

# Ostseebad Boltenhagen

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr: <b>GV Bolte/15/9927</b>			
Federführend: FB II Bau- und Ordnungswesen	Status: öffentlich Datum: 12.11.2015 Verfasser:			
<b>Verkehrskonzept Boltenhagen - Sachstandsbericht</b>				
Beratungsfolge:				
Gremium	Teilnehmer	Ja	Nein	Enthaltung
Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und Umwelt der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen				

## Sachverhalt:

Am 05.10.2015 fand eine Abstimmung zum Verkehrskonzept der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen statt. Der Vermerk zur Abstimmung liegt der Vorlage bei.

## Anlagen:

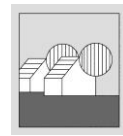
- Vermerk zur Abstimmung Verkehrskonzept in der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen
- Maßnahmenbewertung

---

Sachbearbeiter/in

---

Fachbereichsleitung



## Planungsbüro Mahnel

---

### nAktivermerk

**Gemeinde/ Stadt** Ostseebad Boltenhagen  
**Titel/ Vorhaben** Vermerk zur Abstimmung Verkehrskonzept in der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen

---

Datum: 05.10.2015  
Zeit: 17:00 Uhr  
Ort: Turmzimmer der Kurverwaltung Boltenhagen

Teilnehmer: Herr Schmiedeberg – Bgm. Ostseebad Boltenhagen  
Frau Hoerl – Kurverwaltung Ostseebad Boltenhagen  
Frau Bräunig – Gemeindevertreterin  
Herr Steigmann – Gemeindevertreter  
Herr Klein – Gemeindevertreter  
Frau Beckert – Betreiber „Carolinchen“  
Herr Beckert – Betreiber „Carolinchen“  
Frau Tesche – Amt Klützer Winkel  
Herr Mahnel – Planungsbüro Mahnel

Inhalt:

- Am 05.10.2015 fanden Abstimmungen zum Verkehrskonzept in der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen statt.
- Die Maßnahmen gemäß vorliegendem Arbeitsstand des Verkehrskonzeptes wurden besprochen.
- Die Maßnahmenpakete 1 – 10 wurden erörtert.
- Diese werden hier erneut der Unterlage beigefügt.
- In einer zunächst allgemein geführten Diskussion wurden die Vor- und Nachteile des Park & Ride bewertet.
- Auf den Kreisverkehr im Ortseingang bei Wichmannsdorf und ggf. mögliche Förderchancen wurde eingegangen.
- Im Zusammenhang mit der Regelung des Park & Ride und des Shuttle sind entsprechende Synergien für eine Beruhigung der Ortslage zu erwarten.
- Der ÖPNV soll in Bezug auf den Shuttleverkehr eingebunden werden.
- Entsprechende Möglichkeiten des ÖPNV sind auf den Parkplätzen vorzusehen.
- Die Anforderungen an Bushaltestellen sind entsprechend zu beachten.
- Inwiefern die Linie 325 hierfür genutzt wird, ist zu prüfen.
- Eine entsprechende Beachtung ist durch die Gemeinde im Zusammenhang mit dem Landkreis vorzusehen.
- Ein ortsgebundener Linienverkehr als Linie für den Park & Ride muss insbesondere in den 3 Sommermonaten eine starke Frequenz aufweisen, Frequenz alle 10 Minuten.
- Hierdurch ergeben sich sicherlich Anforderungen an die Bereitstellung von Mobilien.
- Als Empfehlung wurde der City 35 von Herrn Beckert benannt.
- Maßgeblich für eine Ortsberuhigung ist auch die Kontrolle an den Parkplätzen an den öffentlichen Straßen.
- Die Kurzzeitparkplätze sind entsprechend zu prüfen.
- Unter Berücksichtigung der Fördermöglichkeiten ist das Parken kostenlos zu ermöglichen und die Verrechnung auf andere



- Weise zu überprüfen (durch Bus und Shuttleverkehr).
- Servicegebühren dürfen entsprechend entstehen.

⇒ Nun zu den einzelnen Maßnahmen.

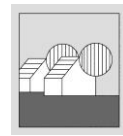
- **Maßnahmepaket M1 - Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen an den Ortseingängen** Die geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen sind an den Ortseingängen gewünscht und aus planerischer Sicht empfohlen und geboten.
- Im Zusammenhang mit der Maßnahme M1 sind die Maßnahmen M3 „Parkraumbewirtschaftung und Stellplätze am Ortsrand“ zu berücksichtigen, das Maßnahmepaket M4 mit dem „Shuttlesystem und den Buslinien“ sowie das Maßnahmepaket 5 mit der „Verbesserung des ÖPNV“.

### Vorschläge:

- Kreisverkehr West
- Verkehrsinsel und Fahrbahnteiler Ost, West – Wichmannsdorf, Ost – Tarnewitz.
- Ggf. kann geprüft werden, im Ortseingangsbereich auch entsprechende Banner für die Werbung vorzusehen.
- Als Durchfahrtstore wäre hier eine entsprechende Regelung möglich.
- Die Banner sind entsprechend zu kennzeichnen.
- **Kosten bereitstellen für Banner.**
  
- **Maßnahmepakt M2 - Tempo 30-Gebiet und Tempo 30- Zone**
- Dies hängt eng mit dem Ordnungsrecht zusammen.
- Das Ordnungsrecht ist zu berücksichtigen und da keine andere Zufahrt nach Boltenhagen besteht, ist die durchgängige 30 km/h-Zone nach derzeitigem Kenntnisstand und derzeitigen Regelungen nicht machbar.
- Als Alternative Empfehlung Smileys zur Verkehrsorientierung im Ort setzen.
- Die positiven Effekte der Geschwindigkeitskontrolle in Tarnewitz sind zu spüren.
- Angesprochen wurden Regelungen des Radverkehrs auf der Straße.
- Dieser Punkt ist bereits diskutiert worden und aus Gründen von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verworfen worden.
- Das Rad bzw. der Radverkehr verlangt eine zentrale Betrachtung (im Zusammenhang mit Maßnahme M7).
- Eine Entlastung des Ortszentrums ist notwendig.
- Ein Einbahnstraßenverkehr könnte geeignet sein.
- Einbahnstraßenverkehr über den Parkplatz am Weidenweg/Weidenstieg und bis zum Parkplatz am Reitplatz um somit eine Schleife zur Entlastung zu realisieren.
- Eine alternative Untersuchung soll hier entsprechend erfolgen.
- **Der bisherige Schriftverkehr zur Tempo 30-Zone und entsprechende Vermerke sind durch den zuständigen Bearbeiter des Amtes Klützer Winkel bereitzustellen.**



- **Maßnahmepaket M7 – „Ausbau des Wander- und Radwegenetzes einschl. Dünenweg**
- Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Wander- und Radwegenetzes einschließlich Dünenweg kommt es maßgeblich auf die Entlastung des inneren Ortskernbereiches an.
- Eine Verbesserung des gesamten Rad-, Reit- und Wanderwegenetzes ist erstrebenswert.
- Hinsichtlich des Reiterwegenetzes sind Abstimmungen mit dem Reiterhof zu führen.
- Beschilderungen sollen ggf. vorgenommen werden.
- **Ein Termin hierzu ist abzustimmen.**
  
- Im Zusammenhang mit dem Ausbau des zentralen Rad- und Wanderwegenetzes kommt maßgeblich der Nutzung in der Ostseeallee, der Mittelpromenade und der Strandpromenade entsprechend Bedeutung zu. A
- alternativ kann die Dünenpromenade gewertet werden.
- Entlastungen des Wegenetzes können dadurch erreicht werden, dass die Dünenpromenade hergestellt wird für den Fußgänger und die Strandpromenade entsprechend entlastet wird und für die Radfahrer genutzt werden kann auch als Radfernweg.
- Die Mittelpromenade ist dem Fußgänger vorzubehalten.
- An der Ostseeallee wäre zu überprüfen, inwiefern der Vorschlag, auf Parkplätze zu verzichten, um einen Radweg leitungsfähiger im Ortszentrumsbereich zu gestalten, umgesetzt werden kann.
- In einem Leitsystem sind die entsprechenden Zielsetzungen zu formulieren.
  
- **Maßnahmepaket M6 – Zufahrtsbeschränkungen**
- Zielsetzung und Erörterung war hier die Zufahrtsbeschränkung.
- Im Zusammenhang mit Zufahrtsbeschränkungen sind Abstimmungen vor Ort zu finden.
- Das Verkehrsleitsystem könnte mit dem Straßenbauamt abgestimmt werden.
- Die Zufahrten aus östlicher und westlicher Richtung könnten gezielt formuliert werden.
- Eine weitere Verbindungsstraße zwischen Klütz und Boltenhagen im westlichen Bereich bleibt weiterhin eine offene Frage, die sogenannte 3. Anbindung?
- In Bezug auf die Regelung zum motorisierten Individualverkehr wäre zu prüfen, inwiefern die Zielsetzung, den Ortskernbereich am Kurhaus freizuhalten, über die Zufahrtsregelung zum Parkplatz am Weidenstieg für Zufahrten aus westlicher Richtung und für Zufahrten aus östlicher Richtung bis zum Parkplatz am Reiterhof umgesetzt werden kann.
- Zusätzlich wäre zu überprüfen, die Variante der Einbahnstraße über den Parkplatz am Weidenstieg bis zum Parkplatz am Reiterhof, um eine Entlastung im Ortszentrum zu erhalten.
  
- **Maßnahmepaket M8 – Neubau einer Entlastungsstrecke**
- Der Neubau einer Entlastungsstraße als Ortsumgehung wurde in Vorüberlegungen unter Berücksichtigung der Umweltaspekte



ausgeschlossen; alternativ ggf. Betrachtung der Einbahnstraße enganliegend an die vorhandene Bebauung.

- **ggf. Schriftverkehr vom zuständigen Amt zur Verfügung stellen lassen.**
- **Maßnahmepaket M9 - Mobilitätskarte Boltenhagen „Card to go“**
- Im Zusammenhang mit der Servicekarte zur Regelung der Parkgebühren zu beachten.
- **Maßnahmenpaket M10 - Verkehrsleitsystem mit Hinweisschildern**
- Verkehrsleitsystem im Zusammenhang mit den anderen Maßnahmen beachten.
- Hierzu Vorwegweiser und Banner entsprechend prüfen.
- Beschilderungen zur besseren Orientierung vorbereiten.

Anlage: Maßnahmenblatt 1-10

Aufgestellt: ma/st  
gez. Dipl.-Ing. Ronald Mahnel  
Planungsbüro Mahnel  
Rudolf-Breitscheid-Straße 11  
23936 Grevesmühlen  
Telefon 0 38 81 / 71 05 – 0  
Telefax 0 38 81 / 71 05 – 50  
[pbm.mahnel.gvm@t-online.de](mailto:pbm.mahnel.gvm@t-online.de)

---

Ablage: - Verkehrskonzept Boltenhagen

Kriterium	Maßnahmenpaket 1 Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen an den Ortseingängen	Maßnahmenpaket 2 Tempo 30- / Tempo 30 Zone	Maßnahmenpaket 3 Parkraumbewirtschaftung, Stellplätze am Ortsrand	Maßnahmenpaket 4 Shuttlesystem z.B. Bus	Maßnahmenpaket 5 Verbesserung des ÖPNV	Maßnahmenpaket 6 Zufahrtsbeschränkungen für den MIV	Maßnahmenpaket 7 Ausbau des Wander- und Radwegenetzes, einschl. Dünenweg	Maßnahmenpaket 8 Neubau einer Entlastungsstraße	Maßnahmenpaket 9 Mobilitätskarte Boltenhagen – „Card to go“	Maßnahmenpaket 10 Verkehrslitsystem mit Hinweisschildern
Erwartete Beeinflussung Ziel-/Quellverkehr	unverändert	unverändert	hoch in Verbindung 3 – 6 hoch	hoch in Verbindung 3 – 6 hoch	mittel in Verbindung 3 – 6 hoch	hoch in Verbindung 3 – 6 hoch	mittel	gering, Abhängig von der Anzahl der Stichstraßen zur Ostseeallee	mittel in Verbindung 3 – 6 hoch	mittel
Erwartete Beeinflussung Binnenverkehr	unverändert	unverändert	hoch in Verbindung 3 – 6 hoch	hoch in Verbindung 3 – 6 hoch	mittel in Verbindung 3 – 6 hoch	hoch in Verbindung 3 – 6 hoch	mittel	gering	mittel in Verbindung 3 – 6 hoch	mittel
Verkehrsmengen Auswirkungen für • Boltenhagen • Tarnewitz	Aufwertung der Ortslage, jedoch keine Verkehrsreduzierung	Aufwertung der Ortslage, jedoch keine Verkehrsreduzierung	sehr günstig sehr günstig	günstig günstig	als Einzelmaßnahme geringe Verkehrsreduzierung, sonst günstig	sehr günstig günstig	günstig günstig	gering - mittel gering	günstig günstig	mittel Veränderung der Verkehrsströme durch gezielte Lenkung
Erschließungswirkung, Erreichbarkeit von innerörtlichen Zielen	unverändert	unverändert	mittel Einschränkung für bestimmte Nutzergruppen	abhängig vom Haltestellennetz und der Bedienungsfrequenz	abhängig vom Haltestellennetz und der Bedienungsfrequenz	mittel Einschränkung für bestimmte Nutzergruppen	günstig	gering - mittel	günstig	günstig, Vermeidung unnötiger Ortsdurchfahrung durch gezielte Lenkung
Umwelterheblichkeit • Mensch • Pflanzen / Tiere • Boden • Wasser • Klima / Luft • Landschaft	sinkende Umweltbelastung, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Verkehrssicherheit	sinkende Umweltbelastung, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Verkehrssicherheit	günstig eher ungünstig ungünstig eher ungünstig eher günstig eher ungünstig	günstig günstig günstig günstig günstig günstig	günstig günstig günstig günstig günstig günstig	günstig günstig günstig günstig günstig günstig	sehr günstig sehr günstig sehr günstig sehr günstig sehr günstig günstig	eher günstig ungünstig ungünstig eher ungünstig eher ungünstig ungünstig	günstig günstig günstig günstig günstig günstig	Umverlagerung der Verkehrsströme: günstige Auswirkungen auf die Ortslagen, Steigerung der Aufenthaltsqualität
Wirtschaftlichkeit • Investitionskosten • Betrieb • Refinanzierung	mittel gering keine	gering gering keine	hoch mittel Ausgabendeckung wahrscheinlich	mittel bis hoch mittel Ausgabendeckung wahrscheinlich	mittel mittel Ausgabendeckung eher wahrscheinlich	mittel gering Ausgabendeckung wahrscheinlich	mittel gering keine	mittel bis hoch gering keine	mittel gering Ausgabendeckung wahrscheinlich	mittel bis gering gering keine
Auswirkung / Nutzen für • Bewohner • Gäste	in Verbindung mit 1 hoch hoch	hoch hoch	hoch mittel	hoch hoch	als Einzelmaßnahme mittel mittel	hoch mittel	hoch hoch	gering - mittel gering	mittel hoch	mittel mittel
Flexibilität bezüglich • Jahreszeiten • Einsatzbereich	keine Auswirkungen, statisches System	keine Auswirkungen, statisches System	hoch hoch	hoch hoch	hohe Flexibilität, kann dem Bedarf angepasst werden	hoch hoch	hoch hoch	keine Auswirkungen, statisches System	hoch hoch	keine Auswirkungen, statisches System
Realisierungswahrscheinlichkeit	mittel Umsetzung im Zusammenhang mit 2,	hoch kann sofort umgesetzt werden	hoch, abhängig von: Flächenverfügbarkeit, Finanzierung	mittel bis hoch abhängig von Finanzierung und Betreibergesellschaft	mittel, abhängig vom Potential und „Push and Pull“-Effekten der regionalen Gesamtentwicklung	mittel bis hoch abhängig von Zustimmung der Behörden und der Bevölkerung	mittel Mehrjahresprogramm	abhängig von Finanzierung, Umwelterheblichkeit und Verkehrswert Widerspruch zum F-Plan, gering	hoch abhängig von Finanzierung Vertriebsgesellschaft (Netzwerk der Projektpartner)	hoch, kann sofort umgesetzt werden
Gesamtbewertung	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	infolge der Beurteilung unter Umweltgesichtspunkten: nicht geeignet	gut geeignet	gut geeignet
Empfehlung für weiteres Vorgehen	Abstimmung der Maßnahme, Detailplanungen, Förderanträge?, im Zusammenhang mit 2, Mehrjahresprogramm	Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungen, zügige Umsetzung	Abstimmung, Flächensicherung (planungsrechtlich, Ankauf), Finanzierungsprogramm, Förderantrag?	Abstimmung Umsetzungsprogramm, Finanzierungsprogramm, Förderantrag?	Abstimmung mit Verkehrsverbund, Beantragung von Fördermitteln, Aufstellung eines Mehrjahresprogramms	Abstimmung, rechtliche Absicherung, Detailplanung, Umsetzungsprogramm, Finanzierungsprogramm, Förderantrag?	Abstimmung Umsetzungsprogramm Finanzierungsprogramm, Förderantrag?	Abstimmung Prüfung der verkehrlichen Wirkung und der Umwelterheblichkeit	Abstimmung Initiierung Netzwerk der Projektpartner Gründung einer Vertriebsgesellschaft	Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungen; Einbezug von Betreibern der Fremdenverkehrseinrichtungen; zügige Umsetzung