

DIE LINKE. Dresden

Stadtparteitag

EinreicherInnen: Paul Senf, Artyom Stassyuk, linksjugend Dresden

Stadtparteitag: 08.10.2022

Thema: Autostadt Dresden links überholen

Beschlussvorschlag: Der Stadtparteitag der LINKE Dresden möge beschließen:

Es braucht in Dresden eine Mobilitätspolitik, die zu einem starken Wandel in der Verkehrsmittelnutzung der Bürger*innen führt. Dazu müssen die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs beendet werden, sodass dieser auf ein notwendiges Minimum reduziert wird. Im Gegenzug sind klimafreundliche Optionen der Fortbewegung, wie Fahrrad zu fahren, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen oder zu Fuß zu gehen deutlich attraktiver auszugestalten.

Car is over

Um die Stadt, insbesondere innerstädtische Bereiche, von Autos zu befreien, müssen in einem ersten Schritt Zonen ausgemacht werden, in denen eine autofreie bzw. autoarme Verkehrsausgestaltung gut umsetzbar und gewinnbringend für die Stadtgesellschaft wäre. Insbesondere sollten dazu die Neustadt (Bereich zwischen Bischofsweg, Bautzner Straße, Königsbrücker Straße, Pulsnitzer Straße bzw. Prießnitzer Straße), der Campus der TU Dresden (zwischen Nürnberger Straße, Münchner Straße, Helmholtz Straße, Nöthnitzer Straße und Bergstraße), sowie die Altstadt (insbesondere die die Straßen rund um den Postplatz, wie die Sophienstraße oder Abschnitte der Willsdruffer und Freiburger Straße um den Postplatz) gehören. Diese Zonen müssen autofrei werden und als Pilotprojekte dienen, um die Akzeptanz der Bürger*innen zu steigern und an einer Ausweitung der Zonen zu arbeiten, sowie weitere Gebiete dafür zu erschließen. Es braucht ebenfalls autofreie Tage in Dresden, in denen dieses Konzept zeitlich begrenzt auch in anderen Stadtteilen getestet und auf das Thema aufmerksam gemacht wird.

Wir sorgen dafür, dass Dresden der Städteinitiative Tempo 30 des Deutschen Städtetags beitrifft und die derzeitigen rechtlichen Spielräume zu einer möglichst flächendeckenden Einführung von Tempo 30 innerhalb des Dresdner Stadtbereichs, insbesondere in Wohngebieten, nutzt.

Zudem müssen vor allen Dresdner Grundschulen Schulstraßen angeordnet werden, falls dies die örtlichen Umstände erlauben.

Dem Verkauf von städtischen Flurstücken für die Verbreiterung der A4 im Stadtgebiet widersprechen wir. Stattdessen befürworten wir eine Studie, die das Verlagerungspotential von bisher getätigten kurzen PKW-Fahrten auf das Fahrrad (z.B. durch Radwegeausbau, Radschnellverbindungen, Bike+Ride oder push-Maßnahmen) ermitteln soll.

Darüber hinaus müssen klimafreundliche Mobilitätsformen, wie Fahrrad fahren, zu Fuß gehen usw. in der Verkehrssteuerung, z.B. durch Ampeln, bevorzugt werden.

Anstatt eine Mindestanzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge ausweisen zu müssen, wie es in der Dresdner Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung festgelegt ist, sollte eine maximale Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge gelten. Mindestens muss aber die Pflicht zur Ausweisung der Stellplätze abgeschafft werden und das Ausweisen von Kraftfahrzeugplätzen freiwillig werden. Freiwerdende Flächen sollten je nach Eignung, aber insbesondere für Grünflächen, genutzt werden. Auch Flächen, die derzeit für private Garagen zur Verfügung stehen, soll die Stadt verstärkt für Wohnungen und Grünanlagen nutzen. Eine weitere Maßnahme ist häufiger parkfreie Sonntage oder ähnliche Projekte in einzelnen Stadtgebieten umzusetzen.

Darüber hinaus müssen die Parkgebühren für Stellplätze, insbesondere in der Innenstadt und anderen Gegenden, in denen es sozial verträglich ist, steigen, um so das Mobilitätsverhalten zu steuern und andere Mobilitätskonzepte zu finanzieren.

Der Wegfall von Parkplätzen darf weiterhin kein Hindernis für den Ausbau klimafreundlicher Verkehrsalternativen darstellen oder bei diesen zu Verzögerung führen.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Stadt die Infrastruktur für E-Autos, insbesondere Ladestationen, auszubauen unterstützt. Auch Car-Sharing sollte bspw. am Stadtrand ausgebaut werden. Darüber hinaus sollte neben dem stationsbasierten Car-Sharing endlich auch das flexible free-floating Car-Sharing eingeführt werden, damit die Mobilitätsmöglichkeiten in Dresden einer modernen Großstadt gerecht werden.

Bus und Bahn für alle

Wir wirken in Dresden darauf hin, dass alle Bürger*innen die öffentliche Mobilitätsinfrastruktur, wie den öffentlichen Personennahverkehr nutzen können. Dazu muss die Stadt sicherstellen, dass die Ticketpreise der DVB stetig sinken. Kurzfristig soll sich die Stadt für eine schnelle Einführung eines günstigen Nachfolgers des 9-Euro-Tickets im ganzen VVO-Gebiet und/oder in ganz Sachsen einsetzen. Mittelfristig braucht es Pilotprojekte zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV, bspw. an bestimmten Tagen, und langfristig muss der ÖPNV ggf. mit Unterstützung des Landes und des Bundes immer kostenfrei sein. Bis dahin wirken wir darauf hin, dass einkommensschwache, aber auch junge Menschen, weiterhin

die Möglichkeit auf ein deutlich kostengünstigeres Ticket bekommen.

Am Stadtratsbeschluss zum Ausbau der DVB muss festgehalten werden und so auch in den kommenden Haushaltsverhandlungen Wege gefunden werden der DVB die dafür nötige im Raum stehende Summe bereit zu stellen. Darüber hinaus muss die DVB von der Stadt das Geld zur Verfügung gestellt bekommen, um eine deutlich engere - an dafür sinnvollen Stellen des Netzes bis zu 5 Minuten enge Taktung - gewährleisten zu können. Haltestellen am Stadtrand sowie der Nachtverkehr müssen ausgebaut werden. Außerdem brauchen alle Haltestellen Begrünung und müssen barrierefrei sein. Es müssen konkrete Maßnahmen ergriffen werden, um die Anruflinientaxis stärker seitens der Stadt zu bewerben.

Die DVB braucht für Straßenbahnen und Busse eigene Trassen, insbesondere bei Neubauten und Straßenkomplettsanierungen, wie z.B. der Königsbrücker Straße, um sich so unabhängig und schneller im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bewegen zu können. Zusätzlich sind mehr Vorrangschaltungen für den ÖPNV gegenüber des motorisierten Individualverkehrs notwendig.

Und nicht zuletzt bedeutet „Bus und Bahn für alle“ einen ÖPNV ohne Rassismus, Sexismus und Diskriminierung. Die DVB sollen diese und andere Diskriminierungsformen seitens der Mitarbeiter*innen der DVB und ihrer Subunternehmen endlich konsequent bekämpfen und vorbeugen. Dazu soll die DVB eine mehrsprachige Beschwerdestelle für Diskriminierungsopfer einrichten, mit Schulungen ihre Mitarbeiter*innen für respektvollen und nicht-diskriminierenden Umgang mit allen ÖPNV-Nutzer*innen sensibilisieren und je nach Schwere des Vorfalls übergreifende Mitarbeiter*innen der DVB abmahnen, für einzelne Dienste oder Linien sperren, von der Arbeit freistellen oder kündigen sowie übergreifende Mitarbeiter*innen von Subunternehmen temporär oder permanent für Dienste im Auftrag der DVB sperren.

Fahrradrambos statt Vorstadtpanzer

Dresden braucht ein flächendeckendes, durchgehendes Radwegesystem mit breiten Radwegen und ausgewiesenen Fahrradstraßen. D.h. auch, dass das Radverkehrskonzept der Stadt deutlich schneller als bisher umzusetzen ist. Zu Fahrradstraßen müssen insbesondere der Dammweg zwischen Louisestraße und Stauffenbergallee, sowie eine Radhaupttroute zwischen Prager Straße und Augustusbrücke werden. Dafür sollen auch experimentelle Projekte wie temporäre Fahrradstraßen, Radfahrstreifen und Fahrradabstellanlagen („Pop-Up“) forciert werden.

Desweiteren ist dafür zu sorgen, dass das blaue Wunder nach der Sanierung umgehend Radwege in beide Richtungen erhält und damit dem Stadtratsbeschluss von 2001 Rechnung getragen wird.

Auch die Radverbindungen in die nähere Umgebung, wie nach Radebeul oder Heidenau, müssen besser ausgebaut werden, sodass möglichst unterbrechungsfreies Fahren möglich ist.

Das Angebot Mobi-Bike der DVB in Kooperation mit nextbike muss stark ausgebaut werden und dafür die finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt bekommen. Es braucht sowohl mehr Räder, als auch die Subvention der Ausleihe durch die Stadt. Bürger*innen müssen des Weiteren die Möglichkeit haben, Lastenräder kostengünstig auszuleihen, weswegen eine Angebotsausweitung von Mobi-Bike um Lastenräder forciert werden muss.

Außerdem ist die generelle Radinfrastruktur, wie Fahrradbügel und ganze Fahrradparkhäuser, aber auch Aufpump- oder Selbsthilfestationen bzw. geförderte -werkstätten, zu stärken.

Mobilität heißt nicht nur fahren

Der Dresdner Flughafen sollte nicht weiter staatlich gefördert werden und die Stadt Dresden eine Anbindung an den Flughafen nicht priorisieren.

Für den Fußverkehr muss Dresden Gehwege von mindestens 2,50m Breite - auf viel begangenen Straßen mehr – bereitstellen. Dieser Raum muss zudem frei bleiben und darf nicht durch Hindernisse verkleinert werden. Anderweitige Nutzung von Gehwegen, wie für angrenzende Gewerbe oder auch das Parken auf diesen muss mit entsprechend hohen Abgaben versehen werden, die in den Ausbau von fußverkehrsfreundlicher Infrastruktur investiert werden soll.

Organisation und Beteiligung von Expert*innen und Betroffenen

Für alle zukünftigen verkehrspolitischen Entwurfs- und Planungsprozesse sind alle relevanten Akteur*innen, wie Bürger*innen, betroffene Institutionen, aber auch ehrenamtliche Organisationen des Verkehrsbereich wie der adfc oder der Fuss e.V. oder Verkehrswissenschaftler*innen, möglichst frühzeitig einzubeziehen. Die Trennung der mit dem Thema Verkehr betrauten Sachgebiete durch verschiedene zuständige Ämter muss überwunden werden und somit sichergestellt werden, dass die Planung von Verkehrsvorhaben und deren Umsetzung strukturell gemeinsam bearbeitet werden, wodurch sich die Geschwindigkeit der Prozesse deutlich erhöht.

Der Stadtparteitag fordert hiermit insbesondere die Stadtratsfraktion auf, die Umsetzung der Maßnahmen, für die der Stadtrat zuständig ist, anzustoßen und sich für diese einzusetzen.

Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit:

Veröffentlichung im Internet (www.dielinke-dresden.de), PM, sowie Social Media Posts

Weitere Maßnahmen:

Kontaktaufnahme mit der Stadtratsfraktion

Den Beschluss sollen erhalten:

Stadtvorstandsmitglieder, Ortsvorsitzende DD,
Fraktionsgeschäftsstelle der Fraktion DIE LINKE im Dresdner
Stadtrat, linksjugend Dresden

Abstimmungsergebnis:

Dafür:

Dagegen:

Enthaltungen:

Bemerkungen:

Allein die Klimakatastrophe und der große Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Treibhausgasemissionen macht eine rasche Umstellung in der Verkehrsmittelnutzung aller Menschen nötig. Doch auch Schadstoff- und Lärmbelastungen, Unfallgefahren oder der Flächenverbrauch in Kombination mit einem hohen Zuwanderungsdruck in Dresden sind entscheidende Gründe für ein Umdenken in der Mobilitätspolitik. Allerdings zeigen diese Gründe bereits, dass wir die Verkehrswende nicht als notwendiges Übel betrachten dürfen. Gerade mit einer geringeren Lärm- und Schadstoffbelastung, einem sicheren Straßenverkehr oder dem Gewinn lebenswerter öffentlicher Räume geht eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität in Dresden einher.

Mit autofreien Zonen gewinnt die Stadtgesellschaft für sie nutzbare Flächen zurück. Beispielsweise steht auf Initiative der TU Dresden die Mommsenstraße kurz davor autofrei zu werden. Damit entsteht Raum, um den Campus der Universität zu beleben. In der inneren Neustadt nutzen die vielen Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen aufgrund der teils sehr schmalen Gehwege die Straßen mit und es kommt tagtäglich zu Konflikten, wenn nicht sogar Unfällen. Fließender Autoverkehr ist in diesem Bereich ohnehin nicht mehr möglich.

Die positiven Auswirkungen einer innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wie sichere und leise Straßen, saubere Luft oder bessere Übersichtlichkeit des Verkehrs, sind seit langem bekannt. Gleichzeitig wird die Leistungsfähigkeit durch Tempo 30 nicht eingeschränkt. Da die Kommunen selbst am besten wissen an welchen Straßen bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig und sinnvoll sind, brauchen sie hier mehr Kompetenzen, um die Geschwindigkeit nach unten zu begrenzen.

Gerade in den innerstädtischen Stadtbezirken Dresdens belegen Autos einen großen Anteil der Stadtfläche. Dazu kommt, dass Parkplätze nur zeitweise benutzt werden, etwa bei Geschäften oder Freizeiteinrichtung, oder Menschen von außerhalb Dresdens in der Stadt parken, sodass die real für parkende Autos reservierte Fläche noch deutlich höher liegt. Diese Fläche könnte vielseitig anders genutzt werden. Beispielsweise könnte dringend benötigter Wohnraum entstehen und so etwas dafür getan werden die explodierenden Mietkosten in Dresden zu senken. Es könnten aber genauso Grünflächen entstehen, um für ein besseres innerstädtisches Klima zu sorgen.

Dass die festgelegten Grenzwerte in der Stellplatzsatzung realitätsfern und in der Anzahl nicht nötig sind, zeigt sich beispielsweise bei Studierendenwohnheimen. So werden im Areal der Wohnheime in der Wundstraße gerade einmal gut 50% der nach Stellplatzsatzung nötigen Kraftfahrzeugplätze tatsächlich von Studierenden genutzt. Ein Großteil der übrigen Parkplätze ist ungenutzte Betonwüste.

Hinzu kommt, dass davon auszugehen ist, dass die entsprechenden Gewerbe selbst mit einer Aufhebung der Pflicht zum Schaffen von Parkplätzen aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterhin Parkplätze zur Verfügung stellen werden.

Kurz- bis mittelfristig wird es jedoch nicht möglich sein, komplett auf Autos bzw. den motorisierten Individualverkehr zu verzichten. Deswegen muss hier zumindest die Umstellung auf klimafreundlichere E-Alternativen oder auch Car-Sharing gefördert werden.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs müssen wir als LINKE ambitioniert bleiben, unter anderem um eine echte soziale Alternative zu bieten. Daher reicht es nicht die Ticketpreise zu stabilisieren, sondern sie müssen trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation wieder sinken. Langfristig muss es unser Ziel auch in Dresden bleiben, einen kostenlosen ÖPNV anzubieten, wobei hier natürlich ggf. Hilfe des Landes oder Bundes nötig ist.

Dresden hat zwar bereits einen gut ausgebauten ÖPNV, doch das sollte kein Grund dafür sein, ihn nicht noch besser auszugestalten. Noch immer sind Busse zu Stoßzeiten viel zu voll und Menschen müssen auf den nächsten warten oder sie kommen von nächtlichen Veranstaltungen, wie Partys oder Konzerten, nur mit erheblichen Wartezeiten wieder nach Hause. Deshalb muss der ÖPNV noch schneller und besser verfügbar werden, sodass er für alle eine möglichst gute Alternative bietet.

So gut das ÖPNV-Netz ist so schlecht sind die Fahrradwege in Dresden ausgebaut. Als Fahrradfahrer*in muss man sich in Dresden ständig über fehlende, viel zu schmale, plötzlich endende oder schwer zu befahrende Radwege ärgern. Hier geht es nicht nur darum das Fahrrad zu einer schnelleren Möglichkeit der Mobilität zu machen, sondern vor allem auch zu einer sichereren. Gerade auch Kinder müssen die Möglichkeit bekommen, sich mit ihrem Fahrrad ohne große Gefahren im Straßenverkehr zu bewegen, und dafür ist Dresden bei weitem noch nicht gut genug ausgebaut.

Das Konzept der Mobi-Bikes ist eine große Erfolgsgeschichte auch im Vergleich zu anderen Städten. Als solche muss es anerkannt, aber sich auch hier nicht auf dem Erfolg ausgeruht werden. Denn noch immer passiert es nicht selten, dass man mehrere Minuten herumirren muss, um endlich eines der begehrten Räder zu ergattern. Der Bedarf ist gegeben und die Auslastung gibt es definitiv her noch deutlich mehr Räder in Dresden zur Verfügung zu stellen. Damit könnte nicht nur die Verfügbarkeit in den Hotspots gesteigert, sondern auch das bediente Gebiet deutlich erweitert werden, sodass noch mehr Dresdner*innen davon profitieren. Um noch mehr als Alternative zum Auto gesehen zu werden, in dem beispielsweise auch Wocheneinkäufe oder schwere Transporte getätigt werden können, braucht es auch in Dresden mehr öffentlich zugängliche Lastenräder. In anderen Ländern oder auch Städten in Deutschland ist eine stark ausgebaute Fahrradinfrastruktur Gang und gebe. Leipzig beispielsweise hat bereits ein großes Fahrradparkhaus direkt in der Innenstadt. Diese Infrastruktur steigert die Attraktivität und kann mehr Menschen dazu bewegen größere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen oder komplett vom Auto umzusteigen.

Auch wenn der Flugverkehr, insbesondere der Dresdner Flughafen, nicht in kommunaler Verantwortung steht, gibt es Möglichkeiten auch seitens der Stadt auf diese Mobilitätsform Einfluss zu nehmen. Gerade von diesem kleineren Flughafen finden allen voran innerdeutsche Flüge statt, zu denen es häufig deutlich bessere Alternativen mit der Bahn gibt und diese deswegen strikt abzulehnen sind. Dementsprechend sollte Dresden die Anbindung an den Flughafen, die aufgrund der größeren Entfernung zum Stadtzentrum natürlich entsprechend mehr kostet, nicht priorisieren.

Fußverkehr wird in der öffentlichen Debatte um Mobilität allzu häufig vergessen, obwohl dies natürlich die niedrigschwelligste und von den meisten Menschen genutzte Form der Fortbewegung ist. Insbesondere deswegen sollte es unsere Aufgabe sein, auch hierfür die bestmöglichen Rahmenbedingungen zu schaffen, sodass zu Fuß gehen attraktiv ist. Dazu gehört allen voran der Ausbau von Fußwegen.

Zu guter Letzt sollten wir die Partei der Partizipation sein. Der Ausbau des Verkehrs betrifft vor allem die Menschen, die ihn nutzen, also die Bürger*innen Dresdens. Hinzuzuziehen ist in jedem Fall auch die fachliche Expertise von Interessensverbänden oder der Wissenschaft. So sichern wir eine gewisse Qualität in der Verkehrspolitik.