



Der Rote Hahn



WWW.DIELINKE-FFO.DE



FACEBOOK.COM/DIELINKEFFO



INSTAGRAM.COM/DIELINKE_FRANKFURTODER



#WirFahrenZusammen - gemeinsam mit den StudentsForClimateJustice, einer Gruppe von Studierenden der Europa-Universität Viadrina haben wir als Linke in Frankfurt die streikenden Beschäftigten bei der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt unterstützt. Während die Arbeitgeberseite sogar mit Verschlechterungen bei den Arbeitsbedingungen in die Verhandlungen geht und sich über den Warnstreik wundert, kämpft die Gewerkschaft Verdi für mehr Lohn, bezahlte Mehrarbeit ab der ersten Überstunde und bessere Arbeitsbedingungen. Wir solidari-

sieren uns mit dem Arbeitskampf der Beschäftigten, denn mehr Klimaschutz und kostengünstige Mobilität für alle können wir nur mit guten Jobs im ÖPNV erreichen.

Viele Straßenbahn- und Busfahrer:innen machen ihren Job gerne und aus Leidenschaft, müssen aber mit sehr wenig Gehalt und schlechten Arbeitsbedingungen leben. Die Folge sind wenig Bewerbungen auf offene Stellen und ein hoher Krankenstand, auch bei der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt.

Deswegen wünschen wir der Gewerkschaft und den Beschäftigten ein gutes Verhandlungsergebnis und werden weiterhin an ihrer Seite stehen und sie unterstützen!

Auf den folgenden Seiten widmen wir uns dem Thema „Verkehr“ in Frankfurt.

Die Linke in Frankfurt (Oder) setzt sich in der Stadtverordnetenversammlung für einen zügigen Ausbau des Radwegenetzes und einen attraktiven sowie bezahlbaren Nahverkehr ein.

Unsere Ansprechpersonen für gute und bezahlbare Mobilität in Frankfurt:



Anja Kreisel
Kreisvorsitzende & Kandidatin
✉ anja.kreisel@dielinke-ffo.de



Stefan Kunath
Stadtverordneter & Kandidat
✉ stefan.kunath@dielinke-ffo.de



Jan Augustyniak
Stadtverordneter & Kandidat
✉ jan.augustyniak@dielinke-ffo.de

Barrierefreiheit im Nahverkehr: Frankfurt (Oder) auf dem Weg, aber noch nicht am Ziel

von Stefan Kunath
und Anja Kreisel

Im Juni 2023 sorgte ein Bericht des Frankfurter Stadtboten für Aufsehen: Eine Rollstuhlfahrerin wurde von der Stadtverkehrsgesellschaft (SVF) nicht zum Spitzkrug Multicenter (SMC) befördert. Aufgrund des Höhenunterschieds zwischen Bus und Haltestellen war kein sicherer Ein- und Ausstieg zu gewährleisten. Dies wirft die Frage auf: Wie steht es um die Umsetzung barrierefreier Haltestellen in Frankfurt (Oder)?

Was wurde bisher erreicht?

Gemäß der Fahrgastrechte dürfen Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität nicht diskriminiert werden. Dies bedeutet, dass sie den gleichen Anspruch auf Beförderung haben, soweit ihr nicht geltende Gesundheitsanforderungen oder Sicherheitsbestimmungen, die Bauart des Fahrzeugs oder die Infrastruktur der Haltestelle entgegenstehen. Bis zum 01.01.2022 sollte der ÖPNV gemäß des Personenbeförderungsgesetzes vollständig barrierefrei sein. Ein ambitioniertes Ziel, das angesichts

des enormen Investitionsbedarfs noch nicht erreicht ist.

Die demografische Entwicklung verdeutlicht die Dringlichkeit des Themas: Bereits 15 Prozent der Bevölkerung in Frankfurt sind 65 Jahre oder älter. Bis 2030 wird dieser Anteil um weitere 11 Prozentpunkte steigen. Um Mobilität für alle zu gewährleisten und den ÖPNV als Alternative zum Auto attraktiv zu machen, sind verstärkte Anstrengungen beim Umbau der Haltestellen unumgänglich.

Aktuell sind 221 der 305 Bus- und Straßenbahnhaltestellen in Frankfurt barrierefrei nutzbar. Das entspricht einem Anteil von 72 Prozent. Während Bushaltestellen einen höheren Umsetzungsgrad von 76 Prozent aufweisen, liegt er bei den Straßenbahnhaltestellen bei 67 Prozent. Dies geht aus einer Anfrage der Frankfurter Linken hervor.

Ein Schritt in die richtige Richtung war jüngst die barrierefreie Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle „Am Winterhafen“, die

kurz vor Weihnachten 2023 abgeschlossen wurde.

Was ist jetzt zu tun?

Erstens sollte die Stadtverwaltung zusammen mit der SVF den aktuellen Gesamtinvestitionsbedarf für barrierefreie Haltestellen transparent machen. Zweitens müssen der Behinderten- und Seniorenbeirat stärker in die Priorisierung beim Umbau von barrierefreien Haltestellen einbezogen werden. Und drittens ist eine verstärkte Unterstützung durch das Land Brandenburg notwendig. Mit den Landeszuschüssen an die Verkehrsunternehmen lassen sich kaum die steigenden Energie- und Personalkosten decken, vom dringend nötigen Ausbau der Barrierefreiheit ganz zu schweigen.

Besonders brisant bleibt die Frage nach einem barrierefreien Umbau der Haltestellen am Spitzkrug Multicenter (SMC). Laut Stadtverwaltung wird dies frühestens ab 2025 möglich sein. Bis dahin sind Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer auf die Hilfe von Begleitpersonen angewiesen. In diesem Fall ist aber nicht die Stadt Frankfurt (Oder) in Verantwortung, sondern das Management des SMC. Dieses ist aufgefordert, Lösungen zu finden und die Barrierefreiheit zu gewährleisten, da die Haltestellen in der Baulastträgerschaft des Spitzkrug Multicenters liegen.

Insgesamt zeigt sich: Frankfurt (Oder) ist auf dem Weg zu einem barrierefreien ÖPNV, aber es bedarf weiterer Anstrengungen und koordinierter Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen. Für uns gilt: Wir wollen allen Bürgerinnen und Bürgern uneingeschränkte Mobilität im Nahverkehr ermöglichen.



Frankfurt stellt Mittel für Ausbau der Radwege bereit

von Stefan Kunath

Viele Fahrradkeller sind zwar gut gefüllt, doch die meisten Fahrräder rosten dort eher vor sich hin. Denn: Frankfurt (Oder) ist keine fahrradfreundliche Stadt. Die Frankfurter Linke hat jetzt dafür gesorgt, dass in den nächsten Jahren neue Radwege gebaut werden könnten.



Ich kenne viele Frankfurterinnen und Frankfurter, die zwar gerne Radfahren würden, sich auf den Straßen allerdings nicht sicher fühlen. Das größte Problem ist, dass der Radverkehr oftmals im Mischverkehr trotz zu hoher Verkehrsstärken geführt wird. Sichere Radwege sind deshalb auch im Interesse der Autofahrerinnen und Autofahrer. Eine klare und sichtbare Wegeführung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer senkt das Unfallrisiko für alle.

Im Dezember 2022 beschloss die Stadtverordnetenversammlung auf Antrag der Frankfurter Linken einstimmig den systematischen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. In dem Ziel, sichere Radwege auszubauen, bestand große Einigkeit. Allerdings stellte sich angesichts der schwierigen Haushaltslage die Frage nach der Umsetzung.

Frankfurter Linke sammelte beste Ideen der Bürgerinnen und Bürger

Die Frankfurter Linke hatte im Herbst 2022 in einem offenen Bürgerdialog mit rund 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern die besten Vorschläge für den Ausbau

der Radwege-Infrastruktur gesammelt. Auch Stadtentwicklungsdezernent André Prusa Frage nahm an der Dialog-Veranstaltung teil. Die Verwaltung hat im Stadtentwicklungsausschuss diese Ideen mit ihrer Expertise weiterqualifiziert. Der Beschluss aus dem Dezember 2022 ist daher ein gemeinsamer Erfolg von Stadtgesellschaft, Verwaltung und Stadtverordneten. Konkret beschossen wurden folgende Punkte:

- Im Haushalt wird ein gesonderter Finantitel für Fahrrad-Infrastruktur für den Neubau und den Unterhalt ausgewiesen. Bis dato erfolgte der Radwegeneubau im Rahmen von Gesamtstraßenbaumaßnahmen – und fiel oftmals hinten runter. Mit einem gesonderten Haushaltstitel sichern wir den kommunalen Eigenanteil für bereits bestehende Bundes- und Landesförderprogramme.

- Innerhalb der Verwaltung werden die personellen Kapazitäten gesichert, um Förderanträge für den Radwege-Ausbau beim Bund und beim Land einzureichen und geförderte Radverkehrsprojekte umzusetzen. Hintergrund: Für jeden Euro, den Frankfurt (Oder) bereitstellt, bekommt die Stadt bis 2026 neun Euro hinzu, wenn wir entsprechende Förderanträge stellen. Von 2024 bis 2026 könnten wir so über eine Million Euro Gesamtinvestitionen für Radwege auf den Weg bringen.

- Der Ausbau von Radwegen soll vor allem auf den Strecken erfolgen, wo mit geringen Mitteln Lücken zwischen den bestehenden

Radrouten geschlossen werden können. Das Ziel ist, die Länge von durchgehenden Radrouten zu erhöhen.

- Die Verwaltung erstellt eine Liste mit Straßen, bei denen eine Umwidmung in Fahrradstraßen sinnvoll erscheint (zum Beispiel in der Nähe von Schulen). Die Stadtverwaltung legt diese Liste dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Verkehr, Umwelt und Klima zur Diskussion vor.

- Die Verwaltung fördert das Angebot zur Nutzung von betrieblichen Fahrrädern für städtische Angestellte und Angestellte städtischer Gesellschaften und Beteiligungen.

Stadtgesellschaft bei Radwege-Trassenführung mitentscheiden lassen

Dieser Beschluss gibt auch Rückenwind für die Zusammenarbeit mit Stübice. Im gemeinsamen Ausschuss der europäischen Doppelstadt Frankfurt (Oder) – Stübice sprachen sich die Stadtverordneten auf beiden Seiten der Oder für eine grenzüberschreitende Radverkehrsplanung aus. Eine gute deutsch-polnische Radwege-Infrastruktur ist schließlich auch ein touristischer Faktor.

Jetzt geht es an die Umsetzung. Begonnen wird in diesem Jahr entlang des Gronenfelder Weges mit einem Ersatzneubau der Fahrradwege. Grundsätzlich fordert die Frankfurter Linke die kontinuierliche Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Verkehrsverbände. Gemeinsam wollen wir mit der Stadtverwaltung diskutieren und entscheiden, an welchen Stellen zunächst Radwege gebaut und Lücken im Radwegenetz geschlossen werden sollen.

Öffentliche E-Ladestationen – privat oder kommunal?

von Stefan Kunath

Ab dem Jahr 2035 dürfen in den Ländern der Europäischen Union nur noch Autos zugelassen werden, die nicht mit Diesel oder Benzin fahren. Das hat das Europäische Parlament am 28. März 2023 entschieden. Eine Ausnahme wird es für spezielle Kraftstoffe geben, die synthetisch hergestellt wurden und klimaneutral sind, die sogenannten E-Fuels. Wie genau diese Ausnahmen für E-Fuels aussehen könnten, soll bis zum Herbst 2024 entschieden werden. Aber gibt es für die E-Autos überhaupt ausreichend Ladestationen?

Anzahl an Ladestationen

Laut Europäischer Union soll auf 15 zugelassene Elektro-Autos ein öffentlicher Ladepunkt kommen. Derzeit sind im Frankfurter Stadtgebiet 19 öffentliche Ladesäulen mit insgesamt 36 Ladepunkten vorhanden. Davon betreiben die Frankfurter Stadtwerke sieben Ladesäulen mit 14 Ladepunkten.

Bis Anfang 2024 planen die Stadtwerke, weitere zwei öffentliche Ladesäulen einzurichten. Die restlichen 20 Ladepunkte werden von einem Elektronunternehmen, einem Autohändler und einer Stiftung betrieben. Derzeit sind 541 E-Autos in Frankfurt (Oder) angemeldet (Stand Februar 2023). Damit wird die angesprochene Richtgröße der EU von 15 E-Autos zu einem öffentlichen Ladepunkt exakt erreicht. Das geht aus der Antwort der Stadtverwaltung auf meine Anfrage hervor, die ich im Februar 2023 in der Stadtverordnetenversammlung gestellt habe.

Regional erzeugte Energie: eine Chance für unsere Stadtwerke

Wir sollten in den kommenden Jahren unsere Stadtwerke im Rahmen des geltenden Wettbewerbsrechts in die Lage versetzen, eine möglichst hohe Abdeckung an öffentlichen Ladestationen mit erneuerbarem Strom anzubieten. Mehr Geld bliebe dann in unserer

IMPRESSUM

Der Rote Hahn

Informationsblatt der Partei DIE LINKE. Frankfurt (Oder)



Herausgeber

Kreisvorstand der Partei DIE LINKE. Frankfurt (Oder)
Kreisvorsitzende Anja Kreisel
Berliner Straße 38
15230 Frankfurt (Oder)

☎ (0335) 4002047
☎ (0335) 4002031
✉ geschaeftsstelle@dielinke-ffo.de
🌐 http://gleft.de/45M
🌐 https://www.dielinke-ffo.de/der-rote-hahn
📘 https://facebook.com/dielinkeffo
📷 https://instagram.com/dielinke_frankfurtoder

Inhalt: Stefan Kunath, Jan Augustyniak und Anja Kreisel
Layout, Endkontrolle und Druck: Tom Berthold

Spendenkonto:

Kontoinhaber:in:
DIE LINKE. Frankfurt (Oder)
IBAN: **DE73 1705 5050 3200 6168 99**
BIC: **WELADED10LOS**
bei der **Sparkasse Oder-Spree**
Kennwort: **Spende Der Rote Hahn**

eigenen Stadt anstatt bei privaten Wettbewerbern zu landen. Insbesondere die großen Ölfirmen wie BP, Total und Shell werden in den kommenden Jahren auf den Markt für E-Ladestationen drängen. Hier gilt es, unsere kommunalen Unternehmen im Wettbewerb zu stärken. Indem wir unsere Frankfurter Stadtwerke stärken und befähigen, E-Ladestationen mit nachhaltigem Strom anzubieten, fördern wir schließlich unsere lokale Wirtschaft.

Mit der Straßenbahn möchte ich gerne fahren

von Jan Augustyniak

Die Straßenbahn ist nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern ein Symbol für die Lebensqualität unserer Stadt. In der letzten Stadtverordnetenversammlung des Jahres 2023 wollte ich zusammen mit dem Stadtverordneten Sandro Jahn diesen Aspekt genauer beleuchten. Uns interessierten der Einsatz und der Ausfall von Niederflurbahnen in Frankfurt (Oder). Außerdem wollten wir den aktuellen Stand der Beschaffung neuer Straßenbahnen erfahren.

Die erfreuliche Nachricht: Die Ausfallquote der Niederflurbahnen ist seit 2018 von 12,6 Prozent auf 4,5 Prozent im Jahr 2023 gesun-

ken. Ein deutlicher Fortschritt, der auf die Bemühungen der Stadtverkehrsgesellschaft (SVF) zurückzuführen ist.

Die Antwort auf die Anfrage zur Beschaffung neuer Niederflurbahnen lässt ebenfalls aufhorchen: Das Warten hat ein Ende. Im Herbst 2024 sollen die neuen Straßenbahnen endlich auf den Gleisen der Stadt erscheinen. Die SVF erwartet die ersten Fahrzeuge bereits am Ende des ersten Quartals 2024. Bis September sollen sie für den regulären Betrieb einsatzbereit sein, nachdem die Erprobungsphase abgeschlossen ist.

Die Einführung dieser neuen Fahrzeuge wird allen Fahrgästen zugutekommen. Rollstuhlfahrer:innen, Senior:innen mit Rollatoren, Reisende mit Gepäck und Familien mit Kinderwagen werden von den verbesserten barrierefreien Möglichkeiten profitieren.

Die SVF bietet den Bürger:innen und Besucher:innen von Frankfurt (Oder) einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr. Der Beschluss zum Kauf der neuen Straßenbahnen und die erfolgreiche Beantragung von Fördermitteln auf Landesebene zeigen sich nun als wichtige und richtige Schritte für die Zukunft unserer Stadt.