

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

1 Ausgangslage

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

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

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

15 Gewerbesteuer 2020-23 ca. 240 Mio €

16 Einkommenssteuer 2020-23 ca. 93 Mio €

17 Allg. Schlüsselzuweisungen 2020-23 ca. 105 Mio €

18 Invest. Schlüsselzuweisungen 2020-23 ca. 17 Mio €

19 Insges. Mindereinnahmen 2020-23 ca. 455 Mio €

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

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

27 Trotz des beschlossenen Schutzschirms des Freistaates und umfangreicher
28 Maßnahmen des Bundes, mit denen die Mindereinnahmen bei der Gewerbesteuer und
29 die erwarteten Mehrausgaben bei den Kosten der Unterkunft kompensiert werden
30 sollen, entstehen Finanzierungslücken, die vor allem ab dem Jahr 2021 neue
31 Haushaltsstrategien erfordern. Unter Einbeziehung aller bekannten Maßnahmen des
32 Bundes und des Freistaates ist mit einem Finanzierungsdefizit bis 2023 von ca.
33 300 Mio € zu rechnen.

34 Der Freistaat hat anerkannt, dass die Einnahmelücken und Ausgabensteigerungen
35 nicht mit den geltenden haushaltsrechtlichen 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 CO₂-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 Haushaltssperren 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 kapitalmarktfianziert die Auswirkungen der Krise in den nächsten fünf Jahren abgedeckt 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:	Mitgliederversammlung
Beschlussdatum:	17.06.2020
Tagesordnungspunkt:	2.2. AG Verkehr: ÖPNV-Offensive für Dresden - Bus und Bahn zukunftsfähig machen

Antragstext

1 Ausgangssituation: Verkehrswende mit Anlaufschwierigkeiten

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

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

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

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

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

99 2.) Angebotsoffensive: Mehr, schneller, direkter

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

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

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

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

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

140 Herausforderungen des Dresdner ÖPNV-Angebots ungelöst blieben.

141

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

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

146 • Taktverdichtungen auf stark genutzten Linien der DVB

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

149 • neue Quartiersbusse

150 • S-Bahn-Verdichtung auf dem bestehenden Streckennetz

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

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

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

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

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

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

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

172 3.) Ticketoffensive: Potenziale heben durch attraktive Zielgruppenangebote

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

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

- 178 • Ausweitung des Jobticket-Programms: Bus und Bahn sind ein großer
179 Standortvorteil für Arbeitgeber. Die Beteiligung der Arbeitgeber am
180 Ticketpreis, die heute auf 10% beschränkt ist, möchten wir deutlich
181 ausbauen, nachdem seit 2019 jegliche Zuschüsse zum Jobticket steuerfrei
182 sind (kein geldwerter Vorteil mehr). Für den Endnutzer sind damit Preise
183 um 1 € pro Tag realistisch. Zudem fordern wir das Jobticket bereits ab dem
184 ersten Mitarbeitenden (statt heute ab 30), damit die vielen kleinen und
185 mittleren Firmen in Zeiten des Fachkräftemangels attraktive Angebote für
186 ihre Belegschaft machen können. Städte wie Nürnberg zeigen, dass dies mit
187 einer schlanken, digitalen Selbstverwaltung problemlos umsetzbar ist.
- 188 • Bildungsticket für 15 €: Schüler*innen, Auszubildenden und
189 Freiwilligendienstleistenden möchten wir ein preiswertes Abo-Ticket für
190 Dresden anbieten, das die zukünftige Landesförderung einbezieht und
191 massiven Bürokratieabbau bei der Abrechnung ermöglicht. Bei jungen
192 Menschen werden die langfristigen Weichen für eine umweltfreundliche
193 Verkehrsmittelwahl gelegt!
- 194 • Attraktives 9-Uhr-Abo: In einem zur Rush-Hour immer stärker belasteten
195 Verkehrssystem brauchen wir größere Anreize, die Hauptverkehrszeit zu
196 meiden. Wir beantragen daher die Prüfung eines attraktiven Signalpreises
197 für das 9-Uhr-Abo, das eine ideale Karte für jene Haushalte sein könnte,
198 die nicht jeden Tag auf Bus und Bahn angewiesen sind. Das Ticket ist
199 übertragbar und hat dieselben Regelungen zur Familienmitnahme abends und
200 am Wochenende wie das normale Abo. Preissenkungen in anderen Städten
201 belegen, dass eine Nachfragesteigerung im 9-Uhr-Bereich ohne große
202 Abwanderung aus dem Vollzeit-Abo möglich ist.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

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

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

Antragstext

- 1 Bislang sind die Busse der Stadtrundfahrten in Dresden mit Dieselmotoren
- 2 unterwegs. Zwar wirbt das Unternehmen mit umweltfreundlichen Bussen für beste
- 3 Aussicht und ohne Gestank, trotzdem ist deren Dieselgeruch – insbesondere für
- 4 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang der Busrouten und an touristischen
- 5 Plätzen – immer noch deutlich wahrnehmbar und belastet die Gesundheit der
- 6 Bürger*innen sowie der Tourist*innen. Darüber hinaus tragen die Diesel-Busse zur
- 7 städtischen Feinstaubbelastung bei.
- 8 Durch eine Um- oder Nachrüstung der Stadtrundfahrtbusse mit einem E-Antrieb
- 9 könnte die Schadstoffbelastung gerade in der stark befahrenen Innenstadt
- 10 erheblich gemindert und die Luftqualität für alle Bürger*innen verbessert
- 11 werden. Damit würden nicht nur die Umwelt und das Klima geschont, sondern auch
- 12 Gesundheitsrisiken für die Einwohnerschaft und Gäste Dresdens minimiert.
- 13 Mit nachrüstbarem Elektromotor können Busse im Stadtrundfahrtsbetrieb 120
- 14 Kilometer weit fahren. Die Ladezeit an einem 380-Volt-Anschluss beträgt sechs
- 15 Stunden, somit können die Busse nachts im Depot Strom tanken. Die Kosten für die
- 16 Umrüstung betragen circa 200.000 Euro pro Fahrzeug. Damit die Stadtrundfahrt-
- 17 Anbieter die Busse weiterhin wirtschaftlich betreiben können, gibt es neben
- 18 Fördermitteln des Bundes Leasingmodelle seitens mindestens einer
- 19 Umrüstungsfirma. Im Vergleich zu den nicht auf geringe Geschwindigkeiten von
- 20 zehn bis 20 km/h sowie häufiges Anfahren und Abbremsen ausgelegten Dieselmotoren
- 21 benötigt ein Elektroantrieb deutlich weniger Wartung, sodass sich auch die
- 22 Betriebskosten der E-Stadtrundfahrtbusse langfristig reduzieren.
- 23 Der Kreisverband Dresden fordert die Stadtratsfraktion dazu auf, eine
- 24 entsprechende Antragsinitiative zu erarbeiten, in den Stadtrat einzubringen und
- 25 das Vorhaben im künftigen Stadthaushalt so zu verankern, dass die Umstellung
- 26 ermöglicht bzw. mit einer anteiligen Förderung durch die Stadt unterstützt wird.
- 27 Darüber hinaus, sollen alle bestehenden Förderprogramme des Landes und des
- 28 Bundes einbezogen werden.

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 Unterdrückungsstrukturen 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

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

44 Als bündnisgrüner Kreisverband Dresden
45 :

- 45 1. zeigen wir uns solidarisch mit der #BLACKLIVESMATTER-Bewegung und ihren
46 Protesten.
- 47 2. fordern wir die Kolonialgeschichte kritisch aufzuarbeiten und die immer
48 noch währende Unterdrückung von BIPOCs ⁽¹⁾ im Zuge echter
49 Gleichberechtigung zu beseitigen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung
50 einer demokratischen Gesellschaft, die allen Menschen gleiche Rechte
51 garantiert.
- 52 3. erkennen wir die Folgen europäischer Kolonialgeschichte auf die
53 gesellschaftliche Realität heute an. Wir stoßen einen Prozess der aktiven
54 Dekolonialisierung an - auf den Straßen, in den Museen und in öffentlichen
55 Räumen. Eine Überprüfung von Straßennamen, Ausstellungsstücken der
56 städtischen Museen sowie Denkmälern und dergleichen im öffentlichen Raum
57 ist notwendig. Anschließend muss eine kritische Kontextualisierung
58 erfolgen. Als letzte Konsequenz ist ihre Beseitigung in Betracht zu
59 ziehen.
- 60 4. fordern wir die Schaffung grundlegender Aufklärung und Bildungsarbeit über
61 Kolonialgeschichte, Dekolonialisierung und aktivem Anti-Rassismus.
- 62 5. verlangen wir die langfristige Etablierung und Verstärkung von Anti-
63 Diskriminierungstrainings für Angestellte der Stadt Dresden, insbesondere
64 für die Versammlungsbehörde und das Ordnungsamt. Wir fordern die
65 Landesregierung auf, sich auf Landesebene für vergleichbare Programme
66 einzusetzen, besonders für Angestellte in Justiz und Polizei. Diese Anti-
67 Rassismus-Trainings sollten sich unter anderem mit Critical Whiteness und
68 Sensibilisierung im Umgang mit kulturellen und religiösen Minderheiten
69 befassen.
- 70 6. fordern wir zusätzlich besondere Aufmerksamkeit für anti-muslimischen
71 Rassismus in der Anti-Rassismusbearbeitung - speziell in Dresden und Sachsen
72 ist Rassismus gegen nicht-schwarze PoCs durch neu-rechte Bewegungen wie
73 Pegida weit verbreitet und muss bekämpft werden. ⁽²⁾
- 74 7. sind wir der Meinung, dass dringende Maßnahmen ergriffen werden müssen, um
75 Diskriminierung in den Bereichen Wohnen, Bildung und Gesundheitsversorgung
76 zu beenden und Chancengleichheit auch für Migrant*innen und
77 Asylbewerber*innen zu gewährleisten.
- 78 8. verlangen wir die explizite Ermutigung, Ansprache und Anstellung von BIPOC
79 in öffentlichen Stellenausschreibungen, auch durch community-orientierte

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

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

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

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

90 12. erwarten wir die konsequente Umsetzung des bestehenden Rechts zum Schutz
91 von BIPOC.

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

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

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

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

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

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