

# Ostseebad Boltenhagen

## Beschlussvorlage

BV/12/24/112-1

öffentlich

## P+R Parkplatz Wichmannsdorf Auftrag zur Realisierung des Parkplatzes

<i>Organisationseinheit:</i> Kurverwaltung Boltenhagen <i>Bearbeiter:</i> Doreen Moll	<i>Datum</i> 27.10.2024 <i>Verfasser:</i> Burtzlaff, Martin
--	--

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Kurbetriebsausschuss der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen (Vorberatung)	20.11.2024	Ö
Gemeindevertretung Ostseebad Boltenhagen (Entscheidung)	12.12.2024	Ö

### **Sachverhalt:**

Mit Auftrag aus dem Kurbetriebsausschuss am 05.09.2024 wurde die Kurverwaltung mit der Vorlage einer Grobkonzeption zur Durchführbarkeit eines P+R Verkehrs im Ostseebad beauftragt.

Eine erste Konzeption liegt dieser Vorlage bei und dient einer ersten Diskussionsgrundlage. Zu beachten sind bereits jetzt die im Vorfeld zu realisierenden Voraussetzungen die innerhalb der Konzeption konkret benannt werden.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Mitglieder der Gemeindevertretung Ostseebad Boltenhagen beschließen eine vertiefte und detailliertere Entwicklung einer Konzeption zur Durchführbarkeit eines P+R Verkehrs im Ostseebad Boltenhagen inklusive einer ersten Kostenbetrachtung.

oder

Die Mitglieder der Gemeindevertretung Ostseebad Boltenhagen beschließen einer zeitliche Verlagerung des Projektes in die Jahre 2026/2027 auf Grund der durchzuführenden vorbereitenden Maßnahmen zur Herstellung einer notwendigen Infrastruktur.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Beschreibung (bei Investitionen auch Folgekostenberechnung beifügen - u.a. Abschreibung, Unterhaltung, Bewirtschaftung)	
	Finanzierungsmittel im Haushalt vorhanden.
	durch Haushaltsansatz auf Produktsachkonto:
	durch Mitteln im Deckungskreis über Einsparung bei Produktsachkonto:
	über- / außerplanmäßige Aufwendung oder Auszahlungen
	unvorhergesehen und
	unabweisbar und

	Begründung der Unvorhersehbarkeit und Unabweisbarkeit (insbes. in Zeiten vorläufiger Haushaltsführung auszufüllen):
	Deckung gesichert durch
	Einsparung außerhalb des Deckungskreises bei Produktsachkonto:
	Keine finanziellen Auswirkungen.

**Anlage/n:**

1	P+R Grobkonzept öffentlich
2	P&R Grobkonzept Ergänzung öffentlich

## **Park and Ride Wichmannsdorf Grobkonzeption**

### **Ziele:**

- Entlastung des touristischen Verkehrs im Ostseebad Boltenhagen
- Mehr Umsteiger vom Pkw-Verkehr auf den öffentlichen Verkehr, Umweltentlastung
- Entlastung der Straßen und Parkplätze in verdichteten Zentren, Flächeneinsparung
- Entzerrung des fließenden Verkehrs in der Hochsaison

### **Zielerreichung:**

- Die Wirkung eines Park and Ride in Wichmannsdorf hängt von der Parkplatzsituation im Ort ab.
- Frühzeitige Information der Situation bei Anreise (Anzeigetafeln)
- Aufzeigen von Mobilitätsqualität Bsp. Haltestelle am ggü. Vom Seehotel = Entfernung Strand.
- Festlegung der Streckenführung anhand des Ortsplans
- Erweiterung des Parkraumkonzeptes
- Erweiterung Information auf Website

### **Umsetzung:**

Derzeit ist die Fläche am Ortseingang nicht geeignet um als P&R genutzt zu werden. Der Untergrund besteht derzeit aus Wiesenfläche – dieser müsste dem entsprechend hergerichtet werden.

Einfriedung und Herstellung notwendiger Infrastruktur

(Zu klären wäre im Vorfeld ob das Park and Ride als öffentlicher Raum betrachtet wird oder als privater Stellplatz. Klärung dieser Fragestellung ist für den Genehmigungsprozess notwendig.)

#### **Variante 1:**

Herstellung von Parkflächen Wichmannsdorf, Shuttlebetrieb durch Einbindung Nahbus

#### **Variante 2:**

Herstellung von Parkflächen Wichmannsdorf, Shuttlebetrieb mit eigenen Bussen durch Subunternehmer

#### **Variante 3:**

Herstellung Parkflächen Wichmannsdorf, Shuttlebetrieb wird im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens ausgeschrieben

**Kostenanalyse:**

Planungskosten (Inklusive Genehmigungsverfahren/Lärmschutzgutachten)

Herstellung der Parkflächen pro ebenerdigen Parkplatz 10.000,00€ (Schätzung)

(Hinzukommt die notwendige technische Infrastruktur)

Var. 1 vermutlich ähnliche Kosten wie derzeit für die Linie 325/km

Var. 2 Leasing für einen zwei Kleinbusse angefragt Angebot steht derzeit noch aus

Var. 3 Risiko & Gewinn liegt beim Subunternehmer

**Ertrag:**

Erträge wären möglich – leider nicht in dem Umfang, das Break Even erreicht wird.

Falls Fördermöglichkeiten akquiriert werden ist eine wirtschaftliche Nutzung ausgeschlossen.

**Fazit:**

Die Einrichtung eines P&R Wichmannsdorf wäre möglich. Finanziell leider nicht umsetzbar. Es sollte eine Bedarfsanalyse erfolgen um mögliche Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Grobkonzept P&R in Anknüpfung an den bereits mehrjährigen Probetrieb.

## **1. Zielsetzung des Konzepts**

Das Park-and-Ride-System (P+R) für das Ostseebad Boltenhagen verfolgt mehrere Hauptziele:

- \* **Verkehrsberuhigung im Ortszentrum**: Durch die Einrichtung von Parkplätzen an den Ortseingängen und den Shuttle-Service wird der motorisierte Verkehr innerhalb des Ortskerns erheblich reduziert. Dies führt zu einer Entlastung der Straßen und minimiert Lärm- und Abgasemissionen. Im vergangenen Probetrieb gab es mehrere Verkehrszählungen. Diese Zahlen müssten in der KV vorliegen und sollten in das Grobkonzept eingearbeitet werden.
- \* **Steigerung der Aufenthaltsqualität**: Weniger Verkehr bedeutet eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität für Touristen und Einheimische. Fußgängerzonen und Bereiche rund um die Seebrücke, den Kurpark und die Promenade werden sicherer und attraktiver.
- \* **Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein**: Das Angebot fördert nachhaltige Mobilitätslösungen und unterstützt Boltenhagen dabei, sich als umweltbewusste Tourismusdestination zu positionieren.
- \* **Komfort für Touristen**: Ein gut getakteter Shuttle-Service stellt sicher, dass Besucher bequem und ohne Stress die wichtigsten Attraktionen & Events erreichen.

## **2. Standortwahl und Gestaltung der P+R-Parkplätze**

Die Park-and-Ride-Parkplätze werden an strategischen Ein- und Ausfahrten von Boltenhagen angelegt. Diese Standorte bieten schnellen Zugang für Touristen und stellen sicher, dass Besucher den Ort nicht mit ihren Privatfahrzeugen befahren müssen.

Mögliche Standorte sind:

- \* **Ortseingang Wichmannsdorf**: Von Grevesmühlen kommend wird ein Parkplatz für die Besucher aus westlicher Richtung angeboten. Er ist groß genug, um saisonale Spitzen aufzufangen, und leicht erreichbar.
- \* **Ortseingang Tarnewitz**: Von Wismar kommend bietet der P+R-Parkplatz eine Lösung für ankommende Touristen, die über die B105 oder A20 anreisen.

Jeder Parkplatz wird mit den folgenden Ausstattungsmerkmalen versehen:

- \* **Kapazität und Organisation**: Eine Kapazität von XY Stellplätzen pro Parkplatz stellt sicher, dass auch während der Hochsaison ausreichend Plätze zur Verfügung stehen. Die genaue Anzahl kann flexibel gestaltet und bei Bedarf erweitert werden können.
- \* **Zugang und Sicherheit**: Die Parkplätze sind ggf. videoüberwacht und gut beleuchtet, um ein sicheres Umfeld zu gewährleisten. Durch ein Schranken- oder Ticket-System wird der Zugang geregelt und Missbrauch verhindert.
- \* **Ladestationen für Elektrofahrzeuge**: Mehrere Ladepunkte fördern die Nutzung von Elektroautos und machen das P+R-Angebot auch für Fahrer umweltfreundlicher Fahrzeuge attraktiver.
- \* **Serviceinfrastruktur**: Toiletten, Infotafeln mit Karten und Veranstaltungsinformationen sowie Snack- und Getränkeautomaten könnten/sollten zur Verfügung gestellt werden. Durch Infotafeln oder digitale Monitore können die Besucher Echtzeitinformationen zu den Shuttlezeiten und

Sehenswürdigkeiten im Ort erhalten. Im vergangenen Probebetrieb konnten die Besucher über eine App die Fahrzeiten digital abrufen und Kontakt aufnehmen. Diese App könnte reaktiviert werden.

### **3. Konzept für den Shuttle-Service als Werksverkehr ( Kein Linienverkehr )**

Da der Shuttle-Service als Werksverkehr betrieben wird, kann Boltenhagen flexibel Haltestellen und Taktungen an die Bedürfnisse der Touristen anpassen und ist nicht an die strengen Vorgaben des Linienverkehrs gebunden. Zudem sind Parallelverkehre im Linienverkehr nicht umsetzbar. Der Shuttle-Service kann so auf Spitzenzeiten und individuelle Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Der vergangene P&R Probebetrieb wurde im Werksverkehr betrieben.

#### **3.1 Taktung und Frequenz**

\* **Regelmäßige Taktung**: In der Hochsaison fahren die Shuttle-Busse alle 10 Minuten, während in der Nebensaison eine Taktung von 15-20 Minuten ausreichen kann. Je nach Tageszeit und Auslastung kann die Taktung dynamisch angepasst werden.

\* **Flexibilität bei Bedarf**: Bei hohem Besucheraufkommen (z. B. bei Events oder zur Hochsaison) könnten zusätzliche Busse eingesetzt werden, um Wartezeiten zu minimieren. Die Erfahrungen aus dem Probebetrieb sollten hierzu dringend berücksichtigt werden.

#### **\*\*3.2 Haltestellen\*\***

Die Haltestellen werden strategisch im Ort verteilt, um Touristen den direkten Zugang zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten, Dienstleistungen und Events zu ermöglichen. Wichtige Haltestellen umfassen:

\* **Kurpark und Seebrücke**: Nähe zu den wichtigsten touristischen Attraktionen und der Promenade.

\* **Ortszentrum**: Direkte Anbindung an Geschäfte, Restaurants und Cafés, um die Besucherfrequenz in diesen Bereichen zu fördern.

\* **Strandzugänge**: Haltestellen an den Hauptzugängen zum Strand erleichtern Touristen den Zugang zum Wasser und erhöhen den Komfort.

#### **Das P+R-System könnte nicht nur für Touristen, sondern auch für Einheimische ein attraktives Mobilitätsangebot darstellen:**

Anbindung für Pendler und saisonale Arbeitskräfte: Ein saisonal angepasstes Shuttle, das auch Arbeitskräfte und Pendler im Ort bedient, könnte Verkehrsprobleme reduzieren und als Alternative zum Individualverkehr dienen.

Vergünstigungen für Einheimische: Eine vergünstigte Nutzung des P+R-Systems oder spezielle Kombitickets für Einheimische könnte die Akzeptanz des Systems stärken und die lokale Nutzung fördern. Für Bewohner, die saisonal belastete Straßen meiden möchten, ist das P+R-System eine interessante Option.

Stärkung des Zusammenhalts: Durch die gezielte Einbindung der Bevölkerung in das Mobilitätskonzept könnte das P+R-System auch das Bewusstsein der Einwohner für die Tourismusstrategie Boltenhagens stärken und als langfristig unterstützende Maßnahme verstanden werden.

### **\*\*3.3 Komfort und Barrierefreiheit\*\***

Alle Shuttle-Fahrzeuge werden barrierefrei gestaltet, um auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einen einfachen Zugang zu ermöglichen.

### **\*\*3.4 Betriebszeiten\*\***

Der Shuttle-Service ist saisonal ( Mai - Oktober ? ) täglich von XX:00 bis XX:00 Uhr in Betrieb. Die Betriebszeiten ermöglichen es Besuchern, auch abendliche Veranstaltungen oder Restaurantbesuche ohne Auto zu besuchen und zu genießen.

## **4. Umweltfreundliche Fahrzeugflotte**

Das Park-and-Ride-Konzept setzt auf eine umweltfreundliche Fahrzeugflotte, um die ökologischen Ziele Boltenhagens zu unterstützen. Mögliche Fahrzeugtypen wären denkbar:

- \* **\*\*Elektrobusse\*\***: Für emissionsfreien Transport innerhalb des Ortskerns sind Elektrobusse die bevorzugte Wahl. Sie sind leise und verursachen keine direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- \* **\*\*Hybridbusse\*\***: Falls die vollständige Elektrifizierung nicht möglich ist, können Hybridbusse als Übergangslösung genutzt werden, um den Kraftstoffverbrauch und Emissionen zu reduzieren.
- \* **\*\*Kleinbusse oder Midibusse\*\***: Fahrzeuge mit einer Kapazität von 20-40 Sitzplätzen bieten genug Platz für die Passagiere und sind gleichzeitig flexibel genug für den innerörtlichen Verkehr.

## **5. Benutzerfreundliche Informations- und Buchungssysteme**

Ein modernes Informationssystem sorgt für eine hohe Nutzerfreundlichkeit und stellt sicher, dass Besucher den P+R-Service leicht finden und effizient nutzen können:

- \* **\*\*Digitale Informationstafeln\*\***: An den P+R-Parkplätzen informieren digitale Anzeigen über die aktuellen Abfahrtszeiten und die ungefähre Wartezeit für den nächsten Shuttle. Auch die Auslastung der Parkplätze wird in Echtzeit angezeigt.
- \* **\*\*Mobile App und Webseite\*\***: Eine mobile App und eine Webseite informieren Besucher über den P+R-Service, die Standorte der Haltestellen und die Abfahrtszeiten. Hier könnten auch Tickets gebucht und Parkplätze reserviert werden.
- \* **\*\*Kundensupport vor Ort\*\***: Ein kleines Informationsbüro oder Personal an den Parkplätzen könnte persönliche Unterstützung bieten und beantwortet Fragen zum Shuttle-Service.

## **6. Finanzierungskonzept**

Das Park-and-Ride-System wird durch eine Kombination aus Parkgebühren, Tourismusabgaben und eventuell öffentlichen Fördermitteln finanziert:

- \* **\*\*Parkgebührenmodell\*\***: Eine moderate Parkgebühr von ca. 5-7 Euro pro Tag umfasst die Nutzung des Shuttle-Services und stellt eine kostengünstige Alternative zur Parkplatzsuche im Ortskern dar. Ein Wochen- oder Monatsparkticket könnte für Langzeiturlauber angeboten werden.
- \* **\*\*Fördermittel und Subventionen\*\***: Um den Aufbau und Betrieb des umweltfreundlichen Systems zu unterstützen, könnten staatliche Fördermittel für nachhaltige Tourismuskonzepte beantragt werden.
- \* **\*\*Tourismusabgabe\*\***: Ein kleiner Prozentsatz der Tourismusabgabe kann in die Finanzierung des Shuttle-Services fließen, um die langfristige Erhaltung des Systems sicherzustellen.

- \* Werbepartnerschaften und Sponsoring: Werbeflächen in den Shuttles und an den P+R-Parkplätzen könnten an regionale Unternehmen oder touristische Anbieter vermietet werden. Dadurch entstehen zusätzliche Einnahmequellen, die zur Kostendeckung des Systems beitragen.

## **7. Erfolgsüberprüfung und kontinuierliche Optimierung**

Zur Evaluierung des P+R-Systems wird eine regelmäßige Überprüfung der Nutzung und Kundenzufriedenheit durchgeführt:

- \* **\*\*Statistische Auswertung\*\***: Die Fahrgastzahlen und Auslastung der Parkplätze werden regelmäßig ausgewertet, um die Taktung und Kapazität des Shuttle-Dienstes anzupassen.
- \* **\*\*Feedback-Umfragen\*\***: Touristen und Einwohner werden regelmäßig befragt, um Schwachstellen zu identifizieren und Verbesserungsvorschläge zu sammeln. ( Im P&R Probebetrieb gab es diese Umfragen bereits. Die Gästebücher müssten in der KV sein.)
- \* **\*\*Pilotphase und flexible Anpassungen\*\***: Vor der endgültigen Umsetzung kann das System erneut in einer Testphase eingeführt/umgesetzt werden, um den Betrieb unter realen Bedingungen zu testen und ggf. Anpassungen vorzunehmen da der Probebetrieb ja nun doch bereits einige Zeit her ist.

## **8. Schaffung einer Marke für das P+R-System**

Eine einprägsame Marke und ein Wiedererkennungswert können die Attraktivität des P+R-Systems steigern und zur Identifikation der Gäste mit Boltenhagen beitragen:

Branding und einheitliches Design: Ein eigener Name und ein visuell ansprechendes Design für die Shuttle-Busse und Parkplätze könnten das System hervorheben und zur Bekanntmachung beitragen.

Werbemaßnahmen und Marketing: Durch gezielte Werbekampagnen, sowohl digital als auch vor Ort, könnte das P+R-System bekannter gemacht werden. Broschüren, Flyer und Kooperationen mit Hotels und Ferienanlagen könnten die Sichtbarkeit erhöhen.

Nachhaltigkeitszertifikate: Die Teilnahme an Programmen für nachhaltigen Tourismus und Umweltzertifizierungen könnte das P+R-System als ökologisch wertvolles Angebot hervorheben und dem Image des Ortes zugutekommen.

## **Zusammenfassung**

Das Park-and-Ride-System für das Ostseebad Boltenhagen bietet eine nachhaltige, komfortable und verkehrsentlastende Lösung für die hohe touristische Nachfrage im Ort. Durch flexible Shuttle-Taktungen, emissionsarme Fahrzeuge und eine klare Kommunikation wird das Konzept eine erhebliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Besucherkomforts bewirken. Die kontinuierliche Anpassung des Systems an das Besucheraufkommen und die saisonalen Gegebenheiten stellt sicher, dass Boltenhagen als verkehrsberuhigtes und umweltbewusstes Reiseziel wahrgenommen wird. Mit der Implementierung eines umfassenden und innovativen P+R-Systems hätte Boltenhagen die Möglichkeit, eine Vorreiterrolle im nachhaltigen Küstentourismus einzunehmen und das P+R-System als Leuchtturmprojekt für andere Küstenorte zu positionieren.



### **In Ergänzung:**

#### **Textauszüge aus dem vergangenen P&R Probebetrieb:**

Im Juli 2012 wurde eine Verkehrszählung durchgeführt, die folgende Zahlen ermittelte:

Klützer Straße: 5.800 Kfz/d ; 690 - 750 Kfz/h

Ostseeallee West (Kurhotel): 6.000 Kfz/d ; 700 - 800 Kfz/h

An der Weißen Wiek: 3200 Kfz/d ; 580 Kfz/h

In den Jahren 2013 sowie 2014 fuhren im P&R System 3 Mercedes-Dieselmotoren sowie 1 kleiner offener 9-Sitziger Elektrobus.

Am 18.05.2013 wurde erstmals ein Probebetrieb eines P&R Verkehrs von der Kurverwaltung Ostseebad Boltenhagen gestartet. Die offizielle Eröffnung fand am 03.07.2013 statt.

In Boltenhagen wurden an beiden Ortseingängen, das bedeutet in Wichmannsdorf und in Tarnewitz Auffangparkplätze vorübergehend hergerichtet. Die Oberfläche des Parkplatzes in Wichmannsdorf wurde nur grob befestigt und nicht gepflastert.

Die Parkfläche in Tarnewitz ist größtenteils mit alten Betonfeldern befestigt. Der Parkplatz am Westeingang umfasst ca. 150 und der Parkplatz am Osteingang ungefähr 200 Stellplätze.

Im Jahr 2013 wurden einige Marketingmaßnahmen durchgeführt. So wurden Banner aufgehängt und das P&R System im Radio MV beworben. Die Verkehrsüberwacher im Ort klemmten P&R Flyer hinter die Scheibenwischer und wiesen Falschparker auf das P&R System hin.

Um einen Anreiz zu schaffen, das Park-and-Ride zu nutzen, sind die Parkgebühren im Ort insgesamt tarifär gestaffelt. Innerorts wurde die Gebühr auf den Parkplätzen dafür von vier auf sechs Euro pro Tag erhöht und die Parkplätze auf den Parkstreifen an der Ostseeallee wurden auf drei Stunden Parkdauer begrenzt.

Auf den P&R Parkplätzen ist das Parken für 2€ pro PKW, inkl. Shuttleservice in und aus dem Ort, möglich.

Zahlen:

18.05.2013 - 29.09.2013 : 6824 PKW

01.05.2014 - 26.09.2014 : 6565 PKW