

WP-SV Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

Gremium:	Stadtvorstand
Beschlussdatum:	16.12.2018
Tagesordnungspunkt:	3.B) Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

Text

768 B) Dresden als wachsende und klimagerechte Stadt

769 B. 1) Unsere Stadt gemeinsam gestalten

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

774 Die Fertigstellung des Kraftwerks Mitte hat mit dem Einzug der Staatsoperette
775 und des tjg. theater junge generation auch die Bebauung der Schweriner Straße
776 vorangetrieben. Mit dem Schwimmsportkomplex Freiburger Straße, dem Platz an der
777 Annenkirche und dem Wettiner Platz sind weitere attraktive und grüne
778 großstädtische Plätze entstanden.

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

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

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

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

800 Baukultur ist Stadtkultur

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

804 Daher fordern wir für alle größeren Bauvorhaben städtebauliche Wettbewerbe.

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

808 Bauliches Erbe bewahren
 809 Denkmalschutz ist eine wichtige Aufgabe von Stadtentwicklung und dient der
 810 Pflege von Baukultur. Wir wollen wertvolle Denkmale wie z. B. die Behrsche Villa
 811 und das Hotel Stadt Leipzig sichern und den drohenden Verlust stoppen. Unseren
 812 Schutz benötigen nicht nur die bekannten Sehenswürdigkeiten, sondern gerade die
 813 vielen kleinen Denkmale, die in ihrer Summe die geschichtliche Entwicklung
 814 Dresdens nachvollziehbar und erlebbar machen. Ergänzend zu den
 815 Erhaltungssatzungen Striesen und Blasewitz streben wir für baukulturell
 816 besonders schützenswerte Stadtgebiete weitere Erhaltungs- und
 817 Gestaltungssatzungen an.

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

825 Wir werden Leitlinien für klimaangepasstes Bauen in Dresden entwickeln und
 826 etablieren. Dazu gehören Standards für eine möglichst CO₂-neutrale Wärmebilanz,
 827 für die Solarenergienutzung, Dach- und Fassadenbegrünungen, die Minimierung der
 828 Bodenversiegelung und die Schaffung von Grünflächen. In jedes neue Baugebiet
 829 gehören Grünflächen, die als öffentlicher Raum für alle auch dem Miteinander in
 830 der Stadt dienen. Dazu werden wir eine städtische Begrünungssatzung vorlegen.

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

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

843 Lebendige und attraktive Stadtteile
 844 Jeder Stadtteil Dresdens soll bis 2025 über ein Begegnungszentrum verfügen.
 845 Damit wollen wir Raum für kulturelle Angebote, Nachbarschaftsbegegnung und
 846 Informationsveranstaltungen bieten. Die Zentren sollen Anlaufpunkt der
 847 Stadtverwaltung sein und unkompliziert Räume für Initiativen und Vereine zur
 848 Verfügung stellen.

849 Wir schaffen in jedem Stadtteil nach dem Vorbild aus den „soziale Stadt“-
 850 Gebieten eine kommunal finanzierte Stelle für Gemeinwesenarbeit, die bei
 851 (Interessen-)Konflikten vermittelt, Bürgerbeteiligung organisiert und
 852 Bürgerengagement für den Kiez fördert. Wir wollen, insbesondere bei
 853 Stadtentwicklungsprojekten, verstärkt zivilgesellschaftliche Akteure, die sich
 854 vernetzen und in unterschiedlichen Feldern durch ihre Projekte einen Mehrwert

855 für das Gemeinwesen schaffen, frühzeitig in die Planungsprozesse einbeziehen und
 856 neue Modelle der Quartiersentwicklung mit den Bürgerinnen und Bürgern erproben.

857 Innenstadt weiterentwickeln

858 Seit zwanzig Jahren kämpfen GRÜNE für eine autofreie Augustusbrücke. Diesen
 859 Traum gilt es zu verteidigen! Wir treten für eine schmalere Gestaltung der
 860 Großen Meißner Straße ein, um Hauptstraße, Neustädter Markt und Augustusbrücke
 861 stadträumlich zusammenzuführen. So wird eine zusammenhängende, touristisch
 862 hochwertige Fußgängerzone vom Albertplatz bis zum Hauptbahnhof entstehen, die
 863 Alt- und Neustadt verbindet.

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

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

873 Wir setzen uns für ein in den Sommermonaten autofreies Terrassenufer ein. Wir
 874 werden eine zeitlich befristete öffentliche und kulturelle Nutzung jenseits des
 875 Autoverkehrs ermöglichen.

876 Wir GRÜNE setzen uns seit Langem für den Promenadenring entlang des Verlaufs der
 877 barocken Stadtbefestigung ein. Wir werden in den nächsten Jahren den
 878 baumbestandenen Promenadenring Ost zwischen Wilsdruffer Straße und Rathausplatz
 879 sowie weiter bis zur Seestraße als Fußgängerachse mit hoher Aufenthaltsqualität
 880 fertigstellen. Wir wollen den Promenadenring Nordost auch östlich der
 881 Schießgasse bis zur Elbe fortsetzen.

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

888 Lebendige Stadtteile in Pieschen und der Neustadt

889 Wir GRÜNE kämpfen seit Jahren für Wohnungsbau am Alten Leipziger Bahnhof und
 890 gegen die Ansiedlung eines großen Einkaufsmarktes mit Betonwüste als Parkplatz.
 891 Wir wollen in diesem innenstädtischen Raum zwischen Neustadt und Pieschen lieber
 892 einen aktiven und durchgrünten neuen Stadtteil an der Elbe entwickeln. Wir
 893 konnten in der zurückliegenden Wahlperiode nur den rechtlich unverbindlichen
 894 Masterplan durchsetzen, der anstelle des Großmarkts einen neuen Stadtteil
 895 vorsieht. Die Stadtratswahl wird deshalb auch darüber entscheiden, ob die
 896 einzigartigen Entwicklungschancen des Areals zerstört werden oder nicht.

897 Wir werden das Gelände vom Puschkinplatz bis zum Alten Leipziger Bahnhof zu
 898 einem Pilotprojekt im Sinne einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung
 899 machen. Es soll in partizipativen Prozessen mit den Akteur*innen aus der
 900 Zivilgesellschaft eine gemeinsame Vision eines lebendigen, durchgrünten und
 901 nachhaltigen Quartiers entwickelt und geplant werden.

902 Die Planung der Königsbrücker Straße berücksichtigt erstmals in Dresden
 903 vorrangig die Bedürfnisse eines Stadtteilzentrums. Wir haben einen für alle
 904 Verkehrsteilnehmer*innen funktionsfähigen Kompromiss gefunden, der nicht mehr

905 nur allein die Interessen des Autoverkehrs berücksichtigt. Im mittleren
 906 Abschnitt dominieren breite Fußwege, grüne Seitenräume und Radanlagen. Jetzt
 907 gilt es dafür zu kämpfen, dass diese gute Planung auch endlich gebaut und die
 908 Sanierung der Königsbrücker Straße nicht weiter blockiert wird.

909 Der Fernsehturm darf nur ohne Steuergelder saniert werden - ohne Menschen und
 910 Natur zu stören
 911 Wenn der Fernsehturm am Rand der Stadt durch private Initiative saniert und
 912 betrieben werden sollte, sagen wir nicht pauschal „nein“. Eingriffe in das
 913 Landschaftsschutzgebiet sind dabei zu vermeiden. Im Umfeld des Turms wurden in
 914 den vergangenen Jahren andere Bauprojekte durch Förderung von Natur und Umwelt
 915 ausgeglichen. Diese Ausgleichsflächen dürfen nicht wieder entfernt werden. Damit
 916 der Fernsehturm überhaupt rentabel wird, müssten ihn mehrere hunderttausend
 917 Menschen jährlich besuchen. Dies kann nur mit Bussen realisiert werden, da wir
 918 nicht wollen, dass tausende Autos zusätzlich täglich ins Wohngebiet gelenkt
 919 werden. Der Ausbau der Parkmöglichkeiten darf nicht durch die öffentliche Hand
 920 finanziert werden. Wir werden kein Steuergeld für die Sanierung des Fernsehturms
 921 zur Verfügung stellen. Der Turm darf auch weder direkt noch indirekt auf Kosten
 922 der Bürger*innen betrieben werden.

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

924 Mobilität der Zukunft kommt überwiegend ohne Abgase aus, erzeugt keinen Lärm,
 925 ist für alle sicher, emissionsarm, flächengerecht und sozial. Wir wollen
 926 Lebensqualität im Stadtraum, nicht nur in Häusern oder Parks, sDer Fernsehturm
 927 darf nur ohne Steuergelder saniert werden - ohne Menschen und Natur zu
 928 stören sondern auch auf unseren Straßen und Plätzen. Wir wollen, dass alle
 929 Menschen sich im Straßenraum sicher und wohl fühlen und gerne unterwegs sind.

930 Wir treten für eine rationale Mobilitätspolitik ein, die sich an den
 931 gesellschaftlichen und privaten Kosten des Verkehrs, dem Ressourcen- und
 932 Flächenverbrauch und der Aufenthaltsqualität im Stadtraum orientiert. Deshalb
 933 setzen wir GRÜNE uns in Dresden gezielt für eine Unterstützung von Radverkehr,
 934 Fußverkehr, Bus und Bahn (ÖPNV) ein. Sichere Bedingungen für Radfahrer und
 935 Fußgänger sowie ein attraktiverer ÖPNV führen zur Entlastung der Verkehrsdichte
 936 auf Dresdens Straßen. Damit kommt der Wirtschaftsverkehr, der auf die Nutzung
 937 von Autos angewiesen ist, reibungslos voran.

938 Stadtteile und die Innenstadt werden wir von motorisiertem Verkehr entlasten.
 939 Lieferverkehr soll Zeitfenster und Anlieferflächen bekommen. Tempo 30 oder
 940 verkehrsberuhigte Bereiche mit Tempo 20 sollen die Regel sein.

941 Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen und alle Verkehrsarten
 942 stehen bei uns in der Priorität ganz oben. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
 943 sind oft stark gefährdet und brauchen deshalb unseren besonderen Schutz. Unser
 944 Ziel ist „Vision Zero“ - Null Verkehrstote auf Dresdens Straßen.

945 Gut zu Fuß durch die Stadt

946 Die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkter
 947 Personen wurde zu lange vernachlässigt. Die rot-grün-rote Kooperation im
 948 Stadtrat hat deshalb die Mittel zur Umsetzung des Gehwegprogramms von 2012
 949 deutlich erhöht. Leider schafft es die Verwaltung bisher nicht, die zur
 950 Verfügung gestellten Mittel auch zu verbauen. Wir fordern ein Fußwegeprogramm
 951 für ein barrierefreies Fußwegenetz in Dresden. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird in den

952 Ämtern für mehr fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen, die für die
 953 Planung der Fußwege eingesetzt werden.

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

959 Oft müssen Fußgängerinnen und Fußgänger sehr lange warten, bis die Ampel für sie
 960 auf Grün schaltet. Häufig sind die Grünphasen zu kurz, um die Straße sicher zu
 961 überqueren. Wir werden die Ampelschaltungen der Geschwindigkeit der zu Fuß
 962 Gehenden anpassen statt den Bedürfnissen des Autoverkehrs. Baustellen und
 963 Umleitungen von Fußwegen müssen barrierefrei sein. Wir haben gemeinsam mit dem
 964 Fuß e. V. und dem Seniorenbeirat konkrete Vorschläge für Zebrastreifen in der
 965 Stadt vorgelegt, in den Stadtbezirksbeiräten und Ortschaftsräten diskutiert und
 966 mit unseren Partnern im Stadtrat beschlossen. Wir werden auf eine schnelle
 967 Umsetzung drängen.

968 Sicher mit dem Rad unterwegs
 969 Immer mehr Dresdnerinnen und Dresdner sind mit dem Rad unterwegs oder würden
 970 dies gerne sein. Denn das Fahrrad ist für alle bezahlbar und für einen
 971 erheblichen Teil der Wege in der Stadt das ideale Verkehrsmittel. Der lärm- und
 972 schadstofffreie Radverkehr kann einen erheblichen Beitrag zur Verminderung
 973 schädlicher Treibhausgase leisten. Wir wollen, dass noch viel mehr Menschen das
 974 Rad als sicheres Verkehrsmittel nutzen.

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

981 In Dresden werden Radfahrende überdurchschnittlich oft Opfer schwerer Unfälle,
 982 auch mit Todesfolge. Abrupt endende Radwege, Kopfsteinpflaster, fehlende
 983 Fahrbahnmarkierungen und Radwege, die knapp an parkenden Autos vorbeigeführt
 984 werden, gehören noch immer zu den Hauptursachen bei Radunfällen. Das wollen wir
 985 schnellstmöglich ändern: Am Bischofsplatz ist uns dies bereits geglückt, auf der
 986 St. Petersburger Straße steht ein Umbau noch aus. Wir werden bei der Planung die
 987 Belange der Radfahrenden in gefährlichen Kreuzungsbereichen besser
 988 berücksichtigen.

989 Lücken im Radwegenetz müssen geschlossen werden. Unser Ziel ist die Verbesserung
 990 der Bedingungen auch im Berufsradverkehr. Dafür müssen Radwegführungen klar,
 991 eindeutig und durchgehend mit höherer Geschwindigkeit befahrbar zur Verfügung
 992 stehen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden mit dem Bau von Radschnellwegen dafür
 993 sorgen, dass auch lange Alltagsstrecken sicher und in gleichbleibend hoher
 994 Qualität mit dem Rad zurückgelegt werden können. Beispiele dafür sind eine
 995 Westroute von Pieschen Richtung Radebeul, eine Route von Plauen in die
 996 Innenstadt und eine Nordroute vom Bahnhof Neustadt über die Stauffenbergallee
 997 nach Klotzsche, Weixdorf und Langebrück. Daneben stehen wir weiterhin für den
 998 Ausbau des Elberadwegs, der neben seiner touristischen Funktion auch für den
 999 Alltagsverkehr von Bedeutung ist. Um Pieschen besser mit den Stadtteilen auf der

1000 Altstädter Seite zu verbinden, setzen wir uns für eine Elbquerung für
 1001 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen von Pieschen ins Ostragehege ein. Ein Radweg
 1002 durch die Flutrinne in Pieschen ist dazu eine sinnvolle Ergänzung.

1003 In den Wohnvierteln werden wir ein komfortables Netz von qualifizierten
 1004 Radrouten schaffen, indem wir beispielsweise die Alaunstraße in der Neustadt und
 1005 die Kieler Straße in Klotzsche zu Fahrradstraßen machen. Außerdem werden wir in
 1006 Striesen fahrradfreundliche, verkehrsberuhigte Bereiche einrichten.

1007 Zu einem guten und sicheren Radwegenetz gehört auch dessen Pflege. Wir werden
 1008 dafür Sorge tragen, dass zwei Radwegewarte in der Stadtverwaltung ganzjährig das
 1009 Dresdner Radwegenetz betreuen und den Winterdienst auf Radwegen unterstützen.

1010 Unser Ziel ist ein deutlich verbessertes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten
 1011 im gesamten Stadtgebiet. An allen Endpunkten der Straßenbahn sowie an allen S-
 1012 Bahn-Haltestellen werden wir diebstahl- und vandalismussichere Fahrradparkplätze
 1013 schaffen. Wir setzen uns dafür ein, dass bis 2025 an den beiden Fernbahnhöfen
 1014 Fahrradstationen gebaut werden. Diese sollen verbunden werden mit weiteren
 1015 Servicedienstleistungen, wie Fahrradverleih und Reparatur. Das erfolgreiche
 1016 Leihradsystem soll ausgebaut werden. Ein zusätzliches stadtweites
 1017 Lastenradverleihsystem ist unser Ziel.

1018 Bus und Bahn weiter ausbauen
 1019 Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat eines
 1020 funktionsfähigen städtischen Verkehrssystems. Die Angebote des ÖPNV haben sich
 1021 in den letzten Jahren in Dresden und im Umland verbessert. Daran wollen wir
 1022 weiter anknüpfen. Das von uns vorangebrachte Sozialticket nutzen inzwischen über
 1023 15.000 Dresdnerinnen und Dresdner. Die Fahrgastzahlen steigen. An diese Erfolge
 1024 wollen wir anknüpfen.

1025 Damit die Nutzung von Bus und Bahn noch attraktiver wird, setzen wir uns für
 1026 bezahlbare Ticketpreise ein. Dies möchten wir über die Querfinanzierung mit
 1027 Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung unterstützen. Der Preis eines
 1028 Parktickets in der Innenstadt sollte sich darüber hinaus an den Kosten der DVB-
 1029 Tageskarte orientieren.

1030 Seit 2014 verspricht die Staatsregierung die Einführung eines Bildungstickets
 1031 für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende. Bisher ist davon nichts zu
 1032 sehen. Wir treten daher dafür ein, in Dresden ein Bildungsticket für 15 € für
 1033 alle Schüler*innen einzuführen - unabhängig vom Einkommen ihrer Eltern und der
 1034 Entfernung zwischen Wohnung und Bildungseinrichtung. Damit einhergehend werden
 1035 wir die aufwandsorientierte Erstattung des Schüler*innentransports abschaffen
 1036 und alle Formen des Einzelnachweises aufheben. Der bürokratische Aufwand kann
 1037 dadurch drastisch reduziert werden.

1038 Wir setzen uns für den zügigen Bau des Stadtbahnprojektes Löbtau-Strehlen ein,
 1039 der jetzt mit der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße und der Oskarstraße
 1040 begonnen hat. Die neue Stadtbahnlinie soll die Buslinie 61 ersetzen und ist zur
 1041 besseren Anbindung der TU Dresden von großer Bedeutung. Im Stadtrat haben wir
 1042 die Einführung einer Haltestelle auf der Nossener Brücke beschlossen. Wir
 1043 stellen zudem Planungsmittel für das zweite wichtige Stadtbahnprojekt von
 1044 Johannstadt nach Plauen bereit.

1045 Der im Jahr 2017 auf 15 Minuten verdichtete S-Bahn-Takt und die Eröffnung neuer
 1046 Haltepunkte haben der S-Bahn tausende neue Kunden gebracht und sie als

1047 Alternative zum Auto gestärkt. Unser Ziel ist ein weitergehender 10-Minuten-Takt
 1048 der S-Bahn sowie neue Haltepunkte am Olbrichtplatz, am Strehleener Platz und an
 1049 der Nossener Brücke. Auch die S-Bahn-Verbindungen ins Umland wollen wir
 1050 ausbauen. Voraussetzung dafür ist die Elektrifizierung der S-Bahn Strecke
 1051 Dresden-Görlitz. Das Gewerbegebiet Rähnitz muss – z. B. mit einer Verlängerung
 1052 der Linie 8 – besser erschlossen werden. Wir treten außerdem für den Ausbau eines
 1053 gut vertakteten Nachtverkehrssystems zwischen S-Bahn und Bus und Straßenbahn in
 1054 der Region ein.

1055 Anknüpfend an die von uns erreichten Tarifverbesserungen wie die kostenlose
 1056 Mitnahme von Familienmitgliedern für Monatskarten-Inhaber ab 18 Uhr und das
 1057 Sozialticket werden wir uns für weitere Angebots- und Tarifverbesserungen
 1058 einsetzen, um den ÖPNV noch attraktiver und die Tarifstruktur noch einfacher zu
 1059 gestalten.

1060 Wir setzen uns ein für die Reduktion von Emissionen im ÖPNV. Insbesondere
 1061 Dieselbusse emittieren gerade im Innenstadtverkehr erhebliche Mengen an
 1062 Stickstoffdioxid (NO₂). Dafür werden wir die Busflotte der Dresdner
 1063 Verkehrsbetriebe schrittweise auf umweltfreundliche Antriebssysteme umrüsten.
 1064 Inzwischen sind Nachrüstsysteme auf dem Markt, mit denen der NO₂-Ausstoß um über
 1065 90 Prozent gesenkt werden kann. Und auch beim Betrieb der Straßenbahnflotte
 1066 werden wir den Anteil erneuerbarer Energien in den nächsten fünf Jahren deutlich
 1067 erhöhen.

1068 Zu einer guten Mobilitätskultur gehören für uns auch eine gute Anbindung
 1069 Dresdens an den Eisenbahn-Fernverkehr. Wir setzen uns in VVO-Gremien und
 1070 gegenüber der Landes- und Bundesebene für bessere Fernverkehrsverbindungen
 1071 Richtung Berlin, Hof, Wien und Wrocław und für die Wiederanbindung Dresdens an
 1072 ein europaweites Nachtzugnetz ein.

1073 Umweltfreundlich und multimobil unterwegs
 1074 Wir begrüßen das Programm zur Schaffung von multimodalen Mobilitätspunkten, an
 1075 denen der ÖPNV mit Taxi, Carsharing, Leihfahrrädern und Leihlastenrädern
 1076 verknüpft wird. Wir unterstützen die Entwicklung der DVB zum zentralen
 1077 Mobilitätsdienstleister.

1078 Wir GRÜNE werden die Gesetzesänderungen auf Bundes- und Landesebene umsetzen und
 1079 mehr Carsharingparkplätze im öffentlichen Straßenraum einrichten, damit weniger
 1080 Menschen auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen sind und die Angebote zum
 1081 Teilen von Autos attraktiver werden.

1082 Wir wollen, dass Dresden eine Vorreiterrolle in der Elektromobilität einnimmt.
 1083 Im städtischen Fuhrpark werden wir Energieverbrauch und Emissionen durch den
 1084 Einsatz von Dienstfahrrädern, Carsharing und anderen innovativen
 1085 Mobilitätskonzepten deutlich senken.

1086 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen den Lieferverkehr intelligent neu organisieren.
 1087 Dafür werden wir Micro-Hubs etablieren, die eine stadtteilverträgliche
 1088 Citylogistik ermöglichen. So können Pakete und ähnliches innerhalb von
 1089 Quartieren mit kleinen und leichten Fahrzeugen wie beispielsweise Lastenrädern
 1090 transportiert werden. Falsch parkende Lieferfahrzeuge blockieren die
 1091 Straßenbahn, versperren Gehwege und sind eine Gefährdung für Radfahrer. Daher
 1092 werden wir uns dafür einsetzen, dass im Straßenraum mehr Platz für
 1093 Lieferparkplätze vorgehalten wird.

1094 Straßen für Menschen gestalten

1095 Die Zeiten, in denen sich die Verkehrs- und Stadtplanung allein dem optimalen
1096 Abfluss des Autoverkehrs unterordnen mussten, sind vorbei. Bei künftigen
1097 Planungen für komplexe Straßenbauvorhaben wollen wir erreichen, dass die Belange
1098 des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs mit der
1099 gleichen Gewichtung berücksichtigt werden wie die des Autoverkehrs.

1100 Der Straßenraum ist mehr als nur eine Verkehrsfläche. Wir werden die
1101 Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen verbessern. Dazu gehören für uns
1102 mehr Straßenbäume, ausreichend Bänke und attraktive Begegnungsbereiche. Auch die
1103 Perspektive von Kindern soll bei der Gestaltung des Straßenraums stärkere
1104 Beachtung finden. Wir setzen uns für mehr Spielstraßen und Shared-Space-Zonen in
1105 Dresden ein, z. B. auf der Louisenstraße, sowie für eine Verkehrsberuhigung in
1106 den Wohngebieten und in der Innenstadt.

1107 Das Nebenstraßennetz in Dresden ist aufgrund jahrelanger Vernachlässigung an
1108 vielen Stellen in einem schlechten Zustand. Daher werden sich BÜNDNIS 90/DIE
1109 GRÜNEN für ein Sanierungsprogramm einsetzen. Die Parkraumbewirtschaftung in der
1110 Stadt wollen wir ausbauen.