Verkehrskonzeption
Gemeinde Ostseebad Binz
Fortschreibung 2016 / 2020

INROS LACKNER.

GV-Sitzung
05.08.2020

Inhalt

1. **Aufgabe und Ziel Gesamtkonzept**
2. **Leitlinien**
3. **Verkehrskonzept OT Prora, OT Binz**

3.1 Verkehrsaufkommensentwicklung 2003 → 2017
3.2 Verkehrsaufkommensentwicklung 2017 → 2030

4. **Untersuchte Verkehrsstrukturkategorien**
5. **Handlungsbedarf – Schwerpunkte**
6. **Ergebnisse / Wertung**
7. **Fazit + weiterer Untersuchungsbedarf**
8. **Vertiefende Schwerpunkte**

1.1 Aufgabe Gesamtkonzept

- Erstellung einer Umsetzungsbilanz des Verkehrskonzeptes 2004, bei Prüfung der inhaltlichen und terminlichen Gültigkeit der geplanten Maßnahmen der Konzeption, Darstellung von Schwachstellen
- Auswertung der Bürgerbefragung 2013 und Hinweisen von Einwohnern, Unternehmen, Touristen
- Prüfung der Verkehrsdatengrundlage der Gemeinde insbesondere des touristischen Quelle – Ziel – Verkehrs an ausgewählten Knotenpunkten zur Einschätzung der qualitativen Wirksamkeit der realisierten Maßnahmen (Stichprobenzählungen)
- Prüfung und Bewertung von realisierten, verkehrswirksamen Infrastruktur- und Umweltschutzmaßnahmen im Gültigkeitszeitraum des Konzeptes 2004 unter Berücksichtigung veränderter Angebote an Verkehrswegen, Parkplätzen und des ÖPNV, unter Beachtung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen der Gemeinde und des Landkreises und Planungen Dritter
- Erarbeitung von Konzeptänderungen bzw. Ergänzungen entsprechend des tatsächlichen Bedarfs (unter Einbeziehung Leitlinien, Handlungsempfehlungen)
- Ermittlung der Kosten (Kostenschätzung der Maßnahmenumsetzung)

1.2 Ziele Gesamtkonzept

- Verkehrsoptimierung durch Umverteilung und Verringerung des fließenden, Leitung des Ruhenden und Vermeidung des Parksuchverkehrs durch, u.a. Einsatz Parkleitsystem

- Sicherung des örtlichen Wirtschafts-, Individual- sowie des An- und Abreiseverkehrs des Tourismus

- Schaffung verkehrsfreier Zonen in den Ortsteilzentren in der Saison und Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und nichtmotorisierter Verkehrsarten durch attraktive Angebote (Außen-Parkplätze mit hohem sozialen und technischen Ausstattungsgrad; zeit- und ortsnahe Übergänge zwischen IV und ÖV)

2. Leitlinien (1)

Grundorientierung für Binz/ Prora

- Qualitätstourismus mit Mobilitätsgarantie, bei Schaffung verkehrsfreier Zonen in den Ortsteilkernen

Zielorientierung Dauergäste

- Gute Erreichbarkeit mit Pkw, Bahn, Bus
- Pkw-Stellplatz durch Beherbergungseinrichtungen
- Privater Hotel-Shuttle-Service
- Mobilitätsangebote ohne Pkw-Nutzung vor Ort, bedarfsgerechter ÖPNV
- E-Bike-Verleih und Ladeservice

Zielorientierung Tagesgäste

- Parkplatzangebote in räumlicher Abstufung mit Parkraumbewirtschaftung:
  - Zentrum, keine STPL!
  - zentrumsnah, geringer Anteil STPL
  - Peripherie P+R-Plätze, ggf. Parkhäuser mit ÖV-Anschluss
- Reisebusse/ Fernbusse:
  - zentrumsnaher Ein-/Ausstieg
  - innerörtliche Mobilitätsangebote
  - Reisebus-Parken + Service Points außerhalb der zentralen Bereiche
  - Fernbus-Haltestellen

2. Leitlinien (2)

Zielorientierung für den Aufenthalt im Ostseebad

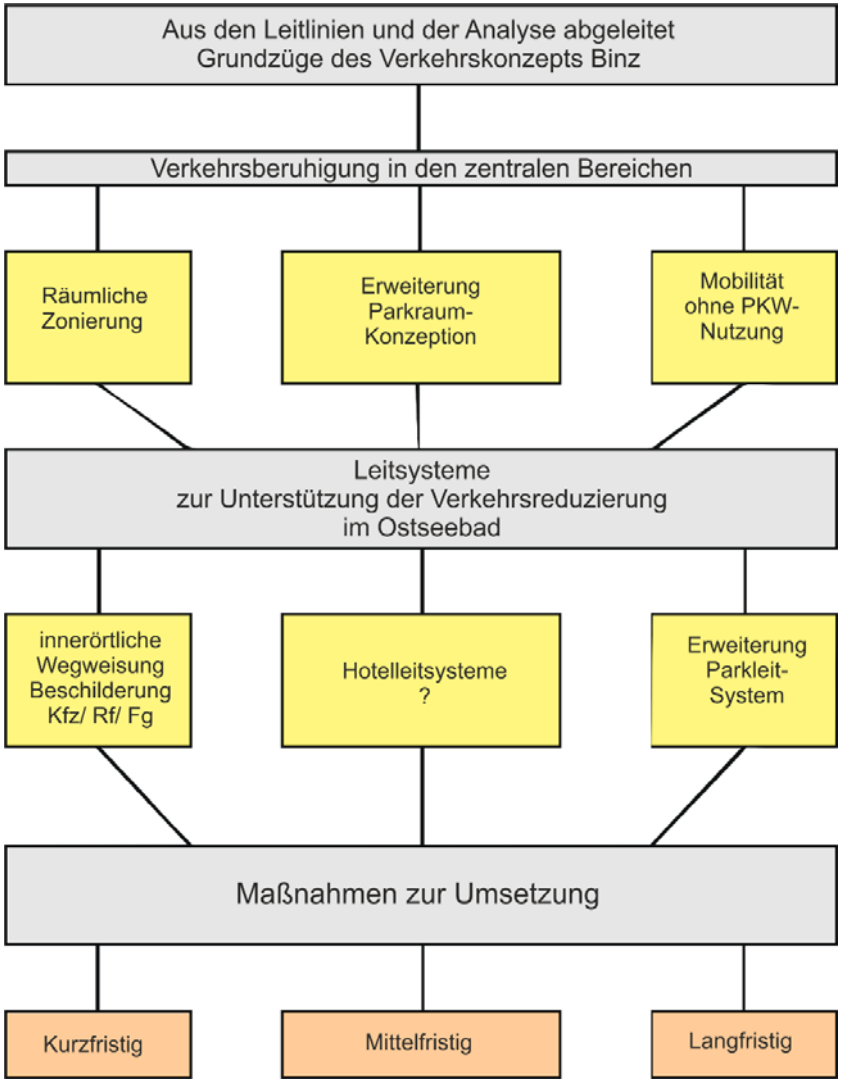
- Verkehrsberuhigung durch Verkehrslenkung
- Verkehrslärmminderung, insbesondere nachts
- angemessene sichere Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger und Radfahrer
- bedingte Mobilitätseinschränkungen für Bewohner und Einpendler in der Saison

Zielorientierung für die Verkehrslenkung

- Förderung der Verkehrsberuhigung und Verkehrsreduzierung insbesondere des Parksuchverkehrs durch:
  - Angebote ÖPNV (VVR/Bäderbahn)
  - Wegweisende Beschilderung (Kfz, RF, FG)
  - Parkleitsystem (dynamisch)

Generelles Ziel
Innerhalb des Ostseebades Binz durch weniger Verkehr zu höherer Aufenthaltsqualität

2. Leitlinien (3)



3.1 Verkehrsaufkommensentwicklung Kfz 2003 → 2017

Verkehrsmengenentwicklung im Straßennetz OT Binz:

- Verringerung der Verkehrsmengen auf der Proraer Chaussee, Bahnhofstraße im Zeitraum 2003 bis 2017 um 2 - 12%
- Verringerung der Verkehrsmengen auf der Haupt- und Schillerstraße im Zeitraum 2003 bis 2017 um 32 – 35%
- leichter Anstieg Verkehrsmengen Klünderberg, Dollahner Straße (Kreisplatz) ca. 5%
- Ergebnisse Verkehrstechnische Bewertungen des Planfall Analyse 2016 /2017:
  - Alle 5 Knotenpunkte sind ausreichend leistungsfähig

Verkehrsmengenentwicklung im Straßennetz OT Prora:

- Anstieg der Verkehrsmengen im Zeitraum 2003 bis 2017 um 5 - 50%:
  - Jahres-DTVw: ca. 5%
  - Sommer-DTV: ca. 10% L29
  - Sommer-DTV: ≤ 50% Poststraße / Mukraner Straße 30%, BÜ´s + Erschließungsstraßen 50%
- Ergebnisse Verkehrstechnische Bewertungen des Planfall Analyse 2016 /2017:
  - 3 Erschließungsknotenpunkte L29 grenzwertig leistungsfähig, insbesondere bei geschlossenen BÜ´s
  - Alle Knotenpunkte im Nebennetz sind ausreichend leistungsfähig

3.2 Verkehrsaufkommensentwicklung Kfz 2017 → 2030

Verkehrsmengenentwicklung im Straßennetz OT Binz:

- Anstieg der Verkehrsmengen auf der L29 Proraer Chaussee, Bahnhofstraße im Zeitraum 2017 bis 2030 um 10%
- Null-Wachstum der Verkehrsmengen auf der Hauptstraße und bei Umbau shared space Schillerstraße ggf. Halbierung im Zeitraum 2017 bis 2030
- leichter Anstieg Verkehrsmengen Klünderberg, Dollahner Straße (Kreisplatz) ca. 5%
- Ergebnisse Verkehrstechnische Bewertungen des Planfall Prognose 2030:
  - Alle 5 Knotenpunkte sind ausreichend leistungsfähig

Verkehrsmengenentwicklung im Straßennetz OT Prora:

- Anstieg der Verkehrsmengen im Zeitraum 2017 bis 2030 um 12 - 30%:
  - Jahres-DTVw: 15%
  - Sommer-DTV: 30% L29
  - Poststraße: ca. 20%

  Ergebnisse Verkehrstechnische Bewertungen des Planfall Prognose 2030:

  - 3 Erschließungsknotenpunkte L29 mit bereits vollzogenem bzw. geplanten Um- und Ausbau leistungsfähig
  - Alle Knotenpunkte im Nebennetz wären ausreichend leistungsfähig

4. Untersuchte Verkehrsstrukturkategorien

4.1 Ruhender Verkehr / Parkplätze

4.2 Ausbau FG- und RF-Verkehrswege + Leitsysteme

4.2 ÖPNV + Wegebahnen

4.3 Elektromobilität

4.4 Leitsysteme Parken + Wegweisung

4.5 Baulicher Zustand Verkehrsanlagen + Ausbaubedarf

5. Handlungsbedarf Schwerpunkte

Maßnahmenkatalog + Kosten

Schwerpunkte Handlungsbedarf – OT Binz:

- Ausbau öff. Verkehrsanlagen:
  - Instandsetzung, teilweise Neu- Umbaubedarf (Straßen, Geh- und Radwege, Querungen BÜ)
  - Stellplatzanlagen für Radfahrer
  - Parkplatzerweiterungen am Ortsrand
  - Stellplätze für Reisebusse + Serviceanlagen
  - Haltestelle für Fernbus (z.B. FLIX-Bus)
  - Schaffung Infrastruktur für Elektromobilität
- ÖPNV:
  - Linien-Trennung der Verkehrsträger BB / VVR
  - bedarfsgerechter Linien- und Haltestellenausbau
  - Schaffung von Übergängen der Verkehrsträger
- Leitsysteme:
  - Neubau für FG
  - Ergänzungen für RF
  - Innerörtliche WW ergänzen
  - PLS-Ausbau dynamische Anzeigen
  - Überörtliche WW Anpassungen
  - Rückbau Hotelleitsystem

5. Handlungsbedarf Schwerpunkte

Maßnahmenkatalog + Kosten

Schwerpunkte Handlungsbedarf – OT Prora:

- Ausbau öff. Verkehrsanlagen:
  - Instandsetzung, teilweise Neu- Umbaubedarf (Straßen, Geh- und Radwege + Anschlüsse an überregionalen Bestand)
  - Stellplatzanlagen für Radfahrer
  - Strandparkplatzerweiterungen
  - Stellplätze für Reisebusse + Serviceanlagen
  - Haltestelle für Fernbus (z.B. FLIX-Bus)
  - Schaffung Infrastruktur für Elektromobilität
- ÖPNV:
  - Linien-Trennung der Verkehrsträger BB / VVR
  - bedarfsgerechter Linien- und Haltestellenausbau
  - Schaffung von Übergängen der Verkehrsträger
- Leitsysteme:
  - Neubau für FG
  - Neubau für RF
  - Innerörtliche WW erneuern
  - PLS-Neubau
  - Überörtliche WW kein Änderungsbedarf
  - Verzicht auf Hotelleitsystem

6. Ergebnisse / Wertung

Maßnahmenkatalog + Kosten

Umsetzung der Maßnahmen VK 2003

- Erfüllungstand ca. 50%
- Ursachen: fehlende Finanzmittel & politische Mehrheiten; mangelnde Zustimmung der örtlichen Wirtschaft
- Positiv: u.a. Verkehrsberuhigung im Ortskern (z.B. Halbierung des Kfz-Verkehrs in der Schillerstraße) und auch in anderen Bereichen; Verringerung des Parksuchverkehrs durch Schaffung von STPL und Aufbau 1, Stufe PLS

Handlungsempfehlungen VK 2016 – 2020:

- deutliche Verkehrsberuhigung zentraler Ortsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Erlebnis-Qualität
- Schaffung Autofreier Zonen und Umnutzung / Gestaltung der Flächen für RF / FG
- Herstellung dynamischer & digitaler Leitsysteme für alle Verkehrsarten
- Schaffung peripherer STPL-Anlagen mit ÖV-Anschlüssen & nicht motorisierten Verkehrsmitteln
- Konsequente Durchsetzung von Restriktionen

7. Fazit & weiterer Untersuchungsbedarf

Bewertung der Zielstellung des VK 2016-2020 hinsichtlich der prognostizierten Struktur- und Verkehrsentwicklung bis 2030

- Zunächst sollte davon ausgegangen werden, dass die Ziele des VK bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen vollständig erreicht werden können
- Damit könne die Ansprüche aller betroffenen Nutzergruppen erfüllt werden
- Die Entwicklung der touristischen Nachfrage und die daran gebundene Verkehrs-Infrastrukturentwicklung sind aus aktueller Sicht nicht genau prognostizierbar; es kann aber von einem weiteren Anstieg ausgegangen werden; damit erhöht sich das allgemeine Konflikt-potential meistens zuungunsten des nicht motorisierten Verkehrs
- Die zur Verfügung stehenden Flächen und finanziellen Mittel sind begrenzt
- Die sich weiter verschärfende Gesetzgebung des Natur-, Umwelt und Ressourcenschutzes begrenzen ebenfalls die Entwicklungsmöglichkeiten
- Mobilität ist ein Rechtsanspruch unabhängig von der Art der Fortbewegung. Das Mobilitätsverhalten der Menschen befindet sich in einem Änderungsprozess ohne Einschränkungen der grundrechtlich gesicherten Bewegungsfreiheit!

Fragen an die GV:

- Ist die derzeitige Zielstellung des VK noch aktuell?
- Ist das VK tatsächlich zukunftstauglich & befördert es das sich wandelnde Mobilitätsverhalten?

8. Vertiefende Schwerpunkte

Bewertung der Zielstellung des VK 2016-2019 hinsichtlich der prognostizierten Struktur- und Verkehrsentwicklung bis 2030

- Ausweitung der verkehrsberuhigten Zonen über die OT-Zentren hinaus
- Damit weitere Einschränkungen für den Fremd-MIV bei Mobilitätssicherung aller betroffenen Nutzergruppen mittels nicht motorisierter Verkehrsmittel & ÖV
- Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur an städtebauliche Ziele der Gemeinde
- Umfassendes ortsinternes Radwegekonzept mit optimaler Verknüpfung zum übergeordneten Netz des Landes
- Versetzung der Ortseingänge nach außen
- Nachweis des STPL-Bedarfs entsprechend der erweiterten Restriktionen für den MIV + Bau von Parkhäusern an der Peripherie der Gemeinde (min. 4 Parkhäuser)

Antworten an die Bürger / Touristen:

- Sicherung der Mobilität bei gleichzeitiger Verbesserung der Erlebbarkeit des Ferien- und Wohnortes
- Steigerung des Wohn- und Aufenthaltswertes durch deutliche Verringerung aller urbanen schädlichen Emissionen

INROS LACKNER.
Berater. Planer. Architekten. Ingenieure.
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!