

eyes + more

Ergebnispräsentation

Mobilitätskonzept für den Landkreis Aurich



TOP 1: Ziele und Schwerpunkte des Konzeptes

TOP 2: Kurzdarstellung Bestandsanalyse

TOP 3: Übersicht Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan

TOP 4: Vorstellung Hauptmaßnahmen

1. Verkehrsmittelverknüpfung
2. Standortgestaltung von Ladeinfrastruktur

TOP 5: CO₂ - Einsparungspotentiale

TOP 6: Fragen & Diskussion



eyes + more

hunkemöller

TOP 1 – Vorgehen im Projekt und Zeitplan



tamaris

Ziele



- Mobilität als Teilbereich der **Daseinsvorsorge** für alle Bewohnenden sicherstellen
- **Emissionsreduzierung** im MIV durch Alternativangebote

Ergebnis

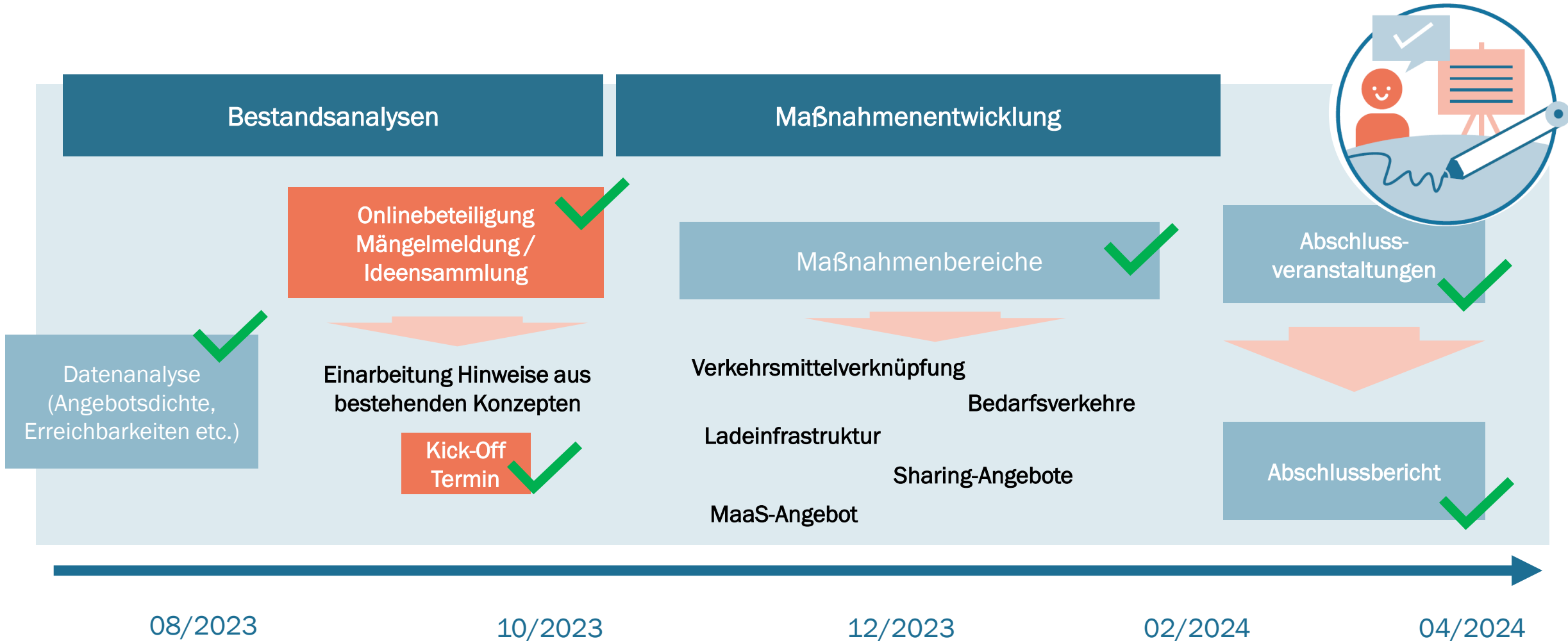


- Maßnahmen mit Zuordnung zu den einzelnen Gemeinden
- Ausblick und **Umsetzungskonzept** (Priorisierung) für den gesamten Landkreis

Grenzen



- Konzept stellt **strategische Vorbereitung** dar (Wo, Was, Wann)
- **Keine Genehmigungsphase oder Umsetzungsplanung**



eyes + more

hunkemöller

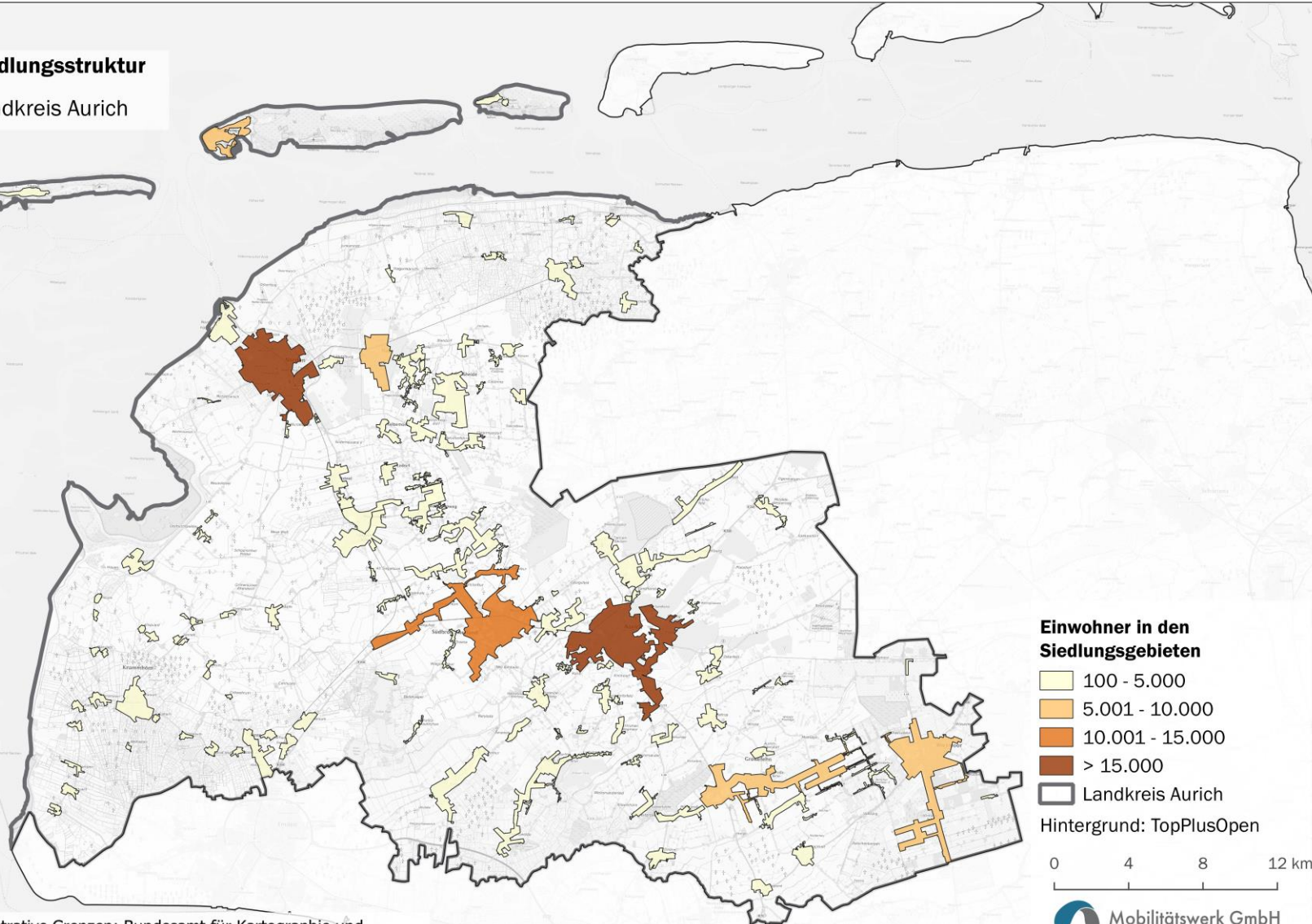
TOP 2: Kurzdarstellung Bestandsanalyse



TOP 2 – Bestandsanalyse: Siedlungsstrukturen

Siedlungsstruktur

Landkreis Aurich



Administrative Grenzen: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Stand 01/2023
Einwohnerzahl: Zensus, Stand 2011

Einwohner in den Siedlungsgebieten

- 100 - 5.000
- 5.001 - 10.000
- 10.001 - 15.000
- > 15.000

Landkreis Aurich

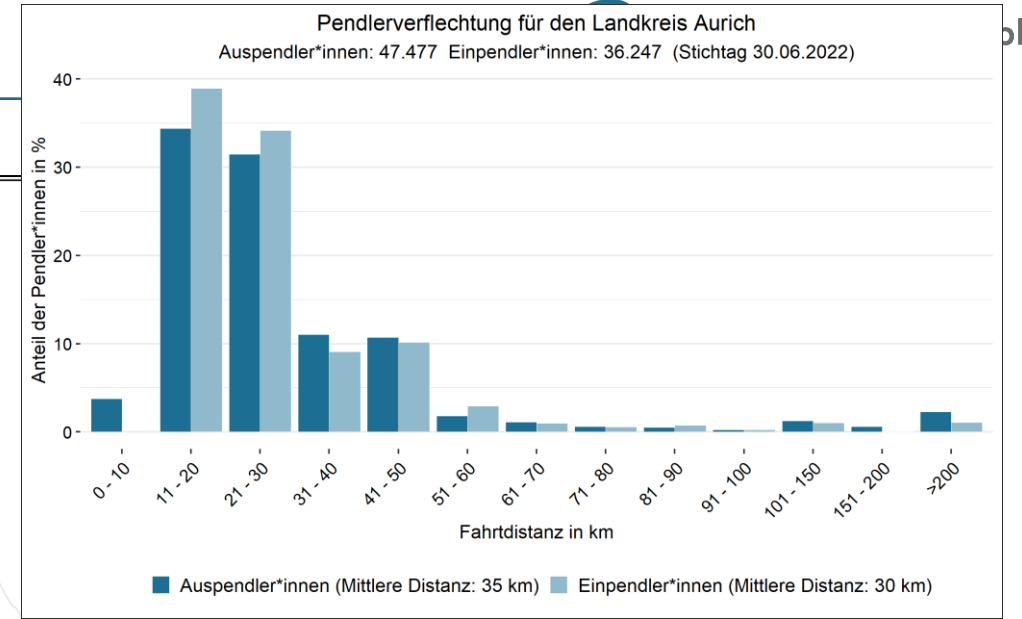
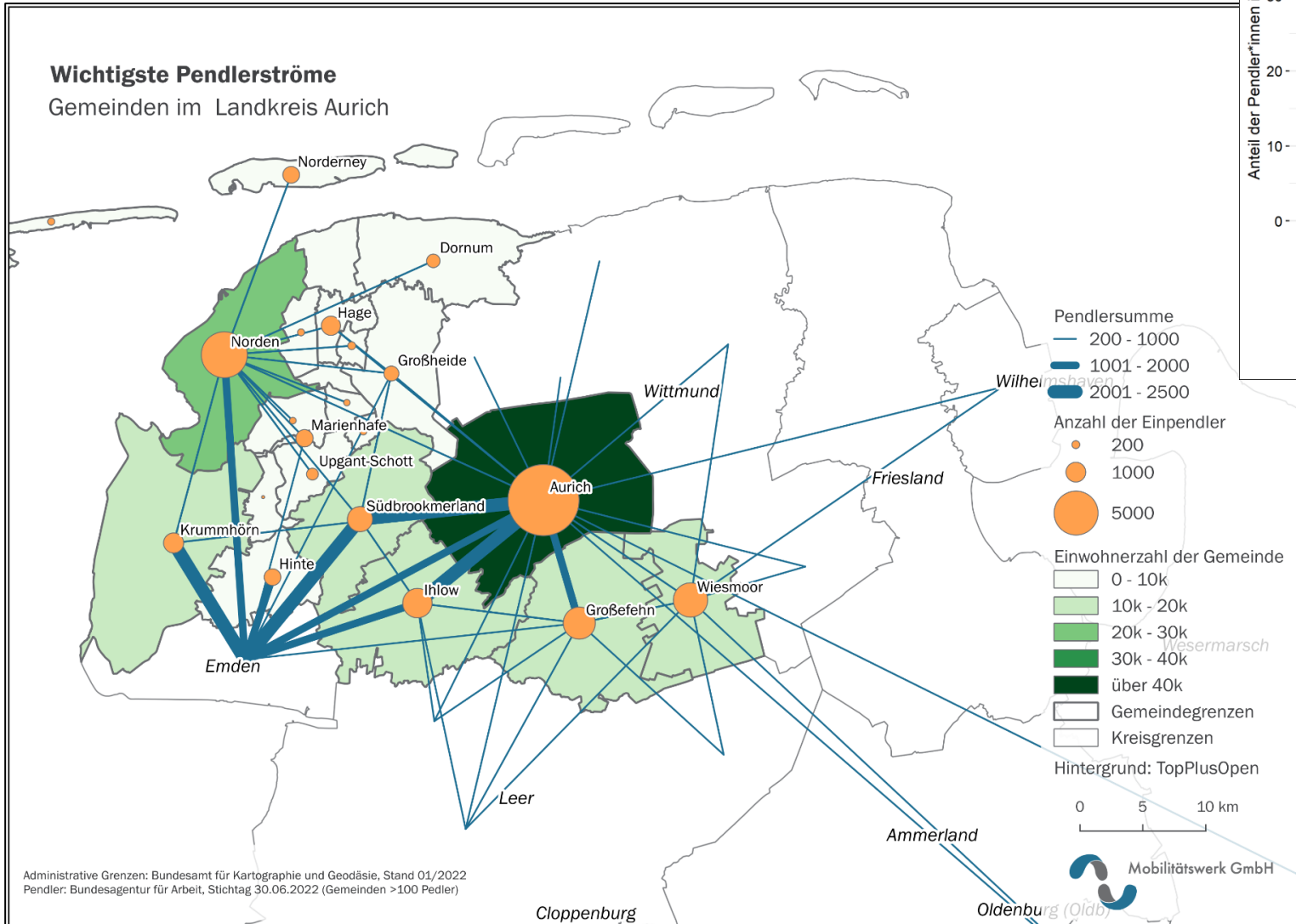
Hintergrund: TopPlusOpen



- Große Teile des Landkreises mit **sehr geringer Einwohnerdichte**
- **Höchste Konzentration** in den Städten Aurich und Norden sowie in der Gemeinde Südbrookmerland

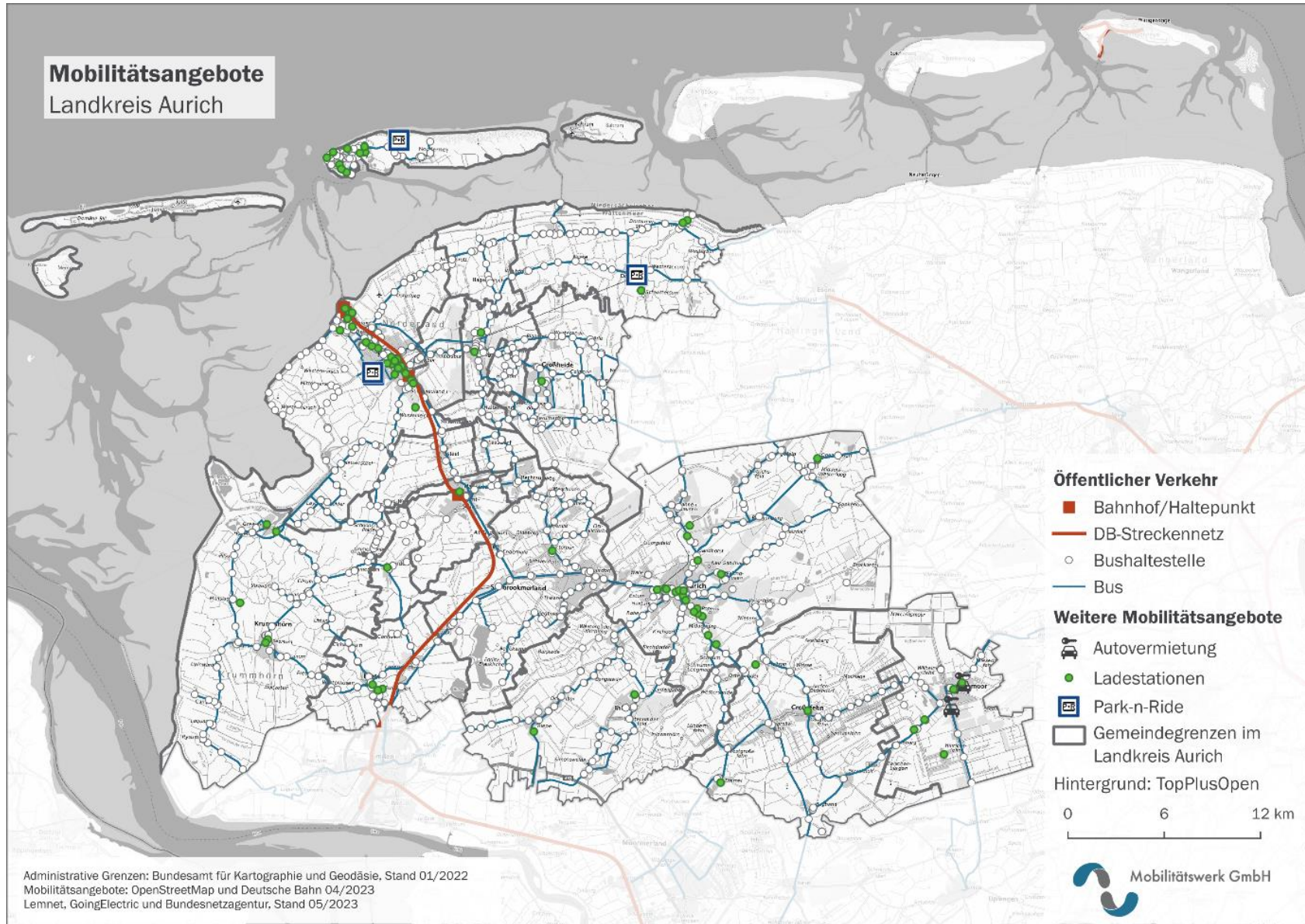
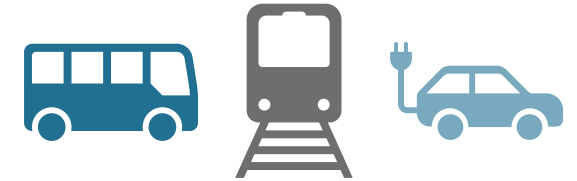
→ Herausforderung: Vernetzung der Städte mit dem Umland

TOP 2 – Bestandsanalyse: Pendlerstrukturen



- **Pendlerstrukturen** belegen hohe Bedeutung von Aurich und Norden als zentrale Orte für Pendlerziele
- **Emden** mit hohem Einfluss auf Pendlerstrukturen insb. im östlichen Bereich des LK

TOP 2 – Bestandsanalyse: Mobilitätsangebote



- **SPNV** in Marienhaf, Norden und Norddeich sehr bedeutsam für LK
 - **ÖPNV-Netz** im ländlichen Raum ausbaufähig
- Schrittweise Verbesserungen im Liniennetz und Taktungen notwendig
- Bedarfsverkehre werden durch Verantwortliche für NVP in Betracht gezogen



Stärken	Schwächen
Fernverkehrsanschlüsse in Norden und Marienhafen	Reaktivierung alter Bahnstrecken geplant aber mit großen Hürden verbunden
Strecken für Wege der Nahversorgung in weiten Teilen des Landkreises im Bereich für attraktiven Radverkehr	ÖPNV-Angebot an wirtschaftlich abbildbarer Grenze angelangt
Aktivitäten zu Angebotsverbesserungen (u.a. Verkehrsentwicklungsplan in Norden, Landkreisweites LIS-Konzept)	Ländlicher Raum erfordert auch zukünftig hohe Pkw-Besitzquote
Flache Topografie fördert Radverkehr (Aber Windeinflüsse vergleichsweise hoch)	Einrichtungen der Nahversorgung für Personen ohne Auto und ohne Möglichkeit des Radfahrens teilweise zu weit von Wohnorten entfernt → Effekt wird zukünftig weiter steigen
Landkreisweites ÖPNV-Angebot im Kern vorhanden	Alternative Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Systeme) auf Städte Norden und Aurich begrenzt

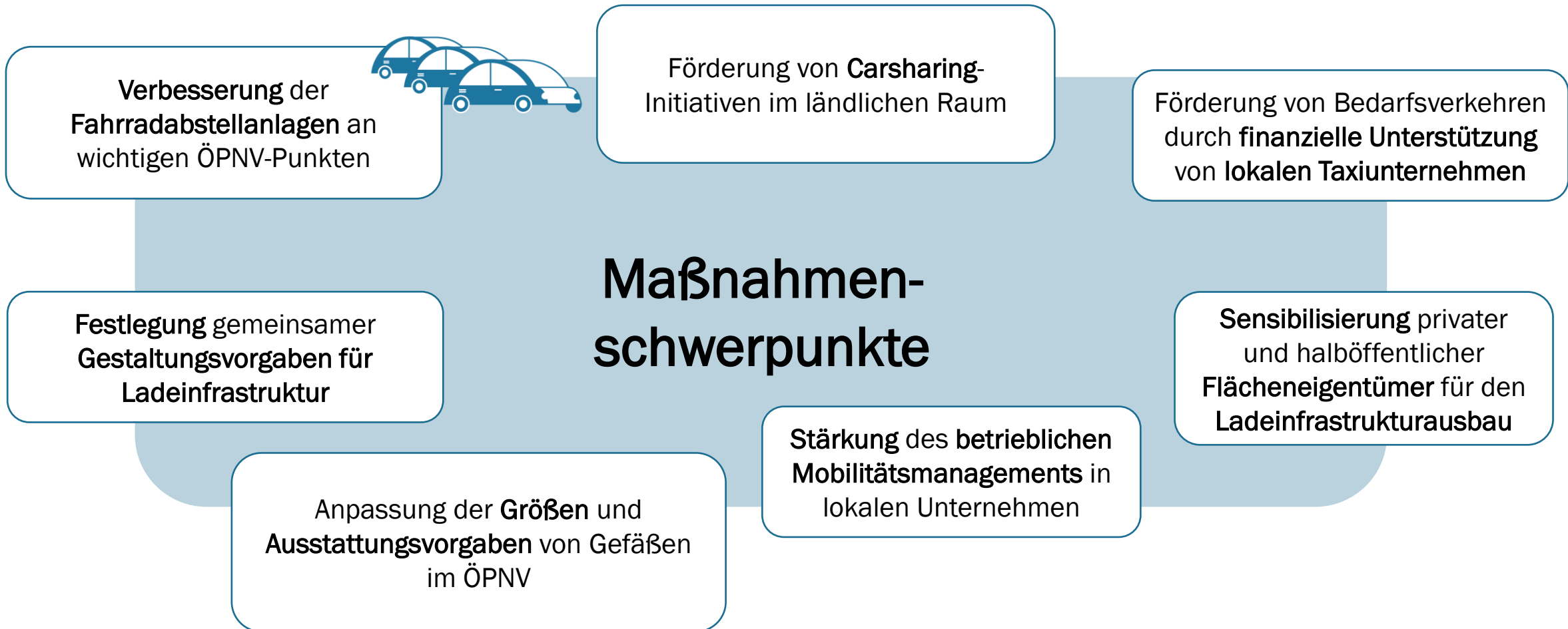
eyes + more

hunkemöller

TOP 3: Übersicht Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan



tamaris



TOP 3: Übersicht Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan

Maßnahmen



3 Ausarbeitung einer Richtlinie für die Beschaffenheit von öffentlicher Ladeinfrastruktur bei Ausschreibungen			
Maßnahmentyp	Wirkungsbereich	Umsetzungshorizont	Kostenabschätzung
 Organisatorisch	 Lokal	 Kurzfristig	Initialkosten: 9.000 € Laufende Kosten p/a: 900 €
Zielgruppe	Umwelteffekt	Priorität im Gesamtkontext	
Betreiber von Ladeinfrastruktur	Indirekt	1	
Beschreibung	Für den zielgerichteten Ausbau von Ladeinfrastruktur ist es empfehlenswert, ein gemeinsames Zielbild für die Gestaltung derer auszuarbeiten. Dafür werden im vorliegenden Konzept erste Kategorien sowie Gestaltungsvorschläge unterbreitet. Der Landkreis sollte diese Vorschläge mitnehmen und mit eigenen Ansprüchen verschneiden. Diese sollten aufbereitet und mit der Veröffentlichung im FlächenTOOL an die möglichen Betreiber kommuniziert werden. Es sollte auch festgelegt werden, welche dieser Kategorien unverhandelbar sind und an welchen Punkten Änderungsspielraum besteht.		
Bausteine	- Finale Festlegung der Gestaltungsrichtlinien - Aufbereitung und Bereitstellung im FlächenTOOL - Verhandlung mit möglichen Betreibern		
Beteiligte	- Landkeis Aurich - Gemeinden - Energieversorger		
Förderung	 Keine vorhanden (Stand: 04/2024)		
	 Keine vorhanden (Stand: 04/2024)		

Aufbereitung in Form von Steckbriefen mit allen notwendigen Begleitinformationen erfolgt

eyes + more

hunkemöller

TOP 3: Vorstellung Hauptmaßnahmen Verkehrsmittelverknüpfung und Förderung des Radverkehrs



Ziel:



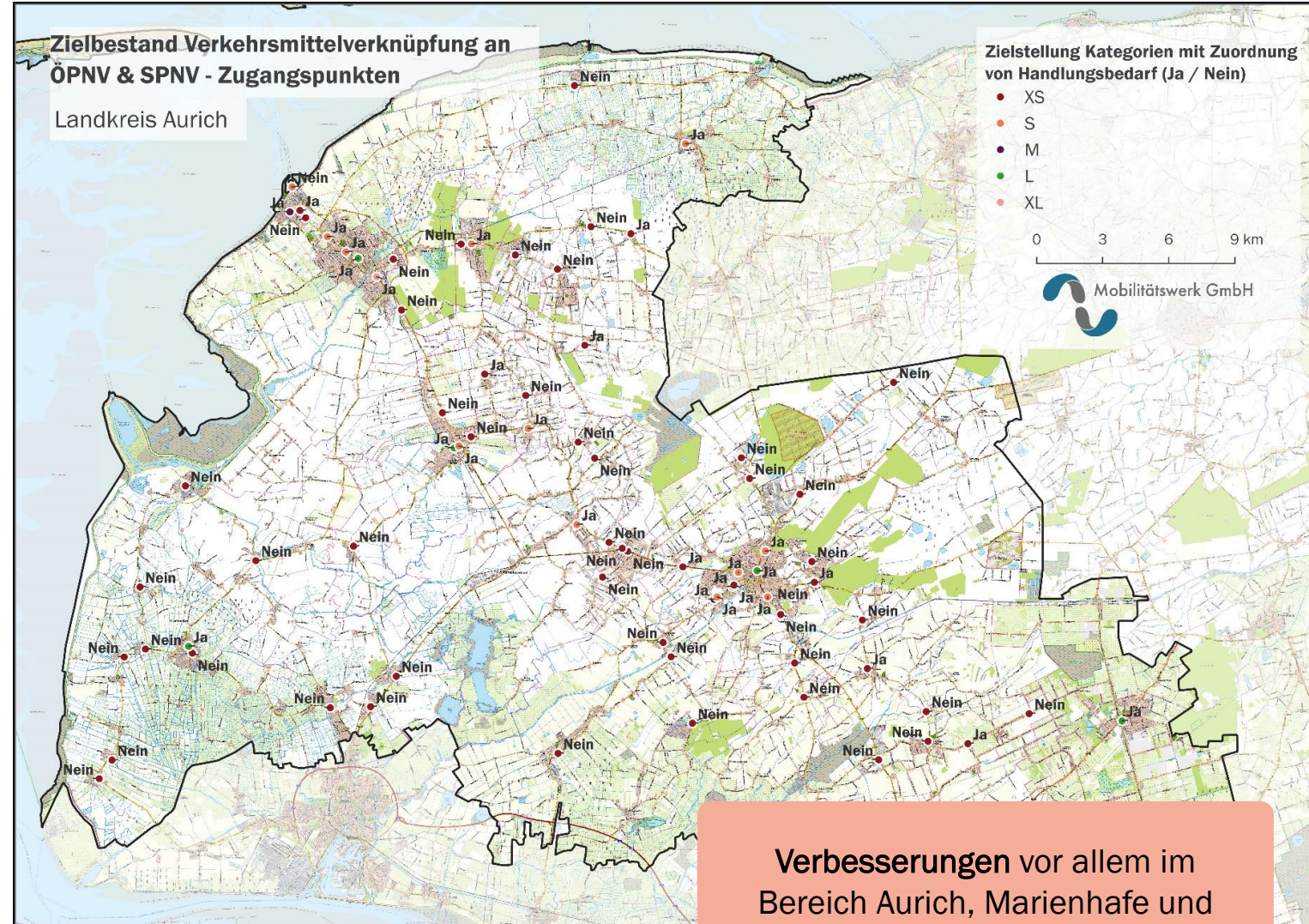
Verbesserung der Umstiegsmöglichkeiten zwischen ÖPNV/SPNV und Radverkehr

Erweiterung von Einzugsbereichen



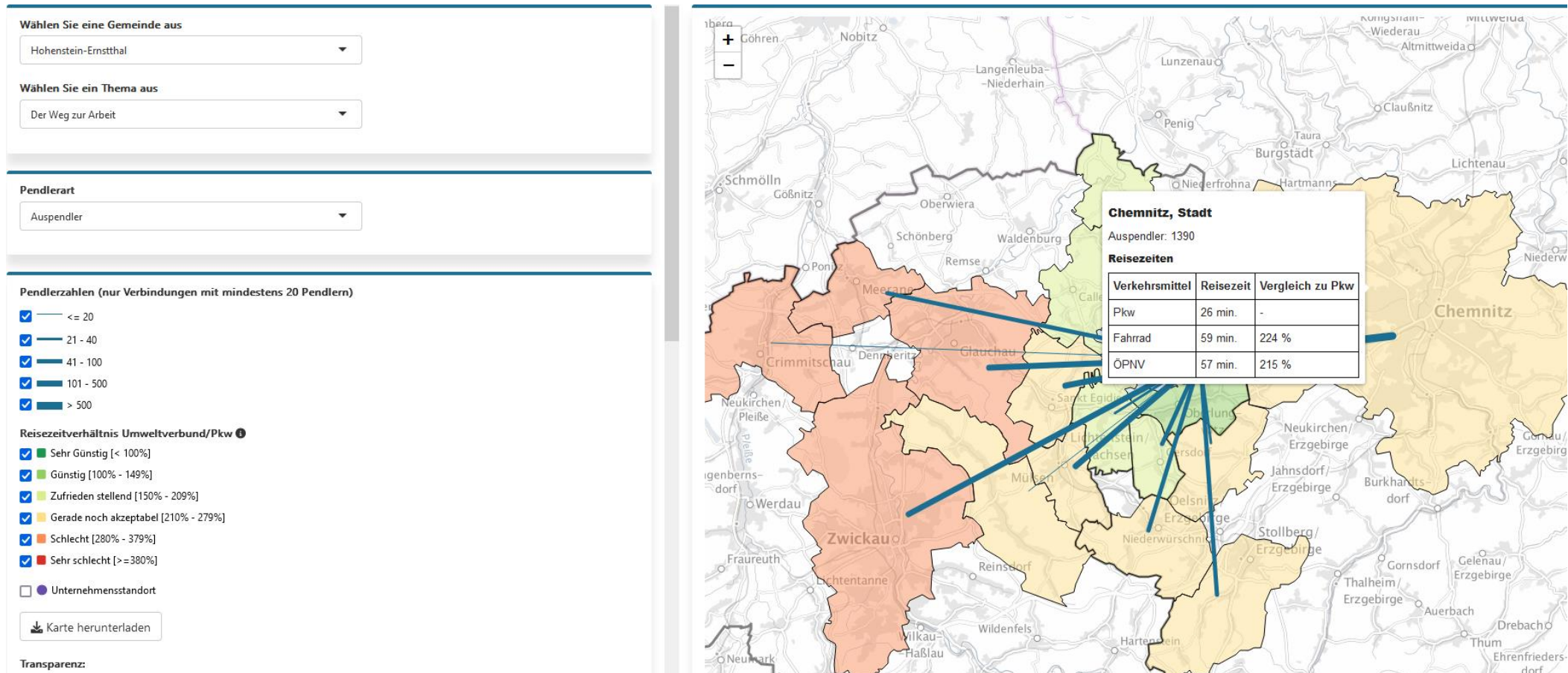
Ausstattung mit sicheren, überdachten Fahrradabstellanlagen
(im Optimalfall in beleuchtetem Umfeld)

Optional: Fahrradboxen mit Ladeeinrichtungen für E-Bikes
(Vorrangig an SPNV-Zugängen)



Entwicklung einer MaaS-Plattform aktuell zu aufwendig – zu wenige Angebote für sinnvolle Verknüpfung vorhanden

Mobilitätsdaten-Dashboard als passende Zwischenlösung zur Identifikation von Angebotslücken



eyes + more

hunkemöller

TOP 3: Vorstellung Hauptmaßnahmen Standortgestaltung von Ladeinfrastruktur



tamaris

Standortgestaltung von Ladeinfrastruktur

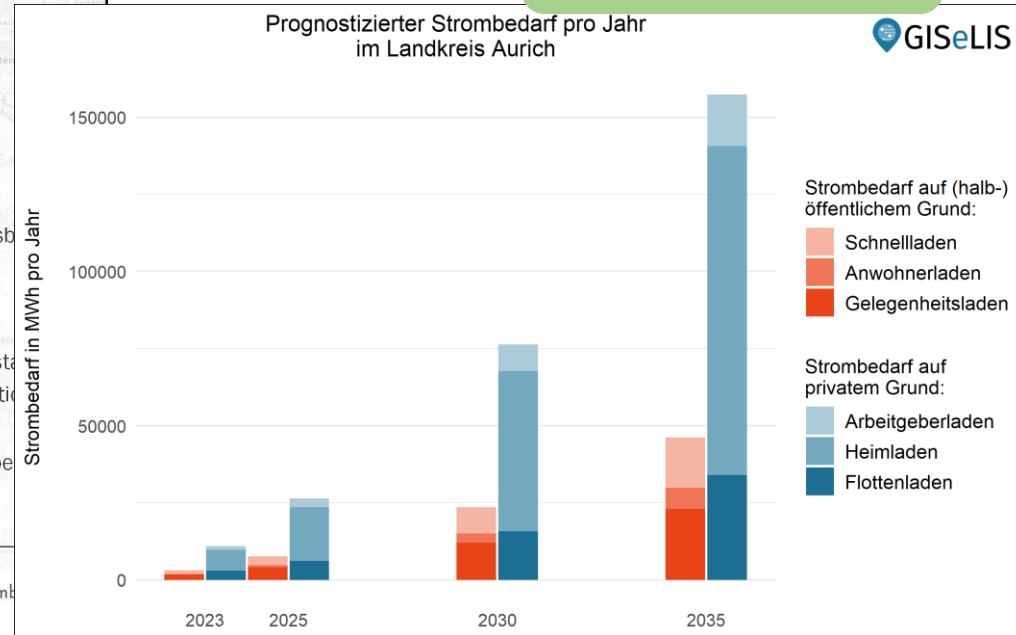
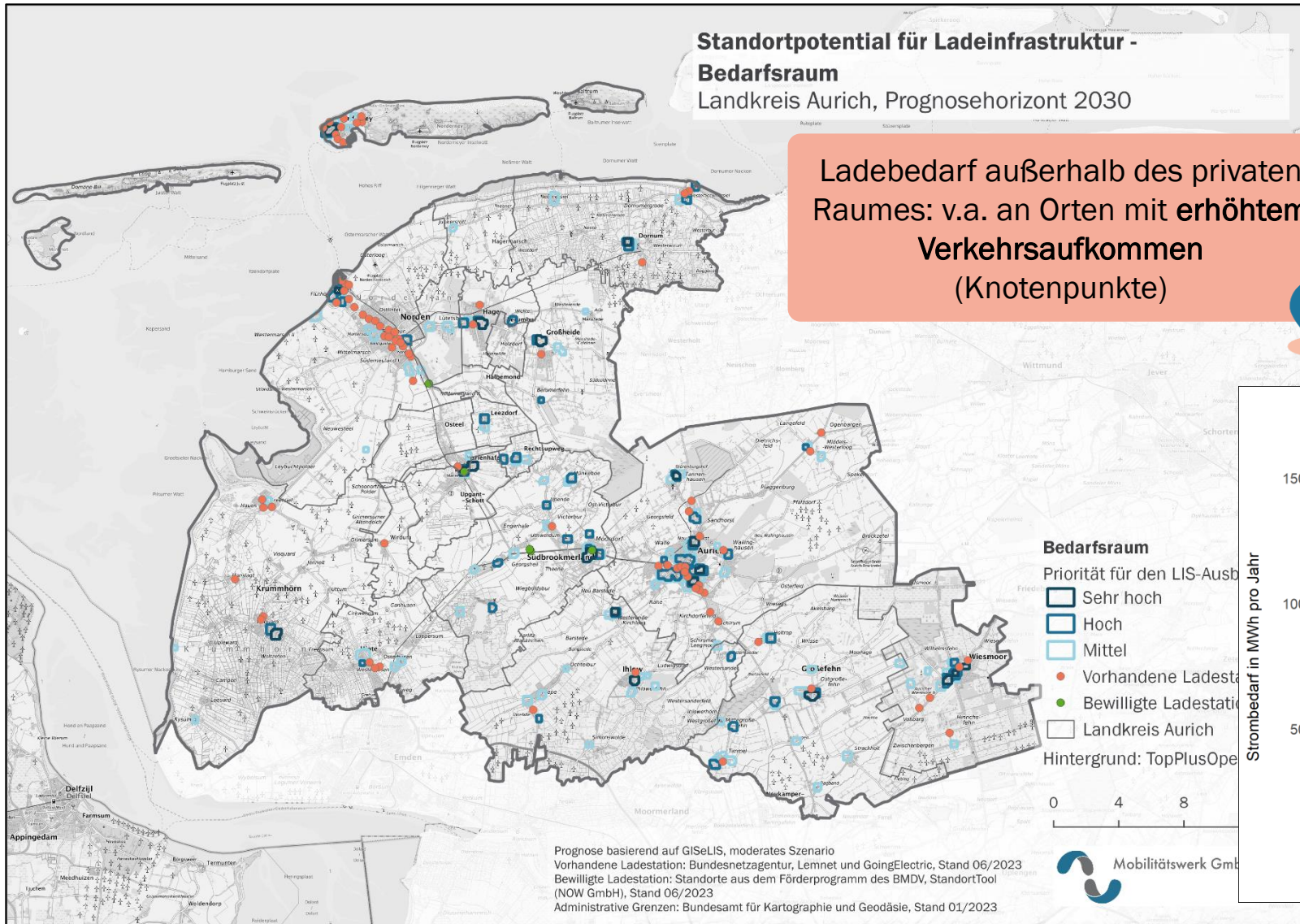
Standortpotential für Ladeinfrastruktur - Bedarfsraum Landkreis Aurich, Prognosehorizont 2030

Ladebedarf außerhalb des privaten
Raumes: v.a. an Orten mit erhöhtem
Verkehrsaufkommen
(Knotenpunkte)

Der Landkreis erarbeitet
bereits ein **Standortkonzept!**

Mobilitätskonzept beinhaltet
Gestaltungs- und Vergabehinweise

**Strommehrbedarf
im Jahr 2035: ca.
203.500 MWh**




Privater Raum:

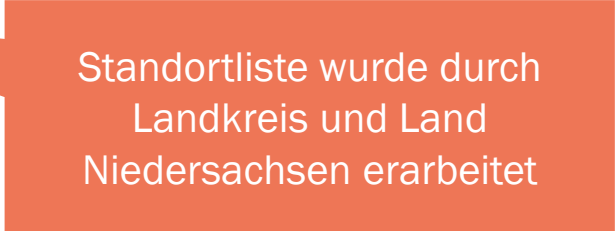
- Private Wallboxen bei **Privatpersonen**
- Auf **Unternehmensgelände**:
 - Firmenflotten
 - Lademöglichkeiten für Beschäftigte
- **Touristische** Übernachtungseinrichtungen

Halböffentlicher Raum:

- Supermärkte, Baumärkte, Tankstellen
→ für Kundschaft
- Z.T. gut gelegene Unternehmensgelände

Es muss nicht zwingend Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum entstehen. Sinnvoll ist es jedoch:

- 
- ... in Ortsteilen mit Mehrfamilienhausbebauung **ohne private Stellplätze.**
 - ... auf großen **stark frequentierten öffentlichen Parkplätzen.**
 - ... an Orten mit **touristischer Relevanz.**



Standortliste wurde durch
Landkreis und Land
Niedersachsen erarbeitet

Engagement des Landkreises für den Ladeinfrastrukturausbau kann unterschiedlich aussehen

1 Kein Engagement

- **Keine Bereitstellung öffentlichen Raumes**
- Ladeinfrastruktur entsteht als private Ladeinfrastruktur zu Hause, an Unternehmensstandorten und auf attraktiven **halböffentlichen Flächen** (z. B. Einzelhandel, Baumarkt)

Engagement des Landkreises für den Ladeinfrastrukturausbau kann unterschiedlich aussehen

2 Geringes Engagement

- **Sparsame Bereitstellung von geeigneten öffentlichen Flächen** dort, wo keine halböffentlichen Flächen für Ladeinfrastruktur vorhanden sind (v.a. Anwohnerbereiche ohne eigenen Stellplatz)
- **Keine finanzielle Beteiligung** am Ladeinfrastrukturausbau

← Empfohlenes Minimum

1 Kein Engagement

- **Keine Bereitstellung öffentlichen Raumes**
- Ladeinfrastruktur entsteht als private Ladeinfrastruktur zu Hause, an Unternehmensstandorten und auf attraktiven **halböffentlichen Flächen** (z. B. Einzelhandel, Baumarkt)

Engagement des Landkreises für den Ladeinfrastrukturausbau kann unterschiedlich aussehen

3 Mittleres Engagement

- Deutliche **Attraktivierung der eigenen Kommune** für Betreiber, Bereitstellung von öffentlichem Raum mit wenig Auflagen bzw. über die **Zahlung von Sondernutzungsgebühren** an den Landkreis
- **Keine finanzielle Unterstützung für Betreiber** vorgesehen, sodass Ladeinfrastruktur nur dort entsteht, wo diese wirtschaftlich tragfähig ist

2 Geringes Engagement

- **Sparsame Bereitstellung von geeigneten öffentlichen Flächen** dort, wo keine halböffentlichen Flächen für Ladeinfrastruktur vorhanden sind (v.a. Anwohnerbereiche ohne eigenen Stellplatz)
- **Keine finanzielle Beteiligung** am Ladeinfrastrukturausbau

← Empfohlenes Minimum

1 Kein Engagement

- **Keine Bereitstellung öffentlichen Raumes**
- Ladeinfrastruktur entsteht als private Ladeinfrastruktur zu Hause, an Unternehmensstandorten und auf attraktiven **halböffentlichen Flächen** (z. B. Einzelhandel, Baumarkt)

Engagement des Landkreises für den Ladeinfrastrukturausbau kann unterschiedlich aussehen

Klare Leitlinien für Umgang mit eventuellen Anfragen aus Politik, Bevölkerung und von Ladeinfrastrukturbetreibern festlegen

4 Hohes Engagement

- Ladeinfrastrukturausbau soll möglichst stark gefördert werden
- **Finanzielle Unterstützung für Betreiber** an wichtigen Standorten denkbar, **wenn kein eigenwirtschaftlicher Betrieb möglich**

3 Mittleres Engagement

- Deutliche **Attraktivierung der eigenen Kommune** für Betreiber, Bereitstellung von öffentlichem Raum mit wenig Auflagen bzw. über die **Zahlung von Sondernutzungsgebühren** an den Landkreis
- **Keine finanzielle Unterstützung für Betreiber** vorgesehen, sodass Ladeinfrastruktur nur dort entsteht, wo diese wirtschaftlich tragfähig ist

2 Geringes Engagement

- **Sparsame Bereitstellung von geeigneten öffentlichen Flächen** dort, wo keine halböffentlichen Flächen für Ladeinfrastruktur vorhanden sind (v.a. Anwohnerbereiche ohne eigenen Stellplatz)
- **Keine finanzielle Beteiligung** am Ladeinfrastrukturausbau

← Empfohlenes Minimum

1 Kein Engagement

- **Keine Bereitstellung öffentlichen Raumes**
- Ladeinfrastruktur entsteht als private Ladeinfrastruktur zu Hause, an Unternehmensstandorten und auf attraktiven **halböffentlichen Flächen** (z. B. Einzelhandel, Baumarkt)

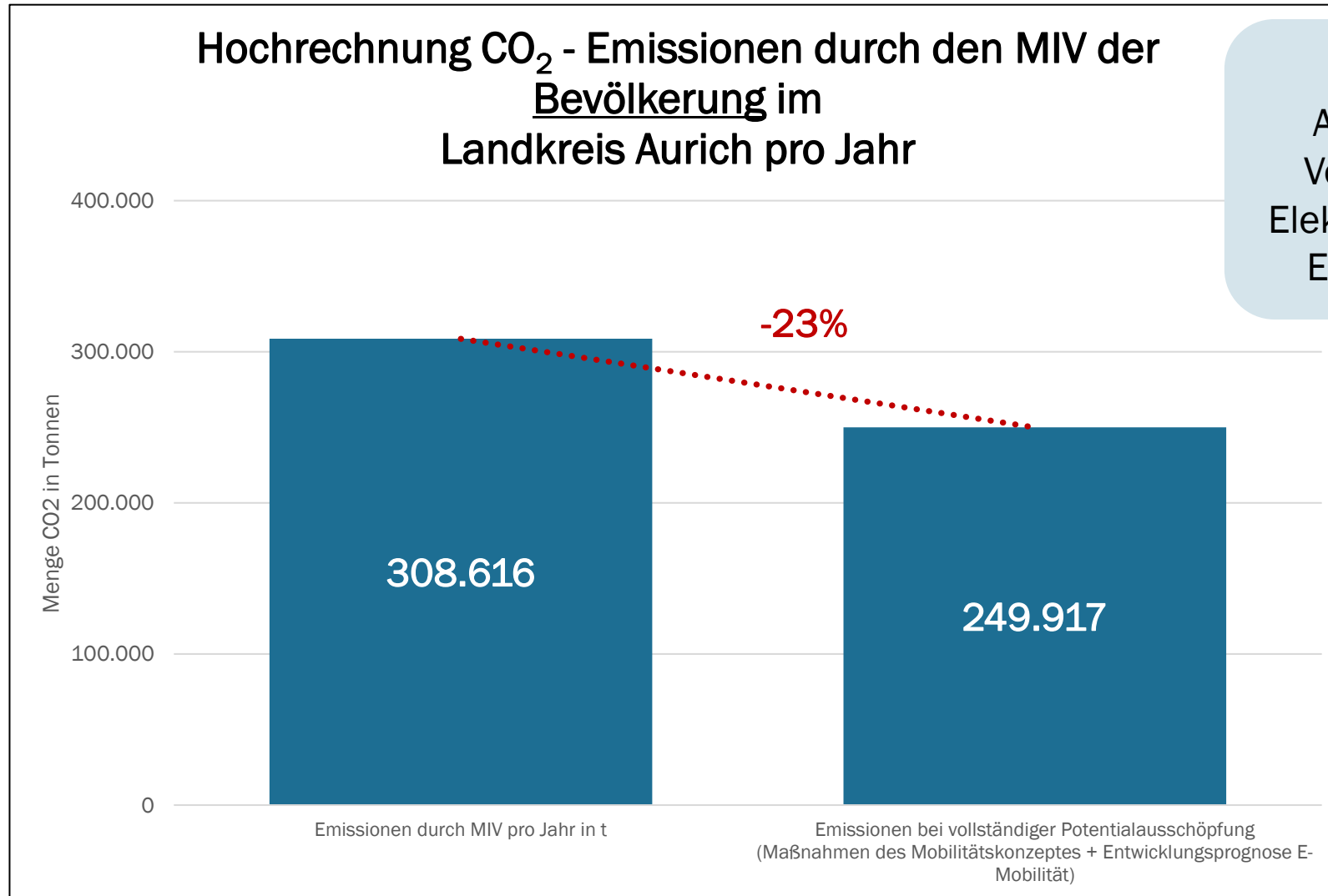
eyes + more

hunkemöller

SCHU
MANN

TOP 4: CO₂ - Einsparungspotentiale





Anteile konventioneller Antriebe im Bestand und Vorketten-Emissionen von Elektrofahrzeugen schwächen Einsparungspotentiale ab

eyes + more

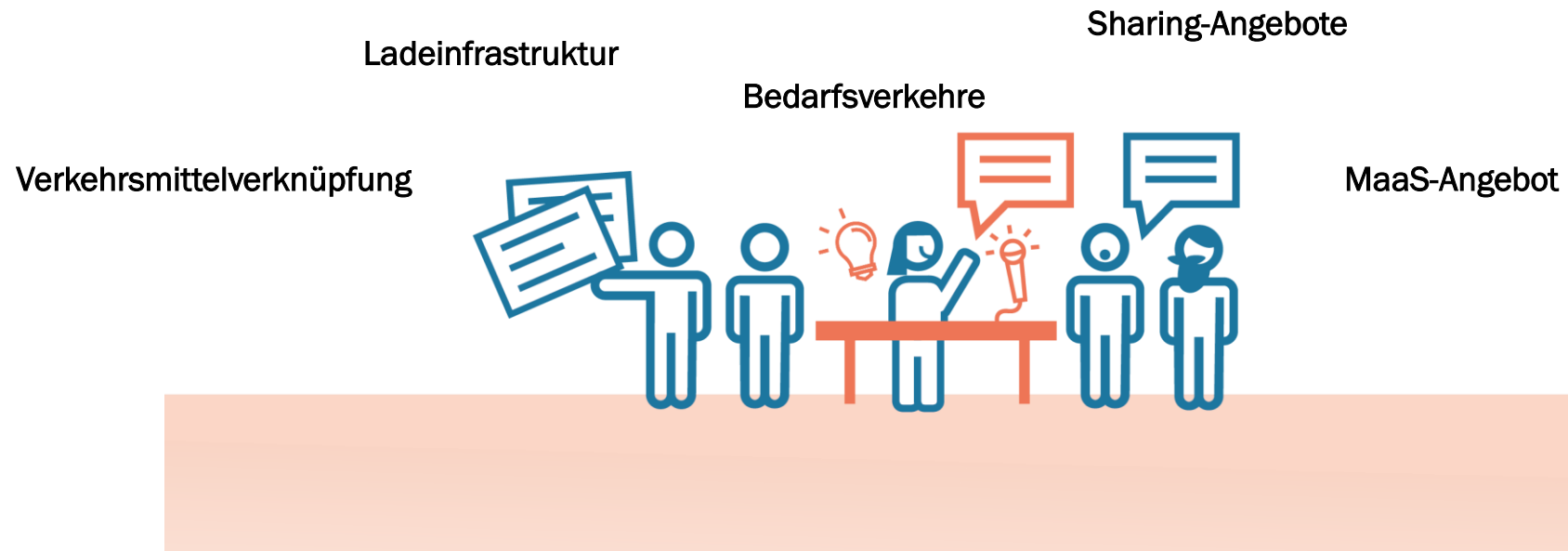
hunkemöller

SCHUH
MANN

TOP 5 – Fragen & Diskussion



Haben Sie Fragen zum Konzept?





Dipl.-Verk.-Wirt. René Pessier LL. M.
Geschäftsführung Mobilitätswerk GmbH
Telefon: +49 (0)351 27 56 06 69
E-Mail: r.pessier@mobilitaetswerk.de



Martin Kirchner
Projektbearbeitung
Telefon: +49 (0)351 896 69 733
E-Mail: m.kirchner@mobilitaetswerk.de