Beschluss Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

Gremium:	Stadtparteitag
Beschlussdatum:	12.01.2019
Tagesordnungspunkt:	3.B) Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

Text

B) Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

B. 1) Unsere Stadt gemeinsam gestalten

Dresden ist in den letzten Jahren sichtbar schöner, vielfältiger und urbaner geworden. Die Stadt entwickelt sich immer mehr zu einer effizienten und kompakten europäischen Stadt im ökologischen Netz - ein Leitbild, das wir GRÜNE unterstützen.
Die Fertigstellung des Kraftwerks Mitte hat mit dem Einzug der Staatsoperette und des tjg. theater junge generation auch die Bebauung der Schweriner Straße vorangetrieben. Mit dem Schwimmsportkomplex Freiberger Straße, dem Platz an der Annenkirche und dem Wettiner Platz sind weitere attraktive und grüne großstädtische Plätze entstanden.
Auch der Neumarkt und der Postplatz gehen ihrer baulichen Vollendung entgegen. Der Bau der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße, ein ebenso wichtiges verkehrliches wie städtebauliches Projekt, hat begonnen. Mit der Entscheidung zum Bauabschnitt bis zur Rudolf-Renner-Straße haben wir den Kesselsdorfer Boulevard auf etwa 500 Meter Länge bis zur Einmündung Wernerstraße erweitert. Es handelt sich damit um das größte Projekt dieser Art in Dresden - das wird Maßstäbe setzen!

Wir GRÜNE treten auch weiterhin für den Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ein. In den Zeiten des Bevölkerungswachstums wird dies zu einer Verdichtung in der Innenstadt und den Stadtteilzentren führen. Dabei dürfen Bäume und Grünzonen nicht unter die Räder kommen.
Wir freuen uns, dass der Baubürgermeister für das historisch bedeutsame Gebiet am Neustädter Brückenkopf einen internationalen Wettbewerb veranstaltet, an dem sich erstmals auch die Öffentlichkeit intensiv beteiligen kann. Mit dem „Wettbewerb Königsufer“ wollen wir für das Gebiet zwischen Elbe, Neustädter Markt, Carolaplatz und Japanischem Palais eine städtebaulich hervorragende Lösung finden.

Wir Grüne wollen eine hohe Baukultur, die dem Anspruch Dresdens, eine der schönsten Städte Europas zu sein, gerecht wird, erhalten und für die heutige Zeit weiter entwickeln. Mit der Bürgerbeteiligungssatzung wollen wir den Dresdner*innen ermöglichen, sich frühzeitig in Planungsprozesse einzuschalten.

Baukultur ist Stadtkultur
Die städtebauliche Qualität von öffentlichen Räumen und die architektonische Qualität von Bauten prägen und beeinflussen ganz wesentlich die Wahrnehmung einer Stadt. Dresden braucht mehr gut gestaltete zeitgenössische Architektur.
Daher fordern wir für alle größeren Bauvorhaben Gestaltungswettbewerbe.
Wir sprechen uns für den Bestand des Zentrums für Baukultur im Kulturpalast als Plattform für zeitgenössisches Bauen aus und unterstützen die öffentlichkeitswirksame Arbeit der Gestaltungskommission.

Bauliches Erbe bewahren
Denkmalschutz ist eine wichtige Aufgabe von Stadtentwicklung, dient der Pflege von Baukultur., ist aber gleichzeitig auch ein wichtiger Bestandteil der städtischen Erinenrungskultur und dient nicht zuletzt der Ressourcenschonung. Wir wollen wertvolle Denkmale wie z. B. die Behrsche Villa, das Stadtteilhaus Friedrichstadt und das Hotel Stadt Leipzig sichern und den drohenden Verlust stoppen. Unseren Schutz benötigen nicht nur die bekannten Sehenswürdigkeiten, sondern gerade die vielen kleinen Denkmale und stadträumlichen Strukturendie in ihrer Summe die geschichtliche Entwicklung Dresdens nachvollziehbar und erlebbar machen. Ergänzend zu den Erhaltungssatzungen Striesen und Blasewitz streben wir für baukulturell besonders schützenswerte Stadtgebiete weitere Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen an.

Als Teil der Erinnerungskultur wird Denkmalschutz aber auch gern instrumentalisiert. Versuche, längst vergangene und verklärte Bilder bzw. Welten zu rekonstruieren und dabei vermeintlich Unperfektes oder Störendes zu beseitigen, werden wir kritisch nach Beweggründen hinterfragen. Originale bauliche Zeugnisse werden wir, wie bereits auf unsere Initiative hin im Stadtrat beschlossen, in Neubauvorhaben integrieren.

Wir unterstützen die Initiativen städtischer Schulen, sich an Landes-, Stiftungs- oder auch europäischen Projekten zu Fragen des (bau-)kulturellen Erbes zu beteiligen.

Klimaangepasst bauen - am Menschen orientiert
Die Stadtentwicklung Dresdens soll innerhalb der Leitplanken ökologischer Verträglichkeit bleiben. Dies erfordert in erster Linie eine Verminderung des Flächenverbrauchs vor allem in den Rand- und Außenbereichen. Neue Wohngebiete in den Außenbereichen lehnen wir abgesehen von sinnvollen Abrundungen ebenso ab, wie die Entwicklung neuer Standorte, die nicht mit dem ÖPNV erreicht werden können.

Wir werden Leitlinien für klimaangepasstes Bauen in Dresden entwickeln und etablieren. Dazu gehören Standards für eine möglichst CO2-neutrale Wärmebilanz, für die Solarenergienutzung, Dach- und Fassadenbegrünungen, die Minimierung der Bodenversiegelung und die Schaffung von Grünflächen. In jedes neue Baugebiet gehören Grünflächen, die als öffentlicher Raum für alle auch dem Miteinander in der Stadt dienen. Dazu werden wir eine städtische Begrünungssatzung vorlegen. Gleichzeitig werden wir gemeinsam mit dem IÖR prüfen, wie sich der Biotopflächenfaktor als ökologischer PLanungskennwert entwickeln läßt, um so verbindlich Umweltqualitätsziele in der vorsorgenden Umweltplanung bei Bauvorhaben standartisiert und konkret benennen zu können.

Kühle Luft muss ungehindert in die Stadt einströmen können. Dazu müssen Kaltluftschneisen von weiterer Bebauung freigehalten werden. Wir fordern für jede größere Baumaßnahme in der Stadt verpflichtende Klimagutachten und Auflagen, die sicherstellen, dass die wichtigen Frischluftströme erhalten bleiben. Dazu werden wir den Elbraum, freigelegte Bachläufe, multifunktionale Grünzüge und naturnahe Parke als starke Kettenglieder des ökologischen Netzes erhalten und ausbauen. Wir kämpfen dafür, diese Ziele auch im Flächennutzungsplan verbindlich festzuschreiben.

Wir werden bei kommunalen Bauvorhaben Standards des ökologischen Bauens verbindlich machen. Eine durchdachte, ökologische Bauweise kann dazu beitragen, Umweltbelastung und Energieverbauch schon bei der Herstellung der eingesetzten Baustoffe sowie auch im Betrieb erheblich zu senken.

Lebendige und attraktive Stadtteile
Jeder Stadtteil Dresdens soll bis 2025 über ein Nachbarschaftszentrum verfügen. Damit wollen wir Raum für kulturelle Angebote, Nachbarschaftsbegegnung und Informationsveranstaltungen bieten. Die Zentren sollen Anlaufpunkt der Stadtverwaltung sein und unkompliziert Räume für Initiativen und Vereine zur Verfügung stellen.
Wir schaffen in jedem Stadtteil nach dem Vorbild aus den „soziale Stadt"-Gebieten eine kommunal finanzierte Stelle für Gemeinwesenarbeit, die bei (Interessen-)Konflikten vermittelt, Bürgerbeteiligung organisiert und Bürgerengagement für den Kiez fördert. Wir wollen, insbesondere bei Stadtentwicklungsprojekten, verstärkt zivilgesellschaftliche Akteure, die sich vernetzen und in unterschiedlichen Feldern durch ihre Projekte einen Mehrwert für das Gemeinwesen schaffen, frühzeitig in die Planungsprozesse einbeziehen und neue Modelle der Quartiersentwicklung mit den Bürgerinnen und Bürgern erproben.

Innenstadt weiterentwickeln
Seit zwanzig Jahren kämpfen GRÜNE für eine autofreie Augustusbrücke. Den entsprechenden Stadtratsbeschluss und dessen Umsetzung gilt es zu verteidigen!
Wir treten für eine schmalere Gestaltung der Großen Meißner Straße ein, um Hauptstraße, Neustädter Markt und Augustusbrücke stadträumlich zusammenzuführen. So wird eine zusammenhängende, touristisch hochwertige Fußgängerzone vom Albertplatz bis zum Hauptbahnhof entstehen, die Alt- und Neustadt verbindet.
Wir setzen uns für mehr große, schattenspendende Bäume und Grünanlagen in der Innenstadt ein, um auch im Sommer ein erträgliches Stadtklima zu sichern. Dabei sollen vor allem auch die Nebenstraßen als Baumpflanzstandorte in Betracht gezogen werden. Bei der anstehenden Sanierung des Altmarkts sollen auch auf der Westseite Bäume gepflanzt werden.
Die Fußgängerbereiche auf der Wilsdruffer Straße wollen wir als öffentliche Ausstellungsfläche für Kunstobjekte im öffentlichen Raum gestalten und mit Bänken aufwerten. Diese Straße werden wir, wie auch den Promenadenring, zum lebendigen Stadtboulevard entwickeln.
Wir setzen uns für ein in den Sommermonaten autofreies Terrassenufer ein. Wir werden eine zeitlich befristete öffentliche und kulturelle Nutzung jenseits des Autoverkehrs ermöglichen.
Wir GRÜNE setzen uns seit Langem für den Promenadenring entlang des Verlaufs der barocken Stadtbefestigung ein. Wir werden in den nächsten Jahren den baumbestandenen Promenadenring Ost zwischen Wilsdruffer Straße und Rathausplatz sowie weiter bis zur Seestraße als Fußgängerachse mit hoher Aufenthaltsqualität fertigstellen. Wir wollen den Promenadenring Nordost auch östlich der Schießgasse bis zur Elbe fortsetzen.

Wir werden eine breite Grünverbindung zwischen Rathausplatz, Hygiene-Museum und Großem Garten erhalten und entwickeln. Dabei werden wir eine Verschmälerung der Petersburger Straße prüfen, die eine starke städtebauliche Barriere zwischen Altstadt, Pirnaischer Vorstadt und dem Robotrongelände bildet. Der Errichtung des neuen Verwaltungszentrums und der Wohnbebauung zwischen Petersburger Straße und Hygiene-Museum wird dafür neue Impulse setzen.

Lebendige Stadtteile in Pieschen und der Neustadt
Wir GRÜNE kämpfen seit Jahren für Wohnungsbau am Alten Leipziger Bahnhof und gegen die Ansiedlung eines großen Einkaufsmarktes mit Betonwüste als Parkplatz. Wir wollen in diesem innenstädtischen Raum zwischen Neustadt und Pieschen lieber einen aktiven und durchgrünten neuen Stadtteil an der Elbe entwickeln. Wir konnten in der zurückliegenden Wahlperiode nur den rechtlich unverbindlichen Masterplan durchsetzen, der anstelle des Großmarkts einen neuen Stadtteil vorsieht. Die Stadtratswahl wird deshalb auch darüber entscheiden, ob die einzigartigen Entwicklungschancen des Areals zerstört werden oder nicht.
Wir werden das Gelände vom Puschkinplatz bis zum Alten Leipziger Bahnhof zu einem Pilotprojekt im Sinne einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung machen. Es soll in partizipativen Prozessen mit den Akteur*innen aus der Zivilgesellschaft eine gemeinsame Vision eines lebendigen, durchgrünten und nachhaltigen Quartiers entwickelt und geplant werden.
Die Planung der Königsbrücker Straße berücksichtigt erstmals in Dresden vorrangig die Bedürfnisse eines Stadtteilzentrums. Wir haben einen für alle Verkehrsteilnehmer*innen funktionsfähigen Kompromiss gefunden, der nicht mehr nur allein die Interessen des Autoverkehrs berücksichtigt. Im mittleren Abschnitt dominieren breite Fußwege, grüne Seitenräume und Radanlagen. Jetzt gilt es dafür zu kämpfen, dass diese gute Planung auch endlich gebaut und die Sanierung der Königsbrücker Straße nicht weiter blockiert wird.

Fernsehturm-Sanierung im Einklang mit Landschaftsschutz und ohne städtische Mittel
Wenn der Fernsehturm am Rand der Stadt durch private Initiative saniert und betrieben werden sollte, sagen wir nicht pauschal „nein“. Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet sind dabei zu vermeiden. Im Umfeld des Turms wurden in den vergangenen Jahren andere Bauprojekte durch Förderung von Natur und Umwelt ausgeglichen. Diese Ausgleichsflächen dürfen nicht wieder entfernt werden. Die Öffnung des Turms für Besucher darf nicht zu Verkehrschaos in den benachbarten Wohngebieten führen. Daher ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das auf den öffentlichen Verkehr setzt. Wir werden keine städtische Haushaltsmittel für die Sanierung oder den laufenden Betrieb des Fernsehturms verwenden.

B. 2) Umweltverträgliche Mobilität für alle in einer Stadt der kurzen Wege

Mobilität der Zukunft erzeugt kaum Lärm, ist für alle sicher, emmissionsarm, flächengerecht und sozial. Wir wollen Lebensqualität im Stadtraum, nicht nur in Häusern oder Parks, sondern auch auf unseren Straßen und Plätzen. Wir wollen, dass alle Menschen sich im Straßenraum sicher und wohl fühlen.

Wir treten für eine rationale Mobilitätspolitik ein, die sich an den gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs, dem Ressourcen- und Flächenverbrauch und der Aufenthaltsqualität im Stadtraum orientiert. Deshalb setzen wir GRÜNE uns in Dresden gezielt für eine Unterstützung von Radverkehr, Fußverkehr, Bus und Bahn (ÖPNV) ein. Sichere Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger sowie ein attraktiverer ÖPNV führen zur Verringerung der Verkehrsdichte auf Dresdens Straßen. Damit kommt auch der Wirtschaftsverkehr besser voran.

Wohngebiete und die Innenstadt werden wir von motorisiertem Verkehr entlasten. Der Lieferverkehr soll Zeitfenster und Anlieferflächen bekommen. Tempo 30 im Nebenstraßennetz, Tempo 20 bei Straßen mit hohem Fußgängeraufkommen sowie verkehrsberuhigte Bereiche ("Spielstraße") sollen die Regel sein.

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen und alle Verkehrsarten stehen bei uns in der Priorität ganz oben. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind im Alltag stärker gefährdet und brauchen deshalb unseren besonderen Schutz. Unser Ziel heißt „Vision Zero" - Null Verkehrstote auf Dresdens Straßen.

Gut zu Fuß durch die Stadt
Die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkter Personen wurde zu lange vernachlässigt. Die rot-grün-rote Kooperation im Stadtrat hat deshalb die Mittel für Gehwege deutlich erhöht.
Wir werden uns dafür einsetzen, dass dieses Geld zweckgemäß verwendet wird. Wir fordern ein Fußwegeprogramm für ein barrierefreies Fußwegenetz in Dresden. Wir setzen uns für mehr fachkundiges Personal in der Verwaltung für die Planung der Fußwege ein.

Breite und ebene Fußwege entscheiden vor allem für Kinder, Eltern mit Kinderwagen und alte Menschen über ihre Lebensqualität im eigenen Wohnumfeld. Dresden muss sichere Schulwege für alle Kinder gewährleisten. Wir setzen uns daher für eine sichere und fußgängerfreundliche Gestaltung des unmittelbaren Schulumfelds ein.

Oft müssen Fußgängerinnen und Fußgänger sehr lange warten, bis die Ampel für sie auf Grün schaltet. In sehr vielen Fällen müssen sie zuvor aktiv Grün anfordern ("Bettel-Ampel"). Häufig sind auch die Grünphasen zu kurz, um die Straße sicher zu überqueren. An vielen Kreuzungen gewinnt man den Eindruck, dass bei der Planung die Belange der Fußgänger nicht beachtet worden sind. Wir werden deshalb eine Überprüfung aller Ampelanlagen veranlassen, mit dem Ziel, die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. . Baustellen und Umleitungen von Fußwegen müssen barrierefrei sein. Wir haben gemeinsam mit dem Fuß e. V. und dem Seniorenbeirat konkrete Vorschläge für Zebrastreifen in der Stadt vorgelegt, in den Stadtbezirksbeiräten und Ortschaftsräten diskutiert und mit unseren Partnern im Stadtrat beschlossen. Wir werden auf eine deutlich schnellere Umsetzung drängen.

Sicher mit dem Rad unterwegs
Immer mehr Dresdnerinnen und Dresdner sind mit dem Rad unterwegs oder würden dies gerne sein. Denn das Fahrrad ist deutlich preisgünstiger als ein Auto, hält fit und ist für einen erheblichen Teil der Wege in der Stadt das ideale Verkehrsmittel. Der lärm- und schadstofffreie Radverkehr kann einen erheblichen Beitrag zur Verminderung schädlicher Treibhausgase leisten. Wir wollen, dass noch viel mehr Menschen das Rad als sicheres Verkehrsmittel nutzen. Unser Ziel ist es deshalb, den Anteil des Radverkehrs in Dresden bis 2025 auf mindestens 25% zu verdoppeln.

Mit diesem Ziel haben wir auch das Radverkehrskonzept 2025 auf den Weg gebracht und gezielt das Personal in der Stadtverwaltung für Radverkehrsplanung erhöht. Die Umsetzung der über 400 Maßnahmen des Konzepts muss jetzt zügig, koordiniert und schnell vorangehen. Wir setzen uns dafür ein, dass mindestens 20 Prozent der Mittel für den Straßenbau dafür eingesetzt werden, um schneller ein sicheres und hindernisfreies Radwegenetz zu erreichen.

In Dresden werden Radfahrende überdurchschnittlich oft Opfer schwerer Unfälle, auch mit Todesfolge. Abrupt endende Radwege, Kopfsteinpflaster, fehlende Fahrbahnmarkierungen und Radwege, die knapp an parkenden Autos vorbeigeführt werden, gehören noch immer zu den Hauptursachen bei Radunfällen. Das wollen wir

schnellstmöglich ändern: Am Bischofsplatz ist uns dies bereits geglückt, auf der St. Petersburger Straße steht ein Umbau noch aus. Wir werden bei der Planung die Belange der Radfahrenden in gefährlichen Kreuzungsbereichen besser berücksichtigen.

Lücken im Radwegenetz müssen geschlossen und Randbereiche von Dresden besser an die Innenstadt angebunden werden. Unser Ziel ist die Verbesserung der Bedingungen auch im Berufsradverkehr. Dafür müssen Radwegeführungen klar, eindeutig unddurchgehend mit höherer Geschwindigkeit befahrbar zur Verfügung stehen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden mit dem Bau von Radschnellwegen dafür sorgen, dass auch lange Alltagsstrecken sicher und in gleichbleibend hoher Qualität mit dem Rad zurückgelegt werden können. Beispiele dafür sind eine Westroute von Pieschen Richtung Radebeul, eine Route von Plauen in die Innenstadt und eine Nordroute vom Bahnhof Neustadt über die Stauffenbergallee nach Klotzsche, Weixdorf und Langebrück. Daneben stehen wir weiterhin für den Ausbau des Elberadwegs, der neben seiner touristischen Funktion auch für den Alltagsverkehr von Bedeutung ist. In diesem Zusammenhang muss die Verknüpfung mit dem restlichen Radwegenetz verbessert werden, insbesondere an den Brücken im Bereich der Innenstadt. Um Pieschen besser mit den Stadtteilen auf der Altstädter Seite zu verbinden, setzen wir uns für eine Fußgänger- und Radverkehrsbrücke von Pieschen ins Ostragehege ein. Ein Radweg durch die Flutrinne in Pieschen ist dazu eine sinnvolle Ergänzung.

In den Wohnvierteln werden wir ein komfortables Netz von qualifizierten Radrouten schaffen, indem wir beispielsweise die Alaunstraße in der Neustadt und die Kieler Straße in Klotzsche zu Fahrradstraßen machen. Außerdem werden wir in Striesen und weiteren Stadtteilen fahrradfreundliche Straßenzüge einrichten.
Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das Dresdner Radwegenetz betreuen und den Winterdienst auf Radwegen unterstützen.

Bei Sperrungen von Radwegen oder Radrouten setzen wir uns für regelkonforme, sichere und hindernisfreie Umleitungen ein, die möglichst direkt auf der Fahrbahn geführt werden sollen.

Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das Dresdner Radwegenetz betreuen. Den Winterdienst auf Radwegen werden wir weiter ausbauen, insbesondere Radfahrstreifen müssen geräumt werden.

Kollidierender Änderungsantrag:

Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das Dresdner Radwegenetz betreuen und den Winterdienst auf Radwegen unterstützen.

Unser Ziel ist ein deutlich verbessertes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet. An allen Endpunkten der Straßenbahn sowie an allen S-Bahn-Haltepunkten werden wir diebstahl- und vandalismussichere Fahrradparkplätze schaffen. Wir setzen uns dafür ein, dass bis 2023 an den beiden Fernbahnhöfen Fahrradstationen gebaut werden. Diese sollen verbunden werden mit weiteren Servicedienstleistungen, wie Fahrradverleih und Reparatur. Das erfolgreiche Leihradsystem soll ausgebaut werden. Ein zusätzliches stadtweites Lastenradverleihsystem ist unser Ziel.

Bus und Bahn weiter ausbauen
Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat eines funktionsfähigen städtischen Verkehrssystems. Die Angebote des ÖPNV haben sich in den letzten Jahren in Dresden und im Umland verbessert. Die Fahrgastzahlen steigen. Wir wollen den Anteil des ÖPNV von derzeit 22% auf 30% bis zum Jahr 2030 ausbauen und dafür sorgen, dass auch alle mit dem ÖPNV mitfahren können. Das von uns vorangebrachte Sozialticket nutzen inzwischen über 15.000 Dresdnerinnen und Dresdner. An diese Erfolge wollen wir anknüpfen.

Damit die Nutzung von Bus und Bahn noch attraktiver wird, setzen wir uns für bezahlbare Ticketpreise ein. Der Preis für eine Stunde Parken mit dem Auto in der Innenstadt darf nicht billiger sein als eine Einzelfahrt mit den Bussen und Bahnen der Dresdner Verkehrsbetriebe.

Seit 2014 verspricht die Staatsregierung die Einführung eines Bildungstickets für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende. Bisher ist davon nichts zu sehen. Wir treten daher dafür ein, in Dresden ein Bildungsticket für 15 € pro Monat für alle Schüler*innen, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden einzuführen - unabhängig vom Einkommen ihrer Eltern und der Entfernung zwischen Wohnung und Bildungseinrichtung. Damit einhergehend werden wir die aufwandsorientierte Erstattung des Schüler*innentransports abschaffen und alle Formen des Einzelnachweises aufheben. Der bürokratische Aufwand kann dadurch drastisch reduziert werden.

Wir setzen uns für den zügigen Bau des Stadtbahnprojektes Löbtau-Strehlen ein, der jetzt mit der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße und der Oskarstraße begonnen hat. Die neue Stadtbahnlinie soll die Buslinie 61 ersetzen und ist zur besseren Anbindung der TU Dresden von großer Bedeutung. Im Stadtrat haben wir die Einführung einer Haltestelle auf der Nossener Brücke beschlossen. Wir stellen zudem Planungsmittel für das zweite wichtige Stadtbahnprojekt von Johannstadt nach Plauen bereit.

Der im Jahr 2017 in den Hauptverkehrszeiten der S-Bahn-Linie 1 auf 15 Minuten verdichtete S-Bahn-Takt und die Eröffnung neuer Haltepunkte haben der S-Bahn tausende neue Kunden gebracht und sie als Alternative zum Auto gestärkt. Unsere Ziele sind eine weitere angebotsorientierte Taktverdichtung sowie neue Haltepunkte am Olbrichtplatz, am Strehlener Platz und an der Nossener Brücke. Auch die S-Bahn-Verbindungen ins Umland wollen wir ausbauen. Voraussetzung dafür ist u.a. die Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz. Das Gewerbegebiet Rähnitz muss – z. B. mit einer Verlängerung der Linie 8 – besser erschlossen werden Wir treten außerdem für den Ausbau eines gut vertakteten Nachtverkehrssystems zwischen S-Bahn und Bus und Straßenbahn in der Region ein.

Anknüpfend an die von uns erreichten Tarifverbesserungen wie die kostenlose Mitnahme von Familienmitgliedern für Monatskarten-Inhaber ab 18 Uhr und das Sozialticket werden wir uns für weitere Angebots- und Tarifverbesserungen einsetzen, um den ÖPNV noch attraktiver und die Tarifstruktur noch einfacher zu gestalten.

Wir setzen uns ein für die Reduktion von Emissionen im ÖPNV. Dieselbusse emittieren gerade im Innenstadtverkehr erhebliche Mengen an Stickstoffdioxid (NO2). Dafür werden wir die Busflotte der Dresdner Verkehrsbetriebe schrittweise auf umweltfreundliche Antriebssysteme umrüsten. Inzwischen sind Nachrüstsysteme auf dem Markt, mit denen der NO2-Ausstoß um über 90 Prozent gesenkt werden kann.

Den Betrieb der Straßenbahnflotte werden wir in den nächsten drei Jahren komplett auf erneuerbare Energien umstellen.

Zu einer guten Mobilitätskultur gehören für uns auch eine gute Anbindung Dresdens an den Eisenbahn-Fernverkehr. Wir setzen uns gegenüber der Landes- und Bundesebene für bessere Fernverkehrsverbindungen Richtung Berlin, Nürnberg, Wien und Wroclaw und für die Wiederanbindung Dresdens an ein europaweites Nachtzugnetz ein.

Umweltfreundlich und multimobil unterwegs
Wir begrüßen das Programm zur Schaffung von multimodalen Mobilitätspunkten, an denen der ÖPNV mit Taxi, Carsharing, Leihfahrrädern und Leihlastenrädern verknüpft wird. Wir unterstützen die Entwicklung der DVB zum zentralen Mobilitätsdienstleister. Bei der digitalen Verknüpfung multimodaler Mobilitätsangebote muss der Datenschutz gewahrt werden. Einen "gläsernen Verkehrsteilnehmer" lehnen wir ab.

Wir GRÜNE werden die Gesetzesänderungen auf Bundes- und Landesebene umsetzen und mehr Carsharingparkplätze im öffentlichen Straßenraum einrichten, damit weniger Menschen auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen sind und die Angebote zum Teilen von Autos attraktiver werden.

Wir wollen, dass Dresden eine Vorreiterrolle in der Elektromobilität einnimmt. Im städtischen Fuhrpark werden wir Energieverbrauch und Emissionen durch den Einsatz von Dienstfahrrädern, Carsharing und anderen innovativen Mobilitätskonzepten sowie durch die vorrangige Beschaffung von E-Fahrzeugen deutlich senken. Städtische Verwaltungsgebäude und öffentliche Einrichtungen wollen wir mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ausstatten.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen den Lieferverkehr intelligent neu organisieren. Dafür werden wir Micro-Hubs etablieren, die eine stadtteilverträgliche Citylogistik ermöglichen. So können Pakete und ähnliches innerhalb von Quartieren mit kleinen und leichten Fahrzeugen wie beispielsweise Lastenrädern transportiert werden. Falsch parkende Lieferfahrzeuge blockieren die Straßenbahn, versperren Gehwege und sind eine Gefährdung für Radfahrer. Daher werden wir uns dafür einsetzen, dass im Straßenraum mehr Platz für Lieferparkplätze vorgehalten wird.

Straßen für Menschen gestalten
Die Zeiten, in denen sich die Verkehrs- und Stadtplanung allein dem optimalen Abfluss des Autoverkehrs unterordnen mussten, sind vorbei. Bei künftigen Planungen für komplexe Straßenbauvorhaben wollen wir erreichen, dass die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs mit der gleichen Gewichtung berücksichtigt werden wie die des Autoverkehrs.

Der Straßenraum ist mehr als nur eine Verkehrsfläche. Wir werden die Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen verbessern. Dazu gehören für uns mehr Straßenbäume, ausreichend Bänke und attraktive Begegnungsbereiche. Auch die Perspektive von Kindern soll bei der Gestaltung des Straßenraums stärkere Beachtung finden.Wir setzen uns für mehr Fußgängerzonen, Spielstraßen und Shared-Space-Zonen in Dresden ein, z. B. auf der Louisenstraße, sowie für eine Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten und in der Innenstadt.

Wir bekennen uns zum Leitbild einer weitestgehend autofreien Äußeren Neustadt im

Bereich zwischen Königsbrücker Straße, Bautzner Straße, Kamenzer Straße und Bischofsweg. Den Weg dahin werden wir gemeinsam mit Anwohner*innen, Gewerbetreibenden und ortsansässigen Initiativen gehen. Bei der schrittweisen Neugestaltung von Straßen werden wir Flächen, die jetzt ausschließlich dem Parken oder Autofahren dienen, zu belebten, vielfältig genutzten Stadtbereichen machen und Platz für Straßenbäume gewinnen. Damit leisten wir einen aktiven Beitrag im Kampf gegen die Klimakrise und schaffen ein Modellprojekt als Vorbild für andere Stadtteile.

Das Nebenstraßennetz in Dresden ist aufgrund jahrelanger Vernachlässigung an vielen Stellen in einem schlechten Zustand. Daher werden wir uns für ein Sanierungsprogramm einsetzen. Die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt wollen wir ausbauen, auch um den Umweltverbund zu stärken.