

Jetzt auch kontaktloses Bezahlen möglich: Neue Fahrscheinautomaten bis Ende Juni komplett



Sascha Heiser testet den neuen Fahrkartenautomaten an der Bunsenstraße. Alle neuen Geräte akzeptieren jetzt auch Giro- oder Kreditkarten. Die Funktion des kontaktlosen Bezahlens wurde ebenfalls integriert. Schon auf dem Startbildschirm werden die zehn wichtigsten Fahrscheine angeboten. Das macht die Bedienung kinderleicht.

Bis Ende Juni schließen die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) den Austausch ihrer Fahrscheinautomaten ab. Seit dem 9. April werden dafür die alten Automaten in mehreren Stufen durch eine moderne Touch-Screen-Variante ersetzt. Fast 30 Jahre technische Entwicklung liegen zwischen den beiden Geräten. Im Computerzeitalter ist das eine Ewigkeit. DVB-Projektleiter Sascha Heiser gibt im Interview Auskunft, warum sich der Tausch alles andere als einfach gestaltet, aber dafür Fahrgäste jetzt schneller zum Fahrschein kommen.

Warum müssen die alten Automaten überhaupt ersetzt werden?

Sascha Heiser: Die alten Geräte können lediglich Fahrscheine gegen Bargeld verkaufen. Deswegen werden sie inzwischen „Blechtrottel“ genannt. Das Konzept stammt noch aus den 1980er Jahren. Heute erwarten Kunden mehr von uns. Zum Beispiel das bargeldlose Bezahlen wie es in jedem Supermarkt oder Restaurant möglich ist. Ganz abgesehen davon, dass nach knapp 30 Jahren die Störanfälligkeit steigt und keine Ersatzteile mehr zu bekommen sind.

Was können die neuen Geräte besser?

Sascha Heiser: Eine wichtige Neuerung besteht in der Erweiterung von Bezahlmöglichkeiten. Die für viele vertraute Münz- und Banknotenannahme ist geblieben. Je nach Rückgabesumme gibt es jetzt auch Banknoten als Wechselgeld zurück. Ebenfalls neu ist die Möglichkeit, jeden Betrag mit Giro- und Kreditkarte bezahlen zu können.

Wie funktioniert das kontaktlose Bezahlen?

Sascha Heiser: Beinahe alle heute ausgegebenen Giro-, EC- und Kreditkarten besitzen auch einen NFC-Chip mit entsprechender Kennzeichnung. Bei Beträgen bis zu 25 Euro braucht man seine Karte zur Bezahlung nur an das vorgesehene Feld am Automaten zu halten. Die Eingabe einer PIN ist bei der „Near-Field-Communication“ nicht nötig. So können beispielsweise alle Einzel- und Tagestickets sicher und bargeldlos bezahlt werden. Und es geht viel schneller.

Ist die Bedienung über einen Bildschirm nicht komplizierter als mit Tasten?

Sascha Heiser: Besonders Touristen hatten immer Probleme, das für sie richtige Ticket zu finden.

Die neuen Automaten führen mehrsprachig zur richtigen Auswahl. Für regelmäßige Käufer bieten wir die zehn wichtigsten Fahrscheine schon auf dem Startbildschirm an. Sie machen knapp 90 Prozent aller an Automaten gekauften Tickets aus. Über ein einfaches Menü oder eine Start-Ziel-Suche findet man bei Bedarf aber das gesamte Fahrscheinsortiment innerhalb des Verkehrsverbundes. Der Praxistest ergab, dass die Bedienung jetzt vor allem für Fahrgäste, die das erste Mal mitfahren, einfacher geworden ist.

Sind die neuen Fahrscheinautomaten auch zuverlässiger?

Sascha Heiser: Alle neuen Automaten sind vernetzt. Gehen Fahrscheinpapier oder Wechselgeld zur Neige, meldet sich das Gerät automatisch in der DVB-Leitstelle. So kann der Service schon vor Ort sein, bevor der Automat außer Betrieb geht. Ebenso werden Fehler oder unbefugte Zugriffe sofort gemeldet. Natürlich kann auch ein neuer Automat mal ausfallen, aber wir werden die Reparaturzeiten deutlich verkürzen können.

Kommen die neuen Geräte an die gleichen Standorte?

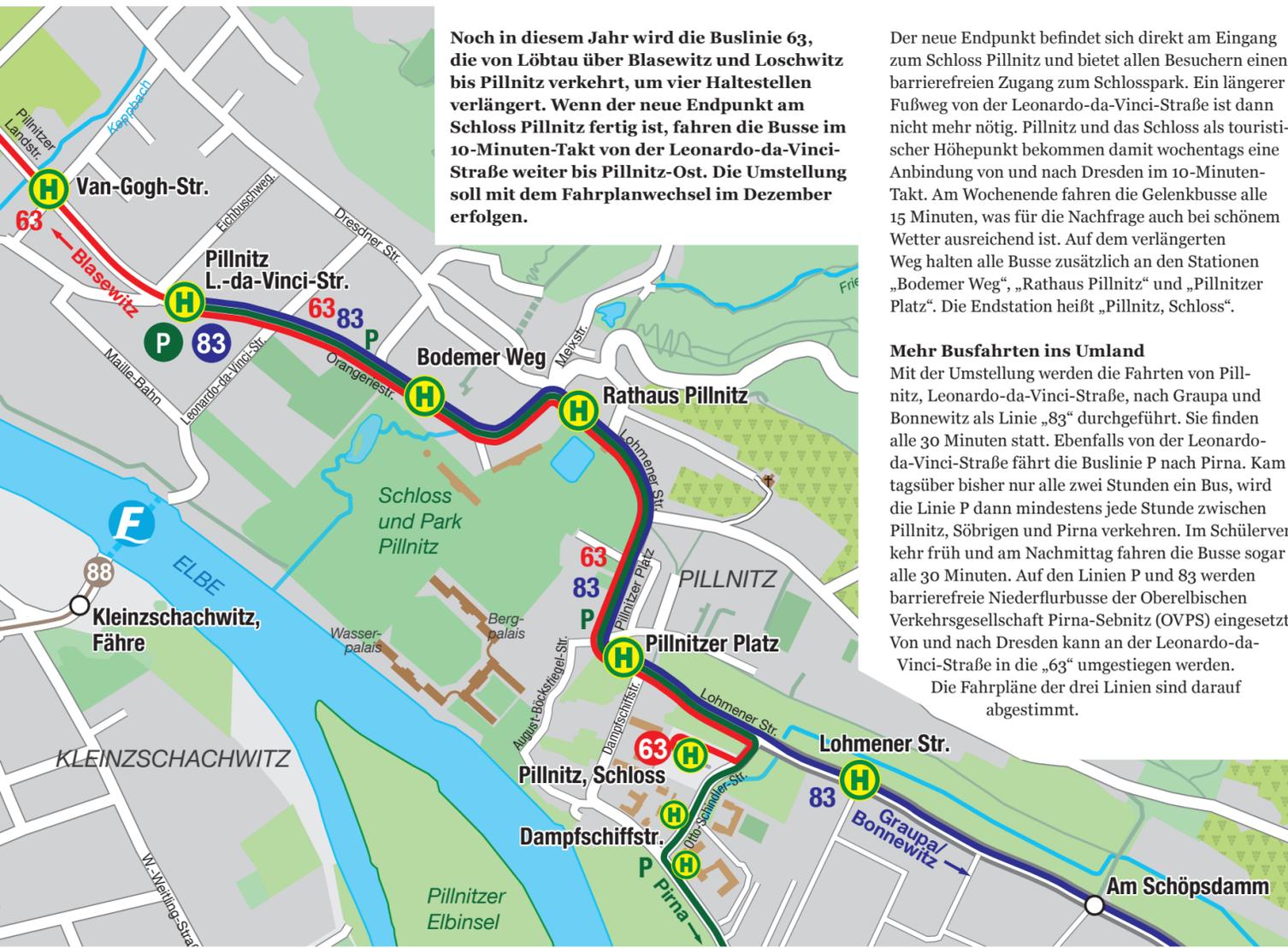
Sascha Heiser: Ja, bis auf ganz wenige Ausnahmen. An fünf bisherigen Standorten wie der Haltestelle Schillingstraße haben wir so gut wie keine Fahrscheine verkauft. Deshalb stellen wir an fünf anderen Standorten wie der Karcherallee, dem Alexander-Puschkin-Platz oder dem Alaunplatz Automaten neu auf.

Sollte der Austausch nicht schon eher beginnen?

Sascha Heiser: Ja, das stimmt. Wir wollten unseren Fahrgästen aber kein Provisorium anbieten und haben uns für die Inbetriebnahme die nötige Zeit genommen. Die Abstimmung auf das Tarifsystem und die Wünsche unserer Kunden war nicht einfach. Wir hatten Fahrgäste aller Altersklassen zum praktischen Test eingeladen und im Mai 2017 einen Probelauf mit acht Automaten gestartet. Diese Erkenntnisse sind mit in die Bedienung eingeflossen.

Das Interview führte Falk Lösch.

Buslinie 63 wird zum Jahresende verlängert Im 10-Minuten-Takt zum Schloss Pillnitz



Noch in diesem Jahr wird die Buslinie 63, die von Löbtau über Blasewitz und Loschwitz bis Pillnitz verkehrt, um vier Haltestellen verlängert. Wenn der neue Endpunkt am Schloss Pillnitz fertig ist, fahren die Busse im 10-Minuten-Takt von der Leonardo-da-Vinci-Straße weiter bis Pillnitz-Ost. Die Umstellung soll mit dem Fahrplanwechsel im Dezember erfolgen.

Der neue Endpunkt befindet sich direkt am Eingang zum Schloss Pillnitz und bietet allen Besuchern einen barrierefreien Zugang zum Schlosspark. Ein längerer Fußweg von der Leonardo-da-Vinci-Straße ist dann nicht mehr nötig. Pillnitz und das Schloss als touristischer Höhepunkt bekommen damit wochentags eine Anbindung von und nach Dresden im 10-Minuten-Takt. Am Wochenende fahren die Gelenkbusse alle 15 Minuten, was für die Nachfrage auch bei schönem Wetter ausreichend ist. Auf dem verlängerten Weg halten alle Busse zusätzlich an den Stationen „Bodemer Weg“, „Rathaus Pillnitz“ und „Pillnitzer Platz“. Die Endstation heißt „Pillnitz, Schloss“.

Mehr Busfahrten ins Umland

Mit der Umstellung werden die Fahrten von Pillnitz, Leonardo-da-Vinci-Straße, nach Graupa und Bonnewitz als Linie „83“ durchgeführt. Sie finden alle 30 Minuten statt. Ebenfalls von der Leonardo-da-Vinci-Straße fährt die Buslinie P nach Pirna. Kam tagsüber bisher nur alle zwei Stunden ein Bus, wird die Linie P dann mindestens jede Stunde zwischen Pillnitz, Söbrißen und Pirna verkehren. Im Schülerverkehr früh und am Nachmittag fahren die Busse sogar alle 30 Minuten. Auf den Linien P und 83 werden barrierefreie Niederflerbusse der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz (OVPS) eingesetzt. Von und nach Dresden kann an der Leonardo-da-Vinci-Straße in die „63“ umgestiegen werden. Die Fahrpläne der drei Linien sind darauf abgestimmt.

Nächster Halt: Finale

Linie	Ziel	In Min
WM	AKTION	

noch bis zum 14. Juni 2018

Abo abschließen &

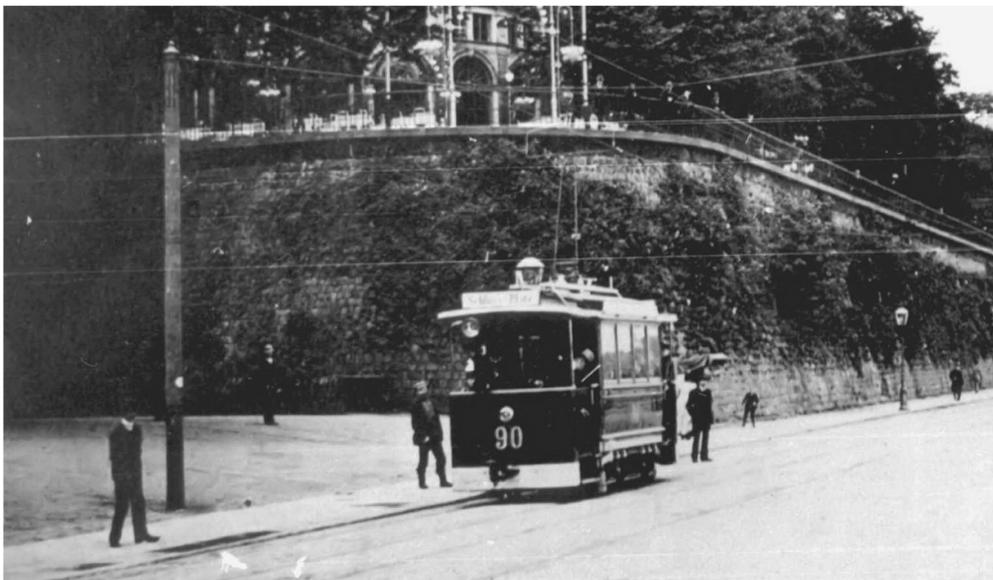
Mit jedem Tor

der deutschen Nationalelf

3 € sparen!

www.dvb.de/wm-aktion

Schon seit 1893: Umweltfreundlich, modern und zukunftsorientiert Dresdens „Elektrische“ wird 125 Jahre alt



Schon seit 125 Jahren gibt es in Dresden Elektromobilität. Im Jahr 1893 fuhr die erste elektrische Straßenbahn vom Schloßplatz nach Blasewitz. Am Terrassenufer passierten die Wagen auch das 1842 erbaute Belvedere.

„Als die Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft im Jahre 1891 die Konzession zu einer neuen Straßenbahnlinie nach dem stark bevölkerten Villen-Vorort Blasewitz erhielt, beschloß sie, diese Linie nicht wieder mit Pferden zu betreiben, sondern durch Einführung eines vervollkommenen Betriebes den gesteigerten Anforderungen für den Verkehr nach diesem Vororte zu entsprechen“ (Quelle: DIE ELEKTRISCHE STRASSENBAHN IN DRESDEN – SIEMENS & HALSKE 1893)

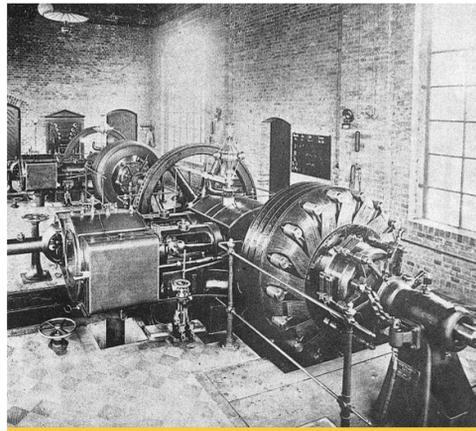
Dresdens „Elektrische“ wird bald 125 Jahre alt. Genau am 6. Juli 1893 fuhr die erste elektrisch angetriebene Straßenbahn vom Schloßplatz zum Schillerplatz. Mit Eröffnung des Blauen Wunders, damals noch König-Albert-Brücke, am 15. Juli 1893 wurde die Fahrt nach Loschwitz verlängert. Von der ersten elektrisch betriebenen Straßenbahn bis zur vollständigen Umrüstung des bestehenden Netzes mit 16 Linien dauerte es nur sieben Jahre. Schon am 25. August 1900 rückte die letzte Dresdner Pferdebahn, die seit ihrer Einführung im Jahr 1872 das Rückgrat der öffentlichen Mobilität in Dresden bildete, für immer ins Trachenberger Depot ein. Der elektrische Antrieb hatte sich auch im öffentlichen Nahverkehr als leistungsfähiger, zuverlässiger und kostengünstiger durchgesetzt.

Siemens-Generator verhalf zum Durchbruch
Mit der Entwicklung des elektrischen Generators durch Werner von Siemens im Jahr 1866 stand diese fortschrittliche Energieform erstmals in ausreichender Menge zur Verfügung. Das verhalf dem damals schon bekannten Elektromotor zum endgültigen Durchbruch. Nach der ersten elektrisch betriebenen Lokomotive auf der Berliner



Mit Eröffnung des Blauen Wunders im gleichen Jahr fuhren die Straßenbahnen bis nach Loschwitz, einige Wagen hatten ihre Endstation aber weiterhin am Schillerplatz.

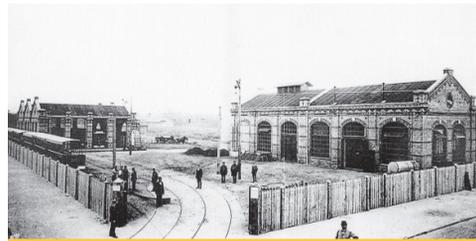
Gewerbeausstellung 1879 präsentierte die Firma Siemens & Halske 1881 in Berlin-Lichterfelde auf einer Strecke von 2,4 Kilometern die erste elektrische Straßenbahn. Die heute übliche einpolige Fahrleitung mit Stromabnehmer wurde in Deutschland das erste Mal flächendeckend 1891 in Halle eingesetzt. Ein Jahr später begann die Elektrifizierung der Straßenbahnen in Gera und Bremen und 1893 auch in Chemnitz, Dresden und Hannover.



Diese Generatoren lieferten den ersten Strom in Dresden. Zunächst nur für den Betrieb der Straßenbahn, später auch für die erste elektrische Stadtbeleuchtung.

Erster Strom vom Tatzberg

Der Strom zum Betrieb der ersten elektrischen Straßenbahn in Dresden kam aus der neuen Kraftstation an der Hertelstraße. Die „Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft in Dresden“ hatte dort einen Betriebsbahnhof für die anfangs 12 Wagen sowie ein Kessel- und Maschinenhaus errichtet. Die Generatoren wurden von Dampfmaschinen angetrieben. Erbauer Siemens & Halske musste das Kraftwerk ein Jahr auf eigene Rechnung betreiben. Danach fiel es vertragsgemäß an die Stadt Dresden, die es ausbaute und damit auch öffentliche Beleuchtung betrieb. So kam der erste Strom in die Stadt.



Blick auf den „Betriebsbahnhof“ für elektrisch angetriebene Straßenbahnen an der Hertelstraße. Links der Wagenschuppen, rechts das dampfbetriebene Kraftwerk.

Elektromobilität seit 125 Jahren

Ist heute von Luftreinhaltung und Elektromobilität die Rede wird oftmals vergessen, dass man mit der Straßenbahn in Dresden schon seit 125 Jahren umweltfreundlich unterwegs ist. Inzwischen bewältigen moderne Stadtbahnen rund 70 Prozent des öffentlichen Nahverkehrs in der sächsischen Landeshauptstadt. Diese emissionsfreie Mobilität ist für die Luftqualität einer Stadt in Tallage von besonderer Bedeutung. Auch deshalb sollen in Dresden in den kommenden Jahren weitere neue Stadtbahnstrecken gebaut werden.

Gut erkennbar, preiswert und ohne Kabelanschluss:

Mehr LCD-Anzeigetafeln an Haltestellen



Gunter (links) und Nico Hauswald montieren an der Haltestelle „Gasanstaltstraße“ eine weitere elektronische Abfahrts- und Anfahrts-Informationstafel mit stromsparender LCD-Anzeige.

An den Haltestellen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) werden weitere stromsparende LCD-Abfahrts- und Anfahrts-Informationstafeln montiert. Die ersten kamen im Juni 2016 auf den Linien 62 und 4 zum Einsatz. Inzwischen sind sie auch in Kleinzschachwitz, Leuben, Klotzsche, Heidenau oder Loschwitz zu sehen. Bis zum Herbst sollen insgesamt 219 solcher LCD-Anzeigen installiert sein.

Die elektronischen Abfahrts- und Anfahrts-Informationstafeln, die korrekt eigentlich Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) heißen, zeigen die Zeit bis zur nächsten Ankunft der Busse und Straßenbahnen an den Haltestellen an. Sie synchronisieren sich fortlaufend mit den Standorten von Bussen und Straßenbahnen und informieren Fahrgäste auch über Linienstörungen.

Flexibel und preiswert: Geeignet für weniger frequentierte Haltestellen

Diese neue einfache Form der Anzeigen hat trotz Hintergrundbeleuchtung einen extrem niedrigen Stromverbrauch. Die eingebaute Batterie versorgt das Modul drei Jahre lang mit Energie. Die LCD-Anzeigen eignen sich für weniger belebte Stationen oder Haltestellen außerhalb des Stadtzentrums. Obwohl nur zwei Zeilen zur Verfügung stehen, können Störungsinformationen oder Hinweise als Laufschrift visualisiert werden. Die Anzeigen benötigen keinerlei externe Anschlüsse. So kann auf teure Tiefbauarbeiten und das Verlegen von Kabeln verzichtet werden. Ihre Fahrplandaten beziehen sie über das Mobilfunknetz. Mit knapp 3.000 Euro kosten sie nur etwa halb so viel wie eine klassische Anzeige. Das Land Sachsen übernimmt 75 Prozent der Kosten, der Verkehrsverbund Oberelbe beteiligt sich mit weiteren 15 Prozent.

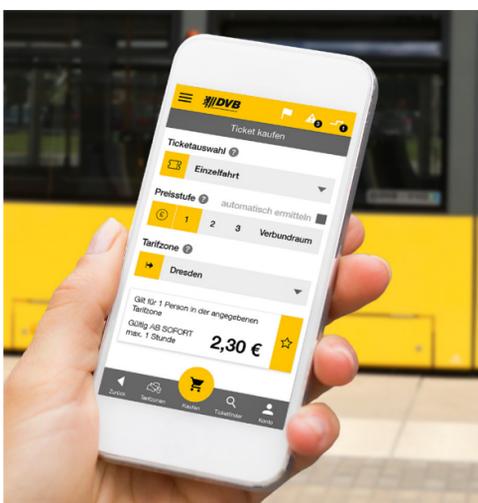
Gut lesbar: Helle LED-Anzeigen erste Wahl für zentrale Plätze

An zentralen Plätzen mit vielen Fahrgästen wie beispielsweise am Postplatz sind gut lesbare Groß-DFI mit einem hell leuchtenden LED-Display die bessere Wahl. Fahrgäste können solche Anzeigen auch auf Distanz gut erkennen. Im DVB-Liniennetz gibt es 77 solcher Großanzeigen. Stationen mit mittlerem Fahrgastaufkommen haben die LED-Displays im Haltestellenschild integriert. Insgesamt 375 solcher Stelen-Anzeigen gibt es an DVB-Haltestellen. Allerdings wird für LED-Anzeigen ein Stromanschluss benötigt.

Fahrgäste wünschen sich schnelle Information

Die schnelle Information steht weit oben auf dem Wunschzettel vieler Fahrgäste. Auch wenn Dresden bei Befragungen stets gut abscheidet, möchten DVB-Fahrgäste noch aktueller informiert werden. Im Fahrplanbetrieb und bei Störungen. Durch den weiteren Ausbau der DFI-Anzeigen steigt der Ausrüstungsgrad von Haltestellen nun bis Ende 2018 von 22 Prozent auf rund 43 Prozent.

Fahrscheinkauf per Handy bald einfacher



Der Fahrscheinkauf per Mobiltelefon geht ab Mitte Juni noch einfacher. Fahrgäste können dann direkt aus der App „DVB mobil“ ihren Fahrschein lösen. Bisher wurden Kunden erst auf die Seite von HandyTicket Deutschland weitergeleitet. Das ist nun nicht mehr nötig. So wird die Bedienung noch einfacher und geht schneller. Einzige Voraussetzung für den Kauf von Handytickets ist die einmalige Anmeldung. Informationen dazu stehen unter www.dvb-handyticket.de im Internet. Dort kann man sich gleich anmelden.

Über die App „DVB mobil“ hat man seine Verbindungen für Busse, Straßenbahnen und S-Bahnen immer auf dem Handy. Außerdem lassen sich die nächsten Abfahrten der Verkehrsmittel an jeder beliebigen Haltestelle in Echtzeit anzeigen. Das Miniprogramm belegt kaum Speicher und steht im App Store und bei Google Play kostenlos zum Download bereit. Die App ist für alle Smartphones

mit Internetzugang geeignet. Sie lässt sich in Deutsch und Englisch bedienen. Weitere Sprachen kommen später noch hinzu.

Was kann die App DVB mobil?

- ✓ Ticketkauf und Tarifinformationen
- ✓ Abfahrtsmonitor für Busse und Bahnen in Echtzeit
- ✓ Verbesserte Verbindungsauskunft
- ✓ Anzeige aktueller Störungen
- ✓ Orientierungshilfe durch GPS-Ortung
- ✓ Interaktive Umgebungskarten und Liniennetzpläne
- ✓ Mehrsprachige Inhalte (bisher: deutsch/englisch)



Wochenkarten-Gewinnspiel

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

Schon sehr früh wurden die Pferdebahnen schrittweise durch die leistungsfähigeren, zuverlässigeren und kostengünstigeren elektrischen Straßenbahnen ersetzt. Auch in Dresden. Wann fuhr die letzte Pferdebahn im planmäßigen Liniendienst durch die sächsische Residenzstadt?

- A im August 1900 B vor 125 Jahren
C im September 1872 D im Juli 1893

Einsendeschluss ist der 29. Juni 2018. 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 01/2018:
Richtig war Antwort D. In den Nächten von Freitag zu Sonnabend, Sonnabend zu Sonntag und vor Feiertagen finden die Postplatztreffen der Busse und Bahnen zwischen 22:45 Uhr und 4:45 Uhr jeweils 13 Mal statt.

Immer alle halbe Stunde. Auch diesmal gab es viele richtige Zusendungen und das Los musste am Ende entscheiden.

Die 15 Wochenkarten für die Tarifzone Dresden gehen an: Marlies Götzke, Brigitte Pfaffe (Coswig), Ortwin Binder, Claudia Detrik, Angelika Kalina, Torsten Loeschke, Egon Lorenz, Silvia Schipke, Matthias Schneider, Matthias Thum, Edelgard Walther (alle Dresden), Christa Braune (Freital), Mandy Heubner (Heidenau), Jens Lippmann (Klipphausen), Nicolas Lehmann (Riesa)

Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern!

DVB Einsteiger

Impressum: DVB Einsteiger Ausgabe Juni 2018
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!