

**Grußwort des Oberbürgermeisters auf der Tagung der 33.  
Landesgruppenversammlung des Verbandes Deutscher  
Verkehrsunternehmen<sup>1</sup>, Landesgruppe Ost (LOS) - Berlin, Brandenburg,  
Sachsen-Anhalt – am Mittwoch, 06.10.2010 im nh-Hotel in Dessau-Roßlau**

Minister

Staatssekretär

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, Herr Andreas Sturmowski,  
sehr geehrte Herren Stellvertreter: Francois Girard und Michael Koch,  
sehr geehrter Herr Geschäftsführer, Herr Werner Faber,  
sehr geehrter Herr Geschäftsführer der gastgebenden DVG, Herr Torsten Ceglarek,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,

Herzlich Willkommen, wir freuen uns über Ihre Entscheidung, Dessau-Roßlau als  
Austragungsort Ihrer Herbst-Tagung zu wählen. Sie haben damit eine gute und wie  
ich denke auch richtige Wahl getroffen, da Sie hier sehr praxisnah die Verbindung  
zwischen dem Schönen und technischen Themen herstellen können.

Wir freuen uns Sie in der Bauhausstadt im Gartenreich begrüßen zu können.  
Gemeinsam mit dem Biosphärenreservat Mittlere Elbe und der nahegelegenen  
Lutherstadt Wittenberg können wir auf vier Welterbestätten auf engstem Raum  
verweisen.

Werte Anwesende,

gerade die Herbstmonate besitzen in unserer Region des Dessau-Wörlitzer  
Gartenreiches einen ganz besonderen Charme. Wir verdanken es der Weitsicht und  
den aufgeklärten Kenntnissen des Fürsten Leopold Friedrich Franz von Anhalt-  
Dessau. Besuchen Sie eines unserer Weltkulturerbestätten, auf die wir sehr stolz  
sind. Der Fürst wird von uns liebevoll Vater Franz genannt.

---

<sup>1</sup> Verband der Preußischen Eisenbahnen, 1846 gegründet  
Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen, 1895 gegründet  
C:\Dokumente und Einstellungen\azubipresse1\Lokale Einstellungen\Temporary Internet Files\OLK91\Grußwort VDV-Ost 06 10  
10.doc

Die Einbettung in die unter UNESCO-Schutz stehende Biosphäre Flusslandschaft Mittlere Elbe ist in dieser Art ein Alleinstellungsmerkmal.

So einzigartig und schön die Nähe zu Elbe und Mulde ist, regelmäßig werden wir im Frühjahr daran erinnert. Unser aktueller Ausbaustand der Hochwasserschutzanlagen bietet glücklicherweise gegenwärtig nur punktuellen Anlass zur Sorge, gegen die für Dessauer und Roßlauer bekannten üblichen Wassermengen. Dafür sind unsere Kameraden zurzeit im Nachbarkreis Wittenberg im Einsatz.

Mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wandelte sich die Residenzstadt der Fürsten und seit 1807 Herzöge von Anhalt zu einem Standort für den Maschinen- und Waggonbau. Diesem folgten später der Junkers Kalorimeter-, Durchlauferhitzer-, Motoren- und Flugzeugbau. Parallel entwickelte sich auch die chemische Industrie.

Aus der Zeit der industriellen Hochblüte stammt die zweite Weltkulturerbestätte, das Bauhausgebäude mit den Meisterhäusern. Die Entscheidung des damaligen Bauhausdirektors, Walter Gropius, nach Dessau zu kommen, war nur folgerichtig, betrachtet man die technische Entwicklung in Dessau.

Nina Kandinsky, die Frau von Wassily Kandinsky beschrieb 1987 die Vorzüge der Bauhausstadt Dessau: „Natürlich hatte Dessau im Vergleich zu Weimar auch seine besonderen Vorzüge. So war die Bevölkerung wesentlich offener und toleranter als in Weimar. Hier wehte schon der Wind des 20. Jahrhunderts, hier war Industrie angesiedelt und hier produzierte Junkers seine Flugzeuge. Die Bevölkerung dachte modern, und ihrer Aufgeschlossenheit verdankte das Bauhaus seine neue Heimat. Denn die Ideen des Bauhauses entsprachen der neuen Zeit, die in Dessau angebrochen war...“

Ein Besuch des Bauhauses und der Meisterhäuser lohnt sich. Zurzeit bereiten wir die Reparatur des Meisterhausensembles vor. Das Haus Gropius und die Doppelhaushälfte Moholy-Nagy waren im Krieg durch Bombentreffer zerstört worden. Jetzt sollen sie wieder aufgebaut werden, um das gesamte Ensemble zu komplettieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Dessau-Roßlau hat sich seit über 150 Jahren als Entwicklungsstandort und Innovator für verkehrstechnische Lösungen hervorgetan. Bereits lange vor dem ersten Buslinienverkehr in Dessau vor etwa 90 Jahren wurden Fahrgäste mit Motorkraftwagen von Friedrich Lutzmann zwischen Dessau und Wörlitz befördert. Dieser hatte schon 1893 das erste Taxi-Unternehmen der Welt gegründet.

Bezeichnend ist, dass wir bereits vor 90 Jahren einen Wettbewerb zum Schienenverkehr verbuchen konnten. Damals gewann die Schiene, die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn nahm dem Kraftwagenverkehr den Rang ab.

Bis heute haben sich das Land Sachsen-Anhalt und die Stadt Dessau-Roßlau zur Aufgabe bekannt, den SPNV über diese Schiene anzubieten. Wir möchten an dieser Stelle noch einmal unseren Dank an das zuständige Verkehrsministerium senden.

Gerne erinnern wir uns an den 10.09.1841, als die erste Bahnverbindung zwischen Berlin und Dessau durch die Berlin-Anhalter Eisenbahn gefeiert wurde. Wir bieten gerne einen erneuten Anlass zum Feiern, wenn die Wünsche unserer Berlin-Dessau-Pendler für eine schnellere Direktverbindung ein noch größeres Gehör finden können.

Im Eisenbahnsektor konnten wir mit der Industrialisierung den Bau eines Instandsetzungswerkes für Schienenfahrzeuge erleben, welches bis heute seine Bedeutung nicht verloren hat und heute der größte Industriebetrieb der Stadt und einer der größten Arbeitgeber in der Stadt ist. Dieses Reichsbahnausbesserungswerk, heute DB Fahrzeuginstandhaltung wurde nicht von ungefähr in unserer Stadt errichtet, denn 1911 wurde zwischen Dessau und Bitterfeld die erste elektrifizierte Eisenbahnstrecke Deutschlands in Betrieb genommen.

Diesen anhaltenden Erfolg konnten wir im Flugzeugbau leider nicht verbuchen. Diese für Dessau großartige Ära wurde mit dem Zweiten Weltkrieg beendet. Wir werden Sie in der Abendveranstaltung über die weiteren Details informieren, seien Sie herzlich eingeladen. Gerade für technisch Interessierte bietet unser

Technikmuseum „Hugo Junkers“ eine ausgezeichnete Gelegenheit zum Kennen lernen, auch der Dimensionen in seiner besten Zeit.

Begonnen hatte dies aber alles mit dem Einzug der Gastechologie in Dessau im Jahre 1855, als Viktor von Unruh und Wilhelm Oechelhaeuser sen. die Deutsche Continental Gas-Gesellschaft gründeten. Nicht nur das Gas selbst mit seiner Entwicklung in der Geräte- und Messtechnik bedingten die rasante industrielle Entwicklung. Es war die Initialzündung, in deren Schlepptau sich dann weitere Entwicklungen ergaben. Gerade auch der Aufbau des ersten Gaswerkes und später eines gesamten Gasviertels zog beispielsweise den Motorenbau und Hugo Junkers nach Dessau. Im historischen Gasviertel ist heute das UBA angesiedelt.

Mit dieser Entscheidung begann das Lebenswerk von Hugo Junkers in Dessau und einher die Entwicklung im Flugzeug- und Motorenbau.

Dagegen nimmt sich der Beitrag der Einführung der Straßenbahn in Dessau mit Gasantrieb 1894 eher bescheiden heraus. Allerdings hat die Straßenbahn trotz mehrfacher negativer Einflüsse überlebt und bildet heute das Rückgrat des Nahverkehrs in Dessau, wenn auch elektrisch, man lernt eben dazu.

Zurück zu Hugo Junkers, das erste Ganzmetall-Kabinenflugzeug F 13 bildet den Ausgangspunkt für 30 weitere Flugzeugtypen bis hin zum Verkaufsschlager Ju 52, von uns liebevoll Tante JU genannt.

Auch den Schiffbau möchte ich nicht unerwähnt lassen. Um 1900 war die 1866 gegründete Schiffswerft der Gebr. Sachsenberg die größte Binnenwerft Europas. Das Dietzesche Schaufelrad und die Tragflächenboote kommen aus Roßlau.

Die parallelen Entwicklungen im Maschinenbau und in der chemischen Industrie führten zu einem Wirtschaftsstandort größter Bedeutung, die Einwohnerzahlen stiegen permanent. Nach dem Zusammengehen von Dessau und Roßlau konnte dann Anfang der 1940er Jahre die Rekordmarke von 131.000 Einwohnern überschritten werden.

Leider wurde diese überaus positive Entwicklung mit der politischen Machtergreifung der Nazis missbraucht. Die fast vollständige Umstellung der Industrie auf Rüstungsgüter sollte sich später ins Gegenteil der Entwicklung verkehren.

Maschinenbau, Flugzeugbau und Chemische Industrie rückten ins Visier der Aufrüstung. Eines der schwärzesten Kapitel in der Industriegeschichte wurde geschrieben, als die Nazis das berüchtigte in Dessau produzierte Schädlingsbekämpfungsmittel Zyklon B missbrauchten und zur Massenvernichtung von Menschen einsetzten.

Dementsprechend reagierten die Alliierten im Zweiten Weltkrieg. 20 Bombenangriffe musste die Stadt über sich ergehen lassen. Neben zahlreichen Opfern in der Bevölkerung erfolgte dann durch angloamerikanische Bomber am 7. März 1945 die Zerstörung des bebauten Stadtgebietes zu über 85 %. Nicht zuletzt auch durch den zielgerichteten Einsatz von Spreng- und Brandbomben.

Dem folgte ein gigantisches Aufbauwerk. Aus den industriellen Kernen entwickelten sich 14 sozialistische Großbetriebe.

Die politische Wende und die deutsche Wiedervereinigung brachten einerseits die erwünschte Freiheit und Demokratie für die Bürger, andererseits aber auch einen Rückgang der Industrie und den Abbau von tausenden Arbeitsplätzen. Acht Großbetriebe wurden geschlossen.

Die aktuellen Schrumpfungsprozesse haben auch vor den Toren der Stadt keinen Halt gemacht. Wir versuchen uns dieser überdimensionalen Aufgabe zu stellen und reihen uns in die Schar Gleichgesinnter ein. Gerade durch diesen unmittelbaren Kontakt, insbesondere auch auf fachspezifischer Ebene, können wir den Vergleich anstellen, wo wir stehen. Wir stellen zuweilen auch fest, dass andere Städte eine noch größere Last zu schultern haben. Letztlich wird es aus unserer Sicht keine Patentrezepte geben, die Gleichzeitigkeit der Problematik führt nicht zuletzt auch zum Wettbewerb der Städte, sich die Gunst von Ansiedlern zu erhaschen.

Ich darf Sie einladen zur Präsentation „Weniger ist Zukunft“ der IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 im Bauhaus, die noch bis 16.10.10 gezeigt wird.

Im gleichen Atemzug müssen wir abwägen, welche Einschnitte wir heute unseren Bürgern zumuten können, bei welchen wir andere Wege gehen müssen. Ein spannender und zugleich komplizierter Entwicklungsabschnitt in unserer Stadtgeschichte.

Sehr geehrte Damen und Herren,  
lassen Sie mich abschließend noch auf Ihr Spezialgebiet eingehen.

Mit der Fusion der Städte Dessau und Roßlau zum 01. Juli 2007 bedurfte es der Anpassung und Aktualisierung des Nahverkehrsplanes. Darin eingeschlossen waren auch die Analysen und Abwägungen des Mindestbedienstandards, d. h., welches Verkehrsangebot wollen wir unserer Bevölkerung anbieten, was ist bezahlbar. Einerseits verfolgen wir mit unserer Verkehrs- und Entwicklungsplanung entsprechende politische und ökologische Ziele. Andererseits haben wir eine Stadtfläche zu erschließen, welche die Ausmaße der Flächen von Halle oder Magdeburg aufweist. Die deutlich geringere Bevölkerungsanzahl resultiert aus einer entsprechend dünneren Besiedlung in vielen unserer Stadtteile.

Hinzu kommt unverändert unsere saisonale und ortsspezifische Besonderheit, die hohe Radfahreranzahl. Nach wie vor weisen wir im Modal Split einen Anteil von über 27 % auf, dementsprechend gering ist der Anteil des ÖV mit 6 bis 7 %, da wir mit allen anderen Ortsbewegungen im Bundesdurchschnitt liegen.

Nach eingehenden Beratungen wurde im politischen Raum der Nahverkehrsplan für die nächsten Jahre verabschiedet und sieht eine Leistungsstruktur nach Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten vor. Das Rückgrat bildet die Straßenbahn im Stadtteil Dessau, mit einem ergänzenden Busangebot in Dessau und Roßlau.

Für die Neben- und Schwachlastzeiten kommen Rufbus- und Anrufbussystem zum Einsatz.

Auf dieser Grundlage stellten die beiden ortsansässigen Verkehrsunternehmen entsprechende Anträge zur Wiedererteilung der Busliniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz. Die Anträge umfassten den Fahrplanumfang eines ganztägigen Angebotes einschließlich der zugehörigen Fahrpreise und Tarifstrukturen. Die Besonderheit bestand darin, ein System in der fusionierten Stadt zu finden, welches die bisherigen Systeme, das am Regionalverkehr orientierte System in Roßlau und das am Stadtverkehr orientierte System in Dessau vereinheitlicht, einschließlich der Fahrpreise und Tarife.

Dies gelang entsprechend, weshalb die Genehmigungsbehörde den Anträgen nach Prüfung folgte und die entsprechenden Genehmigungen erteilte. Zudem wurde geringfügig zeitversetzt zugleich durch den Stadtrat der Beschluss gefasst, die beiden Verkehrsunternehmen entsprechend der Erbringung der Verkehrsleistungen zu betrauen.

Vor allem auch die konsequente und einheitliche Bewertung, auch im politischen Raum, ermöglichte diese Vorgehensweise, und stärkte zugleich den Rücken der handelnden Akteure.

Die Aufgabenträgerverantwortung umfasst aktuell den innerstädtischen Nahverkehr mit Bussen und Bahnen und die Besonderheit der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Die gebundenen Verkehrsunternehmen sind technisch und wirtschaftlich in der Lage, den Aufgaben gerecht zu werden.

Die Entlastung des städtischen Haushaltes wird dadurch erzielt, dass wir neben den Mitteln aus dem ÖPNVG des Landes sowie der Ausgleichsfinanzmittel für Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung keine zusätzlichen Aufwendungen zu tragen haben. Die Integration des Dessauer Verkehrsunternehmens in den Stadtwerken ermöglicht uns gegenwärtig, neben der Ausnutzung des steuerlichen Querverbundes auch eine Beteiligung an der Konsolidierung des städtischen Haushaltes. Diese Potentiale greifen bereits seit 2003 vollständig.

Wir sind uns natürlich im Klaren, dass auch hier kein unendlicher Finanzspielraum besteht, weshalb parallel dazu der wirtschaftliche Ansporn zur weiteren wirtschaftlichen Verbesserung der Ergebnisse besteht und sich gegenwärtig in der Entwicklung auch so darstellt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich wünsche der Landesgruppentagung einen guten Verlauf dem VDV viel Erfolg in seiner Arbeit und Ihnen, werte Gäste einen angenehmen Aufenthalt in der Bauhausstadt im Gartenreich.

Ich bedanke mich auch beim Vorstand der HAVAG, Herrn Girard, für die Mitwirkung an der Abendveranstaltung hier in Dessau-Roßlau.

Seien Sie stellvertretend für die DVG dazu alle ganz herzlich eingeladen.  
Nochmals alles Gute und viel Erfolg.