

K10 Mobilität

Antragsteller*in: Oliver Kossack (Frankfurt-Oder KV)

Text

1421 Mobilität

1422 Mit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben der öffentliche Nahverkehr, Radfahrer*innen und
1423 Fußgänger*innen Vorfahrt. Mobilität soll fahrgast- und umweltfreundlich
1424 gestaltet werden und attraktive Alternativen zum eigenen Auto anbieten. Alle
1425 Verkehrsarten sollen in einem integrierten Konzept aufeinander und mit der
1426 Stadtentwicklung abgestimmt werden, dem Mobilitätsplan 2030+. Dieser Plan muss
1427 die Verkehrswende befördern. Dazu bedarf es der Verkehrsvermeidung und einer
1428 Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Lasten des motorisierten
1429 Individualverkehrs. Lärm- und Schadstoffemissionen werden so reduziert, Klima
1430 und Umwelt geschont und Gesundheit und Lebensqualität verbessert. Den
1431 Lärmaktionsplan und den Luftreinhalteplan wollen wir stringent und ambitioniert
1432 umsetzen.

1433 Das fortschreitende Zusammenwachsen von Frankfurt (Oder) und Słubice erfordert
1434 eine gemeinsame Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
1435 setzen sich dafür ein, dies zu einem wichtigen Element im Rahmen der Umsetzung
1436 des Frankfurt-Słubicer Handlungsplans zu machen.

1437 Alternative 1: Seit Herbst 2018 wird in der Stadt ein zusätzlicher Brückenbau
1438 über die Oder diskutiert. Eine Brücke ist jedoch kein Wert an sich. Ohne
1439 nachgewiesene Kosten-Nutzen-Effektivität und eine gesicherte Finanzierung bleibt
1440 sie reine Symbolpolitik, für die BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht zur Verfügung
1441 stehen. Nur wenn die gemeinsame Verkehrsplanung die Sinnhaftigkeit eines Neubaus
1442 unter positiven Effekten für die gesamtstädtischen Verkehrsflüsse, die
1443 Lebensqualität und die Umwelt aufzeigt, ist die Prüfung eines zusätzlichen
1444 Brückenschlages gerechtfertigt. Dabei sollen auch alternative Querungen erwogen
1445 werden, wie z.B. eine Fähre, eine Seilbahn oder eine temporäre Schwimmbrücke
1446 während grenzübergreifender Veranstaltungen.

1447 Alternative 2: In diesem Kontext sollen auch Maßnahmen, die das Zusammenwachsen
1448 beider Seiten der Oder befördern, untersucht werden. Eine weitere Verbindung
1449 zwischen beiden Städten insb. für den Fuß- und Radverkehr sehen wir deshalb
1450 grundsätzlich positiv, wenn der Nutzen nachweisbar und eine Finanzierung über
1451 europäische Fördermittel möglich ist.

1452 Die Buslinie 983 verbindet nun seit über 6 Jahren den Frankfurter Bahnhof mit
1453 dem Słubicer Busbahnhof. Sie ist sehr gut ausgelastet und teilweise überlastet.
1454 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN treten dafür ein, diesem Bedarf gerecht zu werden und die
1455 Verbindung in Abstimmung mit der Stadt Słubice und der Studierendenschaft der
1456 Universität, die die Linie mitfinanziert, weiter auszubauen. Wir halten auf
1457 dieser Verbindung einen 30- oder 20-Minutentakt für sinnvoll.

1458 Mittelfristig werben wir weiterhin dafür, die sogenannte Doppelstrategie beider
1459 Städte ernst zu nehmen und die Buslinie durch eine Tram zu ersetzen. Platz für
1460 eine Tramtrasse ist bei der Sanierung der Słubicer Straße vorgehalten worden.
1461 Wenn beide Städte das Projekt angehen wollen, sollen EU-Fördermittel genutzt und
1462 Synergieeffekte mit anderen grenzüberschreitenden Projekten gesucht werden.

1463 Wir wollen in der neuen Wahlperiode im Frankfurter Stadtverkehr die
1464 Barrierefreiheit erreichen. Dafür haben wir bereits wichtige Weichen gestellt:
1465 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben 2017 einen Antrag zur Anschaffung barrierefreier
1466 Straßenbahnen eingebracht und erfolgreich für eine Mehrheit für das Vorhaben
1467 geworben. Nun gilt es, den Ankauf und die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge bis
1468 2022 umzusetzen, für eine zeitgemäße Ausstattung inklusive ausreichend Raum für
1469 Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder zu sorgen und den barrierefreien Umbau der
1470 Haltestellen zu forcieren. Damit soll nicht nur die UN-
1471 Behindertenrechtskonvention zum barrierefreien ÖPNV bis 2022 umgesetzt werden,
1472 sondern auch dem demographischen Wandel mit immer mehr älteren Menschen Rechnung
1473 getragen werden. Wir setzen uns dafür ein, dass möglichst viele Wohngebiete
1474 durch Buslinien erreichbar sind und – falls eine dauerhafte Anbindung nicht
1475 wirtschaftlich ist – zumindest einzelne Fahrten zu gewährleisten, die bspw. für
1476 Schüler*innen, Senior*innen und Pendler*innen notwendig sind. Parallelverkehre
1477 sollen abgebaut werden, um Kapazitäten für dringendere Aufgaben nutzen zu
1478 können.

1479 Für das Oberzentrum Frankfurt (Oder) sind gute regionale und überregionale
1480 Eisenbahnverbindungen lebenswichtig, auch außerhalb der Hauptachsen nach Berlin,
1481 Cottbus und Poznań. Der Landesnahverkehrsplan 2018 ist wenig ambitioniert und
1482 hängt den Bedarfen hinterher. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben sich 2017 stark bei
1483 der Fortschreibung engagiert. Es konnte zumindest erreicht werden, dass die
1484 gefährdeten Bahnstrecken RB 36 nach Königs Wusterhausen über Beeskow und RB 60
1485 nach Eberswalde über Seelow und Bad Freienwalde gesichert sind. Erst ab Dezember
1486 2022 sollen zudem alle Linien des RE 1 nach Berlin und Brandenburg bzw.
1487 Magdeburg im Stundentakt sowie in der Hauptverkehrszeit mit drei Zügen pro
1488 Stunde verkehren. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden für eine strikte Umsetzung der
1489 Planungen eintreten und ebenso die Einführung des Deutschlandtakts kritisch
1490 begleiten, der bis 2030 in Kraft treten soll und dessen erster Entwurf vorliegt.
1491 Auf Landesebene soll eine schnellere Umsetzung und eine zusätzliche
1492 Kapazitätserhöhung auf der stark nachgefragten Verbindung nach Berlin durch mehr
1493 Waggons erreicht werden. Außerdem fordern wir die Strecke in das VBB-Projekt
1494 „Rad im Regio“ aufzunehmen, das seit 2016 erfolgreich auf vier anderen
1495 Regionalexpresslinien in Berlin und Brandenburg läuft.

1496 Wir machen uns für die Wiedereinrichtung eines Haltepunkts auf der Strecke der
1497 RB60 in Booßen stark sowie für die Übernahme des PlusBus-Konzepts für die
1498 überregionale Anbindung Frankfurt (Oder) insbesondere mit Märkisch-Oderland. Der
1499 Haltepunkt Helensee muss besser nutzbar gemacht werden – für Badegäste und
1500 Festivalbesucher*innen.

1501 Der Nahverkehr in Richtung Polen wurde im Jahresfahrplan 2019 von zwei auf vier
1502 Zugpaare verdoppelt. Das ist aber noch nicht ausreichend. In den letzten Jahren
1503 gab es immer wieder ein Auf und Ab bei den deutsch-polnischen Zugverbindungen.
1504 Dies macht sie wenig planbar und somit unattraktiv. In Richtung Zielona Góra
1505 sollte ein Zwei-Stunden-Takt eingeführt werden. Alle Züge des Nahverkehrs bieten
1506 derzeit Fahrradmitnahme an, ebenso die Eurocity nach Warschau und Gdynia im
1507 Fernverkehr. Das soll so bleiben und die Kapazitäten bei Bedarf ausgeweitet
1508 werden.

1509 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN treten dafür ein, die neue Nachtzugverbindung nach Wien,
1510 Bratislava – Budapest und Kraków – Przemyśl über 2019 hinaus dauerhaft zu
1511 etablieren und auch auf dieser Verbindung die Fahrradmitnahme anzubieten. Die

1512 Buchbarkeit aller Verbindungen, auch die der Russischen Staatsbahn nach Paris,
1513 Minsk und Moskau soll verbessert werden. Im kleinen Grenzverkehr müssen günstige
1514 Preise die bisherigen teuren Auslandstarife ablösen. Wünschenswert ist die
1515 wechselseitige Einbindung in den VBB- und den Przewozy-regionalne-Tarif.

1516 Frankfurter*innen und ihre Gäste können acht europäische Hauptstädte
1517 umsteigefrei, bequem und umweltfreundlich mit der Bahn erreichen – das soll in
1518 Stadtmarketing und Tourismus offensiv beworben werden.

1519 Bei unseren Straßen, Rad- und Fußwegen setzen wir auf Instandsetzungen zum
1520 Werterhalt. In den letzten Jahren war das städtische Budget für all diese
1521 Bereiche zu gering und wurde nun unter der neuen Verwaltungsspitze aufgestockt.
1522 Dies wollen wir verstetigen.

1523 Fußgänger*innen sollen überall in der Stadt kurze, direkte, barrierefreie und
1524 sichere Wege vorfinden. Viele Gehwege befinden sich in einem sehr schlechten
1525 Zustand und sind nicht barrierefrei. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern einen
1526 Zeitplan mit Prioritätensetzung, nach dem der Reparaturrückstau aufgearbeitet
1527 wird. Das Überqueren der Fahrbahn muss an allen benötigten Stellen sicher
1528 möglich sein, ggf. unterstützt durch bauliche Querungshilfen. Zeitraubende
1529 Bedarfsanmeldung an Ampelkreuzungen soll auf ein Minimum reduziert werden.
1530 Fußverkehr soll im Mobilitätsplan 2030+ adäquat gefördert werden.

1531 Der Radverkehr ist ein Sorgenkind in Frankfurt (Oder) geblieben. Auf Initiative
1532 von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde zwar im Haushalt ein eigener Titel für Maßnahmen
1533 zur Förderung des Radverkehrs eingestellt, dieser ist jedoch nur für
1534 Instandsetzungen, nicht aber für Investitionen nutzbar. Trotz zahlreicher
1535 Einzelmaßnahmen, wie das Anlegen von Schutzstreifen, Ausweisen von
1536 Fahrradstraßen und Öffnen von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sind noch immer
1537 keine längeren Verbindungen durchgängig fahrradfreundlich ausgebildet.
1538 Insbesondere über die großen Kreuzungen fehlt eine stringente, sichere Führung
1539 des Radverkehrs. Der Abstand zu fahrradfreundlicheren Städten wie Potsdam oder
1540 Cottbus ist eher größer als kleiner geworden.

1541 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen sich dafür ein, gleich zu Beginn der neuen
1542 Wahlperiode das Radverkehrskonzept fortzuschreiben, die Radrouten durchgängig zu
1543 entwickeln und im Haushalt mittelfristig auch investive Maßnahmen für den
1544 Radverkehr einzuplanen. Es braucht eine zügige Umsetzung mit Zeitplan und
1545 Prioritätensetzung. Die Führung des Radverkehrs soll in der Regel nicht auf den
1546 Gehwegen, sondern der Fahrbahn erfolgen. Radfahrstreifen sollen zukünftig
1547 überall, wo es möglich ist, gegenüber Schutzstreifen bevorzugt werden, weil sie
1548 komfortabler und sicherer sind. An geeigneten Stellen soll auch die Anordnung
1549 geschützter Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) geprüft werden, die baulich
1550 vom restlichen Straßenverkehr getrennt sind. Radwege dürfen nicht wie so oft
1551 genau vor den großen Kreuzungen aufhören, das betrifft insbesondere die Kreuzung
1552 direkt vor der Stadtbrücke. Hierzu muss sich die Abstimmung mit dem
1553 Landesbetrieb für Straßenwesen verbessern.

1554 Wir brauchen sichere Abstellanlagen an allen wichtigen Punkten der Stadt in
1555 ausreichender Anzahl und Qualität, insbesondere am Bahnhof besteht dringender
1556 Nachholbedarf. Ein Mietfahrradangebot soll geprüft und entsprechende Initiativen
1557 unterstützt werden. Alle Maßnahmen sind in der Fortschreibung der
1558 Radverkehrskonzeption koordiniert zu erfassen und damit in den Mobilitätsplan
1559 2030+ zu integrieren.

1560 Für höhere Lebensqualität in den Stadtteilen und mehr Sicherheit auf den Straßen
1561 wollen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN überall wo dies rechtlich möglich ist Tempo-30-
1562 Zonen ausweisen, sei es aufgrund von Lärmbelastung oder Unfallgefahren. Zudem
1563 wollen wir Projekte verwirklichen, die schon in der Anlage von Straßen und
1564 Plätzen die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen gewährleisten
1565 („Shared Space“). Die Neuaufteilung oder Verengung von Verkehrsflächen darf kein
1566 Tabu sein, insbesondere bei vierspurigen Straßen. Wir wollen beim Neubau oder
1567 der Umgestaltung von Kreuzungen immer prüfen, ob alternativ ein Kreisverkehr
1568 angelegt werden kann. Bei Ampeln muss hinterfragt werden, ob diese in schwach
1569 genutzten Gegenden oder Zeiten ausgeschaltet werden können. Den Schwer- und
1570 Durchgangsverkehr wollen wir aus der Innenstadt weitestgehend heraushalten.
1571 Hierfür muss vermehrt die Autobahnbrücke genutzt und Güter müssen auf die
1572 Schiene verlagert werden.

1573 Die Reduzierung der hohen Feinstaubemissionen in der Stadt, die eine
1574 Gesundheitsgefahr insbesondere für Kinder darstellen, hat für uns oberste
1575 Priorität. Alle Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Verringerung dieser
1576 Emissionen beitragen, werden unterstützt. Solange es zu
1577 Grenzwertüberschreitungen kommt, bleibt auch die Dynamische Umweltgesteuerte
1578 Verkehrsumleitung (DUV) wichtig, obwohl sie nur an die Symptome und nicht an die
1579 Ursachen geht. Ziel bleibt die Reduzierung besonders umweltbelastender
1580 Verkehrsarten.

1581 Zur Reduzierung innerstädtischer Fahrten im motorisierten Individualverkehr
1582 fordern BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN attraktive „Park & Ride“-Angebote mit Parkplätzen
1583 und Umsteigemöglichkeiten in den ÖPNV am Stadtrand, z.B. in Markendorf,
1584 Neubesesinchen und am Spitzkrug Multi Center. Das
1585 Parkraumbewirtschaftungskonzept, das in den letzten Jahren etabliert wurde,
1586 sehen wir als Schritt in die richtige Richtung. Für Gewerbetreibende und
1587 Anwohner*innen muss es ausreichend Parkplätze geben, Langzeitparker*innen dürfen
1588 diese Stellplätze nicht blockieren. Es braucht eine für Frankfurter*innen und
1589 für Tourist*innen attraktive Innenstadt, die zum Verweilen und Flanieren einlädt
1590 – das erreichen wir nicht durch Blechlawinen.

1591 Autos sind längst keine Statussymbole mehr. Man muss keines besitzen, um hin und
1592 wieder eines zu benutzen. Das Car-Sharing-Angebot der Stadtverkehrsgesellschaft
1593 ist noch zu wenig bekannt und hat einen ungünstigen Standort außerhalb des
1594 Zentrums und anderer Verkehrsknoten. Es muss breiter aufgestellt und besser
1595 kommuniziert werden. Auch Mietfahrrad-Angebote, darunter auch Lastenräder,
1596 sollte es in Frankfurt (Oder) geben. Mit der Summe der genannten Einzelmaßnahmen
1597 und einer integrierten Planung kann der Einstieg in die Verkehrswende in
1598 Frankfurt (Oder) gelingen und zugleich die Mobilität der Bevölkerung und der
1599 Gäste verbessert werden.