

6 Maßnahmen

6.1 Allgemein

Ausgehend von den Ergebnissen der Verkehrsanalyse sowie von erfolgter Ortsbesichtigungen und Abstimmungsgesprächen mit Gemeindevertretern und ÖPNV-Betreibern wurden die Aspekte des im Vorwege erarbeiteten *Leitbildes der Gemeinde Laboe* hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit und Realisierbarkeit untersucht und bewertet.

6.2 Ruhender Verkehr

6.2.1 Parkraumbewertung für die Bereiche Zentrum, Strand, Ehrenmal, Marina

Im Zentrumsbereich besteht eine annähernde Vollauslastung des öffentlichen Parkraumes. Der Parkplatz im Bereich des Hafenvorfeldes, der Parkplatzanlage „Buerburg“ sowie die öffentlichen Parkstände in der Straße *Börn* weisen zur nachmittäglichen Spitzenzeit eine Belegung von 95-100 % auf. Nicht vollständig ausgelastet ist der Parkplatz „Steinkampberg“ mit einer Belegung von 50 %, wobei es sich hier um eine theoretische Belegung handelt, da aufgrund der geringen Gliederung des Parkraumes eine Vollauslastung nicht erreicht werden kann. **Um den Bedarf nach weiterem Parkraum zu decken und den bereits jetzt auftretenden Parkplatzsuchverkehr zu verringern, sollte eine Erweiterung des Parkraumes im Zentrum erfolgen.**

Im Bereich der „Marina“ besteht eine Parkplatzanlage mit 75 öffentlichen Parkständen, deren Auslastung zur nachmittäglichen Spitzenzeit lediglich 5 % betrug. Grundsätzlich ist die Nähe zum Zentrum und zum attraktiven Hafenbereich gegeben, jedoch wird die Parkplatzanlage aufgrund der ungünstigen bestehenden Wegeführung als solche nicht erkannt. Hier besteht ein deutliches Potential das durch eine attraktive Fußwegeverbindung und eine verbesserte Ausschilderung der Parkplatzanlage genutzt werden kann.

Aus der durchgeführten Parkraumerhebung wurde deutlich, dass im Bereich des Ehrenmals durch die bestehenden Parkplatzanlagen ausreichender Parkraum zur Verfügung steht. Die Auslastung von 50 % des Haupt-Parkplatzes sowie von 10 % der Parkfläche zwischen dem *Steiner Weg* und der *Kreisstraße K 30* zur nachmittäglichen Spitzenzeit bedeutet eine Restkapazität von ca. 240 Parkständen.

Die als Parken „Strand“ ausgeschilderte Parkplatzanlage in der Straße *Katzbek* mit 150 Parkständen war zur nachmittäglichen Spitzenzeit zu ca. 60 % ausgelastet. Bei einer in Teilen angedachten Auflösung der Parkplatzanlage sollte daher neuer Parkraum ebenfalls in Strandnähe vorgesehen werden. Je nachdem, wie viele Parkstände erhalten bleiben, sind bis zu 100 neue Parkstände erforderlich.

Eine Vollauslastung wurde bei der kleinräumigen Parkfläche im Eckbereich *Professor-Munzer-Ring / Strandstraße* sowie bei der Parkfläche „Aukrog“ an der *Kreisstraße K 30* festgestellt. Hierbei handelt es sich um Flächen in direkter Nähe zum Naturstrand und den Bereich für den Wassersport. **Aufgrund der eintretenden Vollauslastung sollte eine Erweiterung des Parkraumes im Bereich des Naturstrandes erfolgen.**

6.2.2 Parkraumverlagerung bedingt durch Gebietsentwicklung

Durch die Umgestaltung des Hafenvorfeldes gehen 28 private Stellplätze verloren, die an anderer Stelle, jedoch zwingend in direkter Nähe des Hafenvorfeldes, ersetzt werden müssen. Hierbei bietet sich die bestehende Parkplatzfläche im *Steinkampberg* an, auf der durch Strukturierung bis zu 40 Parkstände bzw. Stellplätze geschaffen werden können. *strategisch Grundstück*

6.2.3 Bedarfsorientierte Erweiterung des Parkraumes

Bereich Zentrum

Wie die Parkraumerhebung gezeigt hat, besteht eine annähernde Vollausslastung des Parkraumes zur nachmittäglichen Spitzenzeit in der sommerlichen Saison. Durch eine gezielte Erweiterung des Parkraumes im Zentrum tritt eine Qualitätssteigerung für die Besucher der Gemeinde Laboe ein und Parkplatzsuchverkehr kann reduziert werden. Da die Bebauungsdichte im Zentrum hoch ist und keine weiteren Freiflächen für Parkraum vorhanden sind, sollte hier grundsätzlich der Gedanke der besseren Nutzung von freien Kapazitäten bzw. der Reaktivierung von Parkraum verfolgt werden. *! Buerbar*

Der öffentliche Parkplatz im Bereich der „Marina“ kann durch eine deutliche Ausschilderung als Parkplatz „Zentrum / Marina“ von den Besuchern der Gemeinde erkannt werden. Durch eine zusätzliche Fußwegeverbindung, beispielsweise durch eine Klappbrücke im Bereich der Schiffswerft, kann eine deutlich höhere Akzeptanz der Parkplatzfläche auch für Besucher des Zentrums erreicht werden. Diese Maßnahmen führen zu einer effektiven Nutzung von bis zu **+ 70 Parkständen** mit Nähe zum Hafen- und Zentrumsbereich.

Durch Umgestaltung der Parkplatzfläche nördlich der Schiffswerft im Zuge der Straße *Börn* können weitere **+ 10 Parkstände** mit Zentrumsnähe geschaffen werden (siehe Bild 6.1).

Die Parkplatzanlage in der Straße *Buerbar* wies ursprünglich weitere 40 Parkstände aus. Im südlichen Bereich bestanden öffentliche Parkstände auf den Dächern der privaten Garagen. Aufgrund der unzureichenden Tragfähigkeit wurden die Parkstände später jedoch aufgehoben. Hier besteht ebenfalls Potential zur Erweiterung des Parkraumes um **+ 40 Parkstände** in Zentrumsnähe durch Sanierungsmaßnahmen. Darüber hinaus ist das Anlegen von **+ 10 Stellplätzen** in Form von Senkrechtparken auf südlicher Fahrbahnseite der Straße *Buerbar* im Bereich der Parkplatzanlage denkbar.

Durch eine Strukturierung der Parkplatzfläche im *Steinkampberg* lassen sich **+ 10 Parkstände** zusätzlich effektiv nutzen. Sollte sich langfristig zeigen, dass sich die Parkraumnachfrage im Zentrum durch oben genannte Maßnahmen nicht decken lässt, besteht auf der letztgenannten Fläche die Möglichkeit ein Parkdeck einzurichten, dass dann ca. 30 zusätzliche Parkstände bewirkt.

Es lassen sich durch die genannten Maßnahmen ca. 140 Parkstände in Zentrumsnähe zusätzlich nutzen. Da durch die Hafenumfeldgestaltung 28 Parkstände wegfallen, bedeutet dies einen Parkraumzuwachs von +112 Parkständen, die sich je nach Nachfrageentwicklung durch weitere 30 Parkstände bei Herstellung eines Parkdecks im *Steinkampberg* erweitern lassen.

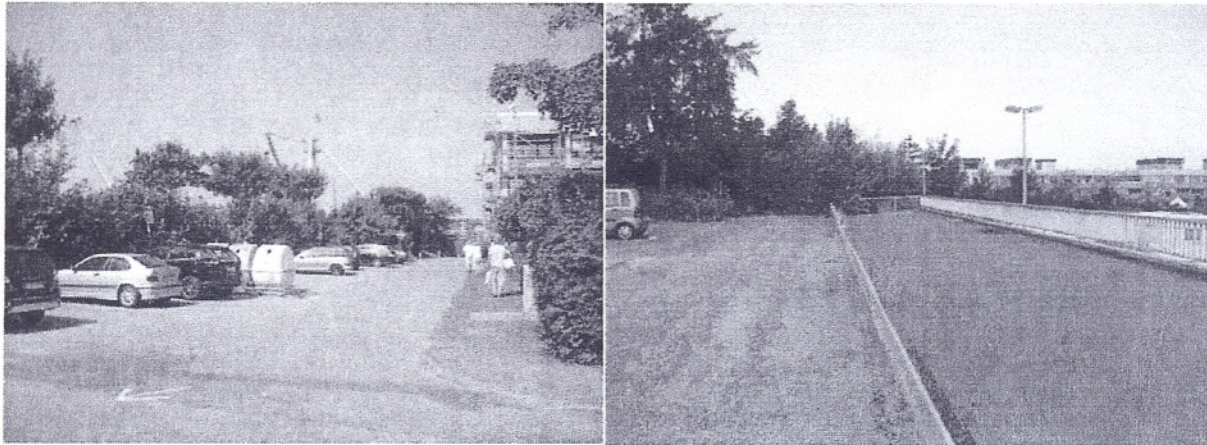


Bild 6.1: Parkraumpotential Börn (links) und Buerburg (rechts)

Bereich Ehrenmal / Strand

Die Parkraumanalyse zeigt, dass im Bereich des Parkplatzes „Ehrenmal“ ausreichender Parkraum besteht. Die Fläche zwischen dem *Steiner Weg* und der *Kreisstraße K 30* wird jedoch nicht zwingend als öffentliche Parkfläche wahrgenommen. Sinnvoll ist hier eine gestalterische Verknüpfung des Haupt-Parkplatzes mit der noch nicht bewirtschafteten Parkplatzfläche westlich der *Kreisstraße K 30*.

Ehrenmal

Von Seiten der Gemeinde Laboe bestand die Anregung Parkraum in direkter Nähe zum Strand und zur ansässigen Gastronomie im Zuge der Promenade der Strandstraße vorzusehen. Grundsätzlich ist dieses im Zug einer Umgestaltung der Promenade denkbar, sollte jedoch nur im geringe Maße erfolgen und mit einem höheren Preisniveau, als die weiter entfernten Parkplätze „Ehrenmal“ und „Strand“, bewirtschaftet und bereits entsprechend an der Ortseinfahrt ausgeschildert werden. Auf diese Weise kann der Parkplatzsuchverkehr in der *Strandstraße* gering gehalten werden. Eine Anzahl von **50 Parkständen** sollte im gesamten Abschnitt von ca. 600 m jedoch nicht überschritten werden. Hier kann ein Teil des wegfallenden Parkraumes aus der Parkplatzanlage „Katzbek“ aufgefangen werden.

Bereich Strand / Wassersport

Da im Bereich des Naturstrandes eine hohe Auslastung des bestehenden Parkraumes festgestellt wurde, sollte hier eine gezielte Parkraumerweiterung vorgesehen werden. Durch diese kann hier zum Einen der wegfallende Parkraum des Parkplatzes *Katzbek* aufgefangen werden und darüber hinaus zusätzlicher Parkraum für das Wassersportangebot geschaffen sowie Auffangflächen für saisonale Spitzen vorgesehen werden. Es wird daher eine Fläche für **ca. 100 Parkstände** empfohlen. Eine hohe Akzeptanz kann durch die Schaffung eines direkten Strandzugangs erreicht werden.

Bereich Aukrog

Im Bereich des Parkstreifens „Aukrog“ mit Lage an der *Kreisstraße K 30* treten nach Angaben der Gemeindevertretung gelegentlich Konflikte mit parkenden/rangierenden Fahrzeugen und Radverkehr auf dem direkt anliegenden Zweirichtungsradweg auf.

Eine Verbesserung der Situation kann durch Verbreiterung der Parkplatzfläche um ca. 3,0 m mit Herstellen einer Fahrgasse bei einer Zufahrt und einer Ausfahrt zur *Kreisstraße K 30* er-

reicht werden. Der Zweirichtungsradweg verläuft dabei parallel zur *Kreisstraße K 30* und ist durch einen Trennstreifen von der Parkplatzfläche abgesetzt. Durch Schrägaufstellung können so ca. 30 Stellplätze erhalten bleiben. Durch diese Maßnahme wird der Parkraum um **10 Parkstände** verringert. Alternativ ist die Führung des Zweirichtungsradweges zwischen Naturstrand und Parkstreifen denkbar. Der Flächenbedarf ist in diesem Fall geringer. Ob die Verbreiterung in Richtung Naturstrand naturschutzrechtlich möglich ist, muss geprüft werden.

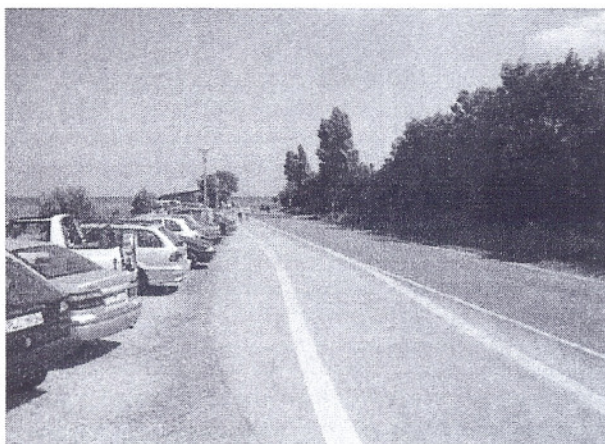


Bild 6.2: Parkstreifen „Aukrog“ an der Kreisstraße K 30

6.2.4 Optimierung der Parkleitbeschilderung

Die Ausschilderung von Parkflächen besitzt eine besonders hohe Bedeutung, wenn sich deren Lage nicht durch direkte Zuordnung zu einer Nutzung sofort erschließen lässt. Weiter ist wichtig, dass der ausgeschilderte Name des jeweiligen Parkplatzes Auskunft über die Nutzung gibt.

Von großer Bedeutung für das Parken im Zentrum ist die effektivere Nutzung des Parkplatzes „Marina“. Hier wird empfohlen zukünftig eine Ausschilderung „Zentrum / Hafen“ im Bereich des *Steinkampberges*, der *Hafenstraße* und der *Strandstraße* vorzusehen, um die Nutzung durch die Besucher des Zentrums zu stärken.

Der als „Ehrenmal“ ausgeschilderte Parkplatz dient aufgrund seiner Lage und der günstigen Wegeverknüpfung zur Promenade ebenfalls der Funktion „Strand“ und sollte dementsprechend ausgeschildert sein. Die Ausschilderung des Parkens „Strand“ führt den Besucher momentan über die nördliche Ortszufahrt in den *Professor-Munzer-Ring* und weiter in die Straße *Katzbek*. Bei teilweiser Überplanung des Parkplatzes „Katzbek“ verliert dieser die Funktion als Strandparkplatz und dient mit seiner Restfläche den direkt anliegenden Nutzungen (Minigolf etc.).

Bei Einrichten der Parkplätze „Promenade“ und „Wassersport“ sollte die Ausschilderung ebenfalls bereits an der Ortszufahrt erfolgen.

6.3 Öffentlicher Personenverkehr

6.3.1 Allgemein

Anzustreben ist gemäß der Schrift *Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV* (5) eine flächendeckende Erschließung aller Wohngebiete mit einer maximalen Fußwegzeit von 10 Minuten bzw. einer maximalen Entfernung von 600 m zur nächstgelegenen Haltestelle. Es wurde eine Überprüfung anhand von Entfernungsbereichen ausgehend von den bestehenden Bushaltestellen im Gemeindegebiet durchgeführt (siehe **Anlage 3**).

Mit dem vorhandenen ÖPNV-Liniennetz werden die größten Teile des Gemeindegebietes ausreichend erschlossen. Ausnahme stellt der südliche Bereich um den *Sörniskamp* dar, der außerhalb der Fußwegzeit von 10 min liegen und somit als durch den ÖPNV nicht ausreichend erschlossen gilt. Eine Verbesserung der Erschließung durch Verlegung oder Erweiterung der ÖPNV-Linie kann jedoch nur innerhalb des Hauptstraßennetzes erfolgen, da die Erschließungs- und Wohnstraßen mit engen Querschnitts- und Knotenpunktgestaltungen nicht in der Lage sind den ÖPNV abzuwickeln.

Die im Leitbild der Gemeinde genannten Flächen zukünftiger baulicher Entwicklung befinden sich bis auf den Bereich *Sörniskamp* innerhalb des Entfernungsbereiches von 600 m zur nächstgelegenen Bushaltestelle und sind daher bei Umsetzung ebenfalls als ausreichend durch den ÖPNV erschlossen anzusehen.

Langfristig kann die ÖPNV-Erschließung durch eine zusätzliche oder alternative Erschließung über eine Südumfahrung über das Bundeswehrdepot verbessert werden.

6.3.2 Verlagerung des ZOB in den Bereich des Ehrenmals

Im Zuge der Umgestaltung des Hafenumfeldes sollte geprüft werden, ob grundsätzlich eine Verlagerung des bestehenden ZOBs in der *Strandstraße* in den Bereich des Ehrenmals möglich ist. Der Gedanke bestand darin bei Verlagerung des ZOBs die durch die Umgestaltung reduzierte Parkplatzfläche in direkter Hafennähe herrichten zu können.

Momentan absolvieren die aus Richtung Kiel kommenden Linien 100 und 102 im Zentrum über die Straßen *Dellenberg*, *Hafenstraße* und *Steinkampberg* ihre Kehrfahrt (siehe **Anlage 4**). Der ZOB in der *Strandstraße* grenzt direkt an die Linienführung und dient als Wartepplatz für gesetzliche Betriebspausen.

Eine Verlagerung des ZOBs würde eine Fahrwegverlängerung für die genannten Linien um ca. 2 km bewirken. Nach Angaben des ÖPNV-Betreibers ist diese Verlängerung des Fahrweges nicht im Sinne einer wirtschaftlichen Linienbedienung und hätte außerdem eine Verlängerung der Taktung zur Folge.

Grundsätzlich stellt der ZOB in seiner jetzigen zentralen Lage eine direkte Verknüpfung mit dem Fähranleger dar und weist gute Zentrumsnähe auf. Aufgrund genannter Aspekte wurde im Zuge der Planung daher von einer Verlagerung des ZOB abgesehen.

6.3.3 Umgestaltung des ZOB in der Strandstraße

Der heutige ZOB weist einen Busstellplatz in der *Hafenstraße* sowie einen Busstellplatz am Hochbord in der Wendeanlage auf. Die Wendeanlage ist bei wartendem Bus an zuletzt genanntem Busstellplatz nur schwer passierbar. Weitere Busse müssen in der Zufahrt zur Wendeanlage und somit nicht an einem Hochbord halten. Nach Angaben der Betreiber ist oftmals ein Rangieren der Busse nicht zu vermeiden.

Mit Hilfe der Software *AutoTurn 6.1* wurde eine computergestützte Überprüfung der Befahrbarkeit des ZOBs durchgeführt. Als Bemessungsfahrzeug wurde der Gelenkbus nach FGSV-Richtlinie mit einer Länge von 18,0 m angesetzt.

Durch eine Optimierung auf dem vorhandenen Grundstück können nach Schleppkurvenüberprüfung vier rangierfähige Busstellplätze am Hochbord geschaffen werden. Somit kann an allen Busstellplätzen ein barrierefreier Ausstieg hergestellt werden. Das Gebäude der Taxizentrale muss bei dieser Variante verlagert werden. Die Zu- und Abfahrt zum ZOB erfolgt über die vorhandenen Straßen. Das Hafenvorfeld bleibt von der Umgestaltung unbeeinflusst. Im folgenden Bild 6.3 werden die Schleppkurven des Gelenkbusses (18 m) sowie die Warteflächen für die Fahrgäste grafisch dargestellt.

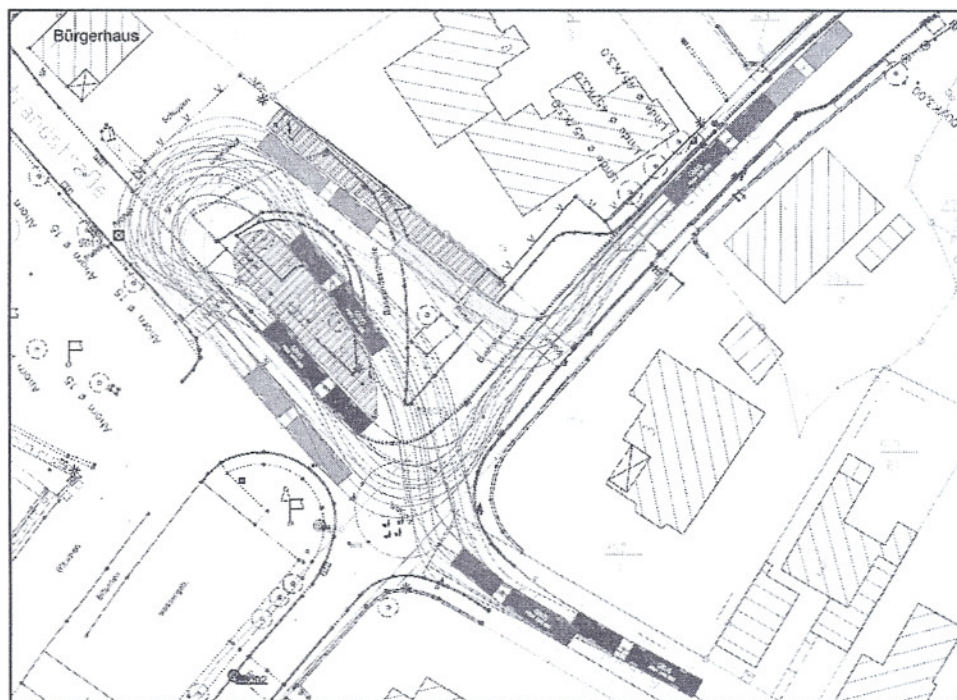


Bild 6.3: Umgestaltung des bestehenden ZOBs - Entwurfsskizze

6.3.4 Einrichten eines Busshuttle-Services

Es wurde im Rahmen des *Workshops zum Leitbild der Gemeinde Laboe* angeregt in der sommerlichen Hauptsaison einen Bus-Shuttle zwischen eventuell neuen Parkflächen am Rande des Gemeindegebietes und dem Zentrums- und Strandbereich einzurichten. Ziel dieses Services ist es ein zusätzliches eventuell kostenfreies Parken zu Spitzenzeiten zu erhalten.

Problematisch stellt sich im Regelfall jedoch die kurzfristige Bereitstellung von Shuttle-Bussen dar. Für einen möglichen Betreiber bedeutet dies ein Vorhalten von Fahrzeugen und Personal für gelegentliche Einsätze. Ebenfalls ist die Akzeptanz einer Busfahrt für die Hauptzielgruppe „Junge Familien“ bei mitgeführter Strandausstattung fraglich.

6.3.5 Saisonale Verkehrsführung

Es soll der Aspekt einer geänderten Verkehrsführung zur sommerlichen Hauptsaison geprüft werden. Hierbei besteht die Absicht besonders die touristisch geprägten Bereiche des Strandes und der Promenade besser zu bedienen.

Grundsätzlich kann die jetzige zentrale Lage der Haltestelle „Laboe Hafen“ in der *Strandstraße* mit 150 m Abstand zum Zentrum, 200 m Abstand zum Kurstrand, 500 m Abstand zur Marina als gute Anbindung für Tagesgäste angesehen werden.

Durch das saisonale Verlegen der Linie 120 (Schönberg – Heikendorf) auf die *Strandstraße* kann eine verbesserte ÖPNV-Anbindung des Strand- und Promenadenbereiches erfolgen, was jedoch gleichzeitig eine schlechtere Bedienung der Bushaltestellen im Oberdorf zur Folge hat. Diese Linie bedient jedoch nicht die gewünschte Zielgruppe „Touristen“, sondern vielmehr Schülerverkehre nach Heikendorf und Schönberg. Der Bedarf der beiden Bäderorte zur Anbindung an die Strandnutzung ist daher nicht gegeben.

Eine verbesserte Anbindung des Strand- und Promenadenbereiches durch die ÖPNV-Linie 102 ist nur mit Verlängerung der Linienführung um ca. 2 km über die *Strandstraße* und durch das Oberdorf möglich, was jedoch wiederum nach Angaben des Linienbetreibers zu Konflikten bei der Linientaktung führt.

6.4 Motorisierter Individualverkehr

6.4.1 Allgemein

Die Untersuchung hat gezeigt, dass der fließende Verkehr in der Gemeinde Laboe durch das bestehende Gemeindestraßennetz und die bestehenden Knotenpunkte leistungsfähig aufgenommen werden kann.

Gelegentliche Großveranstaltungen, wie die Piratentage oder die Windjammerparade, führen ggf. zu einer erhöhten Verkehrsbelastung, stellen jedoch Einzelereignisse dar, für deren kurzzeitige Verkehrsspitzen eine Schlussfolgerung zur Dimensionierung des Gemeindestraßennetzes nicht zweckmäßig ist.

Die ebenfalls im Leitbild der Gemeinde Laboe genannten Ziele der Verkehrsberuhigung in einzelnen Straßenzügen sowie der verbesserten Führung des Parkverkehrs mit dem Zweck einer Reduzierung des Parksuchverkehrs stellen somit die Hauptaspekte für den motorisierten Verkehr dar. Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen betrachtet und deren Auswirkungen beurteilt.

6.4.2 Verkehrsberuhigung in der Strandstraße

In der *Strandstraße* finden nach Angaben der Gemeinde regelmäßig Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h statt. Durch die Gradlinigkeit der *Strandstraße* und

die bestehende klare Trennung der Verkehrsarten durch Hochborde entsteht für den motorisierten Verkehr eine optische Kanalisierung mit deutlicher Bevorrechtigung.

Diese Überschreitungen stellen besonders in der sommerlichen Hauptsaison, zu der ein hohes Aufkommen bei Radfahrern und Fußgängern im Längs- und Querverkehr zu verzeichnen ist, einen Konflikt dar.

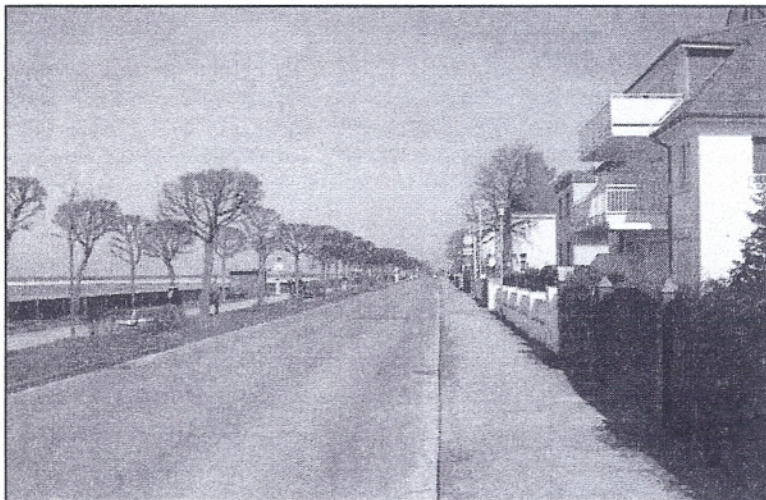


Bild 6.4: Strandstraße

Eine Umgestaltung des Straßenraumes kann sowohl durch bauliche als auch gestalterische Maßnahmen zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.

Das Auflösen der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten durch eine niveaugleiche Straßengestaltung ohne Hochborde unterstützt durch eine einheitliche Pflasterung kann bereits eine Verkehrsberuhigung bewirken. Sinnvoll ist hier eine stärkere Unterbrechung des Grünstreifens für Fußgänger, die ebenfalls die aufgehobene Trennung der Verkehrsräume verstärkt. Im Abschnitt vor der Schwimmhalle wurde eine ähnliche Gestaltung auf einem kurzen Abschnitt bereits umgesetzt.

Weitere denkbare Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind die Schaffung von Versätzen in der Straßenführung durch wechselseitig angeordnete Grünstreifen, bzw. Straßeneinengungen auf kurzen Abschnitten. Hierbei handelt es sich um wirksame Maßnahmen, die jedoch aufgrund des Eingriffes in den Alleestreifen zu einem geänderten Straßenbild führen.

Die im *Leitbild der Gemeinde Laboe* angedachte Anordnung von Parkständen im Straßenraum der *Strandstraße* ist im geringen Maße denkbar. Hierfür können sinnvollerweise kleinteilige Parkbuchten mit Schräg- bzw. Senkrechtaufstellung vorgesehen werden.

Das nachfolgenden Bild 6.5 und das Bild 6.6 stellen den vorhandenen Straßenquerschnitt sowie eine mögliche Anordnung von Parkraum in der *Strandstraße* schematisch dar.

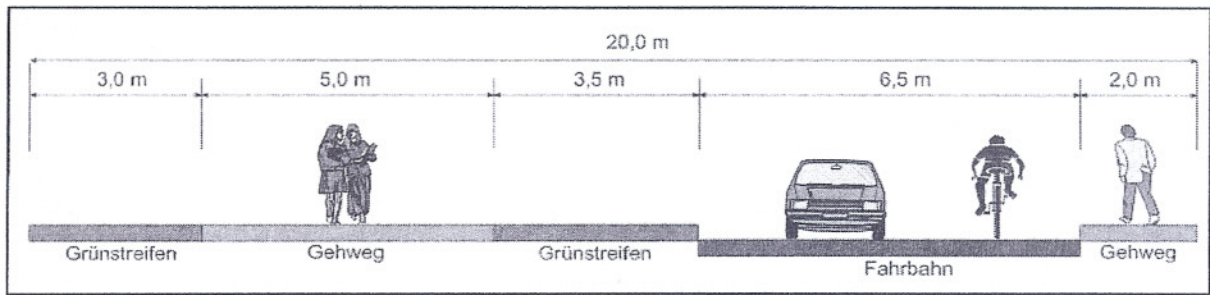


Bild 6.5: Strandstraße – Straßenquerschnitt, Bestand

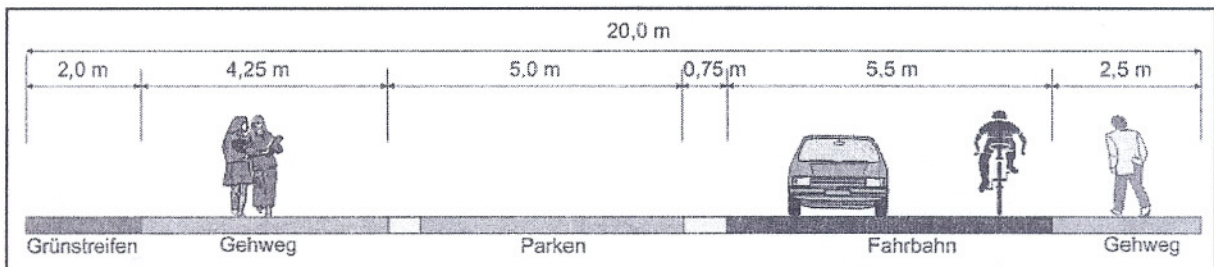


Bild 6.6: Strandstraße – Straßenquerschnitt mit Senkrechtparken

6.4.3 Verkehrsverlagerung aus der Reventloustraße

Die *Reventloustraße* wird wesentlich durch den ansässigen kleinteiligen Einzelhandel sowie die Gastronomie geprägt. Sie bildet mit der Lage direkt am Rathausvorplatz einen zentralen Bereich, der eine hohe Aufenthaltsfunktion für Fußverkehr darstellt. Momentan besteht eine Verkehrsberuhigung durch eine Einbahnstraßenregelung in Richtung *Dellenberg* sowie eine zeitlich begrenzte Fußgängerzone von 11.00 – 18.00 Uhr. Der Lieferverkehr und die Zufahrt zu den privaten Stellplätzen sind frei.

Eine gewünschte weitere Verkehrsberuhigung kann vertraglich durch eine zeitlich unbeschränkte Fußgängerzone erreicht werden. Hierbei wird eine höhere Akzeptanz durch den motorisierten Verkehr erwartet. Ein generelles Verbot für den Kraftfahrzeugverkehr ist aufgrund der bestehenden Kundenstellplatzanlagen nicht möglich.

Alternativ kann eine Vermeidung von Durchgangsverkehr beispielsweise durch eine punktuelle Sperrung südlich des Platzes am Rathaus erfolgen. Die Einbahnstraßenregelung wäre dann jeweils aufzuheben. Langfristig kann eine weitere Verkehrsberuhigung durch rückwärtige Erschließung der Kundenstellplätze angestrebt werden.

Eine Freigabe der Ausfahrt aus der *Reventloustraße* in die *Strandstraße* trägt dazu bei, dass der Verkehrsfluss vom Parkplatz am Rathaus in Richtung *Strandstraße* verbessert und der Abfluss durch den Abschnitt der Fußgängerzone verringert wird.

6.4.4 Flächendeckende Tempo-30-Zone

Es wurde durch den *Workshop zum Leitbild der Gemeinde Laboe* angeregt eine flächendeckende Tempo-30-Zone für die gesamte Ortslage Laboe zu prüfen.

Grundsätzlich besteht bereits jetzt in fast allen Gemeindestraßen eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h. Eine Ausnahme stellt der *Brodersdorfer Weg* dar. Das Einbinden dieser Straße in eine Tempo-30-Zonen-Regelung ist aufgrund des Charakters einer Hauptverkehrsstraße nicht zweckmäßig und Geschwindigkeitsüberschreitungen wären die Regel. Weiterhin stellt eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h einen Konflikt für den Öffentlichen Personenverkehr dar, der durch die Geschwindigkeit in Verbindung mit der dann typischen Vorfahrtregelung Rechts-vor-Links behindert wird.

6.4.5 Herstellen einer Südwestumfahrung über das Bundeswehrdepot

Im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wurde als langfristige Maßnahme das Herstellen einer Südumfahrung des Gemeindegebietes als zusätzliche Erschließung des südlichen Gemeindegebietes, besonders der „Marina“, und zur Erschließung von weiteren Entwicklungsflächen diskutiert.

Grundsätzlich führt eine solche zusätzliche Erschließung zu einer Verkehrsverlagerung auf die neue Erschließung mit gleichzeitiger Verkehrsreduktion im bestehenden Gemeindestraßennetz. Durch Auflösen der Sackgasse der Straße *Börn* findet eine verbesserte Erschließung der Marina statt.

Da für den Bau einer solchen Süderschließung erheblicher Grunderwerb des Munitionsdepots der Bundeswehr erforderlich ist und nach Angaben der Bundeswehrverwaltung aufgrund der Bedeutung auch langfristig am Erhalt des Standortes festgehalten werden soll, wird die Auswirkung dieser Maßnahme nach Abstimmung mit Vertretern der Gemeinde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht weiter untersucht.

6.4.6 Verkehrslenkung in Bereich der Ortszufahrten

An den Ortszufahrten im Zuge der *Kreisstraße K 30* besteht eine den jeweiligen Zielen zugeordnete wegweisende Beschilderung, der Parkplätze „Zentrum“, „Hafen“, „Strand“ und „Ehrenmal“. Besucher mit den Zielen „Zentrum“ und „Hafen“ werden durch wegweisende Beschilderung über die Ortszufahrt *Brodersdorfer Weg*, Besucher mit den Zielen „Strand“ und „Ehrenmal“ über die Ortszufahrt *Prof.-Munzer-Ring* geführt.

Diese Verkehrslenkung im Bereich der Ortszufahrten ist richtig und sinnvoll und daher zu erhalten. Unter Abschnitt 6.2.4 wird die logische Fortführung der Ausschilderung beschrieben (siehe auch Maßnahmenplan der **Anlage 4**).

6.5 Rad- und Fußverkehr

Zur Steigerung der Qualität im Rad- und Fußverkehr werden grundsätzliche Aspekte der verkehrlichen Infrastruktur der Gemeinde Laboe betrachtet.

Langfristig sollte bei infrastrukturellen Maßnahmen das Ziel einer Barrierefreiheit für den Fußverkehr verfolgt werden. Dabei sind an Knotenpunkten und an Querungsstellen auf Straßenniveau abgesenkte Borde vorzusehen. Eine weitere Beseitigung von Barrieren für in der Mobilität eingeschränkte Personen kann durch die im Abschnitt 6.3.3 genannte Umgestaltung des ZOB erreicht werden. Das Bild 6.7 stellt die Situation am ZOB Laboe sowie eine umgesetzte Barrierefreiheit beispielhaft dar.

Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger tritt zum Einen durch das Attraktivieren des Hafenvorfeldes und zum Anderen durch eine gestalterische Aufwertung der *Strandstraße* im Bereich der Promenade ein.

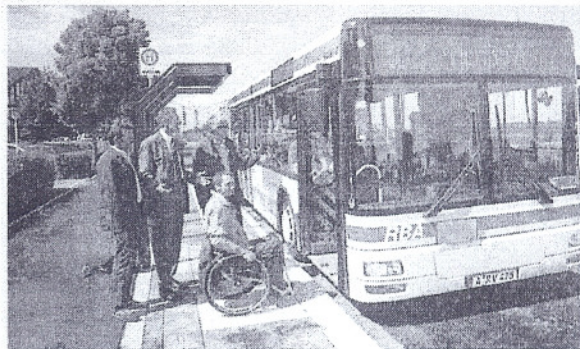


Bild 6.7: ZOB Laboe (links) – Beispiel für Barrierefreiheit (rechts)

Für den Radverkehr in der Ortslage sollte eine konsequente Führung auf der Fahrbahn angestrebt werden, die aus Sicht des *Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC)* als die für den Radverkehr sicherste Variante gilt. Vorhandene benutzungspflichtige Radwege sind ggf. mit der Verkehrsaufsicht aufzuheben.

Eine konkrete Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs wird für den Zweirichtungsradweg im Eckbereich des Restaurants „*Aukrog*“ empfohlen. Hier knickt der Fördewanderweg von der *Kreisstraße K 30* kommend ab und verläuft abseits der Straße in Richtung *Strandstraße*. Dieser Eckbereich ist aufgrund des bestehenden Bewuchses nur schwer zu überblicken und wird durch Vertreter der Gemeinde als Problembereich bezeichnet. Durch Grünschnitt, Markierung und einer vom Eckgrundstück abgesetzten Anbindung an den straßenbegleitenden Zweirichtungsradweges mit Nutzung eines Teils der südlich angrenzenden Grundstücksfläche kann die Situation deutlich entschärft werden.