

Die Größe des Modal-Split wurde mit 30 % angenommen. Es ergeben sich dann für den Vormittag 79 Personen und am Nachmittag 234 Personen, die mit dem Bus nach Dangast fahren könnten. Die Quellen der potentiellen Fahrgäste aus den einzelnen Ortsteilen können der Anlage 7 entnommen werden.

Auch ohne eine Buslinie detailliert geplant und kostentechnisch bewertet zu haben, kann festgestellt werden, daß eine Kostendeckung mit diesem Fahrgastpotential nicht erreichbar ist.

Andererseits wird ohne eine Buslinie der Durchgangsverkehr durch Langendamm und Dangastermoor nach Dangast kaum reduzierbar sein.

Des weiteren wird es als Problem gesehen, die Fahrgäste auf den Bus zu verlagern, da der Einzugsraum (Varel und alle Ortsteile) zu groß ist, als daß kurze Fahrzeiten erreicht werden können, was die Attraktivität des Busses verringert. Problematisch ist auch die Taktfrequenz, da Freizeitverkehre meist sehr inhomogen in der Planung und Ausführung sind.

Im folgenden wird daher davon ausgegangen, daß die Stadt Varel auch in Zukunft keine speziell auf den Wochenendverkehr ausgerichteten Busverkehr zwischen Varel und Dangast finanziell unterstützen wird.

4.3 Fortschreibung des Konzeptes

Die von T-I-C definierten Ziele einer veränderten Verkehrskonzeption für Dangast können nahezu unverändert übernommen werden. Hinzugefügt werden muß, daß Dangast aufgrund des Tourismus einen Wirtschaftszweig aufweist, der nicht vernachlässigbar ist, wie es die Befragungsergebnisse für Samstagvormittag zeigen. Dieses muß bei der Verkehrskonzeption neben den anderen definierten Zielen von Dangast entsprechend berücksichtigt werden.

Die Ziele der neuen Verkehrskonzeption können daher wie folgt zusammengefaßt werden:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von Dangast mit konkurrierenden Standorten;
- Verbesserung der Funktion Erholung und Aufenthalt für Besucher von Dangast;
- Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit von Dangast für alle;
- Verringerung der Lärm- und Abgasbelastung;
- Verbesserung der Situation der Fußgänger und Radfahrer;
- Abbau der Beeinträchtigungen durch den ruhenden Verkehr;
- Berücksichtigung der Funktion von Dangast als Wirtschaftsstandort.

Aufgrund der nun vorliegenden Daten wird eine Abwandlung des Modells F von T-I-C vorgeschlagen (vgl. auch Abbildung 6):

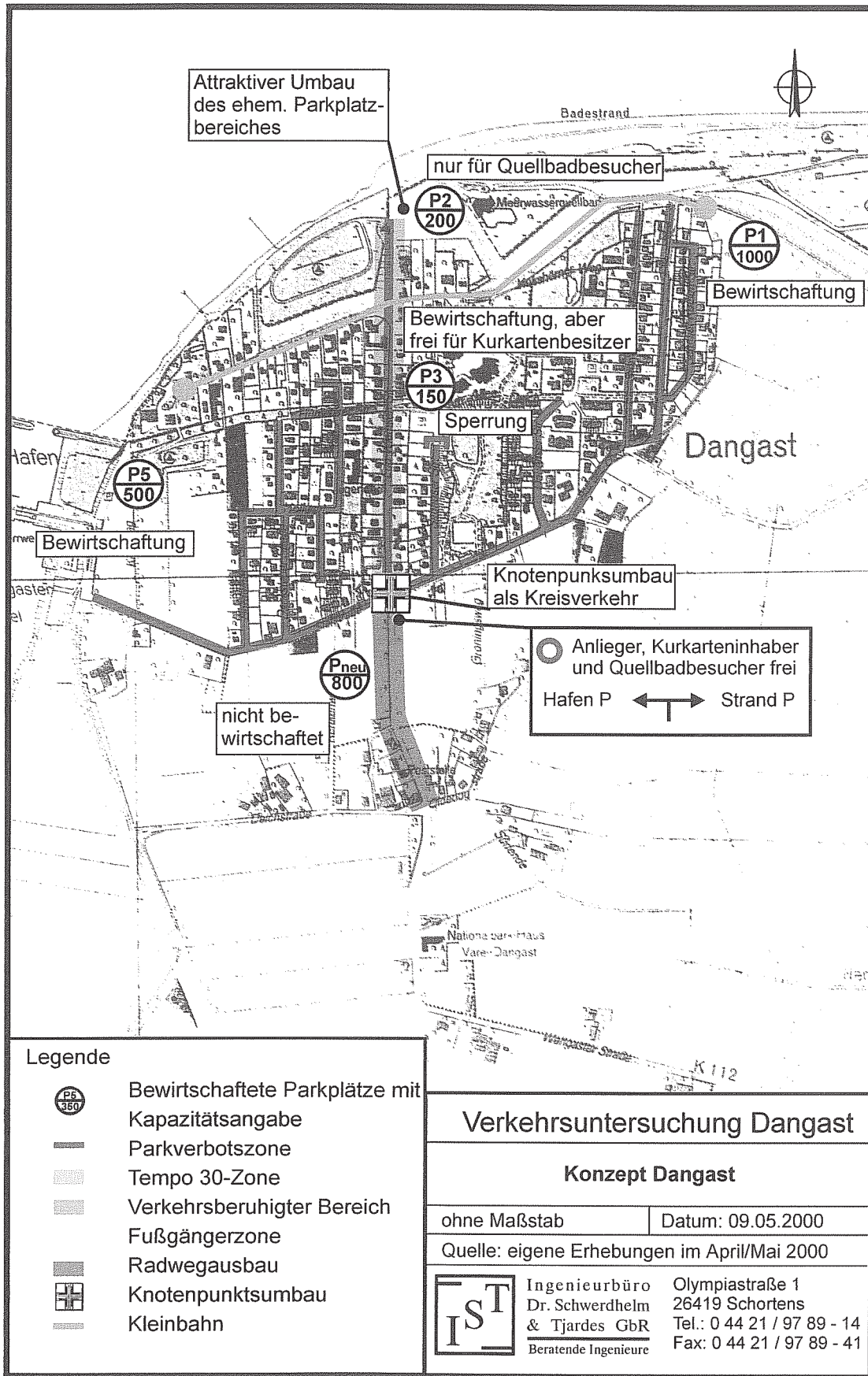


Abbildung 6: Konzept Dangast

- Keine Umstellung der Verkehrsführung bei verschiedenen „Systemzuständen“. Diese Umstellungen bewirken Unsicherheiten beim Besucher („Ist Dangast heute offen?“) und ziehen den Aufwand der doppelten Beschilderung/Wechselzeichen nach sich.
- Umgestaltung der Straße An der Rennweide zu einer Fußgängerzone oder einen vergleichbaren Funktionsraum.
- Rückbau der Edo-Wiemken-Straße bis zur Querung des Wanderweges Am Alten Deich in einen verkehrsberuhigten Bereich oder einen vergleichbaren Funktionsraum.
- Rückbau der Edo-Wiemken-Straße von der Querung des Wanderweges Am Alten Deich bis zum Knotenpunkt Sielstraße / Auf der Gast als Tempo 30-Zone mit Elementen, die den Fußgängern und Radfahrern deutlich mehr Raum zugesteht.
- Sperrung der Saphuser Straße.
- Rückbau des Parkplatzes am Meerwasserquellbad bis auf die für die Quellbadbesucher notwendige Stellplatzanzahl (200).
Solange am Alten Kurhaus oder am Quellbad auch nur wenige Stellplätze frei anfahrbar sind, ist davon auszugehen, daß viele dorthin fahren, um zu schauen, ob dort Parkmöglichkeiten vorhanden sind oder auch nur „einfach mal schauen“.
- Bewirtschaftung der Stellplätze an der Kuranlage. Mit der Kurkarte ist das Parken kostenfrei.
- Bewirtschaftung der Stellplätze am Hafen und am Campingplatz Ost. Die Kapazität am Hafen sollte 500 Stellplätze betragen, am Campingplatz Ost sollten die 1000 Stellplätze erhalten bleiben. Abhängig von der Bewirtschaftung können die Stellplätze im Ort vermindert und vor dem Ort erweitert werden.
- Neubau eines Bedarfsparkplatzes mit einer Kapazität von 800 Stellplätzen am Orts- eingang von Dangast ohne Bewirtschaftung. Dieser Parkplatz sollte nah dem Knoten Edo-Wiemken-Straße / Sielstraße / Auf der Gast angeordnet werden.
- Einrichtung einer Parkverbotszone für ganz Dangast. Ohne diese Zone besteht die Gefahr, daß in den Straßenräumen widerrechtlich geparkt wird.
- Bau eines Rad- und Gehweges an der Edo-Wiemken-Straße zwischen dem Knotenpunkt Sielstraße / Auf der Gast und dem Knoten Deichstraße / Oldeogstraße.
- Attraktiver Umbau des ehemaligen Parkplatzes am Quellbad mit entsprechenden Einrichtungen, sowie die Einrichtung eines Pendelverkehrs zwischen den Parkplätzen am Hafen und am Campingplatz mit einer Kleinbahn oder mit einem ähnlichen Transportmittel;
- Umbau des Knotens Edo-Wiemken-Straße / Sielstraße / Auf der Gast in einen Kreisverkehr;

Bei Bedarf:

- Einrichtung eines gesonderten Parkplatzes für Motorradfahrer in der Nähe des Kurhauses.

4.4 Notwendige Arbeiten

Um die Fortschreibung des Konzeptes zur Ausführungsreife zu führen, sind die folgenden Arbeiten notwendig:

- Klärung der Abrechnungsweise der Parkplätze am Quellbad und an der Kuranlage: Schranke, Kurkarte mit Magnetcode,...;
- Festsetzung der Tarife der zu bewirtschaftenden Parkplätze im Osten und im Westen;
- Klärung der Route und der Fahrzeiten der Kleinbahn oder des ähnlichen Transportmittels;
- Falls die vorhandenen Flächen nicht ausreichen, um die notwendigen Stellplatzkapazitäten zu schaffen, sind entsprechende Umverteilungen vorzunehmen;
- Berechnung möglicher Einnahmen durch die Bewirtschaftung der Stellplätze;
- Kosten-Nutzen-Analyse für eine mögliche Buslinie von Varel nach Dangast, um den Zuschußbedarf zu ermitteln;
- aktive Integration der Motorradfahrer in das Gesamtkonzept;
- Gespräche mit den Gewerbetreibenden, insbesondere den Gastronomiebetrieben, in den neu gestalteten Bereichen über die Erreichbarkeit der Stellplätze.