

# LuMA

Lebensqualität und Mobilität für Aurich

Die LuMA ist eine Initiative der unten stehenden Vereinigungen, die einen Beitrag zur dringend erforderlichen Verkehrswende leisten wollen (Vgl. lum-aurich.de <WER WIR SIND>).

## Acht-Punkte Programm zum Radverkehr in Aurich

Die Initiative „Lebensqualität und Mobilität für Aurich“ (LuMA) hat sich zum Ziel gesetzt, die Entwicklung Aurichs zu einer Stadt, in der eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität im Einklang zur Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger steht, voranzutreiben. Die bisherige Bevorzugung einer Infrastruktur, die einseitig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) setzt, hat die Wohn- und Aufenthaltsqualität in Aurich negativ beeinträchtigt und muss überwunden werden. In diesem Sinne versteht sich LuMA als Teil einer bundesweiten Bewegung für die Verkehrswende in Deutschland.

Wichtige Elemente der Verkehrswende sind eine Bahnanbindung Aurichs, ein leistungsfähiger ÖPNV, die Vernetzung der Verkehre und eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Die vorhandenen Verkehrsflächen sind gerechter zu verteilen. In diesem 8-Punkte Programm zum Radverkehr in Aurich setzen wir den Schwerpunkt auf den Radverkehr als einem wichtigen Verkehrsträger bei der Verkehrswende.

## Die Initiative „Lebensqualität und Mobilität für Aurich“ begrüßt und unterstützt den 2019 vom Rat der Stadt beschlossenen Masterplan Radverkehr 2030 ausdrücklich und fordert eine konsequente und zügige Umsetzung.

Das vorliegende LuMA-Programm zum Radverkehr ergänzt die dort formulierten Vorschläge und setzt zusätzliche Akzente. Unsere Forderungen im Überblick:

1. Einrichtung eines zusammenhängenden Netzes von Fahrradstraßen in Aurich
2. Fünf Radschnellverbindungen aus dem Umland in die Innenstadt nach dem Standard der AGFK Niedersachsen.
3. Entschärfung der Unfallschwerpunkte des Rad- und Fußverkehrs
4. Freigabe von Teilen der Fußgängerzone für den Radverkehr
  - Norder Straße (Mittelbereich glätten)
  - östliche Osterstraße
  - Bestehende zeitliche Einschränkungen des Radverkehrs (z.B. Burgstraße) an die Zeiten des Kfz-Lieferverkehrs angleichen
5. Dezentrale Fahrrad-Abstellanlagen in der Innenstadt (Anlehnbügel u.a.) für Kunden und Touristen, wo möglich mit Witterungsschutz
6. Fahrradfreundlichere Verkehrsregelung (Ampelschaltungen, Vorfahrtsregelungen auf viel befahrenen Strecken)
7. Qualitätsinitiative für bestehende Radwege (glatte Oberflächen, Streckenführung verbessern).
8. Effiziente Maßnahmen gegen Parksünder, die Radfahrende (oder zu Fuß gehende) behindern oder/und gefährden.

Grundsätzlich sollte die Radverkehrsentwicklung in Aurich auf gesicherten und aktuellen Daten beruhen. Daher begrüßt LuMA die gegenwärtige Aufstellung zweier automatischer Zählstellen als guten ersten Schritt. Bei der aktuellen Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sollte die zukünftige Entwicklung (Verdoppelung des Radverkehrsaufkommens bis 2030) mit bedacht werden, damit Engpässe und kostspielige Nacharbeiten vermieden werden können.

Wenn in diesem Programm von Radwegen gesprochen wird, dann sind hier grundsätzlich alle Umsetzungsformen gemeint, von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn über Radspuren, Protected Bike Lanes bis hin zu Hochbord-Radwegen.



Verbund Service und Fahrrad BILaZ

Car-Sharing Aurich

# LUMMA

Lebensqualität und Mobilität für Aurich

Anmerkungen zu den einzelnen Punkten:

Zu 1) Der Masterplan Radverkehr 2030 listet bereits die wichtigsten Routen für Fahrradstraßen auf. Mit dem Grünen Weg wurde bereits ein Anfang gemacht. Vorrangig sind nun der Extumer Weg und der Bereich Westgaster Weg / Eichenweg / Kreuzstraße.

Grundsätzlich ist dem Radverkehr ein Verkehrsnetz wie beim motorisierten Verkehr und beim Fußgängerverkehr bereitzustellen. Spezielle Fahrradstraßen sollten zur Optimierung der Systemvorteile des Radverkehrs in der Regel exklusiv für Radfahrer sein. Allenfalls Kfz-Anliegerverkehr sollte zugelassen sein.

Durchgangsverkehr ist wirkungsvoll zu unterbinden, ggf. durch flexible Poller. Die Anwohner sollten bei der konkreten Gestaltung von Fahrradstraßen frühzeitig mit eingebunden werden.

Zu 2) Radschnellverbindungen sollten Georgsheil/SBL/Moordorf, Riepe/Ochtelbur/Westerende, Ihlow/ Kirchdorf, Großefehn/Holtrop/Wiesens und Tannenhausen/Sandhorst/Plaggenburg (ggf. mit kurzen Zubringerstrecken) mit der Innenstadt verbinden. Bei der Umsetzung sind die Standards für Radschnellverbindungen der AGFK Niedersachsen/Bremen als Maßstab anzuwenden, siehe

[http://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user\\_upload/RSV/RSV-CD\\_V1.0.pdf](http://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/RSV/RSV-CD_V1.0.pdf) und

[http://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user\\_upload/RSV/RSV-CD-Anlage\\_V1.0.pdf](http://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/RSV/RSV-CD-Anlage_V1.0.pdf)

Zu 3) Grundlage sollte eine genaue Unfall- und Gefährdungsanalyse sein. Hierbei sind nicht nur polizeilich erfasste Unfälle zu berücksichtigen, sondern auch bisher nicht aktenkundige Fast-Unfälle. Als einer der gefährlichsten Strecken ist die Emder Straße zu betrachten. Hier könnten z.B. bauliche Maßnahmen (Radweg höher legen) zur Verbesserung beitragen.

Zu 5) Hierbei u.a. wichtig: Abschließbare Fahrradboxen an ausgewählten Standorten, z.B. ZOB, Hafen, De Balje. Stromanschluss in den Boxen zum Akku-Laden für Touristen. Die abschließbare Abstellanlage am ZOB ist hier ein guter erster Schritt.

Zu 6) Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer: Bei breiten Querungen separate Fahrradampeln mit längeren Grünphasen. Generell kürzere Wartezeiten für Fußgänger/Radfahrer. Sehr problematisch: Pferdemarktkreuzung (nur Westseite ist o.k.). Ampelschaltungen ohne Anforderungstasten. Bevorrechtigung des Radverkehrs auf dem Ostfriesland Wanderweg innerhalb bestehender Tempo-30 Zonen und Absicherung durch bauliche Maßnahmen (Radweg höher gelegt).

Zu 7) 90°-Kurven entschärfen, Umlaufsperrn beseitigen, ggf. auch Abkürzungswege neu bauen. Georgswall: Südseite ist für Radverkehr prädestiniert, hat aber die gröbste Pflasterung → glätten!  
Kreuzung Kirchdorfer Straße / Fischteichweg, Sofortmaßnahme: Einbahnstraßenregelung für Kfz von der Kreuzung zum Georgswall, nur dann ist ein sicheres Befahren für den Radverkehr in beiden Richtungen möglich.  
Durchfahrung des Schlossbereichs für den Radverkehr zwischen „Hotel am Schloss“ und Hafen legal ermöglichen.

Zu 8) Polizeiliche Maßnahmen dringend erforderlich. Die Polizei muss hier den klaren Auftrag erhalten, diese Ordnungswidrigkeiten in den Blick zu nehmen und konsequent zu ahnden, ggf. auch durch kostenpflichtiges Abschleppen.

Aurich, im Juni 2020

Kontakt:

Albert Herresthal, Argestraße 8, 26607 Aurich, Tel: 0177/ 612 18 70

Klaus Reisgies, Marktstraße 12, 26603 Aurich, Tel: 994 51 90

