

## Beschluss ÖPNV-Offensive für Dresden - Bus und Bahn zukunftsfähig machen

Gremium:	Mitgliederversammlung
Beschlussdatum:	17.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.2. AG Verkehr: ÖPNV-Offensive für Dresden - Bus und Bahn zukunftsfähig machen

### Antragstext

1 Ausgangssituation: Verkehrswende mit Anlaufschwierigkeiten

2 Wir BÜNDNISGRÜNE wollen eine Verkehrswende mit dem Ziel einer klima- und  
3 umweltfreundlichen Stadt mit mehr attraktivem Lebensraum für alle  
4 Dresdner\*innen. Dafür bauen wir auf einen starken "Umweltverbund" aus Radfahren,  
5 Zu-Fuß-gehen und Bus-und-Bahn-Fahren, wo immer es möglich ist. Die  
6 gesellschaftliche Bereitschaft für eine solche Transformation des  
7 Verkehrssystems wächst Jahr für Jahr – nun müssen wir dafür sorgen, dass dieser  
8 Wandel in der Landeshauptstadt Dresden möglich wird.

9  
10 Ein Schwerpunkt wird dabei die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs  
11 (ÖPNV) in Dresden sein. Unser Ziel aus dem Kommunalwahlprogramm 2019, einen  
12 Anstieg der ÖPNV-Nutzung von 22 auf 30 % an allen in Dresden zurückgelegten  
13 Wegen bis zum Jahr 2030, ist inzwischen überparteilicher Konsens – zumindest auf  
14 Ebene der Lippenbekenntnisse. Immerhin fordern Bundes- und Landesregierung sogar  
15 eine Verdopplung der ÖPNV-Nutzung im selben Zeitraum.

16  
17 Allein geschafft ist noch wenig: Während der Radverkehr in Dresden  
18 erfreulicherweise stetig zunimmt, stagniert die ÖPNV-Nutzung – mit dem Ergebnis,  
19 dass der private PKW weiterhin eine zentrale Säule der Mobilität in Dresden  
20 darstellt und sich die Verkehrsdichte auf Dresdens Straßen nicht verringert.<sup>1</sup>

21 Scheinlösung 365-Euro-Ticket

22 Vor dem Hintergrund dieser Ziele fordern nun mehrere Parteien des Dresdner  
23 Stadtrats die massive Absenkung des Jahresaboppreises von derzeit 622 auf 365 €,  
24 ohne dafür bislang ein Finanzierungskonzept vorzulegen. Diese auf den ersten  
25 Blick populäre Maßnahme ist jedoch alles andere als hilfreich, um die  
26 tatsächlichen Ziele der ÖPNV-Förderung zu erreichen. Um Menschen zum Umsteigen  
27 vom Auto auf Bus und Bahn zu bewegen, braucht es vor allem schnelle und  
28 zuverlässige Verbindungen mit hoher Taktfrequenz. Preissenkungen in den  
29 geforderten Größenordnungen verhindern Investitionen an den notwendigen Stellen  
30 und erreichen kaum Umsteiger vom Auto, wie die Einführung des 365-Euro-Tickets  
31 in Wien eindrucksvoll bewiesen hat.<sup>2</sup>

32  
33 Untersuchungen zeigen, dass die Hauptgründe für die Nutzung des Autos statt des  
34 ÖPNVs vor allem die (subjektiv) zu geringe Taktfrequenz, Geschwindigkeit und  
35 Verlässlichkeit sind. Der Preis ist von eher nachgeordneter Relevanz, da viele  
36 Fahrkarten im Vergleich zu den realen Kosten des Autofahrens schon jetzt  
37 deutlich günstiger sind. Mit pauschalen Preissenkungen erreicht man daher  
38 oftmals Menschen, die heute mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind und dann aus  
39 Bequemlichkeit in Bus und Bahn steigen würden – ein aus Sicht einer ökologischen  
40 Verkehrswende unerwünschter Effekt.

41  
42 Auch wenn der VVO die abschließende Kalkulation der Einnahmeausfälle durch ein  
43 365-Euro-Ticket noch nicht veröffentlicht hat, kursieren Zwischenergebnisse: Die  
44 jährlichen Verluste würden wohl 30 Mio. € und mehr betragen – und somit ungefähr  
45 zu einer Verdopplung des jährlichen Fehlbetrags der DVB führen. Diese Kosten  
46 werden dem überschaubaren Nutzen nicht gerecht.

47 Wir fordern stattdessen eine gesamthaft gedachte ÖPNV-Offensive, die auf drei  
48 Säulen beruht:

- 49 1. Steigenden Finanzierungsbedarf der DVB absichern
- 50 2. Angebotsoffensive: Mehr, schneller, direkter
- 51 3. Ticketoffensive: Potenziale heben durch attraktive Zielgruppenangebote

52 1.) Steigenden Finanzierungsbedarf der DVB absichern

53 Während andere Parteien über Ticketpreissenkungen reden, die immense jährliche  
54 Zusatzverluste verursachen würden, fordern wir zuerst eine solide Finanzierung  
55 der heute schon wachsenden Kosten der DVB. Laut ihrer Wirtschaftsplanung wird  
56 der jährliche Fehlbetrag bis zum Jahr 2024 von ca. 40 auf ca. 55 Mio. €  
57 anwachsen – und dies alleine wegen steigender Personalkosten sowie kleiner  
58 Angebotsverbesserungen auf einzelnen Buslinien (z.B. Li. 68 Cossebaude, Li. 78  
59 zum neuen Bosch-Standort) sowie der nötigen Ersatzinvestitionen in Infrastruktur  
60 und Fahrzeuge.

61  
62 Gerade als Wahlsieger der Kommunalwahl sind die GRÜNEN einer soliden  
63 Haushaltspolitik verpflichtet. Ein Ausgleich der steigenden DVB-Verluste  
64 innerhalb der Technischen Werke Dresden wird bei realistischer Betrachtung nicht  
65 mehr möglich sein, da die DREWAG-Gewinne nicht im selben Maße steigen. Deshalb  
66 müssen zukünftig Jahr für Jahr Haushaltsmittel eingesetzt werden. Nach der  
67 Corona-Krise wird es immer schwieriger werden, im Stadthaushalt freie Budgets  
68 für neue Aufgaben und Projekte zu finden.

69  
70 Deshalb fordern wir die GRÜNE Stadtratsfraktion auf, gemeinsam mit der  
71 Stadtverwaltung zeitnah ein langfristiges Finanzierungskonzept für die  
72 Mehrbedarfe der DVB aufzustellen. Alle Möglichkeiten der direkten  
73 Gegenfinanzierung aus dem Verkehrsbereich müssen dabei ausgeschöpft werden,  
74 insbesondere im Bereich der Parkgebühren. Diese sind heute im Vergleich mit  
75 anderen Halbmillionenstädten skandalös niedrig. Die Verwaltung arbeitet an einem  
76 Gebührenkonzept, dessen Entwurf jüngst an die Öffentlichkeit drang und insgesamt  
77 in die richtige Richtung weist. In Verbindung damit muss die  
78 Parkraumbewirtschaftung jedoch auf viel mehr parkintensive Stadtteile  
79 ausgeweitet werden, wie es nicht zuletzt die Stadt Wien umgesetzt hatte, bevor  
80 dort über Ticketpreissenkungen überhaupt nachgedacht werden konnte.<sup>3</sup> Nur so kann  
81 sowohl eine Gegenfinanzierung für den ÖPNV-Ausbau als auch ein spürbarer  
82 Verlagerungseffekt auf Bus und Bahn erreicht werden.

83  
84 Darüber hinaus müssen die Gebühren für Anwohner\*innenparken endlich den wahren  
85 Kosten für kostbaren innerstädtischen Flächenverbrauch angenähert werden,  
86 nachdem der Bundestag am 14. Mai 2020 den bisherigen Kostendeckel abgeschafft  
87 und die zukünftige Regelung an Länder und Kommunen übertragen hat. Es ist nicht  
88 einzusehen, warum einerseits ein DVB-Abo über 600 Euro kostet – und das Parken  
89 mitten in der Innenstadt im selben Zeitraum nur 25 Euro! Diese massive

90 Ungleichbehandlung zwischen den Verkehrsmitteln ist weder aus verkehrs- noch aus  
91 haushaltspolitischer Sicht zielführend. Im Ergebnis verhindert sie den Umbau  
92 unserer Stadt in einen modernen, lebenswerten und verkehrsberuhigten Lebensraum.  
93 Deshalb fordern wir die GRÜNE Stadtratsfraktion auf, sich gemeinsam mit anderen  
94 Fraktionen und dem Oberbürgermeister bei der Landesregierung für eine sächsische  
95 Regelung zu Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere einzusetzen, die  
96 die Kommunen zur Festsetzung der Gebühren in eigenem Ermessen ermächtigt. In  
97 einem zweiten Schritt wären dann entsprechende Regelungen für Dresden zu  
98 entwerfen.

## 99 2.) Angebotsoffensive: Mehr, schneller, direkter

100 Das heutige Bus- und Bahn-Angebot in Dresden könnte die gewünschten  
101 Steigerungsraten an Fahrgästen kaum verkraften, nachdem es im Berufsverkehr  
102 heute vielerorts an seine Kapazitätsgrenzen gerät. Deshalb sind umfangreiche  
103 Investitionen in die Infrastruktur und eine massive Angebotserweiterung nötig.  
104 Die bisherigen Ausbaupläne auf einzelnen Achsen wie Löbtau-Strehlen reichen bei  
105 Weitem nicht aus, um im gesamten Stadtgebiet eine spürbare Angebotsverbesserung  
106 zu erreichen. Große Fragen bleiben bis heute ungelöst:

107  
108 Dresdner Autofahrer\*innen kommen mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit im  
109 Stadtverkehr vorwärts, die in fast keiner anderen deutschen Halbmillionenstadt  
110 erreicht wird. Straßenbahn und Bus hingegen haben überdurchschnittlich hohe  
111 Reisezeiten, weil sie weder konsequenten Vorrang an Ampeln bekommen (bis zu 2  
112 min Wartezeit!) noch ausreichend eigene Gleiskörper oder Busspuren nutzen  
113 können. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Auto und Straßenbahn/Bus stellt  
114 einen der wesentlichen Entscheidungsgründe zwischen diesen Verkehrsmitteln dar.  
115 Bislang erhält die weitere Beschleunigung des Autoverkehrs jedoch mindestens so  
116 viel Augenmerk wie jene von Bus und Bahn.

117  
118 Die Kapazität der innerstädtischen Knotenpunkte ist nahezu ausgereizt, sodass  
119 eine Verdichtung auf 5- oder 7,5-Minuten-Takt an vielen Stellen gar nicht mehr  
120 möglich wäre, ohne eine massive gegenseitige Behinderung der Straßenbahnen zu  
121 erzeugen. Eine grundlegende, Dresden-weite Angebotsoffensive liegt damit in  
122 weiter Entfernung. Zwar sind die Maßnahmen für breitere, mehr Fahrgäste  
123 aufnehmende Straßenbahnfahrzeuge weiterhin richtig, aber für eine echte  
124 Verkehrswende mittel- und langfristig nicht ausreichend.

125  
126 Die Abdeckung aller Dresdner Siedlungsgebiete durch hochfrequente ÖPNV-Linien  
127 ist weiterhin sehr unterschiedlich. Seit der großen Busnetzreform 2009 wurden  
128 kaum noch Angebotslücken reduziert – im Gegenteil wurden Qualitätsgrundsätze auf  
129 den 60er-Linien sogar nach und nach verwässert. Schlechter erschlossene Gebiete  
130 leiden dabei zusätzlich unter fehlenden Direktverbindungen ins Zentrum und der  
131 latenten Gefahr des Anschlussverlustes am Umsteigepunkt – wodurch die Fahrgäste  
132 dann gleich 20 oder 30 Minuten warten müssen.

133  
134 Bereits im März 2019 hatten die RGR-Kooperationsfraktionen gemeinsam mit der CDU  
135 einen "Großen Nahverkehrsantrag" beschlossen, auf dessen Basis für den  
136 Planungshorizont 2025/2030 neue Ausbauziele für Bus und Bahn entstehen sollen.  
137 Bislang ist von entsprechenden Planungen nichts an die Öffentlichkeit gekommen.  
138 Es gilt zu befürchten, dass der "große Wurf" ausbleibt und es zu kaum mehr als  
139 einer überschaubaren Liste an Einzelprojekten kommt, sodass die grundlegenden

140 Herausforderungen des Dresdner ÖPNV-Angebots ungelöst blieben.

141

142 Deshalb fordern wir die GRÜNE Stadtratsfraktion auf, vor dem Hintergrund des  
143 sich verschärfenden Klimawandels eine grundsätzliche ÖPNV-Angebotsoffensive in  
144 zwei Stufen zu entwickeln:

145 1. Schnell umsetzbare Maßnahmen binnen 2-4 Jahren – zum Beispiel:

146 • Taktverdichtungen auf stark genutzten Linien der DVB

147 • weniger Verspätungen durch echte Vorrangschaltungen an Kreuzungen, die  
148 heute große Verzögerungen für Bus und Bahn verursachen

149 • neue Quartiersbusse

150 • S-Bahn-Verdichtung auf dem bestehenden Streckennetz

151 2. Langfristige, grundlegende Planungsgrundsätze im Zeithorizont 2025+ - zum  
152 Beispiel:

153 • Konsequente ÖPNV-Beschleunigung durch mehr Kapazität an den zentralen  
154 Knotenpunkten, konsequenten Vorrang für Straßenbahn und Bus an jeder  
155 Ampelkreuzung, schneller befahrbare Weichenstraßen u.v.m.

156 • mehr eigene Bahn- und Busspuren auch zulasten von PKW-Spuren, aber unter  
157 Wahrung des Raumes für den zunehmenden Rad- und Fußverkehr

158 • neue Straßenbahnachsen – von der lange überfälligen Linie 5  
159 Johannstadt–Plauen bis hin zur Schließung von Angebotslücken auf wichtigen  
160 Tangentialverbindungen sowie ins Umland

161 • Schaffung von Anschlusssicherungskonzepten an Umsteigepunkten für  
162 gebrochene Linien, insbesondere von S-Bahn/Straßenbahn auf Quartiersbusse  
163 zur Feinerschließung

164 • ein massiv ausgebautes S-Bahn-Netz – unter anderem nach Bautzen, Kamenz,  
165 Königsbrück, Großenhain/Elsterwerda, Riesa, Nossen, Glashütte/Altenberg  
166 u.v.m.

167 Für eine wirksame Verkehrswende müssen Stadtratsfraktionen, Stadtverwaltung, DVB  
168 und VVO zudem eine neue Planungskultur entwickeln, die der Dringlichkeit der  
169 Lage Rechnung trägt. Dresden braucht zeitnah ein Konzept für einen “ÖPNV-Pakt”,  
170 der im Sinne einer gemeinsamen Planungswerkstatt für schnellere und effektivere  
171 Entscheidungsprozesse sorgt.

172 3.) Ticketoffensive: Potenziale heben durch attraktive Zielgruppenangebote

173 Anstelle einer teuren und wenig wirkungsvollen Preissenkung des DVB-Abos auf 365  
174 € schlagen wir eine vielfältige Ticket-Offensive vor. Einen ersten Grundstein  
175 haben wir in der letzten Wahlperiode bereits mit der Ausweitung des

176 Sozialticket-Anspruchs für Einkommensschwache erreicht, aber bei zahlreichen  
177 Fahrgastgruppen sind weitere Verbesserungen angebracht:

- 178 • Ausweitung des Jobticket-Programms: Bus und Bahn sind ein großer  
179 Standortvorteil für Arbeitgeber. Die Beteiligung der Arbeitgeber am  
180 Ticketpreis, die heute auf 10% beschränkt ist, möchten wir deutlich  
181 ausbauen, nachdem seit 2019 jegliche Zuschüsse zum Jobticket steuerfrei  
182 sind (kein geldwerter Vorteil mehr). Für den Endnutzer sind damit Preise  
183 um 1 € pro Tag realistisch. Zudem fordern wir das Jobticket bereits ab dem  
184 ersten Mitarbeitenden (statt heute ab 30), damit die vielen kleinen und  
185 mittleren Firmen in Zeiten des Fachkräftemangels attraktive Angebote für  
186 ihre Belegschaft machen können. Städte wie Nürnberg zeigen, dass dies mit  
187 einer schlanken, digitalen Selbstverwaltung problemlos umsetzbar ist.
- 188 • Bildungsticket für 15 €: Schüler\*innen, Auszubildenden und  
189 Freiwilligendienstleistenden möchten wir ein preiswertes Abo-Ticket für  
190 Dresden anbieten, das die zukünftige Landesförderung einbezieht und  
191 massiven Bürokratieabbau bei der Abrechnung ermöglicht. Bei jungen  
192 Menschen werden die langfristigen Weichen für eine umweltfreundliche  
193 Verkehrsmittelwahl gelegt!
- 194 • Attraktives 9-Uhr-Abo: In einem zur Rush-Hour immer stärker belasteten  
195 Verkehrssystem brauchen wir größere Anreize, die Hauptverkehrszeit zu  
196 meiden. Wir beantragen daher die Prüfung eines attraktiven Signalpreises  
197 für das 9-Uhr-Abo, das eine ideale Karte für jene Haushalte sein könnte,  
198 die nicht jeden Tag auf Bus und Bahn angewiesen sind. Das Ticket ist  
199 übertragbar und hat dieselben Regelungen zur Familienmitnahme abends und  
200 am Wochenende wie das normale Abo. Preissenkungen in anderen Städten  
201 belegen, dass eine Nachfragesteigerung im 9-Uhr-Bereich ohne große  
202 Abwanderung aus dem Vollzeit-Abo möglich ist.<sup>4</sup>
- 203 • Günstiger Tagespreis für Familien: Die Preiserhöhung der  
204 Familientageskarte auf 10 € im August 2020 überschreitet eine Schwelle, ab  
205 welcher der ÖPNV für Seltennutzer\*innen, die zu mehreren unterwegs sind,  
206 gegenüber dem Auto sehr teuer wird. Hier fordern wir eine Preisbremse und  
207 einen attraktiven Signalpreis!
- 208 • Mehr Kombitickets für Veranstaltungen: Die Eintrittskarte als Fahrkarte –  
209 dieses einfache Prinzip vermeidet Park-Chaos und lange Staus, wird aber  
210 längst nicht von allen Veranstaltern angeboten. Wir fordern eine  
211 verpflichtende Kombiticket-Vereinbarung für alle Veranstalter, die Räume  
212 der Stadt bzw. städtischer Beteiligungen nutzen.<sup>5</sup>
- 213 • Gästeticket für Touristen: Wer in Dresden Beherbergungssteuer bezahlt,  
214 soll zukünftig gratis in der Zone Dresden unterwegs sein, anstatt  
215 ahnungslos vor dem Ticketautomaten zu stranden. Dazu müsste die  
216 Beherbergungssteuer einen Aufschlag erhalten. Ein solches Gästeticket gibt  
217 es nicht nur in Ferienregionen, sondern auch sehr erfolgreich in Städten  
218 wie Bern, Genf oder Innsbruck, deren touristisches Potenzial mit Dresden  
219 vergleichbar ist. Damit erhalten die Gäste unserer Stadt einen spürbaren  
220 Gegenwert, der die Erhebung der Beherbergungssteuer trotz einer gewissen  
221 Anhebung leichter rechtfertigen lässt.

222 Diese Ticketoffensive enthält viele Maßnahmen, die sich ohne städtische  
223 Zuschüsse selbst finanzieren könnten. Andere könnten einen überschaubaren  
224 Finanzierungsbedarf auslösen, was bei spürbarer Verlagerungswirkung auf den ÖPNV  
225 jedoch akzeptabel wäre. Wir fordern daher die GRÜNE Stadtratsfraktion auf, die  
226 Stadtverwaltung zu beauftragen, gemeinsam mit DVB und VVO einen Beratungsauftrag  
227 zur Detailkonzeption der Maßnahmen sowie zur Einnahmenprognose auszuschreiben  
228 und die Fraktionen des Stadtrats bei der Erarbeitung intensiv einzubinden. Eine  
229 Umsetzung der Ticketoffensive zum August 2021 ist anzustreben.

230 Zusammenfassung:

231

232 Wir BÜNDNISGRÜNE setzen uns für eine Verkehrswende und eine lebenswerte Stadt  
233 ein. Um den Autoverkehr nachhaltig zugunsten von Bus und Bahn zu reduzieren,  
234 muss der öffentliche Nahverkehr vor allem schneller, hochwertiger und  
235 verlässlicher werden – nicht billig, überfüllt und langsam. Dafür ist ein  
236 gemeinsamer Konsens der Dresdner Stadtgesellschaft nötig, um die Planungs- und  
237 Umsetzungsgeschwindigkeit beim ÖPNV-Ausbau deutlich zu erhöhen.

238

239 Zusätzlich wollen wir vielen Zielgruppen eine preisgünstigere Nutzung  
240 ermöglichen, und zwar genau dort, wo hohe Nutzungspotenziale ohne massiven  
241 Zuschussbedarf aus dem öffentlichen Haushalt wahrscheinlich sind. Im Gesamtpaket  
242 dieser Maßnahmen entsteht eine echte ÖPNV-Offensive, bei der für nahezu jede\*n  
243 Dresdner\*in Verbesserungen erreicht werden!

244 [1https://www.gruene-fraktion-dresden.de/srv-studie-bestaetigt-gruene-](https://www.gruene-fraktion-dresden.de/srv-studie-bestaetigt-gruene-mobilitaetspolitik/)  
245 [mobilitaetspolitik/](https://www.gruene-fraktion-dresden.de/srv-studie-bestaetigt-gruene-mobilitaetspolitik/)

246 [2](#) Eine ausführliche Faktensammlung zum 365-Euro-Ticket in Wien hat Johannes  
247 Lichdi zusammengetragen:

248 [https://lichdi.blog.datenkollektiv.net/2020/01/14/jetzt-fuer-klimaschutz-und-](https://lichdi.blog.datenkollektiv.net/2020/01/14/jetzt-fuer-klimaschutz-und-verkehrswende-handeln/)  
249 [verkehrswende-handeln/](https://lichdi.blog.datenkollektiv.net/2020/01/14/jetzt-fuer-klimaschutz-und-verkehrswende-handeln/)

250 [3](#) In Wien wurde die Zahl der bewirtschafteten Straßenrandparkplätze innerhalb  
251 weniger Jahre verdreifacht. Dort sind inzwischen fast 40% aller Straßenkilometer  
252 im gesamten Stadtgebiet bewirtschaftet. Diese Zahl dürfte in Dresden weit unter  
253 10% liegen.

254 [4](#) umgesetzt z. B. in Nürnberg, Augsburg

255 [5](#) umgesetzt z. B. in Stuttgart