

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 Leitzielen 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 Anforderungsampeln 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
875 Ebenso befürworten wir GRÜNE die Verstetigung und Ausweitung des MOBIshuttle-
876 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 Meißner 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 fortschreiben, 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 MOBIpunkten 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 MOBIsuttle 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.