

Presseverteiler der  
VCD Ortsgruppe Dresden

Dresden, den 23.11.2021

## **„Vom Kopf auf die Füße stellen: Der Weg zu einer soliden Finanzierung des ÖPNV in Dresden“**

**Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) steckt in einer Finanzierungskrise. Und das nicht erst seit der Corona-Pandemie. Die VCD Ortsgruppe Dresden hat verschiedene Finanzierungsformen verglichen und schlägt eine ganz neue Maßnahme vor, wie der ÖPNV in Dresden langfristig solide finanziert werden kann.**

Mit dem Ausbruch der Pandemie sanken die Fahrgastzahlen der DVB. Durch das Homeoffice bleiben viele Menschen eher zu Hause oder nehmen aus Angst vor einer Ansteckung lieber das Auto. Die geringere Fahrgastzahl führte bei der DVB zum Einbruch der Umsatzerlöse: Wie aus dem aktuellen Geschäftsbericht hervorgeht, sind 2020 die Einnahmen gegenüber 2019 um 15 Mio € nahezu eingebrochen. „Wenn man bedenkt, dass die Umsatzerlöse die einzige echte Einnahmequelle der DVB sind und der Investitionsstau gleichzeitig immer größer wird, fahren wir hier voll aufs Abstellgleis“, fasst Richard Emmermacher von der VCD-Ortsgruppe zusammen.

Die strukturellen Fehler liegen dabei in der Vergangenheit. Mit der Regionalisierung in den 90er Jahren waren Städte und Landkreise auf einmal selbst für den ÖPNV verantwortlich und mussten für das Angebot und die Finanzierung Lösungen entwickeln. In Städten wurde mithilfe der Querverbände (wie z.B. der Technischen Werke Dresden) aus Überschüssen der kommunalen Energieversorger eine zweite Finanzierungssäule neben den klassischen Fahrgeldeinnahmen geschaffen - der Verlustausgleich. Karsten Imbrock vom VCD vergleicht das Wirtschaften mit Verlustausgleich mit dem Fahren auf Sicht: „Man schwimmt immer tief in den roten Zahlen, jede Investition steht auf dem Prüfstand und händeringend werden alle möglichen Fördermitteltöpfe angezapft“.

Die Technischen Werke Dresden haben angekündigt den Verlustausgleich nur bis zu einer Höhe von 55 Mio € zu zahlen. Im Jahr 2020 wurden bereits rund 50 Mio € gezahlt und 2021 werden es nach Schätzungen der TWD etwa 64,5 Mio € sein. Da als einzig verbleibende Finanzierungssäule nur die Fahrgeldeinnahmen stehen, werden die Ticketpreise massiv steigen. „Dieser Zustand ist angesichts der Klimakrise und der zu bewältigenden Verkehrswende absolut kontraproduktiv. Wir brauchen jetzt ein zukunftsfähiges Konzept, wie wir die Fahrpreise stabil halten, den Verlustausgleich begrenzen und Investitionen und Angebotsverbesserungen

schneller umsetzen können: Wir brauchen eine dritte Finanzierungssäule.“ Ergänzt Richard Emmermacher vom VCD.

Vorschläge für eine dritte Finanzierungssäule hat der VCD in einem Fact-Sheet zusammengestellt. Aus Sicht des VCD kommt es vor allem darauf an, die Nutznießer des ÖPNV-Angebotes mit in die Finanzierung einzubinden. Von einem guten ÖPNV-Angebot profitieren etwa Unternehmen, der Handel, Grundstückseigentümer und Tourismusbetriebe. Eine Studie, die der VCD 2014 in Auftrag gegeben hat, bekräftigt das Potenzial des sogenannten „ÖPNV-Beitrag“ als Finanzierungsinstrument. Für die großen Arbeitgeber im Dresdner Norden wurden einst sogar eigene Haltestellen und Buslinien eingeführt, eine finanzielle Beteiligung wäre nur folgerichtig gewesen. Ähnlich wie bei Beiträgen zur Straßenerschließung werden beim ÖPNV-Beitrag die Grundstückseigentümer in die Finanzierung eingebunden. „Wir schaffen mit der Abgabeform des Beitrags eine Zweckbindung, die mit keinem anderen Instrument so gut auf lokaler Ebene geschaffen werden kann“, fasst Richard Emmermacher den Hauptvorteil zusammen. Die Erhebung würde zusammen mit der Grundsteuer erfolgen. Und genau wie bei der Grundsteuer müssen Eigentümer in guten Lagen mit guter ÖPNV-Anbindung höhere Beiträge zahlen als Eigentümer in peripheren Lagen. Durch die Erhebung über die Grundsteuer erfolgt sogleich der soziale Ausgleich im Vergleich zu einer Einwohnerabgabe.

Konkret für Dresden würde laut Studie des VCD mit einem ÖPNV-Beitrag von 40 % der Grundsteuer allein für 2020 32 Mio € für die Finanzierung des Nahverkehrs zur Verfügung stehen. Damit sieht die Bilanz der DVB auf einmal ganz anders aus. „Die Fahrpreise können gesenkt oder zumindest stabil gehalten werden“, ist sich Richard Emmermacher sicher. „Der ÖPNV-Beitrag ist gerecht und zudem noch einfach und schnell auf kommunaler Ebene einzuführen, da die Erhebung der Grundsteuer auch kommunal erfolgt.“ Auf die Gegenfrage, ob die Grundstückseigentümer einen ÖPNV-Beitrag nicht als Belastung empfinden können, reagiert Richard Emmermacher vom VCD gelassen: „Mit der Zweckbindung entsteht eine konkrete Gegenleistung – in diesem Fall ein besserer ÖPNV, dessen Fahrpreise stabil bleiben und der stetig modernisiert wird. Kein Cent wird verschenkt! Das ist für alle eine bessere Perspektive als höhere Fahrpreise ohne einen ÖPNV-Beitrag“.

Der ÖPNV-Beitrag kann nach dem Ansatz des VCD eine solide dritte Finanzierungssäule für die DVB darstellen und dazu führen, dass wir aus der Finanzierungskrise der DVB wieder herauskommen. „Der ÖPNV-Beitrag ist eine stabile Finanzierungsgrundlage mit Zweckbindung. Wir müssen nicht auf Weichenstellungen vom Bund warten, sondern können es selbst in die Hand nehmen“, so Karsten Imbrock, „Dresden muss über den ÖPNV-Beitrag diskutieren!“

Mit freundlichen Grüßen



Richard Emmermacher

Für die VCD Ortsgruppe Dresden

Tel.: 01625673698