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

Ausgangssituation: Verkehrswende mit Anlaufschwierigkeiten

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

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

Allein geschafft ist noch wenig: Während der Radverkehr in Dresden erfreulicherweise stetig zunimmt, stagniert die ÖPNV-Nutzung – mit dem Ergebnis, dass der private PKW weiterhin eine zentrale Säule der Mobilität in Dresden darstellt und sich die Verkehrsdichte auf Dresdens Straßen nicht verringert.[1]

Scheinlösung 365-Euro-Ticket

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

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

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

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

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

1.) Steigenden Finanzierungsbedarf der DVB absichern

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

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

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

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

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

2.) Angebotsoffensive: Mehr, schneller, direkter

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

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

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

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

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

Herausforderungen des Dresdner ÖPNV-Angebots ungelöst blieben.

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

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

   - Taktverdichtungen auf stark genutzten Linien der DVB
   - weniger Verspätungen durch echte Vorrangschaltungen an Kreuzungen, die heute große Verzögerungen für Bus und Bahn verursachen
   - neue Quartiersbusse
   - S-Bahn-Verdichtung auf dem bestehenden Streckennetz

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

   - Konsequente ÖPNV-Beschleunigung durch mehr Kapazität an den zentralen Knotenpunkten, konsequenten Vorrang für Straßenbahn und Bus an jeder Ampelkreuzung, schneller befahrbare Weichenstraßen u.v.m.
   - mehr eigene Bahn- und Busspuren auch zulasten von PKW-Spuren, aber unter Wahrung des Raumes für den zunehmenden Rad- und Fußverkehr
   - neue Straßenbahnachsen – von der lange überfälligen Linie 5 Johannstadt–Plauen bis hin zur Schließung von Angebotslücken auf wichtigen Tangentialverbindungen sowie ins Umland
   - Schaffung von Anschlusssicherungskonzepten an Umsteigepunkten für gebrochene Linien, insbesondere von S-Bahn/Straßenbahn auf Quartiersbusse zur Feinerschließung
   - ein massiv ausgebautes S-Bahn-Netz – unter anderem nach Bautzen, Kamenz, Königsbrück, Großenhain/Elsterwerda, Riesa, Nossen, Glashütte/Altenberg u.v.m.

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

3.) Ticketoffensive: Potenziale heben durch attraktive Zielgruppenangebote

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

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

- Ausweitung des Jobticket-Programms: Bus und Bahn sind ein großer Standortvorteil für Arbeitgeber. Die Beteiligung der Arbeitgeber am Ticketpreis, die heute auf 10% beschränkt ist, möchten wir deutlich ausbauen, nachdem seit 2019 jegliche Zuschüsse zum Jobticket steuerfrei sind (kein geldwerter Vorteil mehr). Für den Endnutzer sind damit Preise um 1 € pro Tag realistisch. Zudem fordern wir das Jobticket bereits ab dem ersten Mitarbeitenden (statt heute ab 30), damit die vielen kleinen und mittleren Firmen in Zeiten des Fachkräftemangels attraktive Angebote für ihre Belegschaft machen können. Städte wie Nürnberg zeigen, dass dies mit einer schlanken, digitalen Selbstverwaltung problemlos umsetzbar ist.

- Bildungsticket für 15 €: Schüler*innen, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden möchten wir ein preiswertes Abo-Ticket für Dresden anbieten, das die zukünftige Landesförderung einbezieht und massiven Bürokratieabbau bei der Abrechnung ermöglicht. Bei jungen Menschen werden die langfristigen Weichen für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl gelegt!

- Attraktives 9-Uhr-Abo: In einem zur Rush-Hour immer stärker belasteten Verkehrssystem brauchen wir größere Anreize, die Hauptverkehrszeit zu meiden. Wir beantragen daher die Prüfung eines attraktiven Signalpreises für das 9-Uhr-Abo, das eine ideale Karte für jene Haushalte sein könnte, die nicht jeden Tag auf Bus und Bahn angewiesen sind. Das Ticket ist übertragbar und hat dieselben Regelungen zur Familienmitnahme abends und am Wochenende wie das normale Abo. Preissenkungen in anderen Städten belegen, dass eine Nachfragesteigerung im 9-Uhr-Bereich ohne große Abwanderung aus dem Vollzeit-Abo möglich ist.[4]

- Günstiger Tagespreis für Familien: Die Preiserhöhung der Familientageskarte auf 10 € im August 2020 überschreitet eine Schwelle, ab welcher der ÖPNV für Seltennutzer*innen, die zu mehreren unterwegs sind, gegenüber dem Auto sehr teuer wird. Hier fordern wir eine Preisbremse und einen attraktiven Signalpreis!

- Mehr Kombitickets für Veranstaltungen: Die Eintrittskarte als Fahrkarte – dieses einfache Prinzip vermeidet Park-Chaos und lange Staus, wird aber längst nicht von allen Veranstaltern angeboten. Wir fordern eine verpflichtende Kombiticket-Vereinbarung für alle Veranstalter, die Räume der Stadt bzw. städtischer Beteiligungen nutzen.[5]

- Gästeticket für Touristen: Wer in Dresden Beherbergungssteuer bezahlt, soll zukünftig gratis in der Zone Dresden unterwegs sein, anstatt ahnungslos vor dem Ticketautomaten zu stranden. Dazu müsste die Beherbergungssteuer einen Aufschlag erhalten. Ein solches Gästeticket gibt es nicht nur in Ferienregionen, sondern auch sehr erfolgreich in Städten wie Bern, Genf oder Innsbruck, deren touristisches Potenzial mit Dresden vergleichbar ist. Damit erhalten die Gäste unserer Stadt einen spürbaren Gegenwert, der die Erhebung der Beherbergungssteuer trotz einer gewissen Anhebung leichter rechtfertigen lässt.

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

Zusammenfassung:

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

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

1https://www.gruene-fraktion-dresden.de/srv-studie-bestaetigt-gruene-mobilitaetspolitik/

2 Eine ausführliche Faktensammlung zum 365-Euro-Ticket in Wien hat Johannes Lichdi zusammengetragen: https://lichdi.blog.datenkollektiv.net/2020/01/14/jetzt-fuer-klimaschutz-und-verkehrswende-handeln/

3 In Wien wurde die Zahl der bewirtschafteten Straßenrandparkplätze innerhalb weniger Jahre verdreifacht. Dort sind inzwischen fast 40% aller Straßenkilometer im gesamten Stadtgebiet bewirtschaftet. Diese Zahl dürfte in Dresden weit unter 10% liegen.

4 umgesetzt z. B. in Nürnberg, Augsburg

5 umgesetzt z. B. in Stuttgart