



HANBRUCHER STRASSE 9

52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Mobilitäts- und Verkehrskonzept für den Stadtbereich der Insel Norderney

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier
Lena Kohlmeier, M. Sc.
Merten Wothge, M. Sc.
Paul Schäpers, M. Sc.
Felix Wehrle, M. Sc.
Luisa Strietzel, M. Sc.
Dipl.-Ing. Lamia Schuckließ

Aachen, im Januar 2024

/Users/mmb/Desktop/220340_MVK Norderney_2025-01-13.docx

Inhalt

1	Aufgabenstellung	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Ersteindruck	5
2.2	Lage, Verkehrsstruktur und Erreichbarkeit	5
2.3	Zahlen, Daten und Fakten	6
3	Herangehensweise	7
3.1	Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme	8
3.2	Handlungsnotwendigkeiten	8
3.3	Beteiligungsprozess in der Analysephase	9
3.4	Leitbild, Leitziele und Leitlinien	9
3.5	Konzepterarbeitung	9
3.6	Maßnahmenentwicklung	10
3.7	Beteiligungsprozess in der Konzeptphase	10
4	Ergebnisse der Analyse	10
4.1	An- und Abreiseverkehr	11
4.2	Kraftfahrzeugverkehr	11
4.3	Parken (Kraftfahrzeugverkehr)	12
4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	12
4.5	Radverkehr	13
4.6	Fußverkehr	14
4.7	Mobilitätsmanagement	15
5	Beteiligungsprozess in der Analysephase	15
5.1	Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren	15
5.2	Online-Beteiligung der Bürgerschaft	16
5.3	Öffentlichkeitsworkshop	17
5.4	Arbeitskreis Verkehr	17
5.5	Politische Gremien	18
6	Ziele und Handlungsfelder	18
6.1	Oberziele	18
6.1.1	Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel	18
6.1.2	Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur	19
6.2	Leitziele	19
6.2.1	Leitziele zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel	19
6.2.2	Leitziele zur verständlichen und einfachen Verkehrsinfrastruktur	20
6.3	Handlungsfelder	21
7	Konzeptidee und Maßnahmenvorschläge	21
7.1	Bildung von Maßnahmenkategorien	22
7.2	Umsetzungsprogramm	23
7.2.1	Zeithorizont	23
7.2.2	Personalaufwand und Kosten	24
7.3	An- und Abreiseverkehr	24
7.3.1	Konzeptidee	24
7.3.2	Maßnahmensteckbriefe	25
7.4	Kraftfahrzeugverkehr	28
7.4.1	Konzeptidee	28
7.4.2	Maßnahmensteckbriefe	33
7.5	Parken (Kraftfahrzeugverkehr)	36
7.5.1	Konzeptidee	36

7.5.2	Maßnahmensteckbriefe	37
7.6	Öffentlicher Personennahverkehr	39
7.6.1	Konzeptidee	39
7.6.2	Maßnahmensteckbriefe	43
7.6.3	Weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV	45
7.7	Radverkehr	46
7.7.1	Konzeptidee	46
7.7.2	Maßnahmensteckbriefe	49
7.8	Fußverkehr	50
7.8.1	Konzeptidee	51
7.8.2	Maßnahmensteckbriefe	54
7.9	Mobilitätsmanagement	54
7.10	Infrastruktur	55
7.10.1	Knotenpunkte entlang der Radhaupttrouten	56
7.10.2	Radverkehr an Hauptachsen des Kfz-Verkehrs	56
7.10.3	Verknüpfungspunkte von mehreren Verkehrsarten	56
7.10.4	Zufahrt zur Fahrverbotszone an Feldhausenstraße	56
7.10.5	Zufahrt zur Fahrverbotszone und Knotenpunkt Hafenstraße	57
7.10.6	Umfeld der Grundschule an Jann-Berghaus-Straße	58
7.10.7	Knotenpunkt Bülowallee/Janusstraße/Marienstraße	59
8	Beteiligungsprozess in der Konzeptphase	59
8.1	Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren	60
8.2	Öffentlichkeitsworkshop	60
8.3	Arbeitskreis Verkehr	61
8.4	Politische Gremien	61
9	Priorisierung der Maßnahmen	61
9.1	Maßnahmentabelle	62
9.2	Maßnahmenbündel	62

Anhang

Vorbemerkung

Im Rahmen der Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme erfolgten umfangreiche Datenerhebungen. Diese sind in einem separaten Bericht dokumentiert. Ebenso separat dokumentiert sind die Ergebnisse der Beteiligungen in der Analysephase und der Konzeptphase.

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Norderney will mit der Aufstellung eines Mobilitäts- und Verkehrskonzept für den Stadtbereich der Insel Norderney die verkehrliche Situation für die Einwohnenden von Norderney – gemeint sind damit diejenigen Personen mit gemeldetem Erstwohnsitz in Norderney, im Weiteren als Insulanerinnen und Insulaner bezeichnet –, aber auch für die Inselgäste verbessern. Hintergrund ist, dass derzeit ein „konfliktreiches Miteinander“ im Straßenverkehr besteht. Die Konfliktparteien sind zu Fuß gehende Personen, Radfahrende sowie Autofahrende. Jede dieser Parteien steht für sich in einer spannungsgeladenen Koexistenz mit den jeweiligen anderen Verkehrsteilnehmenden. Sowohl diese Konfliktpotenziale als auch die erhöhte Immissionsbelastung, die den Status von Norderney als Kurort gefährdet, könnten sich durch eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs entzerren und aufheben lassen. Trotz der bestehenden Regelungen (Verkehrsbeschränkungen), die mit dem Saison-Verkehrsverbot einhergehen, treffen auf Norderney täglich 700 bis 1.400 Kraftfahrzeuge ein.

Hinzu kommt eine ausgeprägte Fahrradnutzung, sowohl durch Insulanerinnen und Insulaner als auch durch Inselgäste, einschließlich Personen mit Zweitwohnsitz auf der Insel. Die Kompaktheit der Stadt Norderney, insbesondere des Kernbereichs der Innenstadt mit seinem attraktiven Einzelhandels- und Gastronomieangeboten, die vielen Zuwege aus dem Stadtbereich zu den Stränden, aber auch dem Inselosten und Hafen führen zudem für vielen zu Fuß gehende Personen, insbesondere in der Innenstadt und zwischen dieser und den Stränden. Teilweise sind Straßen als Fußgängerzone ausgewiesen, jedoch auch für Radfahrende freigegeben. Eines von vielen Beispielen, wo es zu direkten Konflikten zwischen zwei Verkehrsteilnehmergruppen kommt.

Folgende Problematiken zeigen sich überdeutlich:

- Immissionsbelastungen und visuelle Kontamination durch den Kfz-Verkehr,
- gemeinsam genutzter Straßenraum durch die drei Konfliktparteien (Kfz-, Rad- und Fußverkehr),
- unausgewogene und nicht genügend geregelte Unterbringung des ruhenden Kfz- und Radverkehrs,
- fehlende Radverkehrsinfrastruktur,
- kein geschützter Raum für zu Fuß gehende Personen,
- kein optimales Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- keine „selbsterklärliche“ visuelle Gestaltung der Straßen- bzw. Verkehrsräume in Bezug auf Funktion und Nutzung,
- fehlende, ressourcenschonende Überwachungsmöglichkeiten.

Das zu erstellende Mobilitäts- und Verkehrskonzept soll in erster Linie auf die Bedürfnisse der Insulanerinnen und Insulaner ausgerichtet sein, jedoch ohne Aspekte für die Inselgäste auszuschließen. Es ist als ganzheitliches und integriertes Konzept zu sehen, das alle Verkehrsarten berücksichtigt, dabei jedoch den Fuß- und Radverkehr gemeinsam sowie gleichermaßen priorisiert, zugleich aber bei-

de auch separiert betrachtet und ihnen wo erforderlich eigene, voneinander getrennte Räume zuweist. Zudem soll es ein nachhaltiges Konzept sein, dessen oberstes Ziel eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel ist.

2 Ausgangslage

Nachfolgend ist die Ausgangslage im Hinblick auf Lage, Verkehrsstruktur und Erreichbarkeit von Norderney sowie zur Bedeutung der Insel als touristisches Ziel zusammengefasst. Vorangestellt sind die Erkenntnisse einer Vor-Ort-Recherche, die bereits vor Beginn der Bearbeitung erfolgt ist und bei der erste Konzeptideen entstanden sind, die wiederum die Grundlage für die entwickelte Herangehensweise bildeten.

2.1 Ersteindruck

Bei einer ersten Vor-Ort-Recherche zu einer touristenintensiven Zeit (Ostern 2022) konnten die oben genannten und darüber hinaus in der Leistungsbeschreibung beschriebenen Problematiken und Konfliktfelder persönlich erlebt sowie „erfahren“ und „ergangen“ werden. Sowohl aus der Sicht einer/eines Anreisenden per Auto mit der Fähre als auch mit Pedelec und Lastenrad sowie zu Fuß gehend. Durch die gewonnenen Eindrücke konnte bereits ein guter Überblick verschafft werden, auch da das stressbelastete, gestörte Miteinander zwischen zu Fuß gehenden und radfahrenden Personen in vielen Situationen überdeutlich wurde. Zahlreiche Einzelsituationen sind bereits während des zweitägigen Aufenthalts aufgefallen: Bedrängung von zu Fuß gehenden Personen durch Radfahrende, unverträgliches Kfz-Verkehrsaufkommen in der Innenstadt trotz Fahrverbot, ungenutzter ÖPNV, Unsicherheitsgefühle bei Radfahrenden (Stichwort: Alleingelassen werden).

Aber an dieser Stelle sei auch erwähnt, dass es dem mit dem Auto anreisenden Gast zu bequem gemacht wird, sein Kraftfahrzeug mit auf die Insel zu nehmen. Zumal auf der Homepage von Frisonaut auch damit geworben wird („Öffentliche Parkflächen auf Norderney – Kostengünstig & Sicher parken“).

Bereits der erste Eindruck hat bestätigt, dass die Mobilitäts- und Verkehrssituation auf der Insel Norderney und insbesondere im Stadtbereich von Norderney sehr komplex ist. Zudem ist sie nicht mit den üblichen Problematiken von Kommunen ähnlicher Größenordnung vergleichbar. Das zu erarbeitende Konzept für den Stadtbereich von Norderney muss sich deshalb von solchen Konzepten abheben und ist unter Berücksichtigung vieler „Norderney-spezifischer“ Aspekte zu erarbeiten.

2.2 Lage, Verkehrsstruktur und Erreichbarkeit

Die Insel Norderney liegt im westlichen Wattenmeer der Nordsee. Die direkten Nachbarinseln sind Juist und Baltrum. Erreicht werden kann die Insel über den Fähranleger in Norddeich per Kfz, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Eine Anreise mit dem Flugzeug ist ebenfalls möglich, es gibt jedoch keine Linienflüge zur Insel.

Die Stadt Norderney liegt im westlichen Teil der Insel. Das heutige Straßennetz im Innenstadtbereich basiert weitestgehend auf der bereits vor 1900 errichteten Infrastruktur, so dass die Straßenraumbreiten nicht am Bedarf des heutigen Kfz-Verkehrs orientiert sind. Die Erschließung der Innenstadt erfolgt axial von Süden und Osten.

Um die Anerkennung als Nordseeheilbad zu erhalten, dürfen die Immissionsbelastungen auf der Insel, die u. a. durch den Kfz-Verkehr erzeugt werden, die Grenzwerte nach der Kurortverordnung (KurortVO) nicht überschreiten. Aus diesem Grund gilt seit 1951 ein saisonales Fahrverbot für Kraftfahrzeuge auf der Insel. Im Zeitraum von etwa Ostern bis zum Ende der Herbstferienzeit sowie zwischen den Weihnachtsfeiertagen und dem Neujahrstag, gelten umfangreiche Fahrverbote für Kraftfahrzeuge im Teilen des Stadtgebiets. Unter bestimmten Bedingungen können Ausnahmen beantragt werden.

2.3 Zahlen, Daten und Fakten

Die Insel Norderney ist die flächenmäßig zweitgrößte Insel Ostfrieslands und ein bekanntes Urlaubsziel. Die Stadt Norderney hat 6.032 Einwohnende (Stand 31. Dezember 2020).¹ Im Jahr 2019 (vor der Corona-Pandemie) betrug die jährliche Zahl der Übernachtungsgäste rund 3,8 Millionen Personen. Im Jahr 2020 wie auch in 2021 ist diese pandemiebedingt auf etwa 2,9 Millionen zurückgegangen.²

Die wichtigsten Reisemonate mit den meisten Übernachtungsgästen sind Juli und August. Während der Corona-Pandemie ist in diesen beiden Monaten die Zahl der Übernachtungsgäste teilweise sogar angestiegen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der umfangreichen Reisebeschränkungen in 2020 und teilweise auch in 2021 deutlich mehr Menschen ihren Jahresurlaub in Deutschland verbracht haben, was sich in den Zahlen niederschlägt.

Eine Befragung der Urlaubsgäste im Jahr 2020 hat ergeben, dass 99 % ihren Wohnsitz in Deutschland haben und nur 1 % im Ausland. 51 % der Befragten kommen dabei aus Nordrhein-Westfalen und 21 % aus Niedersachsen. Das Durchschnittsalter der Befragten lag bei knapp 62 Jahren, wobei ausschließlich Tagesgäste ab 15 Jahren in der Befragung berücksichtigt wurden.

Bei der überwiegenden Mehrzahl der Befragten handelt es sich um Besucherinnen und Besucher, die wiederholt auf die Insel kommen. Lediglich 6 % der befragten Personen waren zum Zeitpunkt der Befragung zum ersten Mal auf Norderney, weitere 6 % zum zweiten Mal. Hingegen waren 12 % der befragten Personen schon mehr als 30-mal zu Gast auf Norderney. Der Durchschnitt pro Befragungsteilnehmendem lag bei rund 15 bisherigen Aufenthalten auf der Insel.

Die Erreichbarkeit der Insel wird unter den Befragten als sehr gut (Note 1,7) bewertet. Im Vergleich zu anderen Inseln bzw. Seebädern ist Norderney damit überdurchschnittlich gut bewertet.³

¹ <https://www.nls.niedersachsen.de/gemeinden/G452020.html> (Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Hannover).

² Jahresbericht des Staatsbads, Norderney 2021.

³ Vergleichender Gästemonitor 2020; benchmark:services

Konkrete Zahlen zum Anteil der Mehrtagesgäste, die mit dem Auto auf die Insel kommen, liegen nicht vor. Nach einer Abschätzung auf Grundlage der Angaben aus des Staatsbads für 2021 und der Frisia für 2019 kann dieser mit etwa 20 % angesetzt werden.

3 Herangehensweise

Die Erarbeitung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts erfolgte in zwei Phasen. In der Phase I wurden umfangreiche Analysen der bestehenden Situation durchgeführt. Darauf aufbauend erfolgte in der Phase II die Ausarbeitung des Konzepts mit konkreten Maßnahmenvorschlägen.

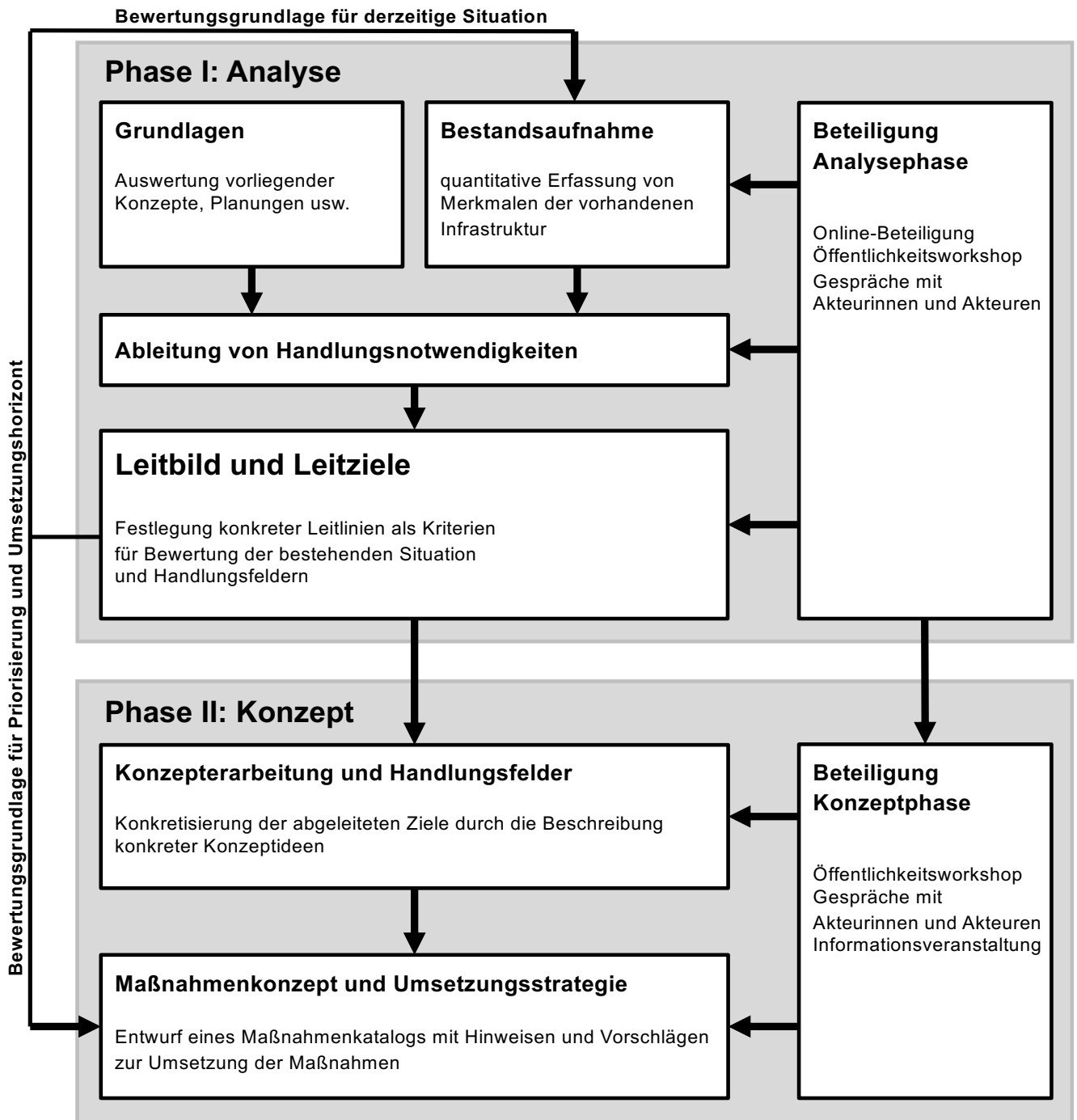


Bild 1: Herangehensweise und einzelne Arbeitspakete im Zusammenhang

In Bild 1 sind die Herangehensweise und einzelnen Arbeitspakete im Zusammenhang dargestellt. Die Inhalte der insgesamt sieben Arbeitspakete sowie die jeweiligen zugehörigen Arbeitsschritte sind nachfolgend erläutert. Neben der inhaltlichen Bearbeitung selbst stellt die begleitende Beteiligung der Bürgerschaft und ausgewählter Akteurinnen und Akteure sowie der Politik einen wesentlichen Bestandteil dar. Dabei erfolgt eine Beteiligung sowohl in der Analysephase als auch in der Konzeptphase.

3.1 Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme

Es galt, zunächst ein realistisches Bild des derzeitigen Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens in der Stadt Norderney zu zeichnen und alle relevanten und notwendigen Daten zu erfassen (Verkehrsaufkommen und -belastungen aller Verkehrsarten, Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden, weitere erfassbare bzw. messbare Daten usw.). Hierzu gehörte eine verkehrsmittelspezifische Analyse für alle Verkehrsarten. Dies sind neben dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr auch der gesamte ÖPNV mit Bus- und Taxiverkehr sowie Fährverkehr. Zusätzlich erfolgt eine verkehrsmittelübergreifende Analyse im Hinblick auf ein Mobilitätsmanagement für Insulanerinnen und Insulaner sowie für den touristischen Verkehr gleichermaßen.

In diesem Zusammenhang wurden zu drei unterschiedlichen Saisonzeiträumen verschiedene Erhebungen durchgeführt: einmal in der Hauptferienzeit (Sommerferien in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen), einmal in der Nebensaison (Herbst) und einmal in einem touristisch am wenigsten interessanten Zeitraum (Spätherbst). Neben der Durchführung quantitativer Erhebungen erfolgten zudem immer auch teilnehmende Beobachtungen zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch als Nutzer des ÖPNV, da durch das „Erleben“ sowie „Erfahren“ und „Ergehen“ viel mehr Informationen und Erkenntnisse im Hinblick auf die tatsächlichen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse gewonnen werden können als durch eine ausschließliche Datenerfassung und -auswertung.

3.2 Handlungsnotwendigkeiten

Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Arbeitsschritte werden Handlungsnotwendigkeiten abgeleitet. Dazu erfolgten zunächst in Ergänzung zu den verkehrsmittelspezifischen Analysen noch verkehrsmittelübergreifende Analysen. Als zentrale Handlungsfelder sind hier u. a. zu nennen der Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehre, Verkehr von Gewerbetreibenden und Handwerkern) und das Mobilitätsmanagement einschließlich Elektromobilität im Zusammenhang mit Sharing-Angeboten und Mobilstationen.

Die Analyseergebnisse der durchgeführten Einzelbetrachtungen werden über eine SWOT-Analyse zusammengeführt. Diese zählt zu den Methoden einer strategischen Planung, wobei SWOT für strength (Stärke), weakness (Schwäche), opportunity (Chance) und threat (Risiko) steht. Während sich die Stärken und Schwächen auf Grundlage der Bestandsanalyse ermitteln lassen, bestimmen die zu erwartenden Entwicklungen zusammen mit den äußeren Rahmenbedingungen die Chancen und Risiken.

3.3 Beteiligungsprozess in der Analysephase

Neben der (objektiven) Betrachtung der Bestandssituation mit einer „Sicht von außen“ erfolgte bereits in der Analysephase eine aktive Beteiligung der Insulanerinnen und Insulaner insgesamt sowie zusätzlich ausgewählter Akteure. Deren (tendenziell eher subjektive) „Sicht von innen“ liefert zum einen wichtige Hinweise auf konkrete Mängel, die in den anschließenden Detailbetrachtungen dann genauer betrachtet werden können. Zum anderen ist zur Akzeptanz und Umsetzung eines Mobilitäts- und Verkehrskonzepts die Einbindung der Öffentlichkeit essenziell.

Zur aktiven Einbindung aller Insulanerinnen und Insulaner wurde eine Online-Bürgerbeteiligung durchgeführt, bei der die Möglichkeit bestand, sich zu den verschiedenen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, Bus und Taxi, Kfz-Verkehr und Fähre) im Stadtgebiet zu äußern. Die Online-Beteiligung erfolgte mittels einer interaktiven Online-Karte, auf der verortet konkrete Mitteilungen gemacht werden konnten. Es bestand zudem die Möglichkeit allgemeine Anmerkungen zu machen.

Parallel dazu wurden themenspezifische Gespräche mit ausgewählten Akteurinnen und Akteuren geführt. Die Gespräche dienen der Erfassung des aktuellen Sachstands einzelner Themenfelder aus Sicht der Akteurinnen und Akteuren.

Im Kontext mit der (nachfolgend beschriebenen) Aufstellung von Leitbild, Leitziele und Leitlinien wurde ein Öffentlichkeitsworkshop für alle Insulanerinnen und Insulaner durchgeführt. Zudem erfolgte eine Beteiligung des aus politischen Vertretern und weiteren ausgewählten Akteurinnen und Akteuren bestehenden Arbeitskreises Verkehr sowie des zuständigen politischen Gremiums, dem Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr (WTV).

3.4 Leitbild, Leitziele und Leitlinien

Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept soll den Handlungsrahmen für die nächsten Jahre geben, um eine nachhaltigere und funktionierende Mobilität und Mobilitätsentwicklung bereitstellen zu können. Die Handlungsempfehlungen ergeben sich dabei durch den Abgleich der aufzustellenden Leitziele („Was möchte die Stadt Norderney in Zukunft erreichen?“) und der Ergebnisse der SWOT-Analyse („Wo zeigt sich Handlungsbedarf?“).

Hierzu erfolgte die Ausarbeitung von stadtspezifischen Zielen, bestehend aus übergeordneten Oberzielen und zugeordneten Leitzielen. Neben den Leitzielen wurden Handlungsfelder identifiziert, die sich den einzelnen Leitzielen zuordnen lassen. Diese ergänzen die Leitziele im Sinne von Themenfeldern, für die konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt werden sollen.

Die festgelegten Ziele sollten und wurden als Grundlage für die anschließende Konzepterarbeitung und Maßnahmenentwicklung durch das zuständige politische Gremium (WTV) beschlossen.

3.5 Konzepterarbeitung

Der übergeordnete Konzeptansatz stellt die Grundlage für die im Weiteren zu vertiefenden Maßnahmenentwicklung und den in diesem Zusammenhang zu erstellenden Maßnahmenkatalog dar. Die

Konzepterarbeitung erfolgt verkehrsmittelspezifisch unter der Berücksichtigung wichtiger verkehrsmittelübergreifenden Frage- und Problemstellungen. Damit werden die Ergebnisse der Analyse, des bisherigen Beteiligungsprozesses sowie der zuvor beschlossenen Ziele berücksichtigt.

3.6 Maßnahmenentwicklung

Es werden verkehrsmittelspezifische Maßnahmen und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen erarbeitet. Grundlage ist der zuvor erstellte übergeordnete Konzeptansatz.

Aufbauend auf den entwickelten verkehrsmittelspezifischen und -übergreifenden Maßnahmen erfolgt die Zusammenführung zu einem Maßnahmenkatalog in Form von Maßnahmensteckbriefen, in denen alle notwendigen Informationen strukturiert zusammengefasst sind. Alle Maßnahmen werden im Hinblick auf ihre Wirkung im Sinne der definierten Ziele, im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit (kurz-, mittel-, langfristig) und im Hinblick auf ihren Aufwand (qualitative Aussagen zu Kosten, Personaleinsatz usw.) bewertet.

3.7 Beteiligungsprozess in der Konzeptphase

Im Rahmen der Konzeptphase wurde ein weiterer Öffentlichkeitsworkshop durchgeführt. Zudem wurden wiederum Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren durchgeführt, mit denen in der Analysephase bereits Gespräche geführt wurden. Neben der Öffentlichkeit sowie den Akteurinnen und Akteuren wurde wiederum auch der Arbeitskreis „Verkehr“ beteiligt.

Das mit dem Arbeitskreis Verkehr abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrskonzept soll danach dem zuständigen politischen Ausschuss (WTV) vorgestellt werden, mit dem Ziel, dass dieses beschlossen wird. Das politisch beschlossene Mobilitäts- und Verkehrskonzept soll abschließend in einer öffentlichen Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

4 Ergebnisse der Analyse

Die Ergebnisse der durchgeführten Analysen werden in einer sogenannten SWOT-Analyse zusammengefasst. SWOT steht dabei für strength (Stärke), weakness (Schwäche), opportunity (Chance) und threat (Risiko).

Nachfolgenden sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse getrennt nach Verkehrsmitteln sowie zusätzlich zum Mobilitätsmanagement und zum touristischen Verkehr (An- und Abreiseverkehr) dargestellt. Die Stärken und Schwächen wurden dabei auf Grundlage der Bestandsanalyse ermittelt. Die zu erwartenden Entwicklungen zusammen mit wichtigen äußeren Rahmenbedingungen bilden die Grundlage für die dargestellten Chancen und Risiken. Die vorliegenden SWOT-Analysen sind zum einen als eine zusammenfassende Positionsbestimmung (Beschreibung des Ist-Zustands über die Stärken und Schwächen) zu sehen und zum anderen als Teil der Strategieentwicklung (Aufzeigen des Handlungsbedarfs unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen).

4.1 An- und Abreiseverkehr

In Tabelle 1 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum An- und Abreiseverkehr zusammengefasst.

Tabelle 1: SWOT-Analyse zum An- und Abreiseverkehr

Stärken	Schwächen
<p>direkte Anbindung des Fähranleger Norddeich an den Schienenfernverkehr</p> <p>flache Topografie der Insel ermöglicht auch ungeübten Radfahrerinnen und Radfahrer die Nutzung des Fahrrads</p> <p>Möglichkeiten Fahrzeuge am Festland abzustellen sind vorhanden</p>	<p>viele Gäste kommen mit dem eigenen Kfz trotz saisonalen Fahrverbots auf der Insel</p> <p>für Gäste gibt es wenig Informationen zur multimodalen Anreise mit dem Rad</p>
Chancen	Risiken
<p>Begrenzung der Gästefahrzeuge durch Buchung von Parkplätzen im Vorfeld. Wenn kein Parkplatz gebucht wurde, dann muss das Fahrzeug auf dem Festland bleiben.</p> <p>Erweiterung von Parkplätzen auf dem Festland (z. B. teilweiser Bau von Parkpaletten)</p>	<p>Möglichkeit mit dem Auto nach Norderney zu kommen, wird sehr stark kommuniziert und umworben</p>

4.2 Kraftfahrzeugverkehr

In Tabelle 2 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum Kraftfahrzeugverkehr zusammengefasst.

Tabelle 2: SWOT-Analyse zum Kraftfahrzeugverkehr

Stärken	Schwächen
<p>Verkehrsbelastungen führen an den betrachteten Knotenpunkten nicht zu schlechten Verkehrsqualitäten (Wartezeiten)</p> <p>nur wenige Straßen haben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h</p>	<p>große Anzahl an Ausnahmegenehmigungen für die Fahrverbotszone</p> <p>sehr komplexe Fahrverbotsregelungen</p> <p>Fahrverbotsregeln werden durch unübersichtliche Beschilderung nicht immer sofort erkennbar</p> <p>fehlende Kontrollen des Fahrverbots</p> <p>teilweise schlecht einsehbare Knotenpunkte</p> <p>Gestaltung der Knotenpunkte teilweise „überdimensioniert“ (z.B. sehr große Ausrundungen)</p> <p>Möglichkeit mit dem Auto nach Norderney zu kommen, wird sehr stark kommuniziert und umworben</p>
Chancen	Risiken
<p>Entwicklung einer Vision von Norderney als Insel mit wenig Kfz-Verkehr autoreduzierte Insel kann die Attraktivität steigern</p> <p>Möglichkeit eines Carsharing-Anbieters auf dem Festland zur Reduktion des privaten Pkw-Besitz der Insulaner</p>	<p>Wegbleiben von Gästen, welche sonst mit dem Auto kommen</p>

4.3 Parken (Kraftfahrzeugverkehr)

In Tabelle 3 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum Parken für den Kraftfahrzeugverkehr zusammengefasst.

Tabelle 3: SWOT-Analyse zum Parken (Kraftfahrzeugverkehr)

Stärken	Schwächen
auf den größeren Parkplätzen gibt es auch in der Hochsaison insgesamt noch Reserven durch Gebühren für jede Ausfahrt werden bereits Anreize geschaffen, das Fahrzeug möglichst wenig zu nutzen	Kapazität der Parkplätze kann nicht genau bestimmt werden abgestellte Fahrzeuge im Kernbereich der Innenstadt blockieren immer wieder den Busverkehr fehlende Kontrolle der Park- und Halteverbote
Chancen	Risiken
Begrenzung der Gästefahrzeuge durch Buchung von Parkplätzen im Vorfeld (wenn kein Parkplatz gebucht wurde, muss das Fahrzeug auf dem Festland bleiben) durch Reduzierung des Stellplatzbedarfs können die großen Parkflächen anderweitig genutzt werden	großer Flächenverbrauch durch Dauerparkplätze bei Reduzierung der Stellplätze könnten Gäste wegbleiben, welche sonst mit dem Auto kommen würden

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

In Tabelle 4 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum ÖPNV zusammengefasst.

Tabelle 4: SWOT-Analyse zum Öffentlichen Personennahverkehr

Stärken	Schwächen
vergleichsweise hohe Anzahl an einzelnen Buslinien zur Erschließung des Stadtgebiets bzw. der Insel fast vollständige Erschließung des Stadtgebiets durch mindestens eine ÖPNV-Anbindung mit MOOEV Mobil besteht bereits ein Ride-Pooling-Angebot die Bushaltestellen am Hafen sind barrierefrei gestaltet	unklarer Linienvverlauf der Buslinien schwer verständliche Fahrpläne Fahrpläne fast ausschließlich auf touristische Zwecke ausgerichtet (An- und Abreiseverkehre) keine einheitliche Tarifstruktur im Betrieb werden die Fahrpläne nicht immer eingehalten (Abhängigkeit von Nachfrage, Fahrzeug- und Fahrtenplanung) fehlende Barrierefreiheit an den meisten Haltestellen fehlender Witterungsschutz an Haltestellen Erschließung des Gewerbegebiets und des Wohngebiets zwischen Fähranleger und Innenstadt fehlt Querungshilfen in Bereichen von Haltestellen fehlen (z. B. am Busbahnhof) Dimensionierung der Haltestellenwartebereiche am Busbahnhof und Rosengarten
Chancen	Risiken
ein verbessertes ÖPNV-Angebot kann die Pkw-Nutzung im Winter reduzieren Anpassung der Linienführung und Bedienzeiten kann die Nachfrage im Alltagsverkehr der Inselbewohnerinnen und Bewohner (z. B. Pendlerverkehr) steigern	Ausweitung/Anpassung der Linienführung und Bedienzeiten kann die Qualität im Tourismusverkehr beeinträchtigen Ausweitung des ÖPNV kann Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden verstärken Wirtschaftlichkeit zusätzlicher Fahrten unklar

4.5 Radverkehr

In Tabelle 5 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum Radverkehr zusammengefasst.

Tabelle 5: SWOT-Analyse zum Radverkehr

Stärken	Schwächen
<p>ein großer Teil der Wege wird mit dem Fahrrad zurückgelegt flache Topografie kurze Wege zu Zielen des täglichen Bedarfs außerhalb des Kernbereichs mit Fußgängerzonen ist eine direkte Wegeführung möglich separate Radwege (z. B. hinter Klinik) gute Erreichbarkeiten der meisten Ziele mit dem Fahrrad überwiegend Tempo 30 (streckenbezogene Beschränkungen und Tempo 30-Zonen) bereits großes und umfangreiches Angebot an Leihfahrrädern Verleih von Lastenfahrrädern</p>	<p>für Gäste gibt es wenig Informationen zur multimodalen Anreise mit dem Rad fehlende Hinweise für Radfahrerinnen und Radfahrer, die neu auf die Insel kommen kein allgemeines Radverkehrsnetz ausgewiesen unvollständige und unübersichtliche Beschilderung unklare und teilweise fehlende Radverkehrsführung (z. B. Deichstraße, Hafenstraße, Karl-Rieger-Weg) teilweise sehr schmale Radwege (z. B. Tannenstraße, Habenpatt) fehlende Barrierefreiheit durch teilweise hohe Borde bzw. fehlende Bordsteinabsenkungen, insbesondere an Querungsstellen (z. B. Querung Deichstraße in Höhe Südstraße) keine einheitlichen Regelungen für die Mitnutzung der Fußgängerzonen vorhandene Infrastruktur begünstigt Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr zu wenige Fahrradabstellanlagen insbesondere an den Zugängen zu den Fußgängerzonen und zum Strand</p>
Chancen	Risiken
<p>Fahrrad ist bereits ein (das) Hauptverkehrsmittel auf Norderney Attraktivierung der Anreise auf die Insel ohne eigenes Kfz moderne Lastenfahrräder und E-Bikes können die Nutzergruppe des Fahrrads erweitern verstärkte Nutzung des Fahrrads im Wirtschaftsverkehr (z. B. Lastenräder und andere besondere Räder)</p>	<p>Touristen mit wenig Erfahrung im Radverkehr und auf E-Bikes fehlende Kenntnisse der Verkehrsregelungen als Radfahrende Einschränkungen bei der Erreichbarkeit von wichtigen Zielen des täglichen Bedarfs schmale gemeinsame Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr führen unübersichtliche Knotenpunkte und fehlende Radverkehrsführung in den Knotenpunkten können Konflikte zwischen Radverkehr und fließendem Kfz-Verkehr bzw. ÖV hervorrufen haltende oder parkende Kfz in der Innenstadt können den Radverkehr stark einschränken</p>

4.6 Fußverkehr

In Tabelle 6 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum Fußverkehr zusammengefasst.

Tabelle 6: SWOT-Analyse zum Fußverkehr

Stärken	Schwächen
<p>flache Topografie im Kernbereich kurze und direkte Wege zu den meisten Zielen des täglichen Bedarfs vorhandene Fußgängerzonen in der Innenstadt abschnittsweise übersichtliche Oberflächengestaltung zur Verdeutlichung der geltenden Verkehrsregeln teilweise ansprechende und ebene Oberflächengestaltung im Kernbereich in der Innenstadt vielfach vorhandene Bordsteinabsenkungen</p>	<p>teilweise unübersichtliche Knotenpunkte teilweise fehlende Querungshilfen an wichtigen Verbindungspunkten außerhalb der Innenstadt fehlende Ausgestaltung von Querungsstellen (z. B. vorgezogene Seitenräume, Querungshilfen) fehlende Bordsteinabsenkungen (z. B. in Bereichen des ÖPNV am Busbahnhof und Rosengarten) fehlende kontrastreiche Gestaltung der Infrastruktur in einigen Bereichen der Innenstadt (z. B. Teile der Jann-Berghaus-Straße) fehlendes taktiles Leitsystem in der Innenstadt und auf wichtigen Wegeverbindungen teilweise zu schmale Gehwege im Kernbereich teilweise zusätzliche Einengung schmaler Gehwege durch Aufsteller und Auslagen abschnittsweise gibt es eine kontraintuitive Oberflächengestaltung teilweise schlechte Oberflächenbeschaffenheit von Straßen und Gehwegen (z. B. Richthofenstraße) teilweise fehlende Abtrennung mit Hochborden zum Kfz-Verkehr unsichere Gestaltung der Knotenpunkte entlang der Deichstraße und Hafenstraße (breite Furten zum Überqueren und keine oder mangelhafte Querungshilfen) Querungshilfen im Bereich des Busbahnhofs nicht vorhanden Busbahnhof nicht barrierefrei</p>
Chancen	Risiken
<p>einheitliches Konzept zu Gestaltung der Oberflächen auf der gesamten Insel, um die Trennung der Verkehrsräume zu verdeutlichen und die Orientierung der Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum zu erleichtern</p>	<p>schmale gemeinsame Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Radverkehr führen durch unübersichtliche Kreuzungen und fehlende Querungsmöglichkeiten können Konflikte mit dem Kfz- und Radverkehr entstehen</p>

4.7 Mobilitätsmanagement

In Tabelle 7 sind die Ergebnisse der SWOT-Analyse zum Mobilitätsmanagement zusammengefasst.

Tabelle 7: SWOT-Analyse zum Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
Flyer mit Mobilitätsinformationen ist vorhanden und wird bei der Anreise verteilt	vorhandener Flyer zur Mobilitätsinformation unübersichtlich gestaltet Fokussierung auf den Kfz-Verkehr in der Kommunikation (Internet, Flyer usw.)
Chancen	Risiken
Gewinnung von neuen Gästen durch z. B. Kommunikationsmaßnahmen Potenzialsteigerung der bestehenden Mobilitätsangebote durch bessere Kommunikation alternativer Anreisemöglichkeiten verkehrsmittelübergreifende Informationen auf dem Flyer können die Verlagerung zum Umweltverbund begünstigen	fehlende Abstimmung zwischen Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement können die Wirkung einschränken

5 Beteiligungsprozess in der Analysephase

Im Rahmen Analysephase wurden verschiedene Beteiligungsprozesse zur umfangreichen Einbindung der Öffentlichkeit und von ausgewählten Akteurinnen und Akteuren durchgeführt.

5.1 Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren

Um den aktuellen Sachstand verschiedener Themenfelder zu erfassen, wurden vom 5. bis 7. Juli 2022 mehrere Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren durchgeführt. Zu insgesamt neun Themenfeldern haben Gespräche mit den jeweiligen Akteurinnen und Akteuren stattgefunden:

- Verkehrsunternehmen und Parkplatzbetreiber,
- Handwerker, Gewerbe, Speditionen,
- Gefahrenabwehr,
- Schulen und Kitas,
- Fahrradverleiher,
- Staatsbad,
- Naturschutz,
- Reederei,
- Einzelhandel, Beherbergung und AG soziale Einrichtungen.

Die wesentlichen Erkenntnisse aus diesen Gesprächen sind nachfolgend zusammengefasst.

Die Gespräche zeigen, dass die Sichtweisen auf das Themenfeld Mobilität und Verkehr stark vom persönlichen bzw. beruflichen Bezug zum Themenfeld abhängen. Insgesamt ist man sich jedoch darüber einig, dass Inselgäste gewünscht sind, aber gegebenenfalls

über eine „Limitierung“ des Gästeaufkommens nachgedacht werden muss. Alle Akteurinnen und Akteure erachten eine Reduzierung des Kfz-Bestands (der Insulanerinnen und Insulaner) sowie des Kfz-Verkehrsaufkommens für notwendig. Die Reduzierung soll sich dabei nicht nur auf die Besuchenden beschränken, sondern auch die Inselbewohnenden mit einbeziehen. Des Weiteren sehen alle Akteurinnen und Akteure vor allem Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Hier wird eine Trennung der Verkehre für sinnvoll erachtet.

Weiterhin zeigte sich, dass das saisonale Fahrverbot von vielen als nicht verständlich erachtet wird. Zudem wird für eine funktionierende Beschränkung eine kontinuierliche Kontrolle benötigt, die derzeit nicht umgesetzt wird.

In Bezug auf die Gästeverkehre wurde festgehalten, dass diese „vom Startpunkt aus“ (Zuhause) gedacht werden müssen, um einen Effekt auf die Anreise und den Bedarf an Abstellmöglichkeiten von Kraftfahrzeugen der Gäste auf Norderney zu haben. Eine Betrachtung, die erst am Festland bei der Nutzung der Fähre beginnt, wird als nicht ausreichend erachtet.

5.2 Online-Beteiligung der Bürgerschaft

Um die Bürgerinnen und Bürger von Norderney über die Erstellung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts zu informieren und erste Hinweise und Ideen aus der Bürgerschaft zum Thema Mobilität und Verkehr zu sammeln, wurde eine interaktive, onlinegestützte Beteiligungsplattform eingesetzt. Vom 4. Oktober bis zum 14. November 2022 konnten die Bürgerinnen und Bürger hierüber eigene Mitteilungen zum Thema Mobilität und Verkehr tätigen (mit Freitexteingaben) sowie bereits eingetragene Mitteilungen bewerten (mit „finde ich auch“ bzw. „finde ich nicht“). Die Eintragungen konnten danach bis einschließlich 14. Dezember 2022 noch eingesehen werden.

Insgesamt wurden 70 allgemeine Mitteilungen und 277 verortete Mitteilungen abgegeben („Erstmitteilungen“), also insgesamt 347 konkrete Mitteilungen. Von den 277 verorteten Mitteilungen weisen 177 Mitteilungen auf einen Mangel hin oder äußern Kritik an einer bestehenden Situation, in 170 Mitteilungen wird eine Idee oder ein Wunsch zur Verbesserung einer bestehenden Situation geäußert. Diese 347 Erstmitteilungen wurden zudem insgesamt 7.781 mal bewertet, wobei den eingetragenen Mitteilungen mehrheitlich zugestimmt wurde (5.671 Zustimmungen, 2.110 Ablehnungen).

Zur besseren Bewertung und Vergleichbarkeit der Freitexteingaben wurden die Erstmitteilungen nach Themenfeldern kategorisiert. Die Nennung mehrerer Aspekte innerhalb einer Mitteilung ergab den Bedarf diese Mitteilungen aufzuteilen. Teilweise mussten Mitteilungen gelöscht werden, da keine auswertbaren Mitteilungstexte enthalten waren. Nach finaler Datenaufbereitung liegen insgesamt 432 Mitteilungen zur Auswertung vor (97 allgemeine und 335 verortete Mitteilungen).

Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger sollten zu Beginn einer neuen verorteten Mitteilung angeben, aus welcher Sicht sie die Mitteilungen einstellen und welche Verkehrsart von der Mitteilung betroffen ist (Bild 2). Die meisten Erstmitteilungen wurden aus Sicht von Anwohnenden getätigt (93 Mitteilungen). Die zweitgrößte Anzahl der Mitteilungen erfolgte aus Sicht von zu Fuß gehenden und

radfahrenden Personen (84 Mitteilungen). Die Anzahlen der Mitteilungen aus sich Sicht eines Bus- oder Taxi-Nutzenden (13 Mitteilungen) bzw. eines Fährpassagiers (zwei Mitteilungen) waren am geringsten.

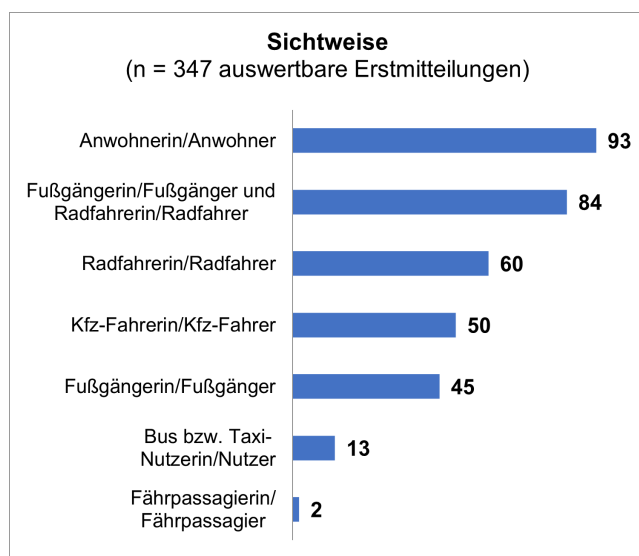


Bild 2: Verteilung der Mitteilungen nach Sichtweise

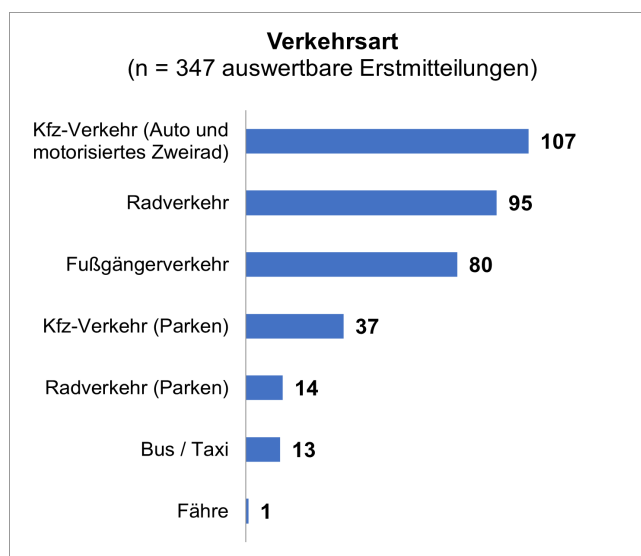


Bild 3: Verteilung der Mitteilungen nach Verkehrsart

Auf den Kfz-Verkehr beziehen sich besonders viele Erstmitteilungen (107 Mitteilungen), aber auch auf den Radverkehr und Fußverkehr (95 bzw. 80 Mitteilungen). Deutlich weniger Anmerkungen wurden zum Parken (Kfz- und Radverkehr) und dem ÖPNV gemacht. Die genaue Verteilung zeigt Bild 3.

5.3 Öffentlichkeitsworkshop

Am 29. November 2022 wurde in Norderney ein Workshop durchgeführt, an dem etwa 20 für Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben. Zu Beginn erfolgte eine Präsentation der Ergebnisse der bisherigen Bestandsanalyse und der Online-Beteiligung. Im Anschluss daran konnten die Teilnehmenden sich die Ergebnisse an einzelnen Stellwänden nochmals genauer betrachten und diskutieren sowie kommentieren.

In einem zweiten Vortrag wurden mögliche Leitziele vorgestellt, auf denen das zu erarbeitende Konzept und die einzelnen Maßnahmen aufbauen sollen. Ebenfalls wurden für einzelne Verkehrsarten schon erste Vorschläge präsentiert, welche ebenfalls im Anschluss von den Teilnehmenden an Stellwänden begutachtet und kommentiert werden konnten. Zum Abschluss konnten die Teilnehmenden noch die vorgeschlagenen Leitziele hinsichtlich ihrer Wichtigkeit bewerten.

5.4 Arbeitskreis Verkehr

Dem Arbeitskreis Verkehr wurde am 8. Juni 2022 die Vorgehensweise und das Arbeitsprogramm vorgestellt. Am 26. Januar 2023 wurden Ergebnisse der Bestandsanalyse vor- und zur Diskussion gestellt. Mit Beendigung der Analysephase und Beginn der Konzeptphase wurden am 16. Februar 2023 in Vorbereitung auf die erste Sitzung des zuständigen politischen Gremiums (WTV) am 27. Februar 2023 die aus der Bestandsanalyse und dem vorangegangenen

Beteiligungsprozess abgeleiteten Ziele und Handlungsfelder diskutiert und abgestimmt. Die abgestimmten Ziele und Handlungsfelder sind in Ziffer 6 dargestellt und erläutert.

5.5 Politische Gremien

Die Ziele und Handlungsfelder wurden am 27. Februar 2023 im zuständigen politischen Gremium (WTV) vor- und zur Diskussion gestellt. Die Ziele und Handlungsfelder wurden als Grundlage für die Erarbeitung einstimmig beschlossen.

6 Ziele und Handlungsfelder

Die Ergebnisse der Beteiligung im Rahmen der Analysephase lassen sich zu einer Kernaussage zusammenfassen (sinngemäß):

„Das Gästeaufkommen und die Verkehre sind am Limit des Erträglichen.“

Dieses zusammenfassende Fazit bildete die Grundlage für die Ableitung von Zielen und Handlungsfeldern im Hinblick auf die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts.

Übergeordnet steht das Leitbild für die zukünftige Mobilität und Verkehrsabwicklung auf Norderney:

„Verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden
– Verträglich. Nachhaltig. Zusammen.“

Diesem Leitbild untergeordnet sind die abgeleiteten Ziele. Diese gliedern sich in Oberziele mit jeweils zugeordneten Leitzielen.

Neben den Leitzielen wurden Handlungsfelder identifiziert, die sich den einzelnen Leitzielen zuordnen lassen. Die Handlungsfelder ergänzen die Leitziele im Sinne von Themenfeldern, für die konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt werden sollen, um die gesetzten – und politisch beschlossenen – Ziele zu erreichen.

6.1 Oberziele

Für das Mobilitäts- und Verkehrskonzept wurden zwei Oberziele definiert, die als gleichberechtigt zu verstehen sind. Diese orientieren sich an der allgemeinen Verkehrssituation auf der Insel und wurden spezifisch auf Basis der umfassenden Bestandsanalyse und der begleitenden Beteiligung abgeleitet. Die Oberziele sind:

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel,
- Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden.

Nachfolgend sind diese beiden Oberzeile erläutert.

6.1.1 Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel

Das erste Oberziel bezieht sich auf eine konsequente Reduktion des Kfz-Verkehrs sowohl im touristischen An- und Abreiseverkehr als auch im alltäglichen Verkehr auf der Insel. Auf Basis der Bestandsanalyse sowie des vorangegangenen Beteiligungsprozesses konnte ermittelt werden, dass die Verkehrsbelastung der gesamten Insel, insbesondere durch den Kfz-Verkehr, zu hoch und vor allem unverträglich ist.

Eine weitere Steigerung des Kfz-Verkehrsaufkommens ist vor allem für den engen und sensiblen Kernbereich der Innenstadt nicht vertretbar.

6.1.2 Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur

Das zweite Oberziel bezieht sich auf eine logische und nachvollziehbare Regulierung der Verkehrsarten auf der Insel zur allgemeinen Reduzierung von Konflikten zwischen den Verkehrsarten. Durch die Bestandsanalyse wurde deutlich, dass es immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten kommt. Vor allem – wenn auch nicht ausschließlich – zu nennen sind Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr sowie zwischen dem (ruhenden) Kfz-Verkehr und Busverkehr, aber auch Konflikte zwischen dem (ruhenden) Kfz-Verkehr sowie zu Fuß gehenden und radfahrenden Personen. Um diese Konflikte auf ein Minimum zu reduzieren ist es notwendig für alle Verkehrsarten eine klar und eindeutig verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, die es ermöglicht, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

6.2 Leitziele

Die definierten Leitziele sollen die formulierten Oberziele weiter konkretisieren und dienen der Orientierung, wie die Oberziele erreicht werden können. Beiden Oberziele sind jeweils drei Leitziele zugeordnet.

6.2.1 Leitziele zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel

Die Leitziele zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sind:

- Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund,
- Reduzierung und Umstrukturierung des ruhenden Kfz-Verkehrs,
- verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel.

Die Leitziele zeigen auf, dass eine vollständige Reduktion des motorisierten Verkehrs auf das notwendige Minimum – also ausschließlich Rettungsdienste, Polizei, Bus- und Taxiverkehr sowie Wirtschaftsverkehr und Versorgungsdienste (Lieferverkehr, Handwerksverkehr) – nicht vorgesehen ist. Es ist jedoch wichtig, alle Potenziale zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Umweltverbund (Rad-, Fuß und Busverkehr) zu identifizieren und schließlich auszuschöpfen, um den Kfz-Verkehr auf der Insel langfristig deutlich zu reduzieren. Dies schließt ausdrücklich den Kfz-Verkehr verursacht von an- und abfahrenden Touristen sowie von Insulanerinnen und Insulanern mit ein.

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Reduktion des Kfz-Verkehrs ist dabei die Reduzierung und Umstrukturierung des Parkraumangebots auf der gesamten Insel. Hier gilt, dass bestimmte Einschränkungen für den ruhenden Verkehr einen sukzessiven Rückgang von Kraftfahrzeugen auf der Insel zur Folge haben. Eine stärkere Regulierung der parkenden Kraftfahrzeuge in der Innenstadt trägt dazu bei, die Konflikte mit dem Busverkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr zu reduzieren.

Für alle Kfz-Verkehre, die trotz der Reduktionsmaßnahmen noch stattfinden (müssen), ist eine verträgliche Abwicklung zu gewährleisten. Aufgrund der engen Straßenräume in der Innenstadt sowie den sensiblen Bereichen für zu Fuß gehende Personen in den an die Fußgängerzonen angrenzenden Bereichen, ist es wichtig, dass im Kfz-Verkehr nur verträgliche Geschwindigkeiten gefahren werden bzw. gefahren werden können. Dies gilt innerhalb des sensiblen Bereichs der Fußgängerzonen auch für den Radverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen sind neben regulatorischen Maßnahmen auch gestalterische bzw. infrastrukturelle Maßnahmen notwendig.

6.2.2 Leitziele zur verständlichen und einfachen Verkehrsinfrastruktur

Die Leitziele zur Umsetzung einer verständlichen und einfachen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden sind:

- Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs,
- alltagstaugliche Gestaltung der Verkehrsangebote,
- Schaffung von barrierefreien Infrastrukturen.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass auf die Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr sich auch auf eine veraltete und zu enge Infrastruktur bei gleichzeitig gestiegenem Aufkommen im Fuß- und Radverkehr zurückführen lassen. Gleichzeitig ist die Infrastruktur für den Kfz-Verkehr, insbesondere außerhalb der Innenstadt, überdurchschnittlich ausgebaut. Durch das gestiegene Gesamtverkehrsaufkommen auf Norderney ist eine zeitgleiche Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten allerdings nicht mehr möglich. Es muss deshalb eine klare Priorisierung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs in zukünftigen Planungsentscheidungen angestrebt werden.

Bei der Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs ist auf eine alltagstaugliche Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur zu achten. Dabei sind Ströme der verschiedenen Verkehrsarten durch gestalterische Elemente voneinander zu trennen und gegebenenfalls parallele Routen zu entwickeln. Engstellen mit hohem Konfliktpotenzial sind zu vermeiden und gegebenenfalls durch die Einführung von Einbahnstraßen oder die Anordnung von abschnittswisen Parkverboten zu entschärfen.

Teil einer verständlichen und alltagstauglichen Verkehrsinfrastruktur sind barrierefreie Zugänge zur gesamten Stadt. Die Barrierefreiheit schließt alle Verkehrsarten ein, die von Menschen mit Einschränkungen genutzt werden. Insbesondere ist eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV, also dem Busverkehr, aber auch ergänzenden On-Demand-Angeboten (z. B. Ride-Pooling MOOEV MOBIL, Taxis), von zentraler Bedeutung. Die Verkehrsinfrastruktur muss als Daueraufgabe sukzessive barrierefrei umgebaut werden. Im Innenstadtbereich, entlang der Fußgängerzonen sowie entlang der wichtigen Freizeitwege sollen alle Menschen sich z. B. mit Hilfe von Leitelementen gut orientieren können.

6.3 Handlungsfelder

Die formulierten Handlungsfelder konkretisieren die abgeleiteten Leitziele und zeigen mögliche Schwerpunktsetzungen für die Maßnahmenvorschläge auf. Wie Bild 4 zeigt, lassen sich die Handlungsfelder dabei mehreren Leitzielen und teilweise auch den beiden Oberzielen gleichermaßen zuordnen.

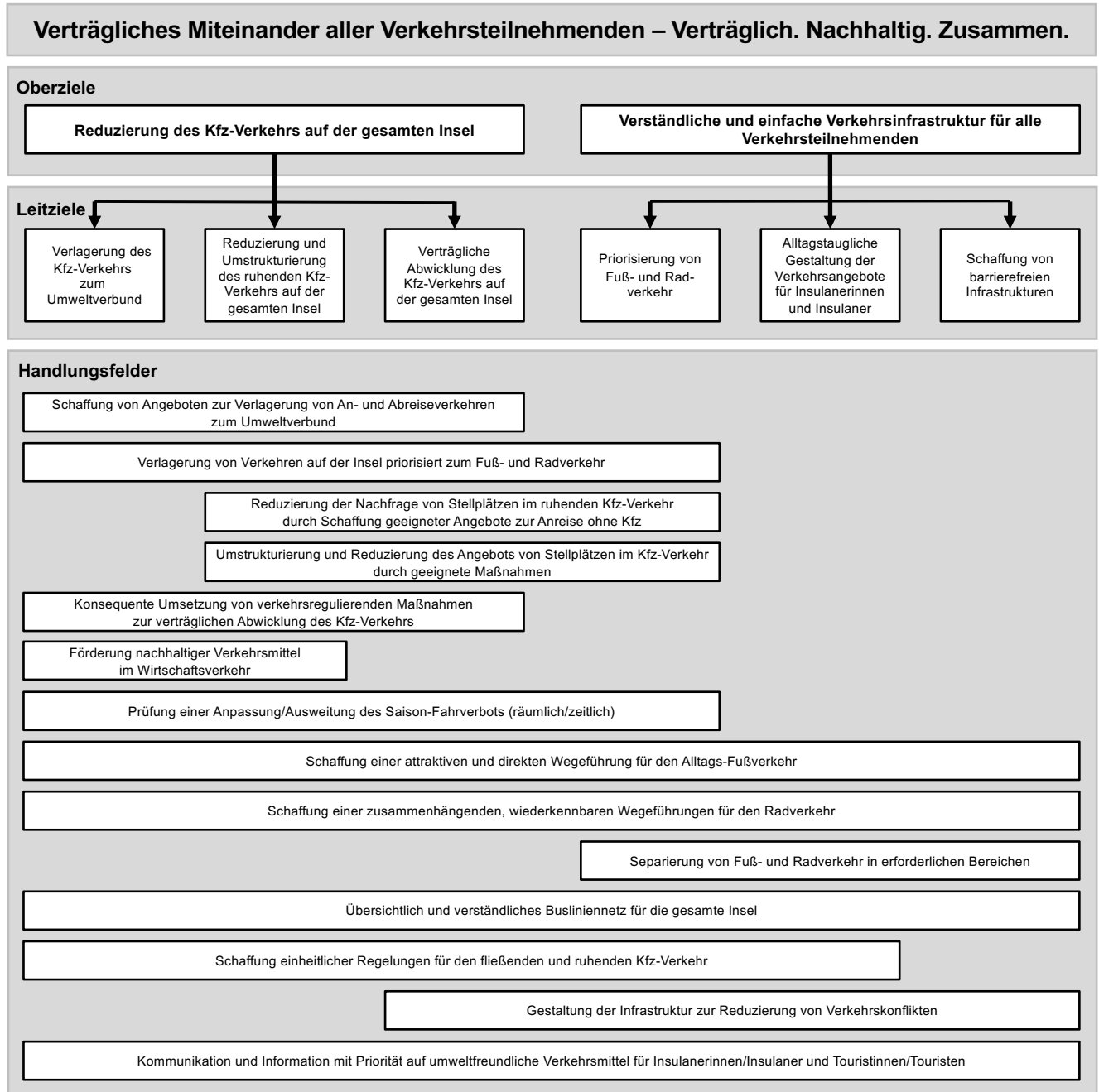


Bild 4: Leitbild, Ober- und Leitziele sowie zugehörige Handlungsfelder

7 Konzeptidee und Maßnahmenvorschläge

Bereits aus der ersten Vor-Ort-Recherche sind Ideen für Lösungsansätze – gesamtheitlich und übergreifend sowie maßnahmenspezifisch – entstanden. Diese wurden aufbauend auf den beschlossenen Zielen und daraus entwickelten Handlungsfeldern konkretisiert und entsprechende Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese Kon-

zeptvorschläge wurden parallel und integrativ erarbeitet. Sie sind somit aufeinander abgestimmt und greifen inhaltlich ineinander. Aus Gründen der besseren Verständlichkeit werden die Konzeptvorschläge dennoch verkehrsmittelbezogen dargestellt und erläutert.

7.1 Bildung von Maßnahmenkategorien

Die einzelnen Maßnahmenvorschläge wurden in übergeordneten Kategorien – im Weiteren als Maßnahmenkategorien bezeichnet – zusammengefasst, die sich aus Zusammenfassungen der identifizierten Handlungsfelder ergeben haben. Folgende verkehrsmittelspezifischen und -übergreifende Maßnahmenkategorien werden betrachtet:

- An- und Abreiseverkehr,
- Kfz-Verkehr,
- Parken (Kfz-Verkehr),
- ÖPNV,
- Radverkehr (einschließlich Parken),
- Fußverkehr,
- Mobilitätsmanagement,
- Infrastrukturmaßnahmen.

Die Reihenfolge der genannten Maßnahmenkategorien stellt keine Priorisierung dar.

Tabelle 8: Maßnahmenkategorien mit zugeordneten Ober- und Leitzielen

Maßnahmenkategorie	Oberziele und Leitziele					
	Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel			Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden		
	Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund	Reduzierung und Umstrukturierung des ruhenden Kfz-Verkehrs	Verträgliche Abwicklung des Kfz-	Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs	Alltagstaugliche Gestaltung der Verkehrsangebote	Schaffung von barrierefreien Infrastrukturen
An- und Abreiseverkehr	X	X		X		
Kfz-Verkehr	X		X	X	X	
Parken (Kfz-Verkehr)	X	X				
ÖPNV	X				X	X
Radverkehr	X			X	X	
Fußverkehr	X			X	X	
Mobilitätsmanagement	X	X		X		
Infrastrukturmaßnahmen	X		X	X	X	X

In Bezug auf den (fließenden) Kfz-Verkehr werden der MIV und der motorisierte Wirtschaftsverkehr (z. B. Liefer- und Handwerkerverkehr) betrachtet. Der ÖPNV beinhaltet neben dem Busverkehr auch den Taxi-Verkehr und alternative bzw. ergänzende Angebote. Beim Radverkehr wird der fließende und ruhende Verkehr betrachtet.

Barrierefreiheit bezieht sich auf die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden, vor allem zu Fuß gehende Personen, auch als Nutzende des ÖPNV. Infrastrukturmaßnahmen wie auch das Mobilitätsmanagement beziehen sich auf alle Verkehrsarten.

Die Maßnahmenkategorien wurden wiederum den Ober- und Leitzielen zugeordnet. Eine zusammenfassende Übersicht zeigt Tabelle 8. Aufbauend auf der Verknüpfung zwischen den Maßnahmenverbänden und den Ober- und Leitzielen in Tabelle 8 wurden die Maßnahmensteckbriefe erstellt, welche die einzelnen Maßnahmen konkretisieren.

Aufbauend auf den in Tabelle 8 dargestellten Verknüpfungen zwischen den Handlungsfeldern und den Ober- und Leitzielen werden im Folgenden die Handlungsfelder in Rahmen von Konzeptideen und Maßnahmensteckbriefen konkretisiert.

7.2 Umsetzungsprogramm

Als Grundlage für die Priorisierung und Umsetzung von Maßnahmen, werden im Zuge der Maßnahmensteckbriefe sowohl die Zuständigkeit für eine Umsetzung inklusive ergänzender Hinweise als auch eine qualitative Zuweisung von Umsetzungshorizont und Grobkostenschätzung vorgenommen. Die aufgezeigten Konzeptideen und Maßnahmen sind im Einzelnen zu prüfen und bei Notwendigkeit zu konkretisieren.

7.2.1 Zeithorizont

Der Zeithorizont ist hierbei als Orientierungswert zu verstehen und kann sich auf die erwartete Fertigstellung einer Maßnahme oder auch bereits auf die Durchführung eines Detailplanungsprozess beziehen. Die Einstufung des Zeithorizonts erfolgt qualitativ und kann wie folgt differenziert werden:

- **Sofortmaßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme wird unmittelbar nach Konzeptabschluss begonnen und soll innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden.
- **Kurzfristige Maßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme erfordert einen Zeitbedarf von rund drei Jahren.
- **Mittelfristige Maßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme erfordert einen Zeitbedarf von rund fünf Jahren.
- **Langfristige Maßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme erfordert einen Zeitbedarf von mehr als fünf Jahren.

Darüber hinaus gibt es immer auch Daueraufgaben, bei denen die Umsetzung der Maßnahme nicht an einen Umsetzungszeitpunkt geknüpft ist oder nach Umsetzung eine dauerhafte Fortschreibung notwendig ist.

7.2.2 Personalaufwand und Kosten

Die Schätzung von Personalaufwand und Kosten berücksichtigt alle Teilaspekte von der Planung bis zur Umsetzung. Hier ist grundsätzlich zwischen Aufwand und Kosten für den gesamten Maßnahmenvorschlag und Aufwand und Kosten der dem Maßnahmenvorschlag zugeordneten Einzelmaßnahmen bzw. Teilaspekte zu unterscheiden. Im Steckbrief ist die Schätzung von Personalaufwand und Kosten bezogen auf den gesamten Maßnahmenvorschlag dargestellt.

Die Kostenschätzung erfolgt qualitativ (Drei-Stufen-Skala; gering, mittel, hoch), wobei den Ausprägungen eine Finanzspannbreite hinterlegt werden kann. Es wird vorgeschlagen, Personalaufwand und Kosten wie folgt zu differenzieren:

- gering: Die Umsetzung der Maßnahme hat einen geringen zu erwartenden Personalaufwand und/oder kostet weniger als XX Euro.
- mittel: Die Umsetzung der Maßnahme hat einen mittleren zu erwartenden Personalaufwand und/oder kostet zwischen XX Euro und XX Euro.
- hoch: Die Umsetzung der Maßnahme hat einen hohen zu erwartenden Personalaufwand und/oder kostet mehr als XX Euro.

Der Personalaufwand und die Kosten sind dabei ausschließlich derjenige Aufwand und ausschließlich diejenigen Kosten, die für die Stadt Norderney entstehen.

In Bezug auf die Kosten sind finanzielle Fördermöglichkeiten von Bedeutung. Hierbei ist zu beachten, dass die Förderkulisse einem stetigen Wandel unterliegt und die Darstellung nur einer Momentaufnahme entspricht. Die Fördermöglichkeiten sollten stets bei Umsetzung einzelner Maßnahmen oder von Teilaspekten neu geprüft werden.

Grundsätzlich kann die Umsetzung einer Maßnahme einen geringen Personalaufwand auf Seiten der Stadt Norderney haben und zugleich hohe Kosten (oder umgekehrt).

7.3 An- und Abreiseverkehr

Das Oberziel „Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ sowie die zugehörigen Leitziele „Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs“ und „Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund“ erfordern entsprechende Maßnahmen für den An- und Abreiseverkehr. Diese müssen zugleich das Leitziel „Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“ (dem Oberziel „Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden“ zugeordnet) unterstützen.

7.3.1 Konzeptidee

Der An- und Abreiseverkehr auf der Insel Norderney ist umweltfreundlicher und verträglicher abzuwickeln. Dazu sind die Kraftfahrzeuge zu reduzieren, die beispielsweise von Touristinnen und Touristen mit auf die Insel gebracht werden. Dies kann durch nur die Attraktivierung der An- und Abreise ohne eigenes Kraftfahrzeug – und zugleich restriktiven Maßnahmen zum Parken und Fahren auf der Insel – erreicht werden. Dies beginnt bei einer verbesserten In-

formation zur Erreichbarkeit der Insel ohne eigenes Kraftfahrzeug. Durch eine geringere Anzahl an auswärtigen Fahrzeugen auf der Insel können Konflikte zwischen Kfz-Verkehr auf der einen sowie Rad- und Fußverkehr auf der anderen Seite vermieden bzw. zumindest verringert werden. Zudem kann auch der Flächenbedarf für parkende Kraftfahrzeuge reduziert werden.

Als Maßnahmen für den An- und Abreiseverkehr vorgeschlagen werden gezieltere Informationen über die Erreichbarkeit der Insel ohne eigenes Kraftfahrzeug, eine Verbesserung der Fahrradmitnahme auf der Fähre, ein Gepäckshuttle zwischen Hafen und Unterkunft sowie eine Schlüsselübergabemöglichkeit am Hafen. Die Maßnahme zur Einrichtung einer Möglichkeit zur Schlüsselübergabe am Hafen resultiert dabei vorrangig aus den Hinweisen aus dem Beteiligungsprozess. Hier wurde darauf hingewiesen, dass für viele Ferienwohnungen erst die Schlüssel bei den Vermietenden (anderer Standort) abgeholt werden müssen. Daraus resultierten unnötige und vermeidbare Wege auf der Insel nach der Ankunft. Mit welcher Verkehrsart diese Wege zurückgelegt werden spielt dabei zunächst keine Rolle, da Wege mit dem eigenen Kraftfahrzeug zu vermeiden sind. Wege zu Fuß z. B. zwischen Hafen und Nordhelmsiedlung sind als schwieriger umsetzbar zu erachten; zwangsläufig ergibt sich hieraus wieder eine Attraktivitätssteigerung des eigenen Kraftfahrzeugs.

7.3.2 Maßnahmensteckbriefe

Nachfolgend sind die Steckbriefe mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmenvorschläge dargestellt (Tabelle 11 bis Tabelle 12).

Im Hinblick auf einen Gepäckshuttle zwischen Hafen und Unterkunft (Tabelle 11) müssten am Hafen und im zentralen Stadtbereich geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden. Am Hafen ist eine Parkieranlage vorhanden (Parkplatz mit Parkständen für Kurzzeitparken und drei Behindertenstellplätzen) auf der bedarfsorientiert eine entsprechende Anzahl der Kurzzeitparkstände für Gepäckshuttles (z. B. Anhänger) zur Verfügung gestellt werden müssten. Die Organisation und die Kosten für einen Gepäckshuttle sind durch einen Dienstleister oder die Hotels bzw. Ferienwohnungsanbietenden, die einen solchen Service anbieten wollen erfolgen bzw. getragen werden. Seitens der Stadt Norderney müssten die Flächen am Hafen und im zentralen Stadtbereich zur Verfügung gestellt werden bzw. die Genehmigungen zur Nutzung entsprechender Flächen erfolgen.

Für die Bereitstellung einer Schlüsselübergabemöglichkeit am Hafen (Tabelle 12) müsste ebenfalls eine entsprechende Fläche für einen Schlüsselschrank bereitgestellt werden. Hierzu könnte beispielsweise auch einer der Kurzzeitparkstände genutzt werden. Alternativ wäre auch ein Schlüsselschrank im Bereich der Fahrradabstellanlage denkbar. Die für einen Schlüsselschrank erforderliche Fläche ist nicht größer als die Fläche für den an der Fahrradabstellanlage bereits vorhandenen Schließfachschrank. Ob tatsächlich ein Bedarf für eine Schlüsselübergabemöglichkeit am Hafen besteht und in welcher Größenordnung, müsste über eine Abfrage und/oder in Gesprächen mit Ferienwohnungsanbietenden (hier zunächst denjenigen, die mehrere Wohnungen besitzen bzw. verwalten) eruiert werden. Die Kosten für Beschaffung, Installation und Betrieb ei-

nes Schlüsselschanks müssten die Ferienwohnungsanbietenden übernehmen. Seitens der Stadt Norderney müsste die Fläche zur Verfügung gestellt werden.

Tabelle 9: Informationen als Maßnahmen zum An- und Abreiseverkehr

Gezielte Informationen über die Erreichbarkeit der Insel ohne eigenes Kraftfahrzeug				
Kurzbeschreibung	Bereitstellung von Informationen auf Websites und sozialen Medien, gegebenenfalls zusätzliche Bereitstellung von Print-Medien (Flyer): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Norderney, ▪ Staatsbad (Touristeninformation), ▪ Fährbetreiber, ▪ Anbieter von Ferienunterkünften (Hotels, Ferienwohnungen). Aktualisierung des Flyers bei Anreise (Ausgabe auf der Fähre)			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Staatsbad Fährbetreiber Anbieter von Ferienunterkünften			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 10: Fahrradmitnahme auf der Fähre als Maßnahme zum An- und Abreiseverkehr


Verbesserung der Fahrradmitnahme auf der Fähre				
Kurzbeschreibung	Wesentliche Voraussetzungen für die verstärkte Anreise mit dem eigenen Fahrrad sind einerseits die Mitnahmemöglichkeiten in der Bahn auf dem Festland bzw. der Transport des Fahrrads mit dem eigenen Kraftfahrzeug, das auf dem Festland geparkt wird, und andererseits die Qualität der Mitnahmemöglichkeiten des Fahrrads auf der Fähre. Auf den Fähren sollten deshalb mindestens Abstellflächen für Fahrräder ausgewiesen werden. Vor dem Hintergrund der Standsicherheit (Kippgefahr), auch von mit Gepäck beladenen Fahrrädern, sollten zusätzlich Anlehmöglichkeiten vorhanden sein. Diese können auch als z. B. klappbare Bügel ausgeführt sein, um nur bei Bedarf zum Einsatz zu kommen.			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten			Fahrradabstellflächen und Bügel auf Fähre (Quelle: jasinski.info)	
Zuständigkeit	Fährbetreiber (Anregung durch Stadt Norderney)			
Hinweise	Geringer Einfluss der Stadt Norderney auf Umsetzung			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 11: Gepäckshuttle als Maßnahme zum An- und Abreiseverkehr


Gepäckshuttle zwischen Hafen und Unterkunft				
Kurzbeschreibung	<p>Durch einen Shuttle soll der Transport des Gepäcks bei der Anreise vom Hafen zu einem bzw. mehreren Standorten in der Innenstadt sowie in der Nordhelmsiedlung erfolgen. Bei der Abreise kann das Gepäck dann an einem der Standorte für den Transport zum Hafen aufgegeben werden. Für die gesamtheitliche Organisation des Gepäcktransports auf der Insel gibt es unterschiedliche Ansätze/Varianten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Stadt Norderney stellt Flächen am Hafen und in der Innenstadt zur Verfügung für private Organisation dieser Angebote oder ▪ die Stadt Norderney geht in Abstimmung mit möglichen Betreibern, die als Dienstleister ein inselweites Angebot entwickeln. <p>Grundsätzlich sollte das oberste Ziel sein, die An- und Abreise zur Ferienunterkunft ohne eigenes Kraftfahrzeug so einfach und komfortabel wie möglich zu gestalten. Zudem sollten idealerweise die Gepäckserviceangebote verschiedener Hotels und Ferienwohnungen gebündelt werden.</p> <p>Die Shuttlefahrzeuge sind mit alternativen Antrieben (z. B. elektrisch) auszustatten. Die attraktivste und komfortabelste Lösung für Inselgäste wäre ein Gepäcktransport vom Festland bis zur Unterkunft auf Norderney. Dazu müsste der Gepäckwagen entweder schon auf der Fähre transportiert (Gepäckabgabe an oder auf der Fähre) werden oder eine Gepäckübergabe auf dem Festland an ein entsprechendes Dienstleistungsunternehmen, das auch die Verteilung auf der Insel übernimmt, stattfinden.</p>			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten				<p>Gepäckshuttle für die Insel Spiekeroog (Quelle: spiekeroog.de)</p>
Zuständigkeit	Stadt Norderney weitere Beteiligte abhängig von Umsetzungsvariante			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich Beteiligung der Stadt Norderney sowie damit verbundener finanzieller und organisatorischer Aufwand sind abhängig von Umsetzungsvariante			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 12: Schlüsselübergabemöglichkeit am Hafen als Maßnahme zum An- und Abreiseverkehr

Schlüsselübergabemöglichkeit am Hafen				
Kurzbeschreibung	<p>Durch einen zentralen Schlüsselschrank am Hafen kann die Schlüsselübergabe bei An- und Abreise ohne zusätzliche Wege erfolgen. Seitens der Stadt Norderney sind hierzu Flächen am Hafen bereitzustellen.</p> <p>Alternativ wäre mit den Betreibenden der Ferienwohnungen abzustimmen, ob eine zeitlich unabhängige und jederzeit zugängliche Lösung der Schlüsselübergabe an den Wohnungen oder in direkter Nähe verpflichtend werden kann/soll.</p>			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten			Schließfächer für Schlüsselübergabe (Quelle: contorion.de)	
Zuständigkeit	Stadt Norderney Betreibende von Ferienwohnungen			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering		mittel	hoch

7.4 Kraftfahrzeugverkehr

Das Oberziel „Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ sowie dies zugehörigen Leitziele „Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund“ und „Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ erfordert entsprechende Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr. Insbesondere in der Innenstadt ist eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs wichtig. Die Maßnahmen müssen zugleich die Leitziele „Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“ und „Alltagstaugliche Gestaltung der Verkehrsangebote“ (beide dem Oberziel „Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden“ zugeordnet) unterstützen.

7.4.1 Konzeptidee

Die Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr dienen in erster Linie dazu, das Kfz-Verkehrsaufkommen insgesamt auf der Insel zu reduzieren. Dazu sind sowohl restriktive Eingriffe in das Kfz-Verkehrnetz als auch attraktivierende Maßnahmen für die übrigen Verkehrsarten zu realisieren. Durch die Maßnahmen sollen Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und den anderen Verkehrsarten reduziert und insbesondere das Radfahren und zu Fuß gehen als sinnvolle Alternative für alle Wegezwecke etabliert werden.

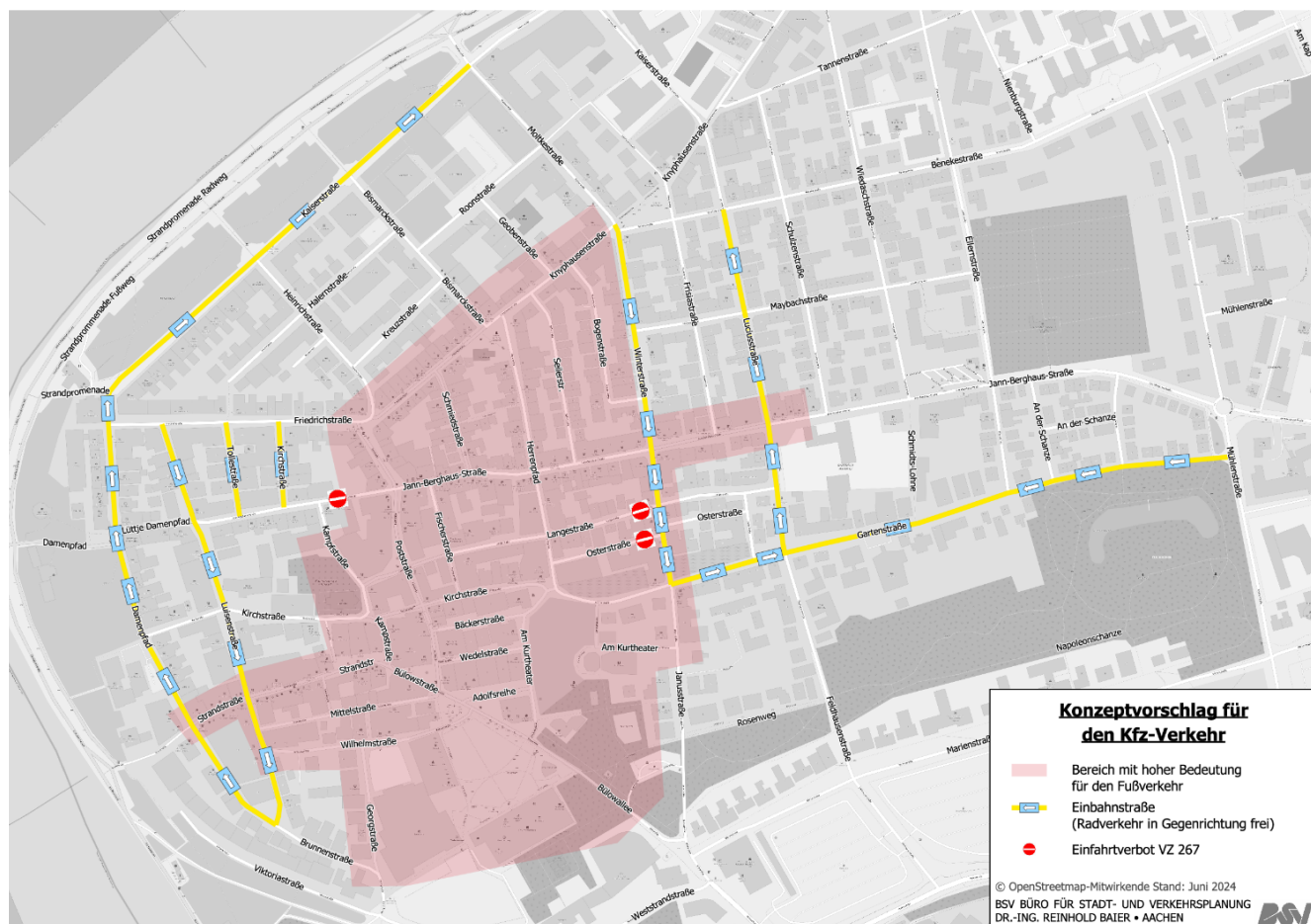


Bild 5: Einbahnstraßenkonzept für den Kfz-Verkehr (vergrößerte Darstellung in Anhang 1.2)

Zu den restriktiven Ansätzen zählt die Einführung von Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr in der Innenstadt, um den verbleibenden Kfz-Verkehr möglichst zielgerichtet zu führen. Ergänzend dazu sollte die bereits bestehende Fahrverbotsregelung verständlicher und erkennbarer gestaltet sowie räumlich und zeitlich ausgeweitet werden.

Einbahnstraßenkonzept

Das Netzkonzept für den Kfz-Verkehr sieht die Einführung eines Einbahnstraßensystems in der Innenstadt vor (Bild 5). Für den westlichen Teil der Innenstadt ist die Ausweisung des Damenpfads ab der Luisenstraße sowie der Kaiserstraße bis zur Moltkestraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr nach Norden vorgesehen. Ergänzend dazu werden die Luisenstraße und die Winterstraße bzw. Janusstraße zwischen Benekestraße und Gartenstraße zu Einbahnstraßen mit Fahrtrichtung nach Süden. Für die Erschließung des östlichen Teils der Innenstadt wird die Luciusstraße zwischen Gartenstraße und Benekestraße zur Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden, korrespondierend zur Winterstraße und Janusstraße mit Fahrtrichtung Süden.

Ergänzend wird in Ost-West-Richtung die Gartenstraße als Einbahnstraße ausgewiesen. Damit über die Gartenstraße keine „Schleichverkehre“ von Osten in Richtung Innenstadt fahren können, wird der westliche Abschnitt der Gartenstraße zwischen Janusstraße und Luciusstraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Osten



Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung auf der Tollestraße

und der östliche Teil der Gartenstraße zwischen Luciusstraße und Mühlenstraße mit Fahrtrichtung Westen ausgewiesen. Der Verkehr aus Richtung Osten in die Innenstadt soll bestmöglich über die Hafenstraße bzw. geringfügig über die Marienstraße geleitet werden. Hier befinden sich weniger sensible Nutzungen.

Die zuvor genannten Abschnitte sollen als „echte“ Einbahnstraßen mit Zeichen 220 StVO („Einbahnstraße“) ausgewiesen werden. Dies erfordert neben der Anordnung von Zeichen 220 StVO und Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“) und – in der Regel, Ausnahmen sind zu begründen – von Zusatzzeichen 1022-10 StVO („Radverkehr frei“) auch die Anordnung von z. B. Zeichen 209 oder 210 StVO („Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts bzw. links“).

Alle betroffenen Abschnitte sind Teil des Radverkehrsnetzes. Um diese Abschnitte für den Radverkehr attraktiver zu gestalten, sind alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben (Zusatzzeichen 1022-10 StVO). Andere Ausnahmen für beispielsweise Busse und/oder Taxen würden einen gesonderten Fahrstreifen in Gegenrichtung erfordern; dies lassen die Straßenräume in Norderney quasi nicht zu.

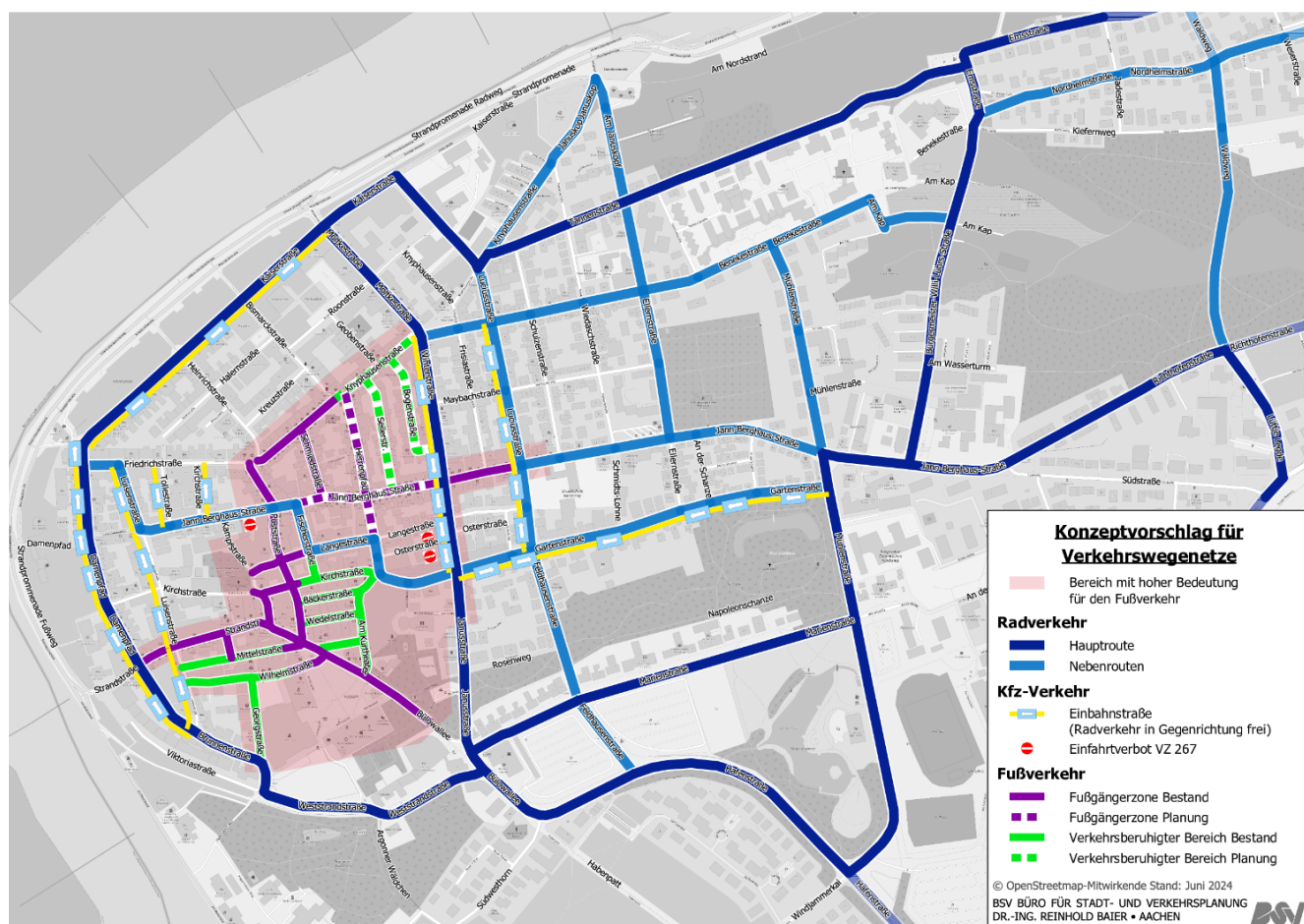


Bild 6: Überlagerung der Verkehrswegenetze (vergrößerte Darstellung in Anhang 1.1)

Die Jann-Berghaus-Straße zwischen Kampstraße und Fischerstraße wird zu einer „unechten Einbahnstraße“. Eine Einfahrt in die Jann-Berghaus-Straße ist dann für den Kfz-Verkehr ab der Kampstraße bzw. Höhe des Haus Nr. 78 der Jann-Berghaus-Straße nicht mehr gestattet. Der Bereich hinter dem Einfahrtsverbot bleibt dabei

in beiden Fahrtrichtungen befahrbar. Auf diese Weise ist ein Abfluss des Kfz-Verkehrs im Bereich der Jann-Berghaus-Straße sowohl in westliche als auch in östliche Richtung möglich, es werden aber dennoch unnötige Querungen der Poststraße als wichtige Fußverkehrsachse aus Richtung Westen unterbunden.

Ebenfalls als „unechte Einbahnstraße“ ausgebildet werden sollen die Langestraße und Osterstraße, so dass die Einfahrt aus Richtung Janusstraße nicht gestattet wird.

Die Netzkonzeption für den Kfz-Verkehr ist nicht losgelöst von den Netzkonzepten des Radverkehrs, aber auch des Fußverkehrs zu betrachten. In Bild 9 ist deshalb die Überlagerung mit den Netzen des Rad- und Fußverkehrs dargestellt. Das Radverkehrskonzept ist in Ziffer 0 erläutert, die Erweiterung des Bereichs mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr mit Erweiterung von verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen in Ziffer 0.

Geschwindigkeitskonzept

Das übrige Stadtgebiet soll weiterhin als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden. Bei Einfahrt in die Tempo 30-Zone werden Verkehrsteilnehmende derzeit von einem „Schilderwald überflutet“.

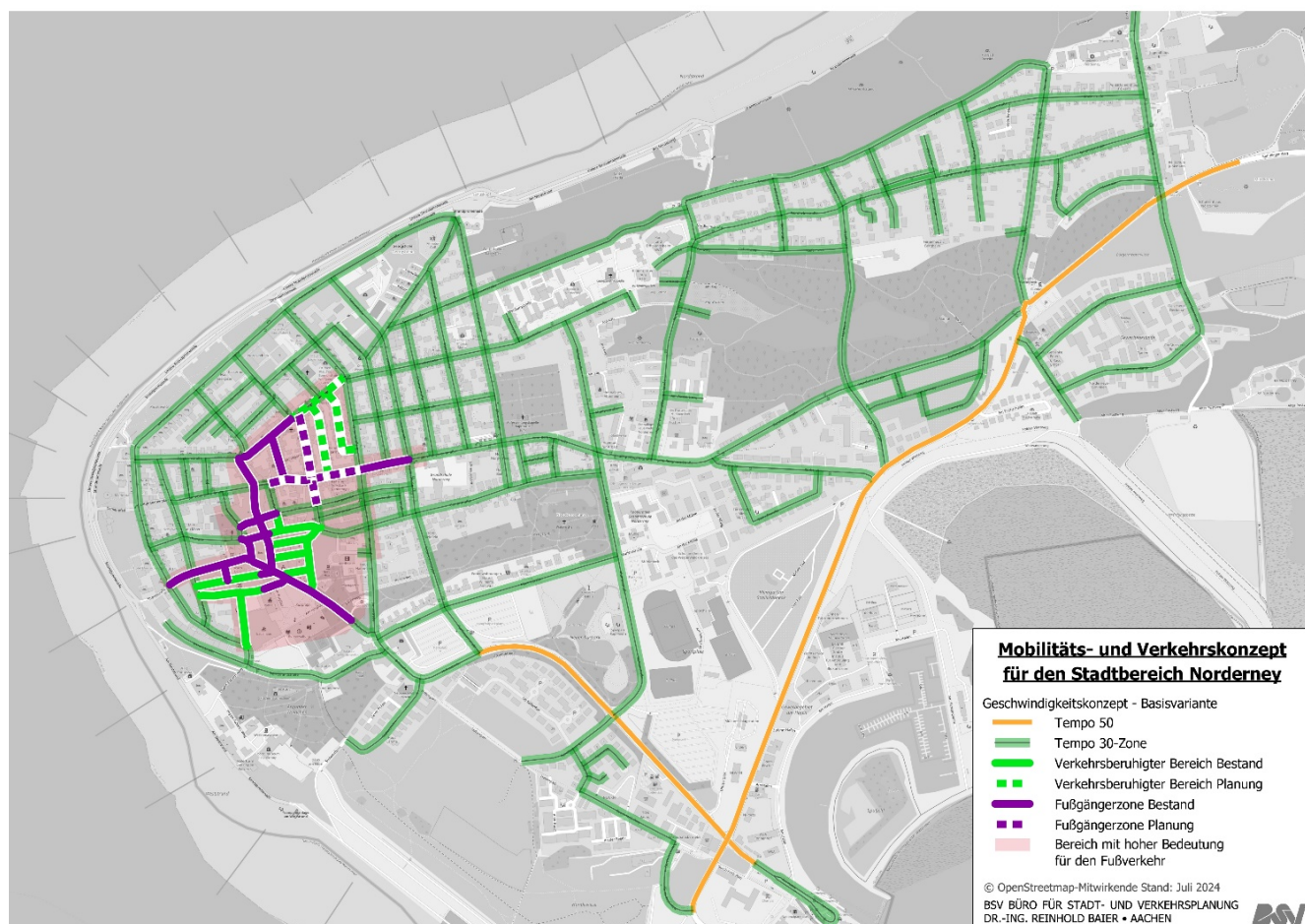


Bild 7: Vorschlag für das Geschwindigkeitskonzept in der Basisvariante

Es wird empfohlen, den Beginn der Tempo 30-Zone nicht nur durch beidseitige Beschilderung, sondern auch durch Zahlenpiktogramme „30“ oder das Piktogramm des Zeichens 274.1 StVO (Beginn einer Tempo 30-Zone) auf der Fahrbahn zu kennzeichnen. Diese Piktogramme

gramme können auch an verkehrsrelevanten Knotenpunkten erneut aufgebracht werden, um die Verkehrsteilnehmenden an die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit und damit einhergehenden Regelungen (u. a. rechts-vor-links) zu erinnern.

Die Basisvariante zum Vorschlag für ein Geschwindigkeitskonzept ist in Bild 7 dargestellt. Eine Variante mit der Einrichtung einer Fahrradstraßenachse wird zudem in Ziffer 7.7.1 erläutert.

Zoneneinteilung und Ausnahmegenehmigungen

Ergänzend zum dargestellten Konzept kann erneut eine Zoneneinteilung, wie dies bereits in der Vergangenheit etabliert war, eingeführt werden. Die Führungen der Einbahnstraßen ist mit einer vergleichbaren Zoneneinteilung entlang der Winterstraße bzw. Mühlenstraße kombinierbar. Eine Zoneneinteilung würde den Übergang zwischen den Zonen beschränken und somit verstärkter dazu beitragen den Kfz-Verkehr über die Deichstraße und Hafenstraße zu führen bzw. komplett zu unterbinden.

Das heutige Fahrverbot auf Norderney umfasst darüber hinaus den zentralen Stadtbereich und gilt lediglich in den Sommermonaten. Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt über eine entsprechende Beschilderung. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass auch zur Fahrverbotszeit reger Kfz-Verkehr auf der Insel herrscht. Dies hängt auch damit zusammen, dass vielfältige Arten von Ausnahmegenehmigungen an Inselbewohnende und Touristinnen und Touristen ausgegeben werden, die durch die örtliche Polizei oder die Stadt Norderney nicht ausreichend kontrolliert werden können.

Die bisherige Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen für die Nutzung der Fahrverbotszone erfolgt auf Antrag. Dabei wird grundsätzlich zwischen Kurzzeitgenehmigungen und Langzeitgenehmigungen unterschieden. Darüber werden in den Entscheidungsrichtlinien der Stadt Norderney für die Genehmigung von Anträgen insgesamt 13 Fallgruppen unterschieden (Tabelle 13).

Tabelle 13: Fallgruppen für Ausnahmegenehmigungen

Nr.	Fallgruppe
1	Anliegerverkehr (kürzeste Entfernung zwischen Stellplatz und Zonenrand)
2	Wohnungen, Kur- und Ferienquartiere (An- und Abreiseverkehr 1 Stunde)
3	Mobilitätseinschränkungen
4	Versorgungsverkehr/Lebensmittel
5	Versorgungsverkehr/Gastronomie/Produktions-küchen,
6	Versorgung/sonst. Geschäfte/größere gesundheitliche Einrichtungen
7	Berufsausübung/Handwerk (ein Fahrzeug je angefangene vier Beschäftigte)
8	Allgemeinmediziner/Fachärzte
9	Linien- und Gelegenheitsverkehr (Busse und Taxen)
10	Fuhrunternehmen
11	Motorräder u. ä.
12	Elektrofahrzeuge
13	Sonstige Betriebe (insbesondere handwerksähnlich)

Häufig gilt hier der Zusatz „Schlauch“ bei der Erteilung der Genehmigung, d. h. es darf lediglich der kürzeste Weg zwischen Start/Ziel und Rand der Zone befahren werden. Auch gibt es für einige Ausnahmegenehmigungen Zeitfenster für die Geltung am Tag.

Im Jahr 2022 wurden insgesamt rund 1.560 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Den größten Anteil davon (etwa 940 Genehmigungen) bilden die Langzeitgenehmigungen. Hierbei sind die Fallgruppen 1, 7 und 13 hervorzuheben. Die An- und Abreiseverkehr (Fallgruppe 2) der Gäste sind in dieser Statistik nicht enthalten.

7.4.2 Maßnahmensteckbriefe

Nachfolgend sind die Steckbriefe mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmvorschläge dargestellt (Tabelle 14 bis Tabelle 16).

Im Hinblick auf die Anpassung des Zonenfahrverbots (Tabelle 14) sollten auch die Ortsbereiche, für die derzeit das Saisonverkehrsverbot nicht gilt, einbezogen werden. Hier ist zu prüfen, ob für diese gesonderte Regelungen für Ausnahmegenehmigungen zu definieren sind.

Mit der Überprüfung der Gründe für Ausnahmegenehmigungen (Tabelle 15) ist nicht die jährliche Prüfung der Anträge gemeint und auch nicht nur die „Stundengenehmigung“ bei An- und Abreise, sondern die Überprüfung des Katalogs der Regelungen für Ausnahmegenehmigungen. Hier sollten die einzelnen Regelungen im Sinne einer Reduzierung der Möglichkeiten, eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten, kritisch geprüft und angepasst werden. Im Kontext mit einer eventuellen automatischen Zufahrtsüberwachung können die Regelungen für Ausnahmegenehmigungen weiter differenziert bzw. konkretisiert werden, z. B. auf Zeitbereiche wie Montag bis Freitag von 7 bis 19 Uhr.

Mit dem kurzfristigen Zeithorizont im Kontext mit der konsequenten bzw. dauerhaften Kontrolle des Fahrverbots (Tabelle 16) ist nicht die Umsetzung der automatischen Zufahrtsüberwachung selbst gemeint. Es bezieht sich auf die Planung einer solchen Überwachung, zu der auch die Klärung der rechtlichen Zulässigkeit bzw. Möglichkeiten (z. B. durch einen Verkehrsversuch) gehört. Hiermit sollte kurzfristig begonnen werden.

Im Kontext mit der konsequenten bzw. dauerhaften Kontrolle des Fahrverbots müssten zudem zunächst die für Ausnahmegenehmigungen „anrechenbare“ Stellplätze geprüft und festgelegt werden. Dazu müsste die Anbietenden von Ferienwohnungen sowie Hotels darlegen, wie viele Stellplätze für Gäste verfügbar sind. Nur für „anrechenbare“ Stellplätze können dann Gästen entsprechende Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, diese am Anreisetag innerhalb eines festgelegten Zeitfensters („Stundengenehmigung“) anzufahren; am Abreisetag gilt die Ausnahmegenehmigung dann wieder innerhalb eines festgelegten Zeitfensters. Bei Umsetzung mit einer eventuellen automatischen Zufahrtsüberwachung können die An- und Abfahrten kontrolliert werden.



Tabelle 14: Anpassung des Zonenfahrverbots als Maßnahme im Kraftfahrzeugverkehr

Anpassung des Zonenfahrverbots				
Kurzbeschreibung	<p>Wesentliche Stellschrauben in Bezug auf das Zonenfahrverbot sind eine zeitliche und räumliche Ausweitung der Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zeitliche Ausweitung auf das ganze Jahr ▪ räumliche Ausweitung auf alle besiedelten Gebiete (z. B. Nordhelmsiedlung) ▪ Einführung einer baulichen Einfahrtsbeschränkung in die Zone oder einer automatischen Zufahrtsüberwachung <p>Diese regulierenden Maßnahmen sind zu ergänzen um weitere Maßnahmen, die restriktiv auf das Parkraumangebot innerhalb der Fahrverbotszone wirken oder durch verkehrsrechtliche Regelungen (z. B. Fahrradstraßen, Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche) die Attraktivität der Pkw-Nutzung reduzieren.</p>			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Straßenverkehrsbehörde des Landkreis Aurich Land Niedersachsen			
Hinweise	technische und verkehrsrechtliche Maßnahmen sind noch zu prüfen Kooperation mit Dritten bei technischer Umsetzung notwendig abhängig von verkehrsbehördlichen Entscheidungen			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 15: Überprüfung der Gründe für Ausnahmegenehmigungen als Maßnahme im Kraftfahrzeugverkehr

Überprüfung der Gründe für Ausnahmegenehmigungen				
Kurzbeschreibung	<p>Insbesondere bei den ausgegebenen Langzeitgenehmigungen ist in regelmäßigen Abständen (jährlich) zu prüfen, ob alle Genehmigungskriterien weiterhin erfüllt sind. Zudem ist bei betrieblichen Ausnahmegenehmigungen die Anzahl an Fahrzeugen in Bezug auf die aktuelle Anzahl an Beschäftigten wiederkehrend und regelmäßig zu überprüfen.</p> <p>Die Ausgabe von Ausnahmegenehmigungen für Feriengäste auf der Insel sollte an das Vorhandensein bzw. die Vorbuchung eines Stellplatzes auf der Insel geknüpft werden. Mit dem eigenen Kraftfahrzeug auf die Fähre und damit auf die Insel fahren, können nur Gäste, die diesen Nachweis erbringen. Für Hotels und Ferienunterkünfte in der zentralen Innenstadt, bei denen in den vergangenen Jahren möglichst wenige oder keine eigenen Kfz-Stellplätze errichtet wurden, wäre eine Übergangslösung denkbar. Für Gäste dieser Unterkünfte könnte ein Stellplatzkontingent auf den Parkieranlagen (Parkplätze A bis C) bereitgestellt werden, das für den „Nachweis“ eines Stellplatzes zur Überfahrt mit dem Kfz berechtigt.</p> <p>Bei allen Fallgruppen sollten darüber hinaus in regelmäßigen Abständen die Ausgabekriterien überprüft werden. Insbesondere durch Wechselwirkungen infolge der Umsetzung anderer Mobilitätsmaßnahmen, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Insulanerinnen und Insulaner sowie Gäste besitzen, können neue Kriterien bei der Vergabe relevant werden und bestehende entfallen.</p>			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Fährbetreiber			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 16: Kontrolle des Fahrverbots als Maßnahme im Kraftfahrzeugverkehr

Konsequente bzw. dauerhafte Kontrolle des Fahrverbots				
Kurzbeschreibung	<p>Die verkehrsrechtliche Anordnung des Fahrverbots kann auf unterschiedliche Arten umgesetzt werden. Diese Arten unterscheiden sich sowohl im Hinblick auf die Erkennbarkeit und den Einrichtungsaufwand (u. a. Kosten) als auch den Kontrollaufwand in Bezug auf die Einhaltung der Regelungen. Im Wesentlichen können drei Arten der Regulierung umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der Zufahrt durch Beschilderung (wie im Bestand), ▪ bauliche Beschränkung der Zufahrt (technische Lösung), ▪ automatische Überwachung der Zufahrt (technische Lösung). <p>Beschränkung der Zufahrt durch Beschilderung (wie im Bestand):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchfahrtsverbot (Verbot für Fahrzeuge aller Art, Verbot für Kraftfahrzeuge oder Sackgassen), ▪ Fußgängerzonen mit Zusatzzeichen (Anwohnende und Lieferverkehre können freigegeben werden). <p>Bauliche Beschränkung der Zufahrt (technische Lösung):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ versenkbar Poller (Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr, keine Einfahrt für nichtberechtigte Fahrzeuge), ▪ Schrankenanlagen (bedingte Durchlässigkeit für Radverkehr). <p>Automatische Überwachung der Zufahrt (technische Lösung):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ automatische Kennzeichenerfassung mittels Kamerasystem (Datenbank und Echtzeitabgleich notwendig), ▪ Transponder oder Handysysteme (Anruf, Bluetooth), ▪ „Blitzer“ (Ordnungswidrigkeit bei Missachtung). <p>Die Art der Regulierung hat einen unmittelbaren Einfluss auf die Kontrolle der Einhaltung. Demnach ist bei einer reinen Beschilderung die Kontrolle durch Personal zu leisten, was in dem auf Norderney notwendigen Umfang nicht gewährleistet werden kann. Automatische Systeme ermöglichen eine personalunabhängige Kontrolle, sind jedoch von technischen und rechtlichen Faktoten abhängig.</p> <p>Ergänzend sollten Beschränkungen für den ruhenden Kfz-Verkehr erfolgen.</p>			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten	 <p>Versenkbare Poller in Monheim am Rhein (Quelle: www.monheim.de)</p>		 <p>Automatische Einfahrkontrolle in Monschau</p>	
Zuständigkeit	Stadt Norderney Straßenverkehrsbehörde des Landkreis Aurich Land Niedersachsen			
Hinweise	technische und verkehrsrechtliche Maßnahmen sind noch zu prüfen Kooperation mit Dritten bei technischer Umsetzung notwendig abhängig von verkehrsbehördlichen Entscheidungen			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Für Gäste, die einen der Parkplätze A bis C – wobei langfristig eine Reduzierung auf den Parkplatz C anzustreben wäre (siehe hierzu auch Ziffer 7.5) – nutzen, könnte weiterhin eine „Stundengeneh-

„Stundengenehmigung“ für den An- und Abreisetag erteilt werden. Im Kontext mit einer eventuellen automatischen Zufahrtsüberwachung können die An- und Abfahrten kontrolliert werden. Sofern keine automatische Zufahrtsüberwachung realisiert werden kann, sollte das Ziel sein, Gästen, die einen der Parkplätze A bis C nutzen, in keinem Fall eine „Stundengenehmigung“ für An- und Abreisetag zu erteilen, sodass der Anreiz, das Auto nicht mit auf die Insel zu nehmen, vergrößert wird.

7.5 Parken (Kraftfahrzeugverkehr)

Neben dem fließenden spielt der ruhende Kfz-Verkehr eine wichtige Rolle bei der verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Die bisherige Zonenregelung für die Innenstadt (Haltverbotszone, 30 Minuten mit Parkscheibe frei) soll um den Zusatz „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (Zusatzzeichen 1040-33 StVO) erweitert werden.

Das Oberziel „Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ sowie die zugehörigen Leitziele „Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund“, „Reduzierung und Umstrukturierung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ und „Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ erfordert entsprechende Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr. Insbesondere in der Innenstadt ist eine Umstrukturierung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs wichtig. Die Maßnahmen müssen zugleich die Leitziele „Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“ und „Alltags-taugliche Gestaltung der Verkehrsangebote“ (beide dem Oberziel „Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden“ zugeordnet) unterstützen.



Haltverbotszone mit Zusatzzeichen 1040-33 StVO („Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt“)

7.5.1 Konzeptidee

Das überwiegende Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr wird über die großen Parkieranlagen im südlichen Stadtgebiet abgedeckt. Insbesondere bei Parkplatz C ist eine starke Auslastung in der Hauptsaison (Sommer) erkennbar. Weitere Parkmöglichkeiten finden sich im übrigen Stadtgebiet und sind entweder private Flächen oder öffentliche Stellplätze, die mit Parkscheibe oder Parkschein bewirtschaftet werden.

Zum Zeitpunkt der Analyse bestand folgende Preisstruktur auf Norderney:

- Parkplatz A (Kurzzeit): 0,50 € ab 30 Minuten,
- Parkplatz B (Inselparker): 5,50 € pro 24 Stunden,
- Parkplatz C (Inselparker): 2,00 € pro Tag,
- weitere Parkplätze (Parkschein): 3,00 € pro 24 Stunden.

Inzwischen wurden die Parkgebühren angepasst und teilweise erhöht.

Alternativ bestehen Parkmöglichkeiten Norddeich-Mole. Dort bestand zum Zeitpunkt der Analyse folgende Preisstruktur:

- Parkplatz (Inselparker): 7,00 € pro Tag,
- Carport-Stellplatz (Inselparker): 9,00 € pro Tag,
- Carport-mit E-Ladesäule (Inselparker): 15,00 € pro Tag.

Neben diesen räumlich gebündelten Angeboten für den ruhenden Kfz-Verkehr gibt es Angebote im öffentlichen Straßenraum. Vor Einführung des Zusatzzeichens sind im Innenstadtbereich sukzessive die Parkstände im öffentlichen Straßenraum zu erfassen und zu markieren. Eine Markierung und stärkere Kontrolle der Stellplätze in der Innenstadt ermöglicht es kurzzeitig parkenden Kfz nicht mehr beliebig am Straßenrand aufstellen und so den Bus- oder Radverkehr behindern. An besonders kritischen Punkten kann das Abstellen von Kfz durch die Regulierung vollständig unterbunden werden. Eine sukzessive Markierung von Parkständen im Seitenraum erleichtert eine fortlaufende Evaluierung des bereitgestellten und tatsächlich genutzten Bedarfs an Abstellplätzen. Ergänzend zur Markierung von Parkflächen bzw. Flächen in denen Kraftfahrzeuge halten dürfen sollten Sperrflächen in Kurvenbereichen markiert werden, da Hindernisse, die in diesen Bereichen abgestellt werden, häufig Probleme für den Linienbusverkehr darstellen. Aber auch für den Radverkehr können größere Hindernisse im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen problematisch in Bezug auf die Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden sein. Die hier als Sperrflächen zu markierenden Bereiche sollten gemeinsam mit den Linienbusbetreibern identifiziert werden.

7.5.2 Maßnahmensteckbriefe

Nachfolgend sind die Steckbriefe mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmvorschläge dargestellt (Tabelle 17 und Tabelle 18).

Im Hinblick auf die Beschränkung des Parkraumangebots (Tabelle 17) ist die Ausweisung einer Parkverbotszone eine wesentliche Maßnahme. Eine solche Parkverbotszone besteht bereits, er werden aber innerhalb dieser Änderungen empfohlen, wie beispielsweise der Entfall von Parkscheinautomaten, eine Überprüfung und gegebenenfalls Entfall von Flächen mit Parkscheibenregelung, eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Parkhöchst Dauern im Sinne einer Vereinheitlichung sowie die Ergänzung von Ladebereichen mit Zeichen 230 StVO.

Mit der Parkverbotszone und der dortigen Ausnahme über Zeichen 1040-33 StVO („Parken auf gekennzeichneten Flächen innerhalb der Parkverbotszone für die maximal für die angegebene Stundenzahl frei“) geregelt werden, dass nur noch in gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf. Infolgedessen soll aber ein „Halten“ zum Ein-/Aussteigen bzw. Be-/Entladen nicht außerhalb dieser Flächen per se ermöglicht und zulässig sein. Hier sollte in den Bereichen, in denen das Be- und Entladen und/oder auch das Ein- und Aussteigen erlaubt werden soll, das neue Zeichen 230 StVO („Ladebereich“) angeordnet werden. Hierdurch ausgewiesene Ladebereiche können von allen Verkehrsteilnehmenden zum Be- und Entladen von Fahrzeugen genutzt werden; dies muss ohne Verzögerung erfolgen. Auch, wenn es nicht explizit mit Zeichen 230 StVO gemeint ist, sollte dort auch das Ein- und Aussteigen ebenfalls erlaubt bzw. zumindest nicht geahndet werden.

Tabelle 17: Beschränkung des Parkraumangebots als Maßnahme im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr

Beschränkung des Angebots im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr				
Kurzbeschreibung	<p>Durch die Beschränkung der Parkmöglichkeiten in einem bestimmten Gebiet, z. B. durch Fehlen von Parkmöglichkeiten, wird der fließende Kfz-Verkehr im entsprechenden Gebiet indirekt auch reduziert.</p> <p>Für das Stadtgebiet Norderney werden daher drei Bausteine empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkverbotszone, ▪ Verkehrsberuhigte Bereiche, ▪ Verpflichtende Buchung eines Kfz-Stellplatzes bei der Anreise. <p>Die Einrichtung einer Parkverbots- bzw. Haltverbotszone sowie der Nutzen von verkehrsberuhigten Bereichen wurden bereits erläutert. Die Verpflichtung zur Buchung bzw. zum Nachweis eines Stellplatzes auf der Insel dient vorrangig der Vermeidung einer „Überfüllung an Fahrzeugen“. Grundsätzlich sollen Kraftfahrzeuge in der Hauptsaison (während des Zonenfahrverbots) nur für die An- und Abreise genutzt werden und in der Zwischenzeit geparkt werden. Einen großen Baustein dafür stellen die Langzeitparkmöglichkeiten (Parkplatz A, B und C) dar. Diese sind jedoch besonders zu Hochzeiten stark ausgelastet oder sogar überlastet. Insbesondere bei einer konsequenteren Umsetzung der Fahrverbotsregelungen ist eine ausreichende Anzahl an Parkmöglichkeiten notwendig, da ein Bewegen des Fahrzeugs während des Aufenthaltes dann definitiv nicht mehr möglich sein wird und regelwidriges Parken zwingend zu unterbinden ist.</p> <p>Ziel der Regulierungen des ruhenden Kfz-Verkehrs ist dabei nicht nur die Reduzierung der Anzahl an Fahrzeugen auf der Insel, sondern vielmehr die Verbesserung der Gesamtsituation für den Fuß- und Radverkehr sowie die Gewinnung von Flächen, die zukünftig anderweitig genutzt oder renaturiert werden können.</p>			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Betreiber der Parkplätze auf der Insel, auf dem Festland Anbieter private Stellplätze			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 18: Anpassung der Preisstruktur als Maßnahme im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr

Anpassung der Preisstruktur im ruhenden Kfz-Verkehr				
Kurzbeschreibung	<p>Im Sinne der Reduzierung der Kraftfahrzeuge auf der Insel, sollte zukünftig das Parken auf dem Festland attraktiver sein als die Pkw-Mitnahme auf die Insel. Dazu sollten die Preise für Langzeitparken auf den öffentlichen Parkieranlagen sowie auf weiteren städtischen Flächen vereinheitlicht und angehoben werden. Auf den großen Parkieranlagen sollte zudem eine zusätzliche Gebühr je Aus- und Wiedereinfahrt erhoben werden, die eine zusätzliche Hürde darstellt, den Pkw während des Aufenthalts zu nutzen.</p> <p>Insgesamt sollte es für Feriengäste günstiger sein das Auto auf dem Festland zu lassen. Dazu ist es jedoch auch zwingend notwendig die ergänzenden Angebote (z. B. Gepäckservice, Busverkehr, Lieferdienste) auf der Insel zu verbessern.</p>			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Betreiber der Parkplätze auf der Insel, auf dem Festland Anbieter private Stellplätze			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

7.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Maßnahmen zum ÖPNV auf der Insel entsprechen im wesentlich allen aufgestellten Oberzielen („Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ und „Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden“) und den zugehörigen Leitzielen. Der Busverkehr auf Norderney steht vor besonderen Herausforderungen. Aufgrund des gestiegenen Aufkommens an Übernachtungsgästen sowie Tagestouristinnen und -touristen, besteht ein hoher Bedarf für den Personentransport vom Hafen in die Innenstadt, aber auch zu den touristisch relevanten Zielen im Inselosten. Der Transport wird dabei von normalen Niederflurbussen übernommen, weshalb es im engen Straßenraum der Innenstadt immer wieder zu Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsarten kommt. Insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr beeinträchtigt regelmäßig das Vorankommen der Linienbusse in der Innenstadt, so dass einige Haltestellen u. a. die Haltestelle Friedrichstraße, nicht mehr zuverlässig von den Busunternehmen angefahren werden können.

Neben den verkehrlichen und infrastrukturellen Herausforderungen wurde bei der Analyse des Busverkehrs auf Norderney festgestellt, dass die Informationen zu den einzelnen Linienverläufen und Abfahrten nur unzureichend an die Besucherinnen und Besucher kommuniziert sind. Auch bei den Insulanerinnen und Insulanern sind diese Informationen nur teilweise bekannt. Hier besteht Verbesserungsbedarf bei der Kommunikation der Linienführungen und der betrieblichen Abläufe.

Für die Stärkung einer autoreduzierten Mobilität auf Norderney ist die Verbesserung des ÖPNV-Angebots notwendig, da dieser die Alternative mit dem größten Potenzial im Vergleich zum eigenen Pkw bei der An- und Abreise von Feriengästen darstellt. Darüber hinaus sollte der Linienbusverkehr auf der Insel auch für alltägliche Wege nutzbar sein. Dies gilt nicht nur für die Insulanerinnen und Insulaner, sondern auch für Gäste. Wichtige Bausteine sind dabei die Verständlichkeit und Zuverlässigkeit der vorhandenen Angebote.

7.6.1 Konzeptidee

Das Konzept für den Busverkehr auf Norderney sieht vor die einzelnen Linienverläufe in Abstimmung mit den Betreibern der Buslinien zu optimieren und an die geänderten Rahmenbedingungen des Kfz-Verkehrskonzepts anzupassen (Berücksichtigung der Einbahnstraßenregeln). Hauptfokus ist außerdem die bessere Kommunikation der heute bereits bestehenden Abläufe, damit der zukünftige Busverkehr auf Norderney sowohl für die Besucherinnen und Besucher als auch für Insulanerinnen und Insulaner attraktiver gemacht wird.

Der Busverkehr auf Norderney wird ergänzt durch das On-Demand bzw. Ride-Pooling-Angebot „MOOEV Mobil“. Der Vorteil dieses Angebots ist, dass individuelle Fahrten gebündelt werden können und teilweise kürzere Wege als zu den Bushaltestellen nötig sind.

Der angestrebte sukzessive Rückgang des Kfz-Verkehrs bedeutet eine steigende Relevanz des ÖPNV auf der Insel. Daher ist mittel- bis langfristig eine neue Strategie für den Busverkehr sowie die zusätzlichen On-Demand-Verkehre erforderlich.

Die nachfolgend beschriebenen Anpassungen an den Linienverläufen des Busverkehrs stellen (erste) Vorschläge dar, wie diese zum einen an das vorgeschlagene Einbahnstraßenkonzept (vgl. Ziffer 7.4.1) angepasst werden könnten und zum anderen für Fahrgäste nachvollziehbarer (Stichwort: Orientierung) gemacht werden können. Sie sind im Rahmen der weiteren und fortlaufenden Beteiligung von Akteurinnen und Akteuren gemeinsam mit den Busunternehmen zu erörtern.

In diesem Kontext sind auch die Maßnahmenvorschläge zum Radverkehr zu beachten, nach denen auf mehreren vom Busverkehr befahrenen Abschnitten (Mühlenstraße zwischen Jann-Berghaus-Straße und Marienstraße, Jann-Berghaus-Straße zwischen Mühlenstraße und Südstraße sowie Richthofenstraße zwischen Südstraße und Birkenweg) die Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen wird (siehe Ziffer 7.7.1). Auf einer Fahrradstraße ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden erlaubt. De facto führt das zwar auch zu eventuellen Beeinträchtigungen des Busverkehrs, da sich dieser wie der übrige Kfz-Verkehr auf einer Fahrradstraße dem Radverkehr „unterordnen“ muss. Durch eine Fahrradstraße wird der Radverkehr aber auch gewollt bzw. wissentlich gegenüber dem übrigen Fahrverkehr, auch dem ÖPNV, bevorzugt.

Buslinie 1: Verbindung von Innenstadt zum Hafen und zurück

Die Buslinie 1 verkehrt heute als Ringlinie im Einrichtungsverkehr durch die Innenstadt und verbindet diese mit dem Fähranleger. Nach der Fahrt zum Fähranleger wird erneut zum Ausgangspunkt an der Haltestelle „Weststrand/Kurplatz“ zurückgefahren.

Die Linie 1 wird also bereits heute quasi als Ringlinie betrieben, ist aber nicht als solche gekennzeichnet. Hier sollte deshalb der Ringchluss mit in den Fahrplan aufgenommen werden, so dass die Haltestelle „Weststrand/Kurplatz“ sowohl Start als auch Ende der Ringlinie darstellt. Die Haltestelle „Weststrand/Kurplatz“ ist so umzugestalten, dass bei Bedarf ein Fahrzeug für eine Übergangszeit länger dort halten kann, ohne den Fuß- und Radverkehr zu beeinträchtigen.

Buslinie 2: Verbindung vom Busbahnhof über Seeklinik und Rosengarten zum Hafen

Der Verlauf der Buslinie 2 muss gemäß den geänderten Bedingungen durch den Konzeptvorschlag für den Kfz-Verkehr (vgl. hierzu Ziffer 7.4.1) angepasst werden. Eine Führung in Richtung Hafen auf der Luciusstraße bzw. Feldhausenstraße ist aufgrund der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung nicht mehr möglich.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die Linie 2 über die Maybachstraße und Winterstraße bzw. Janusstraße in Richtung Hafen zu führen. Alternativ ist eine Führung in Richtung Hafen über die Jann-Berghaus-Straße und die Marienstraße denkbar.

Mögliche Alternativrouten sind in Bild 8 und Bild 9 dargestellt.

Zudem sollte die Buslinie 2, wie heute bereits in der Praxis so etabliert, als Ringlinie ausgewiesen werden mit Start und Ziel am Busbahnhof.

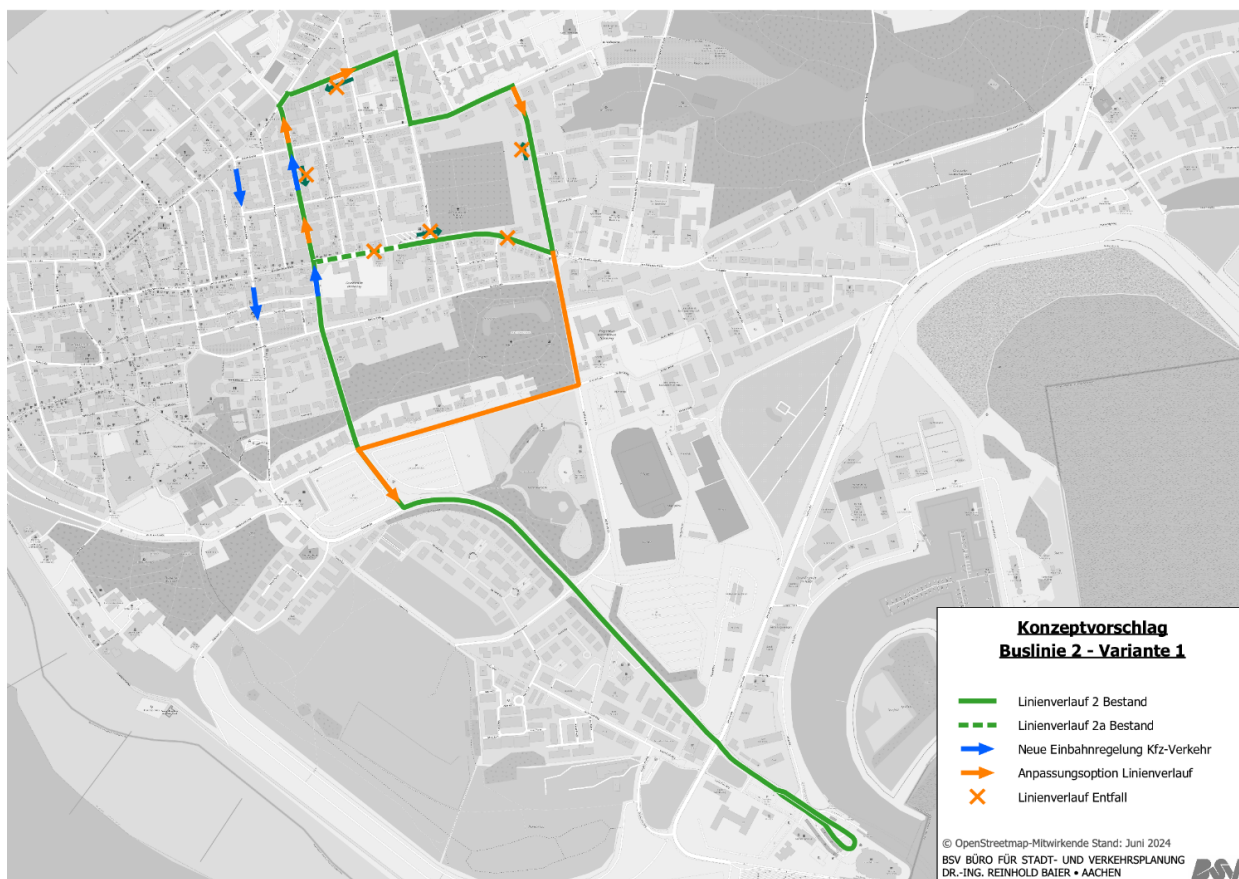


Bild 8: Routenvorschlag 1 als Alternativroute für die Buslinie 2

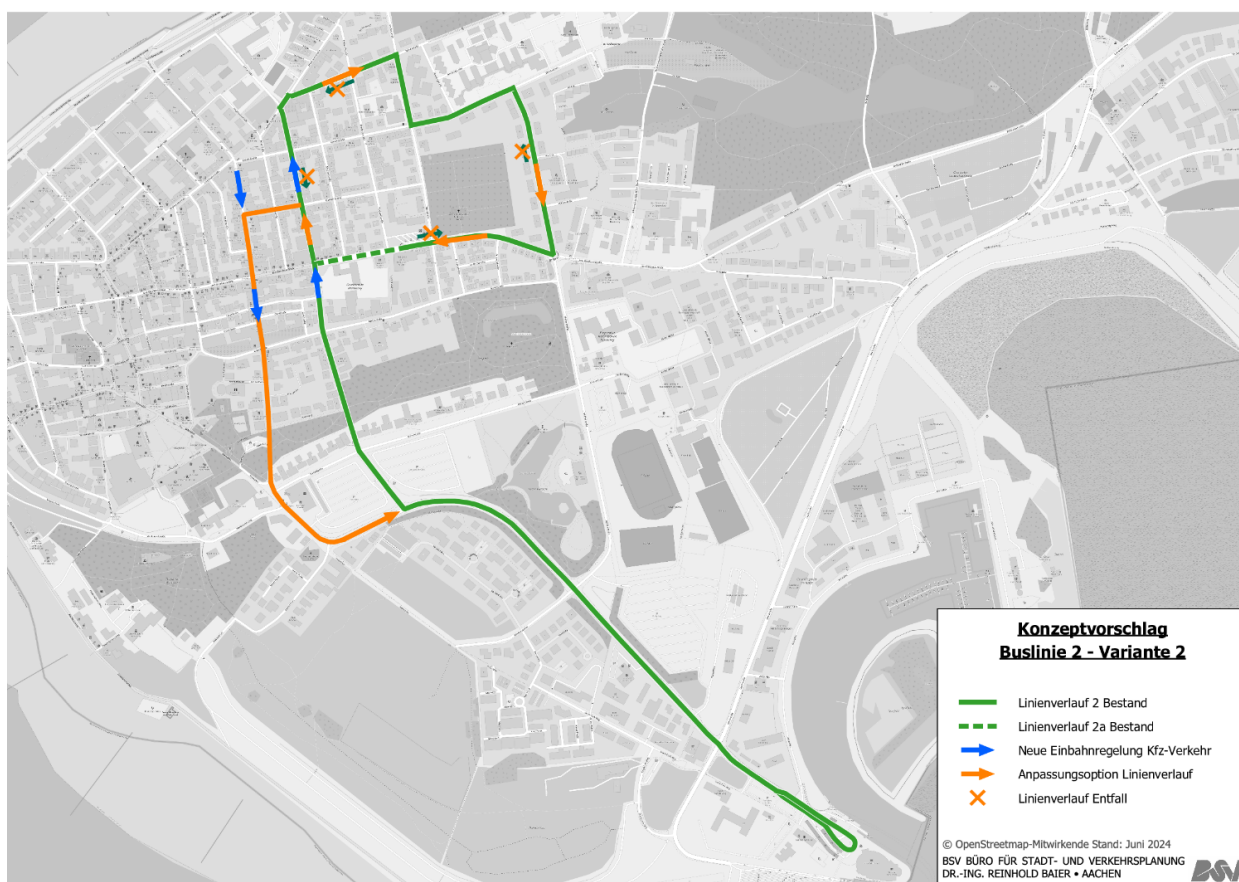


Bild 9: Routenvorschlag 2 als Alternativroute für die Buslinie 2

Buslinie 3: Verbindung zwischen Nordhelmsiedlung und Hafen

Die Buslinie 3 weist im heutigen Betrieb eine Besonderheit auf. Der Linienvverlauf durch die Nordhelmsiedlung wird in der Regel zweimal befahren. Einmal als „Aussteigerrunde“ auf dem Weg vom Hafen in die Siedlung (Verteilung der Fahrgäste von der zuletzt angelegten Fähre vom Festland kommend) und ein zweites Mal als „Einsteigerunde“ auf dem Weg von der Siedlung zurück zum Hafen (Einsammeln der Fahrgäste für die nächste Fähre zum Festland fahrend).

Da dieser Verlauf in den Aushangfahrplänen nicht gekennzeichnet ist, gilt es dies am jeweiligen Fahrzeug entsprechend kenntlich zu machen. Für die erste Runde durch die Siedlung soll der Zusatz „Kein Einstieg“ oder „Nur Ausstieg“ auf der Anzeige vermerkt sein. Auf den Aushangfahrplänen sind die Abfahrtszeiten für das Einsammeln der Fahrgäste auf dem Weg zum Hafen zu vermerken.

Buslinie 7: Ringlinie über Nordhelmsiedlung, Innenstadt und Busbahnhof

Diese Buslinie 7 ist eine wichtige Verbindung zwischen der Nordhelmsiedlung und der Innenstadt. Jedoch kommt es aufgrund der Linienführung immer wieder zu Verständnisproblemen in Bezug auf ihren Verlauf, in welche Richtung die Linie vom Busbahnhof fährt. Daher ist eine Verbesserung der Verständlichkeit durch die Anzeige der Ziele an den Fahrzeugen anzustreben. Auch denkbar ist es, die beiden unterschiedlichen Ringerschließungen der Linie 7 (Nordhelmsiedlung und Innenstadt) entsprechend mit einem Buchstaben zu kennzeichnen (z. B. Linie 7A für die Erschließung der Nordhelmsiedlung und Linie 7B für die Erschließung der Innenstadt).

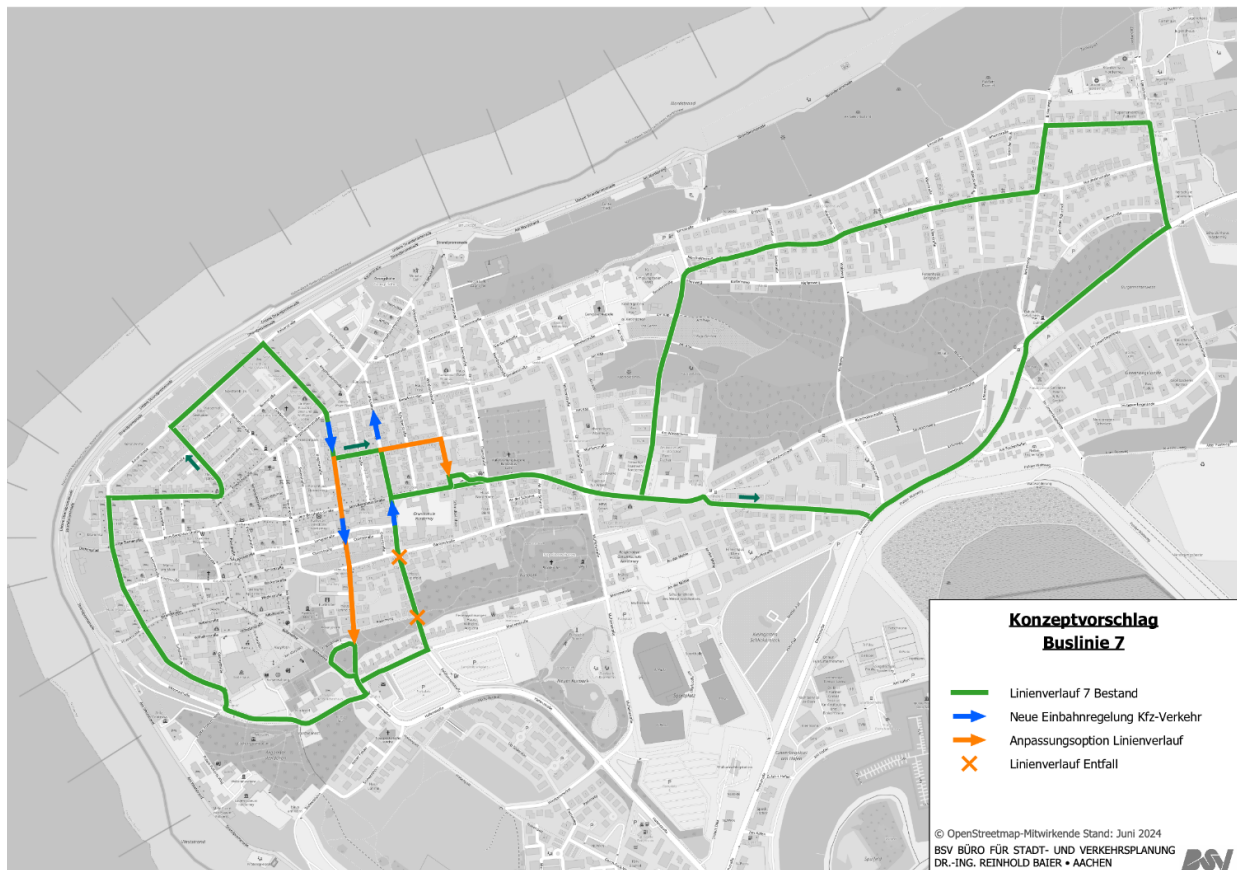


Bild 10: Routenvorschlag als Alternativroute für die Buslinie 7

Aufgrund der Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr (vgl. Ziffer 7.4.1) sind kleinere Anpassungen im Linienverlauf notwendig. Eine Möglichkeit für einen alternativen Linienverlauf ist in Bild 10 dargestellt.

7.6.2 Maßnahmensteckbriefe

Nachfolgend sind die Steckbriefe mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmvorschläge dargestellt (Tabelle 19 bis Tabelle 21).

In Bezug auf die weitere Förderung von On-Demand-Angeboten (Tabelle 19) wie auch ein pendlergerechtes ÖPNV-Angebot (Tabelle 20) wurde zwar ein im Jahr 2022 getestetes morgendliches Ride-Pooling-Angebot aufgrund der geringen Nachfrage wieder eingestellt, dennoch wurden die Förderung von On-Demand-Angeboten und ein pendlergerechtes ÖPNV-Angebot als Maßnahmvorschläge aufgenommen. Im Kontext mit der Umsetzung anderer Maßnahmen, beispielsweise zum An- und Abreiseverkehr (vgl. Ziffer 7.3) sowie zum fließenden wie ruhenden Kfz-Verkehr (vgl. Ziffer 7.4 und Ziffer 7.5) sind diese Maßnahmen im ÖPNV immer wieder zu prüfen, da bei sich ändernden Randbedingungen gegebenenfalls neue Potenzialen hierfür entstehen könnten. Dies gilt auch für das bereits bestehende Angebot („MOOEV Mobil“).


Tabelle 19: Förderung von On-Demand-Angeboten als Maßnahme im öffentlichen Personennahverkehr

Weitere Förderung von On-Demand-Angeboten				
Kurzbeschreibung	<p>Im Konzept vorgesehen ist eine weitere Förderung des Ride-Pooling-Angebots insbesondere in den morgendlichen und abendlichen Randzeiten des Fährfahrplans. Für die ersten beiden Fährabfahrten sollen morgens Ride-Pooling-Angebote geschaffen werden, die die Anfahrt zur Fähre mit dem Shuttle attraktiver machen und so die Bringverkehre reduziert. Für ankommende Pendlerinnen und Pendler sollen die Shuttles bereitstehen und die Verteilung auf der Insel übernehmen. Diese sollen die beobachteten Abholverkehre am Hafen, insbesondere von Handwerksbetrieben, reduzieren. Es ist zu prüfen, inwieweit das Konzept finanziell von der Stadt unterstützt werden kann. Analog kann dieses Modell in den abendlichen Randzeiten für die letzten beiden Fährabfahrten umgesetzt werden.</p> <p>Der Stadt Norderney kommt dabei insbesondere eine unterstützende Rolle zu. Es gilt die bereits vorhandenen On-Demand-Angebote ausreichend an die Insulanerinnen und Insulaner aber auch an die Gäste zu kommunizieren und in wiederkehrenden Abständen in Austausch mit den Betreibern der Angebote zu gehen, um gemeinsam zu Prüfen welcher Optimierungsbedarf (z. B. Angebotsausbau, notwendige Infrastrukturen, Kommunikationsmedien) möglicherweise besteht.</p>			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Anbieter von On-Demand-Angeboten potenzielle weitere Anbieter von On-Demand-Angeboten			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering		mittel	hoch

Tabelle 20: Pendlergerechtes Angebot als Maßnahme im öffentlichen Personennahverkehr

Pendlergerechtes ÖPNV-Angebot				
Kurzbeschreibung	<p>Die Pendlerinnen und Pendler der Insel Norderney können im Wesentlichen in drei Gruppen eingeteilt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einpendler vom Festland (Weiterfahrt am Hafen), ▪ Auspendler aufs Festland (Hinfahrt zum Hafen), ▪ Binnenpendler (Fahrten zu Dienstbeginn und -ende auf der Insel). <p>Ein- und Auspendler sind die Personen, die für die Arbeit auf die Insel kommen oder die Insel verlassen. Die für den Verkehr auf Norderney relevanten Wege sind somit die Wege zur Fähre am Morgen (Auspendler) und die Wege von der Fähre zum Arbeitsplatz (Einpendler). Durch ein bedarfsgerechtes Bus- oder Rufbus-Angebot könnten diese Personengruppen verträglicher auf der Insel verteilt bzw. zur Fähre gebracht werden.</p> <p>Als Binnenpendler zählen grundsätzlich alle Personen, die auf der Insel leben und dort auch erwerbstätig sind. Dazu zählen neben den Beschäftigten der Dienstleistungs-, Tourismus- und Einzelhandelsunternehmen auch die Mitarbeitenden der handwerklichen Betriebe, die beispielsweise im Gewerbegebiet angesiedelt sind. Es wird empfohlen in Kooperation mit den ansässigen Unternehmen die Wohn- und Arbeitsstandorte der Beschäftigten zu analysieren, um das Potenzial für den Umstieg auf den Busverkehr zu ermitteln.</p>			
Zuständigkeit	Stadt Norderney Busunternehmen Ortsansässige Unternehmen			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering		mittel	hoch

Tabelle 21: Optimierung der Haltestellen als Maßnahme im öffentlichen Personennahverkehr

Optimierung der Haltestellen				
Kurzbeschreibung	<p>Der Maßnahmenvorschlag zur Optimierung der Haltestellen auf der Insel lassen sich im Wesentlichen in folgende drei Bausteine unterteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrierefreiheit von Haltestellen, ▪ Anfahrbarkeit von Haltestellen, ▪ Überprüfung der Haltestellenausstattung. <p>Zuletzt sind im Stadtgebiet nur vereinzelte Haltestellen barrierefrei ausgebaut, wie dies bereits am Hafen erfolgt ist. Möglichste kurzfristig ist in Zusammenarbeit mit den Busunternehmen eine Prioritätenliste zu erstellen und sukzessive die übrigen Haltepunkte barrierefrei umzugestalten. Die Priorisierungsreihenfolge kann sich beispielsweise an der Häufigkeit der An- und Abfahrten und/oder dem Fahrgastaufkommen (Anzahl Ein- und Aussteigende) orientieren.</p> <p>Neben einer barrierefreien Nutzbarkeit der einzelnen Haltestellen ist insbesondere die Anfahrbarkeit von einigen Haltestellen zu verbessern. Hierbei geht es in erster Linie darum, dass Haltestellen aufgrund Ihrer Lage oder der Ausrichtung des Bussteiges am Fahrbahnrand nicht mit den derzeit verkehrenden Niederflurbussen anfahrbar sind. Dies betrifft beispielsweise die Haltestellen Am Fischhafen und Friedrichstraße/Poststraße.</p> <p>In Bezug auf die Haltestellenausstattung besitzt ein Großteil der Haltestellen auf Norderney lediglich ein Haltestellenschild. In Anlehnung an den barrierefreien Ausbau sollten weitere Ausstattungselemente, wie Witterungsschutz (Wartehäuschen), Sitzmöglichkeiten, Abfahrtspläne und bei Bedarf auch digitale Fahrgastinformationen ergänzt werden.</p>			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten			<p>Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit und Abfahrtsplan am Weststrand/Kurplatz (kein barrierefreier Einstieg möglich)</p>	
Zuständigkeit	Landkreis Aurich (Stadt Norderney)			
Hinweise	Kooperation mit Dritten erforderlich Entscheidungsbefugnis liegt nicht bei der Stadt Norderney			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering		hoch	

7.6.3 Weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV

Da die Buslinien auf Norderney durch zwei verschiedene Busunternehmen betrieben werden, kam es in der Vergangenheit zu Problem in der Tarifstruktur. So konnten für den Besuch des Inselostens Kombitickets mit Hin- und Rückfahrt im Bus gelöst werden, die jedoch bei der Rückfahrt auch nur für das gleiche Busunternehmen bzw. die gleiche Buslinie gültig waren, obwohl mehrere Linien die Strecke bedienten. Dieser Tarifkonflikt zwischen den Busunternehmen wurde mittlerweile behoben.

In Bezug auf die geltenden Tarifbestimmungen auf Nordemey gab es vor Kurzem eine Verfügung des Landkreises Aurich, dass deutschlandweite Tarife („Deutschlandticket“) auf der Insel akzeptiert werden müssen.

In Bezug auf die zusätzliche Attraktivitätssteigerung könnte zudem die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote auf der Insel in Kombination mit einer Anreise ohne eigenen Pkw durch die Stadt Norderney belohnt werden. Hierbei wären beispielsweise Vergünstigungen bei der ÖPNV-Nutzung (z. B. eine Fahrt gratis) oder die Ausgabe von Gutscheinen für Dienstleistungs- oder Kulturangebote auf der Insel denkbar. Bei der Umsetzung können lokale Unternehmen als Kooperationspartner hinzugezogen werden. Die Organisation und zugehöriges Marketing sollten jedoch bei der Stadt Norderney liegen. Vergleichbare Aktionen können dann auch auf die Insulanerinnen und Insulaner übertragen werden, die beispielsweise einen Zuschuss zum Erwerb von Zeitkarten für den Bus oder bei Abschaffung des privaten Pkw erhalten können.

7.7 Radverkehr

Das Oberziel „Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ sowie die zugehörigen Leitziele „Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund“, „Reduzierung und Umstrukturierung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ und „Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ erfordert entsprechende Maßnahmen zum Radverkehr. Insbesondere in der Innenstadt ist eine Verbesserung der Wegeführung und Gestaltung der Infrastruktur des Radverkehrs für eine verträgliche Abwicklung und langfristige Verlagerung der Verkehre hin zum Umweltverbund wichtig. Die Maßnahmen müssen zugleich die Leitziele „Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“, „Alltagstaugliche Gestaltung der Verkehrsangebote“ und „Schaffung von barrierefreien Strukturen“ (beide dem Oberziel „Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden“ zugeordnet) unterstützen.

Das Konzept für den Radverkehr hat zum Ziel, der herausgehobenen Stellung des Radverkehrs auf der Insel gerecht zu werden und diese weiter zu fördern. Die Förderung des Radverkehrs ist dabei in Einklang zu bringen mit den anderen Bedürfnissen, insbesondere derer des Fußverkehrs (Leitziel: „Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“).

Die Wege für den Radverkehr sollten möglichst intuitiv erkennbar sein. Dies kann durch die Vorgabe von sicheren, direkten und konfliktarmen Routen zu allen relevanten Zielen auf der Insel erreicht werden. Neben einer entsprechenden Infrastruktur auf den Wegeverbindungen ist es zwingend erforderlich sichere Fahrradabstellanlagen an wichtigen Standorten vorzusehen.

7.7.1 Konzeptidee

Wichtig dafür ist eine verständliche und durchgehende Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere für Touristinnen und Touristen, die weniger Ortskenntnis haben als die Insulanerinnen und Insulaner. Aus diesem Grund soll ein Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten flächendeckend ausgeschildert werden. Das Radverkehrsnetz übernimmt damit eine lenkende Funktion sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr, ermöglicht die Priorisie-



Fahrradwegweiser an der Grundschule

zung des Radverkehrs entlang der identifizierten Achsen und reduziert Konflikte zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsarten, insbesondere dem Fußverkehr.

Radverkehrsnetz für den Freizeit- und Alltagsradverkehr

Die Haupttrouten im Radverkehr sind so angeordnet, dass eine durchgehende Führung für den Radverkehr möglich ist. Die Hauptverbindungen für den Radverkehr sollen zukünftig um die sensiblen Bereiche, wie die Fußgängerzonen auf der Jann-Berghaus-Straße bzw. Poststraße und Bülowallee, herumgeführt werden. Die Erschließung dieser Abschnitte erfolgt zu Fuß bzw. über Gartenstraße, Herrenpfad, Fischerstraße und Jann-Berghaus-Straße als untergeordnete Nebenroute. Für eine Erschließung zu Fuß, sind an den Eingangssituationen Fahrradabstellanlagen zu schaffen, die ausreichend Kapazität haben. Gegebenenfalls ist ein Leitsystem mit Hinweisschildern bzw. Wegweisungsschildern zur nächsten Abstellanlage vorzusehen.

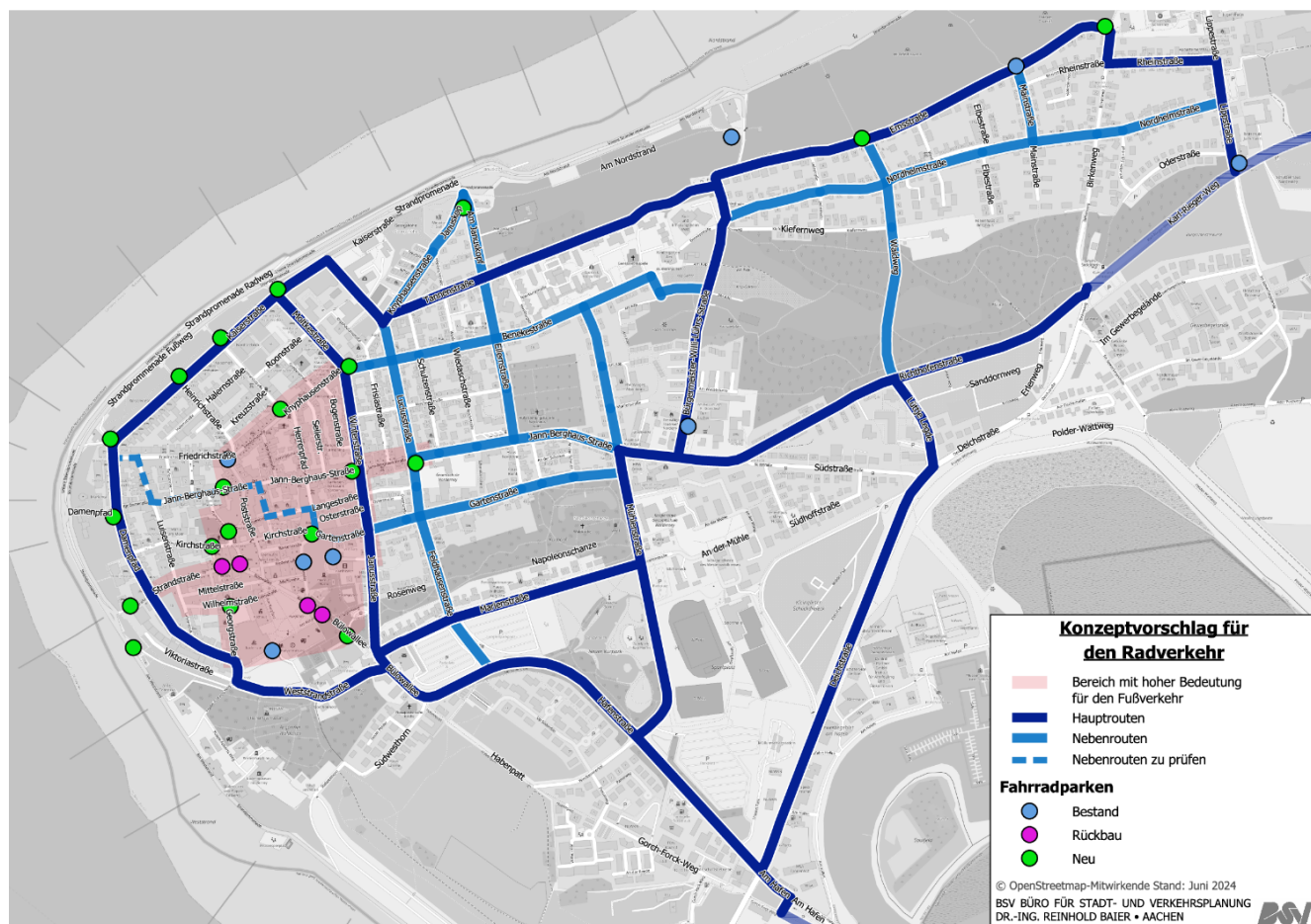


Bild 11: Vorschlag für ein stadtweites Radverkehrsnetz (vergrößerte Darstellung im Anhang 1.3)

Die Ost-West-Verbindungen für den Radverkehr sollen über die Marienstraße und Tannenstraße als Haupttrouten geführt werden. Die Verbindung über die Tannenstraße dient als Anbindung der Siedlung Nordhelm. Die Haupttroute wird durch die Siedlung Nordhelm entsprechend auf der Emsstraße weitergeführt. Die Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen der Ellernstraße und der Bürgermeister-Willi-Lührs-Straße ist entsprechend attraktiv zu gestalten und erkennbar mit Hinweisschildern für den Radverkehr zu versehen.

Die Nebenrouten erfüllen den Zweck der Berücksichtigung von Wegeachsen, die voraussichtlich von Insulanerinnen und Insulanern bevorzugt werden oder Wegeverbindungen zu rein touristischen Zielen, wie beispielsweise die Anbindung des Nordstrands über die Knyphausenstraße und die Ellernstraße. Diese Wege sollen grundsätzlich durch den Radverkehr komfortabel nutzbar sein, jedoch nicht zu Bündelung des hauptsächlich Radverkehrsaufkommens dienen.

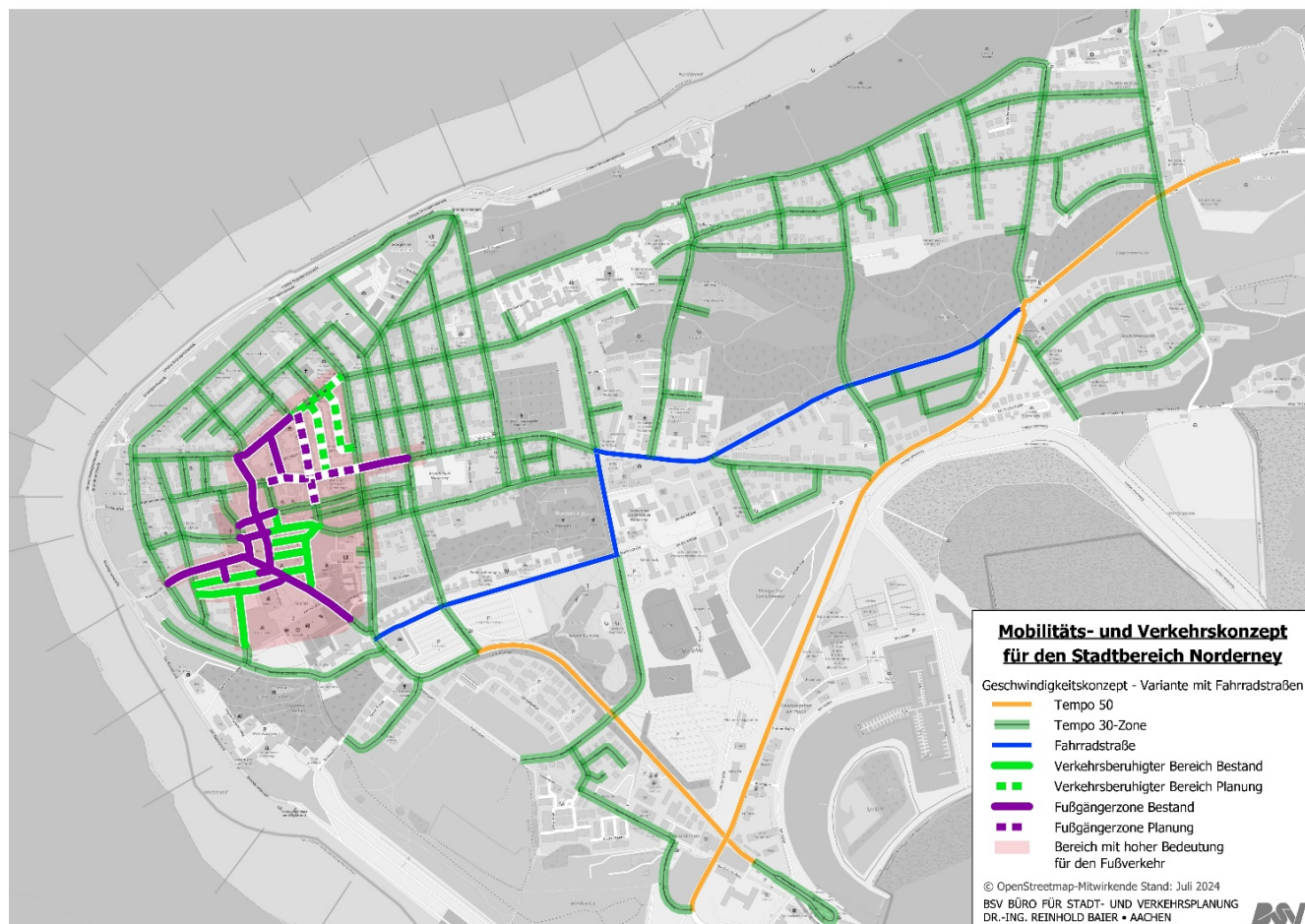


Bild 12: Vorschlag für das Geschwindigkeitskonzept in der Variante mit Fahrradstraßen

Aufbauend auf dem Vorschlag für ein stadtweites Radverkehrsnetz ist das in Ziffer 7.4.1 vorgeschlagene Geschwindigkeitskonzept um die Fahrradstraßenachse zu erweitern (Bild 12).

Ausbaumaßnahmen für den Radverkehr

Als wichtiger Baustein des Radverkehrskonzepts ist der fahrradfreundliche Umbau der Hafensstraße zu betrachten. Auf nördlicher Seite soll ein Zweirichtungsradweg eingerichtet werden, der eine neue Hauptverbindung zwischen der Innenstadt und dem Hafen darstellt. Damit soll die parallel führende Route über die Siedlung am Windjammerkai bzw. den Habenpatt entlastet werden. Besonders an den Engstellen entlang dieser Strecke kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr.

Als weitere wichtige Hauptroute gilt die Verbindung zwischen der Nordhelmsiedlung und dem Hafen über die Deichstraße, Lütje Ledge und dem Waldweg. Hier ist besonders entlang der Deich-

straße die Infrastruktur für den Radverkehr zu erweitern und ein straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg mit ausreichender Breite anzulegen.

7.7.2 Maßnahmensteckbriefe

Nachfolgend sind die Steckbriefe mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmvorschläge dargestellt (Tabelle 22 und Tabelle 23).

Tabelle 22: Einrichtung von Fahrradstraßen als Maßnahme im Radverkehr


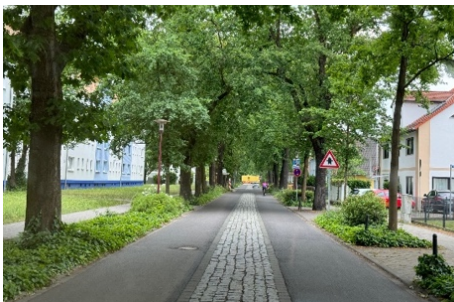

Einrichtung von Fahrradstraßen				
Kurzbeschreibung	<p>Fahrradstraßen sind mit dem Zeichen 244 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Kfz-Verkehr ist nur mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO zugelassen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Der Kfz-Verkehr muss sich dem Radverkehr unterordnen.</p> <p>In Kreuzungsbereichen ist der Fahrradstraße, sofern möglich, mittels Beschilderung Vorrang zu gewähren. Die Bevorrechtigung gilt jedoch für den gesamten auf der Fahrradstraße zugelassenen Fahrzeugverkehr. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden können Kreuzungsbereiche zudem mit einer Rotmarkierung versehen werden. Von einer flächigen Einfärbung der Fahrradstraße ist – auch vor dem Hintergrund der teilweise gepflasterten Straßen auf Norderney – abzu-sehen. Als Leitelement sollten vielmehr Sicherheitstrennstreifen zum Fahrbahnrand verwendet werden. Ob diese eine einheitliche farbliche Gestaltung erhalten sollen oder können ist zu prüfen.</p> <p>Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen kann der Radverkehr auf für ihn vorgesehenen Achsen gebündelt werden. Durch eine eindeutige Erkennbarkeit, dass solche Straßen vorrangig für den Radverkehr vorgesehen sind, können zudem die Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr reduziert werden. Darüber hinaus können Fahrradstraßen als Gestaltungselement für die gesamte Fahrbahn die angestrebte räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr unterstützen.</p> <p>Die Einrichtung und Markierung von Fahrradstraßen kann insbesondere auf der Achse Inselosten – Stadtmitte als Instrument der „Wegweisung“ angewendet werden, um den gewünschten Verlauf der Hauptachse im Radverkehrsnetz über die Jann-Berghaus-Straße und Mühlenstraße zu leiten.</p> <p>Die Fahrbahnbreite sollte mindestens 4,00 m betragen.</p>			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten				
	Beispiel für eine Fahrradstraße mit beidseitigen Breitstrichmarkierungen und Fahrradpiktogrammen		Beispiel für eine Fahrradstraße mit überfahrbarem Mittelstreifen	
Zuständigkeit	Stadt Norderney			
Hinweise				
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

Tabelle 23: Ausbau von Fahrradabstellanlagen als Maßnahme im Radverkehr

Ausbau von Fahrradabstellanlagen				
Kurzbeschreibung	<p>Das Fahrradparken ist besonders im Bereich der Innenstadt ein wichtiges Thema. Abstellanlagen sind möglichst vor dem Beginn der Fußgängerzonen einzurichten, so dass unerlaubtes Fahren in den Fußgängerzonen nicht gefördert wird. Mögliche Orte für Abstellanlagen sind auf dem Übersichtsplan der Konzeptidee zum Radverkehrskonzept dargestellt. Der Ausbau der Abstellanlagen sollte mit hochwertigen Anlehnbügel geplant werden. In Abstimmung mit den Fahrradverleihgeschäften, sollten die Bügel so geplant werden, dass diese von Leihfahrrädern ohne Einschränkungen genutzt werden können. Es können alternativ auch Flächen auf dem Boden markiert werden, die durch eine Kennzeichnung als Fahrradabstellplätze zu erkennen sein müssen.</p> <p>In der Konzeptidee sind die bestehenden Abstellanlagen sowie neue Standorte gekennzeichnet. Darüber hinaus sind auch solche markiert, bei denen ein Rückbau empfohlen wird. Dieser Rückbaubedarf resultiert voranging aus dem vorgeschlagenen Haupt- und Nebenroutenkonzept und damit verbundenen Zugängen zur Fußgängerzone und dem Bereich mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr.</p> <p>Um den tatsächlichen Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten zu ermitteln, sollten die bestehenden Standorte in regelmäßigen Abständen hinsichtlich „Fahrradleihen“ überprüft werden.</p>			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten				
Zuständigkeit	Stadt Norderney			
Hinweise	Fahrradparkkonzept empfohlen			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering	mittel		hoch

7.8 Fußverkehr

Das Oberziel „Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ sowie die zugehörigen Leitziele „Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Umweltverbund“, „Reduzierung und Umstrukturierung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ und „Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel“ erfordert entsprechende Maßnahmen zum Fußverkehr. Insbesondere in der Innenstadt ist eine Verbesserung der Wegeführung und Gestaltung der Infrastruktur des Alltags-Fußverkehrs und des touristischen Fußverkehrs wichtig. Die Maßnahmen müssen zugleich die Leitziele „Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“, „Alltagstaugliche Gestaltung der Verkehrsangebote“ und „Schaffung von barrierefreien Strukturen“ (beide dem Oberziel „Verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden“ zugeordnet) unterstützen.

Die Innenstadt auf Norderney ist heute bereits durch einige Fußgängerzonen geprägt. Im Bereich der Fußgängerzonen sowie in den direkt angrenzenden Straßen sind Fußgängerinnen und Fußgänger besonders vor Konflikten mit dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr zu schützen. Es wird das Ziel verfolgt die Wegeachsen des Fuß- und Radverkehrs weitestgehend getrennt voneinander zu führen. Diese Trennung ist durch entsprechende Ausweisung der Wege und Wegweisung zu kennzeichnen. In diesem Zusammenhang sollten die Schutzbereiche für den Fußverkehr in der Innenstadt erweitert werden, um auch die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Der erste Schritt zur Berücksichtigung der Bedeutung des Fußverkehrs auf der Insel ist die Ausgestaltung der Wegeverbindung zwischen Fähranleger und Stadt. Diese Achse ist besonders attraktiv und sicher auszugestalten.

7.8.1 Konzeptidee

Das zentrale Stadtgebiet der Stadt Norderney ist geprägt durch den Fußverkehr. Ein Großteil der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Die Rahmenbedingungen der Infrastruktur sind jedoch häufig nicht auf ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen ausgelegt.

In vielen Straßenräumen gibt es schmale Gehwege, die durch hohe Borde von der Fahrbahn abgetrennt sind. Auch in Kreuzungsbereichen gibt es häufig keine Bordabsenkungen. Im Bereich des Hafens wurden die Querungsstellen (vgl. Bild 2023) zwar mit abgesenkten Borden oder sogar auf Fahrbahnniveau gestaltet, eine Barrierefreiheit im Sinn der Trennung von Bereichen für geheingeschränkte Personen (Nullabsenkung) und seheingeschränkte Personen (Kante für Erkennbarkeit von Beginn und Ende der Fahrbahn) ist jedoch nicht vorhanden. Zur Verbesserung der Situation im Kernbereich der Innenstadt für zu Fuß gehende Personen sollen weitere Abschnitte um die Fußgängerzonen herum als verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen und entsprechend umgestaltet werden. Ebenfalls ist die Ausweitung der Fußgängerzonen auf der Jann-Berghaus-Straße sowie dem Herrenpfad vorgesehen.

In den direkten Zugangsstraßen zur Fußgängerzone wird die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche empfohlen, um einen fließenden Übergang vom Trennungsprinzip (Tempo 30-Zone) in Mischverkehrsflächen mit Vorrang für den Fußverkehr zu erzeugen (in verkehrsberuhigten Bereichen gibt es keine Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum, vielmehr kann die gesamte Verkehrsfläche von zu Fuß gehende Personen in der gesamten Breite genutzt werden). Dadurch wird bereits eine gegenseitige Rücksichtnahme am Rande der Fußgängerzone erzeugt. Da Kraftfahrzeuge in verkehrsberuhigten Bereichen ausschließlich in markierten Flächen parken dürfen, wird zudem der Kfz-Verkehr auf ein notwendiges Minimum reduziert.

Das in Bild 13 dargestellte Fußverkehrskonzept sieht vor, dass alle Fußgängerzonen ganzjährig nicht mehr mit dem Rad befahren werden dürfen und vom Kfz-Verkehr nur zu Liefer- und Ladezeiten genutzt werden dürfen. Einzige Ausnahme bildet die Bülowallee zwischen dem Knotenpunkt Rosengarten und Am Kurtheater. Um die dort vorhandenen Abstellanlagen für Fahrräder erreichen zu können, sollte dieser Abschnitt für den Radverkehr freigegeben werden.

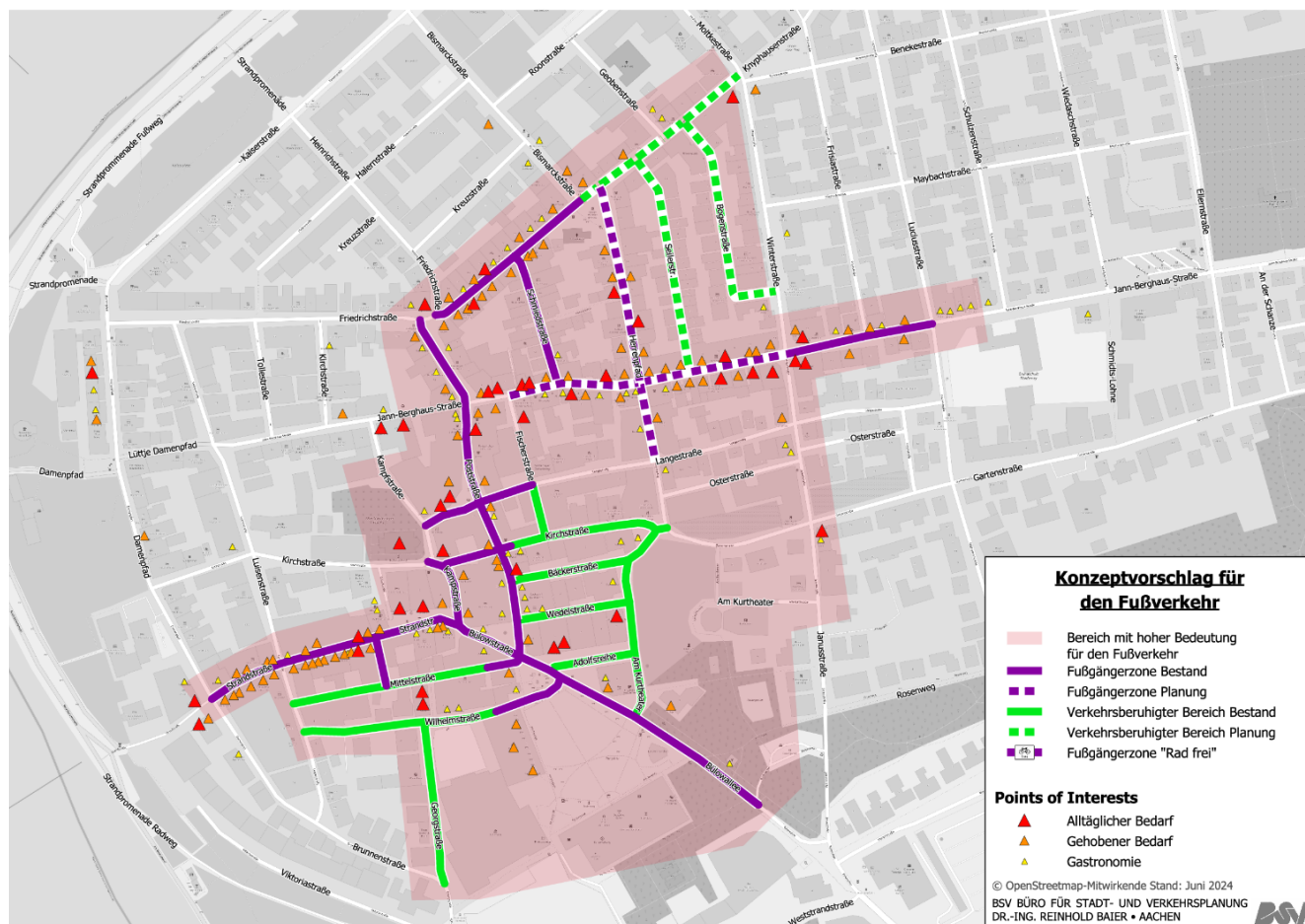


Bild 13: Vorschlag für ein Fußverkehrskonzept (vergrößerte Darstellung in Anhang 1.4)

Das Konzept sieht vor, die Fußgängerzone auf der Jann-Berghaus-Straße zwischen der Winterstraße und der Fischerstraße zu erweitern. Der neue Abschnitt wird lediglich am Knotenpunkt Winterstraße unterbrochen, wo der Kfz-Verkehr die Fußgängerzonen kreuzt (vergleichbar zum Knotenpunkt Poststraße/Jann-Berghaus-Straße). Die Jann-Berghaus-Straße sollte entsprechend einer Fußgängerzone ohne die heutigen Bordelemente umgestaltet werden.

Die heutige Nutzung des Abschnitts durch den Fußverkehr entspricht bereits dem einer Fußgängerzone. Viele Besucherinnen und Besucher nutzen die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs und bewegen sich mittig auf der Fahrbahn fort, wie Bild 14 zu entnehmen ist. Ebenso ist erkennbar, dass die heutigen Gehwege zu schmal sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

Analog soll auf dem Herrenpfad eine Fußgängerzone eingerichtet werden. Die heutige Gestaltung erinnert bereits an eine Fußgängerzone, wie in Bild 15 zu erkennen ist. Der Herrenpfad soll zwischen Knyphausenstraße und Langestraße zur Fußgängerzone werden. Aufgrund der an der Straße liegenden Nutzungen, ist die Einrichtung einer Fußgängerzone als sinnvoll zu betrachten. Die Zuwegung für den Anliefer- und Rettungsverkehr ist sicherzustellen.



Bild 14: Jann-Berghaus-Straße mit Fußverkehr auf der Fahrbahn und gestalterischem Trennungsprinzip




Bild 15: Abschnitt Herrenpfad mit gestalterischem Mischprinzip ähnlich einer Fußgängerzone

Als weiteres Element für den Schutz des Fußverkehrs ist die Einrichtung zusätzlicher verkehrsberuhigter Bereiche („Spielstraße“) um die Fußgängerzonen herum anzuordnen. Vorbild sind hier die Bäckerstraße und die Kirchstraße östlich sowie die Mittelstraße und die Wilhelmstraße westlich der Fußgängerzone. Analog zu diesen Vorbildern, sollen die Seilerstraße, Bogenstraße und die Friedrichstraße zwischen der Bismarckstraße und der Winterstraße als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet werden. Dies ermöglicht eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf Schrittgeschwindigkeit und eine Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs, so dass Fußgängerinnen und Fußgänger nicht behindert werden.

7.8.2 Maßnahmensteckbriefe

Nachfolgend ist der Steckbrief mit Kurzbeschreibung zur Barrierefreiheit im Fußverkehr dargestellt (Tabelle 24).

Tabelle 24: Barrierefreiheit als Maßnahme im Fußverkehr

Barrierefreiheit im Fußverkehr				
Kurzbeschreibung	Es wird empfohlen das vorgeschlagene Fußverkehrsnetz (siehe Konzeptidee) im Detail hinsichtlich der Bordabsenkungen, Gehwegbreiten und Sicherheit von Querungsstellen zu prüfen und anzupassen. Querungsstellen mit dem Hauptverkehrsstraßennetz des Kfz-Verkehr sollten zudem in Bezug auf vollständige Barrierefreiheit geprüft und ausgebaut werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.			
Beispiel zu Gestaltungsmöglichkeiten			Unvollständige Gestaltung der Barrierefreiheit am Fußgängerüberweg mit Mittelinsel über die Deichstraße	
Zuständigkeit	Stadt Norderney			
Hinweise	Detaillierte Prüfung notwendig			
Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aufwand und Kosten	gering		mittel	
			hoch	

7.9 Mobilitätsmanagement

Das Thema Mobilitätsmanagement setzt sich aus vielen kleineren Bausteinen zusammen. Im Wesentlichen geht es um die Beteiligung aller relevanten Nutzergruppen sowie notwendige organisatorische Strukturen bei der Maßnahmenumsetzung. Mobilitätsmanagement auf Norderney setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Kommunikation,
- Werbung und Marketing,
- Aktionen,
- Evaluierung.

Alle Bausteine zielen dabei auf eine kontinuierliche und langfristige Änderung der Mobilität auf der Insel ab. Als Zielgruppen sollten dabei sowohl die Insulanerinnen und Insulaner als auch Gäste mit beruflichem oder touristischem Hintergrund berücksichtigt werden.

Die Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung bildet, neben der kontinuierlichen Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, eine regelmäßige und transparente Beteiligung relevanter Akteurinnen und Akteure. Dabei sollten sowohl fachliche bzw. fachspezifische als auch öffentliche Beteiligungsformate durchgeführt werden.

Nur wenn zu jedem Zeitpunkt der Status quo bekannt ist, kann der erreichte Fortschritt bewertet und möglicher zusätzlicher Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Alle zuvor aufgezeigten verkehrsmittelspezifischen Maßnahmen zielen dabei auf die in Ziffer 6.1 aufgezeigten Oberziele ab. Das städtische Mobilitätsmanagement sollte daher zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der gesamten Insel beitragen und die Verständlichkeit der Infrastruktur fördern.

7.10 Infrastruktur

Im Stadtgebiet bestehen einige Straßenabschnitte und Knotenpunkte, die komplexere Lösungsansätze benötigen (Tabelle 25). Die Handlungsbedarfe in diesen Bereichen werden im Folgenden entweder verbal erläutert oder im Detail im Lageplan (Maßstab 1:500) als verkehrskonzeptionelle Planungen ausgearbeitet.

Tabelle 25: Allgemeine Maßnahmen zur Infrastruktur

Umgestaltung der Knotenpunkte entlang der Radhaupttrouten	
Bereich	Anmerkung
Umgestaltung des Knotenpunkts Bülowallee/Janusstraße/Marienstraße	Detailplanung
Umgestaltung des Knotenpunkts Deichstraße/Richthofenstraße/Birkenweg	
Stärkung der wichtigen Verbindungsachsen zwischen Hafen und Innenstadt	
Bereich	Anmerkung
Umgestaltung des Knotenpunkts Hafenstraße/ Feldhausenstraße	Detailplanung
Umgestaltung des Knotenpunkts Hafenstraße/ Mühlenstraße	
Umgestaltung des Knotenpunkts Hafenstraße/ Deichstraße	
Umgestaltung des Knotenpunkts Hafenstraße/ Bülowallee	
Zufahrt zur Fahrverbotszone nördlich der Zufahrt zum Parkplatz A (Feldhausenstraße)	Detailplanung
Zufahrt zur Fahrverbotszone Mühlenstraße südlich der Marienstraße	
Zufahrt zur Fahrverbotszone östlich des Kreisverkehrs Jann-Berghaus-Straße/Mühlenstraße	
Einrichtung eines Fußgängerüberwegs am Knotenpunkt Zum Fähranleger/Gorch-Fock-Weg	
Ausbau des Weges auf dem Habenpatt/Gorch-Fock-Weg	
Radverkehr an Hauptachsen des Kfz-Verkehrs	
Bereich	Anmerkung
Einrichtung eines einseitigen Zweirichtungsradweg entlang der Hafenstraße	
Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs entlang der Deichstraße	
Verknüpfungspunkte von mehreren Verkehrsarten	
Bereich	Anmerkung
Abgrenzung und Zugangsbereiche der Fußgängerzonen	
Gestaltung der Fläche vor der Grundschule bis zur Fußgängerzone	Detailplanung

7.10.1 Knotenpunkte entlang der Radhaupttrouten

Die Radhaupttrouten sollen zukünftig der Bündelung des Radverkehrs dienen. Vorrangig ortsunkundige Radfahrende sollen dabei die ausgewiesenen Haupttrouten nutzen, um an das gewünschte Ziel zu kommen. Durch diese Netzhierarchisierung entstehen zwangsläufig Verknüpfungspunkte zwischen den Wegeachsen der verschiedenen Verkehrsarten. So gibt es Knotenpunkte, an denen sich der Radverkehr auf einer Haupttroute befindet, die auf eine Hauptachse des Kfz-Verkehrs trifft.

Eine solche Überschneidung entsteht z. B. am Knotenpunkt Deichstraße/Richthofenstraße/Birkenweg. Dort entspricht der zukünftig vorgesehene Verlauf der Radhauptachse nicht dem heutigen Verlauf der Vorfahrtsstraße. Hier ist eine Anpassung der Vorfahrtsregelung im Sinne der Durchgängigkeit im Radverkehr zu prüfen, bei der eine Bevorrechtigung des Verkehrs im Zuge der Richthofenstraße erfolgt. Die Deichstraße und der Birkenweg wären vorfahrtrechtlich untergeordnet. Zur Verdeutlichung einer derart veränderten Vorfahrtregelung sind auch bauliche Anpassungen erforderlich, u. a. eine Abkröpfung der Zufahrt der Deichstraße.

Weitere Verknüpfungspunkte können jedoch auch dort entstehen, wo mehrere Radhaupttrouten aufeinandertreffen. An diesen Knotenpunkten, beispielsweise Bülowallee/Janusstraße/Marienstraße, ist eine eindeutige und erkennbare Vorfahrtsregelung notwendig (siehe hierzu auch Ziffer 7.10.7).

7.10.2 Radverkehr an Hauptachsen des Kfz-Verkehrs

Entlang von Achsen, die in den vorgeschlagenen Konzepten der Bündelung des Kfz-Verkehrs dienen sollen, sind verträgliche und sichere Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr zu finden. Entlang der Hafenstraße und der Deichstraße bedeutet dies die Notwendigkeit von eigenständigen Radverkehrsanlagen. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind dort als Zweirichtungsradwege mit ausreichender Dimensionierung zu gestalten.

7.10.3 Verknüpfungspunkte von mehreren Verkehrsarten

Neben Verknüpfungspunkten von Radhaupttrouten gibt es auch Knotenpunkte, an denen mehrere oder alle vorhandenen Verkehrsarten aufeinandertreffen. Im Bereich der Grundschule entstehen besonders viele Nutzungsansprüche an den vorhandenen Verkehrsraum. Westlich des Knotenpunktes Jann-Berghaus-Straße/Luciusstraße beginnt die Fußgängerzone, die zum Schutz des Fußverkehrs nicht mit dem Fahrrad befahren werden soll. Es findet der Übergang in den klassischen Mischverkehr (Tempo 30-Zone) statt. Zusätzlich besteht durch die Grundschule ein erhöhter Aufenthaltsbedarf in diesem Bereich (siehe Ziffer 7.10.6).

7.10.4 Zufahrt zur Fahrverbotszone an Feldhausenstraße

Die Zufahrtssituation auf der Feldhausenstraße zur bereits im Bestand saisonal vorhandenen Fahrverbotszone kann im Wesentlichen in ihrer baulichen Form beibehalten werden. Die grundlegende Planungsidee zur Einfahrtssituation besteht darin, den Kfz-Verkehr eindeutig auf die besondere Verkehrssituation sowie die geltenden Regelungen hinzuweisen.

In der Detailplanung (siehe Anhang 3) sind dazu folgende Aspekte umgesetzt:

- Verbesserung der Erkennbarkeit der Beschilderungen durch räumliche Trennung von Geschwindigkeitsbeschränkung und Parkverbotsregelung,
- Verbesserte Erkennbarkeit des Zonenbeginns durch gestalterische und farbliche Veränderung der Fahrbahnoberfläche,
- Schaffung einer Einfahrtssituation mit Wartepflicht durch einseitige Fahrbahnverengung,
- Reduzierung der Geschwindigkeit der Einfahrenden Fahrzeuge durch Aufpflasterung in Fahrbahnmitte (kein Hindernis für Bus- und Radverkehr).

Der Planungsansatz für den Zufahrtsbereich an der Feldhausenstraße ist so konzipiert, dass er als prototypische Lösung für Einfahrtssituationen in die Fahrverbotszone auch auf andere Bereiche wie z. B. Mühlenstraße südlich Marienstraße und den Bereich östlich des Kreisverkehrs Jann-Berghaus-Straße/Mühlenstraße übertragbar ist.

7.10.5 Zufahrt zur Fahrverbotszone und Knotenpunkt Hafestraße

Die Zufahrtssituation auf der Hafestraße westlich der Einmündung Feldhausenstraße besitzt im Bestand ebenfalls bereits eine bauliche Gestaltung zur saisonal vorhandenen Fahrverbotszone. Aufgrund der Komplexität des Knotenpunkts und der benötigten Aufmerksamkeit des Kfz-Führenden wird die Beschilderung an dieser Stelle jedoch nicht unmittelbar wahrgenommen.

Die Detailplanung des Knotenpunkts sowie der Einfahrtssituation in die Fahrverbotszone umfassen nicht nur den Kfz-Verkehr, vielmehr gilt es alle Verkehrsarten verträglich abzuwickeln und mögliche Konfliktpotenziale zu reduzieren. Besonders wichtig ist eine intuitiv erkennbare Wegeführung aller Verkehrsarten und des Beginns der Fahrverbotszone, um dem Kfz-Verkehr zu jedem Zeitpunkt die für die entsprechende Verkehrssituation notwendige Aufmerksamkeit zu ermöglichen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Aspekte zu den einzelnen Verkehrsarten in der Detailplanung (siehe Anhang 3) getrennt aufgezeigt.

Aspekte des Radverkehrs:

- Hafestraße östlich der Einmündung mit einseitigem Zweirichtungsradweg (Nordseite) gemäß Maßnahmenvorschlägen,
- Hafestraße westlich der Einmündung und Feldhausenstraße mit Radverkehr auf der Fahrbahn,
- Ausgestaltung der Überleitungen von Seitenraum auf Fahrbahn mit Bordabsenkung, Markierung von Schutzstreifen im Einmündungsbereich und Markierung für Linksabbiegende zur Überleitung auf Zweirichtungsradweg,
- Verschwenkung bzw. Trennung von Gehweg und Radweg im Zuge der Hafestraße östlich der Einmündung, um Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu rücken,
- Entfall der Furtmarkierung über Feldhausenstraße.

Aspekte des Fußverkehr:

- Entfall der Mittelinsel als Querungsstelle auf Hafenstraße östlich der Einmündung (Fläche für Radverkehr),
- Schaffung neuer Querungsstelle mit Fußgängerüberweg und Mittelinsel auf Hafenstraße westlich der Einmündung (Zugang zum südlich gelegenen Wohngebiet),
- Schaffung neuer Querungsstelle auf Hafenstraße mit Mittelinsel vor Kurvenbereich und Knotenpunkt mit Südwestthörn.

Aspekte des Kfz-Verkehrs:

- Beachtung der Führung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn der Hafenstraße in Fahrtrichtung zur Innenstadt,
- Neugestaltung der Einfahrtssituation in Fahrverbotszone durch Querungsstelle für Fußverkehr,
- Anpassung der Vorfahrtsregelung an Knotenpunkt (Hafenstraße als Vorfahrtsstraße),
- Entfall des Linksabbiegestreifens von Hafenstraße in Feldhausenstraße,
- bauliche Gestaltung des Einfahrtbereich durch Verschwenkung und Aufpflasterung (in Fahrtrichtung zur Innenstadt),
- Verbesserung der Erkennbarkeit der Beschilderungen durch räumliche Trennung von Geschwindigkeitsbeschränkung und Parkverbotsregelung.

7.10.6 Umfeld der Grundschule an Jann-Berghaus-Straße

Im Bereich vor der Grundschule an der Jann-Berghaus-Straße bestehen Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten. In diesem Bereich treffen eine Vielzahl an unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum und Wegeverbindungen aufeinander.

In der Detailplanung (siehe Anhang 3) sind dazu folgende Aspekte umgesetzt:

- Aufenthaltsqualität der Platzfläche,
- Fußverkehr in und aus der Fußgängerzone,
- Schülerinnen- und Schülerverkehre zu Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende,
- Linienbusverkehr,
- Radverkehr aus/in Inselosten in und aus der Fußgängerzone (hier auch ruhender Radverkehr),
- zukünftig notwendiger Kfz-Verkehr (z. B. gewerbliche Fahrten).

Die grundlegende Planungs idee ist eine verträgliche Abwicklung aller relevanten Verkehre. Dabei sollen zukünftig die Aspekte der Verkehrsberuhigung und vor allem des rücksichtsvollen Miteinanders im Straßenraum im Vordergrund stehen (Stichwort: Shared Space). Anstelle einer Untergliederung in Seitenräume mit Nutzungskonflikten zwischen Fußlängsverkehr und Auslagen bzw. Ausgabeschaltern von ansässiger Gastronomie, einer Fahrbahn für den Kfz-, Rad- und Linienbusverkehr sowie einer durch einen Fußgängerüberweg vorgegebene Querungsstelle, soll ein gemeinsam genutzter öffent-

licher Raum entstehen. Die verkehrlichen Randbedingungen hierfür soll die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich schaffen. Das deutliche Trennungsprinzip ist dazu aufzulösen und durch eine Mischungsprinzip zu ersetzen. Für den Fußverkehr werden hierdurch Aufenthaltsflächen geschaffen. Zudem ist ein flexibles und bedarfsgerechtes Queren über die gesamte Länge des Bereichs möglich.

Der Beginn der Fußgängerzone ist so zu gestalten, dass keine anderen Verkehrsteilnehmenden als zu Fuß gehende Personen, insbesondere Radfahrende, regelwidrig einfahren können. Es ist zu prüfen, inwiefern eine bauliche Barriere für Fahrzeuge errichtet werden kann. Hierzu sind Abstimmungen mit Einsatzkräften und Ver- und Entsorgungsunternehmen durchzuführen. Der Radverkehr kann zudem durch die Einrichtung von qualitativ hochwertigen und auffälligen Fahrradabstellanlagen im Bereich der heutigen Längsparkstände auf der Luciusstraße vom Einfahren in die Fußgängerzone abgehalten werden.

7.10.7 Knotenpunkt Bülowallee/Janusstraße/Marienstraße

Der Knotenpunkt Bülowallee/Janusstraße/Marienstraße ist im Bestand durch eine eindeutige Trennung der Fahrbahn für den Kfz- und Radverkehr und der Seitenräume für den Fußverkehr geprägt. Die versetzten Zufahrten machen den Knotenpunkt zudem unübersichtlich. Im Knotenpunkt ist darüber hinaus keine Hauptwegeachse identifizierbar, d. h. es bestehen viele verschiedene Fahrt- und Abbiegebeziehungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, die eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aller bedürfen.

Vorrangig zu berücksichtigende Anforderungen an den Straßenraum sind der querende Fußverkehr, der vorhandene Linienbusverkehr sowie die Ziel- und Quellverkehre des Radverkehrs von und zur Fußgängerzone. In der Planungsidee wird zudem der Vorschlag zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Marienstraße aufgegriffen. Daraus ergibt sich in der Planung eine Hauptzufahrt für den Radverkehr zur Innenstadt.

Im Knotenpunktbereich wird eine flächige Gestaltung des Straßenraums vorgeschlagen. Dazu wird in der Detailplanung (siehe Anhang 3) eine Aufpflasterung des gesamten Knotenpunktinnenbereichs vorgeschlagen, um aus allen Zufahrten die Besonderheit der Fläche zu kennzeichnen. Die Fußgängerüberwege sollen entfallen und der Verkehrsraum durch alle Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt werden. Für die Bushaltestelle Bülowallee wird die Einrichtung eines Haltestellenkaps empfohlen, um den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht zu werden und die im Bestand zu geringen Flächen im Seitenraum zu erweitern. In diesem Zuge sollte südlich der Haltestelle auf der Bülowallee eine eindeutige Kennzeichnung einer Lieferzone (Wirtschaftsverkehr) erfolgen.

8 Beteiligungsprozess in der Konzeptphase

Im Rahmen der Konzeptphase wurde verschiedene Beteiligungsprozesse zur umfangreichen Einbindung der Öffentlichkeit und von Akteurinnen und Akteuren durchgeführt. Aufbauend auf den bereits in der Analysephase durchgeführten Beteiligungen, den Ergebnis-

sen der Bestandsanalyse und den Vorschlägen zu den verkehrsmittelspezifischen Konzepten und Maßnahmen wurden im Jahr 2023 erneut Beteiligungen durchgeführt. So bekam die Öffentlichkeit erneut die Möglichkeit sich im Rahmen eines Workshops einzubringen und die Akteurinnen und Akteure, mit denen bereits in der Analysephase gesprochen wurde, wurden erneut eingeladen um über den Projektstand zu diskutieren.

8.1 Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren

Am 7. September 2023 fanden erneut Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren statt, um diese in Bezug auf das Handlungskonzept ebenfalls zu beteiligen. In folgenden Gruppenzusammensetzungen haben Gespräche stattgefunden:

- Verkehrsunternehmen, Parkplatzbetreiber und Reederei
- Schulen, Kitas, Gefahrenabwehr und Naturschutz
- Fahrradverleiher, Handwerk/Gewerbe, Speditionen, Einzelhandel, Soziales, Beherbergung, Staatsbad

Die Ergebnisse dieser Gespräche sind in Form von Ergebnisprotokollen dokumentiert worden. Die wesentlichen Erkenntnisse werden im Folgenden dargestellt.

Zu Beginn jeder Gesprächsgruppe wurden die Teilnehmenden auf den aktuellen Projektstand gebracht und die bis zu diesem Zeitpunkt erfolgten Beteiligungen der Öffentlichkeit und Politik erläutert. Zum Zeitpunkt der Gespräche wurden bereits zwei Hauptziele durch die Politik festgelegt (27. Februar 2023). Auf der einen Seite soll der Kfz-Verkehr auf der gesamten Insel reduziert werden (schließt Inselgäste und Insulanerinnen und Insulaner ein) und auf der anderen Seite soll der gesamte Inselverkehr durch eine verständliche und einfache Verkehrsinfrastruktur verträglich gesteuert werden. Darauf aufbauend wurden erste Maßnahmenvorschläge entwickelt, die bereits der Öffentlichkeit (19. April 2023) und dem Arbeitskreis Verkehr (20. Juli 2023) vorgestellt wurden.

Die Gesprächsteilnehmenden sind sich einig, dass eine autofreie oder autoreduzierte Insel nicht kurzfristig umsetzbar ist und zunächst ein Anstoß zum Umdenken bei Insulanerinnen und Insulanern sowie Touristinnen und Touristen notwendig ist. Insgesamt werden Anreize im Gegensatz zu Verboten als besserer Ansatz gesehen.

Die Akteurinnen und Akteure wünschen sich eine Symbolpolitik mit kurzfristigen Pilotprojekten bzw. Feldversuchen, um Ideen auszuprobieren und erste Schritte in Richtung Umdenken zu machen. Darüber hinaus soll das Mobilitäts- und Verkehrskonzept nach Fertigstellung zeitnah konkretisiert und umgesetzt werden.

8.2 Öffentlichkeitsworkshop

Am Mittwoch, den 19. April 2023, wurde in Norderney der zweite Workshop mit der Bürgerschaft durchgeführt. Zu Beginn erfolgte eine Präsentation des bisherigen Arbeitsstands im Konzept. Darauf aufbauend wurden mögliche Leitziele und Handlungsfelder zum Thema Mobilität und Verkehr vorgestellt und im Zuge von ersten verkehrsmittelspezifischen und allgemeinen Konzept- und Maßnahmenvorschlägen konkretisiert. Im Anschluss an den Inputvortrag

konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops (etwa 15 bis 20 Personen) sich die Vorschläge an einzelnen Stellwänden nochmals genauer anschauen und darüber diskutieren.

In Bezug auf den Kfz-Verkehr auf der Insel wurde festgestellt, dass eine Akzeptanz der Insulanerinnen und Insulaner, ihr privates Kfz abzuschaffen, schwierig wird. Insbesondere Handwerksunternehmen haben sehr viele Fahrzeuge auf der Insel. Es sollte geprüft werden, ob ein ganzjähriges und auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitetes Fahrverbot realisierbar und realistisch ist.

Bezüglich des An-/Abreiseverkehrs mit dem Pkw wurden die Vorschläge zur Optimierung des Gepäcktransports (Gepäckservice) und der Übergabe von Ferienwohnungen (Schlüsselübergabe) grundsätzlich positiv aufgenommen. Es stellte sich jedoch die Frage nach der Organisation (Zuständigkeiten, Flächen) solcher Angebote. Ein Einwirken auf die Nutzung des privaten Pkw zu Anreise über die Parkplatzbuchung und damit verbundenen Kosten wurde ebenfalls positiv aufgefasst. Hier besteht ein Potenzial, das jedoch nur in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen umsetzbar ist.

Die vorgestellten Konzeptvorschläge wurden teilweise kritisch diskutiert. An einigen Knotenpunkten werden insbesondere Konflikte mit dem Busverkehr erwartet. Insgesamt wurden besonders die Vorschläge zum ÖPNV auf der Insel rege diskutiert. Hier sehen die Teilnehmenden deutliches Verbesserungspotenzial im Vergleich zur Bestandssituation.

8.3 Arbeitskreis Verkehr

Dem Arbeitskreis Verkehr wurden am 22. März 2023 die Vorschläge für die Zielsetzungen im Konzept (Oberziele und Leitziele) vorgestellt und begründet. Zudem wurden Varianten für die Konzeptionierung des Radverkehrs sowie der erste Entwurf zu Maßnahmenideen im Sinne von Einzelmaßnahmen diskutiert. Am 20. Juli 2023 wurden darauf aufbauen konkretere Konzeptideen für die einzelnen Verkehrsarten sowie erste Vorschläge für mögliche Lupenräume vorgestellt. Im Anschluss an den Arbeitskreis wurden die Teilnehmenden gebeten die tabellarischen Maßnahmenvorschläge zu bewerten. Diese Bewertungen sind in der Maßnahmentabelle in Anhang 2 zusammenfassend dargestellt. Die konkretisierten Maßnahmen und Konzeptideen wurden im Arbeitskreis am 18. Juli 2024 vorgestellt. Die finale Diskussion der gutachterlichen Empfehlungen fand am 21. August 2024 statt.

8.4 Politische Gremien

Mit Beendigung der Analysephase und Beginn der Konzeptphase wurden im zuständigen politischen Gremium (WTV) am 27. Februar 2023 die Ziele und Handlungsfelder vor- und zur Diskussion gestellt. Diese wurden als Grundlage für die Erarbeitung einstimmig beschlossen.

9 Priorisierung der Maßnahmen

Bei der Priorisierung von Maßnahmen sind die in Ziffer 7 dargestellten Konzeptideen und Maßnahmenvorschläge sowie die in der folgenden Maßnahmentabelle aufgezeigten konkretisierten Maßnah-

menvorschläge zu bündeln. Als Grundlage für eine Priorisierung wurden in den Maßnahmensteckbriefen bereits Vorgaben zum Umsetzungsprogramm gemacht.

9.1 Maßnahmentabelle

Die Maßnahmentabelle ist im Anhang 2 dargestellt. Sie enthält alle bisher konkretisierten Maßnahmvorschläge mit textlicher Verortung. Die Maßnahmen sind verkehrsmittelspezifisch sortiert, sodass die verwendeten ID nicht fortlaufend sind, sondern vielmehr zur leichteren Abstimmung zu verwenden sind. Jede Maßnahme wurde den aufgestellten Oberzielen und zugehörigen Leitzielen zugeordnet. Insgesamt umfasst die Maßnahmentabelle 64 Maßnahmen, von denen 19 Maßnahmen vorrangig dem Kfz-Verkehr, 12 Maßnahmen jeweils dem Fußverkehr und dem Radverkehr, 14 Maßnahmen dem ÖPNV und weitere 7 Maßnahmen dem Themenfeld Mobilitätsmanagement zugeordnet werden. Mit dem Zusatz „Prüfauftrag“ versehene Maßnahmen müssen nochmals genauer überprüft werden, in welchem Umfang diese von der Stadt umgesetzt werden können. Für eine abschließende Bewertung dieser Maßnahmen lagen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nicht alle notwendigen Informationen vor bzw. konnten nicht eingeholt werden.

Darüber hinaus wurden die Maßnahmvorschläge im Rahmen der Sitzung des Arbeitskreises Verkehr am 20. Juli 2023 vorgestellt und sollten von den Teilnehmenden bewertet werden. Bei der Bewertung wurden die Aspekte „Wie realistisch schätzen Sie die Maßnahme ein?“ und „Welche Priorität geben Sie der Maßnahme?“ abgefragt. Die kategorisierten Mittelwerte dieser Bewertungen können ebenfalls der Maßnahmentabelle entnommen werden. Bei beiden Aspekten wurden die Bewertungen in drei Stufen (wenig, mittel, sehr bzw. gering, mittel, hoch) eingeteilt. Durch die farbliche Kennzeichnung der Stufen können beispielsweise sehr realistische Maßnahmen mit hoher Priorität (Farbkombination grün+grün) unmittelbar identifiziert werden. Mit dem gleichen Ansatz können auch Maßnahmen identifiziert werden, die als wenig realistisch eingeschätzt werden und aus Sicht des Arbeitskreises Verkehr eine geringe Priorität besitzen.

Ergänzend zu der Maßnahmenbewertung durch die Teilnehmenden des Arbeitskreises Verkehr erfolgte eine fachliche Priorisierung der Maßnahmen.

9.2 Maßnahmenbündel

Die Maßnahmenbündel setzen sich aus übergeordneten Maßnahmvorschlägen sowie den konkretisierten Maßnahmen (Einzelmaßnahmen) aus der Maßnahmentabelle zusammen. In Tabelle 26 bis Tabelle 29 sind dazu die priorisiert zu verfolgenden Maßnahmen je Maßnahmenkategorie dargestellt.

Tabelle 26: Priorisierung der Maßnahmen zu An- und Abreiseverkehr, Parken, öffentlicher Personennahverkehr und Mobilitätsmanagement

An- und Abreiseverkehr, Parken, öffentlicher Personennahverkehr und Mobilitätsmanagement	
Maßnahme	Bedingung
Buchung eines Fährtickets für das eigene Auto nur bei Buchung oder Nachweises eines Stellplatzes auf der Insel („Buchungsrandbedingung“)	<i>zunächst unter Einbeziehung der Stellplätze auf den öffentlichen Parkieranlagen (Parkplätze A bis C), später nur private Stellplätze</i>
Reduzierung des Stellplatzangebots auf den öffentlichen Parkieranlagen (schrittweise, erst Parkplatz A, dann Parkplatz B, dann Parkplatz C)	<i>unabhängig von „Buchungsrandbedingung“ zeitnah umsetzbar zeitgleich mit Abschaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum umzusetzen</i>
Abschaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum (Bereiche noch festzulegen) Ausnahmen für: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus-/Beladen an Unterkunft (Ausweisung von Kurzparkbereichen) ▪ Lieferverkehr (Ausweisung von Ladebereichen) ▪ Handwerker mit Ausnahmegenehmigung (Ausweisung von Parkständen) ▪ Anwohnende mit Bewohnerparkausweis (Ausweisung von Parkständen) 	<i>unabhängig von „Buchungsrandbedingung“ zeitnah umsetzbar</i>
Erhöhung der Parkgebühren auf den öffentlichen Parkieranlagen (Parkplätze A bis C)	<i>unabhängig von „Buchungsrandbedingung“ zeitnah umsetzbar zeitgleich mit Abschaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum umzusetzen</i>
zusätzliche Haltestelle auf Hafenstraße am Parkplatz C einschließlich Zugang vom Parkplatz zur Hafenstraße	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar Abstimmung mit ÖPNV (Linienbusverkehr) erforderlich</i>
Gepäckshuttle zwischen Hafen und Unterkunft (nach Möglichkeit sogar ab dem Festland)	<i>Randbedingungen für Dienstleistungsunternehmen und/oder Hotels und Ferienwohnungen schaffen spätestens umzusetzen, wenn nur noch Parkplatz C in Betrieb ist</i>
Gepäckshuttle zwischen Parkplatz C und Unterkunft	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar Randbedingungen für Dienstleistungsunternehmen und/oder Hotels und Ferienwohnungen schaffen</i>
Verbesserung der Fahrradmitnahme auf der Fähre	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar</i>
gezieltere Informationen über die Erreichbarkeit der Insel ohne eigenes Kraftfahrzeug	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar bei Umsetzung der „Buchungsrandbedingung“ und Reduzierung des Parkraumangebots sowie von Gepäckshuttle mit diesen Maßnahmen verknüpfen</i>

Tabelle 27: Priorisierung der Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr

Kraftfahrzeugverkehr	
Maßnahme	Bedingung
zeitlich und räumliche Ausweitung des Fahrverbots	<i>getrennt umsetzbar zunächst zeitlich (= ganzjährig für das Stadtgebiet), dann auch räumlich (= alle Straßen innerhalb des gesamten Stadtbereichs einschließlich Nordhelm-Siedlung)</i>
Gestaltung der Einfahrbereiche in den Bereich des Fahrverbots	<i>auswärtigen Kfz (Gäste): zunächst Umsetzung der „Buchungsrandbedingung“ erforderlich Kfz von externen Unternehmen und Norderneyer Kfz: Verknüpfung mit Ausnahmegenehmigung</i>
Prüfung und Umsetzung technischer Überwachungssysteme	
Geschwindigkeitskonzept	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar</i>
Erschließungssystem mit Einbahnstraßenregelungen	<i>Abstimmung mit ÖPNV (Linienbusverkehr) erforderlich</i>

Tabelle 28: Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehr

Radverkehr	
Maßnahme	Bedingung
Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouten	
Einrichtung von Fahrradstraßen auf „zentraler West-Ost-Route“	
neue Abstellmöglichkeiten am Rand des zentralen Bereichs mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr	
Abschaffung von Abstellmöglichkeiten innerhalb des zentralen Bereichs mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr	
Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs zwischen Tannenstraße und Emsstraße	<i>Ausbau erforderlich</i>
einseitiger Zweirichtungsradweg entlang der Hafensstraße mit Anpassung der Knotenpunkte	<i>Verbreiterung der bestehenden Anlage auf nördlicher/nordwestlicher Seite</i>
einseitiger Zweirichtungsradweg entlang der Deichstraße	<i>Prüfung: Verbreiterung der bestehenden Anlage auf nördlicher Seite Alternative: Radverkehr auf Fahrbahn (z. B. Piktogrammreihe)</i>
Entwicklung und Umsetzung eines Wegweisungs- bzw. Kennzeichnungskonzepts für die Haupttrouten	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar</i>

Tabelle 29: Priorisierung der Maßnahmen im Fußverkehr

Fußverkehr	
Maßnahme	Bedingung
Ausweitung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche innerhalb des zentralen Bereichs mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr	<i>unabhängig von anderen Maßnahmen umsetzbar</i>
Ausbau bzw. angepasste Gestaltung der Fußverkehrsachse zwischen Hafen und Innenstadt	<i>Umsetzung des Radwegs an der Hafenstraße damit verknüpfen</i>
gestalterische Anpassungen (punktuelle Umbaumaßnahmen)	<i>Umsetzung im Zuge von Infrastrukturmaßnahmen</i>

Anhang

Die genannten Anhänge sind zunächst als gesonderte Anlagen beigefügt und werden im Zuge des fertigen Schlussberichts zu einem Gesamtdokument zusammengeführt.

Anhang 1: Übersichtspläne der Konzeptvorschläge

- Anhang 1.1: Übersichtplan zu den Verkehrswegenetzen (Konzeptvorschlägen Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr)
- Anhang 1.2: Übersichtplan zum Kfz-Verkehrskonzept für die Innenstadt.
- Anhang 1.3: Übersichtplan zum Radverkehrskonzept
- Anhang 1.4a: Übersichtplan zum Fußverkehrskonzept
- Anhang 1.4b: Detailpläne zu Fußgängerzonen

Anhang 2: Maßnahmentabelle mit kategorisierten Maßnahmenvorschlägen und Bewertung

- Anhang 2.1: Maßnahmentabelle zum Kfz-Verkehr
- Anhang 2.2: Maßnahmentabelle zum ÖPNV
- Anhang 2.3: Maßnahmentabelle zum Radverkehr
- Anhang 2.4: Maßnahmentabelle zum Fußverkehr

Anhang 3: Detailplanungen der Lupenräume

- Anhang 3.1: Lupenraum Feldhausenstraße
- Anhang 3.2: Lupenraum Hafenstraße
- Anhang 3.3: Lupenraum Grundschule
- Anhang 3.4: Lupenraum Büllowallee

Hinweis: Die Anhänge sind als gesonderte Anlagen beigefügt.