A1 Der Krise mit Nachhaltigkeit begegnen - Leitlinien für eine zukunftsfähige Haushaltspolitik für Dresden

Gremium:	Stadtvorstand
Beschlussdatum:	08.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.1. Leitlinien für eine zukunftsfähige Haushaltspolitik in der Landeshauptstadt Dresden

Antragstext

Ausgangslage

Die Bekämpfung der Corona-Pandemie führt zu einschneidenden Veränderungen in den Öffentlichen Haushalten. Unerwartete Mehrausgaben und einschneidende Verminderungen der Einnahmen werfen aktuelle Haushaltspläne inkl. mittelfristiger Finanzplanungen über den Haufen. Bund und Länder sowie die Europäische Union haben sehr entschlossen auf diese veränderten Bedingungen mit gigantischen Hilfsprogrammen reagiert und wollen mit üppigen kreditfinanzierten Konjunkturprogrammen der Krise begegnen.

Die kommunalen Finanzen rücken bei diesen Überlegungen gerade jetzt in den Fokus, schließlich sind kommunale Investitionen und die Sicherung der sozialen, kulturellen und urbanen Infrastruktur zentrale Herausforderungen der aktuellen Krise.

Nach der aktuellsten Schätzung der Kämmerei ergeben sich folgende Mindereinnahmen (gegenüber der Mittelfristigen Finanzplanung 2019):

Gewerbesteuer 2020-23 ca. 240 Mio €

Einkommenssteuer 2020-23 ca. 93 Mio €

Allg. Schlüsselzuweisungen 2020-23 ca. 105 Mio €

Invest. Schlüsselzuweisungen 2020-23 ca. 17 Mio €

Insges. Mindereinnahmen 2020-23 ca. 455 Mio €

Hinzu kommen erhebliche Mindereinnahmen allein für 2020 (z.B. Beherbergungssteuer, Parkraumbewirtschaftung, Eintrittserlöse) und Mehrausgaben (z.B. Städt. Klinikum, KdU, Soforthilfen, Testungen, Personalkosten) in Höhe von mindestens 57 Mio €.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen für die Städtischen Unternehmen (vor allem jene, die im Querverbund unter dem Dach der TWD wirken) noch nicht final absehbar.

Trotz des beschlossenen Schutzschirms des Freistaates und umfangreicher Maßnahmen des Bundes, mit denen die Mindereinnahmen bei der Gewerbesteuer und die erwarteten Mehrausgaben bei den Kosten der Unterkunft kompensiert werden sollen, entstehen Finanzierungslücken, die vor allem ab dem Jahr 2021 neue Haushaltsstrategien erfordern. Unter Einbeziehung aller bekannten Maßnahmen des Bundes und des Freistaates ist mit einem Finanzierungsdefizit bis 2023 von ca. 300 Mio € zu rechnen.

Der Freistaat hat anerkannt, dass die Einnahmelücken und Ausgabensteigerungen nicht mit den geltenden haushausrechtlichen Instrumenten und Regulierungen zu

lösen sind und hat deshalb für die Kommunen die Möglichkeiten der Finanzierung, auch über höhere Kassenkredite, erweitert.

Für eine nachhaltige Haushaltspolitik in Dresden

Die Finanzierungslücken sollen nach dem Willen des Oberbürgermeisters größtenteils durch Sparmaßnahmen in den nächsten Haushalten und durch weitere Hilfen von Bund und Land kompensiert werden. Demnach sollen alleine im nächsten Doppelhaushalt 2021/22 jährlich über 100 Mio € Einsparungen realisiert werden. Nach gegenwärtigem Stand will die LHD am stickten Verbot der Hauptsatzung einer Nettokreditaufnahme festhalten.

Bündnis 90 / Die Grünen vertreten haushaltspolitisch einen klaren, verantwortungsvollen und nachhaltigen Kurs. Für eine langfristige Entwicklung Dresdens ist es schädlich, die Wirtschaftskrise durch pauschale Ausgabenkürzungen und Verschiebungen von Investitionen zu verschärfen. Dadurch werden gewachsene Strukturen zerstört und ein wirtschaftlicher und sozialer Abwärtssog befördert. Dresdens Anziehungskraft für Unternehmen, Fachkräfte und Tourist*innen basiert auch auf einer guten Bildungsstruktur, einer vielfältigen Kulturlandschaft und nicht zuletzt eines hohen Freizeitwertes für Einwohner*innen und Gäste. Wir können es uns nicht leisten, diese Standortvorteile durch die Pandemie zu gefährden.

Gerade in der Krise muss die öffentliche Hand verlässlich und weitblickend agieren und dabei sowohl die Daseinsvorsorge der Bürger*innen in den Fokus nehmen als auch die enormen Herausforderungen durch Zukunftsinvestitionen sicherstellen. Gefahren wie der Klimawandel sind für die Stadtkasse größer als die jetzigen der Corona-Pandemie. Insbesondere Maßnahmen zur CO_2-Einsparung und zur Klimawandelanpassung sind zur Schadensvermeidung essentiell und dulden keinen Aufschub.

Davon unbenommen sind eine sparsame Haushaltsführung und Priorisierungen bei den Ausgabenentscheidungen unvermeidlich. Nicht alle geplanten Vorhaben werden sich in den ursprünglich vorgesehenen Zeitrahmen realisieren lassen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden der enormen Herausforderung durch die Coronakrise mit folgenden Grundsätzen begegnen.

1. Wir lehnen Sparhaushalte mit pauschalen Leistungseinschränkungen für die Bürger*innen und zu Lasten von notwendigen Investitionen in Bildung,

Klimaschutz etc. ab, ohne die Notwendigkeit zu verkennen, dass Prioritäten neu verhandelt werden müssen.

2. Die bisherige Förderpraxis bei kulturellen, sozialen und Stadtteilaufgaben muss weitestgehend beibehalten werden. Kommunale Infrastruktur - auch bei Freien Trägern - muss auf dem bestehenden Niveau gesichert werden.

3. Die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltung darf nicht durch einschneidende Kürzungen bei den Personalausgaben gefährdet werden.

4. Besonders von der Corona-Pandemie betroffenen Branchen (Tourismus, Veranstaltungen, Gastronomie, Freizeit) muss mit einem Sicherungskonzept auch kommunal geholfen werden.

5. Beschlossene Investitionen dürfen nicht alleine aus Finanzierungsgründen in die Zukunft verschoben und notwendige Klimaschutzmaßnahmen, z.B. durch Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur müssen vorgezogen werden.

6. Transparenz und Haushaltswahrheit müssen durch ein aktives und zeitnahes Monitoring der tatsächlichen Finanzsituation unter aktiver Einbindung des Stadtrates sicher gestellt werden. Deshalb sind bis auf weiteres auch Jahreshaushaltssatzungen aufzustellen.

7. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen Haushaltsperren als ein Mittel der alleine durch die Verwaltung vorgenommenen Haushaltsbewirtschaftung ab.

8. Die Coronakrise und ihre mittelfristigen Finanzierungsauswirkungen lassen sich nicht im Rahmen der konventionellen Haushaltspolitik Dresdens mit dem Verbot einer Nettokreditaufnahme lösen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen sich deshalb für die Bildung eines Corona-Sondervermögens ein, mit dem kapitalmarktfinanziert die Auswirkungen der Krise in den nächsten fünf Jahren abgefedert werden und eine flexible Rückführung der Mittel ermöglicht wird. Dieses Ziel ließe sich auch mit der Beteiligung Dresdens an einer auf Landesebene einzurichtenden „Landeskasse“ erreichen.

9. Die Investitionsfähigkeit städtischer Unternehmen muss gesichert bleiben und die Finanzierung des ÖPNV und der Bädergesellschaft durch den städtischen Querverbund der TWD strategisch neu ausgerichtet werden. Das kann u.a. durch die Öffnung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds für kommunale Unternehmen, die Öffnung des KfW-Darlehen-Sonderprogramms für kommunale Unternehmen und die Begünstigung von Investitionen hin zur Brutto-Klimaneutralität der kommunalen Unternehmen erreicht werden.

Beschluss Der Krise mit Nachhaltigkeit begegnen - Leitlinien für eine zukunftsfähige Haushaltspolitik für Dresden

Gremium:	Mitgliederversammlung
Beschlussdatum:	17.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.1. Leitlinien für eine zukunftsfähige Haushaltspolitik in der Landeshauptstadt Dresden

Antragstext

Ausgangslage

Die Bekämpfung der Corona-Pandemie führt zu einschneidenden Veränderungen in den Öffentlichen Haushalten. Unerwartete Mehrausgaben und einschneidende Verminderungen der Einnahmen werfen aktuelle Haushaltspläne inkl. mittelfristiger Finanzplanungen über den Haufen. Bund und Länder sowie die Europäische Union haben sehr entschlossen auf diese veränderten Bedingungen mit gigantischen Hilfsprogrammen reagiert und wollen mit üppigen kreditfinanzierten Konjunkturprogrammen der Krise begegnen.

Die kommunalen Finanzen rücken bei diesen Überlegungen gerade jetzt in den Fokus, schließlich sind kommunale Investitionen und die Sicherung der sozialen, kulturellen und urbanen Infrastruktur zentrale Herausforderungen der aktuellen Krise.

Nach der aktuellsten Schätzung der Kämmerei ergeben sich folgende Mindereinnahmen (gegenüber der Mittelfristigen Finanzplanung 2019):

Gewerbesteuer 2020-23 ca. 240 Mio €

Einkommenssteuer 2020-23 ca. 93 Mio €

Allg. Schlüsselzuweisungen 2020-23 ca. 105 Mio €

Invest. Schlüsselzuweisungen 2020-23 ca. 17 Mio €

Insges. Mindereinnahmen 2020-23 ca. 455 Mio €

Hinzu kommen erhebliche Mindereinnahmen allein für 2020 (z.B. Beherbergungssteuer, Parkraumbewirtschaftung, Eintrittserlöse) und Mehrausgaben (z.B. Städt. Klinikum, KdU, Soforthilfen, Testungen, Personalkosten) in Höhe von mindestens 57 Mio €.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen für die Städtischen Unternehmen (vor allem jene, die im Querverbund unter dem Dach der TWD wirken) noch nicht final absehbar.

Trotz des beschlossenen Schutzschirms des Freistaates und umfangreicher Maßnahmen des Bundes, mit denen die Mindereinnahmen bei der Gewerbesteuer und die erwarteten Mehrausgaben bei den Kosten der Unterkunft kompensiert werden sollen, entstehen Finanzierungslücken, die vor allem ab dem Jahr 2021 neue Haushaltsstrategien erfordern. Unter Einbeziehung aller bekannten Maßnahmen des Bundes und des Freistaates ist mit einem Finanzierungsdefizit bis 2023 von ca. 300 Mio € zu rechnen.

Der Freistaat hat anerkannt, dass die Einnahmelücken und Ausgabensteigerungen nicht mit den geltenden haushausrechtlichen Instrumenten und Regulierungen zu

lösen sind und hat deshalb für die Kommunen die Möglichkeiten der Finanzierung, auch über höhere Kassenkredite, erweitert.

Für eine nachhaltige Haushaltspolitik in Dresden

Die Finanzierungslücken sollen nach dem Willen des Oberbürgermeisters größtenteils durch Sparmaßnahmen in den nächsten Haushalten und durch weitere Hilfen von Bund und Land kompensiert werden. Demnach sollen alleine im nächsten Doppelhaushalt 2021/22 jährlich über 100 Mio € Einsparungen realisiert werden. Nach gegenwärtigem Stand will die LHD am stickten Verbot der Hauptsatzung einer Nettokreditaufnahme festhalten.

Bündnis 90 / Die Grünen vertreten haushaltspolitisch einen klaren, verantwortungsvollen und nachhaltigen Kurs. Für eine langfristige Entwicklung Dresdens ist es schädlich, die Wirtschaftskrise durch pauschale Ausgabenkürzungen und Verschiebungen von Investitionen zu verschärfen. Dadurch werden gewachsene Strukturen zerstört und ein wirtschaftlicher und sozialer Abwärtssog befördert. Dresdens Anziehungskraft für Unternehmen, Fachkräfte und Tourist*innen basiert auch auf einer guten Bildungsstruktur, einer vielfältigen Kulturlandschaft und nicht zuletzt eines hohen Freizeitwertes für Einwohner*innen und Gäste. Wir können es uns nicht leisten, diese Standortvorteile durch die Pandemie zu gefährden.

Gerade in der Krise muss die öffentliche Hand verlässlich und weitblickend agieren und dabei sowohl die Daseinsvorsorge der Bürger*innen in den Fokus nehmen als auch die enormen Herausforderungen durch Zukunftsinvestitionen sicherstellen. Gefahren wie der Klimawandel sind für die Stadtkasse größer als die jetzigen der Corona-Pandemie. Insbesondere Maßnahmen zur CO_2-Einsparung und zur Klimawandelanpassung sind zur Schadensvermeidung essentiell und dulden keinen Aufschub.

Davon unbenommen sind eine sparsame Haushaltsführung und Priorisierungen bei den Ausgabenentscheidungen unvermeidlich. Nicht alle geplanten Vorhaben werden sich in den ursprünglich vorgesehenen Zeitrahmen realisieren lassen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden der enormen Herausforderung durch die Coronakrise mit folgenden Grundsätzen begegnen.

1. Wir lehnen Sparhaushalte mit pauschalen Leistungseinschränkungen für die Bürger*innen und zu Lasten von notwendigen Investitionen in Bildung, Klimaschutz etc. ab, ohne die Notwendigkeit zu verkennen, dass Prioritäten neu verhandelt werden müssen.
   Klimaschutz und Klimawandelanpassung dulden keinen Aufschub. Der Stadtrat hat sie per Beschluss zu Aufgaben von höchster Priorität für die Daseinsvorsorge erklärt. Deshalb müssen die dafür notwendigen

Investitionen im Haushalt trotz der Folgen der Coronakrise unbedingt abgesichert werden.

2. Die bisherige Förderpraxis bei kulturellen, sozialen und Stadtteilaufgaben muss weitestgehend beibehalten werden. Kommunale Infrastruktur - auch bei Freien Trägern - muss auf dem bestehenden Niveau gesichert werden.

3. Die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltung darf nicht durch einschneidende Kürzungen bei den Personalausgaben gefährdet werden.

4. Besonders von der Corona-Pandemie betroffenen Branchen (Tourismus, Veranstaltungen, Gastronomie, Freizeit) muss mit einem Sicherungskonzept auch kommunal geholfen werden.

5. Beschlossene Investitionen dürfen nicht alleine aus Finanzierungsgründen in die Zukunft verschoben und notwendige Klimaschutzmaßnahmen, z.B. durch Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur müssen vorgezogen werden.

6. Transparenz und Haushaltswahrheit müssen durch ein aktives und zeitnahes Monitoring der tatsächlichen Finanzsituation unter aktiver Einbindung des Stadtrates sicher gestellt werden. Deshalb sind bis auf weiteres auch Jahreshaushaltssatzungen aufzustellen.

7. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen Haushaltsperren als ein Mittel der alleine durch die Verwaltung vorgenommenen Haushaltsbewirtschaftung ab.

8. Die Coronakrise und ihre mittelfristigen Finanzierungsauswirkungen lassen sich nicht im Rahmen der konventionellen Haushaltspolitik Dresdens mit dem Verbot einer Nettokreditaufnahme lösen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen sich deshalb für die Bildung eines Corona-Sonderfonds ein, mit dem kapitalmarktfinanziert die Auswirkungen der Krise in den nächsten fünf Jahren abgefedert werden und eine flexible Rückführung der Mittel ermöglicht wird. Dieses Ziel ließe sich auch mit der Beteiligung Dresdens an einer auf Landesebene einzurichtenden „Landeskasse“ erreichen.

9. Die Investitionsfähigkeit städtischer Unternehmen muss gesichert bleiben und die Finanzierung des ÖPNV und der Bädergesellschaft durch den städtischen Querverbund der TWD strategisch neu ausgerichtet werden. Das kann u.a. durch die Öffnung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds für kommunale Unternehmen, die Öffnung des KfW-Darlehen-Sonderprogramms für kommunale Unternehmen und die Begünstigung von Investitionen hin zur Brutto-Klimaneutralität der kommunalen Unternehmen erreicht werden.

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

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

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 Mobiilitätspolitik jenseits der ausschließlichen Ablehnung der Vorschläge unserer politischen Mitbewerber*innen zu ermöglichen.

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

A3 Saubere Stadtrundfahrt - Doppeldecker-Busse auf Elektroantrieb umstellen - Dresden emissionsfrei vorzeigen

Antragsteller*in: Julia Günther / Dr. Matthias Büchse
Tagesordnungspunkt: 2.3. Saubere Stadtrundfahrt

Antragstext

Bislang sind die Busse der Stadtrundfahrten in Dresden mit Dieselmotoren unterwegs. Zwar wirbt das Unternehmen mit umweltfreundlichen Bussen für beste Aussicht und ohne Gestank, trotzdem ist deren Dieselgeruch – insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang der Busrouten und an touristischen Plätzen – immer noch deutlich wahrnehmbar und belastet die Gesundheit der Bürger*innen sowie der Tourist*innen. Darüber hinaus tragen die Diesel-Busse zur städtischen Feinstaubbelastung bei.

Durch eine Um- oder Nachrüstung der Stadtrundfahrtbusse mit einem E-Antrieb könnte die Schadstoffbelastung gerade in der stark befahrenen Innenstadt erheblich gemindert und die Luftqualität für alle Bürger*innen verbessert werden. Damit würden nicht nur die Umwelt und das Klima geschont, sondern auch Gesundheitsrisiken für die Einwohnerschaft und Gäste Dresdens minimiert.

Mit nachrüstbarem Elektromotor können Busse im Stadtrundfahrtsbetrieb 120 Kilometer weit fahren. Die Ladezeit an einem 380-Volt-Anschluss beträgt sechs Stunden, somit können die Busse nachts im Depot Strom tanken. Die Kosten für die Umrüstung betragen circa 200.000 Euro pro Fahrzeug. Damit die Stadtrundfahrt-Anbieter die Busse weiterhin wirtschaftlich betreiben können, gibt es neben Fördermitteln des Bundes Leasingmodelle seitens mindestens einer Umrüstungsfirma. Im Vergleich zu den nicht auf geringe Geschwindigkeiten von zehn bis 20 km/h sowie häufiges Anfahren und Abbremsen ausgelegten Dieselmotoren benötigt ein Elektroantrieb deutlich weniger Wartung, sodass sich auch die Betriebskosten der E-Stadtrundfahrtbusse langfristig reduzieren.

Der Kreisverband Dresden fordert die Stadtratsfraktion dazu auf, eine entsprechende Antragsinitiative zu erarbeiten, in den Stadtrat einzubringen und das Vorhaben im künftigen Stadthaushalt so zu verankern, dass die Umstellung ermöglicht bzw. mit einer anteiligen Förderung durch die Stadt unterstützt wird. Darüber hinaus, sollen alle bestehenden Förderprogramme des Landes und des Bundes einbezogen werden.

Beschluss Saubere Stadtrundfahrt - Doppeldecker-Busse auf Elektroantrieb umstellen - Dresden emissionsfrei vorzeigen

Gremium:	Mitgliederversammlung
Beschlussdatum:	17.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.3. Saubere Stadtrundfahrt

Antragstext

Bislang sind die Busse der Stadtrundfahrten in Dresden mit Dieselmotoren unterwegs. Zwar wirbt das Unternehmen mit umweltfreundlichen Bussen für beste Aussicht und ohne Gestank, trotzdem ist deren Dieselgeruch – insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang der Busrouten und an touristischen Plätzen – immer noch deutlich wahrnehmbar und belastet die Gesundheit der Bürger*innen sowie der Tourist*innen. Darüber hinaus tragen die Diesel-Busse zur städtischen Feinstaubbelastung bei.

Durch eine Um- oder Nachrüstung der Stadtrundfahrtbusse mit einem E-Antrieb könnte die Schadstoffbelastung gerade in der stark befahrenen Innenstadt erheblich gemindert und die Luftqualität für alle Bürger*innen verbessert werden. Damit würden nicht nur die Umwelt und das Klima geschont, sondern auch Gesundheitsrisiken für die Einwohnerschaft und Gäste Dresdens minimiert.

Mit nachrüstbarem Elektromotor können Busse im Stadtrundfahrtsbetrieb 120 Kilometer weit fahren. Die Ladezeit an einem 380-Volt-Anschluss beträgt sechs Stunden, somit können die Busse nachts im Depot Strom tanken. Die Kosten für die Umrüstung betragen circa 200.000 Euro pro Fahrzeug. Damit die Stadtrundfahrt-Anbieter die Busse weiterhin wirtschaftlich betreiben können, gibt es neben Fördermitteln des Bundes Leasingmodelle seitens mindestens einer Umrüstungsfirma. Im Vergleich zu den nicht auf geringe Geschwindigkeiten von zehn bis 20 km/h sowie häufiges Anfahren und Abbremsen ausgelegten Dieselmotoren benötigt ein Elektroantrieb deutlich weniger Wartung, sodass sich auch die Betriebskosten der E-Stadtrundfahrtbusse langfristig reduzieren.

Der Kreisverband Dresden fordert die Stadtratsfraktion dazu auf, eine entsprechende Antragsinitiative zu erarbeiten, in den Stadtrat einzubringen und das Vorhaben im künftigen Stadthaushalt so zu verankern, dass die Umstellung ermöglicht bzw. mit einer anteiligen Förderung durch die Stadt unterstützt wird. Darüber hinaus, sollen alle bestehenden Förderprogramme des Landes und des Bundes einbezogen werden.

Beschluss Saubere Stadtrundfahrt - Doppeldecker-Busse auf Elektroantrieb umstellen - Dresden emissionsfrei vorzeigen

Gremium:	Mitgliederversammlung
Beschlussdatum:	26.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.3. Saubere Stadtrundfahrt

Antragstext

Bislang sind die Busse der Stadtrundfahrten in Dresden mit Dieselmotoren unterwegs. Zwar wirbt das Unternehmen mit umweltfreundlichen Bussen für beste Aussicht und ohne Gestank, trotzdem ist deren Dieselgeruch – insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang der Busrouten und an touristischen Plätzen – immer noch deutlich wahrnehmbar und belastet die Gesundheit der Bürger*innen sowie der Tourist*innen. Darüber hinaus tragen die Diesel-Busse zur städtischen Feinstaubbelastung bei.

Durch eine Um- oder Nachrüstung der Stadtrundfahrtbusse mit einem E-Antrieb könnte die Schadstoffbelastung gerade in der stark befahrenen Innenstadt erheblich gemindert und die Luftqualität für alle Bürger*innen verbessert werden. Damit würden nicht nur die Umwelt und das Klima geschont, sondern auch Gesundheitsrisiken für die Einwohnerschaft und Gäste Dresdens minimiert.

Mit nachrüstbarem Elektromotor können Busse im Stadtrundfahrtsbetrieb 120 Kilometer weit fahren. Die Ladezeit an einem 380-Volt-Anschluss beträgt sechs Stunden, somit können die Busse nachts im Depot Strom tanken. Die Kosten für die Umrüstung betragen circa 200.000 Euro pro Fahrzeug. Damit die Stadtrundfahrt-Anbieter die Busse weiterhin wirtschaftlich betreiben können, gibt es neben Fördermitteln des Bundes Leasingmodelle seitens mindestens einer Umrüstungsfirma. Im Vergleich zu den nicht auf geringe Geschwindigkeiten von zehn bis 20 km/h sowie häufiges Anfahren und Abbremsen ausgelegten Dieselmotoren benötigt ein Elektroantrieb deutlich weniger Wartung, sodass sich auch die Betriebskosten der E-Stadtrundfahrtbusse langfristig reduzieren.

Der Kreisverband Dresden fordert die Stadtratsfraktion dazu auf, eine entsprechende Antragsinitiative zu erarbeiten, in den Stadtrat einzubringen und das Vorhaben im künftigen Stadthaushalt so zu verankern, dass die Umstellung ermöglicht bzw. mit einer anteiligen Förderung durch die Stadt unterstützt wird. Darüber hinaus, sollen alle bestehenden Förderprogramme des Landes und des Bundes einbezogen werden.

A4 BLACK LIVES MATTER - Für konsequenten Anti-Rassismus in Dresden

Antragsteller*in:	Kassem Taher Saleh, Merle Spellerberg, Jonas Wübbenhorst, Anne Rußeck, Nils Rübelmann, Lotta Möller (GRÜNE JUGEND Dresden)
Tagesordnungspunkt:	2.4. BLACK LIVES MATTER - Für konsequenten Anti-Rassismus in Dresden

Antragstext

Der Mord an George Floyd am 25.05.2020 und das gewaltsame Vorgehen gegen die darauffolgenden Proteste haben wieder gezeigt welche tödliche Gefahr von Rassismus und Polizeigewalt gegen Schwarze ausgeht. Am 12. Juni, nur 3 Wochen danach, haben weiße Polizisten in Atlanta Rayshard Brook auf der Flucht erschossen.

Diese Morde stehen beispielhaft für die institutionalisierte Diskriminierung und Dehumanisierung schwarzer Menschen und entfachen eine neue Welle antirassistischer Proteste.

Schwarze Menschen verdienen denselben Respekt und die gleiche Behandlung wie weiße Menschen – nach 400 Jahren des Rassismus und der Ungleichheit.

Doch Rassismus ist kein US-amerikanisches Phänomen. Ebenso wenig wie der Kampf für Gerechtigkeit und Gleichheit.

Rassismus war die ideologische Grundlage für Sklaverei, Ausbeutung und Misshandlung von Schwarzen Menschen durch weiße Europäer*innen. Jeden Tag erfahren Schwarze, People of Color, Migrant*innen, Rom*nija und andere Minderheiten in Europa Rassismus. Immer noch ist jede*r einzelne von ihnen durch rassistische Gewalt gefährdet. Politische Institutionen sind vorwiegend weiß, von wirklicher Repräsentation kann keine Rede sein. Europa muss sich mit seiner kolonialen Vergangenheit befassen, in der jene kulturellen und gesellschaftlichen Strukturen der Unterdrückung von Schwarzen und People of Color entstanden sind, die noch heute wirksam sind und sich gerade auch in Dresden immer wieder in den unzähligen Angriffen gegen Schwarze und People of Color zeigen, von denen die Ermordung von Marwa el-Sherbini im Gerichtssaal nur eine der schrecklichsten Taten ist. Die gesellschaftliche Diskriminierung offenbart sich auch in der weit verbreiteten, offenen Ablehnung von Migrant*innen und Asylsuchenden in Dresden sowie in der europäischen Abschottungspolitik.

Der Kampf gegen Rassismus ist eine Aufgabe der Gesamtgesellschaft, nicht nur der Betroffenen. Starke Demokratien lassen sich am besten am Umgang mit Minderheiten erkennen. Unser Anspruch an die Demokratie muss sein, dass Schwarze Menschen, People of Color und alle anderen gleich behandelt werden – durch Polizei, Politik und Gesellschaft. Um strukturellen Rassismus bekämpfen zu können, müssen wir alle Bereiche der Gesellschaft betrachten. Ausgrenzung und intersektionale Unterdrückungstrukturen müssen wir erkennen und beseitigen, auch in der eigenen Partei. Schwarze und People of Color müssen durch starke demokratische Strukturen vor Gewalt und Anfeindungen geschützt werden, die auch die exzessive Gewalt durch Polizeikräfte begrenzen. Die Verhinderung von rassistischer Gewalt ist das absolute Minimum.

Rassismus ist jedoch keine Randerscheinung im rechten Milieu rund um Pegida und Co., sondern wir alle sind rassistisch sozialisiert und tragen Stereotype in

uns. Deshalb braucht es eine kritische Auseinandersetzung mit weißen Privilegien. Daneben sind Anerkennung, Chancengleichheit, Sichtbarkeit und Teilhabe elementar für eine diverse Gesellschaft.

Als bündnisgrüner Kreisverband Dresden
:

1. zeigen wir uns solidarisch mit der #BLACKLIVESMATTER-Bewegung und ihren Protesten.

2. fordern wir die Kolonialgeschichte kritisch aufzuarbeiten und die immer noch währende Unterdrückung von BIPocs [(1)] im Zuge echter Gleichberechtigung zu beseitigen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung einer demokratischen Gesellschaft, die allen Menschen gleiche Rechte garantiert.

3. erkennen wir die Folgen europäischer Kolonialgeschichte auf die gesellschaftliche Realität heute an. Wir stoßen einen Prozess der aktiven Dekolonialisierung an - auf den Straßen, in den Museen und in öffentlichen Räumen. Eine Überprüfung von Straßennamen, Ausstellungsstücken der städtischen Museen sowie Stauen und dergleichen im öffentlichen Raum ist notwendig. Eine anschließende Entfernung oder kritische Kontextualisierung muss erfolgen.

4. fordern wir die Schaffung grundlegender Aufklärung und Bildungsarbeit über Kolonialgeschichte, Dekolonialisierung und aktivem Anti-Rassismus.

5. verlangen wir die langfristige Etablierung und Verstärkung von Anti-Diskriminierungstrainings für Angestellte der Stadt Dresden, insbesondere für die Versammlungsbehörde und das Ordnungsamt. Wir fordern die Landesregierung auf, sich auf Landesebene für vergleichbare Programme einzusetzen, besonders für Angestellte in Justiz und Polizei. Diese Anti-Rassismus-Trainings sollten sich unter anderem mit Critical Whiteness und Sensibilisierung im Umgang mit kulturellen und religiösen Minderheiten befassen.

6. fordern wir zusätzlich besondere Aufmerksamkeit für anti-muslimischen Rassismus in der Anti-Rassismusarbeit - speziell in Dresden und Sachsen ist Rassismus gegen nicht-schwarze PoCs durch neu-rechte Bewegungen wie Pegida weit verbreitet und muss bekämpft werden. [(2)]

7. sind wir der Meinung, dass dringende Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Diskriminierung in den Bereichen Wohnen, Bildung und Gesundheitsversorgung zu beenden und Chancengleichheit auch für Migrant*innen und Asylbewerber*innen zu gewährleisten.

8. verlangen wir die explizite Ermutigung, Ansprache und Anstellung von BIPoC in öffentlichen Stellenausschreibungen, auch durch community-orientierte

Recruiting-Prozesse. Wir engagieren uns dafür, dass dies bei allen Einstellungsprozessen Standard wird.

9. fordern wir ein sofortiges Ende von Racial Profiling in behördlicher Praxis.

10. verurteilen wir unverhältnismäßige Gewaltanwendung der Polizei generell und insbesondere gegenüber Demonstrant*innen, Vertreter*innen der Presse, Santäter*innen, freiwilligen Helfer*innen und BIPoC.

11. halten wir die zunehmende Militarisierung von Polizeikräften, die auch in Sachsen zu beobachten ist, nicht für akzeptabel. Wir verurteilen den unverhältnismäßigen Einsatz des Spezialeinsatzkommandos (SEK).

12. erwarten wir die konsequente Umsetzung des bestehenden Rechts zum Schutz von BIPoC.

13. werden wir zivilgesellschaftliches Engagement finanziell unterstützen und deren Strukturen festigen.

14. verpflichten wir uns, unser persönliches und innerparteiliches Verständnis für Rassismus, die Erfahrung von BIPoC, white priviledge und anti-muslimischen Rassismus zu verschärfen, weiterzuentwickeln und dieses in unserer politischen Arbeit auf allen Ebenen umzusetzen.

15. werden wir zusammen unsere eigenen Strukturen hinterfragen und verbessern.

16. verpflichten wir uns mit diesem Beschluss zur Unterstützung des Kampfes für Gerechtigkeit von BIPoCs und allen betroffenen Gruppen von ungerechtfertigter Polizeigewalt in Regierungsverantwortung oder in Oppositionen.

(1) BIPoC steht für Black, Indigenious and People of Colour. Es ist eine Selbstbezeichnung der Community und inkludiert alle nicht-weißen Gruppen, die von der Erfahrung systematischen Rassismus betroffen sind.

(2) Informationshinweis der bpb: https://www.amadeu-antonio-stiftung.de/wp-content/uploads/2019/01/Flyer_GMF_Islam.pdf

Unterstützer*innen

Gesa Busche; Valentin Lippmann; Marilen Martin; Dietrich Hermann; Charlotte Henke; Pit Kludig; Henriette Mehn; Leonard Schwager; Pauline Junk; Maximilian Marraffa; Lucie Hammecke; Tom Fabian Knebel; Juliane Wiedersberg; Edgar Schlenstedt; Caroline Zeidler; Jonathan Diez; Elena Grimbs; Daniel Meißner; Paula Moser; Anton Huckebrink; Tim Scheurer; Marc Schneider; Rober Schlick; Alic Nils Kröber; Jonathan Gut; Carl-Niklas Lempert; Julius Altmiks; Julia Günther; Claudia Creutzburg; Lukas Mosler (KV Bautzen); Margarete Rödel (KV Chemnitz); Markus Scholz (KV Mittelsachsen); Jakob Springfeld (KV Zwickau)

Beschluss BLACK LIVES MATTER - Für konsequenten Anti-Rassismus in Dresden	
Gremium:	Mitgliederversammlung
Beschlussdatum:	17.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.4. BLACK LIVES MATTER - Für konsequenten Anti-Rassismus in Dresden

Antragstext

Der Mord an George Floyd am 25.05.2020 und das gewaltsame Vorgehen gegen die darauffolgenden Proteste haben wieder gezeigt welche tödliche Gefahr von Rassismus und Polizeigewalt gegen Schwarze ausgeht. Am 12. Juni, nur 3 Wochen danach, haben weiße Polizisten in Atlanta Rayshard Brook auf der Flucht erschossen.

Diese Morde stehen beispielhaft für die institutionalisierte Diskriminierung und Dehumanisierung schwarzer Menschen und entfachen eine neue Welle antirassistischer Proteste.

Schwarze Menschen verdienen denselben Respekt und die gleiche Behandlung wie weiße Menschen – nach 400 Jahren des Rassismus und der Ungleichheit.

Doch Rassismus ist kein US-amerikanisches Phänomen. Ebenso wenig wie der Kampf für Gerechtigkeit und Gleichheit.

Rassismus war die ideologische Grundlage für Sklaverei, Ausbeutung und Misshandlung von Schwarzen Menschen durch weiße Europäer*innen. Jeden Tag erfahren Schwarze, People of Color, Migrant*innen, Rom*nija und andere Minderheiten in Europa Rassismus. Immer noch ist jede*r einzelne von ihnen durch rassistische Gewalt gefährdet. Politische Institutionen sind vorwiegend weiß, von wirklicher Repräsentation kann keine Rede sein. Europa muss sich mit seiner kolonialen Vergangenheit befassen, in der jene kulturellen und gesellschaftlichen Strukturen der Unterdrückung von Schwarzen und People of Color entstanden sind, die noch heute wirksam sind und sich gerade auch in Dresden immer wieder in den unzähligen Angriffen gegen Schwarze und People of Color zeigen, von denen die Ermordung von Marwa el-Sherbini im Gerichtssaal nur eine der schrecklichsten Taten ist. Die gesellschaftliche Diskriminierung offenbart sich auch in der weit verbreiteten, offenen Ablehnung von Migrant*innen und Asylsuchenden in Dresden sowie in der europäischen Abschottungspolitik.

Der Kampf gegen Rassismus ist eine Aufgabe der Gesamtgesellschaft, nicht nur der Betroffenen. Starke Demokratien lassen sich am besten am Umgang mit Minderheiten erkennen. Unser Anspruch an die Demokratie muss sein, dass Schwarze Menschen, People of Color und alle anderen gleich behandelt werden – durch Polizei, Politik und Gesellschaft. Um strukturellen Rassismus bekämpfen zu können, müssen wir alle Bereiche der Gesellschaft betrachten. Ausgrenzung und intersektionale Unterdrückungstrukturen müssen wir erkennen und beseitigen, auch in der eigenen Partei. Schwarze und People of Color müssen durch starke demokratische Strukturen vor Gewalt und Anfeindungen geschützt werden, die auch die exzessive Gewalt durch Polizeikräfte begrenzen. Die Verhinderung von rassistischer Gewalt ist das absolute Minimum.

Rassismus ist jedoch keine Randerscheinung im rechten Milieu rund um Pegida und Co., sondern wir alle sind rassistisch sozialisiert und tragen Stereotype in

uns. Deshalb braucht es eine kritische Auseinandersetzung mit weißen Privilegien. Daneben sind Anerkennung, Chancengleichheit, Sichtbarkeit und Teilhabe elementar für eine diverse Gesellschaft.

Als bündnisgrüner Kreisverband Dresden
:

1. zeigen wir uns solidarisch mit der #BLACKLIVESMATTER-Bewegung und ihren Protesten.

2. fordern wir die Kolonialgeschichte kritisch aufzuarbeiten und die immer noch währende Unterdrückung von BIPocs [(1)] im Zuge echter Gleichberechtigung zu beseitigen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung einer demokratischen Gesellschaft, die allen Menschen gleiche Rechte garantiert.

3. erkennen wir die Folgen europäischer Kolonialgeschichte auf die gesellschaftliche Realität heute an. Wir stoßen einen Prozess der aktiven Dekolonialisierung an - auf den Straßen, in den Museen und in öffentlichen Räumen. Eine Überprüfung von Straßennamen, Ausstellungsstücken der städtischen Museen sowie Denkmälern und dergleichen im öffentlichen Raum ist notwendig. Anschließend muss eine kritische Kontextualisierung erfolgen. Als letzte Konsequenz ist ihre Beseitigung in Betracht zu ziehen.

4. fordern wir die Schaffung grundlegender Aufklärung und Bildungsarbeit über Kolonialgeschichte, Dekolonialisierung und aktivem Anti-Rassismus.

5. verlangen wir die langfristige Etablierung und Verstärkung von Anti-Diskriminierungstrainings für Angestellte der Stadt Dresden, insbesondere für die Versammlungsbehörde und das Ordnungsamt. Wir fordern die Landesregierung auf, sich auf Landesebene für vergleichbare Programme einzusetzen, besonders für Angestellte in Justiz und Polizei. Diese Anti-Rassismus-Trainings sollten sich unter anderem mit Critical Whiteness und Sensibilisierung im Umgang mit kulturellen und religiösen Minderheiten befassen.

6. fordern wir zusätzlich besondere Aufmerksamkeit für anti-muslimischen Rassismus in der Anti-Rassismusarbeit - speziell in Dresden und Sachsen ist Rassismus gegen nicht-schwarze PoCs durch neu-rechte Bewegungen wie Pegida weit verbreitet und muss bekämpft werden. [(2)]

7. sind wir der Meinung, dass dringende Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Diskriminierung in den Bereichen Wohnen, Bildung und Gesundheitsversorgung zu beenden und Chancengleichheit auch für Migrant*innen und Asylbewerber*innen zu gewährleisten.

8. verlangen wir die explizite Ermutigung, Ansprache und Anstellung von BIPoC in öffentlichen Stellenausschreibungen, auch durch community-orientierte

Recruiting-Prozesse. Wir engagieren uns dafür, dass dies bei allen Einstellungsprozessen Standard wird.

9. fordern wir ein sofortiges Ende von Racial Profiling in behördlicher Praxis.

10. verurteilen wir unverhältnismäßige Gewaltanwendung der Polizei generell und insbesondere gegenüber Demonstrant*innen, Vertreter*innen der Presse, Santäter*innen, freiwilligen Helfer*innen und BIPoC.

11. halten wir die zunehmende Militarisierung von Polizeikräften, die auch in Sachsen zu beobachten ist, nicht für akzeptabel. Wir verurteilen den unverhältnismäßigen Einsatz des Spezialeinsatzkommandos (SEK).

12. erwarten wir die konsequente Umsetzung des bestehenden Rechts zum Schutz von BIPoC.

13. werden wir zivilgesellschaftliches Engagement finanziell unterstützen und deren Strukturen festigen.

14. verpflichten wir uns, unser persönliches und innerparteiliches Verständnis für Rassismus, die Erfahrung von BIPoC, white priviledge und anti-muslimischen Rassismus zu verschärfen, weiterzuentwickeln und dieses in unserer politischen Arbeit auf allen Ebenen umzusetzen.

15. werden wir zusammen unsere eigenen Strukturen hinterfragen und verbessern.

16. verpflichten wir uns mit diesem Beschluss zur Unterstützung des Kampfes für Gerechtigkeit von BIPoCs und allen betroffenen Gruppen von ungerechtfertigter Polizeigewalt in Regierungsverantwortung oder in Oppositionen.

(1) BIPoC steht für Black, Indigenious and People of Colour. Es ist eine Selbstbezeichnung der Community und inkludiert alle nicht-weißen Gruppen, die von der Erfahrung systematischen Rassismus betroffen sind.

(2) Informationshinweis der bpb: https://www.amadeu-antonio-stiftung.de/wp-content/uploads/2019/01/Flyer_GMF_Islam.pdf

A5 1 Jahr nach der Wahl – Disziplin, Teamgeist und Außenwirkung der Grünen Stadtratsarbeit	
Antragsteller*in:	Martin Sicker, Florian Frisch, Alic Nils Kröber, Christoph Stadter, Anne Schicht, Tina Wiegand
Tagesordnungspunkt:	2.5. 1 Jahr nach der Wahl – Disziplin, Teamgeist und Außenwirkung der Grünen Stadtratsarbeit

Antragstext

Am 26. Mai 2019 haben Bündnis 90/Die Grünen mit einem historischen Ergebnis die Stadtratswahl in Dresden gewonnen. 1 Jahr nach diesem Ergebnis ist es aus gegebenem Anlass nötig, eine nüchterne Bilanz der Arbeit der Stadtratsfraktion zu ziehen.

Unabhängig von den gesetzten thematischen Schwerpunkten der grünen Stadtratsfraktion fällt die Arbeit in der öffentlichen Wahrnehmung immer wieder durch das Wirken eines Protagonisten auf: Johannes Lichdi.

Der Neustädter Stadtrat hat trotz seines enormen Erfahrungsschatzes und wider besseren Wissens die Arbeit der Fraktion im vergangenen Amtsjahr durch sein Verhalten sabotiert: Rücksichtsloser Umgang mit Kolleg*innen, gezielte Attacken innerhalb der Fraktion, Disziplinlosigkeit, respektloser Umgang mit Bürgern auf Veranstaltungen der Fraktion, Tobsuchtsanfälle und Schlagabtausch auf offener Bühne.

Durch das Wirken von Johannes Lichdi wurde das öffentliche Ansehen der Fraktion und der Partei wieder und wieder beschädigt. Sein Fachwissen und seine Argumentation werden durch sein Auftreten und seinen Umgang unkenntlich und sind im politischen Diskurs unbrauchbar.

Die Mitgliederversammlung möge daher beschließen, das rücksichtlose, egomanische und schädliche Verhalten des Stadtrates Johannes Lichdi verurteilen und ihn zur Fraktionsdisziplin und Kollegialität aufzurufen!

Er ist aufgefordert, Rechenschaft über seine persönliche Stadtratsarbeit und seinen Beitrag zum Ansehen von Fraktion und Partei in Dresden vor der Mitgliederversammlung durch mündliche Erklärung abzulegen.

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Dresdner Stadtrat wird aufgefordert, sich aktiv mit Johannes Lichdi auseinanderzusetzen und eine Basis für die weitere Zusammenarbeit zu finden.

Begründung

Stadtrat Johannes Lichdi verhindert mit seinem Verhalten eine erfolgreiche Arbeit der Grünen Fraktion. Dafür gibt es zahlreiche Belege und Vorfälle, zuletzt, pünktlich 1 Jahr nach der Stadtratswahl am 25. Mai im Finanzausschuss, auf die Berichterstattung der DNN anbei wird verwiesen.

Aufgrund der knappen Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat kann Johannes Lichdi die Fraktion zur Duldung seiner Disziplinlosigkeit erpressen. Durch die verheerende Außenwirkung wird jedoch auch das Ansehen der Partei in Dresden erheblich beschädigt.

Den vielen neuen Mitgliedern in der Partei und noch weniger unseren Wählern sind seine regelmäßigen Ausfälle noch vermittelbar, denn Erfahrungsschatz und Verdienste von Johannes Lichdi

sind für diese Menschen unkenntlich. Die Analyse seines Wirkens führt aktuell zu einem verheerenden Ergebnis.

1 Jahr nach der Stadtratswahl ist es Zeit, die Notbremse zu ziehen, um die kommenden 4 Jahre Stadtratsarbeit zu retten. Daher liegt es in der Verantwortung der Partei, eine unmissverständliche Haltung gegenüber der betroffenen Person zu signalisieren und so der Fraktion im Stadtrat klar den Rücken zu stärken.

Anlage: Berichterstattung der DNN vom 26. Mai 2020
„Grüne Streithähne brüllen sich im Ausschuss an
Fast wären sie mit Fäusten aufeinander losgegangen: „Es überwog Fassungslosigkeit", sagte ein Teilnehmer der Finanzausschuss-Sitzung am Montagabend. „Rahmenrichtlinie der Landeshauptstadt Dresden als Grundlage für die Erarbeitung der Fachförderrichtlinien und damit verbundene Zuwendungen an Dritte" hieß der wenig spektakuläre Tagesordnungspunkt 6 im nichtöffentlichen Teil, bei dem der Deckel vom Topf geflogen sein soll.
Im Zentrum des Geschehens: Die Grünen-Räte Johannes Lichdi und Michael Schmelich, seit längerer Zeit in inniger Feindschaft verbunden. „Ich kann keinen rationalen Kern in der Argumentation von Stadtrat Schmelich erkennen", so Lichdi nach einem Redebeitrag des Parteifreundes zu Tagesordnungspunkt 6. „Dann komme gefälligst zu den Vorbesprechungen, dann musst du nicht so einen Sch … erzählen", soll Schmelich entgegnet haben.
In der Folge brüllten sich nach Augenzeugenberichten die Fraktionskollegen an. „Es sah aus, als wenn im nächsten Moment die Fäuste fliegen werden", berichtete ein Sitzungsteilnehmer. Die lautstarke Debatte habe den Fortgang der Sitzung empfindlich gestört.
In der Schule reagieren Lehrer auf regelmäßige Konflikte zwischen Schülern mit regulierenden Eingriffen in die Sitzordnung. Vielleicht auch eine Methode, um Grüne, die sich nicht grün sind, zu bändigen: Immer drei Meter Extraabstand zwischen Schmelich und Lichdi.Von Thomas Baumann-Hartwig"

A6 Diskussionskultur und Miteinander – Konflikte lösen, Inhaltliche Arbeit ermöglichen	
Antragsteller*in:	Carl-Niklas Lempert, Lotta Möller, Pit Kludig, Tom Fabian Knebel (GRÜNE JUGEND Dresden)
Tagesordnungspunkt:	2.6. Diskussionskultur und Miteinander - Konflikte lösen, inhaltliche Arbeit ermöglichen

Antragstext

Streit gehört zum politischen Diskurs. Er ist wichtiger Bestandteil des Prozesses um die richtigen Antworten zu finden. Doch so sehr Streit uns weiterbringen kann, so kann er auch den Diskurs lähmen, wenn die persönlichen Konflikte in den Vordergrund geraten. Dies geschah im Kreisverband Dresden in letzter Zeit immer häufiger. Es ist daher dringend notwendig, im Kreisverband Dresden eine Debatte darüber zu führen, wie wir miteinander umgehen und zu einem neuen Stil finden können. Dafür soll dieser Antrag ein Startpunkt sein.

Der Kreisverband ist in der Verantwortung, einen Rahmen anzubieten, in dem unterschiedliche Positionen vertreten und diskutiert werden können, ohne dass dies Auseinandersetzungen auf der persönlichen Ebene zur Folge hat. Gleichzeitig ist es die Aufgabe eines jeden Mitglieds respektvolle Diskussionsgrundsätze zu achten.

Es liegt insbesondere in der Verantwortung eines jeden Mitglieds, seine eigenen Debattenbeiträge und Anträge zu reflektieren. Vor allem ist zu hinterfragen, ob sie einer sachlichen Diskussion dienen, oder ob es nur um Profilierung der eigenen Person, oder gar um die Einschüchterung von Mitdiskutant*innen geht.

In den nächsten Monaten soll der Kreisverband daher in einen Prozess treten um sich auf Grundlagen zu einigen,anhand derer wir zukünftig miteinander agieren wollen. Folgendes ist dabei festzuhalten:

1. Die Mitgliederversammlung stellt fest, dass es Probleme bei der Art und Weise der Kommunikation zwischen Mitgliedern des Kreisverbandes gibt. Es handelt sich dabei nicht nur um Verhaltensweisen Einzelner, sondern um eine komplexe Herausforderung, die es zu überwinden gilt.

2. Der Stadtvorstand wird beauftragt, der Mitgliedschaft Workshops zu den Themen gewaltfreie Kommunikation und kritische Männlichkeit, sowie bei Bedarf Mediationen für die Klärung persönlicher Konflikte anzubieten.

3. Der Stadtvorstand wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Mitgliedschaft einen Antrag zu grundlegenden Verhaltensweisen der Mitgliederversammlung zur Diskussion vorzulegen. Dabei sollte überlegt werden, wie man die bisherigen Rahmenbedingungen so verbessern kann, dass Eskalationen vermieden werden. Der Antrag soll noch dieses Jahr vorgelegt werden.

4. Die Mitgliederversammlung erwartet von der Stadtratsfraktion, die vom Kreisverband zu setzenden Rahmenbedingungen in der eigenen Arbeit zu berücksichtigen und umzusetzen. Bis dahin wird eine professionelle Arbeitsweise, die sich auf Inhalte konzentriert und persönliche Konflikte ausklammert, vorausgesetzt.

Begründung

Bei uns in der Grünen Jugend sind die Ortsgruppentreffen immer ein geschützter Raum, in dem es möglich ist, Meinungen auf Augenhöhe auszutauschen. Dieser geschützte Raum wird im wörtlichen Sinne verlassen, wenn wir im Kreisverband unterwegs sind. Da heißt es, vorsichtig zu sein, um nicht selbst unter Beschuss zu geraten. Das halten wir für höchst problematisch, da dies von der Beteiligung an Diskussionen abschreckt. In der Grünen Jugend haben wir gute Erfahrungen mit der Auseinandersetzung mit Themen wie gewaltfreier Kommunikation und kritischer Männlichkeit gemacht, welche maßgeblich zum positiven Diskussionsklima beitragen.

Wir nehmen immer wieder autoritär-patriarchale männliche Verhaltensmuster wahr. Es werden Schlammschlachten geführt, die von Dominanzansprüchen und kompetitivem statt kooperativem Verhalten geprägt sind. Deshalb regen wir an, Workshops zum Thema kritische Männlichkeit zu veranstalten. Es geht hier nicht nur um Respekt im Umgang miteinander, sondern auch um die Überwindung von Sexismus und patriarchalen Verhaltensmustern.

Unterstützer*innen

Kati Bischoffberger; Matthias Büchse; Matthias von Wachter