

Stellungnahme des VCD Brandenburg e.V.
zum Lärmaktionsplan der Stadt Frankfurt (Oder)
(Fortschreibung 2013)

Der VCD Brandenburg bedankt sich für die Übersendung des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Frankfurt (Oder) und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind umfangreich und nicht nur aus Sicht des Lärmschutzes sondern auch aus Sicht des Klima- und Umweltschutzes sowie der Verkehrssicherheit grundsätzlich zu begrüßen. In Teilen ist der Plan aus Sicht des VCD jedoch nicht ausreichend. Zu folgenden Aspekten des Entwurfes sehen wir Ergänzungsbedarf.

Radverkehr

Positiv hervorzuheben ist die Absicht, die Bedingungen für den Radverkehr in Frankfurt (Oder) zu verbessern und dabei auch neuere Entwicklungen wie E-Bikes zu berücksichtigen. Vor allem beim Ausbau des Radwegenetzes besteht noch hoher Investitionsbedarf.

Ergänzend regen wir die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems an. Entsprechende Stationen empfehlen sich vor allem an Übergängen zum ÖPNV bzw. Regionalverkehr, so zum Beispiel am Hauptbahnhof. Auch sollte das Thema Radfahren explizit Bestandteil der Mobilitätsbildung bei Kindern und Erwachsenen sein, wobei auch die Gesundheitsaspekte besonders hervorzuheben sind.

ÖPNV

Der VCD Brandenburg begrüßt ausdrücklich die Schaffung einer Busverbindung nach Slubice sowie die Überlegungen, die Verbindungen des ÖPNV nach Polen weiter auszubauen. In diesem Zusammenhang regen wir an, die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Tramverbindung über die Europa-Brücke weiter zu verfolgen und hierüber Verhandlungen mit der polnischen Verwaltung in Slubice zu führen.

Was den innerstädtischen Bus- und Bahnverkehr betrifft, so ist die Barrierefreiheit vor allem im Tramverkehr zur Zeit nur eingeschränkt gewährleistet. Im Gespräch mit Passanten am autofreien Tag in Frankfurt (Oder) am 21. September 2013 wurde häufig die fehlende Barrierefreiheit als Hindernis genannt, den ÖPNV nicht öfter zu nutzen. Der VCD Brandenburg hat Hinweise und Wünsche dazu gesammelt und an Herrn Ronald Benke, Sachbearbeiter für Strategische Verkehrsplanung der Stadt, übergeben.

Zur besseren Verknüpfung der Verkehrsträger werden unter Punkt 5.2.4 „Bike&Ride“ sowie „Park&Ride“ erwähnt. Diesen Aspekten sollte mehr Gewicht verliehen werden, da durch passende Angebote vor allem an den Endhaltestellen vorrangig Pendler zur verstärkten Nutzung des ÖPNV motiviert werden können. Eine weitere Möglichkeit ist die Installation von abschließbaren Fahrradboxen zur sicheren Unterbringung von Fahrrädern, z.B. am Bahnhof. Langfristig könnte auch über die Einrichtung einer Fahrradstation/eines Fahrradparkhauses nachgedacht werden, wie es seit kurzem in Bernau bei Berlin existiert und demnächst auch in Potsdam entstehen soll.

Carsharing

Die Idee der Einführung des Carsharing in der Stadt ist begrüßenswert. Vor diesem Hintergrund könnte auch über geräuscharme Elektroautos in einer zukünftigen Carsharingflotte nachgedacht werden. Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur bedeutet zwar mehr Aufwand, trägt aber erheblich zur Lärmreduzierung bei und könnte perspektivisch auch für E-Fahrräder genutzt werden.

Tempo 30, Reduzierung der Fahrbahnflächen

Aus Sicht des VCD Brandenburg wäre es sinnvoll, Tempo 30 auf den genannten Strecken nicht nur in den „Schwachlastzeiten“, also abends und nachts sondern auch tagsüber einzuführen. Wie im Entwurf erwähnt, wirkt sich Tempo 30 sehr positiv auf die Lärmentwicklung aus. Erwiesenermaßen führt Tempo 30 auch zu einer Senkung der Unfallzahlen und damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit

Im Geschwindigkeitsbereich von 50 km/h sind neben den Motorengeräuschen auch die Reifen-Fahrbahn-Geräusche, kurz Rollgeräusche, deutlich ausgeprägt. Ab rund 50 km/h werden sie bei Pkw sogar zur Haupt-Schallquelle. Die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert die Lärmemissionen der Fahrzeuge um rund 2 bis 3 dB(A) im Mittelungspegel. Eine Absenkung um 3 dB(A) wird von den Menschen wie die Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

Auch die Fahrbahnoberfläche bestimmt in starkem Maße die Geräuschemissionen. Auf Pflaster erhöht sich die Lärmreduzierung durch Tempo 30 im besten Fall sogar um bis zu 5 dB(A). Auf Pflasterstraßen aber auch auf schadhafte Straßenoberflächen ist deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung besonders sinnvoll.¹

Ebenso stellt sich die Frage, warum eine Reduzierung der Fahrbahnflächen (Punkt 5.3.6) nur zu Schwachlastzeiten angedacht ist. Wünschenswert wäre es, eine solche Reduzierung auch zu anderen Zeiten oder auf bestimmten Strecken dauerhaft umzusetzen. Die Reduzierung von Fahrbahnflächen sollte dabei vor allem dem Rad- und Fußverkehr zugute kommen und nicht nur als Parkfläche ausgewiesen werden.

Straßenraumgestaltung

Beim Aspekt der Straßenraumgestaltung (Punkt 5.3.3) ist der Hinweis auf bestehende Konzepte wie „Shared Space“ oder Begegnungszonen sinnvoll. Diese werden in verschiedenen deutschen Städten bereits erprobt und können neben einer Reduzierung des Verkehrslärm auch zu mehr Sicherheit und Lebensqualität beitragen. Der VCD Brandenburg empfiehlt, diese Konzepte in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen.

Mobilitätsbildung

Im Entwurf wird die Mobilitätsbildung als Maßnahme zur Lärminderung aufgeführt, wenn auch mit geringer Priorität. Der VCD möchte daher auf die Bedeutung hinweisen, die der Förderung des Lärmbewusstseins durch eine Integration des Themas in die Verkehrserziehung zukommt.

Potsdam, 26.09.2013

Marc Nellen

Landesvorsitzender

Katharina Hinse

Geschäftsführerin

¹ vgl. VCD Position Tempo 30, tempo30.vcd.org/ruhiger.html