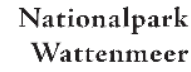


ENDBERICHT KURZFASSUNG

NACHHALTIGE MOBILITÄT IN DER WATTENMEER-REGION

IM AUFTRAG DER „PROJEKTGEMEINSCHAFT DES INTERREG V A-
FÖRDERPROJEKTES „WATTEN-AGENDA 2.0“, KOORDINIERT DURCH DIE
NORDSEE GMBH





ONDERSTEUND DOOR:

Het project 'Wadden-Agenda' is onderdeel van het INTERREG-programma Nederland-Duitsland. Het wordt medegefinancierd door het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), het ministerie van Federale en Europese Aangelegenheden en Regionale Ontwikkeling van de Duitse deelstaat Nedersaksen en de provincies Fryslân en Groningen. Het programmamanagement van de 'Wadden-Agenda' wordt verzorgd door de Eems-Dollard-regio (EDR).

UNTERSTÜTZT DURCH:

Das Projekt Watten-Agenda wird im Rahmen des INTERREG V A-Programms Deutschland-Niederland mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und des Niedersächsischen Ministeriums für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung sowie der Provinzen Friesland und Groningen kofinanziert. Es wird begleitet durch das Programmmanagement bei der Ems Dollart Region (EDR).



Ein Bericht der

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Handelsregister Berlin HRB 121492 B

UStID DE266370371

Geschäftsführung: Dr. Bodo Schwieger

Projektleitung: Dr. Johannes Theißen

Berlin, 19.06.2020

BILDNACHWEIS | Titelbilder: Adobe Stock

Gender Erklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

1. Einführung

Ziel des INTERREG V A-Projekt „Watten-Agenda 2.0“ ist die grenzübergreifende Entwicklung und Umsetzung eines umweltverträglichen und nachhaltigen Tourismus zum Erhalt und Schutz des Ökosystems Wattenmeer. Zu den wichtigsten Arbeitsfeldern auf dem Weg zu einem Nachhaltigen Tourismus wird gehört der Transportsektor, sowohl für die Anreise als auch für die Mobilität innerhalb der Region.

Im Rahmen des Projektes „Nachhaltige Mobilität in der Wattenmeer-Region“, das der Optimierung der klimaneutralen Anreise und der Mobilität innerhalb der Region dienen soll, wurden der Status quo erfasst und erste Handlungsansätze zur Veränderung aufgezeigt. Das erarbeitete Dokument soll dazu dienen, einen Überblick über die vorhandenen Projekte zu erlangen und zu definieren, wo erfolgversprechende Handlungsansätze zur Optimierung bestehen. Damit sollen zugleich interessierte Orte/Regionen/Tourismuspartner bei einer zielgerichteten Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten unterstützt und Verhaltensänderungen in der touristischen Nachfrage hinsichtlich einer intensiveren Nutzung umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel gefördert werden.

Diese Kurzfassung stellt die wesentlichen Erkenntnisse der Analyse vor und gibt Hinweise zu Handlungsempfehlungen. Die ausführliche Fassung ist bei den Projektverantwortlichen erhältlich. Eine Vielzahl der Daten beruht – wegen der Erarbeitung der Studie im Jahr 2019 – auf Daten des Jahres 2018. Vereinzelt wurden auch neuere Daten herangezogen, soweit verfügbar.

2. Definition „Nachhaltige Mobilität“

Nachhaltige Mobilität und nachhaltiger Tourismus

Nachhaltige Mobilität bedeutet insbesondere eine Verbesserung vorhandener Prozessabläufe sowie einen effektiveren Umgang mit vorhandenen Ressourcen unter Berücksichtigung der aktuellen Verhaltensweisen und Bedürfnisse. Nachhaltigkeit im Tourismus orientiert sich an den gleichen Grundsätzen und unterstützt eine Verkehrsverlagerung zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel (z. B. ÖPNV), um den CO₂-Ausstoß bei An- und Abreise sowie bei der Mobilität im Zielgebiet zu verringern.

Bereits jetzt erkennen immer mehr Urlaubsregionen den Wert umweltfreundlicher Mobilität, bei der ökologische Effekte mit ökonomischen Vorteilen verbunden werden. Immer mehr Touristen und Ausflügler sind klimasensitiv und wollen im Urlaub ohne eigenes (motorisiertes) Fahrzeug mobil sein. Eines ist allerdings klar: Nachhaltige Mobilitätslösungen für den Freizeit- und Tourismussektor erfordern die intensive Zusammenarbeit der Bereiche Verkehr, Tourismus und Umwelt auf allen Ebenen.

Touristische Mobilitätskonzepte kommen dem nach und berücksichtigen lokale wie regionale Mobilitätsbedürfnisse, Mobilitäts- und Verkehrsangebote, Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie deren Wechselwirkungen. Die Tourismusverantwortlichen sind deshalb gefragt, sich aktiv in die Gestaltung und Planung von Mobilitätskonzepten einzubringen.

Die Touristen werden zunehmend umweltbewusster. Sie sind sich bewusst, dass Reisen zu den größten Treibern der CO₂-Produktion in der westlichen Gesellschaft gehört. 22 Prozent aller deutschen Reisenden gehören inzwischen zur Gruppe der Green Traveler, die bestrebt sind, ihren CO₂-Fußabdruck zu verringern. Der weltweite Durchschnitt liegt bei etwa 15 Prozent.

Im Bereich des Tourismus sind in der nahen Zukunft starke Veränderungen durch den Klimawandel zu erwarten. Die kurzen Winter und die steigenden Temperaturen im Sommer werden auch das gesamte Urlaubsverhalten beeinflussen, wie zahlreiche österreichische (BMWFV) und deutsche Studien belegen.

Definition des Begriffs „Nachhaltige Mobilität“

Vom Verkehr gehen erhebliche Belastungen für die Umwelt und Gefahren für die menschliche Gesundheit aus. Gleichzeitig ist Mobilität zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften. Insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten, weiterhin wachsenden, Verkehrsleistungen stellen die Umweltwirkungen des Verkehrs eine Herausforderung für die Akteure auf allen Ebenen dar.

Grundlegendes Ziel einer modernen Verkehrs- und Umweltpolitik muss sein, die gesellschaftlich notwendige Mobilität möglichst umweltverträglich zu gestalten. Dafür sind Strategien und Konzepte zu entwickeln, mit denen die Mobilitätsbedürfnisse im Individual- wie im Güterverkehr so befriedigt werden, dass sie mit den Anforderungen an eine nachhaltige, auf Dauer tragfähige, Entwicklung vereinbar sind.

Nachhaltige Mobilität umfasst alle Ansätze zur Optimierung umweltverträglicher Mobilitätsstrukturen auf den unterschiedlichen politischen Ebenen eines Sozialstaats. Dazu zählen konkret die Substitution des motorisierten Verkehrs mittels nichtmotorisierter Mobilität, die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf kollektive Verkehrsmittel, die umweltverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs durch technische Optimierung und eine Verkehrsplanung mit dem Fokus auf effiziente, verkehrssichere Infrastruktur und Unterstützung durch Digitalisierung.

Der Ansatz der nachhaltigen Mobilität impliziert neben den beiden Begriffen Nachhaltigkeit und Mobilität auch Fragen wie dem Verhältnis von Umweltverträglichkeit zu Nachhaltigkeit oder der Differenzierung zwischen Verkehr und Mobilität. Der Begriff der Umweltverträglichkeit zielt nicht nur auf die Stabilisierung des Status Quo, sondern auf eine Minimierung der umweltschädigenden Wirkungen aus Wirtschaft-, Staats- und Individualhandlungen. Er geht damit über den Ansatz der Nachhaltigkeit hinaus.

Nachhaltiger Tourismus und Sanfter Tourismus

Nachhaltig ist ein Tourismus, der den derzeitigen und zukünftigen ökonomischen, sozialen und ökologischen Auswirkungen umfassend Rechnung trägt und dabei die Bedürfnisse der Gäste, der Industrie, der Umwelt sowie der einheimischen Bevölkerung berücksichtigt (UNWTO).

Der sanfte Tourismus ist ein Gegenentwurf zum Massentourismus. Es handelt sich dabei um eine Form des Reisens, die auf drei grundlegenden Prinzipien basiert: die Auswirkungen auf die Natur möglichst gering zu halten, die Natur möglichst intensiv und ursprünglich zu erleben und sich den kulturellen Gegebenheiten des bereisten Landes bestmöglich anzupassen.

Die Ressource Natur trägt wesentlich zur Attraktivität einer Tourismusregion bei. Dabei darf aus Sicht eines nachhaltigen Tourismus die individuelle Mobilität aber nicht als störend empfunden werden. Der „sanfte Tourismus“ ist die Grundlage für die Vereinbarkeit von touristischen Erlebnissen und Mobilität. Dabei ist es wichtig, dass die Mobilität als ganzheitlicher Ansatz verstanden wird, der die gesamte Mobilitätskette vom Wohnort bis zum Urlaubsort und auch die Mobilität vor Ort umfasst.

Insbesondere die Großschutzgebiete, so auch der Nationalpark Wattenmeer, stehen in einem permanenten Konflikt. Zum einen sind sie stark frequentierte attraktive Touristenziele, zum anderen gehen von den Touristen Belastungen für Natur und Umwelt aus, z.B. durch den touristisch induzierten motorisierten Individualverkehr, die Freizeitaktivitäten in sensiblen Landschaften (z. B. Wandern durch Kernzonen) und die Umweltfolgen touristischer Nutzung (Müll, Trittschäden, Störeffekte).

Bei den Strategien und Zielen sind auch die neuen Trends im Tourismus zu beachten, wie die demografische Entwicklung, die steigende Individualisierung und neue Familien- und Haushaltsstrukturen verbunden mit sich ändernden Ansprüchen und Reisemotiven, die Urbanisierung mit ihren Auswirkungen auf die Mobilität und die Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den jüngeren Generationen.

Die neue multimodale Mobilität sollte umwelt- und klimaverträglich, sozial, bezahlbar, wirtschaftlich effizient sein und Lebensqualität sichern. Dazu sind folgende strategische Ansätze auszubauen:

- Restriktionen durchsetzen: Die Nutzung unerwünschter Verkehrsmittel unattraktiver machen (Pkw, Motorrad, Flugzeug)
- Anreize schaffen: Aufwertung und Angebotsverbesserung bei umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Schienenverkehr, Fernbusverkehr, Reisebusse, Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Ausschilderung)
- Verbesserung und Darstellung Intermodaler Verkehrsmittelnutzung durch Hotels/Vermieter
- Image verbessern und Service bereitstellen, wie z.B. Gepäckservice und Möglichkeiten des Fahrradtransports in Bussen und Bahnen

Beispiele für derartige Strategien finden sich im Hauptdokument (Seiten 20 – 35)

Übertragung auf Tourismusregionen

Nachhaltigkeit, Zugänglichkeit, Multimodalität und digitale Agenda im Tourismus sind Schlüsselmerkmale intelligenter Reiseziele. Infolge der hohen MIV-Orientierung bei An- und Abreise als auch bei der Mobilität am Urlaubsort sind nichtalltägliche Freizeitverkehre bisher wenig umweltverträglich. Mit steigender Verkehrsleistung steigt die Bedeutung dieser Verkehre für die Erreichung von Umwelt- und Klimaschutzziele. Maßnahmen zur Änderung des Anreiseverkehrsmittels der Besucher zugunsten des ÖV besitzen großes Potenzial, auch die Mobilität am Urlaubsort umweltverträglicher abzuwickeln. Bislang dominiert der Pkw touristische Anreisen in den ländlichen Raum, aber auch in suburbane Urlaubsregionen. 79,4 Prozent der Übernachtungsgäste in Deutschland im ländlichen Raum reisen mit dem Pkw an.

Mögliche Handlungsansätze

Die grundsätzliche Problematik der nachhaltigen Mobilität im Allgemeinen wie im touristischen Verkehr liegt in der Frage, wie restriktiv gegen den nicht nachhaltigen Kfz-Verkehr vorgegangen wird, um nachhaltige Verkehrsmittel zu unterstützen. Jede Destination steht grundsätzlich in Konkurrenz zu benachbarten oder vergleichbaren Fahrtzielen; bestimmte Strukturen wie Einzelhandels- oder Tourismusverbände befürchten Einbußen, wenn Kfz-Nutzer über Einfahrtbeschränkungen verzögert oder gar nicht an ihr Ziel gelangen bzw. über Parkraummanagement für das Abstellen ihres Fahrzeugs am Ziel bezahlen müssen. Positive Beispiele werden dabei gerne negiert.

Ab einer bestimmten Größe der touristischen Destination sollte deshalb ein Konzept für das Nachhaltigkeits- und Mobilitätsmanagement entwickelt und umgesetzt werden. Die Zielvorgaben für Destinationen müssten zentral definiert, aber lokal anpassungsfähig ausgestaltet werden können. Somit entstünden für Regionen, die sich daran beteiligen, Wettbewerbsvorteile, was eine Sogwirkung nach sich ziehen wird. Nur eine Kombination von harten und weichen Maßnahmen sowie entsprechenden Beteiligungsformen führt letztlich zum Erfolg eines nachhaltigen Mobilitätsansatzes.

3. Einschätzung der Klimaeffizienz aktueller Techniken

Hier werden Mobilitätsformen und Verkehrsmittel im Hinblick auf ihre Klimabilanz für den Tourismus betrachtet. Dies betrifft die für die Anreise zum Urlaubsziel genutzten Verkehrsmittel und die Mobilitätsangebote vor Ort. Zudem werden Hinweise für die Klimaeffizienz lokal eingesetzter Transportmittel (Schiffe, Omnibusse, Taxen, Mietwagen etc.) gegeben, um hier anhand der Bilanz Hinweise auf zukünftigen Veränderungsbedarf geben zu können.

Hintergrund der klimapolitischen Überlegungen ist in Deutschland die Klimastrategie der Bundesregierung, festgelegt im Klimaschutzplan 2050 und im Klimaschutzprogramm 2030. Diese Pläne geben für den Verkehrssektor klare Ziele zur Reduktion von Emissionen vor und nennen wichtige Handlungsfelder, wie etwa verbesserte Services, die Nutzung von Möglichkeiten durch Digitalisierung,

den Ausbau leistungsstarker öffentlicher Verkehrsmittel oder den Übergang zu Null- und Niedrigstemissionsfahrzeugen.

Die Niederlande haben ihre Klimastrategie u.a. im „Klimaatplan 2019“ und im „Nationalen regionalen Energiestrategieprogramm“ festgelegt, das am 28. Juni 2019 vom Kabinett veröffentlicht wurde: Ziel ist auch hier die deutliche Reduzierung des CO₂-Ausstosses. Dazu soll u.a. nachhaltiger Strom an Land (Wind und Sonne) erzeugt werden. In einer regionalen Energiestrategie (RES) beschreibt jede Energieregion ihre eigenen Entscheidungen. Das nationale Programm für erneuerbare Energien unterstützt die Regionen bei der Herstellung der erneuerbaren Energien.

Auf Basis der politischen Vorgaben wurden die aktuellen Techniken der Anreise und des Mobilitätsverhaltens in der Urlaubsregion ermittelt, geprüft und hinsichtlich ihrer Umweltrelevanz bewertet. Im ersten Schritt erfolgte die Einschätzung der für die Anreise und für die Mobilität am Urlaubsort relevanten Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer Klimateffizienz. Bewertungsgröße sind dabei die Treibhausgasemissionen beim Betrieb des Verkehrsmittels je transportierter Person und zurückgelegter Strecke. Die Treibhausgasemissionen umfassen dabei neben Kohlenstoffdioxid (CO₂) auch die Emissionen weiterer klimarelevanter Gase. Diese werden wirkungsbezogen in entsprechende CO₂-Emissionen umgerechnet, so dass die relevanten Treibhausgasemissionen der Verkehrsmittel in CO₂-Äquivalenten (CO₂äq) je Personenkilometer (Pkm) ausgedrückt werden.

Anreise in die deutschen Urlaubsgebiete

Ausführliche Hinweise zu den Berechnungsverfahren und den angewandten Grundlagen finden sich im Hauptdokument der Studie (Seiten 37 – 46).

Verkehrsmittel vor Ort

Die Nutzung des Pkws für Fahrten am Urlaubsort erbringt trotz der angenommenen, relativ hohen Besetzung mit ca. 2,7 Personen pro Fahrzeug als mittlere Größe einer Reisegruppe in der Nordsee-Region mit 78 Gramm je Pkm die höchsten Treibhausgasemissionen (CO₂äq).

Eine Nutzung des ÖPNV mit Linienbussen (Dieselfahrzeuge) führt bei der durchschnittlichen Auslastung von ca. 21 % zu Treibhausgasemissionen von ca. 75 g CO₂äq je Pkm. Demgegenüber weisen elektrisch betriebene Linienbusse bei gleich angenommener Auslastung selbst bei Nutzung des deutschen Strommix erheblich geringere Treibhausgasemissionen auf (ca. 29 g CO₂äq je Pkm). Die Nutzung des schienengebundenen ÖPNV im Eisenbahn-Nahverkehr führt auslastungsabhängig zu durchschnittlichen Treibhausgasemissionen von ca. 60 g bzw. 64 g CO₂äq je Pkm. Der durchschnittliche Stromverbrauch eines Pedelecs bedingt lediglich ca. 3 g CO₂äq je Pkm (deutscher Strommix) und erweist sich damit als klimafreundlichste Art der Fortbewegung vor Ort.

Für den Fährverkehr zu den Nordseeinseln wurden alternativ die Treibhausgasemissionen von Elektrofähren auf Basis erster Erfahrungen aus Skandinavien abgeschätzt. Bei einer angenommenen Auslastung von ca. 60 % ergeben sich Treibhausgasemissionen von lediglich 3 g CO₂äq je Pkm.

Anreise in die niederländischen Tourismusgebiete

Für die Anreise der Touristen und die Mobilität vor Ort gelten ungefähr die gleichen Emissionswerte wie für die Urlauber in Deutschland. Die Niederländer haben 2016 insgesamt 17,6 Millionen Ferientage im eigenen Land verbracht, knapp die Hälfte der Gesamtzahl (35,5 Millionen). Insbesondere kurze Ferien haben ein inländisches Ziel (9,5 Millionen Ferientage); im Inland dauerte der Urlaub maximal drei Nächte. 80% der Mehrtagesgäste aus Deutschland und Belgien kommen mit dem Auto. Anders sieht es bei der Verkehrsmittelnutzung vor Ort aus. Hier nutzen nur 31% den Pkw, während zu Fuß gehen und Radfahren zusammen auf 28% kommen. Hier spielen der lokale Nahverkehr und das Zugangebot eine wichtige Rolle.

Verkehrsträgerbezogene CO₂-Emissionen des Tourismus in der Nordsee-Region

Grundlage der Berechnungen zur regionalen Jahressumme der verkehrsträgerbezogenen CO₂-Emissionen des Tourismus in der Nordsee-Region durch den An- und Abreiseverkehr sind die Angaben zu den Ankünften im Jahr 2018. Der überwiegende Anteil der Urlauber/Gäste nutzte das Auto für die Anreise (81 %). Daneben reisten ca. 8 % der Touristen mit der Eisenbahn an; 4 % nutzten einen Reisebus.

Die aus der An- und Abreise der Urlauber/Gäste der Nordsee-Region mit einem Pkw resultierenden Treibhausgasemissionen betragen im Jahr 2018 insgesamt ca. 84.000 Tonnen CO₂äq. Bezogen auf die Herkunft der Touristen und ihre mittleren Anreiseentfernungen dominiert dabei der Anteil der Treibhausgasemissionen der Gäste aus Deutschland (ohne Niedersachsen) mit ca. 72.000 Tonnen CO₂äq.

Verkehrsträgerbezogene CO₂-Emissionen des Tourismus in den Provinzen Friesland und Groningen

Zur Berechnung der regionalen Jahressumme der verkehrsträgerbezogenen CO₂-Emissionen des Tourismus in den Provinzen Friesland und Groningen (Niederlande) durch den An- und Abreiseverkehr wurde auf die nach Inland und Ausland differenzierten Angaben zu den Übernachtungen in den beiden Regionen im Jahr 2018 zurückgegriffen.

Provinz Friesland (NL)

Hinsichtlich der für die Anreise bzw. Abreise vom Urlaubsort genutzten Verkehrsmittel wurde von ähnlichen Verhältnissen wie in der deutschen Nordsee-Region ausgegangen: Überwiegend wird der Pkw für die Anreise der Urlauber/Gäste genutzt. Daneben reist ein kleiner Teil der Touristen mit der Bahn an oder benutzt den Reisebus. Gleiches gilt für den Anteil der Gäste, die mit einem Wohnmobil anreisen.

Daraus ergeben sich die folgende regionale Jahressummen an Treibhausgasemissionen beim Reiseverkehr in die Provinz Friesland. Dominierend sind die Treibhausgasemissionen der mit einem Pkw anreisenden Urlauber/Gäste. Sie betragen im Jahr 2018 insgesamt mehr als 77.000 Tonnen CO₂äq. Bezogen auf die Herkunft der Touristen und ihre mittleren Anreiseentfernungen dominiert dabei der Anteil der Treibhausgasemissionen der inländischen Gäste mit ca. 59.000 Tonnen CO₂äq (2018). Die Bedeutung und die Treibhausgasemissionen der übrigen Verkehrsträger sind vergleichsweise gering.

Provinz Groningen (NL)

Auch für die Provinz Groningen dominieren die Treibhausgasemissionen der mit einem Pkw anreisenden Urlauber/Gäste. Sie betragen im Jahr 2018 knapp 20.000 Tonnen CO₂äq. Auch hier sind die inländischen Gäste mit ca. 12.000 Tonnen CO₂äq (2018) beteiligt. Die Bedeutung und die Treibhausgasemissionen der übrigen Verkehrsträger sind auch für die Provinz Groningen vergleichsweise gering.

Schlussfolgerungen

Insgesamt gesehen zeigen die Auswertungen zur Klimaeffizienz der verschiedenen - sowohl für die Anreise zum Urlaubsort als auch für die Mobilität vor Ort genutzten - Verkehrsmittel für das Gesamtgebiet der Projektregion „Watten-Agenda 2.0“ die eindeutige Aufgabenstellung für das Tourismus-Management, die heutige Dominanz des motorisierten Individualverkehrs auf Basis fossiler Treibstoffe im Sinne einer nachhaltigen Mobilität hin zu klimaverträglicheren Verkehrsträgern zu verändern.

Handlungsempfehlung H1: Reduzierung der Nutzung fossiler Treibstoffe durch Förderung klimaverträglicher Energieträger im Biosphärenreservat Wattenmeer.

4. Erfassung des Status Quo in der Region

4.1 Die Situation des Verkehrs in der Projektregion (deutscher Teil)

Schienerverkehr

Auf der Schiene sind die deutschen Küstenorte und die Ostfriesischen Inseln nur teilweise direkt erreichbar. Der SPNV bietet direkten Anschluss nach Borkum, Juist und Norderney über Emden Außenhafen und Norddeich Mole. Alle anderen Fährstellen sind nur durch Umsteigen auf den Busverkehr zu erreichen. Hierzu muss man in Norden, Leer, Esens oder Sande umsteigen. Die Verbindung zwischen den Bahnhöfen und den abseits der Bahnverbindungen gelegenen Fährhäfen wird in der Regel durch Linienbusse sichergestellt. Auch vom Bahnhof Sande aus bestehen Busverbindungen zu den Fährschiffen. Die Reederei Baltrum setzt einen eigenen Zubringerbus ab dem Bahnhof Norden ein.

Ausbau der Schieneninfrastruktur

In den letzten Jahren sind umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt worden, u.a. Modernisierung der Strecke Esens – Sande, Elektrifizierung von Emden Hauptbahnhof bis Emden Außenhafen, Sanierung der Strecke Leer – Groningen, zweigleisiger Ausbau der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg. Angestrebt wird auch, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Leer – Rheine abzuschließen und die Strecke Leer – Oldenburg zumindest teilweise zweigleisig auszubauen.

Die Probleme der Schienenanbindung der Projektregion liegen in den teilweise eingeleisigen Strecken und dem hohen Güterverkehrsanteil auf den Zulaufstrecken zu den Nordseehäfen. Eine Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs am touristischen Aufkommen setzt u.a. eine Verbesserung des Angebotes im Personenverkehr und weitere Direktverbindungen von den Quellgebieten in die Zielregion voraus. Dies ist jedoch auf dem derzeitigen Schienennetz kaum realisierbar.

Parken und Parkraummanagement

In der Umgebung der Fährhäfen stehen ausreichend kostenpflichtige Parkplätze und Parkhäuser zur Verfügung, um das Fahrzeug dort abzustellen. Teilweise bringen spezielle Shuttlebusse die Autonutzer vom Parkplatz zur Fähre (z.B. in Norddeich Mole). Auf einigen Inseln (Borkum, Wangerooge, Langeoog) gibt es eine Inselbahn vom Fähranleger in den jeweiligen Ort.

Auch Parkraummanagement ist Teil des sanften Tourismus. Hier bedarf es intelligenter Lösungen, z.B. kostenlose oder bezahlte Sammelparkplätze am Ortsrand, die zwingend genutzt werden müssen (Beispiele dafür gibt es in der Projektregion). Eine Alternative dazu sind erhöhte Parkgebühren in den Touristenorten, wobei die Mehreinnahmen für andere klimafreundliche Maßnahmen genutzt werden können, z.B. als Zuschuss zur Freifahrt auf Gästekarte in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

ÖPNV

Der ÖPNV im Projektgebiet wird durch Buslinien abgewickelt, die an die wichtigen Bahnhöfe Emden, Leer, Norden, Esens und Wilhelmshaven angebunden sind. Dabei sind einige touristische Ziele durch das bestehende Busnetz nicht untereinander verbunden. Auch belegen neuere Studien und Befragungen, dass die Tourismusverantwortlichen mit dem bestehenden Busangebot, den Takten und den Linienführungen keineswegs zufrieden sind. Wie in vielen ländlichen Gebieten ist auch in der Projektregion der ÖPNV vorwiegend am Schülerverkehr orientiert. Dies bedeutet in der Regel ein dichtes Angebot während der Schulanfangs- und Schulschlusszeiten und ein deutlich ausgedünntes Angebot in den Zwischenzeiten sowie am Wochenende. Die VEJ bemüht sich seit geraumer Zeit, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine Attraktivitätssteigerung im sogenannten Jedermannverkehr zu erreichen.

Ein besonderes Angebot für alle Urlauber stellt die Küstenlinie dar, die von Norddeich/Norden bis Harlesiel verkehrt und dabei alle Ferienorte an der Strecke sowie alle Fähranleger zu den Inseln bedient.

Um den Urlaubern den Verzicht auf den eigenen Pkw bei der Anreise nahezubringen, muss aber sowohl das Angebot zwischen den Bahnstationen und den Zielorten wie auch innerhalb des Gebietes, z.B. für Tagesausflüge, wesentlich verbessert werden.

Eine uneinheitliche Situation im deutschen Teil der Projektregion ist dadurch gegeben, dass die Kreise Ammerland und Wesermarsch nicht zur Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) gehören, sondern zum Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN). Beide Landkreise verfügen über ein Buslinienangebot, das an die Knotenbahnhöfe Oldenburg bzw. Bremen anschließt.

Der „Urlauberbus“

Ein speziell auf die Touristen zugeschnittenes Angebot bildet der sogenannte „Urlauberbus“. Übernachtungsgäste mit einer Nordsee-ServiceCard, Kur- oder Gästekarte in den Landkreisen Ammerland, Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie in den Städten Emden und Wilhelmshaven können für 1 Euro pro Person und Strecke das gesamte Busliniennetz des Verkehrsverbundes Ems-Jade sowie im benachbarten Landkreis Ammerland nutzen. Das Tarifangebot gilt ganztägig ab 9:00 Uhr.

Handlungsempfehlung H14: Ausbau des „Urlauberbus“ zu einem Dauerangebot durch Nutzung der Kur-/Gästekarte ohne Zuzahlung im Bus. Finanzierung durch die moderate Erhöhung des Kur-/Gästebeitrages. Einbeziehung des grenzüberschreitenden Verkehrs in die Niederlande (zumindest in die Provinzen Groningen und Drenthe). Einführung des „Nordseebus“ als touristische Rundlinie in der Urlaubsregion.

Fernbusverbindungen

Sowohl Ostfriesland wie die niederländischen Provinzen Groningen und Friesland sind mit Fernbussen erreichbar. Der größte Anbieter Flixbus fährt regelmäßig aus verschiedenen Städten Wilhelmshaven, Leer, Emden, Groningen und Drachten an. Groningen hat auch Direktverbindungen zu wichtigen Zielen in den Niederlanden und in Belgien, z.B. nach Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Antwerpen und Brüssel.

Kombi-Tickets und Durchtarifierung

Ein wichtiges Element zur Steigerung der Attraktivität der nachhaltigen Mobilitätsformen ist die Schaffung von Kombi-Tickets oder Durchtarifierungen. Mit der Bahnfahrkarte kann man z.B. bis Norderney durchbuchen, muss dann aber nach Verlassen der Fähre den Inselbus separat bezahlen. Hier ist eine einheitliche Lösung für alle ostfriesischen Inseln anzustreben.

Handlungsempfehlung H19: Durchtarifierung für alle Verbindungen zu den ostfriesischen Inseln (Bahn – Bus – Schiff – Inselverkehr), auch im Onlineverkauf.

Straßenverkehr

Die touristisch interessanten Ziele im Projektgebiet sind über das deutsche Autobahnnetz gut erreichbar. Neben der A31 (Ruhrgebiet – Leer – Emden) bietet auch die A1 (Köln – Münster – Bremen) zusammen mit den A29, A28) eine gute Anbindung. Hinzu kommen Bundes- und Landesstraßen zu den Zielorten.

Grenzüberschreitende Verbindungen in die Niederlande

Die Bahnstrecke Leer – Weener – Nieuweschan (- Groningen) ist seit 2015 unterbrochen (Schaden an der Emsbrücke in Weener). Derzeit findet Schienenersatzverkehr mit Bussen statt. Der Neubau der Brücke ist beschlossen und soll bis 2024 fertig sein. Auf dieser Trasse soll auch die Wunderline zur Verbindung zwischen Norddeutschland und dem Norden der Niederlande geführt werden.

Wichtigste Straßenverbindung im übergeordneten Netz ist die A7/A280/A31 zwischen Groningen und Leer. Im Grenzverkehr gibt es verschiedene weitere Verbindungen. Aus NRW sind die niederländischen Urlaubsgebiete sowohl über die A31 wie die A3 und das niederländische Autobahnnetz gut erreichbar.

Der Verein Internationale Dollard Route bietet kombinierte Schiffs-Bahn-Ausflüge von Ditzum und Emden nach Groningen an. Mit dem Schiff geht es bis Delfzijl und von dort mit dem Zug weiter nach Groningen.

Man kann aber auch ab Delfzijl mit dem Fahrrad die Provinz Groningen erkunden. Dafür stehen Leihräder von „Paddel und Pedal“ in Ditzum und Emden zur Verfügung.

Güterverkehr

Eine wichtige Rolle spielt der Güterverkehr zu den deutschen Seehäfen, weil dieser auf Straße und Schiene Auswirkungen auf die Projektregion hat. Insbesondere die hohen Zugzahlen im Schienengüterverkehr belasten die vorhandenen Strecken und führen durch die genannten Einschränkungen dazu, dass kaum zusätzliche Trassen für eine Ausweitung des Personenverkehrs vorhanden sind. Im Projektgebiet liegen die Häfen Wilhelmshaven, Emden, Brake und Nordenham.

In der Prognose wird für alle Häfen ein weiteres Wachstum bis 2030 vorhergesagt, wobei sich dieses insbesondere in den Häfen auswirken wird, die in hohem Maße Containertransporte abwickeln (z.B. Wilhelmshaven). Die Entwicklung der Häfen ist für die Betrachtung des Status Quo deshalb relevant, weil der überwiegende Teil der Transporte per Bahn oder Straße weiterbefördert wird.

Fähren

Im Projektgebiet gibt es eine Vielzahl von Fährverbindungen (Fluss- und Inselfähren) für Versorgung und Transport. Von den ostfriesischen Inseln sind nur Borkum und Norderney mit dem Auto per Fähre erreichbar, alle anderen Inseln sind weitgehend autofrei.

Emissionsarme/Emissionsfreie Antriebe

Bei den Fähren spielen, wie allgemein in der Schifffahrt, Antriebsformen und Brennstoffe eine wichtige Rolle. Das vielfach verwandte Schweröl ist wegen seiner hohen Emissionen in die Kritik geraten, so dass Reedereien und Fährunternehmen Alternativen suchen. Die von Emden und Eemshaven nach Borkum fahrende Reederei AG Ems hat die MS Ostfriesland auf LNG-Antrieb umbauen lassen, die MS Münsterland folgt bald. LNG als Treibstoff ist ein Gewinn: 20% weniger CO₂-Ausstoß, 90% weniger Schwefel- und Stickoxide und 100% weniger Feinstaubemission. Es wäre gut, wenn andere Reedereien folgen würden.

Elektrofähren, wie in Skandinavien vielfach im Einsatz, sind in der Projektregion bislang (noch) kein Thema. Dabei zeigen erste Beispiele, dass gerade im Fährverkehr der Elektroantrieb durchaus eingesetzt werden kann. Auf dem Oslofjord, an dessen nördlichem Ende die norwegische Hauptstadt Oslo liegt, werden bis zum Jahr 2022 fünf Elektrofähren in Betrieb gehen – die ersten davon bereits 2021.

Ein weiterer emissionsfreier Antriebstoff ist Wasserstoff. Dieser wird seit Jahren in Pkw und Bussen erprobt, ist aber hinsichtlich seiner Produktion umstritten. Im Wattenmeer soll „grüner Strom“ auf den Inseln Ameland und Borkum mit Hilfe von Windkraft- und Solaranlagen im Rahmen des Projektes „H₂Watt“ gewonnen werden. Ziel ist es, den Brennstoffzellenantrieb massentauglich zu machen, um damit Lkw, Flugzeuge, große Passagierschiffe, Fähren und die Züge anzutreiben. Derzeit laufen verschiedene Projekte auf Straße und Schiene (Züge, Lkw und Pkw mit Brennstoffzellen).

Handlungsempfehlung H2: Um die emissionsfreie Mobilität im Nationalpark Wattenmeer voranzutreiben, sollte auf politischer Ebene (grenzüberschreitend) der Beschluss gefasst werden, dass in einem Zeitraum von zehn Jahren alle Fähren im Wattenmeer auf emissionsarme, besser noch emissionsfreie Antriebe umgestellt werden müssen. Zur Finanzierung dieses Vorhabens könnten Programme der Bundesregierung zur Umstellung von Fähren auf emissionsarme Antriebe genutzt werden.

Die Verkehrssituation in den Niederlanden

Straßenanbindung

Die niederländische Nordseeküste und die Inseln sind über ein gut ausgebautes Straßennetz erreichbar. Von Deutschland aus führen die Autobahnen A3, A57, A30, A31/A280 über die Grenze und schließen an die niederländischen Autobahnen A1, A7, A12 und A77 an. Die gesamte Küstenregion ist aus dem

Binnenland und dem benachbarten Ausland über das klassifizierte Straßennetz angebunden. Wichtige Routen sind dabei die A6, A7, A31, A32 sowie die Nationalstraßen N46, N361, N358, N357.

Bahnanbindung

Die Urlaubsregionen in den Provinzen Friesland und Groningen sind mit der Bahn auf den Strecken Groningen – Delfzijl, Groningen – Roodeschool (- Eemshaven), (Leer -) Groningen – Leeuwarden – Harlingen, Veerhaven und Arnhem – Deventer – Zwolle – Leeuwarden/Groningen erreichbar. Nur die Inseln Borkum (Eemshaven), Terschelling und Vlieland (Harlingen) sind in der direkten Kombination Bahn/Schiff erreichbar.

Im Zukunftsprogramm der Provinz Friesland „all aboard“ sind verschiedene Verbesserungen im öffentlichen Verkehr (OV) vorgesehen, wie z.B. eine schnelle Intercity-Verbindung zwischen der Randstad und dem Norden, emissionsfreier Zug- und Busverkehr in Friesland sowie autonome Verkehre.

Busnetze in den Provinzen Groningen und Friesland

Auch in den beiden niederländischen Provinzen spielt der Busverkehr eine wesentlichen Rolle bei der Anbindung der Nordseeküste und der westfriesischen Inseln. Reisende nach Schiermonnikoog und Ameland sind auf den Bustransfer von Groningen zum Anleger Lauwersoog bzw. von Leeuwarden zu den Anlegern Lauwersoog und Holwerd angewiesen.

Ein wichtiger Bestandteil des Busnetzes in der Provinz Groningen (mit Linien in die Provinz Friesland) ist der Q-Liner, ein komfortabler Bus, der direkte und schnelle Routen zwischen größeren Städten fährt.

Ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastungen ist die Umstellung der Verkehrsmittel auf emissionsfreie Antriebe. So sollen in der Provinz Friesland weitere Bahnstrecken elektrifiziert und auf den nichtelektrifizierten Strecken Wasserstoffzüge eingesetzt werden. Im Busnetz wurden bereits zahlreiche Linien auf Elektrobusse umgestellt. Auch in der Provinz Groningen ist der Elektrobus inzwischen weit verbreitet.

Fährverbindungen

Zu den westfriesischen Inseln fahren die Fähren Lauwersoog – Schiermonnikoog, Holwerd – Ameland und Harlingen Veerhaven – Terschelling/Vlieland. Nur Ameland und Terschelling können mit dem Auto erreicht werden, die anderen Inseln sind weitgehend autofrei.

4.2 Tourismus in der Projektregion

Situation in Deutschland

Anzahl der Übernachtungen und Tagesreisen

Insgesamt wurden im Jahr 2018 15,4 Mio. Übernachtungen und 4,3 Mio. Ankünfte für die betrachteten Regionen Ostfriesland, Ostfriesische Inseln und Nordseeküste statistisch erfasst. Davon entfielen 8,3 Mio. Übernachtungen (1,9 Mio Ankünfte) auf die Nordseeküste, 5,3 Mio. Übernachtungen (1,7 Mio Ankünfte) auf die Inseln und 1,8 Mio. Übernachtungen (0,6 Mio Ankünfte) auf das Binnenland. Die Aufenthaltslänge ist mit 6,3 Tagen auf den Inseln am längsten, in Ostfriesland mit 2,8 Tagen am kürzesten und an der Nordseeküste mit 4,3 Tagen deutlich über dem Niedersächsischen Landesdurchschnitt von 3 Tagen. Nicht erfasst ist hier der sogenannte „graue Markt“, dessen Anteil auf 48 – 54% geschätzt wird, so dass das tatsächliche Übernachtungsvolumen nicht bei 15,4 Mio., sondern bei rund 30,2 Mio. Nächten liegt.

Hochrechnung Tagesreisen

Auf jede Übernachtung kommen noch etwa 2,3 Tagesreisen, also ein Volumen von 35,42 Mio. zusätzlichen Tagesreisen in 2018. Auch hier ist der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von 70 Prozent das Haupt-Anreiseverkehrsmittel. Die Bedeutung des ÖPNV hat erfreulicherweise im Vergleich zum Vorjahr um fast ein Viertel zugenommen (auf 11 Prozent).

Gesamtvolumen touristische Verkehre und Modal Split

Basierend auf den statistisch erfassten Meldedaten und den Hochrechnungen aus den vorgenannten Untersuchungen zur Parahotellerie und zu den Tagesreisen ergibt sich ein jährliches Anreisevolumen von rund 43,5 Millionen Mio. Fahrten, bei denen der Pkw das dominante Anreiseverkehrsmittel ist. Bei den statistisch erfassten Anreisen erfolgten über 80% mit dem Auto, die Bahn spielt mit 3-8% und Bus mit 4-6% eher eine Nebenrolle.

MIV & ÖPNV machen zusammen ca. 98% aller Anreisen aus. Das Anreiseverhalten ist je nach angestrebter Zielregion unterschiedlich. So weisen die Inseln den geringsten MIV-Anteil (71%) auf und zugleich den höchsten Anteil an ÖPNV-Nutzern (32%). Zu den Küstenorten kommen 91% mit dem MIV und nur 8% mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Insgesamt fahren rund 20% der Urlauber mit der Bahn oder dem Bus zur Nordsee.

Parkraummanagement auf dem Festland und auf den Inseln

Zunehmend wird das Parkraummanagement als Teil des sanften Tourismus verstanden. Dazu bedarf es intelligenter Lösungen, wie z.B. kostenlose oder bezahlte Sammelparkplätze am Ortsrand, die zwingend genutzt werden müssen (Beispiele dafür gibt es auch in der Projektregion). Eine Alternative dazu sind erhöhte Parkgebühren in den Touristenorten, wobei die Mehreinnahmen für andere klimafreundliche Maßnahmen genutzt werden können, z.B. als Zuschuss zur Freifahrt auf Gästekarte in den öffentlichen Verkehrsmitteln (BMWFW, S13).

Der Zwang zur Abstellung der Fahrzeuge auf dem Festland oder auf zentralen Parkplätzen auf den Inseln fördert die Bereitschaft zur Nutzung der Bahnverbindungen. Borkum hat 2018 ein Parkraummanagement eingeführt, das Teil des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens ist.

Handlungsempfehlung H5: Einführung von Parkraummanagement in allen Fährhäfen, soweit noch nicht vorhanden, und auf den vom Autoverkehr noch erreichbaren Inseln zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Anreise zu den Urlaubsregionen.. Deutliche Verteuerung der Parkplatznutzung insbesondere für Dauer- oder Langzeitparker.

Die touristische und verkehrliche Lage in den Niederlanden

Wie bekannt wirkt sich der Tourismus nicht nur positiv für Regionen und Städte aus, er kann auch zur Belastung für die Umwelt und die Umgebung werden. Diese Belastung kann aus Lärmbelästigung, Wasserverschmutzung und CO₂-Emissionen bis hin zu sozialem Druck auf die Gesellschaft bestehen. All dies hat seit dem Ende des letzten Jahrhunderts immer mehr dazu geführt, dass der nachhaltigen Entwicklung des Tourismus auch in den Niederlanden verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

2018 verzeichnete Friesland 7,2 Millionen Übernachtungen, davon 20% aus dem Ausland. Wichtiges Herkunftsland ist Deutschland (rund 1,2 Millionen). Die Provinz Groningen registrierte im gleichen Zeitraum 1,7 Millionen Übernachtungen, davon gut 30% aus dem Ausland (312.000 aus Deutschland).

Grenzüberschreitender Tourismus D – NL

Im Jahr 2017 haben sich rund 5,2 Millionen Deutsche für einen Urlaub oder eine Geschäftsreise in den Niederlanden aufgehalten. Dies ist ein Zuwachs von 14% gegenüber 2016. Die Zahl der deutschen Übernachtungen ist um 12% gestiegen. Deutsche besuchen die Niederlande hauptsächlich im Frühjahr und Sommer (April bis September). Die beliebteste Region ist die niederländische Küste, gefolgt von anderen Teilen der Niederlande (einschließlich der Großstädte).

Anreiseverhalten

Das Auto ist auch in den Niederlanden das meistgenutzte Transportmittel zu den Ferienregionen. Dabei unterscheiden sich die Niederländer in ihrem Anreiseverhalten kaum von den deutschen und belgischen Gästen. Die Niederländer nutzten 2016 bei Inlandsurlaube zu 90 Prozent das Auto. Bahnfahrten

kommen auf 5%. Bei Kurzurlaubeu hat die Bahn einen etwas höheren Anteil. Deutsche und belgische Besucher erreichen die Niederlande in der Regel mit dem eigenen, gemieteten oder geliehenen Auto.

76% der mehr als 5 Millionen deutschen Besucher kommen mit dem Auto in die Niederlande. Die meisten Nächte werden in einem Bungalow oder in einer Ferienwohnung verbracht.

Nachhaltige Mobilität in der niederländischen Wattenmeerregion

Der emissionsfreie Verkehr ist eine wichtige Chance, die den ökologischen Qualitäten im Wattenmeer gerecht wird. Auf die Transportketten kann durchaus Einfluss ausgeübt werden, so dass Reisende bewusster entscheiden, wie sie ihre Reise gestalten. Das Thema Nachhaltigkeit wird somit in den Provinzen am Wattenmeer ganzheitlich aufgegriffen und spiegelt sich in allen Facetten der Mobilität wider. Zu betrachten sind daher unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten die Parkraumnutzung, die Störung des Ökosystems und die Überlastung der Ökosysteme durch den Verkehr. Gemeinsam mit allen regionalen Partnern wollen die Provinzen diese Herausforderungen ganzheitlich angehen.

5. SWOT-Analyse

a) für den deutschen Teil des Projektgebietes

<p><u>Stärken (Strengths)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschaft, Meer, Natur, Kultur • Serviceorientierung • Gute Erreichbarkeit mit dem Pkw, teilweise auch mit der Bahn • Schwerpunkte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Radverkehr, e-Bikes ○ Wandern, Aktivurlaub ○ Wellness, Erholung ○ Gesundheit ○ Hochseeklima auf Borkum 	<p><u>Schwächen (Weaknesses)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unzureichende Angebote im ÖPNV • Teilweise schlechte Qualität der Radwege, des Radnetzes • ÖPNV nicht urlauberfreundlich • Fehlende Kombination Kurkarte - ÖPNV-Ticket (nur im Utlauberbus) • Autoverkehr auf einigen Inseln • Hohe Verkehrsbelastung in den Urlaubsorten an der Küste • Fehlende Durchtarifierung aller Reiseketten
<p><u>Chancen (Opportunities)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • „Branding“ der Nordsee als einzigartiges Naturschutzgebiet • Bessere Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln • Steigende Nachfrage im Tourismus • Wandel hin zu mehr nachhaltigem Tourismus in Deutschland • Ausbau „Urlauberbus“ • Integration ÖPNV in Gästekarte • Einrichtung weiterer Mobilitätszentralen 	<p><u>Risiken (Threats)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachsende Konkurrenz anderer Urlaubsziele • Veränderung der Zielgruppen (z.B. Wegfall der älteren Besuchergruppe) • Fehlender Ausbau von Mobilfunknetz und Ladeinfrastruktur • Zu viele Emissionen des Autoverkehrs in den Urlaubsgebieten (Abgase, Lärm) • Steigendes Anspruchsniveau <ul style="list-style-type: none"> ○ Lückenlose Wegekette für Personen und Gepäck ○ Bessere Mobilität vor Ort

<ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der Beherbergungsbetriebe in das Thema (bspw. integrierte Fahrplanauskunft auf Website, sichere Radabstellanlagen usw....) • Trends: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gesundheitsorientierung ○ Natur- und Kulturlebnis 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Fehlende Lademöglichkeiten für E-Autos und e-Bikes ○ Bessere Infrastruktur und Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder
--	---

b) für den niederländischen Teil des Projektgebietes

<p><u>Stärken (Strengths)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschaft, Meer, Natur, Kultur, Entspannung • Serviceorientierung • Gute Erreichbarkeit mit dem Pkw, teilweise auch mit der Bahn • OV-Karte als durchgängiges Ticket über die Gesamtstrecke • Elektromobilität ist weit verbreitet inkl. Umfassender Ladeinfrastruktur • Schwerpunkte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Radverkehr, e-Bikes ○ Aktivurlaub (Wandern und Radwandern) ○ Wellness, Erholung ○ Gesundheit 	<p><u>Schwächen (Weaknesses)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unzureichende Angebote im ÖPNV • ÖPNV nicht immer urlauberfreundlich • Autoverkehr auf einigen Inseln • Hohe Verkehrsbelastung in den Urlaubsorten an der Küste • Fehlende Fahrradinfrastruktur (Ladestationen, Servicepunkte mit Luftpumpen etc.)
<p><u>Chancen (Opportunities)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • „Branding“ der Nordsee als einzigartiges Naturschutzgebiet • Bessere Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln • Steigende Nachfrage im Tourismus • Wandel hin zu mehr nachhaltigem Tourismus in den Niederlanden • Ausbau Q-Liner • Region für alternative Mobilitätsformen • Integration ÖV in Gästekarten 	<p><u>Risiken (Threats)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachsende Konkurrenz anderer Urlaubsziele • Veränderung der Zielgruppen (Alter, Nationalitäten) • Zu viele Emissionen des Autoverkehrs in den Urlaubsgebieten (Abgase, Lärm) • Steigendes Anspruchsniveau <ul style="list-style-type: none"> ○ Lückenlose Wegekette für Personen und Gepäck ○ Bessere Mobilität vor Ort

<ul style="list-style-type: none"> • Integration ÖV-Info in Webseiten der Beherbergungsbetriebe • Trends: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gesundheitsorientierung ○ Natur- und Kulturlebnis ○ Freizeitregion mit unterschiedlichen Sportangeboten 	
---	--

6. Aufzeigen erster Handlungsansätze

Touristische Mobilität im ländlichen Raum

In vielen ländlichen Regionen Deutschlands mit hoher touristischer Attraktivität wurden in den vergangenen Jahren individuelle und öffentliche Mobilitätsangebote für Urlauber und Ausflügler entwickelt. Eine wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Angebote besteht u.a. in einer guten Erreichbarkeit im Fernverkehr, z.B. über das Schienennetz oder aber vermehrt über den neuen öffentlichen Verkehrsträger Fernbus. Ein Problem ist jedoch vielerorts immer noch die Überwindung der „letzten Meile“. Der Tourismus in ländlichen Räumen erfordert zunehmend, dass die Gäste den Urlaubsort/die Urlaubsregion unkompliziert erreichen können und zugleich vor Ort mobil sind.

Um in Zukunft attraktive Mobilitätslösungen abseits des eigenen Autos bieten zu können, sind vermehrt ganzheitliche, wirtschaftlich tragfähige und zielgruppenorientierte Mobilitätskonzepte in den Urlaubskommunen erforderlich. Dies muss z.B. folgende Aspekte umfassen:

- Ausreichende und attraktive Angebote des öffentlichen Verkehrs mit Ausrichtung an den touristischen Bedarfen, damit diese für die touristische Nutzung aktiviert werden. Dann erzeugen die Verbesserungen steigende Nachfrage und Impulse für den Erhalt öffentlicher Angebote.
- Aufbau von Mobilitätsalternativen als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.
- Klimaschonende Mobilität durch Integration entsprechender Angebote als Mehrwert in das konkrete Urlaubsangebot (z.B. Car Sharing, Einsatz von alternativen Antriebstechnologien).
- Sicherstellung kompletter Mobilitätsketten bei optimaler Vernetzung der Verkehrsmittel. So haben sich Fahrräder oder auch E-Bikes in vielen Urlaubsregionen etabliert, die eine gute Vernetzung mit Bus und Bahn oder dem eigenen Auto ermöglichen.

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der gesamten Projektregion

Verbindung zu den Touristenorten

Hier steht die attraktive Verbindung von den Bahnstationen zu den Urlaubszielen im Vordergrund. Alle wichtigen Küstenorte und die Fährhäfen (Inseln) sind zwar mittels Bahn oder Bus angebunden, aber die Busverbindungen sind oftmals weder hinsichtlich ihrer Qualität noch hinsichtlich ihres Taktes attraktiv.

Dabei schneiden die niederländischen Touristenorte und Inseln etwas besser ab, da sie entweder über direkte Bahnverbindungen an die Zentren oder aber über regelmäßige Busverbindungen verfügen. Allerdings sind auch hier einige Touristenorte nur unregelmäßig mit dem Bus angebunden.

Beiderseits der Grenze kommt es daher darauf an, durchgehende und anschlussichere Reiseketten zu schaffen, die zudem mit einem Ticket genutzt werden können (Bahnfahrt, Bus, Fähre, Inseltransport in einem Ticket).

Freifahrt mit der Kurkarte in der gesamten Projektregion

Für Urlauber in der gesamten Urlaubsregion sollte es grundsätzlich die Möglichkeit geben, die öffentlichen Verkehrsmittel mit Besitz der Gäste-/Kurkarte kostenfrei zu benutzen. Dies würde zu einer erheblichen Steigerung der ÖPNV-Nutzung führen, da hier ein wesentliches Hemmnis für die stärkere Nutzung des ÖPNV entfallen würde. Für eine solche Lösung gibt es zahlreiche Beispiele aus ganz Deutschland und dem angrenzenden Ausland. Hier ist auch zu prüfen, ob es eine grenzüberschreitende Lösung in Verbindung mit der in der Provinz Groningen angedachten Urlauberkarte geben kann.

Handlungsempfehlung H3: Einführung der kostenlosen Nutzung des gesamten ÖPNV in der Projektregion mit Gäste-/Kurkarte.

Regelmäßige ÖPNV-Verbindungen zwischen den Küstenorten und touristischen Zielen

Für einen nachhaltigen Tourismus vor Ort ist es unabdingbar, dass die Urlaubsorte an der Küste auch untereinander in einem attraktiven Takt (mindestens Stundentakt in der Hauptsaison) verbunden sind. Hier sind Buslinien erforderlich, die die einzelnen Urlaubsorte entlang der Küste in einem attraktiven Takt verbinden. Dies betrifft insbesondere die niederländischen Küstengebiete, wo es vorwiegend nur Verbindungen zu den Hinterlandorten gibt und Parallelverbindungen entlang der Küste fehlen.

Handlungsempfehlung H22: Schaffung einer ÖPNV-Verbindung entlang der gesamten Küste Frieslands und Groningens (vergleichbar der deutschen Küstenlinie), um den Touristen kurze Fahrtmöglichkeiten zwischen den Küstenorten anzubieten

Fahrradmitnahme

Fahrräder spielen eine immer wichtigere Rolle im Urlaub. Um die Radaktivitäten der Besucher zu unterstützen, müssen ausreichende Fahrradverleihstationen in den Urlaubsregionen vorhanden sein. Für Urlauber, die ihr eigenes Rad im Urlaub nutzen wollen, muss sichergestellt werden, dass Fahrräder in allen Zügen und Bussen auf der Anreise mitgenommen werden können. Für die Busse bieten sich Busanhänger an, die von der Seite beladen werden und keine Mitwirkung des Fahrers erfordern. Auch bei den Küstenlinien muss der Fahrradtransport, z.B. durch Fahrradanhänger, gesichert sein.

Im niederländischen Teil der Projektregion ist im Verkehrsgebiet von Arriva (vorwiegend Provinz Friesland) die Fahrradmitnahme in den Bussen gestattet. In der Provinz Groningen (Buslinien von Qbuzz) ist die Fahrradmitnahme dagegen nicht möglich. Hier sollte eine einheitliche Regelung der Fahrradmitnahme angestrebt werden.

Handlungsempfehlung H16: Aufbau eines Radbus-Netzes im deutschen Teil des Projektgebiet, auf dem regelmäßig Busse mit Fahrradanhängern eingesetzt sind. Diese Busse sollten auf den touristischen Haupttrouten verkehren und in den Fahrplänen entsprechend gekennzeichnet sein.

Handlungsempfehlung H23: Ausweitung der Fahrradbeförderung in Bussen auch auf die Provinz Groningen.

Verbesserung des Gepäcktransportes in den Linienbussen

Wer mit dem Zug anreist und größeres Gepäck, z.B. bei einem Familienurlaub im Sommer, mitbringt, muss dieses auch in den Linienbussen zu den Fährhäfen verstauen können. Die meisten Linienbusse in Ostfriesland sind für derartige Gepäckmengen nicht ausgestattet. Aber auch in anderen Gebieten gibt es hier Handlungsbedarf. Durch die Aufgabenträger für den ÖPNV ist sicherzustellen, dass die Busunternehmer stärker auf die Belange der Urlauber Rücksicht nehmen und ausreichend Platz für Gepäck in den Bussen bereitstellen.

Handlungsempfehlung H6: Alle Busse müssen ausreichend Platz für Gepäck haben. Auf den Linien von den Bahnhöfen zu den Fährhäfen sollen in Zukunft nur Fahrzeuge mit großen Abstellflächen für Reisegepäck und Fahrräder eingesetzt werden.

Werbung für nachhaltige Anreise

Alle Beteiligten in der Tourismusregion Wattenmeer können die nachhaltige Anreise bewerben, indem sie auf den Webseiten und in Infobroschüren die Anreise mit nachhaltigen Verkehrsmitteln bevorzugt herausstellen und ihre jeweilige Urlaubsregion als nachhaltige Region vermarkten.

Handlungsempfehlung H9: Verpflichtung aller Tourismusorganisationen zur Information über Anreisealternativen und Mobilitätsangebote vor Ort vorab bei Anfragen unter Verwendung einer einheitlichen Informationsplattform (ggfls. je eine deutsche und niederländische Plattform), um Reisewillige von Beginn an über nachhaltigen Tourismus zu informieren und Entscheidungen zur Anreise zu beeinflussen.

Handlungsempfehlung H11: Verstärkte Informationen vor Ort zu nachhaltiger Mobilität, zum Vorteil und Nutzen der Gästekarten und zu Inklusivleistungen zur sanften Mobilität (Broschüren, Leistungskataloge, beigelegte Fahrpläne u.a.)

Preispolitik zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel

Um die nachhaltige Mobilität zu verstärken, sollten alle Tourismusverantwortlichen auch die Preispolitik in der Urlaubsregion prüfen. So verhindern die derzeitigen niedrigen Langzeitparkgebühren in Norddeich und Emden sowie auf den zentralen Parkplätzen auf Borkum und Norderney die Verlagerung auf den Bahntransport. Aber auch in den anderen Fährhäfen liegen die Gebühren für Langzeitparker auf Außenstellplätzen zwischen 4,00 und 6,50 € pro Tag.

Handlungsempfehlung H5: Deutliche Verteuerung der Parkplatznutzung insbesondere für Dauer- oder Langzeitparker.

Emissionsfreie Inseln

Solange einzelne Inseln noch von Pkw, Lkw und Bussen befahren werden, sollte hier das Ziel Emissionsfreiheit vorrangig angestrebt werden. Das heißt, dass alle Verbrennerfahrzeuge durch emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge ersetzt werden sollten, wie auf Borkum und Schiermonnikoog bereits praktiziert. Aber auch Taxen und Dienstfahrzeuge der Gemeinden sollten schnellstens umgestellt werden. Im nächsten Schritt sollten Verbrennerfahrzeuge auf den Inseln verboten und gleichzeitig ist eine ausreichende Ladeinfrastruktur z.B. für Elektrofahrzeuge aufzubauen.

Handlungsempfehlung H17: Umstellung der Inselbuslinien auf Norderney und der Küstenlinie auf Elektrobusse

Handlungsempfehlung H24: Umstellung der Buslinien auf Terschelling und Vlieland auf emissionsfreie Antriebe

Verbesserung der ÖPNV-Informationen

Um die nachhaltige Anreise aus dem jeweils anderen Land in die Urlaubsregionen beiderseits der Grenze zu erleichtern und um auch Touristen während ihres Aufenthaltes in der Urlaubsregion Besuche mit nachhaltigen Verkehrsmitteln in dem jeweils anderen Teil der Projektregion zu erleichtern, sollte eine grenzüberschreitende zweisprachige Fahrplaner-App geschaffen werden, die auf die Datenplattformen der jeweiligen Aufgabenträger zugreift und neben Fahrplanauskünften auch aktuelle On-Trip-Informationen bietet.

Handlungsempfehlung H7: Aufbau einer grenzüberschreitenden Fahrplaner-App unter Nutzung der bestehenden Datenplattformen auf deutscher und niederländischer Seite.

Grenzüberschreitende Ticketangebote

Ein weiteres wichtiges Projekt könnte die Schaffung eines in der gesamten Projektregion gültigen Tickets sein, mit dem Urlauber von Harlingen bis Wilhelmshaven unterwegs sein können. Dieses „Wattenmeer-

Ticket“, ob auf Chipkarte oder Papier, könnte in allen Orten in den Tourismusinformationen verkauft werden. Denkbar wären hier verschiedene Varianten von der Tages- bis zur Monatskarte.

Handlungsempfehlung H13: Schaffung grenzüberschreitender Ticketangebote für die gesamte Projektregion über das „Niedersachsen-Ticket“ hinaus, ein „Wattenmeer-Ticket“.

Aufbau von Mobilitätsstationen

Eine aktuelle Maßnahme zur Förderung des Mobilitätsverbundes stellt die Errichtung von Mobilitätsstationen dar. Der Nutzen von Mobilitätsstationen liegt in dem bequemen und einfachen Wechsel von einem Verkehrsmittel auf ein anderes durch räumliche Konzentration der Angebote. Hinzu kommt der Präsentations- und Marketingeffekt für multimodale Mobilitätskonzepte, eine positive Wirkung für den Fuß- und Radverkehr und der Entlastungseffekt im fließenden und ruhenden Verkehr durch Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel. Zugleich liefern Mobilitätsstationen einen Beitrag zur Schaffung einer neuen Verkehrskultur, zur Rückgewinnung urbaner Lebensqualität und zu einer attraktiveren Stadt und Region. Damit verbunden ist eine Reduktion von Treibhausgas-Emissionen, der Schadstoffbelastung sowie der hohen Motorisierungsrate.

Die Mobilitätsstation ist ein Ort, an dem die verschiedenen Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing, ÖPNV oder Taxi auf kürzestem Wege verknüpft werden. Zentrales Ziel ist dabei die kundenorientierte Vereinfachung des Umstiegs zwischen den Verkehrsmitteln. Die Stationen weisen eine Bandbreite auf, die von kleinen Stationen, an denen nur wenige Verkehrsmittel (z. B. Bus und Fahrrad) angeboten werden, bis hin zu großen und komplexen Stationen, an denen die verschiedenen Mobilitätsangebote sowie Abstellanlagen für Pkw und Fahrräder zur Verfügung stehen, reicht.

Handlungsempfehlung H8: Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote verknüpft (SPNV, ÖPNV, Rad, Car- und Bikeshaaring) und Serviceleistungen angeboten werden (Paketstation, Ladeinfrastruktur, Fahrradservices etc.).

Mobilitätszentralen

Neben den Online-Informationen spielen bei der Bereitstellung von Mobilitätsinformationen auch Mobilitätszentralen eine wichtige Rolle. Hier werden personenbedient Informationen zu Verkehrsverbindungen, zur Erreichbarkeit, zu nachhaltiger Mobilität u.v.a.m. angeboten und auch Tickets direkt verkauft. Mobilitätszentralen spielen in Städten, aber auch in ländlichen Regionen, inzwischen eine wichtige Rolle bei der Förderung der nachhaltigen Mobilität (Beispiele für Mobilitätszentralen finden sich u.a. in Emden, Leer, Aurich, Kiel, Frankfurt, Alfeld, Kusel. Zum Teil werden diese auch zusammen mit örtlichen Tourismusorganisationen betrieben (z.B. in Emden, Alfeld/Leine, Kusel/Westpfalz).

Mobilitätszentralen würden den Service rund um die ÖPNV-Nutzung deutlich erhöhen und wären gerade für (bisher) autoaffine Urlauber eine gute Anlauf- und Informationsstelle. Neben den Infos zu nachhaltigen Verkehrsmitteln (Urlauberbus, Fahrradverleih, E-Carsharing etc.) kann hier eine umfassende Beratung zu Zielen, Verbindungen, Tickets erfolgen.

Wichtig ist, dass all die vorgenannten Informationsangebote (noch) stärker Eingang in das Marketing/die Kommunikation der Tourismusorganisationen und auch der Leistungsträger finden.

Handlungsempfehlung H21: Aufbau weiterer Mobilitätszentralen im Projektgebiet, ggfls. in Zusammenarbeit von Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen und den Tourismusorganisationen.

E-Mobilität und alternative Antriebe

ÖPNV

Der ÖPNV ist auf allen Inseln und auch im Bereich der küstennahen Urlaubsgebiete auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Dies ist einerseits zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Urlaubsorten und andererseits dem Schutzgedanken des Nationalparks Wattenmeer entsprechend erforderlich.

Vorbilder sind hier die Borkumer Kleinbahn und Arriva NL auf Schiermonnikoog. Daher sollten zu den nächstmöglichen Terminen auch die Inselverkehre auf Norderney auf E-Busse umgestellt werden. Nach dem Vorbild der Provinzen Groningen und Drenthe, wo das Verkehrsunternehmen Qbuzz inzwischen eine größere Anzahl von Elektrobussen einsetzt, sollte auch in der Region Ostfriesland die Elektromobilität vorangebracht werden. Insbesondere die Küstenlinie würde sich dafür anbieten.

Qbuzz in den Provinzen Groningen und Drenthe setzt für seine ÖPNV-Linien 164 Elektrobuse und 2 Wasserstoffbusse ein. Auch in der Provinz Friesland sind bereits seit Ende 2016 Elektrobuse im Einsatz.

Handlungsempfehlungen H16/H24 : Ersatz der Dieselbusse auf den Inseln sowie auf der Küstenlinie durch Elektrobuse oder andere emissionsfreie Antriebe.

Car- und Bikesharing

Car- und Bikesharing ist in der Region nur teilweise vertreten. Pedelecs spielen bei den Fahrradverleihern zunehmend eine wichtige Rolle, weil mit ihnen auch dem Wind an der Küste und auf den Inseln getrotzt werden kann. Diese können inzwischen bei zahlreichen Verleihern auf den Inseln und auf dem Festland gemietet werden. Allerdings wäre eine Kooperation wie beim Usedom-Rad, wo die Räder überall ausgeliehen und wieder zurückgegeben werden können, eine deutliche Verbesserung für die Touristen, damit auch einmal One-Way-Routen gefahren werden können.

Zahlreiche Händler und Organisationen bieten in der Region Leihräder an, die aber nur beim Verleiher zurückgegeben werden können, was auf den Inseln kein Problem darstellt, auf dem Festland aber durch ein organisiertes regionales Verleihsystem abgelöst werden sollte.

In den Niederlanden gibt es nahezu in jedem Ort Fahrradverleiher, aber auch hier ohne Vernetzung. E-Bikes können gleichfalls fast überall ausgeliehen werden. Für E-Biker gibt es spezielle Testpakete in der Provinz Friesland. Auf vielen Watteninseln ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel, das dort überall ausgeliehen werden kann. Allerdings gibt es auf einigen Inseln Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, da die Straßen vielfach sehr schmal sind.

Carsharing-Fahrzeuge stehen in Leer und Aurich bereit. Elektrisches Carsharing gibt es derzeit nur in Form des Nordsee-Flitzers mit Verleihstationen in Dornum, Wangerland und Krummhörn-Greetsiel.

Im niederländischen Teil der Projektregion konnten auf www.ritjeweg.nl zahlreiche Carsharing-Angebote in beiden Provinzen identifiziert werden. So stehen z.B. Fahrzeuge von Greenwheels, ConnectCar und SnappCar in Groningen, Leeuwarden, Harlingen, Dokkum, Delfzijl, Winschoten und Zuidhorn zur Verfügung. Für Groningen werden rund 260, für Leeuwarden rund 50 Fahrzeuge angezeigt.

Handlungsempfehlung H15: Ausweitung des Carsharing-Systems „Nordsee-Flitzer“ auf den gesamten deutschen Teil der Projektregion.

Handlungsempfehlung H18: Schaffung eines ostfrieslandweiten Fahrradverleihsystems (Beispiel „UsedomRad“) mit der Möglichkeit der Ausweitung auf andere Teile der Projektregion.

Ladeinfrastruktur

In Ostfriesland gibt es nur eine Grundabdeckung mit Ladesäulen, einschließlich der Inseln Borkum und Norderney. Auch an den Fährhäfen Norddeich, Bensersiel und Neuharlingersiel stehen Ladestationen bereit. Von einer flächendeckenden Versorgung kann hier aber keine Rede sein. Alle Verantwortlichen sind aufgefordert, das Netz dichter zu knüpfen, um elektromobilen Touristen eine sichere Nachladung zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere Tagesbesucher, die nicht über Nacht bei einem Gastgeber laden können. Wichtig ist auch die Ladung von Elektrofahrzeugen in den zentralen Parkanlagen, so dass die Besitzer bei Rückkehr von ihrem Inselurlaub ein geladenes Fahrzeug vorfinden.

Deutlich besser sieht es in den niederländischen Provinzen aus. Hier ist eine nahezu vollständige Abdeckung aller Orte und touristischen Hotspots einschließlich der Watteninseln gegeben. Fahrer von Elektrofahrzeugen finden genügend öffentliche Ladepunkte. Auffällig ist die hohe Ladesäulendichte in

den Städten Groningen und Leeuwarden sowie in Den Helder (Fährstelle nach Texel). Aber auch in Harlingen (Fähren nach Terschelling und Vlieland) gibt es eine Reihe von Ladestationen.

Handlungsempfehlung H4: Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Fährhäfen (Parkplätze und Parkhäuser) und in der gesamten Region, insbesondere an den touristischen Hotspots, um die Nutzung der Elektromobilität allgemein zu fördern und die emissionsfreie Anreise in die Projektregion attraktiver zu machen. Auf den Parkplätzen an den Fährhäfen ist eine Aufladung vor Antritt der Rückreise erforderlich. Hier sollten dazu auch Schnellladesäulen aufgestellt werden.

Fähren mit LNG-/LPG-Antrieb oder Elektroantrieb

Wegen des geringen Volumens kommt beim Schiffsantrieb LNG zum Einsatz. Hier sind erste Fähren umgebaut bzw. im Umbau (AG Ems, Borkum-Fähren, Rederei Doeksen). Auch für die Fähren zu den anderen Inseln sollte dies eine Option sein, um den Fährbetrieb im Nationalpark Wattenmeer emissionsärmer zu gestalten. Für die kürzeren Fährverbindungen könnten jedoch auch Elektrofähren eingesetzt werden, wie dies insbesondere in Skandinavien bereits seit einigen Jahren erfolgreich praktiziert wird. Diese könnten an den jeweiligen Anlegern während der Liegezeit zum Be- und Entladen wieder mit Strom versorgt werden.

Handlungsempfehlung H2: Umstellung aller Fähren zu den Nordseeinseln in einem Zeitraum von zehn Jahren auf emissionsarme, besser noch emissionsfreie, Antriebe (siehe oben).

Förderung Radverkehr

Radfahren gehört in den Niederlanden wie in Norddeutschland zu den Alltagsverkehrsmitteln. Daher sind auch vielfach gute bis ausgezeichnete Radwege vorhanden. Auch die Fähren sind auf die Radfahrer eingestellt. Dennoch gibt es auch in der Projektregion noch einiges zu tun, um den Radtourismus weiter anzukurbeln. Dazu gehört neben der Bereitstellung gesicherter Abstellanlagen, insbesondere für Pedelecs und teure Sport- und Freizeiträder, auch die Aufstellung von Fahrradservicestationen, an denen Räder aufgepumpt oder repariert werden können oder Fahrradschläuche zu erwerben sind.

Ein weiteres Hemmnis bei der Steigerung des Radverkehrs ist die vielfach nicht vorhandene oder nur schlecht nutzbare Infrastruktur (Radwegebeschaffenheit, Ausschilderung). Ostfriesland hat ein 3.500 Kilometer umfassendes ausgeschildertes Radwegenetz. Zu den touristischen Radrouten gehören die „Tour de Fries“, die Friesenroute „Rad up Pad“, die Deutsche Fehnroute, die Internationale Dollard-Route und die Ammerland-Route.

Der touristische Radverkehr spielt auf den Inseln wie auf dem Festland eine wichtige Rolle. Das haben Verkehrsbetriebe und die Tourismusorganisationen erkannt und bieten vielerorts sowohl auf dem Festland wie auf den Inseln Leihfahrräder an. Allerdings sind die meisten Verleiher nicht miteinander vernetzt, so dass die Räder wieder zum Entleiher zurückgebracht werden müssen. Hier bietet sich die Schaffung eines Verleihnetzes nach dem Vorbild „Usedom-Rad“ an.

Handlungsempfehlung H17: Schaffung eines ostfrieslandweiten Fahrradverleihsystems (Beispiel „UsedomRad“) mit der Möglichkeit der Ausweitung auf weitere Teile der Projektregion

Handlungsempfehlung H25: Aufbau eines Netzes von E-Bike-Ladestationen und Fahrradservicpunkten (Luftpumpe, Werkzeuge, ggfls. Schlauchautomat) in der Provinz Groningen.

Situation in den Provinzen Groningen und Fryslan

Anders ist es in in den Provinzen Groningen und Fryslan. Hier spielt der Radverkehr bereits seit Jahrzehnten eine dominierende Rolle. In der Stadt Groningen ist das Fahrrad das mit Abstand schnellste, bequemste und günstigste Verkehrsmittel mit einem Anteil von 50 Prozent am Gesamtverkehr. Zudem ist der Radverkehr mit dem ÖPNV verknüpft, es gibt ein öffentliches Fahrradverleihsystem sowie riesig dimensionierte Fahrradabstellanlagen.

In beiden Provinzen gibt es ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz mit Knotenpunkten. Zahlreiche touristische Routen laden zu ausgiebigen Touren ein, in der Regel auf befestigten Wegen und vielfach ungestört vom Autoverkehr. In der Provinz Groningen radelt man auf ruhigen, schmalen Straßen an großflächigen Feldern, historischen Bauernhöfen und Getreidescheunen vorbei. Man hat hier immer einen offenen, weiten Blick in die Ferne. Auch in Friesland gibt es ein umfangreiches Routennetz, das durch Knotenpunkte gekennzeichnet ist. An vielen Knotenpunkten findet man Informationstafeln mit Übersichtskarten. Zudem gibt es verschiedene Radfernwege (LF-Routen), z.B. die Küstenroute von Harlingen bis Bad Nieuweschans und weiter als EuroVelo-Route 12 durch Ostfriesland nach Norwegen.

Bemängelt wurde in der Fahrradstudie der Provinz Groningen von den Radfahrern vor allem, dass es keine E-Bike-Ladestationen in ausreichender Zahl gibt und Möglichkeiten zur Reparatur der Fahrräder auf längeren Touren durch die Provinz fehlen. Dies könnte durch den Aufbau eines Netzes von Ladestationen und Servicepunkten, die mit Werkzeugen für schnelle Reparaturen, Luftpumpen und gegebenenfalls Schlauchautomaten ausgestattet sind, behoben werden.

Handlungsempfehlung H25: Aufbau eines Netzes von E-Bike-Ladestationen und Fahrradservicepunkten (Luftpumpe, Werkzeuge, ggfls. Schlauchautomat) in der Provinz Groningen.

Autonome Verkehre

Die Pilotregion für autonomen Verkehr in den Niederlanden

Die Provinzen Groningen, Fryslân und Drenthe sehen im selbstfahrenden Verkehr eine Möglichkeit, die Erreichbarkeit und Lebensqualität in den bevölkerungsmäßig schrumpfenden Regionen zu erhalten und zu verbessern. Sie bieten Transporteuren, Produzenten und Wissenschaftsinstituten Raum und Unterstützung bei der Suche nach neuen Lösungen. Dazu gehören Transport von Tür zu Tür, Pflege, Tourismus/Erholung, verbesserte Mobilität für Behinderte, ältere Menschen oder Kinder oder die Verbindung zu den Zügen während der Hauptverkehrszeit, Paketzustellung mit Drohnen oder Lotsenschiffen. Experimentiert wird mit autonomem Verkehr auf verschiedenen Ebenen (Autos, Busse, Züge, Boote und Flugzeuge, z.B. Dronehub Eelde). Mit dem EZ10 von Easymile wurden dazu Erfahrungen in Appelscha und im Eemshaven gesammelt. Darüber hinaus wird in Loppersum und im 5G Labor am Zerniketerrein (Groningen) die Kombination aus selbstfahrendem Bus und 5G-Technologie getestet.

Vergleichbare Projekte könnten auch auf deutscher Seite zur Verbesserung der ländlichen Mobilität umgesetzt werden, z.B. um abgelegene Orte außerhalb der ÖPNV-Verkehrszeiten noch anzuschließen und für Touristen interessant zu machen. Das Beispiel Sylt zeigt, dass autonome Busse auch im Inselverkehr eine Rolle spielen können, zumal die aufgrund ihres Elektroantriebs emissionsfrei verkehren.

Handlungsempfehlung H20: Aufbau einer Testlinie im autonomen Verkehr auf deutscher Seite, z.B. zwischen Norden und Norddeich oder auf der Insel Borkum, und Vergleich mit der niederländischen Testlinie in der Provinz Groningen.

Weitere Maßnahmen:

Vorausschauendes Verkehrsmanagement

Um auch bei größeren Ereignissen (z.B. Großveranstaltungen, Konzerte, Sportevents etc.) verstärkt die nachhaltige Anreise der Besucher zu fördern, sollte ein vorausschauendes Verkehrsmanagement eingerichtet werden, an dem Veranstalter, Gemeinden, Polizei, Verkehrsunternehmen und Touristikorganisationen beteiligt sein müssen. Zu diesem Verkehrsmanagement gehören u.a. die Bereitstellung ausreichender öffentlicher Verkehrsmittel für die Anreise, die Verkehrslenkung und die Parkraumbewirtschaftung.

Handlungsempfehlung H10: Vorausschauendes Verkehrsmanagement z.B. bei Großveranstaltungen, Bereitstellung nachhaltiger Verkehrsmittel, Verkehrslenkung, Parkraumbewirtschaftung etc.

Information vor Ort

Sicherstellung der Verfügbarkeit von Informationen zu nachhaltiger Mobilität und Verkehrsmittelwahl vor Ort bei den Vermietern und Tourismusbüros. Dazu sollten geeignete Flyer erstellt und überall ausgelegt werden, in denen die Möglichkeiten und Angebote nachhaltiger Mobilitätsformen dargestellt werden. Dazu gehören Hinweise zur ÖPNV-Nutzung mit Gäste-/Urlauberkarte, zur grenzüberschreitenden ÖPNV-App, zu Bike- und Carsharing etc. Diese Informationen sollten mündlich gegeben werden können, sollten aber auch in schriftlicher Form vorhanden sein (Broschüren, Flyer, Fahrpläne).

Handlungsempfehlung H11: Informationen vor Ort zu nachhaltiger Mobilität, zum Vorteil und Nutzen der Gästekarten und zu Inklusivleistungen zur sanften Mobilität (Broschüren, Leistungskataloge, beigelegte Fahrpläne u.a.)

Einbindung aller Akteure

Um die Entwicklung hin zu einem sanften Tourismus zu fördern, ist die Zusammenarbeit aller Akteure erforderlich. Hier sind Touristiker (Tourismusorganisationen, Vermieter, Verleiher etc.), Verkehrsplaner (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen) und die politischen Ebenen (Städte und Gemeinden, Kreise, Provinzen, Verwaltung und Politik) zusammenzubringen, um entsprechende Entwicklungen anzustoßen und gemeinsam umzusetzen.

Handlungsempfehlung H12: Einbindung aller Akteure aus Tourismus, Verkehr und Politik zur gemeinsamen Vermarktung des nachhaltigen (sanften) Tourismus.

7. Expertengespräche

Im Laufe des Projektes wurden Gespräche mit verschiedenen Experten über touristische Mobilität und die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen geführt. Dabei stellten sich als Kernpunkte die Forderungen nach Stärkung des Umweltverbundes, der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, der Herstellung lückenloser Reiseketten, der Eindämmung des Individualverkehrs, der Förderung der Elektromobilität, mehr Elektromobilität/Wasserstoff im ÖPNV und anderswo, Ausbau der Ladeinfrastruktur einschließlich Schnellladern, der besseren Zusammenarbeit zwischen Deutschland und der Niederlanden im Bereich der nachhaltigen Mobilität und zur Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer heraus. Dabei wurde auch deutlich, dass in den niederländischen Provinzen noch mehr zur Förderung der Fahrradnutzung getan werden kann.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Als Ergebnis der Studie kann festgestellt werden, dass sich die Urlaubsgebiete in der Wattenmeer-Region großer Beliebtheit erfreuen und steigende Urlauberzahlen aufweisen. Wie die SWOT-Analyse zeigt, bestehen aber auch erhebliche Risiken für die Zukunft, denen begegnet werden muss. Die aufgezeigten Schwächen können durch eine gute Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden und Organisationen aufgearbeitet werden, so dass die definierten Chancen zum Tragen kommen können.

Will die Wattenmeer-Region ihrem Anspruch gerecht werden, im Biosphärenreservat Wattenmeer unveltschonenden (sanften) Tourismus anzubieten, muss vor allem im Bereich (Anreise-) Verkehr einiges geschehen. Ansätze dazu sind die Reduzierung des Autoverkehrs auf den Inseln, die Förderung nachhaltiger Anreiseformen, der Ausbau der Elektromobilität und die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen (Luftschadstoffe und Lärm).

9. Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen

Auf der Basis der Analyse und der Bewertung nachhaltiger Mobilitätsformen kommen die Gutachter zu folgenden (ersten) Handlungsempfehlungen:

a) Handlungsempfehlungen für die gesamte Projektregion

H1: Reduzierung der Nutzung fossiler Treibstoffe durch Förderung klimaverträglicher Energieträger in der Weltnaturerberegion Wattenmeer (mittelfristig)

H2: Umstellung aller Fähren zu den Nordseeinseln in einem Zeitraum von zehn Jahren auf emissionsarme, besser noch emissionsfreie, Antriebe (langfristig)

H3: Freifahrt auf Kur- oder Urlauberkarte in der gesamten Projektregion (mittelfristig)

H4: Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw an den Fährhäfen und an touristischen Hotspots (kurzfristig)

H5: Einführung von Parkraummanagement in allen Fährhäfen, soweit noch nicht vorhanden, und auf den vom Autoverkehr noch erreichbaren Inseln zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Anreise zu den Urlaubsregionen.. Deutliche Verteuerung der Parkplatznutzung insbesondere für Dauer- oder Langzeitparker (kurzfristig)

H6: Alle Busse müssen ausreichend Platz für Gepäck haben. Auf den Linien von den Bahnhöfen zu den Fährhäfen sollen in Zukunft nur Fahrzeuge mit großen Abstellflächen für Reisegepäck und Fahrräder eingesetzt werden (kurzfristig)

H7: Aufbau einer grenzüberschreitenden Fahrplaner-App unter Nutzung der bestehenden Datenplattformen auf deutscher und niederländischer Seite (mittelfristig)

H8: Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote verknüpft (SPNV, ÖPNV, Rad, Car- und Bikesharing) und Serviceleistungen angeboten werden (Paketstation, Ladeinfrastruktur, Fahrradservices etc.) (kurzfristig)

H9: Verpflichtung aller Tourismusorganisationen zur Information über Anreisealternativen und Mobilitätsangebote vor Ort vorab bei Anfragen unter Verwendung einer einheitlichen Informationsplattform (ggfls. je eine deutsche und niederländische Plattform), um Reisewillige von Beginn an über nachhaltige Tourismus zu informieren und Entscheidungen zur Anreise zu beeinflussen (kurzfristig)

H10: Vorausschauendes Verkehrsmanagement z.B. bei Großveranstaltungen, Bereitstellung nachhaltiger Verkehrsmitteln, Parkraumbewirtschaftung etc. (kurzfristig)

H11: Verstärkte Informationen vor Ort zu nachhaltiger Mobilität, zum Vorteil und Nutzen der Gästekarten und zu Inklusivleistungen zur sanften Mobilität (Broschüren, Leistungskataloge, beigelegte Fahrpläne u.a.) (kurzfristig)

H12: Einbindung aller Akteure aus Tourismus, Verkehr und Politik zur gemeinsamen Vermarktung des nachhaltigen (sanften) Tourismus (kurzfristig)

H13: Schaffung grenzüberschreitender Ticketangebote für die gesamte Projektregion über das „Niedersachsen-Ticket“ hinaus, ein „Wattenmeer-Ticket“.

b) Handlungsempfehlungen für den deutschen Teil der Projektregion

H14: Ausbau des „Urlauberbus“ in Ostfriesland zu einem Dauerangebot durch Nutzung der Kur-/Gästekarte ohne Zuzahlung im Bus. Einführung des Nordseebus als touristische Rundlinie in der

Urlaubsregion Ostfriesland, gegebenenfalls mit Ausweitung auf die benachbarten Landkreise (mittelfristig)

H15: Ausbau des Carsharing-Systems „Nordsee-Flitzer“ auf den gesamten deutschen Teil der Projektregion (mittelfristig)

H16: Aufbau eines Radbusnetzes in der Projektregion auf deutscher Seite (mittelfristig)

H17: Umstellung der Inselbuslinien auf Norderney und der Küstenlinie auf Elektrobusse (mittelfristig)

H18: Schaffung eines ostfrieslandweiten Fahrradverleihsystems (Beispiel „UsedomRad“) (mittelfristig)

H19: Durchtarifierung für alle Verbindungen zu den ostfriesischen Inseln (Bahn – Bus – Schiff – Inselverkehr), auch im Onlineverkauf (mittelfristig)

H20: Aufbau einer Testlinie im autonomen Verkehr auf deutscher Seite, z.B. zwischen Norden und Norddeich oder auf der Insel Borkum, und Vergleich mit der niederländischen Testlinie in der Provinz Groningen (mittelfristig)

H21: Aufbau weiterer Mobilitätszentralen im Projektgebiet, ggfls. in Zusammenarbeit von Aufgabenträgern/Verkehrsunternehmen und Tourismusorganisationen (kurzfristig)

c) Handlungsempfehlungen für den niederländischen Teil der Projektregion

H22: Schaffung einer ÖPNV-Verbindung entlang der gesamten Küste Frieslands und Groningens (vergleichbar der deutschen Küstenlinie), um den Touristen kurze Fahrtmöglichkeiten zwischen den Küstenorten anzubieten (mittelfristig)

H23: Ausweitung der Fahrradbeförderung in Bussen auch auf die Provinz Groningen (kurzfristig)

H24: Umstellung der Buslinien auf Terschelling und Vlieland auf emissionsfreie Antriebe (mittelfristig)

H25: Aufbau eines Netzes von E-Bike-Ladestationen und Fahrradservicepunkten (Luftpumpe, Werkzeuge, ggfls. Schlauchautomat) in der Provinz Groningen.