



Vorlage Nr.: V1883/22
Datum: 8. November 2022

Vorlage

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	18.10.2022	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	07.11.2022	nicht öffentlich	zur Information
Ausschuss für Finanzen	07.11.2022	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Stadtbezirksbeirat Altstadt		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Blasewitz		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Cotta		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Klotzsche		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Leuben		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Loschwitz		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Neustadt		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Pieschen		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Plauen		öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Prohlis		öffentlich	zur Information
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	28.11.2022	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	30.11.2022	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen	05.12.2022	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	15.12.2022	öffentlich	beschließend

Zuständig: Der Oberbürgermeister

Gegenstand:

Anpassungen des Parkraummanagements, der Tarife und der Organisation des ÖPNV als Beitrag zur Sicherung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt das Gutachten von Probst und Consorten Marketing-Beratung gemäß Anlage 1 zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV in Dresden zur Kenntnis.

2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zur Verbesserung der Parkraumsituation das Parkraummanagement als Teil zukunftsfähiger Mobilität auszuweiten. Das beinhaltet folgende Punkte:
 - a. Erweiterung der Bewohnerparkgebiete und Erhöhung der Bewohnerparkausweisgebühren in Anlehnung an die Empfehlungen aus dem Gutachten von Probst und Consorten Marketing-Beratung. Die Erweiterung der Bewohnerparkgebiete erfolgt schrittweise auf alle Gebiete mit einer angespannten Parkraumsituation. Für die Bewohnerparkausweisgebühren werden folgende Ansätze zugrunde gelegt:
 - i. Grundgebühr 120 Euro pro Jahr,
 - ii. Gebührenstaffelung gemäß der Fahrzeuglänge und Berücksichtigung einer Sozialkomponente.Eine entsprechende Vorlage zur Erweiterung der Bewohnerparkgebiete und Gebührenerhöhung wird parallel in die Gremien zur Beschlussfassung eingebracht.
 - b. Erhöhung der Parkgebühren mit dem Ziel, eine Kostenparallelität von Parken und ÖPNV-Nutzung zu erreichen. Dabei wird eine Gebührenerhöhung von durchschnittlich 25% im Jahr 2023 zugrunde gelegt. Eine entsprechende Vorlage zur Parkgebührensatzung wird parallel in die Gremien zur Beschlussfassung eingebracht.
 - c. Um die Verkehrssicherheit und die Wirksamkeit der Bewohnerparkzonen zu gewährleisten, wird die Verkehrsüberwachung im Gemeindlichen Vollzugsdienst um zusätzlich bis zu 20 Vollzeitkräfte aufgestockt.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich im Verkehrsverbund Oberelbe für Tarifierhöhungen zur angemessenen Finanzierung des ÖPNV in Anlehnung an das Indexverfahren einzusetzen und diesen Tarifierhöhungen in der Zweckverbandsversammlung zuzustimmen.
4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit der DVB AG und dem VVO einen konkreten Umsetzungsvorschlag zur Weiterentwicklung des Verkehrstarifsystems auf Basis der Empfehlungen des Gutachtens von Probst und Consorten Marketing-Beratung und unter Berücksichtigung der bundes- und landespolitischen Rahmenbedingungen bis 30. Juni 2023 vorzulegen.
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit der DVB AG die Beschleunigung des ÖPNV verstärkt fortzusetzen, um die im Wirtschaftsplan angesetzte Einsparung von drei Straßenbahnen und drei Bussen zu realisieren. Darüber hinaus ist bis zum 30. Juni 2023 ein Gesamtmaßnahmenplan zu erstellen, wie weiteres Beschleunigungs- und Einsparpotential darüber hinaus erreicht werden kann, das dem Ziel des Nahverkehrsplans (keine oder nur geringe Warte- oder Verlustzeiten) entspricht.
6. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Konzept für die Verringerung von Planungs- und Bauzeiten sowie zur Optimierung von Bauabläufen von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen gemeinsam mit der DVB AG zu erstellen und bis zum 30. Juni 2023 vorzulegen.

bereits gefasste Beschlüsse:

V1252/16 Radverkehrskonzept
V1416/16 Konzept der intermodalen Mobilitätspunkte
V2746/18 Dritte Fortschreibung Nahverkehrsplan für den Verbundraum Oberelbe
V2379/18 Luftreinhalteplan
V0535/20 Strategie zur Erhöhung des ÖPNV Anteils
V1261/21 On Demand Verkehr
A0457/18 Straßenbahn und Bus in Dresden ausbauen - Anteil des ÖPNV deutlich erhöhen
A0284/21 Zukünftige Ausrichtung und Finanzierung des ÖPNV in Dresden
V1504/22 Aufbau eines ganzheitlichen Verkehrsmanagementsystems der Landeshauptstadt Dresden

aufzuhebende Beschlüsse:

keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis: siehe Anlage 3

Investiv:

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:
Projekt/PSP –Element:
Kostenart:
Investitionszeitraum/-jahr:
Einmalige Einzahlungen/Jahr:
Einmalige Auszahlungen/Jahr:
Laufende Einzahlungen/jährlich:
Laufende Auszahlungen/jährlich:
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:
Produkt:
Kostenart:
Einmaliger Ertrag/Jahr:
Einmaliger Aufwand/Jahr:
Laufender Ertrag/jährlich:
Laufender Aufwand/jährlich:
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:
Verkehrswert:

Bemerkungen:

Begründung:

1. Anlass

Der ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden weist eine hohe Qualität und daher auch eine hohe Nutzung auf. Die dafür erforderliche Finanzierung konnte bisher über den Querverbund der Technischen Werke Dresden (TWD) erfolgen. Das ist jedoch wegen steigender Aufwendungen, die nicht durch Einnahmen kompensiert werden können, nicht mehr möglich. Diese Entwicklung betrifft auch viele andere Kommunen.

Vor diesem Hintergrund gab es eine Expertenanhörung am 01. November 2021 mit den aktuellen Herausforderungen zur Finanzierung des ÖPNV insbesondere in der Landeshauptstadt Dresden. Die Anhörung hat aufgezeigt, dass neue Finanzierungswege und Optimierungspotenzial erschlossen werden können. Wenn die Finanzierung nicht gesichert werden kann, bleibt nur eine spürbare Reduzierung des ÖPNV-Angebotes. Das steht jedoch im Widerspruch zu den Herausforderungen zukunftsfähiger Mobilität.

Im Ergebnis der genannten Expertenanhörung hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, Vorschläge für die kurz-, mittel- und langfristige Ausrichtung und Finanzierung des ÖPNV in Dresden vorzulegen, die eine zuverlässige und planbare Fortentwicklung der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) sicherstellen. Hierbei sollen bestehende Stadtratsbeschlüsse berücksichtigt werden. Zur Umsetzung wurde das Dresdner Beratungsunternehmen Probst & Consorten Marketing-Beratung gewonnen, welches diese Vorschläge in Abstimmung mit allen Stakeholdern erarbeitet hat.

Zur Begleitung dieses Prozesses wurde ein Begleitgremium aus Vertreterinnen und Vertretern aller Stadtratsfraktionen, der DVB, der TWD sowie der STESAD gebildet. Das Begleitgremium hat in vier Beratungen über die Vorschläge und Alternativen diskutiert.

Mit einer Exkursion des Begleitgremiums nach Nürnberg und Basel sollten Eindrücke und Ideen gesammelt werden, wie andere Kommunen – und auch Länder – mit den vergleichbaren Herausforderungen umgehen. Dabei stand nicht ein Benchmarking im Mittelpunkt, sondern der Erfahrungsaustausch über Best Practice Ansätze und Impulse für Dresden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung bilden die Grundlage für diese Vorlage.

2. Rahmenbedingungen

Der Dresdner ÖPNV wird bisher anteilig über Fahrgelderlöse nach Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) im VVO, Fördermittel sowie dem Verlustausgleich über den steuerlichen Querverbund über die TWD finanziert. Dabei haben die Verkehrserlöse den größten Anteil an der Finanzierung (2019 vor Corona: 135,6 Millionen Euro).

Der jährliche Zuschussbedarf seitens des Querverbunds betrug von 2007 bis 2018 etwa 40 Mio. Euro pro Jahr. Durch die TWD können mittelfristig über den steuerlichen Querverbund nicht mehr als 55 Mio. Euro p. a. für die Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt werden, weshalb in der Planung der TWD Kapitaleinlagen aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Dresden eingeplant

sind, die den 55 Mio. Euro p. a. übersteigenden Verlustausgleichsbedarf der DVB finanzieren.

Seit 2019 erhöhte sich der Bedarf aufgrund erhöhter Kosten, dazu gehören sowohl Kostensteigerungen für Energie und Dienstleistungen als auch eine angepasste Vergütung der DVB-Beschäftigten auf ein marktgerechtes Niveau. Hinzu kommt das Ziel, den ÖPNV in Dresden weiter auszubauen. Daher hat der Aufsichtsrat der DVB das sogenannte ÖPNV-Ausbauszenario beschlossen, welches sich die Stärkung des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV zum Ziel setzt.

In der beigefügten Tabelle ist der finanzielle Ausgangspunkt dargestellt.

Tabelle 1: Ausgangspunkt Finanzierungslücke DVB

In Mio. EUR	2023	2024	2025	2026	2027
Ausgleichsbedarf DVB ¹ Stand November 2021	62,43	61,78	62,77	64,45	64,93
Inklusive Ausbauszenario¹	63,28	64,15	66,87	69,95	70,42
Ausgleich TWD	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Finanzierungslücke¹	8,28	9,15	11,87	14,95	15,42
Ausgleichsbedarf DVB Stand Mai 2022 ²	94,3	92,8	91,3	95,3	94,2
Ausgleich TWD	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Finanzierungslücke²	39,3	37,8	36,3	40,3	39,2

¹ gemäß Wirtschaftsplan DVB 2022 vom November 2021

² gemäß Entwurf DVB-Wirtschaftsplan für 2023, Stand: Mai 2022

Ausgehend von den oben geschilderten finanziellen Rahmenbedingungen mussten diese im Laufe des Erarbeitungsprozesses angepasst werden. Im Zeitraum der Erstellung des Gutachtens wurde durch die Dresdner Verkehrsbetriebe eine weitere deutliche Steigerung des Aufwands um 30 bis 32 Mio. Euro pro Jahr – bedingt unter anderem durch erhebliche Steigerungen der Energiekosten und Personalkosten – angezeigt. Die Auswirkungen sind in der Tabelle dargestellt.

Das Gutachten zeigt Ansätze auf, diese Finanzierungslücke zu reduzieren. Das sich daraus ergebende Maßnahmenbündel führt bei einer vollumfänglichen Umsetzung zu einer deutlichen Verringerung des zusätzlichen Mittelbedarfes, der aus dem Haushalt für die Finanzierung der DVB zusätzlich bereitgestellt werden muss. Gleichwohl ist ein Ausgleich aus dem städtischen Haushalt als eine der Finanzierungssäulen nötig.

Neben dem auftragsgemäßen Fokus auf Finanzierungsthemen ordnet sich das Vorgehen in die verkehrlichen Ziele der Landeshauptstadt Dresden ein.

Im Kern steht die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV, um die Nachfrage und Nutzung zu steigern.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 21. März 2019 beschlossen, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr in Dresden deutlich zu erhöhen. Demnach soll der ÖPNV-Anteil am Modal Split auf 25 bis 30 Prozent im Jahr 2030 erhöht werden. Die darauffolgenden Untersuchungen zeigten, dass Maßnahmen zur Ausweitung/Verbesserung des ÖPNV, die einen hohen Beitrag leisten, den Modal Split des ÖPNV um etwa 2 bis 3 Prozent steigern können.

Um das Ziel bis 30 Prozent zu erreichen, sind ergänzende Maßnahmen nötig. Das betrifft auch eine Anpassung der Bedingungen für die Pkw-Nutzung. Erkenntnisse der Verkehrsforschung der letzten Jahre belegen die Wirksamkeit von „push and pull“- Maßnahmen. Diese bewirken nicht nur eine weitere Steigerung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes und damit des ÖPNV, sondern ermöglichen auch Spielräume für eine hohe Stadt- und Lebensqualität. In Dresden gibt es eine hohe Pendlerverflechtung mit den benachbarten Gemeinden und Städten, die zu einem hohen Teil mit dem Pkw stattfindet. Eine Attraktivierung des ÖPNV kann zu einer signifikanten Verschiebung im Pendlerverkehr hin zum ÖPNV führen – und damit höhere Erlöse bei der DVB erzielen.

Dresden benötigt eine neue Mobilitätsstrategie, die den Mobilitätsbedürfnissen in einem wachsenden Ballungsraum gerecht wird. Die derzeitige Fortschreibung der städtischen Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung (Dresdner Mobilitätsplan 2035+) nimmt sich dieser Herausforderung an. Ein wesentlicher Baustein für eine auch in Zukunft lebenswerte Stadt ist ein leistungsfähiger und hochwertiger ÖPNV.

Im folgenden Abschnitt wird zunächst das Gutachten kurz zusammengefasst, bevor eine Einordnung durch die Verwaltung und entsprechende Ableitungen in einem weiteren Abschnitt vorgestellt werden.

3. Gutachten und Ableitungen für die Landeshauptstadt Dresden

Das Gutachten wird dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben.

Im folgenden Abschnitt wird das Gutachten mit den darin getroffenen Annahmen dargestellt. Das bedeutet, dass dort getroffene Annahmen hinsichtlich finanzieller Rahmenbedingungen oder Auswirkungen in einem Folgeschritt durch die Verwaltung bewertet und ggf. angepasst wurden. Die Anpassungen sind in den entsprechenden Abschnitten zur Ableitung von Maßnahmen dargestellt. Das Gutachten von Probst & Consorten Marketing-Beratung nimmt zunächst eine Einordnung der aktuellen Rahmenbedingungen vor.

- Das Gutachten stellt fest, dass die Landeshauptstadt Dresden bereits heute über ein attraktives ÖPNV-Angebot mit dichter Taktung und durchgängigen Nachtverkehren verfügt. Im Jahr 2019 wurde mit 164,3 Mio. Fahrgästen wiederholt ein Nachfragerekord erzielt. Zwar sind die Fahrgastzahlen pandemiebedingt gefallen, jedoch bleibt die Kundenzufriedenheit weiterhin hoch.
- Der Anteil der ÖPNV-Wege an allen Wegen in Dresden soll gemäß Stadtratsbeschluss von derzeit 20 % auf 25 bis 30 % im Jahr 2030 erhöht werden. Als Nachfrageziel werden 185 bis 200 Mio. Fahrgäste im Jahr formuliert. Das Ausbauszenario wurde vom Dresdner Stadtrat bereits grundsätzlich beschlossen (A0457/18).
- Das ambitionierte Ziel der von der Landeshauptstadt Dresden (LHD) angestrebten Verkehrswende hat einen steigenden Finanzierungsbedarf der DVB zur Folge. Hinzu kommen stark wachsende Energie-, Material- und auch Personalkosten. Der Verlustausgleich seitens des Querverbunds soll auf 55 Mio. € jährlich gedeckelt werden. Für die gesetzten Ziele und aufgrund der kostensteigernden Rahmenbedingungen reicht dies jedoch künftig zur Finanzierung des Dresdner Nahverkehrs nicht mehr aus.

Aufbauend auf dieser Beschreibung wurden verschiedene Ansätze untersucht, die hier zusammenfassend dargestellt sind.

Für das Projekt wurde außerdem eine operative Projektsteuerungsgruppe aus verschiedenen Organisationseinheiten (Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters - Bürgermeisteramt; Geschäftsbereich Finanzen, Personal, Recht – Beteiligungsmanagement; Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften; Technische Werke Dresden GmbH; Dresdner Verkehrsbetriebe AG; STESAD GmbH; Gutachterteam) zusammengestellt, welche zur inhaltlichen als auch organisatorischen Abstimmung des Gutachtens diente.

Zur Prozessbegleitung wurde außerdem ein Begleitgremium unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters etabliert – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Projektsteuerungsgruppe. Im Begleitgremium wurden in vier Sitzungen Impulse für die Maßnahmengestaltung und deren Konsensfähigkeit diskutiert. Darüber hinaus erarbeitete Probst & Consorten Marketing-Beratung drei ausführliche Fachkonzepte zu den Themenbereichen Nutzerfinanzierung, Nutznießerfinanzierung und Parken.

Im Rahmen der Bearbeitung führte Probst & Consorten Marketing-Beratung Gespräche mit Fachexpertinnen und -experten der Landeshauptstadt, des Energieversorgers, der Verkehrsbetriebe, der STESAD und dem Verbund, ebenso wie mit wichtigen Dresdner Interessensgruppen und Entscheidern. Zu Letzteren zählten insbesondere Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen sowie des ADAC Sachsen, der IHK Dresden, des City Managements Dresden, des Landkreises Meißen sowie des Verbands der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen (vdw).

Auf Basis der Gespräche und fachlichen Auseinandersetzung mit den möglichen Finanzierungsansätzen wurde ein Paket aus 30 Maßnahmen entwickelt, welches der Landeshauptstadt Dresden für künftige politische Beschlüsse zu Finanzierungsfragen als Vorlage dienen soll. Die Maßnahmen wurden dabei – insofern möglich – auf ihre Erlös- und Kostenpotenziale hin untersucht und quantifiziert. Sie lassen sich den folgenden fünf Themenbereichen zuordnen:

- Nutzer- und Nutznießerfinanzierung,
- Beschleunigung und Infrastruktur,
- Strukturoptimierung,
- Förderung und
- Parkraummanagement.

Wesentliche der den Themen zugehörigen Maßnahmen können mit konkreten zusätzlichen Erlös- bzw. Kostenpotenzialen beziffert werden und reduzieren im Falle der konsequenten Umsetzung den notwendigen Anteil der Haushaltsfinanzierung am Verlustausgleich der DVB.

Im Bereich Nutzer- und Nutznießerfinanzierung werden Maßnahmen zu den klassischen Fahrpreisen sowie dem Einbezug von Nutznießern – demnach Dritten, die von einem guten ÖPNV profitieren – vorgeschlagen. Als weiterer Bestandteil des DVB-Angebots in Dresden werden darüber hinaus die MOBWelt sowie denkbare andere neue Geschäftsmodelle betrachtet.

Im Bereich der Nutzer- und Nutznießerfinanzierung wurden Stamm- sowie Gelegenheitskudentarife, neue Preismodelle, Jobticket und Arbeitgeberbetreuung, Mieterticket, Gästekarte sowie Kombitickets für Veranstalter untersucht. Ebenso wurden Mikromobilität/MOBIangeboten und weitere neue Geschäftsmodelle untersucht. Die Potentiale aus der Hebung der Systemgeschwindigkeit Tram und der Systemgeschwindigkeit Bus sowie aus der schnelleren Umsetzung von Infrastrukturvorhaben wurden ebenfalls analysiert.

Darüber hinaus beschäftigt sich das Gutachten unter anderem mit Synergieeffekten sowie Optimierungspotentialen innerhalb der DVB. Ebenfalls wurde der Aspekt Förderung untersucht.

Diese Themenfelder und Maßnahmen können als DVB-bezogen subsummiert werden.

Als weiterer Themenblock findet das Parkraummanagement der Landeshauptstadt Dresden Betrachtung. Im Zuge des Themenblocks Parkraummanagement wurden folgende Themenfelder untersucht:

- Bewohnerparken – öffentliches und privates Dauerparken
- Parkgebühren – öffentliches und privates Kurzzeitparken
- Überwachung – Parkraum und Geschwindigkeit
- Stellplatz- und Garagensatzung.

Das Gutachten stellt fest, dass alle – auch die nicht konkret im Sinne einer Erlös- oder Kostenwirkung quantifizierbaren – Maßnahmen als Gesamtpaket zu verstehen sind, da sie teilweise als Grundlage einer anderen Maßnahme dienen bzw. im Zusammenspiel eine größere Wirkung entfalten. Das Gutachten führt aus, dass die weitere Ausgestaltung der Stellplatz- und Garagensatzung eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung eines Mietertickets in der Dresdner Wohnungswirtschaft ist. Auch die Preiserhöhung der Einzelfahrt wirkt beispielsweise in anderer Weise, wenn für Arbeitnehmende oder Mieterinnen und Mieter attraktive Abopreise zur Verfügung stehen. Probst & Consorten Marketing-Beratung kommt zu dem Schluss, dass nicht zuletzt Maßnahmen im Bereich des Parkens im Zusammenspiel mit attraktiven Tarifen, einem ausgebauten Verkehrsangebot und einer hohen Systemgeschwindigkeit einen Nachfrageschub zugunsten des ÖPNV entfalten können.

Deren indirekte Effekte aus einer effektiveren Flächennutzung in der Stadt und die Attraktivitätssteigerung der DVB sind aus kaufmännischer Vorsicht nicht im Gutachten enthalten. Maßnahmen im Bereich Parken stellen aus Gutachtersicht eine große Chance dar, weitere Fahrgäste und damit eine höhere Kostendeckung zu erreichen, ohne dass dies zu Lasten der Stadtbevölkerung geht.

Auf Basis der diskutierten Maßnahmen, der Fachkonzepte und schlussendlich des ermittelten Zahlenwerks empfiehlt das Gutachtertteam, die kaufmännisch seriöse und verstetigte Finanzierung und damit Stärkung des ÖPNV unter Einbezug aller Akteure der Stadtgesellschaft zu beschließen. Dafür sind die Rahmenbedingungen der vorgeschlagenen Maßnahmen zu schaffen und eine ganzheitliche Umsetzung auf den Weg zu bringen. Es geht dabei aus zusammenfassender Sicht der Gutachter nicht nur um eine Stärkung des ÖPNV bzw. der DVB, sondern um eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung. Durch das integrierte Konzept wird die Erreichbarkeit der Stadt für die Wohnbevölkerung und Gäste qualitativ und quantitativ deutlich verbessert – von der besseren Auslastung der Parkplätze bis hin zur besseren Auslastung größerer Bus- und Bahnkapazitäten in der Stadt. Probst und Consorten Marketing-Beratung kommt zu dem Schluss, dass die bessere Verkehrsorganisation Dresden urbaner und vielfältiger macht, die Nachhaltigkeit der Mobilität steigert und die Kosten pro Einwohner/in senkt. Durch den Einbezug aller Akteure der Stadtgesellschaft bestehen große Chancen, dass Entscheidungen langfristig von allen mehrheitlich getragen werden.

4. Umsetzung

Die Vorschläge von Probst & Consorten Marketing-Beratung wurden innerhalb der Landeshauptstadt geschäftsbereichsübergreifend hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewertet und daraus ein Umsetzungsfahrplan erarbeitet, der die Grundlage dieser Vorlage bildet.

Das Gutachten wird als Potential gesehen, welches die maximal zu realisierenden Ansätze enthält.

Dies bedeutet, dass die Zielvorgaben in einzelnen Themenfeldern mindestens ambitioniert zu sehen sind. In diesem Zusammenhang ist zu entscheiden, wie mit dem enthaltenen Risiko umgegangen wird.

Die Umsetzung enthält einerseits konkrete, zu beschließende Vorhaben und andererseits auch die Beauftragung einer konkretisierten Umsetzungskonzeption zur weiteren Beschlussfassung.

Parkraummanagement

Zur Verbesserung der Parkraumsituation und der Bedingungen für den ÖPNV wird das Parkraummanagement als Teil zukunftsfähiger Mobilität ausgeweitet.

Die ersten Umsetzungsschritte aus den Empfehlungen des Gutachtens fokussieren sich auf Veränderungen im Parkraummanagement. Parkraummanagement wird in allen Städten mit großem Parkdruck und Flächenkonkurrenz umgesetzt, so auch in der Landeshauptstadt Dresden. Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Verbesserung der Erreichbarkeit für Anwohner und Gewerbetreibende: für Anwohner, die in Wohnortnähe schneller einen Parkplatz finden; für Gewerbetreibende, vor deren Geschäft ein höherer Umschlag auf den Parkflächen stattfindet bzw. die ihre Parkplätze auch außerhalb der Öffnungszeiten nutzbar machen können; für Immobilienbesitzer und Bauherren, deren Objekte für die Nutzenden attraktiver und für sie selbst durch differenziertere Stellplatz-Anforderungen kostengünstiger erstellt werden können.

Für den Bereich des Bewohnerparkens hat der sächsische Gesetzgeber in diesem Jahr die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen deutlich erweitert. Nach Öffnung der Bundesgesetzgebung übertrug die sächsische Landesregierung die Hoheit über die Bewohnerparkausweisgebühren auf die Gemeinden.

Aktuell werden 39 % der Pkw in Dresden im öffentlichen Straßenraum abgestellt und von diesen benötigen nur 11 % einem Bewohnerparkausweis, parken also in einer Bewohnerparkzone. Damit hat Dresden im deutschen Vergleich eine sehr niedrige Quote. Das Ziel ist, sowohl Anzahl der Bewohnerparkzonen als auch Ausbaugeschwindigkeit deutlich zu steigern. Der Übersichtsplan in der Anlage 2 zeigt den bisherigen Stand und die geplanten Erweiterungen. Die zunächst geplanten 11 Gebietserweiterungen der Stufe 1 sollen bis 2027 umgesetzt werden. Die Schätzung der sich dadurch ergebenden Anzahl der auszugebenden Bewohnerparkausweise kann Tabelle 2 entnommen werden. Die Erweiterungen der Stufe 2 sind hinsichtlich der Eignung zu prüfen und anschließend ggf. angepasst umzusetzen.

Tabelle 2: Geschätzte Steigerung der ausgegebenen Bewohnerparkausweise in der Stufe 1

Jahr	Bewohnerparkausweise <i>kumuliert</i>
2022	7.100
2023	7.300
2024	10.700
2025	13.000
2026	15.500
2027	17.700

Die Verwaltungsgebühr pro Bewohnerparkausweis ist nach der GebOst auf 30,70 Euro pro Bewohnerparkausweis/Jahr begrenzt. In vielen Bundesländern – wie auch im Freistaat Sachsen – wurde diese Limitierung nun aufgehoben, sodass den Kommunen eine Gestaltung ermöglicht wird. Diese soll mit dem Ziel genutzt werden, über diese Gebühr auch eine Lenkungsfunktion zu

ermöglichen. Dabei ist festzuhalten, dass diese Gebühr erheblich unterhalb der Kosten für privaten Parkraum im Stadtgebiet liegen.

Die vorgeschlagene neue jährliche Grundgebühr beträgt 120 EUR. Hinzu kommt eine nach der Fahrzeuglänge gestaffelte Komponente. Es wird bei Fahrzeugen zwischen 4 Meter und 5 Meter einen Zuschlag von 60 EUR und bei Fahrzeugen größer 5 Meter 120 EUR empfohlen. Für Fahrzeuge unter 4 Meter soll ein Zuschlag entfallen. Als Sozialkomponente wird eine angemessene Reduzierung angesetzt. Das detaillierte Vorgehen regelt eine neue Bewohnerparkausweisgebührenverordnung, die sich parallel zu dieser Vorlage im Verfahren befindet.

Die beschleunigte Umsetzung von Bewohnerparkgebieten ist mit dem vorhandenen Personal nicht möglich. Daher ist eine Aufstockung um 1 VzÄ im Amt für Stadtplanung und Mobilität sowie um 3 VzÄ im Straßen- und Tiefbauamt ab dem Jahr 2023 geplant, die über die zentrale Poolstellenreserve im Jahr 2023/24 abgedeckt werden sollen. Weitere 2 VzÄ im Straßen- und Tiefbauamt werden ab 2025 benötigt, die im Rahmen der nächsten Haushaltsplanung zu adressieren sind.

Ein weiterer Bestandteil des Parkraummanagements sind die Parkgebühren. In Dresden liegt die Parkgebühr in der Innenstadt-Zone (Zone 1) seit Ende 2021 bei 2,40 € pro Stunde. Viele Städte haben bereits deutlich höhere Parkgebühren: in Leipzig und Potsdam liegt die Parkgebühr in der Innenstadt inzwischen bei 3 EUR pro Stunde.

Die Parkgebühren haben auch Einfluss auf die Wettbewerbssituation des ÖPNV. Vor der Erhöhung im Jahr 2021 waren die Parkpreise in Dresden 15 Jahre lang unverändert geblieben, während die Ticketpreise des ÖPNV stetig stiegen. Die Wettbewerbsposition des ÖPNV verschlechterte sich dadurch stetig, die Preisparität von einer Stunde Parken zu einer Stunde ÖPNV-Nutzung nicht vorhanden. Um die Attraktivität des ÖPNV zu unterstützen, ist eine Erhöhung der Parkgebühren geplant. Diese wird mit durchschnittlich 25% angesetzt. Damit sind die Gebühren in der Innenstadt vergleichbar mit denen in Leipzig und Potsdam. Das detaillierte Vorgehen regelt die anzupassende Parkgebührenverordnung, die sich parallel zu dieser Vorlage im Verfahren befindet.

Die Wirksamkeit des Parkmanagements hängt nicht unwesentlich von der Verkehrsüberwachung des ruhenden Verkehrs ab. Im Mittelpunkt steht die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (z. B. Freihaltung von Fußgängerquerungen). Die Verkehrsüberwachung trägt aber auch zur Akzeptanz der enthaltenen Maßnahmen bei. Zu denen gehört beispielsweise auch ein Freihalten der Lade- und Lieferzonen von ruhendem Verkehr. Mit den bisher vorhandenen Ressourcen ist die Begleitung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Parkraummanagements nicht möglich. Daher muss das Personal im Gemeindlichen Vollzugsdienst um zusätzlich 20 VzÄ aufgestockt werden. Damit gehen Einnahmeerwartungen in Höhe von 225 TEUR pro zusätzlichem VzÄ in der Verkehrsüberwachung pro Jahr einher.

Tarifanpassung

Die Landeshauptstadt Dresden wird sich im Verkehrsverbund Oberelbe für Tarifierhöhungen zur angemessenen Finanzierung des ÖPNV in Anlehnung an das Indexverfahren einsetzen und diesen Tarifierhöhungen in der Zweckverbandsversammlung zustimmen.

Die Tarifanpassung besteht aus zwei Komponenten: Erhöhung der Tarife und Weiterentwicklung des Tarifsystems. Im Wirtschaftsplan der DVB AG sind mit 8% in 2023 und 7% in 2024 deutliche Tarifsteigerungen orientiert am Indexverfahren unterstellt. Derzeit wird in den VVO-Gremien eine Erhöhung der Tarife diskutiert. Eine Tarifierhöhung ist wie alle in dieser Vorlage enthaltenen Punkte Bestandteil des Gesamtpaketes zur Finanzierung des ÖPNV.

Gemeinsam mit der DVB AG und dem VVO soll ein konkreter Umsetzungsvorschlag zur Weiterentwicklung des Verkehrstarifsystems auf Basis der Empfehlungen des Gutachtens von Probst

und Consorten Marketing-Beratung und unter Berücksichtigung der bundes- und landespolitischen Rahmenbedingungen bis 30. Juni 2023 vorgelegt werden.

Die Weiterentwicklung des Tarifsystems birgt ebenfalls Potenziale für eine Stärkung des ÖPNV und eine Erhöhung der Einnahmen. Dazu gehören beispielsweise der Ausbau des Jobtickets oder die Einführung eines Mietertickets. Diese sind voraussichtlich auch unter den derzeit diskutierten geänderten bundes- und landespolitischen Rahmenbedingungen relevant. Diese Aspekte sollen gemeinsam mit dem VVO und der DVB bearbeitet werden.

Beschleunigung

Gemeinsam mit der DVB AG ist die Beschleunigung des ÖPNV verstärkt fortzusetzen, um die im Wirtschaftsplan angesetzte Einsparung von drei Straßenbahnen und drei Bussen zu realisieren. Darüber wird bis zum 30. Juni 2023 ein Gesamtmaßnahmenplan erstellt, wie weiteres Beschleunigungs- und Einsparpotential darüber hinaus erreicht werden kann, das dem Ziel des Nahverkehrsplans (keine oder nur geringe Warte- oder Verlustzeiten) entspricht.

Die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle. Durch eine Beschleunigung des ÖPNV wird der ÖPNV im Verkehrsmarkt gestärkt und es können Einsparungen bei gleichem Angebot ermöglicht werden. Beides unterstützt eine Finanzierung des ÖPNV. Daher ist eine verstärkte Fortführung der ÖPNV-Beschleunigung vorgesehen.

Bei den Straßenbahnlinien 6, 10/12 sowie den Buslinien 64 und 80 ist jeweils die Einsparung eines Fahrzeugs dieser Linien durch verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen untersetzt. Das wird durch Sanierungen von Infrastruktur, z. B. Blasewitzer Straße – Loschwitzer Straße, unterstützt.

Der Ausbau der Königsbrücker Straße und der Kesselsdorfer Straße führt ebenfalls zu einer Fahrzeitreduzierung und Einsparung eines Straßenbahnfahrzeugs.

Weitere Beschleunigungspotenziale werden im Rahmen eines Gesamtmaßnahmenplans eruiert. Ziel ist, das Gesamtpotenzial von 10 Straßenbahnen und 10 Bussen zu heben.

Beschleunigung Infrastrukturvorhaben

Bis zum 30. Juni 2023 ist ein Konzept für die Verringerung von Planungs- und Bauzeiten sowie zur Optimierung von Bauabläufen von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen gemeinsam mit der DVB AG zu erstellen und vorzulegen.

Die Infrastruktur ist eine wesentliche Komponente für die Leistungsfähigkeit und Qualität des ÖPNV. Eine gute Infrastruktur unterstützt kurze Fahrzeiten und beeinflusst damit die Fahrgastzahlen (Erlöse) und Betriebskosten. Eine Verringerung der Planungs- und Bauzeiten ermöglicht eine schnellere Wirkung dieser positiven verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte. Die dafür notwendigen Investitionen sind nicht nur für den ÖPNV wichtig, sondern werden häufig mit einer Erneuerung der unterirdischen Medien und einer Neugestaltung des Straßenraumes verbunden, was anderen Verkehrsträgern, insbesondere Rad- und Fußverkehr, zugutekommt.

In der Landeshauptstadt Dresden gibt es erheblichen Investitionsbedarf in das Gleisnetz und in Straßen, die für den Busverkehr relevant sind. Das betrifft die Erneuerung vorhandener Strecken ebenso wie die Erweiterung des ÖPNV-Netzes (Straßenbahn und Bus) sowie die Aufwände für Schienenersatzverkehr.

In den letzten Jahren zeigt sich immer deutlicher, dass die verfügbaren Ressourcen bei der Landeshauptstadt Dresden und der DVB AG dafür nicht ausreichend sind. Daher werden sowohl

eine Optimierung der Planungsprozesse als auch eine Erhöhung der Planungskapazität verfolgt. Für die Erhöhung der Planungskapazität ist die Einbindung einer inhousefähigen Gesellschaft vorgesehen.

Auch wenn positive wirtschaftliche Effekte erst nach dem derzeitigen Betrachtungszeitraum erwartet werden können, soll dieser Prozess mit einem Konzept untersetzt und forciert werden. Ein weiterer Baustein in diesem Zusammenhang ist die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements der Landeshauptstadt Dresden zu einem multimodalen, ganzheitlichen und intelligenten Verkehrsmanagement, welches ebenfalls auf die hier dargestellten Ziele einzahlt.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die im Gutachten von Probst und Consorten Marketing-Beratung vorgeschlagenen Maßnahmen wurden wie dargestellt hinsichtlich ihres Einnahmepotentials zur Finanzierung des DVB-Verlustausgleichs untersucht. Dabei erfolgte ein Abgleich mit den parallel zum gutachterlichen Prozess konkretisierten Planungen der DVB. Bei der Detaillierung der Konzepte für die Umsetzung sind Abweichungen zu den bisherigen Annahmen möglich, die sowohl auf die Kosten als auch die Erlöse Auswirkungen haben können.

Gemäß DVB-Wirtschaftsplan 2023 und der Mittelfristplanung bis 2027 sind für die Jahre 2023 bis 2027 Gesamtkosten in Höhe von 242 Mio. € bis 300 Mio. € zu erwarten. Unter Berücksichtigung der prognostizierten (Verkehrs-)Erlöse in Höhe von 171 Mio. € bis 208 Mio. € sowie eines Entlastungspaketes von Bund/Land in Höhe von 12 Mio. € pro Jahr verbleibt jeweils ein Fehlbetrag von 76 bis 80 Millionen €. Nach Verlustausgleich der TWD in Höhe von 55 Mio. € würde sich ohne weitere Maßnahmen eine Deckungslücke von 16 bis 25 Millionen EUR pro Jahr ergeben.

Daher können die abgeleiteten Maßnahmen die entstandene Deckungslücke nicht vollumfänglich schließen. Die aus der Maßnahmenumsetzung abgeleiteten Netto-Einnahmeerwartungen schlüsseln sich wie folgt auf:

Tabelle 3: Einnahmepotential aus haushaltsentlastenden Maßnahmen

	In Mio. EUR	2023	2024	2025	2026	2027
Parkraummanagement	Mehreinnahmen	-0,5	-3,2	-5,6	-8,0	-10,5
-Bewohnerparken	Mehrkosten	0,3	0,5	0,9	1,2	1,6
Parkraummanagement	Mehreinnahmen	-3,7	-3,8	-3,9	-4,0	-4,0
-Parkgebühren	Mehrkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Parkraummanagement	Mehreinnahmen	-2,3	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5
-Überwachung	Mehrkosten	0,5	1,0	1,0	1,0	1,0
Netto		-5,6	-9,90	-12,00	-14,20	-16,30

Zur Erzielung der Mehreinnahmen sind Mehrkosten/ Mehraufwände erforderlich, die in der oben dargestellten Erläuterung der Einzelmaßnahmen aufgeführt sind.

Die zusätzlichen bis zu 20 VzÄ im Bereich Verkehrsüberwachung als Änderung im Stellenplan sowie die weiteren Haushaltsauswirkungen werden in Anlage 3 aufgezeigt.

Um den vollständigen Finanzierungsanteil ÖPNV im Produkt 10.100.54.7.0.02 "Dresdner Verkehrsbetriebe AG" im Verwaltungsentwurf darstellen zu können, wurde die Deckung zunächst in Summe bei den Einnahmen Parkraummanagement unterstellt. Mit dieser Vorlage werden alle Erträge [Erhöhung der Einnahmeerwartung bei den Parkgebühren (Bewohnerparken und Kurzzeitparken) sowie Verwarngelder bei der Verkehrsüberwachung] und alle damit verbundenen Aufwandserhöhungen (Sach- und Personalkosten) produktkonkret dargestellt. Die Darstellung in Anlage 3 fasst die erforderlichen produktkonkreten Umverteilungen im Rahmen der Haushaltsvorgaben zusammen, die die in Tabelle 3 dargestellten finanziellen Auswirkungen bereits enthalten.

In der Haushaltsplanung und damit verbunden der Wirtschaftsplanung der DVB sind in der Folge die in der folgenden Tabelle dargestellten Ansätze unterstellt. Dies bedeutet, dass über den bereits dargestellten Verlustausgleich durch den steuerlichen Querverbund eine Finanzierung durch den Haushalt der LHD erfolgt. Dabei wurden die Einnahmepotenziale in Anlehnung an das Gutachten in der Haushaltsplanung zugrunde gelegt.

Tabelle 4: Gesamtfinanzierungsvorschlag im Ergebnis des Gutachtens

In Mio. EUR	2023	2024	2025	2026
Gesamtkosten DVB	274,7	282,3	291,1	300,7
Verkehrserlöse ¹	183,4	194,1	200,7	208,2
DVB-Verlust²	-79,3	-76,2	-78,4	-80,5
Verlustausgleich um ein Jahr zeitversetzt	70,9	79,3	76,2	78,4
Finanzierung über				
TWD	55,0	60,2 ³	55,0	55,0
Haushaltsentwurf 2023/24 LHD	15,9	19,1	21,2	23,4
davon Budgetvorgabe	10,3	9,2	9,2	9,2
davon Netto Einnahmesteigerung Parken s. Tabelle 3	5,6	9,9	12,0	14,2

¹Berücksichtigung Tarifierhöhung 2023 8%; 2024 7%

²Berücksichtigung Entlastungspaket Bund/ Land 12MioEUR

³inklusive Übergangfinanzierung TWD 2023i.H.v. 5,2MioEUR

Dies erfordert die vollumfängliche Umsetzung der dargestellten Maßnahmen. Einschränkungen in der Umsetzung oder zeitliche Verzögerungen führen in der Folge zu einer fehlenden Deckung des Verlustausgleichs. Wenn es keine anderen Finanzierungsmöglichkeiten gibt, besteht ein hohes Risiko von spürbaren Angebotskürzungen.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Schlussbericht Probst & Consorten Marketing-Beratung

Anlage 2: Übersicht Bewohnerparkgebiete

Anlage 3: Haushaltsauswirkungen

Dirk Hilbert

Anlage 1 zur V1883/22

Schlussbericht

Stand 27. September 2022



Foto: DVB

Nachhaltige ÖPNV- Finanzierung in Dresden

Schlussbericht

Nachhaltige ÖPNV-Finanzierung in Dresden

► **Ihr Ansprechpartner**

Dipl.-Volkswirt
Gerd Probst
Geschäftsführer
Telefon +49 351 42440-0
Telefax +49 351 42440-15
g.probst@probst-consorten.de

► Seite 1 von 119

► **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG

Altleutewitz 11
01157 Dresden
www.probst-consorten.de

► **Bearbeiterinnen und Bearbeiter**

R. Rex, R. Sohnke, J. Kunze, C. Kahrs, A. Kraft,
C. Hasenbalg, G. Probst

27. September 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Executive Summary	8
2	Einleitung	14
3	Ausgangslage und Prämissen	15
4	Ziele des Gutachtens	18
5	Vorgehensweise zur Entwicklung des Lösungsraums	19
6	Maßnahmen zur nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung	21
6.1	Nutzer- und Nutznießerfinanzierung	21
6.1.1	Stammkundentarife (KUND 01).....	23
6.1.2	Stammkundengewinnung und -bindung (KUND 02)	29
6.1.3	Gelegenheitskundentarife (KUND 03)	32
6.1.4	Neue Preismodelle (KUND 04).....	36
6.1.5	Sozialticket (TEIL 01)	38
6.1.6	Jugendticket (Bildungs- und Azubiticket) (TEIL 04).....	41
6.1.7	Jobticket und Arbeitgeberbetreuung (NUNI 01).....	43
6.1.8	Mieterticket (NUNI 03)	49
6.1.9	Gästekarte (NUNI 04).....	53
6.1.10	Kombiticket für Veranstalter, Freizeit- und Kulturbetriebe (NUNI 12)	56
6.1.11	Mikromobilität/MOBlangebote (NEUG 01)	61
6.1.12	Weitere neue Geschäftsmodelle (NEUG 02)	63
6.2	Beschleunigung und Infrastruktur.....	64
6.2.1	Systemgeschwindigkeit Tram (VMAX 01)	65
6.2.2	Systemgeschwindigkeit Bus (VMAX 02)	69
6.2.3	Umsetzung Infrastrukturvorhaben (INFRA 01)	72
6.2.4	Fahrplanangebot Straßenbahn, Kernnetz u. Ergänzungsnetz Bus (FAHR 01–03) ...	72
6.2.5	Verbindungswirkung S- und Regionalbahn (NUNI 10)	74
6.3	Strukturoptimierung.....	77
6.3.1	Synergieeffekte innerhalb der TWD (SYNER 01)	77
6.3.2	Kostensenkungspotenziale DVB-Verwaltung (ORGA 01)	78
6.3.3	Kostensenkungspotenziale DVB-interne Services (ORGA 02)	79
6.3.4	Optimierung Kommunikation und Vertrieb (ORGA 03).....	80
6.3.5	Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern (ORGA 04).....	81
6.3.6	Employer Branding (DVBAG 01).....	82
6.4	Förderung	83
6.4.1	Fördermöglichkeiten Freistaat (FÖRD 01).....	84
6.4.2	Fördermöglichkeiten Bund und EU (FÖRD 02)	85

6.5	Parkraummanagement.....	87
6.5.1	Bewohnerparken – öffentliches u. privates Dauerparken (PARK 01).....	88
6.5.2	Parkgebühren – öffentliches u. privates Kurzzeitparken (PARK 02)	93
6.5.3	Überwachung – Parkraum u. Geschwindigkeit (PARK 03).....	96
6.5.4	Stellplatz- u. Garagensatzung (PARK 04).....	98
7	Erlös- und Kostenwirkung	101
7.1	Gesamtschau der erlös- und kostenwirksamen Maßnahmen	103
7.2	Verbleibender Finanzierungsbedarf	104
8	Fazit	105
	Literaturverzeichnis.....	107
	Anhang	111
	Umsetzungsplan.....	112
	Gutachterteam Probst & Consorten Marketing-Beratung.....	119

Probst & Consorten Marketing-Beratung legt Wert auf Chancengleichheit der Geschlechter. Wird im vorliegenden Dokument aus Gründen der besseren Lesbarkeit nur die weibliche oder männliche Wortform verwendet, sind dabei alle Geschlechteridentitäten gemeint.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausbauszenario des ÖPNV in Dresden (DVB-Präsentation zur Expertenanhörung des Dresdner Stadtrats, 1. November 2021).....	16
Abbildung 2: Säulen der ÖPNV-Finanzierung in Dresden (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	19
Abbildung 3: Möglichkeiten & Grenzen der Nutznießerfinanzierung in Dresden (in Anlehnung an Ramboll und BBG: „Ergänzende Instrumente zur Finanzierung des Berliner ÖPNV“, 2020; Einschätzung durch Probst & Consorten Marketing Beratung zum Freistaat Sachsen, März 2022).....	22
Abbildung 4: Abo-Marktdurchdringung in Dresden und anderorts (Analysen von Probst & Consorten Marketing-Beratung bei verschiedenen Tarifeignern; z.T. unterschiedliche Bezugsjahre und Ticketarten; DVB-Abodaten, Stand 2/2022)	24
Abbildung 5: Zahl der Abonnenten bezogen auf Einwohner nach Altersgruppen: Hinweis DVB: Jahrgänge 1917 bis 1940 sowie ab 2021 sind mit Vorsicht zu genießen (DVB-Abodaten, Stand 2/2022, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Stand 1/2022).....	25
Abbildung 6: Wirkung der Erhöhung der Barzeitkarte sowie Einführung eines Seniorenabonnements (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)	26
Abbildung 7: Wirkung der Preisdifferenzierung im Abonnement für Dresden (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	27
Abbildung 8: Kundengruppen im ÖPNV und ihre Anteile an Nachfrage, Einnahmen und an der Gesamtbevölkerung (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Dietrich & Sauer, 2020)	29
Abbildung 9: Vergleich Gelegenheitskundertarife (Tarifdatenbank Probst & Consorten Marketing-Beratung, Preisstand: 1.1.2022).....	33
Abbildung 10: Wirkung der Erhöhung der Einzelfahrt sowie Abschaffung der ermäßigten Tageskarte (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)	35
Abbildung 11: Empfehlung zur Weiterentwicklung des Jobtickets im VVO (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	46
Abbildung 12: Empfehlung zur Einführung eines Mobilitätsbudgets im VVO (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	47
Abbildung 13: Berechnung heutige monatliche ÖPNV-Ausgaben von Mieterinnen und Mietern (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)	50
Abbildung 14: Berechnung Potenzial solidarisches Mieterticket (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	50
Abbildung 15: Berechnungsbeispiele fakultatives Mieterticket für Genossenschaften (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	51
Abbildung 16: Berechnung Erlöspotenzial Gästekarte (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022).....	54
Abbildung 17: Veranstaltungsticket im VVO – Einnahmen im aktuellen Modell (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Daten der DVB, April 2022).....	58
Abbildung 18: Schaubild MOBIwelt – „all-inclusive“ vs. Preisdifferenzierung (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, Juni 2022).....	62

Abbildung 19: Berechnung zusätzlicher Einsparungspotenziale bei Beschleunigung Tram eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Daten der DVB, April 2022)..... 67

Abbildung 20: Berechnung zusätzlicher Einsparungspotenziale bei Beschleunigung Bus eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Daten der DVB, April 2022) 70

Abbildung 21: Heutige und potenzielle Bewohnerparkgebiete (Amt für Stadtplanung und Mobilität, 18.3.2022) 89

Abbildung 22: Vorschlag Gebührenbestandteile Bewohnerparken (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022) 90

Abbildung 23: Berechnung Potenzial Bewohnerparken (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022) 92

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick Finanzierungswirkung aller Maßnahmen mit Erlös- bzw. Kostenpotenzial	13
Tabelle 2: Zusätzlicher DVB-Finanzierungsbedarf nach TWD-Ausgleich in Jahresscheiben	17
Tabelle 3: Übersicht Themenbereiche und Handlungsfelder zur nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung	20
Tabelle 4: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Stammkundentarife	27
Tabelle 5: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Stammkundentarife	28
Tabelle 6: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Stammkundenbetreuung	32
Tabelle 7: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Gelegenheitskundentarife	35
Tabelle 8: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Gelegenheitskundentarife	36
Tabelle 9: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Neue Preismodelle	38
Tabelle 10: Vergünstigungen beim Kauf von Fahrausweisen mit Dresden-Pass	39
Tabelle 11: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Sozialticket	41
Tabelle 12: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Jugendticket	43
Tabelle 13: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Jobticket	48
Tabelle 14: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Jobticket	48
Tabelle 15: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Mieterticket	51
Tabelle 16: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Mieterticket	52
Tabelle 17: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Gästekarte	55
Tabelle 18: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Gästekarte	55
Tabelle 19: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Kombiticket	60
Tabelle 20: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Kombiticket	60
Tabelle 21: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Mikromobilität/MOBlangebote	63
Tabelle 22: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Weitere neue Geschäftsmodelle	64
Tabelle 23: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Tram	68
Tabelle 24: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Tram	68
Tabelle 25: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Bus.....	71
Tabelle 26: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Bus...	71
Tabelle 27: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Umsetzung Infrastrukturvorhaben.....	72
Tabelle 28: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Verbindungswirkung S- und Regionalbahn	76
Tabelle 29: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Synergieeffekte innerhalb TWD	78
Tabelle 30: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Kostensenkungspotenziale DVB- Verwaltung	79

Tabelle 31: Umsetzungsschritte u. Verantwortlichkeiten der Maßnahme Kostensenkungspotenziale DVB-interne Services	80
Tabelle 32: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Optimierung Kommunikation und Vertrieb.....	81
Tabelle 33: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern.....	82
Tabelle 34: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Employer Branding.....	83
Tabelle 35: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Fördermöglichkeiten Freistaat	85
Tabelle 36: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Fördermöglichkeiten Bund und EU.....	86
Tabelle 37: Erlöspotenzial und Umsetzungskosten der Maßnahme Bewohnerparken	92
Tabelle 38: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Bewohnerparken	93
Tabelle 39: Erlöspotenzial und Umsetzungskosten der Maßnahme Parkgebühren	95
Tabelle 40: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Parkgebühren	96
Tabelle 41: Erlöspotenzial und Umsetzungskosten der Maßnahme Überwachung.....	97
Tabelle 42: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Überwachung	98
Tabelle 43: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Stellplatz- u. Garagensatzung	100
Tabelle 44: Gesamtschau der erlös- und kostenwirksamen Maßnahmen	103
Tabelle 45: Verbleibender Finanzierungsbedarf bei Umsetzung aller Maßnahmen	104

1 Executive Summary

Die Landeshauptstadt Dresden verfügt bereits heute über ein **attraktives ÖPNV-Angebot** mit dichter Taktung und durchgängigen Nachtverkehren. Im Jahr 2019 wurde mit 164,3 Mio. Fahrgästen wiederholt ein Nachfragerekord erzielt.¹ Zwar sind die Fahrgastzahlen pandemiebedingt gefallen, jedoch bleibt die Kundenzufriedenheit weiterhin hoch: Der Dresdner ÖPNV landet seit Jahren auf **Platz 1 im ÖPNV-Kundenbarometer**.²

Der Dresdner ÖPNV wird anteilig über **Fahrgelderlöse** nach Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) im VVO, **Fördermittel** sowie dem **Verlustausgleich über den steuerlichen Querverbund** über die Technischen Werke Dresden (TWD) finanziert. Laut der DVB-Jahresabschlüsse und Lageberichte betrug der jährliche Zuschussbedarf seitens des Querverbunds von 2007 bis 2018 etwa 40 Mio. €. Seit 2019 erhöht sich der Bedarf aufgrund steigender Investitionen und erhöhter Kosten. Hinzu kommt, dass der Aufsichtsrat der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) das sogenannte **ÖPNV-Ausbauszenario** beschlossen hat, welches sich die Stärkung des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV zum Ziel setzt. Der Anteil der **ÖPNV-Wege an allen Wegen in Dresden** soll gemäß Stadtratsbeschluss von derzeit **20 %3 auf 25 bis 30 % im Jahr 2030** erhöht werden. Als Nachfrageziel werden 185 bis 200 Mio. Fahrgäste im Jahr formuliert.⁴ Das Ausbauszenario wurde vom Dresdner Stadtrat bereits grundsätzlich beschlossen (A0457/18).

Das ambitionierte Ziel der von der Landeshauptstadt Dresden (LHD) angestrebten Verkehrswende hat einen **steigenden Finanzierungsbedarf** der DVB zur Folge. Hinzu kommen stark wachsende Energie-, Material- und auch Personalkosten. Der Verlustausgleich seitens des Querverbunds soll auf **55 Mio. € jährlich** gedeckelt werden. Für die gesetzten Ziele und aufgrund der kostensteigernden Rahmenbedingungen reicht dies jedoch künftig zur Finanzierung des Dresdner Nahverkehrs nicht mehr aus.

Gemäß DVB-Wirtschaftsplan 2023 und der Mittelfristplanung bis 2027 ist für die Jahre 2023 bis 2027 jeweils ein Fehlbetrag von rund 95 Mio. € zu erwarten, was nach Verlustausgleich der TWD eine **jährliche Finanzierungslücke von rund 40 Mio. €** bedeutet.⁵ Eine komplette Finanzierung über den städtischen Haushalt ist aufgrund zahlreicher anderer Haushaltsverpflichtungen nicht möglich. Dementsprechend bedarf es innovativer Ansätze, um den aus dem Stadthaushalt auszugleichenden Finanzierungsbeitrag spürbar zu reduzieren. Aus diesem Grund hat die LHD Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der Erstellung eines Konzepts zur **nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV in Dresden** beauftragt.

Probst & Consorten Marketing-Beratung führte Gespräche mit **Fachexpertinnen und -experten** der Landeshauptstadt, des Energieversorgers, der Verkehrsbetriebe, der STESAD und dem Verbund, ebenso wie mit wichtigen Dresdner Interessensgruppen und Entscheidern. Zu Letzteren zählten insbesondere Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen sowie des ADAC Sachsen, der IHK Dresden, des City Managements Dresden, des Landkreises Meißen sowie des Verbands der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen (vdw). Für das Projekt wurde außerdem eine **operative Projektsteuerungsgruppe** aus verschiedenen Organisationseinheiten (Bürgermeisteramt; Geschäftsbereich Finanzen, Personal, Recht – Beteiligungsmanagement; Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften; Technische Werke Dresden GmbH; Dresdner Verkehrsbetriebe AG; STESAD GmbH; Gutachterteam)

¹ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Zahlen & Fakten, in: Die DVB, 2022, [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/unternehmen/zahlen-und-daten-neu> [31.5.2022].

² Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Platz 1 im ÖPNV-Kundenbarometer, in: Aktuelle Meldungen, 29.10.2021, [online] <https://www.dvb.de/de-de/meta/aktuelle-meldungen/archiv/2021/10/29/kundenbarometer-2021> [31.5.2022].

³ Vgl. Gerike R. et al. [Technische Universität Dresden]: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich, in: Verkehr, 5.5.2021, [online] https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de [14.3.2022].

⁴ Vgl. DVB-Präsentation zur Expertenanhörung des Dresdner Stadtrats, 1. November 2021.

⁵ Vgl. DVB-Mittelfristplanung, Stand: Mai 2022.

zusammengestellt, welche zur inhaltlichen als auch organisatorischen Abstimmung des Gutachtens diene. Zur Prozessbegleitung wurde außerdem ein **Begleitgremium** unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters etabliert – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Projektsteuerungsgruppe. Im Begleitgremium wurden Impulse für die Maßnahmengestaltung und deren Konsensfähigkeit diskutiert. Darüber hinaus erarbeitete Probst & Consorten Marketing-Beratung **drei ausführliche Fachkonzepte** zu den Themenbereichen Nutzerfinanzierung, Nutznießerfinanzierung und Parken.

Auf Basis der Gespräche und fachlichen Auseinandersetzung mit den möglichen Finanzierungsansätzen, wurde ein **Paket aus 30 Maßnahmen** entwickelt, welches der Landeshauptstadt Dresden für künftige politische Beschlüsse zu Finanzierungsfragen als Vorlage dienen soll. Die Maßnahmen wurden dabei – insofern möglich – auf ihre **Erlös- und Kostenpotenziale** hin untersucht und quantifiziert. Sie lassen sich den folgenden **fünf Themenbereichen** zuordnen: **Nutzer- und Nutznießerfinanzierung, Beschleunigung und Infrastruktur, Strukturoptimierung, Förderung und Parkraummanagement**. Wesentliche der den Themen zugehörigen Maßnahmen können mit konkreten **zusätzlichen** Erlös- bzw. Kostenpotenzialen beziffert werden – diese sind in der folgenden Aufstellung mit * markiert – und reduzieren im Falle der konsequenten Umsetzung den notwendigen Anteil der Haushaltsfinanzierung am Verlustausgleich der DVB.

Im Bereich **Nutzer- und Nutznießerfinanzierung** werden Maßnahmen zu den klassischen Fahrpreisen sowie dem Einbezug von Nutznießern – demnach Dritten, die von einem guten ÖPNV profitieren – vorgeschlagen. Als weiterer Bestandteil des DVB-Angebots in Dresden werden darüber hinaus die MOBIwelt sowie denkbare andere neue Geschäftsmodelle betrachtet.

▶ **Stammkumentarife***

- ▶ Optimieren des Preisabstands zwischen Barmonatskarte und dem Abonnement in der Preisstufe A1 (Dresden): Erhöhen des Abo-Rabatts auf 25 %, durch Anheben des Preises für die Barmonatskarte
- ▶ Ausbau der Leistungen im klassischen Abo: Stärkung als *das* Dresdner Mobilitätsprodukt („das ABO, der Schlüssel zur Stadt“)⁶
- ▶ Weiterentwickeln zielgruppenspezifischer tariflicher Alternativen: Verbessern des Jobtickets; Einführen eines Mietertickets

▶ **Stammkundengewinnung und -bindung**

- ▶ Gewinnen und Betreuen der Stammkundschaft „wie bisher“
- ▶ Halten der im Bundesvergleich hohen Abomarktdurchdringung und -treue
- ▶ Effizienzsteigerung bei bewährten Maßnahmen: unter anderem Verbessern der IT-Landschaft für Kundenbetreuungsprozesse

▶ **Gelegenheitskumentarife***

- ▶ Erhöhen des Preises für die Einzelfahrt in der Zone Dresden: überproportionale Steigerung auf 3,20 € bei Preisgleichheit der 4er-Karte mit dem Ziel der Stärkung der Anreize für ein Abonnement
- ▶ Abschaffen der rabattierten Tageskarten für Schülerinnen und Schüler sowie Personen über 60 Jahre zur Stärkung der Anreize für ein Abonnement

▶ **Neue Preismodelle**

- ▶ Stetiges Prüfen interessanter Preismodelle aus der Branchendiskussion: derzeit keine vielversprechenden, kurzfristig umsetzbaren Ansätze; Beobachten u.a. der Bereiche Digitalisierung, Zonenübergänge

⁶ Vgl. Maßnahme „Mikromobilität/MOBI-Angebote“

- ▶ **Sozialticket (mit Dresden-Pass)**
 - ▶ Beibehalten des erfolgreichen Systems der Rabattierung und Ausgleichsfinanzierung: hoher Anteil der Sozialtickets heute schon im Abo; kofinanziert aus dem Sozialetat des Stadthaushalts
 - ▶ Prüfen der Ausweitung des Berechtigtenkreises unter der Maßgabe einer auskömmlicher Gegenfinanzierung
- ▶ **Jugenticket (Bildungs- und AzubiTicket)**
 - ▶ Evaluieren der Nachfrage und des Nutzungsverhaltens als Grundlage für eine Nachkalkulation der Förderung von Bildungs- und AzubiTicket durch den Freistaat bzw. der Verteilung mit dem Verbund
 - ▶ Beibehalten der Preisdifferenzierung: 15 € beim Bildungsticket und ein höherer, dennoch deutlich vergünstigter Preis für Azubi; Motivieren der Arbeitgeber zur Beteiligung am AzubiTicket
- ▶ **Jobticket und Arbeitgeberbetreuung***
 - ▶ Weiterentwickeln des Jobticket-Tarifs; Einführen eines neuen Jobticket mit mehr Arbeitgeberbeteiligung und Senkung der Mindestabnahme; Senken der Eigenbeteiligung der Beschäftigten; Ausbau der Großkundenbetreuung der DVB
 - ▶ Konzipieren eines Mobilitätsbudgets: Flexibilisieren des Angebots für Arbeitnehmende bei gleichzeitiger Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung auch durch Arbeitgeber
- ▶ **Mieterticket***
 - ▶ Einführen eines Mietertickets, welches für neue Mietverträge solidarisch und für Bestandsverträge fakultativ gestaltet sein kann: Wohnungswirtschaft zahlt Zuschuss und VVO/DVB geben Rabatt; Senken der Eigenbeteiligung für Mieterinnen und Mieter
 - ▶ Erweiterung der Garagen- und Stellplatzsatzung: Mieterticket als Minderungsmöglichkeit im Stellplatzbau integrieren, um Baukosten zu senken und Nachverdichtung zu ermöglichen
- ▶ **Gästekarte***
 - ▶ Erweitern der Beherbergungssteuer („Bettensteuer“): mit Beschluss des Bundesverfassungsgerichts in 2022 Beherbergungssteuer auch für Geschäftsreisende anwendbar
 - ▶ Einführen eines verpflichtenden Gästetickets für alle Übernachtungsgäste als erste deutsche Großstadt mit kostenfreiem Nahverkehr für Gäste; damit Sicherstellen der Zweckbindung der Einnahmen für den ÖPNV
- ▶ **Kombitickets für Veranstalter***
 - ▶ Prüfen der Einführung eines obligatorischen Veranstaltungstickets für alle Veranstaltungsorte in öffentlicher Eigentümerschaft
 - ▶ Forcieren des fakultativen Kombiticket für alle weiteren Veranstaltungsorte: stärkeres Bewerben des von den Gästen gut angenommenen Angebots
- ▶ **Mikromobilität/MOBIangebote**
 - ▶ Beibehalten und Ausbau der MOBIwelt als Bestandteil des VVO-Abonnements: Bündelung der Leistungen im klassischen Abo mit geringem Umlagebetrag im Ticketpreis zur Finanzierung der Kosten; Pooling der Zahlungsbereitschaften und damit Maximierung der Nutzerzahl; Preiserhöhungen somit leichter umsetzbar
 - ▶ Beibehalten der leicht zu überblickenden Produktpalette: keine differenzierten Abos mit und ohne MOBIwelt-Vorteile
 - ▶ Nutzen des Bindungseffekts: kurzfristige Änderung der Mobilitätsbedürfnisse sorgen nicht zu signifikanten Kündigungen
 - ▶ Finanzierung bislang über Fördermittel; stärkere Nutzerfinanzierung durch Erhöhen der Umlage leichter durchzusetzen als höhere Einzelpreise

▶ **Weitere neue Geschäftsmodelle**

- ▶ Prüfen von Themen und Entwicklungen hinsichtlich der Notwendigkeit zur Anpassung des Geschäfts: „ruhige Hand und Weitsicht“; Ausprobieren über Drittmittel-finanzierte Pilotprojekte

Das Themenfeld **Beschleunigung und Infrastruktur** umfasst Maßnahmen der Systemgeschwindigkeit zur Einsparung von Kosten sowie die Betrachtung des Fahrplanangebots im ÖPNV und der Verbindung von S- und Regionalbahn.

▶ **Systemgeschwindigkeit Tram***

- ▶ Erhöhen der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit gemäß beschlossener Nahverkehrsplan auf 21,4 km/h⁷: Potenzial zur Einsparung der Zahl eingesetzter Straßenbahnen bei gleicher Verkehrsleistung

▶ **Systemgeschwindigkeit Bus***

- ▶ Erhöhen der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit gemäß beschlossener Nahverkehrsplan auf 22,4 km/h⁸: Potenzial zur Einsparung der Zahl eingesetzter Busse bei gleicher Verkehrsleistung

▶ **Umsetzung Infrastrukturvorhaben**

- ▶ Schnellere Bauplanung und Baudurchführung um Baukostensteigerungen zu vermeiden; gemeinsame Entwicklung eines Lösungsansatzes durch DVB, LHD und STESAD

▶ **Fahrplanangebot Straßenbahn, Kernnetz Bus (Linien 60-69) und Ergänzungsnetz Bus (Linien 70-90)**

- ▶ Prüfen und Einleiten der geplanten Maßnahmen aus dem DVB-Ausbauszenario zur weiteren Unterstützung der Mobilitätswende und zum Erreichen der Fahrgastzahl von 190 Mio. Kundinnen und Kunden in 2030: Taktverdichtungen und Liniennetzerweiterungen im Kontext aktueller Rahmenbedingungen

▶ **Verbindungswirkung S- und Regionalbahn**

- ▶ Forciertes Ausbauen weiterer Verknüpfungsstellen zwischen Tram/Bus und S-/R-Bahn in Dresden (zum Beispiel Bf. Niedersedlitz)
- ▶ Forcieren der Verdichtung der Stadträume rund um die S- und Regionalbahnhöfe
- ▶ Ausbauen von P+R und B+R in der Region zur besseren Verbindung von Stadt und Umland

Im Themenbereich **Strukturoptimierung** werden interne Prozesse innerhalb der TWD und der DVB – sofern einsehbar – genauer betrachtet und entsprechende Empfehlungen formuliert.

▶ **Synergieeffekte innerhalb der TWD**

- ▶ Synergien heben: verstärkte Kooperation im Bereich Software/IT sowie Optimierungspotenziale im Bereich Bauen nutzen

▶ **Kostensenkungspotenziale DVB-Verwaltung und DVB-interne Services**

- ▶ Intern prüfen, welche Optimierungspotenziale in der DVB-Verwaltung vorhanden sind
- ▶ Grundsätzlich Beibehalten des Status quo zu internen Services und bereits fremd-vergebenen Leistungen

▶ **Synergieeffekte mit VVO und Verbundpartnern**

- ▶ Übernahme ausgewählter Services für die Partner im Verbund nach Prüfung und Absprache

⁷ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, in: Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, 20.11.2014, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Beschluss-Text-Anlagen.pdf [31.5.2022].

⁸ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, in: Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, 20.11.2014, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Beschluss-Text-Anlagen.pdf [31.5.2022].

- ▶ Auswerten der Synergien der jüngsten Übernahme der Abo-Betreuung von der VGM
- ▶ **Optimierung Kommunikation und Vertrieb**
 - ▶ Ausbauen und Weiterentwickeln des Vertriebs: Einführen digitaler Elemente (Prozesse und Benutzeroberfläche) in allen Vertriebskanälen; Ausbauen der IT im Bereich Kundenbindungsprozesse (CRM)
- ▶ **Employer Branding**
 - ▶ Ausloten weiterer Möglichkeiten, die DVB AG als attraktive große lokale Arbeitgeberin zu präsentieren; besonders dringend ist dies im Bereich der Fachkräfte für Fahrdienst, IT, Planung

Der Themenbereich **Förderung** bezieht sich auf Fördermöglichkeiten auf den Ebenen von Freistaat, Bund und EU und führt zu den nachstehenden Empfehlungen.

- ▶ **Förderung Freistaat Sachsen**
 - ▶ Weiteres Einflussnehmen auf die Förderpolitik Sachsens: LHD, VVO und DVB über die bestehenden Gremien
 - ▶ Kontinuierliches Verstetigen der Fördermittel des Freistaates
- ▶ **Förderung Bund und EU**
 - ▶ Erschließen weiterer dauerhafter und projektbezogener Fördermittel: im Rahmen der üblichen Gremienarbeit im VDV (DVB, VVO) sowie über die Kommunalverbände (LHD)

Die bisher benannten Themenfelder und Maßnahmen können als „DVB-relevant“ bezeichnet werden. Als weiterer Themenblock findet das **Parkraummanagement** der Landeshauptstadt Dresden Betrachtung, dessen Maßnahmen nur indirekt mit der Finanzierung der DVB zu tun haben. Das Parkraummanagement wirkt zum einen haushaltsentlastend und sorgt zum anderen für eine bessere Erreichbarkeit der Stadt und der Stadtteile für die Wohnbevölkerung und Wirtschaft: Durch das Ausweisen von Bewohnerparkzonen reduziert sich beispielsweise der Parkdruck in diesen Gebieten durch weniger am Straßenrand abgestellte (Zweit-)Fahrzeuge. Das Einrichten von Kurzzeitparkplätzen erhöht zum Beispiel die Frequenz an Einzelhandelsstandorten. Die einhergehende moderate Bepreisung des knappen öffentlichen Raums wirkt lenkend zugunsten des ÖPNV.

- ▶ **Bewohnerparken – öffentliches und privates Dauerparken***
 - ▶ Erhöhen der Gebühr für Bewohnerparkausweise auf im Mittel 180 € p.a.
 - ▶ Deutliches Ausweiten der bewirtschafteten Gebiete
- ▶ **Parkgebühren – öffentliches und privates Kurzzeitparken***
 - ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit des lokalen Gewerbes durch die gezielte Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen
 - ▶ Kopplung der Parkgebühren an die Preisentwicklung im VVO
 - ▶ Anpassung des Preisniveaus an vergleichbare Städte
 - ▶ Prüfen weiterer Stadtteile/-gebiete mit hohem Parkdruck im Hinblick auf eine Bewirtschaftung
 - ▶ Einbeziehen der Kosten für das Anpassen von Parkscheinautomaten
- ▶ **Überwachung – Parkraum und Geschwindigkeit***
 - ▶ Zwingend für die Wirksamkeit der zuvor genannten Parkmaßnahmen sowie zur Erhöhung der Sicherheit
 - ▶ Deutliches Erhöhen der Personalstärke
 - ▶ ggf. Installieren weiterer Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte
- ▶ **Stellplatz- und Garagensatzung**
 - ▶ Einbauen von Mieterticket und weiteren Sharing-Angeboten sowie Mobilitätskonzepten in die Stellplatzsatzung als Minderungsmöglichkeit im Stellplatzbau

► Prüfen einer Flexibilisierung von Stellplatzangeboten nach dem Vorbild anderer Städte

Alle – auch die nicht konkret im Sinne einer Erlös- oder Kostenwirkung quantifizierbaren – Maßnahmen sind als **Gesamtpaket** zu verstehen, da sie teilweise als Grundlage einer anderen Maßnahme dienen bzw. im Zusammenspiel eine größere Wirkung entfalten. So zum Beispiel ist die weitere Ausgestaltung der Stellplatz- und Garagensatzung eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung eines Mietertickets in der Dresdner Wohnungswirtschaft. Auch die Preiserhöhung der Einzelfahrt wirkt beispielsweise in anderer Weise, wenn für Arbeitnehmende oder Mieterinnen und Mieter attraktive Abopreise zur Verfügung stehen. Nicht zuletzt können Maßnahmen im Bereich des Parkens im Zusammenspiel mit attraktiven Tarifen, einem ausgebauten Verkehrsangebot und einer hohen Systemgeschwindigkeit eine deutliche Lenkungswirkung in Bezug auf die gewünschte **Nachfrageentwicklung des ÖPNV** entfalten.

Werden alle genannten Maßnahmen umgesetzt, **reduziert** sich der Anteil der **Finanzierungslücke** der DVB, welcher aus dem **Haushalt** zu begleichen ist, **im Jahr 2023 auf rund 32 Mio. €** bis auf rund **15 Mio. € im Jahr 2027** (vgl. Tabelle 1). Dabei machen die DVB-relevanten Maßnahmen im Saldo etwa 1,4 Mio. € in 2023 bis rund 8 Mio. € in 2027 Mehrerlöse aus. Im Bereich der klassischen Tarife ist der ÖPNV in Dresden aus Gutachtersicht bereits sehr gut aufgestellt – Potenzial gibt es hier vor allem im Einbezug der Nutznießer. Die haushaltsentlastenden Maßnahmen rund um das Thema Parken bringen knapp 6 Mio. € in 2023 bis hin zu rund 16 Mio. € in 2027. Deren indirekte Effekte aus einer sinnvolleren Flächennutzung in der Stadt, der Senkung der Motorisierung und die Attraktivitätssteigerung der DVB sind aus kaufmännischer Vorsicht nicht enthalten. Maßnahmen im Bereich Parken stellen aus Gutachtersicht eine große Chance dar, weitere Fahrgäste und damit eine höhere Kostendeckung zu erreichen ohne dass dies zu Lasten der Stadtbevölkerung geht.

Tabelle 1: Überblick Finanzierungswirkung aller Maßnahmen mit Erlös- bzw. Kostenpotenzial

Position [Mio. €]	2023	2024	2025	2026	2027
Saldo Fehlbetrag DVB lt. Mittelfristplanung*	94,3	92,8	91,3	95,3	94,2
<i>Saldo Wirkung zusätzl. DVB-relevante Maßnahmen</i>	1,4	3,7	5,7	7,3	8,3
Fehlbetrag DVB mit DVB-relevanten Maßnahmen	92,9	89,1	85,6	88,0	85,9
max. Ausgleich durch TWD	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Verbleibender Finanzierungsbedarf	37,9	34,1	30,6	33,0	30,9
<i>Saldo Wirkung haushaltsentlastende Maßnahmen</i>	5,6	9,9	12,0	14,2	16,3
Verbleibender Finanzierungsbedarf	32,3	24,2	18,6	18,8	14,6

Hinweis: in Jahresscheiben mit jährlicher VVO-Preis Anpassung; *DVB-Wirtschaftsplan für 2023 und Mittelfristplanung bis 2027, Stand: Mai 2022 (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, Juni 2022)

Auf Basis der diskutierten Maßnahmen, der Fachkonzepte und schlussendlich des ermittelten Zahlenwerks empfiehlt das Gutachterteam, die kaufmännisch seriöse und **verstetigte Finanzierung** und damit Stärkung des ÖPNV unter **Einbezug aller Akteure der Stadtgesellschaft** zu beschließen. Dafür sind die Rahmenbedingungen der vorgeschlagenen Maßnahmen zu schaffen und eine ganzheitliche Umsetzung auf den Weg zu bringen. Es geht dabei nicht nur um eine Stärkung des ÖPNV bzw. der DVB, sondern um eine wirtschaftlich nachhaltige Stadtentwicklung. Durch das integrierte Konzept wird die Erreichbarkeit der Stadt für die Wohnbevölkerung und Gäste qualitativ und quantitativ deutlich verbessert – von der besseren Auslastung der Parkplätze bis hin zur besseren Auslastung größerer Bus- und Bahnkapazitäten in der Stadt. Die bessere Verkehrsorganisation macht Dresden urbaner und vielfältiger, steigert die Nachhaltigkeit der Mobilität und senkt die Kosten pro Einwohner/in. Durch den Einbezug aller Akteure der Stadtgesellschaft bestehen große Chancen, dass Entscheidungen langfristig von allen mehrheitlich getragen werden.

2 Einleitung

Der ÖPNV ist einer der Schlüsselfaktoren der **angestrebten Klima- und Verkehrswende**. Grundlage für eine Nachfragesteigerung und insbesondere die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltigere Alternativen ist neben verbesserten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auch ein **attraktives und im Vergleich zum Pkw wettbewerbsfähiges Bus- und Bahnangebot**. Wichtige Kriterien aus Nutzerperspektive sind unter anderem die Qualität und Zuverlässigkeit des Systems, eine gut ausgebauten Infrastruktur sowie eine faire Preispolitik.

Die Landeshauptstadt Dresden verfügt über solch ein attraktives Angebot: Im städtischen Nahverkehrsnetz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) gibt es insgesamt 12 Straßenbahn- und 29 Buslinien mit einer Gesamtstreckenlänge von 213 km für Straßenbahnen und 321 km für Busse. 722 Haltestellen werden von über 300 Fahrzeugen bedient. Im Jahr 2019 wurde mit 164,3 Mio. Fahrgästen erneut ein Nachfragerkord erzielt – pandemiebedingt sanken die Fahrgastzahlen in 2020 auf 115,7 Mio.⁹ Zwar sind die Fahrgastzahlen gefallen, jedoch bleibt die Kundenzufriedenheit weiterhin hoch: Der Dresdner ÖPNV erzielt seit Jahren **Bestnoten im ÖPNV-Kundenbarometer** von Kantar – so auch bei der letzten Erhebung im Frühjahr und Sommer des Pandemiejahrs 2021.¹⁰

Neben Bus und Bahn gehören zum **vielfältigen Angebot der DVB** ebenso vier Fährstellen, zwei denkmalgeschützte Bergbahnen sowie die MOB!welt – bestehend aus derzeit 50 Mobilitätsstationen (bis Ende 2022 Erweiterung auf 64 Stationen geplant), den sogenannten MOB!punkten, über 1.000 Leihfahrrädern (MOB!bikes) und dem Carsharing-Angebot.¹¹ Das heutige Angebot kann – wie in der gesamten Branche – nicht kostendeckend betrieben werden. Dazu ist das derzeitige VVO-Tarifniveau zu niedrig. Allerdings können bei der aktuellen Wettbewerbssituation auch keine höheren Preise durchgesetzt werden.

Bisher erfolgt die Finanzierung des verbleibenden Defizits der DVB im Rahmen des **steuerlichen Querverbundes** über die Technischen Werke Dresden (TWD). Der Verlustausgleich soll hierbei jedoch künftige bei 55 Mio. € jährlich gedeckelt werden. Im Kontext der aktuellen Rahmenbedingungen – insbesondere der deutlichen Energie-, Material- und Personalkostensteigerungen – sowie der Ausbauziele zur Stärkung des ÖPNV in Dresden reicht dies nicht mehr aus.

Probst & Consorten Marketing-Beratung wurde durch die Landeshauptstadt Dresden (LHD) mit einem **Konzept zur nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV in Dresden** beauftragt, welches die Grundlage des vorliegenden Berichts bildet.

Dieses vorliegende Konzept verfolgt einen integrierten Ansatz: Es bezieht die **gesamte Mobilität in Dresden** und deren Wechselwirkungen zur Finanzierung ein und sorgt dafür, dass alle Akteure der Stadtgesellschaft berücksichtigt werden. Dabei ist das Ziel nicht nur die Sicherstellung des vom Stadtrat beschlossenen Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs (ÖV), sondern viel mehr: Die **bessere Erreichbarkeit der Stadt** und ein smarter Umgang mit den immer knapper werdenden Flächen.

Die Bandbreite der zu ermittelnden Maßnahmen – die als Gesamtpaket zu betrachten sind – reicht von der kritischen Prüfung des bisherigen VVO-Tarifs in Dresden und damit den Potenzialen einer Nutzerfinanzierung bis hin zum besseren Einbezug der Nutznießer eines guten ÖPNV-Angebots. Ebenso werden mögliche Optimierungen und Einsparpotenziale innerhalb des Konzerns sowie Fördermöglichkeiten von Freistaat, Bund und EU betrachtet. Wichtige Kostentreiber wie die absolut und relativ zum Pkw-Verkehr

⁹ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Zahlen & Fakten, in: Die DVB, 2022, [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/unternehmen/zahlen-und-daten-neu> [31.5.2022].

¹⁰ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Platz 1 im ÖPNV-Kundenbarometer, in: Aktuelle Meldungen, 29.10.2021, [online] <https://www.dvb.de/de-de/meta/aktuelle-meldungen/archiv/2021/10/29/kundenbarometer-2021> [31.5.2022].

¹¹ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Zahlen & Fakten, in: Die DVB, 2022, [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/unternehmen/zahlen-und-daten-neu> [31.5.2022].

geringen Reisegeschwindigkeiten im Nahverkehr werden genauso beleuchtet wie eine adäquate Bepreisung des ruhenden Verkehrs.

Ziel ist, ein **konsensfähiges Konzept** für Dresden vorzulegen. Dafür führte Probst & Consorten Marketing-Beratung Gespräche mit Fachexpertinnen und -experten der Landeshauptstadt, dem Energieversorger, den Verkehrsbetrieben und dem Verkehrsverbund ebenso wie mit wichtigen Dresdner Interessensgruppen und Entscheidern. Zu Letzteren zählten insbesondere Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen sowie weitere Akteurinnen und Akteure der Dresdner Stadtgesellschaft. Auf Basis der Gespräche und fachlichen Auseinandersetzung mit den möglichen Finanzierungsansätzen, wurde ein Paket aus 30 Maßnahmen entwickelt, welches der Landeshauptstadt Dresden für künftige Beschlüsse zu Finanzierungsfragen als Vorlage dient. Der vorliegende Bericht stellt dieses Maßnahmenpaket dar und ist wie folgt gegliedert:

Zunächst wird im dritten Kapitel die **Ausgangslage** vorgestellt. Daraus ergibt sich einerseits, zu welchem Anlass der vorliegende Bericht verfasst wurde, und andererseits, welche Prämissen die Grundlage der Ausarbeitungen bilden. Im vierten Kapitel werden die **Ziele des Berichts** formuliert und die zentrale zu beantwortende Fragestellung nach sinnvollen Maßnahmen zur nachhaltigen Finanzierung des Dresdner ÖPNV aufgeworfen. Wie sich dem Lösungsraum genähert und die wichtigsten Akteure der Dresdner Stadtgesellschaft in den Prozess einbezogen wurden, verdeutlicht das fünfte Kapitel zur **Vorgehensweise**. In Kapitel 6 werden nachfolgend die einzelnen **Maßnahmen** – sortiert nach den Themenfeldern Nutzer- und Nutznießerfinanzierung, Beschleunigung und Infrastruktur, Strukturoptimierung, Förderung sowie Parkraummanagement – vorgestellt. In den einzelnen Unterkapiteln werden die Maßnahmen beschrieben sowie – insofern möglich – deren Erlös- und Kostenpotenziale hergeleitet. Im siebten Kapitel erfolgt die Zusammenschau der **Erlös- und Kostenwirkung** aller Maßnahmen, um – unter der Annahme der ganzheitlichen Umsetzung – den **verbleibenden Finanzierungsbedarf** abzubilden. Ein **Umsetzungsplan** fasst daraufhin noch einmal die wesentlichen nächsten Schritte und Verantwortlichkeiten zusammen, bevor in Kapitel 8 eine Zusammenfassung und **abschließende Empfehlung** formuliert wird.

Diesem Bericht liegen darüber hinaus drei ausführliche **Fachkonzepte** zu den Themen „**Klassische Fahrpreise**“, „**Nutznießerfinanzierung**“ und „**Parken**“ zu Grunde, auf welche an geeigneter Stelle verwiesen wird.

3 Ausgangslage und Prämissen

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden möchte sich mit der mittel- und langfristigen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Dresden beschäftigen und hat die Stadtverwaltung bis zum Sommer 2022 mit der Erstellung eines diesbezüglichen Konzepts beauftragt. Der Verlustausgleich der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) erfolgt bisher über den steuerlichen Querverbund der Technischen Werke Dresden GmbH (TWD) durch Verrechnung mit den Gewinnen des Versorgers SachsenEnergie.

Am 1. November 2021 fand eine Expertenanhörung des Stadtrats statt, bei welcher zum einen das vom Aufsichtsrat der DVB beschlossene Ausbauszenario thematisiert wurde. Dieses Ausbauszenario war bisher noch nicht mit einem Finanzierungskonzept untersetzt. Zum anderen signalisierten die TWD, welches Ausmaß an Defizitfinanzierung aus den Gewinnen der Energieversorger künftig tragfähig sei, ohne die Refinanzierungsfähigkeit im Energiebereich zu gefährden. Dabei handelt es sich um einen Betrag in Höhe von maximal 55 Mio. € jährlich, den die TWD als Verlustausgleich sicherstellen können. Das Ausbauszenario wurde vom Dresdner Stadtrat bereits grundsätzlich beschlossen (A0457/18) und in konkrete Einzelbeschlüsse münden.

Das Szenario zum **Ausbau des ÖPNV** setzt sich die **Stärkung des Umweltverbunds** aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV zum Ziel. Der Anteil der Wege im ÖPNV soll von derzeit 20 %¹² auf **25 bis 30 % im Jahr 2030** erhöht werden. Als Nachfrageziel werden 185 bis 200 Mio. Fahrgäste im Jahr formuliert. Die Szenarien zur Dämpfung bzw. Fortschreibung des Dresdner ÖPNV wurden seitens des DVB-Aufsichtsrats sowie vom Stadtrat hingegen abgewählt (vgl. Abbildung 1).¹³

Ausgestaltung der strategischen Maßnahmen	Dämpfung Defizitentwicklung	Fortschreibung	ÖPNV-Ausbau (Ziel: 25 - 30% Modal Split)
Leichtigkeit der Mobilität/ Nutzerfreundlichkeit	Fokus auf Finanzierbarkeit weniger auf Klimaschutz & Verkehr	Fokus auf Ausgewogenheit zwischen Finanzierung Klimaschutz Verkehr Sozialem	Fokus auf Klimaschutz & Verkehr weniger auf Finanzierung <div style="background-color: green; color: white; padding: 5px; display: inline-block;">Votum DVB-Aufsichtsrat</div>
Nachhaltigkeit leben und Lebensqualität erhöhen			
Kompetenzcenter/ Problemlöser für stadtverträgliche Mobilität (Mobilitätsmanager)			
Ausbau des ÖPNV und Umweltverbundes			
Zukunftsfähige Infrastruktur und Qualitätsverbesserung			
Verlustausgleich	Zielvorgabe: 55 Mio. EUR	~ 65 Mio. EUR	~ 75 Mio. EUR
Nachfrage	165 Mio.	180 Mio.	190 Mio.
Klima	Nachfragerückgang ÖV	Keine zusätzlichen Effekte	Verkehrsverlagerung

Abbildung 1: Ausbauszenario des ÖPNV in Dresden (DVB-Präsentation zur Expertenanhörung des Dresdner Stadtrats, 1. November 2021)

Der durch die TWD festgeschriebene maximale Verlustausgleich von 55 Mio. € im Jahr ist für das genannte Vorhaben nicht ausreichend – der Erhalt des bestehenden Angebots, der weitere Ausbau und das Erreichen der klimapolitischen Ziele inkl. des Umbaus und der Erneuerung der Infrastruktur sowie der Fahrzeugflotte können mit diesen Mitteln nicht gewährleistet werden. Die extrem anspruchsvollen Ziele zur DVB-Rolle bei der von der LHD postulierten Mobilitätswende haben in den kommenden Jahren einen **deutlich steigenden Finanzbedarf** zur Folge. Zahlreiche weitreichende politische Entscheidungen wurden dahingehend bereits getroffen¹⁴ – auch deren Finanzierung ist noch nicht gesichert. Die komplette Haushaltsfinanzierung der fehlenden Mittel ist aufgrund der zahlreichen anderen Bedarfe in anderen Politikfeldern jedoch schwer abbildbar bzw. zieht dies eine Diskussion nach sich, welche Prioritäten künftig gesetzt werden.

Zum Zeitpunkt der Präsentation des Ausbauszenarios im November 2021 wurde der dafür notwendige Verlustausgleich seitens der DVB auf jährlich rund 75 Mio. € geschätzt.¹⁵ Dementsprechend ergäbe sich nach Ausgleich durch die TWD ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von rund 20 Mio. € im Jahr – dieser Wert wurde jedoch infolge der aktuellen Entwicklungen in 2022, insbesondere durch den Krieg in der Ukraine und die damit einhergehende Energiekostensteigerung und den erwartbaren Lohnkostensteigerungen, aktualisiert.

¹² Vgl. Gerike R. et al. [Technische Universität Dresden]: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich, in: Verkehr, 5.5.2021, [online https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de] [14.3.2022].

¹³ Vgl. DVB-Präsentation zur Expertenanhörung des Dresdner Stadtrats, 1. November 2021.

¹⁴ u.a. Fortschreibung Dresdner Mobilitätsplan 2035+ (bis 2023); Fortschreibung Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (bis 2022); Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept (2020 bis 2022); Radverkehrskonzept (V1252/16); Konzept der intermodalen Mobilitätspunkte (V1416/16); Modellstadt Elektromobilität (V2222/18); Luftreinhalteplan (V2379/18); Strategie zur Erhöhung des ÖPNV Anteils (V0535/20); Parkgebührenverordnung (V1272/21) und Parkraumbewirtschaftungskonzepte; On Demand Verkehr (V1261/21); Nahverkehrsplan Oberelbe (3. Fortschreibung Mai 2019)

¹⁵ Vgl. Beschlossener DVB-Wirtschaftsplan 2022 und Mittelfristplanung 2023 bis 2026, Stand: November 2021.

Der DVB-Wirtschaftsplan 2023 sowie die im Mai 2022 angepasste Mittelfristplanung bis 2027 bezieht unter anderem folgende Aspekte mit ein¹⁶:

- ▶ steigende Energiepreise
- ▶ Verschiebungen innerhalb der Erlöse durch das 9-Euro-Ticket und den ÖPNV-Rettungsschirm für pandemiebedingte Ausfälle in 2022
- ▶ Spürbar steigende Preise bei fast allen Kostenpositionen
- ▶ Deutliche Anstieg der Personalkosten (Tarifveränderung und Anpassung an marktgerechte Vergütung aufgrund der zunehmend schwieriger werdenden Personalakquise)
- ▶ Anpassung Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) um Bausteine des Ausbauszenarios¹⁷
- ▶ Zuwachs von Abschreibungen infolge von Investitionen
- ▶ VVO-Tariferhöhung von 5 % in 2023

Auf Basis des DVB-Wirtschaftsplans 2023 und der aktualisierten Mittelfristplanung bis 2027 (Mai 2022) ergibt sich demnach ein jährlich notwendiger Verlustausgleich von rund 95 Mio. € ab 2023. Nach Ausgleich durch die TWD resultiert ein zusätzlicher **Finanzierungsbedarf** von jährlich **rund 40 Mio. €** (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Zusätzlicher DVB-Finanzierungsbedarf nach TWD-Ausgleich in Jahresscheiben

Position [Mio. Euro]	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Saldo erwarteter Fehlbetrag DVB AG lt. Mittelfristplanung 2023–2027	76,6	94,3	92,8	91,3	95,3	94,2
max. Ausgleich durch TWD	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
zusätzlicher Finanzierungsbedarf	21,6	39,3	37,8	36,3	40,3	39,2

Quelle: DVB-Wirtschaftsplan 2023 und Mittelfristplanung 2023 bis 2027, Stand: Mai 2022

Da die Finanzierung dieser fehlenden Mittel noch nicht gesichert ist, wurde das vorliegende Gutachten durch die Landeshauptstadt Dresden in Auftrag gegeben. Durch **Probst & Consorten Marketing-Beratung** wurde ein **Konzept zur nachhaltigen Finanzierung des Dresdner ÖPNV** erarbeitet.

Das vorliegende Gutachten beantwortet demnach die Frage nach möglichen **Maßnahmen zur Abdeckung des zusätzlichen Mittelbedarfs im Dresdner ÖPNV**. Die Finanzierung komplett über den städtischen Haushalt scheint unrealistisch. Fokus des vorliegenden Gutachtens ist daher der Einbezug aller Handlungsfelder mit Mobilitätsbezug und der verschiedenen betroffenen Akteure der Stadtgesellschaft. Das Gutachten nimmt dabei sowohl das vom Dresdner Stadtrat beschlossene **ÖPNV-Ausbauszenario** als auch den DVB-Wirtschaftsplan 2023 samt aktualisierter Mittelfristplanung bis 2027 als Grundlage.

¹⁶ Vgl. DVB-Präsentation bei der TWD-Geschäftsführersitzung, 10. Mai 2022.

¹⁷ u.a. Taktverdichtung, Erschließung, Streckenausbau (vgl. Strategiepapier der DVB AG)

4 Ziele des Gutachtens

Der Dresdner ÖPNV ist beliebt – das zeigt nicht zuletzt die erneute Erstplatzierung im jährlichen ÖPNV-Kundenbarometer¹⁸ und des guten Marktanteils im Vergleich zu anderen Städten ohne eine kostspielige U-Bahn. Um den Status quo aufrecht zu erhalten und angestrebte Leistungs- und Kapazitätssteigerungen zu realisieren, benötigt der ÖPNV in Dresden in den kommenden Jahren eine **nachhaltige Finanzierungsbasis**.

Ein gutes ÖPNV-Angebot und die Finanzierung desselben ist kein Selbstzweck: Ein guter öffentlicher Verkehr ist sozial und sichert **Teilhabe**, ermöglicht **urbane Dichte** und ist ein **wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft und Handel**. Letzteres bestätigt die IHK Sachsen: Mittlerweile wird ein attraktives ÖPNV-Angebot in einer Stadt mit Metropolcharakter vorausgesetzt.¹⁹

Die mittel- und langfristige Finanzierung des ÖPNV ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende und gleichzeitig elementar für die Gestaltung einer attraktiven Stadt. Mit einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot kann die **Erreichbarkeit** für Handel, Wirtschaft, Forschung, Verwaltung, Kultur, Gastronomie, Beherbergung und Gesellschaft – sowohl für Wohnbevölkerung als auch für Besucherinnen und -besucher – sichergestellt werden.

Ziel ist daher, innovative neue Wege der Finanzierung aus Nutzenden, Nutznießern und Steuerzahlenden zu beschreiben und zu kalkulieren, die **kurzfristig umsetzbar** sind und keine (deutliche) Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern, wie das bei einigen derzeit diskutierten Ansätze der so genannten „dritten Finanzierungssäule“ der Fall ist. Die Ausgangslage dafür ist in Dresden besonders anspruchsvoll: **Dresden hat eines der wirtschaftlichsten Nahverkehrssysteme** im deutschen Vergleich: Die DVB bietet ein qualitativ hochwertiges Nahverkehrsangebot mit dichter Taktung und durchgängigem Nachtverkehr bei einem im Branchenvergleich sehr gutem Preis-Leistungs-Verhältnis und einem aktuell hohem Kostendeckungsgrad.²⁰ Die in Dresden bisher umgesetzten Möglichkeiten der Finanzierung scheinen daher weitgehend ausgeschöpft.

Auf Basis des ÖPNV-Ausbauszenarios sowie unter Beachtung der aktuellen Rahmenbedingungen ergibt sich auch nach Verlustausgleich durch die TWD eine deutliche Finanzierungslücke. Durch die sinkenden Versorgungsgewinne reicht der Querverbund als Finanzierungsquelle nicht aus. Auch in anderen Städten werden zusätzliche alternative Finanzierungswege gesucht. In vielen mit Dresden vergleichbaren Ballungsräumen kommt schon seit längerer Zeit eine Haushaltsfinanzierung hinzu (z.B. Nürnberg – Höhe der erwarteten benötigten Haushaltsfinanzierung: 30-40 Mio. €; Magdeburg). Da jedoch die Haushaltsfinanzierung nicht als einzige Lösung fungieren kann, gilt es auch in Dresden, neue Wege der Deckung des ÖPNV-Mittelbedarfs zu beschreiben.

Die komplette Finanzierung über eine Preiserhöhung für die Nutzenden des Dresdner ÖPNV stellt keine Lösung dar. Nach der pandemiebedingten Nachfragedelle lassen sich deutliche Preiserhöhungen am Markt noch schwieriger als bisher durchsetzen. Außerdem wäre dieses Vorgehen nicht sozial verträglich und würde mittelfristig zu deutlichen Fahrgastrückgängen führen. Die alleinige Abdeckung der fehlenden Mittel über die Nutznießerfinanzierung – durch Profiteure eines guten ÖPNV-Angebots, beispielsweise Immobilienbesitzer, Arbeitgeber, die Beherbergungswirtschaft, Vermieter – ist nur mit etwas Vorlauf umsetzbar, da an einigen Stellen zunächst rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen sind. Allerdings ist das Schließen der Finanzierungslücke alleinig durch den Stadthaushalt auch nicht realisierbar, da dies nur auf Kosten anderer kommunaler Finanzierungsaufgaben ginge und die haushalterischen und politischen Handlungsspielräume beschränkt sind.

¹⁸ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Platz 1 im ÖPNV-Kundenbarometer, in: Aktuelle Meldungen, 29.10.2021, [online] <https://www.dvb.de/de-de/meta/aktuelle-meldungen/archiv/2021/10/29/kundenbarometer-2021> [31.5.2022].

¹⁹ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

²⁰ Gemäß fortlaufender Benchmark-Untersuchung der DVB, 2022.

Das Ziel des vorliegenden Gutachtens ist also, im engen Einbezug der wichtigsten Stakeholder einen innovativen Ansatz darzustellen und Umsetzungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Im Fokus steht dabei eine faire Verteilung der Vorteile und Lasten eines guten öffentlichen Nahverkehrs auf die Beteiligten.

Dementsprechend wird im Folgenden ein Maßnahmenkatalog aufbereitet, mit welchem der finanzielle Mehrbedarf des Dresdner ÖPNV auf verschiedene Schultern verteilt werden kann, um die **erforderliche Haushaltsfinanzierung auf ein leistbares Maß zu reduzieren**. Um welche möglichen Finanzierungssäulen es sich dabei handelt, verdeutlicht Abbildung 2.

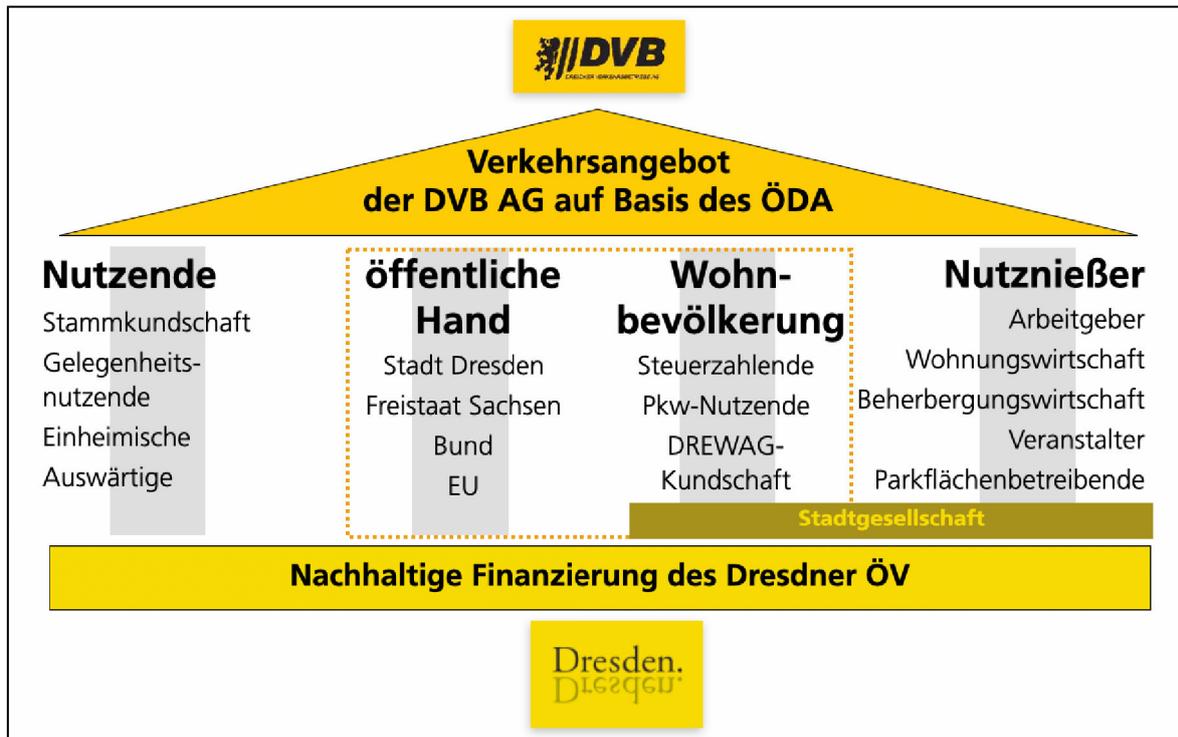


Abbildung 2: Säulen der ÖPNV-Finanzierung in Dresden
(eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Dieses Gutachten soll im Sinne einer smarten Stadt, die **Wertschätzung und Zahlungsbereitschaften aller Akteure** einbeziehen und mit den Marktmechanismen dafür sorgen, dass der knappe Platz in der Stadt optimal genutzt und die Erreichbarkeit der Stadt für alle verbessert wird. Dies ist nicht nur kaufmännisch seriös, sondern auch ökologisch nachhaltig, da **jeder Verkehrsträger entsprechend seiner Stärken** einbezogen wird.

5 Vorgehensweise zur Entwicklung des Lösungsraums

Auftraggeberin des Gutachtens ist die Landeshauptstadt Dresden, welche verschiedene **Themenbereiche** und zugehörige **Handlungsfelder** in Bezug auf den möglichen Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung in Dresden prüfen lassen möchte. Die Themenbereiche beziehen sich dabei auf verschiedene direkte und indirekte Finanzierungs- und Lenkungsansätze – von Einnahmen über die ÖPNV-Tarife, über den Einbezug von Profiteuren des ÖPNV-Angebots bis hin zu haushaltsentlastenden Maßnahmen und Steuerungswirkung im Bereich Parken. Auch organisatorische und strukturelle Optimierungsansätze innerhalb der beteiligten Unternehmen wurden einbezogen, ebenso wie Möglichkeiten der Förderung.

Im Konkreten handelte es sich um die in der folgenden Tabelle abgebildeten Themenbereiche und untergeordneten Handlungsfelder.

Tabelle 3: Übersicht Themenbereiche und Handlungsfelder zur nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung

Themenbereiche				
Nutzer- & Nutznießerfinanzierung	Beschleunigung & Infrastruktur	Struktur-optimierung	Förderung	Parkraummanagement
<i>Handlungsfelder</i>	<i>Handlungsfelder</i>	<i>Handlungsfelder</i>	<i>Handlungsfelder</i>	<i>Handlungsfelder</i>
Fahrgäste	Systemgeschwindigkeit	Angebots-optimierung	Förderung Land, Bund & EU	Parken/Nutzung öffentlicher Raum
Nutznießer	Schnelleres Bauen	Organisations-optimierung		
Teilhabe		Synergieeffekte im Konzern		
Neue Geschäftsmodelle		Arbeitgeberattraktivität		

Quelle: Eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis der Leistungsbeschreibung LHD, Dezember 2021

Um die Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen zu untersetzen, führte das Gutachterteam Gespräche mit den **Handlungsfeld- und Fachverantwortlichen** vonseiten der Landeshauptstadt, der TWD, der STESAD, der DVB und des VVO. Darüber hinaus entwickelte Probst & Consorten Marketing-Beratung drei ausführliche Fachkonzepte zu den Themenbereichen Nutzerfinanzierung, Nutznießerfinanzierung und Parken, auf welche im vorliegenden Gutachten Bezug genommen wird. Die Fachkonzepte werden als separate Dokumente zur Verfügung gestellt.

Teil einer **operativen Projektsteuerungsgruppe** waren neben dem Gutachterteam auch Vertreterinnen und Vertreter der nachfolgenden Organisationseinheiten:

- Bürgermeisteramt
- Geschäftsbereich Finanzen, Personal, Recht - Beteiligungsmanagement
- Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
- Technische Werke Dresden GmbH
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- STESAD GmbH

Die Projektsteuerungsgruppe diente dabei zur inhaltlichen als auch organisatorischen Abstimmung des Gutachtens. Zur Prozessbegleitung wurde außerdem ein **Begleitgremium** unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Dresden etabliert – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Projektsteuerungsgruppe. Im Begleitgremium wurden Impulse für die Maßnahmengestaltung und deren Konsensfähigkeit diskutiert.

Um eine breite Unterstützung des Gesamtpakets im politischen und gesellschaftlichen Raum zu erreichen, wurden zusätzlich zum Austausch im Begleitgremium verschiedene Akteure der Dresdner Stadtgesellschaft in die Entwicklung der innovativen und Dresden-gerechten Lösungen einbezogen. Dazu wurden jeweils **Expertengespräche** mit Vertreterinnen und Vertretern der **Stadtratsfraktionen** (CDU, FDP, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke, Dissidenten, Freie Wähler und AfD) sowie **weiteren wichtigen Stakeholdern** geführt. Als solche Interessensgruppen zählten der ADAC Sachsen, die IHK Dresden, das City Management Dresden, der Landkreis Meißen sowie der Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen (vdw). In leitfadengestützten Gesprächen wurden die Einschätzungen und Erfahrungen zu den Themenfeldern besprochen. Im Falle der Fraktionen wurde außerdem das verkehrspolitische Leitbild für die Lösung der Finanzierungslücke eingeholt, ebenso wie vorbildliche Beispiele aus anderen Städten diskutiert. Die Ergebnisse der Gespräche dienten der Ausgestaltung des Lösungsraums und werden im vorliegenden Gutachten an geeigneter Stelle beispielhaft aufgegriffen.

Im Ergebnis wird ein Finanzierungsbeitrag je Maßnahme ausgewiesen, welche auf den zur Verfügung stehenden Daten und Informationen beruht. Die jeweiligen Preisstände und Quellen sind angegeben. Die Aufschlüsselung von Erlöspotenzial und Umsetzungskosten erfolgt in Jahresscheiben und je Maßnahme werden Empfehlungen, Umsetzungsschritte sowie Risiken formuliert.

Insgesamt ergibt sich ein **Gesamtpaket aus Maßnahmen** für ein schlüssiges und nachhaltiges Finanzierungs-konzept für den Dresdner ÖPNV, bei welchem jede Maßnahme in ihrer Abdeckung des Mittelmehrbedarfs **quantifiziert** ist. Gleichzeitig wird der bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen **verbleibende Finanzierungsbedarf** benannt.

6 Maßnahmen zur nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung

Dieses Kapitel ist nach den zuvor genannten fünf Themenbereichen gegliedert und umfasst die Darstellung der zugehörigen Maßnahmen zur nachhaltigen Finanzierung des Dresdner ÖPNV. Insgesamt **31 Maßnahmen** haben sich im Rahmen der Entwicklung des Konzepts ergeben, deren Herleitung und Quantifizierung²¹ im nachfolgenden Abschnitt im Fokus stehen. Dafür wird zunächst der übergeordnete Themenbereich beschrieben und anschließend auf die einzelnen Maßnahmen eingegangen.

6.1 Nutzer- und Nutznießerfinanzierung

Der erste Themenbereich ist die Nutzer- und Nutznießerfinanzierung. Darunter fallen die Handlungsfelder Fahrgäste, Teilhabe, Nutznießer und neue Geschäftsmodelle. In diesem Themenbereich wird der Blick zunächst auf tarifliche Maßnahmen gerichtet und deren Erlöspotenzial identifiziert. Betrachtet werden dabei sowohl die **Tarife der Stammkundschaft** – dementsprechend mögliche Preismaßnahmen im Zeitkartensegment – als auch jene für **Gelegenheitsnutzende** – insbesondere Preismaßnahmen bei der Einzelfahrt und der Tageskarte. Für die Maßnahmen mit Bezug zu klassischen Fahrpreisen wurde ein ausführliches Fachkonzept entwickelt, welches dem Bericht beiliegt. In Bezug auf die Stammkundschaft wird darüber hinaus auf Maßnahmen zur **Stammkundenbetreuung und -bindung** eingegangen, da diese Kundengruppe einen beträchtlichen Anteil an den Einnahmen generiert.

Des Weiteren bildet die Betrachtung bestehender und neuer **Nutznießer** einen zentralen Teil dieses Abschnitts.

- i** Nutznießerfinanzierung wird auch als Drittnutzerfinanzierung bezeichnet und beschreibt im Grundsatz das Abschöpfen des ökonomischen Nutzens Dritter, die von einer guten ÖPNV-Infrastruktur profitieren – dies reicht von der Werterhöhung von Immobilien bis hin zu einem größeren Einzugsbereich von Arbeitskräften oder höherer Kaufkraft, die im Einzelhandel realisiert werden kann. Dritte können in diesem Fall also zum Beispiel Arbeitgeber, der Handel, Vermieter oder andere Immobilienbesitzer sein.²²

In einem ersten Schritt werden die Möglichkeiten und Grenzen des Nutznießereinbezugs in Dresden abgewogen, um kurzfristig weiterzuverfolgende Ansätze auszuwählen (vgl. Abbildung 3). Die Ansätze eines allgemeinen ÖPNV-Beitrags, eines Grundstückseigentümer- oder Gewerbebetriebsbeitrags sowie einer

²¹ Lesehinweis zu den Tabellen „Erlöspotenziale und Umsetzungskosten“ je Maßnahme: Die Erlöse und Kosten unter „Potenzial (p.a.)“ beziehen sich auf den eingeschwungenen Zustand und sind hier ohne jährliche VVO-Preisanpassung zum Preisstand 2022 angegeben. In den Jahresscheiben 2023 bis 2027 sind die jährlichen VVO-Preisanpassungen einbezogen. Teilweise kann das Potenzial im eingeschwungenen Zustand aus Gutachtersicht im Betrachtungshorizont bis 2027 noch nicht vollständig erreicht werden, weshalb die Werte in den Jahresscheiben bei einigen Maßnahmen unter dem Gesamtwert bleiben. Die Werte sind auf eine Nachkommastelle gerundet.

²² Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Nutznießerfinanzierung, in: Moby-Wissen, o.D., [online] <https://www.moby-wissen.de/Finanzierung/Nutznießerfinanzierung> [15.3.2022].

City-Maut werden im vorliegenden Bericht nicht weiter betrachtet, da hierzu neue gesetzliche Grundlagen beim Freistaat und Bund notwendig sind bzw. die Rechtssicherheit beim Beitragstatbestand und der Beitragshöhe problematisch ist. Stattdessen werden Alternativen zu diesen Ansätzen beschrieben, die kurzfristig umsetzbar sind. Die rechtlichen Rahmenbedingungen finden dabei Berücksichtigung.

Im Handlungsfeld der **Teilhabe** wird geprüft, welches Erlöspotenzial in Sozialtickets (für Dresden-Pass-Berichtigte) und Jugendtickets (Bildungsticket und AzubiTicket) für den ÖPNV in Dresden steckt. Beide Ticketsegmente tragen zur gesellschaftlichen Teilhabe der entsprechenden Zielgruppen durch eine deutliche Preisreduzierung bei. Dabei findet eine Förderung der Einnahmeausfälle aus dem Sozialetat der LHD bzw. durch den Freistaat Sachsen statt. Auf Basis dessen werden Handlungsempfehlungen formuliert.

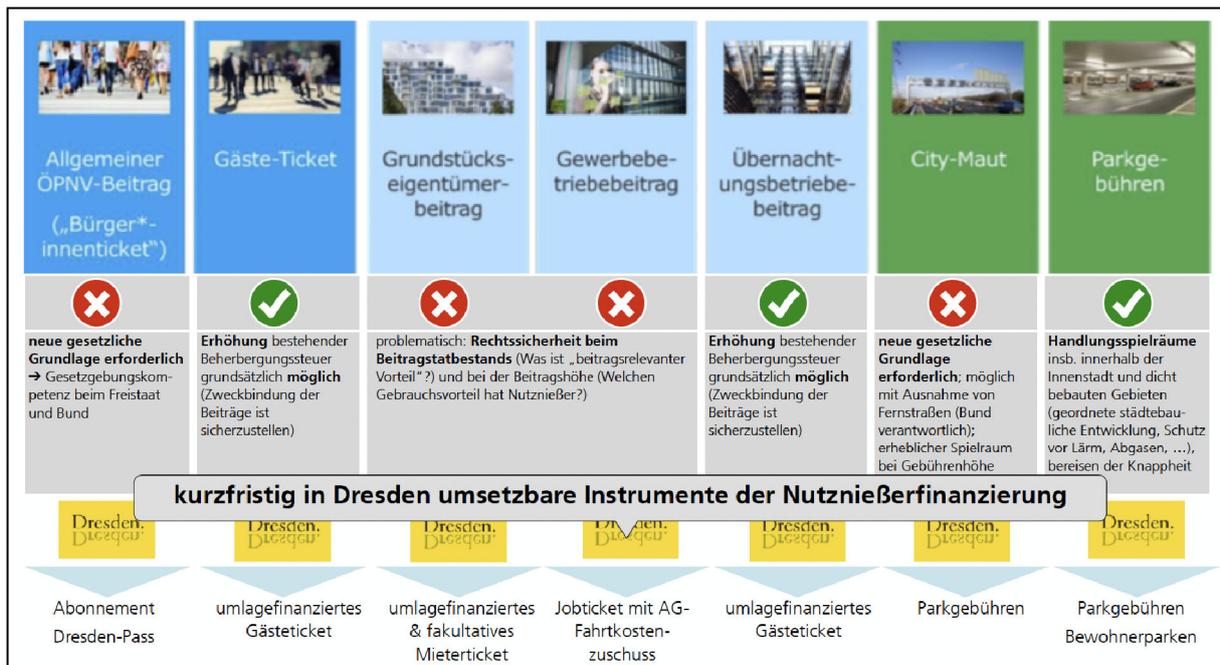


Abbildung 3: Möglichkeiten & Grenzen der Nutznießerfinanzierung in Dresden (in Anlehnung an Ramboll und BBG: „Ergänzende Instrumente zur Finanzierung des Berliner ÖPNV“, 2020; Einschätzung durch Probst & Consorten Marketing Beratung zum Freistaat Sachsen, März 2022)

Beschrieben wird, inwieweit Arbeitgeber, Vermieter, Beherbergungsbetriebe und Veranstalter stärker in die Finanzierung des ÖPNV einbezogen werden können. Diese genannten Gruppen profitieren besonders von einem guten ÖPNV-Angebot und einer guten Erreichbarkeit ihrer Standorte mit Bus und Bahn. Auch für das Thema der Nutznießerfinanzierung liegt dem Bericht ein ausführliches Fachkonzept bei. Wechselwirkungen zu bestehenden Tarifangeboten werden bei der Einführung neuer bzw. Ausweitung bewährter Lösungen berücksichtigt. Zum Beispiel kommt es zu einer Abwanderung aus dem Abonnement bei der Einführung bzw. Veränderung von Job- und Mietertickets. Je nach endgültiger Kombination der Maßnahmen ist eine detailliertere Erlösbetrachtung notwendig. Ebenso sind die tariflichen Folgen des im Sommer 2022 vom Bund beschlossenen 9-Euro-Tickets und die damit verbundene politische Diskussion, deren Ausgang zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch offen ist, bei der Konkretisierung der Tarifmaßnahmen zu berücksichtigen.

Alle tariflichen Themen bedürfen dabei entsprechender Vorabstimmungen und Beschlüsse im Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE).

Auch Pkw-Nutzende sind Nutznießer eines guten ÖPNV-Angebots – Parkgebühren und Bewohnerparken werden als Instrumente in einem späteren Kapitel sowie in einem separaten Fachkonzept besprochen. Als weiterer Bestandteil des DVB-Angebots in Dresden werden darüber hinaus die **MOBIwelt** sowie denkbare **andere neue Geschäftsmodelle** als ergänzende Services und deren Erlöspotenziale betrachtet.

6.1.1 Stammkumentarife (KUND 01)

Hintergrund

Vertraglich gebundene **Zeitkartennutzende machen** als Abonentinnen und Abonenten im ÖPNV die **größte Zahl der Fahrgäste aus**, da sie pro Kopf die meisten Fahrten tätigen – sei es zu beruflichen oder privaten Zwecken werktags und am Wochenende. Auch wenn die Abonnement-Kundschaft gegenüber Monatskarten und Einzelkarten pro Fahrt den geringsten Fahrpreis zahlen, also die größten Rabatte hat, trägt sie über die Dauer ihrer Vertragsbeziehung kontinuierlich und maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV bei. Da nicht bei jeder Fahrt immer wieder neu überlegt werden muss, was sie kostet und welcher Fahrschein der richtige ist bzw. ganz im Gegenteil jede zusätzliche Fahrt keine weiteren Kosten verursacht und das Abonnement „bezahlt“ macht, setzen solche Bindungsprodukte Anreize, einen möglichst großen Teil der Mobilität mit dem ÖPNV zu bestreiten.

In Krisensituationen, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, können Abonnements ihre Stärken ausspielen. Flutkatastrophen, die Pandemie und andere Krisen sorgen dafür, dass sich die Mobilität der Menschen temporär stark verringert. Solange die jeweilige Krise nicht zu lange andauert, wird die Sinnhaftigkeit von Abonnements von der Kundschaft kaum in Frage gestellt und die Kündigungszahlen steigen nicht signifikant an. Im Gegensatz zu den Verkäufen von Tickets für spontane Fahrten (Einzelfahrkarten, 4er-Karten, Tages- und Wochenkarten), deren Verkäufe in Krisen deutlich einbrechen, bleiben die Umsätze der Stammkundschaft in der Regel weitgehend konstant.

Eine wichtige Größe für die Umsätze der Stammkundschaft ist das **absolute Preisniveau** der Abonnements: Was ist monatlich für die „24/7“-Nutzung des Nahverkehrs in der eigenen Stadt zu zahlen? Hier sind relativ teure Verbundtarife wie zum Beispiel in Frankfurt am Main, Kassel, dem Ruhrgebiet sowie dem Rheinland zu nennen gegenüber traditionell günstigen Verbundtarifen wie Berlin-Brandenburg oder München. Das Dresdner Preisniveau befindet sich im Mittelfeld.

Die viel diskutierten **365-Euro-Tickets** – also das Abonnement für 1 € am Tag – würde das Preisniveau überall nochmals senken. Solche Angebote findet man in deutschen Großstädten derzeit nicht. Das viel zitierte Wiener Beispiel wurde auf Basis eines zuvor unwesentlich höheren Abopreises eingeführt und wird durch Pflichtbeiträge der Wirtschaft zum Infrastrukturausbau, die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sowie höhere Einzelpreise für Tickets des ÖPNV als Kompensationsmaßnahme kofinanziert. 365-Euro-Tickets sind also nicht ohne ein Finanzierungskonzept „zu haben“.

Neben dem absoluten Preisniveau ist auch das **relative Preisniveau** des Abonnements wichtig: Dieses meint die Frage, nach wie vielen Nutzungstagen sich das Abo wirtschaftlich für die Kundschaft rechnet. Lohnt sich das Abonnement bei drei bis vier Nutzungstagen pro Woche oder schon nach zwei bis drei Tagen gegenüber der Nutzung von Einzel- oder 4er-Karten? Gerade in Zeiten geringerer Mobilität spielt das absolute sowie das relative Preisniveau eine wichtige Rolle, ob sich Menschen für eine Vertragsbindung an das Abo entscheiden.

Beide **Preisniveaus (absolut wie relativ)** dürfen **nicht zu hoch** sein: Wird das Abo zu teuer, wird auf den Pkw oder das Fahrrad ausgewichen. Ist die Nutzenschwelle zu hoch, wird auf die Tickets zur Spontanutzung ausgewichen und der Anreizeffekt kann nicht realisiert werden. Zu günstige Abonnements schwächen wiederum die Einnahmenbasis.

Sofern politisch gewollt wird, dass die Nutzenden (wie die Nutznießenden) des ÖPNV ihren Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV leisten und die Finanzierung nicht verstärkt auf die Allgemeinheit wie die Steuer- und Gebührenden oder (über den steuerlichen Querverbund) auf die Energiekundinnen und -kunden abgewälzt werden, muss darüber nachgedacht werden, in welchem Maße sich die Zeitkartenpreise bei welchen Teilgruppen noch anpassen lassen. Dem Gutachterteam ist jedoch bewusst, dass die gesellschaftspolitischen Ziele – aus Gründen des Klimaschutzes deutlich mehr ÖPNV-Kundschaft zu gewinnen – wichtig sind und einer überbordenden Preispolitik die Grenzen setzen.

Das von der Bundesregierung kurzfristig ins Spiel gebrachte **9-Euro-Ticket** sorgt im politischen Raum natürlich dafür, dass neben der Diskussion des **Preisniveaus** („Was darf bzw. soll guten Nahverkehr

kosten?“) auch die Frage der **Einfachheit** („Wie verständlich sind die verschiedenen Fahrpreise im ÖPNV?“) sowie die Frage der **Finanzierung** geführt werden wird. Hier sind v.a. die Verkehrsunternehmen über den Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) sowie die Kommunen über den Deutschen Städtetag als auch die Länder gefordert, sich für langfristig tragbare Lösungen einzusetzen.

Diskussion für Dresden

Dresden hat vor und mit der Pandemie eine **im deutschen Vergleich hohe Marktdurchdringung mit Abonnements**. Bezogen auf alle Dresdnerinnen und Dresdner aller Altersstufen besitzen 13,4 % ein Abonnement (Vollzeitabo, 9-Uhr-Abonnement, Jobticket) bei im Vergleich **moderatem Preisniveau** (vgl. Abbildung 4). Nur wenige Städte Deutschlands übertreffen diesen sehr guten Wert, der wegen der weite- ren Vertragskundschaft wie Schülerinnen und Schüler, Azubi, Studierende sowie Schwerbeschädigte mit ÖPNV-Freifahrt noch deutlich höher liegt. Letztere Zielgruppen sind an dieser Stelle jedoch nicht Gegen- stand der Betrachtungen.

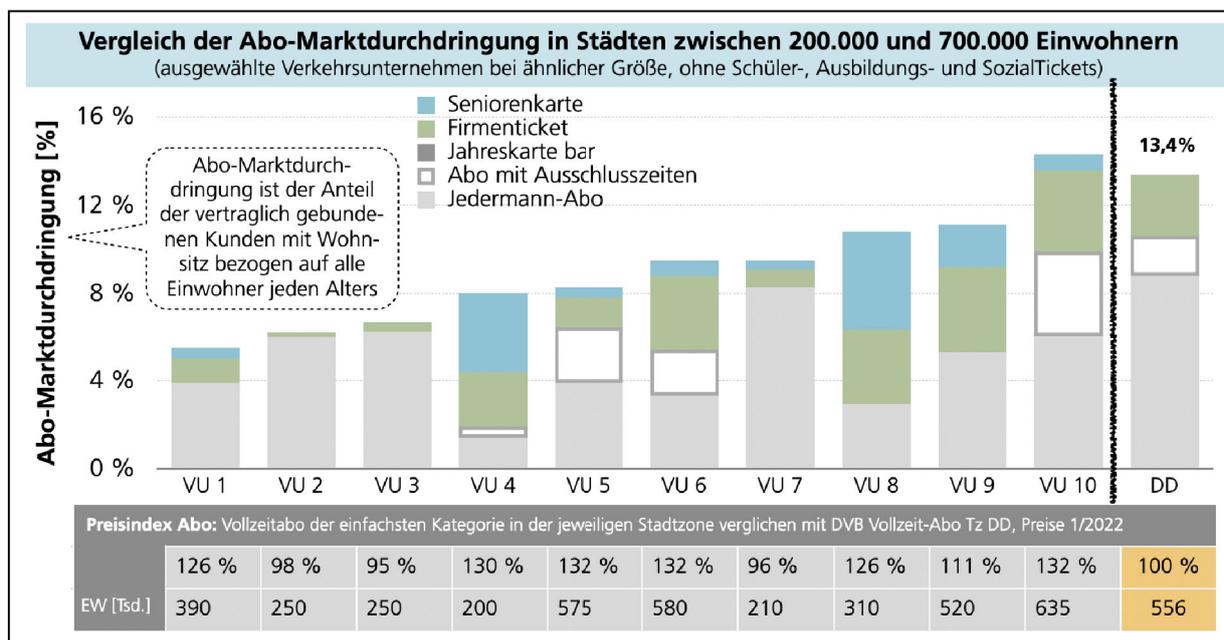


Abbildung 4: Abo-Marktdurchdringung in Dresden und anderorts (Analysen von Probst & Consorten Marketing-Beratung bei verschiedenen Tarifeignern; z.T. unterschiedliche Bezugsjahre und Ticketarten; DVB-Abodaten, Stand 2/2022)

Die hohe Aboverfügbarkeit in Dresden ist auch durch eine „Politik der ruhigen Hand“ zurückzuführen. Das Abo wird in Dresden seit Jahren in den **Fokus der Kommunikation und des Vertriebs** gestellt und hat mit seinen umfassenden Leistungen („one fits all“ – „ein Angebot für alle“) einen **großen Stellenwert** bei den Dresdnern und Dresdnerinnen. Interessant ist, dass insbesondere unter Seniorinnen und Senioren die Verfügbarkeit am größten ist – nicht bei der Erwerbsbevölkerung, auch unter Einbezug der Verkäufe des Jobtickets (vgl. Abbildung 5).

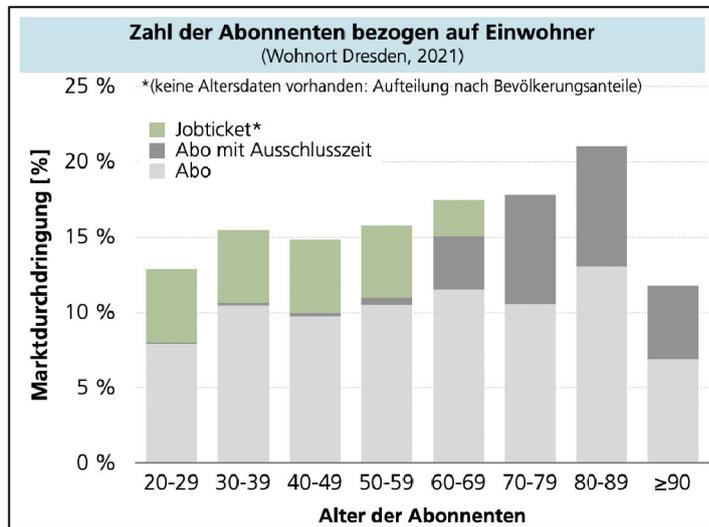


Abbildung 5: Zahl der Abonnenten bezogen auf Einwohner nach Altersgruppen: Hinweis DVB: Jahrgänge 1917 bis 1940 sowie ab 2021 sind mit Vorsicht zu genießen (DVB-Abodaten, Stand 2/2022, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Stand 1/2022)

Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass auch nach intensiver Diskussion mit verschiedenen Akteuren – Verbundgesellschaft, DVB, Branchenvertretern, Stakeholdern, Interessenvertretungen – **nicht** empfohlen wird, das Angebot zu differenzieren, wie es andere Städte (unter anderem auch Leipzig) tun. Eine Trennung in ein günstigeres Basisangebot ohne Zusatzleistungen (Mitnahme, Übertragbarkeit etc.) – also ein Standardangebot ähnlich wie heute – und ein Premiumberbot mit einem höheren Preis für die MOBlangebote oder die 1. Klasse im Regionalzug sowie der S-Bahn wird als nicht sinnvoll erachtet. Vielmehr besteht ein moderater **Preiserhöhungsspielraum bei gleichzeitiger Bewerbung** der sinnvollen Zusatzleistungen inkl. der MOBlangebote wie Carsharing und Leihrad.

Diskutiert und empfohlen wird, den **Rabatt des Abos gegenüber der ungebundenen Monatskarte** von heute 17 % **auf 25 % zu erhöhen** und zwar derart, dass das Abonnement quasi preisgleich bleibt und der Preis der Monatskarte entsprechend erhöht wird. Dieser Preissprung nach oben hat zur Folge, dass sich das Abo bereits bei 9 Nutzungsmonaten im Jahr rechnet und zusätzliche Kundschaft von der vertraglich ungebundenen Monatskarte zum Abonnement wechselt.

Ein **Seniorenabonnement für Dresden** einzuführen wurde vom Gutachtertteam ebenfalls erwogen, jedoch wieder verworfen. In dieser Zielgruppe ist das Abonnement bereits überdurchschnittlich verfügbar. Um hier mehr Erlöse erzielen und damit einen höheren Preis setzen zu können, müsste eine größere Leistung gewährt werden (Verbundgültigkeit, 1. Klasse-Gültigkeit etc.). Gleichzeitig müsste das 9-Uhr-Abonnement entweder verteuert oder gestrichen werden, um die Zielgruppe in das Vollzeit-Abonnement oder das Seniorenangebot zu bringen. Die Folgeschätzung zeigt an dieser Stelle, dass dieses Vorgehen durchaus Früchte tragen kann. Allerdings würde bei einer Ausweitung der Leistungen im Zuge der Einnahmeverteilung der größte Teil der Zusatzeinnahmen nicht bei der DVB in Dresden bleiben und somit auch nicht für eine Kofinanzierung der Kosten des Nahverkehrs zur Verfügung stehen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Die verschiedenen diskutierten Preis- und Abo-Varianten wurden einer umfassenden Erlös- und Nachfrageabschätzung unterzogen. Deren Berechnung beruht auf der Entwicklung der Vertriebszahlen der DVB der Jahre vor der Pandemie, bekannten und angenommenen Nachfragereaktionen bei Preisanpassungen (Preiselastizitäten) und Erfahrungswerten vergleichbarer Preismaßnahmen in anderen Städten Deutschlands. Im Ergebnis kommen die in den beiden folgenden Abbildungen aufgeführten Ergebnisse zum Tragen. In der Umsetzung unkritisch dürfte den Ergebnissen der Erlösabschätzung zufolge die Preisanhebung der ungebundenen Barzeitkarte sein, damit das Abonnement einen Preisabstand von 25 % erhält. Hier sind 0,7 Mio. € p.a. zusätzliche Einnahmen zu erwarten bei nahezu gleicher Fahrgastzahl. Die Mehrerlöse bei Maßnahme 4-B in Höhe von 1,1 Mio. € p.a. sind Verbundeinnahmen und müssten gemäß Einnahmenaufteilung im VVO zu großen Teilen den Verkehrsunternehmen außerhalb Dresdens zugeschrieben werden (vgl. Abbildung 6).

Nr.	Maßnahme	Segment- erlös (netto)*	Segment- fahrten*	delta Erlös**	delta Fahrten
3-A	Preismaßnahmen Barzeitkarten → MK 25%-Rabatt zum Abo, Faktor MK:WK 2,8	61,0 Mio. €	60,62 Mio.	0,7 Mio. €	-0,01 Mio.
3-B	Preismaßnahmen Barzeitkarten → MK 20%-Rabatt zum Abo, Faktor MK:WK 2,8	61,0 Mio. €	60,62 Mio.	0,3 Mio. €	0,09 Mio.
4-A	verbundweites Senioren-Abo → Preis 61,40 €, 9-Uhr-Karten entfallen	73,1 Mio. €	72,75 Mio.	0,1 Mio. €	0,52 Mio.
4-B	verbundweites Senioren-Abo → Preis 67,60 €, 9-Uhr-Karten entfallen	73,1 Mio. €	72,75 Mio.	1,1 Mio. €	0,59 Mio.
* Segment = betroffene Produkte inkl. Ziel-/Quellprodukte bei erwarteten Überwanderungen					
** delta Erlös bezogen auf Differenz Maßnahmenbündel zu linearer Preiserhöhung mit Preisstand 2023 (Annahme: Preisanpassung um 4%), Basis: DVB-Verkaufsdaten 2019, ohne EAV-Wirkungen sowie Pandemieeffekte					
Nr.	Maßnahme	Einschätzung zur Umsetzung			
3-A	Preismaßnahmen Barzeitkarten → MK 25%-Rabatt zum Abo, Faktor MK:WK 2,8	umsetzbar, spürbarer Erlösbeitrag, Anreize für Bindungsprodukte			
3-B	Preismaßnahmen Barzeitkarten → MK 20%-Rabatt zum Abo, Faktor MK:WK 2,8	umsetzbar, leichter Erlösbeitrag, Anreize für Bindungsprodukte			
4-A	verbundweites Senioren-Abo → Preis 61,40 €, 9-Uhr-Karten entfallen	umsetzbar, leichter Erlösbeitrag, Anreiz für Verbundnutzung, ! Auswirkung PiV / VVO			
4-B	verbundweites Senioren-Abo → Preis 67,60 €, 9-Uhr-Karten entfallen	umsetzbar, spürbarer Erlösbeitrag, Anreiz für Verbundnutzung, ! Auswirkung PiV / VVO			

Abbildung 6: Wirkung der Erhöhung der Barzeitkarte sowie Einführung eines Seniorenabonnements (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Eine Angebots- und Preisdifferenzierung im Abo mit einem Basis- und Premiumangebot und ein Verzicht auf die bisher angebotenen 9-Uhr-Angebote würde rechnerisch durchaus in Summe rund 1,1 Mio. € p.a. Mehrerlöse versprechen (vgl. Abbildung 7). Allerdings bestehen vor dem Hintergrund der hohen Abo-Marktdurchdringung in Dresden insb. im Segment der Seniorinnen und Senioren höhere potenzielle Kündigungsrisiken bei Veränderungen im Produktangebot. Mittel- und langfristig wird sich zunehmend selektiveres Kaufverhalten mit Präferenz zum Einstiegsprodukt einstellen, was dann zum Erlöserhalt überproportionale Preisanpassungen notwendig machen würde.

Die ökonomische Theorie lässt auf Basis der Marktsituation nur den Schluss zur Präferenz auf die Solidar-Lösung (sog. „Forced-Bundling“) im Hinblick auf die Bündelung der Zahlungsbereitschaften für die einzelnen Leistungsbausteine zu. Die Erlössteigerungsziele sind besser und mit weniger Fahrgastverlusten mit einer vergleichsweise moderaten Erhöhung des Preisniveaus des „Einheitsabos“ erreichbar als bei einer Preisdifferenzierung in Basis- und Premiumabo bzw. separaten Bepreisung einzelner Komponenten (vgl. dazu auch 6.1.11 Mikromobilität/MOBlangebote (NEUG 01)). Ebenfalls widerspricht der Differenzierungsansatz der gewünschten Einfachheit des Nahverkehrs, welche im Kontext des 9-Euro-Tickets nochmals deutlich wird.

Eine höhere Bepreisung der Preisstufe B ausschließlich für Zeitkarten für Fahrten nach Dresden würde im Optimum lediglich 0,3 Mio. € p.a. Mehrerlöse versprechen. Eine Umsetzung dieser Maßnahme wird nicht empfohlen.

Nr.	Maßnahme	Segment-erlös (netto)*	Segment-fahrten*	delta Erlös**	delta Fahrten
5	Preisdifferenzierung ABO → "no frills"-Produkt rd. 5 € Abstand zum Normal-Abo → Entfall der 9-Uhr-Angebote	66,9 Mio. €	68,12 Mio.	1,1 Mio. €	0,30 Mio.
6-A	Verbund-Abo Premium*** → Preis 82,20 €, Entfall 9-Uhr-Angebote	74,5 Mio. €	73,67 Mio.	2,1 Mio. €	0,80 Mio.
6-B	Verbund-Abo Premium → Preis 71,80 €, Entfall 9-Uhr-Angebote & alle übrigen Preisstufen bei Abo, MK, WK	74,5 Mio. €	73,67 Mio.	1,5 Mio. €	-15,55 Mio.
7	Differenzierung B/B1 → Preisaufschlag 10% für B1 im Vergleich zu B	5,1 Mio. €	3,94 Mio.	0,3 Mio. €	-0,15 Mio.

* Segment = betroffene Produkte inkl. Ziel-/Quellprodukte bei erwarteten Überwanderungen
 ** delta Erlös bezogen auf Differenz Maßnahmenbündel zu linearer Preiserhöhung mit Preisstand 2023 (Annahme: Preisanpassung um 4%), Basis: DVB-Verkaufsdaten 2019, ohne EAV-Wirkungen sowie Pandemieeffekte
 *** Erlösdelta: Teil an PiV, für DVB näherungsweise 2,1 Mio. EUR Zuwachs, weitere 1,2 Mio. EUR an PiV

Nr.	Maßnahme	Einschätzung zur Umsetzung
5	Preisdifferenzierung ABO	umsetzbar, spürbarer Erlösbeitrag, ! nicht konform mit DVB-Tarifstrategie (v.a. Abo-Flaggschiff, Integration MOBI)
6-A	Verbund-Abo Premium (fakultativ)***	umsetzbar, starker Erlösbeitrag, Anreiz für Verbundnutzung, ! Auswirkung PiV (VVO)
6-B	Verbund-Abo Premium (obligatorisch)	nicht umsetzbar → starke Abo-Abwanderungen in PS A / A1
7	Differenzierung B/B1	nicht sinnvoll → kaum Erlösbetrag für DVB, zusätzliche Härten an Zonengrenze rund um Dresden

Abbildung 7: Wirkung der Preisdifferenzierung im Abonnement für Dresden (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Bei einer guten bis überdurchschnittlichen Abomarktdurchdringung in Dresden sowie gemäß der Klimaziele und ÖPNV-Anteilsziele der Stadt Dresden kommen beim Abonnement allenfalls leicht überdurchschnittliche Preisanpassungen nach oben in Frage. Eine absolute Senkung des Preises des Abonnements steht im Rahmen dieses Gutachtens nicht zur Diskussion. Eine relative Preissenkung des normalen Abonnements ist sinnvoll und durchsetzbar, indem der Preis der ungebundenen Monatskarte absolut und deutlich im Preis steigt. Auch die Einzelkartenpreise können preislich angehoben werden. Eine Preisdifferenzierung im Abonnement sowie die Einführung eines Angebots explizit für Seniorinnen und Senioren wird nicht empfohlen.

Tabelle 4: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Stammkumentarife

Stammkumentarife												Kennung: KUND 01	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (- €) in Mio. Euro													
+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €		
0,7	0,0	0,2	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Empfohlen wird, den Preisabstand der ungebundenen Monatskarte zum Abonnement in der Preisstufe A1 (Dresden) auf 25 % festzulegen und den Preis der Monatskarte entsprechend anzuheben.

Weiterhin sollte der Ausbau der Leistungen im **klassischen Abo** weiter vorangetrieben und dieses **als das Mobilitätsprodukt** für Dresden gefestigt werden. Dies ermöglicht potenzielle Preiserhöhungsspielräume.

Schließlich sollten Alternativen auf Basis des klassischen Abonnements eingeführt werden, die den wahrgenommenen Preis für die Nutzerschaft signifikant senken, neue Kundschaft erschließen, die Nutznießenden in die Finanzierung des ÖPNV stärker mit einbinden und damit die öffentliche Hand entlasten (Jobticket „neu“, Mieterticket).

Tabelle 5: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Stammkumentarife

Stammkumentarife		Kennung: KUND 01
III/IV 2022	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einsetzen einer Projektgruppe »Preisstufe A1« auf VVO/DVB-Ebene ▶ Vorbereiten der Tarifmaßnahme zum 1.8.2023 	VVO, DVB, Verbundpartner
1.8.2023	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einführen der angepassten Fahrpreise für die Stanmmkundschaft 	VVO, DVB, Verbundpartner
I 2024	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorbereiten der kommunikativen Begleitung, da Markt bereits sehr gut ausgeschöpft 	VVO, DVB, Verbundpartner

Risiken

Die Risiken der empfohlenen Preismaßnahme sind gering, da sie weitestgehend auf den Status quo abzielt und die Potenziale deutlich im Bereich des Jobtickets und Mietertickets gesehen werden. Das Abonnement in Dresden erfährt durch seine universellen Nutzungsmöglichkeiten eine breite Akzeptanz, auch bei veränderten Rahmenbedingungen, wie den Flutkatastrophen, der Pandemie oder dem Ukraine-Krieg. Die Dresdnerinnen und Dresdner sind dem Abo grundsätzlich treu, zusätzliche Kundschaft kann durch ein gutes Abonnement erschlossen werden.

Mittelfristig ist nicht auszuschließen, dass sich etwas im Tarifportfolio ändern sollte bzw. muss. Hier ist die stetige Diskussion mit den Verbundpartnern – auch untereinander – erforderlich, damit die Notwendigkeit von strukturellen Änderungen einzelner Produkte rechtzeitig von allen anerkannt wird.

6.1.2 Stammkundengewinnung und -bindung (KUND 02)

Hintergrund

Stammkundinnen und -kunden sind die ökonomisch wichtigste Kundengruppe vieler Verkehrsunternehmen in Deutschland. Sie generieren ca. 80 % der Nachfrage und 50 % der Einnahmen (vgl. Abbildung 8).

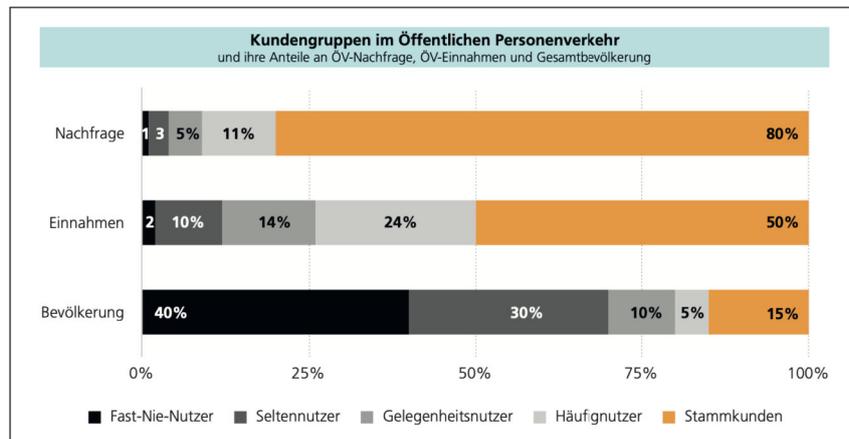


Abbildung 8: Kundengruppen im ÖPNV und ihre Anteile an Nachfrage, Einnahmen und an der Gesamtbevölkerung (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Dietrich & Sauer, 2020)

Zudem erweisen sie sich in Krisen – zum Beispiel während der aktuellen Pandemie – als treuer im Vergleich zu anderen Kundengruppen. Diese besondere Relevanz lässt die Nahverkehrsbranche noch stärker darüber nachdenken, wie Stammkundschaft trotz krisenbedingter Einschränkungen gehalten werden kann.²³

Damit Stammkundenkommunikation nicht nur in Krisenzeiten optimal gelingt, müssen die Akteure planvoll und bewusst vorgehen. In

Zeiten ohne Krise sollten Unternehmen in präventive Maßnahmen investieren und Strukturen schaffen, um im Krisenfall – wie unter anderem in der Pandemie – schnell und effizient kommunizieren zu können.

1. Krisenprävention im Zuge der proaktiven Stammkundenbetreuung

Unabhängig von jeglichen temporären Rahmenbedingungen, wie aktuell die Pandemie, sollte im Zuge der die Krisenprävention grundsätzlich in die Stammkundschaft investiert werden. Eine gute Stammkundenbetreuung trägt dazu bei, die Krisenwahrnehmung der Stammkundschaft und damit auch die Auswirkungen bei der einnahmerelevantesten Zielgruppe positiv zu beeinflussen. Auf vorbereitete Maßnahmen zurückgreifen zu können, erleichtert im Krisenfall eine aktive und transparente Kommunikation.

2. Fokus auf Stammkundenbindung

Häufig ist zu beobachten, dass die Stammkundenbetreuung auf Einzelmaßnahmen basiert und die Marktansprache oftmals stark auf Neukundschaft ausgerichtet ist. Wichtig ist eine „ganzheitliche, prozessuale“ Vorgehensweise. Wenn Verkehrsunternehmen die Ertrags- und Nutzungspotenziale der Stammkundschaft in den Fokus stellen, können sie diese besser abschöpfen. Dies bringt einen weiteren ökonomischen Vorteil, da die Bindung bestehender Kundinnen und Kunden im Allgemeinen kostengünstiger als die Neukundenakquise ist. Erfahrungen zeigen, dass Maßnahmen zur Kündigungsvermeidung hohes Potenzial bergen.

²³ Vgl. Bischoff, F., Haunerland, F., Kahrs, C. & Schäfer, G.: Stammkunden des öffentlichen Nahverkehrs in Krisen optimal ansprechen, in: Internationales Verkehrswesen, Bd. 73, Nr. 1, 2021, S. 62–66.

3. Stakeholder-Betreuung und Netzwerkpflege

Verkehrsunternehmen und -verbände, die sowohl im Vorfeld als auch während Krisen regelmäßig Kontakt zu Interessengemeinschaften, Bürgerinnen und Bürgern, Politikerinnen und Politikern und Medien pflegen, können diese Kontakte in der Krise als Multiplikatoren und Fürsprecher einbeziehen und dadurch die Bewältigung der Krise selbst sowie die Kundenkommunikation erleichtern.²⁴

4. Beseitigung von Hürden für eine individuellere Kommunikation

Auf eine direkte und individuelle Stammkundenkommunikation verzichtet der ÖPNV häufig mit Verweis auf externe oder rechtliche Hürden. Der Abbau solcher Hürden bei der Kundenansprache sollte aktiv vorangetrieben werden. Bezüglich der wichtigen Themen rund um den Datenschutz bedeutet dies, die Datenbasis zu den Kontaktkanälen deutlich zu verbreitern und die Freigabe zur Nutzung von Kontaktdaten frühzeitig einzuholen.

In Verkehrsverträgen und Betrauungen sollten zudem Zuständigkeiten für die Kommunikation bei verschiedenen Kommunikationsanlässen berücksichtigt werden, auch um das besondere Informationsbedürfnis von Stammkundinnen und -kunden in Krisen zu berücksichtigen. Zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen sind die strategische und operative Kundenansprache abzustimmen. Gerade Stammkundschaft sollte zu allen Anlässen eine durchgängige und einheitliche Benutzeroberfläche über alle ÖPNV-Akteure wahrnehmen.

5. Ausnutzen der Instrumente zur Kundenakquise und -bindung

Die Kundenkommunikation kann – nicht nur im Krisenfall – ihre Stärken nur gemeinsam mit den weiteren Elementen des Marketing-Mix ausspielen.

Im Rahmen der **Preispolitik** gefährden kurzfristig vergünstigte Ticketpreise die Erlösbasis. Allerdings können bei absehbar anhaltenden Nachfragerückgängen temporäre oder dauerhafte preis- und leistungsreduzierte Ticketangebote geschaffen werden, die verlorene oder neue Kundengruppen ansprechen. Bei deren Planung ist zu berücksichtigen, dass Bestandskundschaft nur in Maßen in alternative Ticketangebote abwandert.

Hinsichtlich der **Personalpolitik** sollte der ÖPNV darauf achten, dass bei allen persönlichen analogen und digitalen Kontakten die eigenen Beschäftigten dafür sensibilisiert werden, wie wichtig die Bindung der Stammkundschaft ist. Einheitliche Sprachregeln und Argumentationshilfen sowie ein angemessener Kulanzrahmen ermöglichen den Mitarbeitenden, positiv auf Kundinnen und Kunden zuzugehen und aktiv für dauerhafte Vertragsbeziehungen zu werben.

Seitens des **Vertriebs** und der **Prozesse** sollten Krisen die Akteure im ÖPNV motivieren, die Verknüpfung von Vertriebshintergrundsystemen mit denen des Kundenbeziehungsmanagements (CRM) sowie mit Ticket- und Fahrplanauskunfts-Apps weiter voranzutreiben. Ein besseres Zusammenspiel der Systeme sorgt für eine ganzheitliche Kundenansprache außerhalb der Krisenzeiten und hilft während unvorhergesehener Krisen, schneller und individueller auf die Stammkundschaft zuzugehen.

Eine Reihe von Indizien spricht für die Bestätigung der These, dass Verkehrsunternehmen, die sich bewusst auf Krisen vorbereiten, auch in Krisensituationen aktiv kommunizieren und trotz der Einschränkungen die Kundschaft dauerhaft besser an sich binden können.

²⁴ Vgl. Ackermann, T., in der Beek, M. & Deutsch, V.: Wie ÖPNV-Großvorhaben richtig kommuniziert werden, in: Der Nahverkehr, Bd. 31, Nr. 9, 2013, S. 18–24.

Diskussion für Dresden

In Dresden hat das Abonnement seit Jahren einen besonderen Stellenwert bei der Stadtbevölkerung. Die umfangreichen Leistungen mit dem 24/7-Verkehrsangebot sind allseits bekannt. Auch verfolgt die DVB seit Jahren eine **fokussierte Preis- und Leistungskommunikation hin zum Abonnement**. Diese Fokussierung führt zu einer **hohen Nachfrage und Marktdurchdringung** nach diesem Produkt (vgl. Kapitel 0).

Bei den Kernleistungen Taktichte, Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit erreicht die DVB regelmäßig gute bis sehr gute Zufriedenheitswerte. Die allgemeine Kommunikation sowie die Stammkundenkommunikation im Speziellen sichert die anhaltend hohe Nachfrage. Im Ergebnis sind die Nachfragerückgänge bei der Stammkundschaft während der Pandemie deutlich geringer als bei vielen anderen deutschen Verkehrsunternehmen. Nicht zuletzt ist dies auf die **gute Kundenbetreuung der DVB** vor und während der Pandemie zurückzuführen. DVB-Stammkundschaft konnte während der Pandemie ihr Abonnement ruhen lassen und brauchte erst gar nicht zu kündigen. Dies hat das Vertrauen der Kundschaft in ihre Verkehrsbetriebe nochmals gestärkt.

Auch im Zuge des vom Bund beschlossenen 9-Euro-Tickets setzt die DVB zusammen mit den Verbundpartnern Maßstäbe im deutschen Nahverkehr. Eine sowieso für den Juni 2022 geplante **Stammkundengewinnungsaktion** – der erste Vertragsmonat sollte kostenfrei sein – wurde die Aktion aus Kundensicht sofort auf drei kostenfreie Vertragsmonate ausgeweitet und somit ein Schub in Richtung echter Neukundinnen und -kunden ausgelöst. Die Erlösausfälle werden bei dieser Kundschaft durch die Förderung der Bundesregierung zu großen Teilen kompensiert.

Die DVB streben an, die im Bundesvergleich hohe Marktdurchdringung zu halten und auszubauen. Dies ist nur durch eine weitere **intensive Betreuung der Stammkundschaft**, die sich gut aufgehoben fühlen muss, möglich. Die DVB will hier auf Bewährtes setzen: Präsenz bei relevanten Events in der Stadt, die Durchführung eigener Veranstaltungen im Rahmen der Einweihung von neuen Strecken, Fahrzeugen und verkehrsrelevanten Festtagen sowie die individuelle Kundenkommunikation via E-Mail und Briefansprache. Die DVB will ihr Konzept grundsätzlich weiter verbessern und sich auf verschiedene Weise mehrmals im Jahr positiv bei allen ansprechbaren Kundinnen und Kunden in Erinnerung rufen. Effizienzreserven sollen gehoben werden.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Nachgewiesen wurde verschiedentlich, dass sich der Aufwand guter Kundenbetreuungsmaßnahmen deutlich rechnet. Im Rahmen dieses Gutachtens werden jedoch keine zusätzlichen Erlöse über das von der DVB im Rahmen ihrer Mittelfristplanung erwarteten Erlöse kalkuliert. Die DVB plant, an die Stammkundenzahlen von vor der Pandemie in wenigen Jahren wieder anschließen zu können und richtet die Gewinnungs- und Betreuungsmaßnahmen entsprechend an der Kundschaft aus.

Empfehlungen

Empfohlen wird, die Stammkundengewinnung und -betreuung auf dem von der DVB gewohnt hohen Niveau beizubehalten und weiter zu verbessern. Sinnvoll ist, bewährte Prozesse effizienter zu machen und darüber hinaus Maßnahmen und Prozesse zu gestalten, die die Kundinnen und Kunden trotz massenhafter Ansprache wahrnehmbar individuell entsprechend der persönlichen Bedürfnisse betreuen. Hierzu ist ggf. die Verbesserung der IT-Landschaft (insb. des CRM) erforderlich. Ebenso kann es sinnvoll sein, DVB-intern weiteres Personal zur Entwicklung und Steuerung der Kundenprozesse heranzuziehen. Dafür sollten die Mittel im Rahmen der DVB-Budgetplanung bereitgestellt werden.

Tabelle 6: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Stammkundenbetreuung

Stammkundengewinnung & -betreuung		<i>Kennung: KUND 02</i>
bis Ende 2022	▶ Ausloten von Maßnahmen zur Gewinnung & Bindung neuer/alter Kundschaft	DVB mit VVO, Verbundpartnern
bis Ende 2023	▶ Schaffen ggf. erforderlicher IT-Lösungen	DVB
2023 ff.	▶ Umsetzen bewährter, modifizierter & neuer Betreuungsmaßnahmen	DVB

Risiken

Die DVB wird sich auf den Erfolgen der Vergangenheit kaum ausruhen können und muss stets ausloten, welche Kundenbetreuungsmaßnahmen Wirkung zeigen. Wichtig ist, wegen der Pandemie verlorene Kundinnen und Kunden so anzusprechen, dass diese ggf. auch mit weniger Bedarf an Mobilität oder einem geänderten Mobilitätsverhalten die Zeitkartenprodukte der DVB in Anspruch nehmen. Nicht ganz klar ist, wie der Markt auf die Maßnahmen reagiert. Ein Risiko kann das Beharrungsvermögen der Kundschaft darstellen, die sich nicht so leicht von der (Wieder-)Nutzung des ÖPNV überzeugen lässt.

Augenfällig ist die sehr gute Marktdurchdringung bei den über 70-Jährigen. Hier besteht das Risiko, dass die Mitte-60-Jährigen diese sehr guten Zahlen in den kommenden 5 Jahren nicht erreichen und sich die gute Marktdurchdringung damit mittelfristig verschlechtert. Eine besondere Betreuung der Älteren scheint dementsprechend geboten.

6.1.3 Gelegenheitskudentarife (KUND 03)

Hintergrund

Wie Abbildung 8 zeigt, sind ca. 80 % der Bevölkerung mehr oder weniger Gelegenheitsnutzende und haben mit ihrer Nutzungsfrequenz nicht die Notwendigkeit, eine Zeitkarte (Wochenkarte, Monatskarte oder Abonnement) zu erwerben. Tickets für Gelegenheitskundinnen und -kunden müssen bezahlbar erscheinen (und sein), in ihrer Preisrelation gut zu den Alternativen (Fahrt mit dem Pkw und Parken oder Taxipreise) passen und wie bereits zuvor erläutert, einen Anreiz bieten, den ÖPNV überhaupt zu nutzen bzw. auch über günstige Zeitkarten nachzudenken.

Diskussion für Dresden

Zum Zeitpunkt des Gutachtens kostet die **Einzelfahrt** in Dresden inkl. Umsteigen (bzw. 1 Stunde Netzgültigkeit) 2,70 €. Ein Blick in andere Verkehrsräume zeigt, dass die Einzelfahrt der Preisstufe Dresden heute im unteren Preissegment liegt (vgl. Abbildung 9).

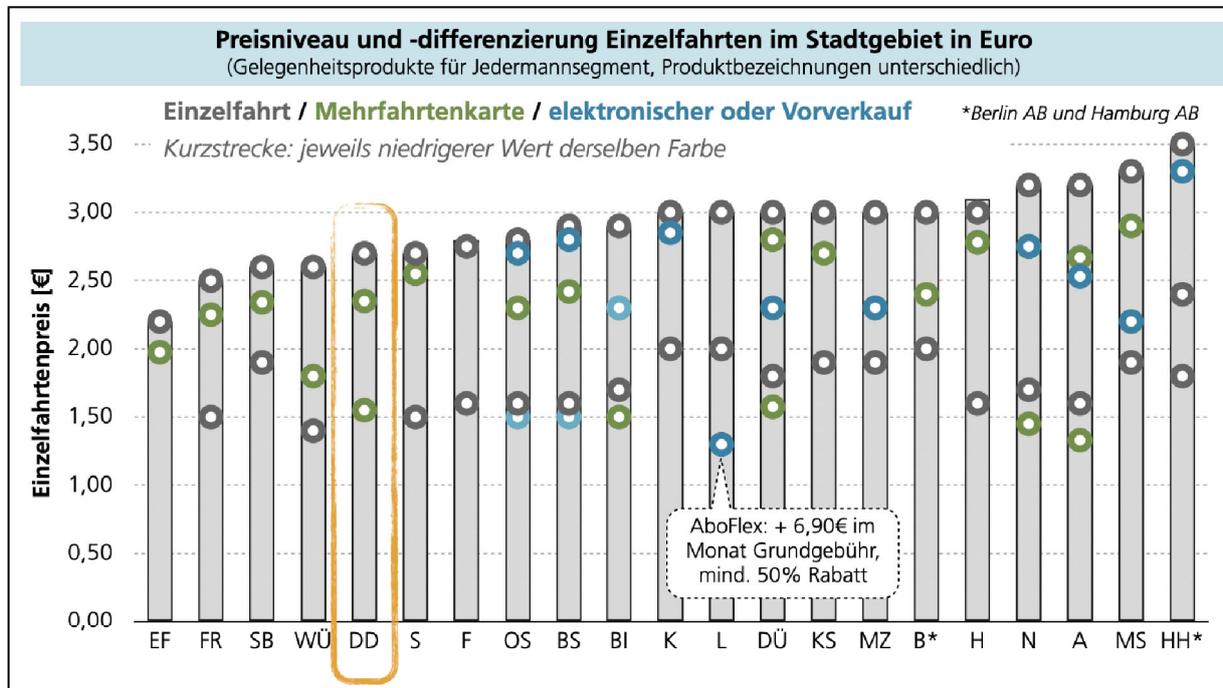


Abbildung 9: Vergleich Gelegenheitskundertarife (Tarifdatenbank Probst & Consorten Marketing-Beratung, Preisstand: 1.1.2022)

Sofern 4er-Tickets genutzt werden, lässt sich dieser Preis pro Fahrt auf 2,35 € (also 13 % günstiger) senken. Um die Kundschaft in die **4er-Karten** sowie Zeitkarten zu lenken und somit auch an den ÖPNV zu binden, kann das Preisniveau der Einzelfahrt deutlich angehoben und die anderen Tickets in Relation dazu preisgleich gehalten werden. Im Ergebnis wandert mehr Kundschaft in die pro Fahrt günstigeren (Bindungs-)Produkte und spart somit gegenüber den bisherigen Preisen der Einzelfahrt. Diese Preisdifferenzierung ist lediglich bis zu einem gewissen Grad möglich. Denn die Einzelfahrtspreise dürfen nicht zu teuer sein und müssen im Vergleich zu den alternativen Produkten verhältnismäßig bleiben, um Erst- und Gelegenheitsnutzende nicht vom ÖPNV-System zu verschrecken bzw. auszuschließen.

Eine Preiserhöhung der Einzelfahrt auf 3,20 € bzw. 3,00 € ab 1.8.2023 wurde gegenüber einer zu erwartenden linearen Preissteigerung auf 2,80 € ins Kalkül gezogen (vgl. Maßnahmen 1-A und 1-B in Abbildung 10). Das Ergebnis der Betrachtungen zeigt: Die Erhöhung auf 3,20 € ist möglich. Im Vergleich zur moderaten Anpassung sind deutlichere Einnahmewachse im Segment zu verzeichnen bei insgesamt ähnlichen Fahrgastbewegungen. In Summe wäre mit wenigen Fahrgastverlusten zu rechnen, das Erlösplus unter Berücksichtigung aller Wanderungsbewegungen würde überwiegen. Schlussendlich haben alle Einzelkartenkäuferinnen und -käufer mit den bestehenden günstigeren Ticketalternativen attraktive „Fluchtprodukte“, auf welche sie ausweichen können.

In diesem Zusammenhang wird die Frage nach der **Kurzstrecke** interessant: Derzeit ist die Kurzstrecke in Dresden als 4er-Ticket für 1,55 € pro Fahrt erhältlich und gilt im Stadtverkehr vier Haltestellen bzw. max. 2 km bei der S- und Regionalbahn. Denkbar wäre, eine „lange“ Kurzstrecke einzuführen, die beispielsweise 6 oder 8 Haltestellen gilt und preislich zwischen Kurzstrecke und Einzelfahrt liegt.

i Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sowie der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) bieten solche erweiterten Kurzstrecken an. In Berlin gilt die Kurzstrecke zum Beispiel 3 Stationen mit der S-/U-Bahn oder 6 Haltestellen mit Bus und Straßenbahn.

Für Dresden ist eine Erweiterung jedoch nicht empfehlenswert: Das Erlössegment aus Einzelfahrt, Kurzstrecke und 4er-Ticket ist insgesamt sehr klein, da der Fokus in Dresden wie bereits erläutert auf den Zeitkartenangeboten liegt. Auch ist der absolute Preisunterschied von Einzelfahrt (bei Nutzung des 4er-Tickets) und Kurzstrecke mit 80 ct absolut recht gering, sodass ein zusätzliches Ticket nicht zur Transparenz der Preisangebote führt und insgesamt die ÖPNV-Nutzung auch nicht attraktiver wird. Der Marktanteil des Umweltverbundes und damit auch der DVB ist auf kurzen Strecken bis 3 km in Dresden sicherlich noch ausbaubar, der Schlüssel zum Erfolg liegt hier jedoch aus Gutachtersicht v.a. in der Zugänglichkeit des verkehrlichen Angebots. Tariflich ist für kurze Fahrten das Abonnement, welches die MOBilwelt mit einschließt das wichtigere „Zielprodukt“.

Weiterhin stellt sich die Frage nach der Zukunft der **Tageskarten**. Derzeit werden in Dresden vier Produkte angeboten:

- ▶ zum einen die Tageskarte zum Normalpreis für eine Person zzgl. max. zwei Schülerinnen und Schüler bis zum 15. Geburtstag für 6,90 €, die sich ab drei Einzelfahrten rechnet,
- ▶ die Tageskarte zum ermäßigten Preis für Schülerinnen und Schüler bis zum 15. Geburtstag und Personen ab dem 60. Geburtstag für 5,80 €, die sich für die Jüngeren erst ab der vierten Fahrt rechnet und den Älteren 1,10 € Preisvorteil gegenüber der normalen Tageskarte verspricht,
- ▶ die Familientageskarte für zwei Personen zzgl. max. vier Schülerinnen und Schüler bis zum 15. Geburtstag für 10,60 €, die sich zu zweit fast schon bei einer gemeinsamen Hin- und Rückfahrt rechnet (1 € mehr als die 4er-Karte) sowie
- ▶ die Kleingruppenkarte für max. fünf Personen für 17,50 €, die sich bereits bei der Nutzung von drei Vollzahlenden rechnet.

Für Gelegenheitskundinnen und -kunden sind die Tageskarten für eine und mehrere Personen zum Normalpreis ausgewogen. Die Tageskarte zum ermäßigten Preis erfüllt mittlerweile keine besonderen Zwecke:

Für Schülerinnen und Schüler ist diese preislich uninteressant, da die Flexibilität mit der preisähnlichen 4er-Karten größer ist und mit dem Bildungsticket für 15 € pro Monat ein preislich sehr günstiges Angebot im Markt besteht. Ebenso gibt es mit dem SchülergruppenTicket ein weiteres Tagesticket für 1,20 € pro Person bei einer Gruppengröße ab 13 Schülerinnen und Schülern zzgl. zwei Erwachsenen, welches einen Großteil der Fahrten während der Schulzeit abdeckt sowie auch für Freizeitfahrten frei verkäuflich ist.

Seniorinnen und Senioren muss an dieser Stelle kein separater Rabatt mehr gewährt werden. Die verfügbaren Haushaltseinkommen sind inzwischen deutlich gestiegen²⁵ und mit der 9-Uhr-Monatskarte gibt es ein adäquates Zeitkartenprodukt. Für finanziell schwache Personen ab 60 Jahre kommt der ebenfalls bestehende Sozialtarif in Frage.

Die ermäßigte Tageskarte kann also ersatzlos entfallen. Ein Entfall trägt vielmehr zur gewünschten Vereinfachung des ÖV-Tarifs bei.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Die beiden wesentlichen beschriebenen Anpassungen (Maßnahme 1-B und 2) im Gelegenheitssortiment betreffen in Summe 15,96 Mio. Fahrten bei insgesamt 36,2 Mio. € Fahrgelderlösen. Werden die Preise für Einzelfahrten und Tageskarten erhöht, kommt es neben Mehreinnahmen im betreffenden Produkt auch zu gewünschten Wanderungen in andere (Bindungs-)Produkte: hier im Wesentlichen in die 4er-Karte, das 9-Uhr-Abonnement sowie das Bildungsticket. Ebenso führen Preiserhöhungen immer auch zu Abwanderungen bei der Kundschaft. Die beschriebenen Maßnahmen wirken sich – wie in Abbildung 10 – darstellt aus.

²⁵ Vgl. Starke, K. R. et al. [Landeshauptstadt Dresden & Technische Universität Dresden]: Dresdner Lebenslage 60+, in: Media, 2021, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/sozialamt/Dresdner_Lebenslagen_60Plus_2022.pdf [15.3.2022].

Nr.	Maßnahme	Segment- erlös (netto)*	Segment- fahrten*	delta Erlös**	delta Fahrten
1-A	Preisanpassung Einzelfahrt → 3,00 € in 2023 anstatt 2,80 €** im linearen Fall	20,34 Mio. €	8,77 Mio.	0,06 Mio. €	-0,08 Mio.
1-B	Preisanpassung Einzelfahrt → 3,20 € in 2023 anstatt 2,80 €** im linearen Fall	20,34 Mio. €	8,77 Mio.	0,32 Mio. €	-0,10 Mio.
2	Rabattabschaffung Tageskarten → entfall für Schüler und Senioren	15,86 Mio. €	7,19 Mio.	0,22 Mio. €	-0,02 Mio.
G	Gelegenheitsnutzensegment	-	-	0,54 Mio. €	-0,12 Mio.

* Segment = betroffene Produkte inkl. Ziel-/Quellprodukte bei erwarteten Überwanderungen
 ** delta Erlös bezogen auf Differenz Maßnahmenbündel zu linearer Preiserhöhung mit Preisstand 2023 (Annahme: Preisanpassung um 4%), Basis: DVB-Verkaufsdaten 2019, ohne EAV-Wirkungen sowie Pandemieeffekte

Nr.	Maßnahme	Einschätzung zur Umsetzung
1-A	Preisanpassung Einzelfahrt → 3,00 € in 2023 anstatt 2,80 €** im linearen Fall	nicht sinnvoll, da kaum Erlösbeitrag
1-B	Preisanpassung Einzelfahrt → 3,20 € in 2023 anstatt 2,80 €** im linearen Fall	umsetzbar, leichter Zusatzerlösbeitrag, allerdings Ankerpreis
2	Rabattabschaffung Tageskarten → entfall für Schüler und Senioren	umsetzbar, leichter Zusatzerlösbeitrag

Abbildung 10: Wirkung der Erhöhung der Einzelfahrt sowie Abschaffung der ermäßigten Tageskarte (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Die zuvor beschriebene empfohlene Maßnahme 1-B bezüglich der Einzelkarte mit einer Preisanpassung auf 3,20 € ab 1.8.2023 sorgt für einen Erlöszuwachs im Saldo von 0,32 Mio. € gegenüber einer normal ausfallenden linearen Preiserhöhung. Die Rabattabschaffung bei der Tageskarte (Maßnahme 2) generiert ca. 0,22 Mio. € Mehreinnahmen p.a. inkl. der Berücksichtigung aller Wanderungsbewegungen. Die Abwanderung hält sich im Saldo mit 120.000 Fahrgästen p.a. im Vergleich zum Basisjahr 2019 im moderaten Rahmen. Im Ergebnis ist ein Erlöseffekt bei Umsetzung von rund 0,54 Mio. € zu erwarten.

Tabelle 7: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Gelegenheitskundertarife

Gelegenheitskundertarife												Kennung: KUND 03	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (- €) in Mio. Euro</i>													
+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €		
0,5	0,0	0,2	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Empfohlen wird, die Einzelkarte für Dresden ab 1.8.2023 überproportional auf 3,20 € bei konstantem Preisniveau der 4er-Karte sowie der Tageskarte zu erhöhen und danach entsprechend der VVO-Preismaßnahmen fortzuschreiben. Einzelkartenkäuferinnen und -käufern ist stets das deutlich günstigere 4er-Ticket oder die Tageskarte zu empfehlen.

Des Weiteren wird empfohlen, die ermäßigte Tageskarte ersatzlos abzuschaffen und Schülerinnen, Schülern und Jugendlichen das Bildungsticket sowie die ermäßigte 4er-Karte und älteren Personen ab 60 das 9-Uhr-Abonnement sowie die Tageskarte zum Normalpreis anzubieten – oder im entsprechenden Fall die Sozialtarife.

Tabelle 8: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Gelegenheitskundertarife

Gelegenheitskundertarife		<i>Kennung: KUND 03</i>
bis Ende I/2023	► Beschluss der empfohlenen Preismaßnahmen durch die Zweckverbandsversammlung des VVO	VVO mit Verbundpartnern
1.8.2023	► Umsetzen der Preismaßnahme im Rahmen der regulären Preisanpassung	VVO mit Verbundpartnern

Risiken

Grundsätzlich gibt es keine Risiken bei diesen Maßnahmen, sofern alle Beteiligten informiert bzw. einbezogen werden. Die Öffentlichkeit muss auf die attraktiven Alternativprodukte hingewiesen werden – ebenso beim Kauf sind die günstigen Preise der Alternativen in den Vordergrund zu stellen. Somit ist der wirtschaftliche Nutzen insgesamt größer als die Summe der vereinzelt auftretenden persönlichen Härten.

6.1.4 Neue Preismodelle (KUND 04)

Hintergrund

Das vom Bund initiierte **9-Euro-Ticket** im Sommer 2022 führt der Politik, den Entscheidern und Verantwortlichen nicht nur in der Branche deutlich vor Augen, dass mit einfachen und attraktiven Preisansätzen große Teile der Bevölkerung erreicht werden können. Mit 9 € pro Monat für den gesamten deutschen Nahverkehr wurde ein deutlich zu niedriger politisch motivierter Preispunkt gewählt, der in keiner Weise auskömmlich ist und die Nutzer- und Nutznießerfinanzierung des Nahverkehrs deutlich reduziert. Die Initiative wirft jedoch die Frage auf, ob nicht neue oder in anderen Branchen erfolgreiche Preisbildungsregeln im ÖPNV auch zur Anwendung kommen sollten, die gerecht, einfach zu verstehen, für alle ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend bezahlbar, für die Verkehrsunternehmen auskömmlich und überall einheitlich sind und am Ende den Zielen des ÖPNV besser entsprechen, mehr Menschen vom Pkw in Busse und Bahnen zu locken.

Weiterhin führen externe Einflüsse wie die Pandemie, der Ukraine-Krieg, aber auch die Aufklärung der Bevölkerung über den Klimawandel kurzfristig und langfristig zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl. Die Pandemie hat zum Beispiel dafür gesorgt, dass die Menschen verstärkt von zu Hause aus arbeiten und somit ein Teil der Erwerbsmobilität wegfällt. Einige stellen sich daher die Frage, ob ihre Zeitkarte – wie auch das Zweitauto – noch die richtige Wahl ist. Der Ukraine-Krieg hat dafür gesorgt, dass die Betriebskosten eines Pkw steigen – subjektiv voraussichtlich noch mehr als objektiv. Einige überlegen, weniger zu fahren bzw. Fahrten auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Die Aufklärung über die Folgen des Klimawandels wirkt sich ebenfalls auf die Bevölkerung aus: Die grundsätzliche Verkehrsmittelwahl verlagert sich nach und nach zu Gunsten der modernen Verkehrsmittel mit Bus und Bahn, Radfahren und Zu Fuß gehen. Jüngere Altersgruppen legen zunehmend weniger Wert auf den Besitz eines Pkw.²⁶ Die **sich ändernde Verkehrsmittelwahl** wird sich auch auf die Preisbildung auswirken.

Die Digitalisierung im Rahmen des **technologischen Fortschritts** macht es möglich, neue Preisbildungsansätze zu diskutieren. Die Verfügbarkeit des Mobiltelefons sowie Apps zur Fahrplan- und Preisauskunft mit den Möglichkeiten, in Echtzeit Auskunft über Fahrzeit, Ankunftszeit und Fahrpreisen auch im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln angeben zu können, eröffnet neue Möglichkeiten. So müssen Tickets

²⁶ Vgl. Kuhnimhof, T. et.al. [Umweltbundesamt]: Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, in: Publikationen, 2019, [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf [15.2.2022].

seit langem nicht mehr nur in Papierform ausgegeben werden, sondern werden direkt im Mobiltelefon gespeichert und können bei einer Fahrkartenkontrolle ausgelesen werden. Weiterhin können die Preisbildung und Abrechnung „ex post“, also nach Durchführen der Fahrten, erfolgen. Dies führt dann beispielsweise zu Bestpreis-Systemen, bei denen sich die Nutzenden vor der Fahrt keine Gedanken mehr über den passenden Fahrschein machen müssen – das Ein- und Auschecken reicht. Weiterhin können komplett neue Preisbildungsregeln angewendet werden, die gänzlich auf die bisherige Zoneneinteilung verzichten und nach gefahrenen Kilometern, nach gefahrener Zeit, nach genutzten Verkehrsmitteln oder nach Luftlinie abrechnen.

In vielen Verbänden Deutschlands wird derzeit mit so genannten **Flex-Tarifen** „experimentiert“. Diese sind eine Reaktion auf zurückgehende Aboabschlüsse und das sich durch die Pandemie ändernde Verkehrsmittelwahlverhalten. Die Kundschaft soll sich nicht mehr komplett an den ÖPNV binden und flexibel verschiedene Tage innerhalb eines Monats wählen können.

Diskussion für Dresden

Alle oben genannten Ansätze werden in der Nahverkehrsbranche gerade intensiv und somit auch in Dresden von den Verbundpartnern im VVO diskutiert. Mit der **FAIRTIQ-App** gibt es bereits ein Ticketingsystem, welches (in Anfängen) auf eine Bestpreisabrechnung für die Kundschaft setzt (Postpricing), die entweder kein Abo hat oder über die Gültigkeitsgrenzen ihres Abos hinausfährt. Die Möglichkeiten der FAIRTIQ-App auf Basis des bestehenden Tarifs sollten kurzfristig erweitert werden. Hier ist die 4er-Karte sowie die Möglichkeit, weitere Personen mitzunehmen, zu integrieren.

Wesentlicher Ansatz der Verbundpartner ist derzeit, den **verbundgrenzenüberschreitenden Sachsentarif** abzustimmen, welcher Tarifungerechtigkeiten bei regionalen Fahrten beseitigen soll. Hiervon profitieren insbesondere die Umlandverkehre beispielsweise von Freiberg und Bischofswerda nach Dresden, für die derzeit keine durchgängige Tarifierung besteht.

In Dresden selbst ist derzeit keine größere Diskussion zu erwarten (und sinnvoll zu führen), die Tarifbildung für Bus und Bahn zu ändern. Die **stadtweite Gültigkeit aller VVO-Tickets** hat sich bewährt und wird nicht in Frage gestellt. Zwar gibt es an den Übergängen zu den direkt angrenzenden Kommunen wie unter anderem Freital, Radebeul, Heidenau einen Preissprung. Auch der Landkreis Meißen nimmt ein hohes Preisbewusstsein der Nutzenden bei Reisen zwischen Stadt und Umland wahr – der aktuell deutliche Preissprung beim Zonenübertritt ist aus Nutzersicht wenig attraktiv.²⁷ Dieser fällt aber durch die höhere Bepreisung der Tarifzone Dresden (Preisstufe A1 bei Zeitkarten sowie der Einzelkarte) nicht mehr so deutlich aus wie in früheren Zeiten. Die im **VVO bestehenden Grenzraumregelungen** federn kleinräumige Tarifhärten ab und werden von „Kennerinnen und Kennern“ genutzt. Die FAIRTIQ-App sollte diese Regelungen kennen. Änderungen an der Tarifbildung sind kurzfristig für Dresden nicht sinnvoll und verbessern die Einnahmensituation nicht gravierend. Einen großen Anteil der verkauften Tickets bilden, wie zuvor beschrieben, Zeitkarten, bei deren Verkauf Dresden deutschlandweit eine der besten Marktdurchdringungen hat. Änderungen bei der Tarifbildung, die Fahrten über die Stadtgrenze hinaus betreffen, werden sich wirtschaftlich kaum auf die Finanzen der DVB auswirken, da hier die Verbundpartner einen großen Teil der Einnahmen erhalten.

Seit Anfang Juni 2022 hat die DVB im Dresdner Norden das MOBishuttle im Probetrieb eingeführt, um damit eine flexible kollektive Sammelbeförderung mit eigenen Preisen auszuprobieren. Je nach Verfügbarkeit des klassischen Fahrplans werden die Fahrten teurer (bei parallelem Angebot) oder günstiger (bei Bedienungslücken) bepreist, liegen jedoch immer unterhalb des Taxitarifs. Dieses Pilotprojekt wird einige Erkenntnisse bringen, ob eine **dynamische Preisbildung** akzeptiert wird und Nutzen stiftet.

²⁷ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Landkreis Meißen am 10.3.2022.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im Rahmen dieses Gutachtens werden keine weiteren Preisbildungsmechanismen geprüft. Es wird davon ausgegangen, dass mit anderen Preismechaniken keine zusätzlichen Erlöse für Dresden erzielt werden können, die die Finanzierung der DVB unterstützen. Im Wesentlichen werden die Erlöse über das Preisniveau bestimmt. Dieses wurde im Rahmen des Kapitels Gelegenheitstarife (vgl. Kapitel 0) diskutiert. Gleichwohl ist stets zu prüfen, ob eine andere Preisgestaltung künftig sinnvoller ist.

Empfehlungen

Derzeit sind keine Preismodelle in der Branchendiskussion, die für Dresden signifikant mehr Erlöse versprechen und binnen 18 Monaten umsetzbar sind. Empfohlen wird, die Möglichkeiten weiter zu beobachten. Weiterhin sollte die Gebrauchstauglichkeit der FAIRTIQ-App fortlaufend verbessert und auf Kurzstrecke, 4er-Karte und Mitnahme weiterer Personen ausgeweitet werden.

Tabelle 9: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Neue Preismodelle

Neue Preismodelle		Kennung: KUND 04
stets	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Weiteres Diskutieren tariflicher Alternativen in klass. Verbundarbeitsgruppen ▶ Lobbyarbeit für alternative Finanzierungsformen auf Bundesebene über Fachverbände 	VVO, Verbundpartner

Risiken

Grundsätzlich gibt es bei dieser Maßnahme keine Risiken, da es ein gutes Preismodell gibt. Einflüsse, die sich aus Welt- und Bundespolitik ergeben, können dafür sorgen, dass Preise schneller verändert werden sollten.

6.1.5 Sozialticket (TEIL 01)

Hintergrund

In zahlreichen Verkehrsregionen werden sogenannte Sozialtickets für den ÖPNV angeboten. Diese sollen für Personen mit geringem Einkommen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in Form einer vergünstigten Nutzung von Bus und Bahn sicherstellen. Das **Angebot eines Sozialtickets** ist für Gemeinden und Kommunen **nicht verpflichtend**, es handelt sich um eine freiwillige Leistung. In den meisten Fällen erhält das Verkehrsunternehmen für die Einnahmehausfälle einen Zuschuss von Stadt, Landkreis oder Bundesland. Berechtigtenkreis, Preis und Konditionen des Sozialtickets unterscheiden sich je Verkehrsregion.²⁸

i Der Anteil, der für Verkehr im Hartz-IV-Regelsatz des Sozialgesetzbuches (SGB) in 2022 vorgesehen ist, liegt bundesweit bei 8,97 % der Regelleistung und demnach monatlich bei 40,27 €. ²⁹

²⁸ Vgl. VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.: Bezahlbarer ÖPNV durch Sozialtickets, in: ÖPNV Soziale Aspekte der Verkehrswende, 10.06.2021, [online] <https://www.vcd.org/artikel/sozialtickets> [15.3.2022].

²⁹ Vgl. § 20 SGB II – Regelbedarf zur Sicherung des Lebensunterhalts (Gültig seit 1.1.2022).

Diskussion für Dresden

In Dresden ist ein Sozialticket bei Vorlage des Dresden-Passes erhältlich. Ein Dresden-Pass steht Einwohnerinnen und Einwohnern mit Hauptwohnsitz in Dresden zur Verfügung, die **Sozialleistungen**³⁰ beziehen. Prinzipiell kann ein Dresden-Pass auch für Kinder beantragt werden, wenn sie in einer Bedarfs- oder Einstandsgemeinschaft mit ihren Eltern leben und nur diese Leistungen nach SGB II oder AsylbLG beziehen.³¹ Die in Tabelle 10 gelisteten Fahrausweise können bei Vorlage des Dresden-Passes zu einem Sozialtarif erworben werden und sind übertragbar auf andere Dresden-Pass-Berechtigte. Eine Erhöhung des Rabatts wurde zuletzt im November 2015 vom Stadtrat beschlossen.³²

Tabelle 10: Vergünstigungen beim Kauf von Fahrausweisen mit Dresden-Pass

Tickets Preise gültig ab 1. April 2022	Rabatt je Ticket	Dresden-Pass-Preise
Monatskarte Preisstufe A1 (Tarifzone Dresden)	25 %	49,80 €
Abo-Monatskarte Preisstufe A1 (Tarifzone Dresden)	50 %	27,45 €
Abo-Monatskarte Preisstufe B (Tarifzone Dresden + 1 Nachbartarifzone)	50 % auf Dresdner Anteil	53,45 €
4er-Karte	25 %	7,05 €

Quelle: Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Dresden-Pass-Inhaber: Nahverkehr für jeden Dresdner, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/dresden-pass-inhaber> [15.03.2022].

Dresden-Pass-Inhaberinnen und -Inhaber können sich demnach auch für ein Abo mit monatlicher Abbuchung des rabattierten Betrags entscheiden. Die Mindestlaufzeit des Abonnements beträgt dabei 12 zusammenhängende Monate, wobei der Rabatt zunächst bis zum Gültigkeitsende des Dresden-Passes gewährt wird. Bei fortwährender Berechtigung wird das vergünstigte Abo automatisch um weitere 12 Monate verlängert. Insofern jedoch **keine Verlängerung des Dresden-Passes** erfolgt bzw. die Berechtigung erlischt, **kündigt** die DVB das **rabattierte Abo**. Die betroffenen Abonentinnen und Abonnenten müssen rechtzeitig ein Abo im Normaltarif beantragen, um nahtlos zu wechseln.³³ An dieser Stelle ist aus Gutachtersicht zu prüfen, inwieweit die Kündigung seitens der DVB vermieden werden kann.

Die **Rabattierung der Monatskarte im Abo um 50 %** stellt bereits heute einen deutlichen Preisvorteil aus Kundensicht dar. Das bisherige System setzt hierbei die richtigen Anreize und ist aus Kundenbindungssicht überaus erfolgreich: Über 50 % der Dresden-Pass-Inhaberinnen und -Inhaber wählen das Abo.³⁴ Dies hat entscheidende Vorteile für die Planbarkeit und Sicherstellung der Einnahmen aus diesem

³⁰ Hilfe zum Lebensunterhalt oder Grundsicherung im Alter bei Erwerbsminderung nach Sozialgesetzbuch (SGB) XII, Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld nach SGB II, Leistungen nach Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG), Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz (WoGG), Kinderzuschlag nach § 6a Bundeskindergeldgesetz (BKGG) und Barbetrag nach den Paragraphen 39 und 40 Kinder- und Jugendhilfegesetz (SGB VIII)

³¹ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Dresden-Pass-Inhaber: Nahverkehr für jeden Dresdner, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/dresden-pass-inhaber> [15.3.2022].

³² Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Mehr Menschen nutzen das Dresdner Sozialticket, in: Pressemitteilungen, 3.12.2018, [online] https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/archiv/2018/12/pm_004.php [15.3.2022].

³³ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Dresden-Pass-Inhaber: Nahverkehr für jeden Dresdner, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/dresden-pass-inhaber> [15.3.2022].

³⁴ 14.445 von insgesamt 27.161 Dresden-Pass-Inhaberinnen und -Inhabern nutzen das Abo. (Vgl. Dresdner Neueste Nachrichten (DNN): Ansturm auf das Sozialticket, in: Lokales, 30.9.2017, [online] <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Ansturm-auf-das-Sozialticket> [28.3.2022].)

Segment und minimiert sogleich Aufwendungen im Bereich der Prozesse zum Erhöhten Beförderungsentgelt (EBE). Als Rückfallebene stehen die anderen Tickets (Bar-Monatskarte und 4er-Karte), die im Sozialtarif um 25 % rabattiert sind, zur Verfügung. In ihrer Nutzung sind diese im Vergleich zum Abo überschaubarer – für 2017/2018 wurden 986 Dresden-Pass-Nutzende mit Bar-Monatskarten sowie im Monat rund 1.000 4er-Tickets im Sozialtarif identifiziert.³⁵ Sie stellen dennoch ein sinnvolles Ergänzungsangebot beispielsweise für Gelegenheitsnutzende dar.

Der Dresden-Pass ist eine **freiwillige Leistung der LHD** – beim Sozialticket handelt es sich um ein gemeinschaftliches Angebot der LHD und der DVB, wobei die Kosten durch beide Partner getragen werden. Zwischen November 2017 bis Oktober 2018 stellte die Stadt zur Finanzierung über 2,4 Mio. € bereit. Für 2019 und 2020 veranschlagte die Stadt rund 2,89 Mio. € bzw. 3,29 Mio. €. ³⁶ Für das Jahr 2019 wurden ca. 26.000 Bezüge des Dresden-Passes vermerkt. Anfang 2020 war der Berechtigtenkreis bereits um Personen mit Wohngeld und Kinderzuschlag erweitert worden – der Antrag kam von der Stadtratsfraktion Die Linke – dadurch kamen mehrere Tausend Berechtigte hinzu.³⁷

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im Rahmen dieses Gutachtens werden keine zusätzlichen Erlöse aus der Maßnahme Sozialticket angenommen, da sich insbesondere das Abo im Sozialtarif bereits heute gut etabliert hat. Eine erneute Erweiterung des Berechtigtenkreises ist perspektivisch zu prüfen, um die faire Teilhabe möglichst vieler Dresdnerinnen und Dresdner zu gewährleisten und positive Effekte für die DVB zu erzielen – zum aktuellen Zeitpunkt besteht jedoch dahingehend kein konkreter Handlungsbedarf. Da die Finanzierung der Einnahmeausfälle durch die Rabattierung in gemeinschaftlicher Abstimmung mit der DVB über den Sozialetat der Landeshauptstadt Dresden finanziert wird, sind an dieser Stelle weder zusätzliche Erlöse noch zusätzliche Kosten feststellbar.

Empfehlungen

Das **erfolgreiche System der Rabattierung und Ausgleichsfinanzierung** ist bestmöglich aufrechtzuerhalten. Ein Ausweiten des Berechtigtenkreises sollte nur in Erwägung gezogen werden, wenn eine auskömmliche Finanzierung durch den Haushalt zu gewährleisten ist. Sobald die Berechtigung für den Dresden-Pass entfällt, wird das Abo durch die DVB gekündigt. Im Sinne der Kundenbindung sollte dies an geeigneter Stelle noch einmal diskutiert werden. In jedem Fall stellt das Angebot eines Sozialtarifs einen wichtigen Beitrag zur **Teilhabe der Wohnbevölkerung am gesellschaftlichen Leben** dar, indem es die ÖPNV-Nutzung deutlich erschwinglicher macht.

³⁵ Vgl. Dresdner Neueste Nachrichten (DNN): Ansturm auf das Sozialticket, in: Lokales, 24.10.2017, [online] <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Ansturm-auf-das-Sozialticket> [28.3.2022].

³⁶ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Mehr Menschen nutzen das Dresdner Sozialticket, in: Pressemitteilungen, 3.12.2018, [online] https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/archiv/2018/12/pm_004.php [15.3.2022].

³⁷ Vgl. DIE LINKE. im Dresdner Stadtrat: Bald 10.000 neue Dresden-Pass-Berechtigte?, in: Archiv, 4.10.2019, [online] <https://archiv.linke-fraktion-dresden.de/politik/detail/article/bald-10000-neue-dresden-pass-berechtigte/> [15.3.2022].

Tabelle 11: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Sozialticket

Sozialticket (Dresden-Pass)		Kennung: TEIL 01
bis Ende 2023	► Ausloten von Maßnahmen zur sinnvollen Ausweitung des Berechtigtenkreises	LHD mit DVB, VVO
bis Ende 2024	► Prüfen der Möglichkeit zur Bindung nach Berechtigungsende	LHD mit DVB, VVO

Risiken

Aus Finanzierungsperspektive werden in Bezug auf das Sozialticket und eine mögliche Erweiterung des Berechtigtenkreises keine Risiken gesehen, sofern die (zusätzlichen) DVB-Rabatte aus dem Sozialetat kofinanziert werden.

6.1.6 Jugendticket (Bildungs- und Azubiticket) (TEIL 04)

Hintergrund

- i Ermäßigte Jugendtickets für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende gibt es in nahezu allen Verkehrsregionen. Häufig werden besonders für junge Menschen hohe Rabattierungen, zum Beispiel ein 365-Euro-Ticket, sowie ein großer räumlicher Gültigkeitsbereich, zum Beispiel verbundweit, angeboten.³⁸ Attraktive Angebote für diese Zielgruppe sind vielfach auch politisch gewünscht.

Personen bereits in jungen Jahren für den ÖPNV zu begeistern, erleichtert deren Einstieg in ein reguläres Abo zu einem späteren Zeitpunkt – Rabattierungen für diese Zielgruppe können sich also lohnen. Dementsprechend wird auch für Dresden geprüft, inwiefern das aktuelle Angebot für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende noch zusätzliche Erlöspotenziale birgt.

Diskussion für Dresden

Seit August 2021 gibt es im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) das neue **BildungsTicket**, welches **verbundweit** und rund um die Uhr die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Schulweg aber auch für alle Freizeitwege ermöglicht. Zum Kauf eines Bildungstickets berechtigt sind alle Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden und an berufsbildenden Schulen (ausgenommen duale Ausbildungen) im VVO-Gebiet bzw. mit dortigem Wohnort. Das Bildungsticket ist im **12-Monats-Abo** erhältlich, bedarf einer gültigen Kundenkarte und ab dem 15. Lebensjahr darüber hinaus der Bestätigung durch die Schule. Preislich liegt das Bildungsticket bei **15 € im Monat** und ist damit noch einmal deutlich günstiger als das zuvor für diese Zielgruppe passende Angebot der ermäßigten Abo-Monatskarte (Preisstand April 2022: 41,20 € für Tarifzone Dresden und 119,90 € für den Verbundraum). Der günstige Preis kann durch die umfangreiche **Finanzierung des Freistaates Sachsen** sowie – im Falle anspruchsberechtigter Personen in Dresden – die **finanzielle Beteiligung der LHD** angeboten werden.³⁹ Für die anspruchsberechtigten Schüler und Schülerinnen hatte die LHD bislang die Hälfte der Ticketkosten übernommen und unterstützt mit diesen Mitteln nun auch das Bildungsticket. Der Freistaat Sachsen finanziert das Bildungsticket für alle sächsischen Verkehrsverbände mit jährlich rund 50 Mio. €.⁴⁰

³⁸ zum Beispiel SchülerTicket im VRS, MAXX-Ticket im VRN, 365-Euro-Ticket im VGN, VVM und im MVV

³⁹ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Ermäßigte Tickets im Abo – unser Angebot für Schüler und Azubis, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/schueler-studenten/schueler#azubiticketsachsenvvo> [15.3.2022]

⁴⁰ Vgl. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Neues Bildungsticket wird rege genutzt, in: News, 24.11.2021, [online] <https://www.medien-service.sachsen.de/medien/news/1032734> [15.3.2022].

Zuvor bestanden etwa 58.000 regionale Schülertickets in Sachsen, das Bildungsticket wurde mit Stand September/Oktober 2021 bereits rund 118.000-mal abonniert. Im VVO stieg die Anzahl der **Bildungsticket-Nutzenden** allein von September auf Oktober 2021 um 13 % auf **62.700** an.⁴¹

Zusätzlich gibt es das **AzubiTicket Sachsen**, welches mit 48 € monatlich zur verbundweiten Fahrt in nahezu allen Verkehrsmitteln berechtigt. Für 5 € mehr kann ein weiterer Verbund hinzugebucht werden. Dieses Angebot richtet sich in Bezug auf Dresden und Umgebung an Auszubildende einer berufsbildenden Schule im VVO-Gebiet, eines anerkannten Ausbildungsberufs bei einem sächsischen Betrieb mit Berufsschule in einem anderen Bundesland sowie an Freiwilligendienstleistende in Sachsen.⁴² Auch dieses Ticket wird durch den Freistaat Sachsen unterstützt.

Im Falle des Bildungstickets kalkulierte die DVB auf Basis der Alteinnahmen die Einnahmeausfälle, die für diese Sondermaßnahme durch den Freistaat Sachsen ausgeglichen werden. Nach Angabe der DVB im Januar 2022 hat die **Nachfrage die vorherige Prognose übertroffen**.⁴³ Inwieweit sich die Nachfrageentwicklungen auf die Erlöse der DVB auswirken, kann erst nach Auswertung der geplanten Verbunderhebung verlässlich beziffert werden. Grundsätzlich sind mit Nachfragesteigerungen neben dem Wachstum der reinen Ticketverkaufseinnahmen auch zusätzliche Kosten zum Beispiel durch Verstärkerfahrten und Zusatzleistungen verbunden. Dementsprechend kann sich ein weiterer Verhandlungsspielraum mit dem Zuschussgeber ableiten.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im Rahmen dieses Gutachtens werden keine zusätzlichen Erlöse aus der Maßnahme Jugendticket im Betrachtungshorizont bis 2027 angenommen. Der Preis des Bildungstickets ist aktuell mit 15 € gesetzt – eine kurzfristige Änderung ist unwahrscheinlich. Ein Hebel zur Erlössteigerung in diesem Bereich wäre das stärkere Bewerben zum Kauf sowie zur Nutzung des Tickets in Dresden, jedoch lässt sich hierbei der konkrete finanzielle Effekt nicht seriös kalkulieren. Die nächste Verkehrserhebung im VVO, welche Aufschluss über die Nutzung des Bildungstickets geben kann, steht in 2023 an. Aufgrund der Förderung durch den Freistaat und der guten Akzeptanz des Tickets werden keine nennenswerten negativen Auswirkungen erwartet. Exakte Aussagen können jedoch zum Zeitpunkt der Berichtslegung nicht getroffen werden.

Empfehlungen

Die angebotenen Tickets für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende sind sozial ausgewogen. Es wird empfohlen, die **Nachfrage und das Nutzungsverhalten** in Bezug auf das Bildungs- und AzubiTicket ausführlicher zu **evaluieren** – die Verkehrserhebung in 2023 kann hier Aufschluss geben. Auf Basis dessen kann eine Nachkalkulation beim Verbund bzw. dem Freistaat Sachsen angestrengt werden. Künftig wäre einerseits eine Preiserhöhung mit dem Freistaat zu diskutieren und andererseits ein Verhandeln um mehr Fördergelder für den Ausbau des Angebots denkbar.

Es wird außerdem empfohlen, die **Preisdifferenzierung** zwischen Schülerinnen und Schülern im Vergleich zu Auszubildenden beizubehalten. Diese wird als sinnvoll erachtet, da zum einen die Nutzenden in der Regel eine Ausbildungsvergütung erhalten und zum anderen so die Basis für eine spürbare Mitfinanzierung durch die Arbeitgeberschaft gegeben ist. Ähnlich wie beim Jobticket ist es sinnvoll, die **komplette Kostenübernahme** bzw. die Beteiligung über einen Arbeitgeber-Zuschuss ebenso beim AzubiTicket verstärkt zu **bewerben**, damit der Endnutzerpreis möglichst gering oder im besten Fall gleich null ist.

⁴¹ Vgl. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Neues Bildungsticket wird rege genutzt, in: News, 24.11.2021, [online] <https://www.medienservice.sachsen.de/medien/news/1032734> [15.3.2022].

⁴² Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Ermäßigte Tickets im Abo – unser Angebot für Schüler und Azubis, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/schueler-studenten/schueler#azubiticketsachsenvvo> [15.3.2022].

⁴³ Im Rahmen eines Fachaustauschs von Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der Abteilung Markt- und Qualitätsforschung der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) am 28.1.2022.

Das Argument, die Nachwuchskräfte im Unternehmen stärker zu unterstützen, sollte in vielen Fällen das Engagement und damit die Mitfinanzierung durch den Arbeitgeber bekräftigen.

Tabelle 12: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Jugendticket

Jugendticket (Bildungs- und Azubiticket)		<i>Kennung: TEIL 04</i>
bis Ende 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verhandlung mit dem Freistaat über den VVO bzgl. Förderung nach Evaluation ▶ Diskutieren einer Preis-/Fördererhöhung und Finanzierung des Angebotsausbau 	LHD mit DVB, VVO und Freistaat Sachsen
bis Ende 2024	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motivierten der Betriebe zur Kostenübernahme bei Azubis 	LHD mit DVB, VVO

Risiken

Als Risiko ist zu formulieren, dass die Höhe der Fördergelder des Freistaates für das Bildungsticket sowie das AzubiTicket von der politischen Agenda der Staatsregierung sowie der Diskussion zum Staatshaushalt 2023/2024 ff. abhängig ist. Prinzipiell ist aber anzunehmen, dass die Förderung mindestens im Betrachtungszeitraum bis 2027 erhalten bleibt und auch die Ergebnisse der Verkehrserhebung keine nennenswerten negativen Auswirkungen in Bezug auf die Schüler- und Jugendtickets mit sich bringen.

6.1.7 Jobticket und Arbeitgeberbetreuung (NUNI 01)

Hintergrund

Jobtickets, also vergünstigte Fahrkarten für Beschäftigte, gibt es in Deutschland schon seit Anfang der 1990er Jahre. Ursprünglich wurde das Tarifangebot geschaffen, um mit einem günstigen Preis und der Ansprache von sehr großen Firmen in kurzer Zeit eine deutlich höhere Nachfrage für den ÖPNV zu erreichen. Hohe Rabatte auf den Normalpreis des Abonnements wurden fast ausnahmslos durch den ÖPNV gewährt. Dadurch, dass sich die 1990er und 2000er Jahre gerade in Ostdeutschland eher durch einen angespannten Arbeitsmarkt bei insgesamt schwacher Wirtschaftskraft auszeichneten sowie die Zahl der wirklich großen Firmen begrenzt war und ist, waren Jobticketangebote vor allem in den westdeutschen Metropolregionen erfolgreich.

Mit den 2010er Jahren wandelt sich die Lage: Durch den **zunehmenden Fachkräftemangel** und den insbesondere in Ostdeutschland voranschreitenden demografischen Wandel entwickelt sich ein Arbeitnehmermarkt. Die Arbeitgeberschaft bemüht sich zunehmend sowohl um attraktive Löhne, als auch um zusätzliche Sozialleistungen, um Fachkräfte zu gewinnen und bestehende Beschäftigte zu halten. In den Fokus der Betrachtungen gerät dabei auch zunehmend der Weg zur Arbeit.

Grundsätzlich gilt in Deutschland das so genannte Werkstorprinzip, welches die Fürsorgepflicht der Arbeitgeberschaft mit Verlassen der Arbeitsstätte grundsätzlich enden lässt. Abweichend davon sind über die Berufsgenossenschaften Wegeunfälle von und zur Arbeit versichert. Arbeitgeber selbst können den Beschäftigten schon seit langer Zeit über das so genannte Dienstwagenprivileg steuervergünstigt einen Pkw zur privaten Nutzung zur Verfügung stellen. Über § 8 Nr. 2 EStG kann die Arbeitgeberschaft den Beschäftigten auch im moderaten Maß – im Jahr 2022 sind das bis zu 50 € im Monat – steuerfreie Sachbezüge zur Verfügung stellen. Insbesondere Einkaufs- und Tankgutscheine werden hierüber abgerechnet, in geringem Maß auch Tickets für den ÖPNV finanziert.

i Seit 2019 wurden die steuerlichen Rahmenbedingungen für die Finanzierung von Jobtickets durch die Arbeitgeberschaft seitens des Bundes deutlich verbessert: Alle Fahrtkostenzuschüsse an Beschäftigte für jegliche Tickets des ÖPNV – egal ob zur Nutzung auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit – sind in voller Höhe steuer- und sozialabgabenfrei.

Darüber hinaus wird gemäß § 3 Nr. 37 EStG auch von der Arbeitgeberschaft an die Beschäftigten überlassene Fahrräder mit den Dienstwägen gleichbehandelt („Jobrad“). Die Beschäftigten müssen den Wert eines überlassenen Rades mit lediglich 1 % der Preisempfehlung des Herstellers versteuern. Somit werden der ÖPNV und das Fahrrad an dieser Stelle dem Pkw gleichgestellt – mit dem Vorteil, dass Pkw bis dato nur einer ausgewählten Beschäftigtengruppe zur Verfügung gestellt wurden und mit dem Jobticket sowie dem Jobrad erstmals breite Teile der Belegschaft angesprochen werden können. Es bestehen also gute Voraussetzungen, die Arbeitgeberschaft im Sinne der Nutznießerfinanzierung stärker als bisher in die Finanzierung des Dresdner ÖPNV einzubeziehen.

Diskussion für Dresden

Auch in Dresden hat das Jobticket bereits einen gewissen Stellenwert. In den 1990er Jahren wurde an Prestigeprojekten zusammen mit Infineon gearbeitet, bei dem eine große Abnahme an Jobtickets zu einem hohen Rabatt führte, jedoch den Eigenanteil der Beschäftigten absolut nur überschaubar gesenkt hat. Diese Lösung konnte sowohl bei den Betrieben als auch bei den Beschäftigten keine Breitenwirkung entfalten. Nicht zuletzt auf Empfehlung des Gutachters wurde in Dresden Anfang der 2010er Jahre das **Jobticket mit obligatorischem Fahrtkostenzuschuss** eingeführt: Finanziert der Arbeitgeber 10 % des Ticketpreises, gewährt die DVB gemäß VVO-Tarif 10 % Rabatt für ein an Werktagen tagsüber geltendes persönliches Ticket. Dieses recht einfache Prinzip hat dafür gesorgt, dass inzwischen ca. 20.000 Beschäftigte in rund **300 Firmen** Jobtickets über die DVB erhalten.⁴⁴ Auch die Landeshauptstadt selbst sowie zahlreiche Einrichtungen des Freistaates haben Rahmenverträge. Entsprechend der Recherchen der DVB geben bereits heute zahlreiche Arbeitgeber einen höheren Fahrtkostenzuschuss als die mindestens geforderten 10 %.⁴⁵ Dies führt in Summe dazu, dass die Arbeitgeberschaft in Dresden aktuell 1,8 Mio. € p.a. zur Finanzierung der Fahrgeldeinnahmen beitragen.

Die Bekanntheit des Jobtickets ist laut IHK Sachsen besonders im Mittelstand noch ausbaufähig.⁴⁶ Besonders dort könnten die Marketingaktivitäten noch ausgeweitet werden. Ebenso ließe sich über Verdichtungsleistungen für Unternehmen sprechen. Aus Sicht der IHK muss das Thema ÖPNV-Anbindung bereits bei der Ansiedlung von Gewerbe von Beginn an mitgedacht werden – auch wenn an sich genug Platz für Parkplätze zur Verfügung stünde.⁴⁷ Somit wäre auch ein Jobticket von Beginn an attraktiver. Generell sollte Betrieben dabei auch die Möglichkeit zur Kofinanzierung gegeben werden – zum Beispiel bei der Infrastruktur (Haltestellen, Zuwege) oder dem Betrieb (Zusatzfahrten und Linienverlängerungen). Dies kann auch aus Sicht der IHK eine weitere gute Möglichkeit des Einbezugs der Arbeitgeber darstellen.⁴⁸

⁴⁴ Vgl. DVB Jobticket-Daten, Stand: 28.2.2022.

⁴⁵ Vgl. DVB Jobticket-Daten, Stand: 28.2.2022.

⁴⁶ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

⁴⁷ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

⁴⁸ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

Die Maßnahmen anderer Verkehrsregionen Deutschlands im Bereich der Jobticket-Tarife zeigen, dass durch eine geschickte Preisgestaltung der Anteil der Finanzierung durch die Arbeitgeberschaft deutlich erhöht und damit der Eigenanteil der Beschäftigten gesenkt werden kann. Die Kundschaft wird ausgeweitet und damit die Erlösbasis für den ÖPNV verbreitert, ohne die vom ÖPNV gewährten Rabatte deutlich zu erhöhen.

- ❶ So zeigt das Beispiel des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), dass mit dem Ende 2019 modifizierten Firmenticket in Berlin-Brandenburg mit leicht höheren Rabatten als in Dresden (mindestens 8 € statt 5,49 €) bei gleichzeitig deutlich höherem obligatorischem Fahrtkostenzuschuss durch den Arbeitgeber (mindestens 15 € statt 5,49 €) eine große Nachfrage „entfacht“ werden kann. Die Mindestbestellmenge liegt bei lediglich 5 Tickets gegenüber im Regelfall 30 Tickets in Dresden.⁴⁹ Im Ergebnis steigt – auch während der Pandemie – die Zahl der Stammkundinnen und -kunden im Saldo deutlich und die Einnahmenbasis seitens Arbeitgeberschaft sowie Beschäftigte wächst. Neben Berlin profitieren auch die kreisfreien Städte Brandenburgs wie Potsdam und Cottbus von dem neuen Angebot.⁵⁰

Schleswig-Holstein geht noch einen Schritt weiter: Mit der Unterstützung des liberalen Wirtschafts- und Verkehrsministers gilt im Norden ein neues **Jobticket-Angebot**, welches noch deutlicher auf die Finanzierung durch die Wirtschaft setzt:

- ❶ Beim NAH.SH-Jobticket werden bei einem Arbeitgeberzuschuss von 30 € pro Monat seitens des ÖPNV 20 € Rabatt auf jegliche Abonnements gewährt. Arbeitgeber, die weniger Zuschuss gewähren wollen, zahlen 15 € pro Nutzer/in und Monat als steuerfreien Fahrtkostenzuschuss und erhalten dabei 10 € Rabatt seitens des ÖPNV. Die Mindestabnahme beträgt hier ebenso 5 Tickets.⁵¹

Die Nachfrage steigt mit Einführung der neuen Konditionen im April 2021 an, wobei beide Rabattstufen gleichermaßen nachgefragt werden. Im Ergebnis können aus Sicht der Arbeitnehmerschaft die Ticketkosten in den Großstädten Kiel und Lübeck auf 2,50 € pro Monat gesenkt werden, wobei die kommunalen Verkehrsbetriebe pro Ticket 30 € pro Monat an Einnahmen durch die Arbeitgeber erhalten. Der Mengeneffekt soll zusätzliche Nachfrage und damit Erlöse generieren. Nach drei Jahren wird der wirtschaftliche Erfolg evaluiert werden. Innerhalb dieser Zeit bürgt das Land für eventuell auftretende Mindereinnahmen, die von den meisten Verantwortlichen vor Ort nicht erwartet werden.⁵²

Entsprechend der erläuterten Entwicklungen wird für den VVO mit Blick auf Dresden und die Region empfohlen, das hiesige **Jobticket weiterzuentwickeln**, um neue Betriebe und Institutionen zu akquirieren sowie die bestehenden Rahmenverträge zum Vorteil aller zu überführen. Dass der Fachkräftemangel perspektivisch auch die Zahlungsbereitschaft der Arbeitgeber im Hinblick auf einen steuerfreien ÖPNV-Zuschuss erhöht, erwartet auch die IHK Sachsen.⁵³

Im Kern sollte es künftig beim Jobticket zwei Rabattstufen geben, die bereits ab einer Bestellmenge von 5 Tickets pro Rahmenvertrag gelten sollten (vgl. Abbildung 11).

- ▶ **Rabattstufe I** fordert von der Arbeitgeberschaft unabhängig vom Ticketpreis mindestens 15 € Fahrtkostenzuschuss pro Monat (statt heute 10 % und somit für die Tarifzone Dresden 5,49 €). Im Gegenzug wird dafür der Rabatt des VVO bzw. der DVB auf 5 € leicht gesenkt. Damit soll für die

⁴⁹ Vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): VBB-Firmenticket für Arbeitgebende, in: Tickets & Abonnements, o.D., [online] <https://www.vbb.de/tickets/sondertickets/vbb-firmenticket/arbeitgebende/> [10.3.2022].

⁵⁰ Beratungsprojekt Probst & Consorten Marketing-Beratung 2021.

⁵¹ Vgl. Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH): Jobticket, in: Fahrkarten, o.D., [online] <https://www.nah.sh/de/fahrkarten/jobticket/> [10.3.2022].

⁵² Beratungsprojekt Probst & Consorten Marketing-Beratung 2021.

⁵³ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

Arbeitgeberschaft der Anreiz gesetzt werden, in die Rabattstufe II zu wechseln. Rabattstufe I sorgt für mindestens 20 € niedrigere Eigenanteile der Beschäftigten. Dieser beträgt dann ca. 35 € pro Monat.

- **Rabattstufe II** verspricht mit 10 € VVO-Rabatt bei mindestens 30 € Arbeitgeberzuschuss einen deutlich größeren Rabatt. Aus Sicht der Beschäftigten beträgt der Eigenanteil dann maximal nur noch 15 € pro Monat, also ca. 50 ct pro Kalendertag. Je Beschäftigten können jedoch weiterhin 45 € pro Monat vereinnahmt werden.

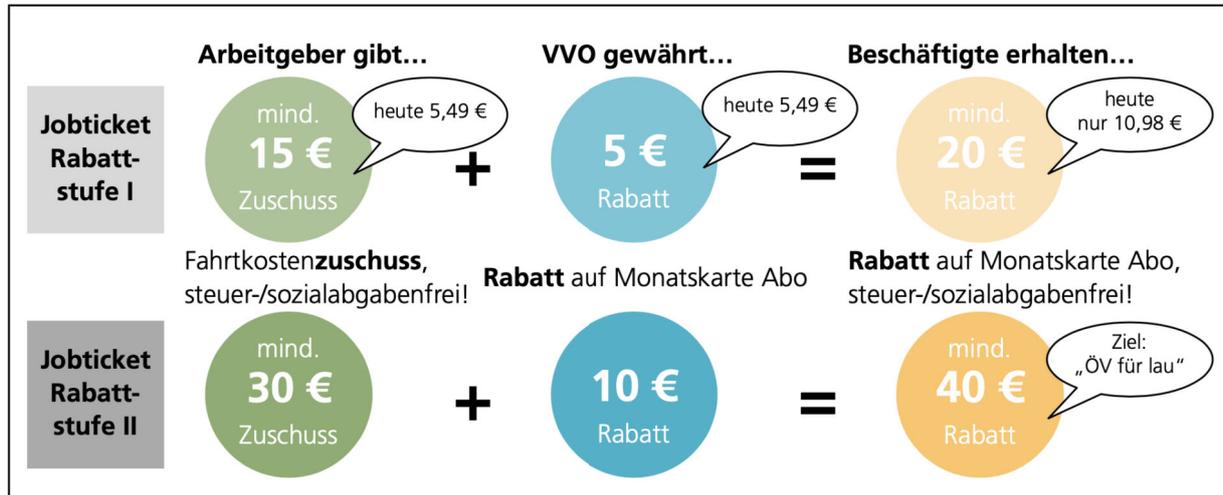


Abbildung 11: Empfehlung zur Weiterentwicklung des Jobtickets im VVO (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Über die beiden Rabattstufen hinaus sollten sich die Verbundpartner mit den Potenzialen des so genannten „**Mobilitätsbudgets**“ beschäftigen. Arbeitgeber können damit ihren Beschäftigten ein Mobilitätskonto mit einem bestimmten Budget gewähren, welches monatlich mit einem festgelegten Betrag „aufgeladen“ wird. Die Beschäftigten können diesen Betrag dann monatlich individuell abrufen und diesen für vergünstigte Fahrten mit Bus und Bahn, Mietrad, MOBshuttle, Carsharing, Taxi und E-Scooter verbrauchen. Liefersdienste zum Beispiel der Dresdner Lebensmittelhändler ließen sich integrieren. Die Nutzung des Budgets für die Finanzierung eines Dienstwagens oder für Kraftstoffe ist nicht vorgesehen. Abgerechnet wird fahrtenindividuell. Nicht verbrauchtes Budget verfällt am Monatsende.

- Für die **Beschäftigten** hat das Mobilitätsbudget den Vorteil, sich nicht unbedingt auf ein Abonnement des ÖPNV festlegen zu müssen und aus einer großen Bandbreite an Mobilitätsservices auswählen zu können. Gerade nach der Pandemie arbeiten viel Beschäftigte zunehmend im Homeoffice und wollen ihre Mobilität individuell abseits eines eigenen Pkw gestalten.
- Für die **Arbeitgeberschaft** hat das Mobilitätsbudget den Vorteil, als dass es einen weiteren Baustein der Arbeitgeberleistungen darstellen kann, welche steuerbegünstigt (nicht komplett steuerfrei) sind. Die monatlichen Kosten sind bei einer Teilnahme am Programm gedeckelt und damit für die Arbeitgebererschaft gut budgetierbar. Gleichzeitig kann das Budget je nach Beschäftigtengruppe frei konfiguriert werden. Schließlich würden die Verbundpartner die Abrechnungsleistung über eine Erweiterung vorhandener Apps steueroptimiert mit übernehmen können, so dass die Verwaltung dieser Lohnnebenkosten für die Arbeitgebererschaft sehr überschaubar bleibt.
- Für die **Verbundpartner** ergeben sich ebenfalls Vorteile: Durch die Erweiterung der Servicepalette können weitere Teile der Arbeitgebererschaft angesprochen und damit die Einnahmenbasis des ÖPNV verbreitert werden. Dazu ist zum einen die Abrechnungslogik in die eigenen Apps zu integrieren oder eine White-Label-Lösung eines dritten Anbieters zu nutzen. Zum anderen sind preisliche Anreize zu setzen, damit das Budget in erster Linie für Fahrten mit Bus und Bahn genutzt wird.

Das Mobilitätsbudget könnte auf die hiesige Terminologie gemünzt „MOBIbudget“ heißen und folgende Konditionen aufweisen:

- Gibt der Arbeitgeber einen Fahrtkostenzuschuss von mindestens 90 € pro Monat, geben die Verbundpartner einen „Naturalrabatt“ für Bus und Bahnleistungen in Höhe von 15 € „oben drauf“. Die Beschäftigten können mit ihrem Gesamtbudget dann ein Abonnement zum Normalpreis oder den Eigenanteil des bereits vergünstigten Jobtickets genauso finanzieren wie (zusätzlich auch) Tageskarten, Einzelfahrscheine sowie die für ihre Beschäftigtengruppe vom Arbeitgeber „freigeschalteten“ weiteren Mobilitätsservices (s.o.).
- In Summe verfolgt diese Mechanik eine Preisreduktion des Tarifsortiments bei dessen intensiver – jedoch flexibler – Nutzung. Das vom Arbeitgeber auszureichende Mobilitätsbudget muss den Wert eines Abonnements für Dresden deutlich übersteigen, sonst funktioniert die Mechanik nicht und zusätzliche ÖPNV-Rabatte wären nicht zu rechtfertigen.
- Je nach Nutzungsintensität bewegen sich die ÖPNV-Rabatte zwischen 0 und 14,2 % (im Mittel dazwischen). Sofern die Konditionen des oben beschriebenen Jobtickets zusätzlich in Anspruch genommen werden, beläuft sich der ÖPNV-Rabatt auf maximal 23,8 % (im Mittel niedriger) (vgl. Abbildung 12).

Die genauen Konditionen des Mobilitätsbudgets sowie des Jobtickets sind von den Verbundpartnern zu diskutieren und zu beschließen.

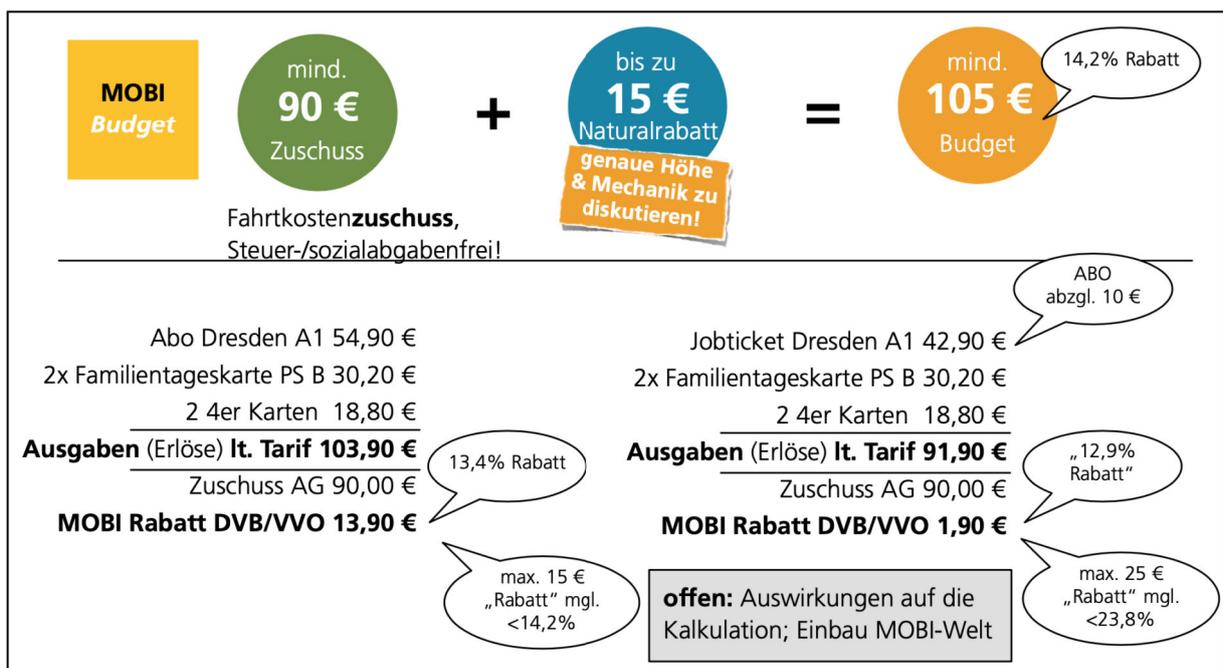


Abbildung 12: Empfehlung zur Einführung eines Mobilitätsbudgets im VVO (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Die durchgeführte Erlösabschätzung berücksichtigt deutlich höhere Zuschüsse der Arbeitgeberschaft i.H.v. 9 Mio. € p.a. (bisher 1,7 Mio. € p.a.) sowie deutlich gesenkte Eigenanteile der Beschäftigten. Ebenso werden Wanderungsbewegungen vom klassischen Abonnement sowie allen weiteren ÖPNV-Tickets und deren heutige Umsätze hin zum Jobticket gegengerechnet. Kern der Bewertung ist die Marktwirkung eines Jobticket-Relaunches (v.a. höherer Mindestzuschuss, Änderung Rabattlogik und Mindestbestellmenge) auf Basis beobachteter Preiselastizitäten. Weiterhin werden die Effekte der Migration der ca. 300 bestehenden Jobticket- Rahmenverträge berücksichtigt. Nicht zuletzt wird aufgrund der Folgen der Pandemie vorsichtig geschätzt.

Die oben erläuterten **Jobticketkonditionen** sorgen bei einer Einführung innerhalb weniger Jahre zu Mehrerlösen im Saldo von 1,4 Mio. € p.a. Diese lassen sich bei zügiger Umsetzung zeitgemäßer Konditionen und einer überschaubaren Karenzzeit für bestehende Verträge am Markt erzielen. Der Außendienst insb. der DVB ist hierfür grundsätzlich gut aufgestellt. Die angenommenen Umsetzungskosten beziehen sich in diesem Fall auf Außendienst und IT. Erlöspotenziale aus dem **Mobilitätsbudget** werden bisher noch nicht berücksichtigt. Auch hier ist ein positiver Effekt zu erwarten.

Tabelle 13: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Jobticket

Jobticket und Arbeitgeberbetreuung												<i>Kennung: NUNI 01</i>	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (– €) in Mio. Euro</i>													
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €		
1,4	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	1,0	0,1	1,5	0,1	1,5	0,1		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Empfohlen wird, ein neues Jobticket mit mehr Arbeitgeberbeteiligung und Senkung der Mindestabnahme einzuführen, um die Arbeitgeberbeteiligung zu stärken sowie die Eigenbeteiligung der Beschäftigten deutlich zu senken. Neben dem Jobticket sollte zusätzlich ein kompatibel gestaltetes Mobilitätsbudget eingeführt werden, welches technisch und preislich auf die Belange der Kundschaft – Beschäftigte wie Arbeitgeberschaft – eingeht sowie eine flexible Nutzung verschiedener Mobilitätsservices ermöglicht.

Tabelle 14: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Jobticket

Jobticket und Arbeitgeberbetreuung		<i>Kennung: NUNI 01</i>	
bis Ende I/2023	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Erarbeiten der genauen Jobticket-Konditionen im VVO ▶ Fassen der Beschlüsse im Rahmen der ZVV des Z-VOE 	VVO, Verbundpartner, ZVV	
bis Ende II/2023	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorbereiten vertriebliche Markteinführung und Migration Bestandsverträge 	DVB, Verbundpartner	
1.8.2023	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einführen des neuen Jobtickets 	VVO, Verbundpartner	
Bis spätestens 1.8.2024	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einführen Abrechnungstechnik sowie Preiskonditionen des Mobilitätsbudgets ▶ Erweitern der MOBlapp zur steueroptimierten Abrechnung der Firmen 	VVO, Verbundpartner	

Risiken

Grundsätzlich werden keine Risiken bei der Umsetzung eines geänderten Jobtickets gesehen. Der Aufwand ist gerechtfertigt und der Nutzen überwiegt deutlich. Beim Mobilitätsbudget ist die genaue preisliche Ausgestaltung abzustimmen. Die technische Umsetzung und Abstimmung sind eine gewisse Herausforderung, da die ÖPNV-Branche diesen Markt in Deutschland aktuell erst entdeckt. Dresden und die Region können hier immerhin auf die Erfahrungen einiger Marktakteure zurückgreifen. Die IT-seitige Umsetzung und Einbindung ist gut möglich, bedarf jedoch eines guten (agilen) Prozesses sowie zeitlichen Vorlaufes. Beides muss gewollt und gewährleistet werden.

6.1.8 Mieterticket (NUNI 03)

Hintergrund

In einigen Städten Deutschlands werden aktuell Mietertickets pilotiert. Dabei bieten Vermietungsgesellschaften ihren Mieterinnen und Mietern ein **vergünstigtes Abonnement** für den öffentlichen Nahverkehr an. Somit werten die Vermieter ihr Wohnungsangebot auf und können zugleich werbewirksam ihr soziales Engagement bekräftigen. Mutigere Ansätze beispielsweise in Bielefeld beinhalten als Pilotprojekt sogar für alle Wohnungen ein in der Miete enthaltenes Ticket. Das Vorhandensein eines Mietertickets kann außerdem auch ein Kriterium in der Stellplatzsatzung sein, weniger Stellplätze für Pkw bauen bzw. anbieten zu müssen (vgl. Kapitel 0). Der Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen (vdw) geht davon aus, dass sowohl Solidarmodelle (Abnahme bei jeder Neuvermietung) als auch Fakultativmodelle den Mieterinnen und Mietern Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV liefern und ein sinnvoller Ansatz für die wirksame Reduzierung des Stellplatzbedarfs sein können. Eine Integration von Sharing-Angeboten in den Wohnstandorten ist dabei laut vdw wünschenswert.⁵⁴

Diskussion für Dresden

Die mögliche Ausgestaltung ist vielfältig. In jedem Fall kann allen Mieterinnen und Mietern ein **fakultatives Mieterticket** angeboten werden. Sowohl Verkehrsverbund als auch Vermieter zahlen hier je einen Rabatt bzw. Zuschuss, sodass der Endnutzerpreis für die Mieterinnen und Mieter deutlich attraktiver wird. Deutlich wirksamer in Bezug auf die Verhaltensänderung wäre ein **obligatorisches Mieterticket**, bei dem für alle Mieterinnen und Mieter bzw. jede Wohnung ein Ticket zur Verfügung gestellt wird. Somit sinkt der Preis für alle noch deutlicher und die Option des ÖPNV wird öfter genutzt. Wie bzw. in welchem Fall so eine Komponente in den Mietvertrag integriert werden kann, ist gerade Gegenstand rechtlicher bzw. politischer Diskussionen. Eine Zwischenstufe wäre ein **Sockelpreismodell**: Jeder Vermieter (oder auch jede/r Mieter/in) zahlt einen Sockelpreis, so dass die Endnutzerinnen und -nutzer zu einem sehr geringen Preis das eigentliche Ticket erwerben können.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Das größte zusätzliche Erlöspotenzial ist mittels eines obligatorischen Mietertickets erzielbar. Um dieses zu berechnen, ist zuerst die **heutige Nutzung** der Mieterinnen und Mieter abzuschätzen. Das Nutzungsverhalten wird sich hier auch deutlich je nach Lage der Wohnungen unterscheiden. Fürs Erste wurde eine Abschätzung anhand von stadtweiten Befragungsdaten der Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ durchgeführt.

- ❶ Gemäß SrV 2018 legen Dresdnerinnen und Dresdner rund 0,7 Wege pro Tag mit dem ÖPNV zurück.⁵⁵ Dafür geben sie je nach Ticketart durchschnittlich 1,47 € aus.⁵⁶

Da die Wohnungen der großen Gesellschaften tendenziell überdurchschnittlich gut an den ÖPNV angebunden sind, dürften deren Mieterinnen und Mieter noch etwas häufiger fahren – angenommen werden 20 % Mehrnutzung. Dies bedeutet gemäß Abbildung 13 monatliche Ausgaben von 26,37 € pro Hauptmieter/in.

⁵⁴ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen am 29.3.2022.

⁵⁵ Vgl. Gerike R. et al. [Technische Universität Dresden]: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich, in: Verkehr, 5.5.2021, [online] https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de [14.3.2022].

⁵⁶ Berechnung Probst & Consorten Marketing-Beratung, VVO-Tarif Preisstand 1.4.2022 [30.03.2022].

	Wert	Quelle
# Wohnungen WiD	1.084	1. Januar 2021: Bestand 439, Planung 645 gem. Pressemitteilung - WiD, 6.12.2020
# Wohnungen Vonovia	37.500	https://www.vonovia.de/de-de/wohnungen-in-dresden
# Wohnungen Deutsche Wohnen	6.800	https://www.neustadt-ticker.de/166526/aktuell/vonovia-und-deutsche-wohnen
# Wohnungen größte Genossenschaften (Auswahl)	56.400	WG Aufbau (17.000 Wohnungen), WGS (13.100 Wg.) SWG D (9.600 Wg.), WGJ (7.700 Wg.), EWG (9.000 Wg.)
Durchschnitt Wege pro Werktag und Person mit dem ÖV (alle Dresdner)	0,69	https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de
berechneter Preis pro Fahrt anhand Nutzungsverhalten	1,47 €	VVO-Preise Preisstand 04/2022; Nutzungsintensitäten lt. Befragung SrV 2018; gewichteter Ticketmix
Aufschlag für höhere Nutzung Mieter als Durchschnitts-Dresdner	20 %	Annahme, dass Wohneinheiten der Großvermieter relativ zentral gelegen bzw. im Gegensatz zur Peripherie gut mit dem ÖV angebunden sind
jährliche Einnahmen je Erwachsenem	316,46 €	Berechnung
monatliche ÖV-Ausgaben je Hauptmieter	26,37 €	Berechnung

Abbildung 13: Berechnung heutige monatliche ÖPNV-Ausgaben von Mieterinnen und Mietern (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Durch die Fahrscheinfreiheit wird **Mehrverkehr** induziert – pauschal wird 50 % Mehrnutzung unterstellt. Die in der Abbildung 13 genannten Großvermieter vereinen in Dresden knapp über 100.000 Wohnungen. Wenn davon nur 40 % teilnahmen, würden immer noch gut 40.000 Mietertickets ausgegeben. Dies bedeutet ein langfristiges **Potenzial** durch den entstehenden Mehrverkehr (6,59 € pro Monat und Hauptmieter/in) von rund **3,2 Mio. €** – vorausgesetzt, diese hohe Teilnahmequote würde erreicht. Da von einer obligatorischen Einführung vorerst nur bei Neumieterinnen und -mieter ausgegangen werden kann, kann das vorhandene Potenzial nur langfristig voll erschlossen werden. Auf Basis von Erfahrungswerten zur „Mieterfluktuation“ wären **nach 4 Jahren schätzungsweise 50 % aller Mieterinnen und Mieter versorgt** – somit ist mit Blick auf diesen Zeithorizont ein Potenzial von rund 1,6 Mio. € realistisch (vgl. Abbildung 14).

	Wert	Quelle
monatliche ÖV-Ausgaben je Hauptmieter	26,37 €	s. Vorfolie
Aufschlag Mehrverkehr für Verfügbarkeit Dauerfahrberechtigung: 50% – Bewertung mit 50% des Preises → 25%	6,59 €	Erfahrungswerte / Annahme
Anteil teilnahmewillige Wohnungen	50 %	Annahmen, im Rahmen der weiteren Konzeption zu verifizieren
Abschlag wg. Wechselwirkung zu Semesterticket-, Jobticket-, Sozialticket-Inhabenden	10 %	
tatsächliche Zahl teilnehmende Wohnungen	40 %	berechnetes Potenzial
ausgegebene Mietertickets (1 je Wohnung)	40.800	s. Vorfolie – ca. 102.000 Wohnungen in Auswahl
minimales Potenzial: Einnahmen aus Mehrverkehren p.a.	3.200.000 €	Potenzial für Mehreinnahmen
50% realisierbares Potenzial 4 Jahre nach Einführung	1.600.000 €	siehe Folie Einlaufphase

Aufgrund möglicher Überschneidungseffekte mit anderen Abo-Produkten wird bei diesem Anteil ein Abschlag von 10 % vorgenommen – diese Annahme gilt es, bei genauerer Ausgestaltung des Mietertickets zu verifizieren.

Abbildung 14: Berechnung Potenzial solidarisches Mieterticket (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Zu dem Potenzial des obligatorischen Tickets kann noch das **Potenzial des fakultativen Tickets** gerechnet werden. Dieses ergibt sich aus dem **Mehrverkehr**, der aus der Preisreduktion für die Endnutzenden als **Nachfragereaktion** entsteht. Die Preisreduktion wiederum ist stark abhängig von der **Höhe und Kombination aus Rabatt durch den Verkehrsverbund und Zuschuss durch den Vermieter**. Wird der Preis durch Zuschüsse beispielsweise um 35% gesenkt, ist bei einer angenommenen Preiselastizität der Nachfrage von -0,4 (kaufmännisch vorsichtig) mit 14% Mehrnachfrage zu rechnen. Werden zum Beispiel 20% der Hauptmieter der Genossenschaftswohnungen interessierte als Abo-Kundschaft, also als Nachfragebasis, angenommen, könnte ein weiteres Potenzial von rund 1.600 Tickets bzw. rund 400.000 € realisiert werden (vgl. Abbildung 15, rechte Spalte). Das gesamte Potenzial der Maßnahme beläuft sich daher auf **3,6 Millionen €**. Umsetzungskosten werden hierbei erwartet für die Abstimmung des Modells sowie IT und Werbung.

Szenario: Die Genossenschaften bieten das Angebot gemeinsam an	Beispiele für Mehreinnahmen generierende Kombinationen aus Zuschuss und Rabatt	
Grundpreis Abo	54,90 €	54,90 €
Zuschuss des Vermieters	10,00 €	15,00 €
VVO-Rabatt	2,00 €	4,00 €
Endnutzerpreis	42,90 €	35,90 €
Preisänderung Endnutzersicht	-22%	-35%
Preiselastizität der Nachfrage	-0,30	-0,40
Nachfragereaktion	+7%	+14%
Wohneinheiten der Genossenschaften	56.400	56.400
davon Nachfragebasis (Annahme 20%)	11.280	11.280
zusätzliche Nachfrage	740	1.562
Einnahmen VVO alt	7.431.264 €	7.431.264 €
Einnahme VVO neu	7.630.088 €	7.843.607 €
Mehreinnahmen	198.824 €	412.343 €

Abbildung 15: Berechnungsbeispiele fakultativer Mieterticket für Genossenschaften (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Tabelle 15: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Mieterticket

Mieterticket		Kennung: NUNI 03									
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027	
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (- €) in Mio. Euro</i>											
+	-	+	-	+	-	+	-	+	-	+	-
3,6	0,2	0,0	0,2	0,5	0,2	1,2	0,2	1,8	0,2	2,4	0,2

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Die Möglichkeiten der Einführung eines Mietertickets sind zu prüfen. Vorzugsweise wird ein **Ticket für Neumietende in der obligatorischen Variante und für Bestandsmietende als fakultativer Ticket** ausgegeben.

Für die maximale Wirkung sollten die Ansätze Mieterticket und Anpassung der **Stellplatzsatzung** (PARK 04) miteinander kombiniert werden. Somit wird der Anreiz für die Wohnungswirtschaft verstärkt, an diesem Modell teilzunehmen. Tickets sollten in jedem Fall **personengebunden** ausgegeben werden, um eine Weitergabe an vorhandene Abo-Inhaberinnen und -inhaber im Freundeskreis und somit eine Kannibalisierung vorhandener Erlöse zu verhindern.

Tabelle 16: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Mieterticket

Mieterticket		<i>Kennung: NUNI 03</i>
bis Ende I/2023	▶ Gründen einer Arbeitsgruppe zur Diskussion der möglichen Ausgestaltung	VVO, DVB
bis Ende II/2023	▶ Ansprache der großen Vermieter, Einbezug in die Arbeitsgruppe	VVO, große Vermieter
bis Ende III/2023	▶ Festlegen der Konditionen, ggf. Beantragen des Tarifs	VVO, Verbundpartner, ZVV
zum 1.1.2024	▶ Start des Tarifprodukts mit ausgewählten Vermietern	VVO, große Vermieter
parallel/ anschließend	▶ Anpassen der Stellplatzsatzung für bessere Passfähigkeit / Verstärkung	LHD

Primär sollte auf die **großen Vermieter** wie Vonovia, Deutsche Wohnen, die Genossenschaften und auch die städtische „Wohnen in Dresden“ zugegangen werden. Zu berücksichtigen ist im Rahmen des Ausgestaltungsprozesses der **Umgang mit Inhaberinnen und Inhabern von Tickets**, welche bereits über Solidar- oder Nutznießerfinanzierung ausgegeben werden. Dies betrifft insbesondere JobTicket- sowie Semesterticket-Nutzende. Auch der Umgang mit DresdenPass-Berechtigten ist zu klären – ggf. sind diese von der Verpflichtung zur Abnahme obligatorischer Tickets auszunehmen oder in der Ermittlung des Mieterticketpreises geeignet zu berücksichtigen.

Ebenfalls sind vor einer möglichen Einführung weitere Details zu den Konditionen abzustimmen, dazu zählt unter anderem der Umgang mit angrenzenden Tarifzonen oder mit der Ausgabe von weiteren Tickets für Haushaltsangehörige.

Risiken

Die **rechtlichen Aspekte** möglicher Umsetzungen sind genau zu prüfen und mit den Vermietern, der Kommune und ggf. den Genehmigungsbehörden abzustimmen. Je nach Wohnungsbestand, Unternehmenszweck des Vermieters und Mieterschaft sind einige Themen zu beachten.⁵⁷ Auf die Vermietungswirtschaft sollte mit guten Argumenten zugegangen werden, um deren Interesse zu wecken und die Effekte einer CO2-ärmeren Stadtgesellschaft zu erläutern. Im Hinblick auf Wechselwirkungen zum übrigen Tarifsortiment kann das Risiko der Unterschätzung der bisherigen Nutzung mit einer Erhebung verringert werden. Sofern eine Implementierung von Vorteilen für Immobilienbesitzer über die Stellplatzsatzung nicht gelingt, würde die Argumentation gegenüber diesen erschwert.

⁵⁷ Vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Endbericht Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren – Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen, in: Veröffentlichungen, Januar 2022, [online] https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebauforderung/220507_endbericht_mobilitaetskonzepte_in_neuen_wohnquartieren.pdf [11.8.2022].

6.1.9 Gästekarte (NUNI 04)

Hintergrund

- i Seit 2015 wird in Dresden eine **Bettensteuer** erhoben. Übernachtungsgäste zahlen zusätzlich 6 % ihres Übernachtungspreises als Steuer.⁵⁸ Zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs erwerben die Gäste normale ÖPNV-Fahrscheine.

Die Einnahmen aus dieser Steuer fließen in den Haushalt der Stadt. Ein Instrumentarium, Gäste direkt an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen und sogleich einen Anreiz zur ÖPNV-Nutzung zu geben, ist das Angebot einer **Gästekarte**, welche direkt mit der Übernachtung erworben wird. Gästekarten oder auch Gästetickets – damit gemeint sind **umlagefinanzierte Tickets zur fahrscheinfreien Nutzung des örtlichen ÖPNV** für Gäste bzw. Besuchende – sind bereits in zahlreichen touristischen Regionen erhältlich. Seit 2020 werden in **Pirna** als Stadt im VVO-Verbundraum Gästetickets ausgegeben. Größere Städte mit ÖPNV-Gästekarte gibt es bisher in Österreich und in der Schweiz.

Diskussion für Dresden

Auch in Dresden ist die Ausweitung der Bettensteuer auf ein inkludiertes ÖPNV-Gästeticket grundsätzlich möglich. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Gäste, die sich mit den Gegebenheiten und erst recht dem VVO-Tarif vor Ort nicht auskennen, brauchen sich **nicht mehr um ein Ticket zu kümmern** und haben neue Möglichkeiten für die An- und Abreise. Das Gästeticket sorgt für **weniger Individualverkehr** und die Tourismuswirtschaft kann von einer **stärkeren Destinationsmarke** profitieren. Dennoch lösen die nötigen Erhöhungen der Übernachtungsnebenkosten in der Tourismuswirtschaft meist eine gewisse Skepsis aus, die ausgeräumt werden muss.

- i Seit Bekanntmachung des Bundesverfassungsgerichts vom 22.3.2022 ist klar: Bettensteuern sind rechtmäßig und auch **Geschäftsreisende** können nun zur Zahlung einer Bettensteuer verpflichtet werden.⁵⁹

Somit sollte aus Gutachtersicht eine Neufassung der Bettensteuersatzung in Dresden ohnehin erfolgen. Im Folgenden wird skizziert, wie die Bettensteuer um eine Umlage zur Finanzierung eines ÖPNV-Gästetickets ergänzt werden kann.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

In einem Umlageverfahren sind vor allem die durch die **heutige, schon bestehende Nutzung wegfallenden Erlöse zu kompensieren**. Dafür ist für eine genauere Berechnung, welche Ticketerlöse durch die Gäste entstehen, eine Befragung bzw. Abschätzung durchzuführen. Die tatsächlichen Mehrerlöse, also das Potenzial im Vergleich zum Status quo, sind im **Mehrverkehr** begründet. Ist die Mitfahrt mit dem ÖPNV fahrscheinfrei, werden sich mehr Gäste für die Anreise und die Mobilität vor Ort für den ÖPNV entscheiden. Auf die heutige Nutzung der Gäste ist daher ein Aufschlag einzurechnen. Dessen Höhe variiert empirisch nach der Einführung solcher Regelungen deutlich. Vor dem Hintergrund des vergleichsweise umfassend nutzbaren Angebotes an innerstädtischen Verbindungen mittels Bus, Tram und S-Bahn ist ein Mehrverkehr in Höhe von 50 % realistisch.⁶⁰

⁵⁸ Vgl. Landeshauptstadt Dresden Steuer- und Stadtkassenamt: Beherbergungssteuer. Das Steuer- und Stadtkassenamt informiert, in: Media, o.D., [online] https://www.dresden.de/media/pdf/steueramt/2019-01_Infoblatt_Gaeste.pdf [14.6.2022].

⁵⁹ Vgl. Bundesverfassungsgericht: Örtliche Übernachtungssteuern in Beherbergungsbetrieben mit dem Grundgesetz vereinbar, in: Presse, 17.5.2022, [online] <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2022/bvg22-040.html> [14.6.2022].

⁶⁰ Vgl. Annahme Probst & Consorten Marketing-Beratung [18.3.2022]

Angenommen wird, dass je vollem **Aufenthaltstag** (Übernachtungen minus Anreisen) durchschnittlich jede/r 3. Urlauber/in bzw. jede/r 5. Geschäftsreisende Tickets im Wert einer **Tageskarte** erwirbt. Zur An- und Abreise nutzen 20 % öffentliche Verkehrsmittel, von denen die Hälfte jedoch bereits beispielsweise ein City-Ticket der Deutschen Bahn besitzt. Somit beträgt die **heutige Nutzung** je Übernachtung insgesamt näherungsweise **1,30 €**. Der Wert des **Mehrverkehrs** (25 % davon) beträgt demnach **0,32 €**. Abgezogen werden müssen zudem die Abgeltungen für die ÖPNV-Nutzung der **WelcomeCard**-Kaufkarten in Dresden, da diese für den ÖPNV weitgehend obsolet würden und die entsprechenden Einnahmen nicht mehr bzw. nur zum kleinen Teil (zum Beispiel Tagestouristen, Privatübernachtende, etc.) entstünden.

Werden Privat- und Geschäftsreisende mit rund 4,7 Millionen Übernachtungen in 2019 in die Rechnung einbezogen⁶¹ bedeutet dies, multipliziert mit dem Mehrverkehr und abzüglich der wegfallenden Einnahmen der WelcomeCards, ein **Potenzial von rund 1,3 Mio. €** zusätzlicher Einnahmen (vgl. Abbildung 16). Würden die Geschäftsreisenden entgegen dieser Empfehlung vorerst nicht zur Zahlung der Bettensteuer verpflichtet, beträgt das Potenzial durch die Erhöhung der Umlage bei geschätzt 3,3 Mio. Übernachtungen in 2019 vorerst nur 0,7 Mio. €. Für den Einrichtungsaufwand werden Kosten von 0,2 Mio. € angenommen.

Für den Anteil der **Geschäftsreisenden** ist keine aktuelle Zahl bekannt – in 2019 waren es 33 %.⁶² Werden diese in die Zahlung der Bettensteuer nach heutigem Prinzip eingebunden, erhöhen sich die Einnahmen noch einmal um mindestens 42 %. Wahrscheinlich liegt der Wert tatsächlich etwas höher, da Geschäftsreisende einen höheren durchschnittlichen Übernachtungspreis bezahlen als private Gäste und die prozentuale Steuer bei Geschäftsreisenden demnach höher liegen dürfte.

Wert	Größe	Quelle
Anzahl zahlungspflichtiger Übernachtungen	4.709.886	https://www.dresden.de/de/leben/stadtportrait/statistik/wirtschaft-finanzen/tourismus.php
Anzahl zahlungspflichtiger Ankünfte	2.316.451	
Volltage (Übernachtungen minus Ankünfte)	2.393.435	Berechnung
Anteil Geschäftsreisende (von Zahlung einer Bettensteuer laut Bekanntmachung des BVerfG vom 22.03.2022 nicht mehr ausgenommen)	33 %	Wert für 2019; https://www.dresden.de/de/wirtschaft/wirtschaftsstandort/branchenvielfalt/tourismuskongresswirtschaft.php
durchschnittliche Ausgaben je Volltag	2,00 €	Annahme: Jeder 3. Urlauber bzw. jeder 5. Geschäftsreisende kauft je Volltag eine Tageskarte (Preis 05/2022: 6,90€)
durchschnittliche Ausgaben / Übernachtung	1,01 €	Berechnung
Aufschlag für ÖV bei An- und Abreise pro Übernachtung	0,27 €	1 Einzelfahrt je Richtung, 20% Anreise Flug/Zug, davon 50% mit CityTicket (BahnCard) bzw. Abo
Einnahmen Status quo lt. obigen Annahmen	4.778.254 €	Berechnung (nachrichtlich)
Mehrverkehr je Übernachtung: 50% höhere Nutzung durch Fahrscheinfreiheit, zu 50% des Preises bewertet → 25%	0,32 €	Annahme angelehnt an Erfahrungswerte andernorts; Bewertung mit niedrigerem Preis da Gäste sonst heute schon eine Fahrkarte kaufen würden
wegfallende Einnahmen Dresden City Cards	-235.081 €	Dresden Information GmbH (Stückzahlen), Annahme: 50% der Erlöse sind ÖPNV-Anteil und fallen künftig weg
Zusätzliches Potenzial durch Mehrverkehr im Vergleich zum Status quo	1.272.203 €	Einnahmen aus Mehrverkehr minus heutige Kosten je Volltag und Einnahmen CityCards
benötigte Umlage = Erhöhung Gästeabgabe / Tag	1,33 €	Heutige Ausgaben + Mehrverkehr / Übernachtungen

Abbildung 16: Berechnung Erlöspotenzial Gästekarte (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

⁶¹ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Tourismus, in: Statistik, o.D., [online] <https://www.dresden.de/de/leben/stadtportrait/statistik/wirtschaft-finanzen/tourismus.php> [20.6.2022].

⁶² Vgl. Zugelieferte Informationen der Dresden Marketing GmbH auf Basis von Daten der Dresden Information GmbH am 25.4.2022.

Tabelle 17: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Gästekarte

Gästekarte		Kennung: NUNI 04									
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027	
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (– €) in Mio. Euro</i>											
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €
1,3	0,2	1,2	0,2	1,3	0,0	1,3	0,0	1,3	0,0	1,3	0,0

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Ein **obligatorisches**, nach dem Solidarprinzip bzw. Umlagemodell finanziertes **Gästeticket** für alle Übernachtungsgäste inklusive aller Geschäftsreisenden sollte eingeführt werden. Wenige Ausnahmeregeln ließen sich eindeutig definieren. Die entsprechende Botschaft „**Erste deutsche Großstadt mit kostenfreiem Nahverkehr für die Gäste**“ sollte intensiv vermarktet werden.

Die **Satzung über die Erhebung einer Beherbergungssteuer** in der Landeshauptstadt Dresden ist entsprechend zu überarbeiten. Dies wäre sinnvoll im Rahmen einer **Arbeitsgruppe** mit Landeshauptstadt, DVB, VVO sowie der Beherbergungswirtschaft, beispielsweise vertreten durch die DEHOGA, möglich. So können Einwände frühzeitig berücksichtigt und damit die Wahrscheinlichkeit für eine erfolgreiche Einführung erhöht werden.

Die Überarbeitung kann kurzfristig den **Einbezug der Geschäftsreisenden** und in einem zweiten Schritt die Erhöhung der Steuer um den absoluten Betrag des **Gästetickets** umfassen. Die erwartbare Höhe dieser Einnahmen ist zu konkretisieren. Der Abrechnungsmechanismus ist so zu gestalten, dass das System flexibel auf Veränderungen beispielsweise der Gästezahlen und des Reiseverhaltens reagiert. Weiterhin ist zu klären, wie die Fahrtberechtigung durch die Beherbergungsbetriebe ausgestellt werden soll.

Die tatsächliche Änderung muss letztlich vom **Stadtrat** beschlossen werden. Dies ist entsprechend vorzubereiten. Eine **Einführung zum Jahresbeginn 2024** ist realistisch.

Tabelle 18: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Gästekarte

Gästekarte		Kennung: NUNI 04
bis Ende IV/2022	► Einrichten der Arbeitsgruppe „Gästeticket“	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB
zum 1.1.2023	► Ausweiten der Bettensteuer auf Geschäftsreisende	LHD
bis Ende II/2023	► Überarbeiten der Beherbergungssteuersatzung in der Arbeitsgruppe ► Beauftragen eines Rechenmodells (ggf. inkl. Befragung zur Umlageabschätzung)	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB
bis Ende III/2023	► Festlegen der Konditionen und Vorbereiten der politischen Beschlüsse	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB
zum 1.1.2024	► Einführung des obligatorischen Gästetickets	Tourismuswirtschaft, DVB, LHD, VVO

Risiken

Die Einnahmen der Bettensteuer sind direkt von der Entwicklung der Übernachtungszahlen abhängig. Durch das jüngste Urteil des Bundesverfassungsgerichts ist nun eine hohe Rechtssicherheit für das Instrumentarium der Bettensteuer gegeben, auch für den Einbezug der Geschäftsreisenden.

Die Nutzbarkeit der Einnahmen für die Finanzierung des ÖPNV ist unsicher. Eine **Zweckbindung** der Mittel ist per se nicht gegeben. Diese Zweckbindung ist daher auf anderem Wege sicherzustellen.

6.1.10 Kombiticket für Veranstalter, Freizeit- und Kulturbetriebe (NUNI 12)

Hintergrund

- i** Kombitickets ermöglichen Besucherinnen und Besuchern von Veranstaltungen die Nutzung des ÖPNV auf dem Hin- und Rückweg zum Veranstaltungsort, ohne zusätzlich einen Fahrschein kaufen zu müssen. Im Regelfall fungiert die Eintrittskarte für die Veranstaltung als Fahrkarte.⁶³ Dementsprechend handelt es sich um eine „Leistungskombination mit Dritten [...], bei der eine Grundleistung aus einem anderen Bereich zugleich eine Fahrtberechtigung für den ÖPNV enthält.“⁶⁴ Dies kann beispielsweise der Eintritt zu einem Fußballspiel, einem Konzert oder in ein Museum sein, welcher ebenso zur Bus- und Bahnnutzung berechtigt.

Dem Angebot von Kombitickets liegt eine **Vereinbarung zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Veranstaltungsort bzw. dem Veranstalter** zugrunde. Die Ausgestaltung von Kombitickets kann dabei aus Veranstalter- sowie Teilnehmendenperspektive variieren: Eine Verpflichtung der Veranstalter zur Abnahme von Kombitickets ist denkbar, ebenso wie ein auf Freiwilligkeit beruhendes System.⁶⁵ Aus Perspektive der Teilnehmenden sind Kombitickets in den meisten Fällen obligatorisch in der Eintrittsberechtigung für alle inkludiert.

Der Preis pro Kombiticket wird auf Basis verschiedener Kriterien durch das Verkehrsunternehmen berechnet bzw. mit dem Veranstalter ausgehandelt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat für die Kalkulation des Kombiticketpreises eine Vorlage entwickelt, welche auch die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) ihrer Berechnung zugrunde legen. Das Besondere an der Preisgestaltung von Kombitickets ist, dass der ÖPNV-Anteil im Regelfall deutlich geringer ausfällt als die regulären ÖPNV-Tarife. Die Umlage der Kosten der ÖPNV-Nutzung auf alle Gäste der Einrichtung sorgt im Rahmen der Solidarfinanzierung für niedrige Preise.

Diskussion für Dresden

Der VVO bietet zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Mai 2022 sowohl ein **KongressTicket** als auch ein **KombiTicket** (auch als KultourTicket oder SportTicket bezeichnet) an. Ersteres eignet sich für Kongresse, Messen und Tagungen, letzteres für andere Events, wie zum Beispiel Theateraufführungen oder Sport- und Musikveranstaltungen. Beim KongressTicket kann das VVO-Logo auf die Einladung, den Messepass oder die Eintrittskarte aufgedruckt werden, beim KombiTicket erfolgt die Fahrtberechtigung i.d.R. ebenso über den Aufdruck auf der Eintrittskarte. Das KongressTicket gilt wahlweise in der Tarifzone Dresden oder verbundweit und das KombiTicket immer im gesamten VVO-Gebiet. Preislich wird das KongressTicket bei

⁶³ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Kombiticket, in: Mobi-Wissen, o.D., [online] <https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Kombiticket> [31.03.2022].

⁶⁴ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): VDV-Mitteilung 9716 „Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets“, in: Mobi-Wissen, o.D., [online] https://www.mobi-wissen.de/files/kombiticket_vdv-mitteilung.pdf [31.03.2022].

⁶⁵ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): VDV-Mitteilung 9716 „Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets“, in: Mobi-Wissen, o.D., [online] https://www.mobi-wissen.de/files/kombiticket_vdv-mitteilung.pdf [31.03.2022].

50 bis 250 Teilnehmenden mit 4 € angesetzt. Bei einer höheren Teilnehmendenzahl erfolgt ein individuelles Preisangebot, wobei nach tatsächlicher Teilnehmendenzahl abgerechnet wird. Beim KombiTicket wird der Preis generell individuell vereinbart.⁶⁶ Zur Vereinfachung wird im Folgenden von KombiTicket gesprochen, was aber ebenso das KongressTicket miteinschließt.

Ein VVO-KombiTicket wurde in der Vergangenheit bereits für verschiedenste Veranstaltungen angeboten, beispielsweise bei der Staatsoperette Dresden, dem tjg, der Landesbühnen Sachsen inkl. Felsenbühne Rathen, den Staatlichen Kunstsammlungen Dresden und der Langen Nacht der Theater.⁶⁷ Eine generelle Verpflichtung für die Veranstalter zum Einsatz eines Kongress- oder KombiTickets gibt es in Dresden nicht. Eine Ausnahme bildet das **Rudolf-Harbig-Stadion**, bei welchem das **KombiTicket gemäß der Baugenehmigung** der Landeshauptstadt Dresden ab einer bestimmten Besucherzahl verpflichtend ist. Es findet dabei das Solidarprinzip Anwendung, sodass alle Teilnehmenden automatisch ein KombiTicket erhalten. Die Verpflichtung betrifft unter anderem Heimspiele von Dynamo Dresden oder Konzerte – DVB und VVO schließen in diesen Fällen Verträge mit den einzelnen Veranstaltern. Im Falle von Fußballspielen von Dynamo Dresden sind die Kosten für notwendige Zusatzfahrten der DVB durch das KombiTicket abgedeckt. Zusätzliche Fanbusse bei Sicherheitsspielen werden durch Dynamo Dresden selbst bezahlt. Eine Verpflichtung zum Angebot eines KombiTickets gibt es neben dem Stadion bereits für Veranstaltungen auf dem Konzertgelände am Dresdner Elbufer.⁶⁸

Um mittels Kongress- und KombiTickets höhere Einnahmen zu generieren, wird geprüft, inwieweit aus dem bisher freiwilligen Angebot für die Veranstalter zumindest teilweise eine Verpflichtung werden kann. Als Weiterentwicklungsansätze werden drei Stufen in Erwägung gezogen:

1. Verpflichtendes KombiTicket **für alle Veranstaltungen** in Dresden
2. Verpflichtendes KombiTicket **für alle Großveranstaltungen** in Dresden
3. Verpflichtendes KombiTicket **für alle Großveranstaltungen in städtischen Veranstaltungsorten**

Eine Verpflichtung für alle Veranstaltungen in Dresden unabhängig von der Teilnehmendenzahl würde einen deutlichen Einnahmewachstum bedeuten, jedoch könnte diese Pflicht gerade für kleinere Veranstaltungsorten wirtschaftlich nur schwer abbildbar sein. Auch wäre die Durchsetzung und Akzeptanz einer solchen generellen Verpflichtung nicht sinnvoll zu gewährleisten: Da keine Anzeigepflicht für Veranstaltungen besteht und die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der Regel gegeben ist, sollten kleinere Einrichtungen lediglich auf die Möglichkeit zum Abschluss von KombiTickets hingewiesen werden.

Große Veranstaltungsorten sind i.d.R. bereits heute gut angebunden. Eine verpflichtendes KombiTicket für alle Großveranstaltungen mit einer gewissen Mindest-Teilnehmendenzahl wäre in Hinblick auf diesen Aspekt leicht umzusetzen, jedoch werden rechtliche Hürden der Durchsetzung gesehen, wenn es sich um private Veranstalter handelt. Jedoch sollten Besitzer von Veranstaltungsimmobiliën im Rahmen ihrer Bau-tätigkeit aktiv seitens des Bauamtes der Landeshauptstadt Dresden in Kooperation mit der DVB zu §4 (4) der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden beraten werden, um zum einen die Zahl der Pkw-Stellplätze bei Bauvorhaben zu mindern und gleichzeitig für weitere KombiTicket-Vereinbarungen zu sorgen.⁶⁹

⁶⁶ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Von Kulturprogrammen über Sportevents bis hin zu Messen, in: Tickets, o.D. [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/geschaeftskunden/veranstaltungstickets> [31.03.2022]; Verkehrsverbund Oberelbe (VVO): KombiTickets, in: Tarif & Tickets, o.D., [online] <https://www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/sondertickets/kombitickets-154.cshtml> [31.03.2022].

⁶⁷ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Von Kulturprogrammen über Sportevents bis hin zu Messen, in: Tickets, o.D. [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/geschaeftskunden/veranstaltungstickets> [31.03.2022].

⁶⁸ Vgl. Zugelieferte Informationen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) im April 2022.

⁶⁹ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (6.3 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS) vom 29. Juni 2018, Veröffentlicht im Dresdner Amtsblatt Nr. 29-30/18 vom 26.7.18.

Kurzfristig ist sinnvoll, ein verpflichtendes KombiTicket für alle Großveranstaltungen in Veranstaltungsstätten mit städtischer Eigentümerschaft ab einer gewissen Mindest-Teilnehmendenzahl – beispielsweise ab 1.000 Personen – als anfängliche Stufe umzusetzen. Die rechtliche Möglichkeit einer Verpflichtung über einen Satzungsbeschluss ist durch die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden zu prüfen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Um die Erlöspotenziale im Bereich KombiTicket zu quantifizieren, wurde zunächst die Anzahl an Veranstaltungsteilnehmenden in Dresden aus dem **TagungsBarometer 2019** entnommen. Das TagungsBarometer umfasst dabei Veranstaltungsstätten – zum Beispiel Kongresszentren, Sport- und Mehrzweckhallen; demnach große, häufig städtische Veranstaltungsorte – Tagungshotels mit Übernachtungsmöglichkeiten und Eventlocations – zum Beispiel Museen, Universität, Flughafen, Clubs und Ähnliches, die teilweise in städtischer Hand liegen. Ebenso Konzerte sind inkludiert, insofern diese örtlich gebunden sind. Das TagungsBarometer 2019 zählt 84 Veranstaltungsstätten mit 17.500 Veranstaltungen und 1,41 Mio. Teilnehmende insgesamt. Etwa 0,69 Mio. Teilnehmende entfallen auf Veranstaltungszentren, bei welchen angenommen wird, dass es sich dabei vollständig um städtische Veranstaltungsorte handelt (beispielsweise Messe Dresden, ICC und Stadion). Weitere rund 0,09 Mio. Teilnehmende werden pro Jahr für städtische Eventlocations angenommen – dies sind insbesondere die städtischen Museen, die etwa ein Drittel der Eventlocations ausmachen.⁷⁰ Insgesamt wird demnach von einem Potenzial an Teilnehmenden in städtischen Veranstaltungsorten von jährlich etwa 0,78 Mio. Personen ausgegangen. Wie viele von diesen Teilnehmenden bereits heute mit einem KombiTicket für Bus und Bahn ausgestattet sind, lassen sich mittels der jährlichen Einnahmen und Ticketzahlen aus dem aktuellen KombiTicket-Modell des VVO abschätzen:

Die freiwilligen VVO-Kongress- und KombiTickets sind **im Veranstaltungsmarkt akzeptiert**. Auch das City Management Dresden bewertet dieses Angebots in Dresden als sehr positiv.⁷¹ Die Einnahmen liegen

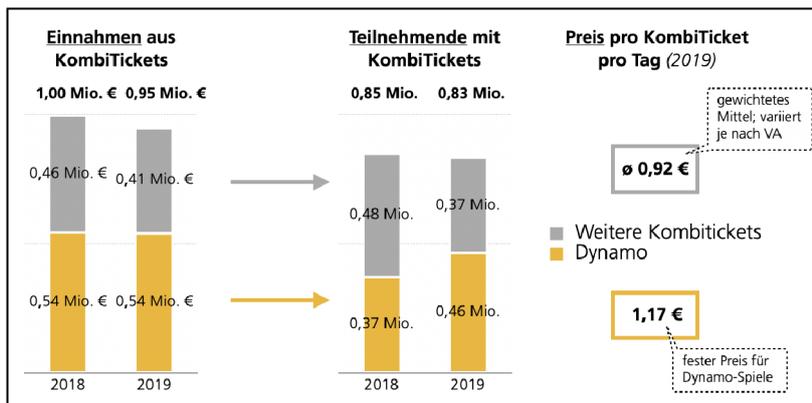


Abbildung 17: Veranstaltungsticket im VVO – Einnahmen im aktuellen Modell (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Daten der DVB, April 2022)

2018 und 2019 bei etwa je 1 Mio. €, wobei etwa die Hälfte auf Heimspiele von Dynamo Dresden entfällt. Die Zahl der Veranstaltungsteilnehmenden mit KombiTicket liegt 2019 bei 0,83 Mio. Bei Betrachtung der dabei vertretenen Veranstaltungsorte entfällt – schätzungsweise 0,77 Mio. Teilnehmende. Dementsprechend deckt das KombiTicket schon jetzt einen sehr hohen Anteil an Besucherinnen und Besucher städtischer Veranstaltungsorte ab (vgl. vorherige Schätzung: 0,78 Mio.). Als Preis pro KombiTicket pro Tag ergeben sich für das Jahr 2019 im Mittel 0,92 € für Veranstaltungen abgesehen von Spielen von Dynamo Dresden. Für Letztere ist der Preis auf 1,17 € festgeschrieben (vgl. Abbildung 17).⁷² Der höhere Preis wird unter anderem wegen der an Spieltagen erforderlichen Sonderleistungen der DVB angesetzt.

⁷⁰ Vgl. Dresden Marketing GmbH: MICE-Standort Dresden. Der Veranstaltungs- und Kongressmarkt Dresden 2020, in: Mediaserver Dresden, Mai 2021, [online] <https://mediaserver.dresden.de/start/detail/3987> [31.3.2022].

⁷¹ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem City Management Dresden am 28.3.2022.

⁷² Vgl. Zugefertigte Informationen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) im April 2022.

Insofern der Preis pro KombiTicket, wie im Falle der Spiele von Dynamo Dresden, nicht bereits vorab festgelegt ist, wird der ÖPNV-Betrag nach VDV-Empfehlung (2006) kalkuliert.⁷³ Angenommen wird eine Beispielrechnung unter Einsatz möglichst durchschnittlicher Parameter vor, um das Erlöspotenzial aus dem Bereich der KombiTickets zu schätzen. Für die ÖPNV-Ticketpreise wird der voraussichtliche Preisstand 2023 verwendet bei Annahme einer Steigerung um 4 %.

In die Kalkulation des KombiTicket-Preises fließt der geschätzte Anteil an ÖPNV- und MIV-Nutzenden unter allen Besucherinnen und Besuchern ein, welcher deutlich je nach Standort und Art der Veranstaltung variiert (*Beispielrechnung: 50 % ÖPNV-Nutzende*). Darauf aufbauend ist eine Annahme zum Verhältnis zwischen Zeitkarten und Bartarif unter den ÖPNV-nutzenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu treffen, welche wiederum von der erwarteten Quote an einheimischem und auswärtigem Publikum abhängig ist (*Beispielrechnung: 64 % Bartarif*). Auf Basis von weiteren Annahmen zu den genutzten Tickets im Bartarif – dem Anteil an Fahrten mit Einzelfahrschein, Mehrfahrtenkarte, Tages- und Gruppenkarte etc. – wird der Durchschnittspreis pro ÖPNV-Fahrt berechnet (*Beispielrechnung: 2,13 €*). Ebenso fließt die Anzahl der Fahrten mit ein: Bei Veranstaltungen mit Vorverkauf wird der ÖPNV sehr wahrscheinlich für Hin- und Rückfahrt genutzt. Bei Events mit Tages-/Abendkasse wird das KombiTicket hingegen häufiger nur für die Rückfahrt benötigt (*Beispielrechnung: 80 % der Tickets im Vorverkauf; ergo durchschnittlich 1,8 Fahrten pro Person*). Folgende Formel liegt schließlich der Berechnung des KombiTicket-Preises zu Grunde:

$$\text{KombiTicket-Preis} = \text{Durchschnittspreis pro ÖPNV-Fahrt} \times \text{Fahrtenanzahl} \times \text{Anteil ÖPNV-Nutzende} \times \text{Anteil Bartarif-Nutzende}$$

$$\text{KombiTicket-Preis} = 2,13 \text{ €} \times 1,8 \times 50 \% \times 64 \% = 1,23 \text{ €}$$

Auf Basis der Beispielrechnung wird ein KombiTicket-Preis von 1,23 € angenommen. Es wird zusätzlich empfohlen, einen Betrag für Mehrnutzung anzusetzen, um nicht nur die ÖPNV-Ticketpreise auf alle Veranstaltungsteilnehmende umzulegen, sondern tatsächlich einen Finanzierungsbeitrag zu erreichen – beispielsweise 25 % Aufschlag, was hier 0,31 € pro Ticket entspräche. Ebenso eine Umlage für den erforderlichen Mehrverkehr ist denkbar und wäre je nach Veranstaltung variabel zu gestalten.

Beim angenommenen KombiTicket-Preis von 1,23 € ergeben sich bei einer Durchsetzung für alle 1,41 Mio. Veranstaltungsgäste⁷⁴ jährlich Einnahmen in Höhe von etwa 1,73 Mio. €. Im Jahr 2019 deckte die DVB mit dem KombiTicket bereits 0,83 Mio. Veranstaltungsteilnehmende ab.⁷⁵ Dementsprechend ergibt sich ein Potenzial von etwa 0,58 Mio. weiteren Personen jährlich, was unter Verwendung des Preises von 1,23 € rund 0,71 Mio. € Mehreinnahmen bedeutet. Es wird angenommen, dass im Zeitraum von 2024 bis 2028 zumindest ein Teil dieser potenziellen Mehreinnahmen ausgeschöpft werden kann – die Akzeptanz des i.d.R. für die Veranstalter freiwilligen Tickets erscheint bereits heute hoch. Mit Blick auf potenzielle Mehreinnahmen von insgesamt 0,71 Mio. € jährlich, insofern das KombiTicket durch alle Veranstaltungsgäste abgenommen werden würde, werden aufgrund der guten Akzeptanz und hohen Abdeckung städtischer Veranstaltungsorte zusätzliche Erlösen von rund 0,3 Mio. € im Jahr für realisierbar gehalten. Bei einer Einführung ab 2024 werden kontinuierlich wachsende Zusatzerlöse bis hin zu 0,3 Mio. € im Jahr 2026 (inkl. VVO-Preisanpassung) im Vergleich zu heute prognostiziert. Umsetzungskosten im Sinne eines Einrichtungsaufwandes werden nicht erwartet.

⁷³ Vgl. Zugelieferte Informationen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) im April 2022; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): VDV-Mitteilung 9716 „Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets“, in: Moby-Wissen, o.D., [online] https://www.moby-wissen.de/files/kombiticket_vdv-mitteilung.pdf [31.3.2022].

⁷⁴ Vgl. Dresden Marketing GmbH: MICE-Standort Dresden. Der Veranstaltungs- und Kongressmarkt Dresden 2020, in: Mediaserver Dresden, Mai 2021, [online] <https://mediaserver.dresden.de/start/detail/3987> [31.3.2022].

⁷⁵ Vgl. Zugelieferte Informationen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) im April 2022.

Tabelle 19: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Kombiticket

Kombiticket für Veranstalter, Freizeit- und Kulturbetriebe												<i>Kennung: NUNI 12</i>	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (– €) in Mio. Euro</i>													
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €		
0,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3	0,0	0,3	0,0		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Um die Einnahmen im Bereich KombiTicket weiter zu steigern, wird die Einführung eines obligatorischen **KombiTickets für alle Veranstaltungsorte in öffentlicher Eigentümerschaft** (Stadt, möglichst auch Freistaat und Bund) per Satzungsbeschluss empfohlen. Wie die vorherigen Ausführungen zeigen, sind bereits heute zahlreiche Teilnehmende an Veranstaltungen in städtischen Einrichtungen mit dem KombiTicket abgedeckt. Um das komplette Potenzial auszuschöpfen, kann die Pflicht zur Abnahme – zumindest für Veranstaltungsorte in öffentlicher Hand – die Einnahmen künftig sichern und steigern. Die Ausweitung der Pflicht zum KombiTicket für private Veranstalter ist zu prüfen. In jedem Fall sollte der Einsatz von KombiTickets durch das **aktive Bewerben** und den **intensivierten Einsatz von Kommunikationsmaßnahmen** weiter forciert werden, um vor allem auch kleinere und private Veranstalter auf das attraktive Angebot aufmerksam zu machen: KombiTickets ermöglichen eine umweltfreundlichere Abwicklung von Veranstaltungen und stellen insbesondere bei Großevents ein sinnvolles Mittel zur Reduzierung lokaler Verkehrskonflikte dar. Der Bedarf an Parkraum am Veranstaltungsort wird reduziert, wenn Teilnehmende ohne Bedarf eines zusätzlichen Fahrscheins bequem per ÖPNV anreisen können.

Tabelle 20: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Kombiticket

Kombiticket für Veranstalter, Freizeit- und Kulturbetriebe		<i>Kennung: NUNI 12</i>	
bis Ende I/2023	<ul style="list-style-type: none"> ► Erarbeiten des genauen Konzepts ► Prüfen eines verpflichtendes KombiTicket für weitere Veranstaltungsorte per Satzungsbeschluss 	LHD mit VVO, DVB und Veranstaltungswirtschaft	
bis Ende II/2023	<ul style="list-style-type: none"> ► Vorbereiten und Fassen der Beschlüsse 	LHD, Stadtrat	
1.1.2024	<ul style="list-style-type: none"> ► Einführung der Satzung 	LHD	

Risiken

Die Einführung eines verpflichtenden KombiTickets für Veranstaltungsorte in öffentlicher Hand sowie das weitere Forcieren des fakultativen Angebots für alle anderen Stätten birgt aus Gutachtersicht keine Risiken. KombiTickets sind im Veranstaltungsmarkt gut akzeptiert, die die dargestellten Zahlen bestätigen bereits heute eine hohe Abdeckung in Hinblick auf Besucherinnen und -besucher in städtischen Veranstaltungsorten. Für langfristig geplante Großveranstaltungen, die ebenfalls von der Verpflichtung betroffen wären, können Übergangsfristen eingeräumt werden. Sicherzustellen ist, dass die Veranstalter über eine etwaige Pflicht informiert sind, um den Gültigkeitsvermerk für die ÖPNV-Nutzung rechtzeitig vor Verkaufsstart in der eigenen Kalkulation berücksichtigen und platzieren zu können. Die Überschneidungseffekte mit anderen Maßnahmen werden im Kontext dieses Gutachtens beachtet – beispielsweise im Hinblick auf die etwaige Einführung einer Gästekarte. Die veranstaltungsindividuelle Kalkulation des KombiTicket-Preises ermöglicht in diesem Zusammenhang, die Quote an auswärtigen Gästen der Veranstaltung einzubeziehen.

6.1.11 Mikromobilität/MOBIangebote (NEUG 01)

Hintergrund

Innerhalb der Branche werden immer wieder neue Projekte und innovative Ansätze vorgestellt, die sich mit der „**letzten Meile**“ des Fahrgastes beschäftigen. Die Bandbreite geht dabei von Bikesharing bis autonom-fahrende Shuttles. Besonders Städte sind für die verschiedenen Produkthanbieter Versuchs- und Wirtschaftsmittelpunkt. Aus Fahrgastsicht ist es mittlerweile normal und wird dementsprechend auch erwartet, dass größere Städte Sharingangebote haben, zum Beispiel für Fahrräder, Roller und Pkw, um besagte letzte Meile von der Haltestelle zum Zielort zurückzulegen bzw. sich autark vom motorisierten Individualverkehr fortzubewegen.

Diskussion für Dresden

Laut ADAC wird das Thema Sharing immer wichtiger – weshalb die MOBIpunkte ein sinnvolles Angebot sind, v.a. auch in Verbindung mit Ladeinfrastruktur.⁷⁶ Ebenso betont die IHK Sachsen die Wichtigkeit von MOBIpunkten, zum Beispiel in der Nähe eines Unternehmensstandort aus Mitarbeitenden- aber auch aus Kundensicht.⁷⁷ In Dresden bietet die DVB – neben einigen privaten Anbietern – ein Sharing-Angebot, unter dem Stichwort **MOBIwelt** an. Diese umfasst derzeit Bikesharing (MOBIbikes), Carsharing (MOBIcar) und seit Juni 2022 das sogenannte MOBISHuttle (als Ridepooling-Angebot in einigen Stadtteilen). Zumeist in der Nähe von Bus- und Bahnhofstestellen zählt die Stadt Dresden mittlerweile insgesamt 50 MOBIpunkte, an denen die einzelnen Angebote der MOBIwelt gebündelt sind.⁷⁸

Für die **DVB-Abo-Kundschaft** gibt es **Sonderkonditionen** für diese Sharing-Angebote – so sind zum Beispiel beim Bikesharing die ersten 30 Minuten kostenlos, beim Carsharing entfallen Kautions- und monatlicher Grundpreis und auch beim MOBISHuttle wird kein Grundpreis fällig.⁷⁹ Im VVO-Abonnement sind neben diesen Vergünstigungen im Sharing-Segment auch die „klassischen“ Zusatzvorteile, wie die Mitnahme weiterer Personen und Übertragbarkeit, in den meisten Fällen gegeben.

Kritische Stimmen sehen in den beschriebenen Vergünstigungen, die mit einem ÖPNV-Abonnement verbunden sind, eine unnötige Verteuerung des Abos und befürchten gleichzeitig den Verzicht auf höhere Zahlungsbereitschaften für die Nutzung der flexiblen Sharing-Angebote. Es steht die Forderung eines stärker differenzierten Preissystems im Raum, wobei die Sharing-Angebote als Zusatzleistung beispielsweise in einem „Premium-Abo“ enthalten wären.

Ein Blick in andere Verkehrsräume, zum Beispiel zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), zeigt, dass eine Ausdifferenzierung im Abo-Segment (ABO Flex, Abo Light 10 Uhr, Abo Basis 10 Uhr, Abo Light, Abo Basis, Abo Premium...) durchaus möglich ist, jedoch schnell zu einer schwer überschaubaren Produktpalette führt, die potenzielle Gruppen abschreckt und einen höheren Beratungsbedarf nach sich zieht.⁸⁰

Laut Gutachterteam bietet die **Bündelung verschiedener Leistungsbestandteile** den Vorteil, dass der Umlagebetrag für die Einzelleistungen geringer sind und die **Zahlungsbereitschaft** von vielen potenziellen Abnehmerinnen und Abnehmern **nicht überschritten wird**. Dadurch wird die **Nutzerzahl maximiert** und erforderliche **Preiserhöhungen** lassen sich **leichter durchsetzen**, weil die Nutzenden den Wert des Gesamtangebots betrachten. Wichtig ist auch, dass die Zugänglichkeit zu alternativen Sharing-

⁷⁶ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

⁷⁷ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

⁷⁸ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Zahlen & Fakten, in: Die DVB, 2022, [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/unternehmen/zahlen-und-daten-neu> [31.5.2022].

⁷⁹ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): MOBI – Fahr doch, was du willst!, in: Die DVB, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/mobi> [31.5.2022].

⁸⁰ Vgl. Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV): Alle Tickets, in: Tickets & Tarif, o.D., [online] <https://www.mdv.de/tickets/alle-tickets/> [31.5.2022].

Angeboten möglichst einfach gehalten wird. Dazu trägt auch eine unkomplizierte Preis- und Abrechnungsmechanik bei.

Die Einzelpaketierung hingegen sorgt für höhere Aufschläge für die Einzelleistung als in der Bündellösung. Die **Zahlungsbereitschaft für die Einzelkomponenten ist geringer** als im Bündel, wodurch weniger Nutzendenzahlen erreicht werden können. Dann bestünde das Risiko, dass bestimmte Leistungen bei einem alternativen Anbieter genutzt werden. Sobald dieser günstigere Tarife bietet, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass die Nutzenden abwandern, da die Angebotspreise in der Einzelpaketierung gut vergleichbar sind. Die Abwägung wird in Abbildung 18 noch einmal dargestellt.

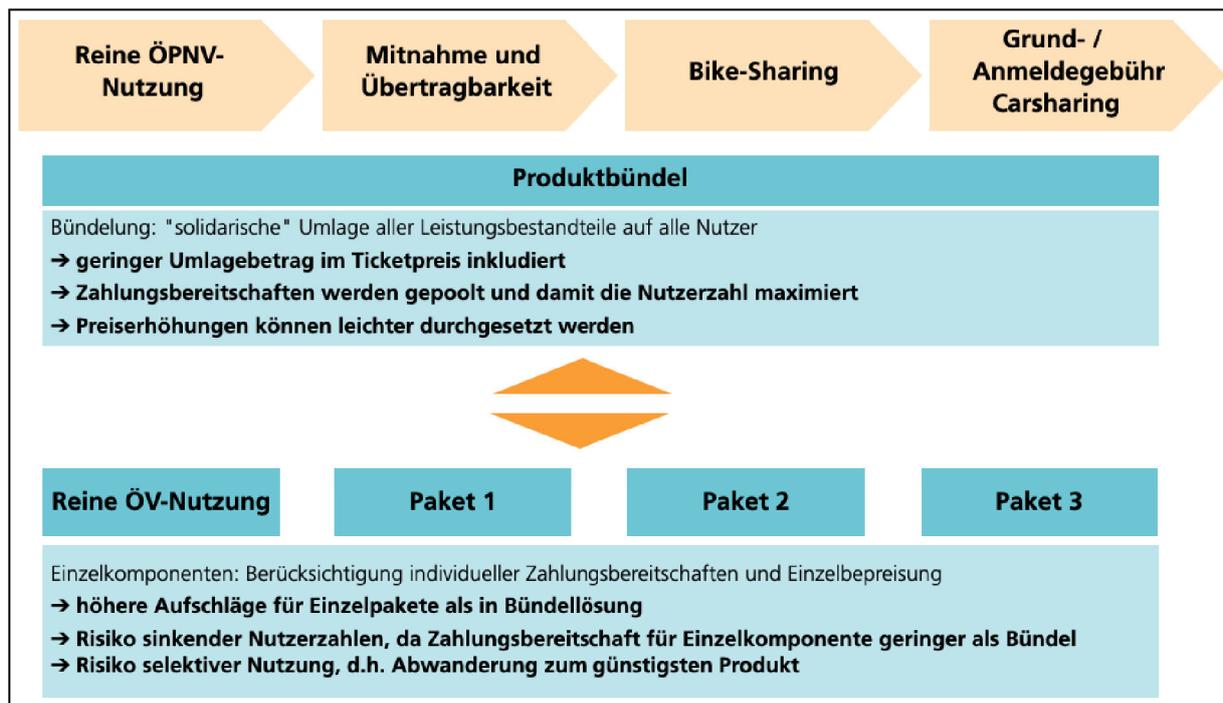


Abbildung 18: Schaubild MOBIwelt – „all-inclusive“ vs. Preisdifferenzierung (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, Juni 2022)

Das Gutachterteam kommt daher zu dem Schluss, dass die Sondertarife für die MOBIwelt den **wahrgenommenen und nutzbaren Wert des klassischen DVB-Abos erhöhen**. Deshalb sollte grundsätzlich an dieser Bündelungsstrategie festgehalten werden. Die **Bindungseffekte** der Abnehmerinnen und Abnehmern und die **Einfachheit des Produktangebots** sind als weitere Vorteile dieser Strategie hervorzuheben. Selbst wenn sich die Mobilitätsbedürfnisse – beispielsweise im Kontext der Pandemie – kurzfristig ändern, führt dies sehr wahrscheinlich seltener zu Kündigungen des Abos, wenn neben Bus- und Bahnnutzung andere Mobilitätsformen inkludiert bzw. vergünstigt sind.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Das Gutachterteam empfiehlt an der bestehenden Strategie festzuhalten. Dementsprechend werden in diesem Maßnahmenfeld keine zusätzlichen Erlöspotenziale berechnet.

Empfehlungen

Darüber hinaus wird empfohlen, die Nutzung der MOBIwelt **marktforscherisch** zu begleiten. So können rechtzeitig Signale einer steigenden Nutzung wahrgenommen werden und damit die wachsende Zahlungsbereitschaft durch Gewöhnung, Komfort und höheren Nutzwert abzuschöpfen. Dies sollte die DVB in ihren Konzepten zur Preisgestaltung berücksichtigen.

Empfohlen wird, zu prüfen, ob und wie weitere Sharing-Angebote weiterer Anbieter wie E-Roller (aktuell des Anbieters Lime Electric Ireland Limited) und Lastenräder (aktuell v.a. des adfc) technisch und preislich in die MOBIwelt integriert und damit für die Kundschaft geöffnet werden können.

Tabelle 21: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Mikromobilität/MOBIangebote

Mikromobilität – „MOBI“		Kennung: NEUG 01
bis Ende 2023	► Betreiben von Marktforschung zur Nutzung und Zahlungsbereitschaft für MOBI	DVB
bis Ende 2023	► Erarbeiten von Konzepten zur Preisgestaltung (z.B. Abo-Preise, Businessstarife)	DVB
laufend	► Beobachten der Branche in Bezug auf weitere neue Geschäftsmodelle	DVB

Risiken

Verschiedene Leistungen im Sharing-Segment, zum Beispiel das MOBISHuttle, sind in der Pilotphase über **Fördermittel** (teil-)finanziert, wodurch das Risiko für die DVB über den Förderzeitraum hinweg gering ist. Spätere moderate Preisanhebungen zu stärkerer Nutzerfinanzierung sind über die Bündelung leichter durchsetzbar als in der Einzelpaketierung. Hier wird seitens des Gutachters **kein besonderes Risiko** wahrgenommen.

6.1.12 Weitere neue Geschäftsmodelle (NEUG 02)

Hintergrund

Verschiedene Verkehrsunternehmen der ÖPNV-Branche sammeln derzeit Erfahrungen mit Logistikdienstleistungen: sei es Paketstationen an Knotenpunkten im Netz zu errichten⁸¹ oder Teile der innerstädtischen Brief- und Paketlogistik auf den ÖPNV zu verlagern⁸². Auch gibt es Überlegungen, Lieferdienste in die eigenen Services zu integrieren.⁸³

Diskussion für Dresden

Mit der MOBIwelt hat die DVB bereits ein zusätzliches erfolgreiches Geschäftsmodell neben dem eigentlichen Angebot aufgenommen. Die Innovationszyklen verkürzen sich auch bei Verkehrsdienstleistungen, weshalb hier der **Markt zu beobachten** ist.

⁸¹ bspw. Kooperationen der Deutschen Bahn mit lokalen Händlern (vgl. DB Station&Service AG: Smart City, in: Smart City Produkte, 2022, [online] <https://smartcity.db.de/box> [12.8.2022].)

⁸² Vgl. Verkehrsrundschau [Springer Fachmedien]: Bremen: Brief-Logistik mit der Straßenbahn, in: Transport + Logistik, 11.4.2007, [online] <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/bremen-brief-logistik-mit-der-strassenbahn-3029420> [12.8.2022].

⁸³ Vgl. Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V.: KEP und ÖPNV: Chance für die letzte Meile? Untersuchung zur Nutzung von öffentlichen Nahverkehrssystemen für den Pakettransport auf der letzten Meile, in: Papiere, März 2022, [online] https://www.biek.de/files/biek/downloads/papiere/BIEK_Kurzstudie_ÖPNV_KEP.pdf [12.8.2022]

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Zum Zeitpunkt der Berichtslegung werden keine konkreten Ansätze empfohlen, weshalb die Angabe von Erlöspotenzialen für diese Maßnahme ausbleibt.

Empfehlungen

Es wird empfohlen, weitere Themen und Entwicklungen hinsichtlich der Notwendigkeit zur Anpassung des Geschäfts zu prüfen und mit Bedacht zu agieren. Drittmittelfinanzierte Pilotierungen helfen dabei, Ansätze mit geringem Risiko auszuprobieren. Zusammen mit der Stadtverwaltung sollte die DVB stets die (in-ter-)nationale ÖPNV-Branche im Blick haben und für Dresden sinnvolle Innovationen aufgreifen.

Tabelle 22: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Weitere neue Geschäftsmodelle

Weitere neue Geschäftsmodelle		Kennung: NEUG 02
laufend	► Beobachten der Branche in Bezug auf weitere innovative Ansätze	DVB

Risiken

Zusatzerlöse aus fremden Geschäftsfeldern sind für die DVB rechtlich begrenzt, u.a. durch den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA). Dementsprechend besteht in diesem Themenbereich kein kurzfristiger Handlungsbedarf – Risiken sind zunächst nicht zu erwarten.

6.2 Beschleunigung und Infrastruktur

Der zweite Themenbereich der nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV in Dresden behandelt die Beschleunigung des Fahrbetriebs sowie die Verbesserung der Straßenbahn- und Businfrastruktur. In diesem Themenkomplex werden die Handlungsfelder **Systemgeschwindigkeit und Fahrplanangebot von Tram und Bus** betrachtet. Weitere Handlungsfelder sind die **Umsetzung von Infrastrukturvorhaben** und die **Verbindungswirkung von S- und Regionalbahn**.

Im Handlungsfeld **Systemgeschwindigkeit** werden die Potenziale benannt, die erreicht werden können, wenn die mittlere ÖPNV-Reisegeschwindigkeit in Dresden auf das Niveau anderer Städte angehoben würde. Dem allgemeinen Vorwurf, dass Maßnahmen zur **ÖPNV-Beschleunigung** die anderen Verkehrsmittel – insb. den Pkw-Verkehr – belasten, wird dadurch begegnet, dass moderne und intelligente Beschleunigungsmaßnahmen die Wartezeit aller Verkehrsteilnehmenden betrachten. So spricht sich auch der ADAC Sachsen klar für eine **Optimierung der Gesamtwartzeiten für alle Verkehrsteilnehmenden** aus. Aus Gründen gesamtgesellschaftlichen Optimums sollte eine Priorisierung in Abhängigkeit der Anzahl der Personen, die von einer kurzen Wartezeit profitieren, stattfinden.⁸⁴ In Dresden konnten beispielsweise mit den System QLSA (Qualitätsgerechte Lichtsignalanlagensteuerung) und dem Fahrerassistenzsystem COSEL (Computer-Optimised Speed control for Energy-efficient Light-rails) schon umfangreiche positive Erfahrungen mit gezielten Beschleunigungsmaßnahmen auf der Nord-Süd-Verbindung gesammelt werden, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.⁸⁵ Diese Erfahrungen werden auch auf weitere Knoten in der Dresdner Innenstadt angewendet, um den Verkehr für alle flüssiger zu gestalten.⁸⁶

⁸⁴ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

⁸⁵ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Eingebaute Grüne Welle, in: Media, November 2015, [online] https://www.dvb.de/~media/files/die-dvb/nsv_broschuere_nov_2015.pdf [12.8.2022].

⁸⁶ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Übersicht der 39 Ampelanlagen auf der Ost-West-Verbindung und dem Dresdner Stadtring, in: Zukunftsprojekte/Verlässlicher Nachverkehr, o.D., [online] https://www.dvb.de/~media/files/die-dvb/grafik_efre_tafel_owv.pdf [12.8.2022].

Das **Fahrplanangebot von Bus und Tram in Dresden** wird von der Bevölkerung im Städtevergleich allgemein als **sehr gut** – besonders hinsichtlich der Erschließungswirkung, der Taktichte und des Bedienungszeitraums inkl. des **durchgängigen Nachtverkehrs** – wahrgenommen. Durch den vorgesehenen weiteren Ausbau des Angebots wird auf die steigende Nachfrage reagiert und an anderer Stelle auch neue Nachfrage generiert.

Bei der **Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen** durch die unterschiedlichen Bauträger – Stadt, DVB, weitere TWD-Töchter – wird **Optimierungspotenzial** gesehen. Durch die beschleunigte Umsetzung von Bauvorhaben können Kosten gespart und Verbesserungen für Fahrgäste erreicht werden.

Nach Dresden gibt es einen **hohen Pendlerverkehr aus den benachbarten Gemeinden und Städten**, der zu einem hohen Teil mit dem Pkw stattfindet. Um eine signifikante Verschiebung im Pendlerverkehr hin zum ÖPNV zu erreichen – und damit höhere Erlöse bei der DVB zu erzielen – wird im letzten Handlungsfeld dieses Themenbereiches untersucht, welche diesbezüglichen Aufgaben das **S- und Regionalbahnangebot** übernehmen kann.

6.2.1 Systemgeschwindigkeit Tram (VMAX 01)

Hintergrund

Die **Geschwindigkeit** der verschiedenen Verkehrsmittel **spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle**. In den meisten in Städten und Regionen sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs höher als bei Bus und Straßenbahn. Deshalb ist es umso wichtiger, diese Aspekte zu betrachten und Beschleunigungspotenziale des ÖPNV aufzuzeigen und zu heben.

Diskussion für Dresden

In Dresden betrug die durchschnittliche Reisezeit der Tram im Jahre 2019 20,1 km/h.⁸⁷ In den Pandemiejahren 2020 und 2021 war sie jeweils niedriger, da aufgrund der Hygienemaßnahmen an jeder Haltestelle gehalten und die Türen geöffnet wurden. Ein Blick auf andere deutsche Städte mit Straßenbahnnetzen in dicht bebauten Stadtgebieten zeigt, dass dort die Tram mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 21,0 km/h aufwarten kann.⁸⁸ Für Dresden wird dieser Wert von DVB, Fachverwaltung und dem Gutachterteam als wünschenswertes und erreichbares Ziel gesehen – im Nahverkehrsplan⁸⁹ ist die Beförderungsgeschwindigkeit von 21,4 km/h genannt und die Beschleunigung mittels Stadtratsbeschluss A0457/18 vom 31. März 2019 auch als adäquates Mittel zur Verbesserung des ÖPNV-Anteils am Modal Split beschlossen worden. Die Einsparpotenziale können auf zwei Weisen ermittelt werden: Zum einen betrachtet das Gutachterteam die Auswirkungen und Einsparungspotenziale „top-down“ durch eine überschlägige grobe Rechnung. Zum anderen wird der „Bottom-Up“-Ansatz der DVB vorgestellt, der eine genauere linienfeine Betrachtung als Basis hat.

Bei der gutachterlichen Berechnung des Top-Down-Ansatzes wird angenommen, dass die Streckenlänge und Taktichte gleichbleibt und die **durchschnittliche Reisezeit** von 20,1 auf eine **Zielgeschwindigkeit von 21,0 km/h** angehoben wird. Ein weiterer Top-Down-Ansatz, bei dem die DVB die Auswirkungen einer Systemgeschwindigkeit auf das Niveau des Nachtverkehrs ausgerechnet hat, wird ebenfalls vorgestellt.

⁸⁷ Vgl. Zulieferung der aktuellen Werte durch die DVB, Angaben des Vorstandsbüros im März 2022.

⁸⁸ So haben die Straßenbahnnetze der BSAG in Bremen sowie der DADINA/HEAG mobilio in Darmstadt signifikant höhere Reisegeschwindigkeiten als Dresden. Beide Straßenbahnen durchfahren in der Innenstadt verkehrsberuhigte Bereiche (nicht jedoch die DVB), haben aber durch die kontinuierliche Entwicklung der Infrastruktur einen höheren Anteil an besonderen Bahnkörper, eine stärkere Entflechtung der Verkehrsmittel in problembehafteten Bereichen und ein langfristiges Konzept zur Verbesserung der Durchlassfähigkeit der Knoten bei ähnlichen Regelquerschnitten des Straßenraums.

⁸⁹ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, in: Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, 20.11.2014, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Beschluss-Text-Anlagen.pdf [31.5.2022].

Der Bottom-Up-Ansatz stellt die Auswirkungen von Beschleunigungsmaßnahmen auf den Linien 6 und 10 sowie weiterer infrastruktureller Änderungen auf diesen Linienwegen dar.

Für die Erbringung der aktuellen Tram-Leistung setzt die DVB 180 Straßenbahnen inkl. notwendiger Reserve ein.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Top-Down-Ansatz des Gutachters

Der Berechnung (vgl. Abbildung 19) liegt die Annahme zu Grunde, dass die prozentuale Steigerung der Reisegeschwindigkeit gleich der prozentualen Einsparung an Fahrzeugen ist. Bei 180 Fahrzeugen liegt das Potenzial für Dresden somit bei rund acht Fahrzeugen. Laut Gutachter sollten **kurzfristig wirksame Beschleunigungsmaßnahmen zuerst** umgesetzt werden, wodurch im Betrachtungshorizont ca. drei Viertel des Einsparungspotenzials realisiert werden können – rund sechs 6 Fahrzeuge.

In Abstimmung mit der DVB wird pro Fahrzeug ein Wert von 300.000 € Einsparungspotenzial angesetzt.⁹⁰ Die entfernungsabhängigen Kosten bleiben in der Berechnung gleich, da Strecklänge und Taktdichte unverändert sind. Die Abschreibungskosten von ca. 200.000 €, die bei einer Top-Down-Betrachtung ebenfalls als Einsparungspotenzial ausgewiesen werden könnten, werden in die Berechnung nicht einbezogen. Der Grund dafür ist, dass durch eine langfristige Flottenstrategie, mit Erneuerung und Verjüngung des Fuhrparks, kein Fahrzeug kurzfristig verkauft werden würde und somit die Abschreibung bestehen bleibt. Im Falle eine Fahrzeugeinsparung würden eher bereits abgeschriebene Fahrzeuge aus dem Fuhrpark ausscheiden, wodurch sich die Abschreibungskosten insgesamt nicht ändern.

Die DVB geht in der Mittelfristplanung 2023 bis 2027 von einer Einsparung von insgesamt drei Tram-Fahrzeugen aus. Somit bleibt laut Berechnung ein zusätzliches Einsparpotenzial von drei Fahrzeugen bis 2027 übrig, was einem Wert von rund 900.000 € entspricht. Sobald das Ziel – mittlere Reisegeschwindigkeit der Tram bei 21 km/h – erreicht ist, stellen sich im Vergleich zum Ausgangsjahr rund 1,5 Mio. € **Kosteneinsparungspotenzial** p.a. ein (vgl. Abbildung 19).

Zusätzlich zur Kosteneinsparung, wird es **durch die höhere mittlere Reisegeschwindigkeit einen positiven Fahrgasteffekt** geben – dieser kann bei den konkret geplanten Umsetzungsmaßnahmen berechnet werden. Ebenfalls je Umsetzungsmaßnahme zu benennen, sind die Kosten der jeweiligen Maßnahmen. Da es sich bei der vorliegenden Berechnung um eine Potenzialabschätzung für den gesamten Tramverkehr handelt, werden die unbekanntenen Umsetzungskosten nicht aufgeführt.

Top-Down-Ansatz der DVB

Die DVB hat durch ihr Verkehrssimulationsprogramm Visum unter Berücksichtigung Dresden-spezifischer Faktoren ein Gesamtpotenzial berechnet, dass bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf Nachtverkehrsniveau (+2 km/h) ein Einsparungspotenzial von acht Straßenbahnen besteht. Somit könnten insgesamt 2,4 Mio. € eingespart werden. Die Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen schätzt die DVB allerdings nicht vor dem Jahr 2028 als realistisch ein – u.a. weil konkrete linienfeine Maßnahmen identifiziert und geplant werden müssen – wodurch dieses Potenzial außerhalb des Betrachtungshorizonts liegen würde.

⁹⁰ Vgl. Zulieferung der aktuellen, standardisierten Werte durch die DVB, Angaben des Vorstandsbüros sowie der Verkehrsplanung im März und Juli 2022.

Größe	Wert	Einheit	Erläuterung
Reisegeschwindigkeit, IST 2019	20,1	km/h	Um die Reisegeschwindigkeit der Tram auf ein vergleichbares Niveau von 21,0 km/h (z.B. Bremen) zu bringen, muss sie um 4 % (Basis 2019) gesteigert werden. Es wird mit dem 2019er Wert als Ausgangspunkt gerechnet, weil in 2020 Pandemieeffekte enthalten sind.
Reisegeschwindigkeit, ZIEL	21,0	km/h	
Streckenlänge (c.p.)	100	%	Streckenlänge und Taktichte bleiben bei dieser Betrachtung unverändert.
Taktichte (c.p.)	100	%	
Zahl erforderliche Fahrzeuge, IST	180	n	Stand 2021; Fahrzeugbedarf inkl. notwendiger Reserven um aktuellen Fahrplan in der geforderten Angebotsqualität zu betreiben
Potenzial Reduktion Fahrzeuge	8,0	n	prozentuale Steigerung der Reisegeschwindigkeit = prozentuale Einsparung an Fahrzeugen
Realisierungsquote bis 2027	75	%	kurzfristige wirksame Maßnahmen werden zuerst umgesetzt
realisierbares Potenzial bis 2027	6,0	n	Einsparungspotenzial bis 2027
in Mittelfristplanung bereits enthalten	3	n	bisher geplant: Einsparung von einem Fahrzeug pro Jahr
Summe Fahrzeuge bis 2027	3,0	n	zusätzliches Fahrzeugeinsparungspotenzial bis 2027
Einsparpotenzial pro TRAM p.a.	300.000	EUR	ohne entfernungsabhängige Kosten, da Streckenlänge gleich bleibt
zusätzliches Einsparpotenzial durch Beschleunigung bis 2027	900.000	EUR	Kosteneinsparungspotenzial im Betrachtungszeitraum bis 2027
zusätzliches Einsparpotenzial durch Beschleunigung gesamt	1.500.000	EUR	Kosteneinsparungspotenzial bei 100% Wirksamkeit der Beschleunigungsmaßnahmen auf 21 km/h Reisegeschwindigkeit der Tram

Abbildung 19: Berechnung zusätzlicher Einsparungspotenziale bei Beschleunigung Tram – Top-Down-Ansatz Gutachter (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Daten und Abstimmung mit der DVB, Juli 2022)

Bottom-Up-Ansatz der DVB

Weiterhin hat die DVB linienscharf einzelne Potentiale berechnet. Für die Linien 6 und 10 wurde daraus ein Beschleunigungspaket entwickelt und deren Auswirkungen simuliert. Die einzelnen Maßnahmen können dem entsprechenden Paket I entnommen werden. Im Allgemeinen setzen sich die Beschleunigungspotenziale aus Anpassungen der LSA und Abmarkierungen zusammen. Das Beschleunigungspaket I weist ein Einsparungspotenzial von insgesamt drei Straßenbahnen aus. Die Einsparung von zwei Straßenbahnen ist bereits mit konkreten Maßnahmen untersetzt. Maßnahmen für das dritte Fahrzeug müssen noch konkret abgestimmt werden. Unter Anderem sind dafür Infrastrukturmaßnahmen (u.a. Ausbau Königsbrücker (Land-)Straße, Blasewitzer-/Loschwitzer Straße) erforderlich, die noch mit der Stadt endgültig abgestimmt und teilweise im Haushalt eingeplant werden müssen. Das Einsparungspotenzial von drei Straßenbahnen ist bereits in der Mittelfristplanung enthalten und schafft damit kein zusätzliches Einsparungspotenzial für die gutachterliche Betrachtung.

Fazit

Die drei unterschiedlichen Betrachtungs- und Berechnungsansätze zeigen deutlich, dass im Dresdner ÖPNV Beschleunigungspotenziale vorhanden sind und diese auch zu Kosteneinsparungen führen. Der grobe Berechnungsansatz des Gutachters und der Top-Down-Ansatz der DVB, welcher die Dresden-spezifischen Faktoren berücksichtigt, kommen zu der gleichen Gesamtpotenzialhöhe von acht Straßenbahnen. Allerdings muss dieses Potenzial noch mit konkreten Maßnahmen untersetzt werden. Eben dieses deckt der dritte beschriebene Ansatz ab, welcher auf konkrete Auswirkungen von Maßnahmen zurückgreift. Allerdings zeigt sich auch hier, dass es einer intensiveren Abstimmung zwischen DVB und LHD für Planung, Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen bedarf.

Für die weitere Berechnung werden die ermittelten Werte der DVB herangezogen, da diese auf das konkrete örtliche Verkehrssystem bezogen und dadurch realistisch scheinen. Im Sinne der ÖPNV-Finanzierung setzt das Gutachtertteam allerdings eine über das in der Mittelfristplanung enthaltene Beschleunigungspaket I hinausgehende frühere Umsetzung von weiteren Beschleunigungsmaßnahmen voraus – also weitere fünf Fahrzeuge. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 75 % der noch zu konkretisierenden notwendigen Maßnahmen bis 2027 umgesetzt werden, wodurch ein Kosteneinsparungspotenzial von ca. 1,3 Mio. € realisiert werden kann und in die Gesamtrechnung einfließt.

Tabelle 23: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Tram

Systemgeschwindigkeit Tram												Kennung: VMAX 01	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Kosteneinsparung (– €) in Mio. Euro</i>													
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €		
0,0	-1,5	0,0	-0,2	0,0	-0,3	0,0	-0,6	0,0	-0,9	0,0	-1,3		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Um das aufgezeigte Potenzial auszuschöpfen und somit einen Kostenspareffekt und einen positiven Nachfrageeffekt zu erreichen, wird empfohlen, Maßnahmen zur Beschleunigung des Tramverkehrs zu ergreifen und damit die **mittlere Reisegeschwindigkeit auf 21,4 km/h zu erhöhen**. Das zusätzliche Potenzial kann gehoben werden, wenn alle Entscheidungen stringent getroffen und umgesetzt werden.

Wichtig aus Gutachtersicht ist die Weiterführung der **korridor- oder linienfeinen Betrachtung**, um eine maximale Beschleunigungswirkung auf ebendiesen zu erzielen. Dadurch können konkrete Fahrzeugsparungspotenziale realisiert werden. Bei stückchenhaften Beschleunigungsmaßnahmen gelingt dies meistens nicht.

Empfohlen wird, die bereits vorliegenden Untersuchungen der DVB sowie der Landeshauptstadt Dresden unabhängig ingenieursseitig prüfen zu lassen und die Informationen zu den Maßnahmen frühzeitig im Stadtbezirk und Fachausschuss aufzunehmen. Dies sorgt für Planungssicherheit auf allen Seiten.

Tabelle 24: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Tram

Systemgeschwindigkeit Tram		Kennung: VMAX 01
bis Ende IV/2022	► Politische Beschlüsse zur Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen	LHD
bis Ende 2023	► Umsetzen der DVB-Prioritätenliste „Beschleunigung“	LHD, Stadtrat, DVB

Risiken

Grundsätzlich gibt es bei der Umsetzung dieser Maßnahmen keine Risiken, da alle Beteiligten von ihr profitieren. Intelligente Beschleunigungsmaßnahmen sorgen dafür, dass an Lichtsignalanlagen die gesamte Wartezeit aller Reisenden betrachtet und danach priorisiert wird. Allerdings sind Einschränkungen für einzelne Verkehrsteilnehmer durch Priorisierung anderer Verkehrsteilnehmer nicht auszuschließen. So sollten Koordinierungsstrecken für den MIV („Grüne Welle“) nur dann geschaltet werden, wenn z.B. keine konkurrierende ÖV-Anforderung vorliegt. Kurze Umlaufzeiten an LSA sorgen u.a. dafür, dass für die Fußgänger und Radfahrer keine langen Wartezeiten entstehen und stärken damit den Umweltverbund.

Die Abstimmung zur Umsetzung der von der DVB eingebrachten Prioritätenliste kann aufwändiger sein als vom Gutachterteam gedacht.

6.2.2 Systemgeschwindigkeit Bus (VMAX 02)

Hintergrund

Wie bereits im vorherigen Abschnitt geschrieben, spielt die Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle. Der Busverkehr ist von der Spur- und Streckenführung flexibler als die Tram und ist unter anderem deshalb durchschnittlich etwas schneller unterwegs.

Diskussion für Dresden

In Dresden betrug die durchschnittliche Reisezeit des Busverkehrs im Jahre 2019 20,2 km/h.⁹¹ Auch hier war sie in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 tendenziell niedriger, da aufgrund der Hygienemaßnahmen an jeder Haltestelle gehalten und die Türen geöffnet wurden. Ein Blick auf vergleichbare Städte zeigt, dass dort die Busse eine durchschnittliche Reisezeit von 22,6 km/h erreichen. Für Dresden wird der Wert aus dem Nahverkehrsplan angesetzt, welcher im Busbetrieb 22,4 km/h ausweist.⁹² Bei der gutachterlichen Berechnung für den Busverkehr wird, wie auch bei der Tram-Berechnung, angenommen, dass die Streckenlänge und Taktichte gleichbleibt und die durchschnittliche Reisezeit von 20,2 auf 22,4 km/h angehoben wird. Auch für den Busbetrieb liegt ein Top-Down-Ansatz sowie der Bottom-Up-Ansatz der DVB vor und wird nachfolgend aufgegriffen.

Der Busverkehr der DVB wird aktuell mit 154 eigenen Fahrzeugen inkl. Reserve erbracht.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Top-Down-Ansatz des Gutachters

Der Berechnung (vgl. Abbildung 20) liegt die Annahme zu Grunde, dass die prozentuale Steigerung der Reisegeschwindigkeit gleich der prozentualen Einsparung an Fahrzeugen ist. Bei 154 Fahrzeugen liegt das Potenzial für Dresden somit bei ca. 17 Fahrzeugen. Laut Gutachter sollten **kurzfristig wirksame Beschleunigungsmaßnahmen zuerst** umgesetzt werden, wodurch im Betrachtungshorizont ca. zwei Drittel des Einsparungspotenzials realisiert werden können – rund 11 Fahrzeuge im Busverkehr.

In Abstimmung mit der DVB wird pro Bus ein Wert von 250.000 € p.a. angesetzt. Die entfernungsabhängigen Kosten bleiben in der Berechnung gleich, da die Strecklänge und Taktichte unverändert ist.

Auch im Busbereich geht die DVB in der Mittelfristplanung 2023 bis 2027 bereits von der Einsparung von drei Bussen aus. Somit bleibt ein **zusätzliches Einsparpotenzial** von rund acht Fahrzeugen, was einem Wert von **rund 2 Mio. €** entspricht. Sobald der Busverkehr in Dresden eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 22,4 km/h erreicht hat, werden im Vergleich zum Ausgangsjahr über die Mittelfristplanung hinaus rund 3,4 Mio. € eingespart (vgl. Abbildung 20).

Zusätzlich zur Kosteneinsparung wird es durch die **höhere mittlere Reisegeschwindigkeit einen positiven Fahrgasteffekt** geben – welcher bei den geplanten Umsetzungsmaßnahmen berechnet werden kann. Ebenfalls je Umsetzungsmaßnahme zu benennen, sind die Kosten der jeweiligen Maßnahmen. Da es sich bei der vorliegenden Berechnung um eine Potenzialabschätzung für den gesamten Busverkehr handelt, werden die unbekanntenen Umsetzungskosten nicht aufgeführt.

⁹¹ Vgl. Zulieferung der aktuellen Werte durch die DVB, Angaben des Vorstandsbüros im März 2022.

⁹² Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, in: Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, 20.11.2014, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Beschluss-Text-Anlagen.pdf [31.5.2022].

Größe	Wert	Einheit	Erläuterung
Reisegeschwindigkeit, IST 2019	20,2	km/h	Um die Reisegeschwindigkeit des Bus auf das im Nahverkehrsplan geforderte Niveau von 22,4 km/h (Bsp.: in Bremen 22,6 km/h realisiert) zu bringen, muss sie um ca. 11 % gesteigert werden. Es wird mit dem 2019er Wert als Ausgangspunkt gerechnet, weil in 2020 Pandemieeffekte enthalten sind.
Reisegeschwindigkeit, ZIEL	22,4	km/h	
Streckenlänge (c.p.)	100	%	Streckenlänge und Taktdichte bleiben bei dieser Betrachtung unverändert.
Taktdichte (c.p.)	100	%	
Zahl erforderliche Fahrzeuge, IST	154	n	Stand 2021; Fahrzeugbedarf inkl. notwendiger Reserven um aktuellen Fahrplan in der geforderten Angebotsqualität zu betreiben
Potenzial Reduktion Fahrzeuge	16,8	n	prozentuale Steigerung der Reisegeschwindigkeit = prozentuale Einsparung an Fahrzeugen
Realisierungsquote bis 2027	67	%	kurzfristige wirksame Maßnahmen werden zuerst umgesetzt
realisierbares Potenzial bis 2027	11,2	n	Einsparungspotenzial bis 2027
in Mittelfristplanung bereits enthalten	3	n	bisher geplant: Einsparung von einem Fahrzeug pro Jahr
Summe Fahrzeuge bis 2027	8,2	n	zusätzliches Fahrzeugeinsparungspotenzial bis 2027
Einsparpotenzial pro Bus p.a.	250.000	EUR	ohne entfernungsabhängige Kosten, da Streckenlänge gleich bleibt
zusätzliches Einsparpotenzial durch Beschleunigung bis 2027	2.058.975	EUR	Kosteneinsparungspotenzial im Betrachtungszeitraum bis 2027
zusätzliches Einsparpotenzial durch Beschleunigung gesamt	3.442.500	EUR	Kosteneinsparungspotenzial bei 100% Wirksamkeit der Beschleunigungsmaßnahmen auf 22,4 km/h Reisegeschwindigkeit des Busses

Abbildung 20: Berechnung zusätzlicher Einsparungspotenziale bei Beschleunigung Bus – Top-Down-Ansatz Gutachter (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von Daten und Abstimmung mit der DVB, Juli 2022)

Top-Down-Ansatz der DVB

Die DVB hat durch ihr Verkehrssimulationsprogramm Visum unter Berücksichtigung Dresden-spezifischer Faktoren ein Gesamtpotential berechnet, dass bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf Nachtverkehrsniveau (+2 km/h) ein Einsparungspotenzial von acht Bussen besteht. Somit könnten insgesamt 2 Mio. € eingespart werden. Die Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen schätzt die DVB allerdings nicht vor dem Jahr 2028 als realistisch ein – u.a. weil konkrete linienfeine Maßnahmen identifiziert und geplant werden müssen – wodurch dieses Potenzial außerhalb des Betrachtungshorizonts liegen würde.

Bottom-Up-Ansatz der DVB

Weiterhin hat die DVB linienscharf einzelne Potentiale berechnet. Für die Linien 64 und 81 wurde daraus ein Beschleunigungspaket entwickelt und deren Auswirkungen simuliert. Die einzelnen Maßnahmen können dem entsprechenden Paket I entnommen werden. Im Allgemeinen setzen sich die Beschleunigungspotenziale aus Anpassungen der Realisierung von Busspuren und erhöhter Priorisierung an wichtigen Kreuzungen zusammen. Das Beschleunigungspaket I weist ein Einsparungspotenzial von drei Bussen aus. Die Einsparung von zwei Bussen ist bereits mit konkreten Maßnahmen untersetzt. Maßnahmen für das dritte Fahrzeug müssen noch konkret abgestimmt werden. Unter Anderem sind dafür Infrastrukturmaßnahmen (u.a. Augsburger Straße, Tittmannstraße) erforderlich, die noch mit der Stadt endgültig abgestimmt und teilweise im Haushalt eingeplant werden müssen. Das Einsparungspotenzial von drei Bussen ist bereits in der Mittelfristplanung bis 2027 enthalten und schafft damit kein zusätzliches Einsparungspotenzial für die gutachterliche Betrachtung.

Fazit

Die unterschiedlichen Betrachtungs- und Berechnungsansätze zeigen deutlich, dass auch im Busverkehr im Dresdner ÖV Beschleunigungspotenziale vorhanden sind und diese auch zu Kosteneinsparungen führen. Der grober Berechnungsansatz des Gutachters kommt dabei auf das höchste Einsparungspotential, kann jedoch aufgrund seiner pauschalen Annahmen nur als Näherungswert gesehen werden. Der Top-Down-Ansatz der DVB schätzt das Potential im Dresdner ÖV wesentlich konkreter ein, da er die örtlichen Rahmenbedingungen des Systems berücksichtigt, insgesamt acht Busse. Allerdings muss dieser Ansatz noch mit konkreten Maßnahmen untersetzt werden. Eben dieses deckt der dritte beschriebene Ansatz ab, welcher auf konkrete Auswirkungen von Maßnahmen zurückgreift. Allerdings zeigt sich auch hier, dass es

einer intensiveren Abstimmung zwischen DVB und LHD für Planung, Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen bedarf.

Für die weitere Berechnung werden die ermittelten Werte der DVB herangezogen, da diese auf das konkrete örtliche Verkehrssystem bezogen und dadurch realistisch scheinen. Im Sinne der ÖPNV-Finanzierung setzt das Gutachterteam allerdings eine über das in der Mittelfristplanung enthaltene Beschleunigungspaket I hinausgehende frühere Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen voraus – also weitere fünf Fahrzeuge. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 67 % der zusätzlichen Maßnahmen bis 2027 umgesetzt werden, wodurch ein Kosteneinsparungspotenzial von ca. 0,8 Mio. € realisiert werden kann und in die Gesamtrechnung einfließt.

Tabelle 25: Erlöspotenziale und Umsetzungskosten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Bus

Systemgeschwindigkeit Bus											Kennung: VMAX 02	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027		
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Kosteneinsparung (– €) in Mio. Euro</i>												
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	
0,0	-1,3	0,0	-0,1	0,0	-0,2	0,0	-0,4	0,0	-0,6	0,0	-0,8	

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Um das aufgezeigte Potenzial auszuschöpfen und somit einen Kostenspareffekt und einen positiven Nachfrageeffekt zu erreichen, wird empfohlen, Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs zu ergreifen und die **mittlere Reisegeschwindigkeit auf 22,4 km/h zu erhöhen**. Dafür müssen alle Entscheidungen stringent getroffen und umgesetzt werden.

Wichtig aus Gutachtersicht sind dabei **korridor- oder linienfeine Maßnahmen**, um eine maximale Beschleunigungswirkung auf ebendiesen zu erzielen. Dadurch können konkrete Fahrzeugeinsparungspotenziale realisiert werden. Bei nur punktuellen Beschleunigungsmaßnahmen gelingt dies nicht.

Empfohlen wird, die bereits vorliegenden Untersuchungen der DVB sowie der Landeshauptstadt Dresden unabhängig ingenieursseitig prüfen zu lassen und die Informationen zu den Maßnahmen frühzeitig im Stadtbezirk und Fachausschuss aufzunehmen. Dies sorgt für Planungssicherheit auf allen Seiten.

Tabelle 26: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Systemgeschwindigkeit Bus

Systemgeschwindigkeit Bus		Kennung: VMAX 02
bis Ende IV/2022	► Politische Beschlüsse zur Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen	LHD
bis Ende 2023	► Umsetzen der DVB-Prioritätenliste „Beschleunigung“	LHD, Stadtrat, DVB

Risiken

Die Risiken sind dieselben, wie bei der Beschleunigung der Straßenbahn.

6.2.3 Umsetzung Infrastrukturvorhaben (INFRA 01)

Hintergrund

Die Infrastruktur ist eine wesentliche Komponente für die Leistungsfähigkeit und Qualität des ÖPNV. Eine gute Infrastruktur unterstützt kurze Fahrzeiten und beeinflusst damit die Betriebskosten und die Fahrgastzahlen (Erlöse). Eine Verringerung der Planungs- und Bauzeiten ermöglicht eine schnellere Wirkung dieser positiven verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte. Die dafür notwendigen Investitionen sind nicht nur für den ÖPNV wichtig, sondern werden häufig mit einer Erneuerung der unterirdischen Medien und einer Neugestaltung des Straßenraumes verbunden, was anderen Verkehrsmitteln, insbesondere Rad- und Fußverkehr, zugutekommt.

Diskussion für Dresden

In Dresden gibt es erheblichen Investitionsbedarf in das Gleisnetz und in Straßen, die für den Busverkehr relevant sind. Das betrifft die Erneuerung vorhandener Strecken ebenso wie die Erweiterung des ÖPNV-Netzes (Straßenbahn und Bus). In den letzten Jahren zeigt sich immer deutlicher, dass die verfügbaren Ressourcen bei der LH Dresden und der DVB AG dafür nicht ausreichend sind. Daher werden sowohl eine Optimierung der Planungsprozesse als auch eine Erhöhung der Planungskapazität verfolgt. Für die Erhöhung der Planungskapazität ist die Einbindung einer inhousefähigen Gesellschaft vorgesehen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Bei einer Umsetzung in diesem Bereich sind positive Effekte eher nach dem derzeitigen Betrachtungszeitraum (bis 2027) zu erwarten, so dass bis 2027 keine zusätzlichen Erlöspotenziale angesetzt werden.

Empfehlungen

Der begonnene Prozess für eine Optimierung der Planung und eine Erhöhung der Planungskapazität durch Einbindung einer inhousefähigen Gesellschaft ist gezielt fortzuführen.

Tabelle 27: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Umsetzung Infrastrukturvorhaben

Umsetzung Infrastrukturvorhaben		Kennung: INFRA 01
III/IV 2022	► Entwickeln gemeinsamer Lösungsansatz zur besseren Koordinierung	LHD, Stesad, DVB

Risiken

Eine optimierter Planungsprozess und eine höhere Planungskapazität können nicht alle Risiken im Verlauf des gesamten Planungsprozesses direkt beeinflussen. Insbesondere die politische Meinungsbildung bzw. Bestätigung und die Dauer der Planverfahren sind maßgeblich von anderen Faktoren abhängig. Der Aufbau von Kapazitäten in der inhousefähigen Gesellschaft darf nicht zu Lasten vorhandener Kapazitäten bei der DVB AG und der LH Dresden gehen. Zudem ist eine höhere Planungskapazität mit höheren Kosten verbunden, die sich erst später (mit beschleunigter Umsetzung von Vorhaben) amortisieren.

6.2.4 Fahrplanangebot Straßenbahn, Kernnetz u. Ergänzungsnetz Bus (FAHR 01–03)

Hintergrund

Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass eine Verbesserung des Fahrplanangebots zu gesteigerter Nachfrage führt – auch bei bisherigen Nicht- und Seltennutzenden. Im Sinne der Mobilitätswende ist es das Ziel, Erschließungsdefizite im Kern- und Ergänzungsnetz von Straßenbahn und Bus zu minimieren.

Diskussion für Dresden

- i** In allen Gesprächen, die das Gutachterteam zu diesem Projekt geführt hat, wurde der Wert des ÖPNV-Angebots in Dresden stets als hoch und erhaltenswert benannt. Auch das City Management schätzt das DVB-Niveau, gerade was die Angebotsqualität und die Nachtverkehre angeht, als überdurchschnittlich ein.⁹³ Das DVB-Angebot wird ebenso in den ADAC-Rankings aus Nutzersicht immer sehr gut bewertet.⁹⁴

Die Stadt Dresden hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2030 im ÖPNV einen **Modal-Split-Anteil von mindestens 25 %** zu erreichen. Das durch den Aufsichtsrat der DVB und TWD und durch einzelne Stadtratsbeschlüsse forcierte **Ausbauszenario** soll die dafür notwendigen Maßnahmen im Bereich des ÖPNV ergreifen und zur Umsetzung bringen. Die DVB hat in ihrem Strategiepapier dieses Ausbauszenario mit Maßnahmen unterlegt und eine Priorisierung vorgenommen. Unter anderem sind **Anpassungen im Fahrplanangebot** vorgesehen. Von den im Betrachtungshorizont liegenden Maßnahmen sind bereits einige in der Mittelfristplanung enthalten und manche noch in Planung oder Abstimmung.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Die über die Mittelfristplanung hinausgehenden Maßnahmen zur Taktverdichtung auf verschiedenen Straßenbahnlinien prüft die **DVB stets auf Basis des bestehenden ÖDA. Entsprechend der Entwicklung** der Nachfrage kann eine Erhöhung der Platzkapazitäten auf verschiedenen Streckenästen erforderlich sein. Hierbei sind vorzugsweise längere (und in Kürze auch breitere) Fahrzeuge einzusetzen. Eine Taktverdichtung ist mit deutlich höheren Kosten verbunden. Die im Betrachtungshorizont geplanten Maßnahmen im Kernnetz Bus sind bereits in der Mittelfristplanung der DVB enthalten (und damit im bezifferten Finanzierungsbedarf) und werden deshalb im Folgenden nicht weiter einbezogen. Zum Zeitpunkt des Gutachtens liegen keine finalen Pläne für Ausbaumaßnahmen im Ergänzungsnetz Bus vor, weshalb auch hier kein Erlöspotenzial in die Gesamtrechnung eingeht.

Empfehlungen

Die in der Mittelfristplanung enthaltenen **Ausbaumaßnahmen sollten konfliktarm umgesetzt** werden, um einem kontinuierlichen Ausbau des ÖPNV-Angebots nachzukommen. Die zusätzlich geplanten Maßnahmen sollten von der DVB und Stadtverwaltung anhand der gestiegenen Kosten für Energie und Personal neu bewertet werden. Gegebenenfalls ist eine aktualisierte zeitliche Sortierung notwendig – auch des Stadtbahnprogramms und ähnlichen Vorhaben.

Die Pläne zur sinnvollen Schließung von Defiziten im ÖPNV-Angebot sollten von der DVB weiter vorangetrieben und mit Stadtverwaltung und Stadtrat abgestimmt werden. Wenn möglich, sind weitere Piloten, finanziert durch Fördermittel, einzuführen.

Risiken

Die steigenden Energie- und Lohnkosten bedrohen die Finanzierung einzelner Maßnahmen, wodurch der Ausbau des Modal-Split-Anteils des ÖPNV verlangsamt oder gebremst wird. Ohne die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und die dafür notwendigen baulichen Maßnahmen wird die Nachfrage stagnieren und später ein höherer „Investitionsstau“ bestehen.

In Gebieten mit schlechter ÖPNV-Anbindung ist die Nutzung anderer Verkehrsmittel für die Wohnbevölkerung notwendig. Sobald z.B. in einen eigenen PKW finanziert wurde, wird sich das Verkehrsmittelwahlverhalten trotz des sich verbessernden ÖPNV-Angebots nur sehr beschwerlich zugunsten von Bus und

⁹³ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem City Management Dresden am 28.3.2022.

⁹⁴ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

Bahn ändern. Das frühzeitige Erkennen und Beseitigen von Angebotsdefiziten ist somit unabkömmlich für die gesteckten Ziele der Mobilitätswende in Dresden.

6.2.5 Verbindungswirkung S- und Regionalbahn (NUNI 10)

Hintergrund

Die **verkehrlichen Stadt-Umland-Beziehungen** prägen auch den innerstädtischen Verkehr. Ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz, welches im dichten Takt betrieben wird, entlastet das Straßennetz ungemain. Zudem können auf vielen Relationen aus dem Umland in die Innenstadt **deutliche Fahrzeitvorteile** generiert werden. Ein gut ausgebautes innerstädtisches Eisenbahnnetz kommt auch den kommunalen Haushalten zu Gute: Investitionen in das Schienennetz werden **vom Bund finanziert** oder bei punktuellen Maßnahmen direkt vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Der Betrieb des Schienennetzes wird ursprünglich über das Regionalisierungsgesetz (RegG) ebenfalls durch den Bund finanziert. Zwar sind die Regionalisierungsmittel derzeit nur mit einer geringen Dynamisierung zum Inflationsausgleich versehen und damit deren Verwendung v.a. zur Bestellung der bestehenden Eisenbahnverkehre vorgesehen. Im Zuge der Finanzierungsdiskussion des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 ist jedoch die Diskussion auf Landes- und Bundesebene zur **Aufstockung der Regionalisierungsmittel** neu entfacht worden, um dem Schienenverkehr weiteren Vorschub zu verhelfen.

Diskussion für Dresden

- ❶ Dresden verzeichnet 2019 ca. 96.800 Einpendelnde bei 341.000 Arbeitsplätzen in der Stadt sowie 56.500 Auspendelnde bei einer Stadtbevölkerung von 561.000 Menschen.⁹⁵

Auch in Dresden spielen S- und Regionalbahn eine wichtige Rolle. Fast alle **Regionalbahnstrecken ins Umland** werden **stündlich oder halbstündlich** bedient. Die S-Bahn fährt auf mittlerweile vier Linien in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich oder alle 15 Minuten. Durch Linienüberlagerung steigt die Zahl der Abfahrten auf den wesentlichen Korridoren nach und von Richtung Pirna, Radebeul/Coswig/Meißen, Radeberg sowie Freital/Freiberg auf sechs bis acht Abfahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit. Die direkten Umlandkommunen sind somit heute schon recht gut mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an die Landeshauptstadt angebunden.

Auch innerstädtisch entfalten S- und Regionalbahn ebenfalls eine wichtige Verbindungswirkung. Das entlastet den Dresdner Verkehr mit Pkw. So wird bei längeren Fahrtwegen in der Fahrplanauskunft oftmals auch die S-Bahn auf einer Teilstrecke benannt, die innerhalb des Stadtgebiets Fahrtzeiten zu verkürzen hilft. So ist beispielsweise die mit 25 km innerstädtisch längste Strecke Strecke Weixdorf – Zschachwitz mit S- und R-Bahn innerhalb von 40 Minuten zu bewältigen, mit Bus und Straßenbahn allein braucht man dafür die doppelte Fahrzeit. Wege mit dem SPNV sind zu vielen Zeiten zudem **schneller als mit dem Pkw**.

Um die Attraktivität des S- und R-Bahnnetzes für Dresden und das Umland zu steigern, sollte der Blick in aller erster Linie auf die **Verknüpfungsstellen zwischen Eisenbahnverkehr und örtlichem Verkehr** gerichtet werden:

Innerhalb von Dresden sind die Bahnstationen so zu entwickeln, dass kurze und attraktive **Umsteige-wege** zu Bus und Bahn entstehen und die **Bahnhofsumfelder** entwickelt werden. Der Bahnhof Dresden-Strehlen sowie Dresden-Bischofsplatz und deren Umfeld sind hier exemplarisch zu nennen. Zur Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität gehört auch die Verdichtung rund um die

⁹⁵ Vgl. Gerike R. et al. [Technische Universität Dresden]: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich, in: Verkehr, 5.5.2021, [online] https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de [14.3.2022].

Bahnhöfe. Gute, warme, trockene und sichere Wartemöglichkeiten sowie ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern, Leihrädern sowie Carsharing-Fahrzeugen sind hier relevant.

Bei den **Stationen im Umland** sollte Ähnliches geschehen: Sofern möglich sollten weitere Buslinien im Plusbus-Standard an die Umland-Bahnhöfe herangeführt werden. Der Ausbau von sicheren und ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw ist hier wichtig. **P+R-Plätze** sollten aus Dresdner Sicht im Umland angelegt werden und nicht am Dresdner Stadtrand. Um Fahrtzeitvorteile zu ermöglichen, sollten die Einpendelnden den Hauptteil der Fahrt in der S- und Regionalbahn verbringen. Der Landkreis Meißen bestätigt, dass weitere P+R-Plätze gewünscht werden und ein Ausbau wichtig ist – dieses System sollte durch ein sinnvoll gestaltetes innerstädtisches Parkraummanagement in Dresden unterstützt werden, um Anreize zur Nutzung von P+R zu setzen.⁹⁶ Auch der ADAC befürwortet den Ausbau von P+R-Plätzen zur Anbindung des Umlands – je weiter draußen diese angesiedelt sind, desto sinnvoller würde es.⁹⁷

Das **Fahrplanangebot** auf den **einzelnen S- und Regionalbahn-Strecken** sollte gesteigert werden. Die Kapazitäten sind im Schienennetz und dessen Knoten vorhanden bzw. brauchen nur punktuell eine Erweiterung. Der zum Betrieb erforderliche Mehrbedarf an Regionalisierungsmitteln ist zu organisieren: Hier muss sich der Freistaat Sachsen zusammen mit den fünf sächsischen Nahverkehrszweckverbänden beim Bund einsetzen und mit den anderen Bundesländern für einen **Mittelaufwuchs** werben. Dies ist eine mittelfristige Aufgabe, die aber kurzfristig anzugehen ist. Die Landeshauptstadt Dresden als Teil der Zweckverbandsversammlung des Z-VOE sollte sich hierfür stark machen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Die Aktivitäten zur Entwicklung des innerstädtischen S- und Regionalbahn-Netzes wirken sich nur mittelbar auf die Finanzen der DVB bzw. den Stadthaushalt aus. Ein attraktiveres, schnelles Eisenbahnnetz sorgt für zusätzliche Einnahmen, von denen auch die DVB profitiert, gleichzeitig braucht die DVB entlang der starken SPNV-Achsen eigene Kapazitäten nicht in dem Maße ausbauen, wie sie es ohne SPNV tun müsste. Dies spart Kosten, was in der Mittelfristplanung der DVB berücksichtigt ist. Aufgrund der **längeren Wirkfrist der Maßnahmen** sowie der inhaltlichen Zuordnung des Themas zur Diskussion zum **Verkehrsentwicklungsplan für Dresden** werden im Rahmen des Gutachtens keine zusätzlichen Kosten und Erlöse geschätzt. Eine positive Fahrgastwirkung durch den Ausbau der Stadt-Umland-Verkehre ist gegeben.

Empfehlungen

Empfohlen wird, weitere und zusätzliche Verknüpfungsstellen zwischen Tram und Bus sowie S- und Regional-Bahn in Dresden (zum Beispiel an Bahnhof Niedersedlitz) forciert auszubauen. Empfohlen wird weiterhin, die Verdichtung der Stadträume um die S- und Regionalbahnhöfe voranzutreiben. Schließlich sollte sich die Landeshauptstadt Dresden mit ihren Partnern im Umland dafür einsetzen, P+R- sowie B+R-Anlagen in der Region auf einem attraktiven Niveau auszubauen.

In der Zweckverbandsversammlung des Z-VOE sollte die Landeshauptstadt Dresden die Diskussion zur Ausweitung des SPNV in Dresden und im Umland führen und sich mit den sächsischen Partnern beim Bund um die Erhöhung der RegG-Mittel einsetzen.

⁹⁶ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Landkreis Meißen am 10.3.2022.

⁹⁷ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

Tabelle 28: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Verbindungswirkung S- und Regionalbahn

Verbindungswirkung S- und Regionalbahn		<i>Kennung: NUNI 10</i>
2023 ff.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prüfen der Stadtraumgestaltung rund um <u>alle</u> Dresdner Bahnhöfe ▶ Forcieren der interkommunalen Arbeitsgruppe(n) zu Mobilität und Verkehr ▶ Unterstützen bei der Planung von P+R / B+R im Umland 	LHD zusammen mit den Umlandkommunen und VVO/Z-VOE

Risiken

Grundsätzlich gibt es bei den Empfehlungen keine Risiken. Wichtig ist die gute Abstimmung der Dresdner Akteure, sich für die Gestaltung und Verdichtung des Bahnhofs sowie Bahnhofsumfeld einzusetzen. Dies schließt die DB Station & Service mit ein.

Grundsätzlich ist die Bahnhofsentwicklung sinnvoll und möglich und sollte in enger Abstimmung erfolgen, sie kann aber auch langsam vorangehen. Der Bahnhof Dresden Mitte ist hier kein gutes Beispiel. Die Flächen im Bahnhof selbst sind noch immer nicht entwickelt, obwohl sich der Stadtteil drumherum rasant entwickelt. Die Baugenehmigung liegt vor, jedoch ist die Finanzierung noch nicht final geklärt.

Die Mittel zur Förderung guter Konzepte müssen beim Land und Bund beantragt werden, dies ist jedoch nicht unmöglich.

6.3 Strukturoptimierung

Auch der Themenbereich Strukturoptimierung wird im Hinblick auf eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV in Dresden gutachterlich betrachtet. Dabei liegt der Fokus einerseits auf möglichen Synergieeffekte innerhalb der Technischen Werke Dresden und andererseits auf der internen Organisationsoptimierung bei DVB und Verbund. Dabei spielt ebenso das Thema Attraktivität der DVB als Arbeitgeber eine Rolle.

Welche Synergiepotenziale innerhalb des TWD-Konzerns vorhanden sind, wurde mit Vertreterinnen und Vertretern von TWD und DVB abgestimmt, jedoch **nicht prozessual untersucht**. Auch die Kostensenkungspotenziale innerhalb der DVB wurden für dieses Gutachten gemeinsam besprochen und gutachterlich nachvollzogen. Gleiches gilt für Synergiepotenziale mit dem VVO und den Verbundpartnern sowie für das Employer Branding. Eine **tiefergehende Betrachtung** war nicht Bestandteil des Gutachtens und wird **für die Zukunft empfohlen**.

6.3.1 Synergieeffekte innerhalb der TWD (SYNER 01)

Hintergrund

Unternehmen, die in einer Holding organisiert sind, haben in verschiedenen Bereichen oftmals ähnliche bis gleiche Prozesse, die aber je Unternehmen separat gelöst sind. Manche Holdings übernehmen auch selbst bestimmte administrative Aufgaben, so zum Beispiel kaufmännische Services, Personalmanagement oder Ähnliches. Die **Bündelung** solcher Prozesse und Aufgaben kann Synergien heben und dadurch bei allen beteiligten Einheiten **Ressourcen einsparen**.

Diskussion für Dresden

Die DVB gehört zum TWD-Konzern, wie auch auszugsweise SachsenEnergie und die städtischen Bäder. In den Tochterunternehmen der TWD gibt es Aufgaben und Prozesse, die auch in den anderen Institutionen in ähnlicher Weise anfallen. Ein Austausch des Gutachtertteams mit Vertreterinnen und Vertretern der TWD und DVB hat ergeben, dass bereits heute **einige der vorhandenen Synergiepotenziale ausgeschöpft** wurden. Die DVB übernimmt beispielsweise den kaufmännischen Service (unter anderem das Rechnungswesen und die Personalabrechnung) für den TWD-Konzern und die städtischen Bäder. Auch im IT-Bereich gab es bereits Synergie bei der Beschaffung von Software, Hardware und Lizenzen. **Optimierungspotenziale** werden besonders **im Bereich Bauen** vermutet – der Prüfprozess wurde angestoßen. Als weiteres mögliches Potenzial wurden Werkstattleistungen für Stadtbeteiligungen genannt, die besonders im Hinblick auf das Thema Elektromobilität zum Tragen kommen können.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Die konkrete Betrachtung der Prozesse und Aufgaben der DVB, TWD und weiterer konzernverbundener Unternehmen ist nicht Auftrag und Bestandteil dieses Gutachtens. Eine tiefergehende Prüfung muss an anderer Stelle erfolgen und wurde im Zuge der Gutachtererstellung intern durch TWD und DVB bereits weiter vorangebracht. An dieser Stelle werden daher **keine konkreten Erlös- oder Kostenpotenziale ausgewiesen**.

Empfehlungen

Es wird empfohlen innerhalb des TWD-Konzerns **im Bereich Software/IT verstärkt zu kooperieren**. Die **Optimierungspotenziale im Bereich Bauen** sollten näher untersucht und im Anschluss auch genutzt werden. Dies geschieht am besten **in Zusammenarbeit** mit weiteren städtischen Akteuren, mindestens mit den in der **städtischen Verwaltung** zuständigen Ämtern. Dieser Prozess wurde im Rahmen dieses Projekts gestartet und ist in Abschnitt 6.2.3 unter Umsetzung Infrastrukturvorhaben beschrieben.

Tabelle 29: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Synergieeffekte innerhalb TWD

Synergieeffekte innerhalb TWD		Kennung: SYNER 01
bis III/2023	► Prüfen weiterer Potenziale gemeinsamer Software und IT-Prozesse	TWD-Konzern und Tochterunternehmen
bis III/2023	► Prüfen der Erbringung von Werkstattleistungen für Stadtbeteiligungen bei E-Mobilität durch DVB	DVB

Risiken

Im Bereich Synergieeffekte innerhalb der TWD werden derzeit keine Risiken gesehen.

6.3.2 Kostensenkungspotenziale DVB-Verwaltung (ORGA 01)

Hintergrund

Die Verwaltung jedes Unternehmens – ob in privater oder öffentlicher Trägerschaft – sollte so schlank wie nötig organisiert sein, um den eigentlichen Produktionsprozess so gut wie möglich zu begleiten und die Gemeinkosten überschaubar zu halten.

Diskussion für Dresden

Die DVB hat in den 1990er Jahren ihr zentrales Verwaltungsgebäude in Trachenberge bezogen und im Zuge dessen auch den Platz- und Personalbedarf für Verwaltungstätigkeiten bemessen. Zudem nimmt die DVB an einem brancheninternen Vergleich zentraler Kennzahlen teil und lässt sich regelmäßig als „durchschnittlich gut geführtes Unternehmen“ testieren. Gegenstand des vorliegenden Berichts ist nicht, den Stellenplan der DVB im Einzelnen zu bewerten. Im Sinne des Controllings **überprüft die DVB selbst regelmäßig ihre Verwaltungsstrukturen** und sucht nach Möglichkeiten, Effizienzreserven zu heben. Im Ergebnis muss zudem festgestellt werden, dass die Fahrgastzahlen deutlich stärker steigen als sich die Verwaltung entwickelt.

Wichtig ist auf der anderen Seite, offene Fachkräftestellen gerade im Verkehrsplanungs- und im IT-Bereich zu besetzen, um die künftigen Aufgaben in diesen Bereichen gut und zügig bewältigen zu können. Hier sorgen die derzeit nicht besetzten Stellen in den Jahresergebnissen für eine Kostensenkung, die nicht geplant und sinnvoll ist. Wichtigste Aufgabe ist demnach die Besetzung der vakanten Stellen unter den Rahmenbedingungen des TVöD, welcher gegenüber den **Lohnniveaus**, die in der freien Wirtschaft erzielt werden, **deutlich unterdurchschnittlich** ist.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Eine detaillierte Untersuchung der Kostensenkungspotenziale in der Verwaltung der DVB ist **nicht Bestandteil dieses Gutachtens**, weshalb **keine Kostensenkungspotenziale** ausgewiesen werden. Die DVB-Verwaltung kann grundsätzlich als „schlank“ eingestuft werden. Im Gegenteil können offene Stellen aufgrund des im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen niedrigen Lohnniveaus nur schwer besetzt werden. Dies führt ungewollt zu Kostensenkungen im Bereich Personal und kann gleichzeitig Kostensteigerungen an anderer Stelle bedeuten. Auch Verzögerungen bei den Bauvorhaben begründen sich zum Teil im Personalmangel. Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass es wenige Stellen gibt, die sich durch eine punktuelle Umorganisation der anstehenden Aufgaben sparen ließen. Die Kostensenkungspotenziale werden in Summe jedoch als geringfügig angesehen.

Empfehlungen

Empfohlen wird, dass die DVB **weiterhin regelmäßig prüft**, welche Optimierungspotenziale in der DVB-Verwaltung vorhanden sind.

Tabelle 30: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Kostensenkungspotenziale DVB-Verwaltung

Kostensenkungspotenziale DVB-Verwaltung		Kennung: ORGA 01
regelmäßig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prüfvorgang durch DVB-Vorstand und Personalmanagement ▶ Stärken der Arbeitgeberattraktivität (siehe Employer Branding) 	DVB Vorstand, Fachabteilungen, Aufsichtsrat

Risiken

Grundsätzlich gibt es keine direkten Risiken bei der Umsetzung dieser Maßnahme. Einzig die Nichtbesetzung von Planstellen durch den Fachkräftemangel kann zu Ineffizienzen, Verzögerungen bei der Umsetzung von Themen und zum Know-how-Verlust im Unternehmen führen.

6.3.3 Kostensenkungspotenziale DVB-interne Services (ORGA 02)

Hintergrund

Genauso wie bei den Themen der DVB-Verwaltung stellt sich regelmäßig die Frage, ob anstehende Aufgaben effektiv sind und effizient bearbeitet werden. Die Effektivität stellt die Aufgabe an sich in Frage, die Effizienz beleuchtet die Herangehensweise und den resultierenden Aufwand der Umsetzung.

Bei Umsetzung aller Einzelthemen stellt sich für die Unternehmen die **Frage des „Make-or-Buy“**, also die Entscheidung bestimmte Tätigkeiten mit eigenem Personal durchzuführen oder die Leistung zuzukaufen. Immer dann, wenn Tätigkeiten nicht zum Kerngeschäft gehören oder Dritte eine Tätigkeit in gleicher Zeit besser – also mit höherer Qualität – und/oder zu geringeren Kosten durchführen können, stellt sich neben weiteren Kriterien leicht die Frage nach dem **Outsourcing**.

Diskussion für Dresden

Die DVB hat sehr frühzeitig einige Serviceaufgaben wie die Kantine, den Sicherheitsdienst, die Objektreinigung, die Fahrkartkontrolle, den Winterdienst, die IT etc. ausgelagert. Somit werden in klaren Auftraggeber-Auftragnehmer-Verträgen Ziele und Umfang der jeweiligen Tätigkeiten geregelt und es bestehen somit im Grunde klare Auftragsverhältnisse.

Gegenstand dieses Gutachtens ist nicht, die einzelnen Dienstleistungsverträge auf den Prüfstand zu stellen. **Dies erfolgt durch die DVB selbst**. Alle Dienstleister müssen sich gegenüber der DVB bewähren und im Rahmen der regulären Ausschreibungsverfahren von Zeit zu Zeit im Wettbewerb neu um ihren Auftrag bemühen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im Rahmen dieses Gutachtens erfolgt keine detaillierte Betrachtung dieses Themenfelds, weshalb **keine Kostensenkungspotenziale** identifiziert werden.

Empfehlungen

Die DVB sollte ihre internen Prüfprozesse zu internen Services beibehalten und weiterhin wie üblich auskunftsfähig sein, um die Ziele, Ursachen und Wirkungen von ausgelagerten Services benennen zu können. Ebenso sollte auch stets Auskunft darüber gegeben werden können, welche Services aus welchen Gründen selbst erstellt werden.

Tabelle 31: Umsetzungsschritte u. Verantwortlichkeiten der Maßnahme Kostensenkungspotenziale DVB-interne Services

Kostensenkungspotenziale DVB-interne Services		<i>Kennung: ORGA 02</i>
regelmäßig	► Make-or-Buy“-Prüfung zu internen Services/Dienstleistungen	DVB Vorstand, Fachabteilungen, Aufsichtsrat

Risiken

Risiken werden aus Sicht dieses Gutachtens keine gesehen.

6.3.4 Optimierung Kommunikation und Vertrieb (ORGA 03)

Hintergrund

Die Vermarktung der Dienstleistung „Busse und Bahnen“ ist eine wichtige Aufgabe für die ÖPNV-Branche. Immer mehr Menschen interessieren sich für die Services, haben Fragen zu deren Funktionsweise und wünschen sich einen leichten Zugang zu Fahrplan und Tickets. Durch die Potenziale der voranschreitenden **Digitalisierung** eröffnen sich neue Möglichkeiten, das Ticketing zu verbessern und damit auch die Marktbearbeitung durch **Kommunikation und Vertrieb**. Weiterhin muss entschieden werden, welche Möglichkeiten des personalbedienten Vertriebs künftig sinnvoll und erforderlich sind. Je mehr Menschen das System neu für sich entdecken oder ihre Nutzungsintensität vergrößern, desto mehr Fragen kommen auf, die am besten durch den persönlichen Service vor Ort oder mittels der klassischen und sozialen Medien geklärt werden können.

Nicht zuletzt hat die Branche seit Jahren die Vertriebskosten als Anteil an den Fahrgeldeinnahmen im Fokus und ist in diesen Bereichen kostenseitig günstig aufgestellt.

Diskussion für Dresden

Die DVB hat ebenfalls seit Jahren Kommunikation und Vertrieb optimiert. So können die Stammkundinnen und -kunden schon seit längerem ihre **Abonnements online verwalten**. **Automaten** an den Haltestellen wurden **modernisiert** und deren laufender Unterhalt somit günstig gestaltet. Neue **bargeldlose Automaten in den Fahrzeugen** sollen für Spontankäufe bei jedem Fahrtantritt verfügbar sein und machen den Fahrerverkauf überflüssig. Die **personalbedienten Vertriebsstellen** der DVB selbst wurden auf die Standorte Hauptbahnhof, Prager Straße und Postplatz als wesentliche Knotenpunkte im DVB-Netz gut positioniert und die Beschäftigten können im Regelfall alle Kundenanfragen gleich und fallabschließend bearbeiten. **Private Verkaufsstellen** verkaufen für die DVB 4er-Tickets. Deren künftige Positionierung im Vertriebsmix ist zu klären: Abschaffen oder die Schärfung des Profils zur Ansprache von Gelegenheitskundschaft im Wohnumfeld stehen hier zur Debatte.

Zu diskutieren und zu bewerten ist, welche **Software zur Kundenverwaltung und -betreuung (CRM)** künftig sinnvoll und erforderlich ist, um die die DVB betreffenden Maßnahmen umzusetzen. Durch die große Gruppe der Stammkundschaft wird die Stammkundenbetreuung inklusive der individuellen Ansprache über die verschiedenen Kontaktkanäle immer wichtiger. Ziel ist, mit gut austarieren Betreuungsmaßnahmen die Kundschaft im Mittel und individuell an den ÖPNV zu binden.

Im Kern sollten Budgets für die **Weiterentwicklung des Vertriebshintergrundsystems** sowie der **Apps** vorgehalten werden. Die Professionalität der DVB im Vertrieb eröffnet die Möglichkeit, den Vertrieb auch für andere Partner ganz oder teilweise zu übernehmen und ein Teil der Größenvorteile zum einen weiterzugeben und zum anderen von diesen zu profitieren.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Ziel von Kommunikation und Vertrieb ist, mit „normalem“ Aufwand die Umsätze zu generieren. In der aktuellen Situation gilt es, an die Umsätze zu Zeiten vor der Pandemie anzuschließen und diese nach Möglichkeit auszubauen. Im Rahmen dieses Berichts stammen die Zusatzumsätze aus den zuvor beschriebenen Aktivitäten der genannten (Tarif-)Maßnahmen. Weiterhin sind alle anderen zusätzlichen Umsätze bereits in der Mittelfristplanung der DVB enthalten.

An dieser Stelle werden keine zusätzlichen Vertriebskosten im Rahmen des Ausbaus der IT-Infrastruktur zur Stammkundenbetreuung geschätzt, da die DVB gerade dabei ist das bestehende Vertriebshintergrundsystem umzustellen und die Kosten dafür bereits in der Mittelfristplanung enthalten sind. So wird nach der Umstellung voraussichtlich in II 2023 ein Abo-Modul in Betrieb gehen. Anschließend erfolgt die Einbindung eines CRM-Systems.⁹⁸

Empfehlungen

Empfohlen wird, den Ausbau und die Weiterentwicklung des Vertriebs wie vorgesehen umzusetzen. Die Vertriebskosten sind im Blick zu halten, sind aber nicht die alleinige Zielgröße. Das Einführen bzw. die Verbesserung digitaler Elemente (Prozesse und Benutzeroberfläche) in allen Vertriebskanälen sind dabei in den Fokus zu nehmen. Empfohlen wird, auf Basis des bisherigen Vorgehens, die kundenindividuelle Kommunikation im Sinne eines verbesserten individuellen Kundenbeziehungsmanagements (CRM) zu entwickeln. Gerade die Zuwächse in den Fahrgastzahlen durch das 9-Euro-Ticket sind auch nach dem Aktionszeitraum bestmöglich durch geeignete Marketingmaßnahmen zu halten.

Tabelle 32: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Optimierung Kommunikation und Vertrieb

Optimierung Kommunikation und Vertrieb		<i>Kennung: ORGA 03</i>
regelmäßig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ kontinuierliches Controlling der Kostentreiber im Vertrieb ▶ Ausbau der Vertriebsstrategie entsprechend der Bedürfnisse von Nichtkunden 	DVB Vorstand, Center VM, Fachabteilungen

Risiken

Risiken werden grundsätzlich keine gesehen. Wichtig ist, in die individuelle Kundenbetreuung weiter zu investieren, um die Stammkundschaft zu halten, neue Kundengruppen zu gewinnen und die Bestandskundschaft die Änderungen im Angebot bestmöglich zu vermitteln.

6.3.5 Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern (ORGA 04)

Hintergrund

Die Zusammenarbeit der Partner in Verbänden ist nicht nur für die Kundschaft sichtbar (1 Fahrplan, 1 Tarif, 1 Fahrschein), sondern sollte sich auch in der internen Zusammenarbeit äußern. Eine **sinnvolle Aufgabenteilung** kann Effizienzreserven heben.

Diskussion für Dresden

Die DVB lastet ihre eigenen Kapazitäten grundsätzlich selbst aus. **Größeneffekte** können sicherlich erzielt werden, indem kleinere Partner im Verbund, Aufgaben an größere Partner abgeben, um diese dort

⁹⁸ Im Rahmen eines Fachaustauschs von Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der Abteilung Marktbearbeitung und -kommunikation der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) am 23.2.2022

günstiger einzukaufen. Die Abo-Betreuung der VGM-Kunden durch die DVB ist dafür ein Beispiel. Zu bedenken ist, dass **zusätzliches Geschäft** in diesem Bereich immer auch mit der **Ausweitung von Kosten** verbunden sein wird, gleichwohl die Deckungsbeiträge überwiegen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Synergiepotenziale werden an dieser Stelle nicht ermittelt, da das Gutachterteam keinen Einblick in die Kostenstruktur der Partner im Verbund hat.

Empfehlungen

Empfohlen wird, die Übernahme ausgewählter Services für die Partner im Verbund durch die DVB nach Absprache der Partner im Verbund zu prüfen und bei positivem Ergebnis umzusetzen. Dazu sollten ein Erfolgscontrolling zu den Synergien der jüngsten Übernahme der Abo-Betreuung von der VGM erfolgen.

Tabelle 33: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern

Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern		Kennung: ORGA 04
2023/24	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Übernahme der Betreuung der VGM-Abo-Kundschaft auswerten ▶ Prüfen, welche (IT-)technischen Ergänzungen erforderlich sind ▶ Ausloten weiterer unausgelasteter Kapazitäten (Werkstatt etc.) 	DVB mit VVO und Verbundpartnern

Risiken

Gemäß ÖDA sind der DVB bestimmte Grenzen gesetzt, Umsätze mit Drittgeschäften zu erzielen. Dies muss berücksichtigt werden, um die formalen Grenzen des ÖDA nicht zu verletzen.

6.3.6 Employer Branding (DVBAG 01)

Hintergrund

- i** Als Employer Branding ist der Aufbau und die Pflege eines Unternehmens bzw. des Arbeitgebers als Marke zu verstehen. Besonders in Zeiten des Fachkräftemangels und Talentwettbewerbs in vielen Branchen ist das Ziel des Employer Brandings, sich sowohl bei den vorhandenen Beschäftigten als auch bei Bewerberinnen und Bewerbern als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren.⁹⁹

Diskussion für Dresden

Die DVB AG hat eine **proaktiv agierende Personalabteilung** und steht mit der Arbeitnehmervertretung in ständigem Austausch zur Attraktivität der Arbeitsplätze jeglicher Art im Unternehmen. Weiterhin ist die DVB AG in den **Tarifvertrag Nahverkehr** (TV-N) eingebunden. Die Fortschreibung der Lohnkosten hat die DVB im Rahmen der Mittelfristplanung bereits antizipiert. Ebenso wird im Rahmen des Lohnabstandsgesetzes eingeplant, dass die Löhne mit Steigen des Mindestlohns ebenso steigen.

Im Blick haben muss das Personalmanagement der DVB die **Nachbesetzung der Stellen** von Beschäftigten, die aus Altersgründen aus dem Unternehmen ausscheiden. Dies bedeutet einen gewissen

⁹⁹ Vgl. Lies, J. [Gabler Wirtschaftslexikon]: Employer Branding, in: Grundlagen und Funktionen der Organisation, o.D., [online] <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/employer-branding-53538> [1.6.2022].

Nachbesetzungsdruck, welcher in bestimmten Fällen auch zu einer höheren Einstufung von Stellenprofilen führen kann. Aufgabe dieses Gutachtens ist jedoch nicht, der DVB grundsätzlich zu empfehlen, die Stellenprofile neu zu bewerten oder gar den Tarifvertragsparteien Empfehlungen zu geben.

Vielmehr ist wichtig, dass die DVB bewusst das Thema **Belegschaftsbetreuung und -bindung** ausbaut, um dem tendenziell wachsenden Aufgabenspektrum sowie dem Aufgabenvolumen auch künftig gewachsen zu sein. Treuere Mitarbeitende sorgen für weniger Akquise- und Betreuungsaufwand und damit zu überschaubaren Lohnnebenkosten der Betreuung.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im **Wettbewerb um die besten Fachkräfte** muss sich auch die DVB behaupten und dafür Aufwand betreiben. Dafür ist die Zahl der offenen Stellen in allen Bereichen sowie die Fluktuation insgesamt zu hoch. Die Anstrengungen, die zusätzlich zum bisher geplanten Maß erforderlich sind, die Personalarbeit zu verbessern, sollte die DVB intern diskutieren und den dafür eventuell erforderlichen Zusatzaufwand in den Wirtschaftsplänen budgetieren. An dieser Stelle wird gutachterseitig kein zusätzliches Budget geplant.

Empfehlungen

Empfohlen wird, dass die DVB weitere Möglichkeiten auslotet, sich auf hohem Niveau als attraktive, große, lokale Arbeitgeberin bei Fachkräften im Bereich Fahrdienst, IT, Planung etc. zu präsentieren. Empfohlen wird außerdem, weitere Maßnahmen zu erarbeiten, Beschäftigte möglichst lange im Unternehmen zu halten.

Tabelle 34: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Employer Branding

Employer Branding		<i>Kennung: DV BAG 01</i>
Konzeption zeitnah, Umsetzung stetig	<ul style="list-style-type: none"> ► Aufgreifen des Stichworts „Employer Branding“ in Personalakquise-Strategie ► Weiteres Ausrichten der internen Kommunikation auf Personalakquise u. -bindung 	DVB

Risiken

In Zeiten des Fachkräftemangels in allen Wirtschaftsbereichen besteht die Gefahr, offene Stellen trotz guter Entlohnung nicht besetzen zu können. Zudem können bestehende Fachkräfte in andere Unternehmen oder Branchen wegen einer attraktiveren Arbeitsplatzgestaltung abwandern. Dementsprechend sollte die DVB ihre Bemühungen beibehalten und stetig ausbauen.

6.4 Förderung

Der Themenbereich Förderung beschäftigt sich mit (zusätzlichen) Möglichkeiten der Förderung auf den unterschiedlichen drei Ebenen: **Freistaat Sachsen, Bund und EU**. Auch dieses Feld wird als wichtige Säule für die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV in Dresden erachtet. Die öffentliche Hand vergibt bereits heute Mittel aus verschiedenen Fördertöpfen. Inwieweit hierbei noch Potenziale gehoben werden können, zeigt der folgende Abschnitt.

6.4.1 Fördermöglichkeiten Freistaat (FÖRD 01)

Hintergrund

Generell gilt: komplementäre Förderung geht vor – das heißt, es werden keine Landesfördermittel eingesetzt, wenn eine Förderung von höherer Stelle stattfindet. Das **Investitionsprogramm des Freistaats ist überzeichnet** – es gibt wesentlich mehr beantragte Fördersummen als vorhandenes Budget. Hinzu kommt, dass 50 Mio. € aus dem Investitionsprogramm durch das Bildungsticket gebunden sind und dadurch nicht für andere Projekte zur Verfügung stehen. Landesmittel für Projekte zu akquirieren, birgt deshalb extreme Unsicherheiten.

Weiterhin ist zu bemerken, dass bei den Landesprogrammen – und bei vielen anderen Fördertöpfen auch – die meisten Gelder für Neuschaffung oder -einführung zur Verfügung gestellt werden. Es gibt kaum Programme zur Erhaltung von bereits laufenden Leistungen. Um neben Vorhaben zur Erneuerung auch Erhaltungsmaßnahmen in ein Förderprojekt zu integrieren, ist eine Verknüpfung dieser beiden Bereiche vorzunehmen und daraus ein **ausgewogenes Paket** zu schnüren.

Diskussion für Dresden

Die DVB hat bereits einen **hohen Anteil an Fördermitteln** in ihrer Finanzierung, was der Erneuerung des Fuhrparks sowie den notwendigen verkehrlichen und baulichen Investitionen zu Gute kommt. Die Förderkriterien und Abrechnungsmodalitäten einzelner Fördertöpfe erhöhen dabei den (Verwaltungs-)Aufwand bei der DVB und Stadtverwaltung stark. Nach Einschätzung des Gutachters schöpfen LHD, VVO und DVB die Fördermöglichkeiten des Freistaates bereits gut aus – allerdings werden diese künftig steigen müssen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im Kontext der Berichtslegung können in diesem Bereich noch keine zusätzlichen Erlöse prognostiziert werden.

Empfehlungen

Es wird empfohlen, dass die LHD sowie die DVB als Partner im Verbund weiterhin Einfluss auf die Förderpolitik des Freistaates nehmen. Die Fördermittel des Freistaates sollten im Bereich des öffentlichen Verkehrs aufwachsen und verstetigt werden, um dahingehend eine gewisse Kontinuität für die Unternehmen zu gewährleisten. Der Landkreis Meißen regt außerdem an, die Fahrzeugfinanzierung des Freistaates Sachsen zu verbessern und zu verstetigen, insbesondere für Elektrofahrzeuge und deren Wartung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive. Ebenso die Kofinanzierung des Betriebs hochwertiger Regionalverkehre – beispielweise die Plusbus-Förderung – sollte aus Sicht des Landkreises verstetigt werden.¹⁰⁰

- i** Die sogenannte Clean Vehicle Directive (CVD) trat im Juni 2021 zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in Kraft. Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge gibt verbindliche Mindestziele bei der öffentlichen Auftragsvergabe für die Beschaffung emissionsarmer und -freier Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen seit August 2021 vor. Als „sauberes“ Fahrzeug gelten schwere Nutzfahrzeuge und Busse, wenn sie mit alternativen Kraftstoffen angetrieben werden – zum Beispiel Strom, Wasserstoff, Erdgas, Biokraftstoffe oder per Plug-In-Hybrid. Im ersten Referenzzeitraum (2.8.2021 bis 31.12.2025) gilt eine Beschaffungsquote für emissionsarme und -freie Busse von 45 % als Mindestziel, im zweiten Referenzzeitraum (1.1.2026 bis 31.12.2030) liegt diese bei 65 %. Dabei muss mindestens die Hälfte

¹⁰⁰ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Landkreis Meißen am 10.3.2022.

der beschafften Busse emissionsfrei sein, d.h. weniger als 1 g CO₂/km ausstoßen darf – wie es zum Beispiel bei Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen der Fall ist.¹⁰¹

Tabelle 35: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Fördermöglichkeiten Freistaat

Fördermöglichkeiten Freistaat		<i>Kennung: FÖRD 01</i>
III/2022	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einflussnahme von LHD, DVB u. VVO über die bestehenden Gremien auf den Freistaat im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2023/24 	LHD mit VVO und DVB
sobald wie möglich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Herbeiführen Ministergespräch 	LHD

Risiken

Die Haushaltskonsolidierung bei Bund und Land kann zu einem Rückgang der Fördermittel führen, was Investitionsprojekte/-programme des ÖPNV verzögert oder verhindert. Die Höhe und Kontinuität der Fahrzeugförderung ist derzeit nicht sicher vorhersehbar, was auch die Planungen für die stetige Erneuerung des Fuhrparks erschwert. Auch die Dekarbonisierung birgt Kostenrisiken für die DVB, die nur schwer abschätzbar sind. Diese Entwicklungen sind seitens der LHD, VVO und DVB im Blick zu behalten.

6.4.2 Fördermöglichkeiten Bund und EU (FÖRD 02)

Hintergrund

Investitionsprogramme von Bund und EU sind ebenfalls mit einem sehr hohen bürokratischen Aufwand verbunden. Hinzu kommt auch hier, dass nur **Neubau- bzw. Neubeschaffungsprojekte** gefördert werden. Für Erhaltungsmaßnahmen gibt es derzeit keine Förderung von Bund und EU. In Zukunft scheint die Finanzierung von Betriebskosten wesentlich an Bedeutung zu erlangen und sollte deshalb neu gedacht werden. Auch aus Sicht der DVB gibt es für den Betrieb nur wenige ausgewählte Unterstützungsangebote (wie etwa beim On-Demand-Verkehr MOBShuttle). Hier wäre eine Verstetigung der Finanzierung über die Investitionsförderung hinaus wünschenswert.¹⁰²

Neben dem vollständigen Ausgleich für die Einnahmeverluste durch die Corona-Pandemie und das während der Projektbearbeitungszeit des Gutachtens durch die Bundespolitik eingeführte 9-Euro-Ticket sieht die DVB vor allem in der Erhöhung der Regionalisierungsmittel und in einem Ausgleich für die durch den Ukrainekrieg drastisch gestiegenen Energiekosten politische Schritte als notwendig, um die vormals stabile wirtschaftliche Lage nicht nachhaltig zu gefährden. Dazu zählt auch eine der aktuellen hohen Inflation angemessene Dynamisierung der Ausgleichzahlungen durch den Freistaat.¹⁰³

Das 9-Euro-Ticket hat einen direkten Einfluss auf die Einnahmeströme der Verkehrsunternehmen, die ihre Leistung für einen extrem günstigen Preis anbieten müssen – das entstehende Defizit will der Bund tragen. Dieses Vorgehen ist ein Novum in der Förderung des ÖPNV. Die mittelfristigen und langfristigen Auswirkungen dieser Förderart können im Rahmen dieses Gutachtens nicht prognostiziert werden. Ebenso wenig sind die kurzfristigen Hilfen und Zahlungen des Bundes aufgrund des Ukraine-Krieges und der damit einhergehenden Energiekostensteigerung bzw. der Pandemie Bestandteil dieser Betrachtungen.

¹⁰¹ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge, in: Artikel, 16.3.2022, [online] <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html> [31.3.2022].

¹⁰² Gemäß Einschätzung der DVB, Juli 2022.

¹⁰³ Gemäß Einschätzung der DVB, Juli 2022.

Diskussion für Dresden

Die DVB bezieht einen großen Teil ihrer Fördermittel aus dem **EFRE-Programm** – unter anderem wurden die neuen Stadtbahnwagen darüber finanziert. Wie bereits bei der Landesförderung beschrieben, nutzt die DVB auch bei der Bundesmittel- und EU-Förderung alle Möglichkeiten aus – trotz hohem verwaltungsseitigem Aufwand.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Im Kontext der Berichtslegung können auch in diesem Bereich noch keine zusätzlichen Erlöse prognostiziert werden.

Empfehlungen

Im Rahmen der üblichen Gremienarbeit im VDV (DVB) sowie über die Kommunalverbände (LHD) sollten **weitere dauerhafte und projektbezogene Fördermittel erschlossen** werden. Dafür ist eine regelmäßige Abstimmung innerhalb des Verkehrsverbunds und der LHD zu Fördermöglichkeiten notwendig.

Tabelle 36: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Fördermöglichkeiten Bund und EU

Fördermöglichkeiten Bund und EU		<i>Kennung: FÖRD 01</i>
regelmäßig	► Abstimmung der Partner im VVO inkl. DVB und LHD zu Förderungen	LHD mit VVO und DVB
stetig	► Einflussnahme über Kommunalverbände zur auskömmlichen Projektfinanzierung	LHD
stetig	► Einflussnahme über die VDV-Gremienarbeit zur Fördermittelgenerierung	DVB

Risiken

Sobald Förderzusagen vergeben wurden, sind dahingehend keine Risiken für die Projekte zu erwarten. Allgemein hin kann sich die Prioritätensetzung von Bund und EU aufgrund äußerer Umstände ändern, was zu sinkenden Fördersummen führen kann. Auch diese Entwicklungen sind seitens LHD, VVO und DVB zu beobachten.

6.5 Parkraummanagement

Parkraummanagement wird in allen Städten mit großem Parkdruck und Flächenkonkurrenz umgesetzt. Ziel dabei ist es, die **Erreichbarkeit** zu verbessern: Für die Wohnbevölkerung, die in Wohnortnähe schneller einen Parkplatz findet; für Gewerbetreibende, vor deren Geschäft ein höherer Umschlag auf den Parkflächen stattfindet bzw. die ihre Parkplätze auch außerhalb der Öffnungszeiten nutzbar machen können; für Immobilienbesitzer und Bauherren, deren Objekte für die Nutzenden attraktiver und für sie selbst durch differenziertere Stellplatz-Anforderungen kostengünstiger erstellt werden können.

Die marktgerechte Bepreisung („Was ist dem Autofahrer der Parkplatz wert?“) sorgt nicht nur dafür, dass Parkplätze optimal genutzt werden, sondern verbessert auch die **Wettbewerbssituation für den ÖPNV**. Parkpreise wirken besonders effektiv, da kurzfristig meist nur die nutzungsabhängigen Kosten von Benzin und Parken mit dem Ticketpreis für die Straßenbahn verglichen werden.

Die sächsischen Kommunen und damit auch die Stadt Dresden erhielten dazu am 3. April 2022 weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten durch den Freistaat, die es aktiv zu nutzen gilt. Nachdem der Bund dafür den Weg frei gemacht hatte und Länder wie NRW und Baden-Württemberg solche Verordnungen schon 2021 in Kraft gesetzt haben, übertrug nun auch die sächsische Landesregierung die Hoheit über die Bewohnerparkausweisgebühren auf die Gemeinden.¹⁰⁴

Das Thema Parkraummanagement besteht aus den folgenden Bereichen: Zum einen kann über die Steuerung der **Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum** Einfluss genommen werden. Straßenzüge können für die dortige Wohnbevölkerung mittels **Bewohnerparken** bewirtschaftet und damit reserviert werden. Für **Kurzparkende** kann ebenfalls über das Gebührenniveau eine Steuerungswirkung erzielt werden, wenn dafür Parkplätze gekennzeichnet werden.

Zum anderen beinhaltet die kommunale **Stellplatzsatzung** das Potenzial, langfristige Veränderungen am Parkplatzangebot zu erwirken. Verstärkt wird dies durch derzeit in Entwicklung befindliche Technologien wie autonomes Fahren, Online-Vernetzung der Fahrzeuge oder automatische Parkhäuser. Außerdem könnten Gewerbe-Parkflächen auch für Dritte freigegeben werden und verschiedene Nutzungszwecke poolen. Bei den Vorgaben für zu errichtende Stellplätze bei Bauvorhaben werden bereits heute Möglichkeiten zur Reduktion der Stellplatzanzahl, wenn entsprechende Mobilitätsangebote durch die Einreichenden der Baugenehmigung zugesichert wurden. Für die Zukunft können technische Entwicklungen wie teil-autonome Fahrzeuge, welche platzsparender parken, in einer Überarbeitung der Stellplatzsatzung voraus- bzw. mitgedacht werden.

Ein weiteres Querschnittsthema ist die **Parkraumüberwachung**. Gebühren und Berechtigungen sind nur effektiv, wenn ihre Einhaltung auch kontrolliert wird. Damit die Gebührensatzung eine steuernde Wirkung auf das Mobilitätsverhalten hat und die Verkehrssicherheit erhöht wird, ist ein ausreichend hoher Kontrolldruck unerlässlich.

Folgend werden die Handlungsfelder jeweils kurz vorgestellt. Die weitere Einordnung und Erläuterung der beschriebenen Themen wird im separaten **Fachkonzept Parken** vertieft.

¹⁰⁴ Vgl. Sächsische Staatskanzlei: Verordnung der Sächsischen Staatsregierung für das Ausstellen von Parkausweisen in städtischen Quartieren, 3.4.2022, [online] https://revosax.sachsen.de/vorschrift_gesamt/19597/44056.pdf [25.7.2022].

6.5.1 Bewohnerparken – öffentliches u. privates Dauerparken (PARK 01)

Hintergrund

- i** 39 % der Pkw in Dresden werden im öffentlichen Straßenraum abgestellt¹⁰⁵ – und von diesen benötigen nur 11 % einem Bewohnerparkausweis, parken also in einer Bewohnerparkzone.¹⁰⁶

Damit hat Dresden im deutschen Vergleich eine sehr niedrige Quote. In Wiesbaden beispielsweise liegt in über zwei von drei abgestellten Pkw ein Bewohnerparkausweis auf dem Armaturenbrett. Die **Notwendigkeit weiterer Bewohnerparkzonen** hat die Stadt Dresden bereits erkannt. So werden fortlaufend neue Bewohnerparkzonen bzw. Erweiterungen bestehender Parkzonen geprüft. Nicht nur aus Kapazitätsgründen ist die Geschwindigkeit, in der diese Themen bearbeitet werden, ausbaufähig.

- i** Die Gebühr, die Kommunen pro Bewohnerparkausweis verlangen dürfen, war bis vor kurzem noch bundesweit auf 30,70 € pro Jahr limitiert. Dies entspricht einer reinen **Verwaltungsgebühr – keiner Nutzungsgebühr**. In vielen Bundesländern – wie auch im Freistaat Sachsen – wurde diese **Limitierung nun aufgehoben**, sodass den Kommunen eine Gestaltung ermöglicht wird.¹⁰⁷

Zusammen mit dem Ausbau der bewirtschafteten Parkflächen bietet sich hier ein Potenzial zur besseren Steuerung des knappen Straßenraums. Für die Ausgestaltung der Gebühr für die Bewohnerparkausweise ergeben sich mit der Aufhebung der Deckelung vielfältige Möglichkeiten. Konsens bei dem Vorgehen in anderen Gemeinden ist die **deutliche Anhebung** der seit langer Zeit unveränderten Gebühr. Das klare Ziel ist dabei, nicht nur eine Verwaltungsgebühr, sondern auch eine Nutzungsgebühr zu verlangen, die die Knappheit und Nutzungskonkurrenz widerspiegelt. In vielen Fällen wurde bei der Neugestaltung auf dreistellige jährliche Beträge erhöht. Verschiedene Großstädte in anderen Bundesländern machen von ihrem Gestaltungsrecht bereits aktiv Gebrauch – mit sehr guten Erfahrungen.

Diskussion in Dresden

Zu prüfen ist, wie die rechtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen beispielsweise an den Parkdruck ausgelegt werden können, um in mehr Gebieten Bewohnerparkzonen einzurichten. Der Städtevergleich zeigt auf, dass noch große Potenziale bestehen. Die Stadt erkundet bereits weitere Gebiete. Diese sind in Abbildung 21 veranschaulicht.

Die orangen Stadtgebiete entsprechen den heutigen Bewohnerparkzonen. Rosa gefärbt sind die Stadtgebiete mit vordringlichen Potenzialen, blau gefärbt weitere mögliche Gebiete. Es ist davon auszugehen, dass neue Zonen in Größenordnung der **vordringlichen Potenziale** in jedem Fall realisiert werden können. Dies entspricht ungefähr 5.000 weiteren Stellplätzen für Bewohnerparken. Noch einmal die doppelte Menge, also weitere 10.000 Plätze, erscheinen ebenso realistisch.¹⁰⁸ Damit würde Dresden den Anteil der in Bewohnerparkzonen abgestellten Pkw fast vervierfachen, dieser läge aber immer noch unter 40 %.

¹⁰⁵ Vgl. Gerike R. et al. [Technische Universität Dresden]: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich, in: Verkehr, 5.5.2021, [online] https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de [14.3.2022].

¹⁰⁶ 10.000 Ausweise für Bewohnerparken in Dresden laut P&C-Gesprächsrunde mit Amt für Stadtplanung und Mobilität, Ordnungsamt und Straßen- und Tiefbauamt am 7.2.2022; Pkw-Bestand von 231.582 (vgl. Kraftfahrzeug-Bundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ) – Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden – 1. Januar 2021).

¹⁰⁷ Vgl. Sächsische Staatskanzlei: Verordnung der Sächsischen Staatsregierung für das Ausstellen von Parkausweisen in städtischen Quartieren, 3.4.2022, [online] https://revosax.sachsen.de/vorschrift_gesamt/19597/44056.pdf [25.7.2022].

¹⁰⁸ Vgl. Annahme Probst & Consorten Marketing-Beratung.

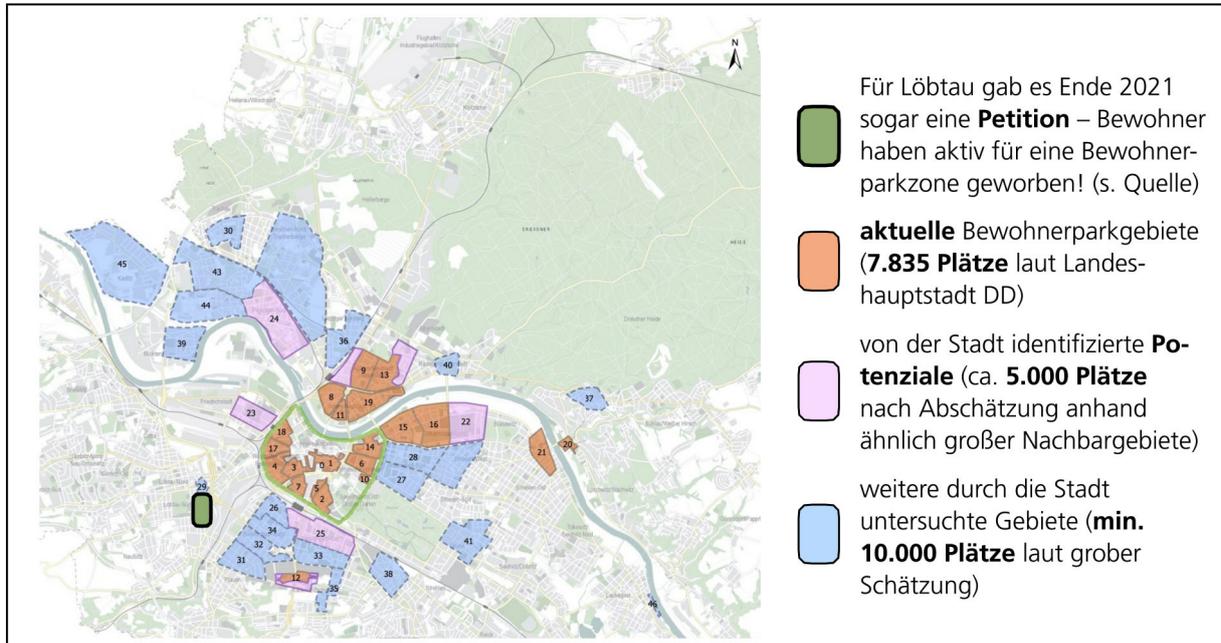


Abbildung 21: Heutige und potenzielle Bewohnerparkgebiete (Amt für Stadtplanung und Mobilität, 18.3.2022)

i In einigen anderen Städten wurden höhere Bewohnerparkpreise bereits durchgesetzt. In Freiburg im Breisgau liegt die Gebühr für den Bewohnerparkausweis seit April 2022 bei 240 bis 480 € pro Jahr – der Preis ist sozial gestaffelt sowie nach Fahrzeuglänge. In Tübingen werden Preise von 120 bis 180 € aufgerufen. Auch dort findet eine soziale Staffelung sowie eine Unterscheidung nach Fahrzeuggewicht statt. In der Schweiz werden in Zürich 300 CHF pro Jahr erhoben, in Basel 283 CHF und in der Innenstadt von Winterthur sogar 710 CHF.¹⁰⁹

Auch der ADAC plädiert dafür, Bewohnerparken dort, wo es Nutzungskonflikte und knappe Flächen gibt, einzuführen. Bewohnerparken darf laut ADAC auch etwas kosten, wenn eine gewisse Qualität und Verfügbarkeit vorhanden ist – eine Differenzierung nach Parkdruck kann hier sinnvoll sein. Der ADAC befürwortet außerdem eine Preisdifferenzierung nach sozialen Aspekten.¹¹⁰ Für Dresden wird vorgeschlagen, die **Grundgebühr** für das Bewohnerparken je nach Fahrzeuglänge auf mindestens **120 €** festzusetzen. Der größte Teil der Stellplätze ist in Dresden parallel zur Fahrbahn angeordnet und nicht abmarkiert, so dass kurze Fahrzeuge tatsächlich weniger Platz verbrauchen. Andere Kriterien für eine differenzierte Bepreisung, wie Verbrauch oder Gewicht des Fahrzeugs, wären dabei auch denkbar.

Um soziale Härten zu vermeiden, sollte eine Gebührenreduktion für Einkommensschwache festgesetzt werden. Organisieren lässt sich dies beispielsweise über den **Dresden-Pass**. Weiterhin kann die Einführung der neuen Gebührenhöhe gestaffelt erfolgen: Im ersten Jahr werden dann beispielsweise nur 60 € Mindest-Grundgebühr erhoben. Ab dem zweiten Jahr sollte einmalig je Nutzer/in ein **Gutschein zur Preisreduktion für ein ÖPNV-Abonnement** gewährt werden, welcher von der Stadt finanziert wird. Dies setzt einen klaren Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen und mindert erneut für ein Jahr die höheren Parkkosten. Die Einführung sollte kommunikativ unterstützt werden. Denkbar ist, die Gebühr analog der

¹⁰⁹ Vgl. Stadt Freiburg im Breisgau: Bewohnerparken, in: Mit Auto und Motorrad, o.D., [online] <https://www.freiburg.de/pb/907354.html> [15.4.2022]; Universitätsstadt Tübingen: Bewohnerparkausweis beantragen, in: Dienstleistungen A-Z, o.D., [online] <https://www.tuebingen.de/verwaltung/verfahren#bewohnerparkausweis> [15.4.2022]; Stadt Zürich: Anwohnerparkkarte, in: Anwohner, o.D., [online] https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/parkkarten_beziehen/parkkarte_anwohner/anwohnerparkkarte.html [15.4.2022]; Kanton Basel-Stadt: Parkkarten, in: Auto parkieren in Basel, o.D., [online] <https://www.mobilitaet.bs.ch/parkieren-in-basel-stadt/auto-parkieren-in-basel/parkkarten.html> [15.4.2022].

¹¹⁰ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

VVO-Tarifmaßnahmen anzupassen, zum Beispiel in einem 3-Jahres-Turnus entsprechend der kumulierten Preisänderungen der letzten drei Jahre des regulären Abos für die Zone Dresden. Auch andere Kostenindizes sind denkbar. Weiterhin ist eine Reduktion der Gebühr für Fahrzeuge, welche sich automatisch selbst einen Parkplatz suchen („**automated valet parking**“), zu prüfen. Eine Differenzierung nach Antriebsart wäre ebenfalls möglich, ist aber an dieser Stelle aus Sicht des Gutachterteams nicht sinnvoll, da der Flächenverbrauch identisch ist.

Die IHK Sachsen schlägt außerdem vor, einen Bewohnerparkausweis für Arbeitnehmende anzubieten, welcher das Parken in Bewohnerparkzonen zwischen 9 und 17 Uhr ermöglicht.¹¹¹ Gewerbetreibende wie Handwerkstreibende und soziale Dienste sollten demnach mit einem Aufschlag auf die normale Gebühr das Recht erwerben können, in allen Bewohnerparkzonen Dresdens parken zu dürfen.

Andere Städte wie beispielsweise Bremen haben bereits ähnliche Lösungen umgesetzt.¹¹² Der Stadtrat hatte mehrfach die Umsetzung solcher Regelungen gefordert, das Landesamt für Straßen und Verkehr wiederum ordnete die gewünschte Vorgehensweise als nicht mit dem Landesrecht vereinbar ein.¹¹³ Auch beschränkte Ausnahmegenehmigungen beispielsweise für das Halten nur in Be- und Entladezonen wären aus Sicht des Gutachterteams denkbar.

Die Vorschläge für eine Umsetzung in Dresden sind in der folgenden Abbildung 22 zusammengefasst:

	Gebührenbestandteil	Gebührenhöhe	Erläuterung
A	normale Grundgebühr	10 €/Monat = 120 € p.a.; Staffelung: 60 € p.a. im 1. Jahr (bis 31.12.2023)	jährlich kündbar; deutlich günstiger als Mindestgebühr süddeutscher Städte; Erhöhung um VVO-Preisnaßnahme Abo PS A1 ab '24
B	Reduktion bei Nutzung Bus & Bahn	60 € als einmaliger Gutschein für VVO-Abonnement im 2. Jahr (ab 1.1.2024)	Gebührenhöhe für „Familien-Pkw“ auch im 2. Jahr damit nur bei 10 € pro Monat = 120 € p.a.; VU im VVO rechnen eingelöste Gutscheine mit LHD ab
C	Fahrzeuglänge	bis 4,0 m: + 0 €/Monat („Kleine“) bis 5,0 m: + 5 €/Monat („Familien-Pkw“) ab 5,0 m: + 10 €/Monat („Große“)	Fahrzeuglänge im Fahrzeugschein ablesbar; Bevorzugung flächensparende Fahrzeuge; Alternative: Fahrzeuggewicht als Indiz für Fahrzeugwert „Kleine“: bspw. Citroen C1, Nissan Micra „Familie“: bspw. VW Golf, Skoda Octavia „Große“: bspw. 7er-BMW, Audi A8, Camper)
D	Einkommen	- 5€/Monat für Dresden-Pass-Inhaber	Vermeiden sozialer Härten
E	Antriebsart & Technologie	+ 0 €/Monat konventionell (Benzin, Diesel, Gas) o. modern (Strom, H ₂) - 5 €/Monat „autonom parkend“	keine Differenzierung nach Antriebsart - diese wird anderweitig gefördert und hat nichts mit dem Platzverbrauch zu tun; dafür zukünftig Förderung von Fahrzeugen, welche autonom einen Parkplatz suchen
F	Nutzung	separates Vorgehen bei Gewerbetreibenden bzw. sozialen Dienstleistungen	Fallbeispiele für Ausnahmegenehmigungen auch in Bewohnerparkzonen aus anderen Bundesländern, bspw. Bremen und NRW; in Sachsen bedarf es dafür laut LASuV einer Änderung der Verwaltungsvorschrift

Abbildung 22: Vorschlag Gebührenbestandteile Bewohnerparken (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Die Umsetzung dieses Bewohner-Parkgebührenmodells wird sicherlich eine gewünschte **Lenkungswirkung** haben: Anreize, weniger Pkw im öffentlichen Raum abzustellen und dabei auch Zweit- und Drittpkw gänzlich aus dem Verkehr zu ziehen, werden gesetzt. Darüber hinaus wird es attraktiver für die

¹¹¹ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

¹¹² Vgl. Freie Hansestadt Bremen: Ausnahmegenehmigung für Handwerker / Parkerleichterung für Handwerker, in: Media, o.D., [online] <https://www.service.bremen.de/ausnahmegenehmigung-fuer-handwerker-parkerleichterung-fuer-handwerker-122326> [3.5.2022].

¹¹³ Vgl. Dresdner Wochenzeitung: Dresden ändert Parkgebühren-Ordnung, in: Media, 9.1.22, [online] <https://dawo-dresden.de/2022/01/09/dresden-aendert-parkgebuehren-ordnung/> [28.07.2022].

Wohnbevölkerung, möglichst platzsparende Pkw anzuschaffen. Soziale Härten werden berücksichtigt. Mit einer Reduktion der Gebühr zu Beginn um 60 € könnte den Fahrzeughaltenden Zeit gewährt werden, um reagieren zu können und ihr Parkverhalten anzupassen.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Um die durch die Gebührenerhöhung und Zonenausweitung resultierenden Mehreinnahmen zu quantifizieren, wurden zunächst die Einnahmen der **Parkscheinautomaten** aus 2019 **in- und außerhalb der Bewohnerparkzonen** ausgewertet. Im Schnitt nimmt ein Automat in einer Bewohnerparkzone dabei abzüglich seiner Betriebskosten gut 15.000 € p.a. ein. Dies bedeutet rund 800 € je Stellplatz.¹¹⁴ Die Gebühr für die Bewohnerparkausweise ist hier nicht eingerechnet, da diese auch tatsächlich zur Deckung des Verwaltungsaufwands gebraucht werden dürfte. Die Zahlen stammen aus sehr zentrumsnahen Gebieten, bei den dortigen Parkscheinautomaten werden daher auch besonders viele Parkscheine gekauft.

Als mittlere Gebühr pro Stellplatz wird ab 2024 180 € p.a. angenommen, also die normale Grundgebühr plus den Aufschlag für mittelgroße Fahrzeuge. Abzüglich angenommener Verwaltungskosten von 30 € pro Ausweis und Jahr werden demnach **150 € Erlös pro Ausweis** erzielt. Die zukünftigen Einnahmen im Vergleich zur heutigen Situation hängen auch davon ab, ob das Gebiet bereits bewirtschaftet wird oder nicht. Auch Bewohnerparken kann als „Mischparken“, also mit Parkscheinautomat für kurzzeitiges Parken für Nicht-Bewohnerinnen und -bewohner, oder alternativ mit Parkverbotsschildern eingerichtet werden.

Der ADAC befürwortet die Mischnutzung von Bewohner- und Kurzzeitparken: Wenn das Gut knapp ist, müsse der Platz optimal genutzt werden.¹¹⁵ Auch die IHK Sachsen bestätigt, dass es Anfragen von Baumpflege- und Hausmeisterdiensten gab, dass diese keine Parkplätze bei ihren Auftragsorten finden und es dort Handlungsbedarf gibt. Die Kundschaft muss erreicht und dort legal geparkt werden können.¹¹⁶

Für die Varianten der Einrichtung von Bewohnerparken wird eine Fallunterscheidung unternommen. Heute sind 63 % der Bewohnerparken-Stellplätze in Dresden als Mischparken bewirtschaftet, zukünftig kann diese Zahl noch ausgebaut werden.¹¹⁷ Eine **Überbuchung** der bewirtschafteten Stellplätze ist anzunehmen: Schon heute werden zum Teil mehr Bewohnerparkausweise ausgegeben als Stellplätze vorhanden sind.

Da zukünftige Bewohnerparkgebiete weiter **vom Zentrum entfernt** sein werden, sind für die dortigen Automaten für das Kurzzeitparken geringere Einnahmen als der heutige Durchschnitt anzunehmen. Andererseits wurde in Dresden in 2021 eine deutliche **Erhöhung der Parkpreise** beschlossen, sodass die herangezogenen Zahlen aus 2019 mit einem deutlichen Aufschlag zu versehen sind, um das zukünftige Gebührenniveau zu schätzen. Nachfrageelastizitäten auf Grund der Gebührenhöhe werden nicht eingerechnet, da ein Ausweichen kaum möglich ist.

Im Ergebnis ergibt die Schätzung ein Gebührenpotenzial von mindestens zusätzlich 3,2 Mio. € p.a. bei einer Umsetzung in den bestehenden und rosa gefärbten Gebieten zzgl. weitere 6,8 Mio. € für weitere 10.000 neue Bewohnerparkplätze beispielsweise in den „blauen“ Potenzialgebieten (vgl. Abbildung 23).

¹¹⁴ Vgl. Zugelieferte Daten von Landeshauptstadt Dresden Straßen- und Tiefbauamt 21.2.2022, Auswertung Probst & Consorten Marketing-Beratung.

¹¹⁵ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

¹¹⁶ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

¹¹⁷ Vgl. P&C-Gesprächsrunde mit Amt für Stadtplanung und Mobilität, Ordnungsamt und Straßen- und Tiefbauamt am 7.2.2022 (In 2022 7.600 Bewohnerparken-Stellplätze mit Parkscheinautomat und 4.400 Stellplätze mit Negativ-Beschilderung).

Mögliche Mehrerlöse je Szenario und Jahr (Preisstand: 2019)	Minimum laut Einschätzung Amt	Zusätzliches Potenzial (geschätzt)	Quelle
Stellplätze BP-Zone ca.	5.000	10.000	Abschätzung P&C
Davon heute bewirtschaftet:	27 %	0 %	Berechnung für heute bew. Gebiete
Einnahmen (künftig weiter 100% Bewirtschaftung als Mischparken)	106.181 €	0 €	Berechnung P&C: 123,28€ je Stellplatz
Davon heute nicht bewirtschaftet	73 %	100 %	Berechnung: 1 minus „heute bew.“
Einnahmen, wenn künftig 75% Bewirtschaftung als Mischparken	2.057.483 €	4.515.000 €	Berechnung P&C: 1084 € bzw. 180 € für Plätze mit / ohne Bewohnerp.
Abschlag wegen dezentraler Lage	36,2 %	50 %	Abschätzung P&C
Aufschlag wg. Erhöhung 2021	50 %		Schätzung LHDD
SUMME	3.245.496 €	6.772.500 €	+ bis zu 1 Mio. € durch Preiserhöhung für Bestand
Mit den geplanten Gebieten erreichte ungefähre Quote	20,3 %	38,7 %	Berechnung P&C
Potenzial: Untergrenze + Zusatz	10.017.996 €		Zeitleiste für Einrichtung weiterer BPZ ist zu beachten

Abbildung 23: Berechnung Potenzial Bewohnerparken (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, April 2022)

Die Gebühr für Bewohnerparkausweise kann für die Wahrung der Kostengerechtigkeit **an die VVO-Preisentwicklung gekoppelt** werden. Dies eingerechnet, liegt das Potenzial durch die Maßnahme Bewohnerparken in 2027 bei **rund 10,5 Mio. € p.a.** Kosten entstehen vornehmlich durch den Verwaltungsaufwand für die Bewohnerparkausweise (inkl. Personalkosten) sowie durch die Anschaffung und den Betrieb weiterer Parkscheinautomaten.

Tabelle 37: Erlöspotenzial und Umsetzungskosten der Maßnahme Bewohnerparken

Bewohnerparken – öffentliches u. privates Dauerparken											Kennung: PARK 01
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027	
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (– €) in Mio. Euro</i>											
+	–	+	–	+	–	+	–	+	–	+	–
10,0	1,6	0,5	0,3	3,2	0,5	5,6	0,9	8,0	1,2	10,5	1,6

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

Empfehlungen

Die Gebühr für Bewohnerparkausweise sollte zeitnah gestaffelt auf **im Mittel 180 € p.a.** erhöht werden. Auf unterschiedliche **Anspruchsgruppen** sollte durch die Differenzierung der Gebühr Rücksicht genommen werden. Die **Ausweitung der Bewohnerparkzonen** ist deutlich zu beschleunigen. Dafür sind die nötigen verwaltungsseitigen **Kapazitäten** bereitzustellen.

Die jetzigen Vorhaben zur Ausweitung neuer Bewohnerparkzonen sind fortzuführen. Gleichzeitig sollte durch die Stadtverwaltung ein **Konzept** erarbeitet werden, wie das Bewohnerparken in Dresden zukünftig konkret aussehen und organisiert sein soll. Der Stadtrat sollte spätestens im 1. Quartal 2023 einen Beschluss dazu fassen, so dass weitere Vorhaben ohne erneute Legitimation umgesetzt werden können. Somit könnten in höherem Tempo als heute die Potenziale nach und nach realisiert werden.

Tabelle 38: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Bewohnerparken

Bewohnerparken – öffentliches u. privates Dauerparken		Kennung: PARK 01
bis Ende IV/2022	▶ Durchführen verwaltungsinterner Workshop (für beschleunigte Prozesse, Potenziale)	LHD
bis Ende I/2023	▶ Feinabstimmen des zukünftigen Bewohnerparkkonzeptes durch Verwaltung	LHD, ggf. VVO (Gutschein)
bis Ende IV/2027 und fortlaufend	▶ Weitere Umsetzung von Bewohnerparkgebieten	LHD

Risiken

Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wird nur wirksam, wenn die Einhaltung der Parkgebührensatzung auch kontrolliert wird. Eine **Ausweitung der Parkraumüberwachung** ist daher unerlässlich. Bei einer Kopplung der Gebühren an die VVO-Preiserhöhung ist die Höhe der Einnahmen logischerweise von dem Ausmaß der Preiserhöhung über die Jahre abhängig. Die Kosten für die Parkraumüberwachung sind gut abzuschätzen, die Kosten für die Anschaffung neuer Parkscheinautomaten könnte aufgrund der Folgen der Pandemie eher steigen.

Bei der Detaillierung der Konzepte für die Umsetzung sind Abweichungen zu den bisherigen Annahmen möglich, die sowohl auf die Kosten als auch die Erlöse Einfluss haben können.

6.5.2 Parkgebühren – öffentliches u. privates Kurzzeitparken (PARK 02)

Hintergrund

In Dresden liegt die **Parkgebühr in der Innenstadt-Zone** (Zone 1) seit Ende 2021 **bei 2,40 € pro Stunde**.¹¹⁸ Dies liegt zwar über dem Wert von anderen Großstädten wie Erfurt oder Potsdam, aber gleichzeitig immer noch deutlich unter Städten wie Hannover (2,60 €)¹¹⁹ oder Leipzig (3 €).¹²⁰

- i** Vor der Erhöhung im Jahr 2021 waren die Parkpreise in Dresden 15 Jahre lang unverändert geblieben, während die Ticketpreise des ÖPNV stetig stiegen.¹²¹

¹¹⁸ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung), in: Media, 10.6.2021, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/satzungen/verordnung_parkgebuehren.pdf [19.5.2022].

¹¹⁹ Vgl. Landeshauptstadt Hannover: Gebührenordnung für das Parken in der Landeshauptstadt Hannover (Park GO), in: Media, 17.12.2020, [online] <https://www.hannover.de/content/download/407448/file/ParkGO.pdf> [19.5.2022].

¹²⁰ Vgl. Stadt Leipzig: Verordnung der Stadt Leipzig über die Erhebung von Parkgebühren (Parkgebührenverordnung), in: Media, 1.7.2021, [online] <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/satzungen> [19.5.2022].

¹²¹ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Dresden erhöht die Parkgebühren erstmals nach 15 Jahren, in: Pressemitteilungen, 10.6.2021, [online] https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2021/01/pm_025.php [19.5.2022].

Diskussion in Dresden

Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern bzw. mindestens stabil zu halten, besteht eine Möglichkeit darin, die **öffentlichen Parkgebühren in einem großen Schritt und/oder stetig zu erhöhen**. Eine weitere Möglichkeit ist, die **Anzahl der bewirtschafteten Bereiche** nicht nur im Bewohnerparken, sondern auch außerhalb von Bewohnerparkzonen auszubauen. Vor allem in Straßenzügen mit hohem Gewerbestand sorgt eine Bewirtschaftung für einen **schnelleren Umschlag** auf den Parkplätzen vor den Geschäften, so dass mehr Kundschaft die Möglichkeit hat, direkt vor dem gewünschten Geschäft zu parken.

Im Sinne des Innenstadthandels sollten laut City Management Regelungen des Kurzzeitparkens geschaffen werden. Außerdem werden Anlieferzonen für Dienstleister und Handwerker befürwortet. Das City Management gibt dennoch kritisch zu bedenken, dass auch Autofahrende für den Einzelhandel in der Innenstadt für Kaufkraft sorgen. Die Erreichbarkeit per Auto ist den Mitgliedern durchaus wichtig. Eine weitere Parkgebührenerhöhung wird seitens des City Managements als kritisch erachtet.¹²² Das Gutachterteam empfiehlt dennoch eine kritische Prüfung der Möglichkeiten im Bereich Parkgebühren.

Auf die Gebühren der **privaten Parkflächen** kann die Kommune keinen direkten Einfluss nehmen. Die Erhöhung der öffentlichen Parkgebühren sorgt jedoch auch für Preisanpassungsmöglichkeiten bei den kommerziellen Betreibern von Parkflächen und erhöht so deren Wirtschaftlichkeit.

- ❶ Mit durchschnittlichen, nach Platzzahl gewichteten 3,57 € für zwei Stunden Parken liegt Dresden im Städtevergleich im oberen Mittelfeld.¹²³

Ein vertrauensvolles Miteinander bzw. eine echte Kooperation kann für beide Seiten einen Gewinn darstellen. Die Kommune kann ggf. einen gewissen Einfluss auf die Parkgebühren nehmen, wenn sie zum Beispiel weitere größere private Flächen, die bisher nicht zur Verfügung **stehen, in die städtische Wegeleitung integriert**. Beispielsweise kann der Parkleerstand außerhalb der Öffnungszeiten anliegender Geschäfte verringert werden, wenn die **Flächen auch für Bewohnerinnen und -bewohner der Umgebung freigegeben** werden. Die vielerorts diskutierten „Quartiersgaragen“ können so umgesetzt werden. Obendrein können Parkplatzbetreiber die eigenen Einnahmen erhöhen. Dies wird durch moderne Technologien noch erleichtert: Auch kurzfristig und außerhalb der Öffnungszeiten kann per App eine Parkberechtigung unter Angabe des Kfz-Kennzeichens erworben werden. Überschreitungen der erlaubten Nutzungsdauer werden über zum Teil heute schon installierte Sensoren an jedem Stellplatz erkannt.

Weitere Kooperationsmöglichkeiten ergeben sich auch zu besonderen Anlässen wie **Events**. Letztlich ist von der Art des Parkplatzes bzw. der Betreiber (Einkaufszentrum, Baumarkt, Filiale einer Supermarktkette, reines Parkhaus etc.) abhängig, welche Art der Kooperation sich anbietet.

¹²² Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem City Management Dresden am 28.3.2022.

¹²³ Vgl. Benchmark-Datenbank Probst & Consorten Marketing-Beratung, Preisstand 31.5.2021.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Eine einmalige Anpassung der Dresdner Parkgebühren auf das Preisniveau für die Zone 1 von Leipzig würde eine Erhöhung um 25 % von 2,40 € auf 3 € für die erste Stunde bedeuten. Für eine genaue Vergleichbarkeit wären jedoch auch die weiter peripher liegenden Zonen heranzuziehen und anhand der Stellplatzzahl zu gewichten. Pauschal wird im Folgenden eine Erhöhung um 25 % als sinnvoll angenommen und berechnet.

- ❶ Die VVO-Preismaßnahme beträgt laut Angaben der DVB in 2023 ca. 3 % und in den Folgejahren 2 %.¹²⁴ Diese Werte sind für eine mögliche stetige Anpassung in gleicher Höhe heranzuziehen. In 2019 wurden in Dresden an allen Parkscheinautomaten (inner- und außerhalb von Bewohnerparkzonen) 8,64 Mio. € eingenommen.¹²⁵

Wie beim Bewohnerparken steht zu Beginn aller Berechnungen für das öffentliche Kurzzeitparken ein **Aufschlag durch die Gebührenerhöhung** in 2021. Auch hier wird dieser mit 50 % angenommen. Ein möglicher temporärer Nachfragerückgang infolge der prozentual noch stärkeren Preiserhöhung ist hiermit ebenfalls abgebildet. Somit ist für den Status quo bzw. als Basis für die Berechnung von Mehreinnahmen eine Einnahmenhöhe von fast 13 Mio. € anzunehmen. In den Folgejahren liegt das Potenzial durch die einmalige Erhöhung um 25% und die stete Erhöhung um 2-3 % bei 3,7 Mio. €. Für die **Umstellung der Parkscheinautomaten** in 2021 fielen 65 Tsd. € an. Dies dient als Ansatzpunkt für die Zukunft. Da die Anzahl der Parkscheinautomaten bei mehr bewirtschafteten Plätzen steigen wird, werden durch das Gutachterteam pauschal 0,1 Mio. € für die jährliche Umstellung unterstellt.

Mögliche Effekte aus der Kooperation mit privaten Parkraum-Anbietern sind im Stadthaushalt nicht direkt monetär wirksam und werden an dieser Stelle nicht weiter betrachtet. Für die Bewertung des **Zusammenspiels dieser Effekte** wird auf das **Fachkonzept Parken** verwiesen.

Tabelle 39: Erlöspotenzial und Umsetzungskosten der Maßnahme Parkgebühren

Parkgebühren – öffentliches u. privates Kurzzeitparken												Kennung: PARK 02	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (– €) in Mio. Euro</i>													
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €		
3,7	0,1	3,7	0,1	3,8	0,1	3,9	0,1	4,0	0,1	4,0	0,1		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preis Anpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preis Anpassung

Empfehlungen

Um das **Wettbewerbsniveau** zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV anzugleichen bzw. die **Kostengerechtigkeit mindestens zu wahren**, sollte die Entwicklung der städtischen **Parkgebühren an die der VVO-Ticketpreise gekoppelt** werden. Gleichzeitig wird das Potenzial der Parkraumbewirtschaftung dann erst vollends gehoben, wenn das Gebührenniveau trotz der kürzlich erfolgten Erhöhung erneut deutlich nach oben **an das Niveau anderer Städte angeglichen** wird. Außerdem ist der Parkraum in weiteren, dezentraleren Gebieten mit hohem Parkdruck, bzw. in denen eine kürzere Verweildauer der Fahrzeuge wünschenswert wäre, zu bewirtschaften. Welche dies sein können, ist zeitnah zu prüfen. Vorarbeiten wurden durch die Stadtverwaltung bereits getätigt.

¹²⁴ Vgl. Beschlossener DVB-Wirtschaftsplan 2022 und Mittelfristplanung 2023 bis 2026, Stand: November 2021.

¹²⁵ Vgl. Zugelieferte Daten von Landeshauptstadt Dresden Straßen- und Tiefbauamt 21.2.2022, Auswertung Probst & Consorten Marketing-Beratung.

Für die Erhöhung bzw. Kopplung der Gebühren ist ein Stadtratsbeschluss nötig. Die Erschließung weiterer Gebiete ist koordiniert mit der Entwicklung der Bewohnerparkzonen bzw. dem stadtweiten Parkraum-Konzept mit entsprechender Bereitstellung weiterer Kapazitäten durchzuführen. Der Organisationsaufwand für die Umstellung der Automaten usw. ist einzubeziehen.

Tabelle 40: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Parkgebühren

Parkgebühren – öffentliches u. privates Kurzzeitparken		<i>Kennung: PARK 02</i>
bis Ende II/2023	► Diskussion und Herbeiführen Stadtratsentscheidung zur einmaligen und stetigen Preiserhöhung	LHD
ggf. fortlaufend	► Anpassen Parkpreise in Automaten etc.	LHD

Risiken

Die Kopplung der Parkgebühren an die VVO-Preiserhöhung bedeutet die Abgabe der Entscheidungsbefugnis der Stadt. Diese kann **nicht mehr selbständig über die Parkgebühren entscheiden**. Politisch gewollte niedrige Preiserhöhungen beim ÖPNV bis zu Nullrunden beispielsweise im Sinne der Verkehrswende bedeuten auch niedrige Preissteigerungen bei den Parkgebühren. Andererseits lag der VVO-Preisindex in der Vergangenheit deutlich über den 15 Jahren Stillstand bei den städtischen Parkgebühren – eine positive Entwicklung der Parkgebühren ist in der Zukunft also gegeben.

Weiterhin hat das Thema Parkgebühren in Dresden erst vor kürzester Zeit für große Wellen in der kommunalen Politik gesorgt. Hier weitere, zum Teil deutliche Erhöhungen durchzusetzen, birgt **großes politisches Diskussionspotenzial**. Höhere Parkpreise nicht zu beschließen, sorgt dagegen für einen größeren Gegenfinanzierungsdruck im Haushalt für alle Fragen der Mobilität.

Bei der Detaillierung der Konzepte für die Umsetzung sind Abweichungen zu den bisherigen Annahmen möglich, die sowohl auf die Kosten als auch die Erlöse Einfluss haben können.

6.5.3 Überwachung – Parkraum u. Geschwindigkeit (PARK 03)

Hintergrund

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs darf **nicht aus monetären Gründen** erfolgen, sondern dient der Verkehrssicherheit und soll Fairness für die Autofahrenden signalisieren, die sich an die Regeln halten. Vor allem Falschparkende auf Gehsteigen und vor abgesenkten Bordsteinen stehen hierbei im Fokus. Auch aus ADAC-Sicht ist Parkraumüberwachung vor allem ein Mittel der Gefahrenprävention und Sicherung der Notfallwege.¹²⁶ Dennoch erwirtschaften die erteilten Verwarnungen Gelder für den kommunalen Haushalt.

- i** Seit dem 9. November 2021 sind die Verwarn- und Bußgelder außerdem nach vielen Jahren ohne Anpassung erhöht: Das Parkieren auf Geh- und Radwegen beispielsweise kann nun bis zu 100 € kosten, in zweiter Reihe zu parken sogar 110 €. ¹²⁷

¹²⁶ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

¹²⁷ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Informationen zum neuen Bußgeldkatalog, in: Media, 21.10.2021, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/update-stvo-novelle.html> [28.6.2022].

Diskussion für Dresden

In Dresden wurden in 2019 niedrige einstellige Millionenbeträge durch Verwarngelder in der Überwachung des ruhenden Verkehrs eingenommen.¹²⁸ Auch der fließende Verkehr wird überwacht: So gibt es feste „Starenkästen“ zur Geschwindigkeitsmessung sowie mobile Teams bzw. Geräte. Die **Personalstärke** für die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist jedoch mit 39 Planstellen **seit vielen Jahren unverändert**. Durch eine wachsende Anzahl von bewirtschafteten Flächen und pandemiebedingt temporäre Versetzung von Mitarbeitenden ist es laut Ordnungsamt aktuell **fast nicht möglich, auch Parkgebührenverstöße zu ahnden**. Nur tatsächlich verkehrssicherheitsrelevante Aufgaben werden wahrgenommen.¹²⁹

Damit die vorgeschlagenen Gebührenerhöhungen glaubwürdig durchgesetzt werden können, ist ein spürbarer **Kontrolldruck** jedoch unerlässlich. Nur wenn eine reale Wahrscheinlichkeit besteht, erwischt zu werden, bleiben Falschparkende auch den unerlaubten Flächen fern bzw. ziehen Autofahrende in erforderlichen Gebieten auch einen Parkschein. Nur so wird eine echte Lenkungswirkung erzielt. Der Ausbau der Verkehrsüberwachung stellt daher eine zwingende **Ergänzung** zu den zuvor vorgeschlagenen Punkten dar.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Auch wenn dies, wie erwähnt, nicht das Ziel sein darf, so erhöht eine Ausweitung der Kontrollen natürlich dennoch die städtischen Einnahmen. Die Kosten für die Ausweitung bestehen neben der technischen Ausstattung (Fahrzeug, Kontrollgerät usw.), welche hier erst einmal vernachlässigt wird, vor allem in den **Personalkosten**. Als Arbeitgeberlohn kann hier von min. 50.000 € pro Jahr und Vollzeit-Stelle ausgegangen werden.¹³⁰ Schon vor der Anpassung des Bußgeldkatalogs wurde von der Landeshauptstadt angenommen, dass die **Einnahmen** aus Verwarngeldern je Vollzeit-Arbeitsstelle gut und gerne das **Dreifache** der Personalkosten betragen können. Durch die Erhöhung der Strafen dürfte diese Zahl noch übertroffen werden, geschätzt mindestens um noch einmal 50 %.¹³¹ **Je Vollzeit-Beschäftigte/r sind demnach Mehreinnahmen abzüglich der Personalkosten von mindestens 225.000 € pro Jahr zu veranlassen**. Sollte die jetzige Personalstärke noch einmal um die Hälfte aufgestockt werden, also um weitere 20 Vollzeitstellen, bedeutet dies ein **Einnahmepotenzial von 4,5 Mio. €** bei Personalkosten von 1 Mio. €. Die tatsächliche Höhe ist aber stark abhängig von der Pandemie-Lage, der Entwicklung der Personalkosten und der Zuteilung der Aufgaben im Vollzugsdienst.

Tabelle 41: Erlöspotenzial und Umsetzungskosten der Maßnahme Überwachung

Überwachung – Parkraum u. Geschwindigkeit												Kennung: PARK 03	
Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025		2026		2027			
<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (– €) in Mio. Euro</i>													
+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €	+ €	– €		
4,5	1,0	2,3	0,5	4,5	1,0	4,5	1,0	4,5	1,0	4,5	1,0		

Gesamt: im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährl. VVO-Preisanpassung

¹²⁸ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Ordnungsamt, vertrauliche Mitteilung vom 31.3.2022.

¹²⁹ Vgl. Landeshauptstadt Dresden (LHD): Ordnungsamt, in Gesprächsrunde am 7.2.2022 mit Amt für Stadtplanung und Mobilität, Ordnungsamt und Straßen- und Tiefbauamt.

¹³⁰ Vgl. Abschätzung Probst & Consorten Marketing-Beratung, 31.5.2022.

¹³¹ Vgl. Abschätzung Landeshauptstadt Dresden (LHD): Straßen- und Tiefbauamt, 29.3.2022.

Empfehlungen

Empfohlen wird, die **Personalstärke** für die Überwachung des ruhenden Verkehrs **deutlich zu erhöhen** (beispielsweise um 20 Vollzeit-Stellen). Das genaue Ausmaß der Erhöhung ist noch zu bestimmen. Optimal wäre eine Personalstärke, durch die ein **Kontrolldruck** erzeugt werden kann, der von den Betroffenen als **spürbar und auch nicht maßlos** angesehen wird. Die Personalstärke ist weiterhin auch an die Anzahl der neuen bewirtschafteten Gebiete anzupassen. Es sollte geprüft werden, ob darüber hinaus verstärkende Wirkungen durch stationäre Geschwindigkeitsüberwachung existieren und wenn ja, welche weiteren Standorte (beispielsweise an Schulen) dafür in Betracht kämen.

Die Erhöhung der Personalstärke ist mutmaßlich durch einen Stadtratsbeschluss zu legitimieren. Dabei ist eine konkrete **Widmung des Personals** für die Aufgabe der Überwachung des ruhenden Verkehrs vorzunehmen. Davor ist wie eben beschrieben die optimale Stellenanzahl festzulegen. Vor allem in neu eingerichteten Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung sollte anfangs verstärkt kontrolliert werden, um ein Bewusstsein für die neue Regelung zu schaffen. Auch eine Anpassung der Lohngruppe für das Personal kann geprüft werden, wenn sich die Personalsuche offensichtlich als schwierig erweist. Die Installation weiterer **Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte** ist parallel zu prüfen.

Tabelle 42: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Überwachung

Überwachung – Parkraum u. Geschwindigkeit		<i>Kennung: PARK 03</i>
bis Ende IV/2022	► Durchführen verwaltungsinterner Workshop (künftige Organisation, Personalstärke)	LHD
bis Ende I/2023	► Diskussion und Herbeiführen Stadtratsentscheidung Erhöhung der Personalstärke für den Bereich im Ordnungsamt	LHD
bis Ende III/2023	► Arbeitsbeginn aller neuen Personale	LHD

Risiken

Die tatsächliche Höhe der Einnahmen ist von sehr vielen Faktoren abhängig, welche nicht alle im Einflussbereich der Stadt liegen. Dazu gehören die Höhe der Verwarngelder laut StVO, das Verhalten bzw. die Verhaltensänderung der Autofahrenden und vieles mehr. Weiterhin können die Einnahmen aus diesem Bereich nicht zweckgebunden werden, da die Tätigkeit nicht monetären Zwecken dienen darf.

6.5.4 Stellplatz- u. Garagensatzung (PARK 04)

Hintergrund

Eine Möglichkeit für die Kommune, langfristig **Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und -verfügbarkeit** zu nehmen, ist wie eingangs erwähnt in der **Stellplatzsatzung** gegeben. Vermieter stehen heute regelmäßig vor der Situation, dass sie die Stellplätze, zu deren Errichtung sie beim Bau verpflichtet waren, nicht oder zumindest nicht kostendeckend vermietet bekommen. Der Stellplatzbau wird auch seitens vdw Sachsen als großes Kostenrisiko bewertet, welcher die Baukosten im Mietwohnungsbau verteuert –

gerade auch im Sozialwohnungsbau sei dies problematisch. Weiterhin ist der vdw Sachsen der Meinung, dass eine große Zahl an Oberflächenparkplätzen eine Nachverdichtung erschwert.¹³²

Diskussion für Dresden

Die Wirksamkeit von Anpassungen in der Stellplatz- und Garagensatzung ist von diversen Faktoren abhängig. Der **Druck in der Wohnungswirtschaft**, kostengünstig bzw. generell weiteren Wohnraum errichten zu können, spielt genauso eine Rolle wie die **Ausgestaltung und die Kosten der Minderungs-möglichkeiten**. Für das verbindliche Angebot von Mobilitätskonzepten kann demnach die Zahl der ansonsten zu errichtenden Stellplätze reduziert werden. Auch in Dresden reduziert sich diese Zahl bereits nach anliegendem ÖPNV-Angebot, dem Vorhandensein eines Jobticketvertrages und weiterer Kriterien.

i Gemäß aktueller Dresdner Stellplatzsatzung (2018) ist eine Reduktion der nachzuweisenden Zahl an Beschäftigtenparkplätzen von bis zu 40 % bei Vorhandensein einer guten ÖPNV-Verkehrsanbindung und/oder eines Jobtickets möglich. Außerdem kann ein Car-Sharing-Stellplatz eines geeigneten Anbieters fünf Pkw-Stellplätze ersetzen.¹³³ Mietertickets werden hier bisher nicht erwähnt.

Die IHK Sachsen sieht Potenzial in der Flexibilisierung der Stellplatzsatzung im Hinblick auf ÖPNV und Rad – das Thema sollte jedoch aus Sicht der IHK nicht komplett dem Markt überlassen werden.¹³⁴ Der ADAC ist ebenfalls einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung bei entsprechendem Engagement der Wohnungswirtschaft gegenüber positiv gestimmt.¹³⁵ Der vdw Sachsen spricht sich im Gespräch mit Probst & Consorten Marketing-Beratung für eine Flexibilisierung der Stellplatzsatzung aus. Stellplätze, ÖPNV und Sharing sind laut vdw nicht voneinander zu trennen – eine Reduktion von Stellplätzen sei nur dann sinnvoll, wenn das Sharing- bzw. ÖPNV-Angebot erweitert und verbessert wird. Laut vdw liegt ein wichtiges Ziel darin, Alternativen zum Zweitwagen zu schaffen. Besonders im Wohnkontext sei es sinnvoll, Anreize zu bieten, kein Auto zu besitzen.¹³⁶

Auf lange Sicht bedeutet eine solche Anpassung, dass **unnötige Parkplätze vermieden** und **mehr Wohnraum** gebaut werden kann. Bei einer marktgerechten Bepreisung finden alle Parkformen ihr Optimum, private Parkanbieter suchen sich dann entsprechend ihren Markt.

Berechnen zusätzlicher Erlöspotenziale

Direkte, kurzfristige Erlöspotenziale werden durch eine Anpassung der Stellplatzsatzung nicht realisiert. Gleichwohl gibt es positive langfristige Effekte, welche jedoch an dieser Stelle nicht abgeschätzt werden.

Empfehlungen

Es ist zu prüfen, welche Verpflichtungen zu Mobilitätsangeboten auf welche Art und Weise die **Entbindung von der Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen** auslösen können. Mieterticket und weitere Sharing-Angebote sollten hier erste zu prüfende Themen sein. Die Digitalisierung ermöglicht es mittelfristig, dass Fahrzeuge sich selbst, also autonom und automatisch, einen Parkplatz suchen. (Automatische)

¹³² Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen am 29.3.2022.

¹³² Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen am 29.3.2022.

¹³³ Vgl. Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (StGaFaS) vom 29. Juni 2018.

¹³⁴ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit der IHK Sachsen am 17.3.2022.

¹³⁵ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem ADAC Sachsen am 29.3.2022.

¹³⁶ Expertengespräch Probst & Consorten Marketing-Beratung mit dem Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Sachsen am 29.3.2022.

Quartiersgaragen sind damit umso attraktiver. All dies bedeutet, dass weniger Parkplätze direkt am Wohngebäude vorgehalten werden müssen.

Diese Entwicklungen sind in einer **Überarbeitung der Stellplatzsatzung** vorzudenken – dieser Prozess ist aktuell bereits im Gange. Die Stellplatzsatzung muss so ausgestaltet werden, dass Vermieter flexibler agieren und die Zahl der benötigten Stellplätze verringern können. Demnach sind Möglichkeiten zur Reduktion der Stellplatz-Zahl bei **verbindlichem Angebot von beispielsweise Mietertickets, Mobilitätsbudgets usw.** einzuarbeiten. Sollte ein Investor bzw. Bauherr/in nicht die Möglichkeit besitzen, diese Angebote verbindlich zuzusagen, da die Vermietung später durch eine andere (juristische) Person erfolgt, kann das „Bremer Modell“ vorgeschrieben werden. Hierbei wird verpflichtend eine Geldsumme beiseitegelegt, welche für einen langen Zeitraum die Finanzierung alternativer Mobilitätsangebote ermöglicht.

Die Stadt muss herausfinden, welche Zahlungs- und Kooperationsbereitschaften es gibt und an welchen Stellen es „knirscht“. In welchem Ausmaß bekommen Vermieter Ihre Stellplätze nicht kostendeckend (oder gar nicht) vermietet? Können beispielsweise Nachverdichtungen nicht realisiert werden, weil die Zahl der zu schaffenden Stellplätze zu groß ist? Auf welches Prozedere für die Sicherstellung der alternativen Mobilitätsangebote lassen sich die Bauherren ein? Welche „exotischeren“ Mobilitätskonzepte sind für Wohnungsgeber interessant – beispielsweise die Errichtung von MOBIpunkten, ein Lastenrad-Verleih, Abhol- und Lieferservice?

Möglich ist auch hier die Einrichtung einer **Task-Force**. Die Höhe der Ablösesummen sind außerdem so zu dimensionieren, dass ein Anreiz für das langfristige Angebot von alternativen Mobilitätskonzepten besteht: **Es muss sich stärker lohnen, sich für eine gewisse Zeit für ein Mieterticket zu verpflichten, als Stellplätze zu bauen.** Auch dieses Thema wird bereits in die Überarbeitung einbezogen.

Tabelle 43: Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten der Maßnahme Stellplatz- u. Garagensatzung

Stellplatz- u. Garagensatzung		<i>Kennung: PARK 04</i>
bis Ende IV/2022	► Gründen einer Arbeitsgruppe zur Markterkundung – die Umsetzung welcher Themen wäre für alle Seiten von Vorteil?	LHD, Großvermieter, Immobilienwirtschaft, Forschung (z.B. TU Dresden)
bis Ende I/2023	► Entwickeln und Berechnen von Vorzugs-Inhalten einer Überarbeitung	LHD, Großvermieter, Immobilienwirtschaft, Forschung (z.B. TU Dresden)
bis Ende II/2023	► Überarbeitung der Stellplatzsatzung und Inkrafttreten der Neufassung	LHD

Risiken

Während des Prozesses ist stets eine detaillierte Prüfung der rechtlichen Fragestellungen nötig.

7 Erlös- und Kostenwirkung

Nach der Herleitung aller Maßnahmen der fünf Themenbereiche, gilt es abschließend, die Erlös- und Kostenwirkung des Maßnahmenpakets abzubilden. Bei 11 der 31 aufgeführten Maßnahmen konnten Erlös- bzw. Kostenpotenziale für den Zeithorizont bis 2027 ausgemacht werden:

Bezüglich der Maßnahme **Stammkundentarife** werden Mehrerlöse durch die empfohlene Preisanhebung der ungebundenen Barmonatskarte einbezogen – die Preisanpassung wird zum 1.8.2023 empfohlen. Beim **Jobticket** wird eine Weiterentwicklung des bestehenden Modells nahegelegt, welche einen höheren Arbeitgeberzuschuss zu den Jobtickets der Beschäftigten vorsieht. Hier werden die voraussichtlichen Mehrerlöse bei Einführung dieses angepassten Modells ausgewiesen. Umsetzungskosten entstehen dabei durch den Einrichtungsaufwand des Modells in 2023. Bei der Maßnahme **Mieterticket** werden potenzielle Mehrerlöse durch die Einführung eines Mietertickets (mit Zuschuss durch die Vermieter) bei den größten Wohnungsgenossenschaften in Dresden abgebildet, wobei von einem realisierbaren Potenzial von 50 % in vier Jahren nach Einführung (empfohlen ab 2024) ausgegangen wird. Umsetzungskosten ergeben sich auch hier durch den Einrichtungs- und Kommunikationsaufwand des Modells in 2023. Bei der Maßnahme **Gästekarte** wird die Erweiterung der Bettensteuer auf die Geschäftsreisenden sowie eine Einführung einer Gästekarte mit ÖPNV-Ticket empfohlen, was auf der Kostenseite einen gewissen Einrichtungsaufwand bedeutet, jedoch auch erlösseitig Potenziale aufweist. Beim **Kombiticket für Veranstalter** wird empfohlen, das bestehende, gut akzeptierte Modell weiter zu stärken und zu bewerben sowie eine Verpflichtung für städtische Großveranstaltungen zu prüfen. Es wird davon ausgegangen, dass dadurch ein Teil der jährlichen noch nicht mit Kombiticket ausgestatteten Veranstaltungsgäste in Dresden künftig erreicht werden kann und sich dadurch ab 2024 sukzessive zusätzliche Erlöse ergeben. Im Bereich der **Gelegenheitskundentarife** werden für die empfohlenen Einzelmaßnahmen der Preisanpassung der Einzelfahrt (ab 1.8.2023) und der Rabattabschaffung bei Tageskarten für Schülerinnen und Schüler sowie Seniorinnen und Senioren konkrete Erlöspotenziale ausgewiesen.

Bei den Maßnahmen zur **Systemgeschwindigkeit Tram und Bus** wiederum ergeben sich die ausgewiesenen Erlöspotenziale durch die mögliche Einsparung von Fahrzeugen bei Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit. Dabei wurden die geplanten Einsparungen der DVB von einer Tram und einem Bus pro Jahr berücksichtigt.

Die zuvor genannten Maßnahmen werden als **DVB-relevant** erachtet, da die Erlöse sowie Kosten bei der DVB liegen. Als **haushaltsentlastend** und nicht direkt der DVB zuordenbar werden die Maßnahmen zum Thema Parken aufgeschlüsselt. Im Falle des **Bewohnerparkens** werden Erlöspotenziale durch die stetige Erweiterung der Bewohnerparkzonen sowie Erhöhung des Preises für Bewohnerparkausweise ausgewiesen – die Erstellung eines konkreten Konzepts zur Ausgestaltung des Bewohnerparkens wird dabei für 2023 empfohlen. Im Hinblick auf die **Parkgebühren** fließt in die abgebildeten Erlöspotenziale eine Erhöhung der Kurzzeitparkgebühren um 25 % sowie eine stete Anpassung in Höhe der VVO-Preismaßnahmen ein. Auf der Kostenseite werden Verwaltungsgebühren für das Bewohnerparken sowie eine Schätzung der Aufwände für die Umstellung der Parkscheinautomaten ausgewiesen. Es wird darüber hinaus empfohlen, die **Überwachung** Parkraum und Geschwindigkeit auszubauen – dies erhöht einerseits die Sicherheit und führt andererseits zu höheren städtischen Einnahmen, welche hier auf der Erlösseite abgetragen sind. Auf der Kostenseite fließen vor allem Personalkosten ein, um den Kontrolldruck (aus Gutachtersicht bestenfalls noch in 2023) erhöhen zu können.

Nicht bei allen empfohlenen Maßnahmen konnten Erlös- und Kostenpotenziale ermittelt werden, weshalb diese in der nachfolgenden tabellarischen Zusammenfassung nicht aufgeführt werden:

Im Bereich der **Stammkundengewinnung und -betreuung** werden Empfehlungen zur Intensivierung ausgesprochen, jedoch keine zusätzlichen Erlöse über die Mittelfristplanung der DVB kalkuliert. Die DVB plant entsprechende (Rück-)Gewinnungs- und Betreuungsmaßnahmen. Im Hinblick auf **neue Preismodelle** werden ebenso keine zusätzlichen Erlöse für Dresden ermittelt, hier werden lediglich Empfehlungen für künftige Tarifansätze gegeben. Beim **Sozial- und Bildungsticket** werden keine Erlöse und Kosten einbezogen, da die Finanzierung der Maßnahmen durch die Förderung vom Freistaat (und teilweise Zuschüsse der LHD) gesichert ist. Eine Abo-Differenzierung in Bezug auf die MOBIangebote der

Mikromobilität wird aus den oben beschriebenen Gründen nicht empfohlen, weshalb an dieser Stelle keine zusätzlichen Erlöse und Kosten im Vergleich zu jetzt ausgewiesen werden. **Weitere neue Geschäftsmodelle** sind künftig zu prüfen, jedoch zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht absehbar und deshalb nicht monetär abzubilden.

Auch im Falle der Maßnahme zur **Umsetzung von Infrastrukturvorhaben** kann derzeit noch keine haushaltsentlastende Wirkung beziffert werden – der Diskussionsprozess wurde jedoch angestoßen. Für die Maßnahme **Fahrplanangebot Straßenbahn** werden für den Betrachtungszeitraum bis 2027 im Folgenden keine Erlöse und Kosten ausgewiesen, da die Notwendigkeit und Wirksamkeit der geplanten Taktverdichtungen, die bisher nicht in der Mittelfristplanung enthalten sind, derzeit noch seitens der DVB geprüft wird. Gleiches gilt für die Maßnahmen **Fahrplanangebot Kernnetz** und **Ergänzungsnetz Bus**. Im Hinblick auf die **Verbindungswirkung S- und Regionalbahn** kann aufgrund der längeren Wirkfrist der genannten Maßnahmen derzeit kein konkretes Erlöspotenzial angegeben werden.

Welche konkreten Kostensenkungspotenziale im Hinblick auf **Synergieeffekte innerhalb der TWD** realisiert werden können, ist aktuell noch nicht absehbar – auch hier wurde der Prüfprozess im Rahmen des Gutachtens angestoßen. Bezüglich der **Kostensenkungspotenziale** in der **DVB-Verwaltung** und bei den **DVB-internen Services** wurden ebenso keine signifikanten Einsparungsmöglichkeiten ermittelt, die über das Maß der DVB-Planungen hinausgehen. Deshalb wird bei diesen Maßnahmen für den Betrachtungshorizont keine Erlös- oder Kostenwirkung ausgewiesen. Auch das Thema **Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern** taucht in der Betrachtung der Erlös- und Kostenwirkung nicht auf, da das Gutachterteam keinen Einblick in die Kostenstruktur der Partner im Verbund hat. Bei der Maßnahme **Employer Branding** wird der Personalabteilung der DVB auch weiterhin proaktives Verhalten in der Steigerung der Arbeitgeberattraktivität empfohlen. Die steigenden Lohnkosten sind bereits in der Mittelfristplanung der DVB enthalten und weitere Umsetzungskosten sind derzeit nicht absehbar.

Im Bereich der **Fördermöglichkeiten aus Freistaat, Bund und EU** werden an dieser Stelle ebenso keine konkreten finanziellen Potenziale ausgewiesen, da diese für die nächsten Jahre nicht seriös vorhergesagt werden können. Auch in Bezug auf eine Überarbeitung der **Stellplatz- und Garagensatzung** lässt eine Finanzierungswirkung aktuell noch nicht seriös abschätzen, solange keine konkrete Ausgestaltung beispielsweise in Bezug auf weitere Minderungsmöglichkeiten durch Mobilitätsangebote stattgefunden hat. Generell ist diese Maßnahme jedoch die notwendige rechtliche Grundlage, um das Mieterticket sinnvoll in der Wohnungswirtschaft zu platzieren.

Alle genannten Maßnahmen gehören dennoch zum **Gesamtpaket** einer nachhaltigen Finanzierung des Dresdner ÖPNV. In der folgenden Gesamtschau werden die quantifizierbaren Maßnahmen noch einmal in der Gesamtschau aufgeführt¹³⁷, um darauf aufbauend in Kapitel 7.2 den **verbleibenden Finanzierungsbedarf** zu beziffern.

¹³⁷ Lesehinweis zur nachfolgenden Tabelle:

Die Erlöse und Kosten unter „Potenzial (p.a.)“ beziehen sich auf den eingeschwungenen Zustand und sind hier ohne jährliche VVO-Preisanpassung zum Preisstand 2022 angegeben. In den Jahresscheiben 2023 bis 2027 sind die jährlichen VVO-Preisanpassungen einbezogen. Teilweise kann das Potenzial im eingeschwungenen Zustand aus Gutachtersicht im Betrachtungshorizont bis 2027 noch nicht vollständig erreicht werden, weshalb die Werte in den Jahresscheiben bei einigen Maßnahmen unter dem Gesamtwert bleiben. Die Werte sind auf eine Nachkommastelle gerundet.

7.1 Gesamtschau der erlös- und kostenwirksamen Maßnahmen

Tabelle 44: Gesamtschau der erlös- und kostenwirksamen Maßnahmen

Maßnahme	Potenzial (p.a.)		2023		2024		2025	
	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €
	<i>Erlöspotenzial (+ €) und Umsetzungskosten (- €)</i>							
Fahrgäste – Stammkumentarife	0,7	0,0	0,2	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0
Nutznießer – Jobticket	1,4	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	1,0	0,1
Nutznießer – Mieterticket	3,6	0,2	0,0	0,2	0,5	0,2	1,2	0,2
Nutznießer – Gästekarte	1,3	0,2	1,2	0,2	1,3	0,0	1,3	0,0
Nutznießer – Kombiticket	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0
Fahrgäste – Tarif Gelegenheitskundschaft	0,5	0,0	0,2	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0
Infrastruktur – Systemgeschwindigkeit Tram	0,0	-1,5*	0,0	-0,2*	0,0	-0,3*	0,0	-0,6
Infrastruktur – Systemgeschwindigkeit Bus	0,0	-1,3*	0,0	-0,1*	0,0	-0,2*	0,0	-0,4
Summe DVB-relevante Maßnahmen	7,8	-2,3*	1,8	0,3	3,6	-0,1*	5,0	-0,7
Parkraummanagement – Bewohnerparken	10,0	1,6	0,5	0,3	3,2	0,5	5,6	0,9
Parkraummanagement – Parkgebühren	3,7	0,1	3,7	0,1	3,8	0,1	3,9	0,1
Parkraummanagement – Überwachung	4,5	1,0	2,3	0,5	4,5	1,0	4,5	1,0
Summe haushaltsentlastende Maßnahmen	18,2	2,7	6,5	0,9	11,5	1,6	14,0	2,0
Summe aller Maßnahmen	26,0	0,4	8,3	1,2	15,1	1,5	19,0	1,3

*Kosteneinsparung; Potenzial (p.a.): im eingeschwungenen Zustand ohne VVO-Preisanpassung; in Jahresscheiben: mit jährlicher VVO-Preisanpassung; alle Werte gerundet auf eine Nachkommastelle (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, Juni 2022)

7.2 Verbleibender Finanzierungsbedarf

Als Ausgangslage des Gutachtens steht ein höherer Finanzierungsbedarf der Dresdner Verkehrsbetriebe, welcher sich zum einen im beschlossenen Ausbauszenario als auch in Kostensteigerungen an verschiedenen Stellen begründet. Der maximal mögliche Verlustausgleich seitens der TWD ist auf 55 Mio. € jährlich gedeckelt und eine komplette Finanzierung des fehlenden Betrags ist nicht aus dem Stadthaushalt leistbar. Probst & Consorten Marketing-Beratung arbeitete ein Maßnahmenpaket aus, welches den Betrag für die DVB, welcher schlussendlich über den Haushalt zu finanzieren ist, reduziert.

Die folgende Tabelle stellt die gesamtheitliche Wirkung der DVB-relevanten Maßnahmen (Stammkundentarife, Jobticket, Mieterticket, Gästekarte, Kombiticket, Gelegenheitskundentarife, Systemgeschwindigkeit Tram und Bus) als auch der Maßnahmen mit haushaltsentlastender Wirkung (Bewohnerparken, Kurzzeitparken, Parkraum- und Geschwindigkeitsüberwachung) in Bezug auf die Finanzierungslücke der DVB dar. Ausgehend vom Fehlbetrag laut DVB-Mittelfristplanung 2023 (Stand: Mai 2022) und dem maximalem Verlustausgleich durch den Querverbund reduziert sich der verbleibende Finanzierungsbedarf bei Umsetzung der DVB-relevanten Maßnahmen auf knapp 38 Mio. € in 2023 bis hin zu knapp 31 Mio. € in 2027. Bei zusätzlicher Umsetzung der haushaltsentlastenden Maßnahmen im Bereich Parkraummanagement – welche durch das Gutachterteam im Sinne eines ganzheitlichen Lösungsansatzes empfohlen wird – verringert sich der **aus dem Haushalt zu leistende Betrag** auf rund **32 Mio. € in 2023 bis hin zu knapp 15 Mio. € in 2027**. Ohne Umsetzung der Maßnahmen wäre der komplette Fehlbetrag von rund 40 Mio. € nach Querverbandsausgleich zu begleichen.

Tabelle 45: Verbleibender Finanzierungsbedarf bei Umsetzung aller Maßnahmen

Erwartung Fahrgastzahlen [Mio. Fahrgäste] ¹	159,2		161,2		163,4		165,2					
	Position		2023		2024		2025		2026		2027	
[Mio. Euro]	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €	+ €	- €
Saldo Fehlbetrag DVB lt. Mittelfristplanung²	94,3		92,8		91,3		95,3		94,2			
Summe DVB-relevante Maßnahmen	1,8	0,3	3,6	-0,1*	5,0	-0,7*	6,2	-1,2*	6,8	-1,8*		
<i>Saldo Wirkung DVB-relevante Maßnahmen</i>	1,5		3,7		5,7		7,4		8,6			
Fehlbetrag DVB mit DVB-relevanten Maßnahmen	92,8		89,1		85,6		87,9		85,6			
max. Ausgleich durch TWD	55,0		55,0		55,0		55,0		55,0			
Verbleibender Finanzierungsbedarf	37,8		34,1		30,6		32,9		30,6			
Summe haushaltsentlastende Maßnahmen	6,5	0,9	11,5	1,6	14,0	2,0	16,5	2,3	19,0	2,7		
<i>Saldo Wirkung haushaltsentlastende Maßnahmen</i>	5,6		9,9		12,0		14,2		16,3			
Verbleibender Finanzierungsbedarf	32,2		24,2		18,6		18,7		14,3			

Hinweis: in Jahresscheiben mit jährl. VVO-Preis Anpassung; *Kosteneinsparung; ¹beschlossener DVB-Wirtschaftsplan für 2022, Stand: Nov. 2021; ²DVB-Wirtschaftsplan für 2023, Stand: Mai 2022 (eigene Darstellung Probst & Consorten Marketing-Beratung, Juni 2022)

8 Fazit

Der vorliegende Bericht setzt sich zum Ziel, ein Konzept zur nachhaltigen Finanzierung der DVB in Dresden zu entwickeln. Ausgangslage ist die Finanzierungslücke der DVB, die durch **Preissteigerungen** in verschiedenen Bereichen sowie die Einigung auf ein Ausbauszenario zur deutlichen **Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV**, gewachsen ist. Die bisherige Unterstützung durch den Querverbund wird weitergeführt auf einem erhöhten Niveau von 55 Mio. € jährlich. Gemäß DVB-Wirtschaftsplan 2023 und Mittelfristplanung bis 2027 liegt der **notwendige Ausgleich insgesamt jedoch bei knapp 95 Mio. € ab 2023**. Rund 40 Mio. € im Jahr sind dementsprechend noch nicht abgedeckt. Eine Teilfinanzierung aus dem städtischen Haushalt ist möglich, jedoch aufgrund zahlreicher anderer wichtiger Haushaltspositionen nicht vollständig zu leisten. Innovative Wege der Finanzierung wurden deshalb im Rahmen des vorliegenden Berichts erarbeitet, wobei Bezug auf **fünf verschiedene Themenbereiche** genommen wurde. Dazu gehören die Nutzer- und Nutznießerfinanzierung, Beschleunigung und Infrastruktur, Strukturoptimierung, Förderung und Parkraummanagement. Dementsprechend wurden sowohl die **Tarife** im VVO als auch **Unternehmensstrukturen** unter die Lupe genommen, genauso wie Hebel im Einbezug von **Nutznießern** und in der **Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern** – sei es die Systemgeschwindigkeit von Bus und Bahn oder aber die Bepreisung von öffentlichem Raum beim Thema Parken.

Auf Basis von Fach- und Expertengesprächen sowie Diskussionen im Begleitgremium und der Projektsteuerungsgruppe wurde ein Lösungsraum an sinnvoll möglichen Maßnahmen ermittelt. Deren Umsetzung scheint unter den gegebenen Rahmenbedingungen und im Betrachtungszeitraum bis 2027 möglich. Die Maßnahmen wurden im vorliegenden Bericht sowie in den beiliegenden Fachkonzepten zu klassischen Fahrpreisen, Nutznießerfinanzierung und Parken ausführlich hergeleitet und (insofern möglich) in Bezug auf ihre Erlös- und Kostenwirkung quantifiziert. Durch die Auswertung von unter anderem Abo- und Vertriebsdaten, Parkdaten, Zahlen aus der Beherbergungs-, Veranstaltungs- und Wohnungswirtschaft sowie weiterem fachlichen Austausch konnten daraus **11 erlös- bzw. kostenwirksame Maßnahmen** identifiziert werden.

Die weiteren Maßnahmen gehören dennoch zum empfohlenen Maßnahmenpaket, auch wenn für den Betrachtungszeitraum bis 2027 keine konkreten Erlös- bzw. Kostenpotenziale beziffert werden können. Dies liegt zum Teil daran, dass die Finanzierung der Maßnahmen durch eine Förderung gesichert ist (beispielsweise beim Sozial- und Bildungsticket), oder aber zum jetzigen Zeitpunkt keine seriöse Schätzung der Finanzierungswirkung möglich ist (beispielsweise im Falle der Strukturoptimierung).

8 der 11 quantifizierten Maßnahmen haben direkten Bezug zur DVB und machen rund **1,4 Mio. € in 2023 bis hin zu rund 8 Mio. € in 2027** an zusätzlichen Erlösen (= Saldo abzüglich entstehender Kosten) aus. Drei weitere Maßnahmen beschäftigen sich mit den Themen Bewohnerparken, Parkpreise und Parkraumüberwachung und können als haushaltsentlastende Maßnahmen verstanden werden. Hieraus ergibt sich eine **jährliche Entlastung um rund 6 Mio. € in 2023 bis hin zu rund 16 Mio. € in 2027**. Bei Umsetzung aller vorgeschlagener Maßnahmen ergibt sich dementsprechend ein **verbleibender Finanzierungsbedarf von etwa 32 Mio. € in 2023 bis hin zu rund 15 Mio. € in 2027**. Zum Vergleich: Ohne Umsetzung der genannten Maßnahmen läge der Finanzierungsbedarf bei rund 40 Mio. € im Jahr. Die Zahlenwerte beruhen auf Basis der zum Projektzeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen und der jeweils genannten Preisstände – sie sind daher mit zahlreichen Unsicherheiten bezüglich der Rahmenbedingungen versehen. Die Werte geben die möglichen Dimensionen der Erlös- und Kostenwirkung je Maßnahme an und beruhen auf einer **kaufmännisch vorsichtigen Einschätzung** („Wirtschaftsplan-tauglichkeit“). So sind bei der Modellierung eher konservative Elastizitätsannahmen getroffen und die zahlreichen Chancen durch die Wechselwirkung der Maßnahmen nicht oder nur zu einem kleinen Teil berücksichtigt.

Es wird eindringlich empfohlen, die beschriebenen **Maßnahmen als Gesamtpaket** zu diskutieren und umzusetzen. Ihre Wirkung entfaltet sich am besten in Kombination und bezieht dabei alle Akteure der Stadtgesellschaft ein. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV kann zum einen durch eine **attraktive Gestaltung des Angebots und des VVO-Tarifs** begünstigt werden. Zum anderen ist die **Konkurrenzfähigkeit** im Vergleich zu anderen **Verkehrsträgern** – insbesondere dem motorisierten Individualverkehr – der

zentrale Faktor. Die zu betätigenden Hebel sind dabei insbesondere die Beschleunigung und Priorisierung des ÖPNV sowie die Bepreisung des öffentlichen Raumes beim Parkraummanagement entsprechend der Knappheit. Die Maßnahmen begünstigen sich gegenseitig in ihrer Wirkung oder fungieren in Teilen als Grundlage füreinander. So zum Beispiel ist die weitere Ausgestaltung der Stellplatz- und Garagensatzung eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung eines Mietertickets in der Dresdner Wohnungswirtschaft. Ebenso lenkt die Preiserhöhung bei der Einzelfahrt zur dauerhaften Bindung, wenn für Arbeitnehmende oder Mieterinnen und Mieter attraktive Abo-Angebote zur Verfügung stehen: Die Nutzenschwelle, ab der sich eine Dauerbindung lohnt, sinkt dadurch.

Der vorliegende Bericht gibt eine Aufstellung dieser Handlungsansätze. Im Umsetzungsplan (vgl. Anhang) werden einzelne Schritte je Maßnahme noch einmal in der Gesamtschau aufgeschlüsselt und in einen groben Zeithorizont gesetzt. Für die konkrete Umsetzung müssen die Maßnahmen künftig weiter ausdifferenziert und teilweise in politische Beschlussvorlagen übersetzt werden. **Stadtratsseitige Beschlüsse** bilden in Bezug auf den Großteil der Maßnahmen die notwendige Grundlage einer Implementierung.

Dresden hat mit dem vorliegenden Konzept die Chance, eine **neue Qualität für die Mobilität der Stadt** und ihrer **Finanzierung** zu erreichen und damit Vorreiter in Sachen „**smarte Stadt**“ zu sein. Denn die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen...

- ▶ bedeutet eine **kaufmännisch seriöse Finanzierung der Mobilität**, bei der alle Akteure fair entsprechend ihres Nutzens einbezogen werden.
- ▶ verbessert die **Erreichbarkeit der Stadt deutlich**, wobei die knappen öffentlichen Flächen besser genutzt werden.
- ▶ schafft eine wichtige Voraussetzung für die **wachsende Stadt** und eine **weitere Verdichtung**.
- ▶ schafft gleichzeitig eine **Perspektive für die DVB** und ihre Mitarbeitenden.
- ▶ bedeutet **Planungssicherheit** und eine **klare Vision** für alle Akteure der Stadtgesellschaft.

Literaturverzeichnis

- Ackermann, T., in der Beek, M. & Deutsch, V.: Wie ÖPNV-Großvorhaben richtig kommuniziert werden, in: Der Nahverkehr, Bd. 31, Nr. 9, 2013, S. 18–24.
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Endbericht Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren – Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen, in: Veröffentlichungen, Januar 2022, [online] https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebauforderung/220507_endbericht_mobilitaetskonzepte_in_neuen_wohnquartieren.pdf [11.8.2022].
- Bischoff, F., Haunerland, F., Kahrs, C. & Schäfer, G.: Stammkunden des öffentlichen Nahverkehrs in Krisen optimal ansprechen, in: Internationales Verkehrswesen, Bd. 73, Nr. 1, 2021, S. 62–66.
- Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V.: KEP und ÖPNV: Chance für die letzte Meile? Untersuchung zur Nutzung von öffentlichen Nahverkehrssystemen für den Pakettransport auf der letzten Meile, in: Papiere, März 2022, [online] https://www.biek.de/files/biek/downloads/papiere/BIEK_Kurzstudie_ÖPNV_KEP.pdf [12.8.2022]
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge, in: Artikel, 16.3.2022, [online] <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html> [31.3.2022].
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Informationen zum neuen Bußgeldkatalog, in: Media, 21.10.2021, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/update-stvo-novelle.html> [28.6.2022].
- Bundesverfassungsgericht: Örtliche Übernachtungssteuern in Beherbergungsbetrieben mit dem Grundgesetz vereinbar, in: Presse, 17.5.2022, [online] <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2022/bvg22-040.html> [14.6.2022].
- DB Station&Service AG: Smart City, in: Smart City Produkte, 2022, [online] <https://smartcity.db.de/box> [12.8.2022].
- DIE LINKE. im Dresdner Stadtrat: Bald 10.000 neue Dresden-Pass-Berechtigte?, in: Archiv, 4.10.2019, [online] <https://archiv.linke-fraktion-dresden.de/politik/detail/article/bald-10000-neue-dresden-pass-berechtigte/> [15.3.2022].
- Dietrich, A.-M. & Sauer, J.: Halbtax für den ÖPNV, in: Der Nahverkehr, Bd. 38, Nr. 4, 2020, S. 35–38.
- Dresden Marketing GmbH: MICE-Standort Dresden. Der Veranstaltungs- und Kongressmarkt Dresden 2020, in: Mediaserver Dresden, Mai 2021, [online] <https://mediaserver.dresden.de/start/detail/3987> [31.3.2022].
- Dresdner Neueste Nachrichten (DNN): Ansturm auf das Sozialticket, in: Lokales, 24.10.2017, [online] <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Ansturm-auf-das-Sozialticket> [28.3.2022].
- Dresdner Neueste Nachrichten: VVO hebt Preise zum 1. August 2018 an, in: Umland, 29.11.2017, [online] <https://www.dnn.de/lokales/umland/vvo-hebt-preise-zum-1-august-2018-an-7GHVRYGKH7Y5STP7WUUBIYFLEM.html> [02.3.2022].
- Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Dresden-Pass-Inhaber: Nahverkehr für jeden Dresdner, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/dresden-pass-inhaber> [15.3.2022].
- Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Eingebaute Grüne Welle, in: Media, November 2015, [online] https://www.dvb.de/~media/files/die-dvb/nsv_broschuere_nov_2015.pdf [12.8.2022].
- Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Ermäßigte Tickets im Abo – unser Angebot für Schüler und Azubis, in: Tickets, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/schueler-studenten/schueler#azubiticketsachsenvvo> [15.3.2022]

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Fahrpreis- und Tarifierung, in: Archiv, 30.6.2020, [online] <https://www.dvb.de/de-de/meta/aktuelle-meldungen/archiv/2020/06/30/neuer-tarif-2020> [2.3.2022].

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Fahrpreis- und Tarifierung, in: Archiv, 09.03.2022, [online] <https://www.dvb.de/de-de/meta/aktuelle-meldungen/archiv/2020/06/30/neuer-tarif-2020> [12.3.2022].

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): MOBI – Fahr doch, was du willst!, in: Die DVB, o.D., [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/mobi> [31.5.2022].

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Platz 1 im ÖPNV-Kundenbarometer, in: Aktuelle Meldungen, 29.10.2021 [online] <https://www.dvb.de/de-de/meta/aktuelle-meldungen/archiv/2021/10/29/kundenbarometer-2021> [31.5.2022].

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Übersicht der 39 Ampelanlagen auf der Ost-West-Verbindung und dem Dresdner Stadtring, in: Zukunftsprojekte/Verlässlicher Nachverkehr, o.D., [online] https://www.dvb.de/-/media/files/die-dvb/grafik_efre_tafel_owv.pdf [12.8.2022].

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Von Kulturprogrammen über Sportevents bis hin zu Messen, in: Tickets, o.D. [online] <https://www.dvb.de/de-de/tickets/geschaeftskunden/veranstaltungstickets> [31.03.2022]

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB): Zahlen & Fakten, in: Die DVB, 2022, [online] <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/unternehmen/zahlen-und-daten-neu> [31.5.2022].

Freie Hansestadt Bremen: Ausnahmegenehmigung für Handwerker / Parkerleichterung für Handwerker, in: Media, o.D., [online] <https://www.service.bremen.de/ausnahmegenehmigung-fuer-handwerker-parkerleichterung-fuer-handwerker-122326> [3.5.2022].

Gerike R. et al. [Technische Universität Dresden]: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich, in: Verkehr, 5.5.2021, [online] https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de [14.3.2022].

Kanton Basel-Stadt: Parkkarten, in: Auto parkieren in Basel, o.D., [online] <https://www.mobilitaet.bs.ch/parkieren-in-basel-stadt/auto-parkieren-in-basel/parkkarten.html> [15.4.2022].

Kuhnimhof, T. et.al. [Umweltbundesamt]: Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, in: Publikationen, 2019, [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf [15.2.2022].

Landeshauptstadt Dresden (LHD): Dresden erhöht die Parkgebühren erstmals nach 15 Jahren, in: Pressemitteilungen, 10.6.2021, [online] https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2021/01/pm_025.php [19.5.2022].

Landeshauptstadt Dresden (LHD): Mehr Menschen nutzen das Dresdner Sozialticket, in: Pressemitteilungen, 3.12.2018, [online] https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/archiv/2018/12/pm_004.php [15.3.2022].

Landeshauptstadt Dresden (LHD): Tourismus, in: Statistik, o.D., [online] <https://www.dresden.de/de/leben/stadtportrait/statistik/wirtschaft-finanzen/tourismus.php> [20.6.2022].

Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, in: Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, 20.11.2014, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Beschluss-Text-Anlagen.pdf [31.5.2022].

Landeshauptstadt Dresden (LHD): Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung), in: Media, 10.6.2021, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/satzungen/verordnung_parkgebuehren.pdf [19.5.2022].

Landeshauptstadt Dresden Steuer- und Stadtkassenamt: Beherbergungssteuer. Das Steuer- und Stadtkassenamt informiert, in: Media, o.D., [online] https://www.dresden.de/media/pdf/steueramt/2019-01_In-foblatt_Gaeste.pdf [14.6.2022].

Landeshauptstadt Hannover: Gebührenordnung für das Parken in der Landeshauptstadt Hannover (Park GO), in: Media, 17.12.2020, [online] <https://www.hannover.de/content/download/407448/file/ParkGO.pdf> [19.5.2022].

Lies, J. [Gabler Wirtschaftslexikon]: Employer Branding, in: Grundlagen und Funktionen der Organisation, o.D., [online] <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/employer-branding-53538> [1.6.2022].

Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV): Alle Tickets, in: Tickets & Tarif, o.D., [online] <https://www.mdv.de/tickets/alle-tickets/> [31.5.2022].

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH): Jobticket, in: Fahrkarten, o.D., [online] <https://www.nah.sh/de/fahrkarten/jobticket/> [10.3.2022].

Sächsische Staatskanzlei: Verordnung der Sächsischen Staatsregierung für das Ausstellen von Parkausweisen in städtischen Quartieren, 3.4.2022, [online] https://revosax.sachsen.de/vorschrift_gesamt/19597/44056.pdf [25.7.2022].

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Neues Bildungsticket wird rege genutzt, in: News, 24.11.2021, [online] <https://www.medien-service.sachsen.de/medien/news/1032734> [15.3.2022].

Stadt Freiburg im Breisgau: Bewohnerparken, in: Mit Auto und Motorrad, o.D., [online] <https://www.freiburg.de/pb/907354.html> [15.4.2022].

Stadt Leipzig: Verordnung der Stadt Leipzig über die Erhebung von Parkgebühren (Parkgebührenverordnung), in: Media, 1.7.2021, [online] <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/satzungen> [19.5.2022].

Stadt Zürich: Anwohnerparkkarte, in: Anwohner, o.D., [online] https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/parkkarten_beziehen/parkkarte_anwohner/anwohnerparkkarte.html [15.4.2022]

Starke, K. R. et al. [Landeshauptstadt Dresden & Technische Universität Dresden]: Dresdner Lebenslage 60+, in: Media, 2021, [online] https://www.dresden.de/media/pdf/sozialamt/Dresdner_Lebenslagen_60Plus_2022.pdf [15.3.2022].

Universitätsstadt Tübingen: Bewohnerparkausweis beantragen, in: Dienstleistungen A-Z, o.D., [online] <https://www.tuebingen.de/verwaltung/verfahren#bewohnerparkausweis> [15.4.2022].

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.: Bezahlbarer ÖPNV durch Sozialtickets, in: ÖPNV Soziale Aspekte der Verkehrswende, 10.6.2021, [online] <https://www.vcd.org/artikel/sozialtickets> [15.3.2022].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Kombiticket, in: Mobi-Wissen, o.D., [online] <https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Kombiticket> [31.03.2022].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Nutznießerfinanzierung, in: Mobi-Wissen, o.D., [online] <https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Nutznießerfinanzierung> [15.3.2022].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): VDV-Mitteilung 9716 „Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets“, in: Mobi-Wissen, o.D., [online] https://www.mobi-wissen.de/files/kombiticket_vdv-mitteilung.pdf [31.03.2022].

Verkehrsrundschau [Springer Fachmedien]: Bremen: Brief-Logistik mit der Straßenbahn, in: Transport + Logistik, 11.4.2007, [online] <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/bremen-brief-logistik-mit-der-strassenbahn-3029420> [12.8.2022].

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): VBB-Firmenticket für Arbeitgebende, in: Tickets & Abonnements, o.D., [online] <https://www.vbb.de/tickets/sondertickets/vbb-firmenticket/arbeitgebende/> [10.3.2022].

Verkehrsverbund Oberelbe (VVO): KombiTickets, in: Tarif & Tickets, o.D., [online] <https://www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/sondertickets/kombitickets-154.cshml> [31.03.2022].

Anhang

Umsetzungsplan

Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Quartal				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Stammkumentarife (KUND 01)						
▶ Einsetzen einer Projektgruppe »Preisstufe A1« auf VVO/DVB-Ebene	VVO, DVB, Verbundpartner					
▶ Vorbereiten der Tarifmaßnahme zum 1.8.2023	VVO, DVB, Verbundpartner					
▶ Einführen der angepassten Fahrpreise für die Stammkundschaft	VVO, DVB, Verbundpartner					◆ 1.8.2
▶ Vorbereiten der kommunikativen Begleitung	VVO, DVB, Verbundpartner					
Stammkundengewinnung & -betreuung (KUND 02)						
▶ Ausloten von Maßnahmen zur Gewinnung & Bindung neuer/alter Kundschaft	DVB, VVO, Verbundpartner					
▶ Schaffen ggf. erforderlicher IT-Lösungen	DVB					
▶ Umsetzen bewährter, modifizierter & neuer Betreuungsmaßnahmen	DVB					
Gelegenheitskumentarife (KUND 03)						
▶ Beschluss der empfohlenen Preismaßnahmen	VVO, Verbundpartner					
▶ Umsetzen der Preismaßnahme im Rahmen der regulären Preisanpassung	VVO, Verbundpartner					◆ 1.8.2
Neue Preismodelle (KUND 04)						
▶ Weiteres Diskutieren tariflicher Alternativen in klass. Verbundarbeitsgruppen	VVO, Verbundpartner					
▶ Lobbyarbeit für alt. Finanzierungsformen auf Bundesebene über Fachverbände	VVO, Verbundpartner					

Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Qua				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Sozialticket (TEIL 01)						
▶ Ausloten von Maßnahmen zur sinnvollen Ausweitung des Berechtigtenkreises	LHD mit DVB, VVO					
▶ Prüfen der Möglichkeit zur Bindung nach Berechtigungsende	LHD mit DVB, VVO					
Jugendticket (TEIL 04)						
▶ Verhandlung mit dem Freistaat über den VVO bzgl. Förderung nach Evaluation	LHD mit DVB, VVO und Freistaat Sachsen					
▶ Diskutieren einer Preis-/Fördererhöhung und Finanzierung des Angebotsausbau	LHD mit DVB, VVO und Freistaat Sachsen					
▶ Motivierten der Betriebe zur Kostenübernahme bei Azubis	LHD mit DVB, VVO					
Jobticket und Arbeitgeberbetreuung (NUNI 01)						
▶ Erarbeiten der genauen Jobticket-Konditionen im VVO	VVO, Verbundpartner, ZVV					
▶ Fassen der Beschlüsse im Rahmen der ZVV des Z-VOE	VVO, Verbundpartner, ZVV					
▶ Vorbereiten vertriebliche Markteinführung und Migration Bestandsverträge	DVB, Verbundpartner					
▶ Einführen des neuen Jobtickets	VVO, Verbundpartner					◆ 1.8.
▶ Einführen Abrechnungstechnik sowie Preiskonditionen des Mobilitätsbudgets	VVO, Verbundpartner					
▶ Erweitern der MOBlapp zur steueroptimierten Abrechnung der Firmen	VVO, Verbundpartner					
Mieterticket (NUNI 03)						
▶ Gründen einer Arbeitsgruppe zur Diskussion der möglichen Ausgestaltung	VVO, DVB					

Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Qua				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Mieterticket (NUNI 03)						
▶ Ansprache der großen Vermieter, Einbezug in die Arbeitsgruppe	VVO, große Vermieter					
▶ Festlegen der Konditionen, ggf. Beantragen des Tarifs	VVO, Verbundpartner, ZVV					
▶ Start des Tarifprodukts mit ausgewählten Vermietern	VVO, große Vermieter					
▶ Anpassen der Stellplatzsatzung für bessere Passfähigkeit / Verstärkung	LHD					
Gästekarte (NUNI 04)						
▶ Einrichten der Arbeitsgruppe „Gäseticket“	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB					
▶ Ausweiten der Bettensteuer auf Geschäftsreisende	LHD		◆ 1.1.2023			
▶ Überarbeiten der Beherbergungssteuersatzung in der Arbeitsgruppe	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB					
▶ Beauftragen eines Rechenmodells (ggf. inkl. Befragung zur Umlageabschätzung)	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB					
▶ Festlegen der Konditionen und Vorbereiten der politischen Beschlüsse	LHD, Tourismuswirtschaft, VVO, DVB					
▶ Einführung des obligatorischen Gäsetickets	Tourismuswirtschaft, DVB, LHD, VVO					
Kombiticket für Veranstalter, Freizeit- und Kulturbetriebe (NUNI 12)						
▶ Erarbeiten des genauen Konzepts	LHD, VVO, DVB, Veranstaltungswirtschaft					
▶ Prüfen eines verpflichtendes KombiTicket für weitere Veranstaltungsorte	LHD, VVO, DVB, Veranstaltungswirtschaft					

Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Quartale				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Kombiticket für Veranstalter, Freizeit- und Kulturbetriebe (NUNI 12)						
▶ Vorbereiten und Fassen der Beschlüsse	LHD, Stadtrat					
▶ Einführung der Satzung	LHD					
Mikromobilität/MOBlangebote (NEUG 01)						
▶ Betreiben von Marktforschung zur Nutzung und Zahlungsbereitschaft für MOBI	DVB					
▶ Erarbeiten von Konzepten zur Preisgestaltung (z.B. Abo-Preise, Businessstarife)	DVB					
▶ Beobachten der Branche in Bezug auf weitere neue Geschäftsmodelle	DVB					
Weitere neue Geschäftsmodelle (NEUG 02)						
▶ Beobachten der Branche in Bezug auf weitere innovative Ansätze	DVB					
Systemgeschwindigkeit Tram (VMAX 01) und Systemgeschwindigkeit Bus (VMAX 02)						
▶ Politische Beschlüsse zur Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen	LHD					
▶ Umsetzen der DVB-Prioritätenliste „Beschleunigung“	LHD, Stadtrat, DVB					
Umsetzung Infrastrukturvorbereitungen (INFRA 01)						
▶ Entwickeln gemeinsamer Lösungsansatz zur besseren Koordinierung	LHD, Stesad, DVB					

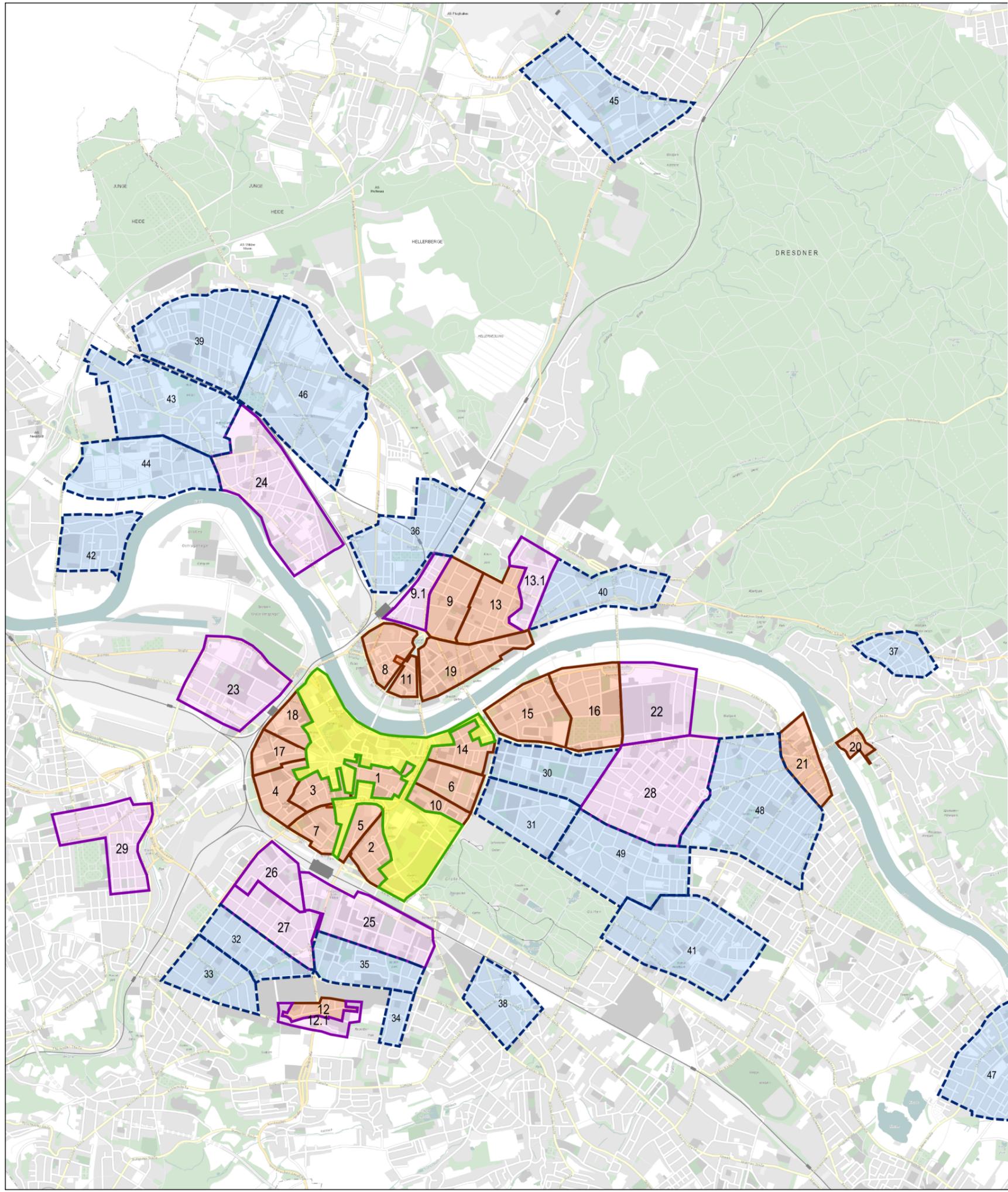
Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Qu				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Verbindungswirkung S- und Regionalbahn (NUNI 10)						
▶ Prüfen der Stadtraumgestaltung rund um <u>alle</u> Dresdner Bahnhöfe	LHD, Umlandkommunen, VVO, Z-VOE					
▶ Forcieren der interkommunalen Arbeitsgruppe(n) zu Mobilität und Verkehr	LHD, Umlandkommunen, VVO, Z-VOE					
▶ Unterstützen bei der Planung von P+R / B+R im Umland	LHD, Umlandkommunen, VVO, Z-VOE					
Synergieeffekte innerhalb der TWD (SYNER 01)						
▶ Prüfen weiterer Potenziale gemeinsamer Software und IT-Prozesse	TWD und Tochterunternehmen					
▶ Prüfen der Erbringung von Werkstattleistungen für Stadtbeteiligungen bei E-Mobilität	DVB					
Kostensenkungspotenziale DVB-Verwaltung (ORGA 01)						
▶ Prüfvorgang durch DVB-Vorstand und Personalmanagement	DVB, Vorstand, Fachabteilg., Aufsichtsrat				regelmäßig	
▶ Stärken der Arbeitgeberattraktivität (siehe Employer Branding)	DVB, Vorstand, Fachabteilg., Aufsichtsrat				regelmäßig	
Kostensenkungspotenziale DVB-interne Services (ORGA 02)						
▶ Make-or-Buy“-Prüfung zu internen Services/Dienstleistungen	DVB, Vorstand, Fachabteilg., Aufsichtsrat				regelmäßig	
Optimierung Kommunikation und Vertrieb (ORGA 03)						
▶ Kontinuierliches Controlling der Kostentreiber im Vertrieb	DVB, Vorstand, Center VM, Fachabteilg.				regelmäßig	
▶ Ausbau der Vertriebsstrategie entsprechend der Bedürfnisse von Nichtkunden	DVB, Vorstand, Center VM, Fachabteilg.				regelmäßig	
Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern (ORGA 04)						
▶ Übernahme der Betreuung der VGM-Abo-Kundschaft auswerten	DVB, VVO, Verbundpartner					

Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Qu				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Synergieeffekte mit VVO u. Verbundpartnern (ORGA 04)						
▶ Prüfen, welche (IT-)technischen Ergänzungen erforderlich sind	DVB, VVO, Verbundpartner					
▶ Ausloten weiterer unausgelasteter Kapazitäten (Werkstatt etc.)	DVB, VVO, Verbundpartner					
Employer Branding (DVBAG 01)						
▶ Aufgreifen des Stichworts „Employer Branding“ in der Personalakquise-Strategie	DVB					
▶ Weiteres Ausrichten der internen Kommunikation auf Personalakquise u. -bindung	DVB					
Fördermöglichkeiten Freistaat (FÖRD 01)						
▶ Einflussnahme über bestehende Gremien auf Beratungen zum Doppelhaushalt 2023/24	LHD mit VVO, DVB					
▶ Herbeiführen Ministergespräch	LHD	so schnell wie möglich				
Fördermöglichkeiten Bund und EU (FÖRD 02)						
▶ Abstimmung der Partner im VVO inkl. DVB und LHD zu Förderungen	LHD mit VVO, DVB	regelmäßig				
▶ Einflussnahme über Kommunalverbände zur auskömmlichen Projektfinanzierung	LHD					
▶ Einflussnahme über die VDV-Gremienarbeit zur Fördermittelgenerierung	DVB					
Bewohnerparken – öffentliches u. privates Dauerparken (PARK 01)						
▶ Durchführen verwaltungsinterner Workshop (für beschleunigte Prozesse, Potenziale)	LHD					
▶ Feinabstimmen des zukünftigen Bewohnerparkkonzeptes durch Verwaltung	LHD, ggf. VVO					

Maßnahme & Einzelmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Quartale				
		III 2022	IV 2022	I 2023	II 2023	III 2023
Bewohnerparken – öffentliches u. privates Dauerparken (PARK 01)						
▶ Weitere Umsetzung von Bewohnerparkgebieten	LHD					
Parkgebühren – öffentliches u. privates Kurzzeitparken (PARK 02)						
▶ Herbeiführen Stadtratsentscheidung zur einmaligen u. stetigen Preiserhöhung	LHD					
▶ Anpassen Parkpreise in Automaten etc.	LHD					
Überwachung – Parkraum u. Geschwindigkeit (PARK 03)						
▶ Durchführen verwaltungsinterner Workshop (künftige Organisation, Personalstärke)	LHD					
▶ Herbeiführen Stadtratsentscheidung für höhere Personalstärke im Ordnungsamt	LHD					
▶ Arbeitsbeginn aller neuen Personale	LHD					
Stellplatz- u. Garagensatzung (PARK 04)						
▶ Gründen einer Arbeitsgruppe zur Markterkundung	LHD, Großvermieter, Immobilienwirt., Forschung					
▶ Entwickeln und Berechnen von Vorzugsinhalten einer Überarbeitung	LHD, Großvermieter, Immobilienwirt., Forschung					
▶ Überarbeitung der Stellplatzsatzung und Inkrafttreten der Neufassung	LHD					

Gutachterteam Probst & Consorten Marketing-Beratung

			
Gerd Probst	Alexander Kraft	Caroline Hasenbalg	Clemens Kahrs
<i>Geschäftsführer</i>	<i>Consultant</i>	<i>Consultant</i>	<i>Senior Consultant</i>
Bearbeitete Themen im vorliegenden Gutachten			
<i>Projektleitung</i> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Parken ▶ klass. Tarife ▶ Nutznießer 	<i>Projektsteuerung</i> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschleunigung ▶ Förderung ▶ klass. Tarife ▶ Struktur-optimierung 	<i>Projektsteuerung</i> <ul style="list-style-type: none"> ▶ klass. Tarife ▶ Nutznießer ▶ Förderung 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nutznießer ▶ Beschleunigung ▶ klass. Tarife ▶ Parken ▶ Struktur-optimierung
			
Jakob Kunze	Ricarda Rex	Richard Sohnke	
<i>Senior Consultant</i>	<i>Consultant</i>	<i>Consultant</i>	
Bearbeitete Themen im vorliegenden Gutachten			
<ul style="list-style-type: none"> ▶ klass. Tarife ▶ Nutznießer 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ klass. Tarife ▶ Nutznießer 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Parken ▶ Nutznießer 	



Kennung	Name
1	Altstadt
2	Seevorstadt Ost, Bürgerwiese
3	Seevorstadt West, Am See
4	Rosenstraße, Güterbahnhofstraße
5	St. Petersburger Straße Westseite
6	Pirnaische Vorstadt Süd
7	Reitbahnstraße
8	Königstraße
9	Äußere Neustadt West
10	Grunaer Straße
11	Sarrasanistraße, Ritterstraße
12	Zeunerstraße
13	Äußere Neustadt Ost
14	Pirnaische Vorstadt Nord
15	Florian-Geyer-Straße
16	Hertelstraße
17	Ermischstraße
18	Grüne Straße
19	Innere Neustadt Ost
20	Körnerplatz
21	Schillerplatz
9.1	Erweiterung BwPG 9
12.1	Erweiterung BwPG 12
13.1	Erweiterung BwPG 13
22	Umfeld Universitätsklinikum
23	Friedrichstadt Umfeld Klinikum
24	Umfeld Leipziger Straße
25	Hauptbahnhof Süd, Umfeld Strehleener Straße
26	Schweizer Viertel, Hohe Straße
27	Campus TUD, TeG Eisenstückstraße
28	Striesen West
29	Umfeld Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße
30	Johannstadt Mitte
31	Johannstadt Süd
32	Campus TUD, TeG Bayreuther Straße
33	Campus TUD, TeG Würzburger Straße
34	Campus TUD, TeG Heinrich-Greif-Straße
35	Campus TUD, TeG Leonhard-Frank-Straße
36	Hechtviertel
37	Weißer Hirsch
38	Umfeld Wasaplatz
39	Hans-Richter-Siedlung, Umfeld Krankenhaus Neustadt
40	Radeberger Vorstadt, Preußisches Viertel
41	Umfeld Zwinglistraße, Falkensteinplatz
42	Übigau
43	Umfeld Lomatzscher Straße, Elbepark Ost
44	Mickten
45	Umfeld Karl-Marx-Straße
46	Pieschen-Nord, Trachenberge
47	Laubegaster Ufer
48	Umfeld Ermelstraße
49	Umfeld Mansfelder Straße

- Parkraumbewirtschaftung mit Schwerpunkt Bewohnerparken, verkehrswirksam
- Erweiterung Stufe 1
- Parkraumbewirtschaftung mit Schwerpunkt Bewohnerparken, in Bearbeitung
- Erweiterung Stufe 2
- Parkraumbewirtschaftung mit Schwerpunkt Bewohnerparken, zur Prüfung auf Eignung vorgesehen
- Parkraumbewirtschaftung ohne Bewohnerparken

Anlage 2 zur V1883/22



Bewohnerparkgebiete in der
Landeshauptstadt Dresden
Bearbeitungsstand

Herausgeber: Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Hersteller: SG 61.63
 Maßstab: 1:45000
 Bezugssysteme: ETRS89_UTM33; NHN im DHHN2016
 Datenquellen: Geodaten der Landeshauptstadt Dresden;
 Ausgabe vom: 21.09.2022

Der Inhalt dieser Karte ist nicht rechtsverbindlich.
 Verarbeitung unter Verwendung elektronischer Systeme und Verbreitung
 nur mit schriftlicher Genehmigung d. Herausgebers. Die analoge Vervielfältigung u. Weitergabe für eigene, nicht gewerbliche Zwecke ist gestattet.



HAUSHALTSPLANUNG 2023/2024
ERGEBNISHAUSHALT
 VERÄNDERUNGEN nach Einbringung Verwaltungsentwurf

Erträge negativ, Aufwände positiv

Amt	Sachverhalt/Inhalt	PSP-Element	2023			2024		
			Verwaltungse ntwurf	Veränderung	neu	Verwaltungse ntwurf	Veränderung	neu
66	Bewohnerparken	10.100.12.2.3.01	-2.400.000	0	-2.400.000	-5.100.000	0	-5.100.000
66	Parkgebühren	10.100.54.6.0.01	-20.400.000	1.400.000	-19.000.000	-22.000.000	2.900.000	-19.100.000
	Sachkostensteigerung für Bewirtschaftung Bewohnerparken und Kurzzeitparken							
66	Sachkostensteigerung im Amt 66	10.100.54.1.0.01.04	9.478.600	400.000	9.878.600	9.631.100	600.000	10.231.100
					0			
32	Verwargelder im Produkt Bußgelder	10.100.12.2.1.09	-6.500.000	-2.300.000	-8.800.000	-6.500.000	-4.500.000	-11.000.000
	zusätzliche Personalkosten im Amt 32 für 15 MA + GL Verkehrsüberwachung und 4 SB Verwarnungsgeld-/Bußgeldverfahren							
32	Personal- und Personalnebenkosten	10.100.12.2.1.08/09		385.000			950.000	
	Sachkostensteigerung für Bewirtschaftung im Amt 32							
32	IT-Ausstattung und Büroausstattung	10.100.12.2.1.08	20.000	29.300	49.300	20.000	30.100	50.100
32	2 Dienstfahrzeuge (Leasingraten)	10.100.12.2.1.08	50.000	5.400	55.400	50.000	10.800	60.800
32	Uniform und Ausrüstung	10.100.12.2.1.08	65.000	17.700	82.700	65.000	0	65.000
32	Aus- und Fortbildung (A-Null-Lehrgang)	10.100.12.2.1.08	25.000	50.000	75.000	25.000	0	25.000
32	Handynutzung	10.100.12.2.1.08	500	600	1.100	500	1.100	1.600
32	IT-Ausstattung und Büroausstattung	10.100.12.2.1.09	2.500	12.000	14.500	2.500	8.000	10.500
				0			-0	

Um den vollständigen Finanzierungsanteil ÖPNV im Produkt 10.100.54.7.0.02 "Dresdner Verkehrsbetriebe AG" im Verwaltungsentwurf darstellen zu können, wurde die Deckung zunächst in Summe bei den Einnahmen Parkraummanagement unterstellt (siehe Seite 407 Band III - Verwaltungsentwurf) . Mit dieser Vorlage werden alle Erträge [Erhöhung der Einnahmeerwartung bei den Parkgebühren (Bewohnerparken und Kurzzeitparken) sowie Verwargelder bei der Verkehrsüberwachung] und alle allen damit verbunden Aufwandserhöhungen (Sach- und Personalkosten) produktkonkret dargestellt. Die in dieser Anlage dargestellten Haushaltsveränderungen sind haushaltsneutral. Eine entsprechende Anpassung der mittelfristigen Finanzplanung 2025-2027 wird analog vorgenommen.

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/036/2017)

Sitzung am: 23.03.2017

Beschluss zu: V1252/16

Gegenstand:

Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden

Beschluss:

1. Der Stadtrat beschließt die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden (Anlage 1 zur Vorlage).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden entsprechend der finanziellen und personellen Möglichkeiten des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bau und Verkehr in den Haushaltsplan eingeordnet wird.
3. Der Stadtrat nimmt die fachliche Bewertung der Beschlussempfehlungen der Ortschaftsräte und Ortsbeiräte (Anlage zur Beschlussausfertigung) zur Kenntnis und beauftragt den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden die Anregungen bei der Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu berücksichtigen.

Dresden, 27. MRZ. 2017



Dirk Hilbert
Vorsitzender

Anlage:

Bewertung der ergänzenden Beschlusspunkte der Ortsbeiräte/Ortschaftsräte zur Vorlage V1252/16 „Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden“

Lfd. Nr.	OBR/OSR	Beschlussergänzung	Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA	Vorläufige Einschätzung
1	Altstadt	<p>Im Textteil, Seite 21, wird Ziffer E 4.1.9 um folgenden Satz ergänzt: „Die gemeinsame Signalisierung von Fahrbahnquerungen für Fußgänger und Radfahrer ist zu vermeiden, da Fußgänger längere Räumzeiten als Radfahrer haben. Vorhandene gemeinsame Signalisierungen sind bestmöglich zu trennen.“</p>	<p>Die getrennte Signalisierung von Fuß- und Radverkehr war ein Ziel der StVO-Novelle 2009/2013, bis zum 31.12.2016 gab es eine Übergangsfrist (Beachtung Fußgängersignal bei nebeneinanderliegenden Furten). Vielerorts konnten leider nur die Streuscheiben ausgetauscht werden, was dem Radverkehr keine Verbesserung brachte. Ob technisch mehr möglich ist, hängt bei bestehenden Anlagen maßgeblich vom Steuergerät ab.</p> <p>Der Beschlussvorschlag sollte wie folgt präzisiert werden:</p> <p><i>Im Textteil, Seite 21, wird Ziffer E 4.1.9 um folgenden Satz ergänzt:</i></p> <p><i>„Die gemeinsame Signalisierung von Fahrbahnquerungen für Fußgänger und Radfahrer ist bei <u>neu geplanten Lichtsignalanlagen und Lichtsignalanlagen mit zu ersetzender Steuertechnik</u> zu vermeiden, da Fußgänger längere Räumzeiten als Radfahrer haben. Vorhandene gemeinsame Signalisierungen sind bestmöglich zu trennen.“</i></p>	<p>Zustimmung mit Präzisierung</p>

2	Altstadt	<p>Der nachrichtliche Teil zu den noch nicht umgesetzten Maßnahmen in der Anlage 7 ist um folgende Maßnahmen zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme 15 Schließgasse <p>Tempo-30-Zone einrichten, Führung über Wilsdruffer Straße als Verbindung zur Ringstraße über Verkehrsinsel und Gleisanlagen herstellen,</p>	<p>Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurde die Maßnahme 15 des Radverkehrskonzeptes Innenstadt bislang nicht geführt, weil sie nicht das Haupttroutennetz der Kategorie IR II oder IR III betrifft. Wir empfehlen folgende Formulierung der Beschlussergänzung:</p> <p><i>In Anlage 7 sollte eine zweite Tabelle:</i></p> <p><i>„Noch nicht umgesetzten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt außerhalb des Haupttroutennetzes IR II und IR III“</i></p> <p><i>ergänzt werden. Die Maßnahmen sind in Anlage 5 darzustellen.</i></p>	Zustimmung mit Präzisierung
3	Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme 16 Am Zwingerteich <p>Freigabe Einbahnstraße für den Radverkehr, Radfahrbereich gegen Einbahnstraße markieren (Erhöhung der Aufmerksamkeit von Busverkehr im Zuge des Busparkbereiches auf Radfahrer), mittel-/langfristig Radverkehrs-bereich mit geeigneter ebener Oberfläche versehen.</p>	<p>Freigabe erfolgt , Markierung nach aktuellen Vorschriften nicht mehr erforderlich, Oberfläche als Kompromiss für Routenfunktion akzeptabel da Denkmalschutz</p>	Ablehnung
4	Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme 19 Sachsenplatz <p>Sachsenplatz zwischen Höhe der Roßbachstraße und Ziegelstraße; Mangelhaft ist die Radwegführung über den Gehweg. Hier ist als Baumaßnahme das Zurücksetzen des Bordsteins und die Einrichtung eines Radfahrstreifens in der Fahrbahn erforderlich. Die Priorität „1“.</p>	<p>Maßnahme wird ergänzt.</p>	Zustimmung
5	Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme 34 Pillnitzer Straße <p>Stadteinwärts: kurzfristig Oberfläche angemessen sanieren, Engstellen (insbesondere im Haltestellen-bereich) beseitigen, langfristig Radfahrstreifen anlegen; Stadtauswärts: ebenfalls langfristig Radfahrstreifen</p>	<p>Maßnahme bereits umgesetzt</p>	Kenntnisnahme
6	Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme 37 Güntzstraße zwischen Holbeinstraße und Dürerstraße nur in dieser Fahrtrichtung 	<p>Redaktionell bei Übernahme aus Konzept Innenstadt nicht berücksichtigt,</p>	Zustimmung

		Güntzstraße zwischen Holbeinstraße und Dürerstraße; Mangelhaft ist in stadtauswärtiger Richtung die unzureichende und diskontinuierliche Radverkehrsführung (zurzeit Gehweg freigegeben). Als Maßnahme ist beim barrierefreien Ausbau der Straßenbahn-Haltestelle Dürerstraße eine durchgehende Radverkehrsanlage anzulegen.		
7	Altstadt	- Maßnahme 39 Terrassenufer zwischen Landtag und Augustusbrücke Schutzstreifen einrichten, Anbindung der neuen Elberadwegführung beachten, Fußwegfreigabe in beiden Richtungen bleibt bestehen, ab Einmündung Theaterplatz-Terrassenufer „Tempo 30“, Bereich bedarf einer kompletten Umgestaltung, in die auch die Radverkehrsbelange integriert sind.	Redaktionell bei Übernahme aus Konzept Innenstadt nicht berücksichtigt	Zustimmung
8	Altstadt	- Maßnahme 45 Terrassenufer zwischen Sachsenplatz und Steinstraße Stadteinwärts: Anlage beibehalten, Oberfläche befestigen/geeignet sanieren Stadtauswärts: Radfahrstreifen anlegen	Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurde die Maßnahme 45 des Radverkehrskonzeptes Innenstadt bislang nicht geführt, weil sie nicht das Haupttroutennetz der Kategorie IR II oder IR III betrifft. Wir empfehlen folgende Formulierung der Beschlussergänzung: <i>In Anlage 7 sollte eine zweite Tabelle: „Noch nicht umgesetzten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt außerhalb des Haupttroutennetzes IR II und IR III“ ergänzt werden. Die Maßnahmen sind in Anlage 5 darzustellen.</i>	Zustimmung mit Präzisierung
9	Altstadt	- Maßnahme 50 Marienstraße Beidseitig Radfahrstreifen anlegen.	Mit B-Plan ... neuer Lösungsvorschlag im städtebaulichen Kontext	Ablehnung
10	Altstadt	- Maßnahme 63 Ziegelstraße Rückbau des „anderen Radweges“, Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (Tempo-30-Zone vorhanden)	Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurde die Maßnahme 63 des Radverkehrskonzeptes Innenstadt bislang nicht geführt, weil sie nicht das Haupttroutennetz der Kategorie IR II oder IR III betrifft. Wir empfehlen folgende	Zustimmung mit Präzisierung

			<p>Formulierung der Beschlussergänzung: <i>In Anlage 7 sollte eine zweite Tabelle: „Noch nicht umgesetzten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt außerhalb des Hauptroutennetzes IR II und IR III“ ergänzt werden. Die Maßnahmen sind in Anlage 5 darzustellen.</i></p>	
11	Altstadt	<p>- Maßnahme 78 Straßburger Platz Angemessene Radverkehrsanlage über Knoten nur in der Relation Lennéstraße/Güntzstraße vorhanden, angemessene Führung über alle vier Arme des Knotens, Gewährleistung aller Linksabbiegebeziehungen ist erforderlich, die Einbindung der geplanten Radverkehrsanlagen der Grunaer Straße muss beachtet werden.</p>	<p>Maßnahme erledigt, weitere Änderungen erst bei Änderung der Knotenpunktzufahrten notwendig/möglich</p>	Ablehnung
12	Altstadt	<p>Prüfung ergänzende Maßnahmen zur Anlage 6: - Maßnahme 501c Schäferstraße zwischen Weißeritzstraße und Behringstraße Mangelhaft ist in stadtauswärtiger Richtung die Engstelle an der Straßenbahnmittelinsel. Hier ist als Baumaßnahme die Schaffung einer Radverkehrsanlage erforderlich. Die Priorität 1.</p>	<p>Bereits in Maßnahme 501 enthalten, Priorität 2 der Maßnahme sollte erhalten bleiben, da Umbau maßgeblich von den Planungen zur Straßenbahn abhängen.</p>	Ablehnung
13	Altstadt	<p>- Maßnahme 546a Elberadweg/Messering Nördlich der Übigauer Allee fehlt eine ausreichende Verbindung zwischen Elberadweg und Messering. Ein Wegebelag ist nicht vorhanden oder schlecht. Hier ist als Baumaßnahme die Schaffung einer Radverkehrsanlage erforderlich. Priorität 3.</p>	<p>Genannte Verbindung ist nicht Bestandteil des Hauptroutennetzes</p>	Ablehnung
14	Altstadt	<p>- Maßnahme 828a Friedrichstraße zwischen Weißeritzstraße und Waltherstraße Das Kopfsteinpflaster ist schlecht befahrbar. Als Baumaß-</p>	<p>Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Oberfläche</p>	Zustimmung

		nahme ist die Oberfläche fahrradfreundlich zu gestalten, vor allem an den Sperrflächen nahe der Waltherstraße. Priorität 2.	sanieren“ aufnehmen	
15	Altstadt	- Maßnahme 926a Marienstraße am Dippoldiswalder Platz Mangelhaft ist fehlender Platz für die Annäherung der Radfahrenden in südlicher Fahrtrichtung an den Verkehrsknoten bei Kfz-Rückstau. Als Maßnahme ist eine Radverkehrsanlage bis an den Verkehrsknoten heranzuführen. Priorität 1.	Bereits so enthalten	Kenntnisnahme
16	Altstadt	- Maßnahme 75a Sophienstraße zwischen Hofkirche und Postplatz Mangelhaft sind der Straßenbelag und fehlender Platz neben den Straßenbahnschienen. Als Baumaßnahme ist ein fahrradfreundlicher Belag mit Anbindung an Haltestellenkaps vor der Hofkirche und vor der Schinkelwache erforderlich.	Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Oberfläche sanieren“ aufnehmen	Zustimmung
17	Altstadt	Die Aufnahme folgender Maßnahmen ist zu prüfen: - Maßnahme neu 949 Striesener Straße – Kreuzung Hans-Grundig-Straße Entschärfung des Knotenpunktes Striesener Straße – Hans-Grundig-Straße als Unfallhäufungsstelle für Fahrradfahrer, Prüfung insbesondere einer Knotenpunktlichtsignalanlage	Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Baumaßnahme Knotenpunkt“ aufnehmen	Zustimmung
18	Altstadt	- Maßnahme neu 950 Florian-Geyer-Straße Kreuzung Pfeifferhannsstraße Durchgängigkeit Florian-Geyer-Straße für Radfahrer an der Kreuzung Pfeifferhannsstraße herstellen, beispielsweise durch gekennzeichnete Radwegführung und Bordabsenkung	Maßnahme sinnvoll, Radnetz im Zuge Pfeifferhannsstraße wird jedoch nur gekreuzt, daher im Konzept zu Punkt E 4.1.6 zuordnen und nicht als Einzelmaßnahme im Hauptroustennetz	Kenntnisnahme

19	Neu- stadt	Folgende Maßnahmen sind im Maßnahmenteil (Anlage 6) zu ergänzen: - Albertstraße: Auf der Albertstraße werden Radfahrstreifen angelegt, damit der Radverkehr sich geschützt neben dem Kfz-Verkehr in der Fahrbahn bewegen kann.	Umsetzung 2017 geplant	Kenntnis- nahme
20	Neu- stadt	- Antonstraße am Albertplatz Der Radverkehr in Richtung der Bautzner Straße ist am Verkehrsknoten Albertplatz mit einem Radfahrstreifen in der Fahrbahn zu führen, damit Konflikte mit wartenden Fußgängern an der Ampel vermieden werden.	Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Knotenpunkt: Verkehrsorganisation übernehmen“ aufnehmen	Zustimmung
21	Neu- stadt	- Elberadweg am City-Beach Anstelle der rechtwinkligen, schlecht einsehbaren Kurve ist baulich eine weiter geschwungene Wegführung einzurichten.	Ist im B-Plan Nr. 357 B bereits entsprechend berücksichtigt	Kenntnis- nahme
22	Neu- stadt	Die Priorisierung für folgende Maßnahmen ist zu ändern: - Maßnahme 750 Eschenstraße zwischen Bischofsplatz und Dammweg – zu ändern in Priorität 1		Zustimmung
23	Neu- stadt	- Maßnahme 903 Anbindung der Marienbrücke an den Elberadweg am Palaisgarten – zu ändern in Priorität 1	Teil der Machbarkeitsstudie gem. E 4.1.16, deshalb z.Z. keine neue Priorität möglich (Studie selbst hat hohe Priorität)	Ablehnung
24	Neu- stadt	Der nachrichtliche Teil zu den nicht umgesetzten Maßnahmen in Anlage 7 ist um folgende Maßnahmen zu ergänzen: - Maßnahme 13 Antonstraße zwischen Leipziger Straße und Marienbrücke Die Oberfläche in Richtung Leipziger Straße ist noch zu sanieren.	Wurde bereits saniert, Unebenheiten sind Toleranzen der Granitkrustenplatten, Material Vorgabe Denkmalschutz	Ablehnung
25	Neu- stadt	- Maßnahme 33 Hoyerswerdaer Straße zwischen Rosaluxemburg-Platz und Tieckstraße Die Radwegoberfläche in Richtung Albertbrücke ist noch zu sanieren.	Abschnitt Bautzner Straße bis Tieckstraße hat bereits geschnittenes Pflaster, Folgeabschnitte sind gemeinsamer Geh-Radweg mit Granitkrustenplatten in baulich gutem Zustand. Unebenheiten sind Toleranzen der Gra-	Ablehnung

			nitkrustenplatten.	
26	Neustadt	- Maßnahme 79 Rosa-Luxemburg-Platz Die neue Radwegführung von der Albertbrücke in Richtung Glacisstraße ist unzureichend und muss verbessert werden.	Sanierung 2016 fertiggestellt. Planung unter umfassender Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs mit umfangreicher Variantenuntersuchung durchgeführt. Vorhandene Lösung stellt Kompromisslösung in Abwägung aller Belange dar und besitzt Votum des Stadtrates.	Ablehnung
27	Neustadt	Die Aufnahme folgender Maßnahmen ist zu prüfen: - Alaunpark an der Hans-Oster-Straße Der Radweg durch den Alaunpark zwischen dem Bischofsweg und der Tannenstraße wird über das neu zu erwerbende Grundstück entlang der Tannenstraße direkt an die Einmündung der Hans-Oster-Straße angebunden.	Die Grundstücksverhandlungen mit dem Freistaat Sachsen zum Erwerb dieses Grundstückes verliefen bislang ergebnislos. Es besteht kein Verkaufsinteresse seitens des Freistaates.	Kenntnisnahme
28	Neustadt	- Dammweg an der Scheunenhofstraße Auf dem Dammweg ist an der Einmündung der Scheunenhofstraße ein Fahrbahnteiler einzurichten, damit der Radverkehr, der in Gegenrichtung der Einbahnstraße in den Dammweg hineinfährt, nicht durch den Kfz-Verkehr auf dem Dammweg gefährdet wird.	Prüfung einer Maßnahme erforderlich, sollte in die Maßnahmenkategorie „Teilumbau Knotenpunkt“ aufgenommen werden	Zustimmung
29	Neustadt	- Kleine Marienbrücke Die Zufahrt von der Marienbrücke auf die Kleine Marienbrücke ist baulich umzugestalten, damit der Kfz-Verkehr langsamer in die Kleine Marienbrücke hineinfährt.	Prüfung einer Maßnahme erforderlich, sollte in die Maßnahmenkategorie „Teilumbau Knotenpunkt“ aufgenommen werden	Zustimmung
30	Pieschen	Die Radeburger Straße wird im Abschnitt zwischen dem St.-Pauli-Friedhof und der Autobahnanschlussstelle Hellerau in das Netz Alltagsradverkehr von IR IV in IR III aufgewertet.	Aufwertung auf IR III in Abstimmung mit Gutachter nach den Richtlinien möglich und begründbar. erforderliche zusätzliche Maßnahmen werden im Konzept ergänzt.	Zustimmung
31	Pieschen	Die Maßnahme (Anlage 6, Seite 17, lfd. Nr. 728 – Elbradweg rechtselbisch zwischen Böcklinstraße und Autobahnbrücke BAB A4) wird aus der Prioritätenklasse 3 in die Prioritäten-	Nach der Prioritätendefinition des Konzeptes kann die Maßnahme v.a. wegen langem Planungsvorlauf und hoher Kosten nur in Priorität 3 eingeordnet werden. Vorläu-	Ablehnung

		klasse 1 gesetzt.	fige Führung vorhanden.	
32	Schönborn	Die Priorität der Verbindungen zwischen Schönborn und Langebrück und Langebrück bis Siedlung Weixdorfer Weg in Schönborn sind in der Priorität höher anzusetzen, um die Umsetzung bis zum Jahre 2025 zu ermöglichen.	Verbindung ist IR IV-Route, diesen sind keine Maßnahmen mit Prioritäten zugeordnet, Teile der zweitgenannten Verbindung sind in Baulastträgerschaft des LASuV.	Kenntnisnahme
33	Schönborn	Bezüglich der Verbindung zwischen Liegau-Augustusbad bis Schönborn wird eine alternative Route vorgeschlagen, die bereits vorhanden ist und nur ausgebaut werden müsste. Die Radverkehrsführung auf der Kreisstraße lehnt der Ortschaftsrat ab.	Routenführung mit Radverkehrskonzept Radeberg abgestimmt, daher nur in Abstimmung mit Stadt Radeberg möglich, aus Sicht LH DD möglich	Kenntnisnahme
34	Schönborn	Bezüglich der Einbindung von Liegau-Augustusbad bittet der Ortschaftsrat um zeitnahe Abstimmung mit Radeberg und bezüglich der S 180 mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr.		Kenntnisnahme
35	Weixdorf	Die Maßnahme Nr. 777 – Königsbrücker Landstraße – soll erweitert werden, an der Grenzstraße beginnen und an der Stadtgrenze zu Ottendorf-Okrilla enden.		Zustimmung
36	Weixdorf	Es ist als Alternative zur Radverkehrsführung entlang der Königsbrücker Landstraße die Nutzbarkeit der Alten Dresdner Straße zu prüfen.	Eine abschließende Prüfung erfordert eine Vorplanung für die Maßnahme 777: Stadtauswärts ist Dresdner Straße generell nutzbar. Stadteinwärts ist Maßnahme zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs nötig. Außerdem zusätzliches Linksabbiegen am Ende der Alten Dresdner Straße. Netzverlegung könnte sinnvoll sein, Angabe von Alternativen aus systematischen Gründen nicht. Ggf. richtungsgetrennte Führung stadteinwärts und stadtauswärts.	Kenntnisnahme
37	Langebrück	Aus Sicht der Ortschaft benachteiligt die im Punkt E 4.1.4 erläuterte Prioritätensetzung, Verkehrssicherheitsmängel an	Interpretation nicht nachvollziehbar, Abbau Verkehrssicherheitsmängel unabhängig von genannten Randbedin-	Ablehnung

		der Zahl der betroffenen Einwohner und Nutzer abzubauen sowie Maßnahmen im Wegweisungsnetz am höchsten zu priorisieren, die Ortschaften insgesamt und dauerhaft und bedarf einer Korrektur. Hier erscheint eine Wichtung auch nach Erreichbarkeiten mit ÖPNV, höheren Geschwindigkeiten auf Gemeindeverbindungsstraßen, Schulwegen etc. gerechter.	gungen eingeordnet Prioritätensetzungen wurden in der begleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt	
38	Langebrück	Die Maßnahmenliste Netz (Anlage 6) ist wie folgt zu überarbeiten: Maßnahme 780 (LB- Liegauer Straße S 180) - Die vorgeschlagene Maßnahme muss planerisch ab Kreuzung Hauptstraße/Liegauer Straße betrachtet werden. Eine Betrachtung ab Goethestraße ist nicht zielführend. - Die Maßnahme ist in die Priorität 1 einzuordnen. Alternativ sollte eine Radverkehrsanlage über den „Heideweg“ geprüft werden. Nach Kenntnis der Ortschaft hat der Straßenbaulastträger (LASuV) die Maßnahme in Priorität A und damit höchste Priorität eingeordnet. Hier sollte das Radverkehrskonzept den Straßenbaulastträger mit einer einheitlichen Wertung bei der dringlichen Umsetzung unterstützen.	Siehe Nr. 33 (Schönborn)	Kenntnisnahme
	Langebrück	Maßnahme 782 (LB- Langebrücker Straße S180) - Die Maßnahme ist bis zur Kreuzung Liegauer Straße/ Hauptstraße zu erweitern. - Die Maßnahme ist in Priorität 1 einzuordnen. Begründung: Der Bereich um die Eisenbahnunterführung (Forststraße bis Kreuzung Hauptstraße/Liegauer Straße bedarf aufgrund der sehr schmalen Fahrbahn bei gleichzeitig sehr schmalen Fuß-	Maßnahmeerweiterung nicht sinnvoll, da innerorts und andere Problemlage. Neue Maßnahme an Unterführung: Handlungsmöglichkeiten gering, ggf. Einrichtungssignalisierung wechselnd möglich → Akzeptanz für Einrichtungssignalisierung nicht gegeben, Notwendigkeit aufgrund Verkehrsaufkommen und zulässiger Geschwindigkeit ist nicht begründbar,	Ablehnung

		wegen inklusive Steigung und schlecht einsehbarer Kurve sowie Verkehrsbelegungen zwischen 3000-4000 Kfz/Tag einer gesamtheitlichen planerischen Überplanung.		
40	Langebrück	<p>Der Ortschaftsrat regt an, eine touristische Radwegverbindung zwischen Elberadweg und Städteroute mit der Route Alaunplatz – Kannenhenkel – Steingründchenweg – Hofewiese – Bruhmstraße – Dresdner Straße – Hauptstraße – Schönborner Straße in das Konzept aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Derzeit wird die Ortschaft Langebrück von keiner überörtlichen radtouristischen Route berührt. Das Potenzial der Ortschaft Langebrück als Naherholungsort der Stadt Dresden und als „Tor zur Heide“ werden damit nur ungenügend ausgeschöpft. Die dahingehenden Bemühungen der letzten Jahre werden durch das vorgelegte Radverkehrskonzept ignoriert. Auch wird das generelle touristische Potenzial der Dresdner Heide mit der derzeit vorgeschlagenen touristischen Querverbindung (vgl. Abschnitt E 4.2.2) aus Sicht der AG Rad- und Fußwegverkehr nur ungenügend herangezogen. Es wird daher angeregt, zur Verbindung des Elbradweges mit der Sächsischen Städteroute eine Querverbindung über die Ortschaft Langebrück möglichst für die Aufnahme in das SachsenNetz Rad zu entwickeln und fortzuschreiben. Diese vorgeschlagene Route bewegt sich insbesondere im Bereich der Dresden Heide auf durchweg ausgebauten Waldwegen in gutem Zustand mit moderaten Steigungen und keinerlei Pkw-Verkehr im Vergleich zu einer Routenführung bspw. über die Grundstraße oder die Radeberger Landstraße.</p>	Standards SachsenNetz Rad fordern allwettertauglichen Belag (i.d.R. Asphalt), was in der Heide nicht gegeben und auch nicht absehbar ist (Alltagsrouten hier noch wichtiger). Abschnitt Dresdner Straße von Einreichern weiter oben als gefährlich beschrieben und dort wenig Handlungsmöglichkeiten. Landesbedeutsamkeit nicht erkennbar, z.B. touristische Sehenswürdigkeiten mit mindestens 25.000 Besuchern pro Jahr. Als lokale Ausflugsroute nach Langebrück ggf. denkbar, Priorität eher gering, da Konzept sternförmig Routen durch die Heide mit Alltagsbedeutung und Verknüpfung an der Heidemühle vorsieht.	Kenntnisnahme
41	Langebrück	Der Ortschaftsrat regt an, den Eisenbahntunnel zwischen Königswald/Klotzsche und Wanderparkplatz Silbersee/S 180	Genannter Abschnitt hat keine Netzfunktion	Ablehnung

		für den Alltagsradverkehr zu ertüchtigen und in die Radverkehrskonzeption einzubeziehen.		
42	Langebrück	Der Ortschaftsrat regt an, als zusätzliche Maßnahme im Konzept eine Querungshilfe für den Radverkehr im Bereich der Heidemühle (Radeberger Landstraße) vorzusehen.	Im weiteren Planungsprozess der Maßnahme 517 beachten ggf. Vorziehen an Einzelmaßnahme beim Freistaat Sachsen anfragen	Kenntnisnahme
43	Langebrück	Der Ortschaftsrat regt die Prüfung von weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Ortseingang Dresden/Klotzsche – DB-Brücke bis Ausfahrt ehemalige Mülldeponie unter Berücksichtigung der tatsächlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen an. Begründung: Der Abschnitt ist Bestandteil der Maßnahme 782. Laut der Abwägung nach Anhörung sind in dem Bereich keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich. Begründet wird dies mit dem Verweis auf die Verkehrsdatenbank, nach Tempo 30 gelten soll. Aktuell ist in dem Bereich jedoch Tempo 70 möglich. Auf die gemeinsame Stellungnahme der Verwaltungsstelle Weixdorf/Langebrück und der AG Rad- und Fußwegverkehr vom 25.06.2015 wird verwiesen.	Als Maßnahme 782 im Radverkehrskonzept enthalten. Die hier aufgeführte Abwägung nach Anhörung bezog sich auf die Bahnunterführung in Langebrück	Kenntnisnahme
44	Langebrück	Der Ortschaftsrat regt die zeitnahe Realisierung eines Radweges an der Liegauer Straße zwischen Ortsausgang Langebrück und Ortseingang Liegau-Augustusbad in Abstimmung mit dem Langebrücker Ortsvorsteher an.	Abschnitt liegt in der Baulast des LASuV	Kenntnisnahme
45	Klotzsche	Ohne Ergänzungen		Kenntnisnahme
46	Loschwitz	Der rechtsehbische Radweg ist von hoher Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Als Verbindungsstrecke zwischen dem Dresdner Osten und der Innenstadt dient er nicht nur den direkten Anwohnern, sondern auch Radfahrenden, die auf-	Die Netzhierarchie leitet sich aus der Hierarchie miteinander verbundener Zentren ab. Die Stufe IR II/AR II gem. bedeutet eine Verbindung zwischen dem Stadtzentrum Dresden und den umliegenden Mittelzentren.	Ablehnung

		grund der topografischen Lage des Elbhanges diesen als bevorzugte Verbindungsstrecke nutzen. Der rechtselbische Radweg ist daher der Kategorie IR II zuzuordnen	Zudem hat eine Änderung der Netzfunktion für den Alltagsradverkehr keine Auswirkungen, da mit Einstufung der Strecke als nationale Radfernroute im SachsneNetz-Rad mindestens gleicher Stellenwert wie IR II	
47	Loschwitz	Für die der Kategorie IR IV zugeordneten Korridore „Rochwitzer Straße“, „Hutbergstraße“ und „Lohmener Straße“ sind zeitnah Einzelmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.		Kenntnisnahme
48	Loschwitz	Die Einzelmaßnahme Nr. 793 der Anlage 6 ist (in stadtauswärtiger Richtung) der Priorität 1 zuzuordnen.		Zustimmung
49	Loschwitz	Die Grundstraße stellt eine wichtige Radwegeverbindung dar und sollte in das bereits bestehende Wegweisungsnetz aufgenommen werden.	Bereits im Wegweisungsnetz enthalten	Kenntnisnahme
50	Loschwitz	Prüfung einer alternativen „grünen“ Fahrradroute (parallel bzw. in der Nähe) zur Bautzner Landstraße. Als möglicher Korridor bietet sich der ehemalige „Promenadenweg“, der ehemalige Dr.-Lahmann-Weg – Herrmann-Hesse-Straße – Waldweg – Kurparkstraße – Am Hochwald – Eichigtweg – Heideflügel – A-Flügel bis nach Radeberg an.	Als alternative Führung in E 4.1.6 bereits enthalten, Erläuterung wurde erweitert; Verlegung der Hauptroute weg von der Bautzner Landstraße würde an wichtigen Zielen vorbeiführen	Kenntnisnahme
51	Blasewitz	Es wird eine Machbarkeitsstudie zu der Frage erstellt, ob ein Verbindungsweg zwischen dem Elberadweg westlich des „Blauen Wunders“ und dem Käthe-Kollwitz-Ufer hergestellt werden kann, der über den Vogesenweg eine Verbindung mit der Goetheallee herstellt.	Prüfung einer IR IV Verbindung ist sinnvoll	Zustimmung
52	Blasewitz	Die Stellungnahme der Integrations- und Ausländerbeauftragten ist zu berücksichtigen.	Bereits berücksichtigt	Kenntnisnahme
53	Leuben	Der Ortsbeirat Leuben vermisst in der Vorlage ein Gesamtkonzept für die Bereiche des Altelbarnes von Tolkewitz bis Zschieren. ... Daher ist bis Ende 2018 ein separates Konzept für diesen Bereich als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes zu erarbeiten und dem Ortsbeirat Leuben vorzulegen. Dem	Machbarkeitsstudie im Konzept enthalten kann nach Beschluss eingeordnet werden	Kenntnisnahme

		Ortsbeirat Leuben ist bis Ende 2017 ein Zwischenbericht vorzustellen.		
54	Leuben	Die im Radverkehrskonzept vorgeschlagene Verbindungsrouten durch Alttolkewitz wird als nicht sinnvoll erachtet. Hierfür ist eine alternative Streckenführung auszuweisen.	Klärung im Rahmen der o.g. Machbarkeitsstudie	Kenntnisnahme
55	Leuben	Für folgende Strecken des Radverkehrskonzeptes sollen konkrete Maßnahmen hinterlegt werden: - Tronitzer Straße Diese Bereiche weisen erhebliche Mängel auf. Es ist daher zu untersuchen, welche notwendigen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Situation zu verbessern.	Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Oberfläche sanieren“ aufnehmen	Zustimmung
56	Leuben	- Lockwitzbachweg (zwischen Berthold-Haupt-Straße und Bahnhofstraße) Diese Bereiche weisen erhebliche Mängel auf. Es ist daher zu untersuchen, welche notwendigen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Situation zu verbessern.	Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Oberfläche sanieren“ aufnehmen	Zustimmung
57	Leuben Leuben	Folgende geplante Maßnahmen sind inhaltlich zu erweitern: Die Maßnahme 587 (Laubegaster Ufer) ist auf das komplette Laubegaster Ufer (von Beginn der Wohnbebauung bis zur Werft) auszuweiten. Damit soll eine Bereinigung aller derzeit vorhandenen Konfliktsituationen (beidseitiger Richtungsverkehr, starke Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer, Skater, Kraftfahrzeuge und Anwohner) erreicht werden.	Der bezeichnete Abschnitt ist für die geplante Routenfunktion (IR III) geeignet. Die weitere Aufwertung des Straßenraumes ist aus anderen Gesichtspunkten sinnvoll, aber außerhalb des Radverkehrskonzeptes zu planen	Ablehnung
58	Leuben	Die Maßnahme 611 (Berthold-Haupt-Straße) ist im Bereich des Lockwitzbaches (Westseite) um einen separaten Radweg außerhalb des Schienenbereiches zu ergänzen. Nur so kann eine Gefährdung dauerhaft vermindert werden.	Maßnahme wird um Punkt um Baumaßnahme Geh/Radweg im Bereich Lockwitzbach, Westseite ergänzt	Zustimmung

59	Leuben	Allgemeine Hinweise: Laut der Legende in der Anlage 5 sind die Maßnahme 607, 608 und 811 nicht als neu anzulegende Strecken (rote Markierung) erkennbar, sondern werden als bestehende Alltagsverbindungen ausgewiesen.	Klärung im Rahmen der Machbarkeitsstudie Altelbarm von Tolkewitz bis Zschießen	Kenntnisnahme
60	Leuben	Die Bedeutung der grünen Liniendarstellung in Anlage 3 wird nicht in der Legende erläutert.	Redaktioneller Fehler, Legende wird ergänzt	Zustimmung
61	Prohlis	Die Streckenführung Lockwitztalstraße – Altlockwitz – Am Gückelsberg – Lockwitzgrund ist im Hinblick auf den Pendlerverkehr von und nach Kreischa in den Radnetzplan aufzunehmen.	Nach Prüfung des Gutachters ist die enthaltene Führung an der Niedermühle / Lockwitzbach zugleich lokale tour. Radroute mit Wegweisung und leichter Weiterführung durch Bahndamm zu Reissstraße; Querschnitt Lockwitztalstraße ca. 6,50 m = ungünstig für Radverkehr; DTV 6500; Die Straße Am Gückelsberg kann als IR-IV -Verbindung im Haupttroutennetz ergänzt werden.	Lockwitztalstraße: – Altlockwitz: Ablehnung Am Gückelsberg: Zustimmung
62	Prohlis	Der Lange Weg ist aufgrund seiner hohen Verbindungsfunktion von der Bismarckstraße bis zur Dohnaer Straße in den Radnetzplan aufzunehmen.	Ergänzung als IR IV-Route	Zustimmung
63	Prohlis	Der Verbindungsweg von der Langobardenstraße zur Tornaer Straße ist aufgrund seiner historischen sowie touristischen Bedeutung in den Radnetzplan aufzunehmen. Eine Weiterführung bis Leubnitz-Neuostra ist zu prüfen.	Ergänzung als IR IV-Route	Zustimmung
64	Prohlis	Es ist zu prüfen, ob alternativ zur viel befahrenen Bismarckstraße die Niedersedlitzer Straße von Dorfstraße bis Gamigstraße in das Streckennetz aufgenommen werden kann.	Niedersedlitzer Straße besitzt keine Routenfunktion im Netz	Ablehnung
65	Plauen	Der Verkehrszug Kohlenstraße/Südhöhe/Caspar-David-Friedrich-Straße von der Karlsruher Straße bis zur Teplitzer Straße wird wegen seiner Verkehrsbedeutung künftig nach Stufe IR III eingestuft bzw. entsprechend dieser Kategorie	Nach RIN keine Grundlagen für eine Aufstufung zur IR III gegeben, Siedlungsdichte nach RIN auch perspektivisch zu gering für IR III	Ablehnung

		behandelt. Die notwendigen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Radweges auf beiden Seiten werden in das Radverkehrskonzept aufgenommen.		
66	Plauen	Der Ortsbeirat Plauen stellt fest, dass für die Südverbindung Löbtau – Plauen – Zschertnitz über die Nöthnitzer Straße, die im Alltagsverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt, keine zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vorgesehen sind. Der Ortsbeirat sieht hier jedoch u. a. aufgrund der engen Fahrbahnen, des Busverkehrs und der zunehmenden Nutzung durch Schülerinnen und Schüler und Studierende die Notwendigkeit von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und bittet um eine Überprüfung der Planung unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte.	Klärung erfolgt bereits im Verlauf der laufenden Planungen zur Nöthnitzer Straße	Kenntnisnahme
67	Altfranken	Ohne Ergänzungen		
68	Cossebaude	Folgende Anregungen werden gegeben: Durchführung Belagwechsel/Sanierung auf der Talstraße (Haupttroutennetz) in Cossebaude	Neue Maßnahme der Maßnahmenkategorie „Oberfläche sanieren“ aufnehmen	Zustimmung
69	Cossebaude	Bekannte Probleme entlang der B 6 berücksichtigen und ändern	Sind bereits in den Maßnahmen 723 bis 725 enthalten	Kenntnisnahme
70	Cossebaude	Regelgerechter Ausbau der Brückenauffahrten in Niederwatha links- und rechtselbisch	Linkselbische Brückenauffahrt als Maßnahme enthalten, rechtselbische Brückenrampe liegt nicht auf dem Stadtgebiet Dresden	Kenntnisnahme
71	Cossebaude	Aufnahme einer neuen Querverbindung, Oberwartha – Unkersdorf – Pennrich, Haupttroutennetz IR 3, prüfen	Nach RIN keine Grundlagen für eine Aufstufung zur IR III gegeben	Ablehnung
72	Gompitz	Der Ortschaftsrat begrüßt die Aufnahme der Strecke „Löbauer Straße–Lübecker Straße–Dahlienweg–Gorbitz–Gompitzer Straße – Altnossener Straße – Alte Poststraße – Stadtgrenze in Richtung Wilsdruff“ in die Fortschreibung des	Der Gutachter kommt zu folgender Einschätzung: Eine geringe Straßenbreite ist kein Anlass für eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr. Der DTV	Ablehnung

		SachsenNetz Rad (siehe 4.2.2). Bei dieser Streckenführung weist der Ortschaftsrat auf den Bereich ab Brücke über die Zschone bis Beginn Alte Poststraße in der Ortslage Steinbach hin. Für diesen Bereich fordert der Ortschaftsrat einen kombinierten Fuß- und Radweg. Hier weist die Straße nur eine Breite von 4,50 m auf.	ist sehr gering, so dass entsprechend Regelwerk die Fahrbahngenutzt werden kann.	
73	Gompitz	Entlang der Straße „Am Steinhübel“ (von Alte Poststraße bis Ortslage Unkersdorf) ist ein Radweg eingezeichnet. Dieser Bereich weist nur eine Breite von 3,50 m auf und ist in diesem Zustand und wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse für den Fahrradverkehr sehr gefährlich. Hier ist dringend die Straße zu verbreitern, damit sie den Radverkehr mit aufnehmen kann.	Der Gutachter kommt zu folgender Einschätzung: Eingezeichnet ist eine Radverkehrsverbindung, die auch heute schon genutzt werden kann. Ein Radweg ist nicht notwendig wegen der offensichtlich geringen Verkehrsstärken bei angeordnet 50 km/h Höchstgeschwindigkeit. Da die Fahrbahnoberfläche guten Asphalt aufweist, ist keine Maßnahmennotwendigkeit erkennbar.	Ablehnung
74	Mobschatz	Ein Radweg von der Schleswiger Straße zum Kirchenweg wurde im Radverkehrskonzept in Kategorie 4 eingetragen. Der Ortschaftsrat bekräftigt die Notwendigkeit der Errichtung dieses Radweges als Lückenschluss. Diesbezüglich ist im Stadtplanungsamt bereits eine Vorplanung in Arbeit.		Kenntnisnahme
75	Mobschatz	Die Hauptverkehrsstraße Merbitzer Straße/Merbitzer Ring wurde im Radverkehrskonzept ebenfalls Kategorie 4 eingeordnet. Dort ist ein Fuß-/Radweg getrennt von der Straße (Kreisstraße K6242) notwendig (siehe Beschluss- Nr. V-MB0100/16 vom 06.10.2016). Der Ortschaftsrat Mobschatz finanzierte hierzu bereits den Ankauf geeigneter Flächen (siehe Beschlüsse V-MB0081/16 vom 11.08.2016 und V-MB0097/16 vom 06.10.2016). Diese beiden Baumaßnahmen sollten vor der Baumaßnahme B 6 neu errichtet werden.	Für Routen der Kategorie der IR IV werden konkrete Maßnahmen im weiteren Planungsprozess entwickelt	Kenntnisnahme
76	Mobschatz	Generell sind tragfähige Verbindungen vom Elberadweg ins Oberland Richtung Wilsdruff wünschenswert.	Steht mit der IR IV-Verbindung über Merbitz-Podemus-Roitsch- Steinbach zur Verfügung	Kenntnisnahme

77	Oberwartha	Die Räte stimmten gegen die Ausweisung der Talstraße Cossebaude als Hauptroute. Stattdessen soll die Oberwarthaer Straße (Verbindung zwischen Oberwartha und Niederwartha) als Hauptroute aufgenommen werden.	Genannte Route stellt perspektivisch Verbindung von Radebeul Richtung Wilsdruff dar, außerdem Steigung der Oberwarthaer Straße zu hoch	Ablehnung
78	Oberwartha	Der Ortschaftsrat Oberwartha bittet weiterhin die Aufnahme in das Radverkehrskonzept einer neuen Querverbindung Oberwartha-Unkersdorf-Pennrich-Haupttroutennetz IR 3, zu prüfen.	Nach RIN keine Grundlagen für eine Aufstufung zur IR III gegeben	Ablehnung
79	Oberwartha	Eine verstärkte Kontrolle der Radfahrer hinsichtlich der Einhaltung der StVO (Rotlichtverstöße, korrekte Nutzung der bestehenden Radwege) ist in das Konzept aufzunehmen.	Kontrollen sind Aufgabe der Polizei, die Kommunikation zwischen Polizei und LH DD ist im Konzept enthalten	Kenntnisnahme
80	Cotta	Der Ortsbeirat Cotta stimmt dem Verwaltungsentwurf mit der Maßgabe zu, dass folgende neue Maßnahme 698 a in die Maßnahmenliste aufgenommen wird: Rudolf-Renner-Straße zwischen Emil-Ueberall-Straße und Kesselsdorfer Straße. Mangelhaft ist die schlechte Fahrbahnoberfläche neben den Straßenbahnschienen. Als Maßnahme ist die Oberfläche zu sanieren; es sind Haltestellenkaps einzurichten oder Schutzstreifen zu markieren. Die Priorität sollte mit 2 (zwei) eingestuft werden.	Für Routen der Kategorie der IR IV werden konkrete Maßnahmen im weiteren Planungsprozess entwickelt	Kenntnisnahme
81	Cotta	Bevor an einem kommunalen Standort mehr als vier Fahrradbügel aufgestellt werden, ist der jeweilige Ortsbeirat bzw. Ortschaftsrat anzuhören. Neue E 5.1.4.	wird im weiteren Planungsprozess zu beachten, keine eigene Empfehlung im RVK	Kenntnisnahme
82	Schönfeld-Weißenhagen	Neubau eines Geh- und Radweges entlang der Forststraße zwischen Ullersdorfer Landstraße und der B6.	Verkehrsbelegung und zul. Geschwindigkeit rechtfertigen keine separate Radverkehrsanlage. Gehweg ist keine Maßnahme des Radverkehrskonzeptes	Ablehnung
83	Schönfeld-Weißenhagen	Fortführung des Radweges entlang der B6 von der Einmündung Bahnhofstraße zur Radeberger Straße und weiterführend zum Einkaufszentrum.	In Maßnahme 797 enthalten, konkrete Umsetzung in Vorplanung	Kenntnisnahme

84	Schönfeld-Weißenhagen	Übernahme der Weiterführung des Radweges in Rossendorf zwischen dem Gasthof „Schänkhübel“ und der Einfahrt zum Helmholzzentrum von der Kategorie 2 in die Kategorie 1.	Abschnitt in Baulast des Freistaates Sachsen, keine direkte Einflussnahme auf Einordnung möglich.	Zustimmung
85	Schönfeld-Weißenhagen	Ausbau des Radweges zwischen Weißenhagen und Stadtgrenze als Radschnellverbindung auf einer Seite der B6 und kreuzungsfrei.	Muss bei Planung und Variantenvergleich zur Maßnahme abgewogen werden. Abschnitt in Baulast des Freistaates Sachsen, nur indirekte Einflussnahme auf Planung möglich.	Kenntnisnahme
86	Schönfeld-Weißenhagen	Ausbau eines Geh- und Radweges von der Hubertuskapelle durch das Lieblingstal nach Eschdorf, sowie von der Hubertuskapelle über die Alte Dittersbacher Straße und die alte Rossendorfer Straße nach Weißenhagen	Teilweise kein Bereich der LH DD, keine Haupttrouten IR II und IR III betroffen, nach Radverkehrskonzept Maßnahmen/-prüfung möglich nach E 4.1.6 des Radverkehrskonzeptes.	Kenntnisnahme
87	Schönfeld-Weißenhagen	Neubau eines Geh- und Radweges zwischen dem Schönfelder Friedhof und dem Kleinbauernmuseum Reizendorf.	Sachsen-Netz-Rad betroffen, nach Radverkehrskonzept Maßnahmeprüfung möglich, voraussichtlich rechtfertigt DTV keine Maßnahme.	Kenntnisnahme
88	Schönfeld-Weißenhagen	Weiterführung des Radweges „Alter Bahndamm“ vom Abzweig Schönfelder Markt bis zur Straße „Am Sägewerk“ entlang des ehemaligen Bahnkörpers	Sachsen-Netz-Rad betroffen, Umsetzung möglich nach E 4.1.6 des Radverkehrskonzeptes. Maßnahme erscheint sinnvoll	Kenntnisnahme
89	Schönfeld-Weißenhagen	Neubau eines Radweges von Gönnsdorf, Kreuzung Pappritzer Straße bis Quohren mit der Zielführung eines sicheren Schulweges zum Gymnasium Bühlau	Nach DTV ist Fahrbahnführung eigentlich akzeptabel aber durch Längsneigung der Straße ggf. Radverkehrsanlagen bergauf sinnvoll. Vorschlag: Prüfung und ggf. Umsetzung im Rahmen allgemeiner Straßenplanung außerhalb des Radverkehrskonzeptes.	Kenntnisnahme
90	Schönfeld-Weißenhagen	Ausbau des Radweges zwischen Weißenhagen und Klotzsche als Fernradweg	Strecke ist bereits als Haupttroute IR III mit Wegweisung im Radverkehrskonzept geführt. Für Fernradwege gelten strenge Qualitätsanforderungen, Standard bei Führung durch die Heide nicht umsetzbar. Außerdem als Fernradweg zu kurz.	Ablehnung

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/036/2017)

Sitzung am: 23.03.2017

Beschluss zu: V1416/16

Gegenstand:

Einrichtung intermodaler Mobilitätspunkte in Dresden

Beschluss:

1. Die erreichten Sachstände zum Stadtratsbeschluss A0715/13 vom 26. September 2013 „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“ werden als fachliches Arbeitsergebnis zur Kenntnis genommen.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Dresden sukzessive stadtweit intermodale Mobilitätspunkte aufzubauen, die an geeigneten zentralen Orten Radverleihsysteme, stationsgebundenes Carsharing und Elektromobilität mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und auch Taxiangeboten verknüpfen und dabei zusätzlichen Service und Informationen bieten.
3. Das vorliegende Funktions- und Standortkonzept der Mobilitätspunkte soll zeitnah zu einem Betriebs- und Umsetzungskonzept qualifiziert werden.
4. Die Mobilitätspunkte sollen in einem ersten Schritt an zentralen Orten mit hoher Nachfrage und funktionaler Dichte liegen. Sie können sowohl auf privaten Grundstücken als auch im öffentlichen Verkehrsraum liegen.

Dresden, 27. MRZ. 2017



Dirk Hilbert
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/061/2019)

Sitzung am: 14.02.2019

Beschluss zu: V2746/18

Gegenstand:

Dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Verbundraum Oberelbe

Beschluss:

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Verbundraum Oberelbe zur Kenntnis.
2. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, auf der nächsten Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) den in der Anlage beigefügten Nahverkehrsplan zu bestätigen.

Dresden, 15. FEB. 2019



Dirk Hilbert
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/059/2019)

Sitzung am: 24.01.2019

Beschluss zu: V2379/18

Gegenstand:

Luftreinhalteplan 2017 für die Landeshauptstadt Dresden

Beschluss:

1. Der Stadtrat bestätigt die Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47 Abs. 5 BImSchG (Anlagen 1a und 1b zur Vorlage).
2. Der Stadtrat bestätigt den Luftreinhalteplan 2017 der Landeshauptstadt Dresden (Anlage 2 zur Vorlage) mit folgenden Änderungen:
 - a) Der letzte Punkt der Maßnahme M1 („Auf den Bau von neuen Parkierungseinrichtungen innerhalb des 26er Ringes sowie in Ortsteilzentren und deren Umfeld wird unter Ausnutzung der Handlungsspielräume des Baurechts verzichtet.“ S. 61) wird gestrichen.
 - b) Der erste Halbsatz des dritten Unterpunktes des Punktes 3 der Maßnahme M7 („Anpassung der LSA Schaltungen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs sowie die Einrichtung einer direkten, auf Fahrbahnniveau befindlichen Führung für den Radverkehr aus der östlichen in die südwestliche Antonstraße.“ S. 65) wird gestrichen.
 - c) Der zweite Punkt der Maßnahme M13 [„Interne Parkraumbewirtschaftung, d. h. Verzicht auf kostenlose Parkplätze für Mitarbeitende (Ausnahmen für Schicht- und Havariedienste etc.), ggf. Querfinanzierung eines ‚Mobilitätsbonus‘ für ÖPNV und Fahrradnutzung aus Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung. Der Verzicht auf kostenlose Mitarbeiterparkplätze bei der LH Dresden und dem Freistaat Sachsen dient außerdem einer gewissen Gleichbehandlung gegenüber Berufspendlern, die nicht über solche Privilegien verfügen.“] wird gestrichen.
 - d) Der vierte Absatz der Maßnahme M15 („Ein wesentlicher Lösungsansatz liegt in der Umgestaltung der Querschnittes der Brücke zugunsten einer attraktiveren Radverkehrsverbindung. Dazu gehört auch die Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr, um die

Situation für beide Verkehrsarten zu verbessern. Die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Varianten werden derzeit vertieft untersucht. Veränderungen im Verkehrsregime dürfen die Verkehrsqualität nicht beeinträchtigen und zu einer Verkehrsverdrängung in Wohngebietsstraßen führen und/oder zusätzliche Behinderungen für den ÖPNV verursachen.“ S. 71) wird gestrichen.

3. Der Stadtrat beschließt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan, im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften für die Jahre 2018 bis 2020.

Dresden, 28. JAN. 2019



Dirk Hilbert
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Ausschuss für Wirtschaftsförderung (WF/034/2021)

Sitzung am: 10.11.2021

Beschluss zu: V1261/21

Gegenstand:

Vergabenummer: 2021-6615-00033, Berthold-Haupt-Straße von Am Alten Elbarm bis August-Röckel-Straße einschl. B 0088 ü. d. Lockwitzbach -HWSB2013 (RVK Nr. 611) einschließlich Ulmenstraße, Los 1 - Gleis-, Straßen- und Tiefbau

Beschluss:

Den Zuschlag für o. g. Leistung erhält die Firma

*BIGE Eiffage Infra-Ost GmbH/Rhomberg Sersa Deutschland GmbH
Steinbruchweg 2
01723 Wilsdruff*

entsprechend Vergabevorschlag.

Dresden, 10. NOV. 2021



Dr. Peter Lames
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/062/2019)

Sitzung am: 21.03.2019

Beschluss zu: A0457/18

Gegenstand:

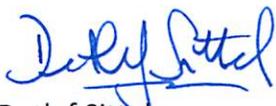
Straßenbahn und Bus in Dresden ausbauen - Anteil des ÖPNV deutlich erhöhen!

Beschluss:

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 Prozent auf 25 – 30 Prozent 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 Stauffenbergallee

- 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 Wegekette.
 - 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.
5. Alle konkreten Maßnahmen, wie der Bau neuer Straßenbahntrassen oder die Einrichtung neuer Buslinien sind mit den minimal möglichen Eingriffen in den Stadtraum zu realisieren. Dazu zählen insbesondere solche Dinge, wie die Fällung von Bäumen, die Beseitigung von Parkplätzen, Verringerung der Breite von Fußwegen. Die Umwandlung von Nebenstraßen in Wohngebieten zu Hauptstraßen aufgrund der Einrichtung von Buslinien wird ausgeschlossen.
6. Bei allen konkreten Maßnahmen sind die betroffenen Anwohner frühzeitig in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Dazu sind vor der jeweiligen Entscheidung alle betroffenen Anwohner schriftlich über die Art und den Umfang von geplanten Vorhaben zu informieren. Um die Zustimmung der Anwohner ist aktiv zu werben, sie sind in geeigneter Form an der Entscheidung zu beteiligen. Maßnahmen, die von Anwohnern überwiegend abgelehnt werden, sind nicht umzusetzen.

Dresden, 25. MRZ. 2019



Detlef Sittel
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/032/2021)

Sitzung am: 16.12.2021

Beschluss zu: A0284/21

Gegenstand:

Zukünftige Ausrichtung und Finanzierung des ÖPNV in Dresden

Beschluss:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, auf Grundlage der Ergebnisse der Expertenanhörung vom 01.11.2021 zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV in Dresden, bis zum 31.03.2022 Vorschläge für die kurz-, mittel- und langfristige Ausrichtung und Finanzierung des ÖPNV in Dresden vorzulegen, die eine zuverlässige und planbare Fortentwicklung der DVB sicherstellen. Hierbei sollen bestehende Stadtratsbeschlüsse berücksichtigt werden.
2. Der Oberbürgermeister wird weiterhin beauftragt,
 - a. zu prüfen, welche Kosten und Auswirkungen durch Kundentreue-Aktionen und eine Intensivierung der Marketing-Maßnahmen der DVB zur Kundenrückgewinnung nach der Corona-Pandemie, z.B. durch aktives Kundenbeziehungsmanagement sowie Werbekampagnen, zu erwarten sind.
 - b. darzustellen, wie andere deutsche Großstädte mit der nachlassenden Tragfähigkeit des finanziellen Querverbands zwischen kommunalen Energie- und Verkehrsunternehmen umgehen.
 - c. erfolgreiche bzw. geplante Finanzierungskonzepte aus anderen deutschen Großstädten genauer zu untersuchen, sowie bei fehlender landesrechtlicher Umsetzbarkeit Gespräche mit dem Freistaat aufzunehmen, um Möglichkeiten zur Weiterentwicklung auszuloten.
3. Zur Prozessbegleitung und Einbringen von Best Practice-Erfahrungen aus anderen Kommunen soll für die Erarbeitung des Konzeptes umgehend ein externer Beratungsdienstleister gebunden werden.

4. Es wird ein vertraulich arbeitendes beratendes Begleitgremium gebildet, dessen Ziel es ist, bei der Erstellung des Konzeptes in geeigneter Weise mitzuwirken. Dem Begleitgremium unter Leitung des Oberbürgermeisters gehören je eine Vertreterin bzw. ein Vertreter der Fraktionen des Stadtrates, Vertretungen aus der Verwaltung, der Dresdner Verkehrsbetriebe AG und der Technische Werke Dresden GmbH und Vertretung aus dem VVO an. Weitere Experten und Akteure der Stadtgesellschaft sind anlassbezogen hinzuzuziehen bzw. in angemessener Art und Weise in den Prozess einzubeziehen.

Dresden,

22. DEZ. 2021



Dirk Hilbert
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/042/2022)

Sitzung am: 15.09.2022

Beschluss zu: V1504/22

Gegenstand:

Aufbau eines ganzheitlichen Verkehrsmanagementsystems der Landeshauptstadt Dresden

Beschluss:

1. Der Stadtrat bestätigt die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements der Landeshauptstadt Dresden zu einem multimodalen, ganzheitlichen und intelligenten Verkehrsmanagement, welches den Kriterien und Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes und seiner Folgekonzepte gerecht wird.
2. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister im Zuge der Prioritätensetzung zur Haushaltsplanung 2023/24 einen Vorschlag zur Finanzierung des Vorhabens zu unterbreiten.
3. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, eine Planung für den Bau der städtischen Verkehrsleitzentrale zu entwickeln und dem Stadtrat die Finanzierung der städtischen Verkehrsleitzentrale zur Entscheidung vorzulegen.
4. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Umsetzung des Verkehrsmanagementsystems in der vorgesehenen Zeit nur mit ausreichend personellen Kapazitäten erfolgen kann.
5. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister die in der Anlage 1 der Vorlage anzubindenden Module mit geeigneten Kriterien zur Erreichung der Ziele gemeinsam mit den Dresdner Verkehrsbetrieben, lokalen Akteuren aus den Dialogrunden zum Rad- und Fußverkehr sowie dem ADAC und der Straßenverkehrsgenossenschaft zu entwickeln und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften vorzustellen.

Dresden,

16. SEP. 2022


Dirk Hilbert
Vorsitzender