragestuhl für kleine städtische Wege bietet einen Ausweg. 1705 nimmt der Ratsherr Johann Friedrich Landsberger den Betrieb von vier »Portechaisen« (deutsch: Tragestühlen) auf. Wer es sich leisten kann, lässt sich nun mit der Sänfte von A nach B tragen. Das Sänftenträgergeschäft bleibt bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts das einzige echte stadtgebundene Personenbeförderungsmittel – bis allmählich Kutschen, Zweispänner oder Fiaker das Geschäft des städtischen Nahverkehrs übernehmen.

## Die Raumexplosion – von der Vorstadt zur Großstadt

Mit dem Beginn der frühindustriellen Epoche beginnt auch die Neuordnung der städtischen Räume. Die Befestigungsanlagen sind nutzlos und werden abgerissen. Die Bombardierung der Stadt durch die Preußen im Siebenjährigen Krieg hat endgültig gezeigt, dass sie keinen Schutz vor der Artillerie mehr bieten. Stattdessen wächst das Bedürfnis, sich öfter und schneller zu bewegen. Dörfer und Gemeinden vor den Toren der Stadt werden eingemeindet und damit zugleich Siedlungs- und Wachstumsregionen für eine schlagartig wachsende Stadt geschaffen.



### Der Verkehrspuls steigt

Dresden nimmt ab den 1830er Jahren ordentlich Fahrt auf. Dabei wird nicht nur der Rhythmus des Verkehrs stetig schneller, es wird auch immer mehr gebaut, und die Bevölkerung wächst und wächst. Der industrielle Aufschwung macht's möglich.

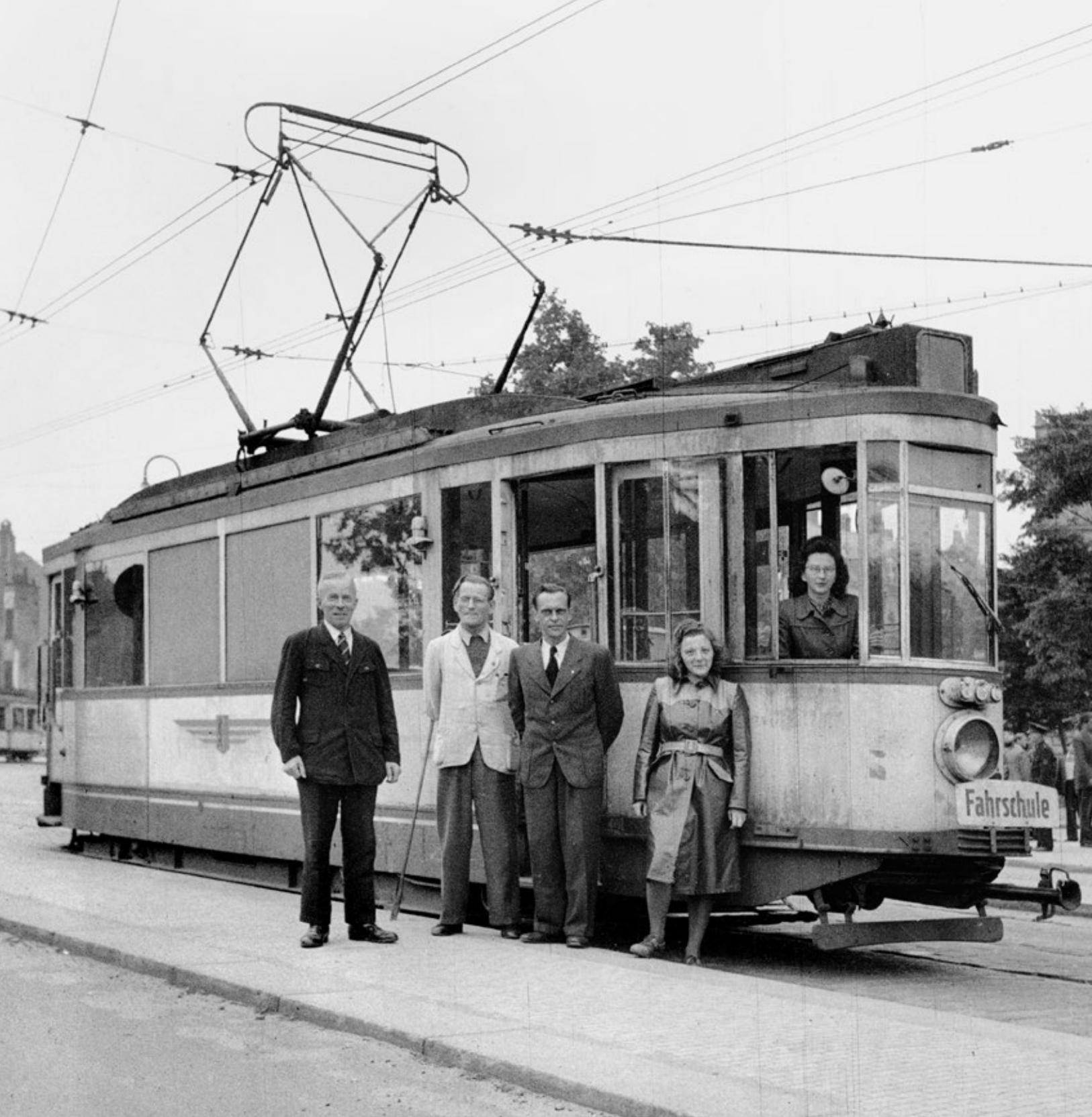
Dieses Wachstum bekommt ein Gesicht: Neue Brücken, Straßen, Verkehrsachsen, Innenstadtumgehungen und Ausfallstraßen verändern jetzt die ehemals beschauliche Residenzstadt zu einer sächsischen Industrie-, Hochschul- und Residenzmetropole. Aus Gassen werden Wege, aus Wegen die ersten Verkehrsnetze.



### Gut durchgebürstet

Eines der wichtigsten Werkzeuge für Stallmeister und Kutscher wie Johann Korf – die Pferdebürste. Sie sorgt für sauberes Fell und gute Laune bei den vierbeinigen Kollegen.

Außer Wäscheleinen kaum Bebauung: Wo die erste Pferdebahnlinie der roten Gesellschaft 1891 hinfährt, entsteht erst in den Folgejahren ein Villenviertel in Striesen.



# EINE STADT ALS BAUSTELLE AUF DEN GLEISEN DER MODERNE

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist das Basisnetz der Dresdner Straßenbahnen in Betrieb und die Elektrifizierung abgeschlossen. Die Neubaustrecken und Netzerweiterungen, die zwischen 1906 und 1929 dazukommen, schaffen ein Streckennetz, das im Wesentlichen bis 1945 Bestand haben wird. Ein solch umfangreiches Nahverkehrssystem zu errichten, bedeutete einen riesigen Umgestaltungsprozess. Dieser sollte das Gesicht der Stadt verändern und damit auch das Leben aller Dresdnerinnen und Dresdner.

## Wachstum und noch kein Ende in Sicht

Die Zahl der kleinen Fabriken und Unternehmen im Maschinenbau in Dresdens typischen Industrien Optik, Feinmechanik, Schokoladen und Genussmittel hat sich in den letzten drei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts noch einmal vervierfacht. Mit dem Wandel kommt der Handel. Die Bevölkerung wächst. 1905 leben über eine halbe Million Menschen in der Stadt. Die wollen mobil sein.

Das Flügelrad mit Stromblitzen für die Kragenspiegel der Straßenbahneruniformen versinnbildlichen den Stolz des Personals auf ihre elektrische Dresdner Straßenbahn.



## Tradition trifft Moderne – Verkehrsplanung und Architektur

In der Gründerzeit bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs wird in Dresden gebaut wie nie zuvor. Es schlägt die Stunde von Hans Erlwein. Unter der Führung des selbstbewussten Architekten und Stadtbauräts entstehen etwa 150 neue Industrie- und Zweckbauten. Bei Gebäuden wie dem Erlweinspeicher, dem Gaswerk Reick, den Neubauten der Gaststätte »Italienisches Dörfchen« und der Löwenapotheke am Altmarkt interpretiert er die Barocktraditionen architektonisch neu – sachlich, klar und dennoch ansprechend. Auch bei den Besprechungen in den einzelnen Geschäftsstellen der Verkehrsbetriebe ist Hans Erlwein beteiligt. Schließlich geht es dort darum, dass sich Hochbauamt, Tiefbauamt, Straßenbahn und einige weitere Verantwortliche immer auf dem Laufenden halten, gezielt miteinander absprechen und Baumaßnahmen miteinander koordinieren. Entsprechend eng hängen zu jener Zeit bereits die Planung von Straßenbahn und Stadtentwicklung zusammen.

Neben Erlwein macht sich aber auch Gottfried Semper einen Namen, nach dessen Plänen ein zweiter Opernbau als prominentestes Bauvorhaben dieser Zeit errichtet wird. Zu dessen Eröffnung 1878 können die Gäste, zumindest theoretisch, bereits mit dem Pferdeomnibus kommen. Dresden erblüht also zu einer bedeutenden deutschen Großstadt, einer sächsischen Metropole zwischen Tradition und Moderne – und die Straßenbahn wächst mit.

## Neue Brücken

In nicht einmal vier Jahrzehnten entstehen drei neue Brücken über die Elbe; eine vierte wird abgerissen und neu aufgebaut: die Albertbrücke (1877), das Blaue Wunder zwischen Loschwitz und Blasewitz (1893), hier im Bild die Carolabrücke (1895) und die Augustusbrücke (Abriss und Neubau 1907 bis 1910).



Dresden. Die neue Carolabrücke mit Verkehr.



## Selbst in der Bauphase unersetzblich

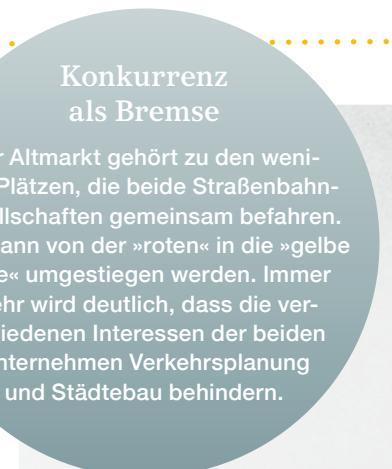
Nach dem Abriss der alten Augustusbrücke entsteht zwischen 1907 und 1910 eine Behelfsbrücke aus Holz und Stahl, über die natürlich auch eine elektrifizierte Straßenbahnlíne fahren muss. Dresden und seine »Elektrische« sind seit Beginn des 20. Jahrhunderts untrennbar miteinander verbunden.

# PARADIGMENWECHSEL – VOM KAPITALISTISCHEN UNTERNEHMEN ZUM GEMEINWOHLORIENTIERTEN BETRIEB

## Zwei getrennte Straßenbahngesellschaften sind nicht mehr zeitgemäß

In der letzten Dekade des 19. Jahrhunderts wirkt sich die Konkurrenz der »roten« und »gelben« Straßenbahngesellschaften noch vorteilhaft für die Stadt und die Fahrgäste aus. Im

Wettbewerb um die Auslastung werden einerseits die Fahrpreise erschwinglicher. Andererseits verschaffen die Ratsherren mit administrativen Verordnungen und durch geschicktes Taktieren der Stadt einige Vorteile, die sich positiv auf die Kosten und den Verlauf des Streckenausbaus auswirken.



## Wer ist die Spinne im Verkehrsnetz?

Auf Seiten der Stadt setzt sich immer stärker eine Einsicht durch: Die Planung von Verkehrswegen und der Personennahverkehr prägen und formen den Städtebau. Sie gehören also eigentlich unter ein Dach und werden nun von kommunaler Hand koordiniert. Was so einfach klingt, besitzt eine längere Vorgeschichte, denn die Stadtverwaltung wollte aktiv an der Entwicklung des Verkehrsnetzes mitwirken, mehr Einfluss darauf besitzen und zugleich verhindern, dass die Bahn als Unternehmen mehr den Profit als das öffentliche Interesse an einer funktionierenden Mobilität im Auge hat. Mit der Kommunalisierung des Straßenbahnbetriebs gelingt es daher, die Interessen einer wachsenden Stadt auch verkehrsseitig abzubilden – und dass damit zugleich eine neue Einnahmequelle für Dresden entsteht, macht auch niemanden in der Verwaltung traurig. Dieser Schritt ist der Startpunkt des ÖPNV, wie wir ihn heute kennen: ein Mobilitätsangebot für alle, die in der Stadt zu einem bezahlbaren Preis von A über B nach C kommen möchten.

## 1906 – die große Vereinigung zu einer kommunalen Straßenbahn

Endlich: Nach langen Verhandlungen und einem zermürbenden vertraglichen Hin und Her gelingt es der Stadt Dresden, die beiden Straßenbahngesellschaften und ihre gesamten Betriebsmittel den beiden Aktiengesellschaften abzukauen. Für den Kaufpreis von rund 46 Millionen Mark nimmt die Stadt eine Schuldenanleihe von 40 Millionen Mark auf. Eine Mark entspricht der heutigen Kaufkraft von ungefähr 6,50 Euro.

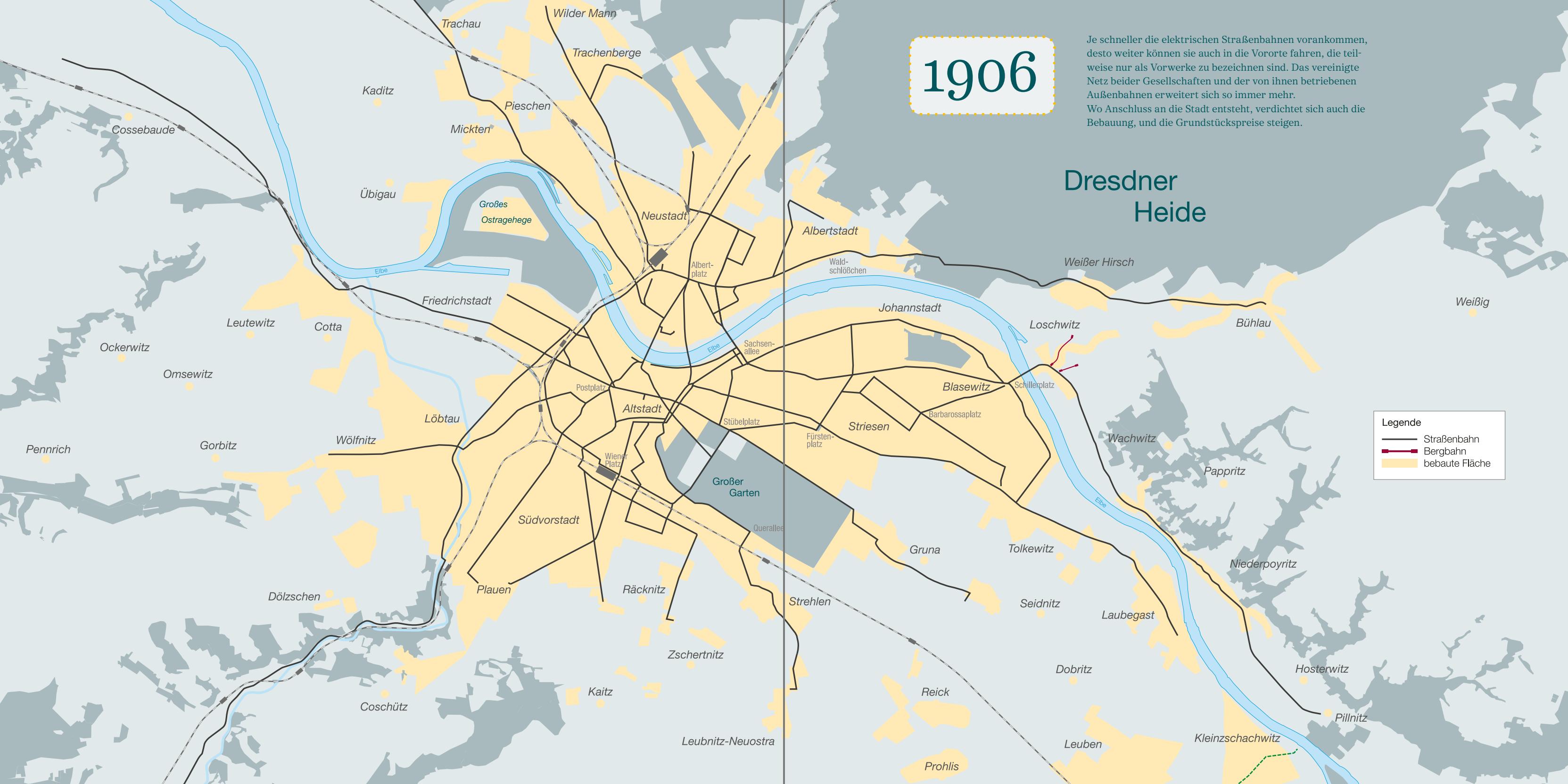


1906

Je schneller die elektrischen Straßenbahnen vorankommen, desto weiter können sie auch in die Vororte fahren, die teilweise nur als Vorwerke zu bezeichnen sind. Das vereinigte Netz beider Gesellschaften und der von ihnen betriebenen Außenbahnen erweitert sich so immer mehr. Wo Anschluss an die Stadt entsteht, verdichtet sich auch die Bebauung, und die Grundstückspreise steigen.

## Dresdner Heide

Legende  
— Straßenbahn  
— Bergbahn  
■ bebaute Fläche



## Dem langen Schrecken ohne Ende folgt das schreckliche Ende

Die überfüllten Busse und Bahnen der Dresdner Straßenbahngesellschaft fahren auch am Abend des 13. Februar, bis die ersten britischen und amerikanischen Bomberverbände die Stadt erreichen. Bis auf zwei kleinere Angriffe im Herbst 1944 und im Januar 1945 ist die Stadt bisher nicht bombardiert worden. Die Dresdner und Dresdnerinnen leben in den letzten Kriegsmonaten in dem Glauben, verschont zu bleiben. Ein schrecklicher

Im Februar 1945 wird auch ein Tanklager in der Nähe der Bremer Straße getroffen. Die Rauchschwaden sind kilometerweit zu sehen.



»Ich habe den Untergang Dresdens unter den Sodom- und Gomorrha-Höllen der feindlichen Flugzeuge persönlich erlebt. Ich stehe am Ausgangstor meines Lebens und beneide meine toten Geisteskameraden, denen dieses Erlebnis erspart geblieben ist. Wer das Weinen verlernt hat, der lernt es wieder beim Untergang Dresdens.«

Gerhart Hauptmann

### Erinnerungen eines Schaffners

#### Die Stadt ist dem Erdboden gleichgemacht

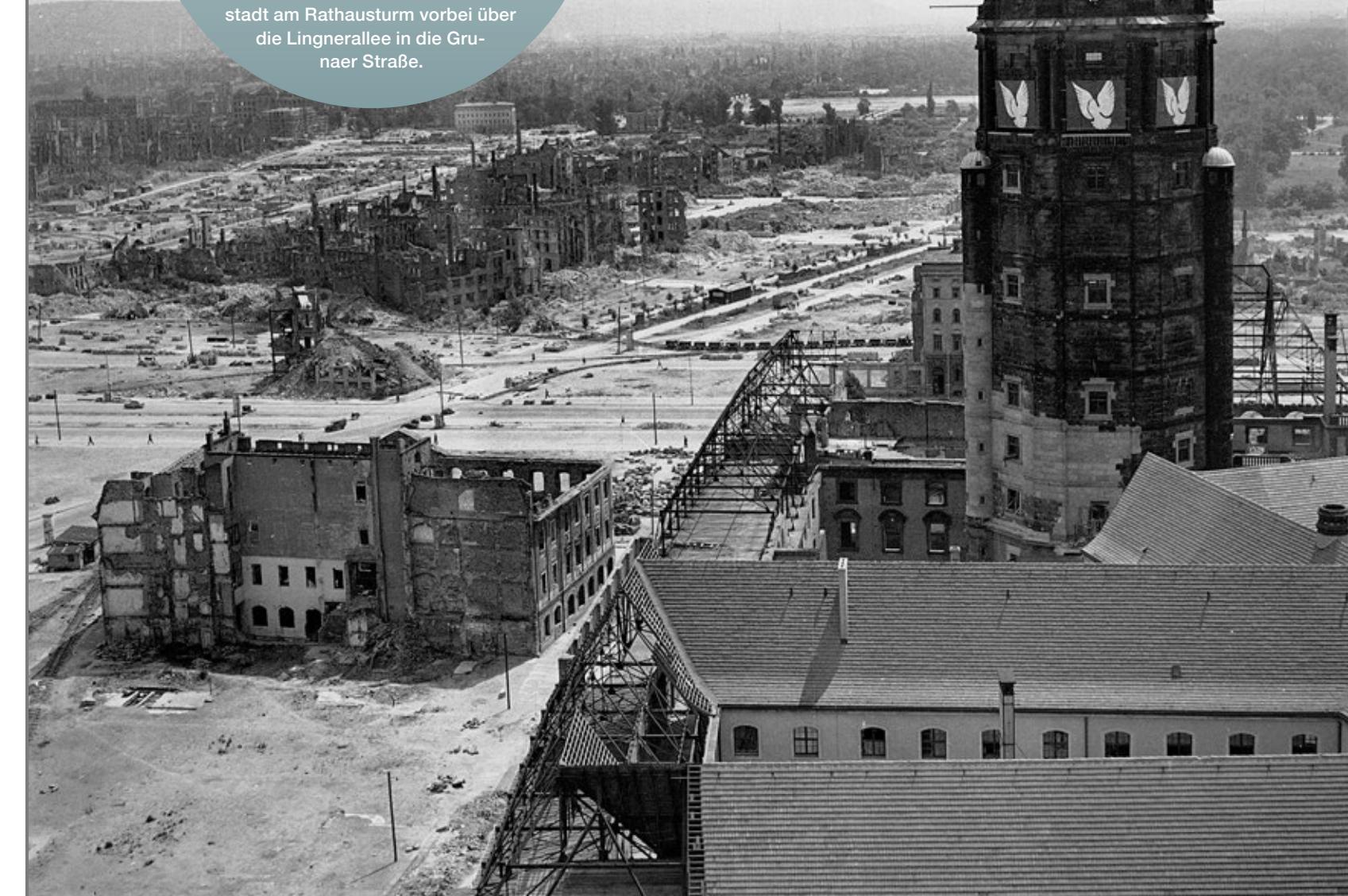
Nach den Bombenangriffen liegt die Stadt in Schutt und Asche. Große Teile der Infrastruktur, der Kraftwerke, des Eisenbahnnetzes sowie die Versorgung mit Strom, Gas und Wasser sind entweder vollständig zerstört oder stark beschädigt. Die Dresdner Straßenbahn AG verliert über die Hälfte aller Triebwagen, Wagenzüge, Omnibusse und Betriebshöfe. 75 Prozent des Oberleitungsnetzes sind zerrissen, Trümmer und Bombentrichter machen die Gleise unbenutzbar. Eine Zahl, die den Kahlschlag durch Bomben im Nahverkehr vielleicht am stärksten verdeutlicht: Bis 1944 bewirtschaftete die Dresdner Straßenbahn 185,5 Streckenkilometer und damit bildlich gesprochen eine Distanz von Dresden bis nach Hof in Bayern. Nach den Angriffen sind davon nur noch 8,8 Kilometer befahrbar – vergleichbar mit einer heutigen Streckenlänge vom Dresdner Zentrum bis Prohlis. Aber was bedeutet das alles im Vergleich zu dem unvorstellbaren menschlichen Leid, den unzähligen Toten, dem Verlust einer ganzen Stadt, dem Untergang einer Metropole? Wo soll unter all dem Leid noch Hoffnung sein?

Herr Malcher, der letzte Schaffner des einzigen Doppelstockbusses in Dresden

Irrtum. Am 13. Februar ist Dresden voller Flüchtlinge aus den schon besetzten Gebieten. Eine Flugabwehr gibt es nicht mehr. Die Bomberverbände nähern sich im Schutz der Dunkelheit ungehindert der Stadt. Der Luftalarm wird erst ausgelöst, als es schon zu spät ist. Um 21:45 Uhr bricht die Hölle über die Stadt herein. Einer ersten Angriffswelle folgen zwei weitere in der Nacht und am nächsten Mittag.

### Tage der Zerstörung

Ganze Straßenzüge, Häuser und Anlagen, vor allem aber bis zu 35 000 Menschen und 75 000 Wohnungen fallen den Brand- und Sprengbomben der alliierten Flugzeugstaffeln zum Opfer. Die Bomben verwüsten unter anderem die historische Altstadt, die innere Neustadt, die ehemaligen Vorstädte Johannstadt, Seevorstadt, große Teile der Südvorstadt und die alten Ortskerne von Striesen und Gruna. Der Fotograf blickt im Juni 1951 über die Trümmer der Altstadt am Rathausmarkt vorbei über die Lingnerallee in die Grunaer Straße.





# AUS DEM NICHTS ETWAS NEUES SCHAFFEN

## Das Ende des Alpträums im April

Die Tage nach dem Angriff. Szenen und Bilder, die sich in das kollektive Gedächtnis der Stadt einbrennen werden. Heute sehen manche die Zerstörung der Stadt als zwangsläufige Folge des Krieges von Nazi-Deutschland, andere möchten Dresden eine zweifelhafte Opferrolle andichten. Doch eines ist sicher: Die einst schillernde, prachtvolle und stolze Metropole mit ihren sensationellen Bauwerken gibt es so nicht mehr. Die Menschen erleben Nächte des Alpträums, auf die schon bald die vollständige Kapitulation Deutschlands folgen wird.



### Nackte Gebäudeskelette

Dieses Bild – etwa ein Jahr nach der Kapitulation Deutschlands aufgenommen, zeigt, was nach den größten Aufräumarbeiten von der Pirnaischen Vorstadt übriggeblieben ist. Die Ruine des einst so prächtigen Kaiserpalasts an der Nordseite des Pirnaischen Platzes wird 1951 abgerissen.



### Elegantes Relikt

Dieser hübsch verzierte Fahrdrähtausleger, der heute an der historischen Wand in der Waltherstraße hängt, befindet sich bis 1983 an der Münchner Straße. Auch diese Strecke ist nach den Angriffen 1945 zerstört worden. 1953 wird die Linie 15 bis zur Nöthnitzer Straße wieder feierlich eröffnet.



Mit einem selbst zusammengezimmerten Turmwagen werden auf der Pfotenauerstraße 1946 Arbeiten an der Oberleitung durchgeführt.



### Gemeinsamer Kraftakt nach dem Inferno

»Um uns herum nur Trümmer, Schutt und Krater – die komplette Zerstörung«, sagt Max Korf kopfschüttelnd, die Sorgenfalten im verstaubten Gesicht fast so tief wie die Krater, die die Bomben auf den Straßen gezeichnet haben. Im größten Chaos packt der Straßenbahnhirer und Sohn von Paul Korf unmittelbar nach den Angriffen mit seinen Kolleginnen und Kollegen bei den Reparaturen mit an. »Straßen und

Gleise instand setzen, Fahrdrähte reparieren, Leitungen ertüchtigen und dann auch noch all die Bahnen wieder zum Laufen zu bringen, die den Angriff irgendwie überlebt haben ...« Mario Schatz erinnert sich noch deutlich an den provisorischen Pragmatismus, der in jenen Tagen herrscht. »Die Oberleitungen in der Stadt wurden an den Ruinen aufgehängt. Manchmal passierte es, dass so eine Ruine der Zugkraft nicht gewachsen war, dann fiel das Haus ein.«



### Kriegsende – Verzweiflung, Zuversicht und die sowjetische Besatzung

Am 8. Mai 1945 kapituliert Deutschland. Der Zweite Weltkrieg ist offiziell beendet, und in Dresden setzt die sowjetische Militärikommandantur bereits zwei Tage darauf eine zivile Stadtverwaltung ein. Deren Prioritäten: Stromversorgung, Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnen und die Entrümmerung der innerstädtischen Verkehrswege. Kann man sich heute solch eine unfassbare Situation zwischen

Zerstörung und Zuversicht überhaupt noch vorstellen? Sicherlich nur schwierig. Denn ange-sichts der Bilder einer apokalyptisch verwüsteten Stadt fragt man sich unweigerlich, wie die Menschen in Dresden all die Trümmer, den Schutt und die Ruinen auf den Verkehrslinien so schnell beiseite räumen konnten, um bereits im August 1945 wieder 77 Prozent des alten Straßenbahnnetzes nutzen zu können, nachdem es kurz nach Kriegsende zeitweise auf 8,8 Kilometer und damit auf nur fünf Prozent seines früheren Umfangs geschrumpft war.

### Das große Aufräumen

Mit den Kipploren der Trümmerbahn werden nach Kriegsende die Schuttberge abgefahrene. Die Arbeiten dauern bis weit in die 1950er Jahre hinein. Auf dem Foto ist die Schloßstraße im Jahr 1951 zu sehen.

Die zerstörten Hallendächer des Betriebshofs Tolkewitz im Juli 1946.

### Die Kunst der Improvisation

»Wir haben ein ganz besonderes Talent: Nämlich Notstände durch Improvisation in den Griff zu bekommen«, ist Max Korf überzeugt. »Denn man muss sich vor Augen führen: Arbeitsmittel und Werkzeuge sind knapp, die Betriebshöfe zerstört oder im besten Fall ohne Dach, sodass wir unter freiem Himmel die wenigen verbliebenen Straßenbahnwagen reparieren. Und trotzdem geht es irgendwie.« Dieses »Irgendwie« zeigt sich unter anderem darin, dass alles, was Achse und Räder hat und noch einigermaßen betriebsbereit ist, auf der Schiene zum Einsatz kommt.

### Werkzeug, Kräne, Bagger, Stahl, Glas – alles Mangelware

Weil die Stahlproduktion für große Schienen-elemente größtenteils in der westlichen Besatzungszone Deutschlands ansässig ist, hat die Dresdner Straßenbahn auch bei der Versorgung mit Schienen und Maschinen spürbare Probleme. Das Unternehmen behilft sich oftmals, indem es die Gleise nicht mehr befahrbarer Strecken ausbaut und die Schienen kurzerhand für Reparaturen an anderer Stelle benutzt. Die Wieder-inbetriebnahme der wichtigsten Straßenbahnverbindungen hat dabei Vorrang, sodass nicht nur

### Eine folgenschwere Entscheidung

Beim letzten Luftangriff auf Dresden am 17. April 1945 wird auch der Betriebshof Waltherstraße getroffen, in dem kurz zuvor zahlreiche schad-hafte Straßenbahnwagen aus dem Stadtzentrum abgestellt wurden. Viele davon sind nun total zerstört.



# DIE ÜBERNAHME DES DRESDNER FÄHRBETRIEBS

In der Elbe-Stadt Dresden existiert schon seit Jahrhunderten ein Fährbetrieb. Er ermöglicht in jenen Regionen und Vororten ein Überqueren der Elbe, in denen es keine Brücken gibt. Ihr Weiterbetrieb ist allerdings schwierig. Denn immer mehr neue Verordnungen, Sicherheitsbestimmungen und geforderte Standards plus der Restaurationsstau bei den Fähren sind stets mit an Bord. So ist es zwar eine politisch-ideologische Entscheidung, die Dresdner Fähren in »volkseigene Hand« zu überführen und dem VEB Verkehrsbetriebe anzugliedern – doch letztendlich auch eine wirtschaftliche.

Allerdings ist ein Fährbetrieb vieles, nur nicht wirtschaftlich. Denn Sicherheit, Technik und zwei Fährleute pro Schiff müssen immer gewährleistet sein. Nicht gerade ein profitables Segment für den VEB Verkehrsbetriebe. Er bleibt daher, wie der Straßenbahnbetrieb auch, auf Zuschüsse angewiesen. Der Beliebtheit der Fähren tut das selbstverständlich keinen Abbruch. Ob Ausflügler oder Berufspendler – die Fähre nutzt jeder gern.



Eine »fliegende Brücke« von Kleinzsachowitz nach Pillnitz gibt es schon seit 1721. Sie diente zunächst der zeitweiligen Beförderung Augusts des Starken und seiner Gäste in sein Lustschloss Pillnitz. Seit 1765 gibt es hier einen ständigen Fährbetrieb. Diese Ansicht zeigt die Gierseilfähre um 1810.



1952 verkehrt die Personenmotorfähre »Herbert« zwischen Söbrigen und Zschieren.



1953 wird die Fähre Kleinzsachowitz-Pillnitz von der ersten Fährfrau gesteuert. Sie gibt auch Fahrscheine aus und kassiert das Geld.



Ein Blick in die jüngere Vergangenheit: Die Verbindung Kleinzsachowitz-Pillnitz wird auch in den 1980er Jahren gerne genutzt. Mit der Prahm-Gierseil-Autofähre kann auch der Trabi auf die andere Seite gelangen.



1989–2022  
VON DER DDR  
IN DIE NEUZEIT

# WENDE UND WANDEL



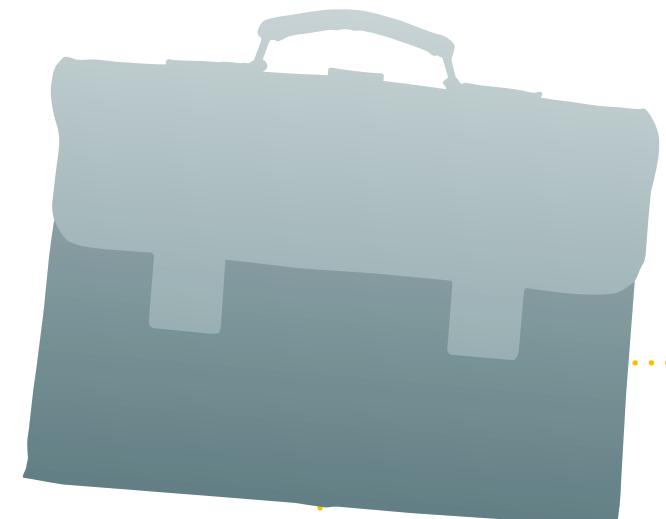
Das Abzeichen des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden wird auf die Uniformen genäht.

1989: ein geschichtsträchtiges Jahr und der Startschuss für eine neue Epoche. Die zunehmenden inneren Widersprüche der DDR und der neue sowjetische Geist von Glasnost und Perestroika leiten den großen Epochenwechsel und das Ende des Kalten Krieges ein. Für Deutschland beginnt ein völlig neues Kapitel, das nicht unbedingt die versprochenen blühenden Landschaften bringt, sondern auch Herausforderungen, die das Land noch Jahrzehnte später beschäftigen wird.

Welche Herausforderungen auf die Dresdner Bevölkerung und den VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden zukommen, kann in jener Wendezzeit noch niemand absehen. Zwar hat der VEB die ressourcenknappe Planwirtschaft der DDR überlebt, doch wie wohl jedes andere Unternehmen ist der Betrieb gezwungen, sich mit der Wende personell und strukturell neu aufzustellen.

## Abschied in Richtung Zukunft

Doch erst einmal verabschieden die Demonstrationen Ende 1989 das alte, marode System. Kein Schuss fällt, kein Gebäude brennt, keine Menschen werden verletzt. Für viele läuft damals das Alltagsleben parallel zur Umwälzung weiter. Am Morgen werden die Tasche gepackt, das Tramticket gelöst und die tägliche Arbeit verrichtet. Auch die Angestellten des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden tun alles, damit der planmäßige Linienetzverkehr weiterhin besteht. Doch der Systemwandel fordert auch vom Unternehmen seinen Tribut. Besonders der gravierende Personalmangel durch die erste Ausreisewelle in die alten Bundesländer ist spürbar. Auch der Ressourcenmangel infolge der Mangelwirtschaft der DDR macht sich im Betriebsalltag bemerkbar. Die nächste Zeit fordert nicht nur vom Unternehmen, sondern von jedem Teil der Dresdner Gesellschaft Kreativität und Kompromissbereitschaft.



In den Wendejahren 1989/90 kann die Streifenkarte mit sechs Fahrten für eine Mark noch von den Fahrgästen gekauft werden. Ab März 1991 werden neue Tarife eingeführt.

6 Fahrten lt.Tarif 1.00		13577					
Dresden		C 27	C 27	C'27	C 27	C 27	C 27
Zum Lochen bis an die Linie in den Entwerter einführen	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2
4	4	4	4	4	4	4	4
7	7	7	7	7	7	7	7

Coffee to go

Das wiederauffüllbare Kaffeeset für Fahrerinnen und Fahrer aus der DDR-Zeit ist auch in den 1990ern noch rege in Gebrauch. Auf dem Kasten ist vermerkt, zu welchem Betriebshof er gehört – in diesem Fall zu Mickten. Neben Kaffeekanne und -tasse enthält er vier Stück Zucker und ein Tablettenröhrchen mit Sahne – bemessen für genau zwei Tassenfüllungen.

»Im Fahrdienst haben wir vorher auf dem Betriebshof angerufen und Kaffee bestellt. Eine Kanne kostete eine Mark – ein kleines Nebengeschäft für den Rangierdienst oder die Einsatzleiter, die das Kaffeekochen mit übernahmen. In Tolkewitz ging das über die kleine Kantine, die meine Mutter betrieb. Kaffeeschleusen wie ich hatten immer zwei Kästen in Gebrauch.“

Jörg Pintér



## Dialog, Demokratie, Durchhaltevermögen

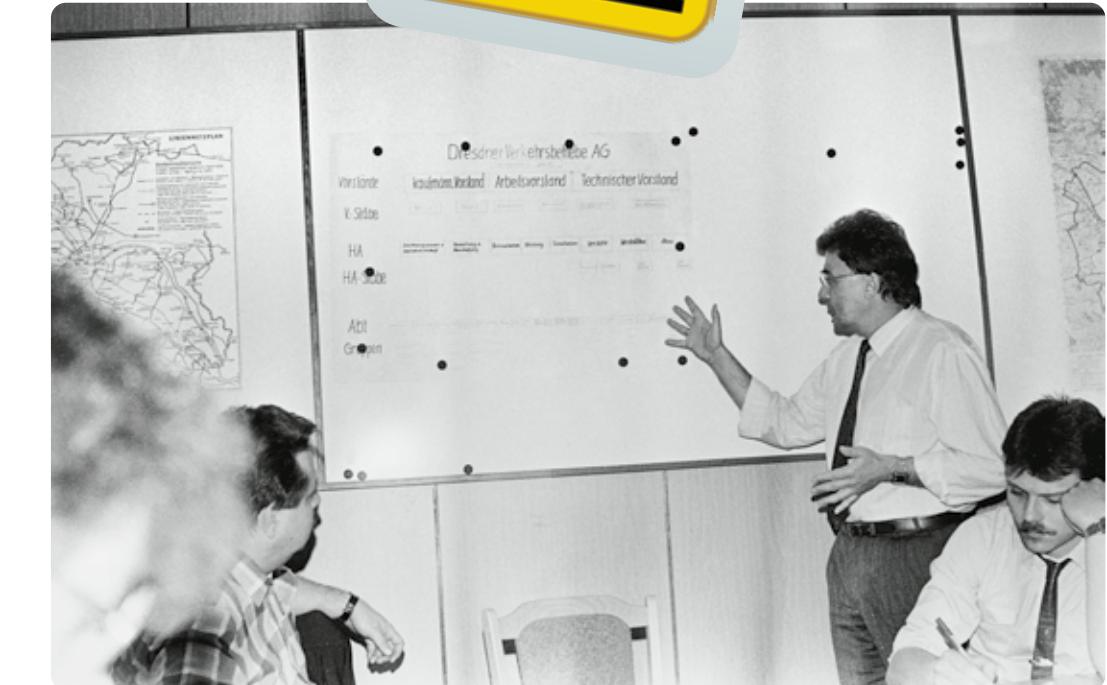
Der Betrieb reagiert auf die komplexe Situation nach der Wende mit Dialog. Die Belegschaft gründet auf Einladung der Unternehmensleitung einen Runden Tisch als neues Instrument der demokratischen Streitkultur. Auf der Agenda stehen die personellen und strukturellen Herausforderungen, die Bildung eines Betriebsrats, die Neuwahl der Betriebsgewerkschaftsleitung und die Aufarbeitung der unrühmlichen Rolle des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS). Vertreten sind alle Parteien, Organisationen, Gruppen und Gremien, die zum Unternehmen gehören.



Der Runde Tisch der Verkehrsbetriebe im März 1990.

## DER WEG ZUR AG

Nun steht nach 39 Jahren VEB die Bildung einer Aktiengesellschaft (AG) mit drei Vorständen an. Auf der Belegschaftsversammlung am 26. April stimmt der Großteil der Beschäftigten für die Form der AG. Bis zum Eintrag im Handelsregister werden wegen umfassender Bürokratie allerdings noch drei Jahre vergehen. In der Zwischenzeit gründet sich 1992 das betriebliche Sozialwerk. Es sichert das Fortbestehen sozialer Errungenschaften wie der betrieblichen Weihnachtsfeiern. Auch der Straßenbahnmuseum Dresden e.V. feiert seine Gründung – ein Verein, dessen Mitglieder sich bis heute mit großem Engagement um die Vermittlung der Unternehmensgeschichte und seiner Fahrzeuge kümmern.



Der damalige Betriebsdirektor erklärt im Rahmen des Runden Tisches im April 1990 die Struktur der geplanten zukünftigen Aktiengesellschaft.

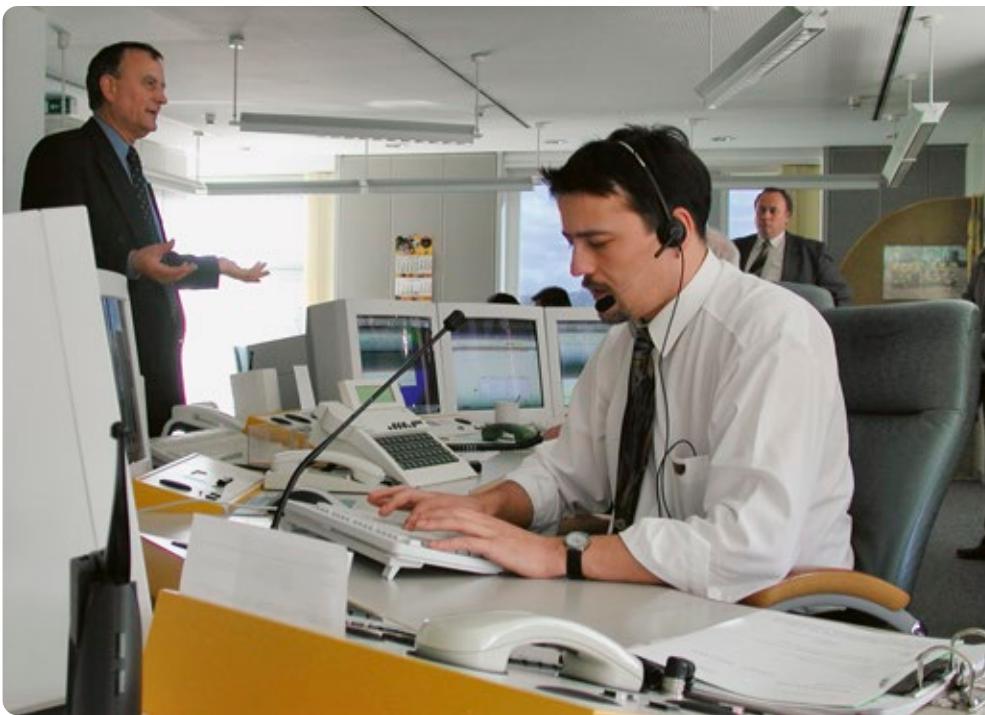
## Zeitgemäßes Design

Was 1988 begann, setzt sich in den 1990ern konsequent fort: Fahrzeuge, Haltestellen, Servicestellen und Publikationen erhalten ein einheitliches gelbes Design. Auch das Logo des neu gegründeten Straßenbahnmuseum Dresden e.V. lehnt sich daran an.



# NEUE MODERNE BEI DEN DVB

Die DVB bauen ihre digitalen Prozesse aus: Im März 1997 nimmt die DVB AG die Leitstelle Trachenberge in Betrieb. Ein besonderes Highlight: die modernen Arbeitsplätze für die Disponenten. Von Trachenberge aus führen die DVB die gesamte Überwachung aller ihrer Fahrzeuge im Dresdner Liniennetz durch. Mit der neuen Technologie geht auch der erste Fahrplan online, und die DVB verschicken in den Folgejahren erstmals Auskünfte per SMS.



Die neue Leitstelle befindet sich ab April 1997 im ebenso neuen Verwaltungsgebäude Trachenberge.

Am Hauptbahnhof wird 1995 ein Servicepunkt eröffnet.



## Von der Lochkarte zur App

Die DVB setzen bereits früh auf elektronische Datenverarbeitung – tatsächlich bereits seit 1967. In jener Zeit gründet sich das Sachgebiet »Einsatzvorbereitung zur Datenverarbeitung«, das ein Jahr später in ein größeres Büro zieht. Kurz darauf möchte Dresden mit Leipzig, Chemnitz und anderen Städten die Aufgaben rund um die Datenverarbeitung voranbringen – zum Beispiel bei der Gehaltsabrechnung oder in der Materialwirtschaft. Bald können die DVB auch die Verkehrsleistungen von Bussen und Bahnen erfassen, wenn auch noch per Lochkarte.

Nach der Wende ist es dann auch höchste Zeit für eine Modernisierung. So wie sich die DVB in vielen Bereichen umstellen müssen, ist das auch im EDV-Bereich der Fall. Sie führen bereits 1991 erste Module von SAP ein und binden schnell die Materialwirtschaft, das Informationssystem am Servicepunkt Postplatz, die Aussendung von Kundenbriefen via Kuvertiermaschine und viele weitere Prozesse an. Längst steht dahinter eine eigene große Abteilung. Übrigens: Mitte der 1990er Jahre sichern sich die DVB jene URL, die bis heute gilt: [www.dvb.de](http://www.dvb.de).

Heute sind die DVB ohne digitale Lösungen nicht mehr denkbar. Nahezu alle internen Abläufe, alle Steuerungsprozesse und viele Angebote für die Fahrgäste basieren auf digitalen Anwendungen und Abläufen. Denn die Digitalisierung bietet viele Chancen, die die DVB heute und in Zukunft nutzen werden.



Schick machen für die Kundinnen und Kunden

Im April 1997 eröffnen die DVB den neuen Servicepunkt am Albertplatz. Im gleichen Jahr kommt die neue bordeauxfarbene Dienstkleidung – wie hier von den Kolleginnen und Kollegen vom Kundenservice getragen.



Als technischer Vorstand und Vorstandssprecher der DVB prägt Frank Müller-Eberstein die Entwicklung des Dresdner Nahverkehrs nach der Wende entscheidend mit.

### Stabiles Angebot trotz Mangel

»Als ich 1994 bei den DVB anfing, waren nur zwei Drittel der Fahrzeuge einsatzfähig. Die Kostendeckung lag bei 16,8 Prozent«, erinnert sich der damalige Vorstand Frank Müller-Eberstein. »Damals hatten wir bis zu 4 200 Mitarbeitende auf diverse Betriebshöfe verteilt. Die sahen teils abenteuerlich aus. Ich habe eine große Hochachtung vor denen bekommen, die unverzagt versuchten, trotz einer erheblichen Mangelwirtschaft insbesondere in den technischen Bereichen ein weitgehend stabiles Angebot zu erstellen.«

Der damalige Vorstand macht deutlich, wie hoch der Modernisierungsbedarf nach der Wende ist. Vorstand und Betriebsrat müssen in jener Phase eng zusammenarbeiten, um die Strukturen umkrepeln zu können. Geld ist zwar da, doch das muss effizient eingesetzt werden. Voraussetzungen dafür sind eine gute Kommunikation und Organisation. Dazu gehört für Frank Müller-Eberstein auch, sich permanent in allen Verantwortungsbereichen einen Überblick über die tatsächliche Situation zu schaffen und zu erreichen, dass nur stimmige Informationen sowohl nach oben als auch nach unten vermittelt werden. »Insbesondere an der Art, Dinge nach oben geschönt und nicht wahrheitsgemäß weiterzugeben, ist bereits ein ganzer Staat kollabiert.«



### Großer Personalabbau der 1990er Jahre

Dennoch: Die DVB müssen kürzertreten, ein Personalabbau ist nicht zu vermeiden. Von über 4 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern halbiert sich deren Zahl in den nächsten sechs Jahren um etwa die Hälfte. Die Kürzungen treffen vor allem diejenigen, die nicht im Alltagsgeschäft der Personenbeförderung integriert sind: Küchenkräfte, Kindergärtnerinnen und Kindergartenleiter, Personal von Ferienheimen. »Hinzu kamen die politisch belasteten Kräfte, die sich zuerst erneut bewähren mussten«, sagt Frank Müller-Eberstein. »Der damals notwendige Einstellungsstopp wirkt sich bis heute ungünstig auf die Personalsituation aus, weil praktisch eine ganze Generation der Belegschaft fehlt und nicht nachbesetzt werden konnte.«

### Bemme statt Suppe

Die an vielen Endpunkten übliche Pausenversorgung fällt schnell dem Rotstift zum Opfer.



### Schmerhaft, aber richtig

Annette Mergner, 1978 als Lehrling ins Unternehmen gekommen und seitdem Büroassistentin unter fünf Chefs, darunter zwei Vorständen, erinnert sich an diese Kürzungen als »wesentlichsten Einschnitt« in ihrer über 40-jährigen Betriebszugehörigkeit. »Aus heutiger Sicht waren diese teils schmerzlichen Jahre aber das Richtige, um heute das zu sein, was wir sind: ein deutschlandweites Vorzeigunternehmen, auf das man stolz sein kann.« Gerade bei den zwangswise in den Vorruhestand geschickten Kolleginnen und Kollegen habe es aber mitunter wehgetan, sie gehen zu sehen. »Man ist mit ihnen quasi in der DVB-Familie groß geworden, und viele waren wirklich noch nicht reif fürs Rentnerdasein.«

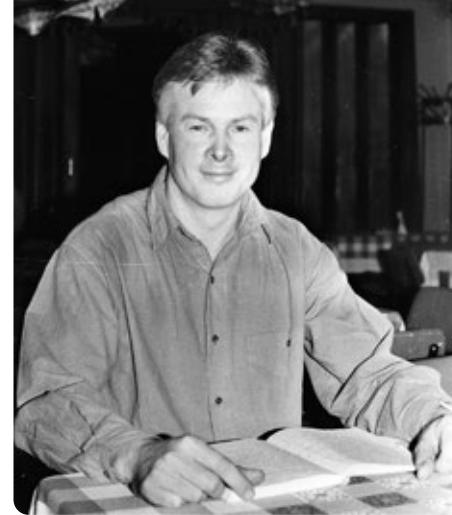


Auch die Erzieherinnen von Kinderbetreuungseinrichtungen der Verkehrsbetriebe, wie jenem in Alttolkewitz, sind von den Rationalisierungsmaßnahmen betroffen.

# EINE KATASTROPHE SCHWEISST EINE STADT ZUSAMMEN

## Die DVB beliefern VW

Für die Gläserne Fabrik der Volkswagen AG bauen die DVB Gleisanbindungen für die Güterstraßenbahn CarGoTram. Sie transportiert zwischen dem Logistikzentrum am Bahnhof Friedrichstadt und der Gläsernen Manufaktur Bauteile für Pkw. Damit werden täglich rund 65 Lkw-Fahrten durch Dresden ersetzt.



Als Mitglied der Tarifkommission auf Seiten der Gewerkschaft ver.di muss Betriebsrat Lothar Eichner Anfang der 2000er Entscheidungen mittragen, die nicht leicht sind.

## Sieben schmale Jahre

Mit Beginn der 2000er Jahre sind sämtliche Möglichkeiten der wirtschaftlichen Konsolidierung ausgeschöpft. Um die nötige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, bedarf es strikterer Maßnahmen. Die städtische Kassenlage ist extrem angespannt, die DVB muss weiter sparen. Zudem verfolgt die EU das Ziel, auch den ÖPNV-Markt für den Wettbewerb zu öffnen. 2004 steht die erneute Vergabe der Konzessionen für die Dresdner Straßenbahn- und Buslinien an. Würden sich die DVB hier einem Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb stellen müssen?

Gegen Überlegungen, mehrere rechtlich eigenständige Tochtergesellschaften aus der DVB auszegründen, setzt sich die Arbeitnehmervertretung erfolgreich zur Wehr. Das Unternehmen soll in seiner Gesamtheit erhalten bleiben. Im Juli 2000 beschließen die Aufsichtsräte einstimmig ein Restrukturierungskonzept. Demnach wird mit Beginn des Jahres 2001 eine Centerstruktur eingeführt, von der man sich eine höhere Kostentransparenz, Flexibilität und Produktivität verspricht. Außerdem gibt es eine Vereinbarung über das Einfrieren der Löhne und Gehälter auf dem Stand vom 31. Dezember 2000. Gleichzeitig wird die wöchentliche Arbeitszeit ohne Lohnausgleich schrittweise von 38 auf 40 Stunden angehoben und ein Urlaubstag fällt weg. So leisten die Beschäftigten ihren Beitrag zur Existenzsicherung des Unternehmens, der bis heute schmerzlich im kollektiven Gedächtnis der DVB-Belegschaft verankert ist.



### Von der Straße auf die Schiene

Seit dem 1. März 2001 rollt die erste Güterstraßenbahn des 21. Jahrhunderts durch Dresden. Die Route der blauen CarGoTram führt vom Logistikzentrum des VW Konzerns im ehemaligen Ausbesserungswerk der Reichsbahn in Dresden-Friedrichstadt über den Postplatz, um dann ihr Ziel, die Gläserne Manufaktur, zu erreichen.

2002 – das Jahr des Hochwassers: Was am 12. August mit Dauerregen beginnt, endet damit, dass nicht nur den Denkmälern das Wasser wortwörtlich bis zum Halse steht. Ganze Stadtviertel werden bei einem Pegelstand von fast zehn Metern vom Hochwasser verschluckt. Große Teile des Stadtlebens und des Personennahverkehrs stehen still.



### Sandsäcke füllen, Sandsäcke stapeln

Die Mitarbeitenden der Fähren sind unermüdlich im Einsatz, um die Fährschiffe und das Fährhaus so gut wie möglich zu schützen.



### Straßen- bahnen können nicht schwimmen

Die Weißeritz überflutet den Hauptbahnhof und die St. Petersburger Straße am 13. August 2002 so schnell, dass niemand mehr reagieren kann. Die defekten Fahrzeuge können erst am nächsten Tag geborgen werden, als das Wasser abgeflossen ist.



## Apokalypse Elbe – die große Flut

Zahlreiche Flutopfer berichten in jenen Tagen von einem Ausnahmezustand. Viele Keller sind geflutet, in einigen Wohnungen steht das Wasser buchstäblich bis zum Lampenschirm. Der Strom fällt für mehrere Tage aus. »Viele Straßenbahnlinien konnten nicht mehr fahren«, schreibt damals die Mitarbeiterzeitung DER HECHT. »Auch auf einigen Buslinien ging es nicht mehr

Wo ist Ufer, wo ist Fluss? Die Überschwemmungen sind gravierend.

geregelt zu, da fast alle Brückenunterführungen voll Wasser gelaufen waren.« Auch Angestellte der DVB spüren die Folgen der Naturgewalt. Das Unternehmen ruft zur Spendenaktion auf, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den notwendigsten Dingen finanziell zu unterstützen.

Das Chaos nach der Flut: Straße und Schiene auf der Freiberger Straße sind nach dem Rückgang des Wassers schwer beschädigt.

Wie zieht man eine Straßenbahn aus dem Wasser?  
Viele helfende Hände unterstützen die Bergung der Straßenbahnen auf der St. Petersburger Straße.



## Hilfsbereitschaft beflügelt

Auch die DVB selbst befinden sich im Ausnahmezustand. Jeden Tag gilt es, Presseanfragen zu beantworten, neue Liniennetzpläne herauszuarbeiten und an die Öffentlichkeit zu bringen.

»Es galten keine der alten Fahrpläne oder Arbeitszeiten mehr«, erinnert sich der damalige Vorstand Frank Müller-Eberstein. »Dafür gab es eine riesige Hilfsbereitschaft wie in einer großen Familie. Alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die nicht in einem erheblichen Umfang persönlich durch die Flut betroffen waren, versuchten erfolgreich, durch Eigeninitiative und Erfindungsgeist ein Grundangebot im Verkehr, das meist nur in Teilbereichen möglich war, aufrechtzuerhalten. Hierzu kamen die vielfältigen Unterstützungen

# MOBILITÄT, DIE PASST

Maßgeschneiderte Mobilität für alle! Klingt gut – doch was bedeutet das? Die DVB gestalten diese Entwicklung aktiv mit. Für ein lebenswertes Dresden der Zukunft.

In der jüngsten Vergangenheit haben wir bereits zahlreiche Voraussetzungen dafür geschaffen, in näherer Zukunft klimaneutral und multimodal mobil zu sein. Schlagwörter wie Elektromobilität, Car- oder Bikesharing und Digitalisierung sind bereits gelebte Realität. Dabei steht es außer Frage, dass wir in den nächsten zehn Jahren die Zahl privater Automobile deutlich reduzieren müssen, um weniger Ressourcen zu verbrauchen und die vorhandene Infrastruktur

effektiver nutzen zu können. Das entlastet die stetig wachsenden Städte und bringt uns eine individuelle und automatisierte Mobilität, die zu den Bedürfnissen der Menschen in Dresden passt.

## Mobilitätswende für klimagerechte Mobilität in Dresden

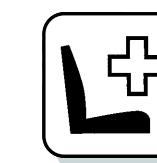
Die DVB setzen sich für eine lebenswerte Stadt für alle Dresdner und Dresdnerinnen ein. »Dafür brauchen wir allerdings neue Mobilitätskonzepte, die ganz flexibel modulare Systeme integrieren und dadurch den öffentlichen Personennahverkehr für alle zugänglich machen.



»Ich bin ganz neugierig, wie wir in Dresden in Zukunft unterwegs sein werden. Mein Nachbar ist auf jeden Fall noch skeptisch. Obwohl ... letztem hab' ich ihn in der Bahn getroffen. Er wollte zum Dixieland und weiß ja, dass er dort keinen Parkplatz findet.«

Zugleich möchten die DVB den Vorrang des ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr in der Stadt stärken. Das bedeutet Vorfahrt für Bus und Bahn im gesamten Stadtgebiet durch intelligente Verkehrssteuerung, weniger Parkplätze und erhöhte Parkgebühren.

Die MOBIfamilie der DVB vereint nicht nur die beliebten Fahrräder, sondern auch Autos für Fahrten ohne ÖPNV-Anbindung.



Barrierefrei, familiengerecht und klimaschonend«, betont Hannes Lieberoth, Gruppenleiter Verkehrsplanung der DVB. In den letzten 20 Jahren ist die Bevölkerung der Stadt um circa zehn Prozent auf 561 000 (Stand 2022) gewachsen. Im gleichen Zeitraum stieg die Anzahl der Fahrgäste um 17 Prozent auf 164 Millionen Fahrten im Jahr 2019. Im Jahr 2022 erreichten die DVB bei der Auslastung rund 114 Prozent der Fahrgastzahlen vor der Pandemie. Diese Zahlen werden weiter steigen – und die DVB werden entsprechend handeln.



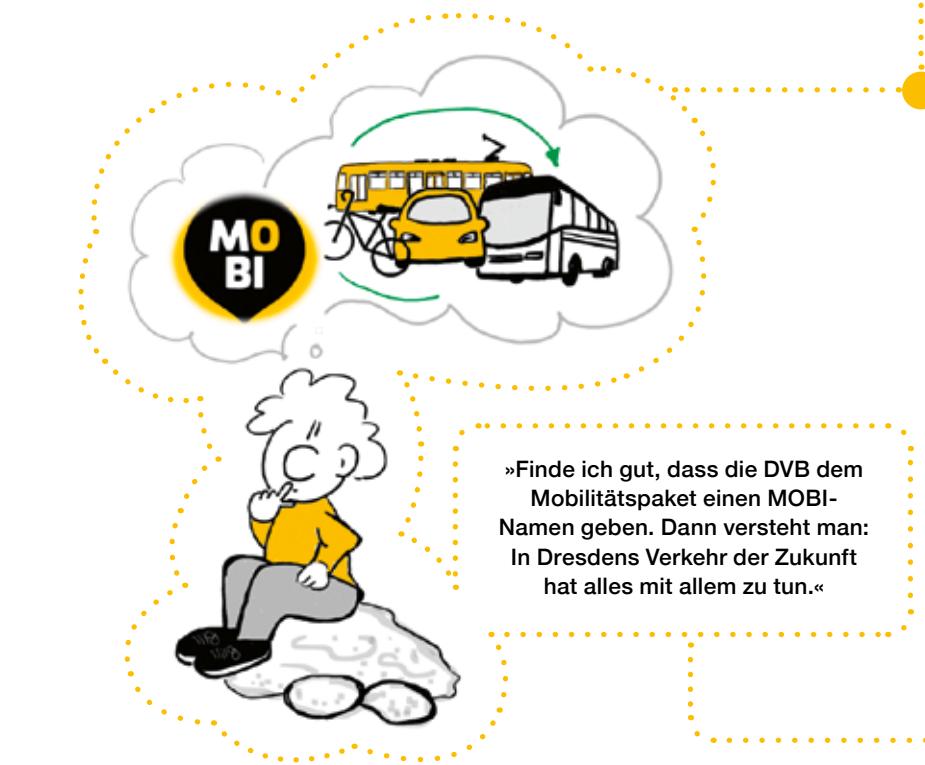
Das Angebot des neuen MOBishuttles existiert als Modellprojekt seit Sommer 2022 im Dresdner Norden. Hat es Erfolg, soll es auch auf andere Stadtteile ausgedehnt werden.

### Kraftanstrengung Mobilitätswende

Dafür werden die DVB konkrete Maßnahmen umsetzen. »Wir setzen auf den Ausbau des Straßenbahn- und Busnetzes, erhöhen mit intelligenten Verkehrslösungen die Reisegeschwindigkeit und machen unser Angebot noch pünktlicher und verlässlicher«, erklärt Hannes Lieberoth. »Neue Mobilitätsangebote wie Car- oder Bike-sharing und On-Demand-Verkehr werden wir in den kommenden Jahren noch stärker integrieren.« Für neue Busse und Bahnen sowie den Aus- und Neubau der Strecken rechnen die DVB bis 2030 mit einem Investitionsbedarf von mindestens 500 Millionen Euro.

### »Clean vehicles« für eine umweltfreundliche Flotte

Eine neue Generation Stadtbahnwagen des Unternehmens Alstom geht im Herbst 2022 in den Linieneinsatz und wird je nach Bedarf Schritt für Schritt den veralteten Fahrzeugbestand ergänzen oder ersetzen. Die neuen Fahrzeuge sind deutlich breiter, moderner ausgestattet und energieeffizienter. Und auch die Busflotte der DVB wächst ständig mit – übrigens umweltfreundlich. Bis 2023 schaffen die Verkehrsbetriebe 74 Diesel- und 20 Elektrobusse neu an und werden den Euro-VI-Abgasstandard zu 100 Prozent erfüllen.



»Finde ich gut, dass die DVB dem Mobilitätspaket einen MOBI-Namen geben. Dann versteht man: In Dresdens Verkehr der Zukunft hat alles mit allem zu tun.«

### Der Mix macht's

»Ich wünsche mir für die Zukunft, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Rad- und Fußverkehr und ÖPNV Vorrang vor dem Auto bekommen. So könnten wir Stadträume entwickeln, die lebenswerter sind und die Herausforderungen des Klimawandels in den Städten erträglich machen.«

Wie ich den Verkehr in Dresden 2040 skizzieren würde? Nun, ich sehe Straßenbahnen. Diese haben größere Haltestellenabstände und sind schneller unterwegs. Die Menschen werden viel mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein. Ich sehe auch elektrische, eventuell autonom fahrende Shuttle-Fahrzeuge, die als Zubringer des leistungsfähigen Straßenbahnnetzes dienen. So wird ein Mix aus öffentlicher Mobilität entstehen. Das private Auto wird in der Stadt der Zukunft aus dem öffentlichen Raum verschwinden, weil es einfach nicht mehr notwendig ist.«

**Hannes Lieberoth, Leiter der Verkehrsplanung der DVB (auf dem Bild mit Camilla Seidenzahl, Projektleiterin MOBishuttle)**

### MOBishuttle – Mobilität auf Abruf

ÖPNV auf Abruf und so, wie ich es will – gibt es das? Ja, gibt es. Bei den DVB nennen sie es MOBishuttle. Zwischen 2022 und 2024 testen die DVB das On-Demand-Angebot in den Stadtteilen Neustadt, Pieschen und Klotzsche. Fahrgäste buchen über die MOBishuttle-App. Es gibt keinen festen Fahrplan. Wer ein Shuttle braucht, fordert es an und der Algorithmus der App stellt eine eigene Route mit individuellen Haltepunkten zusammen. MOBishuttle ist ein Teil des MOBI-Services der DVB, das außerdem die Bike- und Carsharing-Angebote MOBibike und MOBicar beinhaltet.





Vor 150 Jahren rumpelte die erste Pferdebahn von Dresden ins Fischerdörfchen Blasewitz. Die Strecke bildete die Keimzelle für ein umfangreiches Netz von heute über 130 Kilometern Länge.

Anders als es die Vordenker »autogerechter Städte« vorhersahen, erfreut sich die Straßenbahn größerer Beliebtheit denn je. Dabei hat sie auch Narben davongetragen, Rückschläge hinnehmen müssen und war doch rastlos im Einsatz.

Seit 1872 ist der Öffentliche Personennahverkehr Motor nachhaltiger Mobilität und treibt die urbane Geschichte und Entwicklung an. Von der Industrialisierung bis in die Zukunft prägen traditionelle und neue Verkehrsmittel unübersehbar das

wandelbare Stadtgesicht. Ihr summender Betrieb befördert die Entwicklung neuer Wohn- und Industrieviertel ebenso wie die Demokratisierung einer Bewegungsfreiheit, die sich zuerst nur Gutverdienende leisten konnten.

Zugleich sind die Dresdner Verkehrsbetriebe ein bedeutender Arbeitgeber. Doch welche Strecke muss zurückgelegt werden vom Hufschmied zum Softwareingenieur, der Ampeln mit Bordrechnern kommunizieren lässt? Wie garantiert man öffentliche Mobilität auf von unterschiedlichsten Ansprüchen umkämpften Straßen – und sorgt dennoch für einen Mehrwert an Lebensqualität?

Die Antworten auf diese Fragen werden begreiflich in kleinen und großen Geschichten, Biografien, Träumen, Visionen. Ein Porträt von Generationen, die sich voller Herzblut für Mobilität und Moderne engagieren.



SANDSTEIN

