

Beschluss Keine weiteren Kürzungen im öffentlichen Nahverkehr!

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 11.03.2026
Tagesordnungspunkt: 4. Politische Anträge

Antragstext

316 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Dresden fordert den Oberbürgermeister auch in seiner Rolle
317 als Finanzbürgermeister und als Gesellschaftervertreter der städtischen
318 Gesellschaften sowie als Aufsichtsratsvorsitzer von TWD, EnVD und SachsenEnergie
319 auf:

- 320 • zur Sicherung der Finanzierung der DVB alle notwendigen Anstrengungen zu
321 unternehmen, dass der Verlustausgleich spätestens 2027 vollständig durch
322 Gewinne der SachsenEnergie erfolgen kann, wie es mit dem
323 Haushaltsbeschluss 2025/26 inkl. Begleitbeschluss unterstellt wurde,
- 324 • von weiteren Vorschlägen zu Kürzungen bei den DVB abzusehen,
- 325 • alle notwendigen Anstrengungen für die bessere Finanzierung des ÖPVN durch
326 die Bundes- wie Freistaatsebene zu unternehmen,
- 327 • auch in Anerkennung des Gutachtens der bündnisgrünen Stadtfraktion zur
328 Gültigkeit des Bürgerbegehrens "Dresdner Nahverkehr erhalten: Kürzungen
329 gemeinsam verhindern!" die Durchführung eines entsprechenden
330 Bürgerentscheids mit der notwendigen Stadtratsvorlage zum Widerspruch der
331 Einreicher möglich zu machen und diese Vorlage schnellstmöglich dem
332 Stadtrat vorzulegen.

333 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Dresden fordert insbesondere die CDU, FDP und Freien
334 Bürger in Dresden auf, bei der notwendigen Stadtratsentscheidung zum Widerspruch
335 der Einreicher des Bürgerbegehrens "Dresdner Nahverkehr erhalten: Kürzungen
336 gemeinsam verhindern!" die Durchführung eines entsprechenden Bürgerentscheids
337 möglich zu machen.

338
339 Oberbürgermeister, CDU und FDP sowie Freie Bürger sind aufgefordert, die
340 erfolgreichen Sparanstrengungen der DVB zur Kenntnis zu nehmen und in ihrem
341 politischen Wirken von weiteren Konsolidierungsmaßnahmen abzusehen!

342
343 Darüber hinaus fordert die Mitgliederversammlung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
344 Dresden die bündnisgrüne Stadtfraktion auf, sich im Rahmen der Verhandlungen zum
345 Doppelhaushalt 2027/2028 sowie bei etwaigen Befassungen mit dem öffentlichen
346 Dienstleistungsauftrag für den Nahverkehr folgende Mindestanforderungen zu
347 setzen:

- 348 1. Weitere Kürzungen im Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in Dresden sind
349 nicht zustimmungsfähig.
- 350 2. Die Sicherung des Angebots des öffentlichen Nahverkehrs durch zusätzliche
351 Haushaltsmittel soll nicht zulasten der sozialen Infrastruktur (z. B.

- 352 Jugend- und Schulsozialarbeit) sowie der Haushaltsmittel für den Fuß- und
353 Radverkehr gehen.
- 354 3. Sollte bereits vor Beschluss des Haushalts der öffentliche
355 Dienstleistungsauftrag für den Nahverkehr durch eine Stadtratsmehrheit im
356 Sinne einer Verschlechterung des Angebots geändert werden, so wird die
357 Fraktion aufgefordert, sich bei den Verhandlungen über den Doppelhaushalt
358 2027/2028 für eine Erhöhung des Zuschusses an die DVB einzusetzen, der
359 eine Wiederherstellung des vorherigen Angebots ermöglicht. Ein Haushalt,
360 der die Wiederherstellung des Angebots nicht ermöglicht, ist aus Sicht des
361 KV Dresden nicht zustimmungsfähig.
- 362 4. Auf die Schaffung zusätzlicher Finanzierungsquellen soll weiterhin
363 hingewirkt werden. Dazu können z. B. gehören:
- 364 ◦ Einführung eines Gästetickets
 - 365 ◦ Höhere Ausgleichszahlungen für das Bildungsticket seitens des
366 Freistaats
 - 367 ◦ Höherer Beitrag der SachsenEnergie
 - 368 ◦ Höhere Einnahmen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung, sowie
369 verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und damit verbundene
370 Einnahmen
- 371 5. Darüber hinaus soll auf eine Rücknahme der bereits umgesetzten Kürzungen,
372 insbesondere auf der Linie 7, der Linie 88 sowie der Ferienfahrplan in den
373 Winter-, Oster- und Herbstferien hingewirkt werden.
- 374 6. Die laufenden Prüf- und Planungsverfahren zur Erweiterung des DVB
375 Straßenbahnnetzes (insb. Linie 8 zur Halbleiterindustrie sowie Linie 5 in
376 die Johannstadt und nach Plauen) sollen unterstützt werden. Es sollen
377 jetzt die Weichen gestellt werden, damit die DVB und die Landeshauptstadt
378 in Zukunft finanzstark genug sind, um Erweiterungen des Liniennetzes
379 umzusetzen, wenn sie dafür reif sind.
- 380 7. Ebenso werden wir weiter für Verbesserungen im Busnetz insbesondere in
381 Dresden-Süd-West streiten. Die Verbindungsdefizite zwischen
382 Trachau/Pieschen/Mickten und Löbtau, nach Briesnitz und Naußlitz sowie von
383 Löbtau über Plauen nach Leubnitz/Reick sind schrittweise zu beheben.

Begründung

Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist Grundlage des städtischen Lebens. Viele Menschen in Dresden sind täglich auf Bus und Bahn angewiesen – sei es für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Gerade für Menschen ohne Auto, für Kinder und für Menschen mit geringem Einkommen ist das Angebot der DVB nicht ersetzbar. Jede Verschlechterung trifft diese Gruppen am härtesten. Doch auch Menschen, die aufs Auto angewiesen sind, profitieren enorm davon, wenn möglichst viele Menschen den ÖPNV nutzen. Autofahrende stehen deutlich länger im Stau, wenn der ÖPNV nicht im gewohnten Maße zur Verfügung steht und die Betroffenen gezwungen sind, aufs Auto umzusteigen.

Die DVB hat im vergangenen Jahr erhebliche interne Einsparungen vorgenommen. Die negative Stimmung, die derzeit gegenüber der DVB und ihrem Angebot verbreitet wird, schadet Dresden: Sie senkt die Motivation der Mitarbeitenden und erschwert die sachliche Lösungsfindung.

Dass weitere Kürzungen keine tragfähige Option sind, zeigen die bereits 2025 vorgenommenen Einschnitte deutlich: Die Linie 7 zwischen Pennrich und Gorbitz verzeichnete einen Fahrgastrückgang von 30 Prozent, die Linie 88 einen von 20 Prozent. Diese Zahlen belegen, dass Angebotsreduzierungen nicht folgenlos bleiben, sondern die Nutzung des ÖPNV strukturell schwächen – ein Teufelskreis, aus dem sich nur schwer herausführen lässt. Die Umsetzung einer Verkehrswende würde damit langfristig unmöglich werden.

Aber auch aus wirtschaftlicher Sicht sind weitere Kürzungen der falsche Weg. Laut der Studie „Wirtschaftsfaktor nachhaltige Mobilität“ gehen bundesweit rund 67,4 Milliarden Euro Wirtschaftsleistung auf die Geschäftstätigkeit von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zurück. Die 499.000 Beschäftigten bei Verkehrsunternehmen in Deutschland sind dabei nur der Anfang: Durch wirtschaftliche Verflechtungen entstehen insgesamt 1,7 Millionen Arbeitsplätze – das entspricht 3,2 Prozent aller Erwerbstätigen in Deutschland. Auch hinsichtlich der Einkommenseffekte profitieren Haushalte und Familien unmittelbar: Beschäftigte des Sektors erzielen Einkommen in Höhe von rund 17,5 Milliarden Euro; über wirtschaftliche Leistungsverflechtungen entstehen darüber hinaus weitere Einkommen in Höhe von 24,2 Milliarden Euro. Investitionen in den öffentlichen Verkehr lohnen sich damit in mehrfacher Hinsicht – denn die Ergebnisse dieser Studie belegen eindrucksvoll, dass jeder Euro Wertschöpfung im öffentlichen Verkehr nicht nur dem Klimaschutz dient, sondern auch einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen vor Ort sowie für Deutschland insgesamt bedeutet. Was auf nationaler Ebene gilt, trifft auf die lokale Ebene in gleicher Weise zu.

Dass der ÖPNV öffentlich finanziert werden muss, hat strukturelle Gründe: Als Netzgut mit hohen Fixkosten funktioniert er nur dann effizient, wenn er als Ganzes geplant und finanziert wird. Die positiven Effekte – weniger Stau, weniger Unfälle, weniger Emissionen, höhere Stadtqualität – kommen der gesamten Bevölkerung zugute, lassen sich aber nicht vollständig über den Fahrpreis refinanzieren. Hinzu kommt, dass ein flächendeckendes Angebot, das auch Ortschaften am Stadtrand einschließt und zu Nebenzeiten verfügbar ist, ohne öffentliche Mittel schlicht nicht kostendeckend zu betreiben ist. Schließlich erfordern Fahrzeuge, Infrastruktur und Digitalisierung langfristige, planbare Investitionen – deren Rendite sich in vermiedenen Folgekosten bei Verkehr, Gesundheit und Klimaschutz niederschlägt.

Der Mangel an Mitteln ist dabei kein Dresdner Sonderproblem, sondern ein bundesweites Strukturproblem: steigende Lohn- und Energiekosten, Inflation und seit Jahren stagnierende Ausgleichszahlungen des Freistaats für das Bildungsticket (in Sachsen) belasten die Verkehrsunternehmen. Umso wichtiger ist es, alle möglichen Finanzierungsquellen zu erschließen, statt das Angebot zu reduzieren.

Die Konsequenzen eines durch Kürzungen zerstörten ÖPNV wären erheblich: Sie betreffen die gesellschaftliche, politische wie wirtschaftliche Dimension gleichermaßen und würden weit über die Grenzen Dresdens hinauswirken.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen für einen öffentlichen Verkehr als Teil der Daseinsvorsorge: sozial gerecht, klimapolitisch notwendig und wirtschaftlich klug. Der vorliegende Antrag setzt dafür klare und verbindliche Forderungen – und fordert die Fraktion auf, diese in den bevorstehenden Haushaltsverhandlungen konsequent zu vertreten.