Ä2.2 ÖPNV-Offensive für Dresden - Bus und Bahn zukunftsfähig machen

Antragsteller*in: Niels Rübelmann

Änderungsantrag zu A2

Von Zeile 23 bis 48:
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.~~ Um Menschen zum Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn zu bewegen, braucht es vor allem schnelle und zuverlässige Verbindungen mit hoher Taktfrequenz.

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.

Dem entgegen stehen die Auswirkungen auf die Entscheidung der Erstanschaffung eines Autos, die öffentliche Wahrnehmung des ÖPNV als einfache und attraktive Alternative, die Entlastung ökonomisch schlechter gestellter Haushalte und die erhöhte Wahrnehmung und politische Profilierung durch ein solches Programm.

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 müssen mit dem politischen, ökologischen und sozialen Nutzen einer solchen Maßnahme verglichen werden und anschließend in einem seperaten Antrag des Grünen KV Dresden eine abschließende Position gefunden werden.

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

Von Zeile 52 bis 81:
Wir fordern

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

dem Wahlversprechen einer konsequenten Verkehrswende und einer nachhaltigen

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

alternative Finanzierungsformen, z.B. über Fördermittel oder Umschichtung von klimaschädlich verwendeten Haushaltsmitteln eingesetzt werden.

.

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

hat.

~~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

Von Zeile 234 bis 236 löschen:
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

Von Zeile 239 bis 242 löschen:
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