

Beschluss

Mobilität

Gremium: KMV

Beschlussdatum: 20.03.2019

Text

1600 **Mobilität**

1601 Mit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben der öffentliche Nahverkehr, Radfahrer*innen und
1602 Fußgänger*innen Vorfahrt. Mobilität soll fahrgast- und umweltfreundlich
1603 gestaltet werden und attraktive Alternativen zum eigenen Auto anbieten. Alle
1604 Verkehrsarten sollen in einem integrierten Konzept aufeinander und mit der
1605 Stadtentwicklung abgestimmt werden, dem Mobilitätsplan 2030+. Dieser Plan muss
1606 die Verkehrswende befördern. Dazu bedarf es der Verkehrsvermeidung und einer
1607 Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Lasten des motorisierten
1608 Individualverkehrs. Lärm- und Schadstoffemissionen werden so reduziert, Klima
1609 und Umwelt geschont und Gesundheit und Lebensqualität verbessert. Den
1610 Lärmaktionsplan und den Luftreinhalteplan wollen wir stringent und ambitioniert
1611 umsetzen.

1612 Das fortschreitende Zusammenwachsen von Frankfurt (Oder) und Ślubice erfordert
1613 eine gemeinsame Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
1614 setzen sich dafür ein, dies zu einem wichtigen Element im Rahmen der Umsetzung
1615 des Frankfurt-Ślubicer Handlungsplans zu machen.

1616 In diesem Kontext sollen auch gemeinsam Maßnahmen untersucht werden, die das
1617 Zusammenwachsen beider Seiten der Oder befördern. Einer weiteren Verbindung
1618 zwischen beiden Städten, insb. für den Fuß- und Radverkehr, stehen wir
1619 grundsätzlich positiv gegenüber. Dabei muss sichergestellt werden, dass der
1620 Nutzen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität nachweisbar und eine
1621 Finanzierung über europäische Fördermittel möglich ist.

1622 Die Buslinie 983 verbindet nun seit über 6 Jahren den Frankfurter Bahnhof mit
1623 dem Ślubicer Busbahnhof. Sie ist sehr gut ausgelastet und teilweise überlastet.
1624 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN treten dafür ein, diesem Bedarf gerecht zu werden und die
1625 Verbindung in Abstimmung mit der Stadt Ślubice und der Studierendenschaft der
1626 Universität, die die Linie mitfinanziert, weiter auszubauen. Wir halten auf
1627 dieser Verbindung einen 30- oder 20-Minutentakt für sinnvoll.

1628 Mittelfristig werben wir weiterhin dafür, die sogenannte Doppelstrategie beider
1629 Städte ernst zu nehmen und die Buslinie durch eine Tram zu ersetzen. Platz für
1630 eine Tramtrasse ist bei der Sanierung der Ślubicer Straße vorgehalten worden.
1631 Wenn beide Städte das Projekt angehen wollen, sollen EU-Fördermittel genutzt und
1632 Synergieeffekte mit anderen grenzüberschreitenden Projekten gesucht werden.

1633 Wir wollen in der neuen Wahlperiode im Frankfurter Stadtverkehr die
1634 Barrierefreiheit erreichen. Dafür haben wir bereits wichtige Weichen gestellt:
1635 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben 2017 einen Antrag zur Anschaffung barrierefreier
1636 Straßenbahnen eingebracht und erfolgreich für eine Mehrheit für das Vorhaben
1637 geworben. Nun gilt es, den Ankauf und die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge bis

1638 2022 umzusetzen, für eine zeitgemäße Ausstattung inklusive ausreichend Raum für
1639 Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder zu sorgen und den barrierefreien Umbau der
1640 Haltestellen zu forcieren. Damit soll nicht nur die UN-
1641 Behindertenrechtskonvention zum barrierefreien ÖPNV bis 2022 umgesetzt werden,
1642 sondern auch dem demographischen Wandel mit immer mehr älteren Menschen Rechnung
1643 getragen werden. Wir setzen uns dafür ein, dass möglichst viele Wohngebiete
1644 durch Buslinien erreichbar sind und – falls eine dauerhafte Anbindung nicht
1645 wirtschaftlich ist – zumindest einzelne Fahrten zu gewährleisten, die bspw. für
1646 Schüler*innen, Senior*innen und Pendler*innen notwendig sind. Parallelverkehre
1647 sollen abgebaut werden, um Kapazitäten für dringendere Aufgaben nutzen zu
1648 können.

1649 Für das Oberzentrum Frankfurt (Oder) sind gute regionale und überregionale
1650 Eisenbahnanbindungen lebenswichtig, auch außerhalb der Hauptachsen nach Berlin,
1651 Cottbus und Poznań. Der Landesnahverkehrsplan 2018 ist wenig ambitioniert und
1652 hängt den Bedarfen hinterher. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben sich 2017 stark bei
1653 der Fortschreibung engagiert. Es konnte zumindest erreicht werden, dass die
1654 gefährdeten Bahnstrecken RB 36 nach Königs Wusterhausen über Beeskow und RB 60
1655 nach Eberswalde über Seelow und Bad Freienwalde gesichert sind. Erst ab Dezember
1656 2022 sollen zudem alle Linien im Stundentakt sowie der RE 1 nach Berlin und
1657 Brandenburg bzw. Magdeburg mit zwei und in der Hauptverkehrszeit mit drei Zügen
1658 pro Stunde verkehren. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden für eine strikte Umsetzung
1659 der Planungen eintreten und ebenso die Einführung des Deutschlandtakts kritisch
1660 begleiten, der bis 2030 in Kraft treten soll und dessen erster Entwurf vorliegt.
1661 Auf Landesebene soll eine schnellere Umsetzung und eine zusätzliche
1662 Kapazitätserhöhung auf der stark nachgefragten Verbindung nach Berlin durch mehr
1663 Waggons erreicht werden. Außerdem fordern wir die Strecke in das VBB-Projekt
1664 „Rad im Regio“ aufzunehmen, das seit 2016 erfolgreich auf vier anderen
1665 Regionalexpresslinien in Berlin und Brandenburg läuft.

1666 Wir machen uns für die Wiedereinrichtung eines Haltepunkts auf der Strecke der
1667 RB60 in Booßen stark sowie für die Übernahme des PlusBus-Konzepts für die
1668 überregionale Anbindung Frankfurt (Oder) insbesondere mit Märkisch-Oderland. Der
1669 Haltepunkt Helenensee muss besser nutzbar gemacht werden – für Badegäste und
1670 Festivalbesucher*innen.

1671 Der Nahverkehr in Richtung Polen wurde im Jahresfahrplan 2019 von zwei auf vier
1672 Zugpaare verdoppelt. Das ist aber noch nicht ausreichend. In den letzten Jahren
1673 gab es immer wieder ein Auf und Ab bei den deutsch-polnischen Zugverbindungen.
1674 Dies macht sie wenig planbar und somit unattraktiv. In Richtung Zielona Góra
1675 sollte ein Zwei-Stunden-Takt eingeführt werden. Alle Züge des Nahverkehrs bieten
1676 derzeit Fahrradmitnahme an, ebenso die Eurocity nach Warschau und Gdynia im
1677 Fernverkehr. Das soll so bleiben und die Kapazitäten bei Bedarf ausgeweitet
1678 werden.

1679 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN treten dafür ein, die neue Nachtzugverbindung vom Bahnhof
1680 Frankfurt (Oder) nach Wien, Bratislava – Budapest und Kraków – Przemyśl über
1681 2019 hinaus dauerhaft zu etablieren und auch auf dieser Verbindung die
1682 Fahrradmitnahme anzubieten. Die Buchbarkeit aller Verbindungen, auch die der
1683 Russischen Staatsbahn nach Paris, Minsk und Moskau soll verbessert werden. Im
1684 kleinen Grenzverkehr müssen günstige Preise die bisherigen teuren Auslandstarife
1685 ablösen. Wünschenswert ist die wechselseitige Einbindung in den VBB- und den
1686 Przewozy-regionalne-Tarif.

1687 Frankfurter*innen und ihre Gäste können acht europäische Hauptstädte
1688 umsteigefrei, bequem und umweltfreundlich mit der Bahn erreichen – das soll in
1689 Stadtmarketing und Tourismus offensiv beworben werden.

1690 Bei unseren Straßen, Rad- und Fußwegen setzen wir auf Instandsetzungen zum
1691 Werterhalt. In den letzten Jahren war das städtische Budget für all diese
1692 Bereiche zu gering und wurde nun unter der neuen Verwaltungsspitze aufgestockt.
1693 Dies wollen wir verstetigen.

1694 Fußgänger*innen sollen überall in der Stadt kurze, direkte, barrierefreie und
1695 sichere Wege vorfinden. Viele Gehwege befinden sich in einem sehr schlechten
1696 Zustand und sind nicht barrierefrei. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern einen
1697 Zeitplan mit Prioritätensetzung, nach dem der Reparaturrückstau aufgearbeitet
1698 wird. Das Überqueren der Fahrbahn muss an allen benötigten Stellen sicher
1699 möglich sein, ggf. unterstützt durch bauliche Querungshilfen. Zeitraubende
1700 Bedarfsanmeldung an Ampelkreuzungen soll auf ein Minimum reduziert werden.
1701 Fußverkehr soll im Mobilitätsplan 2030+ adäquat gefördert werden.

1702 Der Radverkehr ist ein Sorgenkind in Frankfurt (Oder) geblieben. Auf Initiative
1703 von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde zwar im Haushalt ein eigener Titel für Maßnahmen
1704 zur Förderung des Radverkehrs eingestellt, dieser ist jedoch nur für
1705 Instandsetzungen, nicht aber für Investitionen nutzbar. Trotz zahlreicher
1706 Einzelmaßnahmen, wie das Anlegen von Schutzstreifen, Ausweisen von
1707 Fahrradstraßen und Öffnen von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, sind noch immer
1708 keine längeren Verbindungen durchgängig fahrradfreundlich ausgebildet.
1709 Insbesondere über die großen Kreuzungen der Stadt fehlt eine stringente, sichere
1710 Führung des Radverkehrs. Der Abstand zu fahrradfreundlicheren Städten wie
1711 Potsdam oder Cottbus ist dadurch leider eher größer als kleiner geworden.

1712 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen sich dafür ein, gleich zu Beginn der neuen
1713 Wahlperiode das Radverkehrskonzept fortzuschreiben, die Radrouten durchgängig zu
1714 entwickeln und im Haushalt mittelfristig auch investive Maßnahmen für den
1715 Radverkehr einzuplanen. Es braucht eine zügige Umsetzung mit Zeitplan und
1716 Prioritätensetzung. Die Führung des Radverkehrs soll in der Regel nicht auf den
1717 Gehwegen, sondern der Fahrbahn erfolgen. Radfahrstreifen sollen zukünftig
1718 überall, wo es möglich ist, gegenüber Schutzstreifen bevorzugt werden, weil sie
1719 komfortabler und sicherer sind. An geeigneten Stellen soll auch die Anordnung
1720 geschützter Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) geprüft werden, die baulich
1721 vom restlichen Straßenverkehr getrennt sind. Radwege dürfen nicht wie so oft
1722 genau vor den großen Kreuzungen aufhören, das betrifft insbesondere die Kreuzung
1723 direkt vor der Stadtbrücke. Hierzu muss sich die Abstimmung mit dem
1724 Landesbetrieb für Straßenwesen verbessern.

1725 Wir brauchen sichere Abstellanlagen an allen wichtigen Punkten der Stadt in
1726 ausreichender Anzahl und Qualität, insbesondere am Bahnhof besteht dringender
1727 Nachholbedarf. Ein Mietfahrradangebot soll geprüft und entsprechende Initiativen
1728 unterstützt werden. Alle Maßnahmen sind in der Fortschreibung der
1729 Radverkehrskonzeption koordiniert zu erfassen und damit in den Mobilitätsplan
1730 2030+ zu integrieren.

1731 Für höhere Lebensqualität in den Stadtteilen und mehr Sicherheit auf den Straßen
1732 wollen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN überall wo dies rechtlich möglich ist Tempo-30-
1733 Zonen ausweisen, sei es aufgrund von Lärmbelastung oder Unfallgefahren. Zudem
1734 wollen wir Projekte verwirklichen, die schon in der Anlage von Straßen und
1735 Plätzen die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen gewährleisten

1736 („Shared Space“). Die Neuaufteilung oder Verengung von Verkehrsflächen darf kein
1737 Tabu sein, insbesondere bei vierspurigen Straßen. Wir wollen beim Neubau oder
1738 der Umgestaltung von Kreuzungen immer prüfen, ob alternativ ein Kreisverkehr
1739 angelegt werden kann. Bei Ampeln muss hinterfragt werden, ob diese in schwach
1740 genutzten Gegenden oder Zeiten ausgeschaltet werden können. Den Schwer- und
1741 Durchgangsverkehr wollen wir aus der Innenstadt weitestgehend heraushalten.
1742 Hierfür muss vermehrt die Autobahnbrücke genutzt und Güter müssen auf die
1743 Schiene verlagert werden.

1744 Die Reduzierung der hohen Feinstaubemissionen in der Stadt, die eine
1745 Gesundheitsgefahr insbesondere für Kinder darstellen, hat für uns oberste
1746 Priorität. Alle Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Verringerung dieser
1747 Emissionen beitragen, werden unterstützt. Solange es zu
1748 Grenzwertüberschreitungen kommt, bleibt auch die Dynamische Umweltgesteuerte
1749 Verkehrsumleitung (DUV) wichtig, obwohl sie nur an die Symptome und nicht an die
1750 Ursachen geht. Ziel bleibt die Reduzierung besonders umweltbelastender
1751 Verkehrsarten. Wir werben auch in unseren Nachbarkreisen für eine Umstellung auf
1752 umweltfreundliche Verkehrsmittel, die Frankfurt aus dem Umland erreichen.

1753 Zur Reduzierung innerstädtischer Fahrten im motorisierten Individualverkehr
1754 fordern BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN attraktive „Park & Ride“-Angebote mit Parkplätzen
1755 und Umsteigemöglichkeiten in den ÖPNV am Stadtrand, z.B. in Markendorf,
1756 Neuberresinchen und am Spitzkrug Multi Center. Das
1757 Parkraumbewirtschaftungskonzept, das in den letzten Jahren etabliert wurde,
1758 sehen wir als Schritt in die richtige Richtung. Für Gewerbetreibende und
1759 Anwohner*innen muss es ausreichend Parkplätze geben, Langzeitparker*innen dürfen
1760 diese Stellplätze nicht blockieren. Es braucht eine für Frankfurter*innen und
1761 für Tourist*innen attraktive Innenstadt, die zum Verweilen und Flanieren einlädt
1762 – das erreichen wir nicht durch Blechlawinen.

1763 Autos sind längst keine Statussymbole mehr. Man muss keines besitzen, um hin und
1764 wieder eines zu benutzen. Das Car-Sharing-Angebot der Stadtverkehrsgesellschaft
1765 ist noch zu wenig bekannt und hat einen ungünstigen Standort außerhalb des
1766 Zentrums und anderer Verkehrsknoten. Es muss breiter aufgestellt und besser
1767 kommuniziert werden. Auch Mietfahrrad-Angebote, darunter auch Lastenräder,
1768 sollte es in Frankfurt (Oder) geben. Mit der Summe der genannten Einzelmaßnahmen
1769 und einer integrierten Planung kann der Einstieg in die Verkehrswende in
1770 Frankfurt (Oder) gelingen und zugleich die Mobilität der Bevölkerung und der
1771 Gäste verbessert werden.