



Mobilität für Dresden

Strategiepapier zum zukünftigen ÖPNV in Dresden





Liebe Leserinnen und Leser,

braucht Dresden eine neue Verkehrsstrategie? Wir denken ja, denn der Ballungsraum Dresden wächst und mit ihm die Mobilitätsbedürfnisse. Wollen wir diesen Bedürfnissen und den Klimaschutzzielen gerecht werden, muss der Verkehr der Zukunft räumlich wie organisatorisch neu und effizienter gedacht werden.

Dazu hat sich gleichsam der Stadtrat bekannt und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG zum Ziel gesetzt, den Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege auf 25 bis 30 Prozent im Jahr 2030 zu erhöhen. Das ist kein kleines Ziel, dieser Anteil liegt heute bei rund 20 Prozent.

Die gute Nachricht: Die Umsetzung der Mobilitätswende in Dresden ist keine Utopie oder Gedankenspielerlei, sondern politisch und fachlich möglich. In verschiedenen Szenarien hat die DVB zahlreiche Maßnahmenbündel auf Nachfragewirkung und Umweltpotenzial untersucht und zu diesem Strategiepapier zusammengefasst.

Unser Papier beschreibt die wichtigsten Aus- und Neubauten im Schienen- und Busnetz, damit der ÖPNV weiter an Nachfrage und Attraktivität gewinnt. Wir beschaffen neue, größere Stadtbahnwagen, sodass Fahrgäste zukünftig mehr Platz haben und Komfort genießen. Für die DVB ist es aber ebenso wesentlich, das Kerngeschäft mit Bahn, Bus, Bergbahn und Fähre um neue, moderne Mobilitätsformen zu ergänzen. Neue digitale Services und eine intermodale Plattform machen Fahrgastinformation und Ticketing einfach und komfortabel. Wird der klassische ÖPNV mit flexiblen Angeboten wie

Bike- und Carsharing sowie On-Demand-Services vernetzt, steigt das Potenzial erheblich, multimodale und wechselwillige Kunden zu gewinnen. Gemeinsam mit der Landeshauptstadt bauen wir deshalb weitere Mobilitätspunkte.

Als umfassender und verlässlicher Mobilitätsdienstleister ist es seit jeher unser Anspruch, allen Bürgern und Gästen der Stadt einen schnellen, sicheren und pünktlichen ÖPNV zu bieten. Der Erfolg spiegelt sich in hohen Zufriedenheitswerten unserer Kunden und dem steten Zugewinn an Fahrgästen auf aktuell mehr als 164 Millionen wider.

Wenn das formulierte Ziel mit Erfolg angegangen werden soll, sind zu den angedachten Maßnahmen Entscheidungen mit Tragweite erforderlich – politisch, finanziell sowie technisch. Uns ist bewusst, dass die mit diesem Strategiepapier angeregte Diskussion noch nicht abgeschlossen ist. Dabei besteht eine gewisse Dringlichkeit: Es gilt heute die Weichen zu stellen, um die verkehrspolitischen Ziele von Morgen zu erreichen.

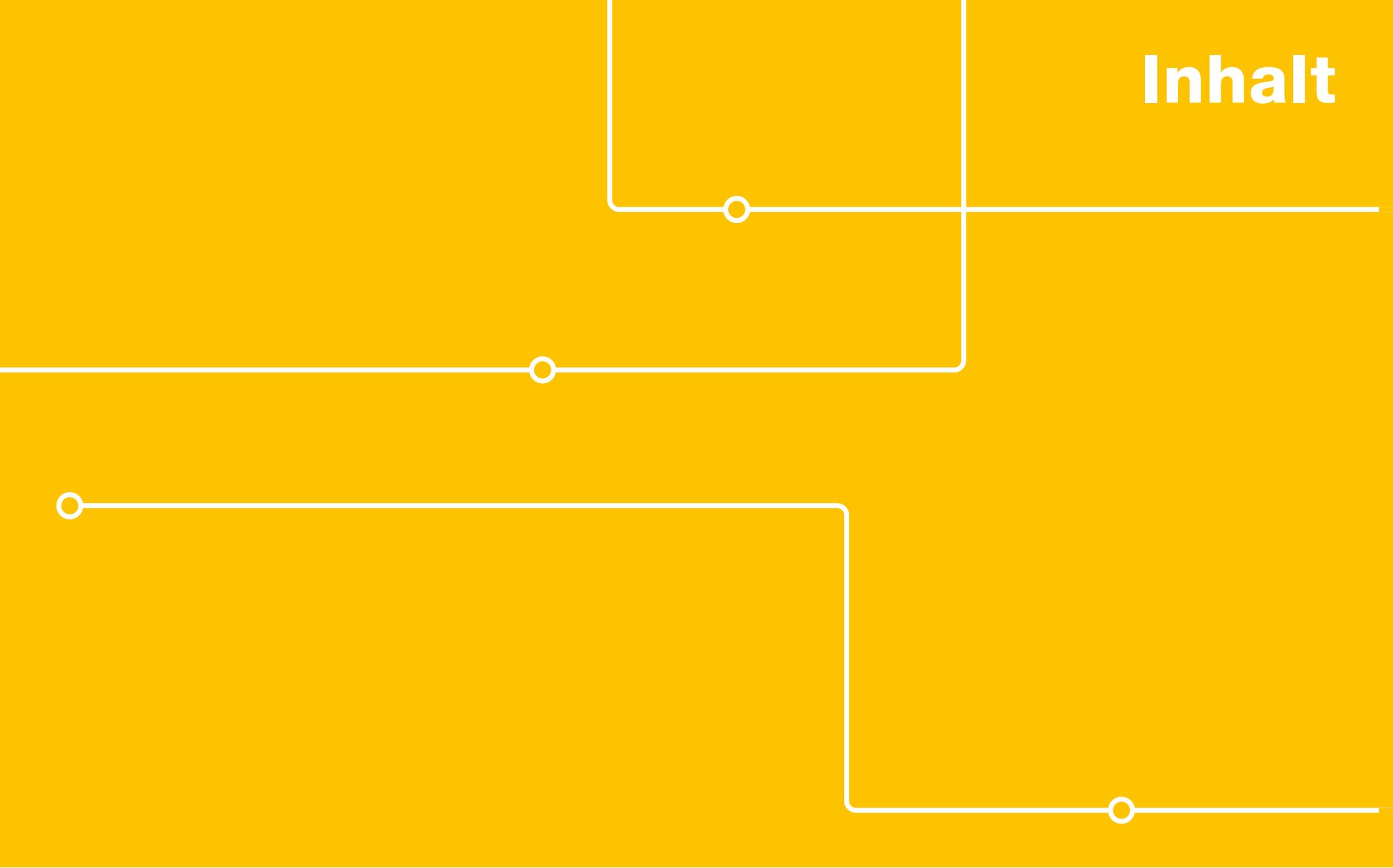
In diesem Sinne freuen wir uns auf die gemeinsame Reise mit Ihnen.

Andreas Hemmersbach
Vorstand Finanzen
und Technik

Lars Seiffert
Vorstand Betrieb
und Personal



Inhalt

The page features a solid yellow background. A series of white lines and circles are arranged in a path that starts from the top left, moves right, then down, then right, then down, then right, then down, then right, and finally down to the bottom right. The circles are placed at the corners of these segments, creating a stylized, abstract graphic.

1 Die Leichtigkeit
des Reisens *Seite 9*



2 Handlungs-
schwerpunkte *Seite 15*

3 Investitionen in den ÖPNV sind
gut angelegt *Seite 35*



4 Unsere Weichenstellungen für
einen wachsenden ÖPNV *Seite 39*



Einführung: Die Kernaussagen unseres Strategiepapiers

Wir haben in Dresden große Chancen, weitere Fahrgäste und Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Die DVB setzen für die Zukunft vor allem darauf, das Angebot ausgerichtet auf die Mobilitätsbedürfnisse der Dresdner konsequent auszubauen, die Reisegeschwindigkeit und Verlässlichkeit des ÖPNV zu erhöhen und das Netz um neue stadtteilverbindende Straßenbahn- und Buslinien zu ergänzen.

Modal Split

Der Modal Split verdeutlicht, welchen Anteil das Auto, der ÖPNV, das Fahrrad und der Fußgänger am gesamten Verkehr einnimmt. Betrachtet werden dafür die Wege, die Personen mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurücklegen.

Der ÖPNV ist das Rückgrat eines nachhaltigen und umweltbewussten Verkehrs sowie ein wesentliches Element einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Es gilt, ihn konsequent zu fördern sowie die Verkehrsanteile vom PKW zum ÖPNV hin zu verlagern. 2019 untersetzte der Stadtrat dieses Vorhaben mit einem deutlichen Bekenntnis zum Umweltverbund. Demnach soll der Anteil des ÖPNV an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) von derzeit 20 Prozent auf 25 bis 30 Prozent im Jahr 2030 steigen.

Die in diesem Papier vorgestellte Strategie verfolgt drei Zielstellungen:

- *Mit kurzen Taktzeiten und ausreichend Platz in den Fahrzeugen garantieren wir flächendeckend konkurrenzfähig schnelle Reisezeiten, pünktliche Verbindungen und sichere Anschlüsse.*
- *Die Verkehrsinfrastruktur ist für mehr Grün, mehr Lebensqualität und mehr Aufenthaltsflächen so flächensparend wie möglich gestaltet. Sie steigert die Leistungsfähigkeit und Qualität unserer Angebote.*
- *Ein gut genutztes ÖPNV-Angebot ist Barometer für hohe Kundenzufriedenheit und senkt Schadstoffemissionen sowie Lärm.*

Ein attraktiver ÖPNV mit hoher Verkehrsnachfrage setzt eine qualitäts- und leistungsgerechte Infrastruktur voraus. Neue Fahrzeuge bei Bahn und Bus, dichtere Taktzeiten und neue Linien erfordern einen konsequenten Netzausbau. Dies betrifft sowohl bestehende als auch neue Straßenbahn- und Busstrecken. Wir setzen daher auf folgende Infrastrukturprioritäten:

- *Streckenausbau Straßenbahn: Die höchste Priorität hat derzeit der Ausbau der Linien 3 und 7 mit dem Ziel, hier, die neuen, breiteren Stadtbahnwagen einzusetzen. Insgesamt besteht hoher Sanierungs- und Ausbaubedarf im Straßenbahnbestandsnetz.*
- *Strecken Neubau Straßenbahn: Stark ausgelastete Buslinien wie die Linien 61 und 62 sollen auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden.*
- *Angebotsausbau Bus: Wir gewinnen neue Fahrgäste, indem wir neue Buslinien schaffen, die Stadtteile direkt, ohne Umweg über das Stadtzentrum, verbinden.*

Möglicher Zuwachs an Fahrgästen pro Jahr durch Maßnahmen im Straßenbahn- und Busangebot sowie neue Mobilitätsangebote

Reisege-
schwindigkeit

+ 6.4 Mio.
Fahrgäste pro Jahr

Vorrang und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des ÖPNV
+ 4.3 Mio.
Erhöhung Verlässlichkeit/ Pünktlichkeit
+ 2.1 Mio.



neue Mobilitäts-
angebote

+ 1.6 Mio.
Fahrgäste pro Jahr

On-Demand-Verkehr
+ 1.1 Mio.
Car- und Bikesharing
+ 0.5 Mio.

Ausbau
des Busnetzes

+ 6.6 Mio.
Fahrgäste pro Jahr

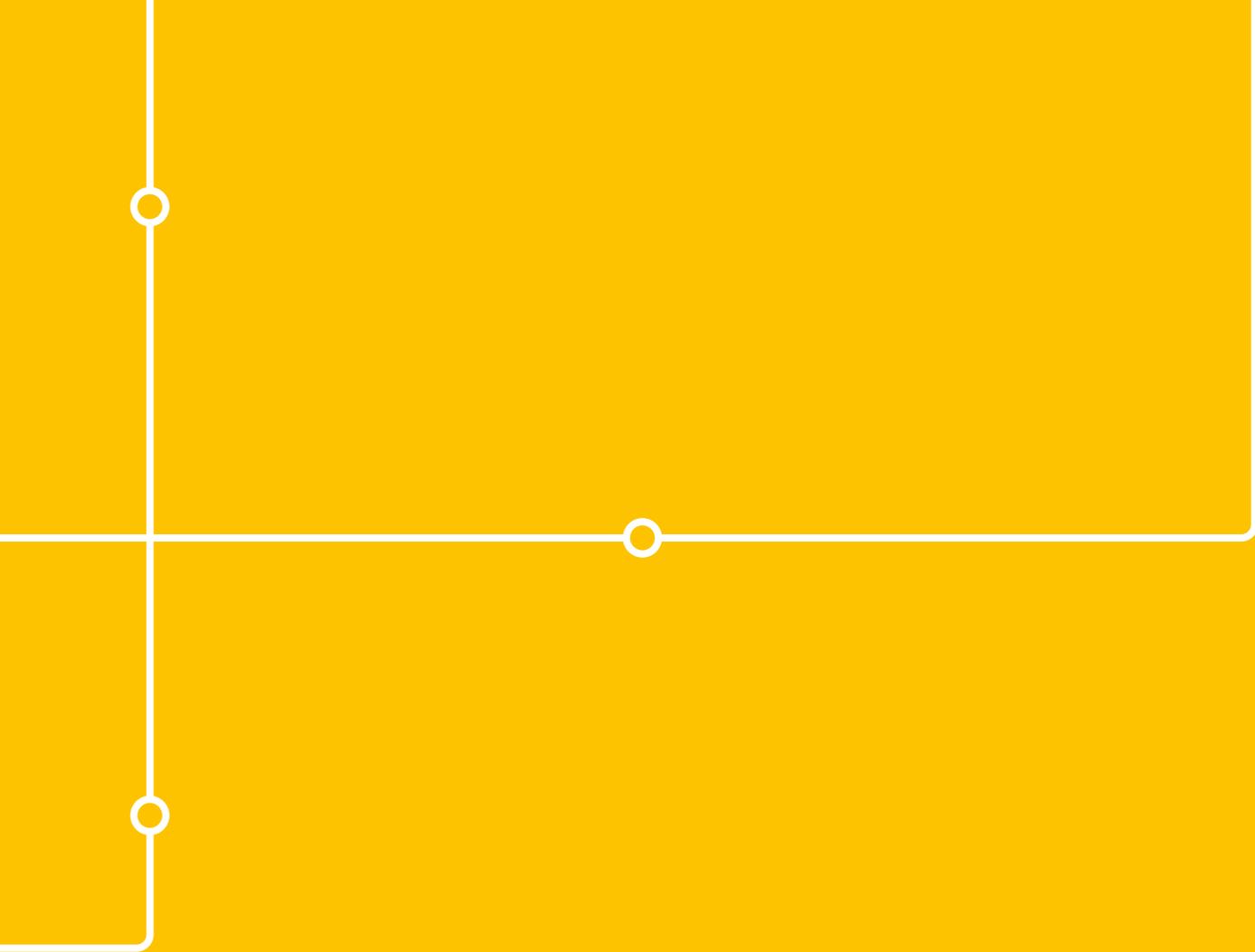
Busnetz Süd-West
+ 4.0 Mio.
Busnetz Nord-Ost
(Linien 64 und 65)
+ 1.5 Mio.
Busnetz Nord (Linie 78)
+ 0.6 Mio.
Erweiterung des
10-Minuten-Takts bis
Cossebaude (Linie 68)
+ 0.5 Mio.



Ausbau des
Straßenbahnnetzes

+ 7.6 Mio.
Fahrgäste pro Jahr

Neubaustrecke
Löbtau – Strehlen (Linien 7, 8, 9)
+ 1.3 Mio.
Verlängerung
Linie 8 nach Tolkewitz
+ 0.7 Mio.
Neubaustrecke
Johannstadt – Plauen (Linie 5)
+ 0.6 Mio.
Verlängerung
Linie 13 nach Kaditz
+ 0.4 Mio.
Neubaustrecke
Bühlau,
Rossendorfer Straße (Linie 11)
+ 0.6 Mio.
Taktverdichtung
Linien 3, 6, 7, 11, 13
+ 2.2 Mio.
Neubaustrecke
K.-Marx-Str. – Flughafen (Linie 17)
+ 1.0 Mio.
Neubaustrecke
Strehlen – Blasewitz
(Linie 14 Leutewitz – Blasewitz)
+ 0.8 Mio.



1

Die Leichtigkeit des Reisens

Wir wollen noch mehr Bürgerinnen und Bürger durch die „Leichtigkeit des Reisens“ vom Startpunkt bis zum Ziel zu überzeugten ÖPNV-Kunden machen.

1 Steigende Anforderungen an den ÖPNV

Die Fahrgastzahlen der DVB steigen. Weiteres Wachstum erfordert nicht nur den Ausbau der Infrastruktur sondern die gezielte Verbesserung der Services und Schlüsselfaktoren.

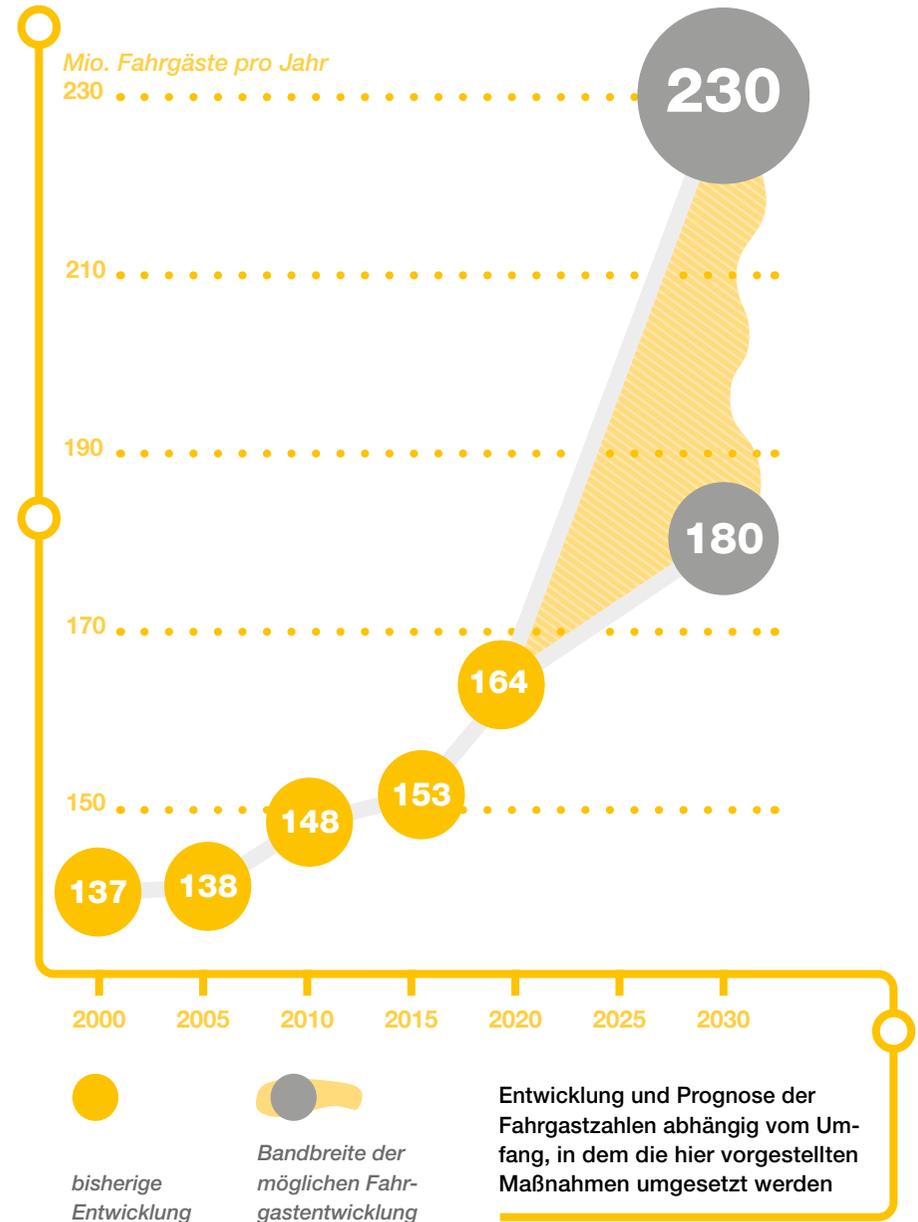
Die Bevölkerung Dresdens ist zwischen 2000 und 2019 um etwa zehn Prozent gewachsen, von rund 508.000 auf 563.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV von 137 Millionen um 17 Prozent auf zuletzt 164 Millionen angestiegen. Jeder Einwohner der Stadt ist 2019 durchschnittlich an 261 Tagen mit den Bahnen und Bussen der DVB gefahren. Bis zum Jahr 2030 wird sich die Fahrgastzahl allein durch das prognostizierte weitere Wachstum der Stadt um weitere zehn Prozent auf 180 Millionen erhöhen.

Diese Zahlen und unsere regelmäßigen Befragungen sprechen eine deutliche Sprache: Die Kunden sind zufrieden mit unseren Angeboten. Wir sind stolz auf dieses Ergebnis, werden uns jedoch nicht darauf ausruhen. Denn wir wissen: Mit neuen Linien, dichteren Takten und verbesserter Qualität sind bis zu 230 Millionen Fahrgäste pro Jahr möglich.

Das heutige Liniennetz der Straßenbahn wurde Ende der 1990er Jahre nach den damals gültigen Einwohnerprognosen für rund 140 Millionen Fahrgäste pro Jahr geplant. Die Infrastruktur der DVB wird also bereits heute über Kapazität beansprucht. Schon um 180 Millionen Fahrgäste bis 2030 befördern zu können, müssen wir konsequent Bahn- und Buslinien ausbauen. Deutlich mehr Investitionen sind notwendig, wenn wir die Zielmarke von 230 Millionen Fahrgästen erreichen wollen. Doch allein mit Infrastrukturmaßnahmen, die auf den quantitativen Ausbau einzahlen, ist es nicht getan. Wir müssen auch in die Qualität unserer Services investieren.

Fahrgastpotenziale

Mobilitätsanbieter prognostizieren auf Basis wissenschaftlicher Modelle das Fahrgastaufkommen pro Linie in einem bestimmten Zeitraum. Die Indikatoren Einwohner und Fahrtenangebot werden anhand einer bestimmten Berechnungsformel miteinander verknüpft. Das ermittelte Fahrgastpotenzial hilft, die benötigte Fahrzeugflotte und den Personalbedarf zu planen.



Unsere Kunden werden anspruchsvoller und formulieren hohe Erwartungen an die Mobilitätsdienstleistungen. Die „Leichtigkeit des Reisens“ vom Start bis zum Ziel beeinflusst heute maßgeblich die Entscheidung, ob Bahn und Bus anstelle des Autos genutzt werden. Besonders wichtig sind unseren Kunden dabei Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, schnelle Anschlüsse mit kurzen Takt- und damit Wartezeiten sowie die bequeme Verfügbarkeit durch ein dichtes Liniennetz und damit kurzen Wegen. Während der Fahrt erwarten unsere Kunden einen reibungslosen Ablauf, ausreichend Platz in den Fahrzeugen sowie schnelle und kompakte Informationen bei Störungen des Betriebs.

Der Markt der Mobilitätsdienstleistungen entwickelt sich dynamisch und bietet verschiedene Alternativen zur Nutzung des privaten PKW oder zu den klassischen ÖPNV-Angeboten. Unsere

Taktverdichtung

Taktverdichtung heißt, die Straßenbahn oder der Bus einer Linie fährt öfter – zum Beispiel nicht alle zehn sondern alle fünf Minuten. So müssen Fahrgäste nicht lange warten. Das ist aus Nutzerperspektive ein entscheidendes Argument, sich für die öffentlichen Verkehrsmittel zu entscheiden.

Kunden haben also die Wahl und wägen zwischen den Mobilitätsangeboten sehr genau ab. Wir als DVB haben erkannt, dass wir nur durch den Ausbau der Infrastruktur und die stetige Verbesserung der Servicequalität langfristig konkurrenzfähig bleiben können.

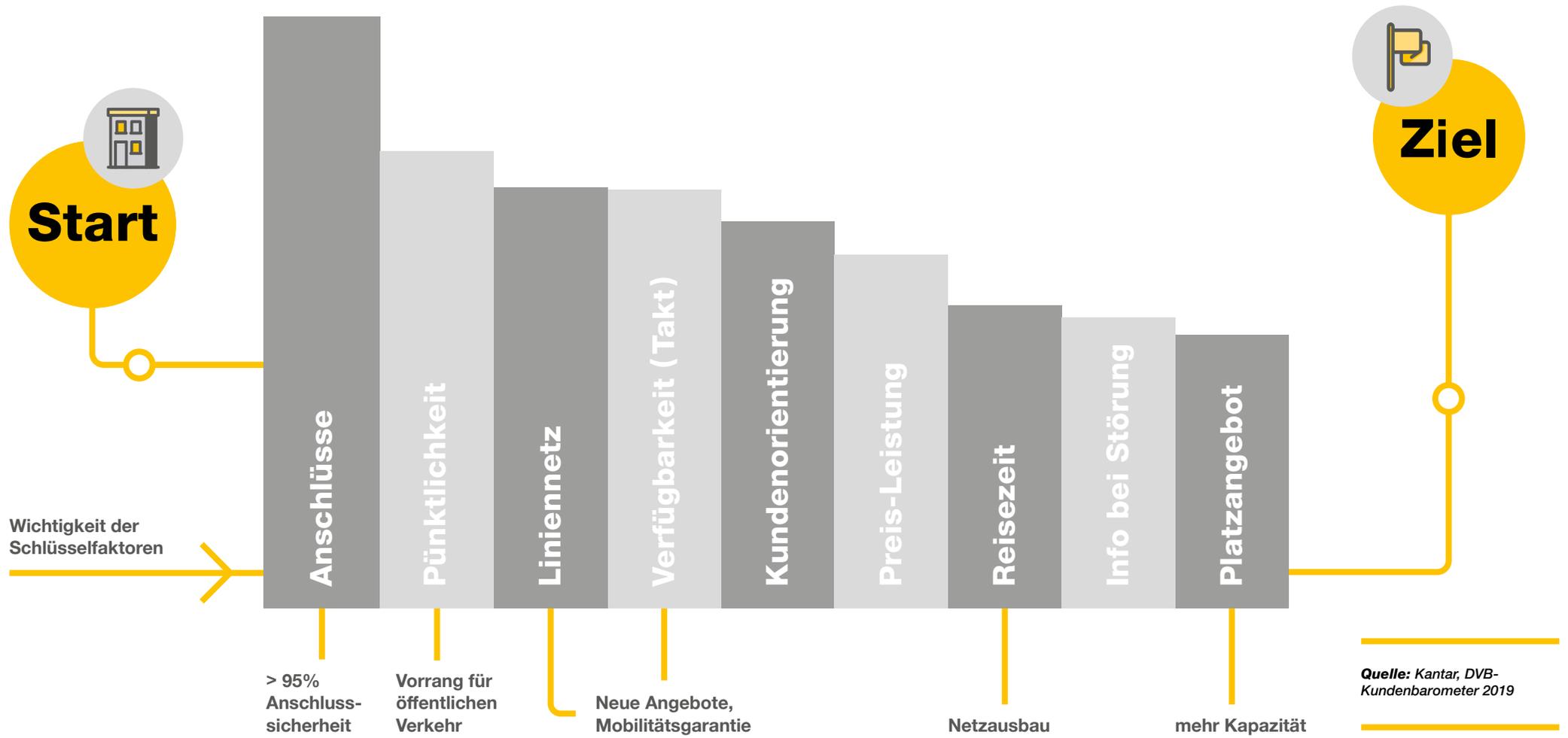
Aktuelle gesellschafts-, umwelt- und wirtschaftspolitische Zielstellungen sorgen dabei für ein reiches Spannungsfeld: Klimaschutzziele wollen mit den steigenden logistischen Anforderungen der wachsenden Stadt in Einklang gebracht werden. Der Wunsch nach individueller und bequemer Mobilität geht einher mit der Forderung nach mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im städtischen Raum.

Wir als DVB sehen uns als Teil der Lösung für diese Fragen. Denn: Steigende Einwohnerzahlen müssen nicht gleichzeitig mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Emissionen bedeuten. Durch den konsequenten Ausbau des ÖPNV können Staus vermieden, Schadstoffausstöße reduziert und städtische Flächen geschont werden. Das gilt sowohl für unsere Stadt selbst als auch für ihre Verbindungen mit dem Umland. Um diesen Herausforderungen nachhaltig zu begegnen, braucht unser Stadtverkehr neue Konzepte, auf die wir im folgenden Kapitel eingehen.

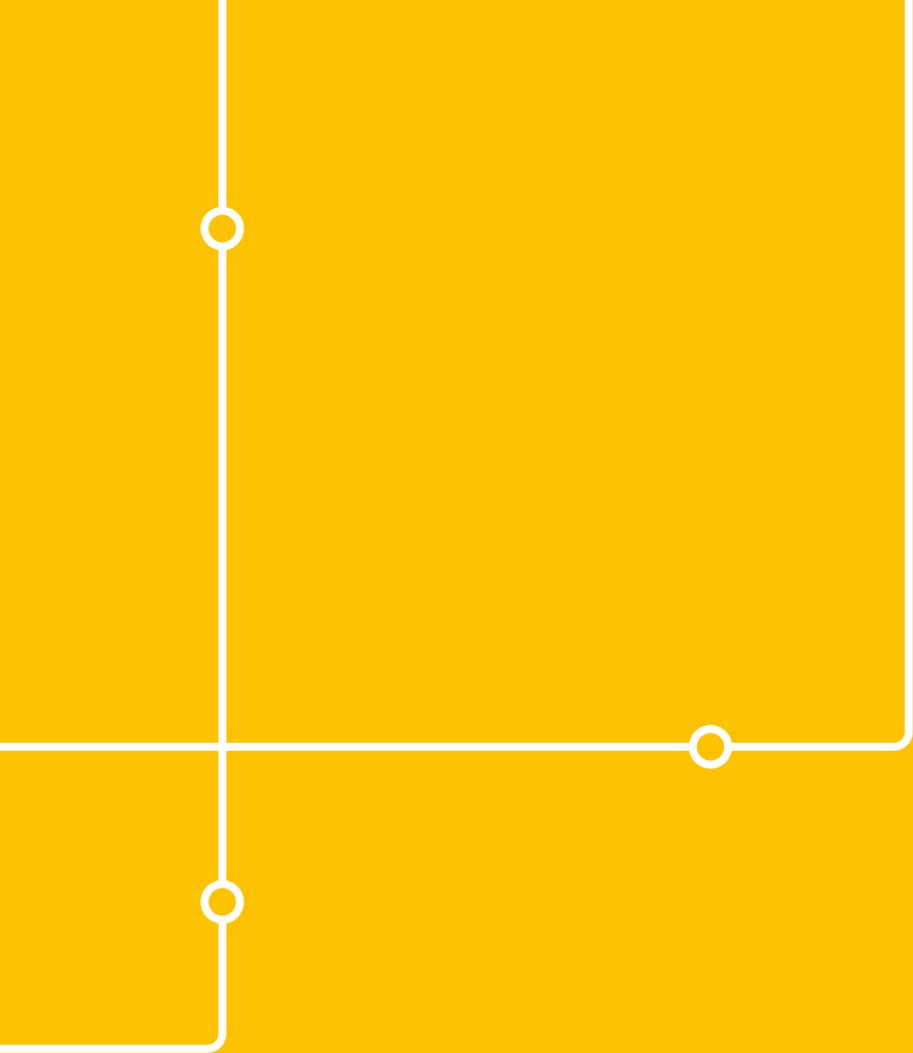


Foto: Nur durch den Ausbau der Infrastruktur und die stetige Verbesserung der Servicequalität bleiben die DVB langfristig konkurrenzfähig.

1 Schlüsselfaktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und in welche besonders investiert werden sollte







2



Handlungsschwerpunkte

Die Straßenbahn ist die Leistungsträgerin des Dresdner ÖPNV. Zwei Drittel der Fahrgäste nutzen sie täglich. Wachsen kann der ÖPNV nur durch den langfristigen Ausbau des Straßenbahnnetzes. Kurzfristig sind neue Buslinien notwendig.

2 Netzausbau und neue Fahrzeuge

Durch die hohe Nachfrage ist das Straßenbahnnetz auf vielen Strecken an seiner Kapazitätsgrenze. Um das Platzangebot zu erweitern, setzen die DVB beginnend ab 2021 längere und breitere Bahnen ein.

Dafür müssen jedoch zahlreiche Strecken auf einen Gleisabstand von drei Metern verbreitert werden. Bereits 75 Prozent des Straßenbahnnetzes sind dementsprechend ausgebaut.

Potenzielle Nadelöhre sind vor allem die Linien 3 und 7, da sich die Planungs- und Genehmigungsprozesse beispielsweise für die Abschnitte Großenhainer Straße, Kesselsdorfer Straße und

Wir benötigen sehr bald Stadtratsbeschlüsse zum Ausbau der Linie 7.

Königsbrücker Straße momentan sehr langwierig gestalten. Bei den derzeit in der Vorplanung befindlichen Strecken Kesselsdorfer Straße, Freiburger Straße und Königsbrücker Landstraße benötigen wir zeitnah Stadtratsbeschlüsse, um die weiteren Planungsphasen bearbeiten und die Baugenehmigung beantragen zu können.

Auf der bereits heute stark nachgefragten und in der Hauptverkehrszeit überlasteten Linie 7 planen wir den Takt auf 7,5 Minuten zu erhöhen. Damit wird das Platzangebot deutlich erweitert. Die auf weiten Strecken allein verkehrenden Linien 3, 6, 11 und 13 werden ebenfalls zukünftig öfter fahren. Für Fahrgäste auf diesen Linien verkürzen sich damit die Wartezeiten. Wir beobachten fortlaufend das Fahrgastwachstum auf diesen Linien und nehmen anhand unserer Prognosen Taktverdichtungen schrittweise und bedarfsgerecht vor. Die Linie 13 wird von Mickten nach Kaditz verlängert und bietet damit neue umsteigefreie Verbindungen aus und in den wachsenden Stadtteil.

Tabelle: Effekte der Angebotsänderungen im Bestandsliniennetz der Straßenbahn

Foto: 3D-Modell der neuen Stadtbahn

Maßnahme	Neue Fahrgäste pro Jahr	Modal Split Wirkung ÖPNV
Verlängerung Linie 13 nach Kaditz	+ 0,4 Mio.	+ 0,1 %
Taktverdichtung Linie 7	+ 0,6 Mio.	+ 0,2 %
Taktverdichtung Linien 3, 6, 11, 13	+ 1,6 Mio.	+ 0,3 %





Befahrbares Streckennetz für die neuen Stadtbahnwagen

- Fertigstellung bis 2023*
 - Fertigstellung nach 2023
 - Neubaustrecken
- * bis dahin vollständige Auslieferung der ersten 30 breiteren Stadtbahnwagen

Grafik: Einsatzmöglichkeiten des neuen Stadtbahnwagens

2 Umsetzung und Erweiterung des Stadtbahnprogramms

Die Einwohnerzahlen Dresdens und damit auch die Fahrgastzahlen im ÖPNV steigen. Dank des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sind die Chancen groß, Investitionen in neue Strecken und Fahrzeuge auf den Weg zu bringen.

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV werden weiter steigen, weil Dresdens Einwohnerzahlen weiterwachsen und die Bürger zunehmend stadt- und umweltfreundliche Verkehrsmittel wählen. Die Nachfrage verstärken wir zusätzlich mit neuen Straßenbahnstrecken und attraktiven Angeboten. Darüber hinaus werden in urbanen öffentlichen Räumen Verkehrsfunktionen zukünftig geringer priorisiert, um dafür mehr Lebens- und Aufenthaltsqualitäten zu ermöglichen. Dadurch wird die Verlagerung des Verkehrs vom PKW zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes gefördert. Wir denken hier bereits weiter und sehen in der Aufstockung der Bundesfördermittel im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) große Chancen, die Investitionen in neue Strecken und Fahrzeuge auf den Weg zu bringen.

Vom Stadtrat bereits beschlossen ist der Neubau einer Stadtbahnstrecke von Löbtau nach Strehlen über die Nürnberger Straße und den Zelleschen Weg. Durch den neuen Verlauf der Linien 7, 8 und 9 erhält die Technische Universität eine attraktive Straßenbahnanbindung. Damit wird die stark nachgefragte Buslinie 61 entlastet. Die neu gebauten Stadtbahnstrecken auf der Nürnberger

Straße und dem Zelleschen Weg bieten auch Chancen bei der Weiterentwicklung des bestehenden Liniennetzes:

Sobald die Linie 7 auf der Nürnberger Straße verkehrt, wird die Linie 8 nicht mehr nach Südvorstadt fahren. Mit der Verlängerung der Linie 8 ab Postplatz bis nach Tolkewitz erhöhen wir dafür das Fahrtenangebot in Striesen und entlasten damit die stark nachgefragte Linie 4.

Mit der Verlegung der Wendeschleife Bühlau der Linie 11 vom Ullersdorfer Platz zur Rossendorfer Straße ergeben sich vielfältige Chancen, das Ortsteilzentrum Bühlau lebenswerter zu gestalten. Auf den nicht mehr benötigten Flächen der alten Wendeschleife entstehen Räume mit Aufenthalts- und Lebensqualität. Gleichzeitig gelingt es, die Verkehrsqualität für alle Verkehrsträger zu verbessern und Staus zu vermeiden.

Für die stark belastete Buslinie 62 ist die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb mit einer neuen Linie 5 von Johannstadt nach Plauen geplant.

Eine neue Stadtbahnstrecke zwischen Strehlen und Blasewitz ermöglicht den weitgehenden

Ersatz der Buslinie 61 durch die neue Straßenbahnlinie 14, welche von Leutewitz über die Technische Universität bis nach Blasewitz fahren soll.

Entlang der Linie 7 rechnen wir auf dem Abschnitt zwischen Wölfnitz und der Neustadt weiterhin mit steigenden Fahrgastzahlen. Statt einer weiteren Taktverdichtung der Linie 7 könnte eine neue Linie 17 gleich mehrere positive Effekte hervorbringen. Mit einer neu zu bauenden Stadtbahnstrecke über die Karl-Marx-Straße könnte eine neue Linie 17 zwischen Wölfnitz und Flughafen die Wohnstandorte und Arbeitsplätze in Klotzsche umsteigefrei mit der Innenstadt verbinden und gleichzeitig die Linie 7 entlasten.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Auf der Grundlage dieses Gesetzes gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen, die an die Gemeinden weitergegeben werden. Die Gemeinden investieren diese Gelder in ihre Verkehrsinfrastruktur, um die Verkehrsverhältnisse zu verbessern.



Maßnahme	Neue Fahrgäste pro Jahr	Modal Split Wirkung ÖPNV
Löbtau – Strehlen (Linien 7, 8, 9)	+ 1,3 Mio.	+ 0,2 %
Verlängerung Linie 8 nach Tolkewitz	+ 0,7 Mio.	+ 0,2 %
Johannstadt – Plauen (Linie 5)	+ 0,6 Mio.	+ 0,2 %
Bühlau, Rossendorfer Straße (Linie 11)	+ 0,06 Mio.	+/- 0,0 %
K.-Marx-Str. – Flughafen (Linie 17)	+ 1,0 Mio.	+ 0,2 %
Strehlen – Blasewitz (Linie 14)	+ 0,8 Mio.	+ 0,2 %

Effekte des Stadtbahnprogramms

Foto: In öffentlichen Räumen werden deutlich weniger Verkehrsfunktionen und dafür mehr Lebens- und Aufenthaltsqualitäten geschaffen.

2 Handlungsbedarf beim Ausbau der Busnetze

Der seit Mai 2019 gültige Nahverkehrsplan sieht ein hohes Fahrgastpotenzial für Stadtteilverbindungen, die Fahrgäste heute unter erschwerten Bedingungen zurücklegen: durch Umsteigen oder einen Umweg über das Stadtzentrum. Neue Busnetze und Pendlerkonzepte schaffen hier Abhilfe.

Mit der neuen Buslinie 68 von Goppeln über die Innenstadt bis Niederwartha weiten wir den 10-Minuten-Takt bis nach Cossebaude aus.

Im Busnetz Nord sollen neue Buslinien Wohn- und Industriegebiete sowie Unternehmen wie Global Foundries und Bosch auf direktem Weg verbinden. Dafür verlängern wir die zur Erschließung/Anbindung des Gewerbegebiets Airportpark in Betrieb genommene Linie 78 in Richtung Radeberg und Ottendorf-Okrilla.

Bustaugliche Fahrwege müssen gebaut werden.

Im Busnetz Nord-Ost planen wir die Buslinie 65 künftig ab Blasewitz über die Waldschlößchenbrücke nach Pieschen zu verlängern. Fahrgäste reisen damit direkter und schneller zwischen Blasewitz und der nördlichen Neustadt sowie dem Dresdner Norden. Mit dem veränderten Linienweg der Buslinie 64 zwischen Universitätsklinikum und Spenerstraße über die noch auszubauenden

Straßen Augsburgstraße und Tittmannstraße erhalten rund 1.800 Einwohner erstmals eine Anbindung an den ÖPNV.

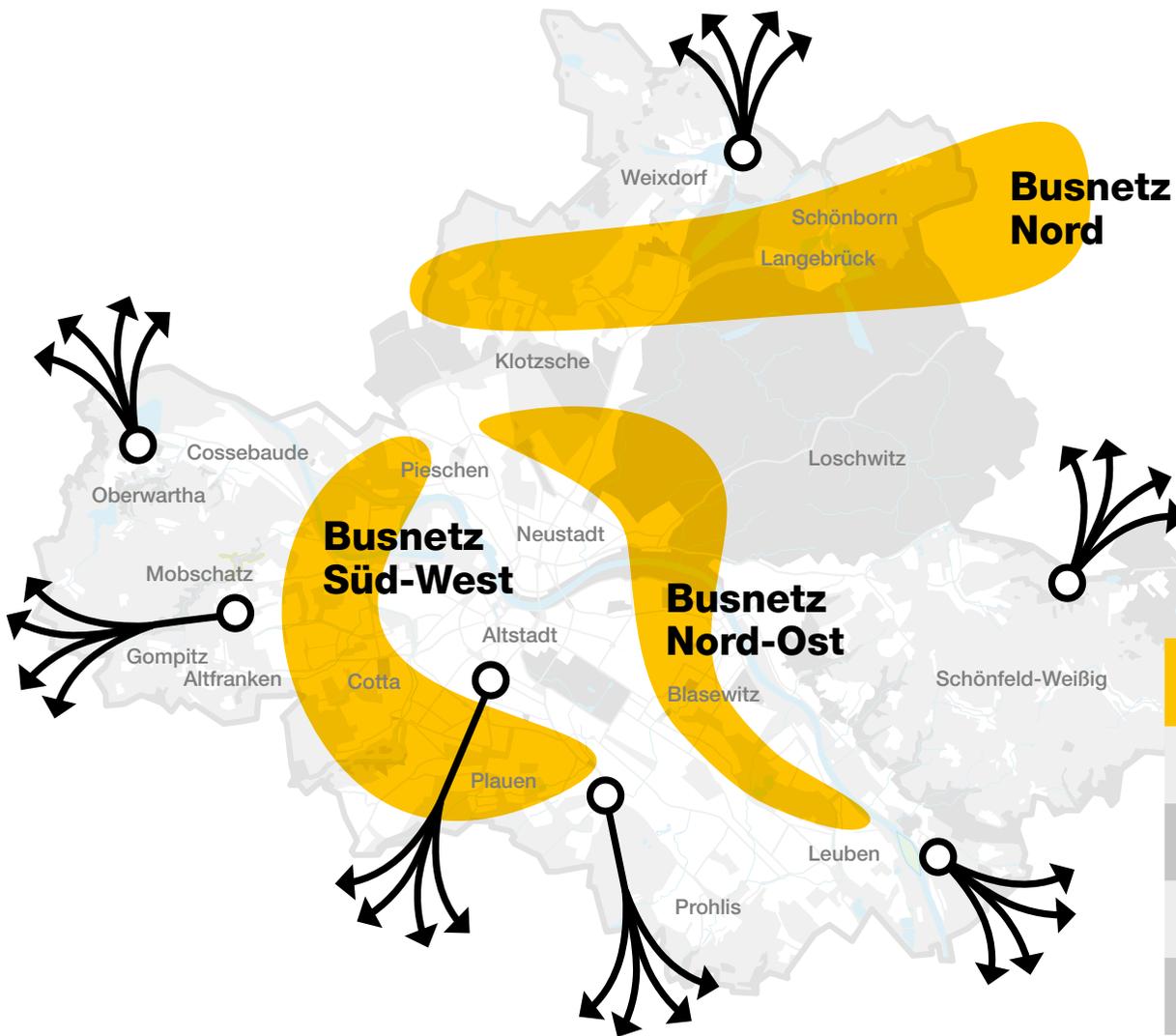
Mit dem Busnetz Süd-West werden die Wege zwischen Strehlen, Löbtau, Cotta und Pieschen einfacher. Mit neuen und verlängerten Linien muss zukünftig weniger umgestiegen werden. Darüber hinaus wollen wir Naußlitz und den südlichen Campus der Technischen Universität (Nöthnitzer Straße) besser erschließen. Dafür müssen Abschnitte der Pietzschstraße und der Wendel-Hipler-Straße in Naußlitz bustauglich ausgebaut werden. Auch der Lückenschluss in der Zschernitzer Straße in Räcknitz ist notwendig, da wir diesen für die Linienenerweiterung benötigen. Beide Straßenbaumaßnahmen berücksichtigen der städtische Haushalt bisher weder planerisch noch finanziell.

Einen weiteren Bedarf an Mobilitätsangeboten zwischen Stadt und Umland untersuchen wir analog des Konzepts zum Busnetz Nord. Nur mit neuen stadtteilverbindenden Konzepten, die das Stadtzentrum umfahren, bieten wir Pendlern eine attraktive Alternative zum PKW und entlasten die Straßen.



Foto: Busse sollen Dresden mit dem Umland verbinden.

2 Handlungsbedarf beim Ausbau der Busnetze



Grafik: Neue Busnetze und Untersuchungsbedarfe für Pendlerkonzept
Tabelle: Effekte des Angebotsausbaus Bus

Maßnahme	Neue Fahrgäste pro Jahr	Modal Split Wirkung ÖPNV
Erweiterung des 10-Minuten-Takts bis Cossebaude	+ 0,5 Mio.	+ 0,1%
Busnetz Nord (Linie 78)	+ 0,6 Mio.	+ 0,1%
Busnetz Süd-West	+ 4,0 Mio.	+ 0,6%
Busnetz Nord-Ost (Linien 64 und 65)	+ 1,5 Mio.	+ 0,2%

2 Digitalisierung und neue Mobilitätsformen erleichtern das Reisen

Unser Kerngeschäft ergänzen wir um neue, moderne Mobilitätsformen und steigern so das Potenzial erheblich, um multimodale und wechselwillige Kunden zu gewinnen.

Dazu digitalisieren wir unsere Verkehrsmanagementprozesse und investieren in neue Mobilitätsangebote. Indem wir unsere Fahrzeuge mit Infrastrukturanlagen und weiteren Verkehrsmitteln intelligent vernetzen, können wir den Verkehr effektiver steuern. In einer neuen App werden Verbindungen und Anschlüsse für Bahn und Bus in Echtzeit angezeigt. Bei Störungen, Unfällen und daraus resultierenden Umleitungen oder Verspätungen werden die Kunden per Push-Meldung auf ihrem Smartphone informiert und erhalten automatisch eine alternative Route.

MOBI-App

Die neue MOBI-App navigiert den Kunden von A nach B auf Grundlage der aktuellen Verkehrslage in Echtzeit und verknüpft Bahnen und Busse mit den Services der MOBI-Welt. Kunden können über die App MOBI-Bikes und MOBI-Cars buchen, später auch On-Demand-Services. Zur Nutzung aller Services benötigt der Kunde nur ein einziges Log-in, die Abrechnung erfolgt über die DVB.

Über die neue App können die Fahrgäste demnächst auch neue Produkte der DVB wie Car- und Bikesharing buchen. Unter der Marke MOBI bieten wir unseren Kunden dann eine Mobilitätspalette,

Bike- und Carsharing

Moderner ÖPNV wird durch neue Mobilitätsarten flexibler und effektiver. Fahrräder und Autos, die an festen Stationen angemietet und zurückgegeben werden können, werden dabei mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot intelligent vernetzt.

die alle Bedürfnisse unserer Kunden erfüllt. Wir richten dazu an zahlreichen Orten sogenannte MOBI-Punkte ein, die verschiedene Mobilitätsangebote zusammenführen und den Wechsel von Straßenbahn und Bus auf Leihauto und -fahrrad erleichtern.

Über Sharingdienste hinaus verfolgen wir die Vision, mit On-Demand-Services unsere Kunden jederzeit und an jedem Ort auf Wunsch zu befördern.

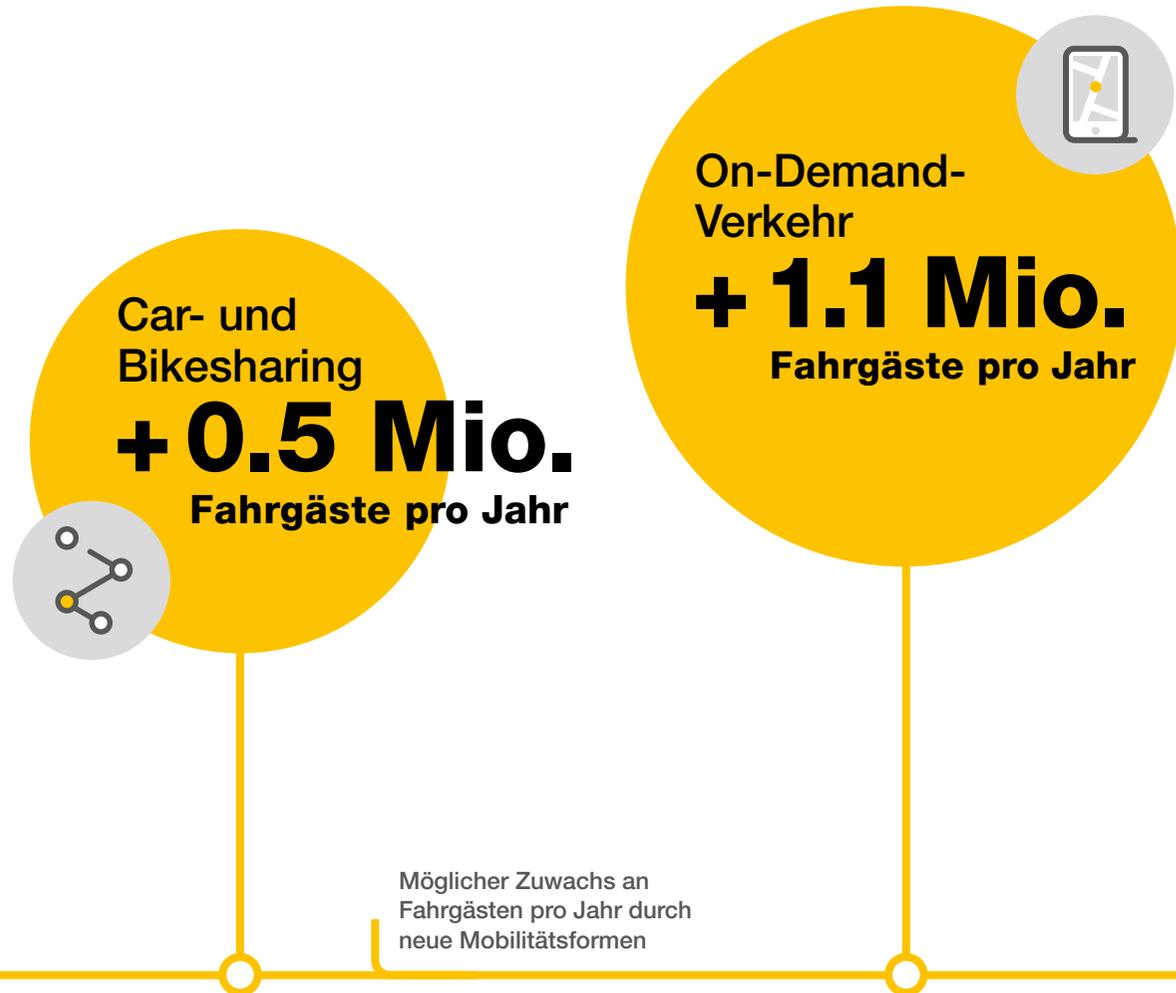


On-Demand-Verkehre kennen keinen festen Fahrplan und Linienweg. Sie verkehren nur auf Bestellung und bündeln Fahrgäste mit ähnlichen Fahrtwünschen. Kleine Fahrzeuge eignen sich dafür besonders, da sie auch Straßen befahren können, in denen ein Busbetrieb heute nicht möglich ist.

On-Demand-Services

ÖPNV mit Kleinbussen auf Bestellung: Der Fahrgast bestimmt, wann und wohin er fahren möchte. Dieser Service ergänzt den klassischen ÖPNV und ist für Linien, Stadtteile oder Orte gedacht, in denen sich Linienverkehre nicht lohnen.

Wir starten noch im Jahr 2021 mit Fördermitteln des Bundes Pilotprojekte in den Stadtbezirken Pieschen, Neustadt und Klotzsche und testen hier, ob On-Demand-Verkehre zur Feinerschließung von Wohngebieten besser geeignet sind als beispielsweise Quartierbusse. Letztlich geht es darum, akzeptierte und attraktive Angebote zu schaffen, die gleichzeitig wirtschaftlich sind.



2 Vorfahrt für den ÖPNV

Die Gestaltung der Mobilitätswende ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Der ÖPNV sollte dabei nicht für sich allein betrachtet werden.

Es geht um ein konzertiertes Zusammenspiel von „Push“ und „Pull“ – und damit auch um ein politisches Umdenken beim PKW-Verkehr. Mithilfe der bisher vorgestellten Pull-Maßnahmen sind wir in der Lage rund 15 Millionen neue Fahrgäste pro Jahr zu gewinnen. Der Anteil, der mit Bus und Bahn zurückgelegten Wege, würde damit von aktuell 20 Prozent auf ca. 23 Prozent steigen. Im Frühjahr 2019 hat der Stadtrat beschlossen, dass der ÖPNV-Anteil an allen Wegen auf 25 bis 30 Prozent erhöht werden soll. Dieses Ziel kann nur mit ergänzenden Push-Maßnahmen erreicht werden, die auf eine stärkere Verlagerung des PKW-Verkehrs abzielen.

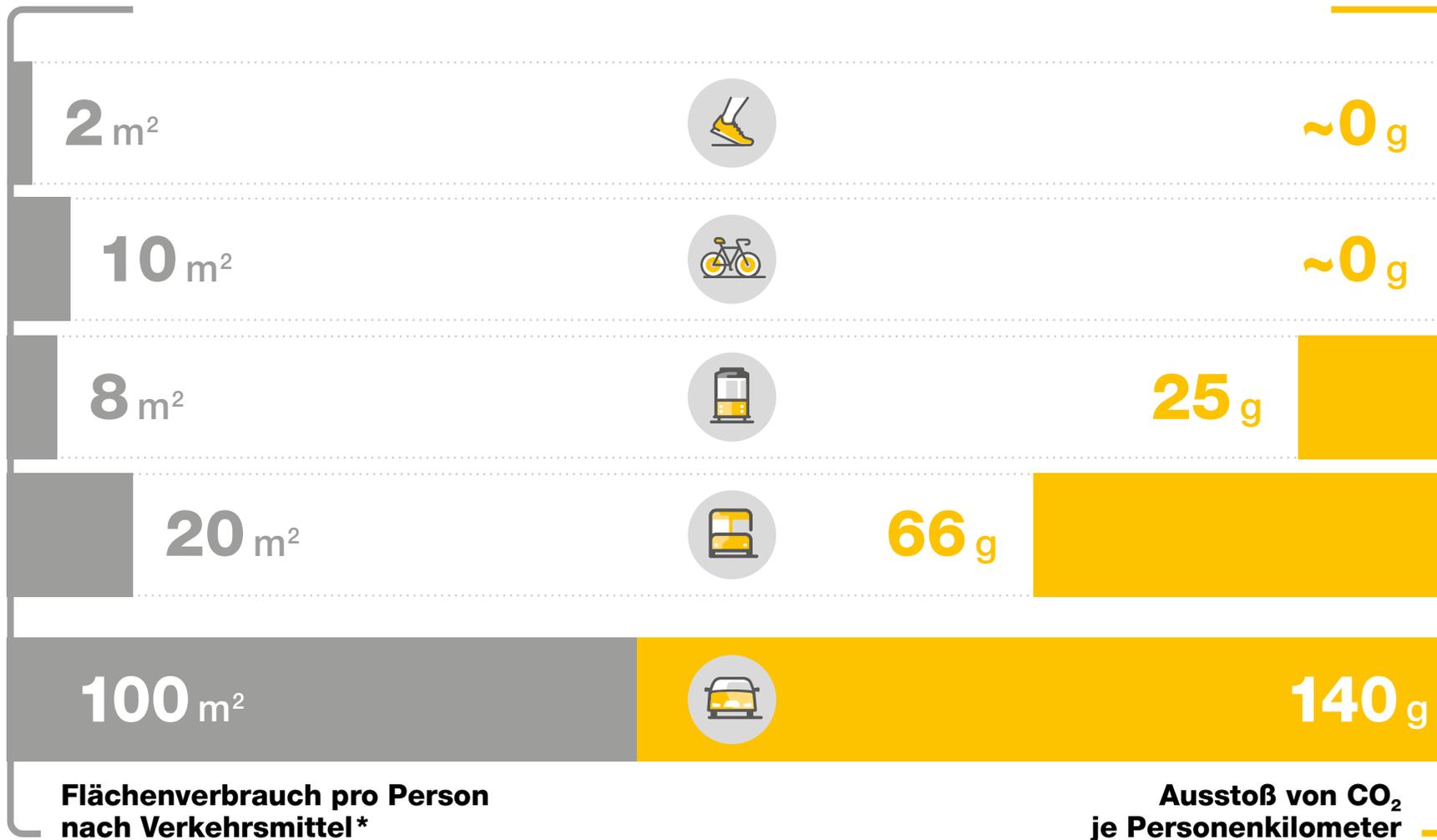
Pull & Push

Diese Maßnahmen sollen die Mobilitätsentscheidung der Nutzer beeinflussen. Pull-Maßnahmen (zu Deutsch „ziehen“) geben positive Anreize, z. B. durch erhöhte Taktfrequenz oder günstigere Fahrkarten. Push-Maßnahmen (zu Deutsch „drücken“) geben negative Anreize, z. B. durch reduzierte Parkplätze, veränderte Ampelschaltungen oder erhöhte Parkgebühren. Nur im Zusammenspiel von Pull und Push lässt sich das gewünschte Ziel einer Veränderung des Modal Splits erreichen.

Foto: Werden beim Bau einer Straßenbahnstrecke ergänzende Push-Maßnahmen umgesetzt, wie z. B. die Reduktion der PKW-Verkehrsflächen, können weitere Fahrgäste gewonnen werden. Mit zusätzlich begrünter Straßenflächen entsteht mehr Lebensqualität.



2 Der Umweltverbund ist die Lösung für eine flächensparende und emissionsarme Mobilität.



* Alle Verkehrsmittel beanspruchen einen bestimmten Anteil der Straßenfläche. Mittels Spurbreite, Durchschnittsgeschwindigkeit und Anzahl der Passagiere pro Stunde kann der mittlere Flächenverbrauch eines Verkehrsmittels pro beförderter Person abgeschätzt werden.

Der Flächenverbrauch und der CO₂-Ausstoß sind die vorrangig betrachteten Kriterien im öffentlichen Diskurs über Verkehrsträger.

Quellen CO₂-Ausstoß:
Umweltbundesamt (Zahlen für Fußgänger, Radfahrer, PKW); Gefunden auf <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/> am 6.2.2020, DVB (Zahlen für Bus und Bahn)

Quelle Flächenverbrauch:
Stadt Zürich, Tiefbauamt: Mobilität + Verkehr, 2012

2 Verkehrsqualität des ÖPNV verbessern

Um Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit deutlich zu steigern, müssen wir die ÖPNV-Infrastruktur ausbauen.

Der ÖPNV zieht im Dresdner Verkehr momentan vielerorts gegenüber dem PKW den Kürzeren. Gezielte politische Entscheidungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur haben die Reisegeschwindigkeit des PKW seit 2000 deutlich ansteigen lassen. Das macht den PKW konkurrenzlos schnell und in der Nutzung einfach. Gleichzeitig wurde der ÖPNV langsamer. Insbesondere Berufspendler wägen die Reisezeiten kritisch ab: Dauert die Hin- und Rückfahrt zum Arbeitsplatz mit dem ÖPNV mehr als eine halbe Stunde länger als mit dem PKW, fällt die Entscheidung in der Regel gegen Bahn und Bus.

Wie können wir den Verkehr in Zukunft organisieren, priorisieren und steuern?

Damit der ÖPNV verlässlicher und schneller wird und dichtere Takte möglich sind, muss die ÖPNV-Infrastruktur ausgebaut werden. Bahnen und Busse brauchen eine konsequente Priorisierung. Wo der Platz vorhanden und städtebaulich integrierbar ist,

erhalten Bahnen einen vom restlichen Verkehr abgetrennten eigenen Bahnkörper. Neue Busspuren würden z. B. auf der Stauffenbergallee (Linie 64), der Lommatzcher Straße (Linie 64) oder der Karcherallee (Linie 63) die Lage entspannen. Wo der Platz für eigene Spuren nicht ausreicht oder für andere Zwecke genutzt werden soll, werden Bahnen und Busse durch intelligente Ampelsteuerungen zu Pulkführern. Dass durch derartige intelligente Ampelsteuerungen alle Verkehrsträger von einer verbesserten Verkehrsqualität profitieren, zeigt die Beispielstrecke der Straßenbahnlinien 3 und 7 zwischen Hauptbahnhof und Albertplatz.

Pulkführer

Pulkführer werden die Fahrzeuge genannt, die im Straßenverkehr die Geschwindigkeit einer folgenden Kolonne bestimmen. Intelligente Verkehrssteuerung ermöglicht es, Straßenbahnen oder Busse gezielt zu Pulkführern zu machen und damit den ÖPNV insgesamt zu beschleunigen.



Leider ist nicht überall genügend Platz, um alle Verkehrsträger qualitativ ausreichend zu berücksichtigen. Auch eine intelligente Ampelsteuerung allein kann nicht alle Verkehrsprobleme lösen. Das zeigt zum Beispiel der Schillerplatz. Der Verkehrsknotenpunkt ist mit zwei Straßenbahnlinien, fünf Buslinien sowie zahlreichen PKW, Radfahrern und Fußgängern überlastet. Für solche in der Verkehrsqualität für den ÖPNV problematischen Straßen und Plätze sind Überlegungen notwendig, wie PKW-Fahrten verlagert und Bahnen und Busse mit separaten Spuren und intelligenten Verkehrssteuerungen verlässlicher werden können. Für Investitionen in Verkehrsverbesserungen des ÖPNV stellen Land, Bund und EU umfangreiche Fördermöglichkeiten zur Verfügung.

2 Entwicklung der Reisegeschwindigkeit



Durch die kontinuierlich wachsende Stadt kommt die Verkehrsinfrastruktur an ihre Grenzen, wodurch alle Verkehrsmittel in ihrer Reisegeschwindigkeit gebremst werden.

Grafik: Entwicklung der Reisegeschwindigkeit des ÖPNV im Vergleich zum PKW in Dresden

2 Verkehrsqualität des ÖPNV verbessern

Auf bestimmten Streckenabschnitten werden Bahnen und Busse so stark behindert, dass die DVB Fahrzeiten nicht mehr zuverlässig planen kann und unpünktlich ist. Häufig stehen Busse mit im PKW-Stau. Dies ist z. B. am Schillerplatz, in Mickten oder auf der Stauffenbergallee und auf der Karcherallee der Fall. Auch im Straßenbahnnetz existieren Knotenpunkte mit einer sehr schlechten Verkehrsqualität. Schwerpunkte sind der Bahnhof Mitte, der Pirnaische Platz und der Straßburger Platz.

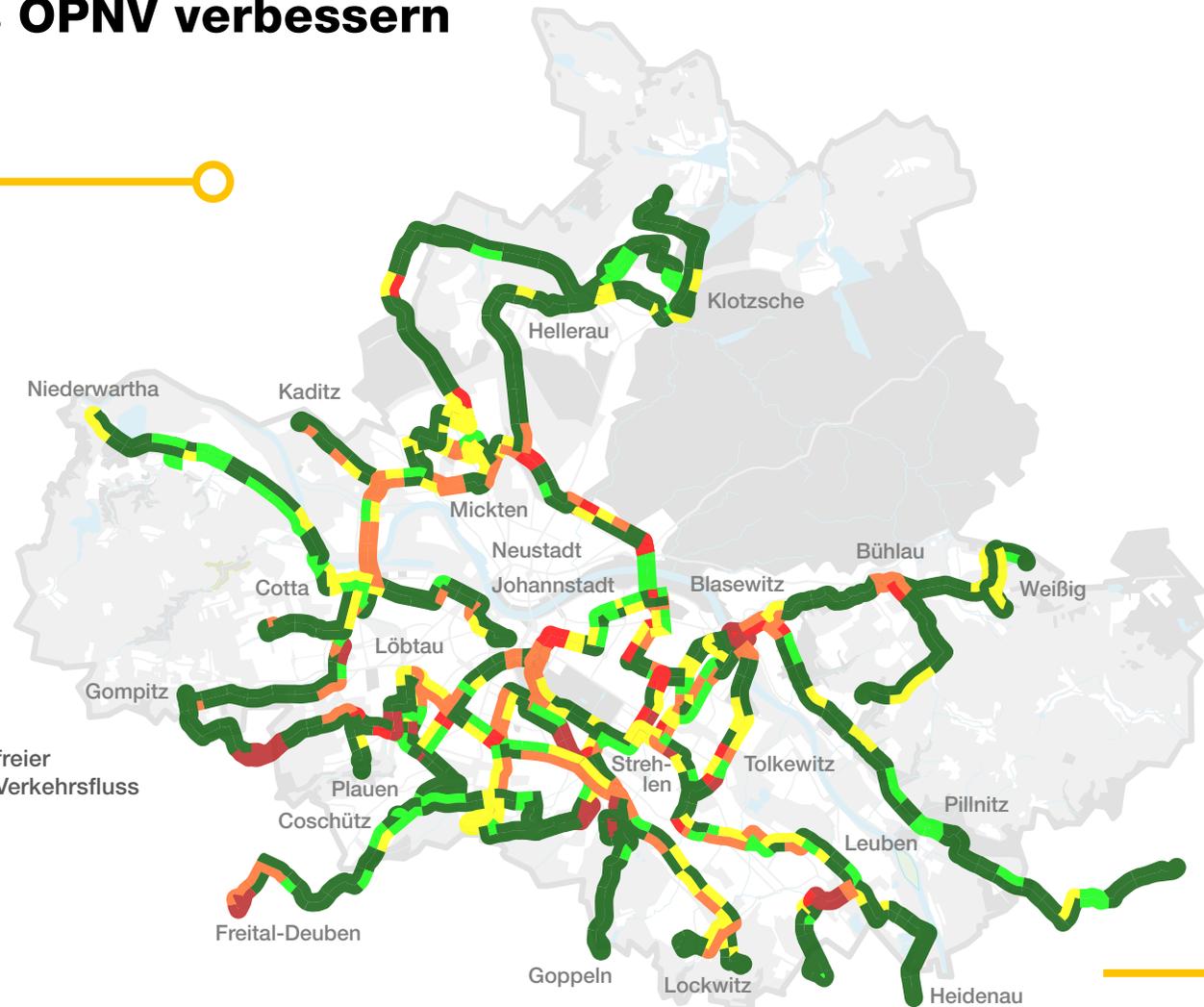
Level of Service (LOS)



- A
- B
- C
- D
- E
- F

freier Verkehrsfluss

Verkehrsanlage überlastet



Grafik: Verkehrsqualität im Dresdner Busnetz (Hauptlinien) 2016

2 Den Umweltverbund priorisieren

Innenstadt sowie Stadt- und Ortsteilzentren müssen gut und schnell erreichbar sein, aber auch die Aufenthaltsqualität steigern. Das gelingt am besten, wenn der Umweltverbund bevorzugt wird.

Dresdens Innenstadt sowie Stadt- und Ortsteilzentren sollen zum Verweilen und Flanieren einladen. Besonders Grünflächen und Bäume, Gastronomie und Handel steigern die Aufenthalts- und Lebensqualität von Anwohnern und Gästen. Verkehrsraum ist auch Lebensort, diese Devise wird in unserer sich verdichtenden Stadt immer wichtiger. Der PKW-Verkehr dagegen ist laut, stößt Luftschadstoffe aus und benötigt vergleichsweise viel Fläche. Aktuell lässt sich das an Kreuzungen wie dem Pirnaischen Platz, dem Schillerplatz oder dem Wasaplatz sehr gut beobachten.

Mobilität möglichst flächensparend und schadstoffarm planen.

Nichtsdestotrotz müssen Innenstadt sowie Stadt- und Ortsteilzentren gut und schnell erreichbar sein. Die Herausforderung besteht also darin, Mobilität möglichst flächensparend und schadstoffarm zu planen. Das gelingt am besten, wenn der Umweltverbund, also Bahn, Bus, Radverkehr und Fußgänger gegenüber dem PKW-Verkehr bevorzugt wird.

Städte wie London, Wien, Zürich oder Stockholm haben den Umweltverbund erfolgreich priorisiert, den ÖPNV-Anteil am Modal Split auf über 30 Prozent erhöht und damit ihre Lebensqualität enorm gesteigert. London setzt zum Beispiel auf eine City-Maut für PKW, die Parkraumbewirtschaftung und ein dichtes Schnellbahnnetz. Die Parkraumbewirtschaftung, ein 365-Euro-Ticket sowie fußwegaffine Stadtstrukturen wirken sich in Wien positiv aus. Zürich drosselt die PKW-Einfahrten ins Stadtzentrum, bietet fußwegaffine Stadtstrukturen und fördert den öffentlichen Nahverkehr finanziell. Stockholms Umweltverbund profitiert von einer City-Maut, der Parkraumbewirtschaftung, einer reduzierten Reisegeschwindigkeit für den Autoverkehr und einem dichten Schnellbahnnetz.

Foto: Der ÖPNV gewährleistet flächensparende und schadstoffarme Mobilität



2 Den Umweltverbund priorisieren

Folgende beispielhafte Push-Maßnahmen, die in anderen Städten bereits umgesetzt werden, zielen darauf ab, die Qualität des ÖPNV sowie des Umweltverbunds gleichermaßen zu verbessern. Sie verändern bewusst die Rahmenbedingungen für das Fahren mit privatem PKW:

Reduktion des Verkehrsflächenbedarfs in der Innenstadt und den Stadt- und Ortsteilzentren

- Umwandlung von Verkehrsflächen in Aufenthaltsflächen
- Umwidmung und Reduzierung der Flächen für Parkplätze
- gezielte Fahrverbote in städtebaulich sensiblen oder touristisch stark frequentierten Bereichen
- Vorrangschaltungen bei Ampeln für Straßenbahn und Bus („Pulkkführung“) als Alternative zum eigenen Bahnkörper

Verlagerung von Durchgangsverkehren

- aus der Innenstadt auf Umfahrungen
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt und in den Stadt- und Ortsteilzentren für den PKW
- gezielte Fahrverbote (wie auf der Wilsdruffer Straße in der Adventszeit)

Gezielte Parkraumbewirtschaftung

- ein Parkschein sollte nicht günstiger als der Fahrschein für den ÖPNV sein
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte Stadtgebiet

- Anpassung der Tarife des Anwohnerparkens an das Niveau privat finanzierter Stellplätze

Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger

- Verkürzung der Wartezeiten an Ampeln (Verkürzung des Ampelprogrammumlaufts von aktuell bis zu 120 Sekunden auf 60 bis 90 Sekunden)
- bessere Erreichbarkeit von Haltestellen durch neue Fußwegverbindungen

Die genannten Push-Maßnahmen reduzieren Autofahrten in erheblichem Maße. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass sich diese Fahrten nicht nur auf Bahnen und Busse, sondern fast zur Hälfte auch auf das Fahrrad oder den Fußverkehr verlagern. Das ist besonders dann zu beobachten, wenn neue Wohnungen, Arbeitsplätze, Schulstandorte und Freizeiteinrichtungen an Standorten entstehen, die gut mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes erreichbar sind. In solchen Fällen sollte der ÖPNV konsequent ausgebaut werden.

Möglicher Zuwachs an Fahrgästen pro Jahr durch Priorisierung des Umweltverbundes

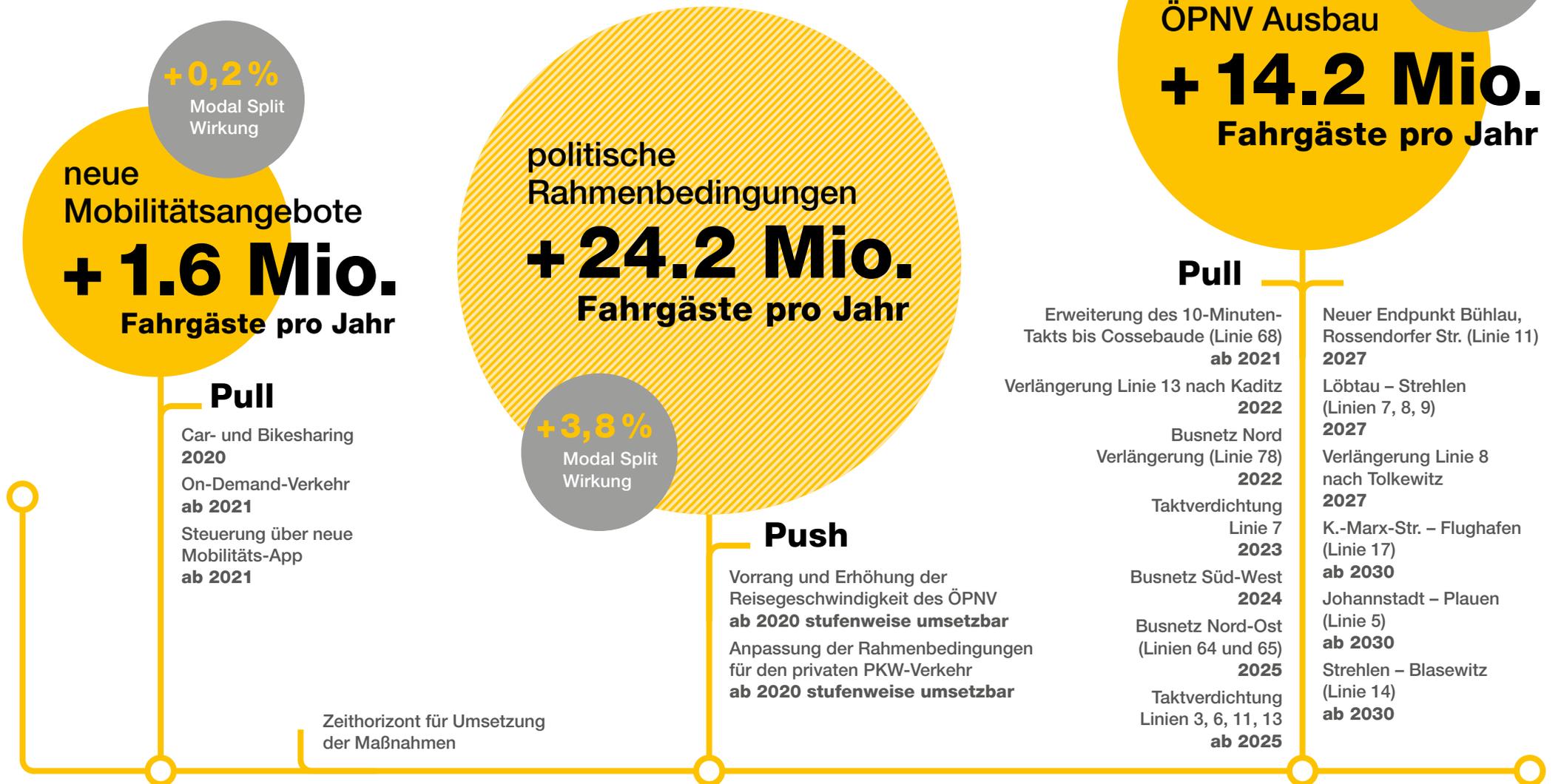
Vorrang und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des ÖPNV

+ 6.4 Mio.
Fahrgäste pro Jahr

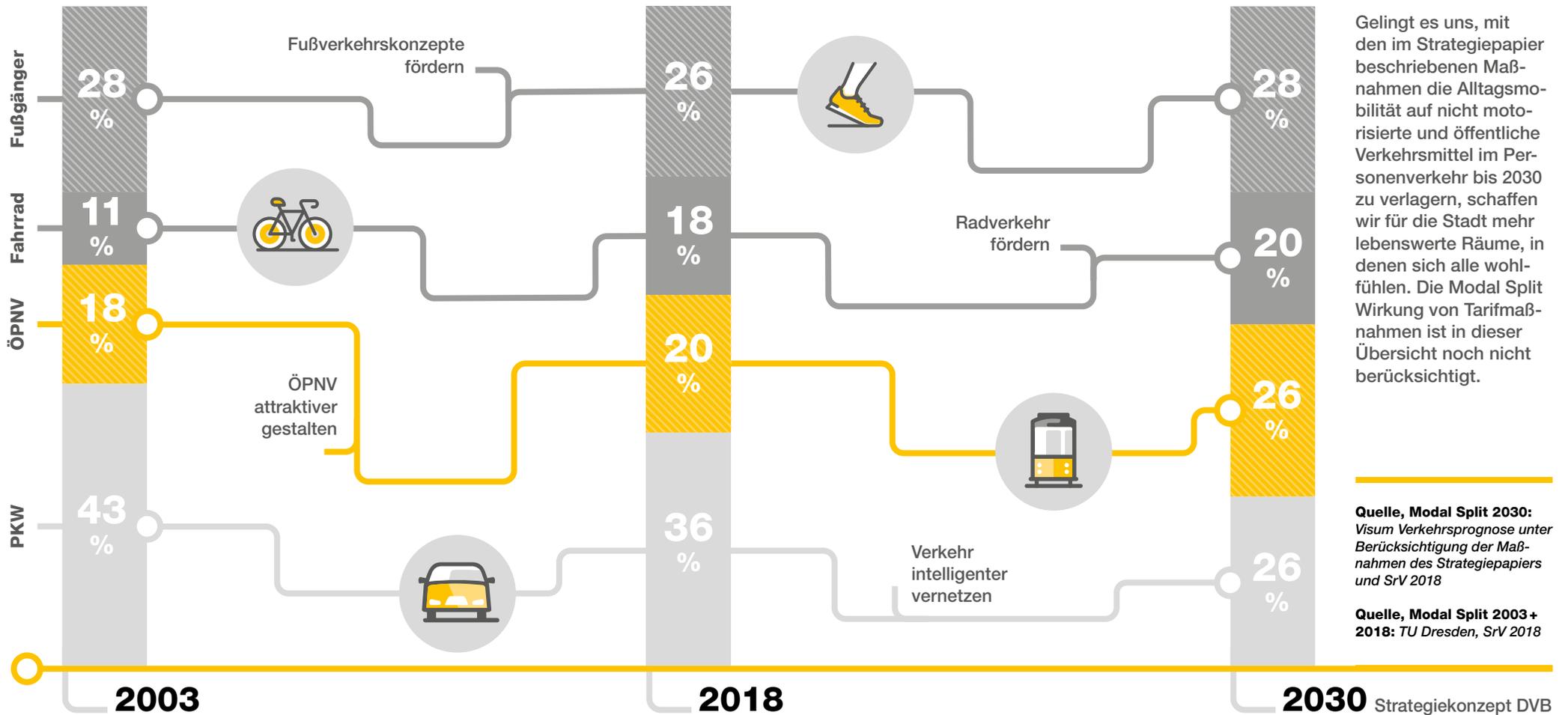
Anpassung der Rahmenbedingungen für den privaten PKW-Verkehr

+ 17.8 Mio.
Fahrgäste pro Jahr

2 Diese Zuwächse an Fahrgästen pro Jahr können wir erreichen



2 Entwicklung des Modal Split in Dresden bei Umsetzung der Maßnahmen im Strategiepapier



2 Attraktive Tarife als ergänzende Maßnahme

Die Nachfrage nach unserem derzeitigen ÖPNV-Angebot ist groß und unsere Angebote sind im bundesweiten Vergleich bereits günstig.

Wir prüfen gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) unsere Tarifangebote ständig auf Attraktivität und halten

Mit unseren Abo- und Jobtickets reisen unsere Stammkunden bereits sehr komfortabel.

Preissenkungen nicht für ausgeschlossen, wenn die Randbedingungen stimmen. Oberste Priorität ist es für uns, den Dresdner ÖPNV so auszubauen und zu verbessern, dass er wettbewerbsfähig bleibt und für die Stadt nachhaltige Werte und Effekte generiert. Mit unseren Abo- und Jobtickets reisen unsere Stammkunden bereits sehr komfortabel. Sie können jederzeit das umfassende Angebot an Mobilitätsleistungen in Anspruch nehmen, ohne Sorge um Tickets und Tarife. Das ist bequem und erleichtert eine klimafreundliche Mobilität. „Gelegenheitskunden“ dagegen müssen vor der

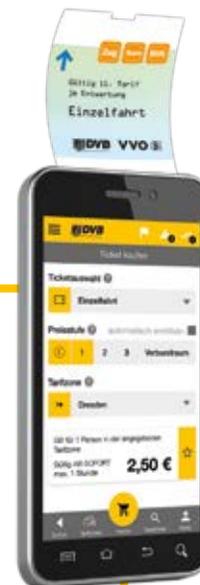
Fahrt viele Entscheidungen treffen: Welches Ticket kaufe ich? Welche Preisstufe muss ich wählen? Wie viele Fahrten kann ich mit meinem Ticket pro Tag unternehmen? Smarte Vertriebsmöglichkeiten per App und neue Abrechnungsverfahren wie z. B. die Ermittlung des günstigsten Tarifs anhand der tatsächlich gefahrenen Strecken werden den Gelegenheitskunden diese Entscheidungen zukünftig erleichtern.

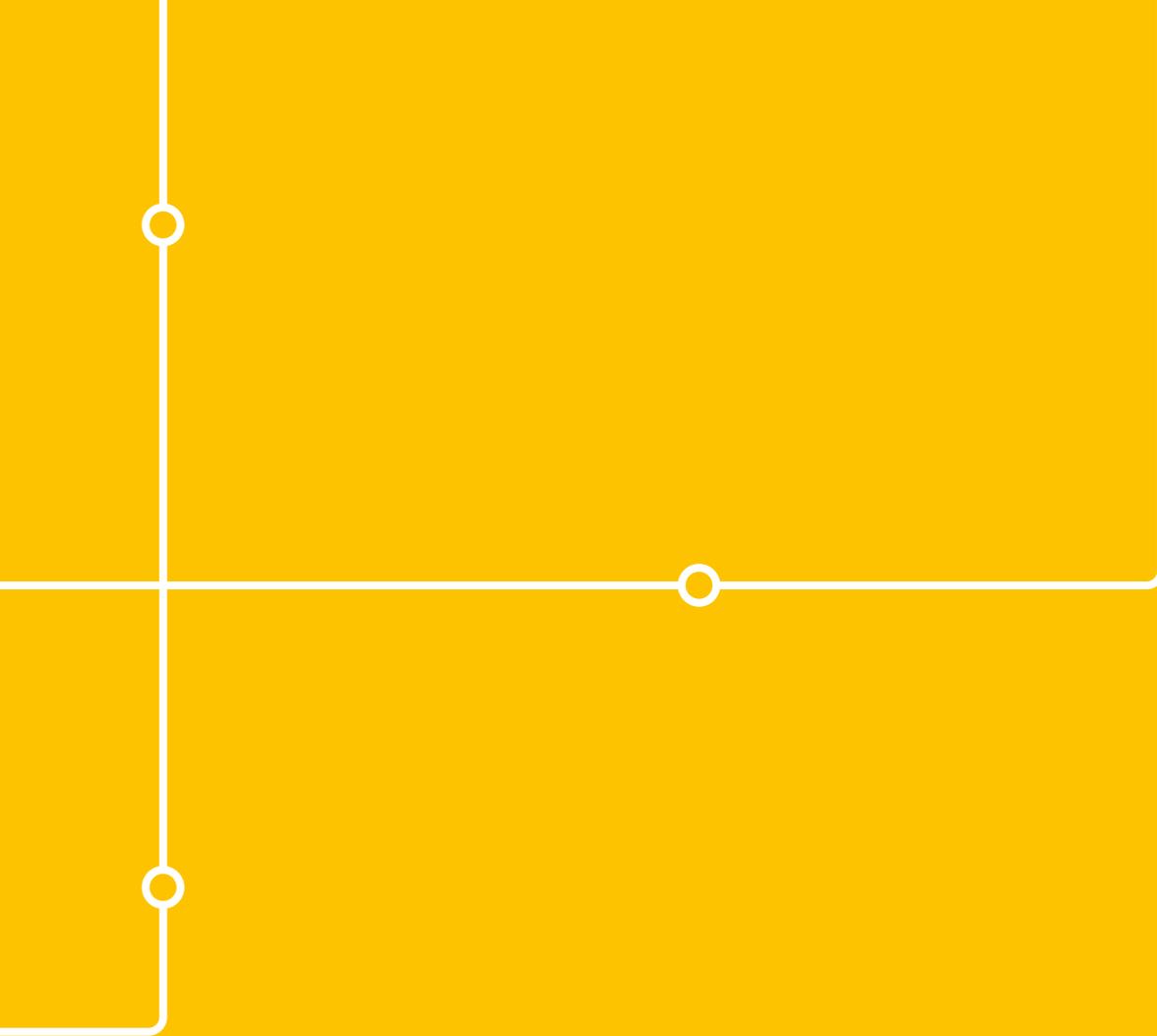


Preissenkungen und attraktive Tarife sollen Fahrgäste überzeugen, sich für Bahn und Bus zu entscheiden. Wir stehen einer Diskussion über Tarifenkungen aufgeschlossen gegenüber, so lange wir über ein belastbares Finanzierungskonzept für entfallende Einnahmen verfügen. Weit vor der Einführung des 365-Euro-Tickets hat beispielsweise die Stadt Wien mit verschiedenen

verkehrspolitischen Entscheidungen die Fahrgastzahlen im ÖPNV wesentlich erhöht. Neben deutlichen Verbesserungen im Angebot – in Form neuer Linien oder schnelleren Takten – hat die Donaustadt die Parkplatzflächen im öffentlichen Raum reduziert und die Kosten für das Parken in der Stadt erhöht. Die Diskussion um ein 365-Euro-Ticket ist aus Sicht der DVB unter folgenden Bedingungen zielführend:

- Zusätzliche Ressourcen stehen bereit, um die steigende Nachfrage von zusätzlich ca. vier Millionen Fahrgästen pro Jahr auch zu bedienen (Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur, Mittel für den laufenden Betrieb).
- Ein belastbares Konzept mit alternativen Finanzierungsquellen für wegfallende Einnahmen liegt vor - in Dresden wären das bei der Einführung eines 365-Euro-Tickets jährlich ca. 35 Millionen Euro.
- Der Einführung des 365-Euro-Tickets ist der Ausbau des ÖPNV zu einem qualitativ wettbewerbsfähigen Nahverkehr vorangegangen, so dass sich der Wert und Nutzen des ÖPNV für die Stadt und Region optimal entfalten kann.





3

Investitionen in den ÖPNV sind gut angelegt

Die Finanzierung der Mobilitätswende sollte als Gemeinschaftsaufgabe verstanden werden - zwischen Nutzern, Nutznießern und der öffentlichen Hand.

3 Herausforderungen der Finanzierung

Sollen die vorgestellten Maßnahmen umgesetzt werden, sind zusätzliche Mittel für Investitionen und Betrieb notwendig. Es stellt sich die Frage nach alternativen Finanzierungsquellen.

Mit einer zu diskutierenden stufenweisen Umsetzung aller in diesem Strategiepapier vorgestellten Maßnahmen und Projekte sind über den Umsetzungszeitraum von zehn Jahren Investitionen in Höhe von rund 500 Millionen Euro notwendig.

Wir benötigen zusätzlich 500 Mio. Euro für Investitionen.

Über den mittelfristigen Investitionsplan der DVB AG hinaus werden 360 Millionen Euro für den Bau der im Papier genannten neuen Stadtbahnstrecken benötigt:

- Neubaustrecke Löbtau – Strehlen
- Gleisschleife Rossendorfer Straße
- Neubaustrecken für die Linie 5
- Neubaustrecke Karl-Marx-Straße
- Neubaustrecke Blasewitz – Strehlen

Die aufgestockten Bundesfördermittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bieten in den nächsten Jahren große Chancen, die genannten Investitionen in die

Infrastruktur mit Fördermitteln zu unterstützen. Entsprechend werden zur Realisierung der Maßnahmen ca. 110 Mio. Euro an städtischen Eigenmitteln notwendig.

Darüber hinaus werden zur Beschaffung von 40 zusätzlichen Straßenbahnzügen weitere 140 Millionen Euro Investitionen gebraucht. Den zusätzlich benötigten Bussen für die neuen Busnetze stehen eingesparte Busse aus den Stadtbahnneubauprojekten gegenüber, sodass in Summe der Busbestand der DVB AG gleichbleibt.

2021

Hier nicht berücksichtigt sind die notwendigen Investitionen für den Ersatz und Ausbau von bestehenden Strecken und die Betriebshof- und Werkstattkapazitäten.

Infrastruktur-
ausbau
~360 Mio.



Fahrzeug-
beschaffung
~140 Mio.



2030

Nur durch den Ausbau der Infrastruktur und die stetige Verbesserung der Servicequalität bleiben die DVB langfristig konkurrenzfähig.

3 Herausforderungen der Finanzierung

Zusätzlich 19 Millionen Euro sind jährlich für den laufenden Betrieb notwendig.

Neben den notwendigen Investitionen für Bau und Beschaffung wird der Betrieb der zusätzlichen Infrastruktur ebenfalls zusätzliche Kosten verursachen. Dadurch steigt der jährliche Zuschussbedarf für die DVB im laufenden Betrieb schrittweise um 19 Millionen Euro. Folgende Maßnahmen im Umfang von rund fünf Millionen Euro sind bereits im Wirtschaftsplan der DVB für die kommenden fünf Jahre enthalten:

- Erweiterung des 10-Minuten-Takts bis Cossebaude (Linie 68)
- Busnetz Nord (Linie 78)
- Verlängerung Linie 13 nach Kaditz
- Busnetz Süd-West
- Car- und Bikesharing

Die verbleibenden Maßnahmen, so sie gewollt sind und beschlossen werden, erzeugen einen weiteren jährlichen Zuschussbedarf von rund 14 Millionen Euro.

Ein guter und leistungsfähiger ÖPNV kostet Geld und die Mobilitätswende ist nicht umsonst zu haben. Die öffentlichen Mittel und das Geld unserer Nutzer ist jedoch gut investiert, blickt

man auf die vielfältigen und positiven Nutzen- effekte für Dresden und die Region.

Es stellt sich die Frage, wie die notwendigen Investitionen und vor allem zusätzlichen Betriebs- kosten finanziert werden, wenn gleichzeitig die Fahrpreise für den ÖPNV stabil bleiben oder sogar sinken sollen.

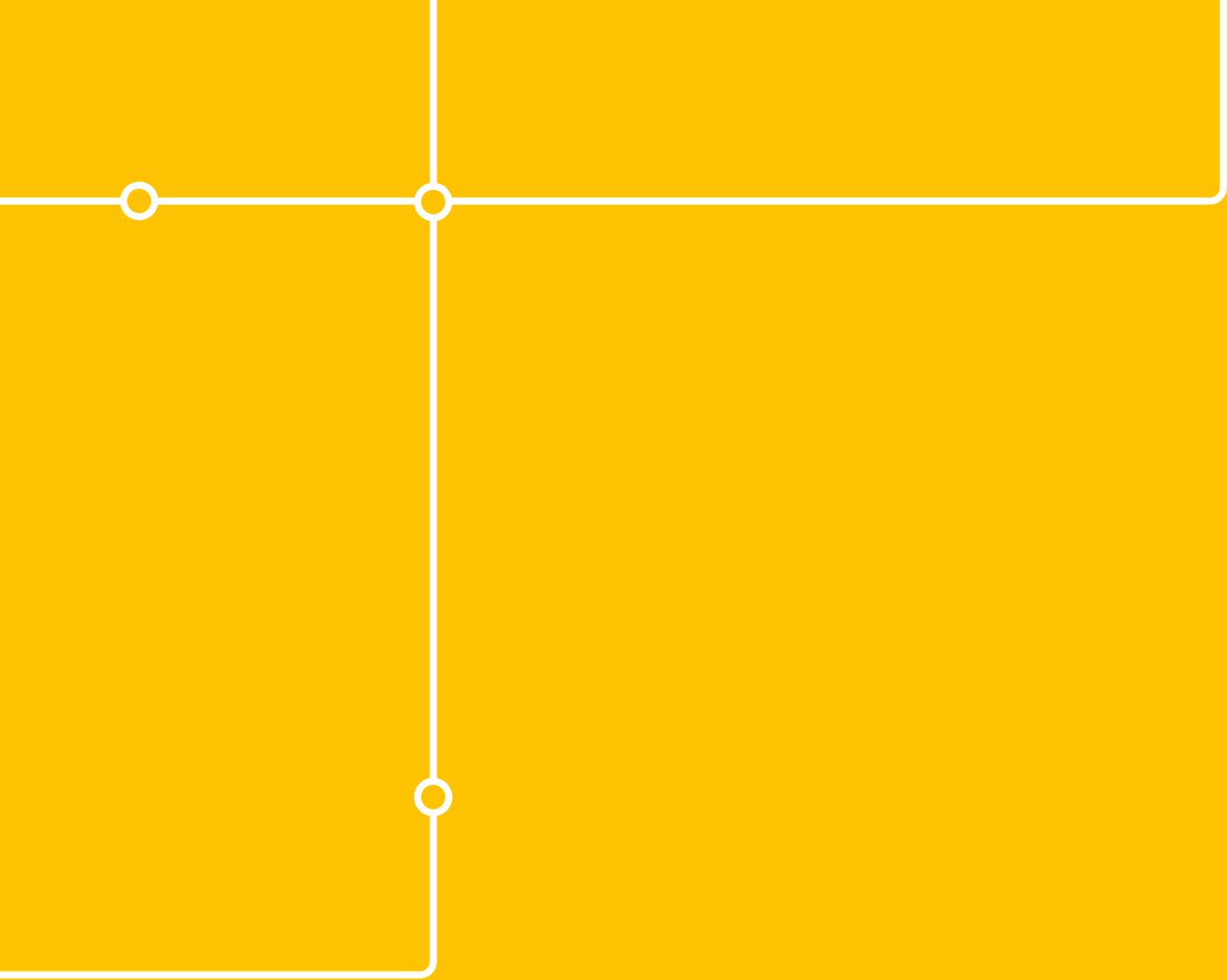
Die Lösung liegt aus unserer Sicht darin, die Finanzierung der Verkehrswende als Gemein- schaftsaufgabe zu verstehen. Momentan werden die Angebote im ÖPNV zu etwa 60 Prozent über

die Endverbraucher finanziert. Dabei erzeugt der ÖPNV zugleich betriebs- wirtschaftliche, kommunalwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Werte und Effekte: Von einem gut funktionierenden Straßenbahn- und Busnetz profitieren nicht nur die Fahrgäste, sondern der gesamte Wirtschaftskreis- lauf von Stadt und Region.

Eine konkrete Möglichkeit bestünde wie im Verkehrsentwicklungsplan for- muliert darin, die Finanzierung zwischen Nutzern und Nutznießern weiter aufzuteilen. Das würde ein gemeinsames Umdenken in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft voraussetzen. Beispielgebend für eine Weiterentwicklung dieses Ansatzes könnte das Wiener Modell sein, bei der über eine zweckgebundene Nahverkehrsabgabe für jeden Arbeitsplatz ein Teil der Kosten für Ausbau und Betrieb des ÖPNV realisiert wird.



Foto: Momentan wird der ÖPNV zu etwa 60 Prozent über die Endverbraucher finanziert. Dabei profitieren Handel, Ge- werbe und Industrie gleicher- maßen von den Angeboten.



4

Unsere Weichenstellungen für einen wachsenden ÖPNV

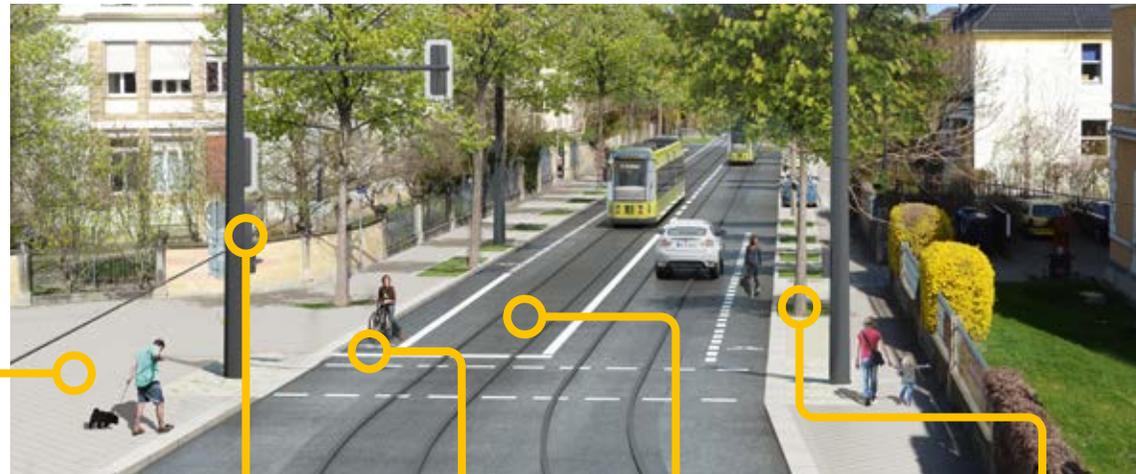
Um den Modal Split auf über 25 bis 30 Prozent zu steigern, müssen Pull-Maßnahmen durch Push-Maßnahmen ergänzt werden.

4 Ausblick: Mehr ÖPNV tut Dresden gut!

Ein leistungsfähiger ÖPNV mit intelligent vernetzten Mobilitätsangeboten schafft dringend benötigten Raum für Gestaltung einer attraktiveren Stadt. Der Druck zur Veränderung ist da, politische und wirtschaftliche Randbedingungen sind günstig. Es gilt, jetzt die Weichen für die Zukunft zu stellen.

Den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu erhöhen ist für uns kein Selbstzweck. Hinter den Zahlen der Verkehrs- und Mobilitätsstatistiken verbergen sich konkrete Fragestellungen und alltägliche Probleme. Mit der steigenden Zahl derjenigen, die sich täglich zum Arbeiten, Lernen, Einkaufen oder Leben durch Dresden bewegen, steigt auch der Veränderungsdruck. Mit dem weiteren Wachstum unserer Stadt wird der öffentliche Raum zu einer immer wertvolleren Ressource. Mobilität muss neu gedacht und gerechter sowie nachhaltiger organisiert werden. Für die Wende hin zu einer klimafreundlicheren, effizienteren und flächensparenden Mobilität erwarten die Bürgerinnen und Bürger Dresdens zu Recht innovative, kluge und tragfähige Lösungen.

Diese Lösungen können nur im Zusammenspiel der Expertise von Politik, Verwaltung und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden. Sie werden ihre Wirkung nur dann entfalten können, wenn sie gesellschaftlich in der Breite akzeptiert sind. Dafür braucht es gute Kommunikation, eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit und den Mut zur politischen Gestaltung.



Barrierefreie Gehwege werden allen Nutzergruppen gerecht – z. B. Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren und Menschen in Rollstühlen oder mit Seh- und Gehbehinderungen.

Intelligente Verkehrssteuerung ermöglicht Vorfahrt für den ÖPNV.

Neue Radwege trennen Radfahrer vom fließenden Straßenverkehr.

ÖPNV und PKW teilen sich den Verkehrsraum im Mischverkehr, mit dem ÖPNV als Pulkführer.

Foto: Mobilitätswende konkret – So wird Verkehrsraum zum Lebensraum

Grünflächen bringen Beruhigung und gestalten den Verkehrsraum zum Lebensraum.

4 Ausblick: Mehr ÖPNV tut Dresden gut!

Mit den in diesem Papier vorgestellten Pull-Maßnahmen können wir rund 15 Millionen neue Fahrgäste pro Jahr über das natürliche Wachstum hinaus hinzugewinnen. Der Anteil von in Dresden mit Bahn und Bus zurückgelegten Wegen würde damit von heute 20 Prozent auf zukünftig rund 23 Prozent steigen. Dieses Wachstum stellt die DVB planerisch, technisch und personell bereits vor große Herausforderungen. Aber wir geben uns damit nicht zufrieden.

Aus unserer Sicht als Mobilitätsexperten schlagen wir in diesem Papier neben dem Ausbau und der Verbesserung unserer Angebote (Pull) eine Reihe von politischen Weichenstellungen (Push) vor. Nur in Kombination beider Ansätze ist es realistisch und machbar, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split in den nächsten zehn Jahren auf die politische Zielgröße von bis zu 30 Prozent steigt.

Das können kommunale Politik und Verwaltung konkret dafür tun:

- Ressourcen für eine beschleunigte Planung bereitstellen. Das gilt für neue Stadtbahnstrecken ebenso wie für den bustauglichen Ausbau zahlreicher Straßen.
- Mut zur Gestaltung haben und die Verkehrsträger des Umweltverbundes bei allen Planungen vorausschauend und mit Priorität fördern. Das gilt auf allen Ebenen der Planung, vom Verkehrsentwicklungsplan bis zu lokalen Infrastrukturvorhaben.

- Verkehrspolitische Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und neuer Mobilitätsangebote in konkreten Konzepten diskutieren und politisch auf den Weg bringen, zum Beispiel:
 - Parkraumbewirtschaftungskonzept für Dresden
 - Konzepte für die Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums ebenso wie der Stadt- und Ortsteilzentren
 - Beschleunigungskonzepte für Bahnen und Busse
- Aktiv die Debatte mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt suchen, faktenbasiert und konstruktiv. Gern stellen wir für einen öffentlichen Beteiligungsprozess unser Wissen und unsere Inspiration zur Verfügung und stehen öffentlich Rede und Antwort zu unseren Vorschlägen und Konzepten.
- Verwaltungs- und die Gremienarbeit noch stärker bündeln und koordinieren, wenn es zum Beispiel um die vernetzte Arbeit von Stadtplanung, Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltbehörden mit uns als Mobilitätsdienstleister für Dresden geht.

Es versteht sich von selbst, dass die in diesem Papier vorgestellten Maßnahmen im laufenden Betrieb zusätzliche Kosten verursachen und dafür hohe Investitionen vonnöten sind. Gemeinsam mit unseren Partnern bei der Stadt sind wir bereit, neue Finanzierungsquellen zu erschließen, um

den städtischen Haushalt nicht überproportional zu belasten. Auf kommunaler Ebene könnten dies zweckbezogene Abgaben sein. Ebenfalls denkbar wäre es, Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in den ÖPNV umzulenken. Auf Landes- und Bundesebene ist über Betriebskostenzuschüsse für den ÖPNV, der gesamtgesellschaftliche und umweltpolitische Ziele realisiert, zu diskutieren. Die Randbedingungen dafür sind günstiger denn je.

Die DVB sind bereit für die Mobilitätswendegestalten und umsetzen können wir sie jedoch nur gemeinsam mit Politik, Verwaltung und allen Bürgerinnen und Bürgern Dresdens. Hierzu laden wir herzlich ein.

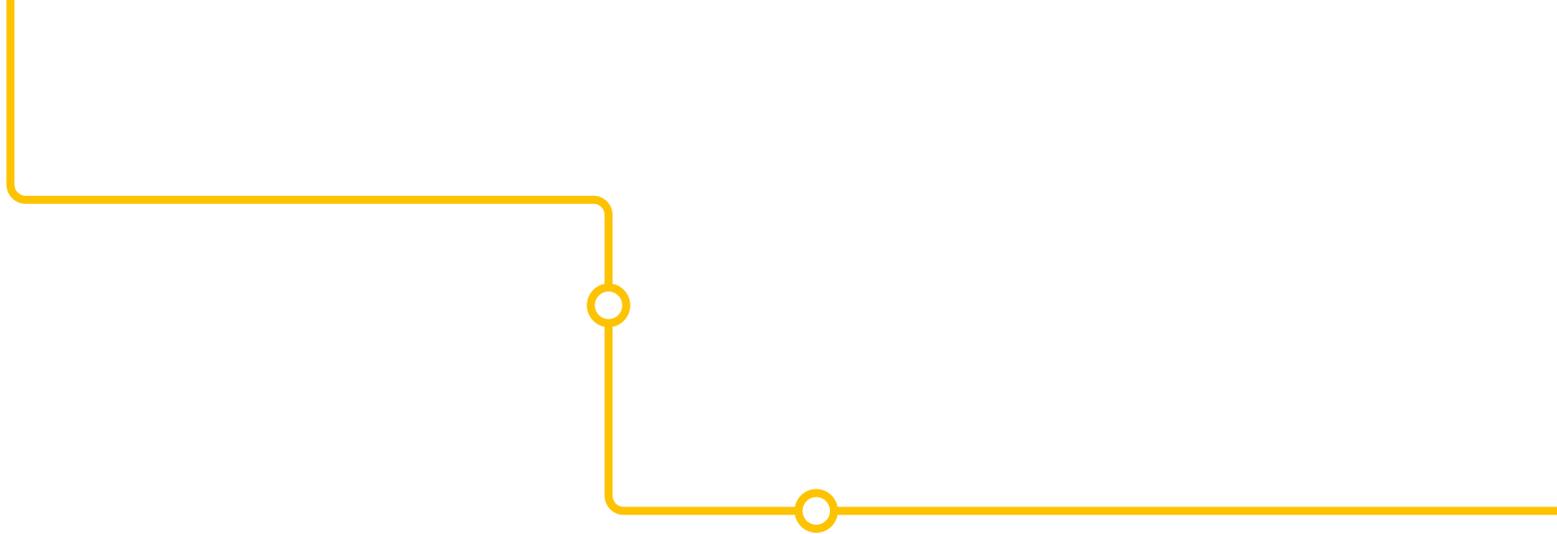
Mehr ÖPNV tut Dresden gut!

Ihre Ansprechpartner

Martin Gawalek
Centerleiter Verkehrsmanagement
und Marketing
martin.gawalek@dvbag.de

Hannes Lieberoth
Leiter Verkehrsplanung
hannes.lieberoth@dvbag.de





Impressum

Redaktion

Dresdner Verkehrsbetriebe AG,
Lots* Gesellschaft für verändernde
Kommunikation mbH

Konzept und Gestaltung

Lots* Gesellschaft für verändernde
Kommunikation mbH

Redaktionsschluss

Mai 2020
Änderungen vorbehalten.
2. Auflage

Fotos

virtual-architects.net · Damien Jdanoff
Dresdner Verkehrsbetriebe AG



Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Trachenberger Straße 40
01129 Dresden
Service · 0351 / 857 - 10 11
E-Mail · service@dvbag.de
Website · www.dvb.de

