

6. Entwicklung von Planungsmaßnahmen

Bei der Entwicklung der im weiteren dargestellten Planungsmaßnahmen für das Nordseebad Dangast ist von den nachstehend genannten Zielvorstellungen ausgegangen worden:

- 1) Gewährleistung einer geordneten verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung des Nordseebades Dangast
- 2) Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Nordseebades mit den konkurrierenden Standorten
- 3) Gewährleistung bzw. Verbesserung der Funktion Erholung und Aufenthalt für die Besucher des Nordseebades
- 4) Gewährleistung einer guten verkehrlichen Erreichbarkeit des Nordseebades differenziert für unterschiedliche Belastungszustände
- 5) Schutz besonders sensibler Teilbereiche
- 6) Verringerung der Lärm- und Abgasbelastung
- 7) Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer
- 8) Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens im gesamten Gebiet des Nordseebades
- 9) Abbau der Beeinträchtigungen durch den ruhenden Verkehr

6.1 Planungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr

6.1.1 Entwicklung und Darstellung der Planungsmaßnahmen

Aus der Mängelanalyse wird deutlich, daß eine Erreichung der dargestellten Ziele nur dann möglich ist, wenn, zeitlich in differenzierten Modellen, eine deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens im Nordseebad erreicht wird. Eine Schlüsselstellung stellt dabei die zukünftige Form der Abwicklung des ruhenden Verkehrs dar, insbesondere im Hinblick auf die räumliche Zuordnung der Abstellmöglichkeiten.

Da für diese Verbesserung der Situation eine Vielzahl von Modellen denkbar ist, ist versucht worden, diese verschiedenen Modelle auf ihre Realisierbarkeit zu überprüfen und gleichzeitig eine qualitative Bewertung der Modelle durchzuführen.

Ausgangspunkt für die Entwicklung der Modelle war die Randbedingung, durch eine geeignete Anordnung der Parkflächen das motorisierte Verkehrsaufkommen im gesamten Bereich des Nordseebades zu reduzieren.

Im folgenden werden die im Rahmen der Entwicklung der Planungsmaßnahmen untersuchten Modelle kurz dargestellt. Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß eine Beibehaltung des Status Quo (Nullvariante) nicht Bestandteil der Maßnahmenuntersuchungen ist, da die Beeinträchtigungen

eine Größenordnung erreichen (vgl. Mängelanalyse), die eine dringende Verbesserung erforderlich macht.

- Modell A: Die vorhandenen Parkmöglichkeiten bleiben in ihrer Kapazität und Lage erhalten. Ein zusätzliches Parkangebot wird südlich der Sielstraße im Bereich westlich des Renkenweges bereitgestellt. Dieses Parkangebot wird nur zu Spitzenzeiten (Systemzustände S 1 und S 2) genutzt (Anlage 19). Die Zufahrt zu dem neu zu schaffenden Parkplatz erfolgt über die Sielstraße, die Abfahrt über Renkenweg und die Deichstraße.
- Modell B: Das bestehende Parkplatzangebot bleibt in seiner Kapazität und Lage erhalten. Für die Systemzustände S 1 und S 2 (Spitzenbelastungen) werden zusätzliche Parkmöglichkeiten im Bereich der Weiden vor dem Dorfkrug am südlichen Ortseingang bereitgestellt (Anlage 20).
- Modell C: Das bestehende Parkplatzangebot in den Bereichen Quellbad, Altes Kurhaus, Kuranlage Deichhörn und Hafen bleibt erhalten. Die Parkmöglichkeiten im Bereich des städtischen Campingplatzes (P 1) werden deutlich erweitert. Der Verkehr wird zur Spitzenzeiten durch ein Parkleitsystem vorrangig in diesen Bereich geleitet (Anlage 21).
- Modell D: Die gegenwärtigen Parkmöglichkeiten am Quellbad, am Alten Kurhaus, an der Kuranlage Deichhörn und am städtischen Campingplatz bleiben erhalten. Die Kapazität der Parkmöglichkeiten am Hafen (P 5) wird vergrößert. Die Kraftfahrer werden durch ein entsprechendes Leitsystem auf diesen Parkplatz geleitet, wenn die hohen Belastungen der Systemzustände S 1 und S 2 dieses erforderlich machen (Anlage 22).
- Modell E: Die Parkmöglichkeiten am Quellbad und am Alten Kurhaus entfallen in den Systemzuständen S 1 und S 2. Die Edo-Wiemken-Straße und die Straße An der Rennweide werden während dieser Systemzustände bis zur Querung mit dem Wanderweg Am Alten Deich als Fußgängerzone genutzt. Die Parkplatzkapazitäten am Hafen (P 5) und am städtischen Campingplatz (P 1) werden erweitert. Hinweis auf die Abstellmöglichkeiten durch ein Parkleitsystem (Anlage 23).
- Modell F: Die Parkmöglichkeiten am Quellbad (P 2) und am Alten Kurhaus (P 4) werden ganzjährig bis auf eine Grundkapazität verringert. Die Edo-Wiemken-Straße wird nördlich der Querung mit dem Wanderweg Am Alten Deich zum verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326 StVO) umgestaltet. Das gleiche gilt für die Straße An der Rennweide. Während der Spitzenbelastungen (Systemzustände S 1 und S 2) werden die Edo-Wiemken-Straße und die Straße An der Rennweide ("Kurpromenade") bis zur Querungsstelle Am Alten Deich als Fußgängerzone eingerichtet. Für

diese Systemzustände erfolgt gleichzeitig die Schaffung neuer Parkflächen südlich der Sielstraße zwischen Edo-Wiemken-Straße und Renkenweg. Betrieb eines Parkleitsystems (Anlage 24). Die Zufahrt und die Abfahrt zu dieser neuen Parkmöglichkeit erfolgen über die Edo-Wiemken-Straße. Dadurch tritt eine spürbare Entlastung des Knotenpunktes Edo-Wiemken-Straße / Sielstraße / Auf der Gast auf.

Modell G: In Anlehnung an vergleichbare Lösungen anderer Nordseebäder wird der gesamte Bereich des Nordseebades Dangast für den gesamten Kfz-Verkehr ganzjährig gesperrt mit Ausnahme der Anlieger. Dazu sind ausreichende Abstellflächen z.B. entsprechend Modell H im Bereich Langendamm oder im Bereich der Stadt Varel z.B. auf der Schützenwiese einzurichten. Der Transport der Besucher erfolgt in regelmäßigen kurzen Abständen durch einen Buspendelverkehr (Anlage 25).

Modell H: Die bestehenden Parkmöglichkeiten (P 1 bis P 5) im Bereich des Nordseebades werden bis auf die notwendige Kapazität während der Systemzustände mit geringem Verkehrsaufkommen (S 3 und S 4) reduziert. Für die Spitzenbelastungen (Systemzustände S 1 und S 2) wird bereits im Bereich des Ortsteiles Langendamm ein ausreichendes Stellplatzangebot geschaffen. Der Transport der Gäste des Nordseebades erfolgt in regelmäßigen kurzen Abständen durch einen Buspendelverkehr. Das Befahren des Nordseebades ist nur noch mit entsprechenden Ausnahmegenehmigungen möglich (vgl. Anlage 26).

Neben diesen beschriebenen acht Modellen A - H sind eine Vielzahl von Kombinationen denkbar, die in ihren Auswirkungen einzelnen Modellen vergleichbar sind und aus den beschriebenen Planungsansätzen abgeleitet werden können. An dieser Stelle werden diese Kombinationen deshalb nicht mehr aufgeführt.

6.1.2 Bewertung der Planungsmaßnahmen

Jedes der dargestellten und untersuchten Modelle A bis H weist eine Vielzahl von spezifischen Vor- und Nachteilen auf, die im folgenden mit Hilfe eines qualitativen Bewertungsverfahrens dargestellt werden sollen. Im Hinblick auf die definierten Zielsetzungen für das Nordseebad Dangast erfolgt die Bewertung für die folgenden Kriterien bzw. Ziele:

- 1) Reduzierung des Verkehrsaufkommens im gesamten Bereich des Nordseebades Dangast
- 2) Möglichkeiten zur Umgestaltung sensibler Straßenräume in

Abhängigkeit der erreichbaren Entlastungen

- 3) Flexibilität der Modelle im Hinblick auf die Anpassung an die unterschiedlichen Systemzustände
- 4) Akzeptanz durch die Besucher
- 5) Landschaftliche Integrationsmöglichkeiten von neu zu schaffenden Parkflächen (Begrünung, Oberflächenbefestigung Einsehbarkeit, Organisation der Zu- und Abfahrten)
- 6) Verbesserungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger
- 7) Anpassungsmöglichkeit an zukünftige Entwicklungen (Vergrößerung oder auch Reduzierung von Stellplatzkapazitäten)

Die Bewertung der Zielerreichungsgrade erfolgt durch die Vorgabe von Punkten, dabei wird für jedes Kriterium ein Spektrum von 0 bis 4 Punkten angewendet, die wie folgt ermittelt wurden:

- | | |
|---|-----------|
| - Kein Beitrag zur Erreichung des Zieles: | 0 Punkte |
| - Geringer Beitrag zur Erreichung des Zieles: | 1 Punkt |
| - Mittlerer Beitrag zur Erreichung des Zieles: | 2 Punkte |
| - Hoher Beitrag zur Erreichung des Zieles: | 3 Punkte |
| - Sehr hoher Beitrag zur Erreichung des Zieles: | 4 Punkte. |

Die Punktwerte stellen in der Regel Mischwerte für das Gebiet des Nordseebades Dangast dar. So kann z.B. eine besonders hohe Entlastung der Edo-Wiemken-Straße einen positiven Beitrag bringen, obwohl z.B. einzelne andere Straßenzüge eine geringfügige Belastungserhöhung aufweisen. Es wurden also jeweils die sogenannten Gesamtbilanzen für die Bewertung zugrunde gelegt.

Das Ergebnis der Bewertung ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Modell	Reduzierung des Verkehrsaufkommens	Umgestaltung sensibler Straßenräume	Flexibilität für Systemzustände	Akzeptanz durch die Besucher	Integrationsmöglichkeiten in die Landschaft	Verbesserungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger	Anpassung an zukünftige Entwicklungen	Summe	Rangfolge
A	2	2	2	4	1	2	3	16	4
B	3	2	1	1	3	3	2	15	5
C	2	2	2	3	2	2	3	16	4
D	2	2	2	3	2	3	2	16	4
E	3	3	2	3	2	3	2	18	3
F	4	4	2	2	3	4	3	21	1
G	4	4	1	0	4	4	2	19	2
H	4	4	2	0	3	4	2	19	2

Tabelle 11: Bewertungsmatrix Ruhender Verkehr

Aus dem Bewertungsergebnis wird deutlich, daß eine spürbare Entlastung der zentralen, sensiblen Bereiche des Nordseebades eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung zahlreicher weitergehender Verbesserungsmaßnahmen ist. Diese notwendige Entlastung kann ganzjährig nur dann erfolgen, wenn das bestehende Parkplatzangebot im zentralen Bereich (Am Quellbad, Am Alten Kurhaus) deutlich reduziert wird, wie es in den Modellen F und G der Fall ist.

Diese Rückbaumöglichkeiten der zentralen Parkflächen sind selbstverständlich auch in anderen Modellen, insbesondere in den Modellen C und D vorhanden. Diese Modelle haben dann jedoch den weiteren Nachteil, daß nach wie vor die Sielstraße und die Straße Auf der Gast durch den Besucherverkehr stark belastet sind. Dieses ist mit den übrigen Funktionen dieser

Straßen kaum vereinbar.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Mängelsituationen und des Bewertungsergebnisses wird zur weitestgehenden Verbesserung der verkehrlichen Situation im Nordseebad Dangast empfohlen, eine Neuorganisation der Stellplatzkapazitäten und räumlichen Anordnung der Parkflächen gemäß Modell F vorzunehmen.

Das Modell F zeichnet sich durch ein hohes Entlastungspotential insbesondere für die Edo-Wiemken-Straße und die Straße An der Rennweide aus. In Verbindung mit Umgestaltungsmaßnahmen kann in diesem Bereich eine Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden, die den vorherrschenden Funktionen der Straßenräume gerecht wird. Während der Spitzenzeiten (Systemzustände S 1 und S 2) werden die Streckenabschnitte für den motorisierten Verkehr gesperrt. Damit erfolgt eine deutliche Aufwertung des zentralen Bereiches. Die Straße An der Rennweide kann dann als sogenannte Kurpromenade genutzt werden.

Durch die Minimierung des Parksuchverkehrs kann eine zusätzliche Belastung nachgeordneter Netzelemente so weit wie möglich vermieden werden.

Die Strecken Sielstraße und Auf der Gast werden nicht zusätzlich belastet. Am neuralgischen Knotenpunkt Auf der Gast / Sielstraße / Edo-Wiemken-Straße ist eine deutliche Abnahme der Stauerscheinungen zu erwarten. Diese Abnahme entsteht durch die Organisation der Zu- und Abfahrten direkt von der Edo-Wiemken-Straße. Eine Anordnung der Stellflächen östlich der Edo-Wiemken-Straße bedeutet aufgrund der notwendigen Abbiege- und Kreuzungsvorgänge eine verkehrliche Verschlechterung. Die Stellplätze sind dort auch landschaftlich schwerer zu integrieren.

Die geplanten Parkregelungen und die Anordnungen der Stellflächen weisen eine ausreichende Akzeptanz durch die Besucher auf. Für die Badegäste sollte eine leicht verständliche Verkehrslenkung entwickelt werden, damit diese primär den Parkplatz am städtischen Campingplatz (P 1) aufsuchen. Die Entfernung vom neu zu schaffenden Parkplatz südlich der Sielstraße bis zum Quellbad bzw. bis zum Strand sind in jedem Fall zumutbar.

Die Neuorganisation bzw. die Neuschaffung von Stellplatzflächen sollte auf der Grundlage der in der Tabelle 12 angegebenen Kapazitäten erfolgen.

Stellplatz	Kapazität	
	Systemzustand S 1, S 2	Systemzustand S 3, S 4
P 1	1.000	1.000
P 2	--	200
P 3	150	150
P 4	--	100
P 5	350	350
P neu	1.000	--
Summe	2.500	1.800

Tabelle 12: Stellplatzkapazitäten für Modell F

Entsprechend der Planung der Stellplatzkapazität (vgl. Tabelle 12) sollte davon ausgegangen werden, daß die neu zu schaffenden Parkflächen in den Systemzuständen S 3 und S 4 nicht genutzt werden. Die angegebenen Kapazitäten auf den Parkflächen P 2 und P 4 während der Systemzustände S 3 und S 4 sind für das zu erwartende Besucheraufkommen ausreichend dimensioniert.

6.2 Planungsmaßnahmen für den fließenden Verkehr

Die Auswirkungen der Neuorganisation der Parkmöglichkeiten auf den fließenden Verkehr im Bereich des Nordseebades Dangst sind bereits in Abschnitt 6.1 der vorliegenden Verkehrsentwicklungsplanung dargestellt.

Neben der Bedeutung der Reduzierung des Verkehrsaufkommens insgesamt ist jedoch eine zentrale Planungsaufgabe auch in einer Verminderung der Geschwindigkeiten vorgesehen. Zur Erreichung dieses Zieles und zur weitestgehenden Entlastung der nachgeordneten Netzelemente vom Parksuchverkehr wird zusätzlich zu dem Konzept der zukünftigen Organisation der Stellplätze das folgende Maßnahmenbündel vorgeschlagen:

- 1) Das gesamte Gebiet des Nordseebades wird ganzjährig in eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einbezogen. Ergänzende bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten sind vorzusehen.
- 2) Der nördliche Bereich der Edo-Wiemken-Straße von der Querung Am Alten Deich bis zum Strand und die Straße An der Rennweide werden zu einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326 StVO) derart umgestaltet, daß während der Systemzustände S 1 und S 2 eine Nutzung als Fußgängerbereich mit Radverkehr möglich ist. Hier sind besondere, auch städtebauliche Anforderungen an die Detailplanung zu formulieren, z.B. eine verbesserte Kennzeichnung des We-

- 3) Die Saphuser Straße wird zur Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr (Parallelroute zur Edo-Wiemken- Straße) als Stichstraße mit Wendemöglichkeit für Pkw und Müllfahrzeuge vorgesehen. Diese Lösung entspricht damit dem Erschließungssystem für die Straße Hollwert nach der Änderung des Bebauungsplanes. Nach der Realisierung dieser Planungsmaßnahme für den Saphuser Weg existiert ein geschlossenes System von Stichstraßen für die nachgeordneten Netzelemente.
- 4) Das gesamte Netz der nachgeordneten, von der Sielstraße bzw. von der Straße Auf der Gast abzweigenden Strecken (Kirchweg, Bordumer Straße, Danksteder Straße, Saphuser Straße, Dauenser Straße, Störtebecker Straße, Schmitt-Rottluff- Straße) wird für alle Verkehrsteilnehmer außer den Anliegern gesperrt. Hierfür ist ein geeignetes Überwachungssystem zu entwickeln.
- 5) Entwicklung und Betrieb eines Parkleitsystems für das Gebiet des Nordseebades Dangast mit dem Ziel einer möglichst kurzen Führung der Besucher zu den Stellplätzen in Abhängigkeit der Ziele (Hafen, Strand, Quellbad, Zentraler Bereich, Kuranlage, Campingplatz, etc).
- 6) Die Einhaltung der entwickelten Planungsmaßnahmen ist durch die Durchführung geeigneter polizeilicher Überwachungsmaßnahmen zu gewährleisten (Anlage 27).

6.3 Planungsmaßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr

Die Planungsmaßnahmen für den Radverkehr sind detailliert im Berichtsband 3 dargestellt.

Für den Fußgängerverkehr wird durch die Realisierung der Planungsmaßnahmen im fließenden und ruhenden Verkehr eine derartige Verbesserung erreicht, daß auf dem gesamten Fußwegenetz im Zuge der Straßen eine gute Qualität für diese Verkehrsteilnehmer erreicht wird. Die Straße An der Rennweide kann ganzjährig als "Kurpromenade" genutzt werden, in den Systemzuständen S 3 und S 4 als Mischfläche (Zeichen 325/326 StVO), in den Systemzuständen S 1 und S 2 als Fußgängerzone mit Radverkehr. Die Querung der Edo-Wiemken-Straße im Zuge des alten Deiches wird verbessert. Abseits der Straßen geführte Fuß- und Wanderwege sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

6.4 Flankierende Maßnahmen

Neben den entwickelten Planungsmaßnahmen für den fließenden und ruhenden Verkehr, für den Radverkehr und für den Fußgängerverkehr erscheint es notwendig, im Hinblick auf eine Erreichung und Fortschreibung der genannten Ziele die folgenden Maßnahmen zur gegenwärtigen und zukünftigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nordseebad Dangast durchzuführen:

- 1) Gründung eines Arbeitskreises "Verkehr" für den Bereich des Nordseebades mit Vertretern aller Betroffenen und Beteiligten. Die Mitglieder dieses Arbeitskreises sollten regelmäßig an Fort-, Weiterbildungs- und Informationsveranstaltungen teilnehmen.
- 2) Erarbeitung einer Informationsbroschüre "Verkehr". Regelmäßige kostenlose Verteilung der Broschüre an Besucher und Bewohner. Auslage der Broschüre in allen öffentlichen Gebäuden.
- 3) Erstellung einer Radwanderkarte mit detaillierten Informationen für die Radfahrer. Laufende Verbesserung und Vervollständigung des abseits der Verkehrsstraßen geführten Radwanderwegenetzes.
- 4) Planung und Realisierung eines Fahrradverleihsystems für Besucher und Bewohner.
- 5) Verbesserung der Erreichbarkeit des Nordseebades mit dem öffentlichen Personennahverkehr (vgl. auch Berichtsband 2) ✈
- 6) Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit (Werbung) mit dem Ziel einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens und insbesondere einer Akzeptanz der neuen Parkmöglichkeiten.
- 7) Fortschreibung und Überprüfung der städtebaulichen Leitvorstellungen für das Nordseebad (Entwicklung der Übernachtungskapazitäten, Neuschaffung von Infrastruktureinrichtungen etc.)
- 8) Realisierung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Bereich des Ortsteiles Langendamm. Umgestaltung des Knotenpunktes Torhegenhausstraße / Zum Jadebusen. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Bereich der Einmündung des Herrenkampsweges im Zuge der Schaffung eines Ortsmittelpunktes.
- 9) Verbesserung der Erreichbarkeit von Badeärzten und Apotheken in Varel für die Besucher des Nordseebades Dangast. Hier ist insbesondere auf eine bessere Erschließung durch den ÖPNV hinzuweisen (vgl. auch Berichtsband 2).
- 10) Erstellung eines Konzeptes zur einheitlichen Beschilderung und Wegweisung von/zu öffentlichen und privaten Einrichtungen.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Das Nordseebad Dangast ist durch eine hohe Attraktivität für Besucher und Gäste aus dem regionalen und überregionalen Raum gekennzeichnet. Bemerkenswert ist der relativ hohe Anteil der Tagesgäste, die u.a. auch aus den nahe gelegenen Ballungsräumen Bremen, Oldenburg, Wilhelmshaven und Nordrhein-Westfalen kommen.

In den letzten 10 Jahren hat eine sprunghafte Entwicklung der Übernachtungs- und Besucherzahlen stattgefunden, die, wenn auch in etwas abgeschwächter Form, in Zukunft noch anhalten wird.

Durch seine Lage im Raum und im Netz der Verkehrswege erfolgt die Anfahrt der Besucher des Nordseebades fast ausschließlich mit dem eigenen Kraftfahrzeug. Lediglich aus dem engeren Einzugsgebiet, insbesondere aus dem Bereich der Stadt Varel, ist ein hoher Radfahreranteil zu verzeichnen.

Durch die Lage der Parkplätze und das auf die Edo-Wiemken-Straße als Haupterschließungsachse konzentrierten Verkehrsaufkommens ist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Zustand erreicht, der durch ausgesprochen hohe Konflikte zwischen den einzelnen Nutzergruppen und den Nutzungsarten der öffentlichen Straßenräume gekennzeichnet ist.

Die im Vordergrund stehenden Nutzungsformen Aufenthalt, Erholen, Entspannen, Wandern und Promenieren sind bereichsweise so stark beeinträchtigt, daß eine Realisierung dieser Nutzungsansprüche spürbar gefährdet ist.

Der Kraftfahrzeugverkehr ist durch seine Erscheinungsformen Parken und Fahren so dominant, daß insbesondere auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer stark gefährdet sind.

Es ist zu erwarten, daß eine Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs in den zentralen Bereichen zu einem Belästigungsgrad führt, der eine Abwanderung von Urlaubern und Tagesgästen zur Folge haben kann.

Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Varel auf der Grundlage einer umfangreichen Struktur- und Verkehrsanalyse die folgenden verkehrlichen und städtebaulichen Ergebnisse und Planungsmaßnahmen für den Bereich des Nordseebades Dangast entwickelt worden:

- 1) Eine Verbesserung der verkehrlichen Situation mit dem Ziel einer Reduzierung der Nutzungskonflikte ist angesichts der festgestellten Beeinträchtigungen dringend erforderlich.
- 2) Eine Schlüsselstellung ist in der Anordnung und der Betriebsformen der Abstellmöglichkeiten für die Kraftfahrzeuge zu erkennen. Es konnte nachgewiesen werden, daß die notwendige Entlastung nur durch eine räumliche Umverteilung der Stellplatzkapazitäten in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens erreicht werden kann.

- 3) Für diese Umverteilung wurden mehrere Modelle entwickelt und einer qualitativen Bewertung unterzogen. Die daraus resultierenden Planungsempfehlungen umfassen die folgenden Maßnahmen
- Einführung einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für das ganze Jahr
 - Sperrung der nachgeordneten Stichstraßen für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer mit Ausnahme der Anlieger
 - konsequenter Rückbau der Stellplatzkapazitäten Am Quellbad und Am Alten Kurhaus auf insgesamt 300 Stellplätze für den durchschnittlichen Bedarf
 - Schaffung einer circa 1.000 Einstellplätze umfassenden neuen Parkmöglichkeit südlich der Sielstraße zwischen Edo- Wiemken-Straße und Renkenweg. Öffnung dieser Stellplätze für die beiden Systemzustände S 1 und S 2 mit starkem bzw. sehr starkem Verkehrsaufkommen. Der Parkplatz liegt südlich der eigentlichen Ortslage und muß sorgfältig in die umgebende Landschaft integriert werden.
 - Verbesserung der Überquerbarkeit der Edo-Wiemken-Straße im Querungsbereich des Fußwanderweges Am Alten Deich.
 - Umgestaltung der Edo-Wiemken-Straße nördlich der Querung des Fußweges Am Alten Deich und der Straße An der Rennweide zum verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326 StVO). Diese beiden Abschnitte werden während der Spitzenbelastungen als Fußgängerzone (Kurpromenade) mit zugelassenem Radverkehr betrieben. Während dieser Spitzenbelastungen entfallen die Parkmöglichkeiten im Bereich des Quellbades und Am Alten Kurhaus.
 - Entwicklung eines Parkleitsystems zur situationsgerechten Führung der Besucherverkehrsströme zu den entsprechenden Primärzielen.
 - Langfristige Begleitung und Fortschreibung der vorliegenden Planungsempfehlungen mit dem Ziel einer laufenden Anpassung und Verbesserung unter Beachtung der jeweils existierenden Randbedingungen.
- 4) Geeignete Verbesserungsmaßnahmen sind ebenfalls für die K 110 im Bereich des Ortsteiles Langendamm zu entwickeln, insbesondere der Rückbau der Kreuzung Torhegenhausstraße / K 110 und die Schaffung eines Ortsmittelpunktes (siehe Band 1: Gesamtstädtische Verkehrskonzeption).

Eine Umsetzung der entwickelten und detailliert begründeten sowie bewerteten Planungsmaßnahmen in eine sinnvolle Reihenfolge entsprechend den finanziellen Möglichkeiten der Stadt Varel kann einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität aller Bewohner und Besucher des Nordseebades Dangast für die Zukunft leisten.