

A N T R A G

Interfraktionell

SPD-Fraktion, Fraktion DIE LINKE, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gegenstand:

Straßenbahn und Bus in Dresden ausbauen - Anteil des ÖPNV deutlich erhöhen!

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bekennt sich im Rahmen der Stärkung des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV zum Ziel, den Anteil der in Dresden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege von derzeit 22% auf 25-30% im Jahr 2030 zu erhöhen (Zielkorridor: 185-200 Millionen Fahrgäste im Jahr) und beauftragt den Oberbürgermeister in Zusammenarbeit mit der DVB die zur Erreichung dieses Ziels geeigneten Schritte zu prüfen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bis Ende 2018 ein mit der DVB abgestimmtes Strategiepapier mit den Prioritäten zu den Planungshorizonten 2025 und 2030 vorzulegen. Aufzuzeigen ist dabei, wie sich bei dem angestrebten Anstieg der Fahrgastzahlen der Finanzbedarf der DVB entwickelt und welche personellen und finanziellen Ressourcen hierfür auf städtischer Seite erforderlich sind.
3. Dabei sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:
 1. Planungshorizont 2025
 - a. Zügige Umsetzung der bereits gefassten Beschlüsse zu den Stadtbahnprojekten Löbtau – Strehlen und Johannstadt
 - b. Schnellstmögliche Herstellung der Befahrbarkeit eines sinnvollen Teilnetzes für den Linieneinsatz breiterer Stadtbahnwagen
 - c. Prüfung neuer Betriebs- und Linienkonzepte im Busbereich einschließlich Herstellung der Bustauglichkeit von benötigten Straßen zur Umsetzung
 - i. einer Nordosttangente über die Waldschlösschenbrücke
 - ii. einer Südwesttangente über die Flügelwegbrücke
 - iii. der Kombination der Buslinie 74 und 76 zur Erschließung der Staufenbergallee
 - d. Maßnahmen zur Verbesserung der Durchschnittsgeschwindigkeit, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Anschlusssicherheit des ÖPNV durch Einsatz intelligenter Ampelsteuerungen (Vamos III)
 - e. Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit an Haltestellen mit Erhöhung von Komfort und Aufenthaltsqualität
 - f. Strategische Ausrichtung des Unternehmens DVB als zentraler, umfassender Mobilitätsdienstleister für die Stadt. Dies beinhaltet auch digitale Auskunft- und Buchungsangebote für multimodale Wegeketten.
 - g. Erarbeitung eines Angebotskonzepts für den Einsatz von Quartiersbussen

oder anderer innovativer Bedienungsformen zum Beheben gegebener Erschließungsdefizite. Hierzu ist die Möglichkeit zum Einwerben von Fördermitteln zu prüfen und sich gegenüber dem Freistaates für ein Förderprogramm einzusetzen.

h. Erarbeitung von Vorschlägen für Tarifmaßnahmen, die geeignet sind, den Anteil des ÖPNV zu erhöhen.

2. Planungshorizont 2030

- a. Erarbeitung weiterer Maßnahmen im Bereich Angebot, Tarif/Vertrieb und Kommunikation zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste.
- b. Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV auf strategisch wichtigen Relationen innerhalb der Stadt sowie von ein- und ausbrechenden Verkehren ins Umland. Hierbei ist für Pendler und Tagesgäste auch eine entsprechende Park-and-Ride-Konzeption zum Abfangen von Verkehrsströmen an den Stadtgrenzen zu betrachten.
- c. Darstellen des langfristigen Ausbaubedarfs der Infrastruktur und des personellen und investiven Bedarfs unter Berücksichtigung zu erwartender Nachfragesteigerungen und nötiger Angebotserweiterungen.

4. Im Rahmen der regelmäßigen Evaluierungen des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 sind die Ziele und Maßnahmen nach 1 bis 3 einzubeziehen.

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Ältestenrat	13.08.2018	nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Begründung:

2030 wird Dresden etwa 590.000 Einwohner haben. Wie sich diese in Dresden bewegen, hängt maßgeblich von der Attraktivität der verschiedenen Verkehrsmittel ab. Ziel ist es deswegen, das Angebot im öffentlichen Nahverkehr so attraktiv zu gestalten, dass mehr als jeder vierte Weg, idealerweise eher jeder dritte, in Dresden mit Bussen und Bahnen zurückgelegt wird. Zahlreiche Maßnahmen hierfür sind bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus vorgedacht und untersucht. Weitere, für die Zeit nach 2025, müssen noch entwickelt werden. Neue Linien, Sanierung der Gleisanlagen, intelligente Ampelschaltungen, beschleunigte Bedienkonzepte können Ansatzpunkte sein.

Mit dem Antrag sollen diese derzeit noch nicht genutzten Potenziale aktiviert und ein Langfristziel für das nächste Jahrzehnt definiert werden. Das Stadtbahnprogramm 2020 ist fest im Verkehrsentwicklungsplan verankert, auf seinen Nutzen untersucht und positiv mit Fördermitteln beschieden worden. Es muss deswegen als „sowieso“-Maßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden. Hierzu gehört auch die Verlegung der Gleisschleife vom Ullersdorfer Platz zur Rossendorfer Straße inklusive des Baus eines großen Park-und-Ride-Parkplatzes für das Schönfelder Hochland. Für das Dresdner Busnetz existieren Pläne, die ein erhebliches Potenzial von bis zu 6.000 Fahrgästen/Tag bergen. Die fehlende Bustauglichkeit einiger weniger Straßen verhindert hierbei die Umsetzung. Nennenswert sind hierbei insbesondere die Südwesttangente von Pieschen über die Flügelwegbrücke nach Plauen und die Nordosttangente von Pieschen über die Waldschlösschenbrücke nach Striesen, welche zusammen eine äußere Ringlinie im Dresdner Stadtgebiet formen und attraktive Querverbindungen zwischen den Dresdner Stadtteilen schaffen.

Darüber hinaus gibt es in Dresden Verkehrsachsen, die derzeit zum Auto kein konkurrenzfähiges Verkehrsangebot besitzen. Dies betrifft insbesondere Verkehrsbeziehungen, die ins Umland hineinreichen und heute z.B. über die HansasträÙe für das nördliche Umland oder die Bergstraße aus Richtung Bannewitz in die Stadt verkehren. Hier sind Wege zu finden, wie insbesondere für den Verkehr aus den Umlandgemeinden ein attraktives Nahverkehrsangebot geschaffen werden kann.

Erfolgsstädte wie Wien, in denen fast 40% aller Wege mit den Öffentlichen zurückgelegt werden, besitzen ein flächendeckendes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Der Bus hält bei vielen direkt um die Ecke. In Dresden existieren noch einige kleinere Erschließungsdefizite (z.B. Jägerpark). Sollten diese für eine „echte“ Buslinie zu wenig Potenzial bieten, sind neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, wie beispielsweise der Einsatz von Quartierbussen. Hierfür müssen dem Stadtrat die Grundlagen dargestellt werden: Wie kann ein Geschäfts- und Bedienmodell aussehen? Wie können die Betriebskosten finanziert werden?

Im Zeitalter multimodaler Wegeketten kann ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs nur verknüpft mit anderen Verkehrsträgern vorangehen. Für ein – über den Nahverkehr hinaus – attraktives Mobilitätsangebot in Dresden aus einer Hand sollen die DVB zum zentralen Mobilitätsdienstleister ausgebaut werden. Sie besitzen eine hohe Kundenzufriedenheit und können als Unternehmen flexibler auf Marktveränderungen reagieren- haben unter kommunaler Trägerschaft jedoch das Gemeinwohl im Blick. Die Erfahrung mit der Sharing Economy zeigen, dass Plattformbetreiber zunehmend das Angebot mitbestimmen. Deswegen müssen die DVB zur zentralen Mobilitätsplattform für Dresden werden.

Derzeit sind durch üppige Fördermittel zahlreiche Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs finanzierbar. Dies kann sich in der Zukunft ändern, deswegen ist Eile geboten. Neben der finanziellen Frage kommen jedoch auch die Dresdner Ämter insbesondere mit den komplexen Bauvorhaben an ihre personellen Kapazitätsgrenzen. Deswegen ist wichtig, dass der personelle Bedarf und Mehrbedarf realistisch abgeschätzt und im Programm berücksichtigt. Wenn überzeugende, deutliche Angebotsverbesserungen für die Allgemeinheit einen höheren Zuschuss verlangen, ist dies der Politik zur Entscheidung vorzulegen.