



ADFC-KONZEPT

für den
Fuß- und Radverkehr
in Aurich



IMPRESSUM

verantwortlich **ADFC Kreisverband Aurich, Ortsgruppe Stadt Aurich,
info@adfc-aurich.de; Albert Herresthal, 01 77/6 12 18 70**

Gestaltung
und Druck **Söker Druck, Marienkamper Str. 1, 26427 Esens
www.soeker-druck.de**

Auflage **750**

VORWORT



Der ADFC-Kreisverband Aurich unterstützt den vom Rat der Stadt 2019 einstimmig beschlossenen „Masterplan Radverkehr 2030“ und will diesem zu einer erfolgreichen Umsetzung verhelfen.

Der ADFC begrüßt die wesentlichen Zielsetzungen des Masterplans, wie die Schaffung einer Infrastruktur, mit der das Radfahren zu einer schnellen, komfortablen und sicheren Verkehrsart für alle Menschen werden kann. Auch das Ziel einer Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Aurich auf 30% halten wir für sinnvoll und realistisch, wenn entsprechende Maßnahmen erfolgen.

Durch das bisher geringe Tempo der Umsetzung sowie durch einige Planungen, in denen der Radverkehr zu wenig berücksichtigt wurde, steht allerdings zu befürchten, dass die Ziele des Masterplans Radverkehr deutlich verfehlt werden. Sorgen bereiten dem ADFC auch, dass es offenkundig schwer fällt, sich von „alten Zöpfen“ der Verkehrspolitik zu trennen und bisherige Strategien neu auszurichten. Die Fortsetzung einer solchen Politik führt in die Sackgasse.

Deshalb stellt der ADFC Aurich jetzt im Rahmen der notwendigen Verkehrswende sein Programm für den Fuß- und Radverkehr in Aurich vor und fordert deutliche Veränderungen der Verkehrspolitik in Aurich.

Marvin Stasiak

Albert Herresthal

DIE WICHTIGSTEN FORDERUNGEN

1. Nach dem beschlossenen Masterplan soll der Radverkehrsanteil bis 2030 bei 30% liegen.
Auf dieser Grundlage soll umgehend eine Strategie erstellt werden, mit welchen Lösungsansätzen das selbst gesetzte Ziel zu erreichen ist. Es sollten **messbare Zwischenziele** definiert werden. Hieraus sind notwendige Handlungen abzuleiten und umzusetzen.
2. In Aurich soll das Radfahren u. a. durch die Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur **sicher, schnell und komfortabel** werden. Alle drei Aspekte gehören zusammen. Die Stadt muss jetzt transparent machen, durch welche konkreten Maßnahmen diese Ziele zeitnah erreicht werden sollen.
3. Zufußgehende und Radfahrende brauchen **eigenständige, geschützte** Verkehrswege. Diese müssen einladend und selbst erklärend sein, um intuitives Radfahren zu ermöglichen. Die hier weitverbreiteten gemeinsamen Geh- und Radwege sind innerorts nur in klar definierten Ausnahmefällen zulässig. Gehwege mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ sind keine Radverkehrsinfrastruktur. Für beide müssen bessere Alternativen entwickelt werden. Die gängigen Regelwerke sind einzuhalten.
4. Die Radverkehrsinfrastruktur in Aurich muss grundsätzlich die vorgesehenen **Regelmaße einhalten** oder – mit vorausschauendem Blick in die nahe Zukunft – **überschreiten**. Gegenwärtig werden oft nur die schmalere Mindestmaße realisiert, teilweise sogar noch unterschritten.

DIE WICHTIGSTEN FORDERUNGEN

5. Eine gute Oberflächenqualität ist wichtig für einen sicheren und komfortablen Radverkehr. Hier sollte **Asphalt zum Standard** für alle Radverkehrsanlagen werden.
6. Für den Radverkehr werden an den **Lichtsignalanlagen eigenständige Steuerungen** benötigt, wenn die Signalgebung nicht mit dem Kfz-Verkehr gekoppelt ist. Gemeinsame Ampelschaltungen mit dem Fußverkehr kommen nicht in Betracht, weil der Radverkehr um den Faktor 4–5 schneller ist als der Fußverkehr.
7. Schnelle, durchgängige und bevorrechtigte Anbindung der angrenzenden Stadtteile und des Umlandes an die Innenstadt, z. B. durch **Radschnellwege oder Fahrradstraßen**; Schaffung eines Innenstadtrings für den Radverkehr.
8. **Konsequentes Vorgehen der Ordnungsbehörden** gegen behindernde und gefährdende Verhaltensweisen – Falschparker, Überholen ohne Beachtung des Mindestabstandes, Nötigung durch Anhupen. Dazu sollte auch eine (zivile) Fahrradstaffel geschaffen werden.

PERSPEKTIVEN

Um in Aurich bis 2030 einen Radverkehrsanteil von 30% zu erreichen, sieht der ADFC dringenden Handlungsbedarf und fordert den zuständigen Verwaltungsbereich auf, wirkungsvolle Maßnahmen konsequent anzugehen. Um die Expertise des ADFC nutzen zu können, sollte der Verband frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.

Als AutofahrerIn sieht man immer gleich, wo man zu fahren hat. Die Realität für Radfahrende ist leider eine andere. In Ostfriesland gibt es unzählige Formen der Führung des Radverkehrs. Einige sind gut geeignet für Radfahrende, andere unzureichend oder sogar gefährlich. Nachfolgend zeigen wir verschiedene Varianten und benennen die Rahmenbedingungen, unter denen sie zielführend einsetzbar sind.

Wichtig ist in jedem Fall, dass auch beim Radverkehr in lückenlosen Netzen gedacht wird, wie es bei anderen Verkehrsträgern selbstverständlich ist. Wer mit dem Rad von A nach B will, braucht auf der gesamten Strecke eine Infrastruktur, die ihn schnell, sicher und komfortabel zum Ziel kommen lässt.

Die folgende Aufstellung einzelner Führungsformen zeigt sowohl innovative Beispiele (z. B. Radschnellwege), die bisher in Ostfriesland noch nicht genutzt werden als auch hier weit verbreitete Formen, die rechtlich und in der Praxis fragwürdig sind (Gehweg mit Zusatzschild Radfahrende frei). Solche problematischen Führungsformen in Aurich müssen überwunden werden.



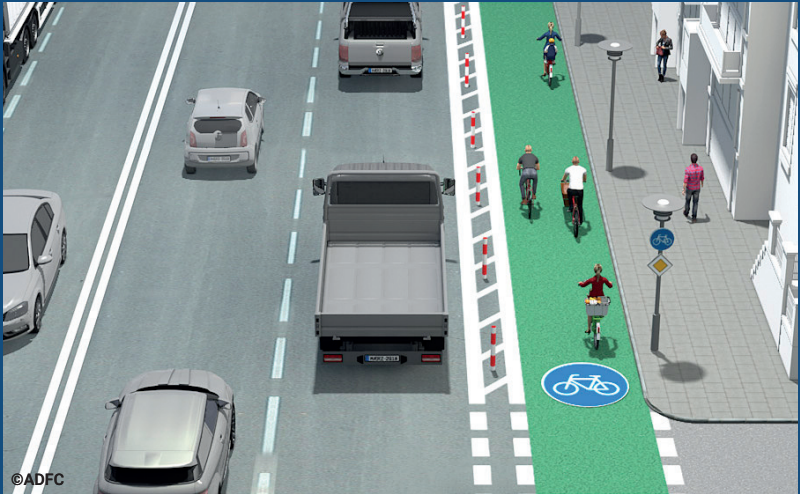
Macht Radfahren für Pendler*innen attraktiv

- Sehr gute und komfortable Führungsform für kurze, mittlere und längere Distanzen.
- Direkte Verbindung von Stadtzentrum mit angrenzenden Ortsteilen und dem Umland.

↳ Sind im Masterplan vorgesehen, aber noch nicht in der Planung.

Anzustreben aus den Richtungen Plaggenburg, Georgsheil, Fahne, Timmel, Brockzetel und Wiesens.

GESCHÜTZTE RADFAHRSTREIFEN



Erste Wahl an Hauptverkehrsstraßen

- Sehr gute und sichere Führungsform.
- Baulich getrennt .
- Radverkehr im Sichtfeld von Kfz.
- Sicheres Gefühl für Radfahrende .
- Parkverstöße werden effektiv verhindert.

↳ Ist ideal geeignet für die Fockenbollwerkstraße.



Sehr gute Führungsform,
wenn Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden ist

- Regeln sind fahrradfreundlich.
- Komfortables Radfahren.
- Sicheres Gefühl für Radfahrende.

↳ Viele Vorschläge sind bereits im Masterplan enthalten.



Für Hauptstraßen geeignet, wenn...

- ausreichend breit (mindestens 2,25 m).
 - Kfz-Parken ausgeschlossen ist.
 - deutlicher Abstand zum Kfz-Verkehr.
- ▶ Als geschützter Radfahrstreifen deutlich sicherer.

SCHUTZSTREIFEN



Für Nebenstraßen geeignet, wenn...

- ⦿ max. Tempo 30 gilt.
- ⦿ ausreichend breit (mindestens 1,6 m).
- ⦿ Sicherheitsabstand zu Parkplätzen.
- ⦿ Kfz-Parken verhindert wird.
- ⦿ deutlicher Abstand zum Kfz-Verkehr.

↳ Aktuelle Umsetzung in der Popenser Straße mit Verbesserungspotenzial.

MISCHVERKEHR AUF FAHRBAHN

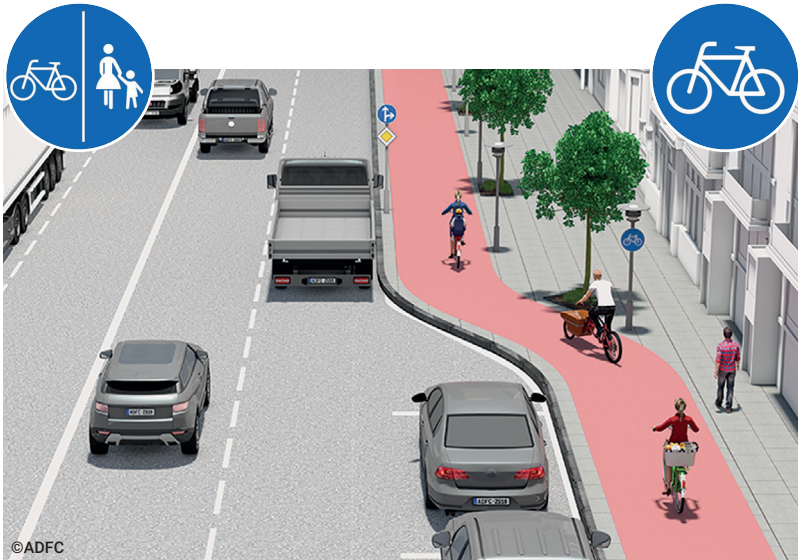


©ADFC

In Wohngebieten bei geringem Kfz-Verkehr geeignet

- nur bei max. Tempo 30.
- ▶ Guter Fahrbahnbelag für Radfahrende wichtig.

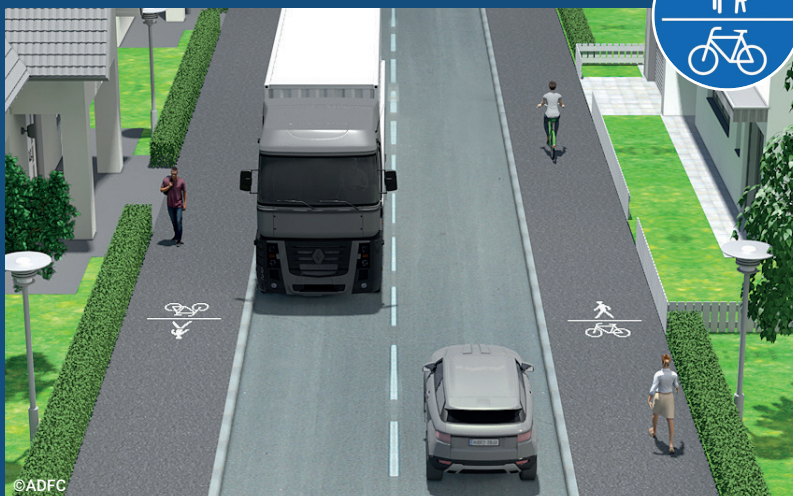
RADWEG AUF HOCHBORD



Akzeptable Führungsform nur bei...

- Einhaltung der Regelmaße (mindestens 2m).
- klarer Trennung zum Fußverkehr.
- Abstand zum Fußverkehr.
- Sicherheitsabstand zur Fahrbahn.
- Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz.
- Sichtbarkeit/Sichtbeziehung an Kreuzungen.

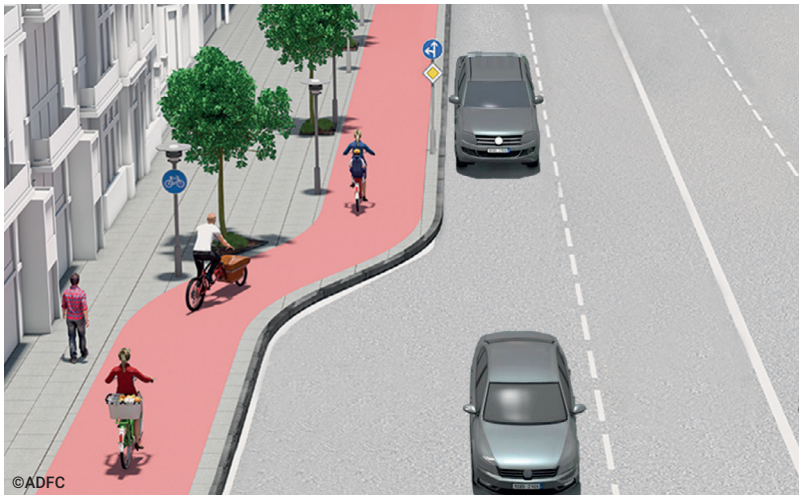
↳ In Aurich oftmals viel zu schmal.



Ungeeignete Führungsform, außer bei ...

- besonders geringem Radverkehr und
- besonders geringem Fußverkehr.
- Einhaltung der Regelbreiten (mindestens 2,5m).

↳ In Aurich weitverbreitet und sorgt für Unzufriedenheit auf beiden Seiten.



Grundsätzlich problematisch, weil...

- extrem hohes Gefahrenpotenzial an
 - ▶ Einmündungen
 - ▶ Kreuzungen
 - ▶ Grundstücksausfahrten gegeben ist.

Nur im Einzelfall denkbar,
abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.

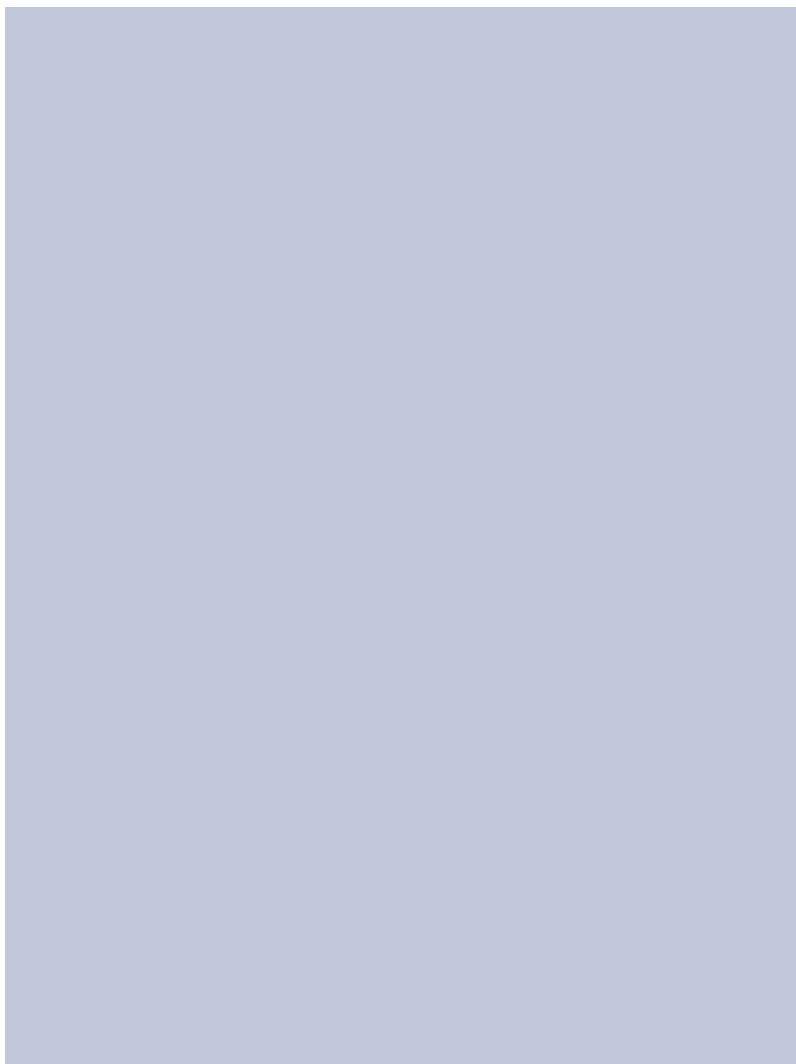
↳ Die Emdor Straße ist ein Unfallschwerpunkt!

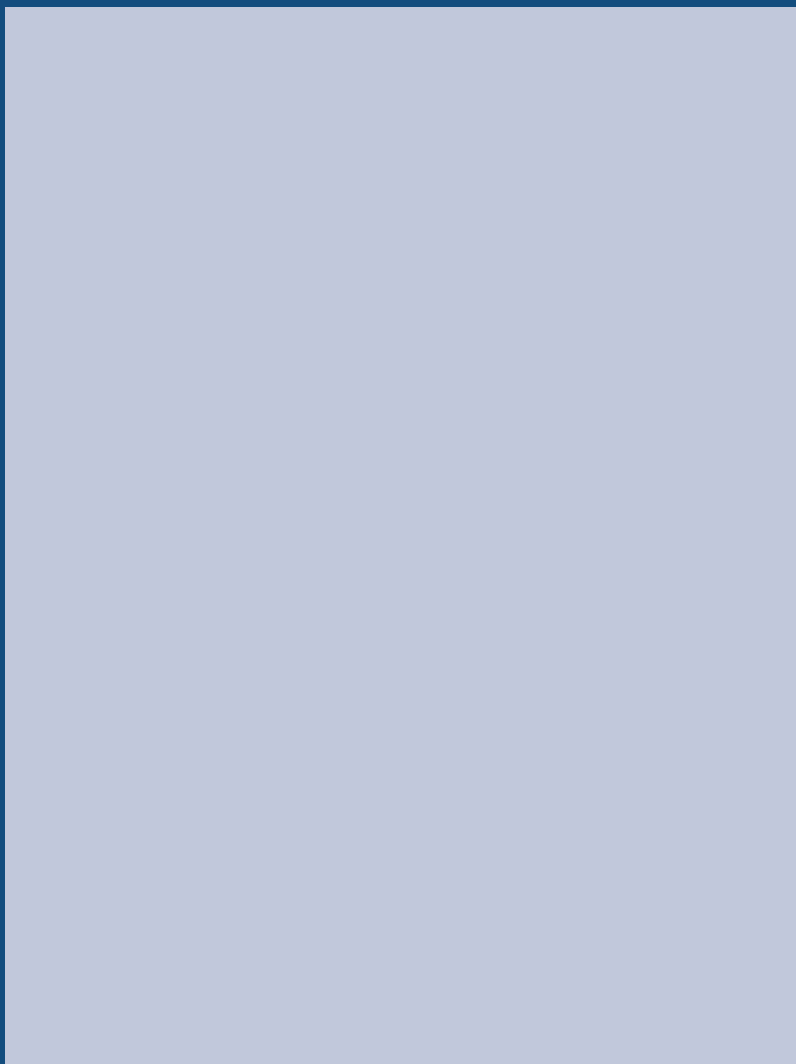
GEHWEG – RADVERKEHR FREI



Ungeeignete Führungsform, weil...

- die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit unrealistisch ist.
 - Fußgänger*innen bedrängt werden.
 - an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstücksausfahrten nicht mit Radverkehr gerechnet wird.
 - Regelbreiten meist nicht eingehalten werden.
- ▶ Gehwege sind keine Radwege!





EMPFEHLUNGEN

Website der ADFC-Ortsgruppe Aurich

→ <https://aurich.adfc.de>

Fachwissen des ADFC-Bundesverbandes

→ <https://www.adfc.de/fachwissen>

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen

→ <https://www.agfk-niedersachsen.de/>

Broschüre des Bundesverkehrsministeriums

„Einladende Radverkehrsnetze“

→ <https://bmdv.bund.de/goto?id=514446>

Mobilitätsforum der Bundesregierung zum Radverkehr

→ <https://www.mobilitaetsforum.bund.de>

Radverkehrs-Website des Bundesverkehrsministeriums

→ <https://zukunft-radverkehr.bmvi.de>

