



März 2020

Entwicklung eines Verkehrskonzepts für das Ostseebad Kühlungsborn

Endfassung



Arbeitskreis Verkehrskonzept

Gliederung

Gliederung.....	01
1. Vorbemerkung.....	04
1.1. Ausgangslage.....	04
➤ Strukturierung der Konzepterarbeitung.....	04
➤ Übergeordnete Zielvorstellung (Vision).....	05
➤ Konkretisierte Ziele.....	06
➤ Grundsätzliche Vorgehensweise zur Zielerreichung (Strategien).....	06
○ Strategie 1: Verringerung des Verkehrs.....	06
○ Strategie 2: Lenkung des Verkehrs.....	07
○ Strategie 3: Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	07
○ Strategie 4: Förderung eines umweltgerechten Verkehrs.....	07
➤ Maßnahmen zur Strategieumsetzung.....	08
➤ Gesamtkonzept.....	09
1.2. Berücksichtigung von Randbedingungen.....	09
➤ Der Zeitaspekt.....	09
➤ Geographische Struktur Kühlungsborns.....	10
➤ Altersstruktur der Bevölkerung und Gäste Kühlungsborns.....	10
➤ Wirtschaftliche Monostruktur Kühlungsborns.....	10
➤ Das Komplexitätsproblem.....	11
➤ Alternative Vorschläge Minderheitsmeinungen.....	13
1.3. Teilnehmer des Arbeitskreises (AK).....	13
2. Das Verkehrskonzept – Ergebnisse.....	15
2.1. Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie "Verringerung des Verkehrs".....	15
2.1.1. Verkehrsberuhigung der Strandstraße.....	15
➤ Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	17
2.1.2. Umwidmung des nördlichen Fußgänger-/ Radweges in der Ostseeallee	19
➤ Verbesserung der Ausstiegsmöglichkeiten für Busreisende (Fahrtrichtung von KB-Ost nach KB-West)	19

2.1.3. Vom Individualverkehr zum ÖPNV.....	20
➤ Einrichtung einer City-Bus-Linie.....	20
○ Vorschlag: Doppelroute.....	20
➤ Ausbau des Linienverkehrs im Regio Bus (Kröpelin, Rostock, Neubukow)	21
2.2. Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie "Lenkung des Verkehrs".....	21
2.2.1. Optimierung der Parksituation.....	22
➤ Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahme.....	25
○ Bau eines Parkhauses in Kühlungsborn West.....	25
○ Einrichtung von Auffangparkplätzen am Ortsrand.....	27
2.2.2. Verkehrsleitsystem / Parkleitsystem.....	29
➤ Durchgangsverkehr – Verkehrsführung.....	30
➤ Parkleitsystem.....	30
2.2.3. Radwegenetz.....	32
➤ Vorschläge zur Optimierung der Radwegesituation.....	33
○ Radweg Neue Reihe von West nach Ost.....	33
▪ Weiterführung des Radwegs ab "Stiller Winkel"	34
▪ Beleuchtung auf dem gesamten Radweg	35
○ Fahrradfahren im Stadtwald.....	35
○ Radweg Schlossstraße ab Einmündung Neue Reihe bis Grüner Weg.....	37
○ Radweg Grüner Weg.....	37
○ Fuß-/Radweg Doberaner Straße zum Hafen (Hafenstraße).....	38
○ Ostseeradwanderweg E9 als Teil des Fahrradnetzes Kühlungsborns.....	39
2.2.4. Radwegenetz in der Region.....	42
2.3. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	42
2.3.1. Erhöhung der Sicherheit bei großen Kreuzungen und Einmündungen.....	43
➤ Kreisverkehr Kreuzung Cubanzestraße / Ulmenstraße.....	43

➤ Bahnhof Mitte: Abbiegung von der südlichen Strandstraße in die Cubanzestraße.....	45
➤ Kreisverkehr an der Seebrücke.....	45
➤ Einmündung Schlossstraße / Neue Reihe.....	45
➤ Kreuzung Neue Reihe / Friedrich-Borgwardt-Straße.....	46
2.4. Umweltgerechter Verkehr.....	46
➤ Baltic Park.....	46
➤ Ladestationen für E-Bikes.....	46
➤ Ladestationen für E-Mobile.....	47
3. Überprüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	49
4. Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	49
5. Implementierung eines Umsetzungscontrollings.....	51

1. Vorbemerkung

1.1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis des *Arbeitskreises Verkehr* zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes für das Ostseebad Kühlungsborn. Die Aufgabe des Arbeitskreises bestand ursprünglich in der Zusammenfassung, Ergänzung und Strukturierung der von den Fraktionen der Stadtvertreterversammlung (SVV) gesammelten Vorschläge von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation Kühlungsborns. Damit sollte anschließend auf Basis der Analyse der Verkehrssituation Kühlungsborns durch die Merkel Ingenieur Consult ein umsetzbares Verkehrskonzept erstellt werden (Merkel Consult in Zusammenarbeit mit dem Bauamt).

Schon bei der Strukturierung der Vorgehensweise kam der Arbeitskreis zu dem Schluss, dass die Aufgabenstellung nicht zielführend sei; d.h. dass damit keine widerspruchsfreie Zusammenführung der vorliegenden Einzelvorschläge und somit auch keine sinnvolle Vorarbeit für die weiter Entwicklung und Umsetzung eines Verkehrskonzeptes geleistet werden kann.

Wir haben deshalb beschlossen, einen in sich geschlossenen Gesamtorschlag für ein Verkehrskonzept zu erstellen, wobei wir sowohl die Ergebnisse der Merkel Consult als auch die vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigen wollten. Dies erforderte eine andere Strukturierung der Vorgehensweise, die im Folgenden kurz dargestellt wird.

1.2. Strukturierung der Konzepterarbeitung

Unsere Arbeit haben wir an den Grundlagen des strategischen Managements orientiert und angepasst auf unsere Aufgabenstellung angewandt. Mit diesem Konzept werden auf Basis einer übergeordneten Zielvorstellung (Vision)

- konkretisierte Ziele,
- darauf aufbauende grundsätzliche Vorgehensweisen zur Zielerreichung (Strategien),
- konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Strategien entwickelt sowie
- der Umsetzungsprozess durch ein strategisches Controlling (Umsetzungscontrolling) begleitet (Der entscheidende Erfolgsfaktor von Konzepten jeglicher Art – auch im Rahmen des strategischen Managements - ist, dass sie auch umgesetzt werden. Aus diesem Grund haben wir Vorschläge zur Umsetzung gemacht sowie ein einfaches aber wirkungsvolles Umsetzungscontrolling empfohlen, obwohl dies eigentlich keiner originäre Ausgabe der Konzepterstellung ist).

Strukturierte Vorgehensweise



Übergeordnete Zielvorstellung (Vision)

Die Vision beantwortet – bezogen auf Kühlungsborn – die Frage, wie sich die Bürger die langfristige Entwicklung des Ortes vorstellen. An ihr sollte sich das gesamte kommunalpolitische Handeln orientieren. Diese Vision gibt es, ebenso wie in vielen Städten und Gemeinden, in Kühlungsborn noch nicht. Da der Arbeitskreis weder beauftragt noch ermächtigt ist, für Kühlungsborn eine Vision festzulegen, haben wir uns mit einer allgemeinen Beschreibung, die sicher von den allermeisten Bürgern Kühlungsborn mitgetragen werden kann, beholfen.

Diese lautet:

Wir und unsere Kinder wollen und sollen auch in 10, 15 und 20 Jahren noch gerne in Kühlungsborn leben

An dieser Maxime haben wir unser weiteres Arbeiten orientiert.

Konkretisierte Ziele

Die von uns gewählte Vision haben wir in ein konkretes Ziel umgesetzt. Die Entscheidung der Stadtvertreter, ein Verkehrskonzept entwickeln zu lassen, beruht darauf, dass man mit der augenblicklichen Verkehrssituation nicht zufrieden ist und auch – wenn man nichts unternimmt – für die Zukunft eher eine Verschlechterung erwartet. Hieraus haben wir abgeleitet, dass die Verkehrslage entspannt werden muss. Unsere Zielformulierung lautet deshalb:

**Das Ziel des Verkehrskonzeptes liegt in
einer Entspannung
der Verkehrssituation Kühlungsborns**

Grundsätzliche Vorgehensweise zur Zielerreichung (Strategien)

Das gesetzte Ziel, die Entspannung der Verkehrssituation Kühlungsborns, soll mit vier strategischen Ansatzpunkten, die sich gegenseitig ergänzen und zum großen Teil verstärken, erreicht werden. Alle bisher vorgeschlagenen Maßnahmen werden durch diese Strategien abgedeckt.

Strategie 1: Verringerung des Verkehrs

Die Verringerung des Verkehrs innerhalb des Ortes ist ein wesentlicher Aspekt zur Entspannung der Verkehrssituation. Sie beinhaltet fünf Hauptstoßrichtungen:

- Anwendung moderner zukunftsweisender Verkehrssysteme (ein Verkehrssystem umfasst die Verkehrsinfrastruktur mit den notwendigen Verkehrsmitteln und Leitsystemen für deren Koordinierung),
- Reduzierung des Verkehrs,
- Verhinderung von Verkehr (da wo es notwendig und auch möglich und sinnvoll erscheint),
- Bündelung des Verkehrs (vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr),
- Beruhigung und Entschleunigung des Verkehrs (z. B. partielle Tempolimits),

Strategie 2: Lenkung des Verkehrs

Die Lenkung des Verkehrs ist ein Teilaspekt moderner Verkehrssysteme. Sie umfasst:

- die Verkehrslenkung unterschiedlicher Teilnehmer (z. B. Tagestouristen, Mehrtagesurlauber und auch Einwohner) sowie die Schaffung von Anreizen und Vorgaben, um eine Verkehrssteuerung zu ermöglichen,
- den Verkehrsausbau (z. B. die Schließung von Lücken im Radwegesystem oder den Ausbau des Regionalverkehrs, soweit aus kommunaler Sicht beeinflussbar),
- die durch die Beruhigungs- und Entschleunigungsmaßnahmen gesetzten Anreize, die zu anderen – gewünschten – Verkehrsrouten veranlassen.

Strategie 3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine wichtige Aufgabe für alle für die Verkehrssituation verantwortlichen Stellen und auch für die Verkehrsteilnehmer. Hierzu zählen u. a.

- die Beseitigung von Unfallschwerpunkten durch bauliche Maßnahmen,
- die eindeutige Kennzeichnung der Verkehrsführung (wenn notwendig auch die Entfernung überflüssiger Verkehrsschilder),
- soweit möglich die Trennung von Fahrwegen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger),
- die Sicherstellung der Einhaltung der Verkehrsregeln.

Strategie 4: Förderung eines umweltgerechten Verkehrs

Prinzipiell belastet jeglicher Verkehr die Umwelt in mehr oder weniger großem Umfang. Da die Mobilität eine nicht verzichtbare Voraussetzung menschlicher Existenz ist, soll sie nicht verhindert, sondern gefördert werden, aber unter dem Aspekt der möglichst geringen Umweltbelastung. Wichtige Ansatzpunkte sind beispielsweise

- die oben bereits erwähnte Bündelung des Verkehrs, die zu weniger Schadstoffen und sonstigen Belästigungen (z. B. Lärm) führen soll,
- die Förderung der E-Mobilität (Ladestationen für E-Autos und auch E-Bikes)
- die Schaffung von Anreizen zum (teilweisen Umstieg) auf weniger umweltschädliche Verkehrssysteme

- die Sicherstellung eines fließenden Verkehrs (Stauvermeidung, intelligente Verkehrsführung, Optimierung des Verhältnisses von Vorfahrtstraßen zu untergeordneten Nebenstraßen, sinnvolle Tempolimits zur Verringerung des Schadstoffausstoßes usw.)

Maßnahmen zur Strategieumsetzung

Alle Maßnahmen, die mit den vorgestellten Strategieansätzen entwickelt werden, müssen aufeinander abgestimmt und – wo notwendig – zu allseits akzeptablen Kompromissen geführt werden. Erst darauf hin kann hieraus ein sinnvolles und zukunftsfähiges Verkehrskonzept für Kühlungsborn entstehen. (Insgesamt wurden von den Fraktionen der SVV 57 Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, die durch Aussortierung von doppelten Vorschlägen und Zusammenfassung von Vorschlägen mit ähnlichem Inhalt auf 37 gekürzt wurden. Hinzu kamen eigene Ideen des Arbeitskreises.)

Jede Einzelmaßnahme wurde nach ausgewählten Kriterien bewertet:

- Ist die Maßnahme zielführend?
 - Unterstützt sie die ausgewählte Strategie?
- Wer ist von der Maßnahme betroffen?
 - Hier müssen die Interessen und Bedürfnisse der verschiedenen Gruppen berücksichtigt werden. Wir haben sechs Gruppen definiert und in unsere Überlegungen einbezogen. Dies sind
 - Die Bürger Kühlungsborns,
 - Tagesgäste
 - Mehrtagesgäste
 - Das Beherbergungsgewerbe (gewerblich und privat)
 - Der Handel
 - Die Gastronomie
 - Sonstige (z. B. Umweltschutz)
- Welche Vor- und/oder Nachteile entstehen für die Betroffenen?
- Wie kann, wenn notwendig, die Maßnahme angepasst werden, um die Nachteile zu vermeiden bzw. wenigstens zu verringern?
- Wie beeinflusst jede Maßnahme andere Maßnahmen?
- Können entstehende Konflikte aufgrund der gegenseitigen Beeinflussung gelöst werden?
- Wie lange dauert voraussichtlich die Umsetzung der Maßnahme?
- Welche Kosten ergeben sich hieraus?

- Dies konnte meistens nur geschätzt werden, was als erster Schritte ausreichend ist. Die tatsächlichen entstehenden Kosten müssen bei der Umsetzung der Maßnahmen noch detailliert ermittelt werden.
- Welche Priorität hat die Maßnahme bei der Umsetzung?

Gesamtkonzept

Am Ende dieser Vorgehensweise ergibt sich ein in sich geschlossenes und im weitesten Sinne widerspruchsfreies Gesamtkonzept, **das Verkehrskonzept Kühlungsborns**.

Sollten im Rahmen des Entscheidungsvorgangs über die Annahme und Umsetzung des Verkehrskonzeptes durch die SVV sachliche Änderungen und/oder Ergänzungen vorgenommen werden, müssen sie auf Kompatibilität mit dem Gesamtkonzept überprüft werden. Dies bedeutet konkret, dass jede Änderung bzw. Ergänzung auf ihren Einfluss auf andere vorgeschlagene Maßnahmen überprüft und evtl. nochmals angepasst werden muss, um das Ergebnis des **widerspruchsfreien Gesamtkonzeptes** zu erhalten. Eventuell müssen auch die anderen von der Änderung betroffenen Maßnahmen nochmals überarbeitet und angepasst werden.

1.2. Berücksichtigung von Randbedingungen

Der Zeitaspekt

Die Vision beschreibt den idealen Zustand einer Situation in ferner Zukunft. Der Zeithorizont bezieht sich dabei häufig auf mehrere Jahrzehnte. Gerade im Rahmen der Verkehrsentwicklung vollziehen sich im Augenblick radikale Entwicklungen. Dies betrifft neben neuen Antriebssystemen komplett neue Fortbewegungsmittel (z. B. Lufttaxis), neue Organisationsformen der Fortbewegung (z. B. Carsharing) und damit auch neue Eigentümerstrukturen der Fortbewegungsmittel. Man kann davon ausgehen, dass sich der Verkehr, so wie wir ihn kennen, in einiger Zeit derart verändert, so dass er mit heute nicht mehr zu vergleichen ist. Maßnahmen, die aktuelle Verkehrsprobleme lösen, könnten dann zum Teil überflüssig werden.

Das Problem ist, dass wir nicht voraussagen können, wie lange es dauert, bis diese kurz beschriebene Zukunft Gegenwart wird, in 10, 20 oder 30 Jahren? Dieses Dilemma muss jede Entwicklung eines Verkehrskonzeptes lösen.

Eine Lösung wäre, diese Entwicklungen zu ignorieren und so zu tun als würden sie nicht stattfinden. Die Alternative wäre, nichts zu tun, da sich ja eh alles über kurz oder lang ändert. Beide Ansätze lösen unsere aktuellen Verkehrsprobleme nicht wirklich und schaffen neue vielleicht viel schwerwiegendere Probleme in naher oder ferner Zukunft.

Der Arbeitskreis hat deshalb beschlossen, sich zuerst auf die aktuelle Situation zu konzentrieren. Dabei versuchen wir, sich abzuzeichnende Entwicklungen einzubeziehen (z. B. Ausbau

der Elektromobilität). Prinzipiell wollen wir keine Lösungen vorschlagen, die nicht reversibel sind und dadurch die Anpassung an neue Situationen erschweren oder gar verhindern. Trotzdem versuchen wir, die Verkehrssituation in Kühlungsborn soweit zu entspannen, dass wir damit in den nächsten Jahren und evtl. darüber hinaus gut mit ihr leben können. Dies bedeutet gleichzeitig, dass das Verkehrskonzept nicht abgeschlossen ist, sondern regelmäßig überprüft werden muss, ob zum Beispiel technologische Entwicklungen oder soziopolitische Änderungen eine Anpassung unserer Lösungen erfordern.

Geographische Struktur Kühlungsborns

Kühlungsborn ist dadurch gekennzeichnet, dass sich in ihrer Mitte ein ausgedehntes Waldgebiet, der Stadtwald, befindet. Hierdurch besteht im Norden (Ostseeallee) ein sehr enger und im Süden (Neue Reihe) ein etwas breiterer Flaschenhals, der durch die Umgehungsstraße (Grüner Weg) geringfügig entschärft wird. Dies erschwert die Verkehrsplanung enorm. Zum Beispiel ist die Einrichtung von Fußgängerzonen kaum möglich, da keine Entlastungs- bzw. Alternativstraßen zur Anlieferung vorhanden sind oder gebaut werden können. Dies betrifft in besonderem Maße die Ostseeallee und eingeschränkt auch die Strandstraße.

Wir mussten diese geographischen Gegebenheiten berücksichtigen und zum Teil auf optimale Lösungen verzichten. Der Vorschlag eines Eingriffs in den Stadtwald oder dem Waldstreifen zwischen Ostseeallee und Strand kam für uns aus Umweltschutzgründen nicht in Frage (und wäre wohl auch bei den zuständigen Behörden nicht genehmigungsfähig).

Altersstruktur der Bevölkerung und Gäste Kühlungsborns

Aufgrund der wirtschaftlichen Gegebenheiten ist in Kühlungsborn mit einer zunehmenden Veränderung der Alterspyramide hin zu einem wachsenden Anteil älterer Bürger zu rechnen. Die Altersstruktur der Gäste zeigt offensichtlich Schwerpunkte bei jüngeren Gästen (Familien mit kleinen und schulpflichtigen Gästen) und Gästen im Rentenalter (hier besonders in der Zwischensaison). Auf die eingeschränkte Mobilität dieser Gästegruppen und dem älter werdenden Anteil der ansässigen Bevölkerung muss das Verkehrskonzept Rücksicht nehmen.

Wirtschaftliche Monostruktur Kühlungsborns

Der Wirtschaftsschwerpunkt Kühlungsborns ist der Tourismus. Bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen muss dies berücksichtigt werden. Es müssen tragfähige und akzeptierbare Lösungen gefunden werden, die unser Ziel der Entspannung des Verkehrs fördern ohne das Tourismusgewerbe nachhaltig zu schädigen.

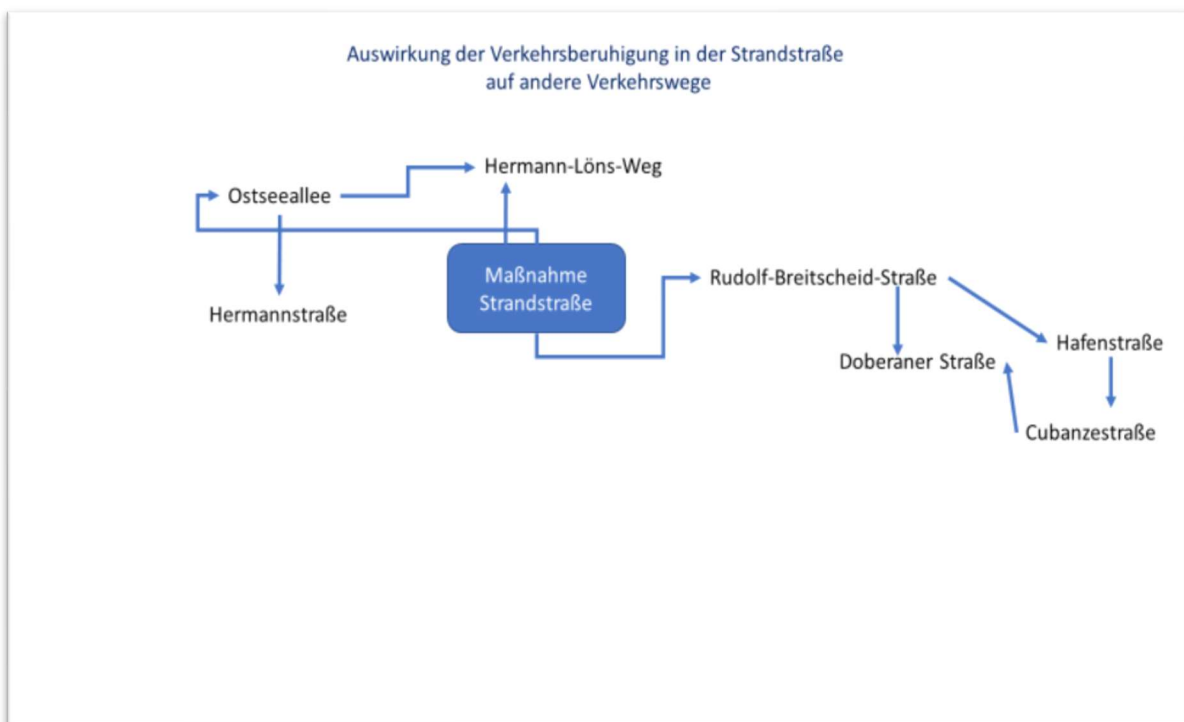
Das Komplexitätsproblem

Fast jede der im Verkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen hat neben den direkten Auswirkungen auf die betroffenen Verkehrswege auch Auswirkungen auf andere Straßen und auf andere Maßnahmen. So ist zum Beispiel bei der Sperrung einer Straße der Verkehr nicht automatisch weg; er ist nur woanders (zum Beispiel auf Ausweichstrecken). Dies ist oft gewollt, in manchen Fällen aber nicht erwünscht und erfordert eventuell weitere Anpassungsmaßnahmen.

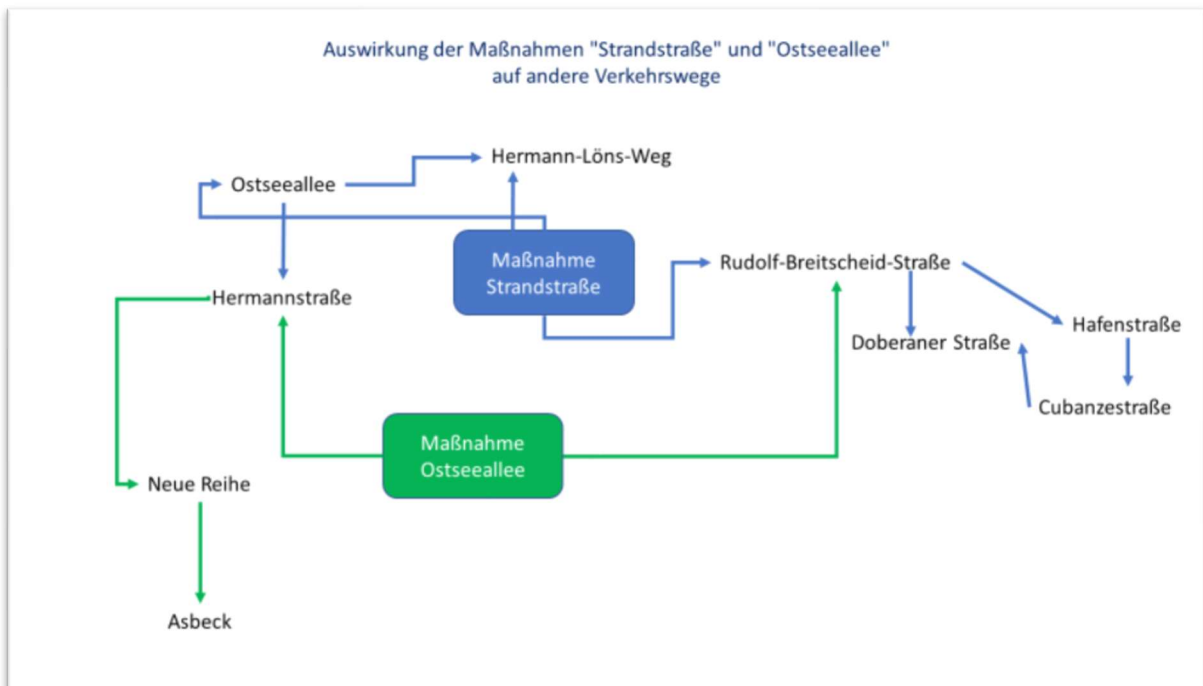
Ebenso können sich Maßnahmen in ihrer Wirkung gegenseitig behindern, oft auch neutralisieren. Will man in einem Ort eine Verkehrsberuhigung dadurch erreichen, dass man die Kraftfahrzeuge möglichst außerhalb des Ortes auffängt (z. B. an sogenannten Auffangparkplätzen), so wird dies durch den Bau eines Parkhauses im Ort konterkariert, da dieses Parkhaus Kraftfahrzeuge anzieht. Adäquat dazu würde dies auch für die Beibehaltung der Parkplätze in der Strandstraße zutreffen (siehe Kap. 2.1.1.). Manchmal sind derartige gegenseitige Behinderungen der Wirkungen verschiedener Maßnahmen aber nicht vermeidbar und werden im Sinne einer Gesamtlösung akzeptiert.

Insgesamt wird durch diese Effekte die Planung eines Verkehrskonzeptes sehr viel komplexer, und es entstehen dadurch oft kaum zu lösende Komplexitätsprobleme. Ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept muss deshalb dieses Komplexitätsproblem durch vertretbare Kompromisse verringern, wobei dann oft optimale Lösungen nicht mehr möglich sind. An nachfolgendem Beispiel von drei vorgeschlagenen Maßnahmen (die weiter unten detailliert beschrieben werden) soll das Komplexitätsproblem deutlich gemacht werden.

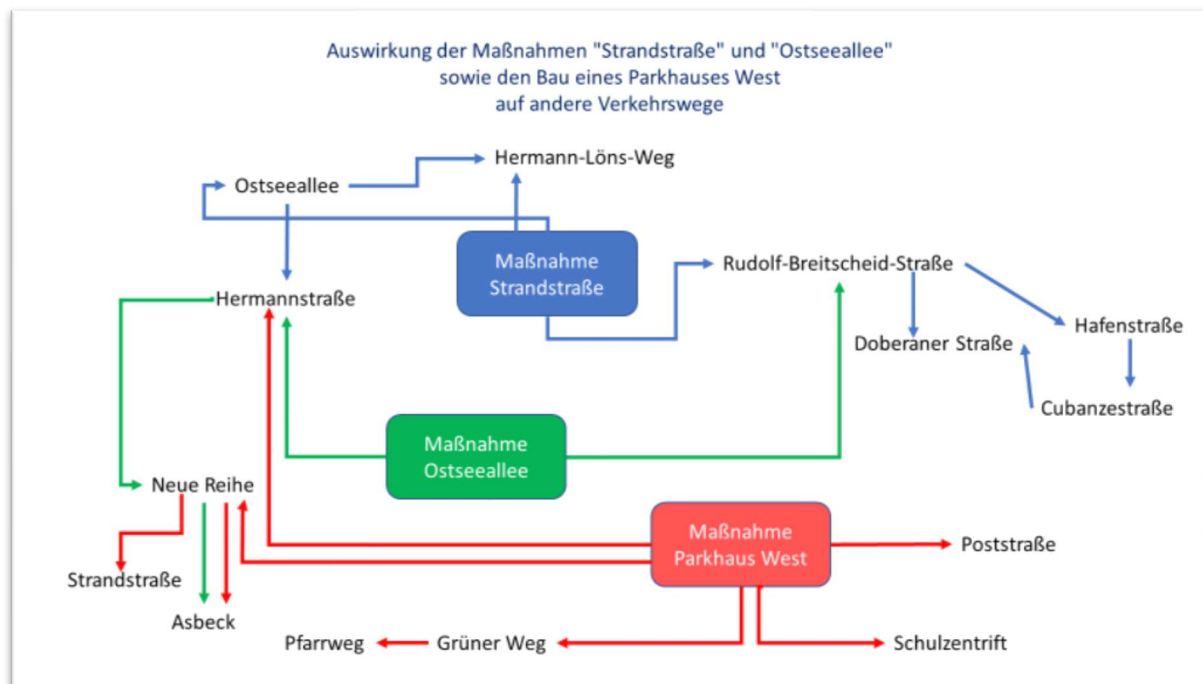
Die Maßnahme zur Beruhigung der Strandstraße wirkt sich auch auf angrenzende Straßen aus:



Bezieht man die Maßnahme der Umwandlung der Ostseeallee in eine Fahrradstraße mit ein, wird das Komplexitätsproblem deutlicher.



Noch komplexer wird die Situation bei der Einbeziehung der 3. Maßnahme, den Bau eines Parkhauses West



Neben den Einflüssen der verschiedenen Maßnahmen auf die Verkehrswege kommen natürlich noch andere Ebenen ins Spiel. Dies wären zum Beispiel Auswirkungen

- auf die Verhaltensweisen der Bürger und Gäste,
- auf das Beherbergungsgewerbe und private Anbieter von Ferienwohnungen,
- auf die Gastronomie und die sonstige Wirtschaft Kühlungsborn und
- auf den Rahmen der Gesetze und sonstigen Vorschriften.

Die gesamte Komplexität kann nur einigermaßen durch ihre Reduzierung gelöst werden. Dies geschieht dadurch, dass man nur die offensichtlich wesentlichen Aspekte behandelt und versucht miteinander in Einklang zu bringen.

Dieser pragmatische Lösungsansatz kann natürlich nicht zu einer optimalen Situation führen, aber zu einem Ergebnis, das eine hohe Akzeptanz erreicht und die Verkehrssituation Kühlungsborns signifikant verbessert.

Alternative Vorschläge (Minderheitsmeinungen)

Die Suche nach dem besten Weg zum Ziel gestaltet sich oft schwierig, obwohl alle Beteiligten dasselbe Ziel anstreben. Dies liegt zum einen am unterschiedlichen Erfahrungshintergrund, aber auch an verschiedenen Interessen und Einschätzungen der Ausgangsposition. Oft kann man sich dann nur auf eine gemeinsame Lösung verständigen, indem einige auf ihre Position verzichten. Der Arbeitskreis hat sich darauf verständigt, in solchen Fällen auf einen einzigen "gemeinsamen" Vorschlag zu verzichten und nimmt deshalb die alternativen Lösungsvorschläge in seinen Bericht auf. Dabei werden für jeden Alternativvorschlag die Vor- und Nachteile mit aufgeführt. Wir sehen darin keine Schwächung oder Verwässerung unserer Vorschläge, sondern eine Bereicherung für die Diskussion um das Ringen um die beste Maßnahme zur Beseitigung eines Problems bzw. zur Entspannung unserer Verkehrssituation. Dies entspricht auch unserem Nebenziel, einen fraktionsübergreifenden Gesamtvorschlag für das Verkehrskonzept anzubieten.

1.3. Teilnehmer des Arbeitskreises (AK)

Der Arbeitskreis Verkehrskonzept setzte sich aus 9 Mitgliedern zusammen.

Ständige Mitglieder, die den Kern des AK bildeten waren

- Bartelmann, Andreas (SV, CDU)
- Braun, Axel (Seniorenbeirat)
- Koopmann, Jörg (UWG)
- Maisel, Helmut (Projektleitung)
- Neisius, Uwe (CDU)

Einige Mitglieder konnten aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit nur teilweise mitwirken. Dies waren

- Westphal, Peggy (Leiterin des Bauamtes)
- Zielinski, Stefanie (Leiterin des Bürgerbüros)
- Oberwalder, Thomas (Fraktion Grüne/SPD)
- Langguth, Frank (Linke/Kühlungsborner Liste)
- Gieseke, Carsten (UWG – Vertreter von Herrn Koopmann).

2. Das Verkehrskonzept – Ergebnisse

Die in den folgenden Teilkapiteln dargestellten Maßnahmen sind lediglich Vorschläge für eine Entspannung der Verkehrssituation Kühlungsborns und müssen von der Stadtvertreterversammlung bewertet und unter Berücksichtigung der Anregungen der Bürger verabschiedet werden. Eventuell gewünschte Änderungen oder Ergänzungen bei einzelnen Vorschlägen werden anschließend vom Arbeitskreis Verkehrskonzept eingearbeitet. Dabei achten wir besonders auch darauf, dass die Ganzheitlichkeit des Konzeptes nicht verletzt wird.

Die endgültige Fassung des Konzepts wird dann von der SVV beschlossen.

2.1. Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie "Verringerung des Verkehrs"

Die Stadtvertreterversammlung hat sich bereits im September/Okttober 2018 mit einigen Teilaspekten des Verkehrskonzeptes befasst und den Vorschlag zur Verkehrsberuhigung der Strandstraße, zur Umwidmung der Ostseeallee und zum Bau eines Parkhauses West angenommen und beschlossen. Der Arbeitskreis Verkehrskonzept hat dabei darauf hingewiesen, dass sich bei der Zusammenfassung der Vorschläge zu einem Gesamtkonzept noch Änderungen ergeben könnten, die eventuell eine Revision der Beschlüsse erforderlich machen.

Wir sind jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass dies nicht nötig ist, da wir im Rahmen des Gesamtkonzepts für die genannten Vorschläge keine Veränderungen erforderlich hielten. Trotzdem sollten sie jetzt im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept noch einmal bewertet werden, vor allem weil jetzt unsere Philosophie der Entspannung der Verkehrssituation deutlicher wird.

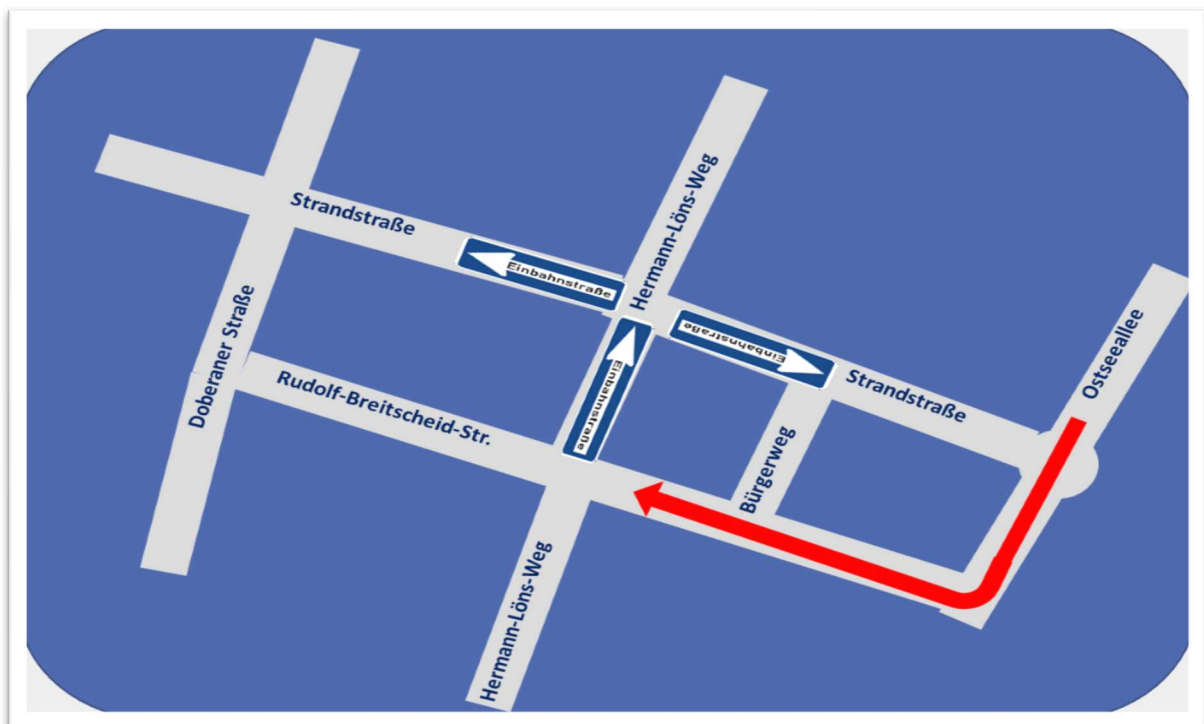
2.1.1. Verkehrsberuhigung der Strandstraße

Die Strandstraße ist eine der meist frequentierten Straßen Kühlungsborns. Besonders in der Hauptsaison treffen hier die unterschiedlichsten Fortbewegungsmittel (Kraftfahrzeuge, Radfahrer und auch Fußgänger) geballt aufeinander. Verschärft wird die Situation dadurch, dass das Fahrradfahren entgegengesetzt der Einbahnstraße erlaubt ist. Die Schaffung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs auf dem Bürgersteig ist wegen der hohen Verkehrsdichte (bezogen auf Fußgänger und Radfahrer) nicht sinnvoll, obwohl er größtenteils die gesetzlich vorgeschriebene Mindestbreite von 2,5m hätte (auf beiden Seiten).

Eine gewünschte Entspannung der Verkehrssituation muss jedoch bestimmte Gegebenheiten berücksichtigen.

- (1) In der Strandstraße gibt es eine große Anzahl von Ferienwohnungen und Hotels. Für die Gäste stehen Stellplätze zur Verfügung. Über deren Anzahl gibt es keine exakten Angaben, jedoch gehen Schätzungen von weit mehr als 200 Plätzen aus. Das bedeutet, dass die Feriengäste die Möglichkeit haben müssen, schon aufgrund der unterschiedlichen Ankunftszeiten, jederzeit an die für ihr Quartier vorgesehenen Stellflächen heranfahren zu können.
- (2) Die Strandstraße hat die Funktion als zentrale Einkaufsstraße. Hierfür stehen insgesamt 15 Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Jede Entscheidung über den Verbleib oder Wegfall dieser Stellplätze darf die Einkaufsfunktion nicht gefährden.
- (3) Die Strandstraße wird von vielen Autofahrern als Durchfahrtstraße genutzt.

Als erster Schritt der Verkehrsberuhigung soll der Durchgangsverkehr verhindert bzw. stark verringert werden. Hierzu schlagen wir vor, die Einbahnstraßenregelung des Hermann-Löns-Weges zwischen der Rudolf-Breitscheidstraße und der Strandstraße umzukehren. An der Kreuzung mit der Strandstraße soll dann wie bisher die Weiterfahrt in Richtung Doberaner Straße (links abbiegen) sowie die Fahrt in Richtung Ostseerallee (rechts abbiegen) möglich sein. Das bedeutet, dass auch die Einbahnstraßenregelung in der Strandstraße zwischen der Kreuzung mit dem Hermann-Löns-Weg und der Einmündung in die Ostseerallee umgedreht werden muss. Somit ist aus der Ostseerallee kein direktes Abbiegen in die Strandstraße und somit kein Durchgangsverkehr mehr möglich. Die Abfahrt würde über die Rudolf-Breitscheid-Straße erfolgen. (siehe nachfolgende Abbildung).



Die Verkehrsführung im Bürgerweg bleibt unangetastet. Das Befahren ist weiterhin in beide Richtungen möglich, jedoch beim Einbiegen in die Strandstraße nur noch gemäß der neuen Einbahnstraßenregelung.

Bei der gesamten Maßnahme werden die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr und den Radverkehr beachtet und während der Einführungsphase (ca. 1 Jahr) regelmäßig geprüft.

Zusätzlich wird vorgeschlagen:

- Das Befahren der Strandstraße gegen die Einbahnstraßenrichtung wird für Fahrräder weiter erlaubt.

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahme

➤ Ist die vorgeschlagene Maßnahme zielführend?

Durch die Einbahnstraßenregelung jeweils von der Kreuzung Strandstraße / Hermann-Löns-Weg in Richtung Ostseeallee bzw. Doberaner Straße ist der Durchgangsverkehr nicht mehr möglich bzw. nur noch über Umwege. Dies führt zu einer Verringerung des Verkehrs in der Strandstraße. Zusätzlich befahren die Nutzer nur einen Teil der Strandstraße. Beim Einfahren in die Strandstraße biegt man – je nachdem welches Geschäft oder Restaurant man aufsuchen will nach rechts oder links ab und fährt danach weiter in derselben Richtung hinaus. Dies halbiert in etwa den Verkehr der Besucher der Strandstraße, was adäquat auch für die Gäste der Ferienunterkünfte gilt. Die Maßnahme ist deshalb zielführend, weil sie den Verkehr entspannt.

➤ Wer ist betroffen?

- Betroffen von der Maßnahme sind
 - Anlieger
 - Zulieferer
 - Einzelhandelsgeschäfte
 - Bäckereien
 - Gastronomie
 - Hotels und Ferienwohnungen und somit
 - Urlaubsgäste

➤ Vorteile der geänderten Verkehrsführung

- Alle Hotels und Ferienwohnungen können weiterhin angefahren werden.
- Alle Geschäfte können weiterhin erreicht werden.
- Der Durchgangsverkehr wird wesentlich erschwert und dadurch stark verringert.
- Die Nutzer befahren nur einen Teil der Straße
- Radfahrer können weiterhin gegen die Einbahnstraße fahren

➤ Notwendige Anpassungsmaßnahmen

- Es ist von einer Zunahme des Verkehrs in der Rudolf-Breitscheid-Straße auszugehen. Um den Verkehrsfluss zu verbessern, sollten die Engstelle an der

Mutter-Kind-Klinik und die Aufpflasterungen beseitigt werden (nach Prüfung). Vor der Mutter-Kind-Klinik müsste eine Barriere errichtet werden, die – vor allem für Kinder – das direkte Überqueren der Straße verhindert. Der bisher angedeutete Übergang ist überflüssig, zumal er nicht auf den gegenüberliegenden Bürgersteig, sondern direkt in die Büsche führt.

Übergang an Mutter-Kind-Klinik



- Die Aufnahmefähigkeit der Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße / Doberaner Straße muss geprüft und wenn notwendig durch geeignete Maßnahmen (Zusatzspuren, Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen oder Ampeln etc.) verbessert werden.
- Der Bäderexpress muss seine Route der veränderten Einbahnstraßenregelung in der Strandstraße anpassen.
- Die Lieferanten müssen ebenfalls ihre Route anpassen
- Eventuell ist es notwendig, im Bereich der Kreuzung Strandstraße / Hermann-Löns-Weg den ersten Parkplatz (in Richtung Süden) nach vorne zu verlagern, damit auch größere Fahrzeuge problemlos einbiegen können.

➤ **Einfluss auf andere Maßnahmen**

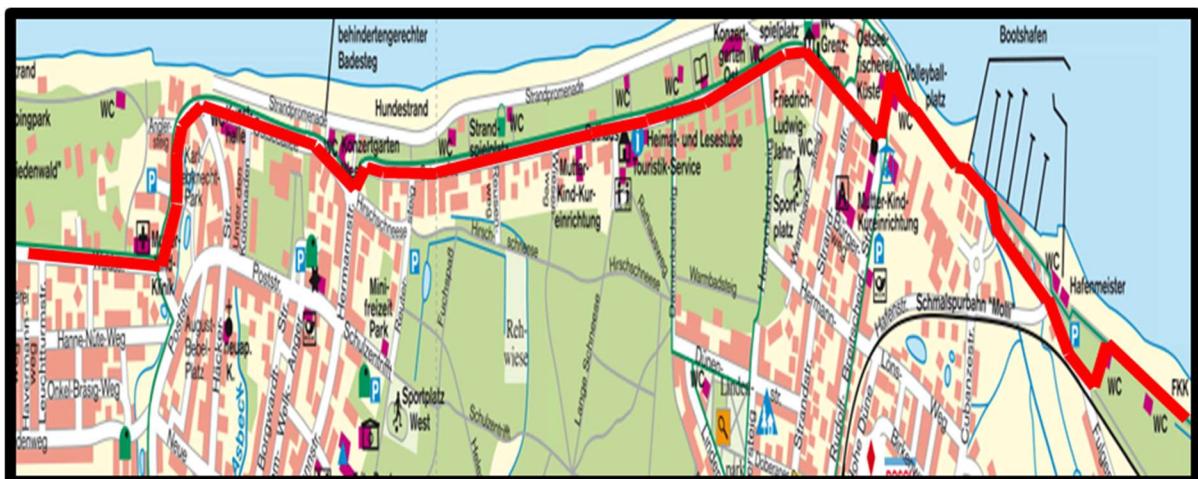
- Da ein Teil des Verkehrs nach Norden geleitet wird, kann sich das Verkehrsaufkommen in der Ostseeallee geringfügig erhöhen.
- Ebenso ist mit einer Zunahme des Verkehrs in der Rudolf-Breitscheid-Straße und dem Hermann-Löns-Weg zu rechnen. Unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes können diese leicht negativen Einflüsse akzeptiert werden. Eventuell werden sie durch die allgemeine Verkehrsberuhigung sogar überkompensiert.

- **Dauer der Umsetzung**
 - Die Umsetzung kann relativ schnell erfolgen, da die baulichen Maßnahmen (Absperrbarrieren, Regelung an der Kreuzung Rudolf- Breitscheid-Straße / Doberaner Straße) wenig Aufwand erfordern.
- **Kostenschätzung**
 - Die Kosten werden als gering eingeschätzt
- **Prioritätenfestlegung**
 - Generell hat die Maßnahme eine hohe Priorität, da schon seit längerer Zeit eine Lösung für die Strandstraße gesucht wird.

2.1.2. Umwidmung des nördlichen Fußgänger-/Radweges in der Ostseeallee

Der nördlich der Ostseeallee verlaufende Fußgänger-/Radweg wird in einen Fußgängerweg mit zusätzlicher Nutzungserlaubnis durch Radfahrer umgewandelt. Das bedeutet, dass die Radfahrer die Wahl haben, entweder den Fußgängerweg oder die Straße zu benutzen. Sollte die Nutzung der Straße durch Radfahrer dadurch stark zunehmen, können die Aufpflasterungen war nicht entfernt aber an beiden Rändern etwas verkürzt werden, so dass die Radfahrer nicht gezwungen sind über die Aufpflasterungen zu fahren (was sonst die Unfallgefahr erhöhen würde). Diese Lösung hätte zusätzlich den Vorteil, dass die Lückenschließung des Ostseeradwanderweges in diesem Bereich möglich wäre.

Lückenschließung des Ostseeradwanderweges E9 durch Umwidmung des Radweges in der Ostseeallee



Verbesserung der Ausstiegsmöglichkeiten für Busreisende (Fahrtrichtung von KB-Ost nach KB-West)

Zur Verringerung der Unfallgefahr und Vermeidung von Engpässen bei kurzfristig haltenden Bussen werden an mehreren Stellen Austrittsbereiche errichtet, die ein gefahrloses Aussteigen ermöglichen und den Bussen ermöglichen, am Straßenrand zu parken. Hierzu müssen vorhandene Anpflanzungen zwischen der Straße und dem vorhandenen Radweg teilweise entfernt werden.

2.1.3. Vom Individualverkehr zum ÖPNV

Einrichtung einer City-Bus-Linie

Kühlungsborn verfügt zurzeit noch über keinen innerörtlichen Personennahverkehr. Der regionale ÖPNV, der den Ort mit anderen Gemeinden und Städten im Umkreis verbindet, ist aufgrund seiner Routenführung und geringen Haltestellendichte kein Ersatz für einen sogenannten Stadt- oder City-Bus. Die geographischen Gegebenheiten Kühlungsborns mit seinem Stadtwald, der den Ort quasi in zwei Teile trennt, die mehr als einen Kilometer voneinander getrennt sind, erschweren gerade für Bürger, die nicht motorisiert sind bzw. innerstädtisch auf das Auto verzichten wollen, den Weg von einem zum anderen Stadtteil. Die Ost-West-Ausdehnung Kühlungsborns beträgt insgesamt ca. 5 km Luftlinie.

Der Arbeitskreis schlägt deshalb vor, für Kühlungsborn eine City-Bus-Linie einzurichten. Der City-Bus wird unabhängig von dem in Kap. 3.1. vorgestellten Vorschlag zur Einrichtung eines Shuttlevverkehrs (Auffangparkplätze – Zentrum und umgekehrt) gesehen werden. Er kann jedoch in der Zwischensaison unter bestimmten Bedingungen zum Teil Aufgaben des Shuttles mit übernehmen. Während ein Shuttle die Nutzer schnell zum Ziel befördern und somit möglichst wenige Zwischenhalte anfahren sollte, muss der City-Bus über eine größere Haltestellendichte verfügen.

Der Routenverlauf muss letztendlich mit dem auszuwählenden Betreiber konkretisiert werden. Insofern wurde auch auf die Festlegung der Haltepunkte verzichtet.

Vorschlag: Doppelroute

Der Vorschlag versucht durch die Koppelung von zwei Routenverläufen, die jeweils nacheinander von der gleichen Linie befahren werden sollen, möglichst den gesamten Ort zu erfassen und die Fußwege zu den – noch festzulegenden Haltestellen – möglichst gering zu halten. Die rote "Teilroute" hat eine Streckenlänge von ca. 8 km und eine geschätzte Fahrtzeit von ca. 18 Minuten (ohne Berücksichtigung von Haltestellen). Sie fährt alle Bahnhöfe der Molli-Eisenbahn an und bedient das Zentrum Kühlungsborn West sowie die Ostseeallee.

Die blaue "Teilroute" hat eine Streckenlänge von ca. 15 km und eine geschätzte Fahrtzeit von ca. 30 Minuten. Sie bedient den Bereich um den Fulgengrund, den Friedhof an der Doberaner Straße sowie die Siedlung am Achterstieg, den Friedhof am Pfarrweg und das Altenheim am Ernst-Wittholz-Ring (Grüner Weg). Des Weiteren führt sie über den Grüner Weg und die Reriker-/Poststraße in die Waldstraße zur Mutter-Kind-Klinik, zum Campingplatz und zur Ostseeklinik. Der Rückweg führt über die Leuchtturmstraße und dem Riedenweg zum Bahnhof West, die Neue Reihe, Bahnhof Mitte und Ost und endet an der Bushaltestelle Ostseeallee (Katholische Kirche).

Die Gesamtroutenführung ermöglicht an den Bahnhöfen die Fahrt in beide Richtungen (Nord-Süd und umgekehrt, Ost-West und umgekehrt) und bedient die Zentren Ost und West sowie alle Kliniken und auch die Hotels an der Ostseeallee.

Streckenverlauf City-Bus: Doppelroute



Ausbau des Linienverkehrs im Regio Bus (Kröpelin, Rostock, Neubukow)

Die Anbindung Kühlungsborns mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Region wird allgemein als verbesserungsfähig und -notwendig angesehen. Besonders Arbeitnehmer, die im Gastrogewerbe tätig sind und außerhalb wohnen (zum Beispiel in Kröpelin und Neubukow) haben spät abends nach Arbeitsende keine Möglichkeit mehr, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hause zu kommen. Insofern ist der zeitliche Ausbau des Regionalverkehrs dringend erforderlich. Ebenso müssten die Taktfrequenzen verkürzt werden, was auch für Urlauber Anreize schafft, mit dem ÖPNV statt mit dem eigenen Wagen zu fahren. Gerade an Tagen mit schlechtem Wetter machen viele Urlauber nicht nur aus Kühlungsborn einen Kurztrip nach Rostock, was häufig zu langen Staus auf der B105 zwischen Bad Doberan und Rostock führt.

Da der regionale und überregionale Verkehr nicht in den Zuständigkeitsbereich Kühlungsborns fällt, kann nur indirekt Einfluss genommen werden. Hier müsste die Stadtverwaltung den tatsächlichen Bedarf ermitteln und dann Gespräche mit der Gesellschaft Regio Bus und dem Landkreis führen.

2.2. Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie "Lenkung des Verkehrs"

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Entspannung der Verkehrssituation ist die Lenkung des Verkehrs. Die Ziele der Verkehrslenkung liegen in der Vermeidung von Such- und Falschfahrten und die Sicherstellung kurzer Fahrtzeiten. Der Suchverkehr entsteht meist bei der Suche nach geeigneten Parkmöglichkeiten, was zurzeit ein besonderes Problem für Kühlungsborn darstellt, da weder rechtzeitig auf bestehende Parkplätze hingewiesen und ebenso wenig

über freie Parkkapazitäten informiert wird. Die Situation wird dadurch verschärft, dass – vor allem in der Hauptsaison – insgesamt zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen.

Auch müssen die Maßnahmen zur Regelung des Durchgangsverkehrs, trotz vorhandener Umgehungsstraße, verstärkt werden. Ein weiterer Aspekt ist die gleichmäßigere Aufteilung der Verkehrsströme zur Reduzierung von Staus.

Alle Maßnahmen der Verkehrslenkung dienen auch dem Umweltschutz (geringerer Schadstoffausstoß) und der Ressourcenschonung (verringertes Bedarfe an Betriebsstoffen wie Benzin, Diesel und zunehmend auch Elektrizität). Zusätzlich tragen sie zur Verringerung der Verkehrsgefährdung bei.

Wir haben drei konkrete Maßnahmen für die Verkehrslenkung erarbeitet. Diese sind

- die Optimierung der Parksituation,
- die Entwicklung eines Verkehrs- und Parkleitsystems und
- die Verbesserung des Radwegenetzes einschl. der Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger.

2.2.1. Optimierung der Parksituation

Gemäß der Analyse der Merkel Ingenieur Consult verfügte Kühlungsborn zum Zeitpunkt der Untersuchung (Juni 2017) über 1273 öffentliche Parkplätze. 58,6 % davon liegen im Ortsteil Ost, 37 % in West und 4,4 % im Süden (Grüner Weg). In der Hochsaison ist dieses Parkangebot zu gering und führt neben Staus zu einem enormen Suchverkehr. Der Arbeitskreis ist übereinstimmend zur Auffassung gekommen, dass das Angebot an Parkflächen vergrößert werden muss.

Für die Optimierung der Parksituation stehen zwei grundsätzliche Ansätze zur Verfügung, die sich durch die jeweilige Philosophie der Entspannung der Verkehrssituation unterscheiden. Dem ersten Ansatz liegt die Philosophie der "zielnahen Parkmöglichkeiten" zugrunde. Das bedeutet, dass im Ort möglichst viele Stellplätze für Kraftfahrzeuge geschaffen werden. Nutznießer sind in erster Linie die Tagesgäste. Den Urlaubern, die Hotelzimmer oder Ferienwohnungen gebucht haben, stehen in der Regel Parkmöglichkeiten an ihrer Unterkunft zur Verfügung. Zusätzlichen Parkraum benötigen sie nur, wenn sie sehr weit entfernt vom Strandbereich wohnen oder für Einkäufe oder Restaurantbesuche ihr Kraftfahrzeug benutzen. Dies gilt im weitesten Sinne auch für Kühlungsborner Bürger.

Der zweite Ansatz zur Entspannung der Verkehrssituation favorisiert die Philosophie der "Verkehrsvermeidung". Auch dieser Ansatz bezieht sich schwerpunktmäßig auf die Tagesgäste. Diese sollen animiert werden, schon am Ortsrand ihr Fahrzeug zu parken und von dort aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Zentrum bzw. an den Strand gebracht werden.

Prinzipiell ist anzufügen, dass jeder zusätzliche Parkplatz im Ort den Erfolg der Einrichtung von Auffangparkplätzen gefährdet. Dies gilt es auch bei der zurzeit diskutierten Erweiterung

bzw. Ergänzung des Parkplatzes am Hafen zu bedenken. Wenn dieser nur zeitweise bei größeren Veranstaltungen oder für ausgewählte Nutzer (z. B. Bootsanhänger und Trailer) genutzt wird, ist der negative Effekt auf die Auffangparkplätze minimal. Sollte er jedoch allen Fahrzeugen ganzjährig ohne Parkzeitbeschränkung zur Verfügung stehen, verringert er die Nutzung der Auffangparkplätze im Extremfall um die Zahl der zur Verfügung gestellten Parkplätze und gefährdet eventuell die gesamte Idee der Einrichtung von Auffangparkplätzen.

Aufgrund der besonderen Gegebenheiten in Kühlungsborn hat sich der Arbeitskreis für eine Kombination aus beiden Ansätzen ausgesprochen. Bei der Errichtung von Mehrfamilienhäusern im Zentrum wurde zum Teil versäumt, genügend Parkflächen für die Bewohner zur Verfügung zu stellen. Dies führte zu einer permanenten Parkraumknappheit und zum Teil zum "wildten Parken", was durch die aktuelle Sanierung des Baltic Parks noch verstärkt wird.

Der Arbeitskreis schlägt deshalb vor, in Kühlungsborn West ein zusätzliches Parkhaus zu errichten. Als geeigneter Standort wird der Parkplatz an der Schulzentrift gesehen.

Vorgeschlagener Standort des Parkhauses West



Das Parkhaus sollte eine Kapazität von ca. 450 Stellplätzen haben, da zum einen bereits vorhandene Stellplätze teilweise wegfallen und zum anderen den Anwohnern die Möglichkeit gegeben werden soll, Parkplätze fest anzumieten. Die Nettoerhöhung der Stellplätze dürfte bei ca. 150 bis 200 liegen.

Somit wäre das Parkplatzproblem für Anwohner etwas entschärft und zusätzlicher Parkraum geschaffen.

Der zweite Ansatz zielt darauf ab, die vor allem in der Hauptsaison durch die Tagesgäste verursachte Verkehrsbelastung dadurch zu reduzieren, dass diese erst gar nicht mit ihrem Fahrzeug in das Zentrum (Ost und gleichermaßen West) fahren.

Hierfür müssen nachfolgende Bedingungen geschaffen werden:

- Außerhalb der beiden Zentren werden Auffangparkplätze zur Verfügung gestellt. Hierzu würde der Parkplatz am Grünen Weg zur Verfügung stehen. Bei Bedarf könnten unter Berücksichtigung der bestehenden Eigentumsverhältnisse weitere Auffangparkplätze in KB West und/oder in Ost entstehen.

- Damit diese Auffangparkplätze auch angenommen werden, muss man dafür sorgen, dass die Gäste möglichst schnell in die Zentren und an den Strand kommen. Hierfür müsste zwingend ein Shuttleverkehr mit kurzen Taktfrequenzen eingerichtet werden.
- Durch begleitende Maßnahmen, wie z. B. einem Fahrradverleih an den Auffangparkplätzen, elektronische Infopoints, Counter für Zimmervermittlungen oder den Bau von Spielplätzen, um für Kinder die unvermeidliche Wartezeit auf den Shuttle zu verkürzen, könnte die Attraktivität und Akzeptanz der Maßnahme erhöht werden.
- Damit nicht auf die bestehenden innerörtlichen Parkplätze ausgewichen wird, müssten diese in der Nutzung eingeschränkt werden (zeitliche Limitierung tagsüber auf evtl. maximal 2 Stunden). Dadurch könnten sie von Besuchern und Einwohnern, die nur kurz in das Zentrum fahren wollen (zum Einkaufen oder Restaurantbesuch) weiterhin genutzt werden. Sie wären durch die vorgeschlagene Regelung nicht behindert. Von der Zeitbeschränkung sollten das Parkhaus Ost, der Parkplatz am Hafen, das neu zu erstellende Parkhaus West und der Parkplatz an der Waldstraße gegenüber der Ostseeklinik aufgrund seiner nur schwer einzubindenden Randlage in das Gesamtkonzept, ausgenommen werden.

Diese Lösung eröffnet zusätzlich die Möglichkeit, durch eine Kombination mit dem Shuttle-Ticket die Kurabgabe (Strandkarte) zu erheben, was deren Aufkommen beträchtlich erhöhen würde.



Die Kombination beider Ansätze verbessert die Parksituation im Ortszentrum für die Anwohner und schafft zusätzlichen Parkraum für Gäste. Die Tagesgäste werden durch einen Shuttlebetrieb mit kurzen Taktfrequenzen motiviert, ihr Fahrzeug an der Peripherie

Kühlungsborns zu parken, was zu einer beträchtlichen Verringerung des innerstädtischen Individualverkehrs führt und gleichzeitig den Kurzzeitbesuchern (Einkaufen, Restaurantbesuch) ausreichend freie Parkplätze zur Verfügung stellt. Diese Kurzzeitparkplätze könnten ab 19:00 Uhr oder wie bisher schon zum Teil ab 18:00 Uhr ohne Parkzeitbeschränkung und Parkkosten freigegeben werden, so dass auch für abendliche Ortsbesuche keine Einschränkungen bestehen.

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahme

Die Bewertung der Maßnahme erfolgt zweigeteilt und zwar für den Vorschlag des Baus eines Parkhauses in Kühlungsborn West und dem Vorschlag der Einrichtung von Auffangparkplätze mit den beschriebenen Nebenbedingungen.

Bau eines Parkhauses in Kühlungsborn West

➤ Ist die vorgeschlagene Maßnahme zielführend?

Die vorgeschlagene Maßnahme ist zielführend, da sie in Verbindung mit einem Parkleitsystem den Suchverkehr vermindert. Ob sie insgesamt zur Optimierung der Parksituation beiträgt ist ungewiss, da man ja die An- und Abfahrt berücksichtigen muss. Dies könnte je nach Verkehrsführung mehrere Straßen im Bereich der Parkplatzstandorte belasten. Insgesamt gesehen, ist zu befürchten, dass die Zielsetzung für ein Verkehrskonzept, nämlich die Verkehrssituation zu entspannen, (d.h. unter anderem den Verkehr innerhalb Kühlungsborns zu reduzieren), nur durch eine teilweise Verringerung des Suchverkehrs erreicht wird. Eine signifikante Verringerung ist nicht zu erwarten.

➤ Wer ist betroffen?

Betroffen von der Maßnahme sind

- Anwohner
- Tagesgäste
- Teilweise Urlauber mit Unterkünften, die vom Strand weiter entfernt liegen

➤ Vor- und Nachteile

- Vorteile
 - Verringerung des Suchverkehrs durch die Kapazitätsausweitung der Stellplätze,
 - Kürzere Wege zum Strand für Urlauber, deren Unterkünfte für einen Fußweg evtl. zu weit vom Strand entfernt liegen,
 - Mehr Umsatzvolumen für die ansässigen Geschäfte durch eine potenzielle Erhöhung der Laufkundschaft (Spontaneinkäufe),
 - Bessere Parkmöglichkeiten (Dauermietplätze) für Anwohner,
 - Ausgewogene Parkplatzverhältnisse zwischen Ost und West

- Nachteile
 - Der Bau eines zusätzlichen Parkhauses widerspricht der Idee, die Tagesgäste möglichst zu bewegen, am Ortsrand (an den geplanten Auffangparkplätzen) zu parken. Dies gilt für den Bau jedes zusätzlichen Parkplatzes. Verstärkt wird dies beim Bau von Parkhäusern, da dort keine Begrenzung der Parkdauer vorgesehen ist.
 - Es ist mit einer zusätzlichen Belastung der Zu- und Abfahrtsstraßen des Parkhauses zu rechnen.
 - Die Kosten des Parkhauses müssten kalkulatorisch nur den zusätzlichen Stellplätzen zugerechnet werden, da ja durch den Bau ein größerer Teil der auf der Fläche bereits vorhandenen Stellplätze wegfällt. Wenn insgesamt die Kapazität verdoppelt werden würde, wäre jeder zusätzliche Parkplatz doppelt so teuer, als wenn die bebaute Fläche vorher nicht zum Parken genutzt worden wäre.

➤ **Anpassung der Maßnahme**

- Auf Basis der Güterabwägung hat sich der Arbeitskreis darauf verständigt, keine Anpassung der Maßnahme vorzuschlagen. Ausschlaggebend war, dass sich durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten nach der Sanierung des Baltic-Parks die Parksituation für die in der dortigen Umgebung ansässigen Bewohner der Mehrfamilienhäuser drastisch verschlechtern würde. Mit dem Bau des Parkhauses West hätten sie die Möglichkeit dort Dauerparkplätze zu mieten.

➤ **Einfluss auf andere Maßnahmen und eventuelle Möglichkeiten der Konfliktlösung**

- Das Parkhaus West kann den Erfolg der Auffangparkplätze verringern (dies gilt übrigens generell auch für das Parkhaus Ost und eventuell sonstige Parkplätze ohne Beschränkung der Parkdauer). Wie bei der Anpassung der Maßnahme beschrieben, ist dieser Kompromiss zu akzeptieren, da er für die Anwohner einen wesentlichen Ausgleich für die Verschlechterung der Parkmöglichkeiten durch die Sanierung des Baltic-Parks ermöglicht. Der Arbeitskreis geht davon aus, dass durch diese Maßnahme das Konzept der Auffangparkplätze nicht in seiner Substanz gefährdet ist.

➤ **Dauer der Umsetzung**

- Für den Bau eines Parkhauses müssen Investoren gefunden werden. Die Entscheidung potenzieller Investoren wird dadurch beeinflusst, dass über das Jahr gesehen keine gleichmäßige Auslastung erreicht werden kann (Abweichung der Nutzung zwischen Haupt- und Nebensaison). Dies hat Einfluss auf die Höhe der Parkgebühren und kann im negativsten Fall ein k.o.-Kriterium werden.

- Wird kein Investor gefunden, könnte eventuell die Stadt Kühlungsborn das Parkhaus in Eigenregie bauen und betreiben. Dies sollte jedoch nur auf Basis einer detaillierten Kosten-Nutzen-Rechnung geschehen.
- Ein zusätzlicher Zeitaufwand entsteht durch die Planungs- und Genehmigungsverfahren (auch unter Berücksichtigung von möglichen Einsprüchen Kühlungsborner Bürger).
- Somit muss von einer Realisierungszeit von mehreren Jahren ausgegangen werden.

➤ **Kostenschätzung**

- Die Kosten sind schwer abzuschätzen, da sie von vielen Faktoren abhängen, die erst in der Planungsphase konkretisiert werden. Das Unternehmen ArcelorMittal geht bei den von ihnen in Stahlbauweise erstellten Parkhäusern von durchschnittlichen Baukosten von 5.000,- € je Stellplatz aus. Bei beispielsweise 450 Stellplätzen würden sich die Baukosten auf ca. 2,25 Mio. € belaufen. Dies ist jedoch nur ein Anhaltswert, dessen tatsächliche Höhe von den Planungsvorgaben und Bau-nebenbedingungen abhängt.

➤ **Prioritätenfestlegung**

- Generell hat die Maßnahme eine hohe Priorität, da die angespannte Parksituation in Kühlungsborn West gelöst werden muss.

Einrichtung von Auffangparkplätzen am Ortsrand

➤ **Ist die vorgeschlagene Maßnahme zielführend?**

- Die vorgeschlagene alternative Maßnahme ist zielführend, wenn sie vollständig – wie dargestellt – umgesetzt wird. Durch weiter oben beschriebene begleitende Maßnahmen könnten die Attraktivität und Akzeptanz der Maßnahme erhöht werden. Dadurch würde eine wesentliche Verringerung des innerörtlichen Verkehrs erreicht werden, ohne dass für die Betroffenen unakzeptable Nachteile entstehen würden.
- Wenn die vom Seniorenbeirat geäußerte Idee des Citybusses verwirklicht werden könnte, hätten Feriengäste, deren Ferienwohnung oder Hotelzimmer zu weit entfernt für einen Fußweg zum Strand liegen, die Möglichkeit diesen City-Bus zu nutzen.

➤ **Wer ist betroffen?**

Betroffen von der Maßnahme sind in Kombination mit der Parkzeitbeschränkung im Ort

- Bürger,
- Tagesgäste und

- teilweise Urlauber mit Unterkünften, die vom Strand weiter entfernt liegen.

➤ **Vor- und Nachteile**

- Vorteile
 - Verringerung des innerörtlichen Verkehrsaufkommens
 - Verringerung der Umweltverschmutzung durch Abgase
 - Verringerung bzw. Vermeidung des Suchverkehrs
 - Erhöhung des Kurtaxe-Aufkommens, da diese in der Parkgebühr enthalten sein könnte (ebenso das Ticket für den Shuttle).
 - Kurzzeitbesucher finden im Ort leichter einen Parkplatz und werden in der Hauptsaison nicht abgeschreckt, nach Kühlungsborn zu fahren. Dies erhöht die Umsätze des Einzelhandels und der Gastronomie.
- Nachteile
 - Tagesgäste wären gezwungen, ihr Strandgepäck auf Transportfähigkeit zu reduzieren oder müssten sich ein Fahrrad (mit Anhänger) mieten. (auch hier könnte die Kurtaxe integriert werden, dafür entfielen die Kosten für das Shuttle-Ticket)
 - Eventuell wären Gäste mit sehr viel und großem Strandgepäck, die kein Fahrrad mit Anhänger mieten wollen, gezwungen, dies vor dem Parken am Auffangparkplatz an den Strand zu bringen. Da dies etwas umständlich ist, ist zu vermuten, dass Tagesgäste, die häufiger nach Kühlungsborn kommen, dann ihr Strandgepäck an die gegebene Situation anpassen.
 - Die Kosten für den Shuttleverkehr könnten die Einnahmen durch die Tickets übersteigen (vor allem in Schlechtwetterperioden).
 - Eventuell wird es schwierig, einen Betreiber des Shuttles zu finden.

➤ **Anpassung der Maßnahme**

- Um die Kosten für den Shuttle durch die Tickets decken zu können und damit die Attraktivität für potenzielle Betreiber zu erhöhen, müssten möglichst viele Tagesgäste die Auffangparkplätze benutzen. Je mehr Anreize man schafft (wie beispielsweise oben dargestellt: Spielplatz Fahrradverleih, Kiosk etc.), desto eher werden die Auffangparkplätze angenommen und desto kürzer kann die Taktfrequenz sein.

➤ **Einfluss auf andere Maßnahmen und eventuelle Möglichkeit der Konfliktlösung**

- Durch die Verringerung des innerörtlichen Verkehrs ist es leichter, zum Beispiel den Fahrradverkehr zu fördern.
- Ebenso könnte man auf die eine oder andere zu entwickelnde Einschränkung zur Entspannung der Verkehrssituation sogar verzichten.

➤ **Dauer der Umsetzung**

- Für die Umsetzung müssten Flächen für die Auffangparkplätze erworben werden, sofern Kühlungsborn keine eigenen Flächen an den vorgeschlagenen Standorten besitzt. Dies kann längere Zeit in Anspruch nehmen. Im Extremfall könnte dies auch die Maßnahme zum Scheitern bringen (falls die Eigentümer der gewünschten Flächen nicht verkaufen wollen und keine alternativen Standorte gefunden werden).
- Die sonstigen Maßnahmen wie die Umwandlung der innerörtlichen öffentlichen Parkflächen in Kurzzeitparkplätze können kurzfristig geschehen, sind jedoch erst nach Einrichtung der Auffangparkplätze sinnvoll.

➤ **Kostenschätzung**

- Es entstehen Kosten für den Erwerb der Parkflächen sowie die bereits erwähnte Einrichtung begleitender Angebote (Kinderspielplätze etc.). Die Größenordnung hängt von der gewünschten Größe der Auffangparkplätze und von der Entwicklung der Grundstückspreise ab und kann zurzeit nicht seriös geschätzt werden.
- Es entstehen eventuell Kosten für eine notwendige Subventionierung des Shuttleverkehrs, die durch die zusätzlichen Einnahmen durch die Kurtaxe vielleicht nicht voll aufgefangen werden.

➤ **Prioritätenfestlegung**

- Generell hat die Maßnahme eine hohe Priorität, da die angespannte Parkplatzsituation gelöst werden muss.

2.2.2. Verkehrsleitsystem / Parkleitsystem

Die Optimierung der Parksituation kann nur gelingen, wenn die Kraftfahrer durch ein dynamisches Verkehrs- und Parkleitsystem unter Berücksichtigung der Verkehrssituation und der Kapazitätsauslastung der Parkplätze zu den Abstellflächen geleitet werden.

Zur Erläuterung (Quelle Wikipedia):

"Ein Parkleitsystem ist ein System, das Autofahrern mit Hilfe von dynamischen und statischen Anzeigetafeln und Informationshinweisen, zu einem freien Parkplatz leiten soll. Viele der heutzutage genutzten Systeme sind automatisch, rechnerunterstützt und bedienen sich elektronischer Anzeigen, die über die verfügbaren Parkplätze Auskunft geben.

Systemerläuterung: In Parkhäusern oder auf Parkplätzen werden die noch freien Plätze gezählt, indem das System die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge zählt, und die freien Plätze berechnet. Die Informationen über freie und besetzte Parkplätze werden dann an einen Computer übermittelt, der diese an die Anzeigetafeln weiterleitet. Einige Parkleitsysteme bieten

außerdem im Internet aktuelle Übersichten an. Das System ermöglicht dem Autofahrer bessere Planung und vermeidet somit unnötige Fahrten zu besetzten Parkhäusern."

Durchgangsverkehr – Verkehrsführung

Für den Durchgangsverkehr steht die Umgehungsstraße (Grüner Weg – Pfarrweg Doberaner Landweg) zur Verfügung. Zur besseren Führung des Durchgangsverkehrs wäre zu überlegen, am Beginn der Umgehungsstraße (jeweils in West und in Ost) die Vorfahrtsregelung zu verändern.

Zur besseren Führung des Durchgangsverkehrs wurde von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bereits beschlossen, am Ortsausgang Wittenbeck einen Kreisverkehr einzurichten. Zusätzlich muss gesichert werden (evtl. durch entsprechende Hinweistafeln), dass die Umgehungsstraße vom Durchgangsverkehr verstärkt genutzt wird (wie durch den Vorschlag der geänderten Vorfahrtsregelung geplant). Weitere Maßnahmen erübrigen sich hier.

Die Änderung der Vorfahrtsregelung an der Kreuzung L12 (kommend aus Bastorf / Grüner Weg soll durch eine zusätzliche Abbiegespur gesichert werden.

Parkleitsystem

Das Parkleitsystem soll Kraftfahrer möglichst schnell zu Parkhäusern bzw. Parkplätzen mit freien Parkkapazitäten führen. Die ersten dynamischen Hinweistafeln sollten an den drei Haupteinfahrtsstraßen nach Kühlungsborn – rechtzeitig vor dem Ortsschild – angebracht werden. Haupteinfahrtsstraßen sind:

- (1) Im Osten die Doberaner Straße, wobei die Hinweistafel bereits am Ausgang von Wittenbeck vor der Abbiegung zur Umgehungsstraße stehen sollte, da hier auch auf die Parkmöglichkeiten in Kühlungsborn Süd und West hingewiesen werden muss.
- (2) Im Süden auf der Schlossstraße, rechtzeitig vor der Kreuzung mit dem Grüner Weg/ Pfarrweg
- (3) Im Westen auf der L12 vor der Abbiegung in die Umgehungsstraße (Grüner Weg).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die vorgeschlagenen Führungsrouten, die Standorte der dynamischen Hinweistafeln sowie die Parkhäuser/Parkplätze.

Übersicht über das Parkleitsystem und die Routenführungen



Legende:

Routenführung



Parkplätze/Parkhaus



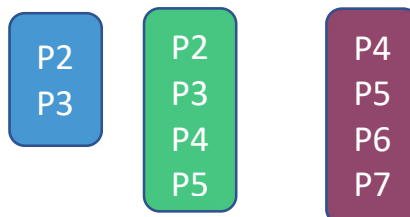
P1, P4 und P8 bezeichnen die vorgeschlagenen Auffangparkplätze
P2 und P5 stehen für das Parkhaus Ost und das geplante Parkhaus West

Behindertenparkplätze



Kennzeichnung zu den Behindertenparkplätzen in Strandnähe

Dynamische Hinweis-Tafeln



Die farbliche Unterscheidung besteht nur auf der vorliegenden Übersichtskarte. Die **Farbe Grün** zeigt die Strecke aus Richtung Kröpelin, wobei an der Kreuzung zum Grüner Weg auch Hinweise in Richtung West und evtl. auch in Richtung Ost angebracht werden. Adäquat gilt dies auch für die **Farbe Lila** (kommend aus Bastorf).

Die konkrete Ausgestaltung der dynamischen Hinweistafeln ist abhängig vom zu beauftragenden Anbieter. Der Aufbau erfolgt sukzessive zuerst für die bereits bestehenden Parkmöglichkeiten und dann immer nach Erstellung der weiteren Parkplätze (Parkhaus West, Auffangparkplätze). Zusätzlich muss bei den Hinweistafeln auch auf die maximalen Parkzeiten der jeweiligen Stellplätze hingewiesen werden (siehe auch Kap. 2.2.1.).

2.2.3. Radwegenetz

Kühlungsborn verfügt über eine große Anzahl von Radwegen, jedoch über kein in sich geschlossenes Radwegenetz. Zum einen bestehen zwischen einzelnen Radwegen Lücken, zum anderen Mängel in der Radführung. Bei der Analyse dieser Aspekte erkannte der Arbeitskreis, dass ein Teil der Radwege nicht den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Betroffen sind vor allem von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benutzte Wege (Verkehrsschild Nr. 240). Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen diese eine Mindestbreite von 2,5 m haben.



Bei folgenden Radwegen ist dies nicht der Fall:

Radweg	Breite
Doberaner Straße ab Kreisverkehr Cubanze Straße stadtauswärts links	1,8 m
Schlossstraße ab Neue Reihe stadtauswärts bis Grüner Weg rechte Seite	1,5 m
Grüner Weg ab Schlossstraße bis Zur Asbeck rechte Seite	1,8 m
Zur Asbeck ab Bahnschranke bis Grüner Weg linke Seite	2,0 m
Neue Reihe ab Hermannstraße bis Lange Schneese linke Seite	2,3 m

Die Fuß-/Radwege beiderseits der Rudolf-Breitscheid-Straße haben zwar die vorgeschriebene Mindestbreite, jedoch einen zu geringen Mindestabstand zu den Parkbuchten (Gefahr von Verletzungen durch plötzliches Öffnen von Türen auf der Beifahrerseite der Fahrzeuge).

Dieser Tatbestand sollte mit der Straßenverkehrsbehörde dahingehend geklärt werden, ob in den betroffenen Straßen eine geringere Breite akzeptiert werden kann. Eine Trennung zwischen Rad- und Fußweg ist in den meisten Fällen aufgrund der baulichen Gegebenheiten (z. B. kein Fußweg auf der gegenüberliegenden Seite) kaum möglich. Sollten die nicht ganz der STVO entsprechenden Fuß-/Radwege nicht akzeptiert werden, wäre z. B. die Einführung einer Tempo-30-Zone für den gesamten Ort (mit Ausnahme der ehemaligen und aktuellen Landesstraße) eine Alternative (Beschreibung und Bewertung der Alternative siehe übernächster Abschnitt).

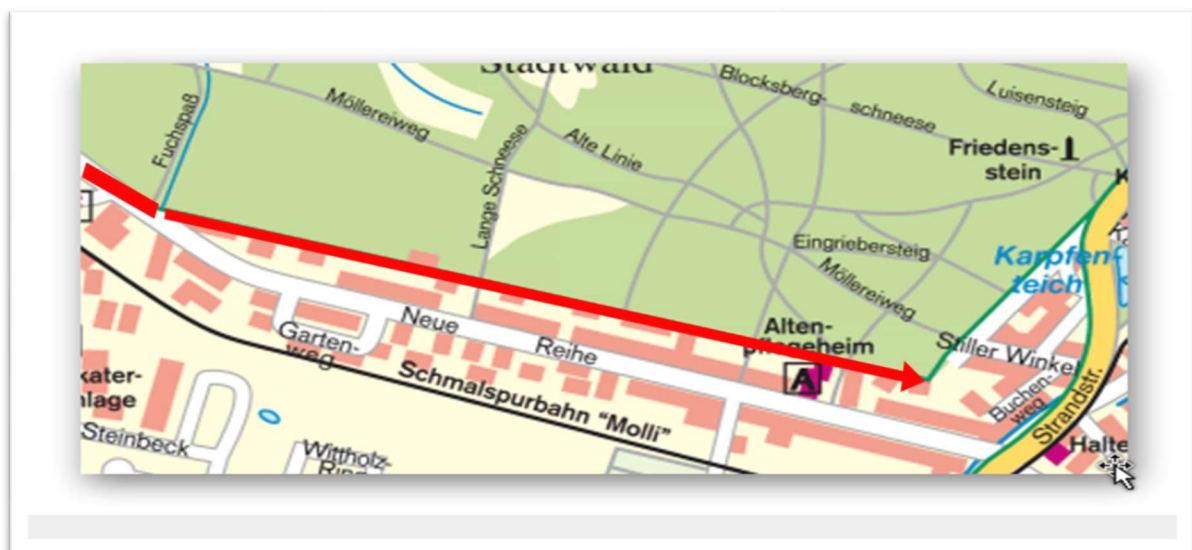
Bei der Erstellung des Radwegenetzes beziehen wir die genannten Radwege vorerst mit ein, unabhängig von ihrem gesetzlichen Status. Dies gilt ebenso für Gehwege auf denen das Radfahren erlaubt ist, obwohl hier die Fußgänger Vorrang haben. Nach der erfolgten Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde muss das Radwegenetz evtl. nochmals überarbeitet werden, oder es müssen generell andere Lösungen erarbeitet werden.

Vorschläge zur Optimierung der Radwegesituation

Radweg Neue Reihe von West nach Ost

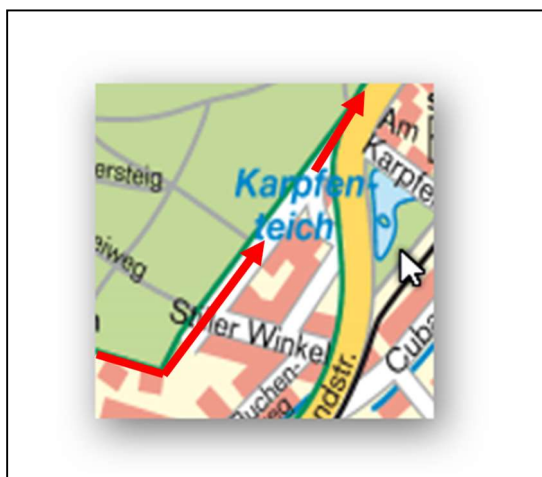
Der Radweg endet (aus Richtung West kommend) auf der Höhe des Einkaufszentrums (am Waldweg Fuchspass). Unmittelbar danach beginnt ein Weg am Waldrand, der auch als Rad-/Fußweg genutzt werden könnte.

Das Zwischenstück zwischen dem Rad- und Waldweg (am Fuchspass) müsste als Verbindung gekennzeichnet werden (durch Markierungen). Zusätzlich könnte am vorhandenen Hinweisschild ("zum Zentrum Ost, Seebrücke") ein Verkehrszeichen (Verkehrszeichen 240, Gemeinsamer Rad- und Fußweg) als Hinweis über die Fortführung des Radweges angebracht werden. Damit wäre der Radweg geschlossen bis zu Stillen Winkel.





Weiterführung des Radwegs ab "Stiller Winkel"



An der Straße Stiller Winkel sollte ein weiteres Verkehrsschild (Zeichen 240) angebracht werden, das die Radfahrer am Waldrand entlang zur Strandstraße führt (am Karpfenteich). Von dort aus kann am vorhandenen Rad-/Fußweg weiter in Richtung Zentrum gefahren werden.



Eine alternative Strecke kann ab dem Zebrastreifen am Karpfenteich angeboten werden. Dieser führt über den Zebrastreifen auf den Schulweg und überquert die Ulmenstraße in den

Ernst-Drosselweg bis zur Doberaner Straße. Von dort kann man auf dem südlichen Rad-/Fußweg nach links in Richtung Bahnhof Ost weiterfahren oder nach rechts in Richtung Cubanze-straße.

Alternativstrecke zur Doberaner Straße



Einmündung Ernst Drosselweg
– Doberaner Straße



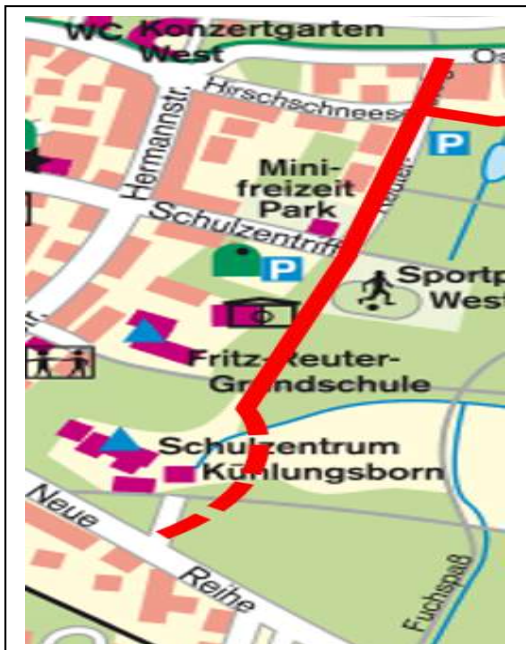
Beleuchtung auf dem gesamten Radweg

Von KB West bis zum Fuchspass wird der Radweg durch die Straßenbeleuchtung ausgeleuchtet. Weiter bis zum "Stiller Winkel" wurde inzwischen ebenfalls eine Beleuchtung errichtet. Sie müsste vom Stillen Winkel bis zur Strandstraße (Karpfenteich) verlängert werden. Dann ist wiederum die Straßenbeleuchtung ausreichend. Die Alternativroute bis zur Doberaner Straße ist komplett durch Straßenbeleuchtung ausgeleuchtet.

Fahrradfahren im Stadtwald

Der Stadtwald wird sowohl von Einheimischen als auch von Urlaubern gerne zur Durchfahrt (und Abkürzung) genutzt. Es sollte jedoch eine eindeutige Beschilderung, gerade für Urlauber, den Weg durch den Stadtwald erleichtern. Zusätzlich wird empfohlen die Hauptwege zu beleuchten. Da sich im Wald ganzjährig Tiere aufhalten, ist aus Tierschutzgründen eine Beleuchtung quer durch den Wald (Nord-Süd: Lange Schneise und Ost West: Schulzentrift) wahrscheinlich nicht umsetzbar und aus Tierschutzgründen auch nicht sinnvoll. Wichtig wäre jedoch eine ausreichende Beleuchtung hinter dem Schulzentrum (von der Neuen Reihe bis zur Schulzentrift) sowie die Beleuchtung der Hirschschneise. Gerade nach Veranstaltungen werden diese Wege oft von Radfahrern genutzt. Dies würde die Sicherheit in jeder Hinsicht erhöhen. Sinnvoll wäre auch eine ausreichende Beleuchtung des Rathausweges und des Damenbadsteigs.

Lückenschluss am Schulzentrum

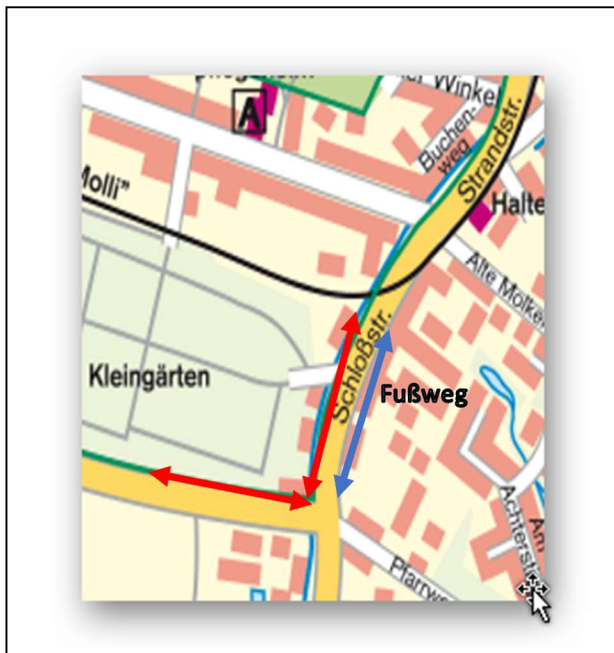


Östlich des Schulzentrums führt ein Pfad, der auch von Radfahrern genutzt wird vom hinteren Tor der Schule bis zur Neuen Reihe. Um einen Lückenschluss zu erreichen, wird vorgeschlagen, diesen Pfad zu einem Fuß-/Radweg auszubauen (verbreitern und befestigen). Ebenso sollte der gesamte Weg beleuchtet werden. Da er direkt am Rande des Schulzentrums entlangführt, sehen wir dies als genehmigungsfähig an (keine wesentliche zusätzliche Beeinträchtigung der Tiere im Stadtwald). Durch diesen Lückenschluss wäre ein durchgehender Rad-Fußweg von der Ostseeallee, vorbei am Sportplatz bis zur Neuen Reihe geschaffen, der auch in den Abendstunden sicher befahren werden könnte (Beleuchtung).

Beleuchtungsvorschläge (Rote Linien - zum Teil schon ausgeführt).



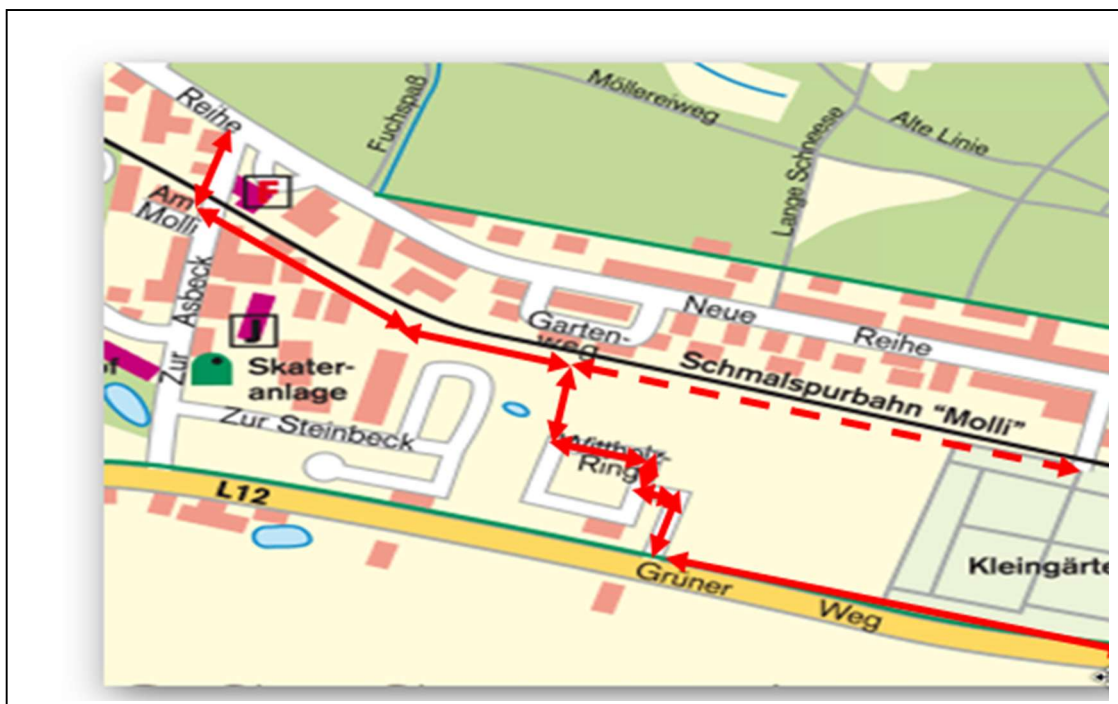
Radweg Schlossstraße ab Einmündung Neue Reihe bis Grüner Weg



Auf der Schlossstraße sollten der Rad- und der Fußweg getrennt werden. Aufgrund der geringeren Bebauung von Wohnhäusern sollte der Radweg auf der westlichen Seite und der Fußweg auf der östlichen Seite der Schlossstraße verlaufen. Dies würde es den Radfahrern erlauben in den "Grünen Weg" einzumünden, ohne die Straße überqueren zu müssen (und umgekehrt).

Radweg Grüner Weg

Die nachfolgende Graphik zeigt einen Vorschlag für einen Fahrradweg vom "Grünen Weg" bis zur Neuen Reihe. Es müssten jedoch vorab die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke geklärt werden. Der entlang der Mollischienen verlaufende Rad- Fußweg sollte bis zum Bahnübergang an den Kleingärten verlängert werden (bereits berücksichtigt im B-Plan 25).



Die Überquerung der Straße "Zur Asbeck" sollte mit einem Zebrastreifen erleichtert werden.



Fußweg von "Zur Asbeck
in Richtung Wittholz-Ring



Überquerung "Zur Asbeck
(Zebrastreifen anlegen)

Fuß-/Radweg Doberaner Straße zum Hafen (Hafenstraße) [Vorschlag Merkel Ingenieur Consult)



Dieser von der Merkel Ing. Consult vorgeschlagene Fußweg (im Vorschlag kombiniert als Fuß-Radweg) würde durch den Fulgengrund führen, den Weg zum Hafen wesentlich verkürzen und befahrene Straßen weitgehend vermeiden. Vorab ist jedoch die Eigentumsfrage zu klären. Die Verlängerung dieses Weges könnte über die Verlängerung der Cubanzestraße (nach dem Bahnübergang) bis zum Wendehammer und dann über den kleinen Fußweg zur Hafenstraße erfolgen. Abweichend vom Vorschlag der Merkel Ing. Consult startet dieser Teil des Radwegs an der Einmündung in den Fulgengrund, die näher an der Kreuzung Doberaner- / Cubanzestraße liegt. Dies würde den Weg verkürzen und zu mehr Akzeptanz führen.



Ostseeradwanderweg E9 als Teil des Fahrradnetzes Kühlungsborns

Die Umwidmung der Ostseeallee in eine Fahrradstraße sowie die Verlängerungen nach Ost und West werden in das Fahrradnetz integriert. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen den kompletten Verlauf in Teilstücken.

Abschnitt 1:

Vom Fahrradweg aus Heiligendamm um den Hafenparkplatz herum in die Hafenstraße; am Ende der Hafenstraße auf den Fahrradweg bis zur Seebrücke; von der Seebrücke zum Kreisverkehr an der Kreuzung Ostseeallee/Strandstraße. Bei der weiteren Planung im Bereich dieses Teilstückes der Hafenstraße muss berücksichtigt werden, dass der Radweg bzw. die Benutzung der Straße für Radfahrer (verkehrsberuhigte Zone, Spielstraße oder Ähnliches) erhalten bleibt, so dass keine Lücke im Ostseeradwanderweg E9 entsteht.



Abschnitt2: Ostseeallee bis Kunsthalle



Abschnitt 3: Aus der Tannenstraße abbiegend in die Waldstraße bis zu deren Ende und dann weiter Richtung Rerik



Im Ortsteil West sind zwei Teilbereiche Tempo-30-Zonen in denen lt. STVO keine separaten Fahrradwege gestattet sind. Somit bleibt der bereits bestehende Fahrradweg von der Mutter-Kind-Klinik (an der Waldstraße) über die Poststraße und Reriker Straße bis zum Kägsdorfer Landweg. Zusätzlich käme – wie von der Merkel Consult in ihrer Analyse bereits vorgeschlagen, der Ausbau des Gehweges ab Kägsdorfer Landstraße (50 m nach der Einmündung Reriker Straße) durch das Wohngebiet Leuchtturmblick bis zur Reriker Straße und von dort weiter bis zur Einmündung in den Grünen Weg. Dieses Teilstück bedarf noch der Planung und des Ausbaus.

Gehweg Fritz-Reuter-Straße



Zusätzlich sollte geprüft werden, ob der Gehweg in der Fritz-Reuter-Straße von der Reriker Straße bis zum Bahnhof West auf der Bahnhofseite um eine zusätzliche Platte erweitert werden kann. Damit könnte der Fußweg mit der Genehmigung "Radfahrer frei" versehen werden. Ein gleichberechtigter Weg für Fußgänger und Radfahrer ist wegen der dann immer noch nicht erreichten Mindestbreite von 2,5 m wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Vorschlag für ein Radwegenetz der Stadt Kühlungsborn. Im gesamten Netz müssen bei der Umsetzung des Vorschlages alle Hinweistafeln überprüft, zum Teil erneuert und ergänzt werden, so dass sie vor allem für Urlauber hilfreiche Wegweiser darstellen. Dies ist aktuell an vielen Stellen noch nicht der Fall.



Bei der gesamten Entwicklung eines Radwegenetzes in Kühlungsborn werden die Anmerkungen der Straßenverkehrsbehörde sowie die Ergebnisse der letzten Radwegeschau berücksichtigt. Ebenso werden die aktuellen Änderungen der STVO (1. März 2020) einbezogen.

2.2.4. Radwegenetz in der Region

Mecklenburg-Vorpommern entwickelt sich immer mehr zu einem Mekka für Fahrradtouristen und Urlaubern, die ihre Urlaubsgegend gerne mit dem Fahrrad erkunden. Diesen Trend kann auch Kühlungsborn für sich nutzen, wenn es sich als Zentrum für das Radfahren empfindet und empfiehlt. Hierzu bedarf es nicht nur einer ausgebauten Fahrradinfrastruktur im Ort (Fahrradwegenetz, Fahrradstraße, Tempo-30-Zonen), sondern auch in der Umgebung. Ein direkter Einfluss auf den Ausbau eines Radwegenetzes in der Region ist nicht möglich. Es kann jedoch in Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinden im Umkreis ein Fahrradnetz entwickelt werden, mit dem man gemeinsam touristisch werben kann. Kühlungsborn sollte sich als Vorreiter sehen, um andere Gemeinden zum mitmachen zu bewegen, indem man geeignete Konzepte, die Vorteile für alle Beteiligten hätten, entwickelt und dafür wirbt. Ebenso sollte man prüfen, ob Landesfördermittel für diesen Bereich des Tourismus zur Verfügung stehen.

2.3. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde in den letzten Monaten schon ein erster Schritt unternommen. Der Schienenverlauf vom Bahnhof West über die Schlossstraße führte regelmäßig dazu, dass Fahrradfahrer in den Schienen hängenblieben und stürzten. Um diese Gefahrenstelle zu beseitigen, wurde die Rille in den Schienen mit einer Gummileiste geschlossen. Ihre Flexibilität und Stabilität sorgen dafür, dass einerseits der Zug die Gummileiste hinunterdrücken kann, andererseits Radfahrer ohne Schwierigkeiten die Schienen auch schräg überqueren können. Die Unfallhäufigkeit ist nach dieser Maßnahme an dieser Stelle drastisch zurückgegangen und tendiert gegen Null.

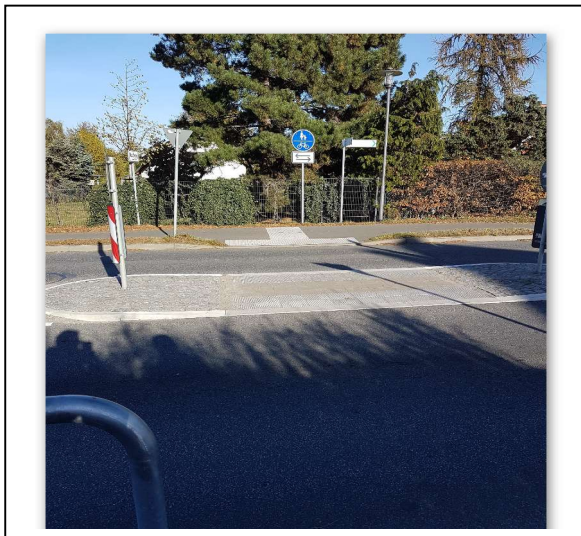
Es gibt im Ort jedoch noch weitere Gefahrenpunkte, die beseitigt bzw. zumindest entschärft werden können. Die nachfolgende Aufstellung beansprucht keine Vollständigkeit, sondern wurde aufgrund der Erfahrungen der Mitglieder des Arbeitskreises und verschiedener Begehungen vor Ort erstellt.

2.3.1. Erhöhung der Sicherheit bei großen Kreuzungen und Einmündungen

Im Verlauf der Doberaner Straße stadteinwärts müsste vor dem Kreisverkehr Cubanzestraße ein Zebrastreifen angebracht werden (die Mittelinsel ist bereits vorhanden). In diesem Straßenbereich werden Ferienwohnungen an Behinderte vermietet, die sehr große Probleme haben, die Doberaner Straße an dieser Stelle zu überqueren. Der Zebrastreifen würde zusätzlich automatisch eine Geschwindigkeitsreduzierung der stadteinwärts fahrenden Fahrzeuge bewirken und den Kreisverkehr Cubanzestraße / Doberaner Straße sicherer machen.

Zur zusätzlichen Begründung wird eine Verkehrszählung durchgeführt. Sollte der Vorschlag (wegen der Nähe zum Kreisverkehr) dennoch abgelehnt werden, könnte der Fußgängerübergang etwas weiter östlich im Bereich des Fußweges Achtersteig angelegt werden.

Doberaner Straße vor dem Kreisverkehr Cubanzestraße



Kreisverkehr Kreuzung Cubanzestraße / Ulmenstraße

Dieser Kreisverkehr wird als der gefährlichste in Kühlungsborn bewertet. Zum einen ist er versetzt angebracht und dadurch – vor allem aus der Ulmenstraße kommend – schlecht einsehbar. Zum anderen ergibt sich durch die Einmündung des Wittenbecker Landweges eine besondere Gefahrensituation. Fahrzeuge müssen beim Verlassen eines Kreisverkehrs den rechten Blinker setzen. Fahrzeuge, die vom Wittenbecker Landweg in die Cubanzestraße einbiegen wollen, interpretieren dies teilweise so, dass sie annehmen, das Fahrzeug wolle in den Wittenbecker Landweg einbiegen. Sie fahren daraufhin in die Cubanzestraße hinein und provozieren einen Unfall. Einheimische verzichten deshalb – regelwidrig aber sinnvollerweise – auf das Setzen des Blinkers an dieser Stelle, was wiederum den Gegenverkehr und den Verkehr aus dem Wittenbecker Landweg irritiert, da dieser annimmt, das Fahrzeug bleibt im Kreisverkehr.

Es wird deshalb dringend empfohlen, den Kreisverkehr zurückzubauen. Zusätzlich sollte die Cubanzestraße als Vorfahrtstraße weitergeführt werden. Somit könnte die Situation für die Kraftfahrer eindeutig interpretiert werden. Der vorgesehene Übergang von der Ulmenstraße zum Einkaufszentrum sollte mit einem Zebrastreifen versehen werden, was automatisch zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit führen würde.

Kreisverkehr Cubanzestraße - Ulmenstraße



Einmündung von dem Wittenbecker Landweg in die Cubanzestraße



Einmündung der Ulmenstraße in den Kreisverkehr (von hinten)



Cubanzestraße mit Blick auf Einmündung zum Wittenbecker Landweg



Übergang über die Cubanzestraße (Vorschlag: Zebrastreifen anbringen)

Bahnhof Mitte: Abbiegung von der südlichen Strandstraße in die Cubanzestraße



Die Einmündung wird durch den spitz zulaufenden Bürgersteig so behindert, dass Fahrzeuge weitausholen müssen und den Gegenverkehr behindern bzw. bei zu engem Radius ihre Reifen beschädigen. Deshalb sollte die Spitze zurückgesetzt und abgerundet werden.

Kreisverkehr an der Seebrücke



An diesem Kreisverkehr werden die Straßenverkehrsregelungen häufig weder von Fußgängern noch von Radfahrern beachtet. Radfahrer fahren teilweise gegen die Kreisverkehrsrichtung. Die Straßenverkehrsbehörde stimmt einer zusätzlichen Absicherung unter Einhaltung der Regelungen der STVO zu.

Einmündung Schlossstraße / Neue Reihe

Aus Richtung Süden kommend, ist das Abbiegen nach links in die Neue Reihe nicht gestattet. Anwohner und Feriengäste, die in diesem Bereich der Neuen Reihe wohnen, sind gezwungen einen großen Umweg in Kauf zu nehmen. Deshalb wird das Abbiegeverbot oft missachtet. Es sollte geprüft werden, ob man das Linksabbiegen wieder gestattet. Um einen Stau, der bis auf den Schienenbereich gehen könnte, zu vermeiden, wäre eine zeitversetzte Ampelschaltung angebracht. Die Ampel für die von der Strandstraße kommenden Fahrzeuge müsste etwas früher auf rot umschalten. Dann könnten die Linksabbieger die Einmündung noch freimachen, und ein Stau, ließe sich vermeiden.

Der Arbeitskreis schlägt vor, dass das Bauamt (evtl. mit seiner Unterstützung) mit dem Bahnunternehmen den Vorschlag aus dem Verkehrskonzept bespricht.

Blick von der Schlossstraße nach Norden



Blick von der Strandstraße nach Süden



Kreuzung Neue Reihe / Friedrich-Borgwardt-Straße

Um die schwierige Situation, die sich an dieser Kreuzung aufgrund der abbiegenden Vorfahrt ergibt, zu entschärfen, wäre es sinnvoll, die Fortsetzung der Neuen Reihe nach dieser Kreuzung bis zur Kreuzung mit der Hermann-Häcker-Straße als Einbahnstraße zu führen. Dies würde jedoch für Fahrzeuge, kommend auf der neuen Reihe aus westlicher Richtung, einen Umweg über die Hermann-Häcker-Straße und die Fritz-Reuter-Straße bedeuten.

Zusätzlich sollten zum Schutz der Passanten im Kreuzungsbereich Geländer und evtl. in der F. Borgwardt Straße ein Zebrastreifen angebracht werden.

2.4. Umweltgerechter Verkehr

Bei allen erarbeiteten Vorschlägen hatte der Umweltaspekt einen hohen Stellenwert und die Ausgestaltung der Maßnahmen wesentlich mitbeeinflusst. Es wird deshalb an dieser Stelle nicht noch einmal auf die bereits beschriebenen Maßnahmen eingegangen.

Baltic Park

Die Neugestaltung des Baltic Parks wurde weder vom Verkehrskonzept initiiert oder beeinflusst und auch nicht primär aus Sicht des umweltgerechten Verkehrs durchgeführt. Dennoch hat sie Einfluss auf die Umweltsituation. Insgesamt fallen im Rahmen der Neugestaltung des Baltic Parks ca. 65 Parkplätze weg, die bisher überwiegend von Anwohnern ohne eigene Parkplätze an ihren Wohnhäusern genutzt wurden. Diesen Anwohnern kann nach dem Bau des geplanten Parkhauses West ein gebührenpflichtiger Dauerparkplatz angeboten werden. Insgesamt führt dies zu einer Verkehrsberuhigung und weniger Schadstoffen im Bereich des Baltic Parks.

Ladestationen für E-Bikes

Es ist damit zu rechnen (und zu wünschen), dass in den nächsten Jahren die Fahrradnutzung weiter zunimmt. Besonders wird der Anteil an E-Bikes steigen, was zu einem Bedarf an Ladestationen innerhalb Kühlungsborns führen wird. Deshalb sollten an den zentralen Punkten

(z. B. an den Konzertgärten, im Strandbereich usw.) Ladestationen zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Anzahl der Lademöglichkeiten sollte jedoch berücksichtigt werden, dass

1. Einheimische in der Regel mit geladenem Akku im Ort fahren und ein Nachladen nicht notwendig wird,
2. Radwanderer, die in Kühlungsborn übernachten, künftig meist Lademöglichkeiten an ihrer Unterkunft haben werden. Dies kann zunehmend von Vermietern als Marketingmaßnahme genutzt werden (vergleichbar mit dem Angebot eines Internetanschlusses, der noch vor einigen Jahren in den meisten Hotels und Ferienwohnungen kostenpflichtig war und inzwischen meist kostenfrei angeboten und auch beworben wird).
3. Radwanderer, die nur einen kurzen Zwischenstopp in Kühlungsborn einlegen, für das Aufladen oft ein Ladegerät und/oder ein kompatibles Kabel mit sich führen müssen. Außerdem benötigt die Vollaufladung oder auch nur die 80%-Aufladung etliche Zeit, die bei manchen Fahrradtouristen nicht eingeplant ist.
Hinzu kommt, dass in den Fällen, in denen der Akku vom Fahrrad entfernt werden muss, ein Sicherheitsrisiko durch einen möglichen Diebstahl besteht, was die Anwesenheit an der Ladestation erfordert.

Insgesamt gesehen ist zu vermuten, dass der tatsächliche Bedarf an Ladestationen geringer sein wird als derzeit geschätzt ist und in den nächsten Jahren voraussichtlich zurückgehen wird (siehe Punkt 2). Da die Zurverfügungstellung von Energie teilweise nicht ohne zusätzliche Verlegung von Stromkabeln möglich ist, sollten die Standorte an investitionsgünstigen Stellen ausgewählt und auch die Möglichkeiten des späteren kostengünstigen Rückbaus berücksichtigt werden. Bei der Anzahl der Lademöglichkeiten an den einzelnen Stationen muss die Erfahrung abgewartet werden. Eventuell muss dann die Anzahl erhöht werden oder umgekehrt der Rückbau früher erfolgen.

Ladestationen für E-Mobile

Die E-Mobilität wird in den nächsten Jahren ebenfalls weiter zunehmen, obwohl bereits an der Nutzung anderer Energieträger gearbeitet wird (z. B. Nutzung von Brennstoffzellen). Dennoch sollte das Angebot an Lademöglichkeiten geschaffen und zügig ausgebaut werden. Geeignete Standorte sind Langzeitparkplätze (Parkzeiten von mehreren Stunden), wie zum Beispiel in Parkhäusern oder den geplanten Auffangparkplätzen. Dabei muss auch der Ausbau der Ladestationen an den Tankstellen in die eigene Überlegung miteinbezogen werden.

Bei der Auswahl der Systeme ist darauf zu achten, dass die Lademöglichkeiten für E-Mobile noch nicht standardisiert sind und somit nur Stationen mit mehreren unterschiedlichen Anschlussmöglichkeiten auszuwählen sind.

Unter langfristigen Gesichtspunkten ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass E-Mobile eventuell nur eine Übergangslösung von Benzin-/Dieselfahrzeugen zu anderen effizienteren und

umweltfreundlicheren Betriebsstoffen oder Antriebskombinationen darstellen. Zu bewerten ist die Ökobilanz eines Systems insgesamt. Und unabhängig vom "Treibstoff" entscheidet auch die Klimagasemission ob ein Fahrzeug für die Umwelt gut oder schlecht ist.

So ist die Batterieherstellung sehr energie- und rohstoffintensiv. Die Stromerzeugung erfolgt heute noch überwiegend mit Kohlekraftwerken. Dagegen haben zum Beispiel Hybridfahrzeuge einen niedrigen Verbrauch, benötigen keine großen Batterien und keine Ladestationen. In der Praxis setzt zum Beispiel Stuttgart bereits auf Hybridbusse obwohl viele andere deutsche Städte auf reine Elektrobusse umsteigen wollen.

So erklärt die Stuttgarter Straßenbahne AG: "Die rein batteriebetriebenen Busse haben enorme Nachteile im aktuellen Zustand. Wir brauchen mehr Fahrer und Fahrzeuge, um die Busse zu laden und dazu wieder ins Depot zu fahren. Wir brauchen einen enorm hohen Stromanschluss hier, auch bei Katastrophenfällen, bei Stromausfällen. All diese Punkte sprechen aktuell nicht für den Einsatz eines rein batteriebetriebenen Busses". (ARD, Plusminus vom 16.1.2019).

Deshalb ist eine Entscheidung für ein bestimmtes Antriebssystem unter langfristigen Gesichtspunkten schwierig, und es kann passieren, dass man während der Umsetzung einer Investitionsentscheidung (die durchaus Jahre dauern kann) erkennt, dass man aufs falsche "Pferd" bzw. Antriebssystem gesetzt hat.

3. Überprüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden – wie eingangs beschrieben – sorgfältig unter Einbeziehung aller erkannten Konsequenzen und Auswirkungen auf andere Aspekte entwickelt. Da für viele Ansätze keine oder nur unzureichende statistischen Aussagen vorlagen, mussten wir teilweise unter dem Gesichtspunkt der Unsicherheit entscheiden. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei dem einen oder anderen Vorschlag nicht der Erfolg in dem Ausmaß, wie wir angenommen hatten, eintritt oder Auswirkungen, die wir nicht berücksichtigen konnten, auftreten.

Deshalb schlagen wir vor, dass am Ende jeder Hauptsaison alle bis dahin abgeschlossenen Umsetzungen des Verkehrskonzeptes (wie z. B. die Verkehrsberuhigung in der Strandstraße auf die Auswirkung der Verkehrssicherheit der Radfahrer) dahingehend überprüft werden, ob sie den gewünschten Erfolg erbracht haben. Wenn nicht, müssen diese Aspekte nochmals überarbeitet und angepasst werden.

4. Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Die Qualität und Wirksamkeit eines Konzeptes hängen maßgeblich von der Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen ab. Der Arbeitskreis ist deshalb zur Auffassung gelangt, dass es hilfreich ist, einige Anregungen zu geben, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen konkret umgesetzt und das Verkehrskonzept zum Erfolg geführt werden kann. Wir nennen dies – wie auch in der Industrie üblich – Projektsteuerung. Die nachfolgenden Ausführungen geben keine detaillierten Handlungsanweisungen, sondern sind Informationen wie der Umsetzungsprozess in Gang kommen und organisiert werden kann. Bei einzelnen Aspekten ist es sicher sinnvoll, Projektsteuerungsexperten zu Rate zu ziehen.

Der erste Schritt zur Umsetzung ist, die Voraussetzungen dafür zu schaffen. An vorderster Stelle steht die **Abstimmung mit dem Straßenverkehrsamt**. Die Behörde muss überprüfen, ob die einzelnen Vorschläge mit der Straßenverkehrsordnung sowie deren Ausführungsbestimmungen im Einklang stehen. Da es hierbei Handlungs- und Entscheidungsspielräume gibt, sah sich der Arbeitskreis nicht in der Lage vorab eine verbindliche Klärung durchzuführen.

Werden einzelne Vorschläge komplett abgelehnt und liegen keine Alternativen vor, müssen diese im Rahmen der Projektsteuerung erarbeitet werden. Änderungsanforderungen müssen in das Konzept eingearbeitet werden. Bei der Umsetzung aller Einwendungen und Anweisungen zu Änderungen durch die Straßenverkehrsbehörde müssen die

Anpassungsmaßnahmen dahingehend überprüft werden, ob sie zum Gesamtkonzept kompatibel sind. Dies kann auch dazu führen, dass nicht direkt betroffene Vorschläge angepasst werden müssen. Die Gewährleistung einer ganzheitlichen Sichtweise ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Verkehrskonzeptes.

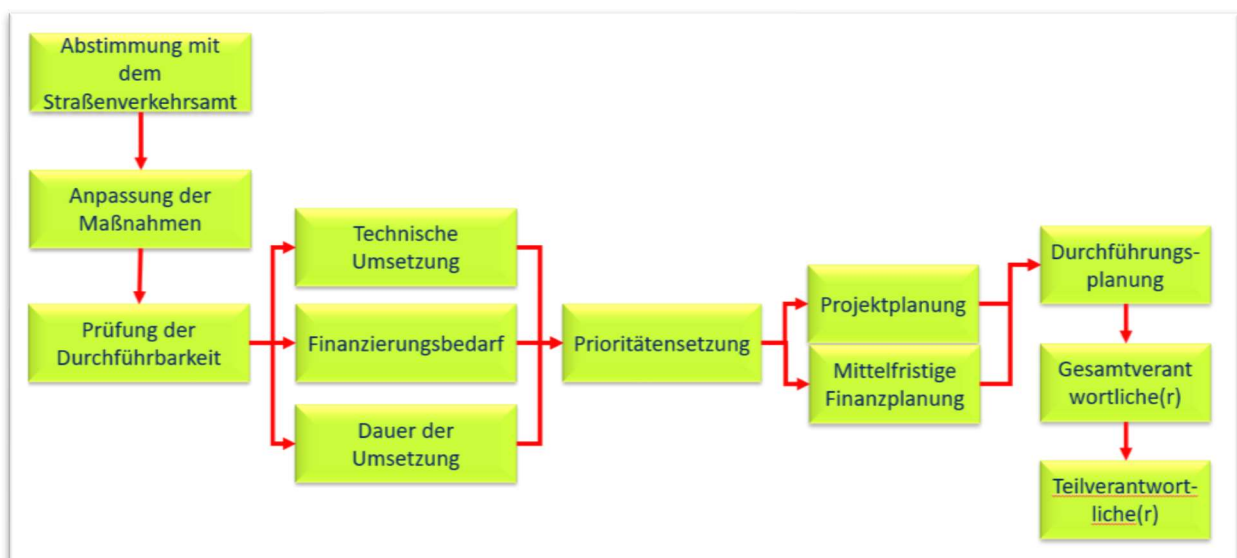
Anschließend ist zu prüfen, ob alle vorgeschlagenen Maßnahmen bzw. deren Anpassungen in der Praxis durchführbar sind. Dies betrifft neben der technischen Umsetzung auch den Finanzierungsbedarf und die Dauer der Umsetzung. Es wird empfohlen, an dieser Stelle eine **Projektplanung**, die auch eine **mittelfristige Finanzierungsplanung** enthält, zu erstellen.

Auf Basis der Projektplanung und der Finanzierungsmöglichkeiten erfolgt eine Prioritätensetzung. Prioritäten können gesetzt werden nach den Kriterien Dringlichkeit, Zeitbedarf für die Umsetzung, Finanzbedarf und gegenseitige Abhängigkeiten von einzelnen Maßnahmen.

Somit ergibt sich für jeden Maßnahmenvorschlag ein **Durchführungsplan** mit einem zeitlich gestaffelten Finanzierungsbedarf und der **Erstellung von Meilensteinen**. Meilensteine sind Zwischenziele zu denen eine bestimmte Aufgabe erledigt sein soll. Diese Informationen sind wichtig für das begleitende Umsetzungscontrolling (siehe Kapitel 5).

Jetzt muss der zweite Teil der Organisation des Umsetzungsprozesses festgelegt werden. Für die Umsetzung muss ein **Gesamtverantwortlicher** ernannt werden. Ebenso sind Verantwortliche für die Durchführung einzelner Aufgaben festzulegen. Deren Vorgaben ergeben sich aus der Durchführungsplanung und den Meilensteinen.

Ablauf der Umsetzung



5. Implementierung eines Umsetzungscontrollings (strategisches Controlling)

Das Umsetzungscontrolling begleitet den gesamten Prozess der Einführung des Verkehrskonzeptes. Es überwacht die Einhaltung der Zeitvorgaben sowie die richtige Durchführung der Einzelschritte. Es muss so gestaltet sein, dass bei Schieflagen und Zeitverzögerungen noch eingegriffen und korrigiert werden kann. Die oft übliche nachträgliche Berichterstattung über Ergebnisse und Misserfolge ist nicht zielführend, sondern oft nur ein Verschleierversuch der Beteiligten für eigene Unzulänglichkeiten. Das Umsetzungscontrolling darf nicht als Überwachung und Kontrolle der Ausführenden gesehen werden, sondern ist ein Unterstützungsinstrument, damit das Ziel, in Kühlungsborn ein Verkehrskonzept zu installieren, erfolgreich in der festgelegten Zeit erreicht werden kann. Insofern kommt auch demjenigen, der dieses Controlling durchführt, eine besondere Verantwortung zu.