

Klimaschutz im Landkreis Aurich

Mobilitätskonzept für den Landkreis

Motivation / Rahmen

Im Vergleich zu Agglomerationsräumen wird der öffentliche Personentransport in ländlichen Räumen trotz eines guten ÖPNV-Netzes oft als unzureichend empfunden.

- große Distanzen bis zum nächsten Haltepunkt
- Lücken in der Flächenversorgung
- Letzte Meile

Entsprechend hoch ist der Anteil des MIV (motorisierter Individualverkehr) und der Anteil alternativer (klimaschonender) Mobilitätsangebote gering.

Die konzeptionelle Auseinandersetzung wurde bundesseitig mit einer Quote von 80 Prozent gefördert. → Auftragnehmer: Mobilitätswerk GmbH aus Dresden

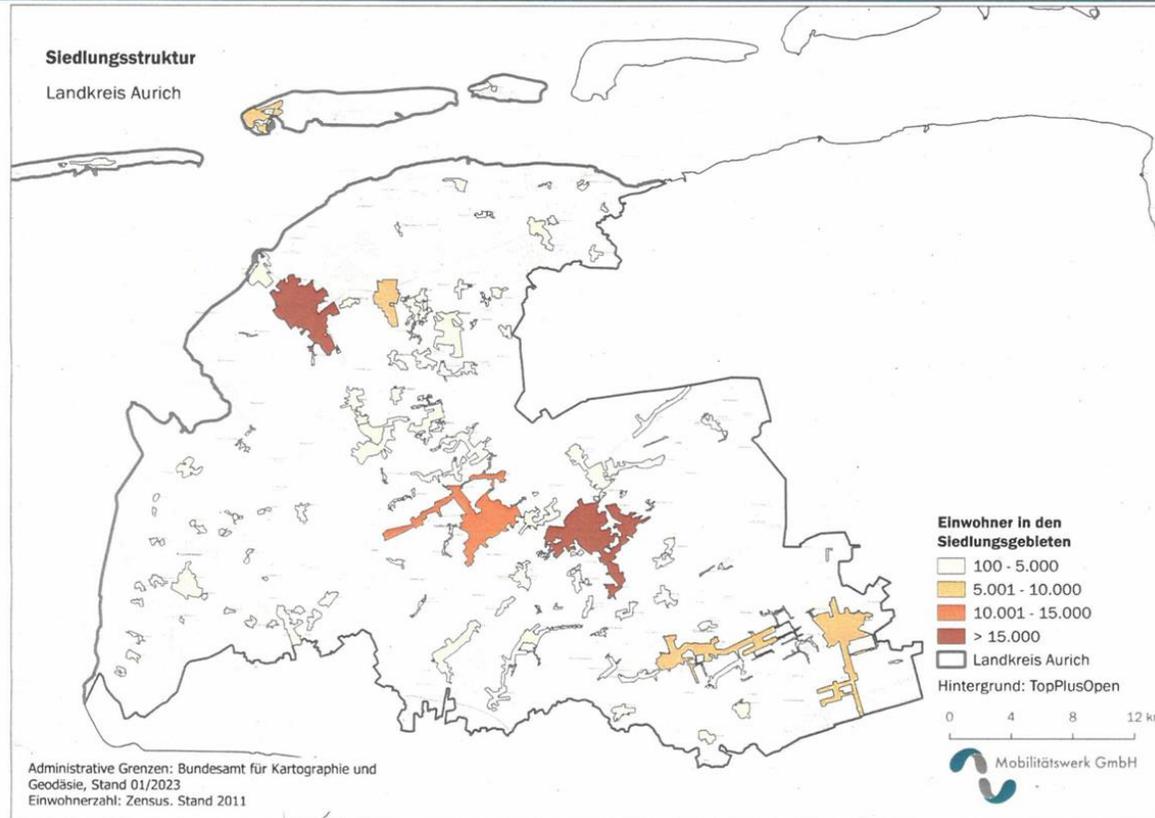
Fertigstellung des Konzeptes bereits im ersten Quartal 2024

Ziele und Schwerpunkte

- Mobilität als Teilbereich der Daseinsvorsorge für alle Bewohnenden sicherstellen
- Emissionsreduzierung im MIV durch Alternativangebote
- Maßnahmen mit Zuordnung zu den einzelnen Gemeinden
- Ausblick und Umsetzungskonzept (Priorisierung) für den gesamten Landkreis
- Konzept stellt strategische Vorbereitung dar (Wo, Was, Wann)
- Keine Genehmigungsphase oder Umsetzungsplanung
- (Möglichkeiten zur Integration der Mobilitätsangebote in ein Gesamtsystem (MaaS))

Bestandsanalyse

TOP 2 – Bestandsanalyse: Siedlungsstrukturen

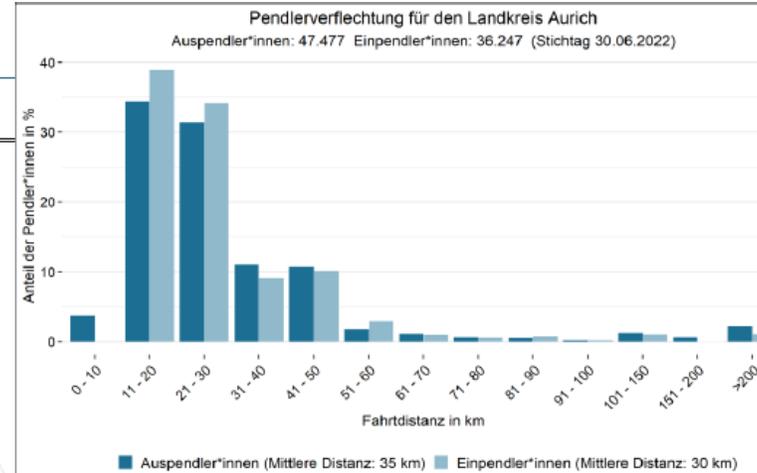
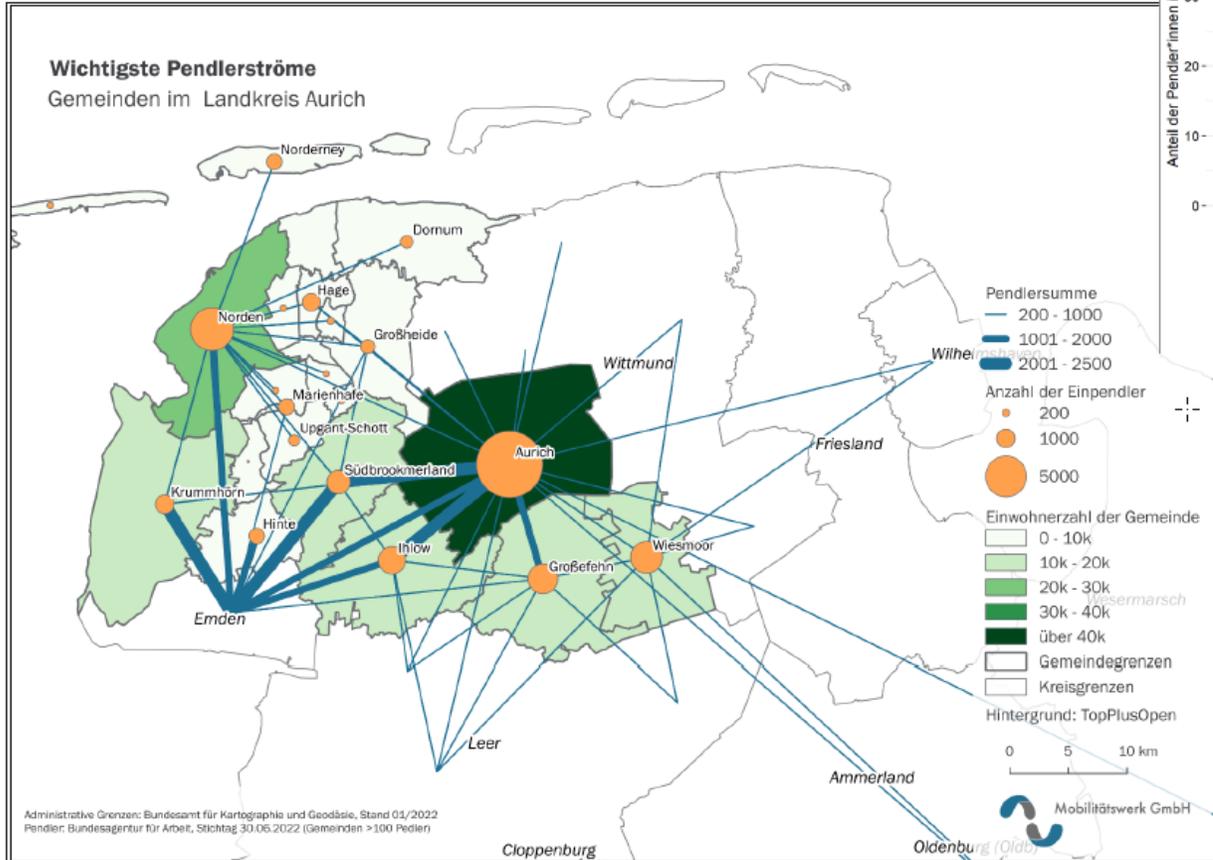


- Große Teile des Landkreises mit **sehr geringer Einwohnerdichte**
- **Höchste Konzentration** in den Städten Aurich und Norden sowie in der Gemeinde Südbrookmerland

→ Herausforderung: Vernetzung der Städte mit dem Umland

Bestandsanalyse

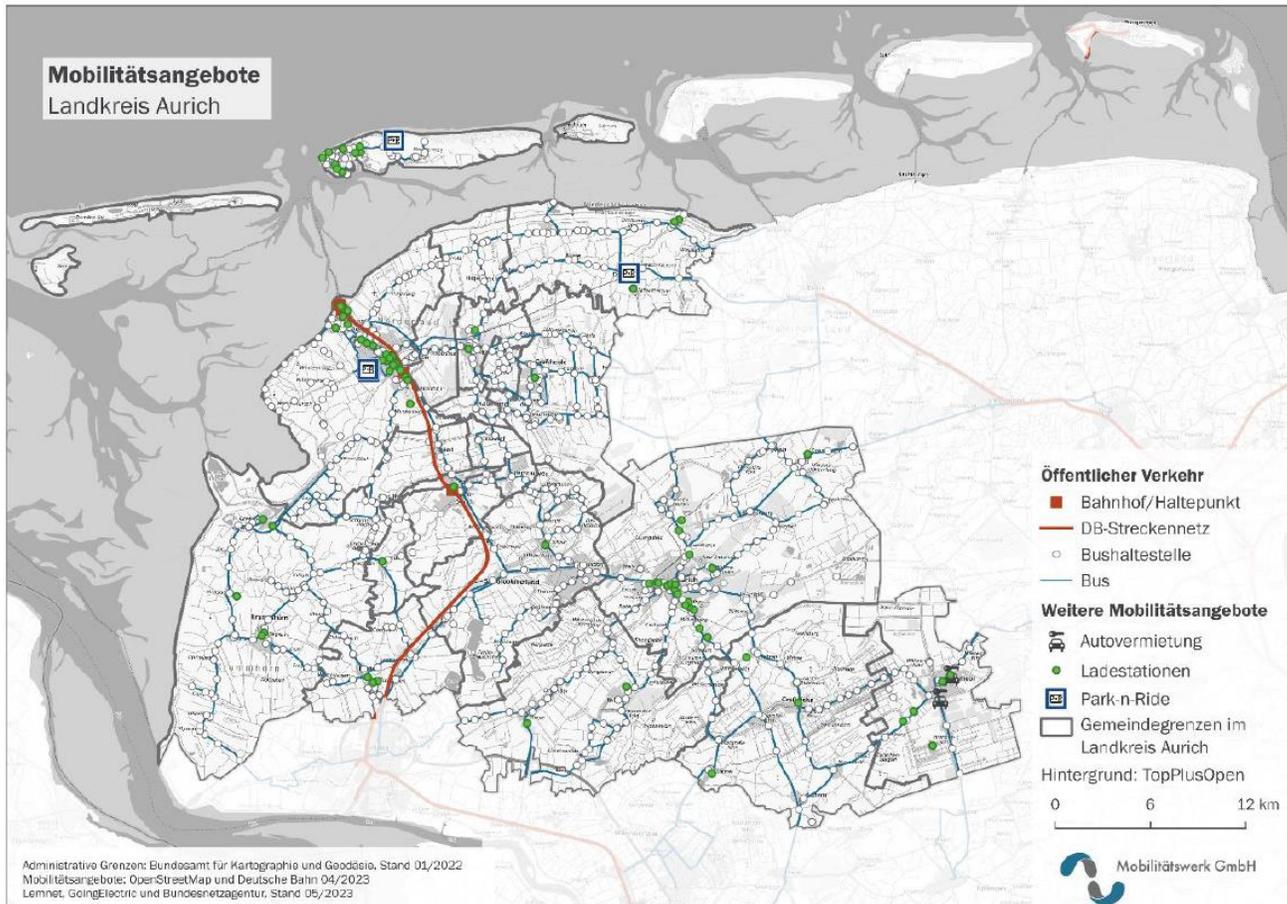
TOP 2 – Bestandsanalyse: Pendlerstrukturen



- 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

Bestandsanalyse

TOP 2 – Bestandsanalyse: Mobilitätsangebote



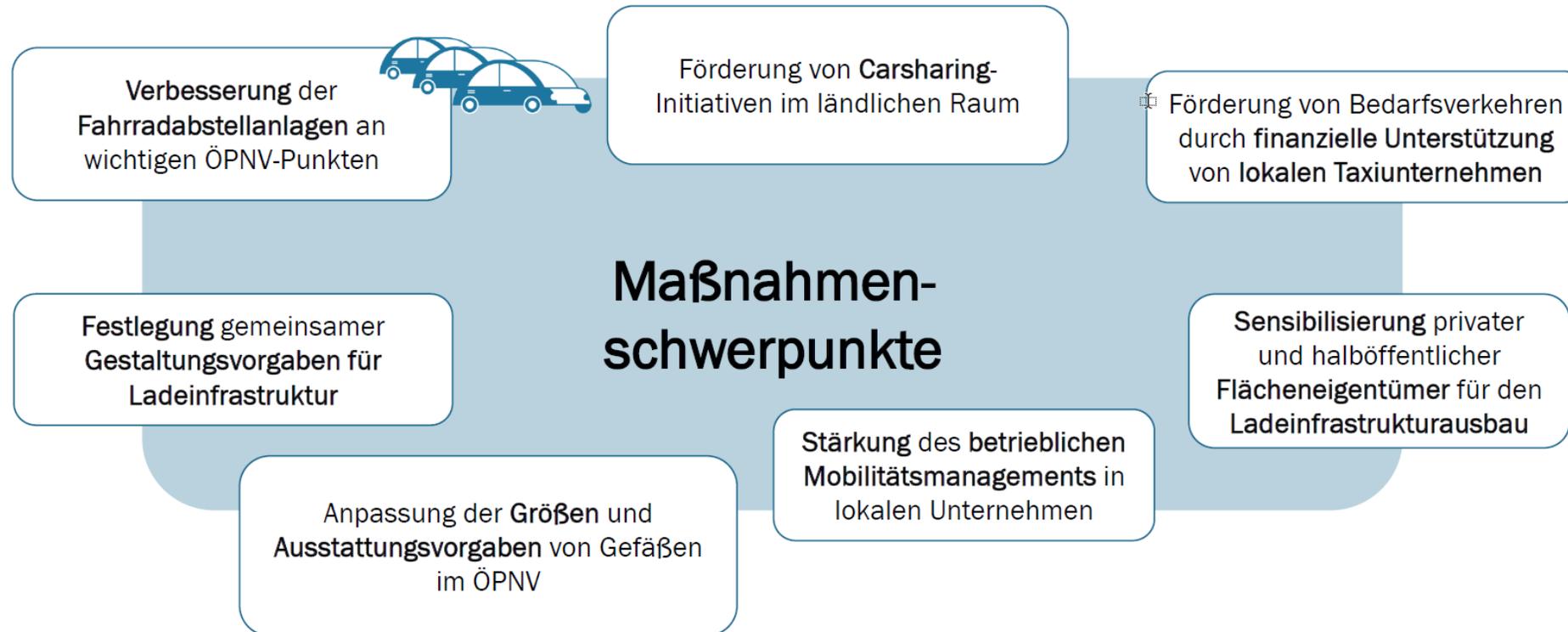
- SPNV in Marienhafe, Norden und Norddeich sehr bedeutsam für LK
 - ÖPNV-Netz im ländlichen Raum ausbaufähig
- Schrittweise Verbesserungen im Liniennetz und Taktungen notwendig
- Bedarfsverkehre werden durch Verantwortliche für NVP in Betracht gezogen

Zusammenfassung der Analyse

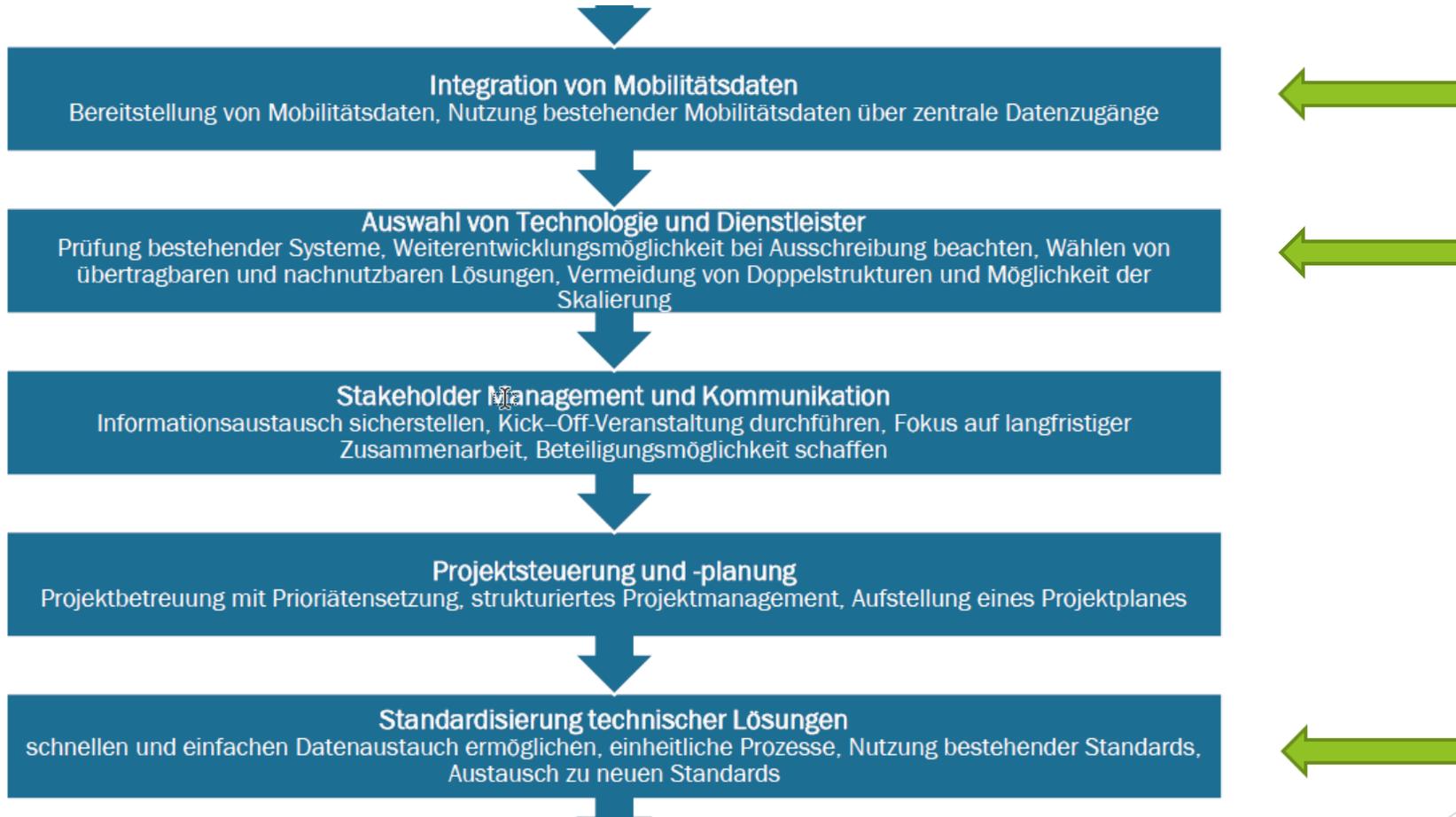
Stärken	Schwächen
Fernverkehrsanschlüsse in Norden und Marienhaf	Reaktivierung alter Bahnstrecken geplant aber mit großen Hürden verbunden
Strecken für Wege der Nahversorgung in weiten Teilen des Landkreises im Bereich für attraktiven Radverkehr	ÖPNV-Angebot an wirtschaftlich abbildbarer Grenze angelangt
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

Erstes Fazit: Summe der Angebote für ein MaaS (noch) zu dünn

Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan



Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan



Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan

BETEILIGTE AKTEURE VOR ORT

Die nachfolgende Auflistung zeigt mögliche Partner im Landkreis Aurich auf, die zur Implementierung eines MaaS-Systems beitragen und maßgeblicher Bestandteil des Angebotes sind.

- Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ)
- Busgesellschaft Weser-Ems Busverkehr
- DB Regio Bus Nord
- DB Regio AG Nord
- DB-Fernverkehr
- Anruf-/Bürgerbusse
- Carsharing Aurich e.V.
- NERO Sharing (E-Roller)
- AG Reederei Norden-Frisia
- Lokale Taxiunternehmen
- Betreiber der bestehenden und zukünftig zu erwartenden E-Ladesäulen

Maßnahmenfelder und Umsetzungsplan

1_Ausbau von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV Zugangspunkten			
Maßnahmentyp	Wirkungsbereich	Umsetzungshorizont	Kostenabschätzung
 Infrastrukturell / Technologisch	 Lokal	 Kurzfristig	<u>Initialkosten:</u> 24.000 € <u>Laufende Kosten p/a:</u> 0 €
Zielgruppe	Umwelteffekt	Priorität im Gesamtkontext	
Bürger*innen, Pendler*innen	Indirekt	1	
Beschreibung	Der Ausbau von sicheren Fahrradabstellanlagen an ÖPNV -Zugangspunkten im Landkreis sollte fortwährend vorangetrieben werden. Dazu wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes konkrete ÖPNV-Zugangspunkte mit Relevanz identifiziert. Diese bezieht sich vor allem auf Zugangspunkte, die durch ihre Lage und Anbindungsqualität an das Streckennetz das Potential besitzen, eine Vergrößerung der Einzugsbereiche durch sichere Fahrradabstellanlagen zu erreichen. Es gilt, die identifizierten Zugangspunkte mit dem Stand der Technik auszustatten und somit die Attraktivität von Fahrrad und ÖPNV in Kombination zu erhöhen.		
Bausteine	- Betrachtung der mit Ausbaunotwendigkeiten identifizierten Zugangspunkte - Errichtung der Abstellanlagen - Stichprobenartige Kontrolle von Auslastungen		
Beteiligte	- Landkreis Aurich - Betreffende Gemeinde - Verkehrsverbund Ems-Jade		
Förderung	 Sonderprogramm „Stadt und Land“  Keine vorhanden (Stand: 04/2024)		

17 Regelmäßiger Austausch zur Verbesserung der Mobilitätsangebote			
Maßnahmentyp	Wirkungsbereich	Umsetzungshorizont	Kostenabschätzung
 Organisatorisch	 Lokal	 Kurzfristig	<u>Initialkosten:</u> 2.000 € <u>Laufende Kosten p/a:</u> 2.000 €
Zielgruppe	Umwelteffekt	Priorität im Gesamtkontext	
Landkreis, Gemeinden, Planer, Betreiber und regionale Akteure im Bereich der Mobilitätsangebote	Indirekt	1	
Beschreibung	Zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes ist sowohl die regelmäßige Vernetzung als der Blick über die Grenzen des Kreisgebietes sinnvoll und kann zu deutlichen Synergien führen. Um dieses Potential zu heben sollte der Landkreis Aurich einam jährlich die entscheidenden Akteure zu einer „Mobilitätskonferenz“ einladen. Begleitend können festgelegte Schwerpunkte wie Carsharing, OnDemand-Verkehr etc. Für eine Struktur sorgen, die mit zusätzlichen Fachimpulsen Akzente setzt.		
Bausteine	- Veranstaltungsformat und -organisation festlegen - Adressatenkreis festlegen - Mobilitätsakteure bestimmen und gewinnen		
Beteiligte	- Landkreis Aurich - Akteure aus dem Verkehrs- und Mobilitätsbereich		
Förderung	 Keine vorhanden (Stand: 04/2024)  Keine vorhanden (Stand: 04/2024)		

Fazit

- Realistische Analyse der Infrastruktur sowie der Leistungsfähigkeit der Stakeholder vor Ort
 - Starker Fokus auf Erweiterung und Vernetzung des bestehenden Angebotes
 - Optimierung und Monitoring vorhandener Infrastruktur, in Bezug auf Radverkehr und EMobilität - jedoch auch auf Integration vorhandener Daten
-
- Identifizierung vorhandener und wirtschaftlicher Angebote sowie deren sukzessive Erweiterung
 - Abstimmung und Zusammenarbeit mit TNM und Biosphärenreservatsverwaltung
 - Arbeitstreffen zur Integration von Angeboten und Daten
 - Ladeinfrastruktur
 - ...