



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

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>	<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 <sup>1</sup> Stand November 2021	62,43	61,78	62,77	64,45	64,93
<b>Inklusive Ausbauszenario<sup>1</sup></b>	<b>63,28</b>	<b>64,15</b>	<b>66,87</b>	<b>69,95</b>	<b>70,42</b>
Ausgleich TWD	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
<b>Finanzierungslücke<sup>1</sup></b>	<b>8,28</b>	<b>9,15</b>	<b>11,87</b>	<b>14,95</b>	<b>15,42</b>
<b>Ausgleichsbedarf DVB</b> Stand Mai 2022 <sup>2</sup>	<b>94,3</b>	<b>92,8</b>	<b>91,3</b>	<b>95,3</b>	<b>94,2</b>
Ausgleich TWD	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
<b>Finanzierungslücke<sup>2</sup></b>	<b>39,3</b>	<b>37,8</b>	<b>36,3</b>	<b>40,3</b>	<b>39,2</b>

<sup>1</sup> gemäß Wirtschaftsplan DVB 2022 vom November 2021

<sup>2</sup> 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

<b>Jahr</b>	<b>Bewohnerparkausweise <i>kumuliert</i></b>
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 Lenkungsfunction 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
<b>Netto</b>		<b>-5,6</b>	<b>-9,90</b>	<b>-12,00</b>	<b>-14,20</b>	<b>-16,30</b>

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

<sup>1</sup>Berücksichtigung Tarifierhöhung 2023 8%; 2024 7%

<sup>2</sup>Berücksichtigung Entlastungspaket Bund/ Land 12MioEUR

<sup>3</sup>inklusive 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