

Einführung

Ausgangspunkt der derzeitigen Debatte um die Kosten der DVB ist die Tatsache, dass der ÖPNV in der Erstellung perspektivisch deutschlandweit teurer wird, Ticketpreiserhöhungen vor Ort ausgelassen wurden und die Aussage, dass die TWD die zu erwartenden Deckungslücken der DVB und der Bäder GmbH aus den Erträgen der SachsenEnergie, der Stadtreinigung und der Dresden IT ab 2025 nicht mehr vollständig tragen kann. Von Seiten des Aufsichtsrates der TWD wird nun erwartet, dass alternative Finanzierungsquellen erschlossen werden, bzw. die Landeshauptstadt die erforderlichen Finanzmittel für die von ihr bestellten Leistungen bereitstellt. Diese Diskussion um eine Bereitstellung städtischer Mittel für den ÖPNV wurde in Dresden, anders als in vielen anderen Städten, seit mehr als zwanzig Jahren nicht mehr geführt und ist somit für viele Stadträte neu.

Aus den Anträgen der Fraktionen „Die Linke“ und „Bündnis90/Die Grünen“ sowie des Berichtes des Aufsichtsrates der TWD an die Gesellschafterversammlung ergeben sich für mich zwei Themenbereiche, in den ich Ihnen als Sachverständiger zur Verfügung stehen kann. Das ist zum einen der Komplex „Arbeit und Belegschaft“ und zum anderen „Beschleunigung des ÖPNV“.

Mitarbeiter

Wir, das sind über 2000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DVB, geben jeden Tag motiviert unser Bestes, um unseren Arbeitsauftrag, die Erstellung eines erstklassigen ÖPNV, zu erfüllen. Die Eckpunkte unseres Handels sind in dem an uns vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu finden. Damit erfüllen unsere Mitarbeiter Aufgaben, um die gesellschaftlich und auch politisch gewollten Ziele aus der Klima- und Verkehrswende zu erfüllen. Die Anzahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist dabei auf unser Tagesgeschäft ausgerichtet. In fast allen Bereichen sind die Mitarbeiterzahlen unter dem Branchenschnitt. Die Effizienz der DVB ist überdurchschnittlich. Projekte, auch unternehmensübergreifend, finden in der Regel auf Basis von Mehrleistung statt.

Hinzu kommt, dass sich die Rahmenbedingungen, unter welchen wir arbeiten, geändert haben. Nur ein Beispiel: Vor fünf Jahren gab es bei der DVB einen einzigen IT-Koordinator. Mittlerweile sind vier Mitarbeiter mit den Themen Datenschutz, IT-Sicherheit und zentrales DV-Management beschäftigt. Ebenso haben sich die Verfahren zur Genehmigung von Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen geändert. War es früher möglich, nach der Planung zu bauen, müssen heute, aus Mitarbeitersicht gesehen, unzählige Abstimmungsrunden gedreht werden, um ins Bauen zu kommen. Nicht wenige Planungen werden dadurch mehrmals verworfen und landen im Papierkorb. Das kostet Zeit und damit Personal.

Über 13 Millionen Kilometer Straßenbahn und über 13 Millionen Kilometer Bus fährt die DVB jährlich. Tendenz steigend. Jedes Fahrzeug wird von unserem Personal gesteuert und jedes Fahrzeug muss instandgehalten werden. Lassen Sie mich einen Blick auf die Rahmenbedingungen werfen, unter den diese Leistung erbracht wird. Was das Lohngefüge unter den deutschen kommunalen Nahverkehrsbetrieben betrifft, liegt der Tarifvertrag Nahverkehr Sachsen auch im Osten Deutschlands „ganz weit im Osten“. Das Einstiegsgehalt eines Facharbeiters oder Fahrers liegt bei 2331 Euro brutto. Dafür erwarten wir Einsatzfreude an sieben Tagen in der Woche und zu allen Tages- und Nachtzeiten. Der Abstand zu den Tarifwerken, die in anderen Dresdner kommunalen Bereichen gelten, liegt bei 15 bis 30 Prozent! Das sind 350 bis 1.500 Euro mehr, die für vergleichbare Tätigkeiten in anderen Unternehmen und Verwaltung gezahlt werden! Und das pro Monat! Gerade bei Funktionen, wie zum Beispiel Meister oder Ingenieure, wird der Unterschied zum Problem. Dringend benötigtes Fachpersonal steht gerade hier im Ballungsraum Dresden mit seinen Industrieansiedlungen unter diesen Bedingungen nur sehr eingeschränkt für die DVB zur Verfügung.

Überstunden für das vorhandene Personal stehen daher auf der Tagesordnung. An der Lohnschraube nach unten zu drehen, verbietet sich daher schon im Gedanken.

Das alles heißt nicht, dass wir die internen Prozesse nicht ständig neu betrachten und nach Effizienzgesichtspunkten neu ausrichten und digitalisieren.

Völlig kontraproduktiv zu den Bemühungen, Personal zu finden und dieses zu halten, sind dann Äußerungen über angebliche Ineffizienzen in der Produktion der DVB oder etwaige Selbstbedienungsmentalitäten der DVB an städtischem Geld. Oder auch der Vorwurf, die DVB entwickle keine eigenen Ideen zum Sparen. Meine sehr geehrten Damen und Herren, die DVB hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten im Thema Personal und Personalkosten bereits fast kaputtgespart! Für nähere Informationen stehe ich oder sicher ein Vertreter der Gewerkschaft gerne zur Verfügung.

Beim Thema Effizienz und Sparen kommt man zwangsläufig auf die Notwendigkeit der Beschleunigung von Bussen und Bahnen.

Beschleunigung

Häufig entsteht hier die Diskussion, gelbe Busse und Bahnen würden im Falle der Beschleunigung den Individualverkehr ausbremsen. Das wird sicher in dem einen oder anderen Fall so sein. Aber bedenken Sie dabei; die vermeintliche Gleichberechtigung, also Nicht-Beschleunigung des ÖPNV, kostet die DVB jährlich einen siebenstelligen Eurobetrag, den die Landeshauptstadt als Eigentümer sicher besser einsetzen könnte. Jedes Fahrzeug, das wir aufgrund von Beschleunigung einsparen können, bringt einen Kostenvorteil von 300 bis 500 Tausend Euro jährlich. Bei 12 Straßenbahnlinien und ca. 30 Buslinien besteht hier größtes Potential!

Aus eigenem Erleben kann ich Ihnen zur Illustration ein oft auftretendes Ereignis schildern. Im Fahrdienst auf der Linie 7 kam ich letzten Montag pünktlich an der Bünaustrasse in Löbtau mit Fahrtrichtung Pennrich an. Als ich meinen Fahrgastwechsel beendet hatte und hätte losfahren können, sprang die Ampel vor mir an der Einmündung Wernerstraße auf Rot. Drei Fahrzeuge fuhr aus der Wernerstraße auf die Kesselsdorfer ein. Als ich dann Grün bekam, konnte ich mit der zulässigen Geschwindigkeit von 15 km/h den Kreuzungsbereich Rudolf-Renner-Str. passieren und kam an der Haltestelle „Malterstrasse“ hinter einem Linksabbieger, welcher gerade vor mir aus der Wernerstrasse gekommen war, zum Halten. Nach dem Fahrgastwechsel bekam ich mit meinem ÖV-Sondersignal „Frei“ und konnte aber nicht fahren, da ich ja hinter dem Linksabbieger stand, welcher Rot hatte. Für einige Zeit befuhr also niemand die Kreuzung. Als dann die Fahrzeuge aus der Saalhausener Str. abbiegen konnten, kamen aus Richtung Naußlitz mehrere Fahrzeuge. Diese sorgten beim nächsten Grün dafür, dass „mein“ Linksabbieger vor mir wieder nicht abbiegen und fahren konnte. Schließlich erreichte ich mit über zwei Minuten Verspätung die nächste Haltestelle. Eine Anpassung der Ampelschaltung, nur in der Reihenfolge der Freigaben, würde die Bahn erheblich beschleunigen. Dabei könnten die Dauern für Grünzeiten für den Individualverkehr sogar gleichbleiben.

Es ist aus meiner Sicht daher dringend geboten, gemeinsam solche vermeintlich kleinen Probleme, die mehr Willen als Geld kosten, zu beheben und die DVB, die ja schließlich ein Unternehmen dieser Stadt ist, vor allem durch einige wenige Verwaltungsmitarbeiter nicht mehr als ein den Autoverkehr störendes und lästiges Etwas zu behandeln.

Dass wir es in der DVB trotzdem verstehen, unseren Job sehr gut zu machen, zeigt das Ergebnis des erst letzte Woche veröffentlichten ÖPNV-Kundenbarometers. 95% unserer Kunden sind mit unseren Leistungen vollkommen zufrieden, sehr zufrieden oder zufrieden. Die DVB AG erreicht damit zum siebten Mal den Spitzenplatz in dieser deutschlandweiten Umfrage.

Empfehlung

Was kann ich aus meiner Sicht empfehlen und vor allem, was hilft der DVB und ihrer Belegschaft und was ist aus meiner Sicht für Dresden gut?

Wir brauchen für die DVB und deren Beschäftigten eine klare mittel- bis langfristige Perspektive und den erkennbaren Rückenhalt der TWD und der Landeshauptstadt als Eigentümerin und deren Bekenntnis zum ÖPNV. Das betrifft sowohl die unternehmerischen Entscheidungen, als auch die Sicherstellung der finanziellen Rahmenbedingungen. Diese muss auf klugen, den Zielstellungen der nächsten Jahre entsprechenden Entscheidungen, beruhen. Jetzt nicht zu reagieren, auf Stillstand oder gar Rückbau des ÖPNV zu setzen, bedeutet die Weichen für ein attraktives Dresden falsch zu stellen.