

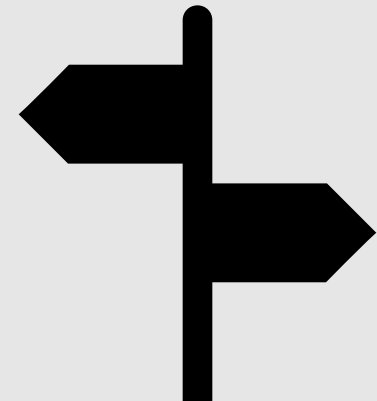


Verkehr für ALLE



Machbarkeitsstudie zur Vermeidung von innerörtlichen Verkehr Abschlusskonferenz

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Die Machbarkeitsstudie – Worum geht es?
3. Maßnahmenkonzepte
4. Diskussion und Ausblick – Quo vadis?



alle Fragen der Verkehrsplanung unter einem Dach



Verkehrsplanung, Stadtplanung, Umweltplanung

- Verkehrsentwicklungsplanung (KFZ / ÖPNV / RAD)
- Detailplanung
- Lärmaktionsplanung

gegründet im Jahr 2015 als
Tochtergesellschaft der PGT



Verkehrserhebungen

- Mengenerfassung
- Situationsbeobachtungen, -analysen
- Zeitlückenerfassung
- Geschwindigkeitsmessungen



Ausführungsplanung

- Verkehrsplanung gemäß Leistungsphase 3 - 9 HOAI
- Örtliche Bauüberwachung
- Leitungscoordination
- Kanalplanung, Schmutz- und Regenwasser, Versickerungsanlagen

gegründet im Jahr 1999

Geschäftsführung



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Svea Coerdts, B.Sc.



Hendrik Vogeler, M.Sc.

Wissenschaftliche Mitarbeitende

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Dipl.-Ing. Ralf Losert

Dipl.-Geogr. Horst Windmüller

Benjamin Haasler, B.Sc.

Finn Brinkmann, M.Sc.

Kendra Menking, M.Sc.

Marcel Kunze

Dipl.-Geogr. Romy Wagner

Technische Mitarbeiter

Frederic Kreißig

Jan Schütze

Netzwerkadministration

Manfred Heuer

Technische Zeichner

Georg Herner

Ralf Weber

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine

Sarah Jenner

die Arbeitsfelder der PGT



Verkehrsentwicklung



ÖPNV / SPNV



Straßenraum



KFZ-Verkehr



Leistungsfähigkeit



Erschließung

- ✓ Interdisziplinär in Verkehrsplanung, Umweltplanung, Stadtplanung und Freiraumplanung



Moderation /
Begleitung /
Öffentlichkeit

- ✓ tätig für öffentliche und private Auftraggeber im In- und Ausland

- ✓ in der Forschung profiliert



Radverkehr



Forschung



Fußverkehr



Lärm / Klima / Luft



Wettbewerbe

- ✓ 30-jährige, erfolgreiche Zusammenarbeit



Mobility Institute Berlin

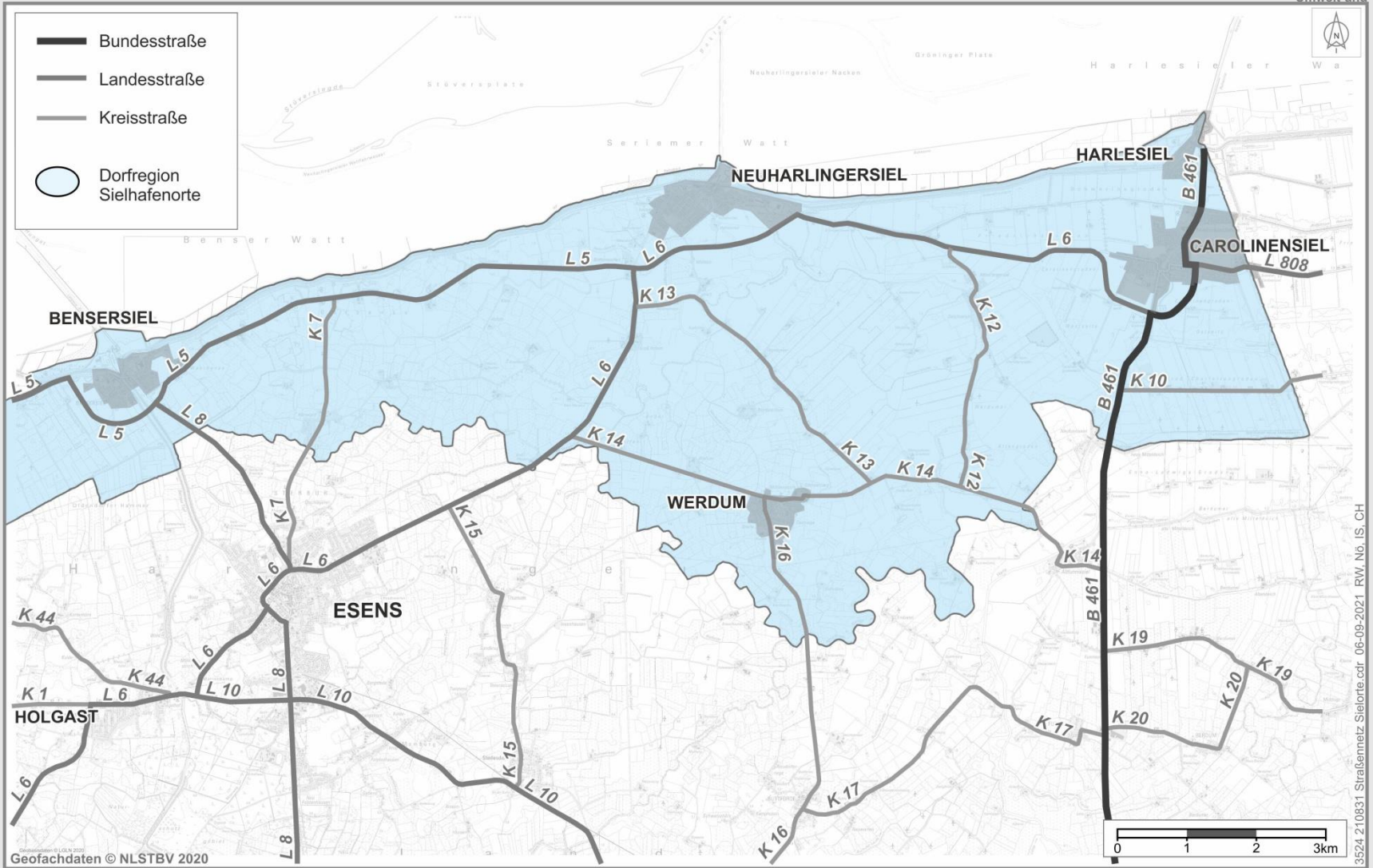
Wir stellen uns vor

mib mobility
institute
berlin

More **likable** mobility. More **livable** cities.

MACHBARKEITSSTUDIE – WORUM GEHT ES?

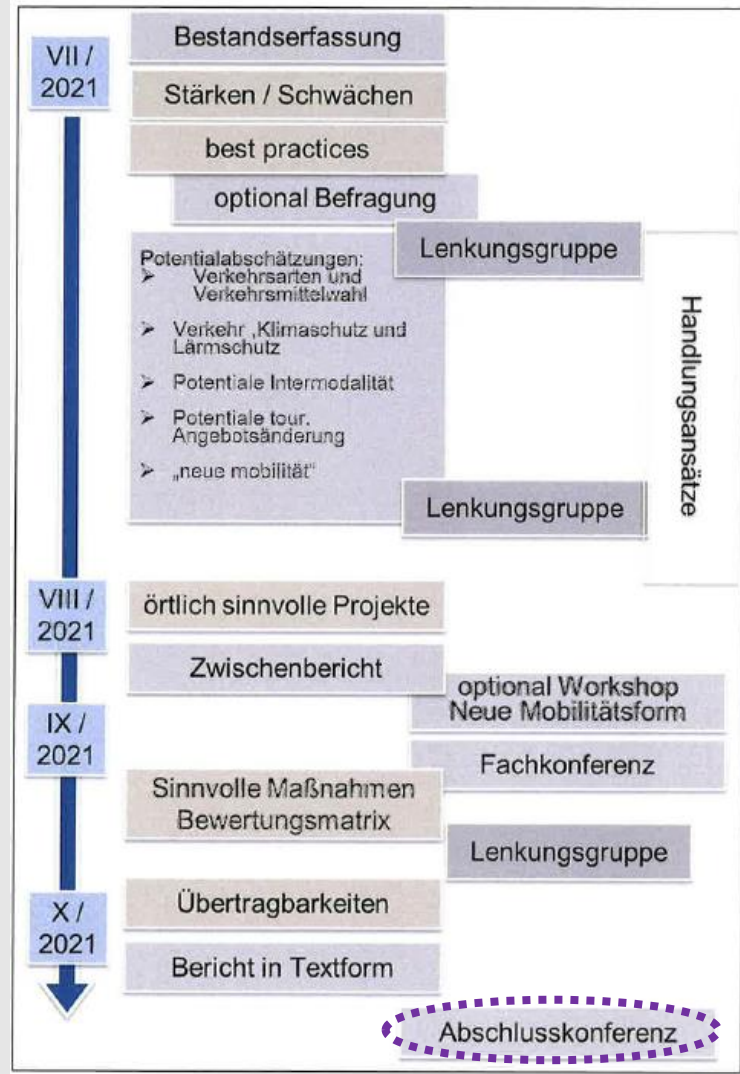
Untersuchungsraum Dorfregion Sielhafenorte



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 8

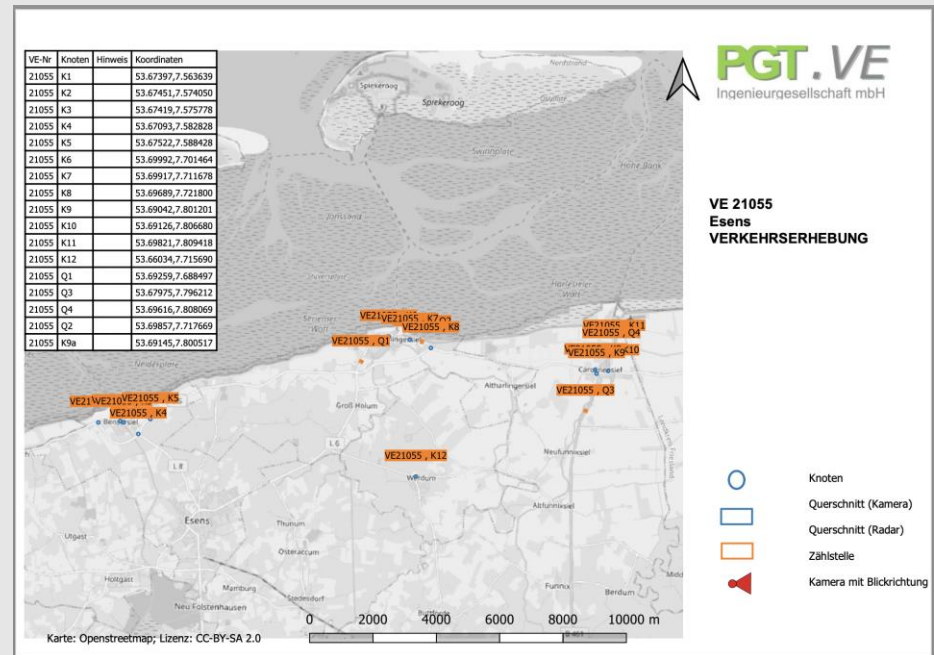
- Vermeidung innerörtlicher Verkehre
- Verkehre reduzieren, strukturieren, vermeiden
- Entlastung + Verbesserung der Verbindung / Erschließung und Vernetzung
- Nutzung alternativer Antriebe / Fortbewegungsmittel
- Z.B. dezentrale Stellflächen mit Anschluss an Wegeverbindungen in / zwischen Ortsteilen (z.B. per Rad, autonomer Bus, E-Roller, etc.)
- Umweltverträgliches Mobilitätskonzept

Vorgehensweise / Zeitplan



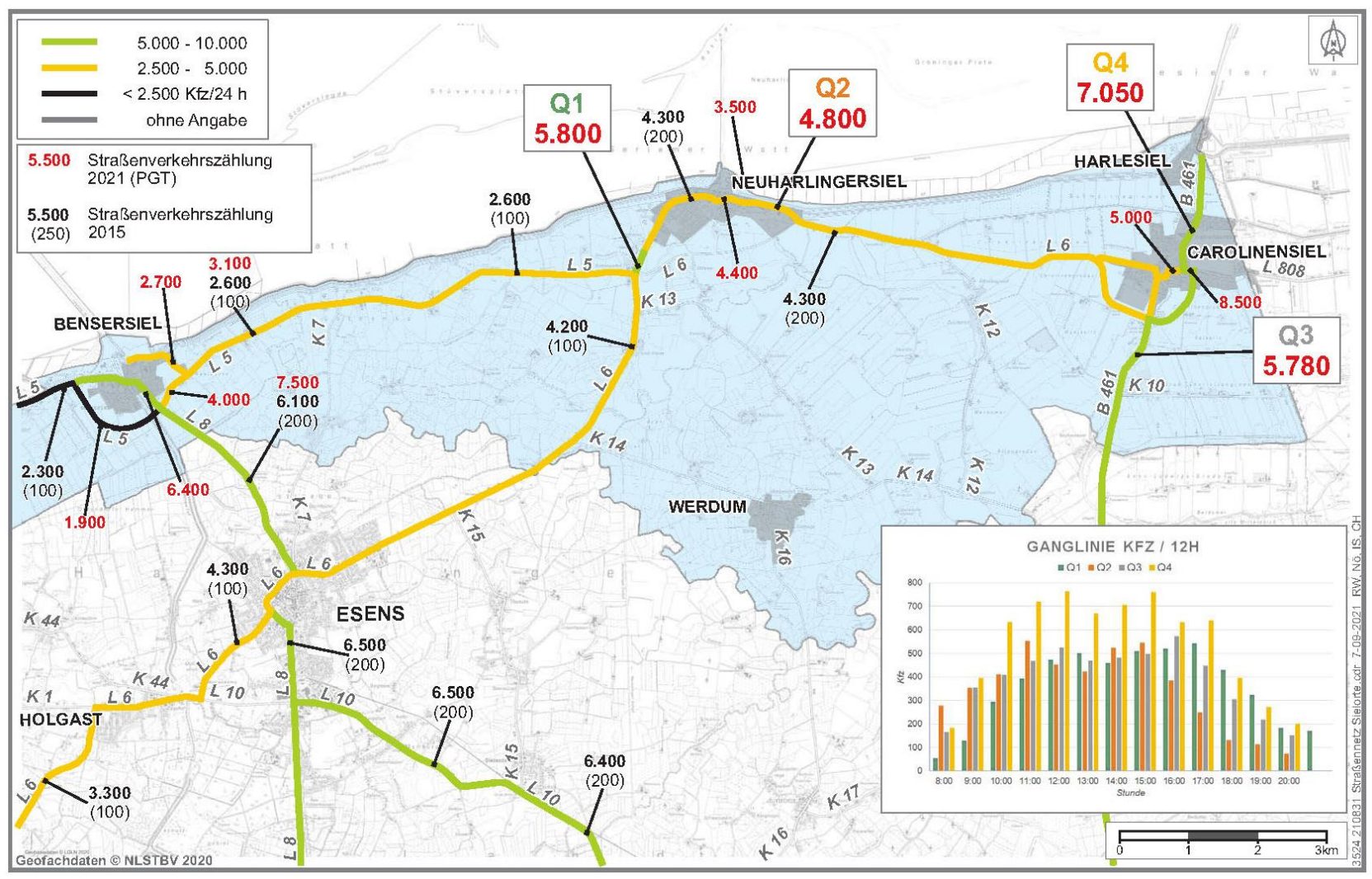
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.10

- Erfassung und Beobachtung von Besucherströmen in allen Sielhafenorten
- 12 Knotenpunkte mit Videoerhebungen an Hotspots
- 4 Radardauerzählstellen
- Überprüfung der Wirksamkeit vorheriger Maßnahmen durch Erhebungen / Entlastungsstraßen



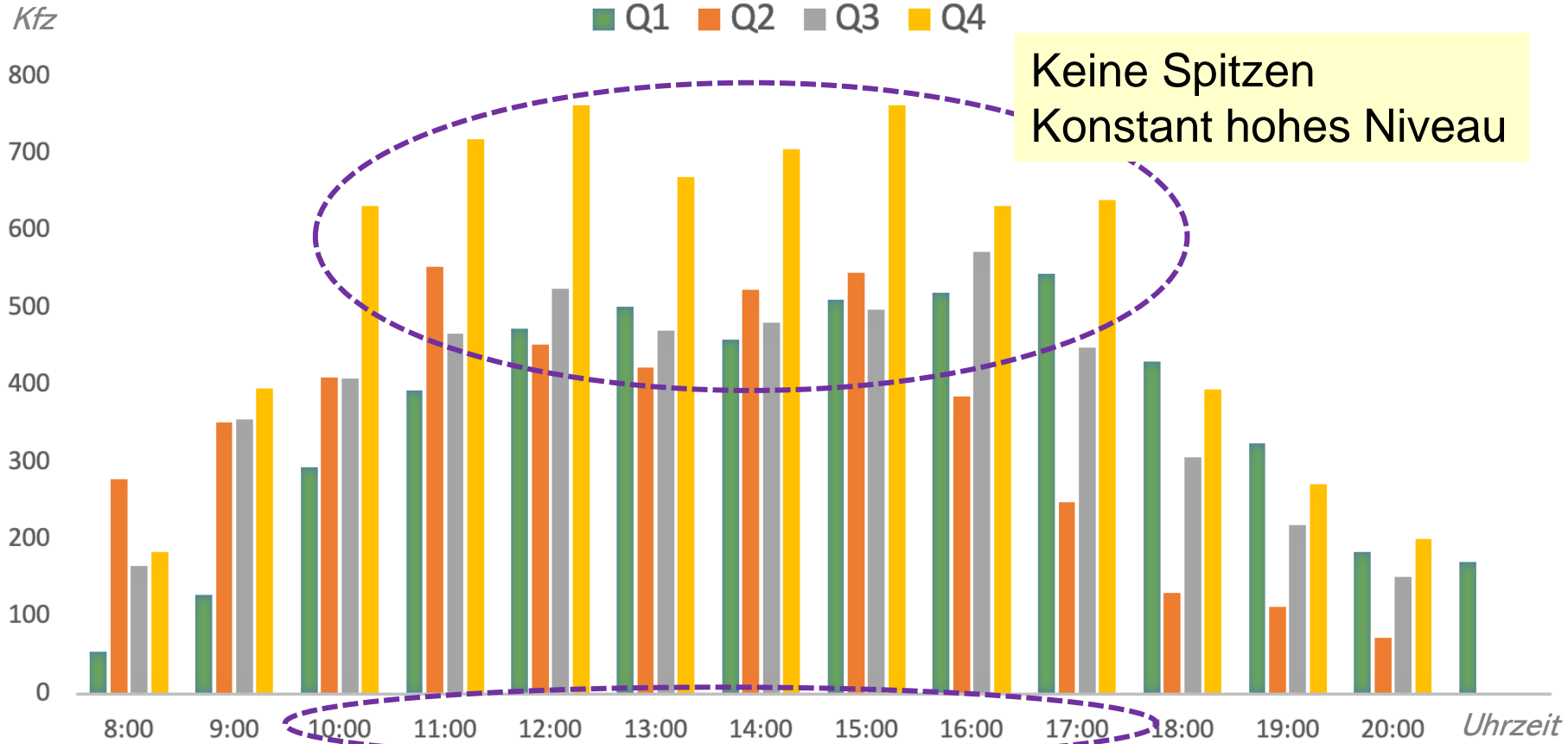
Verkehrsmengen

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.12



GANGLINIE KFZ / 12H

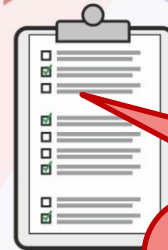
SAMSTAG, 24.07.2021



Befragung

„Öffentliche
Nahverkehrsnetz ist
nicht ausreichend!“

Bensersiel-Neuharlingersiel, Carolinensiel-Harlingersiel und Werdum
FRAGEN
ZUR MOBILITÄT IN DEN
SIELHAFENORTEN



Sie sind
*Tourist*in?*
*Besucher*in?*
*Einwohner*in?*
Ihre Meinung ist gefragt!

„Radwege sollten
besser **beschildert** und
ausgebaut werden,
Neuharlingersiel
wurde so schön die
Straßen und Radwege
im Dorf gemacht ,
warum nicht auch in
Bensersiel???“

„Ungeübte Radfahrer,
keine Parkplätze, zu
viele
Ferienwohnungen, im
November
Geistersiedlungen“

„Viele **Radwege** rund um
Werdum sind **keine**
Rundwege und enden als
Sackgasse oder vor
Feldwegen.“

Eindrücke der Befragung

753 Teilnehmende, davon 394 Touristen und 359 Bewohner

Touristen:

- Übernachten v.a. in **Carolinensiel**
- 4 – 7 oder 8- 14 Übernachtungen
- Profil: zwischen **40 und 60 Jahre**, Familienurlaub
- Verkehrsmittelwahl Anreise:
 - 95% PKW; weil: **Gepäcktransport**, Flexibilität, Komfortabel, Schnelligkeit
- Verkehrsmittelwahl Vor Ort:
 - 80% zu Fuß; 67% Auto; 62% Rad
 - 59% würden Bus fahren, bei attraktiven Angebot
- Urlaubsziele: Erholung (97%), Gegend entdecken (83%)
- Besuchsziele: umliegende (Sielhafen-)Orte
- 75% können sich vorstellen eine **App zu nutzen**



Erste Eindrücke der Befragung

753 Teilnehmende, davon 394 Touristen und 359 Bewohner

Bewohner:

- Fast jede Person besitzt ein Auto; ein Drittel ein E-Bike
- Unzufriedenheit mit Busverkehr hinsichtlich Komfort und Schnelligkeit
- Neuharlingersiel und Carolinensiel für tägliche Einkäufe; Fachgeschäfte in Esens und Wittmund
- Einigkeit:
 - Zu viel Tourismusverkehr
 - Störung durch touristischen Radverkehr



- Öztaler Verkehrsgesellschaft (Forschungsprojekte touristische „letzte Meile“-Projekte),
- Verkehrsgesellschaft Main-Tauber (Zentrale Beratung, Carsharing und Mikromobilität),
- Hochschwarzwald Tourismus (E-Carsharing),
- Sylter Verkehrsgesellschaft (On-Demand-Verkehre),
- Logistik Agentur Oberfranken e.V. (On-Demand-Verkehre),
- Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (Autonome Busverkehre)
- Landkreis Emsland (Mikromobilität)
- Bürgermeister, Planung und Fachleute aus den Ortschaften

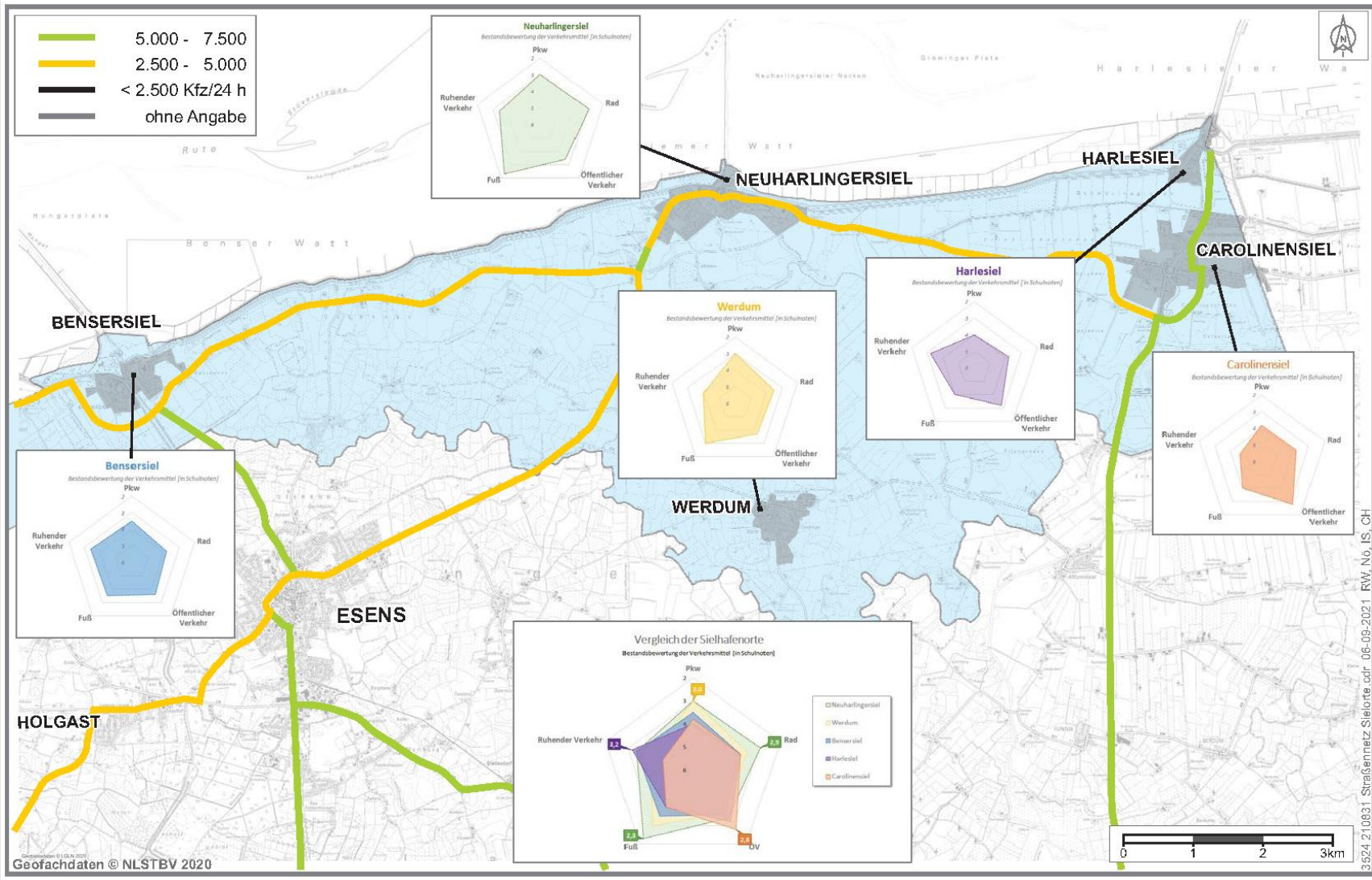
STÄRKEN- UND SCHWÄCHENPROFILE

Aufteilung in die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse

- Touristischer Verkehr:
 - An- und Abreiseverkehr,
 - touristischer vor-Ort-Verkehr
 - und Inselverkehr
- Alltagsverkehr der Einwohner:
 - Verkehr der Wohnbevölkerung mit Berufsverkehr, Freizeitverkehr, Einkaufs- und Besorgungsverkehr und Schülerverkehr
 - Wirtschaftsverkehr

Beispielhafte Bewertung Stärken / Schwächen

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.20



HANDLUNGSFELDER / MASSNAHMEN

Schwerpunkte für gemeinsames Handeln



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.22

Kommunale Handlungsstrategien übergreifend abstimmen

- Einheitliches Vorgehen und Gestalten von Verkehrsräumen
 - Parkraum / Wegweisung / Regelungen
 - Straßenumbau / Zuflussdosierung
 - Radverkehr / Netzzusammenhang
 - Barrierefreiheit / Netzzusammenhang
 - Fußverkehr



- Individuelle Herausarbeitung von Spezifika durch Gestaltung
- Miteinander der Verkehrsarten „drastisch“ einfordern
- Bedürfnisse von Tourismusverkehren mit denen von Alltagsverkehren abgleichen und vor Ort „erklären“

Parkraum- steuerung

Durchgehende Bewirtschaftung

Dauerparken an Ortseingängen

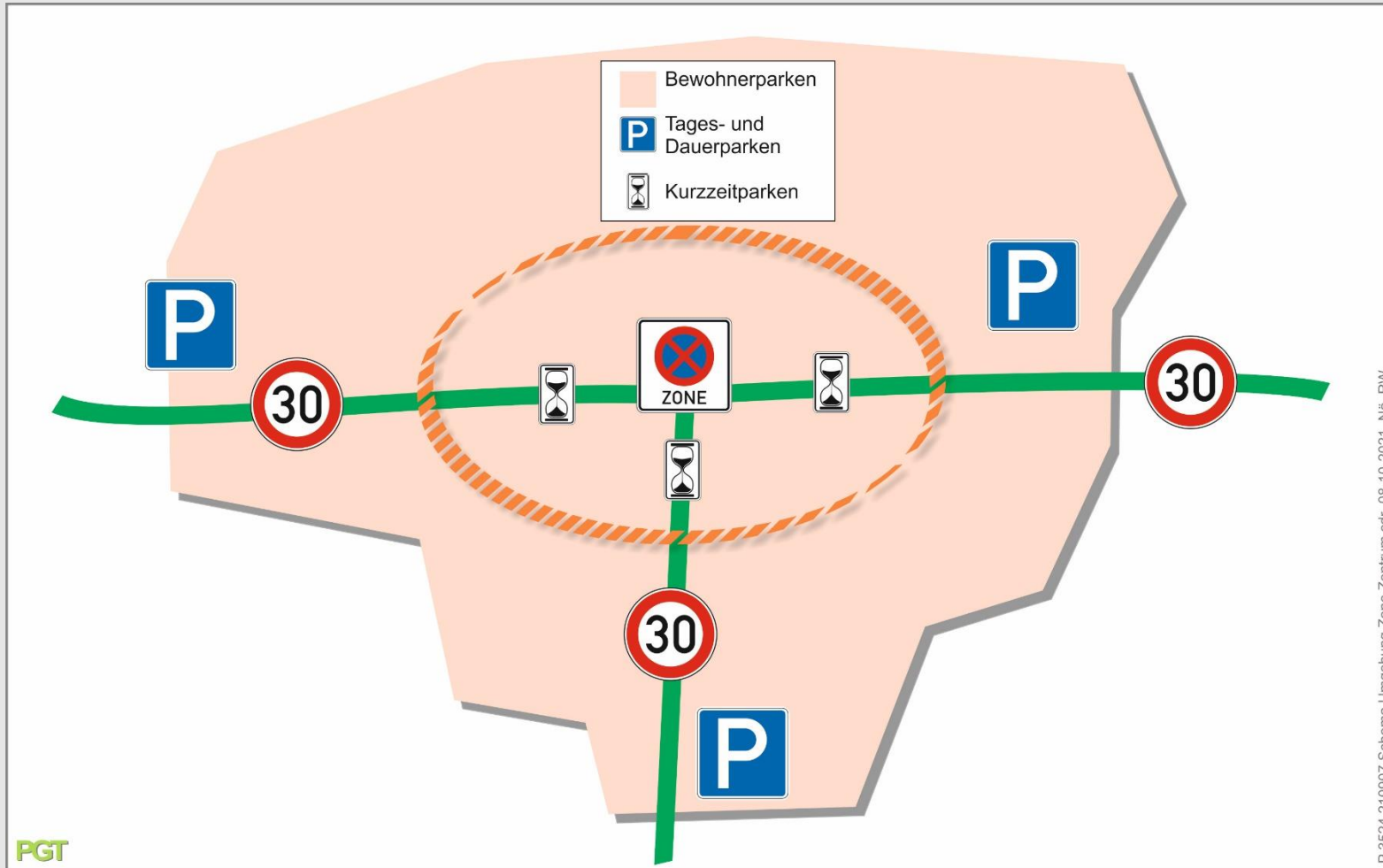
Kurzzeit Parken

Zuflussdosierung

Wegweisung

- Einheitliche Bewirtschaftung
- Zonierung
- Parkraum für Bewohner, Mitarbeiter, Touristen
- Ergänzender Parkraum am Ortsrand
- Parkleitsystem
- Wegweisung

Zielkonzept Parkraumsteuerung



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.26

Kommunale Handlungsstrategie: Bewirtschaftungskonzept

- Zone 1:
 - sehr restriktive Bewirtschaftung
 - Parkdauer: 30 bis 60 Minuten
 - für Kurzparker, wie Einkäufer
 - unmittelbar Nähe an Nutzungen bzw. der Ortsmitte
- Zone 2:
 - Bewirtschaftung
 - Parkdauer: 3 bis 4 Stunden
 - längerer Aufenthaltsdauer wie Arzt, Schwimmbad etc.
- Zone 3:
 - Dauer- und Tagesparken
 - Stellflächen an den Ortsrandlagen bzw. außerhalb der Ortschaften
 - 300 über 700 m Entfernung zur Ortsmitte

Parkraumwegweisung Bsp.: Begrüssungsschild

Wegweiser mit Zeitangabe



Bsp. Begrüssungstafel

Straßen- umbau

Tempo 20 Zone

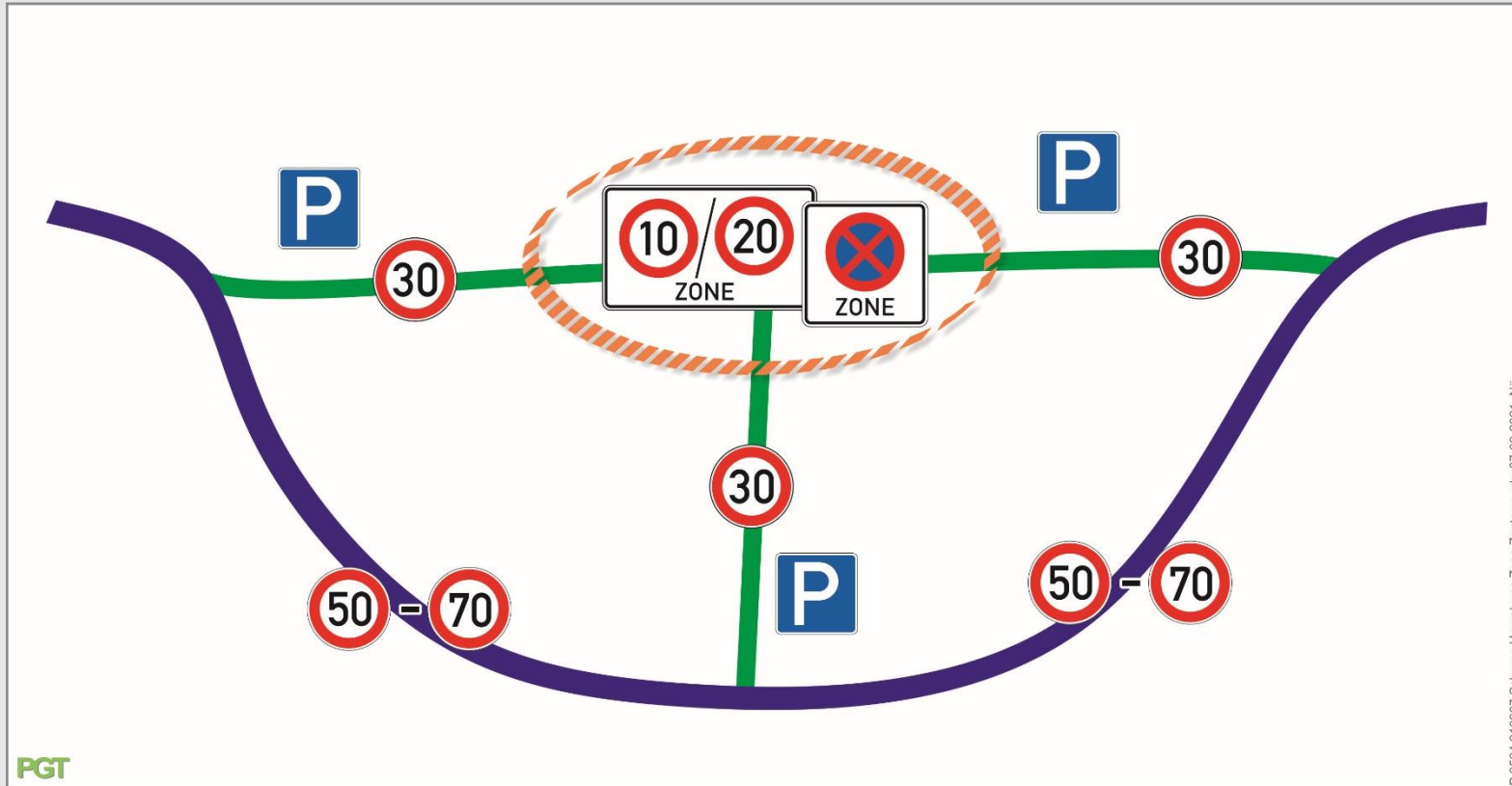
Fußgängerstandards

Zuflussdosierung / Sperrung

Örtliche Identität

Mehrzweckflächen

- Aufwertung zentraler Bereiche im durchlässigen Trennprinzip mit durchgängigem barrierefreiem Gehweg
- Fußgängerzonenstandard
- Strukturierung mit Betonung der nutzungsintensiven Bereiche / Ortskern
- Reduzierung und Homogenisierung der Geschwindigkeiten, 30 km/h anstreben
- Begegnungszone, Tempo-20-Zone
- Verstehbare Gestaltungsprinzipien, „Besitzbare Stadt“
- Gleichartige Standards für Gehwegbreiten, Absenkungen, Barrierefreiheit, Querbarkeit etc.



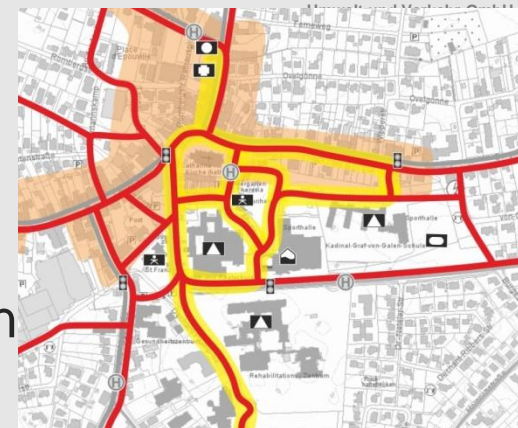
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.31

Barrierefreiheit

Einheitliche Standards

Vorrangnetz

- Vorrangwegenetz definieren
- Barrierefreies Netz extrahieren
- Wege von/zu den Großparkplätzen und zu wichtigen Einrichtungen durchgängig
- Haltestellen des ÖPNV und Querungen immer taktil unterstützen
- Keine missverständlichen Verkehrsregelungen
- „Besitzbare Stadt“, ca. alle 50m



- Querungsbereiche gemäß der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung herstellen
- Immer abgetrennte durchgängige reine Gehwege anbieten
- „Zwei-Sinne-Prinzip“: zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) müssen angesprochen werden
- Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen von Wegen und Plätzen, $\leq 3\%$ Querneigung, Rampen nicht mehr als 6% auf max. 6 m Länge
- Beachtung der Grundfunktionen: Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung
- Akustische Signalgeber an LSA-geregelten Knoten

Radverkehr

Velorouten / Radschnellweg

Netzlückenschluss

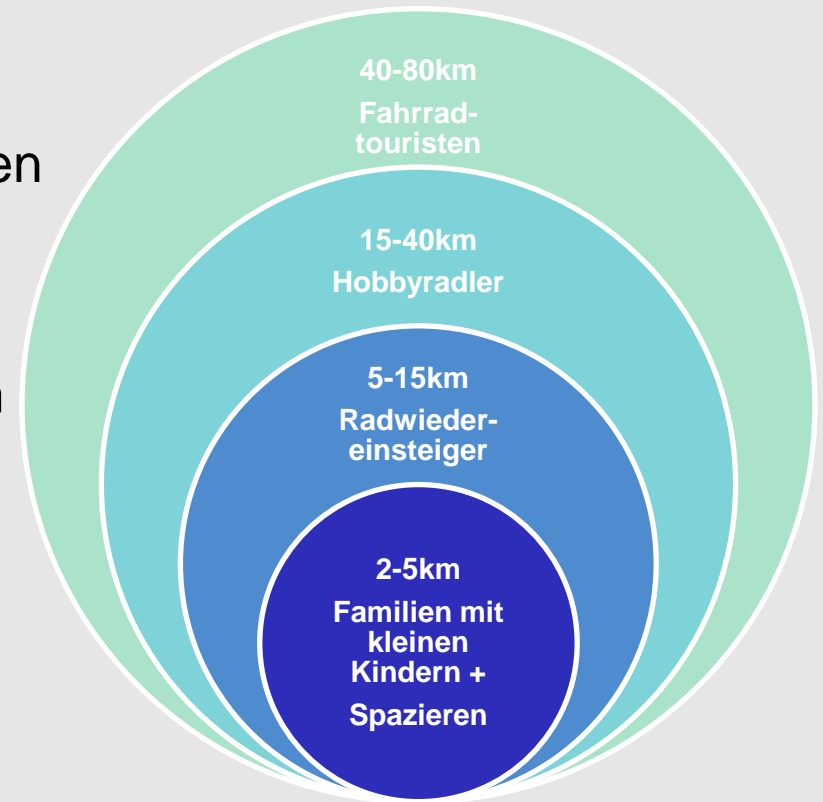
Sanierung

Rundwege

Koordiniertes Verleihsystem

Infrastrukturausbau

- Radverkehrsnetz:
Vorrangrouten + Erlebnisrouten bilden ein Netz
- Ergänzende Infrastrukturen:
 - Übergreifendes Leihsystem
 - Sichere, zentrale Abstellanlagen
 - Radmitnahmeoptionen
 - Beschilderung
 - Übergreifendes Leihradsystem

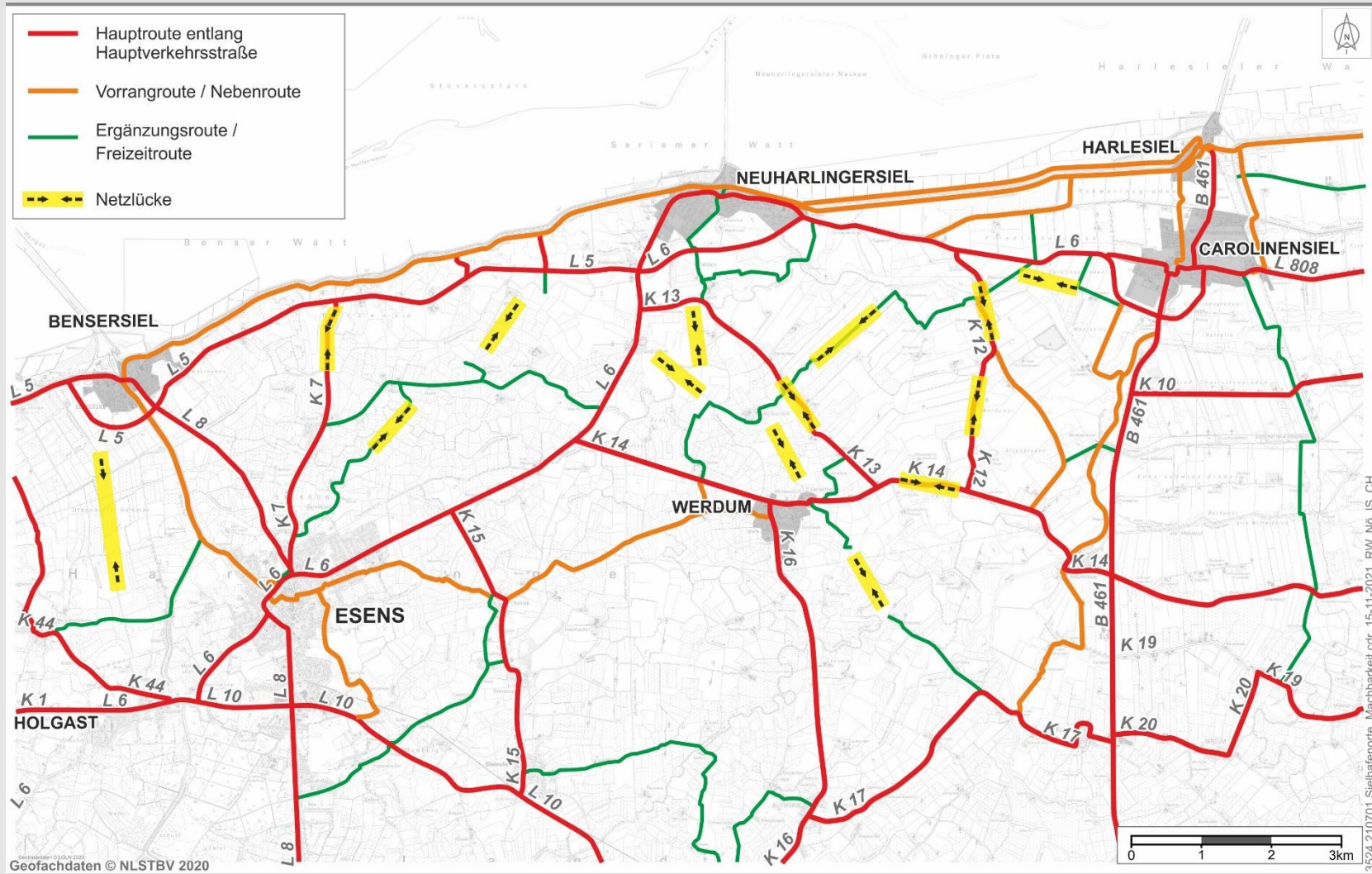




„Wer einen Tag auf dem Rad verbringt, der lässt meist das Auto stehen“

- **Hauptrouten:**
 - hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs
 - verbinden wesentliche Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander
 - Schwerpunkt auf Komfort
- **Vorrangrouten/Nebenrouten:**
 - wichtige Zubringer
 - alternative Verläufe zu den Hauptrouten
 - Schwerpunkt auf Komfort
- **Ergänzungs-/Freizeitrouten:**
 - wichtige kleinräumige, ortsteilbezogene Routen
 - Anbindung an das Hauptroutennetz
 - u.U. touristisch relevantes Radwegenetz

Radverkehrsnetz übergreifend



3524 210701 Sielhafenorte Machbarkeit.cdr 15-11-2021 RW, N6, IS, CH

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.39

Busverkehr

Modellprojekt (autonomer) „Ortsbus“

Küstenlinie / Taktverkehr / Rendezvous

„Hop-on-hop-off“

Anbindung an SPNV

Allgemeine Anforderungen

- Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten
- Radmitnahme fördern
- Barrierefreie Angebote

Innerörtliche Angebote

- „Ortsverkehr“ mit autonomen Ortsbus
- Rufbus in den Schwach- und Spätverkehrszeiten

ortsverbindende Angebote

- Ausweitung der Bedienzeiten
- Taktverdichtung, verlässliche Rendezvous, Rufbus
- Einheitliches, leicht verständliches Tarifsysteem
- Gäste „Kombiticket“, an Gästekarte gekoppelt
- Küstenlinie mit „Hop-on-hop-off“ Angebot

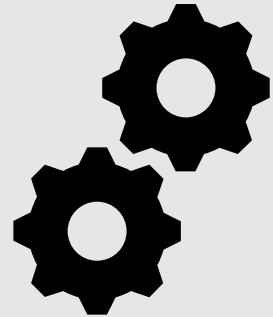
- **Ergänzungssystem** zum Linienbus
- Zw. Parkplatz und örtlichen Zielen: kurze Wege
- Letzte Meile
- Bedient touristischen und Alltagsverkehr
- Ausweitung der Betriebszeiten

Bsp: Kreis Herzogtum Lauenburg: TaBuLa



https://www.google.com/img/?imgref=http://www.sbu.de/2f3bake%2Fautonomer-minibus-in-lauenburg-nimmt-ab-samstag-passagiere-mit-425927732.html&imgref=AOV_Vaw2Cac2Bz67-w4LgWjXnFC&as=16551121688000&source=images&ed=rfedved=0CAaQJRafwoTC1o8d9p6vMCfQAAAAAABAD

Maßnahmenschwerpunkte örtliche Ebene

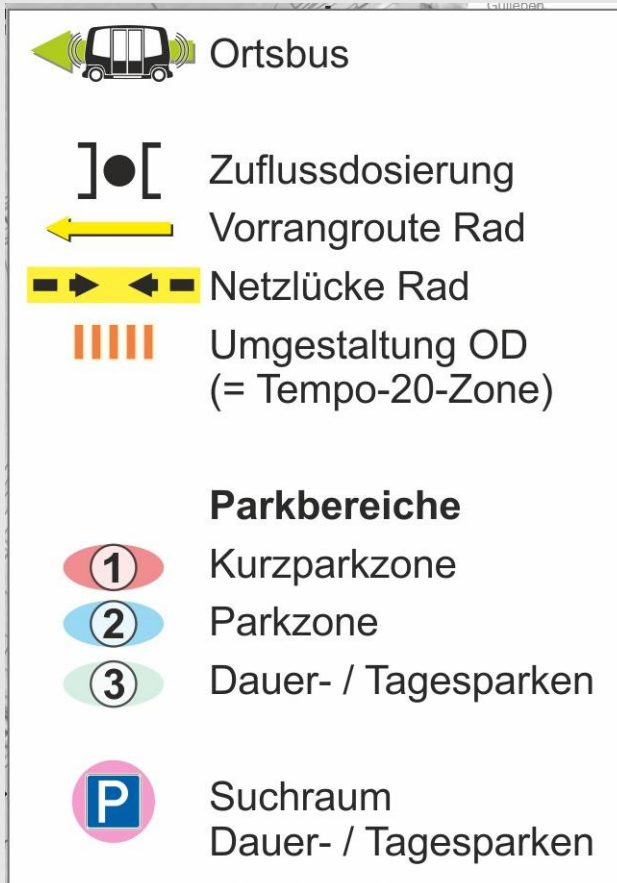


- Umfassende Parkflächenbewirtschaftung
- Gleichartige Prinzipien in den Orten etablieren
- Ortsbezogene Busverkehre, Ortsbus
- Ausbaubedarf und Netzlücken für ortsverbindende und ortsinterne Radrouten
- Gestalterische Aufwertung und Umbau OD



POSTER

Konzepte enthalten Aussagen zu



- ÖV: Mögliche Verläufe von ortsbezogenen Busverkehren
- Rad: Ausbaubedarfe und Netzlücken für ortsverbindende und ortsinterne Radrouten
- Abschnitte: gestalterische Aufwertung und Umbau innerhalb von Ortsdurchfahrten bzw. ortsprägenden Straßen
- Parken
 - restriktive Bewirtschaftung
 - Bewirtschaftung für längeren Aufenthalt
 - Tagesparken bzw. Dauerparken
 - Neuplanung Dauerparkflächen

Handlungsfelder und Maßnahmenschwerpunkte Bensersiel



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.46

Handlungsfelder und Maßnahmenswerpunkte Carolinensiel

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.47



Handlungsfelder und Maßnahmenswerpunkte Harlesiel

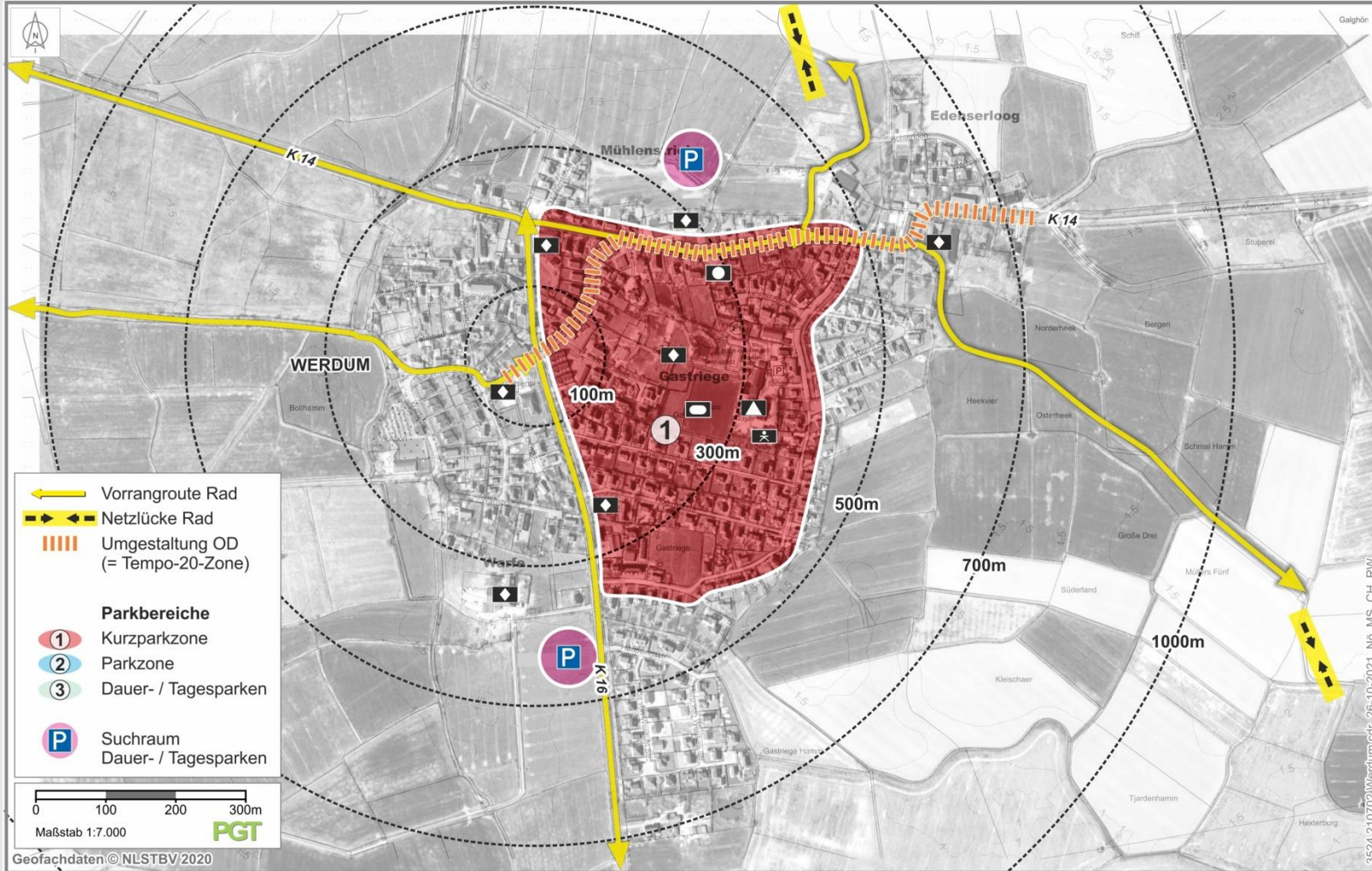


Handlungsfelder und Maßnahmenschwerpunkte Neuharlingersiel



Handlungsfelder und Maßnahmenschwerpunkte Werdum

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.50



Alle profitieren / „win – win“

Maßnahmen	Touristen	Bewohner
Parkraumsteuerung	✓	✓
Beschilderungen	✓	✓
Straßenumbau / OD	✓	✓
Barrierefreiheit / Vorrangnetz	✓	✓
Ausbau Radinfrastruktur	✓	✓
Verleihsystem	✓	
Ortsbus	✓	
Küstenlinie	✓	✓

Marketing /
Übergreifende
Zusammenarbeit

Corporate Identity

Gemeinschaftsaufgaben

Vorbildfunktion

Mehr als ein Leuchtturm – Vorbild sein!

- Orientieren ist gut, vormachen ist besser
- Erhöht die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit für Gäste



Solarradweg in den Niederlanden Fahrradweg aus Solarzellen erzeugt Strom (ecowoman.de)

- Etablierung einer Marke
- Festlegen eines Vermarktungsgebiets
 - „Dorfregion +“ als kleinste Einheit
- „Committment“ – gemeinsames koordiniertes Vorgehen
- Einheitliche Gästekarten mit Mehrfachfunktion (Parken, Gästebeitrag, Kauf von Eintrittskarten, Bus ...)
- Einheitliche klimaorientierte Erreichbarkeitsstrategie

Beispiel: Allgäu-Walser-Premium-Card



www.allgaeu-walser-card.com

- Touristische Anlaufpunkte entlang Verkehrsachsen bündeln bzw. alt. Verkehrsmittel hinbringen
- Strategisch „Im Urlaub ohne Auto“ forcieren
- Langfristig ggf. „Urlaubsanreise ohne Auto“
- Vorbildfunktion durch klar verständliche Verkehrsräume: Touristen „lernen“ Verkehrsverhalten am Urlaubsort
- Dezentralität vs. Zentralität? „Sielhafenorte sind nur zusammen groß!“
 - Einzelorte decken keinen vollständigen Urlauberbedarf
- Küstenorte leben auch vom „Umzu“

- Erreichbarkeit mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln in den Mittelpunkt stellen
- Bereitstellung ausreichenden Parkraums für Bewohner, Kunden, Mitarbeiter und Touristen
- Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre durch Bündelung auf geeigneten P
- Verbesserung der Situation in den Kernlagen der Ortsdurchfahrten, Verbesserung der Verkehrsabwicklung
- Verkehrsberuhigung bzw. Aufwertung der Straßenräume

- Einheitliche wiederkehrende Verkehrsbeschilderung und –regeln
- Einheitliche bzw. abgestimmte touristische Beschilderung
- Zentrales Informationssystem ausweiten
- Horizontale und vertikale Organisationsstrukturen etablieren
 - Governance: Einbindung privater Akteure
 - Koordination der Parkraumbewirtschaftung mit privaten und öffentlichen Betreibern der Parkplätze
 - Koordination in Bezug auf Förderkriterien / Förderräume



Förderprogramm „Touristische Projekte“

Wer wird gefördert

u.a. **Kommunale Gebietskörperschaften**, Touristische Vereine und Verbände mit landesweiter Zuständigkeit bzw. Verantwortung und sonstige juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts

Was wird gefördert

- **Umsetzung innovativer Marketingprojekte**
- Umsetzung von Projekten landesweiter touristischer Fachorganisationen, mit denen eine Weiterentwicklung des Tourismus in Niedersachsen verfolgt wird
- Neuausrichtung regionaler Tourismusorganisationen zu Destinationsmanagementorganisationen
- **Weiterentwicklung bestehender Projektideen für in der Region neuartige touristische Angebote (Inkl. Aktivitäten Markteinführung)**
- Entwicklung & Umsetzung digitaler und/oder sonstiger touristischer Maßnahmen, die aufgrund Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erfolgen
- Besondere touristische Projekte, an deren Umsetzung das Land Niedersachsen ein ganz erhebliches Interesse hat (ohne sonstige zutreffender Förderrichtlinie)

211115_Folie Fördertopf Touristische Projekte.pptx

Weiterentwicklung der touristischen Mobilität in der Dorfregion könnte mittels des Programms „Touristische Projekte“ gefördert werden

Fördergegenstand

u.a. Umsetzung innovativer Marketingprojekte und Weiterentwicklung neuartige Touristische Angebote

Passendes Projekt

Aufbau eines einheitlichen Mobilitätsangebotes mit einem verbesserten Fahrradverleihprodukt und integrierten Urlauberbus

Fördergeber

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Förderquote

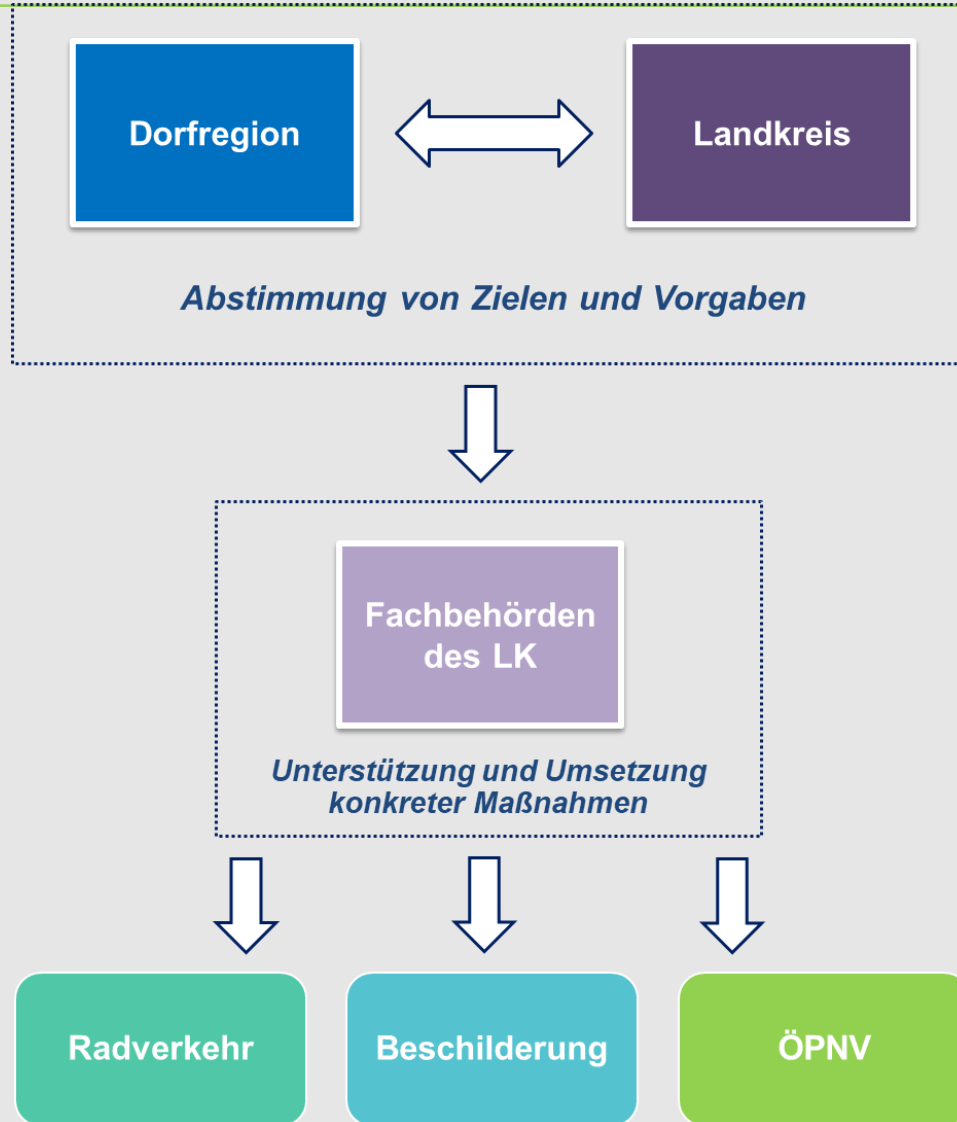
Bis zu 50%
Ergänzend Sondervermögen zur Bewältigung Auswirkungen COVID-19-Pandemie: Bis zu 80%

Förder-summe

max. 100.000€
Ergänzend Sondervermögen zur Bewältigung Auswirkungen COVID-19-Pandemie: max. 200.000€



Übergreifende Zusammenarbeit



Verkehrsbehörde

- Verkehrsbehördliche und verkehrsrechtliche Belange
- Kreisstraßenbau und –unterhalt

Naturschutzbehörde

- Belange von Natur- und Landschaftsschutz

Radnetz

- Radverkehrsnetzentwicklung
- Radwegebau und -unterhalt

ÖPNV - VEJ

- Nahverkehrsplanung Ortsbus und vertakteter Linienbus

- Zuständigkeiten Radnetz: Entwicklung und Unterhalt
- Überregionale Vernetzung mit Wilhelmshaven – Friesland – Ostfriesland
- Radwege im klassifizierten Straßennetz
- Ausbau und Unterhalt der Wege an Kreisstraßen
- Ausbau der Erlebnisrouten, Velorouten, Radschnellwege
- Vernetzung Servicestationen und Verleiher
„Keine Angst vorm Platten“

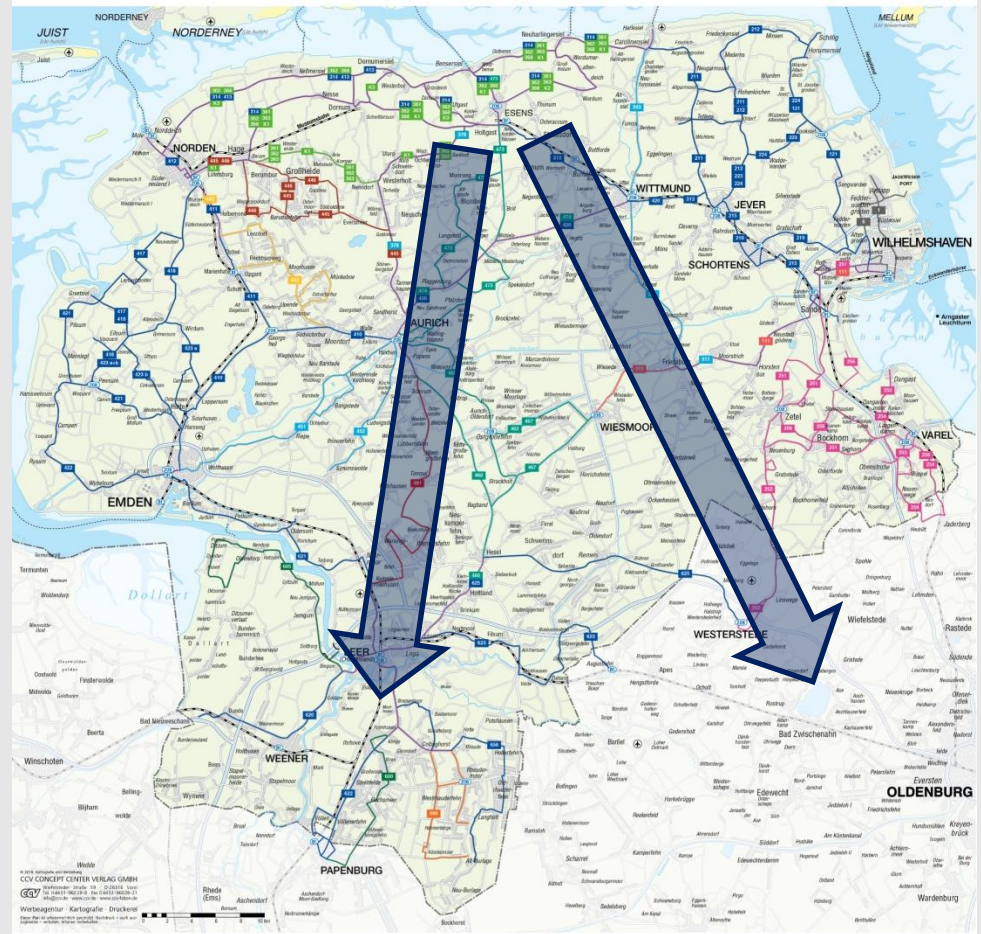
Verkehrsbehörde

- Einheitliche Regelungen
- Unterstützung Verkehrsversuche
- 30 km/h zul. Höchstgeschwindigkeiten
- Innovative Lösungen
- U.v.a.m.

UNB / Naturschutz

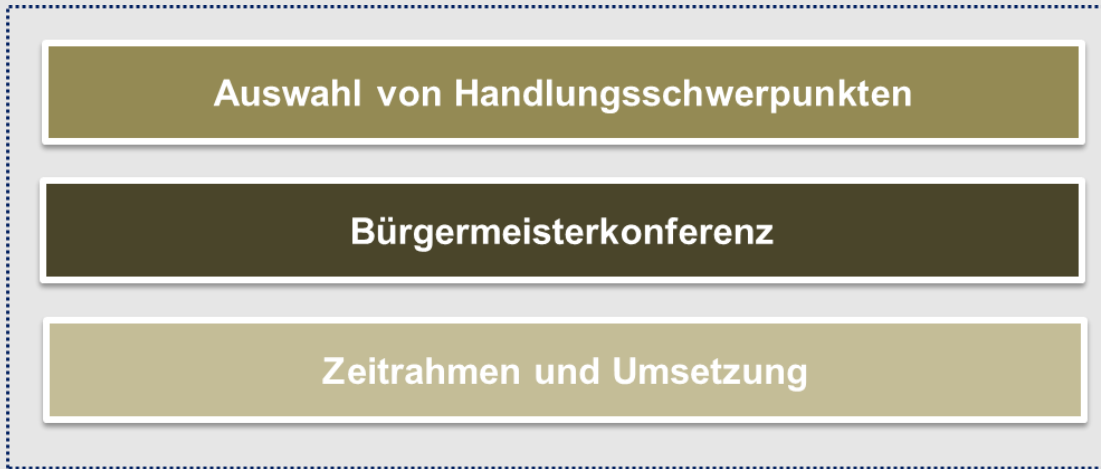
- Vernetzung der Radwege
- Erholung vs. Naturschutz
- Ausbau der Erlebnisrouten,

- „Gönnen Sie auch Ihrem Auto eine Pause“
- ÖPNV Angebot über LK hinaus auf die Tourismusregion ausweiten
- Integration des Nahverkehrs im Gesamtgebiet VEJ / Tourismusregion
- Mobility as a Service

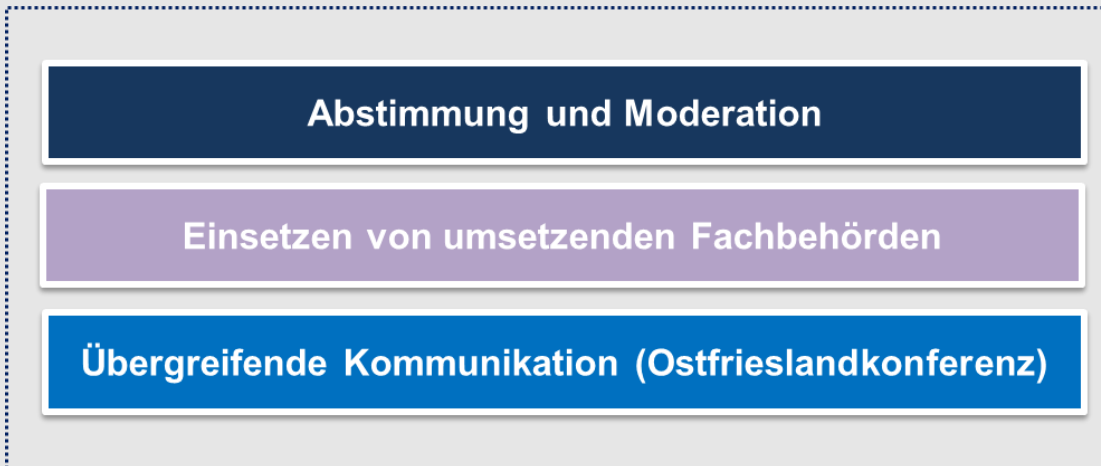


www.vej-bus.de

Mögliche Ebenen der Überzeugung und Umsetzung

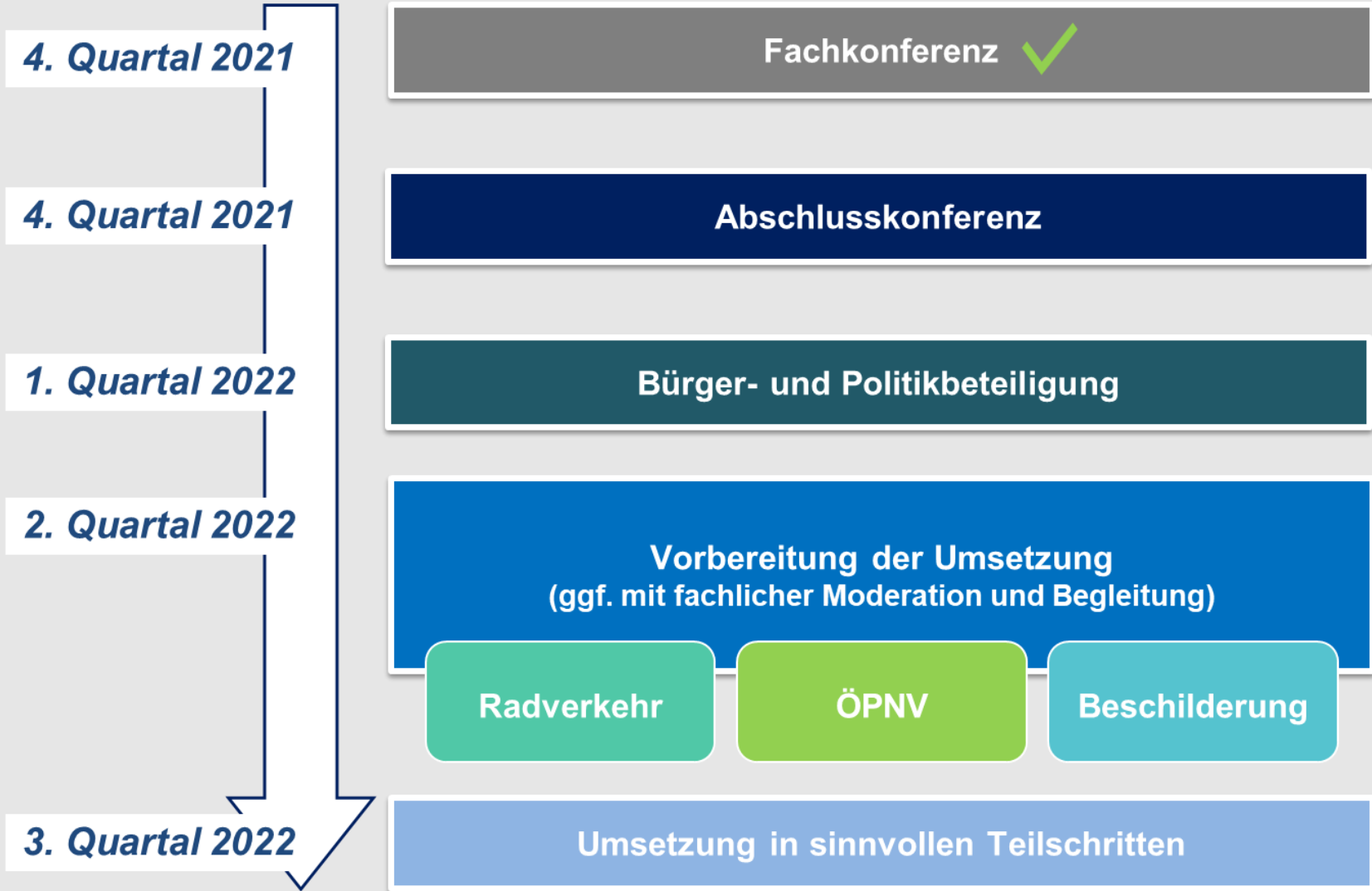


Umsetzungsunterstützung als Vorgaben für Fachbehörden





Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.66



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !