

4 **Aktuelle Forderungen GRÜNER Verkehrspolitik in** 5 **Dresden**

6
7
8
9
10 Wir Dresdner GRÜNEN wollen Mobilität für alle: zuverlässig, menschen- und umweltverträglich,
11 barrierefrei und bezahlbar. Das setzt eine Abkehr von der auf das Auto konzentrierten Verkehrspolitik
12 der vergangenen Jahre voraus. Der Verkehrsbereich ist in Dresden für 40% aller
13 Treibhausgasemissionen verantwortlich. Angesichts von Lärm-, Klima- und Luftbelastungen sowie des
14 hohen Energie- und Flächenverbrauchs durch den Autoverkehr wollen wir eine Verkehrswende
15 einläuten. Unser Leitbild ist dabei die kompakte Stadt der kurzen Wege. Den Umweltverbund mit Rad-,
16 Fuß- und öffentlichem Verkehr wollen wir gezielt stärken und besser vernetzen. Wir wollen die
17 Verkehrssicherheit deutlich erhöhen und öffentliche Gelder im Verkehrsbereich effizienter einsetzen.

18 **1. Damit Dresden sicher wird – Unfallschwerpunkte zügig beseitigen**

19 In letzter Zeit gab zahlreiche schwere Unfälle, in den Radfahrer zum Teil tödlich verletzt wurden. Die
20 Hälfte aller sächsischen Unfallhäufungsstellen des Radverkehrs befinden sich auf dem Gebiet der
21 Landeshauptstadt. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat für uns Priorität vor der
22 Geschwindigkeit des Verkehrs. Damit verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen
23 vorankommen, werden wir die Unfallkommission fachlich qualifizieren und personell verstärken.

24 **2. Investitionsoffensive für sichere und moderne Radinfrastruktur**

25 Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad für ihre Wege zu Arbeit, Einkauf und Vergnügen. Damit
26 noch mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, muss die städtische Radinfrastruktur sicher und
27 attraktiv werden. Hier besteht großer Handlungsdruck. Mit einer Investitionsoffensive Radverkehr als
28 Schwerpunkt der städtischen Mobilitätspolitik wollen wir die Fahrradstadt Dresden voranbringen. Im
29 Haushalt 2017/2018 wollen wir die Mittel für Rad- und Fußverkehr erneut aufstocken. Für die
30 Dresdner Mobilitätspolitik von Bedeutung sind die täglich über 100.000 Ein- und Auspendler. Um
31 vielen von ihnen eine Alternative zum Pendeln im Pkw zu ermöglichen soll die Stadtverwaltung
32 untersuchen, inwieweit komfortable und attraktive Radschnellwege vom Umland in die Stadt und
33 innerhalb der Stadt geführt werden können. Wir fordern die zügige Umsetzung der Maßnahmen des
34 Innenstadtkonzepts sowie des Radverkehrskonzepts bis 2025.

35 **3. Zu Fuß gehen und Radfahren einfacher machen**

36 An zahlreichen Ampeln in Dresden warten Fußgänger und Radfahrer zu lange auf sehr kurze
37 Grünphasen. An vielen Ampeln müssen sie extra per Taster Grün anfordern – mit ebenfalls langen
38 Wartezeiten. Wir werden in Zusammenarbeit mit den Ortsbeiräten wo es möglich ist, die
39 „Anforderungsschalter“ zurückzubauen und die Ampelschaltungen fußgängerfreundlicher machen.
40 Überflüssige Ampeln wollen wir durch Zebrastreifen oder Querungshilfen ersetzen. Dafür wollen wir
41 das Gehwegsanierungsprogramm im Haushalt 2017/2018 mit zusätzlichen Mitteln ausstatten. Bei der
42 Priorisierung der konkreten Baumaßnahmen sollen die Ortsbeiräte beteiligt werden. Auf wichtigen
43 Radverkehrsrouten sollen in Zusammenarbeit mit der TU Dresden Grüne Wellen untersucht werden.
44 Wir wollen Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen und geeignete Strecken prüfen

45 **4. Koordinierungsstelle Nahmobilität – Mehr Personal für Radverkehr, Fußverkehr und**
46 **Schulwegsicherheit**

47 Die Belange des Rad- und Fußverkehrs kommen in Dresden bislang zu kurz. Gemeinsam mit der
48 Hauptabteilung Mobilität wurde im Jahr 2008 auch das Sachgebiet Schulwegsicherheit durch OB
49 Orosz (CDU) aufgelöst. Die bisherige Blockade im Straßen- und Tiefbauamt und der Personalnotstand
50 im Bereich Rad- und Fußverkehr müssen dringend beendet werden. Damit zukünftig die vom Stadtrat
51 eingestellten Mittel bestimmungsgemäß eingesetzt werden können, werden wir eine Koordinierungs-
52 stelle Nahmobilität mit qualifiziertem und motiviertem Personal aufbauen, die für die Bereiche
53 Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit sowie Rad- und Fußverkehr zuständig ist und als Ansprechpartner
54 für die Dresdnerinnen und Dresdner zur Verfügung steht. Darüber hinaus werden wir uns für die Auf-
55 stockung des Geschäftsbereichs Stadtentwicklung mit qualifizierten Verkehrsplanern einsetzen, die
56 sich für die Umsetzung der Radverkehrskonzeption in den einzelnen Abteilungen einsetzen.

57 **5. Fahrradstationen an Dresdener Fernbahnhöfen errichten**

58 Fahrradstationen, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen (wie Bewachung,
59 Radverleih, Reparaturen oder Gepäckaufbewahrung) anbieten, stärken den Umweltverbund und
60 entlasten die Stadt vom Autoverkehr. Wir fordern die schnelle Errichtung einer ersten Fahrradstation
61 an einem der Dresdner Fernbahnhöfe. Dazu erwarten wir von der Stadtverwaltung, sich bei der
62 Staatsregierung dafür einzusetzen, dass Fahrradstationen aus Mitteln des Freistaats gefördert werden.

63 **6. Mehr Lastenräder im innerstädtischen Lieferverkehr und in der Stadtverwaltung**

64 Wir wollen emissionsfreie und leise Logistik fördern. Die Stadtverwaltung soll gemeinsam mit
65 Partnern aus Wirtschaft und Handel deshalb ein öffentlichkeitswirksames Modellprojekt zum Einsatz
66 von Lastenrädern und Elektrofahrzeugen im innerstädtischen Lieferverkehr auf den Weg bringen. Den
67 Anteil an Lastenrädern im Fuhrpark von Stadtverwaltung und städtischen Betrieben wollen wir
68 deutlich erhöhen.

69 **7. Geschwindigkeitsreduzierung für mehr Sicherheit, weniger Lärm vor Kindergärten, Schulen**
70 **und Altenheimen**

71 Mit der kürzlich erfolgten Änderung der Straßenverkehrsordnung ist es zukünftig möglich auch auf
72 Hauptverkehrsstraßen vor Kindergärten, Schulen und Altenheimen Tempo 30 anzuordnen. Tempo 30
73 hat nichts mit der Drangsalierung von Autofahrern zu tun. Eine konsequente Temporeduzierung kann
74 zahlreiche Unfälle verhindern oder in ihrer Schwere reduzieren. Sie verbessert die Sicherheit von
75 Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern. Vor allem Kinder,
76 ältere und behinderte Menschen profitieren davon besonders. Wir setzen uns dafür ein, dass diese
77 Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung konsequent angewendet wird.

78 **8. Carsharing fördern, mit neuen Stationen Mobilitätspunkte schaffen**

79 Mit dem aktuellen Entwurf des Carsharinggesetzes der Bundesregierung können Kommunen im
80 öffentlichen Straßenraum künftig Parkflächen reservieren und von Parkgebühren befreien. Von dieser
81 Möglichkeit wollen wir Gebrauch machen und Carsharing-Stationen an den S-Bahn-Stationen und den
82 ÖPNV-Knotenpunkten zu Mobilitätsstationen entwickeln.

83

84 **9. Straßenbahn für alle**

85 Wir setzen uns für die zügige Umsetzung der die Stadtbahnstrecke Löbtau – Südvorstadt – Wasaplatz
86 ein. Die Planungen für die Neubaustrecke für die Verbindung Johannstadt – Plauen sind sowohl von
87 der DVB AG als auch von der Stadtverwaltung als wichtige Neubaustrecken mit der hoher Priorität
88 planerisch voranzutreiben. Darüber hinaus halten wir an dem Ziel fest, bis 2022 alle Haltestellen
89 barrierefrei auszubauen. Die Finanzierung des von der rot-grün-roten Stadtratsmehrheit initiierten

90 Sozialtickets werden wir im Haushalt absichern.

91

92 **10. Stellplatzsatzung an ökologischen und städtebaulichen Erfordernissen ausrichten**

93 Ab 1.1.2017 können die sächsischen Gemeinden eigene Regelungen zur Stellplatzpflicht für Autos und
94 Fahrräder treffen. Wir fordern die Stadtverwaltung auf, diese Möglichkeit zu nutzen und dabei die
95 erforderliche Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze auf ein sozial verträgliches und sinnvolles Minimum
96 zu beschränken. Darüber hinaus sollen verbindliche Vorgaben bezüglich Anzahl und der Qualität von
97 Fahrrad-Stellplätzen festgelegt werden. Innovative Formen der Mobilitätsgestaltung wie autofreies
98 Wohnen und Car-Sharing sind zu berücksichtigen. Oft sind Flächen im öffentlichen Raum sinnvoller
99 nutzbar als für abgestellte Autos. Das kostenlose Parken in weiten Teilen der Stadt verzerrt den
100 Wettbewerb verschiedener Mobilitätsangebote. Die zuletzt 2006 erhöhten Parkgebühren wollen wir an
101 den Preis eines DVB-Einzelfahrscheins bzw. der Tageskarte koppeln. Die Parkraumbewirtschaftung in
102 Wohngebieten wollen wir ausweiten.

103 **11. Zahl der Dresdner Jobtickets deutlich erhöhen**

104 Die Zahl der Jobtickets mit denen die Dresdner per Arbeitgeber- und DVB-Zuschuss ca. 20 Prozent
105 günstiger mit Bus und Bahn zur Arbeit fahren können, liegt momentan bei knapp 15.000. Unser Ziel
106 sind 20.000 Jobtickets bis Ende 2018. Dafür nötig ist eine aufsuchende verstärkte Offensive der
107 Stadtverwaltung gemeinsam mit der DVB in Richtung in Dresden ansässiger Firmen, die ihren
108 Angestellten bisher kein Jobticketangebot machen.

109 **12. Zeitgemäße und umweltfreundliche Fuhrparks bei DVB und Stadtverwaltung**

110 Die ersten Elektrobusse sind bei den Dresdner Verkehrsbetrieben im Einsatz. Wir wollen, dass die
111 nächste Generation Busse elektrisch fährt, ob batterieelektrisch, mit Brennstoffzelle oder mit
112 Hybridantrieb. Reine Dieselmotoren sollen nicht mehr beschafft werden. Wir wollen den Anteil der
113 Elektro- und Hybridfahrzeuge der Stadtverwaltung und der städtischen Eigenbetriebe deutlich
114 erhöhen. Beim Erwerb von neuen Fahrzeugen durch die Stadtverwaltung, ob Kauf oder Leasing,
115 streben wir einen Anteil von 20 Prozent Elektrofahrzeugen an.

116 **13. Die regionale und überregionale Schienenanbindung Dresdens verbessern**

117 Wir setzen uns für eine bessere Bahnanbindung Dresdens ein. Dazu muss die Stadtverwaltung Druck
118 bei der Staatsregierung aufbauen, damit diese mindestens 90 Prozent der vom Bund bereitgestellten
119 Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr an die Zweckverbände (darunter den
120 VVO) weiterleitet. Nachdem die Bahn Milliarden in den viergleisigen Ausbau der Strecke investiert hat,
121 müssen nun die notwendigen Mittel bereitgestellt werden, damit u.a. die S-Bahn zwischen Meißen und
122 Pirna im 15-Minuten-Takt fahren kann. Wir setzen uns dafür ein, dass nach Abschluss der Bauarbeiten
123 der Strecke Berlin-Dresden die aller zwei Stunden fahrenden EuroCity-Züge durch InterCity-Züge so
124 ergänzt werden, dass für Reisende ein zuverlässiger Stundentakt entsteht. Auch die Finanzierung der
125 direkten Bahnverbindung in unsere polnische Partnerstadt Wrocław (Breslau) ist nur bis 2018
126 gesichert. Wir setzen uns dafür ein, dass die grenzüberschreitende Verbindung langfristig gesichert
127 und die Eisenbahnstrecke Dresden-Görlitz zügig elektrifiziert wird.