

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

Gremium: AG Verkehr
Beschlussdatum: 08.04.2020
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.¹

21 Scheinlösung 365-Euro-Ticket

22 Vor dem Hintergrund dieser Ziele fordern nun mehrere Parteien des Dresdner
23 Stadtrats die massive Absenkung des Jahresabopreises 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.²

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.³ 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-Angebotsinitiative 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.⁴
- 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.⁵
- 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

Begründung

Im Kommunalwahlkampf warben unter anderem CDU und LINKE für ein 365-€-Ticket nach Wiener Vorbild für Dresden. Eine nur auf dieses günstige Ticket fokussierte Forderung ist aus fachlicher Sicht wie das Positionspapier zeigt leider schlicht populistisch.

Trotzdem erwarten Wählerinnen und Wähler wie auch die Mitglieder von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fortschritte auf dem Weg zur Verkehrswende. Die kann nur erreicht werden, wenn neben sicherem Rad- und Fußverkehr in der Stadt ein leistungsfähiger ÖPNV eine zuverlässige und auch kostengünstige Alternative zur privaten Autonutzung darstellt.

Vor diesem Hintergrund hat die AG Verkehr in einem mehrere Monate andauernden Prozess das vorliegende Positionspapier verfasst, um eine ökologische, seriöse und finanzierbare Verkehrs- und Mobilitätspolitik jenseits der ausschließlichen Ablehnung der Vorschläge unserer politischen Mitbewerber*innen zu ermöglichen.