

Beschluss Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

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

Text

1111 B) Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

1112 B. 1) Unsere Stadt gemeinsam gestalten

1113 Dresden ist in den letzten Jahren sichtbar schöner, vielfältiger und urbaner
1114 geworden. Die Stadt entwickelt sich immer mehr zu einer effizienten und
1115 kompakten europäischen Stadt im ökologischen Netz - ein Leitbild, das wir GRÜNE
1116 unterstützen.

1117 Die Fertigstellung des Kraftwerks Mitte hat mit dem Einzug der Staatsoperette
1118 und des tjg. theater junge generation auch die Bebauung der Schweriner Straße
1119 vorangetrieben. Mit dem Schwimmsportkomplex Freiburger Straße, dem Platz an der
1120 Annenkirche und dem Wettiner Platz sind weitere attraktive und grüne
1121 großstädtische Plätze entstanden.

1122 Auch der Neumarkt und der Postplatz gehen ihrer baulichen Vollendung entgegen.
1123 Der Bau der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße, ein ebenso wichtiges
1124 verkehrliches wie städtebauliches Projekt, hat begonnen. Mit der Entscheidung
1125 zum Bauabschnitt bis zur Rudolf-Renner-Straße haben wir den Kesselsdorfer
1126 Boulevard auf etwa 500 Meter Länge bis zur Einmündung Wernerstraße erweitert. Es
1127 handelt sich damit um das größte Projekt dieser Art in Dresden - das wird
1128 Maßstäbe setzen!

1129 Wir GRÜNE treten auch weiterhin für den Grundsatz „Innenentwicklung vor
1130 Außenentwicklung“ ein. In den Zeiten des Bevölkerungswachstums wird dies zu
1131 einer Verdichtung in der Innenstadt und den Stadtteilzentren führen. Dabei
1132 dürfen Bäume und Grünzonen nicht unter die Räder kommen.

1133 Wir freuen uns, dass der Baubürgermeister für das historisch bedeutsame Gebiet
1134 am Neustädter Brückenkopf einen internationalen Wettbewerb veranstaltet, an dem
1135 sich erstmals auch die Öffentlichkeit intensiv beteiligen kann. Mit dem
1136 „Wettbewerb Königsufer“ wollen wir für das Gebiet zwischen Elbe, Neustädter
1137 Markt, Carolaplatz und Japanischem Palais eine städtebaulich hervorragende
1138 Lösung finden.

1139 Wir Grüne wollen eine hohe Baukultur, die dem Anspruch Dresdens, eine der
1140 schönsten Städte Europas zu sein, gerecht wird, erhalten und für die heutige
1141 Zeit weiter entwickeln. Mit der Bürgerbeteiligungssatzung wollen wir den
1142 Dresdner*innen ermöglichen, sich frühzeitig in Planungsprozesse einzuschalten.

1143 Baukultur ist Stadtkultur

1144 Die städtebauliche Qualität von öffentlichen Räumen und die architektonische
1145 Qualität von Bauten prägen und beeinflussen ganz wesentlich die Wahrnehmung
1146 einer Stadt. Dresden braucht mehr gut gestaltete zeitgenössische Architektur.

1147 Daher fordern wir für alle größeren Bauvorhaben Gestaltungswettbewerbe.

1148 Wir sprechen uns für den Bestand des Zentrums für Baukultur im Kulturpalast als
1149 Plattform für zeitgenössisches Bauen aus und unterstützen die
1150 öffentlichkeitswirksame Arbeit der Gestaltungskommission.

1151 Bauliches Erbe bewahren
1152 Denkmalschutz ist eine wichtige Aufgabe von Stadtentwicklung, dient der Pflege
1153 von Baukultur., ist aber gleichzeitig auch ein wichtiger Bestandteil der
1154 städtischen Erinnerungskultur und dient nicht zuletzt der Ressourcenschonung. Wir
1155 wollen wertvolle Denkmale wie z. B. die Behrsche Villa, das Stadtteilhaus
1156 Friedrichstadt und das Hotel Stadt Leipzig sichern und den drohenden Verlust
1157 stoppen. Unseren Schutz benötigen nicht nur die bekannten Sehenswürdigkeiten,
1158 sondern gerade die vielen kleinen Denkmale und stadträumlichen Strukturen die in
1159 ihrer Summe die geschichtliche Entwicklung Dresdens nachvollziehbar und erlebbar
1160 machen. Ergänzend zu den Erhaltungssatzungen Striesen und Blasewitz streben wir
1161 für baukulturell besonders schützenswerte Stadtgebiete weitere Erhaltungs- und
1162 Gestaltungssatzungen an.

1163

1164 Als Teil der Erinnerungskultur wird Denkmalschutz aber auch gern
1165 instrumentalisiert. Versuche, längst vergangene und verklärte Bilder bzw. Welten
1166 zu rekonstruieren und dabei vermeintlich Unperfektes oder Störendes zu
1167 beseitigen, werden wir kritisch nach Beweggründen hinterfragen.
1168 Originale bauliche Zeugnisse werden wir, wie bereits auf unsere Initiative hin
1169 im Stadtrat beschlossen, in Neubauvorhaben integrieren.

1170

1171 Wir unterstützen die Initiativen städtischer Schulen, sich an Landes-,
1172 Stiftungs- oder auch europäischen Projekten zu Fragen des (bau-)kulturellen
1173 Erbes zu beteiligen.

1174 Klimaangepasst bauen - am Menschen orientiert

1175 Die Stadtentwicklung Dresdens soll innerhalb der Leitplanken ökologischer
1176 Verträglichkeit bleiben. Dies erfordert in erster Linie eine Verminderung des
1177 Flächenverbrauchs vor allem in den Rand- und Außenbereichen. Neue Wohngebiete in
1178 den Außenbereichen lehnen wir abgesehen von sinnvollen Abrundungen ebenso ab,
1179 wie die Entwicklung neuer Standorte, die nicht mit dem ÖPNV erreicht werden
1180 können.

1181 Wir werden Leitlinien für klimaangepasstes Bauen in Dresden entwickeln und
1182 etablieren. Dazu gehören Standards für eine möglichst CO₂-neutrale Wärmebilanz,
1183 für die Solarenergienutzung, Dach- und Fassadenbegrünungen, die Minimierung der
1184 Bodenversiegelung und die Schaffung von Grünflächen. In jedes neue Baugebiet
1185 gehören Grünflächen, die als öffentlicher Raum für alle auch dem Miteinander in
1186 der Stadt dienen. Dazu werden wir eine städtische Begrünungssatzung vorlegen.
1187 Gleichzeitig werden wir gemeinsam mit dem IÖR prüfen, wie sich der
1188 Biotopflächenfaktor als ökologischer Planungskennwert entwickeln läßt, um so
1189 verbindlich Umweltqualitätsziele in der vorsorgenden Umweltplanung bei
1190 Bauvorhaben standartisiert und konkret benennen zu können.

1191 Kühle Luft muss ungehindert in die Stadt einströmen können. Dazu müssen
1192 Kaltluftschneisen von weiterer Bebauung freigehalten werden. Wir fordern für
1193 jede größere Baumaßnahme in der Stadt verpflichtende Klimagutachten und
1194 Auflagen, die sicherstellen, dass die wichtigen Frischluftströme erhalten
1195 bleiben. Dazu werden wir den Elbraum, freigelegte Bachläufe, multifunktionale
1196 Grünzüge und naturnahe Parke als starke Kettenglieder des ökologischen Netzes
1197 erhalten und ausbauen. Wir kämpfen dafür, diese Ziele auch im
1198 Flächennutzungsplan verbindlich festzuschreiben.

1199 Wir werden bei kommunalen Bauvorhaben Standards des ökologischen Bauens
1200 verbindlich machen. Eine durchdachte, ökologische Bauweise kann dazu beitragen,
1201 Umweltbelastung und Energieverbrauch schon bei der Herstellung der eingesetzten
1202 Baustoffe sowie auch im Betrieb erheblich zu senken.

1203 Lebendige und attraktive Stadtteile

1204 Jeder Stadtteil Dresdens soll bis 2025 über ein Nachbarschaftszentrum verfügen.
1205 Damit wollen wir Raum für kulturelle Angebote, Nachbarschaftsbegegnung und
1206 Informationsveranstaltungen bieten. Die Zentren sollen Anlaufpunkt der
1207 Stadtverwaltung sein und unkompliziert Räume für Initiativen und Vereine zur
1208 Verfügung stellen.

1209 Wir schaffen in jedem Stadtteil nach dem Vorbild aus den „soziale Stadt“-
1210 Gebieten eine kommunal finanzierte Stelle für Gemeinwesenarbeit, die bei
1211 (Interessen-)Konflikten vermittelt, Bürgerbeteiligung organisiert und
1212 Bürgerengagement für den Kiez fördert. Wir wollen, insbesondere bei
1213 Stadtentwicklungsprojekten, verstärkt zivilgesellschaftliche Akteure, die sich
1214 vernetzen und in unterschiedlichen Feldern durch ihre Projekte einen Mehrwert
1215 für das Gemeinwesen schaffen, frühzeitig in die Planungsprozesse einbeziehen und
1216 neue Modelle der Quartiersentwicklung mit den Bürgerinnen und Bürgern erproben.

1217 Innenstadt weiterentwickeln

1218 Seit zwanzig Jahren kämpfen GRÜNE für eine autofreie Augustusbrücke. Den
1219 entsprechenden Stadtratsbeschluss und dessen Umsetzung gilt es zu verteidigen!

1220 Wir treten für eine schmalere Gestaltung der Großen Meißner Straße ein, um
1221 Hauptstraße, Neustädter Markt und Augustusbrücke stadträumlich zusammenzuführen.

1222 So wird eine zusammenhängende, touristisch hochwertige Fußgängerzone vom
1223 Albertplatz bis zum Hauptbahnhof entstehen, die Alt- und Neustadt verbindet.

1224 Wir setzen uns für mehr große, schattenspendende Bäume und Grünanlagen in der
1225 Innenstadt ein, um auch im Sommer ein erträgliches Stadtklima zu sichern. Dabei
1226 sollen vor allem auch die Nebenstraßen als Baumpflanzstandorte in Betracht
1227 gezogen werden. Bei der anstehenden Sanierung des Altmarkts sollen auch auf der
1228 Westseite Bäume gepflanzt werden.

1229 Die Fußgängerbereiche auf der Wilsdruffer Straße wollen wir als öffentliche
1230 Ausstellungsfläche für Kunstobjekte im öffentlichen Raum gestalten und mit
1231 Bänken aufwerten. Diese Straße werden wir, wie auch den Promenadenring, zum
1232 lebendigen Stadtboulevard entwickeln.

1233 Wir setzen uns für ein in den Sommermonaten autofreies Terrassenufer ein. Wir
1234 werden eine zeitlich befristete öffentliche und kulturelle Nutzung jenseits des
1235 Autoverkehrs ermöglichen.

1236 Wir GRÜNE setzen uns seit Langem für den Promenadenring entlang des Verlaufs der
1237 barocken Stadtbefestigung ein. Wir werden in den nächsten Jahren den
1238 baumbestandenen Promenadenring Ost zwischen Wilsdruffer Straße und Rathausplatz
1239 sowie weiter bis zur Seestraße als Fußgängerachse mit hoher Aufenthaltsqualität
1240 fertigstellen. Wir wollen den Promenadenring Nordost auch östlich der
1241 Schießgasse bis zur Elbe fortsetzen.

1242

1243 Wir werden eine breite Grünverbindung zwischen Rathausplatz, Hygiene-Museum und
1244 Großem Garten erhalten und entwickeln. Dabei werden wir eine Verschmälerung der
1245 Petersburger Straße prüfen, die eine starke städtebauliche Barriere zwischen
1246 Altstadt, Pirnaischer Vorstadt und dem Robotrongelände bildet. Der Errichtung
1247 des neuen Verwaltungszentrums und der Wohnbebauung zwischen Petersburger Straße
1248 und Hygiene-Museum wird dafür neue Impulse setzen.

1249 Lebendige Stadtteile in Pieschen und der Neustadt

1250 Wir GRÜNE kämpfen seit Jahren für Wohnungsbau am Alten Leipziger Bahnhof und
1251 gegen die Ansiedlung eines großen Einkaufsmarktes mit Betonwüste als Parkplatz.
1252 Wir wollen in diesem innenstädtischen Raum zwischen Neustadt und Pieschen lieber
1253 einen aktiven und durchgrünten neuen Stadtteil an der Elbe entwickeln. Wir
1254 konnten in der zurückliegenden Wahlperiode nur den rechtlich unverbindlichen
1255 Masterplan durchsetzen, der anstelle des Großmarkts einen neuen Stadtteil
1256 vorsieht. Die Stadtratswahl wird deshalb auch darüber entscheiden, ob die
1257 einzigartigen Entwicklungschancen des Areals zerstört werden oder nicht.
1258 Wir werden das Gelände vom Puschkinplatz bis zum Alten Leipziger Bahnhof zu
1259 einem Pilotprojekt im Sinne einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung
1260 machen. Es soll in partizipativen Prozessen mit den Akteur*innen aus der
1261 Zivilgesellschaft eine gemeinsame Vision eines lebendigen, durchgrünten und
1262 nachhaltigen Quartiers entwickelt und geplant werden.
1263 Die Planung der Königsbrücker Straße berücksichtigt erstmals in Dresden
1264 vorrangig die Bedürfnisse eines Stadtteilzentrums. Wir haben einen für alle
1265 Verkehrsteilnehmer*innen funktionsfähigen Kompromiss gefunden, der nicht mehr
1266 nur allein die Interessen des Autoverkehrs berücksichtigt. Im mittleren
1267 Abschnitt dominieren breite Fußwege, grüne Seitenräume und Radanlagen. Jetzt
1268 gilt es dafür zu kämpfen, dass diese gute Planung auch endlich gebaut und die
1269 Sanierung der Königsbrücker Straße nicht weiter blockiert wird.

1270 Fernsehturm-Sanierung im Einklang mit Landschaftsschutz und ohne städtische
1271 Mittel

1272 Wenn der Fernsehturm am Rand der Stadt durch private Initiative saniert und
1273 betrieben werden sollte, sagen wir nicht pauschal „nein“. Eingriffe in das
1274 Landschaftsschutzgebiet sind dabei zu vermeiden. Im Umfeld des Turms wurden in
1275 den vergangenen Jahren andere Bauprojekte durch Förderung von Natur und Umwelt
1276 ausgeglichen. Diese Ausgleichsflächen dürfen nicht wieder entfernt werden. Die
1277 Öffnung des Turms für Besucher darf nicht zu Verkehrschaos in den benachbarten
1278 Wohngebieten führen. Daher ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das auf den
1279 öffentlichen Verkehr setzt. Wir werden keine städtische Haushaltsmittel für die
1280 Sanierung oder den laufenden Betrieb des Fernsehturms verwenden.

1281 B. 2) Umweltverträgliche Mobilität für alle in einer Stadt der kurzen Wege

1282 Mobilität der Zukunft erzeugt kaum Lärm, ist für alle sicher, emissionsarm,
1283 flächengerecht und sozial. Wir wollen Lebensqualität im Stadtraum, nicht nur in
1284 Häusern oder Parks, sondern auch auf unseren Straßen und Plätzen. Wir wollen,
1285 dass alle Menschen sich im Straßenraum sicher und wohl fühlen.

1286 Wir treten für eine rationale Mobilitätspolitik ein, die sich an den
1287 gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs, dem Ressourcen- und Flächenverbrauch und
1288 der Aufenthaltsqualität im Stadtraum orientiert. Deshalb setzen wir GRÜNE uns in
1289 Dresden gezielt für eine Unterstützung von Radverkehr, Fußverkehr, Bus und Bahn
1290 (ÖPNV) ein. Sichere Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger sowie ein
1291 attraktiverer ÖPNV führen zur Verringerung der Verkehrsdichte auf Dresdens
1292 Straßen. Damit kommt auch der Wirtschaftsverkehr besser voran.

1293 Wohngebiete und die Innenstadt werden wir von motorisiertem Verkehr entlasten.
1294 Der Lieferverkehr soll Zeitfenster und Anlieferflächen bekommen. Tempo 30 im
1295 Nebenstraßennetz, Tempo 20 bei Straßen mit hohem Fußgängeraufkommen sowie
1296 verkehrsberuhigte Bereiche ("Spielstraße") sollen die Regel sein.

1297 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen und alle Verkehrsarten
1298 stehen bei uns in der Priorität ganz oben. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
1299 sind im Alltag stärker gefährdet und brauchen deshalb unseren besonderen Schutz.
1300 Unser Ziel heißt „Vision Zero“ - Null Verkehrstote auf Dresdens Straßen.

1301 Gut zu Fuß durch die Stadt
1302 Die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkter
1303 Personen wurde zu lange vernachlässigt. Die rot-grün-rote Kooperation im
1304 Stadtrat hat deshalb die Mittel für Gehwege deutlich erhöht.
1305 Wir werden uns dafür einsetzen, dass dieses Geld zweckgemäß verwendet wird. Wir
1306 fordern ein Fußwegeprogramm für ein barrierefreies Fußwegenetz in Dresden. Wir
1307 setzen uns für mehr fachkundiges Personal in der Verwaltung für die Planung der
1308 Fußwege ein.

1309 Breite und ebene Fußwege entscheiden vor allem für Kinder, Eltern mit
1310 Kinderwagen und alte Menschen über ihre Lebensqualität im eigenen Wohnumfeld.
1311 Dresden muss sichere Schulwege für alle Kinder gewährleisten. Wir setzen uns
1312 daher für eine sichere und fußgängerfreundliche Gestaltung des unmittelbaren
1313 Schulumfelds ein.

1314 Oft müssen Fußgängerinnen und Fußgänger sehr lange warten, bis die Ampel für sie
1315 auf Grün schaltet. In sehr vielen Fällen müssen sie zuvor aktiv Grün anfordern
1316 ("Bettel-Ampel"). Häufig sind auch die Grünphasen zu kurz, um die Straße sicher
1317 zu überqueren. An vielen Kreuzungen gewinnt man den Eindruck, dass bei der
1318 Planung die Belange der Fußgänger nicht beachtet worden sind. Wir werden deshalb
1319 eine Überprüfung aller Ampelanlagen veranlassen, mit dem Ziel, die Bedingungen
1320 für den Fußverkehr zu verbessern. . Baustellen und Umleitungen von Fußwegen
1321 müssen barrierefrei sein. Wir haben gemeinsam mit dem Fuß e. V. und dem
1322 Seniorenbeirat konkrete Vorschläge für Zebrastreifen in der Stadt vorgelegt, in
1323 den Stadtbezirksbeiräten und Ortschaftsräten diskutiert und mit unseren Partnern
1324 im Stadtrat beschlossen. Wir werden auf eine deutlich schnellere Umsetzung
1325 drängen.

1326 Sicher mit dem Rad unterwegs
1327 Immer mehr Dresdnerinnen und Dresdner sind mit dem Rad unterwegs oder würden
1328 dies gerne sein. Denn das Fahrrad ist deutlich preisgünstiger als ein Auto, hält
1329 fit und ist für einen erheblichen Teil der Wege in der Stadt das ideale
1330 Verkehrsmittel. Der lärm- und schadstofffreie Radverkehr kann einen erheblichen
1331 Beitrag zur Verminderung schädlicher Treibhausgase leisten. Wir wollen, dass
1332 noch viel mehr Menschen das Rad als sicheres Verkehrsmittel nutzen. Unser Ziel
1333 ist es deshalb, den Anteil des Radverkehrs in Dresden bis 2025 auf mindestens
1334 25% zu verdoppeln.

1335 Mit diesem Ziel haben wir auch das Radverkehrskonzept 2025 auf den Weg gebracht
1336 und gezielt das Personal in der Stadtverwaltung für Radverkehrsplanung erhöht.
1337 Die Umsetzung der über 400 Maßnahmen des Konzepts muss jetzt zügig, koordiniert
1338 und schnell vorangehen. Wir setzen uns dafür ein, dass mindestens 20 Prozent der
1339 Mittel für den Straßenbau dafür eingesetzt werden, um schneller ein sicheres und
1340 hindernisfreies Radwegenetz zu erreichen.

1341 In Dresden werden Radfahrende überdurchschnittlich oft Opfer schwerer Unfälle,
1342 auch mit Todesfolge. Abrupt endende Radwege, Kopfsteinpflaster, fehlende
1343 Fahrbahnmarkierungen und Radwege, die knapp an parkenden Autos vorbeigeführt
1344 werden, gehören noch immer zu den Hauptursachen bei Radunfällen. Das wollen wir

1345 schnellstmöglich ändern: Am Bischofsplatz ist uns dies bereits geglückt, auf der
1346 St. Petersburger Straße steht ein Umbau noch aus. Wir werden bei der Planung die
1347 Belange der Radfahrenden in gefährlichen Kreuzungsbereichen besser
1348 berücksichtigen.

1349 Lücken im Radwegenetz müssen geschlossen und Randbereiche von Dresden besser an
1350 die Innenstadt angebunden werden. Unser Ziel ist die Verbesserung der
1351 Bedingungen auch im Berufsradverkehr. Dafür müssen Radwegführungen klar,
1352 eindeutig und durchgehend mit höherer Geschwindigkeit befahrbar zur Verfügung
1353 stehen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden mit dem Bau von Radschnellwegen dafür
1354 sorgen, dass auch lange Alltagsstrecken sicher und in gleichbleibend hoher
1355 Qualität mit dem Rad zurückgelegt werden können. Beispiele dafür sind eine
1356 Westroute von Pieschen Richtung Radebeul, eine Route von Plauen in die
1357 Innenstadt und eine Nordroute vom Bahnhof Neustadt über die Stauffenbergallee
1358 nach Klotzsche, Weixdorf und Langebrück. Daneben stehen wir weiterhin für den
1359 Ausbau des Elberadwegs, der neben seiner touristischen Funktion auch für den
1360 Alltagsverkehr von Bedeutung ist. In diesem Zusammenhang muss die Verknüpfung
1361 mit dem restlichen Radwegenetz verbessert werden, insbesondere an den Brücken im
1362 Bereich der Innenstadt. Um Pieschen besser mit den Stadtteilen auf der
1363 Altstädter Seite zu verbinden, setzen wir uns für eine Fußgänger- und
1364 Radverkehrsbrücke von Pieschen ins Ostragehege ein. Ein Radweg durch die
1365 Flutrinne in Pieschen ist dazu eine sinnvolle Ergänzung.

1366 In den Wohnvierteln werden wir ein komfortables Netz von qualifizierten
1367 Radrouten schaffen, indem wir beispielsweise die Alaunstraße in der Neustadt und
1368 die Kieler Straße in Klotzsche zu Fahrradstraßen machen. Außerdem werden wir in
1369 Striesen und weiteren Stadtteilen fahrradfreundliche Straßenzüge einrichten.
1370 Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden
1371 dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das
1372 Dresdner Radwegenetz betreuen und den Winterdienst auf Radwegen unterstützen.

1373

1374 Bei Sperrungen von Radwegen oder Radrouten setzen wir uns für regelkonforme,
1375 sichere und hindernisfreie Umleitungen ein, die möglichst direkt auf der
1376 Fahrbahn geführt werden sollen.

1377 Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden
1378 dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das
1379 Dresdner Radwegenetz betreuen. Den Winterdienst auf Radwegen werden wir weiter
1380 ausbauen, insbesondere Radfahrstreifen müssen geräumt werden.

1381 Kollidierender Änderungsantrag:

1382 Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden
1383 dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das
1384 Dresdner Radwegenetz betreuen und den Winterdienst auf Radwegen unterstützen.

1385 Unser Ziel ist ein deutlich verbessertes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten
1386 im gesamten Stadtgebiet. An allen Endpunkten der Straßenbahn sowie an allen S-
1387 Bahn-Haltepunkten werden wir diebstahl- und vandalismussichere Fahrradparkplätze
1388 schaffen. Wir setzen uns dafür ein, dass bis 2023 an den beiden Fernbahnhöfen
1389 Fahrradstationen gebaut werden. Diese sollen verbunden werden mit weiteren
1390 Servicedienstleistungen, wie Fahrradverleih und Reparatur. Das erfolgreiche
1391 Leihradsystem soll ausgebaut werden. Ein zusätzliches stadtweites
1392 Lastenradverleihsystem ist unser Ziel.

1393 Bus und Bahn weiter ausbauen

1394 Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat eines
1395 funktionsfähigen städtischen Verkehrssystems. Die Angebote des ÖPNV haben sich
1396 in den letzten Jahren in Dresden und im Umland verbessert. Die Fahrgastzahlen
1397 steigen. Wir wollen den Anteil des ÖPNV von derzeit 22% auf 30% bis zum Jahr
1398 2030 ausbauen und dafür sorgen, dass auch alle mit dem ÖPNV mitfahren können.
1399 Das von uns vorangebrachte Sozialticket nutzen inzwischen über 15.000
1400 Dresdnerinnen und Dresdner. An diese Erfolge wollen wir anknüpfen.

1401 Damit die Nutzung von Bus und Bahn noch attraktiver wird, setzen wir uns für
1402 bezahlbare Ticketpreise ein. Der Preis für eine Stunde Parken mit dem Auto in
1403 der Innenstadt darf nicht billiger sein als eine Einzelfahrt mit den Bussen und
1404 Bahnen der Dresdner Verkehrsbetriebe.

1405 Seit 2014 verspricht die Staatsregierung die Einführung eines Bildungstickets
1406 für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende. Bisher ist davon nichts zu
1407 sehen. Wir treten daher dafür ein, in Dresden ein Bildungsticket für 15 € pro
1408 Monat für alle Schüler*innen, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden
1409 einzuführen - unabhängig vom Einkommen ihrer Eltern und der Entfernung zwischen
1410 Wohnung und Bildungseinrichtung. Damit einhergehend werden wir die
1411 aufwandsorientierte Erstattung des Schüler*innentransports abschaffen und alle
1412 Formen des Einzelnachweises aufheben. Der bürokratische Aufwand kann dadurch
1413 drastisch reduziert werden.

1414 Wir setzen uns für den zügigen Bau des Stadtbahnprojektes Löbtau-Strehlen ein,
1415 der jetzt mit der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße und der Oskarstraße
1416 begonnen hat. Die neue Stadtbahnlinie soll die Buslinie 61 ersetzen und ist zur
1417 besseren Anbindung der TU Dresden von großer Bedeutung. Im Stadtrat haben wir
1418 die Einführung einer Haltestelle auf der Nossener Brücke beschlossen. Wir
1419 stellen zudem Planungsmittel für das zweite wichtige Stadtbahnprojekt von
1420 Johannstadt nach Plauen bereit.

1421 Der im Jahr 2017 in den Hauptverkehrszeiten der S-Bahn-Linie 1 auf 15 Minuten
1422 verdichtete S-Bahn-Takt und die Eröffnung neuer Haltepunkte haben der S-Bahn
1423 tausende neue Kunden gebracht und sie als Alternative zum Auto gestärkt. Unsere
1424 Ziele sind eine weitere angebotsorientierte Taktverdichtung sowie neue
1425 Haltepunkte am Olbrichtplatz, am Strehleener Platz und an der Nossener Brücke.
1426 Auch die S-Bahn-Verbindungen ins Umland wollen wir ausbauen. Voraussetzung dafür
1427 ist u.a. die Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz. Das Gewerbegebiet
1428 Rähnitz muss – z. B. mit einer Verlängerung der Linie 8 – besser erschlossen
1429 werden. Wir treten außerdem für den Ausbau eines gut vertakteten
1430 Nachtverkehrssystems zwischen S-Bahn und Bus und Straßenbahn in der Region ein.

1431 Anknüpfend an die von uns erreichten Tarifverbesserungen wie die kostenlose
1432 Mitnahme von Familienmitgliedern für Monatskarten-Inhaber ab 18 Uhr und das
1433 Sozialticket werden wir uns für weitere Angebots- und Tarifverbesserungen
1434 einsetzen, um den ÖPNV noch attraktiver und die Tarifstruktur noch einfacher zu
1435 gestalten.

1436 Wir setzen uns ein für die Reduktion von Emissionen im ÖPNV. Dieselbusse
1437 emittieren gerade im Innenstadtverkehr erhebliche Mengen an Stickstoffdioxid
1438 (NO₂). Dafür werden wir die Busflotte der Dresdner Verkehrsbetriebe schrittweise
1439 auf umweltfreundliche Antriebssysteme umrüsten. Inzwischen sind Nachrüstsysteme
1440 auf dem Markt, mit denen der NO₂-Ausstoß um über 90 Prozent gesenkt werden kann.

1441 Den Betrieb der Straßenbahnflotte werden wir in den nächsten drei Jahren
1442 komplett auf erneuerbare Energien umstellen.

1443 Zu einer guten Mobilitätskultur gehören für uns auch eine gute Anbindung
1444 Dresdens an den Eisenbahn-Fernverkehr. Wir setzen uns gegenüber der Landes- und
1445 Bundesebene für bessere Fernverkehrsverbindungen Richtung Berlin, Nürnberg, Wien
1446 und Wroclaw und für die Wiederanbindung Dresdens an ein europaweites
1447 Nachtzugnetz ein.

1448 Umweltfreundlich und multimobil unterwegs
1449 Wir begrüßen das Programm zur Schaffung von multimodalen Mobilitätspunkten, an
1450 denen der ÖPNV mit Taxi, Carsharing, Leihfahrrädern und Leihlastenrädern
1451 verknüpft wird. Wir unterstützen die Entwicklung der DVB zum zentralen
1452 Mobilitätsdienstleister. Bei der digitalen Verknüpfung multimodaler
1453 Mobilitätsangebote muss der Datenschutz gewahrt werden. Einen "gläsernen
1454 Verkehrsteilnehmer" lehnen wir ab.

1455 Wir GRÜNE werden die Gesetzesänderungen auf Bundes- und Landesebene umsetzen und
1456 mehr Carsharingparkplätze im öffentlichen Straßenraum einrichten, damit weniger
1457 Menschen auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen sind und die Angebote zum
1458 Teilen von Autos attraktiver werden.

1459 Wir wollen, dass Dresden eine Vorreiterrolle in der Elektromobilität einnimmt.
1460 Im städtischen Fuhrpark werden wir Energieverbrauch und Emissionen durch den
1461 Einsatz von Dienstfahrrädern, Carsharing und anderen innovativen
1462 Mobilitätskonzepten sowie durch die vorrangige Beschaffung von E-Fahrzeugen
1463 deutlich senken. Städtische Verwaltungsgebäude und öffentliche Einrichtungen
1464 wollen wir mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ausstatten.

1465 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen den Lieferverkehr intelligent neu organisieren.
1466 Dafür werden wir Micro-Hubs etablieren, die eine stadtteilverträgliche
1467 Citylogistik ermöglichen. So können Pakete und ähnliches innerhalb von
1468 Quartieren mit kleinen und leichten Fahrzeugen wie beispielsweise Lastenrädern
1469 transportiert werden. Falsch parkende Lieferfahrzeuge blockieren die
1470 Straßenbahn, versperren Gehwege und sind eine Gefährdung für Radfahrer. Daher
1471 werden wir uns dafür einsetzen, dass im Straßenraum mehr Platz für
1472 Lieferparkplätze vorgehalten wird.

1473 Straßen für Menschen gestalten
1474 Die Zeiten, in denen sich die Verkehrs- und Stadtplanung allein dem optimalen
1475 Abfluss des Autoverkehrs unterordnen mussten, sind vorbei. Bei künftigen
1476 Planungen für komplexe Straßenbauvorhaben wollen wir erreichen, dass die Belange
1477 des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs mit der
1478 gleichen Gewichtung berücksichtigt werden wie die des Autoverkehrs.

1479 Der Straßenraum ist mehr als nur eine Verkehrsfläche. Wir werden die
1480 Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen verbessern. Dazu gehören für uns
1481 mehr Straßenbäume, ausreichend Bänke und attraktive Begegnungsbereiche. Auch die
1482 Perspektive von Kindern soll bei der Gestaltung des Straßenraums stärkere
1483 Beachtung finden. Wir setzen uns für mehr Fußgängerzonen, Spielstraßen und
1484 Shared-Space-Zonen in Dresden ein, z. B. auf der Louisestraße, sowie für eine
1485 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten und in der Innenstadt.

1486
1487 Wir bekennen uns zum Leitbild einer weitestgehend autofreien Äußeren Neustadt im

1488 Bereich zwischen Königsbrücker Straße, Bautzner Straße, Kamenzer Straße und
1489 Bischofsweg. Den Weg dahin werden wir gemeinsam mit Anwohner*innen,
1490 Gewerbetreibenden und ortsansässigen Initiativen gehen. Bei der schrittweisen
1491 Neugestaltung von Straßen werden wir Flächen, die jetzt ausschließlich dem
1492 Parken oder Autofahren dienen, zu belebten, vielfältig genutzten Stadtbereichen
1493 machen und Platz für Straßenbäume gewinnen. Damit leisten wir einen aktiven
1494 Beitrag im Kampf gegen die Klimakrise und schaffen ein Modellprojekt als Vorbild
1495 für andere Stadtteile.

1496 Das Nebenstraßennetz in Dresden ist aufgrund jahrelanger Vernachlässigung an
1497 vielen Stellen in einem schlechten Zustand. Daher werden wir uns für ein
1498 Sanierungsprogramm einsetzen. Die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt wollen
1499 wir ausbauen, auch um den Umweltverbund zu stärken.