

Verkehrsentwicklungsplan

Stadt Aurich

Teil 1: Leitbild Verkehr

„Zukunftsfähige Mobilität für Aurich“



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Aurich
Teil 1: Leitbild Verkehr
„Zukunftsfähige Mobilität für Aurich“**

**AUFTRAGGEBER: STADT AURICH, BGM.-HIPPEN-PLATZ
26603 AURICH**

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
VORDERE SCHÖNEWORTH 18, 30167 HANNOVER
TELEFON: 0511 / 38 39 40
TELEFAX: 0511 / 38 39 450
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**BEARBEITUNG: DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN
S. COERDT, B.SC.
K. MENKING**

**GRAFIK: DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN
G. HERNER
R. WEBER**

TYPOSCRIPT: M. HEINE-MENKE

HANNOVER, 14. OKTOBER 2019

INHALTSVERZEICHNIS:		Seite
1	Das Leitbild	1
2	Lage und Struktur	3
3	Rahmenbedingungen „Stadt im Wandel“	5
3.1	Prognose 2040.....	5
3.2	Verkehrsaufkommen.....	7
4	Was will Aurich im Verkehr erreichen?.....	10
5	Handlungsfelder und Maßnahmen	13
5.1	Stadt der kurzen Wege fördern!	13
5.2	Fußverkehr fördern und die Barrierefreiheit umsetzen!	14
5.3	Radverkehr fördern!	17
5.4	Busse und Bahnen bürgernah!.....	24
5.5	Verkehrssicherheit weiter erhöhen!	28
5.6	Straßennetz optimieren!	33
5.7	Orientierung im Verkehr verbessern!.....	38
5.8	Ruhender Verkehr.....	39
5.9	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!.....	43
5.10	Öffentlichkeit herstellen!	44
6	Ausblick und Schwerpunkte	45

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:	Seite
Abb. 1: Ablauf Verkehrsentwicklungsplanung Stadt Aurich	2
Abb. 2: Übersicht der Stadt Aurich und ihrer Stadtteile.....	3
Abb. 3: Wichtige Quellen und Ziele in Aurich.....	4
Abb. 4: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose	7
Abb. 5: Verkehrsmengen Aurich [Kfz / 24 h].....	8
Abb. 6: Differenzbelastung Planfall ohne und mit Ortsumgehung.....	9
Abb. 7: Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle	11
Abb. 8: beispielhaftes barrierefreies Wegenetz	15
Abb. 9: Beispielquerungen in Tempo-30-Bereichen in Aurich.....	16
Abb. 10: barrierefreie Querung an einer LSA in Aurich.....	16
Abb. 11: Radverkehrsmengen 2017 (Radfahrer / 13 h)	18
Abb. 12: Ziele des Masterplans Radverkehr.....	18
Abb. 13: Radverkehrsnetz – Entwurf	20
Abb. 14: werktätliches Regionalbusnetz.....	24
Abb. 15: Zielnetz der Bedienungsebenen BE1 und BE2	26
Abb. 16: Unfallübersicht Aurich (Zusammenstellung PGT).....	29
Abb. 17: GS Upstalsboom – integratives Entwicklungskonzept.....	31
Abb. 18: Übersicht der Handlungsempfehlungen für die untersuchten Schulstandorte (Stand: August 2018).....	32
Abb. 19: Straßennetz Stadt Aurich	34
Abb. 20: Lage der Ortsumgehung Aurich mit Anbindung an die A 31 .	35
Abb. 21: Konzeptmöglichkeit Neugestaltung der heutigen B 210	36
Abb. 22: Entwicklung Kaserne	37
Abb. 23: Auslastung der verschiedenen Parkzonen an einem Samstag – werktags ist die Situation durch höhere Dauerparkernachfrage gekennzeichnet	40
Abb. 24: Entfernungen der Besucher der Auricher Innenstadt zum Wohnort	41
Abb. 25: Verlagerungspotentiale / Änderung der Bewirtschaftung.....	42
Abb. 26: Schlüsselmaßnahmen	46

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
Kfz	Kraftfahrzeug
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	„Sport Utility Vehicle“ (Geländelimousine)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Verwendete Untersuchungen / Fachplanungen:

- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Verkehrsentwicklungsplanung Aurich Teil 1: Quartiersuntersuchungen Aurich, Hannover 2014
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Parkraumuntersuchung Innenstadt, Hannover 2016
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Verkehrsentwicklungsplan Aurich Teil 2: Radverkehrskonzeption: Auswertung vorhandener Verkehrserhebungen und ergänzende Radverkehrserhebung, Hannover 2015
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Durchführung und Auswertung weiterer Verkehrserhebungen zum Radverkehr, Hannover 2017/2018
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Aktualisierung der Parkraumsituation Innenstadt, Hannover 2017/2018, in Bearbeitung
- SHP, Masterplan Radverkehr, Hannover, 2018
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Tempo 30 vor Schulen in AURICH, Hannover 2018, in Bearbeitung
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Verkehrsuntersuchung zur Funktionsbestimmung des Strassennetzes mit Neubauplanung der B 210neu (Autobahnanschluss BAB A 31 (Riepe) und Ortsumgehung Aurich) in AURICH, Hannover 2017
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Ergänzung Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210neu (Autobahnanschluss BAB A 31 (Riepe) und Ortsumgehung Aurich) in AURICH Planfall 3.5, Hannover 2017 und Hannover 2019
- Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Aurich, aktualisierte Version 2018
- Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen, aktualisierte Version 2017

1 Das Leitbild

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat die Aufgabe, die Weichen für ein Verkehrssystem für die zukünftige Entwicklung der Stadt Aurich zu stellen. Vor dem Hintergrund der örtlichen und allgemeinen bundesweiten Entwicklungen ist zu überprüfen, wie eine sozialverträgliche „Mobilität für Alle“ in Aurich weiterhin gewährleistet und verbessert werden kann.

Die Entwicklung der Stadt Aurich als Mittelzentrum und bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Tourismusstandort soll durch die Optimierung des Verkehrssystems in seiner dazu dienenden Funktion gesichert und gestärkt werden. Dazu werden sinnvolle Schwerpunkte des städtischen Handelns – und zur Einflussnahme auf übergeordnete Behörden – bis zum Jahr 2040 aufgezeigt, die den Rahmen für verkehrsartenbezogene bzw. verkehrsräumliche Verbesserungen bilden. Das verkehrliche Leitbild fasst die Analyse und Bewertung zahlreicher verkehrlicher Untersuchungen der letzten Jahre mit dem Ziel zusammen, die Entwicklung aufzuzeigen und Schlüsselmaßnahmen zu forcieren, die vorrangig umgesetzt werden sollen.

Anlässe gibt es genug:

- Die Planungen zur Ortsumgehung sind weiter fortgeschritten, eine Realisierung rückt in greifbare Nähe. Die verbesserte Anbindung Aurichs an die Autobahn A 31 wird durch eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung gegenwärtig beschleunigt.
- Die Ansprüche an das Verkehrsnetz wachsen auch inhaltlich – auch im Zusammenhang mit Themen wie Schulwegsicherheit und den Anforderungen der nichtmotorisierten Verkehrsarten.
- Umweltpolitische Zielsetzungen greifen zukünftig möglicherweise kräftiger in die Verkehrsmittelwahlfreiheit bzw. in die Optionen für die Benutzung von Verkehrsmitteln ein.
- Die Ansprüche an den Verkehrsraum werden größer, der vorhandene Platz ist nicht beliebig teilbar.
- Die Anliegen und Möglichkeiten der Verkehrsarten im begrenzten Verkehrsraum müssen daher viel stärker als bisher diskutiert und neu verteilt werden. Das verkehrliche Leitbild versucht Antworten auf diese Herausforderungen zu geben, die die politische Diskussion und damit die Schwerpunkte der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung strukturieren.

Das Leitbild bedarf dabei intensiver öffentlicher Diskussionen und Abstimmungen.



Abb. 1: Ablauf Verkehrsentwicklungsplanung Stadt Aurich

2 Lage und Struktur

Die Stadt Aurich ist ein Mittelzentrum mit etwa 43.000 Einwohnern und liegt zentral in Ostfriesland. Sie besteht aus dem Kernort Aurich mit rund 30.000 Einwohnern und den 21 angrenzenden Stadtteilen, die bis zu 15 km entfernt sind¹ (siehe Abb. 2). Die Einwohnerentwicklung in den zurückliegenden Jahren ist stabil.

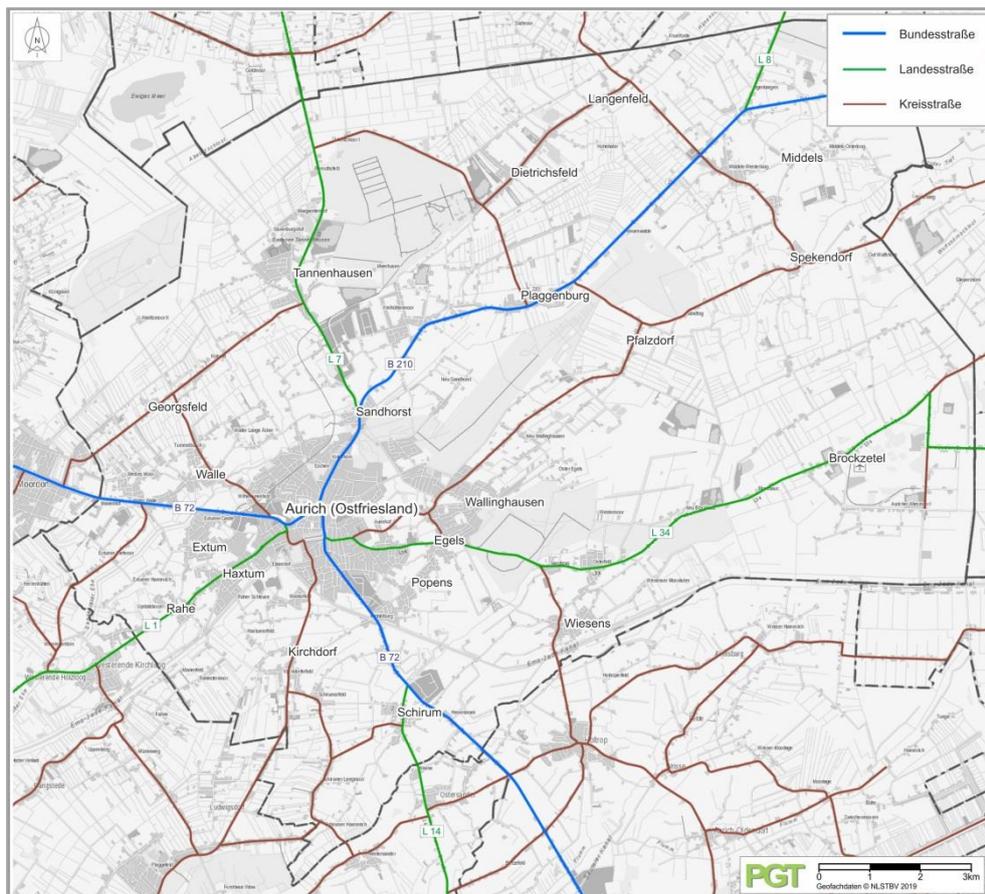


Abb. 2: Übersicht der Stadt Aurich und ihrer Stadtteile

Die Innenstadt mit ihrem ausgeprägten Zentrums- und Dienstleistungsbereich, der Fußgängerzone, dem gerade neu aufgestellten Carolinenhof, dem Rathaus, dem Landkreis etc. hat eine hohe touristische Bedeutung. Ausgedehnte Wohnquartiere arrondieren die Innenstadt jenseits des Innenstadt-/ Parkrings, der durch die B 72 und B 210 sowie dem Fischteich-

¹ Stadt Aurich, Stand: 31.12.2016

weg gebildet wird. In den eigenständigen Ortsteilen hingegen ist die Einzelhandelsentwicklung und Versorgungslage nicht überall optimal.

Aurich ist über die B 72 bzw. die B 210 an die A 31 angebunden. Die Bundesstraßen sichern die regionale Verflechtung zu den Oberzentren Oldenburg und Wilhelmshaven sowie zu den Mittelzentren Jever und Emden.

Schienerverkehr ist in Aurich nur für Güter möglich. Die Verbindungen im öffentlichen Verkehr werden über Linienbusse via Leer und Emden hergestellt.

Aurich liegt im spinnenwebartigen Erholungs- und Radverbindungsnetz Ostfriesland. Zahlreiche touristische Routen führen durch die Stadt.

Eine Übersicht wichtiger Quellen und Ziele des Verkehrs sowie die Lage der Gewerbegebiete in Aurich zeigt Abbildung 3.

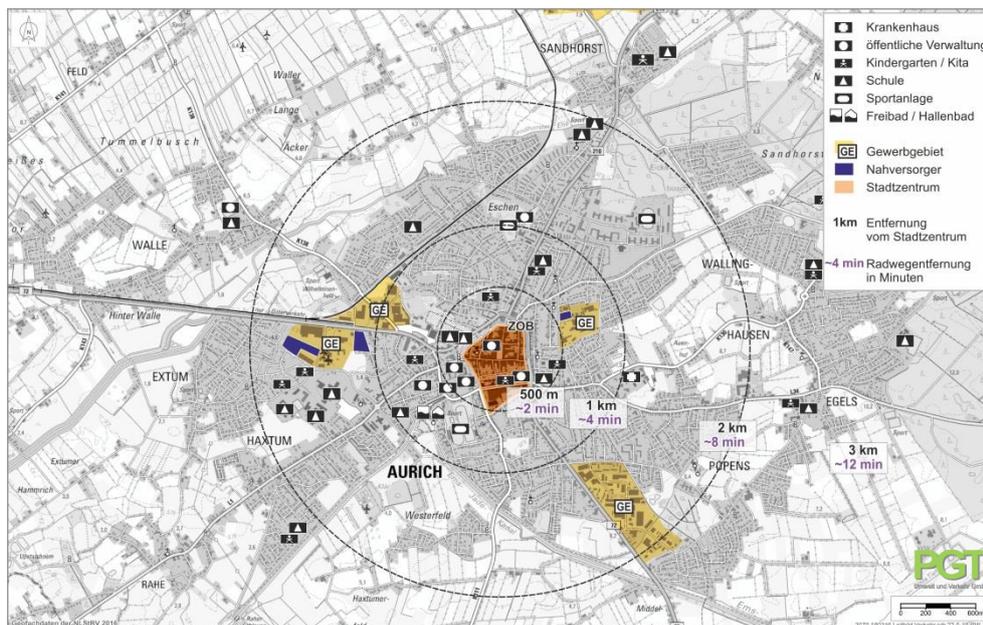


Abb. 3: Wichtige Quellen und Ziele in Aurich

3 Rahmenbedingungen „Stadt im Wandel“

3.1 Prognose 2040

Die Mobilität ist im Wandel: Die allgemeine Verkehrsentwicklung² ist nicht mehr steigend. Zukünftig ist mit geringem bzw. leichtem Rückgang der Gesamtfahrleistung des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Die Motorisierungsdichte wird jedoch weiterhin ansteigen.

Demgegenüber nehmen – unabhängig von der Entwicklung des motorisierten Kfz-Verkehrs – Verkehrsmittel mit Elektrounterstützung (z.B. Pedelecs, E-Roller, E-Rollstühle) sowie der Radverkehr zu. Zudem werden Umweltbelange im Verkehr immer präsenter. Demzufolge steht ein Erhalt und eine Verbesserung der Verkehrsqualität im Vordergrund der zukünftigen Handlungen und Maßnahmen im Verkehrsnetz.

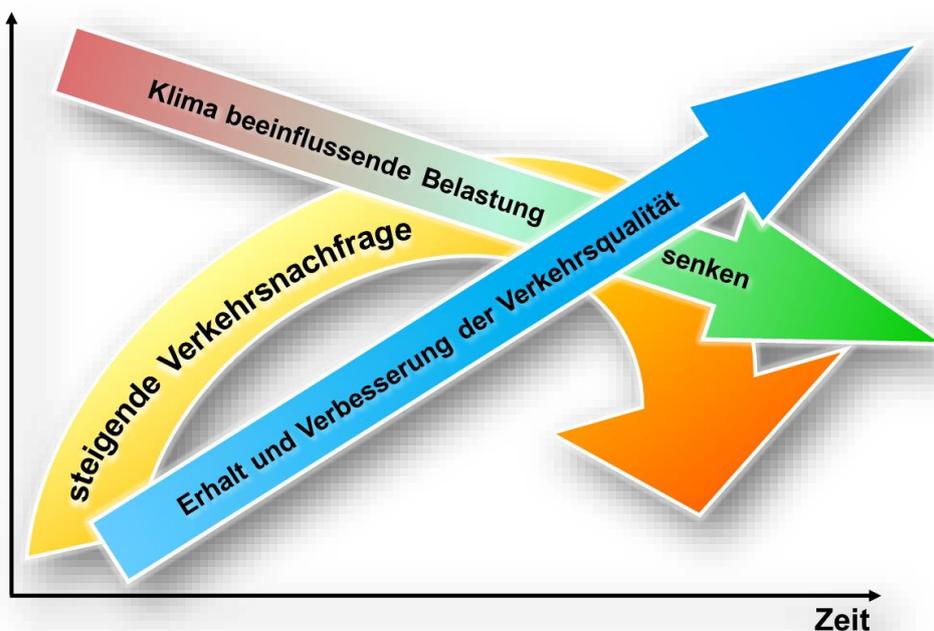


Abb. 4: Mobilität, Trends, Wertewandel

Für die Stadt Aurich wird bis zum Jahr 2040 eine leicht rückläufige Einwohnerentwicklung prognostiziert. Vor dem Hintergrund der Wanderungsgewinne aus dem Umland und neuer Bewohner aus anderen Teilen Deutschlands in den letzten Jahren ist in der Kernstadt voraussichtlich von einer

² Shell-Pkw-Szenarien, Shell Deutschland + Prognose, Hamburg

Bevölkerungszunahme auszugehen, die gegenwärtig auch – durch die niedrigen Zinsen begünstigt – Baugebiete und Nachverdichtung fordert. Dass insbesondere ältere Menschen in funktionierende Mittelzentren ziehen, um im Sinne einer "Stadt der kurzen Wege" zahlreiche Infrastruktureinrichtungen nahebei zu haben und somit auf das Kfz verzichten zu können, wird für Aurichs Kernstadt als Wachstumspotential gesehen. Demgegenüber kann in einzelnen Ortsteilen die Einwohnerentwicklung durchaus rückläufig sein.

Die positive Einschätzung wird durch den Wandel im Handel und die damit verbundenen Umstrukturierungsprozesse insbesondere des innerstädtischen Einzelhandels beeinflusst. Die Stadtsanierung trägt dem insofern Rechnung, als dass die Gesamterschließung der Auricher Innenstadt vor dem Hintergrund der zukünftigen Situation eine stärkere Wohnnutzung berücksichtigt.

Stärkeren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Aufgrund der eingeschränkten Reaktionsfähigkeit und Mobilität der älter werdenden Bevölkerung wird insgesamt langsamer gefahren.
- Die Nutzung von Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist heute schon im Straßenraum sichtbar.
- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Die geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten Verkehrsmitteln und Fußgängern werden größer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Schon heute reagieren Einzelhandelsketten auf diese Entwicklung mit breiteren Stellplätzen und breiteren Fahrgassen.



Abb. 4: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose

3.2 Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen im Zuge des Stadtrings und der zulaufenden Radialen liegt oft über 20.000 Kfz / 24 h und erreicht im Bereich des östlichen Innenstadtrings fast 30.000 Kfz / 24 h (vgl. Abb. 5). Die Verkehrsmengen im nachgeordneten Straßennetz sind – mit Ausnahme des Fischteichweges, der über eine besondere Verbindungs- und Erschließungsfunktion zur Tiefgarage Carolinenhof und zu weiteren Parkplätzen und Arbeitsstätten verfügt – geringer.

Die Verkehrsmengen sind in der Abbildung 5 für unterschiedliche Ausschnitte dargestellt (in Kfz / 24 h).

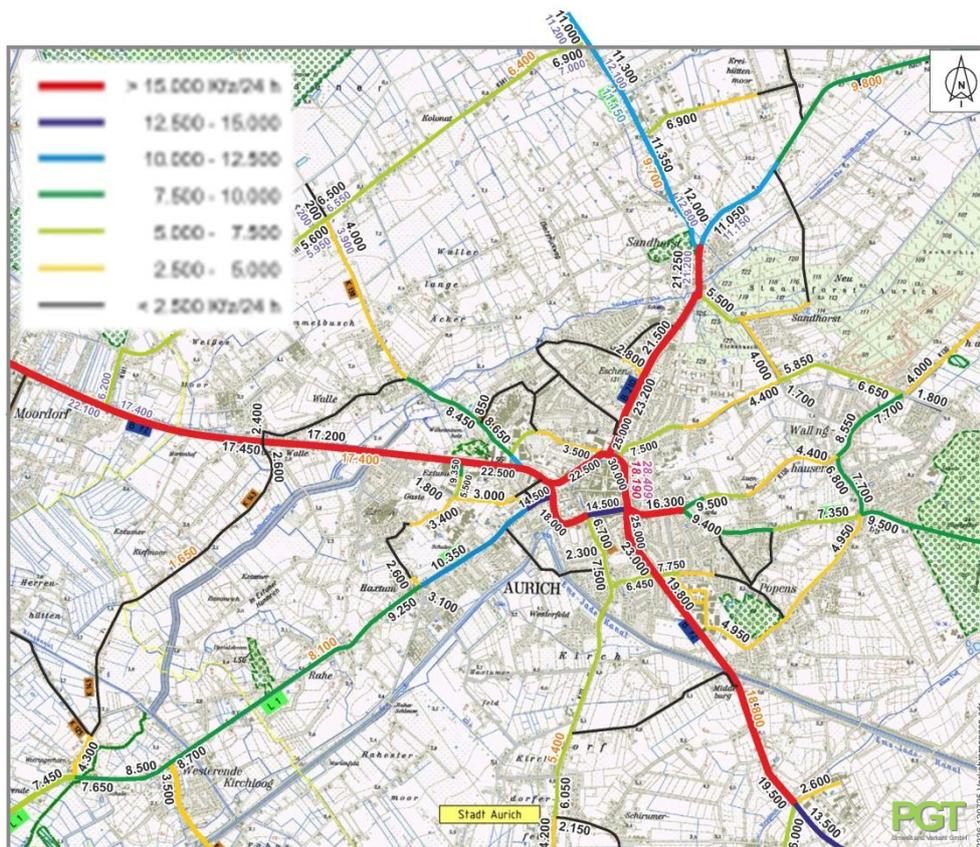


Abb. 5: Verkehrsmengen Aurich [Kfz / 24 h]

Als Folge der geplanten Ortsumgehung werden die Verkehrsmengen reduziert. Die prognostizierten Verkehrsmengen im Zuge der Bundesstraßen B 72 und B 210 liegen bei etwa 4.000 bis 9.000 Kfz / 24 h und im Zuge der L 71 etwa 3.000 Kfz / 24 h niedriger als heute.

Die Differenzdarstellung für den Planfall (vgl. Abbildung 6) zeigt außerdem, dass der Durchgangsverkehr deutlich zurückgeht.

Im Zuge der Ortsumgehung werden insbesondere die Schwerverkehrszahlen in der Stadt zurückgehen.

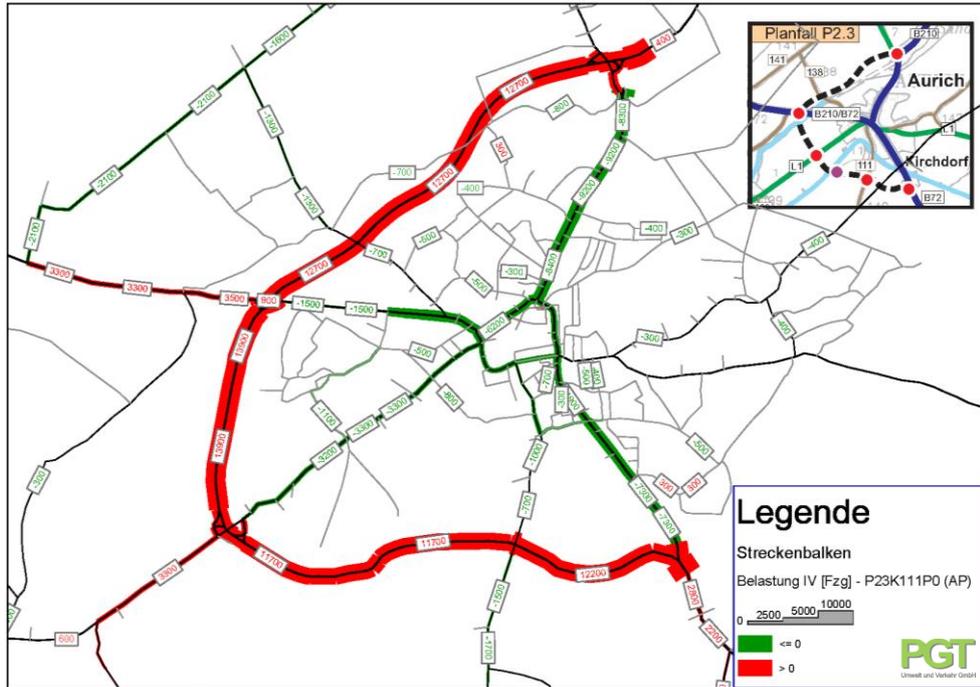


Abb. 6: Differenzbelastung Planfall ohne und mit Ortsumgehung

4 Was will Aurich im Verkehr erreichen?

Aurich will eine Verbesserung der Verkehrsqualität!

Für alle Menschen in Aurich soll die Teilnahme am möglichst umweltfreundlichen Verkehr uneingeschränkt sichergestellt werden.

Aurich setzt deshalb klare verkehrliche Ziele:

- die schadstoffarme Mobilität soll gefördert werden,
- die Anteile des Rad- und Fußverkehrs sollen gesteigert werden,
- innovativer Verkehr (E-Mobilität, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.) soll ermöglicht werden,
- die Barrieren bei der Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel sollen beseitigt werden,
- die besonderen Belange von einzelnen Bevölkerungsgruppen sollen sichergestellt werden (Genderaspekte),
- die Teilnahme am Verkehr soll für Menschen mit Behinderung verbessert werden,
- die Gestaltung lebenswerter Straßenräume wird angestrebt,
- die leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der notwendigen motorisierten Verkehre soll gesichert werden,
- alle Verkehre sollen stadtverträglich abgewickelt werden,
- ÖPNV soll allen Bürgern ein Mindestmaß an Mobilität an allen Wochentagen ermöglichen.

Der VEP soll dazu beitragen, die Versorgungsfunktion der Innenstadt weiter zu stärken. Die Ortsteile sollen möglichst auf kurzen Wegen erreichbare Versorgungszentren und sonstige Infrastruktureinrichtungen behalten bzw. neu erhalten. Aurich will besonders für den Rad- und Fußverkehr die Qualität und die subjektive bzw. objektive Sicherheit bei der Teilnahme am Verkehrsgeschehen verbessern.

Aurich konzentriert seine Bemühungen in diesem VEP insbesondere auf folgende Handlungsfelder:

Fußverkehr fördern und die Barrierefreiheit herstellen!

- Gehwege sollen für Fußgänger, also für niedrige Geschwindigkeiten, reserviert werden.
- Die im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG)³ definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit sollen umgesetzt werden. Die gesamte Infrastruktur soll selbstverständlich von Menschen mit und ohne Behinderung, von Jungen und Alten, von Frauen und Männern benutzt werden können („Design für Alle“)⁴.
- Eine „besitzbare“ Stadt mit „Ausruhmöbeln“ in kurzen Abständen, die die Teilnahme am und den Aufenthalt im Verkehr erlaubt und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert, ist herzustellen.
- Die Sicherung von Querungsstellen und auch die Anbindung an Haltestellen des ÖPNV ergänzen das Wegenetz.
- Wege aus der Innenstadt in benachbarte Stadtteile und von Parkplätzen in die Innenstadt sollen aufgewertet werden.
- Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen sind besonders zu beachten – gerade bei den Wegen zu Freizeit und Schule.



Abb. 7: Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle⁵

³ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

⁴ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

⁵ <http://designforall.org/design.php>

Radverkehr fördern!

- Radfahren wird schneller und soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher möglich sein.
- Ein Haupttroutennetz sollte örtlich abgestimmt werden und in den Flächennutzungsplan als Planungsgrundlage aufgenommen werden.
- Das Radverkehrsvorrangnetz ist durch Infrastrukturverbesserungen kurzfristig zu optimieren.
- Das touristische Radwanderwegenetz soll für die Alltagsnutzung gestärkt werden.
- Radverkehr und seine Anlagen sind dem Kfz-Verkehr im Straßenraum sichtbar zu machen.
- Die vorhandene Radwegweisung wird um örtliche Ziele erweitert.
- Ein Abstellanlagenkonzept sichert die bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen.
- Radverkehrsthemen sollten kontinuierlich durch Aktionen und Werbung in öffentlichen Gesprächen präsent bleiben.

Busse und Bahnen bürgernah!

- Ergänzend zum Regionalverkehr soll ein geeignetes innerstädtisches Busverkehrsangebot entwickelt werden.
- Der ZOB soll in Bezug auf Lage und Angebot als Schnittstelle zwischen B+R, P+R und einem evtl. Angebot im SPNV modernisiert werden.
- Eine Verbesserung der Anbindung an den Schienenverkehr mit dem Bus auf den Relationen Aurich - Leer und Aurich - Emden und der Fernanbindung an den SPNV bzw. Fernbus soll erreicht werden.
- Die Qualität des Busverkehrs durch verbesserte Umsteigebeziehungen und Taktverdichtung sowie Linienverlaufsänderungen wird geprüft.
- Das Rufbusangebot soll verbessert werden.

5 Handlungsfelder und Maßnahmen

5.1 Stadt der kurzen Wege fördern!

+	lebenswerte Stadtmitte
+	dezentrale Versorgung
-	Zäsur der Bundesstraße

Aurich zu einer „Stadt der kurzen Wege“ zu machen ist nicht schwer. Es braucht Vorrangrouten für das nichtmotorisierte „Vorwärtskommen“ in der kompakten Stadtstruktur. Die Ortsteile haben häufig auf kurzen Wegen erreichbare Versorgungszentren und Infrastruktureinrichtungen. Die Anbindung der Schulen, Nahversorgungszentren, Arbeitsstätten und Innenstadt muss weiter verbessert werden.

Eine Wiedergewinnung von Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr durch die Rückentwicklung überdimensionierter Fahrbahnbereiche entlang des Stadtrings und der B 210 sind vorzubereiten und im Zuge der Ortsumfahrung umzusetzen.

Vorrangig sind Maßnahmen der Siedlungsentwicklung darauf abzustellen, dass:

- eine Nachverdichtung stattfindet,
- Radvorrang bei der innerörtlichen Erschließung hergestellt wird,
- Wegebeziehungen innerhalb der Wohnbereiche verbessert werden,
- Rad- und Fußverkehr konfliktfrei geführt werden sowie
- der innerörtliche ÖPNV regelmäßig die Quartiere anfährt.

Flankierende dabei Maßnahmen sind:

- ein regionales Bewusstsein im Einkaufsverhalten,
- die Stärkung der Lieferanten vor Ort,
- die Förderung regionaler Produkte.

5.2 Fußverkehr fördern und die Barrierefreiheit umsetzen!

+	großzügige Fußgängerzone
+	viele kleine Wegeverbindungen
-	tlw. fehlende Querungshilfen
-	kein durchgängiges barrierefreies Wegenetz

Die Kernstadt Aurich ist aufgrund seiner kompakten Stadtstruktur und maximalen Entfernungen von ca. 5 km bis zum Stadtrand als prinzipiell fußgängerfreundlich zu bezeichnen. Im Geschäftsbereich der Innenstadt in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung steht eine ausgedehnte Fußgängerzone zur Verfügung. Darüber hinaus bestehen zahlreiche radiale Wegebeziehungen. Die Verbindungswege sowie die Park- und Grünanlagen und der Georgswall zwischen Rathaus und Geschäftsbereich ergänzen den fußgängerfreundlichen Eindruck der Stadt, der nur durch den Innenstadt- bzw. Parkring stark gestört wird. Aus den Wohnquartieren gibt es Hauptwegeverbindungen, die mit nur teilweise gesicherten Querungen über den Innenstadt-/ Parkring in die Innenstadt führen.

Die Sicherung von Querungsstellen für Fußgänger ist in Aurich überwiegend LSA-geregelt. Die Wartezeiten sind insbesondere im Bereich des Innenstadt-/ Parkrings für Fußgänger zu verkürzen. Besonders problematisch sind die Querungen im Zuge der B 72 / B 210. Hier müssen Fußgänger lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

An den Hauptverkehrsstraßen stehen oft nur schmale Fußwege zur Verfügung und der Komfort des Zu-Fuß-Gehens sinkt. Auch in den Wohnquartieren gibt es häufig keine oder nur schmale Fußwege, sodass ein rücksichtsvolles Miteinander von Kfz, Fußgängern sowie Radfahrern gefordert ist. Nicht immer funktioniert dies zur Zufriedenheit der Nutzer.

Die Nutzung von Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr, bspw. Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs, nimmt stark zu. Sie zeigt zunehmend Grenzen der Straßenraumgestaltung, insbesondere in Bezug auf die Gehwegbreiten auf. Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen

elektrounterstützten Verkehrsmitteln, z.B. Pedelecs, E-Rollern und Fußgängern werden größer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe auf Gehwegen werden steigen, sodass die ohnehin oftmals schmalen Fußwege in Aurich nicht länger ausreichend sind. Klagen von Nutzern über eingeschränkte Sicherheit und fehlende Barrierefreiheit gibt es aktuell schon häufig.

Die Bedingungen des Fußverkehrs im Stadtgebiet sind nicht nur im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu verbessern. Aurich will (Haupt-) Fußwegeverbindungen für die Innenstadt und die Stadtteile sowie zwischen den Ortsteilen und zur Anbindung an die Naherholungsbereiche weiterentwickeln und festschreiben. Wichtige Wege sollten qualitativ in einen barrierefreien Ausbauzustand versetzt werden. Abbildung 8 zeigt beispielhaft, wie ein barrierefreies Wegenetz in Aurich aussehen kann.

Auch die Fußgängerzone soll umgebaut und an die barrierefreien Erfordernisse angepasst werden.

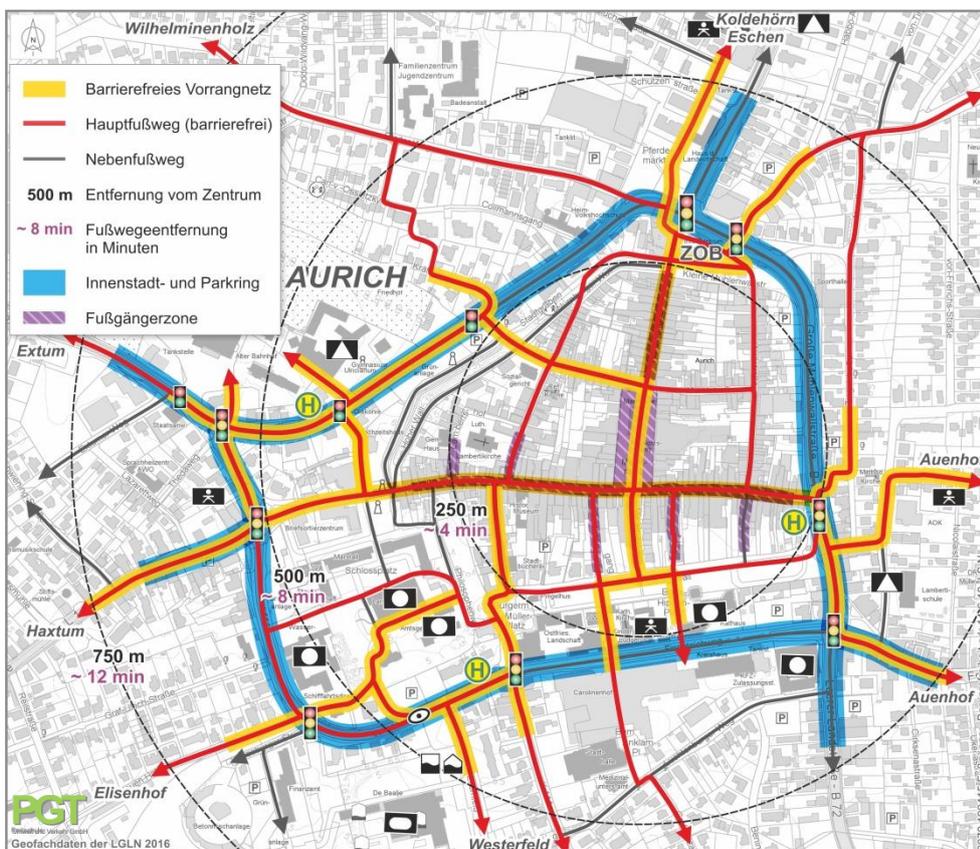


Abb. 8: beispielhaftes barrierefreies Wegenetz

Der Anspruch an störungsfreie Seitenräume für den Fußgängerverkehr, an Ruhebereiche und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum steigt. Deshalb will Aurich eine „besitzbare Stadt“ werden, d.h. innerhalb des (barrierefreien) Haupt-Fußwegenetzes sollen in kurzen Abständen Sitzgelegenheiten für Ruhepausen u.a. für mobilitätseingeschränkte Personen angeboten werden.

Ferner sind barrierefreie Querungen zu installieren und die Anbindung wichtiger öffentlicher Einrichtungen und Schulen ist sicherzustellen.

Beispiele von Ansätzen zu barrierefreien Querungen finden sich bereits in Aurich (vgl. Abbildung 9).



Abb. 9: *Beispielquerungen in Tempo-30-Bereichen in Aurich*



Abb. 10: *barrierefreie Querung an einer LSA in Aurich*

5.3 Radverkehr fördern!

+	hoher Radverkehrsanteil in Bezug auf die Stadtgröße
+	gut ausgebautes, außerörtliches Verbindungsnetz
-	bestehende Radverkehrsanlagen sind mangelhaft, tlw. nicht regelkonform und lückenhaft
-	ein ausgebautes innerstädtisches Radnetz ist nicht vorhanden

In Aurich wird viel Rad gefahren. Die topografische Lage der Stadt schafft bereits sehr gute Bedingungen für den Radverkehr. Radverkehr ist im Stadtbild „präsent“. Traditionell werden hochbordgeführte Radverkehrsanlagen (kombinierte Geh- und Radwege) bevorzugt.

Das Radverkehrsaufkommen in der Stadt Aurich wurde seit 2015 mehrfach erhoben und dokumentiert, um die Bedeutung und Entwicklung des Radverkehrs aufzuzeigen (vgl. Abb. 11).

Auf hochfrequentierten Streckenabschnitten werden Radverkehrsmengen von bis zu 3.000 Radfahrern / 13 h (Bereich Fischteichweg und Parallelverbindung zur B 210) erzielt. Auch auf radialen und tangentialen Achsen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz werden Radverkehrsmengen von bis zu 1.500 Rädern / 13 h gezählt. Dies ist für eine Stadt in der Größenordnung von Aurich sehr viel. Nichtsdestotrotz ist die Radinfrastruktur in Aurich nahezu unsichtbar. Dabei wird nicht nur im Schüler- und Ausbildungsverkehr, sondern auch im Alltag viel Rad gefahren.

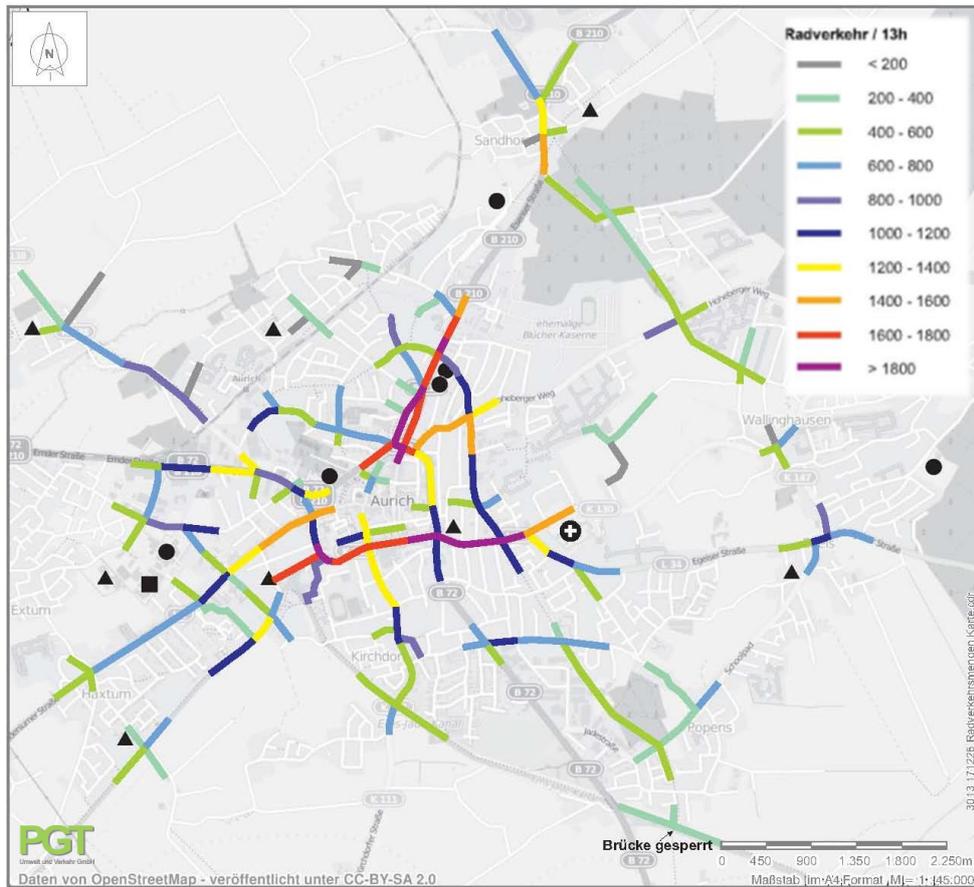


Abb. 11: Radverkehrsmengen 2017 (Radfahrer / 13 h)

Um die Situation im Radverkehr zu verbessern hat die Stadt Aurich einen „Masterplan Radverkehr“ erstellen lassen, der die Bestandssituation erfasst, Mängel dokumentiert und Verbesserungsmaßnahmen vorschlägt.



Abb. 12: Ziele des Masterplans Radverkehr⁶

Die im Masterplan Radverkehr genannten Ziele sollten zukünftig aufgegriffen und weiter verfolgt bzw. vertieft werden. Auch das verkehrliche Leitbild

⁶ Masterplan Radverkehr Aurich, SHP, Hannover

des VEP greift die Ziele des Masterplans Radverkehr an verschiedenen Stellen auf.

Probleme im bestehenden Radwegenetz

Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit Elementen wie separaten Radverkehrsampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, direkter fahrbahnanliegender Radwegführung und ausreichend breiten Radschutzstreifen / Radfahrstreifen ist in Aurich nur teilweise vorhanden.

Wesentliche Mängel im bestehende Radwegenetz sind (vgl. auch ⁷):

- bauliche Mängel,
- Radwege und Radfahrstreifen häufig zu schmal,
- umwegige Führung an Knotenpunkten,
- unübersichtliche Einmündungsbereiche,
- Führung auf Zwei-Richtungs-Radwegen,
- überwiegend gemeinsame Geh- und Radwege,
- keine Stringenz in der Radverkehrsführung,
- fehlende Sicherung beim Wechsel von zweiseitige auf einseitige Radverkehrsführung,
- fehlende LSA-Signalisierung für den Radverkehr,
- Befahrung der Fußgängerzone nur von 22-9 Uhr gestattet,
- Barrierewirkung Innenstadt-/ Parkring,
- Wegequalität tlw. Verbesserungswürdig.

Die derzeitigen gesetzlichen Rahmenbedingungen schließen viele in Aurich übliche Radführungsformen – insbesondere Zwei-Richtungs-Radwege und kombinierte Geh- und Radwege – aus.

Die Führung des Radverkehrs ist an nahezu allen signalgeregelten Knotenpunkten indirekt und die Signalsteuerung nicht auf die Anforderungen des Radverkehrs abgestimmt.

Eine ausreichende Beleuchtung der Radwege ist nur teilweise vorhanden. Radabstellanlagen fehlen bei vielen öffentlichen Einrichtungen und besonders im Innenstadtbereich.

⁷ Masterplan Radverkehr Aurich, SHP, Hannover

Die Vernetzung der Radverkehrsanlagen ist nicht durchgehend gegeben. Straßenunabhängige Wegeverbindungen sowie Wege in Tempo-30-Zonen ergänzen das tlw. wenig erkennbare Netz entlang der Hauptverkehrsstraßen. Ein Haupttradwegenetz ist nicht vorhanden, obwohl in vielen Bereichen, durch die hohen Radverkehrsmengen, vorgezeichnet.

Radverkehrsnetz entwickeln!

Radverkehr gehört zum Fahrverkehr und ist demzufolge möglichst fahrbahnintegriert zu führen. Um eine hohe Akzeptanz und ein Nebeneinanderfahren zu ermöglichen sollen separate Radverkehrsanlagen präferiert werden. Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es nur unter bestimmten Voraussetzungen, wie:

- Straßen mit mehr als 10.000 Kfz / 24 h und
- durchgehend > 2,50 m breit – im Einrichtungsverkehr.

Für den Radverkehr sollte es ein Haupttroutennetz mit möglichst direkten und umwegefreen Verbindungen geben.

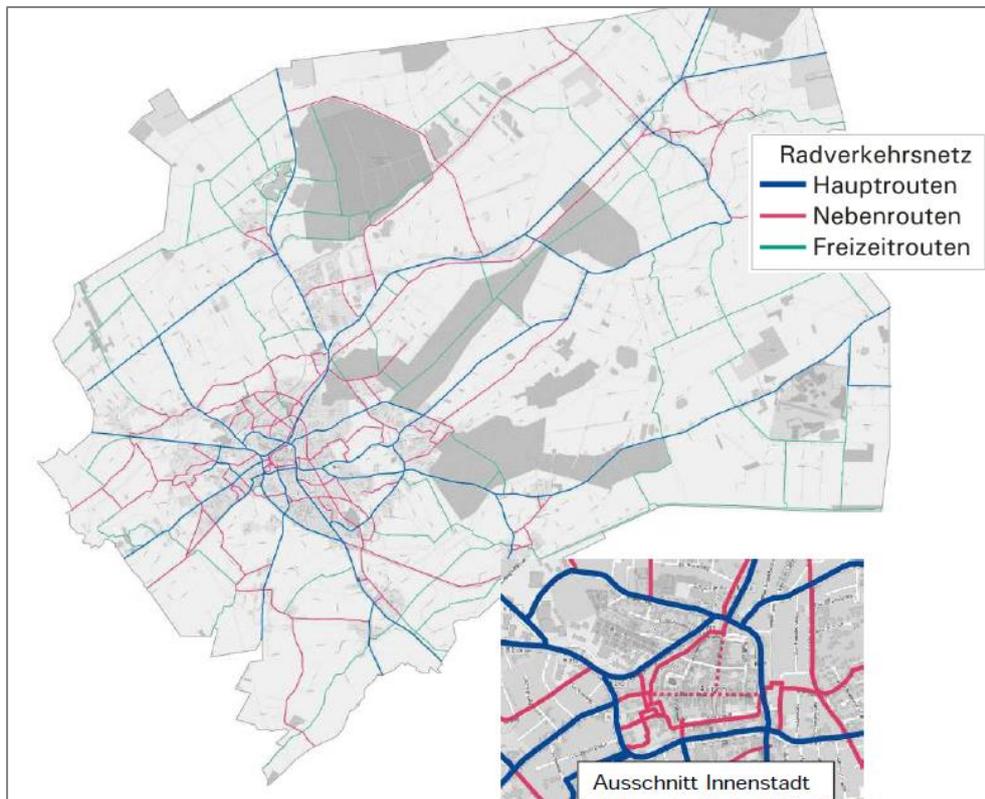


Abb. 13: Radverkehrsnetz – Entwurf⁸

⁸ Masterplan Radverkehr Aurich, SHP, Hannover

Das in Abbildung 13 dargestellte Routennetz sollte inhaltlich geprüft, breit in der Öffentlichkeit diskutiert und als Netz beschlossen werden, um einen prioritären Routenausbau mit unterschiedlicher Maßnahmenintensität zu ermöglichen.

Um das Radfahren in Aurich weiter zu fördern und die Sicherheit zu erhöhen muss der Radverkehr schnell sichtbarer gemacht werden. Dies gilt in Bezug auf eine Sichtbarmachung für den Kfz-Verkehr ebenso wie für den Fußverkehr. Dazu gehören Hilfestellungen zur fahrbahnintegrierten Führung des Radverkehrs wie:

- radverkehrsgerechte Knotenführungen,
- vorgezogene Aufstellflächen,
- eigene Signalgeber,
- Einfädelungstreifen,
- Schutzstreifen und ähnliches,
- Fahrradstraßen, etc.

Um Radfahren in der Auricher Innenstadt zu optimieren ist einerseits die abschnittsweise Freigabe der Fußgängerzone zu prüfen (Achtung: immer Gehweg, Radfahrer frei). Eine Umfahrung ist auf den Radverkehrsanlagen des Stadtstraßenrings komfortabel möglich. Ob ein zusätzlicher „City-Radring“ notwendig ist sollte im Rahmen der Netzdiskussion geprüft werden.

Task-Force-Rad“!

Eine „Task-Force-Rad“ könnte eingesetzt werden, um akute Mängel schnell und unbürokratisch zu beseitigen, sowie die Umsetzung von Maßnahmen und deren Erfolg zu evaluieren.

Dazu wären für ein Sanierungsprogramm Mittel bereitzustellen, die unbürokratisch für Mangelbehebung genutzt werden können.

Größere Maßnahmen wie z.B. Knotenpunktumbauten sind sukzessive zu realisieren. Für den schrittweisen Ausbau der Radinfrastruktur sind eigene Haushaltsmittel bereitzustellen und die Abstimmung mit den Baulastträgern und Initiativen zu intensivieren.

Öffentlichkeit beteiligen!

Kernfragen der Radverkehrsinfrastruktur sollten kontinuierlich öffentlich diskutiert werden. Die Anwendung der aktuellen gesetzlichen Regeln, Richtlinien und wissenschaftliche Erkenntnisse, sollte zu einer einvernehmlichen, mit dem Ziel möglichst viele Leute auf den Umstieg auf das Rad zu bewegen, „Auricher Lösung“ geführt werden. Diese soll sich an den Gegebenheiten im Umfeld und an den gesetzlichen Regelungen orientieren.

Alle Möglichkeiten die Akzeptanz des Radverkehrs weiter zu stärken und den Radverkehrsanteil zu erhöhen sollen ausgeschöpft werden, wie bspw. ein betriebliches Mobilitätsmanagement, das u.a. die Vorteile der Nutzung des Fahrrads behandelt.

Radverkehr soll ergänzend durch Aktionen und Werbung gefördert werden wie bspw.:

- Radverkehrssicherheitstage
- Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ u.a.
- sicher per Rad zur Schule ohne Auto

Verknüpfung mit dem ÖPNV verbessern!

Verknüpfung von Rad und ÖPNV ist heute selbstverständlich. Zu prüfen sind:

- dauerhafte, kostenfreie Fahrradmitnahme,
- überdachte Abstellanlagen an stärker genutzten Haltestellen (B+R),
- Ausweitung touristischer Mitnahmeangebote.

Fahrradabstellanlagen erweitern!

Nicht nur durch den hohen Wert heutiger Fahrräder (E-Bikes, Pedelecs, hochwertige konventionelle Räder) gewinnen sichere und komfortable Radabstellanlagen immer mehr an Bedeutung. Sind sie vorhanden nutzen mehr Personen das Fahrrad im Alltag. Neben Standorten an öffentlicher Infrastruktur und Handel sind auch wohnortbezogene, ebenerdige Anlagen, die sicher, komfortabel und beleuchtet sind, einzurichten. Vorschläge für

die Innenstadt wurden im Rahmen des Innenstadtparkkonzeptes vorgelegt⁹.

Die Einrichtung von Fahrradstationen mit Wartung und Pannenhilfe kann, bspw. als Sozialprojekt, eine zusätzliche Unterstützung sein.

Die bedarfsgerechte Erweiterung der Radabstellanlagen ist notwendig. Für die Umsetzung sollten ein Maßnahmenkatasters und eine Prioritätenliste erstellt werden.

Verknüpfung mit Nachbarkommunen!

Die Anbindung an weiter entfernt gelegene Ortsteile wie etwa Sandhorst oder Schirum und der Nachbarkommunen (bspw. Südbrookmerland) sollte verbessert werden, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Eine geeignete Möglichkeit, zügig und störungsfrei befahrbare Routen bereitzustellen, bieten bspw. Radschnellwege, die aus Mitteln des BMWi Nds. gefördert werden. Hier sollte die Stadt einen Vorstoß auf Landesebene initiieren.

Fördermöglichkeiten prüfen!

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird in vielen Förderprogrammen unterstützt (GVFG, Klimaschutz, NRVP, EFRE etc.) und sollte pro aktiv angewandt werden.

⁹ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Aktualisierung der Parkraumsituation Innenstadt, Hannover 2017/2018, in Bearbeitung

5.4 Busse und Bahnen bürger nah!

+	zentral liegender ZOB
	keine Anbindung an den SPNV
-	Bushaltestellen nicht barrierefrei ausgebaut
-	unzureichender Stadtverkehr
-	eingeschränkte Bedienung an nachts und an den Wochenenden

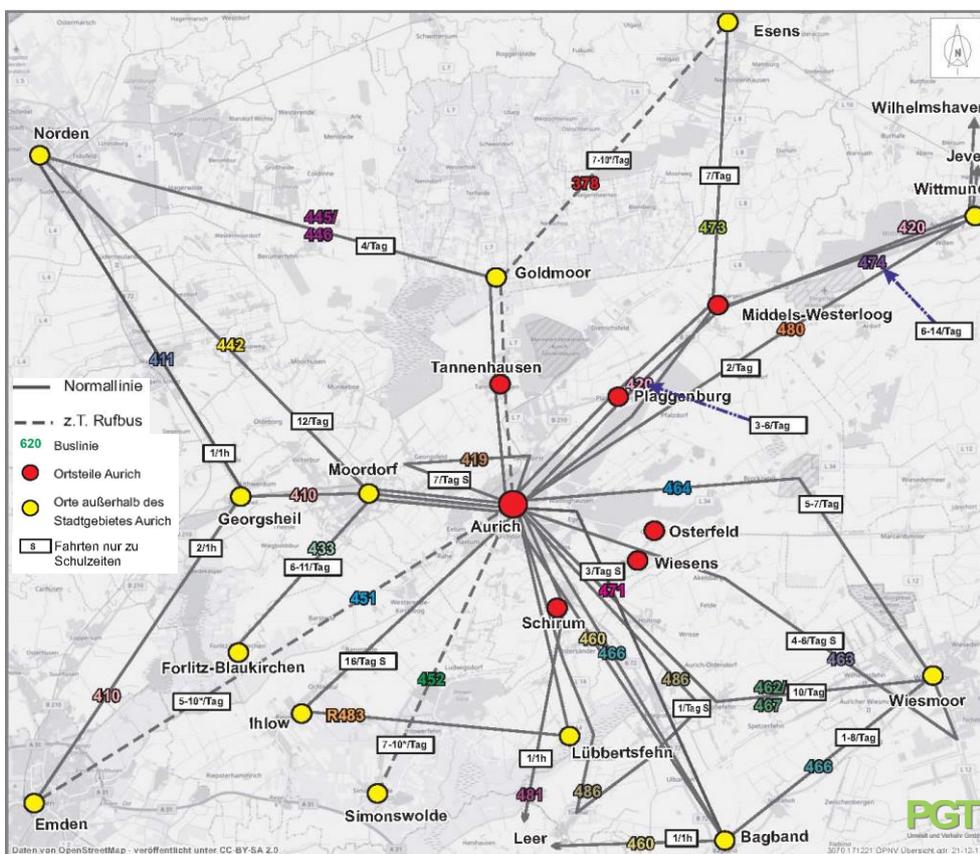


Abb. 14: *werktägliches Regionalbusnetz*

Während das Regionalbusnetz (vgl. Abb. 14) neben den Schülerverkehrsbeziehungen die getakteten Verbindungen nach Emden, Leer und Norden aufweist, gibt es für den innerstädtischen Busverkehr keine eigenständigen Linien. Der Regionalverkehr übernimmt zu einem geringen Teil radial die Bedienung in der Stadt. Insgesamt ist das innerstädtische Bedienungsangebot unzureichend. Obgleich die gesamte Stadt Haltestellen aufweist, die

auf kurzem Wege erreichbar sind, ist die Bedienungshäufigkeit an innerstädtischen Haltestellen sehr unterschiedlich. Der Auricher ZOB liegt zentral am nordöstlichen Rand der Innenstadt und bietet eine gute Erreichbarkeit der Geschäftslagen.

Zurzeit besteht eine Anbindung an das Schienenverkehrsnetz in Leer über die Buslinie 460. Die Linie verkehrt jeweils stündlich ab dem ZOB. Auch die Linie 481 über Mormerland verkehrt stündlich nach Leer. Die Verbindung zwischen Aurich und Emden über die Linie 410 ist montags bis samstags mit einem (halb-)stündigem Takt gut ausgebaut. Zwischen Aurich und Norden verkehrt die Buslinie 411 ebenfalls im Ein-Stunden-Takt. In Georgsheil sind die Umsteigezeiten der Linien 410 und 411 aufeinander abgestimmt. Abgesehen von diesen Verbindungen beschränken sich regelmäßige Taktungen auf wenige Linien. Im Südosten verkehren werktags einige Linien, die jedoch nur auf die Abwicklung des Schulverkehrs ausgelegt sind, bspw. Linie 463 Richtung Wiesmoor, Linie 471 Richtung Bagband, Linie 486 über Lübbertsfehn und Linie R483 nach Ihlow (vgl. Abb. 14).

Wenn die klimapolitischen Ziele ernst genommen werden ist davon auszugehen, dass Aurich wieder an das Bahn-Netz angeschlossen werden muss. Insofern ist eine klare Aussage für eine Anbindung des alten Bahnhofs und die Verknüpfung mit dem städtischen und regionalen Busnetz nötig. Im Zuge der Diskussion um die Wiederaufnahme des SPNV wird eine Verlagerung des ZOB-Standortes hin zum möglichen Bahnhof im Bereich Sparkassen-Arena diskutiert. Die Verlegung des ZOB ist mit einer großzügigen, gut an die Fahrbahn von allen Bussen angedienten Haltestelle im Bereich des Wallster Weg die vernünftigste Lösung.

Der Nahverkehrsplan zeigt ein Ziel-Bedienungsnetz (siehe Abb. 15), das eine Taktverdichtung und teilweisen Ausbau der Strecken vorsieht. Bis 2022 soll das Netz umgesetzt werden¹⁰. Städtische Interessen für einen Stadtbusverkehr in Aurich müssen damit verknüpft werden.

10 vgl. Nahverkehrsplan Landkreis Aurich (2018)

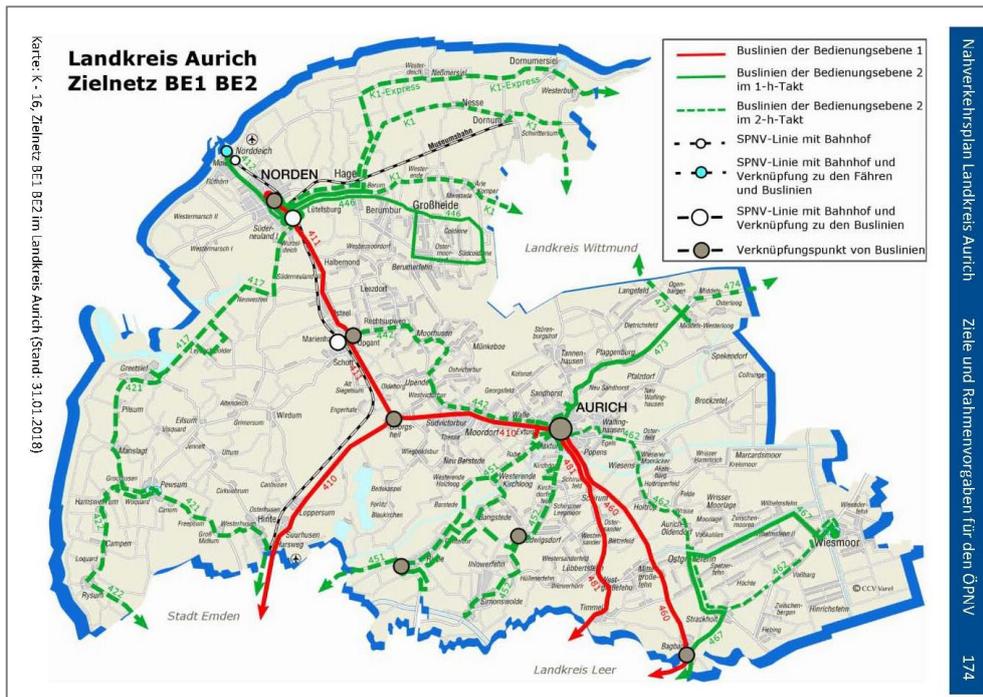


Abb. 15: Zielnetz der Bedienungsebenen BE1 und BE2¹¹

Darüber hinaus muss die Bedienungshäufigkeit des Busverkehrs erheblich ausgeweitet werden. Dabei können bedarfsgesteuerte Systeme nur in Einzelfällen in der Stadt selbst bzw. im Kernstadt-Ortsteil-Verkehr ein angemessenes Ersatzangebot für einen Linientak sein. Die Regionalbusse (Bedienungsebene 1) sollten durchgehend Aufgaben im Stadtverkehr übernehmen und um ein kernstadtbezogenes Angebot ergänzt werden.

Geprüft werden soll:

- Taktverdichtung – verstärktes Angebot für Pendler,
- Linienvorläufsänderungen zur Integration und verstärkten Nutzung im Stadtverkehr,
- Prüfung bedarfsgesteuerter Ergänzungssysteme („Anrufbus“, wird aktuell in einer separaten Untersuchung geprüft),
- Verknüpfung mit dem Fahrrad verbessern, bspw. durch die Installation von B+R-Anlagen an zentralen Haltestellen im Umland,
- Einheitliche Radmitnahme – kostenfrei!

¹¹ vgl. Nahverkehrsplan Landkreis Aurich (2018)

Barrierefreiheit im ÖPNV

Besondere Verbesserungsbedarfe ergeben sich bei der Barrierefreiheit. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist die Situation in Aurich problematisch. Viele Haltestellen sind nicht barrierefrei gestaltet. Besonders der derzeitige Zustand des ZOB ist ungenügend.

Eine ausreichende Haltestellenlänge, taktile Elemente, Sitzgelegenheiten etc. sollen gewährleistet werden. Auch die Zuwege zu den Haltestellen sind verbesserungswürdig. Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge selbst modern und barrierefrei gestaltet werden, z.B. durch den Einsatz von Niederflerbussen, einer ausreichenden Dimensionierung von Sondernutzungsflächen und taktilen Kennzeichnungen¹².

12 vgl. Nahverkehrsplan Landkreis Aurich (2018)

5.5 Verkehrssicherheit weiter erhöhen!

+	keine Unfallhäufungsstellen
-	(subjektiv) eingeschränkte Sicherheit
-	tlw. mangelhafte Sicherung der Schulwege

Innerhalb der Wohnquartiere und den Hauptverkehrsstraßen des Stadtgebietes gibt es wenig schwere Unfälle und keine Unfallhäufungsstellen. Beklagt wird die (subjektiv) eingeschränkte Verkehrssicherheit. Das hängt auch mit der örtlichen Zunahme von Verkehr durch Wohnbauentwicklung zusammen.

Die Art und Weise der Radverkehrsführung (Zwei-Richtungs-Betrieb von Radverkehrsanlagen) ist ein häufiger Konflikt und auffällig häufig die Ursache von Unfällen mit Radbeteiligung. (vgl. Abb. 16). Die meisten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung passieren in Aurich beim Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen. Glücklicherweise gehen nur wenige Unfälle mit schwerem Personenschaden aus¹³.

¹³ vgl. Masterplan Radverkehr Aurich, SHP, Hannover

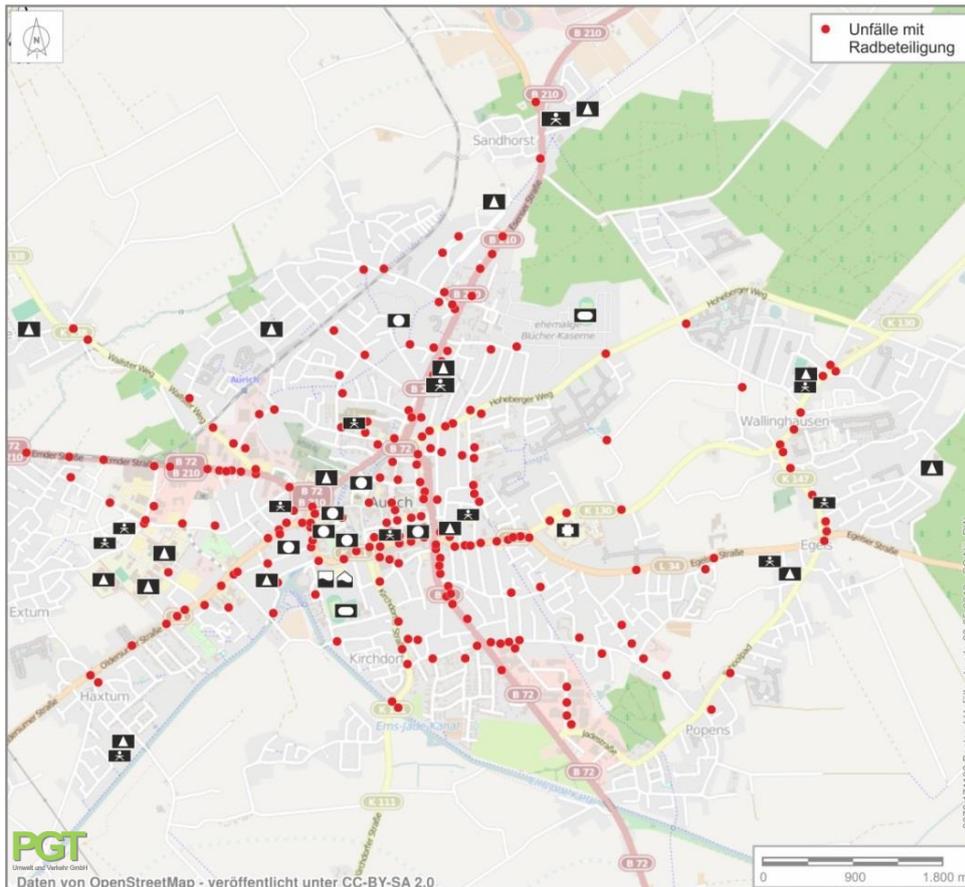


Abb. 16: Unfallübersicht Aurich (Zusammenstellung PGT)

Vision Zero

Die Ideen einer „Vision Zero“, einer Stadt Aurich ohne Unfälle mit Todesfolge, sollte diskutiert und umgesetzt werden. „Vision Zero“ steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

1. Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie „verzeihen“. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe, in die u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.
2. Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“¹⁴

¹⁴ VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungsstellensicherung besonders an den Haltestellen,
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Als Teil der „Vision Zero“ anzusehen ist ein straßenraumabhängiges Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses setzt abweichend neben 50 km / h zulässiger Höchstgeschwindigkeit auch Bereiche mit 30 km / h auf Abschnitten fest.

Schulwegsicherheit

Der Schwerpunkt der Bemühungen für subjektive und objektive Verkehrssicherheit sollte in einem zu erstellenden Schulwegkonzept liegen, das sich mit dem Verhalten der veränderten Verkehrsmittelwahl zum Schulweg auseinandersetzen muss. Kinder weisen heute häufig Übergewicht und laut medizinischen Untersuchungen bis zu 25 % eingeschränkte Herzleistung auf, da sie kaum mehr ihre eigenen Füße (zur Schule) benutzen. Durch die Rückbankperspektive ist die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens obendrein eingeschränkt, sodass eine Teilnahme am Verkehr nicht mehr erfahren wird. Fragestellungen, die für den Schulweg gelöst werden müssen, sind daher:

- Müsste nicht systematisch das Erreichen der Schule mit eigener Kraft per Fuß, Roller, Rad gefördert werden?
- Sollen Schulen dann überhaupt im näheren Umfeld per Kfz anfahrbar sein?
- Müssten nicht „Hol- und Bring-Zonen“ an geeigneten Stellen in ausreichender Entfernung zu Schule eingerichtet werden?

Mangels geeigneter Alternativen für Hol- und Bringzonen in ausreichender Entfernung wurde für das Beispiel GS Upstalsboom im Stadtteil Haxtum ein integratives Maßnahmenkonzept mit Vorrang für Radverkehr entwickelt (vgl. Abb. 17).

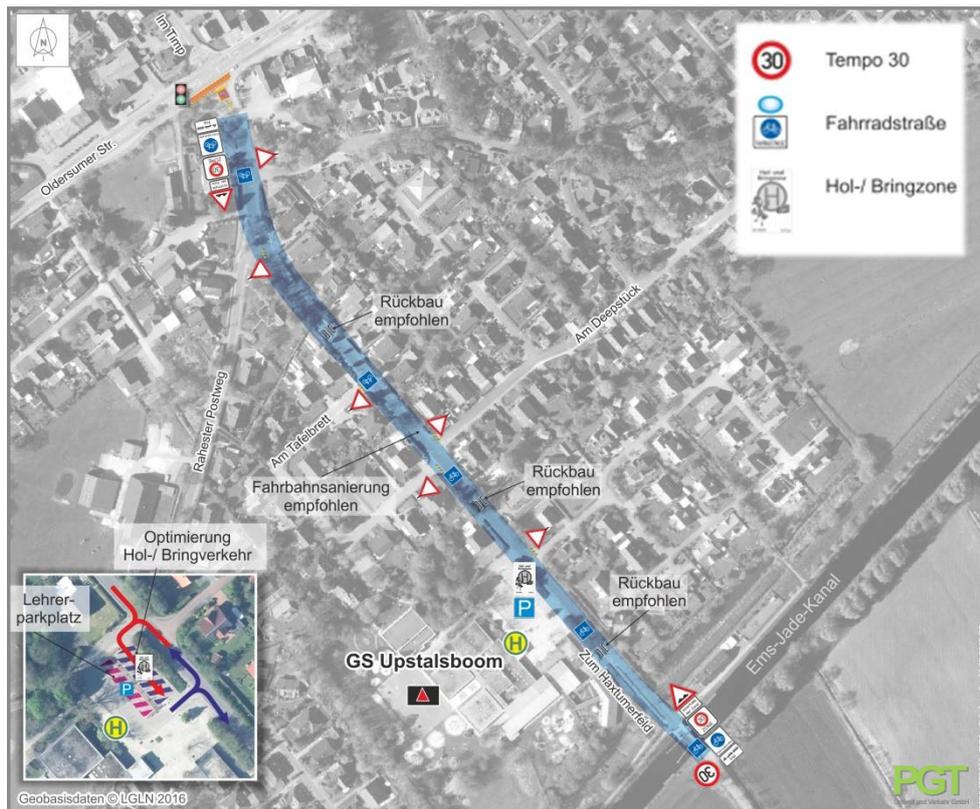


Abb. 17: GS Upstalsboom – integratives Entwicklungskonzept

Ein ähnliches Konzept ist auf andere Schulen und Kindergärten auszudehnen und sollte

- insbesondere die Einrichtung einer Hol- und Bringzone, um die Elternverkehre zu lenken,
- Radwegeverbindungen, die die Schule mit den Einzugsgebieten verbinden,
- Tempo-30-Strecken (-Zonen) an den Zugangsstraßen (insbesondere der Grundschulen)

prüfen.

Vorrangig sollte dies an den Standorten:

- IGS
- Gymnasium
- Waldschule-Egels

untersucht werden.

5.6 Straßennetz optimieren!

+	die örtliche Erschließung durch das Straßennetz ist im Wesentlichen gut
+	Erreichbarkeit der Stadt über das Fernstraßennetz wird durch aktuelle Planungen weiter verbessert
-	in Teilbereichen hohe Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
-	Geschwindigkeiten u.a. an den Ortseinfahrten zu hoch

Aurich ist über die Bundesstraßen B 72 und B 210 an die A 28 und A 31 angebunden. Außerdem führen einige Landesstraßen als Hauptverkehrsstraßen direkt in bzw. durch die Innenstadt von Aurich.

Die Bundesstraßen verlaufen im Kernstadtgebiet größtenteils vierstreifig und bilden eine starke Zäsur. Die parallel geführten Rad- und Gehwege sind teilweise sehr schmal und genügen häufig nicht dem Verkehrsaufkommen.

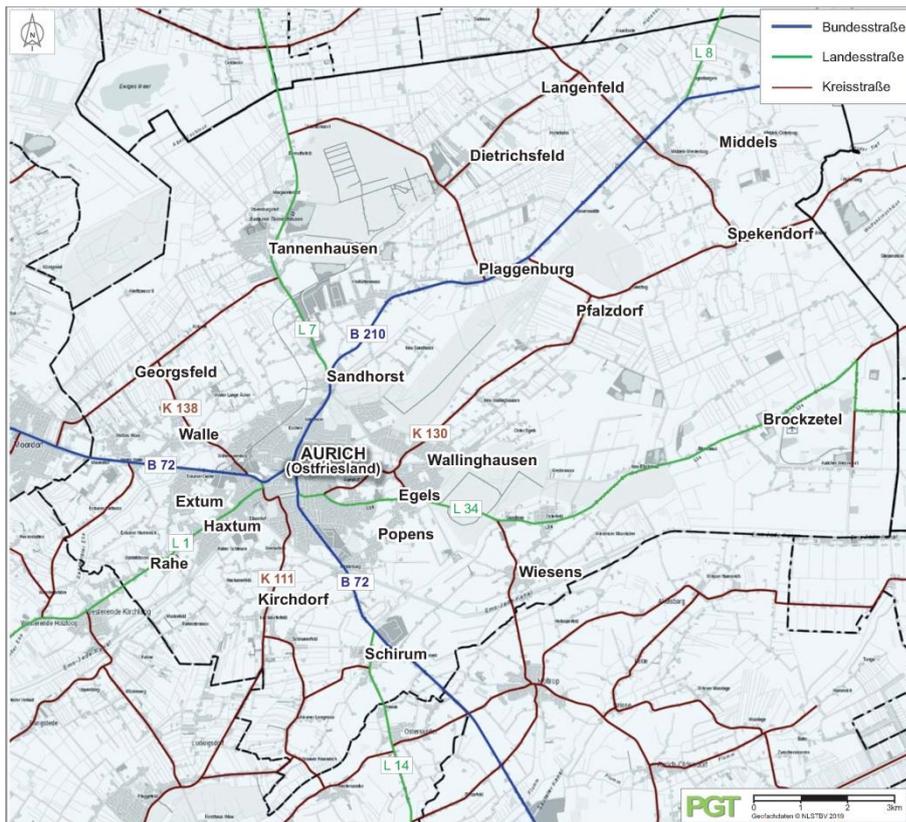


Abb. 19: Straßennetz Stadt Aurich

Die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ist nahezu überall leistungsfähig möglich. Die Situation des örtlichen Straßennetzes ist – bezogen auf die verkehrliche Erschließung – im Wesentlichen gut. Im Bereich der Ortseinfahrten tragen Radarmessungen und stationäre „Blitzer“ zu einer gewissen Beruhigung bei. In Teilen des Straßennetzes bestehen teilweise schlechte Bedingungen in den Seitenräumen durch den hohen Platzbedarf der mehrstreifigen Fahrbahn. Die Abgrenzung von Wohnstraßen und Sammelstraßen bzw. ortsteilverbindenden Straßen ist oft nicht eindeutig. Die teilweise auch durch Schleichverkehr belasteten ortsteilverbindenden Straßen weisen häufig wohnstraßenähnliche Querschnitte auf.

Das Straßennetz wird sich zukünftig stark ändern. Wesentliches Element ist die, in Planung befindliche, Ortsumfahrung, die im **RROP 2015** aufgeführt ist¹⁵. Zu dem „Gesamtpaket“ gehört auch der direkte Autobahnzubringer zur A 31 (vgl. Abb. 20)

¹⁵ Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Aurich, 2018

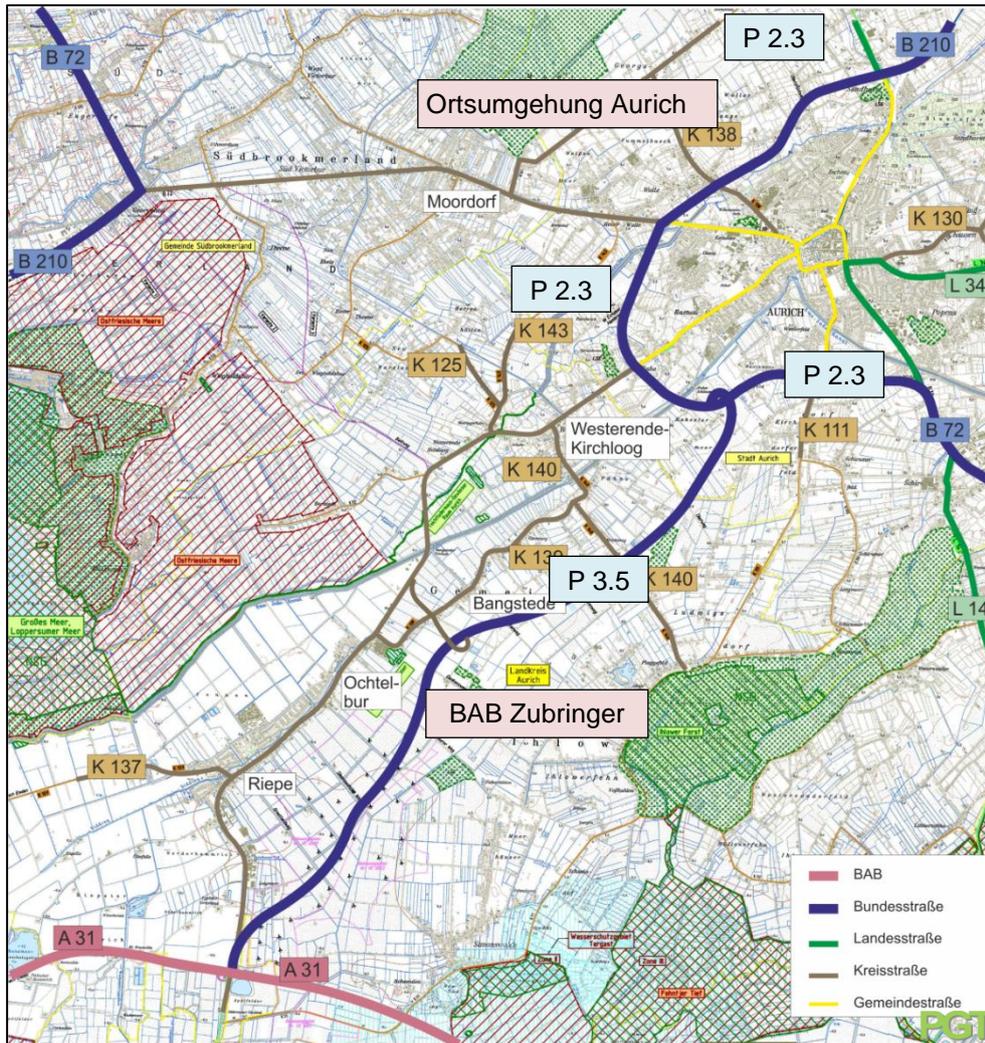


Abb. 20: Lage der Ortsumgehung Aurich mit Anbindung an die A 31

Die B 210 / B 72 wird dadurch zukünftig nicht mehr durch das Stadtzentrum führen. Als Folge der geplanten Ortsumgehung, deren Realisierung in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu erwarten ist, wird das innerstädtische Straßennetz abgestuft. Die Pkw-Verkehrsmengen auf dem Stadtring werden um bis zu 9.000 Kfz / 24 h reduziert. Nahezu vollständig entfällt der schwere Lkw-Verkehr.

Um die dadurch möglichen Spielräume für die Umgestaltung der Straßenräume zu nutzen, sind frühzeitig geeignete Maßnahmenvorschläge und Umbaukonzepte zu entwickeln. Durch die Entlastung der Verkehre bestehen Chancen für viele sinnvolle Umbauprojekte, die vorrangig Barrierefreiheit sowie Radverkehr und Fußgängerverkehr fördern sollten. Der Hand-

lungsspielraum für den stadtverträglichen Straßenumbau wird dadurch erheblich größer.

Verbesserungsbedarfe für die Verkehrsabwicklung besonders der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer können anvisiert und tlw. bereits im Vorgriff auf die Inbetriebnahme der neuen Straßen umgesetzt werden. Innerstädtische Straßen sollen zukünftig ausschließlich zweistreifig und mit mehr Querungsmöglichkeiten als bisher ausgestattet sein.

Abbildung 21 zeigt eine Konzeptmöglichkeit des Rückbaus der heute vierstreifigen B 210 zu einer zweistreifigen Hauptverkehrsstraße mit anliegendem Radfahrstreifen.

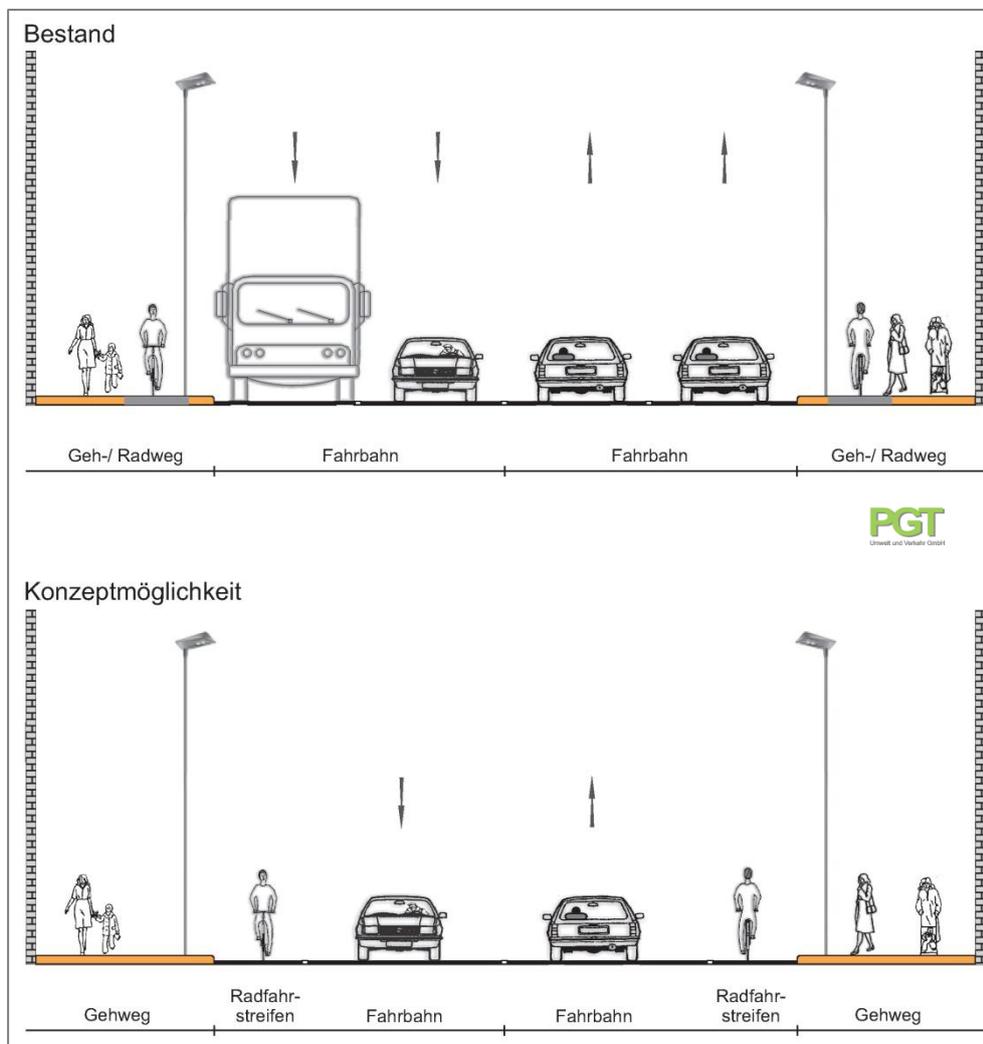


Abb. 21: Konzeptmöglichkeit Neugestaltung der heutigen B 210

Abbildung 22 zeigt die mit der Entwicklung der Kaserne verbundene erforderliche Einbindung der B 210.

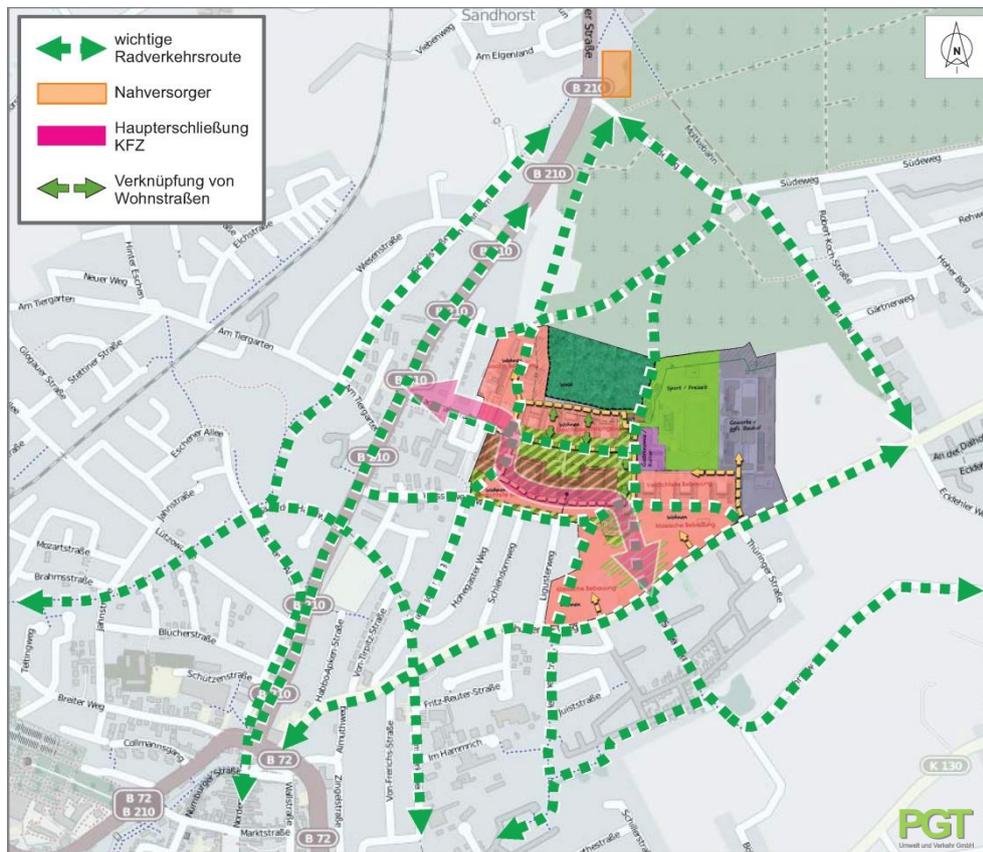


Abb. 22: Entwicklung Kaserne

5.7 Orientierung im Verkehr verbessern!

Innerörtliche Wegweisungen sind zu verbessern. Eine schlüssige Wegweisung muss im Hinblick auf die geplante Ortsumgehung die „weiße“ Wegweisung innerhalb von Aurich stärken. Stadtzentrum und Ortsteile sollten ausgehend vom Fernstraßennetz geführt werden. Eine daran angepasste Gewerbegebietswegweisung, die Aufnahme wichtiger örtlicher Ziele sowie ergänzende Wegweisungssysteme (sog. „Subsysteme“) wie Hotelrouten etc. ergeben ein geeignetes Gesamtpaket zur innerörtlichen Orientierung.

Auch die Radverkehrswegweisung für den Alltagsverkehr ist zu erweitern und sollte innerstädtische Ziele führen.

Parkraumwegweisung

Zu verbessern sind außerdem die Parkraumwegweisungen. Die örtliche Situation in der Kernstadt von Aurich hat sich durch die Maßnahmen der Innenstadtsanierung verändert. Die Ergänzung einiger Stellplatzangebote und Änderung der Nachfrage erfordert lenkende Maßnahmen zur Erreichbarkeit des Parkraums. In Bezug auf die Kapazität der Stellflächen ist mit dem vorhandenen Angebot die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt gesichert, wenn hinsichtlich Bewirtschaftung, Lenkung und Orientierung die örtliche Situation verbessert wird.¹⁶

¹⁶ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover 2016

5.8 Ruhender Verkehr

+	zentrumsrelevante Parkplätze gut erreichbar und schwerpunktmäßig vom Stadtring aus erschlossen
+	tlw. große, gut erreichbare Parkplätze mit Bündelungsfunktion
-	tlw. kleinteilige Parkplätze mit hohem Parksuchverkehr
-	Parkplatzmangel in der Innenstadt

Aurichs Innenstadt ist als Arbeitsplatz, zum Einkaufen und für Urlauber sehr attraktiv. Der Ruhende Verkehr der Besucher erzeugt an Spitzentagen häufig Probleme. Im Zuge der Stadtsanierung soll die Innenstadt zudem für mehr Wohnen und Sicherung als Arbeitsplatz gestärkt werden. Daher wurde frühzeitig mit Untersuchungen zum Parkraum begonnen.

Abbildung 23 zeigt, dass die Auslastung im Bereich der Innenstadt (Zone B) zur Spitzenstunde bei über 80 % liegt. Zahlreiche Stellplätze sind hier meist durch Beschäftigte belegt und stehen somit dem Besucher- und Anwohnerverkehr nicht zur Verfügung. Deutlich freie Kapazitäten sind nur im westlichen Randbereich.

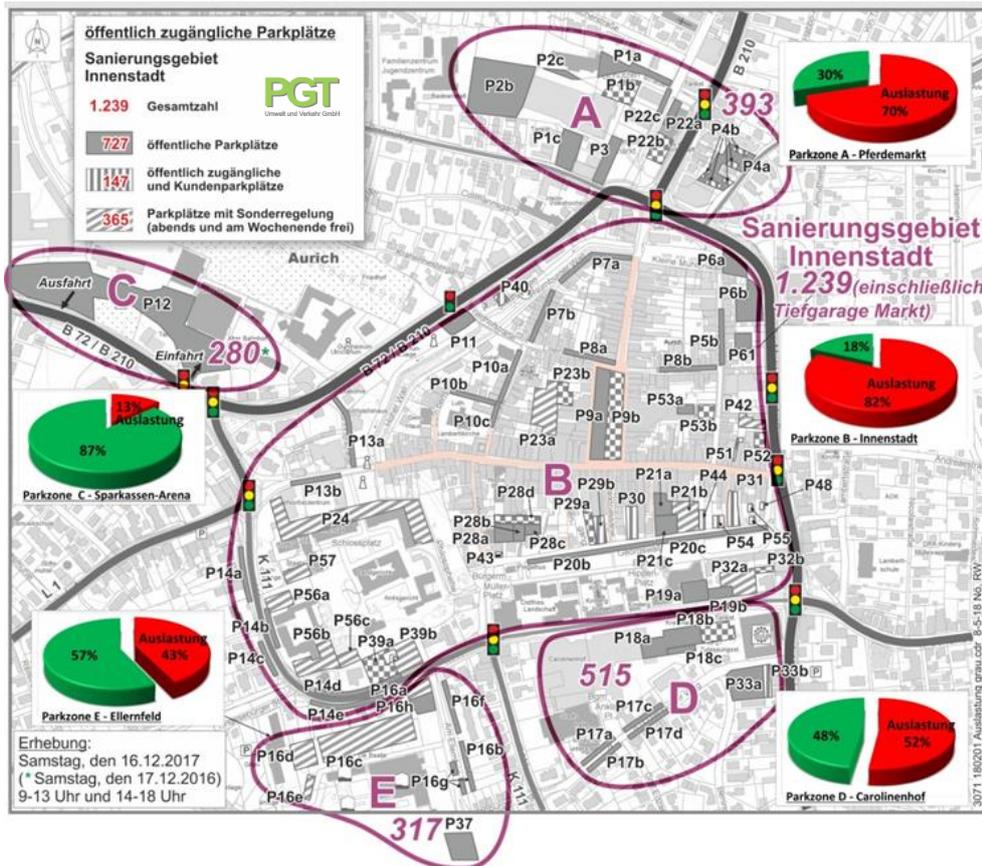


Abb. 23 Auslastung der verschiedenen Parkzonen an einem Samstag – werktags ist die Situation durch höhere Dauerparkernachfrage gekennzeichnet

Es ist zu erwarten, dass die Verbesserungen im Radverkehr den Parkdruck auch verringern, da 25 % der Besucher aus dem Nahbereich von 2-3 km kommen (vgl. Abb. 24) ¹⁷.

¹⁷ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Aktualisierung der Parkraumsituation Innenstadt, Hannover 2017/2018, in Bearbeitung

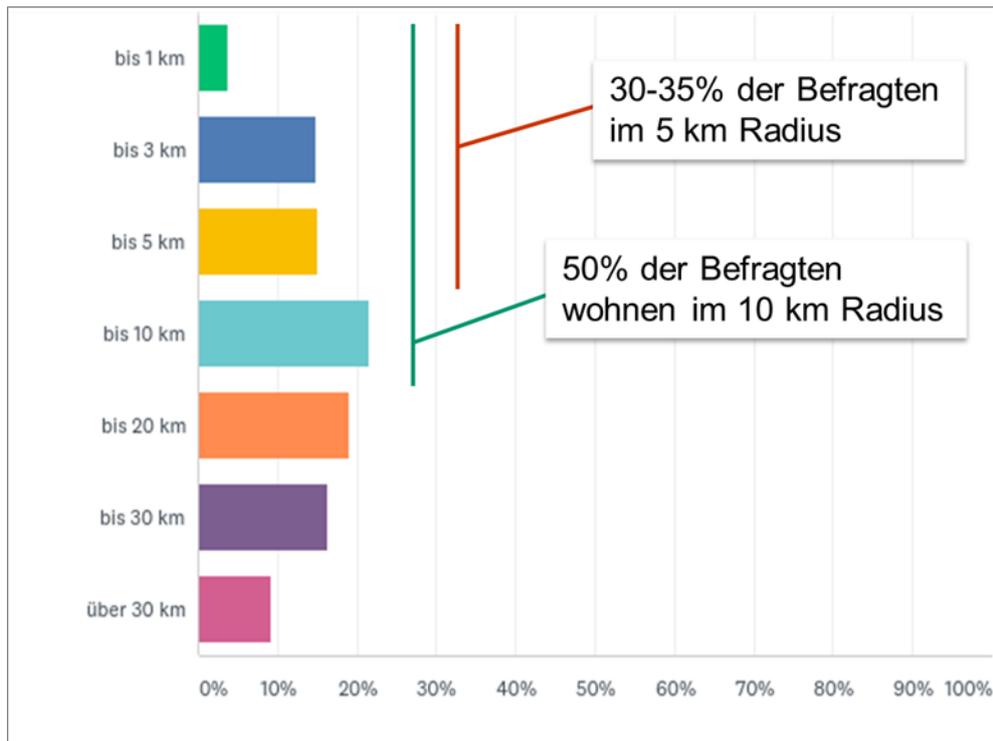


Abb. 24 Entfernungen der Besucher der Auricher Innenstadt zum Wohnort¹⁸

Aus der, im Zuge der Aktualisierung der Parkraumsituation Innenstadt in Aurich¹⁹ durchgeführten, Erhebung ist ein hohes Umsteigepotential erkennbar. Dabei wird deutlich, dass Pkw-Nutzer zu 70 % angeben Wegeketten zurück zu legen. Zudem geben sie überproportional Bequemlichkeit, Unabhängigkeit und Witterungsbedingungen zur Nutzung der Pkw an.

Demgegenüber sind sich Radfahrer der Schnelligkeit und der Gesundheitsbedeutung des Radfahrens bewusst.

Mehrfache Erhebungen, Analysen der Bedarfe und Befragungen führten in ein Parkraumkonzept, welches in verschiedenen Stufen in der Umsetzung ist. Das Konzept umfasst sowohl die Bewirtschaftung als auch die Bereitstellung und Neuorganisation bestehender Parkplatzanlagen.

¹⁸ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Aktualisierung der Parkraumsituation Innenstadt, Hannover 2017/2018, in Bearbeitung

¹⁹ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Aktualisierung der Parkraumsituation Innenstadt, Hannover 2017/2018, in Bearbeitung

In Zukunft sollte ein schrittweises Umsteuern stattfinden. In der Innenstadt kann und sollte kein weiterer Raum an den ruhenden Verkehr abgetreten werden. Der entscheidende Schritt ist die zeitliche (monetäre) Bewirtschaftung innenstadtnaher Parkplätze innerhalb eines einheitlichen Parkleitsystems mit der Folge einer teilweisen Verlagerung Beschäftigten und Dauerparkern auf weniger kundenaffinen Stellplätze. Dazu werden Parkflächen im Süden und Osten der Stadt für Dauerparkler (re-)aktiviert. Der begonnene Umsetzungsprozess sollte fortlaufend evaluiert und angepasst werden.

Zu den bereits umgesetzten Maßnahmen gehören zum Beispiel:

- Neuordnung der Parkraumsituation am Georgswall,
- Umgestaltung der Straßenräume mit Bewohner-Parken in den an die Fußgängerzone angrenzenden Bereichen,
- Parkplatzanlage im Bereich „De Baalje“,
- Neuordnung des Parkens in der Tiefgarage „Am Carolinenhof“.

Durch die Definition von klaren Zonen sollen Parksuchverkehre vermieden werden.

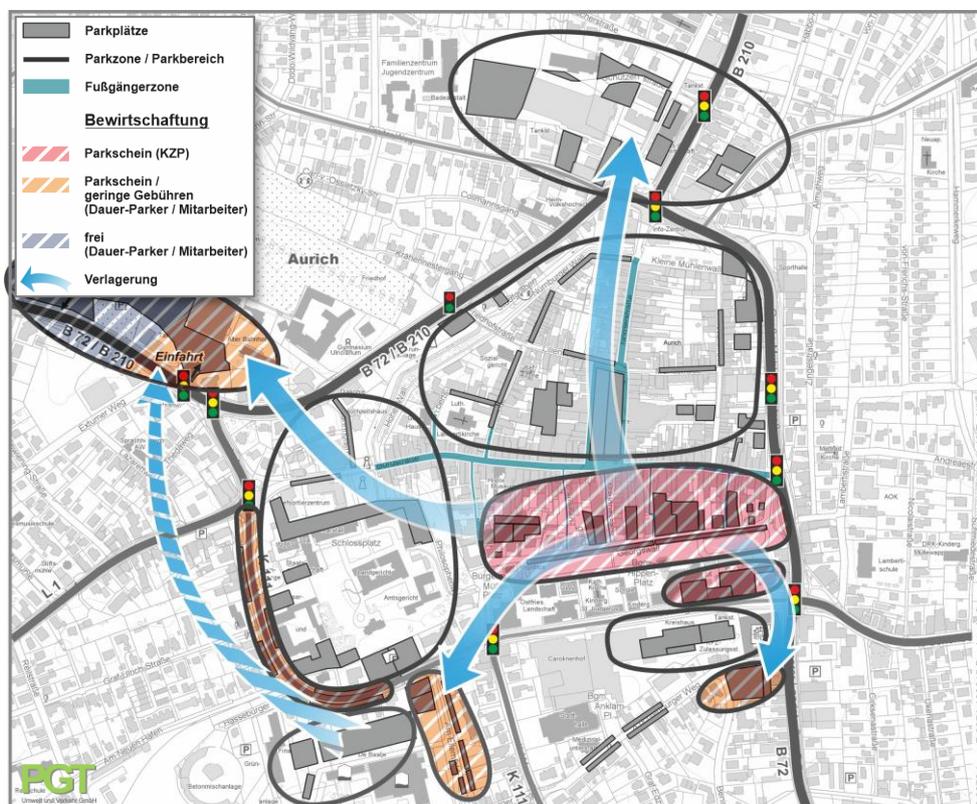


Abb. 25: Verlagerungspotentiale / Änderung der Bewirtschaftung

5.9 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!

Auch wenn unklar ist, wie sich neue Formen der Mobilität durchsetzen, sollte die Stadt Aurich nicht zuletzt aus Gründen des Marketings und der Imageförderung zukunftsweisende Trends im Verkehr und Städtebau (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Car-Sharing, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität für Pedelecs und Elektroautos etc.) unterstützen und mit großer Flexibilität auf mögliche Anforderungen reagieren.

Mikromobilität fördern!

Mikromobilität mit kleineren Fahrzeugen sollte gezielt gefördert werden und durch eigenständige Abstellbereiche und ggf. sogar eigenständige Routen unterstützt werden. Der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr ließe sich optimieren und Straßen-/ Wegenetze mit geringeren Fahrbahnquerschnitten ermöglichen. Dabei sind sowohl Fahrzeuge mit Elektroantrieb als auch Ausführungen der „Human Power Vehicles“ (HPV) zu bedenken.



Das Angebot öffentlicher Fahrräder (bspw. Rent-a-Bike) sollte geprüft werden. Möglicherweise können Sozialprojekte helfen Fund-Fahrräder instandzusetzen und an Familien, die keine Fahrräder besitzen, zu vergeben mit dem Ziel, die Radverkehrsnutzung, insbesondere innerstädtisch, zu intensivieren.

Lastenfahrräder können bereits heute auf vielen Teilstrecken für den Gütertransport wichtige Aufgaben übernehmen und werden im Stadtbild großer Städten zunehmend alltäglich. Aurich könnte den Einsatz dieser Fahrräder für bestimmte Nutzungen fördern. Sinnvoll – auch zur Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels – wäre ein Lieferservice für Einkäufe, die in Aurich getätigt werden und taggleich, innerhalb der Stadt, per (Lasten-)Rad ausgeliefert werden.

5.10 Öffentlichkeit herstellen!

Ein konstruktiver Umgang mit dem Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern entwickelt werden. Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig:

- Vorstellung in Gremien,
- öffentliche Veranstaltungen mit Einwohnern,
- Auslegung 6 bis 8 Wochen.

Vorgeschlagen werden:

- regelmäßig erscheinende Faltblätter, die über bedeutsame Änderungen in Aurich informieren, wie z.B. Benutzungspflicht von Radwegen, Schutzstreifen, Minikreisverkehre etc.,
- Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. lärm minderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc.,
- Aktionstage wie z.B. autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz,
- Plakataktionen „Aurich fährt Rad“ und „Barrierefreiheit – aber wie?“
- themenbezogene Workshops und Beteiligungen, z.B. zu Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitskonzept, Radverkehrsführung,
- Schulbereichsuntersuchungen bzw. schulbezogenen Workshops zur Einrichtung von der Schule entfernt liegender Hol- und Bring-Zonen und geeigneten Systemen zur Reduzierung von Kfz-Verkehr vor den Schulen; Schulprojekte zum Thema Schulweg, Elterntaxis etc. ergänzen dies.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern.

6 Ausblick und Schwerpunkte

Ausführungen zeigen, dass es eine Reihe von Weichenstellungen gibt, die bereits jetzt begonnen und diskutiert werden müssen, um mittelfristig auf die neuen Netzzustände mit Umgehungsstraßen und verbesserte Anbindung an die Autobahn, sowie einem möglichen Schienenanschluss, reagieren zu können.

Die Maßnahmen haben dabei eine unterschiedliche zeitliche Priorität. Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege und die Bindung von Radachsen als durchgehende Radhaupttrouten sind vorrangig umsetzbar und können kurzfristig begonnen werden und sukzessive, mit einem entsprechenden finanziellen Haushaltsansatz untermauert, in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Das Zusammenspiel von Verkehrsbehörde und Tiefbauamt bzw. den beteiligten Straßenbauträgern, ist dabei insbesondere an den Kreuzungen und Schnittstellen der Radhaupttrouten mit dem klassifizierten Hauptstraßennetz frühzeitig abzustimmen und gegebenenfalls stufenhaft in Umsetzungslösungen durchzuführen.

Überlegungen zum stadtverträglichen Umbau der Bundesstraßen müssen angestoßen werden. In dem Zusammenhang sind dann auch Überlegungen für eine teilweise Veränderung unter Berücksichtigung besonderer Bedingung für den Radverkehr, entlang dieser klassifizierten Straßen, umzusetzen bzw. zu prüfen.

Im Rahmen der Innenstadtsanierung steht der Umbau der Fußgängerzone an und schließt das Kapitel mit einer deutlichen, aufgewerteten Qualität der Innenstadt ab. Im Zusammenhang damit sollte dann das Parkleitsystem in den weiteren Stufen angepasst und umgesetzt sein.

Innerhalb der Ortsteile stehen insbesondere sichernde Maßnahmen auf Schulwegen, vor Schulen und Kindergärten, sowie zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Teilabschnitt des Netzes an. Auch hier ist in einzelnen Bereichen die Trennung bzw. Behandlung von Rad- und Fußverkehr und Kfz-Verkehr auf teilweise schmalen Straßen im Einzelfall vor dem Hintergrund

der Ausführungen des verkehrlichen Leitbildes zu diskutieren und zu prüfen.

Mit der Umsetzung der in der Abbildung 26 dargestellt Schlüsselmaßnahmen bzw. dem Beginn der Vorbereitung zur weiteren Verbesserung dieser, ist ein erster wesentlicher Schritt für eine umweltorientierte Verbesserung der Verkehrsqualität in Aurich für alle Verkehrsarten eingeleitet.

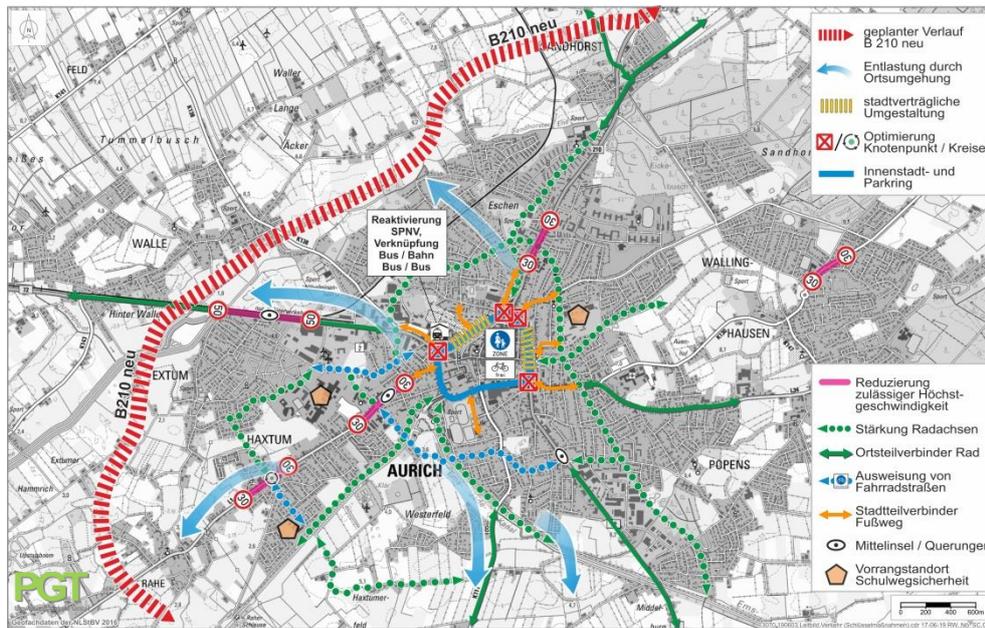
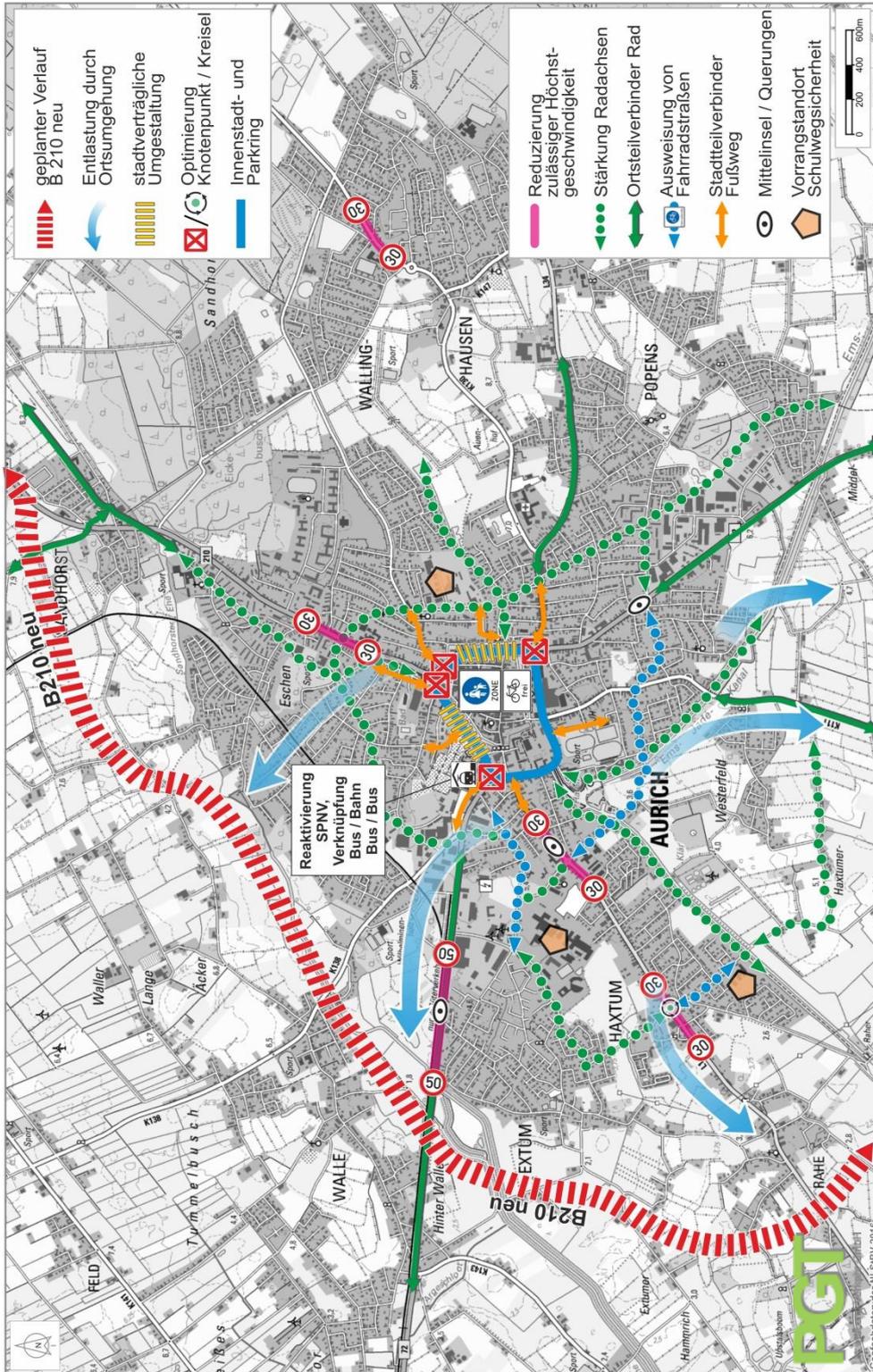


Abb. 26: Schlüsselmaßnahmen

Hannover, 14. Oktober 2019

Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -



Schlüsselmaßnahmen