

## Beschluss IV. Dresden läuft rund – sicher unterwegs in der Stadt der kurzen Wege

Gremium:

Stadtparteitag

Beschlussdatum:

13.01.2024

Tagesordnungspunkt:

2. Diskussion und Beschluss des Kommunalwahlprogramms

### Text

795 IV. Dresden läuft rund – sicher unterwegs in der Stadt der kurzen Wege

796 Wir GRÜNE stehen für Mobilität, die den Menschen, der Stadt und dem Klima  
797 gerecht wird. In einer wachsenden Stadt mit gleichbleibender Fläche ist eine  
798 effizientere Nutzung von Verkehrswegen notwendig, damit Wohn- und Lebensqualität  
799 nicht auf der Strecke bleiben. Wir setzen uns dafür ein, dass möglichst viele  
800 Menschen sich sicher und bequem von A nach B bewegen können, ohne dafür auf ein  
801 eigenes Auto angewiesen zu sein. Dies bedeutet für Dresden, dass die  
802 Nutzungsmöglichkeiten für Bus und Bahn, Rad- und Fußverkehr und Carsharing  
803 ausgebaut werden müssen, um den Umstieg überall so einfach wie möglich machen.

804 Unser Leitbild ist dabei die Vision Zero: Ein Straßenverkehr, in dem es keine  
805 Toten und Schwerverletzten gibt. GRÜNE Mobilitätspolitik stellt die Bedürfnisse  
806 von Kindern, Älteren und Mobilitätseingeschränkten in den Vordergrund, die auf  
807 unseren Straßen oft benachteiligt sind.

808 Die Mobilitätswende ist ein notwendiger Bestandteil des Klimaschutzes und muss  
809 auch auf der kommunalen Ebene umgesetzt werden. Der Dresdner Stadtrat hat sich  
810 2022 zu Leitzügen für den Dresdner Mobilitätsplan 2035+ bekannt, die unter  
811 anderem Klimaschutz, Teilhabe, Verkehrssicherheit und Gesundheit beinhalten.  
812 Dafür ist es notwendig, den Anteil des Umweltverbundes an den in Dresden  
813 zurückgelegten Wegen bis zum Jahr 2035 auf 75 Prozent zu steigern. Diesem Ziel  
814 fühlen wir uns in unserer Verkehrspolitik verpflichtet.

815 Mehr Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen schaffen

816 Für GRÜNE Verkehrspolitik steht die Verkehrssicherheit an erster Stelle. Wir  
817 setzen uns dafür ein, dass die Landeshauptstadt Dresden ihre Anstrengungen  
818 verstärkt, bis 2030 einen Großteil der über 300 Unfallhäufungsstellen im  
819 Stadtgebiet zu beseitigen.

820 Wir wollen an erfolgreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Steigerung der  
821 Aufenthaltsqualität anknüpfen, wie zum Beispiel am Königswaldplatz oder bei der  
822 Einrichtung von Schulstraßen, und diese in den Stadtteilen ausweiten. Dabei  
823 liegt unser Fokus insbesondere auf der Steigerung der Verkehrssicherheit im  
824 Umfeld von Schulen. Dazu trägt neben einer bewusst an der Sicherheit von  
825 Fußgänger\*innen ausgerichteten Gestaltung des Straßenraums auch eine konsequente  
826 Geschwindigkeitsüberwachung bei.

827 Wir treten dafür ein, dass Dresden sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch  
828 angemessene Geschwindigkeiten“ anschließt. In dieser setzen sich bereits über  
829 1000 Städte, Gemeinden und Landkreise gegenüber dem Bund dafür ein, dass  
830 Kommunen eigenständig innerorts Tempo 30 festlegen können, unabhängig von  
831 einzelnen Gefahrenlagen oder von Standorten sozialer Einrichtungen.

832 Gut zu Fuß unterwegs

833 Alle Verkehrsteilnehmer\*innen sind darauf angewiesen, zumindest Teile ihrer  
834 Wegstrecken zu Fuß zurückzulegen. Ganz besonders gilt dies für Kinder, Eltern  
835 mit Kinderwagen, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.  
836 Fußwege barrierefrei zu gestalten, kommt schließlich allen Menschen zugute, die  
837 sie nutzen.

838 Auch die Bedeutung des Fußverkehrs für den Tourismus darf nicht unterschätzt  
839 werden. Ein wichtiger GRÜNER Erfolg dafür war die autofreie Umgestaltung der  
840 Augustusbrücke. Des Weiteren setzen wir uns für ein autofreies Terrassenufer an  
841 den Wochenenden im Sommer ein. Mit dem Projekt „Lebendige Seestraße“ und einer  
842 perspektivischen Weiterentwicklung der Schlossstraße schließen wir die Lücken in  
843 der wichtigen Fußweg-Route zwischen Albertplatz und Hauptbahnhof.

844 Wir haben die Mittel für den Fußverkehr in der zurückliegenden Wahlperiode  
845 erhöht und an vielen Stellen damit begonnen, neue Fußwege und verbesserte  
846 Querungsstellen einzurichten. Wir GRÜNE werden daran anknüpfen und uns auch in  
847 den kommenden Jahren für die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie einsetzen und  
848 dabei Vorschläge aus den Stadtteilbezirken und Ortschaften berücksichtigen.

849 Rad- und Gehwege sollten nach Möglichkeit deutlich voneinander getrennt sein.  
850 Mehr Querungshilfen für Fußgänger\*innen sind nötig, wobei wir Fußgängerüberwege,  
851 Gehwegnasen und Mittelinseln den Vorzug gegenüber Ampeln geben. Wir setzen uns  
852 aber auch für fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen ein. Lange Wartezeiten auf  
853 Grün und Anforderungsschaltungen wollen wir abschaffen. Spielstraßen und  
854 verkehrsberuhigte Bereiche sind, wo immer es möglich ist, zu erproben und bei  
855 Akzeptanz durch die Mehrheit der Anwohner\*innen zu verstetigen.

856 Wir sprechen uns für die Einsetzung einer/eines städtischen  
857 Fußgängerbeauftragten aus. Um den Fußverkehr sicherer zu machen, bedarf es einer  
858 Verbesserung des Winterdienstes und der konsequenteren Ahndung von Verstößen  
859 gegen Halteverbotszonen oder die Blockierung von Gehwegen. Fußwegebeleuchtung  
860 soll bedarfsorientiert unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte eingeplant  
861 werden. Die im letzten Jahr umgesetzte Beleuchtung im Alaunpark ist dafür ein  
862 gutes Beispiel.

### 863 Sharing ermöglicht Multimobilität

864 Sharing-Modelle ermöglichen es Menschen, flexibel mobil zu sein und alles zu  
865 erreichen, ohne selbst ein Auto besitzen zu müssen. In Verbindung mit dem  
866 Öffentlichen Personennahverkehr erleichtert Bike- und Carsharing vielen Menschen  
867 die Mobilität und spart Kosten. Die MOBIpunkte sind eine Dresdner  
868 Erfolgsgeschichte GRÜNER Verkehrspolitik. Daran gilt es anzuknüpfen, das Netz  
869 der MOBIpunkte weiter zu verdichten und in die Randgebiete der Stadt  
870 auszudehnen. Dass inzwischen drei Mal so viele MOBIBikes durch die Stadt fahren  
871 wie noch vor wenigen Jahren, ermöglicht flexible, preiswerte und saubere  
872 Mobilität. Wir wollen das Systems der MOBIBikes im gesamten Stadtgebiet ausbauen  
873 und in den nächsten Jahren um weitere Fahrräder und Lastenräder ergänzen.

874 Ebenso befürworten wir GRÜNE die Verfestigung und Ausweitung des MOBISHuttle-  
875 Service insbesondere in ländlichen Gebieten.

877 Wir werden dafür sorgen, dass sicher gestellt wird, dass falsch abgestellte oder  
878 liegende E-Scooter nicht Passanten behindern oder gefährden und dass Verstöße

879 gegen die Sorgfaltspflicht stärker sanktioniert werden. Dafür sind die im  
880 Stadtrat verabschiedeten Sharing-Leitlinien eine gute Grundlage.

881 Park-and-Ride-Angebote wollen wir ausbauen und die Bedingungen für das  
882 Carsharing verbessern, indem dafür mehr Plätze eingerichtet werden.

883 Radverkehr weiter fördern

884 Mobilitätswende in der Stadt heißt für uns: flächendeckend gute Bedingungen zum  
885 Radfahren. Wir setzen uns als einzige Partei konsequent für alle ein, die ihren  
886 Arbeitsplatz, Geschäfte, Freizeitmöglichkeiten und ihr Zuhause sicher mit dem  
887 Rad erreichen wollen. Unser Ziel ist es, dass Radfahren in Dresden keinen  
888 besonderen Mut mehr erfordert. Jedes Kind soll eigenständig mit dem Rad in die  
889 Schule fahren können, ohne dass die Eltern Angst haben müssen. Unser Ziel ist,  
890 dass sich bis 2030 die überwiegende Mehrheit der Dresdnerinnen und Dresdner mit  
891 dem Fahrrad sicher fühlt.

892 Die bereits realisierten Radwege an Dresdner Hauptstraßen wie der Albertstraße,  
893 St. Petersburger Straße, Reicker Straße, Bautzner Straße und viele mehr gehen  
894 auf GRÜNE Initiativen zurück. Der energische Widerstand unserer politischen  
895 Mitbewerber gegen längst beschlossene Radwegprojekte wie beispielsweise an der  
896 Bautzner Straße zeigt jedoch: Der konsequente Ausbau des Radwegenetzes in  
897 Dresden braucht immer wieder Druck im Stadtrat – dafür stehen wir.

898 Wir wollen, dass weitere Lücken im Radwegenetz geschlossen werden, etwa an der  
899 Großen Meißen Straße, der Kesselsdorfer Straße und der Königsbrücker Straße. Im  
900 Nebenstraßennetz wollen wir mit Fahrradstraßen hochwertige Radrouten nach dem  
901 Beispiel der Radroute Ost in allen Stadtvierteln entwickeln. Immer dann, wenn an  
902 einer Straße ohnehin gebaut wird, müssen sich die Bedingungen für den Radverkehr  
903 verbessern und in diesem Zuge Projekte aus dem Radverkehrskonzept realisiert  
904 werden.

905 Die Planungen für Radschnellwege nach Langebrück, Radebeul, Freital und Pirna  
906 als durchgehende Verbindungen ins Umland wollen wir zügig umsetzen, um auch  
907 Pendler\*innen aus dem Umland mit kreuzungsarmen Routen abseits des Autoverkehrs  
908 ein attraktives Angebot für das Radfahren zu machen. Wir setzen uns für neue  
909 Radbrücken zwischen Pieschen und dem Ostragehege, vom Grünzug Weißeritz Richtung  
910 Plauen sowie in Verlängerung des Dammwegs über die Stauffenbergallee als ersten  
911 Abschnitt des Radschnellwegs Richtung Norden ein.

912 Wir wollen den Dresdnern das Pendeln mit Rad und Bahn erleichtern, indem wir  
913 alle Haltepunkte und alle wichtigen Endpunkte von Bus und Bahn mit  
914 diebstahlsicheren Fahrrad-Abstellanlagen ausstatten.

915 Im Rahmen des städtischen Radverkehrskonzepts haben wir damit begonnen,  
916 Ressourcen für das Radwegenetz aufzustocken und prioritäre Maßnahmen umzusetzen.  
917 Wir wollen das bestehende Radverkehrskonzept im Rahmen des neuen Dresdner  
918 Mobilitätsplanes forschreiben, mehr Radrouten mit durchgängig hoher Qualität  
919 schaffen und einen "Dresdner Standard" für breite und ebene Radweginfrastruktur  
920 etablieren. Besonders die Stadtrandlagen und Verbindungen in Nachbarorte wollen  
921 wir noch besser an das bestehende Radwegenetz anschließen und sprechen uns  
922 deshalb für eine räumliche Erweiterung des Radverkehrskonzepts aus.

923 Bahn und Bus weiter stärken

924 Wir GRÜNE wollen Mobilität barrierefrei für alle Altersgruppen sicherstellen.  
925 Dafür sind attraktive Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs nötig, die  
926 es den Nutzer\*innen erlauben, bequem und flexibel ihre Ziele zu erreichen. Wir  
927 räumen Bahn und Bus den Vorrang vor dem Auto ein, um sie zu beschleunigen und  
928 konkurrenzfähige Reisezeiten anbieten zu können. Schon kleine Maßnahmen wie an  
929 der Tolkewitzer Straße, die gegen erhebliche Widerstände durchgesetzt wurden,  
930 zeigen: Die Beschleunigung von Bus und Bahn gibt es nur mit uns GRÜNEN.

931 Wir betrachten den ÖPNV als ein wesentliches Element der Daseinsvorsorge, dessen  
932 Finanzierung gesichert und nach Möglichkeit ausgebaut werden muss. Ein gut  
933 funktionierender ÖPNV spielt eine wesentliche Rolle für die soziale Teilhabe,  
934 die Entlastung der Umwelt, den Schutz des Klimas und die Verbesserung der  
935 Lebensqualität in der Stadt. Das verlangt nach einer soliden Finanzierung, die  
936 ein attraktives und bezahlbares Angebot für alle möglich macht. Eine gute  
937 tarifliche Bezahlung des Fahrpersonals und der sonstigen Fachkräfte der DVB ist  
938 Grundvoraussetzung für den Erhalt der hohen Qualität des Dresdner ÖPNV. Aus all  
939 diesen Gründen stehen wir GRÜNE für eine anteilige Finanzierung des ÖPNV aus dem  
940 Stadthaushalt sowie für die Erschließung neuer Finanzierungsquellen.

941 Der Ausbau des S-Bahnnetzes ist eine Erfolgsgeschichte und hat für viele  
942 Pendler\*innen eine schnelle Alternative zum Auto geschaffen. Schon heute werden  
943 viel mehr Pendelwege mit der S-Bahn zurückgelegt, als noch vor wenigen Jahren.  
944 Daran wollen wir anknüpfen und den S-Bahn-Ausbau weiter vorantreiben. Durch  
945 einen dichteren Takt, längere Züge und den Ausbau von MOBelpunkten sowie  
946 Fahrradgaragen an den Haltepunkten werden wir das Angebot für Pendler\*innen  
947 weiter verbessern.

948 Wir GRÜNE wollen die Erweiterung des Busverkehrs – insbesondere die Busnetze  
949 Südwest und Nordost – fortführen. Den Anteil der E-Busse werden wir in Richtung  
950 des Ziels 100 Prozent Elektromobilität schrittweise steigern. Quartiersbusse und  
951 das MOBIShuttle können den klassischen ÖPNV ergänzen und so neue Fahrgäste im  
952 ganzen Stadtgebiet und vor allem in Stadtrandlagen gewinnen.

953 Auch das Straßenbahnnetz wollen wir um die Linie 5 von Plauen in die Johannstadt  
954 erweitern. Die Verlängerung der Linie 8 entlang der großen Firmen nach Boxdorf  
955 im Dresdner Norden ist zu prüfen. Ebenso soll die neue Campuslinie Löbtau –  
956 Südvorstadt – Strehlen weiter zügig und stadtraumverträglich eingerichtet  
957 werden. Weiterhin sollen die S-Bahn und das Busnetz (z.B. Linie 64) ausgebaut  
958 sowie, wo sinnvoll, der Takt verdichtet werden. Wir stehen weiterhin zum Ausbau  
959 der Königsbrücker Straße gemäß der geltenden Beschlusslage, der auch den  
960 Erfordernissen des Straßenbahnverkehrs gerecht wird.

961 Wir GRÜNE sprechen uns für den Erhalt der Elbfähren und ihre mittelfristige  
962 Umstellung zu Elektrofähren sowie die uneingeschränkte Fortführung des  
963 Fährbetriebs aus.

964 Unsere Straßen zeitgemäß gestalten

965 Mobilitätsbedürfnisse ändern sich. Wo bisher vierstreifige Verkehrsschneisen  
966 sind, sehen wir GRÜNE Potenzial für Radwege, die Straßenbahn und viel mehr  
967 Stadtgrün. Wir setzen uns dafür ein, dass die St. Petersburger Straße und die  
968 Große Meißner Straße mit dem Neustädter Markt stadtraumverträglich und  
969 fußgängerfreundlich umgestaltet werden. Mit der Befreiung der Wilsdruffer Straße

970 vom Durchgangsverkehr wollen wir die zentrale Achse mit Postplatz und Altmarkt  
971 revitalisieren und die Aufenthaltsqualität steigern.

972 Dresden benötigt keine neuen Straßen oder Brücken für den Autoverkehr.  
973 Stattdessen wollen wir den vorhandenen Bestand erneuern wie es bei der  
974 Stauffenbergallee West vorgesehen ist. Den Ansatz, Straßensanierungen mit  
975 Baumpflanzungen zu verbinden, werden wir entschlossen fortführen. Dies ist ein  
976 wichtiger Bestandteil der notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas  
977 angesichts immer heißerer Sommer. Straßenbäume spenden Schatten, speichern  
978 Feuchtigkeit und verringern so die Überhitzung der Stadt.

979 Zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität wollen wir aus autogerechten  
980 Straßenabschnitten neue hochwertige und grüne Stadtplätze entwickeln. Wir  
981 stellen uns einen lebendigen Platz vor dem Hochhaus der Hochschule für Technik  
982 und Wirtschaft vor, einen begrünten und autofreien Stadtplatz am östlichen Ende  
983 der Hüblerstraße sowie die Aufwertung der Eschenstraße am Bischofsplatz zu einem  
984 attraktiven Stadtplatz mit Sportgelegenheiten und Begrünung. Zudem setzen wir  
985 uns für einen begrünten Platz mit hoher Aufenthaltsqualität am Campus der TU  
986 Dresden vor der Alten Mensa ein.

987 Die Louisenstraße und angrenzende Straßenzüge wollen wir so umgestalten, dass  
988 sie zu nachbarschaftlichem Verweilen einlädt. Jung und Alt, egal ob zu Fuß, mit  
989 Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl oder auf dem Rad sollen sich wohlfühlen können.

990  
991 Die Stellplatzsatzung legt fest, wie viele Stellplätze für Autos und Fahrräder  
992 bei Neubauten zu schaffen sind. Wir wollen umweltfreundliche Mobilität fördern  
993 und setzen uns deshalb für eine weitere Lockerung der Pflicht zur Schaffung  
994 klassischer Autostellplätze ein, wenn sie beispielsweise durch Carsharing,  
995 Lastenräder und Fahrradstellplätze ersetzt werden. So kann ressourcenschonender  
996 und kostengünstiger gebaut werden, was damit gleichzeitig zukünftige Mietkosten  
997 senkt.

998 Die Parkraumbewirtschaftung soll dem Ressourcen- und Flächenverbrauch, den alle  
999 Bürger\*innen mitbezahlen müssen, gerecht werden. Wir sprechen uns deshalb für  
1000 mehr Anwohnerparkzonen im Stadtgebiet aus. Einen Mehrbedarf sehen wir bei  
1001 kostenfreien Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen.

1002 Wir setzen uns für einen gut funktionierenden Wirtschaftsverkehr ein, der unsere  
1003 städtische Wirtschaft fördert, nachhaltiger wird und damit Lebensqualität  
1004 verbessert. Zusätzlich wollen wir mehr Parkplätze in Kurzzeitparkplätze und  
1005 Lieferzonen umwandeln. Hierzu wollen wir die Möglichkeiten der letzten  
1006 bundesrechtlichen Änderungen konsequent nutzen und mehr Lieferzonen einrichten.  
1007 Auch wollen wir das Straßennetz vom Lieferverkehr entlasten, indem wir  
1008 Transporte auf der „letzten Meile“ anders organisieren, als das bisher  
1009 geschieht. Neben dem neuen Mikrodepot am Bahnhof Neustadt sollen weitere  
1010 Mikrodepots entstehen, bei denen die Paketzustellung auf elektrische  
1011 Kleinfahrzeuge und Lastenräder verteilt wird.  
1012 Wir wollen weiterhin und intensiver mit Unternehmen im Bereich Mobilität  
1013 zusammenarbeiten und sie bei der Einführung und Nutzung innovativer Konzepte,  
1014 z.B. beim Carsharing, Bikesharing, bei Mobilitätsbudgets unterstützen.