

Leitbild Mobilität

Stadt Norden 2035



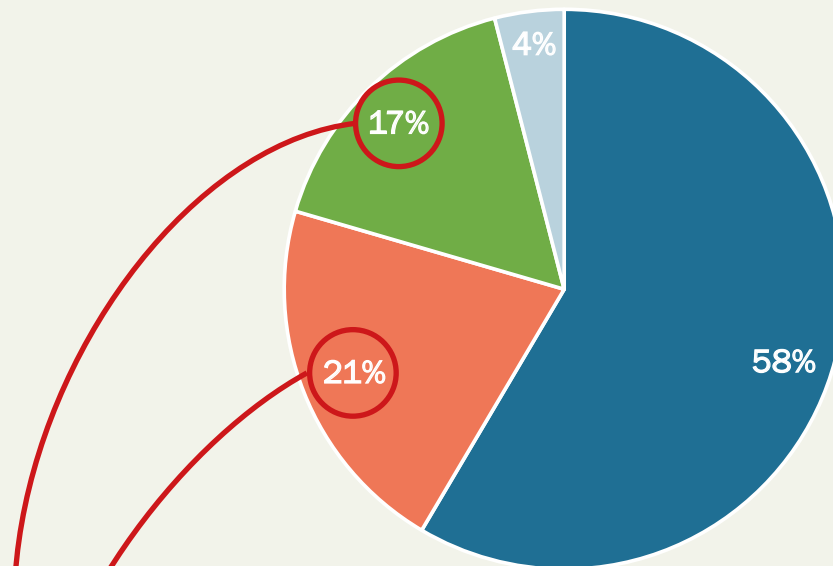
Übersicht

Oberziele

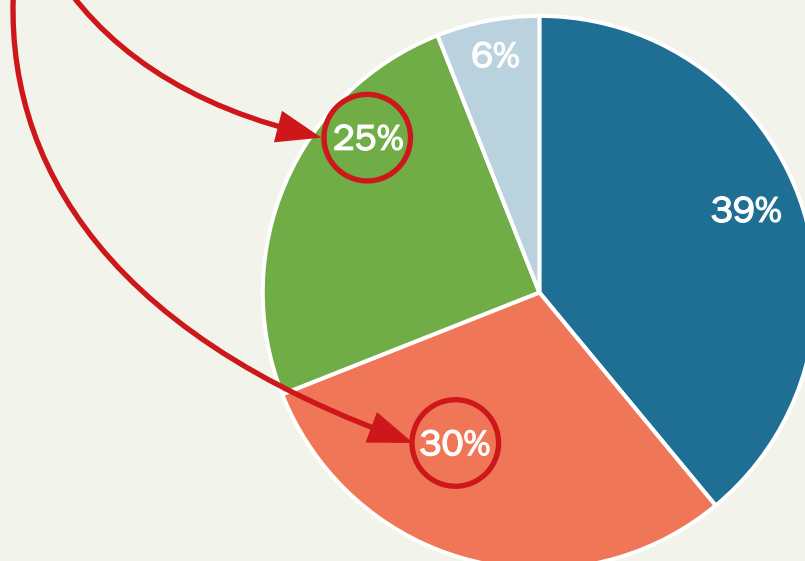


Übergeordneter Zielwert - Modal Split

Modal Split Stadt Norden 2022 - Ist-Werte Verkehrssystem inkl. touristischer Verkehr



Modal Split Stadt Norden 2035 - Ziel-Werte Verkehrssystem inkl. touristischer Verkehr

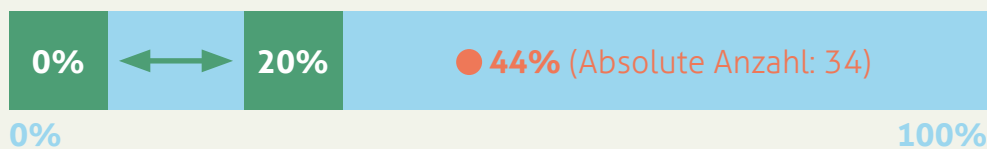


- Autoverkehr
- Fahrradverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV

Verkehrssicherheit erhöhen & Subjektives Sicherheitsgefühl stärken

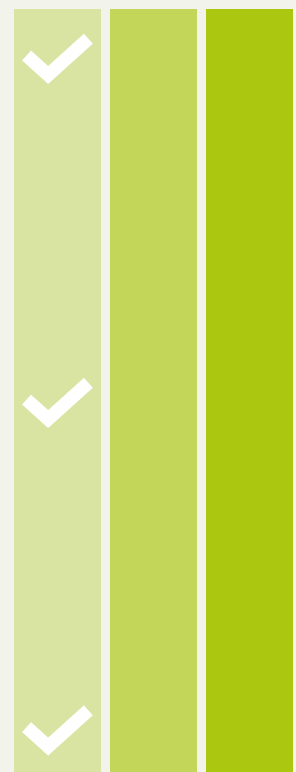
Um ein attraktives Verkehrssystem für alle Altersgruppen der Bevölkerung und der Gäste bieten zu können, sind **Verbesserungen** und **Erweiterungen** der **Infrastrukturen** notwendig. Die signifikante Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Radfahrenden und Zufußgehenden ist notwendig, um einen **Zuwachs** des **Nahmobilitätsanteils im Modal-Split** zu erreichen. Dies kann insbesondere durch die Vergrößerung der Geh- und Radwegbreiten, wo möglich, und die Trennung der Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.

Anteil von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung*

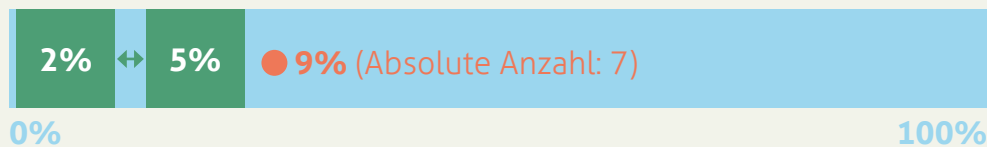


Einflussmöglichkeiten Stadt Norden

gering mittel hoch



Anteil von Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung*



Anzahl von Unfällen mit Schwerverletzten*



Gesamtsumme Unfälle 2020: 77

Hinweis: Die geringen Einflussmöglichkeiten werden damit begründet, dass die Stadt Norden nur infrastrukturelle Maßnahmen treffen kann und keinen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden hat.

Quellen Werte Ist-Stand:

* Unfalldaten Statistischen Bundesamt für 2020
(Alle Kombinationen MIV – Radverkehr – Fußverkehr)

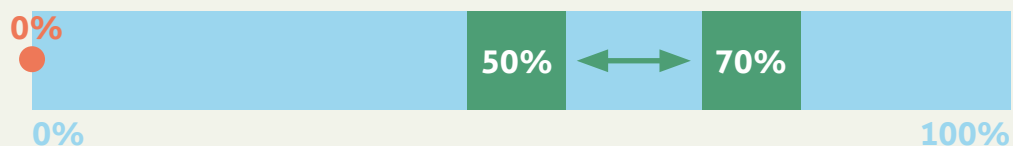
Wert Ist-Stand

Zielwertbereich

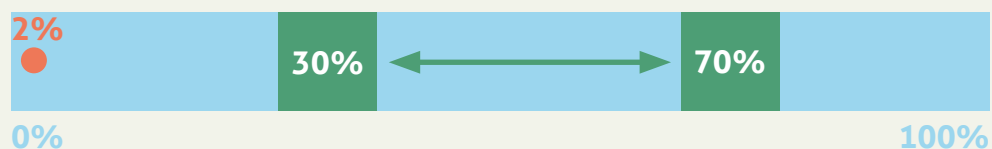
Klimaschutz vorantreiben

Die Stadt Norden macht es sich zur Aufgabe, die **Vermeidung** von Wegen und die **Emissionssenkung** zwingend erforderlicher Strecken voranzutreiben. Um **Vorbild für Einwohnernde** zu sein, wird die **Elektrifizierung der städtischen Flotte**, wo möglich, umgesetzt sowie ein **Mobilitätsmanagement** eingeführt. Die Bevölkerung wird durch **Beratung** bei der Umsetzung dieser beiden Kernpunkte auf privater Ebene unterstützt. Auch **Gästen der Stadt** wird der Anspruch durch **Vorinformation** und **Angebotsschaffung** verdeutlicht.

Anteil der Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark, die elektrisch oder mit anderen alternativen, umweltfreundlichen Antrieben mit lokaler Nullemission fahren*

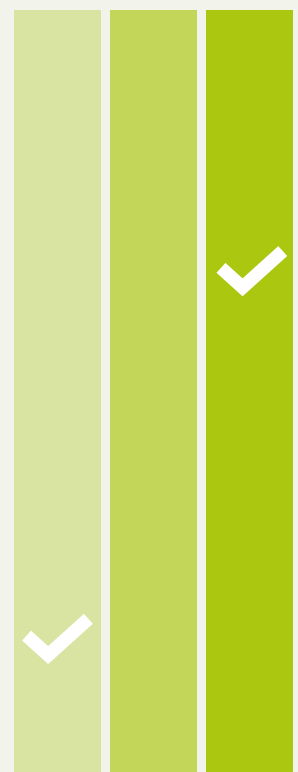


Anteil der in Norden zugelassenen Pkw mit lokaler Nullemission**



**Einflussmöglichkeiten
Stadt Norden**

gering mittel hoch



Quellen Werte Ist-Stand:

* Stadtverwaltung Norden

** Kraftfahrtbundesamt

●
Wert Ist-Stand

↔
Zielwertbereich

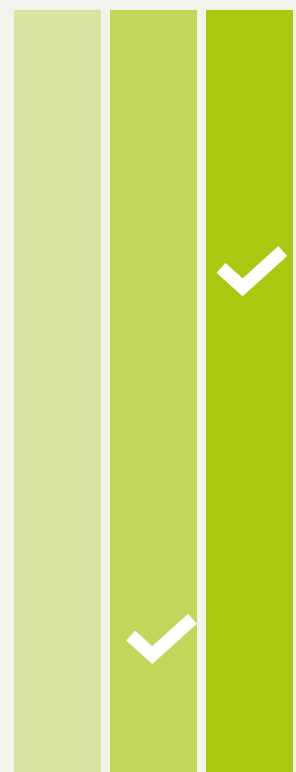
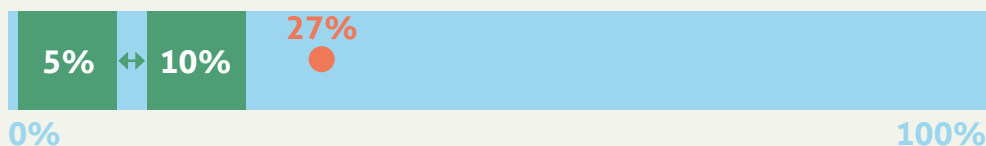
Barrierefreiheit verbessern & Faire Aufteilung des Straßenraumes vornehmen

Jeder Einwohnende und jeder Gast der Stadt muss sich im Stadtgebiet Nordens **unabhängig der körperlichen Verfassung** sicher bewegen können. Weiterhin erfordern die **steigenden Geschwindigkeiten** im Radverkehr und **erhöhten Platzbedarfe** im Fußverkehr eine **Neubewertung** der Aufteilung von **Straßenräumen**. Die Einhaltung neuer Vorgaben bzw. Empfehlungen zu den **Breiten** und **Beschaffenheiten** ist Zielstellung der Stadt Norden. Dabei muss die **begrenzte Flächenverfügbarkeit** beachtet und die ggf. notwendige Neuordnung von Straßenräumen geprüft werden. **Alternativ** sind Maßnahmen wie bspw. **Temporeduzierungen** im **Autoverkehr** oder **wechselseitige Verengungen** notwendig.

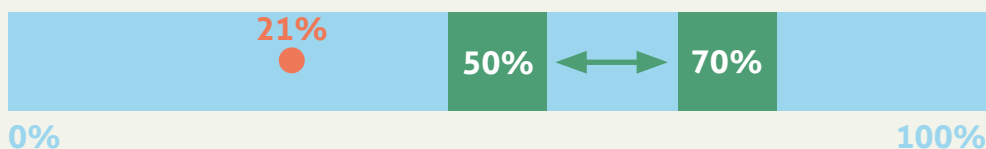
Einflussmöglichkeiten Stadt Norden

gering mittel hoch

Anteil der Straßenzüge, in welchen der Fuß- und Radverkehr zusammen geführt wird.*



Anteil der barrierefreien ÖPNV-Haltestellen nach Vorgaben des NVP LK Aurich**



Quellen Werte Ist-Stand:

* Eigene Erhebung und Berechnung

** NVP Landkreis Aurich – Novellierung 2020

Wert Ist-Stand

Zielwertbereich

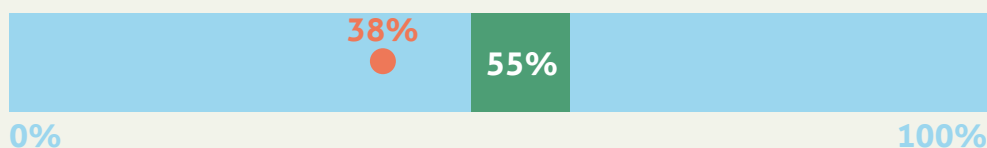
Gesundheit durch Mobilität fördern

Der Umstieg vom Pkw auf den Fuß- und Radverkehr, für einen relevanten Anteil der täglichen Wege, **fördert die Gesundheit** der Bevölkerung, Gäste und Touristen. Ziel der Stadt Norden ist, es diesen Umstiegsprozess durch **infrastrukturelle und angebotsorientierte Maßnahmen** zu unterstützen. So kann ein relevanter Beitrag zur **weiteren Verbesserung der Lebensqualität im Nordseeheilbad** geleistet werden.

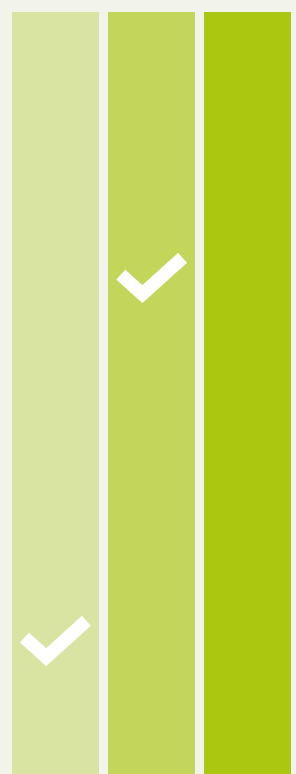
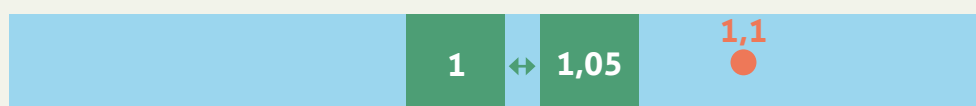
Einflussmöglichkeiten Stadt Norden

gering mittel hoch

Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) im Modal Split der Stadt*



Anzahl der Pkw pro Haushalt**



● Wert Ist-Stand

↔ Zielwertbereich

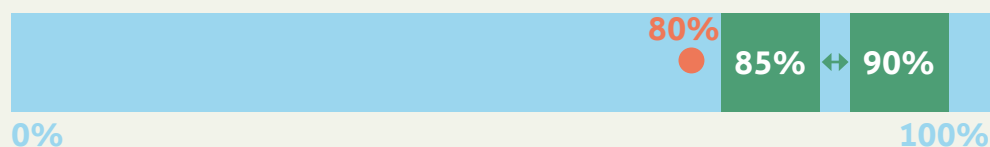
* Wert ist Teilbereich des Modal-Split Verschiebungsziels und daher ohne Zielwertbereich ausgestattet

** Aktuell sind ca. 14.150 Pkw in Norden zugelassen. (Anzahl der Haushalte: ca. 12.800)

Erreichbarkeit, Daseinsvorsorge und Mobilitätsmöglichkeiten verbessern

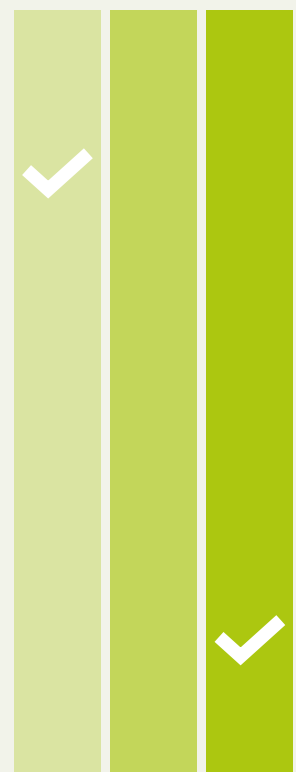
Die Stadt Norden macht es sich zur Aufgabe, die Einrichtungen der **Daseinsvorsorge** und Zugänge zu **Mobilitätsalternativen** in für die Bevölkerung zumutbarer Entfernung zu platzieren. Dadurch ist langfristig eine zunehmende **Abkehr vom MIV** für Alltagswege möglich. Durch den **Ausbau** eines festgelegten **Geh- und Radwegenetzes** sowie des Anschlusses von bestehenden und neuen Wohn- und Gewerbegebieten an dieses, wird die Mobilität in Zukunft direkt in Bezug auf alle Verkehrsträger fest in **städtebauliche Aspekte** integriert.

Anteil der Bevölkerung mit maximal 500m Entfernung zwischen Wohnort und der nächsten ÖPNV-Haltestelle*

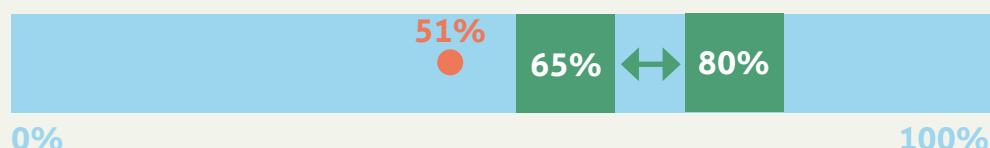


Einflussmöglichkeiten Stadt Norden

gering mittel hoch



Anteil der Bevölkerung mit maximal 750m Entfernung zwischen Wohnort und der nächsten Radverkehrs-Hauptroute**



Quellen Werte Ist-Stand:

* Eigene Berechnung

** Eigene Berechnung

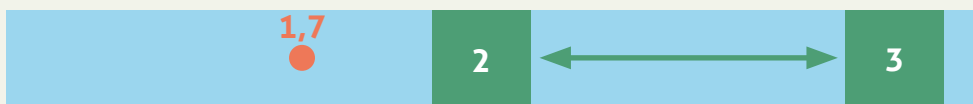
●
Wert Ist-Stand

↔
Zielwertbereich

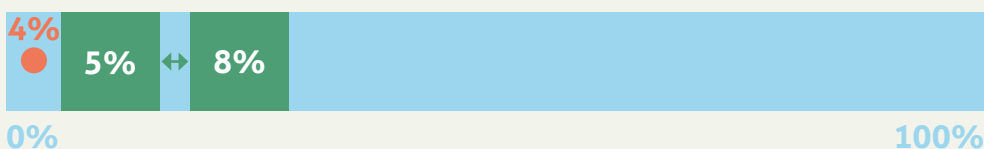
Standortförderung sicherstellen

Als eines der **wichtigsten Pendlerziele** im Landkreis Aurich und **zentrales Reiseziel**, gilt es, die **Belange** der Wirtschafts- und Tourismusakteure **zwingend** mit den **Ansprüchen** der Verkehrswende in **Einklang** zu **bringen**. **Angebots- und Infrastrukturanpassungen** und **ggf. Erweiterungen** sollen die Akteure fördern. Außerdem werden alle Maßnahmen im Bereich Mobilität & Verkehr intensiv auf die Auswirkungen auf Tourismus und Wirtschaft überprüft, um **Negativeffekte** von Beginn an **auszuschließen**.

Durchschnittliche Abfahrtshäufigkeit des ÖPNV pro Stunde je Richtung auf Hauptachsen an einem Werktag*

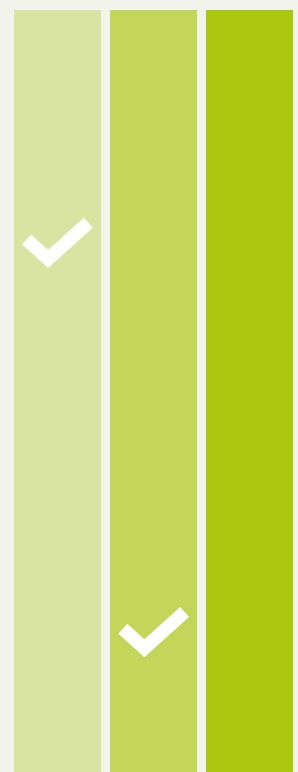


Steigerungsrate der Übernachtungen pro Jahr**



Einflussmöglichkeiten Stadt Norden

gering mittel hoch



Quellen Werte Ist-Stand:

* Eigene Berechnung

** Einzelhandelsentwicklungskonzept der Stadt Norden

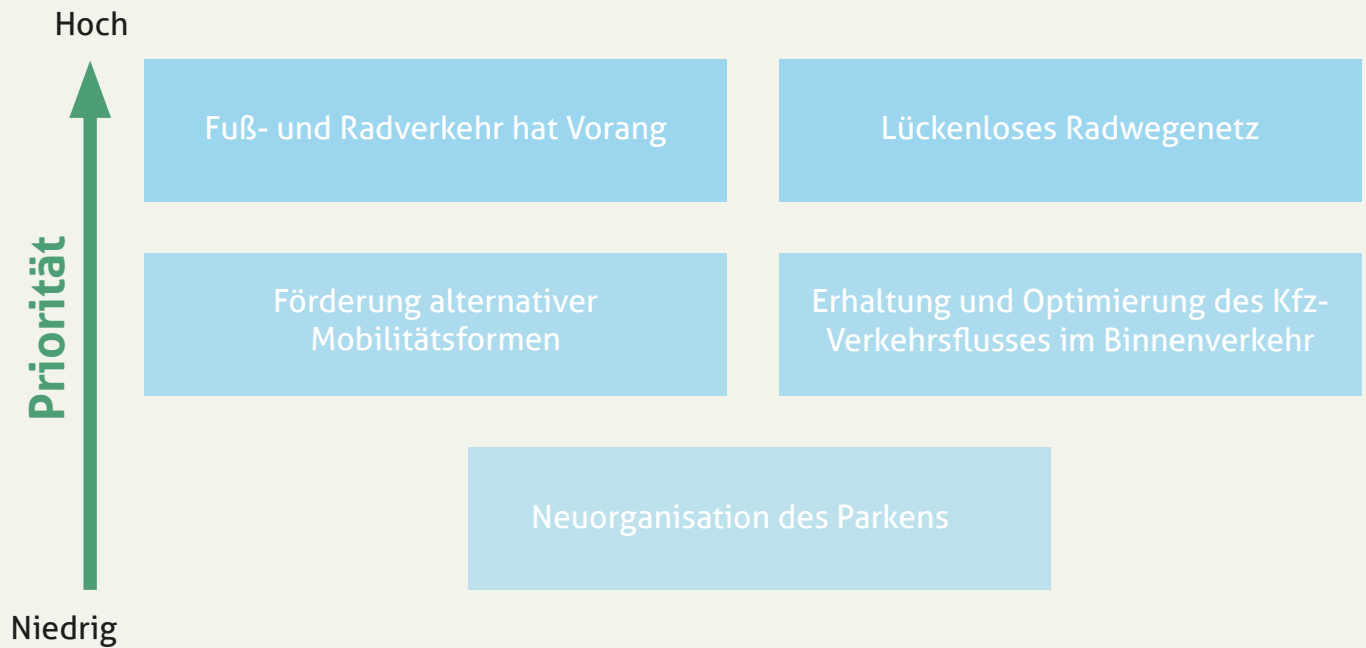
●
Wert Ist-Stand

↔
Zielwertbereich

Strategien zur Zielerreichung – Chancen & Risiken

Die Umsetzung erfolgt unter Einhaltung der jeweils geltenden rechtlichen Grundlagen!

Strategien zur Zielerreichung



Chancen



Risiken

bei der Strategieumsetzung

Es werden nur die relevantesten Punkte dargestellt. Dies ist keine abschließende Auflistung.

Strategien zur Zielerreichung – Chancen & Risiken

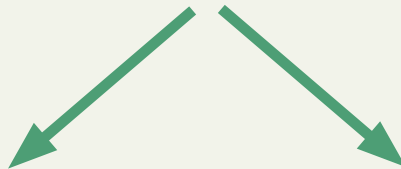
Ziele

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Subjektives Sicherheitsgefühl stärken
- Klimaschutz vorantreiben
- Barrierefreiheit verbessern
- Faire Aufteilung des Straßenraumes vornehmen
- Gesundheit durch Mobilität fördern
- Erreichbarkeit, Daseinsvorsorge und Mobilitätsmöglichkeiten verbessern



Strategie

Fuß- und Radverkehr hat Vorrang



Chancen

Verbesserung der Geh- und Aufenthaltsqualität in Quartieren durch Rückbau der Autoverkehr-orientierten Straßenräume

Erhöhung des Radverkehrsanteils auf Alltagswegen durch erhöhtes subjektives Sicherheitsgefühl

Risiken

Erhöhung der Binnen-Reisezeiten des Autoverkehrs insb. an Lichtsignalanlagen

Konflikte an Knotenpunkten bei der Zusammenführung von Fuß- und Radverkehr mit MIV

Strategien zur Zielerreichung – Chancen & Risiken

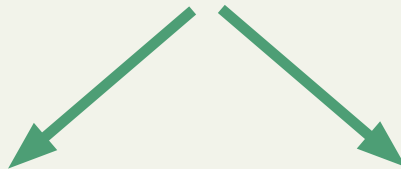
Ziele

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Subjektives Sicherheitsgefühl stärken
- Klimaschutz vorantreiben
- Gesundheit durch Mobilität fördern
- Erreichbarkeit, Daseinsvorsorge und Mobilitätsmöglichkeiten verbessern
- Standortförderung sicherstellen



Strategie

Lückenloses Radwegenetz



Chancen

Verringerung des Reisezeitenunterschiedes zwischen Radverkehr und Autoverkehr

Erhöhung der Radverkehrsnutzung bei Bürgern und Gästen während des Aufenthalts

Risiken

Lückenschlüsse sind kostenintensiv
→ Verschiebung von Investitionsprioritäten führt zu oberflächenbezogenen Qualitätsverlusten im Autoverkehr

Erhöhung von Reisezeiten im Autoverkehr durch Vermischung mit dem Radverkehr

Strategien zur Zielerreichung – Chancen & Risiken

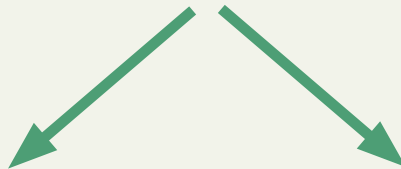
Ziele

- Klimaschutz vorantreiben
- Gesundheit durch Mobilität fördern
- Faire Aufteilung des Straßenraumes vornehmen
- Erreichbarkeit, Daseinsvorsorge und Mobilitätsmöglichkeiten verbessern



Strategie

Förderung alternativer Mobilitätsformen



Chancen

Verringerung des
Gesamtverkehrsaufkommens zu
Peakzeiten am Nachmittag

Positive Einstellung
zur aktiven Mobilität und deren
Gesundheitsvorteile
innerhalb der Bevölkerung

Risiken

Glaubwürdigkeitsverlust der
Entscheidungsträger durch
überambitionierte Pilotprojekte
ohne vorherige, tiefgreifende
Machbarkeitsanalyse

Hoher **Finanzaufwand** durch
Umwidmung öffentlicher Flächen

Strategien zur Zielerreichung – Chancen & Risiken

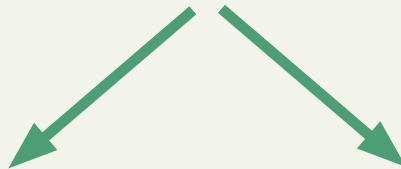
Ziele

- Klimaschutz vorantreiben
- Faire Aufteilung des Straßenraumes vornehmen
- Erreichbarkeit, Daseinsvorsorge und Mobilitätsmöglichkeiten verbessern
- Standortförderung sicherstellen



Strategie

Erhaltung und Optimierung des Kfz-Verkehrsflusses im Binnenverkehr



Chancen

Verringerung der Staugefahr an kritischen Punkten zu Stoßzeiten (u.a. Kreisverkehr am Hafen und Kreisverkehr am Markt)

Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch besseren Verkehrsdurchsatz

Risiken

Intensive Förderung der Autoverkehr-Reisezeiten und Erhöhung der Umstiegsbarriere auf den Fahrradverkehr

Übersteuerung kann zu Qualitätsverlusten im Fuß- und Radverkehr führen

Strategien zur Zielerreichung – Chancen & Risiken

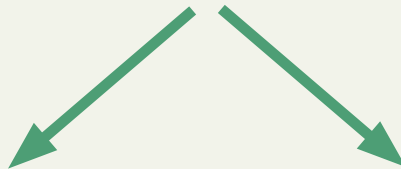
Ziele

- Klimaschutz vorantreiben
- Erreichbarkeit, Daseinsvorsorge und Mobilitätsmöglichkeiten verbessern
- Standortförderung sicherstellen



Strategie

Neuorganisation des Parkens



Chancen

Verringerung des Parksuchverkehrs
im Zentrum und Erhöhung der
Aufenthaltsqualität im Rad- und
Fußverkehr

Risiken

Verminderung der Attraktivität
des Stadtzentrums für
Einzelhandelsstandorte durch
erhöhte Fußwegzeiten zwischen
Parkplatz und Zentrum