

# Mobilitätskonzept Burgtiefe, Fehmarn

Rahmenbedingungen – Bestandsanalyse –  
Leitbild – Handlungskonzept – Maßnahmenplan



## Endbericht



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
Kommunales,  
Wohnen und Sport

Bestandteil der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Arne-Jacobsen-Siedlung, Burgtiefe"  
Sanierungsgebiet „Burgtiefe, Fehmarn“

**Bearbeitung:**



urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck  
Tel. 0451 7062666  
Fax 0451 7062667  
info@urbanus-luebeck.de  
Stefan Luft (Projektleitung)  
Christoph Lüth  
Felix Luft

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz-Gutsche-Rümenapp GbR  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg  
Tel. 040 853737-41  
Fax 040 853737-42  
info@ggr-planung.de  
Jens Rümenapp  
Christine Walther

**Auftraggeberin:**



BIG Städtebau GmbH als treuhänderischer  
Sanierungsträger der Stadt Fehmarn  
Drehbahn 7  
20354 Hamburg  
Tel: 040 3410678-54  
Tillman.Schaffitzel@big-bau.de  
Tillman Schaffitzel (Projektkoordination)



Stadt Fehmarn

Stadt Fehmarn - Fachbereich Bauen und Häfen  
Bahnhofstraße 5  
23769 Fehmarn

Mandy Cronauge (Projektkoordination)

Bestandteil der städtebaulichen Gesamtmaßnahme  
"Arne-Jacobsen-Siedlung, Burgtiefe"  
Sanierungsgebiet „Burgtiefe, Fehmarn“

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Strukturelle und städtebauliche Rahmenbedingungen.....</b>	<b>6</b>
2.1	Untersuchungsbiet und städtebauliche Entwicklung .....	6
2.2	Tourismus .....	7
2.3	Städtebauliche Planungen.....	8
<b>3</b>	<b>Beteiligung zum Mobilitätskonzept .....</b>	<b>11</b>
3.1	Online-Befragung .....	12
3.2	Befragung der Eigentümer:innen.....	15
3.3	Workshops mit Schlüsselakteuren.....	21
<b>4</b>	<b>Verkehrserhebungen .....</b>	<b>22</b>
4.1	Fließender Kfz-Verkehr .....	22
4.2	Ruhender Verkehr (Parkraumerhebung) .....	27
4.3	Radverkehr.....	31
<b>5</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>34</b>
5.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	34
5.2	Radverkehr.....	37
5.3	Öffentlicher Personennahverkehr .....	40
5.4	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr .....	42
5.5	Schiffsverkehr und weitere Mobilitätsangebote.....	46
5.6	Zusammenfassung der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen.....	47
<b>6</b>	<b>Leitbild für das Mobilitätskonzept .....</b>	<b>48</b>
6.1	Transformation der ursprünglichen Planungsstrategie.....	48
6.2	Leitbild des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK).....	50
6.3	Verkehrliches Leitbild für das Mobilitätskonzept Burgtiefe .....	52
6.4	Perspektive: Nachhaltig mobil in Burgtiefe 2035.....	56
<b>7</b>	<b>Entwicklungsvarianten für die Parkraumkonzeption .....</b>	<b>57</b>

<b>8</b>	<b>Handlungskonzept</b> .....	<b>63</b>
8.1	Übersicht.....	63
8.2	Fuß- und Radverkehr .....	64
8.3	Öffentlicher Personennahverkehr und alternative Mobilitätsangebote .....	68
8.4	Straßenverkehr und Parkraummanagement.....	73
8.5	Inter- und multimodale Vernetzung.....	79
8.6	Elektromobilität.....	81
8.7	Barrierefreies Verkehrssystem und Beleuchtung .....	82
8.8	Informations- und Wegeleitsystem .....	85
8.9	Mobilitätsmarketing – Information, Kommunikation, Kooperation .....	87
<b>9</b>	<b>Maßnahmenplan</b> .....	<b>89</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>93</b>
	<b>Bild- und Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>94</b>
	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>95</b>

## 1 Einleitung

Die Stadt Fehmarn steht vor der großen Herausforderung ihre **Standortqualität** sowohl als Wohn- und Wirtschaftsstandort als auch Tourismusdestination zu festigen und zukunftsorientiert auszubauen. Dazu gehören insbesondere eine attraktive Versorgungsfunktion und eine hohe Wohn- und Lebensqualität auf der Insel. Hierfür sind städtebauliche Veränderungen zu prüfen, in welche sowohl die demografische und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und Region einfließen als auch die Anforderungen und Herausforderungen, die sich aus dem Bau der Festen Fehmarn-Belt-Querung ergeben.

Die Stadt Fehmarn hat ein touristisches **Leitbild** erstellt, in dem der Rahmen der gesamtstädtischen Tourismus-Entwicklung vorgegeben wird, aber auch Schnittstellen zu anderen Themenbereichen auftauchen. Ein wesentlicher Baustein und ein Impulsprojekt zur städtebaulichen Entwicklung ist die Arne-Jacobsen-Siedlung, Burgtiefe. Zur Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wurde bereits eine vorbereitende Untersuchung (VU) gemäß § 141 BauGB durchgeführt und ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Im Zuge der Umsetzung des ISEK hat der Sanierungsträger BIG Städtebau GmbH die Erarbeitung eines ergänzenden Mobilitäts- und Verkehrskonzepts bei der Arbeitsgemeinschaft aus den Büros urbanus, Lübeck und GGR, Hamburg beauftragt, dessen Ergebnisse als Baustein in die Umsetzung des ISEK einfließen bzw. diese als eigenständiger Projektbaustein ergänzen. Das Untersuchungsgebiet umfasst das förmlich festgesetzte Sanierungsgebiet „Burgtiefe, Fehmarn“.

Die Stadt Fehmarn beabsichtigt verschiedene Ziele durch die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ zu erreichen und mit der Förderung die Chance für eine Stärkung der Qualität im Ortsteil Burgtiefe insgesamt zu nutzen. Integraler Bestandteil eines tragfähigen Gesamtkonzeptes ist ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept, zudem der Verkehr in Burgtiefe die Gesamtsituation und die Flächendisposition maßgeblich beeinflusst. **Übergeordnete Zielsetzung** ist die Erstellung eines zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes, das den Anforderungen der Klimaverträglichkeit und Nachhaltigkeit entspricht und sowohl bei den Einheimischen als auch bei den Besuchenden und Urlaubsgästen auf eine hohe Akzeptanz stößt. Dabei sind alle Nutzengruppen und alle Komponenten des Verkehrssystems prinzipiell gleichberechtigt zu betrachten. Zur Minimierung von verkehrlichen Konfliktpotenzialen und zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität sind aber auch **inhaltliche Schwerpunkte und Prioritätensetzungen** erforderlich. Dabei sind folgende Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Abbau von Funktions- und Substanzschwächen im Verkehrssystem,
- Sicherung einer guten Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln,
- Verbesserung von Wegeverbindungen innerhalb des Untersuchungsgebietes,
- Optimierung der gesamtverkehrlichen Situation auf Fehmarn unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Festen Fehmarn-Belt-Querung,
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs,
- Optimierung ggf. Neuordnung der Gestaltung öffentlicher Räume / Parkplätze
- Herstellung/Verbesserung der Barrierefreiheit,
- Prüfung neuer / ergänzender Mobilitätsangebote,
- Unterstützung städtebaulicher Zielsetzungen durch passende verkehrliche Maßnahmen.

## 2 Strukturelle und städtebauliche Rahmenbedingungen

### 2.1 Untersuchungsgebiet und städtebauliche Entwicklung

Der Ortsteil Burgtiefe ist ein besonderer Ortsteil der Stadt Fehmarn, da er fast ausschließlich auf den Tourismus ausgerichtet ist. Das Untersuchungsgebiet liegt rund 2,5 km südlich von Burg, dem Hauptort und Verwaltungssitz der Stadt Fehmarn. Im Charakter einer Halbinsel ist das Gebiet von der Ostsee umgeben. Mit der Strandallee gibt es nur eine Kfz-Zufahrt bzw. Verbindungsstraße zu den Nachbarorten und nach Burg, für den Fuß- und Radverkehr gibt es nach Burgstaaken und Meeschendorf (Bohlenweg am Strand) weitere Verbindungen, die auch Optionen für eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs hin zu anderen Mobilitätsformen eröffnen.

Der Yachthafen Burgtiefe mit dem Burger Binnensee bilden die nördliche Begrenzung des Gebietes. Am gegenüberliegenden Ufer des Binnensees befindet sich der Hafen von Burgstaaken. Im Osten grenzt der Sahrensdorfer Binnensee Burgtiefe vom Inselinneren ab. Der Binnensee und die angrenzenden Flächen stehen unter Biotop- und Landschaftsschutz und bilden damit einen geschützten Naturerlebnisraum.

Das Untersuchungsgebiet, das dem aus dem ISEK entstandenen Sanierungsgebiet entspricht, ist geprägt von der in den 1970er Jahren entstandenen, vom dänischen Architekten Arne Jacobsen geplanten Bebauung mit vorwiegend touristischer Nutzung. Städtebauliche Schwerpunkte bilden eine Feriensiedlung, die IFA-Hotelanlage mit Ferien-Centrum, das Meerwasserwellenbad und das Haus des Gastes. Aufgrund des sich verstärkenden Tourismusaufkommens wurde die ursprüngliche städtebauliche Planung deutlich erweitert, insbesondere die Hotelanlage mit den sogenannten „Fernblickhäusern“ auf 17 Geschosse erhöht. Ebenso wurde von der Form einer sternförmigen Wohnsiedlung abgesehen und stattdessen jeweils neun drei- und fünfgeschossige, wellenförmig angeordnete Appartementkomplexe errichtet. Diese wellenförmige Bebauung im Westen des Untersuchungsgebietes wird unter der Bezeichnung "Arne-Jacobsen-Siedlung" geführt.

In den 1980er und 1990er Jahren fanden einige bauliche Ergänzungen südöstlich der Feriensiedlung statt. Zwischen den baulichen Ergänzungen und dem Haus des Gastes – und somit zentral im Untersuchungsgebiet – liegt eine große Brachfläche ohne Nutzung bzw. mit lediglich temporärer Nutzung bei Veranstaltungen. Am Nordufer des Untersuchungsgebietes befindet sich der große Yachthafen mit dazugehörigen Service- und Freizeitgebäuden gesäumt von der Uferpromenade. Im Jahr 2015 wurde das Gesamtensemble als Kulturdenkmal „Ostseeheilbad Burgtiefe“ klassifiziert.

Die Nutzungsstruktur im Untersuchungsgebiet ist geprägt durch die Feriennutzung der Ferienwohnungen, Bungalows und Hotels und wird ergänzt durch Gastronomie, den Tourismus-Service-Fehmarn, Einzelhandel und weitere gewerbliche Nutzungen. Im Rahmen der Untersuchung VU/ISEK wurde ermittelt, dass fast 100 Eigentümer:innen der Feriensiedlung ihre Wohneinheit dauerhaft, etwa die Hälfte zumindest temporär zum Wohnen nutzen. Nur etwa ein Drittel der Objekte in Burgtiefe unterliegen einer reinen Mietnutzung (vgl. complan Kommunalberatung 2017). Daher ist von einer relativ engen Bindung der Eigentümer:innen an Burgtiefe auszugehen.



Bild 2-1: Abgrenzung des Untersuchungsraumes

## 2.2 Tourismus

Die Insel Fehmarn gehört zu den sonnenreichsten und beliebtesten Urlaubsregionen Deutschlands. Das Klima und die naturräumliche Umgebung veranlasst jährlich etwa 2,5 Millionen Touristen zu einem Urlaub auf der Insel – vorwiegend in Ferienwohnungen, auf Campingplätzen und auf Bauernhöfen. Der Tourismus bildet die wirtschaftliche Basis von Fehmarn, etwa ein Fünftel der Beschäftigten auf der Insel ist im Gastgewerbe tätig. Zuständig für die Tourismusvermarktung Fehmarns ist der Tourismus-Service Fehmarn (TSF), der als Eigenbetrieb der Stadt Fehmarn geführt wird.

Die Gästezahlen sind derzeit leicht rückläufig (Quelle: Statistikamt Nord und TVSH 2022), allerdings hat die Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste zugenommen. Fehmarn profitiert vor allem von einer Zunahme der Campingurlauber seit der Corona-Pandemie. Neben den Urlaubsgästen ist Fehmarn auch ein wichtiges Ziel für Tagestouristen vom Festland insbesondere aus der Tourismusdestination Ostseeküste, der Region Lübeck und der Metropolregion Hamburg. Die Tagestouristen tragen in der Saison mit zur hohen Belegung des inselweiten Straßennetzes und zu den Kapazitätsanforderungen für die Parkieranlagen bei. Für Burgtiefe stellen die Tagestouristen von der Insel Fehmarn und vom Festland einen wesentlichen Anteil des Verkehrsaufkommens dar und sind somit auch eine wichtige Zielgruppe für das Mobilitätskonzept.

## 2.3 Städtebauliche Planungen

Ausgehend von der Erstellung der Vorbereitenden Untersuchung (VU) und dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) wurde Burgtiefe als Sanierungsgebiet mit einer Sanierungssatzung festgelegt. Außerdem wurde 2022 ein Gestaltungshandbuch erstellt. Übergeordnete Zielsetzung der Sanierung ist es, das gesamte Gebiet durch eine Umgestaltung umfassend aufzuwerten und zu einer lebendigen, vielfältig genutzten Halbinsel zu entwickeln sowie unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes die Attraktivität und Qualität vor Ort zu steigern. Dafür werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die im Rahmen der Städtebauförderung durch Fördergelder des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein mit finanziert werden. Weitere Ziele sind auf der zugehörigen Internet-Plattform angegeben, die über das Verfahren und aktuelle Projekte informiert <https://fehmar-sanierungsgebiet-burgtiefe.de>:



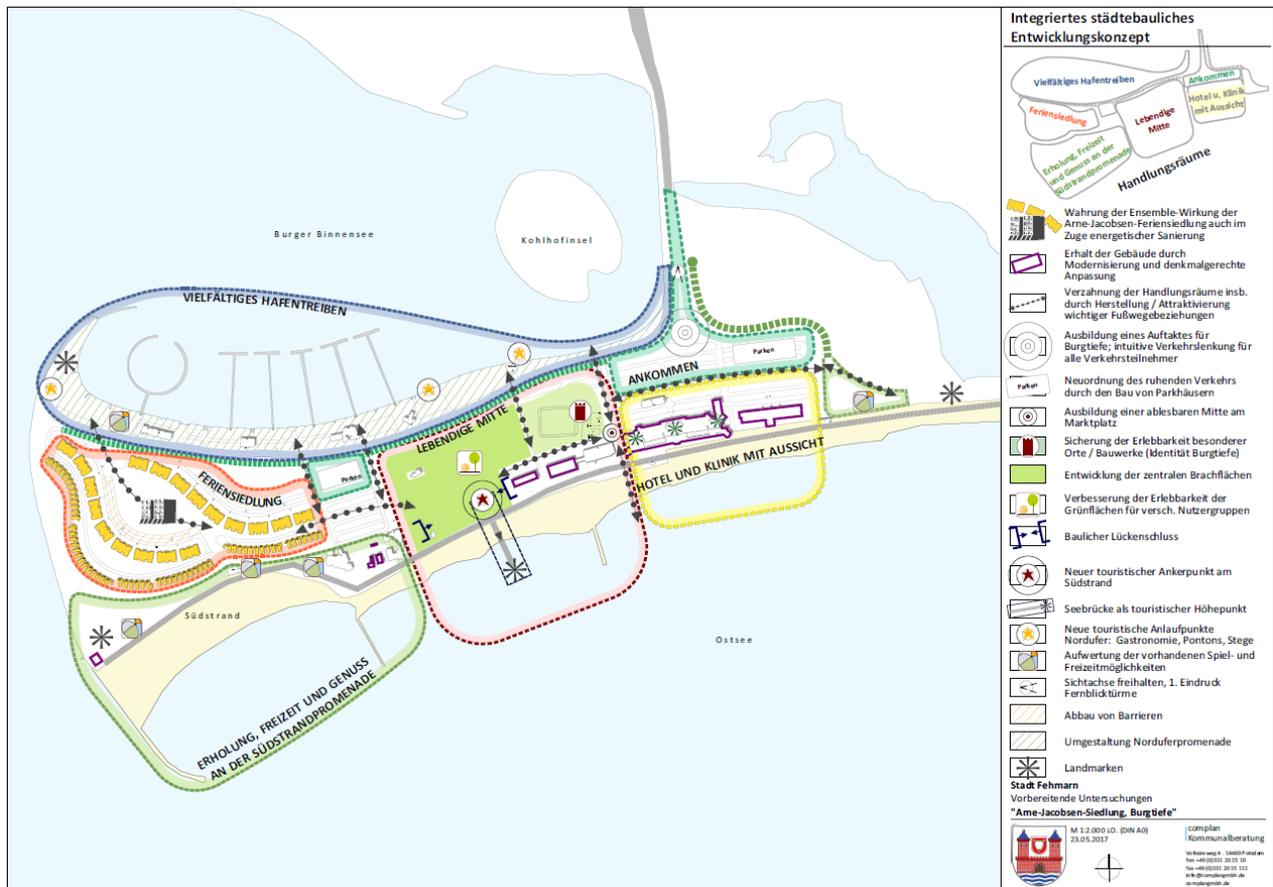
Bild 2-2: Zielsetzung für die Umsetzung des Integrierten Entwicklungskonzeptes

Mit der Neugestaltung der Binnensee- und Yachthafenpromenade mit Förderung aus dem Landesprogramm Wirtschaft (Fertigstellung 2020) sowie der Umgestaltung der Spielplätze und Freizeitanlagen entlang der Südstrandpromenade mit den ersten Bauabschnitten "Spielplätze West und Mitte" (Eröffnung 2022) sowie "Spielplatz Ost und Boulebahn" (Eröffnung 2023) wurden das Leuchtturmprojekt "Yachthafenpromenade" und Startermaßnahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Arne-Jacobsen-Siedlung, Burgtiefe" zur Aufwertung des Untersuchungsgebietes bereits umgesetzt.. Damit werden aus verkehrlicher Sicht vor allem die Qualität für den Fußverkehr und insbesondere die Aufenthalts- und Erlebnisqualität gestärkt.



Bild 2-3: Impressionen der neu gestalteten Yachthafenpromenade

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept bildet den aktuellen Rahmen für die freiraumplanerische und städtebauliche Entwicklung. Wichtige Aspekte wie die Festlegung von Handlungsräumen und die künftige Nutzung der Freiflächen haben auch Einfluss auf das Mobilitätskonzept und werden im Leitbild und Handlungskonzept (Kapitel 6 und 7) aufgegriffen.



Quelle: complan Kommunalberatung 2017

Bild 2-4: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Für Burgtiefe sind mehrere Bebauungspläne beschlossen oder in der Aufstellung:

- B-Plan Nr. 13, 1. Änd.: Burgtiefe (1985)
- B-Plan Nr. 59: Burgtiefe-Südstrand (2005)
- B-Pläne Nr. 54 a und c: Burgtiefe-Südstrand (2008 und 2006)
- B-Plan Nr. 102 und Nr. 102, 1. Änd. und Ergänzung: Feriencenter Südstrand (2016 und 2019)
- B-Plan Nr. 119: Burgtiefe-Tiefehalbinsel (2016)
- B-Plan Nr. 119, 1. Änd. --> in Aufstellung
- B-Plan Nr. 155: Sanierungsgebiet --> in Aufstellung
- B-Plan Nr. 173: Hotelprojekt --> in Aufstellung
- B-Plan Nr. 197: Hotelprojekt --> in Aufstellung

Insbesondere die Einrichtung zusätzlicher gastronomischer Angebote und die städtebauliche Neuordnung der Freifläche mit der historischen Burgruine wird zwar auch verkehrliche Auswirkungen nach sich ziehen, die aber im Kontext der bereits realisierten Verkehrsnachfrage (vgl. Kapitel 4) als moderat und verträglich eingestuft werden. Es ist davon auszugehen, dass die aktuellen Neu- und Umnutzungen im Untersuchungsgebiet keine signifikant negativen Auswirkungen auf die Gesamtverkehrssituation haben werden und durch die angestrebten und auch realistischen Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf andere Verkehrsmittel kompensiert werden. Die von der Stadt Fehmarn verfolgte, aber noch nicht konkrete Bebauung der Spielwiese mit einer geplanten Tiefgarage mit etwa 600 Stellplätzen wird hingegen zu einem signifikanten Zuwachs des Verkehrsaufkommens führen, so dass hier verkehrliche Auswirkungen und Verträglichkeiten sorgfältig zu prüfen sind.

### 3 Beteiligung zum Mobilitätskonzept

Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung bzw. des Themenbereiches Mobilität wurde eine breite Beteiligung sowohl maßgebender Akteure und Entscheidungsträger als auch von Interessenträgern und der Öffentlichkeit als ein fester Baustein in das Mobilitätskonzept aufgenommen.

Da die Spielräume einer direkten Einflussnahme auf die Mobilität und das Verkehrsverhalten durch die Stadt Fehmarn und die Akteure in Burgtiefe begrenzt sind, ist es umso wichtiger, gegenüber Bürger:innen, Eigentümer:innen, Unternehmen und Stakeholdern als Impulsgeber, Motivator und Aktivator aufzutreten. Eine gezielte und umfassende Öffentlichkeitsarbeit kann dafür sorgen, Eigeninitiative und Kooperationen zu fördern und die Akzeptanz von umgesetzten Maßnahmen zu verbessern. Emotionale Bindungen und subjektive Einschätzungen spielen bei einer nachhaltigen, Klimaschutz-orientierten Mobilität eine große Rolle. Die Bevölkerung und weitere potenzielle Partner und Akteure sind daher mit ihren Wünschen, Erwartungen und Vorbehalten „mitzunehmen“. Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind dabei die wichtigen Stellschrauben, Unterstützung und Engagement sukzessive aufzubauen und dauerhaft zu etablieren. Eine konsensorientierte Erarbeitung des Planwerkes trägt wesentlich zur Akzeptanz der Ergebnisse und ihrer späteren Umsetzung bei. Nur so können Verhaltensänderungen erreicht werden und eine neue „Mobilitätskultur“ entstehen.

Neben den eingebundenen Gremien der kommunalen Selbstverwaltung wurden zur Begleitung des Mobilitätskonzeptes folgende Beteiligungsformate eingesetzt:

- Projektbegleitende Arbeitsgruppe mit der Stadtverwaltung Fehmarn, dem Tourismus Service Fehmarn (TSF) und der BIG Städtebau GmbH als treuhänderischer Sanierungsträger für das Sanierungsgebiet,
- öffentliche Online-Befragung zur Bestandssituation,
- Befragung der Eigentümer:innen der Feriensiedlung
- Akteurs- und Expertenworkshops sowie
- ein Bürgerforum.

Um möglichst große Teile der Bevölkerung zu erreichen und einen permanenten Informationsfluss sicherzustellen, wird auf der Internetseite der Stadt Fehmarn über Inhalte und Beteiligungsschritte zum Mobilitätskonzept informiert. Zusätzlich erfolgt eine Pressearbeit mit Schwerpunkt auf die Bewerbung der Veranstaltungen. Weitere Informationen werden auch über die Internetseite für das Sanierungsgebiet eingestellt.

### 3.1 Online-Befragung



Um die Bevölkerung aktiv in die Bestandsanalyse und Bewertung der aktuellen Verkehrssituation mit einzubinden, wurde im Juli 2022 eine Online-Befragung durchgeführt. Die Bewerbung erfolgte über das Internet, die Presse und ausgehängte Plakate. Die Teilnehmenden konnten Beiträge abgeben und in einer Karte räumlich verorten.

Insgesamt besuchten rund 400 Personen die Befragungsseite im Internet. Allerdings gaben nur 35 Personen einen Beitrag ab. Da Burgtiefe kein Wohnquartier ist, wurde bereits eine relativ geringe Beteiligung erwartet, da es mit Ausnahme der separat befragten Eigentümer:innen nur wenig direkte Betroffenheiten gibt. Dennoch konnte aus den Ergebnissen ein guter Abgleich mit den Erkenntnissen der gutachterlichen Bestandsaufnahme und den Ergebnissen der Eigentümer:innen-Befragung vorgenommen werden. Beim Teilnehmendenkreis dominierten die Altersgruppen 30 bis 49 Jahre, 50 bis 59 und 60 bis 69 Jahre, die

jeweils 30% stellten. Etwa 60% hatten ihren Wohnort oder eine Ferienwohnung auf Fehmarn, die anderen etwa 40% waren Urlaubsgäste auf Fehmarn mit Wohnort in anderen Bundesländern.

eingetragene Ideen	35
Ideen Likes	0
eingetragene Kommentare	0
Kommentare Likes	0

#### Gesamtzugriffsstatistik

	06/2022	07/2022	08/2022	
Anzahl der unterschiedlichen Besucher	3	247	32	282
Anzahl der Besuche	3	351	61	415
Durchschnittliche Besuche pro Tag	3	12	5	

#### Gesamttagestatistik (Besuche pro Tag)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
06/2022	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
07/2022	8	0	1	11	11	18	9	4	5	3	8	4	37	13	13	10	9	10	52	37	13	7	7	5	6	8	9	10	12	5	6
08/2022	9	7	4	5	7	2	2	3	1	4	6	5	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bild 3-1: Statistik der Online-Befragung

Fast 30% der Teilnehmenden waren mit dem Fahrrad nach Burgtiefe gekommen, fast 60% mit dem Pkw. In Burgtiefe selber nutzen 20% ein Fahrrad, 70% kombinierten verschiedene Fortbewegungsarten, bevorzugt zu-Fuß-gehen und Fahrrad sowie Pkw und Fahrrad.

Bei der Frage nach den größten Handlungsbedarfen in Burgtiefe auf Fehmarn im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Mobilität stand der öffentliche Personenverkehr klar im Vordergrund. Fast 60% der Teilnehmenden nannten die Verbesserung der öffentlichen Busverbindungen auf Fehmarn und fast 40% eine bessere Festlandsanbindung im öffentlichen Verkehr. Offenbar ist die Bereitschaft groß, öffentliche Verkehrsmittel bei entsprechender Angebotsqualität verstärkt zu nutzen. Bereits bei der Untersuchung zur nachhaltigen Mobilität in schleswig-holsteinischen Urlaubsregionen wurde auf diesen Handlungsbedarf hingewiesen (vgl. urbanus / NIT 2021). Ebenfalls 40% sprachen sich für eine Förderung der E-Mobilität mit verbesserter Ladeinfrastruktur aus, noch 20% für einen Ausbau alternativer Mobilitätsangebote.

Die Mängel sind prinzipiell über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt. Es gibt aber eine signifikante Schwerpunktbildung am Eingang zu Burgtiefe im Bereich Zur Strandpromenade / Zentralparkplatz.

**Thematisch** ergab sich folgende Schwerpunktbildung:

Verbesserungen für den Radverkehr	8 Nennungen
Ausbau / Aufwertung des Fahrradparkens	6 Nennungen
Verbesserung der ÖPNV-Anbindung	5 Nennungen
Fehlende Überquerungen Am Yachthafen	4 Nennungen
Reduzierung Kfz-Verkehr / Verkehrsberuhigung	4 Nennungen

Besonders hervorzuheben sind als potenzielle Leuchtturmprojekte die Vorschläge für eine Fuß- und Radbrücke zwischen Burgtiefe und Burgstaaken und eine Seebrücke am Yachthafen oder am Südstrand.

Generell wird eine Trennung von Fuß- und Radverkehr befürwortet, insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Verbreitung von Pedelecs / E-Bikes. Daraus ergibt sich aber der auch kritisierte Nachteil, dass Radfahrende nicht an der Wasserkante (Südstrand und Yachthafenpromenade) fahren können bzw. dürfen.

Beim ÖPNV steht vor allem das unzureichende Busangebot von/nach Burg am Morgen und Nachmittag und die schlechte Festlandsanbindung in der Kritik.

Vereinzelt werden die Pflasterbeläge im Zugang zum Südstrand beanstandet, die bei Nässe und im Winter zu glatt sind (Barrierefreiheit).



Bild 3-2: Räumliche Verortung der Beiträge

### 3.2 Befragung der Eigentümer:innen

Die Eigentümer:innen der Wohnungen und Ferienimmobilien in Burgtiefe sind nicht nur eine wichtige Zielgruppe für das Mobilitätskonzept, wenn sie selber ihre Immobilie nutzen, sondern auch eine wichtige Schnittstelle zu den Urlaubsgästen sowie auch potenzielle Kooperationspartner für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Aus diesem Grund wurde bei den Eigentümer:innen im Frühjahr 2022 ebenfalls eine Befragung durchgeführt. Der Fragebogen ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Die Resonanz auf die Befragung war außerordentlich positiv. Insgesamt wurden mehr als 200 Fragebögen zurückgesendet und auch positive Kommentare zur Durchführung der Befragung abgegeben. Zusätzlich gab es noch ergänzende Beiträge über E-Mail. Die Vielzahl an konstruktiven Beiträgen und Kommentaren zeigt, dass viele Eigentümer:innen an dem Thema nachhaltige Mobilität interessiert sind, da es auch die Standortqualität und Attraktivität von Burgtiefe erhöht.

Eine deutliche Mehrheit der Eigentümer:innen hat ihren Wohnort außerhalb Schleswig-Holsteins (71%). Rund 16% wohnen in Schleswig-Holstein, allerdings nur wenige im Kreis Ostholstein außerhalb Fehmarns. Bei den Wohnortnennungen Burgtiefe (6%) handelt es sich überwiegend um Dauerwohnsitze. Bei etwa 1/3 der Immobilien handelt es sich um Wohnungen, die ganz oder zeitweise von den Eigentümer:innen bewohnt werden, rund 60% der Immobilien sind reine Ferienwohnungen / Ferienapartments. Darüber hinaus beteiligten sich auch einige Gastronomiebesitzer und Liegeplatzinhaber des Yachthafens an der Befragung.

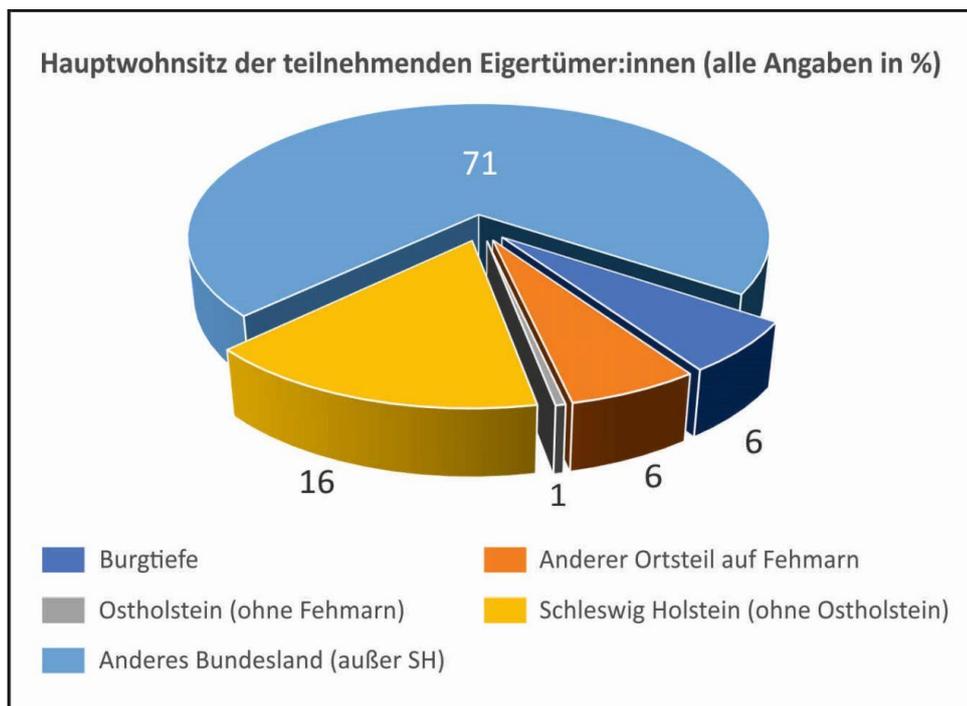
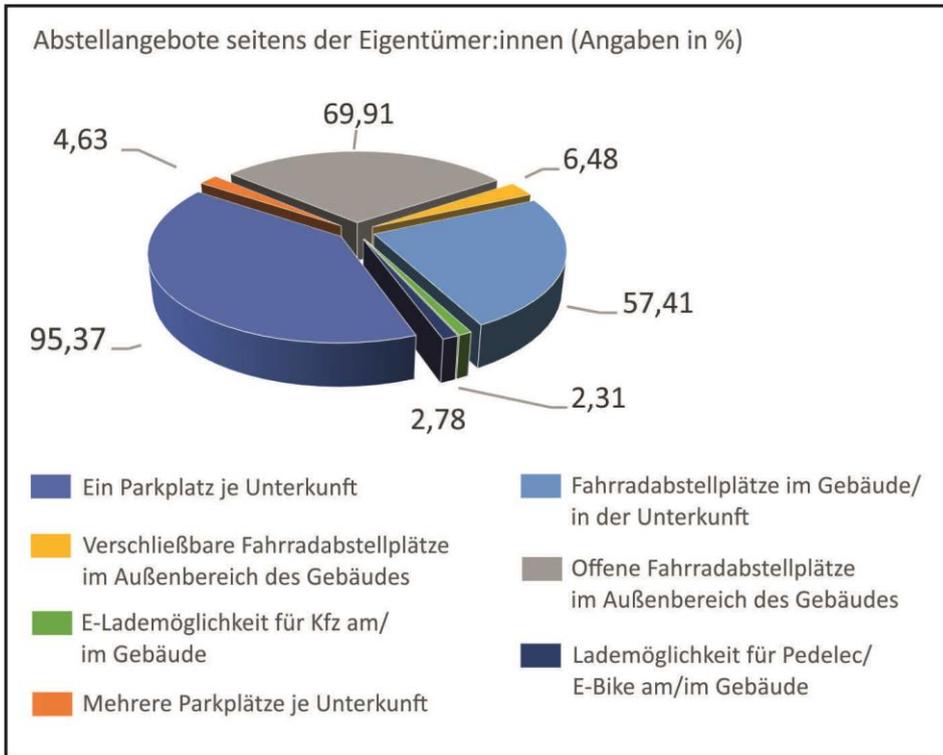


Bild 3-3: Hauptwohnsitz der Eigentümer:innen

Jeder Immobilie / Wohnung in der Feriensiedlung ist in der Regel ein Stellplatz zugeordnet, mehrere Stellplätze gibt es für Gastronomie und andere gewerbliche Nutzungen. Nur etwa 2/3 der Wohnungen verfügen über feste Fahrrad-Abstellplätze im Außenbereich bzw. an den Gebäuden, vielfach werden Fahrräder in den Gebäuden und in den Wohnungen selber abgestellt, wobei die Abstellplätze in den Gebäuden vorwiegend den Eigentümer:innen vorbehalten und umständlich zu nutzen sind sowie auch von der Kapazität vielfach nicht ausreichen. Ladeinfrastruktur ist praktisch nicht vorhanden, weder für Pkw noch für E-Bikes / Pedelecs.



Mehrfachnennungen möglich!

Bild 3-4: Ausstattung der Immobilien mit Stellplätzen und Ladeinfrastruktur

Die verkehrliche Erreichbarkeit Burgtiefes mit dem Pkw / Motorrad wird mit gut bis sehr gut beurteilt. Allerdings werden auch kritische Stimmen zur erforderlichen Durchquerung des Zentralortes Burg und Bedenken zur künftigen Entwicklung in der Bauphase der festen Fehmarn-Belt-Querung geäußert. Ebenfalls gute Noten erhält die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad von anderen Inselorten. Deutlicher Verbesserungsbedarf wird beim öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und bei den wassergebundenen Angeboten gesehen.

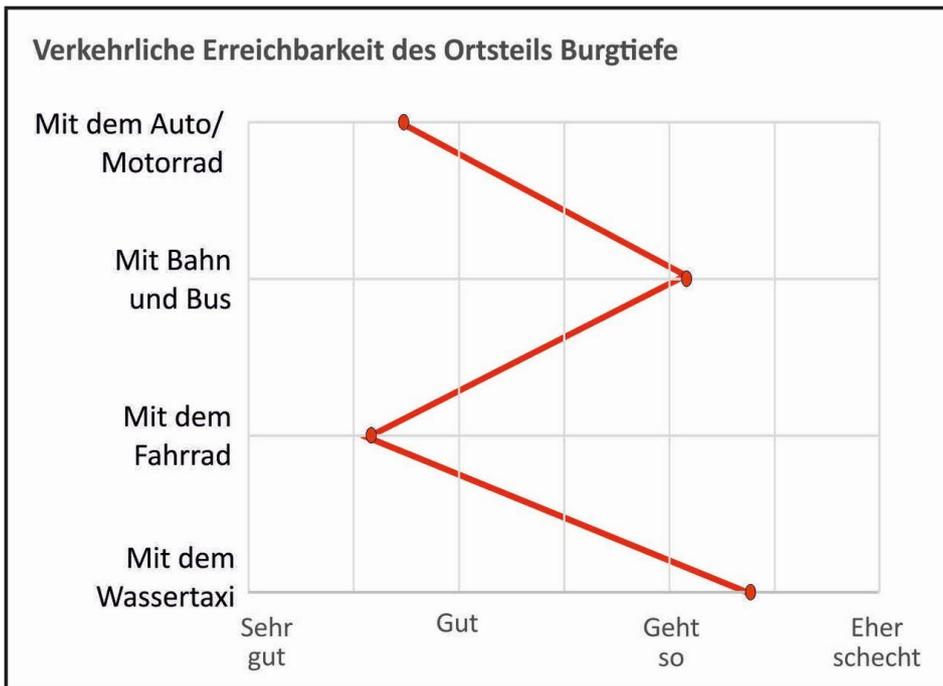


Bild 3-5: Bewertung der Erreichbarkeit Burgtiefes

Bisher gibt es seitens der Gäste nur relativ wenige Äußerungen und Rückmeldungen zu Mobilitätsthemen. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass dazu in der Regel auch keine aktive Kommunikation zwischen Gästen und Vermieter:innen stattfindet, sondern wenn überhaupt eher mit dem Tourismus-Service bzw. der Touristinformation.

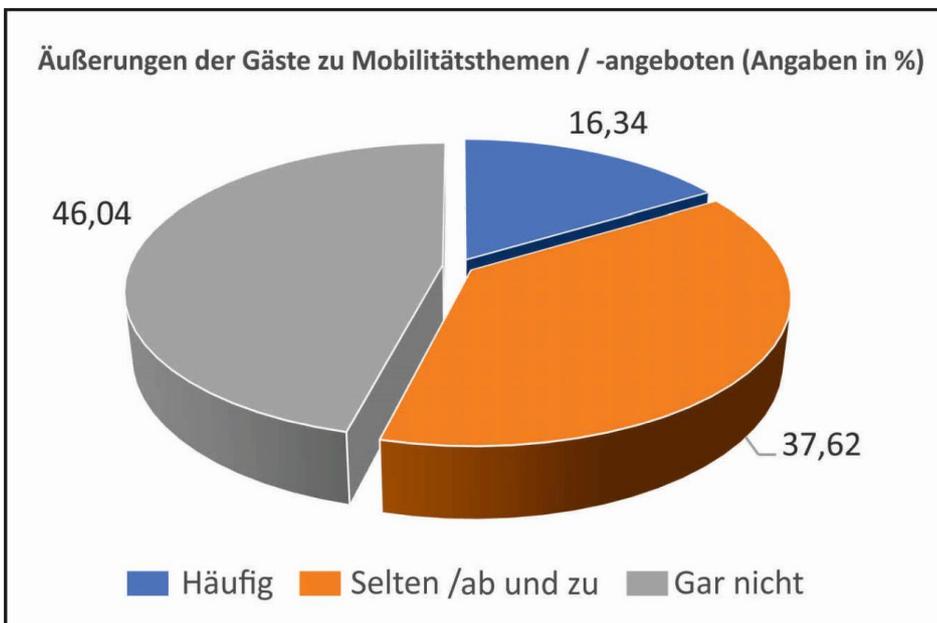


Bild 3-6: Äußerung der Gäste zur Mobilität / zu Mobilitätsangeboten

Die Verbesserung der Situation für den Radverkehr, Barrierefreiheit und eine Förderung der E-Mobilität stehen ganz vorne bei der Bedeutung künftiger Aktivitäten. Alternative Mobilitätsangebote oder bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote werden dagegen als weniger wichtig eingestuft.

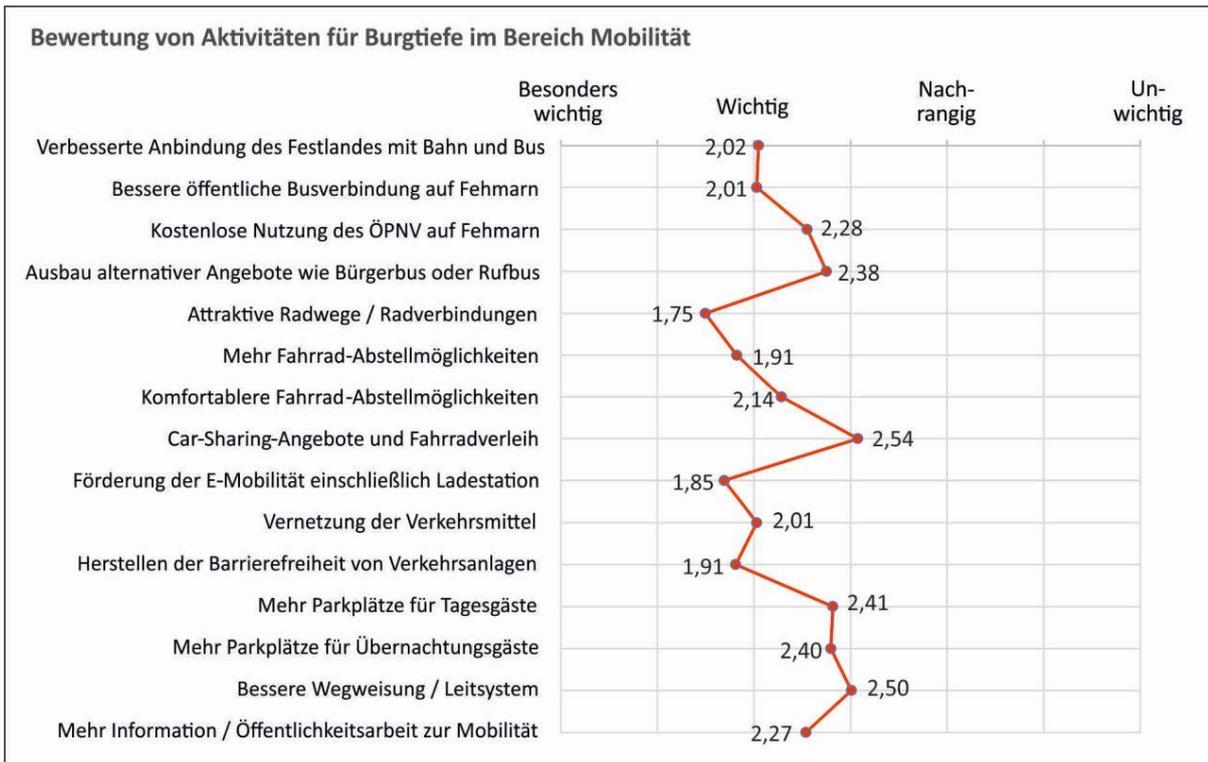


Bild 3-7: Bewertung von Aktivitäten im Bereich Mobilität durch die Eigentümer:innen

Die Beiträge und Kommentare sowie Vorschläge und Anregungen zu Projekten und Maßnahmen umspannen das gesamte Feld der Mobilität. Eine stärkere Gewichtung ergibt sich beim Fahrradparken und beim Ausbau der Elektromobilität. Dies sind Themen, die die Vermieter:innen und ihre Gäste unmittelbar betreffen und bei denen die Eigentümer:innen auch mit aktiv werden können.

Beim Fahrradparken geht es vorrangig um die Einrichtung zusätzlicher Kapazitäten und hochwertiger Abstellmöglichkeiten außerhalb der Gebäude mit Überdachung und Sicherungsmöglichkeit. Offenbar scheint es aber diesbezüglich Vorbehalte gegenüber dem Denkmalschutz zu geben. In den Gebäuden sind weder die Kapazitäten noch die Unterbringungsmöglichkeiten zeitgemäß. Außerdem fehlen Ladeeinrichtungen für Elektrofahräder. Die Defizite gelten im Übrigen auch für das öffentliche Fahrradparken in Burgtiefe. Bezüglich nutzungsfreundlicher Ladestationen für Pkw gibt es ebenfalls ein grundlegendes bzw. flächendeckendes Defizit.

Beim Kfz-Parken wird vor allem bemängelt, dass es keine Besucher-Stellplätze für die Ferienanlage und Zusatzstellplätze für Gäste mit mehreren Fahrzeugen gibt und dass die privaten Stellplätze teilweise von Fremdparkenden belegt werden. Dies wird offenbar kaum kontrolliert. Außerdem sind die Abmessungen der Stellplätze nicht auf die heutigen Fahrzeuggrößen ausgerichtet. Mehr öffentliche Parkplätze in Burgtiefe werden aber nicht gefordert, stattdessen eher Mobilitätsalternativen zur Reduzierung der Parkplatznachfrage. Vereinzelt werden auch Parkplatzverlegungen in die Außenbereiche der Insel und ein Parkplatzabbau in Burgtiefe benannt.

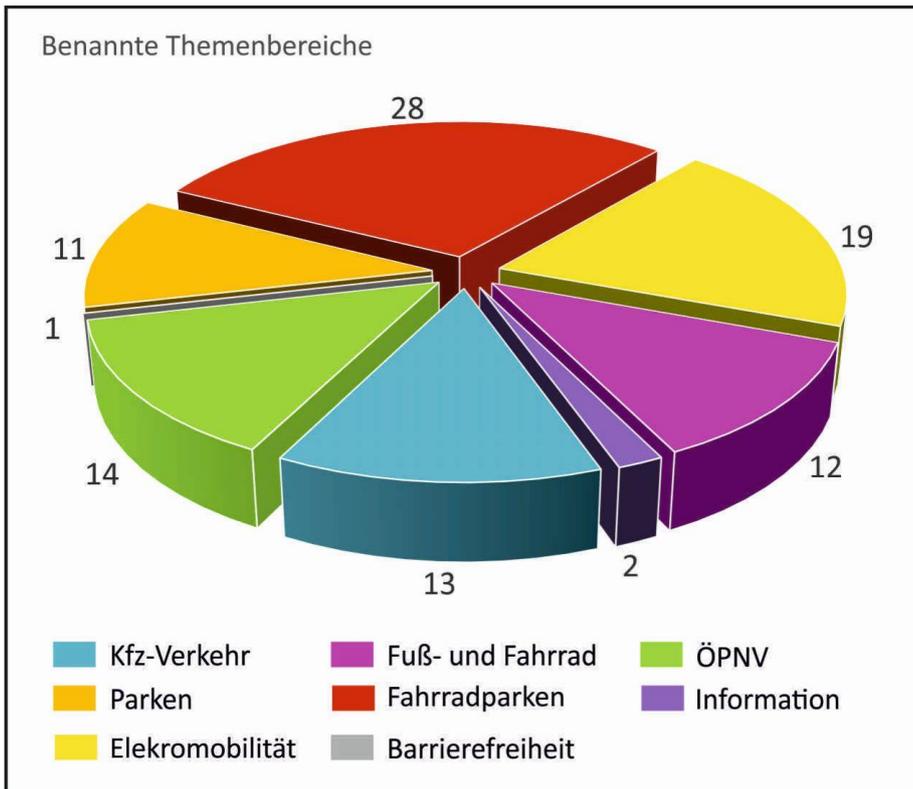


Bild 3-8: Gewichtung der Themenbereiche in den Beiträgen / Kommentaren

Für den Fuß- und Radverkehr wird eine stärkere Priorisierung und Präsenz gewünscht. Die Führung des Radverkehrs sollte möglichst getrennt vom Fußverkehr und zudem richtungstreu erfolgen. Daraus ergibt es aber ggf. das Problem, dass der Radverkehr nur in „zweiter Reihe“, d.h. nicht am Ufer entlang, geführt wird.

Beim ÖPNV müsste bereits die Anreise nach Fehmarn sowohl für Urlaubsgäste (mit der Bahn) als auch für Tagestouristen (mit Bahn und Bus) verbessert werden, damit weniger Autos auf die Insel kommen. Für den ÖPNV auf der Insel und die ÖPNV-Anbindung von Burgtiefe werden ein dichteres regelmäßiges Fahrtenangebot und vor allem bessere Fahrtmöglichkeiten im Abendverkehr gefordert, damit der ÖPNV auch für Inselausflüge und den Besuch von Veranstaltungen attraktiv wird bzw. eine Mobilitätsalternative darstellt. Die Buslinien sollten auch die Nahversorger mit anbinden, damit der ÖPNV auch für den Einkaufsverkehr genutzt werden kann. Die Bushaltestellen sind generell mit hoher Aufenthaltsqualität und barrierefrei auszustatten. Vereinzelt wird angeregt, die Angebote auf dem Wasser mit einer Festlandsverbindung (z.B. Großenbrode, Heiligenhafen, Warnemünde) auszuweiten.

Ein klares Votum gibt es für eine weitgehende Trennung von Fuß- und Radverkehr zumindest in der Hauptsaison. Hier sollte nach Lösungen gesucht werden, auch mit einer sicheren Radführung auf der Fahrbahn in Verbindung mit einer stärkeren Verkehrsberuhigung, eventuell sogar einer Verlagerung von Kfz-Verkehren bzw. eine Sperrung der Zufahrt nach Burgtiefe. Umstritten sind dagegen das Befahren der Promenaden mit Fahrrädern, die Einführung eines Bike-Sharing-Angebotes und das Ausmaß der Verkehrsberuhigung.

Ein strukturelles Problem in Burgtiefe ist die fehlende bzw. unzureichende Versorgungsinfrastruktur vor allem Nahversorger und Gastronomie, wodurch ein höheres Kfz-Fahrtenaufkommen insbesondere von/nach Burg gefördert wird. Hier sollte zur Verkehrsvermeidung über ergänzende saisonale ggf. auch mobile Angebote sowie über verlängerte Öffnungszeiten auch der Gastronomie nachgedacht werden.

Die bestehenden Mobilitätsangebote in Burgtiefe sind vielen Gästen, teilweise aber auch den Vermieter:innen bzw. Gastgeber:innen nicht ausreichend bekannt. Information über Mobilität und Kommunikation mit den Gästen, aber auch die kontinuierliche Kommunikation zwischen Stadt / TSF und den Eigentümer:innen / Vermieter:innen sollten ausgebaut werden. Außerdem könnte eine Digitalisierung der Gebäudetechnik auch als Informationsmedium erweitert werden. Als hilfreich wird auch ein einheitliches Informations- und Leitsystem für Burgtiefe und speziell die Feriensiedlung angesehen (positiv bewerteter Ansatz: neue Displays am Yachthafen).

Außerhalb des Themenbereiches Mobilität wurden in der Befragung auch Beiträge zur städtebaulichen Situation und zum Gebäude-Umfeld abgegeben. Schwerpunkte waren hier:

- Gestaltung (z.B. Baumpflanzung) und Nutzung der Freiflächen (z.B. für sportliche Aktivitäten, Trampolinanlage, Spielwiesen, Aufenthalts- / Ruhezone),
- Ausrüstung der Gebäude mit Solar und Digitalisierung (z.B. zuverlässiges W-LAN),
- Erlebnisqualität auf der Südstrandpromenade,
- Müllsammlung und -entsorgung,
- Beseitigung von Bauruinen / Gebäudeleerstand.

### 3.3 Workshops mit Schlüsselakteuren

Am 16. August 2022 wurde ein erster Workshop mit Schlüsselakteuren durchgeführt. Zu den Teilnehmenden gehörten, neben der Stadtverwaltung und der BIG Städtebau GmbH, die Tourismusorganisationen TSF und OHT, der Kreis Ostholstein, die Polizei, Vertreter:innen von Tourismuswirtschaft und Gewerbe aus Burgtiefe, verschiedene Mobilitätsdienstleister sowie eine Vertretung der Eigentümer:innen. Nach einem Einführungsvortrag des Gutachterteams wurde über die Bestandssituation diskutiert und erste Ideen für künftige Aktivitäten und Maßnahmen entwickelt.

Themenschwerpunkte der Diskussion bildeten die Organisation des Parkens, die Förderung des Radverkehrs und alternativer Mobilitätsangebote, die Förderung der Elektromobilität sowie Information und Kommunikation sowohl mit den Gästen als auch zwischen den maßgeblichen Akteuren bzw. potenziellen Kooperationspartnern.

Kontrovers diskutiert wurde der künftige Parkraumbedarf. Einigkeit bestand darin, dass die Parkplatzkapazitäten insgesamt möglichst nicht weiter erhöht werden, aber die Kapazitäten effizienter genutzt werden sollten. Die Parkplätze sollten perspektivisch noch weiter konzentriert werden, wobei an der Westspitze noch Kapazitätsbedarfe gesehen werden (größere Entfernung vom Hauptparkplatz). Perspektivisch sollte in der Hauptsaison und bei Veranstaltungen ein Park&Ride-Angebot an der Festlandszufahrt und ein Parkleitsystem überlegt werden.

Mit einer Mobilitätskarte „All inclusive“, könnte eine wesentliche Barriere zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote abgebaut und der Zugang gerade auch zum ÖPNV deutlich erleichtert werden. Mobilitätsangebote sollten auch als Erlebnis gestaltet werden, wie dies beim Wassertaxi und bei der Bimmelbahn schon teilweise erfolgt. Mit attraktiv gestalteten Mobilitäts-Hubs könnten die Mobilitätsangebote attraktiv verknüpft werden. Beim ÖPNV sind insbesondere die Verbindungen aufs Festland und der Betrieb am Abend auszubauen.

Ladestationen sollten für Besucher und auch Radtouristen erweitert und mit Solar bzw. Photovoltaik ausgerüstet werden. Außerdem könnten hier die Gastgeber:innen und Eigentümer:innen als Kooperationspartner einbezogen werden.

Deutliches Entwicklungspotenzial wird auch für den Radverkehr gesehen. Wichtig sind vor allem sichere und komfortable Radführungen bevorzugt auf eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigten Straßen. Dazu bedarf es aber eines Gesamtkonzeptes für die ganze Insel insbesondere auch für den Zentralort Burg. Die Stadt Fehmarn hat dazu 2022 ein inselweites Mobilitätskonzept vergeben. Ausbaunotwendigkeiten gibt es außerdem beim Fahrradparken.

Nachhaltige Mobilität wird auf Fehmarn noch nicht zielgerichtet vermarktet. Insbesondere bei den Informationsangeboten gibt es eine bisher weitgehend unkoordinierte Vielfalt und ein Nebeneinander unterschiedlicher Anbietenden wie TSF, Stadt und Tourismuswirtschaft sowie öffentlicher und privater Mobilitätsdienstleister. Der Konkurrenzgedanke überwiegt noch den Synergiegedanken. Künftig sollten die Angebote integriert(er) vermarktet werden. Gastgeber:innen und Hauseigentümer:innen sollten dabei intensiver mit einbezogen werden, da diese den direkten Draht zu den Urlaubsgästen haben. Die Federführung könnte beim TSF liegen. Als wichtige Zielgruppe für nachhaltige Mobilität in Burgtiefe werden Familien und die Teilnehmenden an Mutter-Vater-Kind-Kuren gesehen.

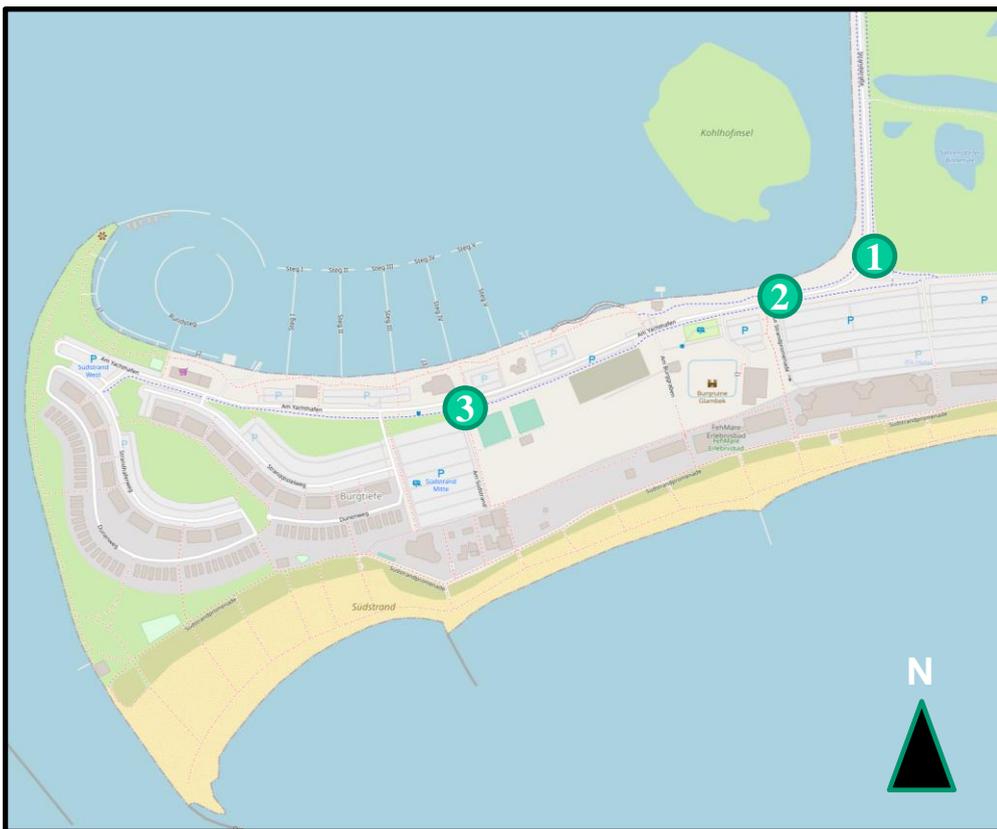
## 4 Verkehrserhebungen

### 4.1 Fließender Kfz-Verkehr

Zur Ermittlung der Stärke, Zusammensetzung und räumlichen Verteilung des fließenden Kfz-Verkehrs wurden im Sommer 2022 videogestützte Verkehrserhebungen durchgeführt. Um dabei der zeitlichen Variabilität des Verkehrsaufkommens gerecht zu werden, wurden die Erhebungen an den folgenden Tagen durchgeführt:

- 24.06.2022 (Freitag) als besonderer Veranstaltungstag (Bulli Festival) außerhalb der Schulferien
- 28.06.2022 (Dienstag) als Normalwerktag außerhalb der Schulferien (an diesem Tag hatte lediglich Nordrhein-Westfalen bereits Sommerferien)
- 15.07.2022 (Freitag) und 17.07.2022 (Sonntag) als Wochenendspitzentage innerhalb der Hauptsaison, an denen Übernachtungsgäste und Tagestouristen konzentriert auftreten

Die Lage der Erhebungsstellen wurde so gewählt, dass sowohl sämtliche zu- und abfahrenden Verkehre von Burgtiefe (Erhebungsstelle 1) wie auch die räumliche Verteilung innerhalb Burgtiefes erfasst werden konnten. Die Lage der Erhebungsstellen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Bild 4-1: Erhebungsstellen Fließender Kfz-Verkehr und Radverkehr

An den einzelnen Erhebungsstellen und Tagen wurden die Verkehre in der Regel zwischen 8 Uhr und 22 Uhr (z.T. auch bis 24 Uhr) erfasst. Diese Werte wurden im Anschluss anhand der Tagesganglinie einer 24-Stunden-Auswertung der Erhebungsstelle 1 hochgerechnet.

Aus der nachfolgenden vergleichenden Darstellung der Kfz-Verkehrsstärken an den verschiedenen Erhebungstagen wird zunächst die vergleichsweise hohe Spannweite deutlich, die aus Wochentagen, Veranstaltungen, Tourismussaison und Ferienzeiten resultiert. Das höchste Kfz-Verkehrsaufkommen wurde am 24.06.2022, d.h. während des Bulli Festivals ermittelt. An diesem Tag fuhren ca. 7.400 Kfz/24h Burgtiefe an bzw. von dort in Richtung Burg wieder ab.

An den erfassten Wochenendtagen innerhalb der Hauptsaison lagen die Kfz-Verkehrsstärke bei 6.000 Kfz/24h (Freitag, 15.07.2022) bzw. 6.300 Kfz/24h (Sonntag, 17.07.2022) und damit ca. 15-20% unterhalb dem veranstaltungsbedingten Spitzenwert.

Die niedrigste Verkehrsstärke wurde für den Normalwerktag außerhalb der Hauptsaison (28.06.2022) mit ca. 4.400 Kfz/24h, d.h. 25-30% weniger als an den Hauptsaison-Wochenendtagen, ermittelt.

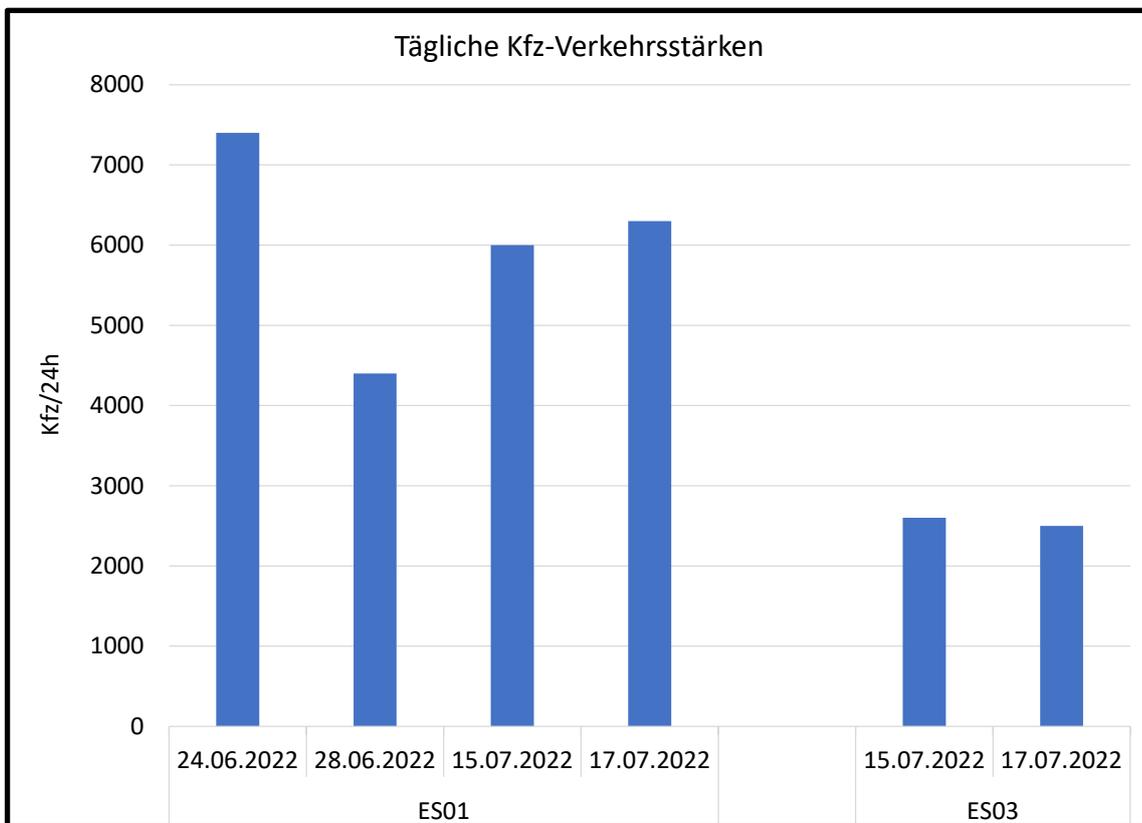


Bild 4-2: Tägliche Kfz-Verkehrsstärken (Kfz/24h) an den Erhebungsstellen und -tagen im Vergleich

Die räumliche Verteilung des Kfz-Verkehrs zeigt sich in den unterschiedlichen Verkehrsstärken zwischen den Erhebungsstellen 1 und 3 an den Hauptsaison-Wochenendtagen. Der Querschnitt östlich der Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes Südstrand Mitte wird von ca. 40 % der Fahrzeuge passiert, die insgesamt von bzw. nach Burgtiefe gefahren sind. Dabei ist die Kfz-Verkehrsstärke am Freitag sogar etwas höher als am Sonntag. Hierin dürfte sich vor allem der hohe Teil an Ferienwohnungsnutzenden widerspiegeln, die die zu den Unterkünften zugehörigen Parkplätze im Westen von Burgtiefe nutzen. Tagestouristen spielen dagegen im westlichen Teil, u.a. auch aufgrund der geringen Zahl von ihnen nutzbarer Parkplätze, eine untergeordnete Rolle.

Die Ausdifferenzierung der Verkehrsstärken nach Kraftfahrzeugarten zeigt die hohe Bedeutung des Pkw-Verkehrs mit einem Anteil von über 92 %. Auf Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs (Lieferwagen + Lkw) entfällt ein Anteil von etwas mehr als 6 %. Das Schwerverkehrsaufkommen, d.h. Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen und Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t, lag bei 160 Fahrzeugen bzw. einem moderaten Anteil von 2,7 %.

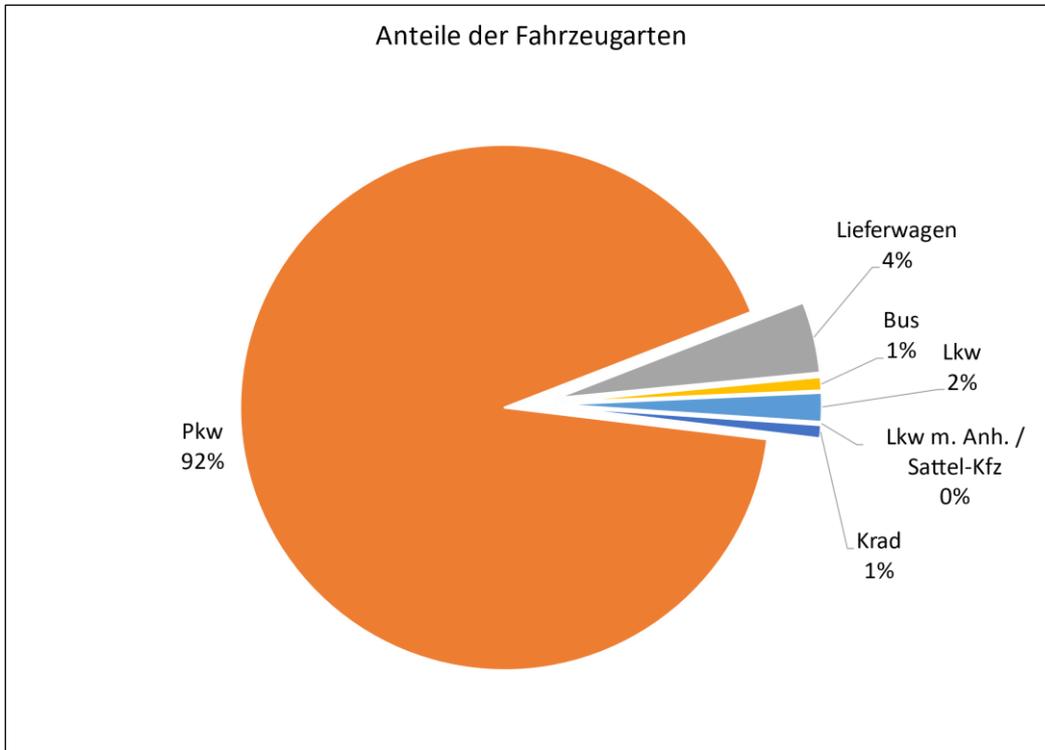


Bild 4-3: Anteile der Kraftfahrzeugarten an der Erhebungsstelle 1 am 15.07.2022

Der tageszeitliche Verlauf der Kfz-Verkehrsstärke zeigt für die zentrale Zu- und Abfahrt von Burgtiefe eine weitgehend konstante Verkehrsstärke ohne erkennbare Spitzen von ca. 500-550 Kfz/h zwischen 12 Uhr und 18 Uhr. Richtungsbezogen zeigen sich nur leichte Unterschiede mit einem etwas stärkeren Zufluss nach Burgtiefe (Fahrtrichtung Süden) in den Mittagsstunden (ca. 12 Uhr bis 14 Uhr) und einem etwas stärkeren Abfluss von Burgtiefe (Fahrtrichtung Norden) in den frühen Abendstunden (ca. 17 Uhr bis 19 Uhr). Offensichtlich kommt es im Tagesverlauf zu einer weitgehenden Überlagerung von Verkehren von Tagebesuchern, die morgens nach Burgtiefe fahren und abends wieder zurück in Richtung Burg, und Übernachtungsgästen, die Burgtiefe morgens in Richtung Burg verlassen und abends wieder zu ihrer Unterkunft zurückkehren.

Der Vergleich der Tagesganglinien vom 15.07.2022 (Freitag) und 17.07.2022 (Sonntag) zeigt eine, für durch Freizeit- und Tourismusverkehre geprägte Bereiche typische, Rechtsverschiebung der Ganglinie am Sonntag. Die Verkehre starten hier in der Regel morgens etwas später und es gibt eine ausgeprägtere Nachmittags- bzw. Frühabendspitze durch abreisende Besucher:innen.

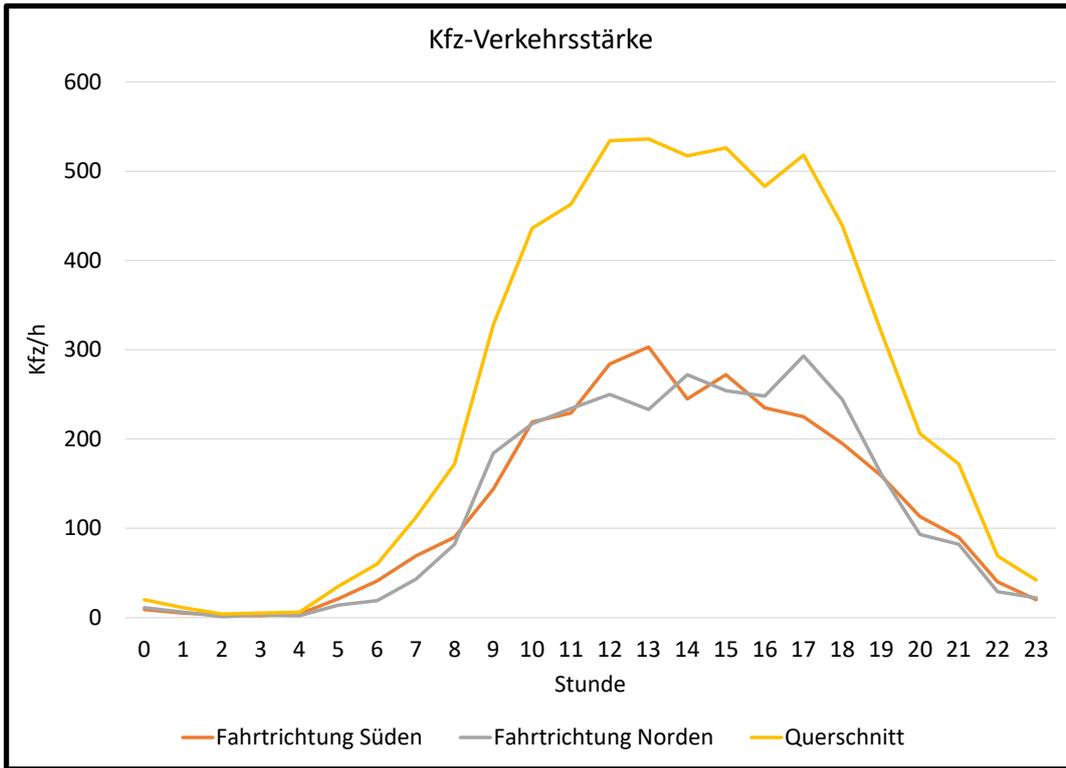


Bild 4-4: Tagesgang der richtungsbezogenen Kfz-Verkehrsstärken an der Erhebungsstelle 1

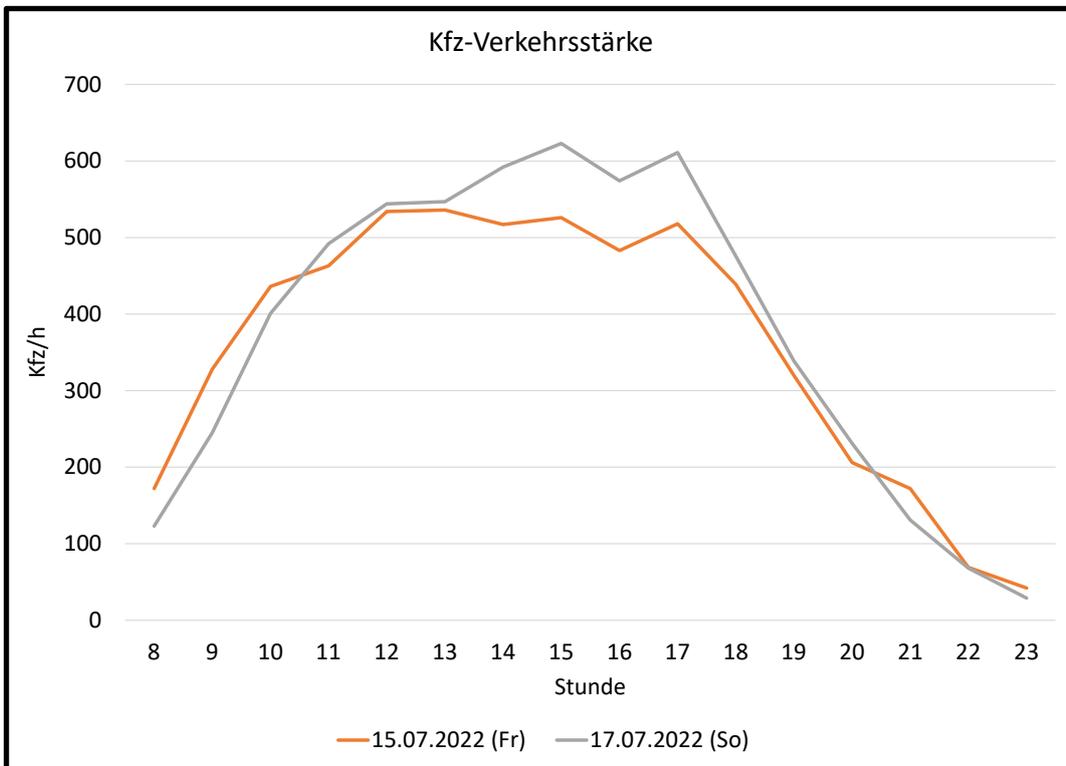


Bild 4-5: Tagesgang der Kfz-Verkehrsstärken an der Erhebungsstelle 1 nach Erhebungstagen

Die Unterschiede in den Tagesganglinien sind insbesondere an der Erhebungsstelle 1 erkennbar. An der Erhebungsstelle 3 (westlich Ein-/Ausfahrt Parkplatz Südstrand Mitte) weisen die Tagesganglinien der beiden betrachteten Tage dagegen keine signifikanten Unterschiede auf.

Insgesamt ergeben sich an der Strandallee ein Verkehrsbild und ein Verkehrsablauf, die gut zu den Ergebnissen der Parkraumerhebung passen (vgl. Kapitel 4.2)

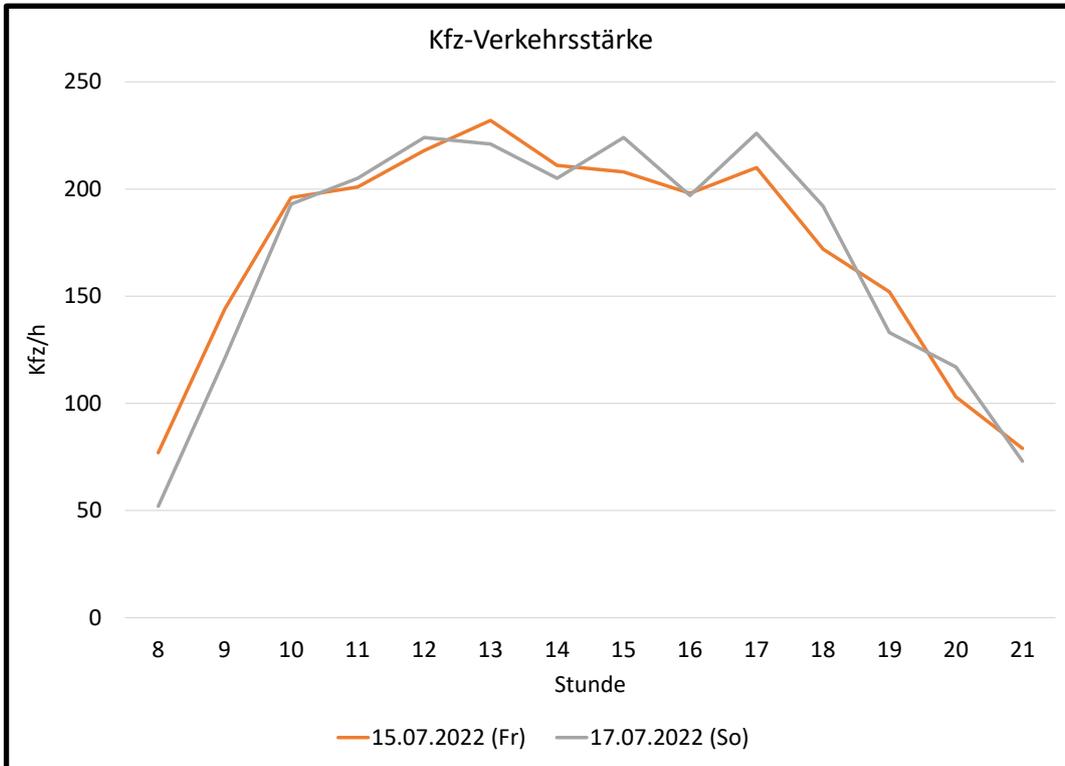


Bild 4-6: Tagesgang der Kfz-Verkehrsstärken an der Erhebungsstelle 3 nach Erhebungstagen

## 4.2 Ruhender Verkehr (Parkraumerhebung)

Um die Parkraumnachfrage und die Inanspruchnahme der Parkplätze zu ermitteln und damit Rückschlüsse auf Kapazitätsanpassungen zu ziehen (Erhöhung oder Reduzierung), wurden im Sommer 2022 an zwei ausgewählten Tagen Parkraumerhebungen für alle öffentlich zugänglichen Parkplätze im Untersuchungsraum durchgeführt. Die Auswahl der Erhebungstage fiel auf einen Tag in der Hauptsaison (19. Juli, Sommerferien in Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen und anderen Bundesländern) und einen Tag in der Vorsaison (26. Juni, Bulli-Festival als einer der größten Veranstaltungen auf Fehmarn). Stichprobenartig wurde außerdem die Parkplatzauslastung an mehreren Tagen in der Nebensaison im Rahmen von Verkehrsbeobachtungen überschläglich mit erfasst.

Die Erhebungen fanden im Zeitraum zwischen 10 und 19 Uhr statt, auf jeweils 5 Rundgängen wurden zweistündlich alle parkenden Fahrzeuge mit ihrer Ortskennung erfasst. Für den Zentralparkplatz Südstrand Ost wurde außerdem die Zahlenfolge erfasst, um die Parkdauer ermitteln zu können. An beiden Erhebungstagen bestand eine sommerliche Wetterlage mit sonnigem bis wolkeigem Wetter.



Bild 4-7: Übersicht der erhobenen Parkplätze

Ein wesentliches Ergebnis der Parkraumerhebungen ist die **Auslastung der Parkplätze**. Generell ist festzustellen, dass es offenbar nur wenige Tage im Jahr mit einer Vollauslastung oder sogar Kapazitätsdefiziten gibt. Eine weitgehende Auslastung der öffentlichen Parkplätze gibt es an Schönewettertagen in der Haupturlaubszeit Juli / August. Außerhalb der Hauptsaison ist die Auslastung gering und es gibt eine deutliche Überkapazität an Parkflächen. Selbst bei Veranstaltungen außerhalb der Haupturlaubszeit (hier erhoben beim Bulli-Festival) ist keine Vollauslastung gegeben, obwohl beim Bulli-Festival nicht alle Parkkontingente zur Verfügung standen. Möglicherweise reisen hier auch größere Gruppen als Tagestouristen mit weniger Fahrzeugen an, vorwiegend aus Schleswig-Holstein und Hamburg.

Reserven bzw. freie Parkplätze gibt es fast immer im östlichen Teil des Zentralparkplatzes (Südstrand Ost). Wahrscheinlich ist der Standort wegen des längeren Fußweges zum „Zentrum“ Strandpromenade subjektiv unattraktiver. Auch auf dem Privatparkplatz der IFA-Ferienanlage sind selbst in der Hauptsaison fast immer noch freie Parkplätze verfügbar, an den beiden Erhebungstagen waren selbst in der Auslastungsspitze mehr als 100 freie Parkplätze vorhanden.

Die **Auslastungsspitzen** liegen auf allen Parkplätzen zwischen 14 und 16 Uhr, nach 18 Uhr ist die Belegung deutlich rückläufig. An starken Ausflugstagen erfolgt häufig eine konzentrierte Abfahrt der Tagestouristen, die auch zu Stauerscheinungen Richtung Burg führen kann.

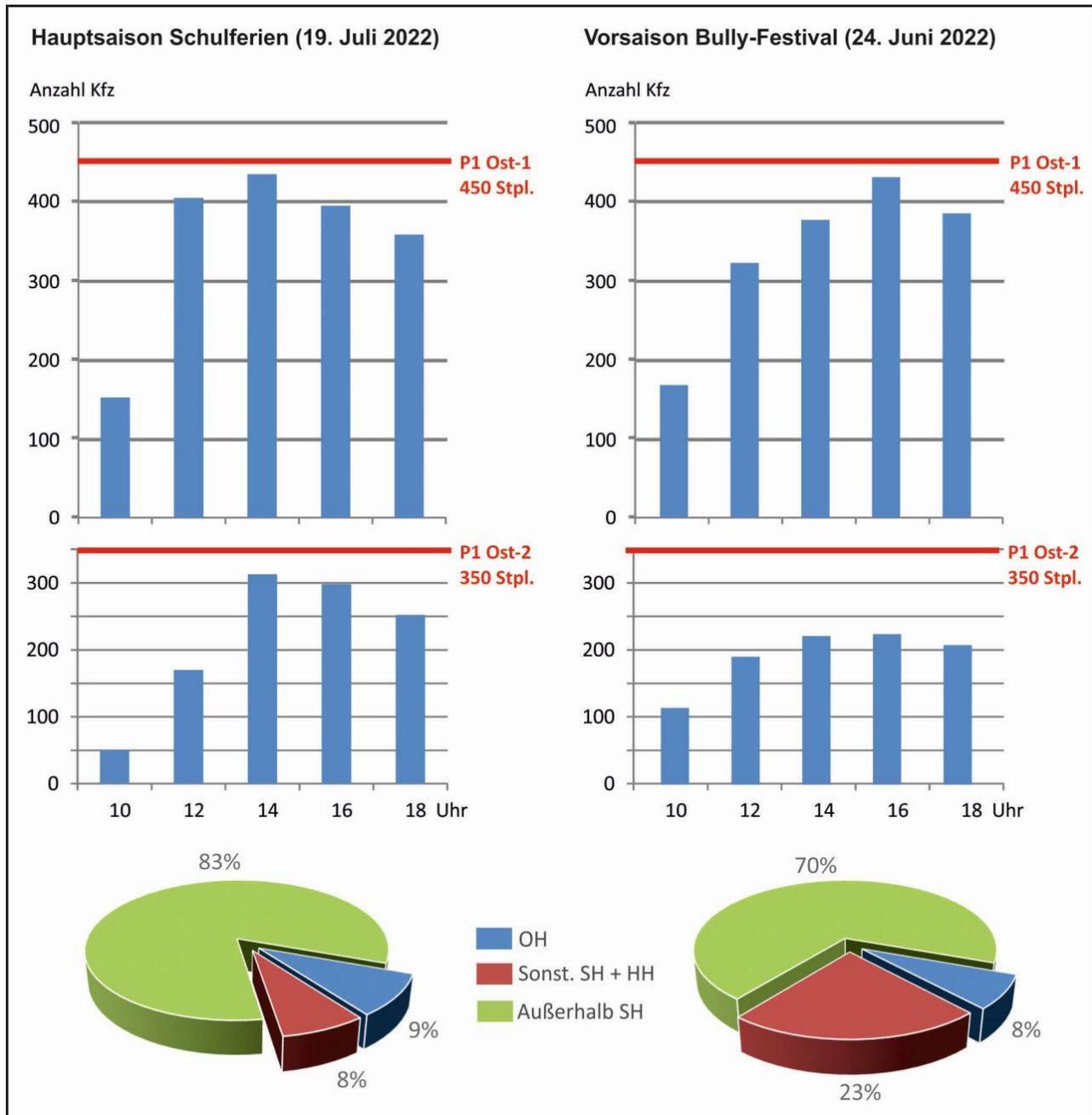


Bild 4-8: Auslastung und Herkunft der parkenden Fahrzeuge am Zentralparkplatz Südstrand Ost

Eine weitgehende Vollausslastung über fast den gesamten Tag ist beim Parkplatz West festzustellen. Zudem parkte hier ein besonders hoher Anteil von Fahrzeugen aus Schleswig-Holstein und Hamburg, also im wesentlichen Tagestouristen vom Festland. Vielfach wurde hier auch beobachtet, dass Fahrzeuge dort einen Parkplatz suchen und bei Vollbelegung wieder zur Ostseite zurückfahren (Parksuchverkehr). Ebenfalls hohe Auslastungswerte verzeichnen die Parkplätze Südstrand Mitte (während des Bulli-Festivals nicht verfügbar) und Ost (neben dem Wohnmobil-Parkplatz), während bei den Parkplätzen in der Straße Am Yachthafen die Auslastung deutlich abgestuft ist, hier aber ein höherer Parkplatzzumschlag stattfindet.

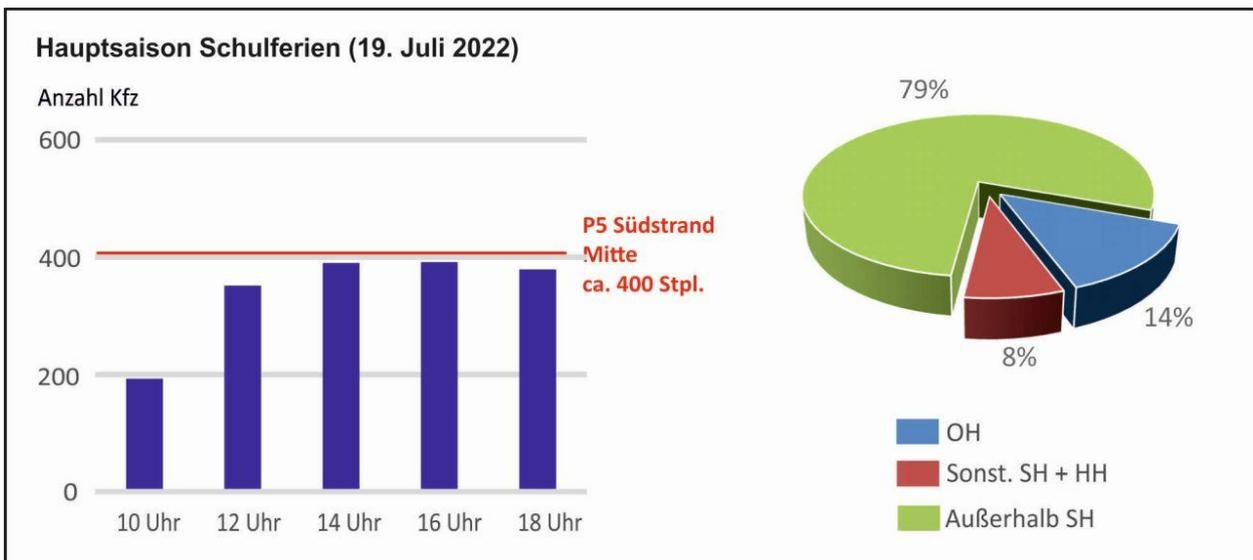


Bild 4-9: Auslastung und Herkunft der parkenden Fahrzeuge am Parkplatz Südstrand Mitte

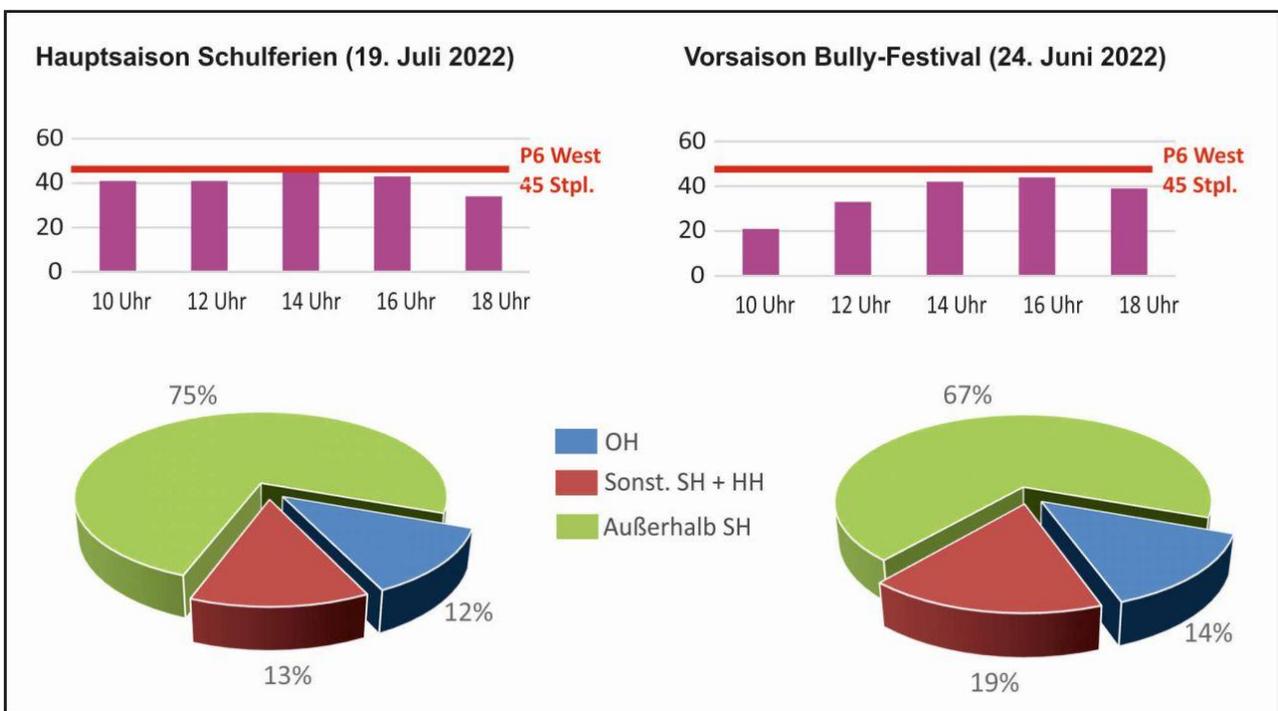


Bild 4-10: Auslastung und Herkunft der parkenden Fahrzeuge am Parkplatz Südstrand West

Die **Spitzenauslastung** über alle öffentlichen Parkplätze in Burgtiefe lag am Erhebungstag im Juni bei rund 85% (bei reduziertem Parkplatzangebot) und am Erhebungstag im Juli bei rund 93%.

Bei den **Herkünften bzw. Ortskennzeichen** der Fahrzeuge zeigt sich in der Hauptsaison ein deutliches Übergewicht auswärtiger Kennzeichen (außerhalb Schleswig-Holstein und Hamburg). Dies deutet darauf hin, dass viele Urlaubsgäste mit Unterkunft auf Fehmarn oder auf dem Festland nach Burgtiefe Ausflüge unternehmen. Ein mit etwa 70% besonders geringer Anteil an auswärtigen Kennzeichen findet sich am Parkplatz Südstrand West (P6), ein besonders hoher Anteil mit bis zu 85% am westlichen Zentralparkplatz (P1 Südstrand Ost 1). Beim Bulli-Festival lagen die Anteile auswärtiger Kennzeichen auf allen Parkplätzen bei unter 70%, auf dem Zentralparkplatz zeitweise sogar unter 50%.

Für den Zentralparkplatz (P1 Südstrand Ost 1 und Ost 2) wurde zusätzlich zur Auslastung auch die Parkdauer im Rahmen der Erhebungsrundgänge ermittelt. Dies führt zu folgendem Ergebnis:

Erhebungstag 24. Juni (Bulli-Festival):

Parkdauer unter 2 Stunden	=> 19% der erfassten Fahrzeuge
Parkdauer 2 bis 4 Stunden	=> 55%
Parkdauer 4 bis 6 Stunden	=> 23%
Parkdauer über 6 Stunden	=> 9%

Erhebungstag 19. Juli:

Parkdauer unter 2 Stunden	=> 9% der erfassten Fahrzeuge
Parkdauer 2 bis 4 Stunden	=> 47%
Parkdauer 4 bis 6 Stunden	=> 29%
Parkdauer über 6 Stunden	=> 13%

### 4.3 Radverkehr

Im Hinblick auf das Aufkommen sowie die zeitliche und räumliche Verteilung des Radverkehrs wurden die Videoaufnahmen der Erhebungsstellen 2 und 3 (vgl. Kap. 4.1) vom 17.07.2022 (Sonntag) vertieft ausgewertet, teilweise zusätzlich manuell.

An der Erhebungsstelle 2 wurden am 17.07.2022 im Zeitraum von 10 Uhr bis 21 Uhr insgesamt knapp 3.000 Radfahrende erfasst, die sich fast hälftig auf die beiden Fahrrichtungen aufteilten. In der tageszeitlichen Verteilung des Aufkommens zeigt sich eine starke Richtungstrennung mit einer ausgeprägten Mittagsspitze in Fahrrichtung Westen, d.h. nach Burgtiefe, und einer deutlichen Nachmittags-/Vorabendspitze in Fahrrichtung Osten, d.h. in Richtung Burg. In den Spitzenstunden um 13 Uhr bis 14 Uhr und von 16 Uhr bis 17 Uhr wurden an der Erhebungsstelle jeweils ca. 700 Radfahrende erfasst.

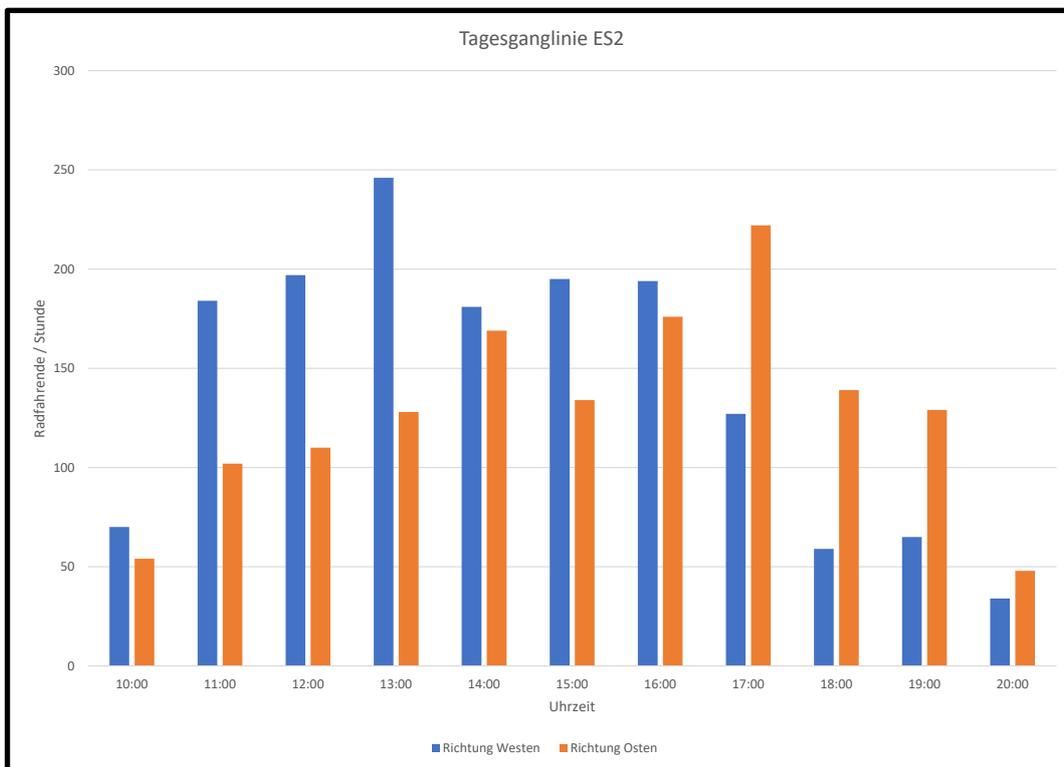


Bild 4-11: Tagesganglinie des Radverkehrs an der Erhebungsstelle 2 am 17.07.2022

Die nachfolgend differenzierte Darstellung der Radverkehrsströme an der Erhebungsstelle 2 zeigt starke Beziehungen vom Radweg nördlich „Am Yachthafen“ bzw. westlich „Strandallee“ mit der Zufahrt zur Strandpromenade und den dort vorhandenen Radabstellanlagen. Weiterhin erkennbar ist der starke Strom, der zunächst den nördlichen Radweg bis zur Fußgängerampel nutzt, an dieser dann die Straßenseite wechselt und auf dem südlich der Straße gelegenen Radweg weiter in Richtung Westen führt. In der Gegenrichtung zeigt sich dagegen, dass nur ein geringerer Teil der Radfahrenden an der Fußgängerampel die Straßenseite wechselt, der überwiegende Teil dagegen den Radweg zunächst weiter in Richtung Osten nutzt. Von der Strandpromenade kommend, nutzt dagegen der überwiegende Teil die Fußgängerampel, um dann den nördlichen Radweg in Richtung Burg zu befahren.

Die Auswertung der Radverkehrsströme zeigt weiterhin, dass von einem geringen Teil Radfahrender der nördliche Weg auch weiter in Richtung Westen genutzt wird, wenngleich dieser als ausgewiesener Gehweg nur dem Fußverkehr vorbehalten ist.

Die Erhebungsstelle 3 wurde am 17.07.2022 im Zeitraum von 10 Uhr bis 21 Uhr von knapp 1.200 Radfahrenden passiert. Die tageszeitliche Verteilung entspricht dabei weitgehend der Ganglinie für die Erhebungsstelle 2 (s.o.).

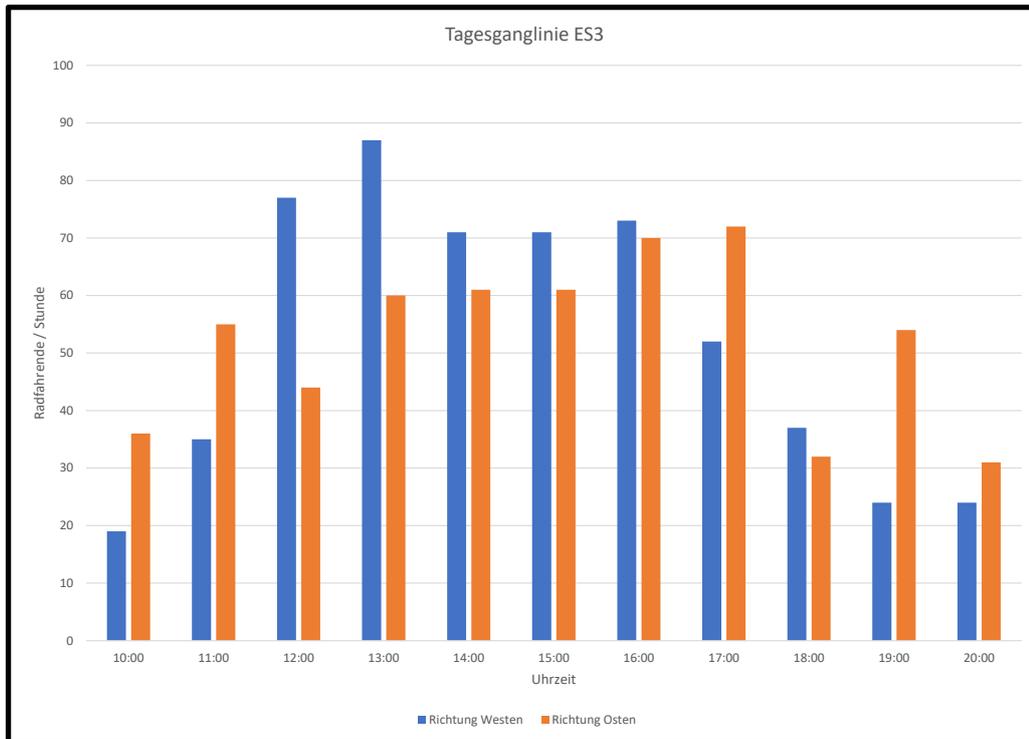


Bild 4-12: Tagesganglinie des Radverkehrs an der Erhebungsstelle 3 am 17.07.2022

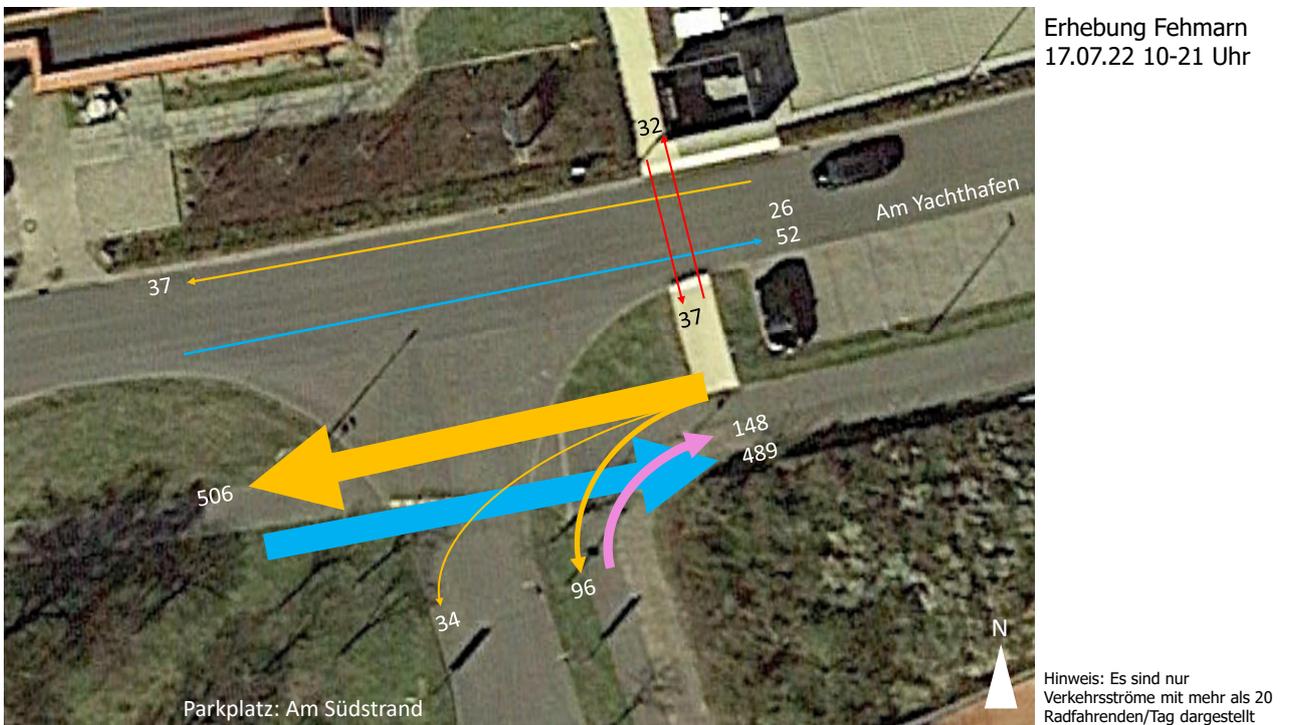
Die nachfolgend differenzierte Darstellung der Radverkehrsströme zeigt die hohe Bedeutung der Ost-West-Verkehre. Ebenfalls ausgeprägt sind die abbiegenden Ströme in/aus Richtung Osten und der Einfahrt zum Zentralparkplatz bzw. dem Zugang zum Südstrand und der dort verorteten zentralen Fahrrad-Abstellanlage.

Die Radverkehre in Ost-West-Richtung nutzen zum weitaus überwiegenden Teil den südlich straßenbegleitenden Radweg. Die Fahrbahn wird dagegen – trotz der relativ geringen Kfz-Verkehrsstärke – nur von knapp 10 % der Radfahrenden genutzt.



Luftbild: © Google Earth

Bild 4-13: Radverkehrsströme an der Erhebungsstelle 2 am 17.07.2022



Luftbild: © Google Earth

Bild 4-14: Radverkehrsströme an der Erhebungsstelle 3 am 17.07.2022

## 5 Bestandsanalyse

### 5.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der Untersuchungsraum ist durch ein Netz von Gehwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen durchzogen. Mit einer verknüpften Abfolge von Promenaden am Wasser können Fußgängerinnen und Fußgänger über eine etwa 4 km lange Ringerschließung Burgtiefe in rund einer Stunde komplett umrunden.

Schwerpunkte in der Nutzung bilden vor allem die Südstrandpromenade und mit Abstufung die neu gestaltete Yachthafenpromenade. Während die Yachthafenpromenade in den letzten Jahren deutlich aufgewertet und als Erlebnismeile mit Aufenthaltsqualitäten neu gestaltet wurde, ist die Südstrandpromenade vom Ambiente unauffälliger und profitiert vor allem von der Nähe zum Strand mit Dünenlandschaft aber mit abgestufter Aufenthaltsqualität trotz ausreichender Sitzgelegenheiten. An der Südstrandpromenade werden im Rahmen der Städtebauförderung sukzessive Spielplätze und Freizeitanlagen umgestaltet und aufgewertet, die ersten beiden Spielplätze wurden 2022 neu eröffnet. Sitzgelegenheiten sind an beiden Promenaden ausreichend vorhanden.

Auf beiden Promenaden ist der Radverkehr ganzjährig ausgeschlossen. Die Breite der Yachthafenpromenade liegt im Mittel bei 3,50 m, die Südstrandpromenade im Mittel bei 4,0 m. Zwischen dem Aussichtsturm Utkieker und dem Café Chillaz sind die beiden Promenaden durch einen ebenfalls 3,5 m breiten Uferweg als gemeinsamer Geh- und Radweg untereinander verbunden. Die Promenaden und der Uferweg sind mit gelbem Pflasterklinker belegt und befinden sich in einem guten Zustand.

Ansonsten bestehen nur wenige Nord-Süd-Wegeverbindungen zwischen der Yachthafenpromenade und dem Südstrand sowie Zuwegungen zwischen den Parkplätzen und den Promenaden. Die Wegebreiten liegen hier zwischen 1,3 bis 2,0 m, teilweise besteht Sanierungs- bzw. Instandhaltungsbedarf. Die überwiegend asphaltierten Wege an der Straße Am Yachthafen und entlang der Parkplätze sind funktional gestaltet und bieten wenig Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Insgesamt zeigt sich außerhalb der Promenaden aber eher eine Belagsvielfalt, die von Asphalt über Klinker- und Kopfsteinpflaster bis hin zu wassergebundenen Decken reicht. Hier fehlt eine einheitliche bzw. abgestimmte Gestaltungslinie. Die meisten nicht befestigten Wege weisen zudem Substanzmängel auf.

Über die großen Grünflächen in der Feriensiedlung und die Brachfläche am Tennisclub laufen verschiedene unbefestigte Trampelpfade, die für eine umwegige Führung der regulären Gehwege und fehlende kurze Verbindungen sprechen. Von der Südstrandpromenade führt entlang der Nordseite des Hotel Bene ein ebenfalls unbefestigter Trampelpfad zum dahintergelegenen Parkplatz. Insbesondere am Zentralparkplatz fehlen Gehwege, so dass alle Besucher über die Fahrbahnen laufen müssen und somit Konfliktpotenzial erzeugen.

Im Untersuchungsraum ist die Barrierefreiheit noch nicht systematisch umgesetzt, wenngleich die ursprünglichen Planungen bereits Elemente wie Rampen an Gehwegen und an Gebäudezugängen enthalten. Diese Elemente entsprechen allerdings nicht mehr heutigen Standards. In der Haupterschließungsstraße Am Yachthafen – Strandallee fehlen außerdem „gestaltete“ barrierefreie Überquerungshilfen. Nur punktuell gibt es Ansätze für taktile Leiteinrichtungen, die aber nicht konsequent weitergeführt und vernetzt sind. Auch Informationen und Wegweisungen im Außenraum sind nicht barrierefrei gestaltet.

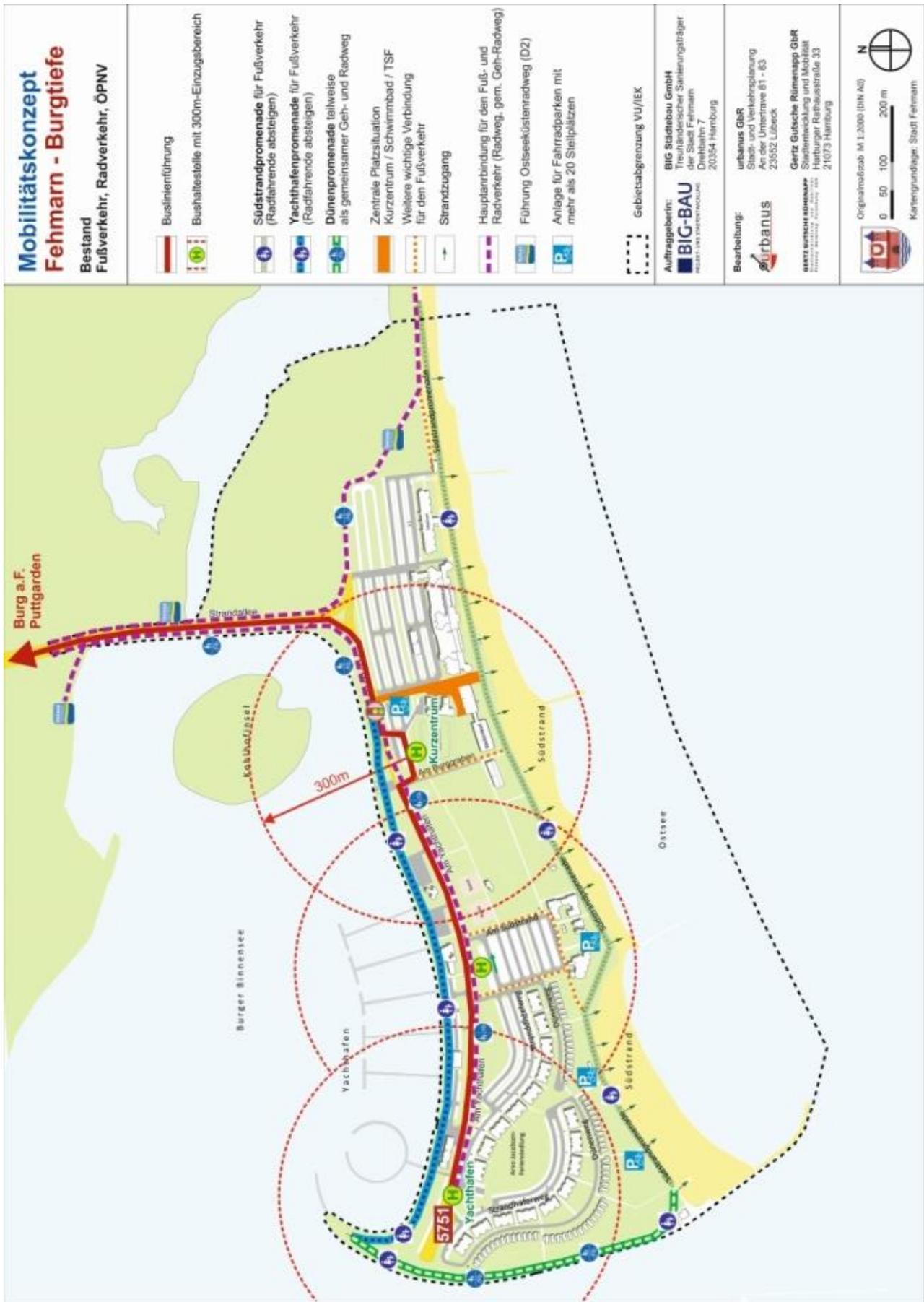


Bild 5-1: Räumliche Bestandsaufnahme zum Fuß- und Radverkehr (im Original Anlage 2)



Vorzeige-Fußgängerpromenade mit Aufenthalts- und Erlebnisqualität aber Defiziten in der Vernetzung



Südstrandpromenade: Umstrittener ganzjähriger Ausschluss des Radverkehrs mit tw. Mißachtung durch Radfahrende



Anpassungsbedarf: Gehweg und Fußgängerbereiche mit Kfz-Zufahrtsmöglichkeit



Verbreitet: Wechselnde Beläge und teilweise nicht barrierefreie Gebäudezugänge



Fehlende Systematik: Bisher nur punktuelle Ansätze für barrierefreier Verkehrsanlagen mit wenig Nutzen



Standard der 1970er Jahre: Gehwege mit Sanierungsbedarf und unzureichender Barriererefreiheit



Ausgeprägter Sanierungs- und Instandhaltungsbedarf im Altbestand



Zu- und Übergänge an den Parkplätzen mit fehlender Bordsteinabsenkung und Schwellen im Gehverlauf

Bild 5-2: Eindrücke vom Fußverkehr einschließlich Barriererefreiheit

## 5.2 Radverkehr

Die Insel Fehmarn ist unter Radfahrer:innen beliebt und bietet allgemein eine gute Radinfrastruktur. Der Radtourismus hat einen hohen Stellenwert und bietet weiteres Entwicklungspotenzial. Inselweit sind mehrere Themen-Rundtouren ausgewiesen und beschildert. Außerdem laufen Teilstrecken des Ostseeküstenradweges und des Mönchsweges über Fehmarn. Der Ostseeküstenradweg verläuft von Burgstaaken entlang des Binnensees und weiter über die Strandallee und den Uferweg Richtung Meeschendorf und Staberdorf.

Die Hauptroute für den Radverkehr im Untersuchungsgebiet verläuft straßenbegleitend über die Strandallee (mit nördlicher Weiterführung Richtung Burg und Burgstaaken) und über die Straße Am Yachthafen. Die Strandallee ist mit einem beidseitigen Geh- und Radweg ausgestattet, der in beiden Richtungen befahren werden kann. Dadurch entstehen in der Hauptsaison mit erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen Konfliktpotenziale insbesondere auf dem westlichen, wasserseitigen Weg. Daher wurde der westliche Uferweg 2022/23 mit Städtebaufördermitteln ausgebaut und umgestaltet. Der ostseitige Radweg ist mit 2,0 m Breite nicht mehr regelkonform für eine Zweirichtungsführung.

Entlang der Straße am Yachthafen verläuft dann südseitig ein vom Gehweg abgetrennter, straßenbegleitender Radweg mit einer Breite von 2,5 m, der ebenfalls in beiden Richtungen benutzungspflichtig ist. Der wasserseitige Geh- und Radweg endet an der Einmündung zur Strandallee, wo eine Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage eingerichtet ist. Hier beginnt die nordseitige Yachthafenpromenade, die für den Radverkehr nicht zugelassen ist. Durch die Radweg-Benutzungspflichten ist das Radfahren auf der Fahrbahn im gesamten Untersuchungsgebiet nicht erlaubt.

Der Zustand der Wege ist durch Ausbesserungen, Wurzeleinwuchs und teilweise nicht ausreichend abgesenkte Bordsteine an den Straßeneinmündungen teilweise erneuerungsbedürftig.

Auch an der Südstrandpromenade ist das Radfahren verboten. Im Rahmen von Verkehrsbeobachtungen wurden mehrfach Verstöße registriert, die auch im Rahmen der Online-Befragung und der Befragung der Eigentümer:innen als Problem benannt wurden. Für die Radfahrenden ist es auf der anderen Seite wenig attraktiv, deutlich abseits der Uferwege ohne Wasserblick zu fahren. Auch die Zuwegungen zur Südstrandpromenade sind für den Radverkehr teilweise gesperrt oder nicht regelkonform gestaltet.

Abstellanlagen für Fahrräder befinden sich an fast allen Zugängen / Zufahrten zur Südstrandpromenade und entlang der Yachthafen-Promenade. Außerdem gibt es am IFA-Ferienresort einen Fahrradverleih. Die größte Abstellanlage liegt direkt an der zentralen Zuwegung Zur Strandpromenade unmittelbar westlich des Zentralparkplatzes. Diese Abstellanlage ist in der Hauptsaison bzw. an Tagen mit hohem Radverkehrsaufkommen deutlich überlastet, so dass dann viele Fahrräder abseits in den Grünbereichen und im Gehwegbereich abgestellt werden. Bei den anderen Abstellanlagen ist in der Regel ausreichend Kapazität vorhanden. Dies liegt aber eventuell auch an der schlechten Erreichbarkeit und den unzureichenden Informationen über die Standorte.

Ein deutlicher Nachteil beim Fahrradparken ist der fehlende Abstellkomfort. Dies betrifft bereits die teilweise zu geringen Abstände der installierten Rahmenbügel, die für größere Fahrräder und vor allem Lastenfahrräder nicht geeignet sind. Außerdem gibt es an keinem Standort überdachte oder gesicherte Abstellplätze sowie Ladeeinrichtungen für Pedelecs / E-Bikes.

Insgesamt „leidet“ der Radverkehr in Burgtiefe an der immer noch starken Dominanz des Kfz-Verkehrs und der an seinen Anforderungen ausgerichteten Verkehrsanlagen mit wenig Präsenz für den Radverkehr. Radfahren ist in Burgtiefe derzeit in der Gesamtschau noch zu wenig attraktiv und weist Konfliktpotenziale mit dem Kfz-Verkehr wie mit Fußverkehr auf. Häufig wird ungeregelt mit dem Fahrrad gefahren und gequert. Die Zweirichtungsführungen mit Benutzungspflicht führen ebenso zu Konfliktpotenzialen. Der Ausschluss von den Promenaden ist für den Radverkehr definitiv ein Nachteil, die Freigabe auf dem westlichen Uferweg ist nicht schlüssig und beeinträchtigt die Transparenz, da es eine Weiterfahrmöglichkeit auf der Südstrandpromenade suggeriert und damit auch Regelverstöße provoziert.

Für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr sind allerdings die meisten Wege unterdimensioniert. Im Handlungskonzept sind daher für den Radverkehr Lösungen für neue oder ausgebauten Wege und für die Radführung auf der Fahrbahn zu entwickeln. Auch Markierungslösungen sowie bessere Führungswechsel und Querungsmöglichkeiten würden das Radfahren angenehmer machen und auch mehr Radverkehrspotenzial für die Beschäftigten in Burgtiefe bzw. den Alltagsverkehr erschließen. Im Übrigen können Führungswechsel und Überquerungen auch der Verkehrsberuhigung dienen. Defizite an Knotenpunkten und bei Überquerungsstellen meist auch zu Lasten des Fußverkehrs.

Schließlich ist auch die Wegweisung für Burgtiefe lückenhaft und entspricht nicht zukunftsorientierten Gestaltungsstandards. Dies gilt nicht nur für die Radwegweisung, sondern auch für die Fußwegweisung. Zwischenzeitlich wurde ein neues Informations- und Leitsystem entwickelt und 2023 vom Bauausschuss beschlossen, dass 2024 umgesetzt wird.



Wenig Transparenz: Freigabe eines kurzen Abschnitts der Promenade für den Radverkehr



Beschilderung zur Kommunikation der Sperrung für den Radverkehr



Zur Strandpromenade: Signalisierter Führungswechsel vom Geh- und Radweg auf einen Zweirichtungsradweg



Strandstraße: Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in der Saison konfliktrichtig



Fahrradparken und Service: Minimalstandards mit deutlichen Kapazitätsengpässen in der Saison und bei Veranstaltungen sowie wenig Abstellkomfort und fehlende Angebote für gesichertes Abstellen

Bild 5-3: Eindrücke vom Radverkehrssystem

### 5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist mit einem Linienbusverkehr an den ÖPNV angebunden. Erschlossen wird Burgtiefe über drei Haltestellen, wobei die Haltestelle Burgtiefe, West nur in Fahrtrichtung Burg bedient wird. Die Haltestellen sind alle nicht barrierefrei und entsprechen auch in der Ausstattung nicht mehr zeitgemäßen Standards. Als Entree zum ÖPNV besteht bei den Haltestellen deutlicher Handlungsbedarf. Die Haltestelle Kurzentrum liegt zudem etwas abseits und ist wenig präsent, bei der Haltestelle Yachthafen liegt die Wartefläche direkt auf dem Gehweg.

Burgtiefe wurde bis 2022 durch die Linie 5751 bedient, die Burgtiefe mit dem Zentralort Burg und dem Fährhafen Puttgarden verbindet. Die Gesamtfahrzeit zwischen Burgtiefe und Burg, Bahnhof beträgt rund 15 Minuten, bis Puttgarden etwa 30 Minuten. Der Fahrplan unterteilt sich in einen Sommerfahrplan von April bis Oktober und einen Winterfahrplan von November bis März. Die Betriebszeit liegt in an allen Tagen etwa zwischen 9 Uhr und 20 Uhr.

Im Sommer verkehrte die Linie stündlich, aber ohne festen Takt von/nach Burg und ebenfalls etwa stündlich zwischen Burg und Puttgarden, wobei eine Fahrt pro Tag von Burgtiefe bis Puttgarden durchgebunden ist. Auch am Samstag und Sonntag bestanden in etwa stündliche Fahrten, teilweise aber mit anderen Abfahrtszeiten und einigen zusätzlichen Direktfahrten von/nach Puttgarden.

Eine Besonderheit im Winterfahrplan 2022/2023 war die Aufgabe der Bahnanbindung Fehmarns wegen des Baus der Hinterlandanbindung zur festen Fehmarn-Belt-Querung. Der Bahnverkehr wurde durch einen Schienenersatzverkehr (Linie X85) ersetzt, der jetzt stündlich zwischen Lübeck und Fehmarn (Burg und Puttgarden) verkehrt. Zum Fahrplanwechsel 2023 wurde auch das ÖPNV-Angebot im Kreis Ostholstein umgestellt und in vielen Bereichen verbessert. Auch Burgtiefe profitiert davon mit der neuen Linie 591, die jetzt in der Woche bei unveränderter Betriebszeit in einem durchgehenden Stundentakt und planmäßigem Anschluss an die X85 verkehrt. Zudem wurde die Unterscheidung und Sommer- und Winterfahrplan aufgehoben.

Montags bis freitags werden auf der Linie 591 einige Fahrten als Anruflinienfahrt (ALFA) durchgeführt, die mindestens 60 Minuten vor Abfahrt gebucht werden müssen.

Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Fehmarn ist seit 2023 die Rohde Verkehrsbetrieb GmbH.

Zusätzlich zum ÖPNV verkehrt noch ein ehrenamtlich organisierter Bürgerbus auf Fehmarn. Das Netz umfasst insgesamt 6 Rundtouren, die alle von Burg ausgehen und jeweils 3 Fahrten am Tag anbieten. Burgtiefe wird vom Bürgerbus allerdings nicht bedient.



Zentrale Haltestelle Burgtiefe Kurzentrum: Mit Überdachung und Sitzbank aber ansonsten mit geringer Aufenthaltsqualität und an einem unauffälligen Standort

Endhaltestelle Yachthafen: Als ÖPNV-Zugang kaum erkenntlich und ohne Aufenthaltsqualität

Bild 5-4: Eindrücke vom ÖPNV-System

# 591 Burgtiefe - Burg - Puttgarden

gültig ab 01.01.2023

Verkehrstage:	Montag bis Freitag																
Verkehrsbeschränkungen:				S	F	S											
Anmerkungen:																	
Burgtiefe, Yachthafen	8.38	9.38	10.38	11.38	12.38	12.38				13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38
Burgtiefe, Ruine Glambeck/Südstrand	8.39	9.39	10.39	11.39	12.39	12.39				13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39
Burgtiefe, Kurzentrum	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	12.41				13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41
Burg a.F., Neue Tiefe Ort	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	12.43				13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	20.43
Burg a.F., Jugendherberge	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45	12.45				13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45
Burg a.F., Insselschule	8.48	9.48	10.48	11.48	12.48	12.48		13.27		13.48	14.48	15.48	16.48	17.48	18.48	19.48	20.48
Burg a.F., Markt	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	12.50				13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50
Burg a.F., Stadtpark	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	12.51				13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51	20.51
Burg a.F., Bahnhof	5.54	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54				13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54	20.54
Burg a.F., Stadtpark	5.55	8.55	10.55			12.55				14.55	15.55			17.55			
Burg a.F., Niendorfer Platz	5.58	8.58	10.58			12.58		13.29		14.58	15.58			17.58			
Burg a.F., Niendorfer Weg	5.59	8.59	10.59			12.59		13.30		14.59	15.59			17.59			
Niendorf (Fehmarn), Abzweig K 49	6.01	9.01	11.01			13.01		13.32		15.01	16.01			18.01			
Bannesdorf, Abzweig K 49	6.02	9.02	11.02			13.02		13.33		15.02	16.02			18.02			
Todendorf a.F., Abzweig K 49	6.04	9.04	11.04			13.04		13.35		15.04	16.04			18.04			
Puttgarden, Bürgermeister-Landt-Straße	6.06	9.06	11.06			13.06		13.37		15.06	16.06			18.06			
Puttgarden, Fährbahnhof	6.10	9.10	11.10			13.10		13.41		15.10	16.10			18.10			

Verkehrstage:	Samstag, Sonn- und Feiertag																
Verkehrsbeschränkungen:	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa	Sa			
Anmerkungen:																	
Burgtiefe, Yachthafen	7.38	8.38	9.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38			
Burgtiefe, Ruine Glambeck/Südstrand	7.39	8.39	9.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39			
Burgtiefe, Kurzentrum	7.41	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41			
Burg a.F., Neue Tiefe Ort	7.43	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	20.43			
Burg a.F., Jugendherberge	7.45	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45			
Burg a.F., Insselschule	7.48	8.48	9.48	10.48	11.48	12.48	13.48	14.48	15.48	16.48	17.48	18.48	19.48	20.48			
Burg a.F., Markt	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50			
Burg a.F., Stadtpark	7.51	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51	20.51			
Burg a.F., Bahnhof	5.54	7.54	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54	20.54		
Burg a.F., Stadtpark	5.55		9.55				13.55					17.55					
Burg a.F., Niendorfer Platz	5.58		9.58				13.58					17.58					
Burg a.F., Niendorfer Weg	5.59		9.59				13.59					17.59					
Niendorf (Fehmarn), Abzweig K 49	6.01		10.01				14.01					18.01					
Bannesdorf, Abzweig K 49	6.02		10.02				14.02					18.02					
Todendorf a.F., Abzweig K 49	6.04		10.04				14.04					18.04					
Puttgarden, Bürgermeister-Landt-Straße	6.06		10.06				14.06					18.06					
Puttgarden, Fährbahnhof	6.10		10.10				14.10					18.10					

**S** verkehrt nur an Schultagen  
**F** verkehrt nur an Ferientagen  
**Sa** verkehrt nur Samstag

Bild 5-5: Fahrplanauszug der neuen Hauptbuslinie für die Anbindung Burgtiefes

## 5.4 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

### Regionales Straßennetz

Das Untersuchungsgebiet ist lediglich über eine Zufahrt vom Insel-Inneren erreichbar und an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Die Strandallee stellt als Gemeindestraße die einzige Verbindung zum Zentralort Burg und zu den anderen Inselorten her. Von Burg führen die Landesstraße 209 und die Kreisstraße K43 zur B207, die über die Fehmarnsundbrücke die Verbindung zum Festland herstellt. Für eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs, aber auch für die Kfz-Erreichbarkeit ist es ein großer Nachteil, dass die Kfz-Führung von Burgtiefe ebenso wie von Burgstaacken immer über die Ortslage von Burg führt und damit zusätzlich die ohnehin angespannte Verkehrssituation insbesondere in der Ortsmitte belastet. Um den Kfz-Verkehr zu ordnen, wurde in der Ortsmitte von Burg bereits eine Einbahnstraßenführung eingerichtet. Bei hohem Verkehrsaufkommen oder Verkehrsstörungen gibt es keine Alternative im Straßenverkehr Burgtiefe zu erreichen oder zu verlassen.



Bild 5-6: Übersicht der straßenverkehrlichen Einbindung von Burgtiefe

## **Straßen in Burgtiefe**

Die Verkehrsflächen in Burgtiefe sind insgesamt stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die in den 1970er und 1980er Jahren verbreitete Planungsstrategie findet sich auch in den Planungen von Arne Jacobsen wieder. Die weitgehend versiegelten Verkehrsflächen und hierbei insbesondere die Flächen für den ruhenden Verkehr machen insgesamt fast 20 % der Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes aus. Die Straße Am Yachthafen befindet sich insgesamt in einem guten Zustand, die Deckschicht wurde erst vor einiger Zeit erneuert.

Alle Gebäude und Infrastrukturen sind an die einzige Erschließungsstraße Am Yachthafen angebunden. Dort überlagern sich damit Anliegerverkehre, Parksuchverkehre, Linienbusverkehre sowie Ver- und Entsorgungsverkehre. In der zuführenden Strandallee ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt, im westlichen Abschnitt Am Yachthafen auf 30 km/h.

## **Parken in Burgtiefe**

Für den ruhenden Verkehr sind fünf öffentliche Parkplatzanlagen ausgewiesen. Insgesamt gibt es 1.400 öffentliche Parkplätze, davon 25 Parkplätze für Wohnmobile und 9 für Wohnmobile und Busse sowie einige Behinderten-Stellplätze. Der Zentralparkplatz am Eingang von Burgtiefe hat alleine eine Kapazität von etwa 800 Parkplätzen. Südlich davon befindet sich der private Parkplatz für das IFA-Ferienresort mit nochmals rund 500 Parkplätzen. Die Zufahrt erfolgt über eine Schrankenanlage. Der zweite große öffentliche Parkplatz liegt in der Mitte der Straße Am Yachthafen (Südstrand Mitte) und bietet etwa 400 Parkplätze. Bei einigen Veranstaltungen wie dem Bulli-Festival ist dieser Parkplatz aber nicht verfügbar bzw. andersweitig genutzt. Weitere kleinere Parkflächen verteilen sich entlang der Straße Am Yachthafen. Alle Parkplätze sind nicht barrierefrei.

Neben den öffentlichen Parkplätzen gibt es entlang des Yachthafens fast 350 Stellplätze für die Inhaber:innen eines Liegeplatzes im Yachthafen, die nur mit einer gesonderten Parkplakette nutzbar sind. Auch der Tourismus-Service-Fehmarn verfügt über rund 50 reservierte Stellplätze. Schließlich ist ein großes Kontingent von fast 900 Stellplätzen der Feriensiedlung inklusive Bungalows zugeordnet. Die privaten Stellplätze werden von den Eigentümer:innen und den Gästen der Ferienwohnungen / Apartments genutzt. Dieser Bereich ist als Parkverbotszone ausgewiesen bzw. beschildert, ansonsten aber frei zugänglich bzw. befahrbar.

Die Appartementanlage Strandburg, das Hotel Bene und einige Gastronomiebetriebe haben ihre Stellplätze abgelöst und verfügen daher über keine eigenen Stellplätze für Gäste. Insgesamt handelt es sich um rund 160 räumlich zugeordnete Stellplätze.

Alle öffentlichen Parkplätze werden von der Stadt bewirtschaftet und sind gebührenpflichtig. Das Parken in der zugeordneten Zone 2 kostet je 30 Minuten 0,50 EUR, für 4 Stunden 3 EUR und für den gesamten Tag 5 EUR. Außerdem gibt es einen Wochenparkschein für 20 EUR. Beim Erwerb eines Parkscheins kann die Parkzeit minutengenau eingestellt bzw. vorgewählt werden. Das Lösen eines Parkscheins ist auch digital über pay-by-phone möglich. Die Parkgebühren werden im Vergleich touristischer Hot-spots als moderat eingestuft. Von November bis Februar werden keine Parkgebühren erhoben.

Zum Vergleich: In Timmendorfer Strand kostet seit 2022 die erste angefangene halbe Stunde 0,50 EUR, jede weitere angefangene halbe Stunde 1,50 Euro (von April bis Oktober), in der Wintersaison 1 Euro. Die Tagesgebühren liegen bei 12 EUR im Sommer und 4 EUR im Winter

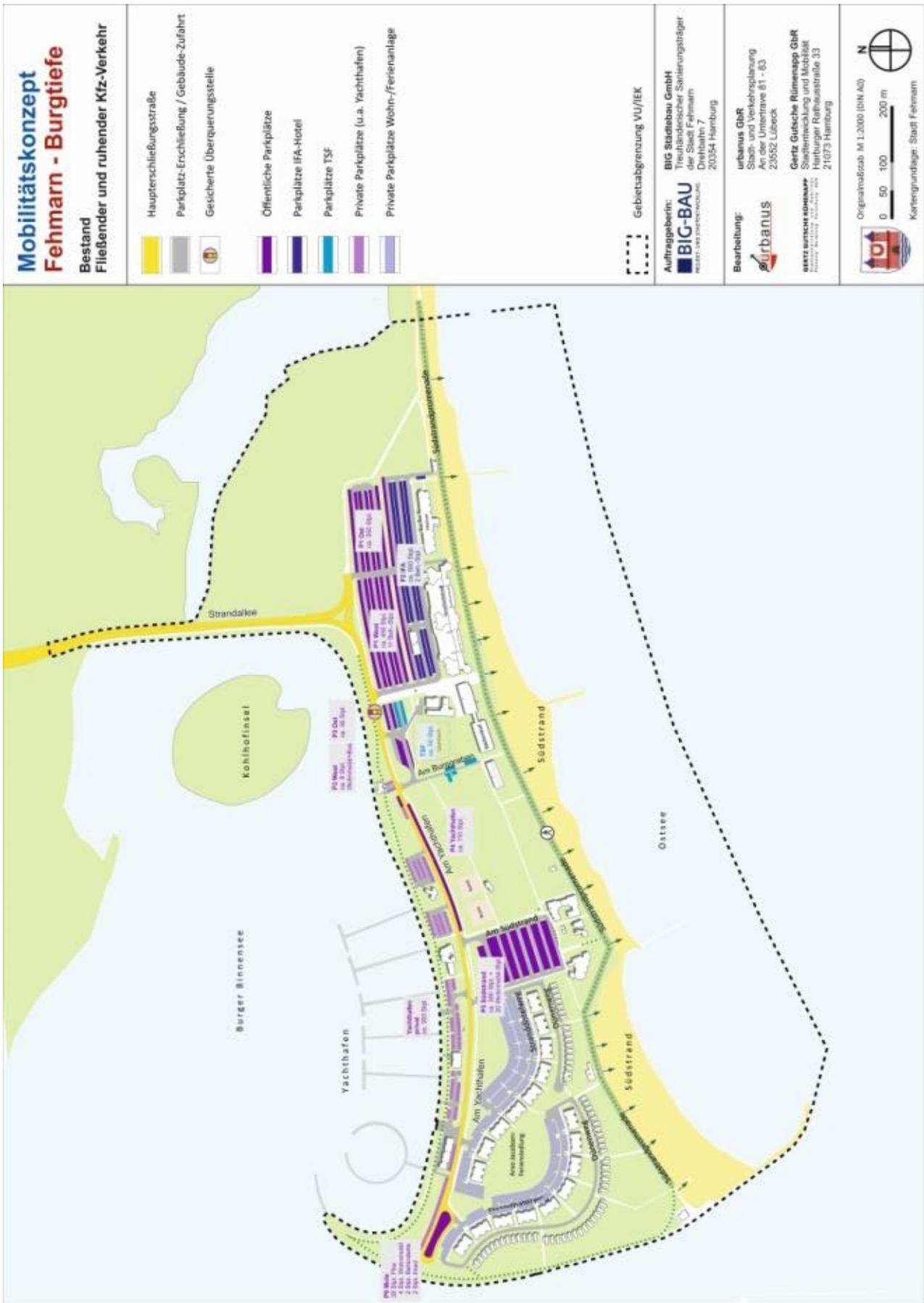


Bild 5-7: Bestand Straßennetz und Parkierung (im Original Anlage 3)



Parkraumbewirtschaftung: Nahezu flächendeckend mit moderaten Parkgebühren und digitaler Ein- und Auscheckmöglichkeit aber gewöhnungsbedürftigen Parkscheinautomaten und ohne Parkleitsystem



Wohnmobile: Wichtige touristische Zielgruppe mit eigenen Parkplätzen aber ohne ergänzenden Service



Umnutzungs- und Umgestaltungspotenziale: Parkplatz Südstrand Mitte mit Altbaumbestand auf versiegelter Fläche



Ladeinfrastruktur: Deutlicher Ausbaubedarf an öffentlichen und privaten Ladestationen für Kfz und E-Bikes



Prädestinierter Parkplatz mit geringer Kapazität an der Westspitze erzeugt Parksuchverkehr über längere Distanz

Bild 5-8: Eindrücke vom ruhenden Verkehr

## 5.5 Schiffsverkehr und weitere Mobilitätsangebote

Neben dem ÖPNV gibt es eine Reihe weiterer, privat organisierter Mobilitätsangebote, die vor allem auf die Zielgruppe der Touristen ausgerichtet ist. Die Angebote sind allerdings nicht vernetzt und verfügen über eigenständige Fahrpläne und Tarife.

Seit 2021 verkehrt zwischen Burgtiefe, Burg und Burgstaaken eine straßengeführte Kleinbahn („Bimmelbahn“), die nach den Vorbildern in Heiligenhafen und Kellenhusen konzipiert und auch von deren Konzessionären betrieben wird. In der Hauptsaison werden bis zu 9 Rundfahrten angeboten, die jeweils knapp eine Stunde dauern. Im Winter findet kein Betrieb statt. Die Fahrpreise liegen bei 8 EUR für Erwachsene und 4 EUR für Kinder (Stand 2022). Weiter gibt es auch eine Inselrundtour (Fehmarn-Tours).

Passend zur Lage am Wasser verkehrt seit 2021 auch wieder eine kleine Fähre (Wassertaxi) zwischen Burgstaaken, Yachthafen Burgtiefe und Südstrand Burgtiefe. Der Betreiber bietet nicht nur eine Rundfahrt, sondern gibt auch Informationen und erzählt Geschichten. Der Fahrpreis für eine Hin- und Rückfahrt liegt bei 9 EUR für Erwachsene und 4,50 EUR für Kinder (Stand 2022).



Nach den Vorbildern in Heiligenhafen und Kellenhusen verkehrt seit 2021 eine Bimmelbahn auf der Strecke Burgtiefe - Burg - Burgstaaken mit etwa stündlichen Abfahrten und 4 Haltestellen



Ausflüge ohne Auto: Mit einem amerikanischen Schulbus bietet Fehmarn-Tours Inselrundfahrten von Burgtiefe an



Mobilität auf dem Wasser: Ein kleines Wassertaxi verbindet seit 2021 Burgtiefe mit Burgstaaken

Bild 5-9: Ergänzende / alternative Mobilitätsangebote mit Anbindung von Burgtiefe

## 5.6 Zusammenfassung der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen

Der Ortsteil Burgtiefe bietet durch seine räumliche Lage als Halbinsel besondere verkehrliche Rahmenbedingungen, die auch mit besonderen verkehrlichen Herausforderungen verbunden sind. Die Anbindung über eine einzige Straße und die erforderliche Durchfahrt Richtung Festland durch den Zentralort Burg sind Nachteile für die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr, die aber auch Chancen speziell für den Radverkehr bieten, der über mehrere Verbindungen verfügt.

Insgesamt ist die gesamte Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur noch stark am Kfz-Verkehr ausgerichtet und entspricht noch dem zur Entstehungszeit der heutigen Bebauung gängigen Modell der „autogerechten Stadt“. Die Qualitäten für den Fußverkehr und vor allem den Radverkehr sowie für die Barrierefreiheit entsprechen nicht zeitgemäßen Zielstellungen und Anforderungen. Mit der erfolgten Neugestaltung der Yachthafenpromenade und der laufenden Umgestaltung des Umfeldes der Südstrandpromenade sowie dem zwischenzeitlich erfolgten Ausbau des Geh- und Radweges an der Strandallee entstehen für den Fußverkehr entlang der Hauptverkehrsachse(n) gute Qualitäten, die noch auf die Nord-Süd-Verbindungen ausgedehnt werden sollten. Für den Radverkehr bestehen dagegen ausgeprägtere Handlungsbedarfe vor allem in Bezug auf eine transparente, komfortable und konfliktarme Führung sowie beim Fahrradparken.

Im Hinblick auf das Handlungskonzept ist der Umgang mit dem ruhenden Verkehr ein zentrales Thema, das die gesamte künftige Entwicklung Burgtiefes maßgeblich beeinflussen kann. Derzeit wird der Untersuchungsraum von einem hohen Anteil an versiegelten Parkflächen und starken Kfz-Strömen in der Hauptsaison und bei Veranstaltungen geprägt. Diese Kfz-Fokussierung gilt es zugunsten der anderen Verkehrsarten und der städtebaulichen Entwicklung abzubauen. Hinsichtlich des ÖPNV und der anderen Mobilitätsangebote gibt es Optimierungsbedarfe bei den Angeboten, insbesondere aber sollte eine stärkere Vernetzung auch in räumlicher Hinsicht angestrebt werden. In der folgenden Übersicht werden noch einmal die wesentlichen verkehrlichen Stärken und Schwächen im Überblick dargestellt:

Stärken	Schwächen
Gestaltung der Promenaden als Erlebnismeißen mit hoher Aufenthaltsqualität	Starke Dominanz des Kfz-Verkehrs mit großzügigen Verkehrsflächen, aber nur einer Straßenanbindung über die Strandallee
Gute Erschließung der Gebäude	Wenig attraktives ÖPNV-Angebot als Alternative zur Kfz-Nutzung
Großzügig dimensioniertes Parkplatzangebot	Defizite beim öffentlichen und privatem Fahrradparken insbesondere bezüglich Komfort
Moderate Parkgebühren	Defizite bei der Führung und Präsenz des Radverkehrs
Auswahl an alternativen Mobilitätsangeboten	Fehlende Vernetzung der Mobilitätsangebote
Überwiegend gute Zustände der beiden Promenaden und der Straße Am Yachthafen	Nur punktuelle Ansätze für barrierefreie Verkehrsanlagen
Naturräumliche attraktive Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr nach Burgstaaken und Meeschendorf	Keine koordinierten Informationsangebote und unzureichende Akteurs-Kommunikation

## 6 Leitbild für das Mobilitätskonzept

### 6.1 Transformation der ursprünglichen Planungsstrategie

Die verkehrliche Ausgangslage und der Bestand der Verkehrsinfrastruktur sind Teil des städtebaulichen Ansatzes aus der Entstehungszeit des Arne-Jacobsen-Ensembles aus den 1960er und 1970er Jahren. Der dieser Zeitepoche zugeordnete Begriff der „autogerechten Stadt“ ist insofern irreführend, als dass die damaligen Stadtplaner und Architekten insbesondere dem Fußgängerverkehr durchaus Qualitäten eingeräumt haben und der Radverkehr damals nur eine geringe Bedeutung und damit Flächenansprüche hatte. Dennoch nimmt das Auto eine prägende Rolle bei der Gestaltung öffentlicher Räume ein. Für die Verkehrsplanung waren vor allem großzügig dimensionierte Fahrbahnen, Knotenpunkte und Parkraumkapazitäten sowie eine strikte Trennung des motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs zentrale Planungselemente. Diese Planungsstrategie findet sich auch in Burgtiefe wieder.

Die verkehrlichen wie auch die städtebaulichen Strategien haben sich nicht zuletzt durch den Einfluss einer kontinuierlich weiter steigenden Motorisierung, abnehmender Ressourcen und des Klimaschutzes in den letzten Jahren deutlich gewandelt. Diese Entwicklungen müssen auch in einem zukunftsorientierten Mobilitätskonzept Berücksichtigung finden.

Im Kern des Vorgehens geht es hier um eine sensible Transformation einer überholten, in eine zeitgemäße und zukunftsorientierte Planungsstrategie (vgl. Bild 6-1). Dabei sollen die Grundzüge der damaligen verkehrlichen Strategie als Teil des Gesamtensembles durchaus erkennbar bleiben. Dies betrifft die Struktur der Straßenräume ebenso wie die erreichten Qualitäten für den Fußverkehr insbesondere den eigenständigen bzw. straßenunabhängigen Wegeverbindungen.

Neu zu betrachten ist hingegen der Umgang mit dem Parkraum vor dem Hintergrund knapper und wertvoller öffentlicher Räume. Auch eine Beruhigung und perspektivisch Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie eine weichere Abgrenzung der Funktionsflächen im Straßenraum sind Elemente einer modernen Mobilitätsplanung. Ein starker und vernetzter Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV ist dabei das wichtigste Instrument zur Verlagerung und Reduzierung von Kfz-Verkehren. Insbesondere die Bedeutung des Radverkehrs hat gerade in den letzten 20 Jahren erheblich zugenommen und ist heute eine tragende Säule der Mobilitätswende und des Klimaschutzes. Dies gilt für Burgtiefe ebenso wie für die gesamte Stadt Fehmarn.

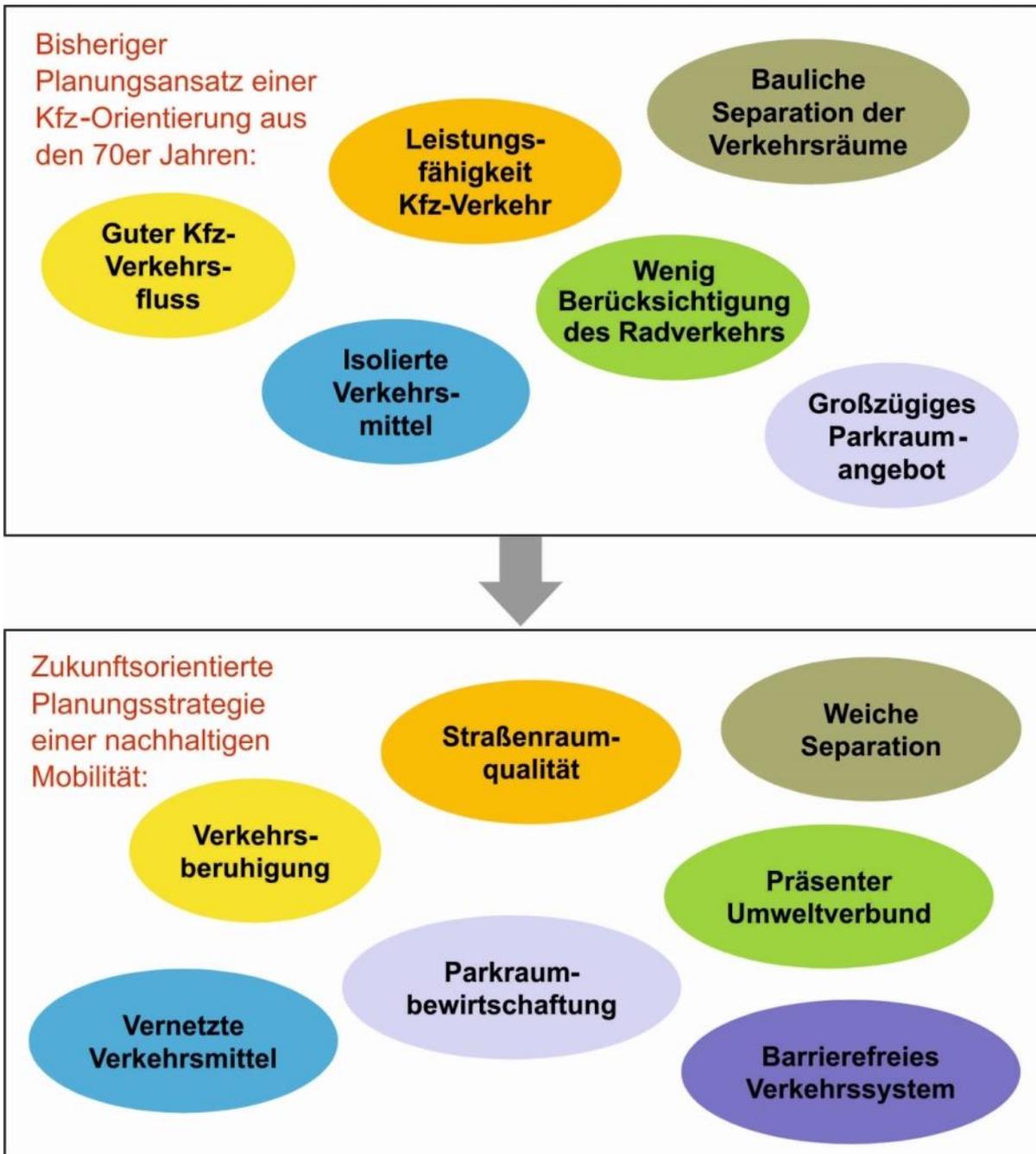


Bild 6-1: Ausgewählte verkehrliche Themen im Transformationsprozess

## 6.2 Leitbild des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK)

Das Mobilitätskonzept ist eine wichtige Ergänzung und ein integraler Baustein des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK). Daher bilden die Zielsetzungen des ISEK auch eine wichtige Grundlage und Schnittstelle zum verkehrlichen Leitbild.

Die hohen touristischen Qualitäten gerade im Hinblick auf den Naturraum und die Alleinstellungsmerkmale im Kontext mit dem einzigartigen städtebaulich-architektonischen Ensemble bilden einen touristischen Hot-Spot, der viel Verkehr sowohl in Bezug auf Urlaubsgäste als auch im Tagestourismus erzeugt bzw. anzieht.

Die touristische Angebotsstruktur soll nach den Zielsetzungen des ISEK darauf ausgerichtet werden, bisherige Gäste zu halten, aber auch neue Zielgruppen zu gewinnen. Das ist auch mit entsprechenden Anforderungen an die Qualifizierung des öffentlichen und halböffentlichen Raumes und die Integration von Neubauten verbunden.

Als übergeordnetes Entwicklungsziel für Burgtiefe ist im ISEK unter dem zusammenfassenden Claim SÜDSTRAND BURGTIEFE – MEER ERLEBEN! deshalb das nachfolgende Leitbild benannt (Zitat VU/ISEK 2017, Seite 75):

„In Burgtiefe ist ein Tourismusgebiet vorhanden, das sich über eine behutsame Kombination aus Erholung mit Genuss, Sport und Freizeit definiert. Die Urlauberinnen und Urlauber sollen sich entspannen können und eine Entschleunigung der Zeit erleben. Die bodenständige und seewärts gewandte Architektur Arne Jacobsens unterstützt dabei“.

Dieses übergeordnete Leitbild ist mit strategischen Leitlinien hinterlegt, an denen sich Entwicklungsentscheidungen für Burgtiefe ausrichten sollen und über die sich die Tiefenhalbinsel künftig definieren wird (vgl. Bild 6-2). Diese Leitlinien lassen sich unter den Oberbegriffen „Erlebnis“ und „Erholung“ zusammenfassen. Im Hinblick auf das Mobilitätskonzept lassen sich diese Oberbegriffe in Attribute wie „gute Erreichbarkeit“, „vielfältige und verträgliche Mobilität“ und „Qualität der Verkehrsräume“ übertragen, die wiederum dem Oberbegriff der nachhaltigen Mobilität gut entsprechen.

Als besonders relevant für das Mobilitätskonzept sei aus dem ISEK die Leitlinie „mobil erleben“ mit folgendem Inhalt hervorgehoben (Zitat VU/ISEK 2017, Seite 77): „In Burgtiefe sind Wege vernetzt und geeignete Strukturen für jede Mobilitätsform vorhanden. Alle Verkehrsarten werden gleichberechtigt berücksichtigt. Geeignete Parkplätze für Autos und Fahrräder, getrennte oder klar gekennzeichnete Wege und eine eindeutige Beschilderung reduzieren Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Die naturnah gestalteten Verkehrsflächen fügen sich in das Erscheinungsbild des Seebades ein“.

Zusätzlich wurden im ISEK-Leitbild als räumliche Bezüge sechs Handlungsräume identifiziert, denen einzelne Maßnahmen und Entwicklungsziele zugeordnet sind. Diese Handlungsräume lassen sich nicht nur nach ihrer Verortung, sondern auch thematisch voneinander unterscheiden, stehen aber auch in einem synergetischen Zusammenhang zueinander:

- (1) Feriensiedlung,
- (2) Ankommen,
- (3) Lebendige Mitte,
- (4) Hotel und Klinik mit Aussicht,
- (5) Erholung, Freizeit und Genuss an der Südstrandpromenade,
- (6) Vielfältiges Hafentreiben.



Bild 6-2: Übersicht der Leitbild-Elemente des ISEK

### 6.3 Verkehrliches Leitbild für das Mobilitätskonzept Burgtiefe

Auf Basis des ISEK-Leitbildes mit seinen Leitlinien und des angestrebten Transformationsprozesses wird im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Mobilitätsstrategie für das Mobilitätskonzept ein Leitbild mit 11 Elementen definiert, die sich von der Gestaltung einer barrierefreien Infrastruktur über alternative und vernetzte Mobilitätsangebote bis hin zu einer neuen Mobilitätskultur mit den Aspekten Information, Kommunikation und Kooperation spannen.



Bild 6-3: Übersicht der Leitbild-Elemente

#### Leitbild „mobility-as-a-service“ ausgestalten

Die Individualität und Flexibilität der Autonutzung lässt sich nicht ersetzen. Dennoch können gut vernetzte und nutzungsattraktive Mobilitätsangebote Anreize für einen zumindest zeitweisen Umstieg bieten. Mobility-as-a-service betrachtet die Mobilität aus einer nutzendenorientierten Perspektive und ist ein Paradigmenwechsel hin zu zielgruppenorientierter Angebotsgestaltung, einfachen und barrierefreien Zugängen und ergänzenden Serviceleistungen, die ggf. auch einen Mehrnutzen gegenüber dem privaten Kfz aufweisen. Eine Mobilitätskarte, die alle Mobilitäts- und Serviceangebote zusammenführt und eine kostengünstige oder perspektivisch sogar kostenlose Nutzung ermöglicht, ist ein Kernbaustein einer solchen Strategie.

## **Nachhaltige Mobilität auch im Tourismus etablieren**

In der Tourismussaison dominiert der Tourismusverkehr das Verkehrsgeschehen auf Fehmarn und trägt maßgeblich zu den negativen Begleiterscheinungen des Kfz-Verkehrs bei. Die angestrebte Klimaneutralität lässt sich nur erreichen, wenn die Tages- und Übernachtungsgäste eine wesentliche Zielgruppe für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität bilden. Neben einer Verkehrsverlagerung von Fahrten vom und zum Festland auf klimafreundliche Verkehrsträger steht besonders der Ausflugsverkehr innerhalb der Insel Fehmarn im Fokus, den die Stadt Fehmarn maßgeblich beeinflussen kann. Hier gilt es Anreize für einen Verzicht der Kfz-Nutzung während des Aufenthaltes auf der Insel zu schaffen. Nachhaltige Mobilität spricht auch neue touristische Zielgruppen an und stärkt die touristische Wettbewerbsposition der Insel.

## **Potenziale / Chancen einer neuen Nahmobilität konsequent nutzen**

Aufgrund der sehr kurzen Entfernungen in Burgtiefe sind zu-Fuß-gehen und Radfahren die prädestinierten Fortbewegungsarten. Dies betrifft auch die Verbindung zwischen Burgtiefe und Burg, die mit rund 3km noch im typischen Entfernungsbereich für den Radverkehr liegt. Zudem entsprechen beide Verkehrsträger in einzigartiger Weise den Ansprüchen der Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit. Komfortable, sichere und vernetzte Wege auch abseits der Straßen mit guten Überquerungsstellen sind das Fundament der Nahmobilität ergänzt durch hochwertige Abstellanlagen für den Radverkehr und attraktive Aufenthaltsbereiche.

## **ÖPNV zur attraktiven Mobilitätsalternative weiterentwickeln**

Unabhängig von der Frage einer künftigen Bahnstation auf Fehmarn kann der öffentliche Busverkehr auf der Insel noch eine deutlich stärkere Position einnehmen, insbesondere wenn es um längere Entfernungen geht. Er sollte nicht nur auf die Bedarfe der Einheimischen und die zahlreichen Beschäftigten der Tourismuswirtschaft ausgerichtet werden, sondern seinen Fokus auch auf den Tourismusverkehr richten. Eine erweiterte Bedienung mit vertakteten und systematisch verknüpften Linien, geringe Zugangsbarrieren und eine hohe Verlässlichkeit sind die Kernelemente eines erfolgreichen ÖPNV. Das Deutschlandticket bietet bereits eine gute Grundlage, um Zugangsbarrieren abzubauen und die ÖPNV-Nutzung zu erleichtern. Perspektivisch ist zusammen mit dem Land und dem Kreis Ostholstein auch eine hochwertige ÖPNV-Anbindung zum Festland zu etablieren.

## **Alternative Mobilitätsangebote fördern und vernetzen**

In den letzten Jahren haben sich im Wesentlichen auf private Initiative verschiedene alternative Mobilitätsangebote entwickelt, die ebenfalls einen Beitrag zu einer Reduzierung der Kfz-Nutzung leisten, die aber auch zur Tourismusqualität auf Fehmarn beitragen. Solche Angebote gilt es zu pflegen, weiter auszubauen und vor allem zu vernetzen. Die Möglichkeit verschiedene, aufeinander abgestimmte Angebote nutzen zu können, steigert die Akzeptanz und Effizienz des Gesamtangebotes einschließlich Nahmobilität und ÖPNV.

## **Kfz-Dominanz in neue Qualitäten transformieren**

Die über Jahrzehnte erfolgte Bevorzugung des Kfz-Verkehrs hat zu einer hohen Motorisierung, stark vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenräumen sowie einer Vernachlässigung alternativer Mobilitätsformen und Verkehrsträger beigetragen. In Bezug auf Burgtiefe gilt dies insbesondere für den Radverkehr und den ÖPNV.

Steigende Anteile im Radverkehr mit deutlichen Zuwachspotenzialen und höhere Geschwindigkeiten durch Pedelec- / E-Bike-Nutzung erfordern zusätzliche und erweiterte Flächen für Fahrwege, Knotenpunkte und Abstellanlagen. Dies geht in vielen Straßen des übergeordneten Netzes nur mit einer Flächenumverteilung ggf. auch in Kombination mit regulierenden Eingriffen in die Verkehrsabläufe des Kfz-Verkehrs. Mit einer Reduzierung der Kfz-Nutzung und einer Beruhigung der Verkehrsabläufe eröffnen sich nicht nur Potenziale für die anderen Verkehrsträger, sondern es können auch neue städtebauliche und freiräumliche Qualitäten entwickelt werden, die den Standort Burgtiefe insgesamt aufwerten.

## **Parken neu ordnen und organisieren**

Parkraummanagement ist eines der effektivsten Instrumente zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens, gleichzeitig aber auch eines der sensibelsten Themen der Mobilitätsplanung. Abseits der beiden Promenaden prägen die Parkplätze maßgeblich das Bild von Burgtiefe. Sie versiegeln große Flächen, bilden Barrieren für den Fuß- und Radverkehr, beeinträchtigen freiräumliche Qualitäten und fördern die Kfz-Nutzung. Langfristig wird eine behutsame Reduzierung der Parkplatzkapazitäten im Kontext mit einer veränderten Kfz-Nutzung angestrebt. Kurz- und mittelfristig sollen Parkplätze schrittweise verlagert und zusammengeführt werden, um zusätzliche Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr und die Freiraumgestaltung zu gewinnen. Die Steuerung der Parkraumnutzung erfolgt über eine Parkraumbewirtschaftung mit einer flächendeckenden Erhebung von Parkgebühren und punktuellen Begrenzungen der Parkdauer, ggf. auch temporär oder saisonal differenziert.

## **Verkehrsräume und Verkehrsanlagen barrierefrei und attraktiv gestalten**

Die Straßenräume und Wege in Burgtiefe bilden nicht nur verkehrliche Verbindungen, sondern auch Erlebnisräume, Begegnungsstätten und Aufenthaltsbereiche. Eine barrierefreie Gestaltung und ein attraktives Erscheinungsbild wirken nicht nur positiv auf das Image von Burgtiefe, sondern erhöhen auch die Akzeptanz des Fuß- und Radverkehrs. Die Standpromenade und die Yachthafenpromenade setzen hier bereits positive Impulse, die es auf weitere Räume zu übertragen und speziell für den Radverkehr zu erweitern gilt. Barrierefreiheit umfasst nicht nur Wegeverbindungen, sondern auch die Bushaltestellen, Parkplätze und Überquerungsstellen sowie den Zugang zu den Gebäuden.

## **Verkehr und Städtebau inklusive Denkmalschutz gut verzahnen**

Die Verzahnung und sogar Einheit von Städtebau und Verkehr war bereits ein Anliegen des ursprünglichen städtebaulichen Ansatzes, wenn auch mit anderen Schwerpunktsetzungen als zur heutigen Zeit. Eine wichtige Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes ist es, die das Gesamtensemble prägenden konzeptionellen Grundstrukturen von Straßen, Parkräumen und Wegeführungen zu erhalten, aber hinsichtlich heutiger Anforderungen und Planungsansätze behutsam weiterzuentwickeln und anzupassen.

### **Zu nachhaltiger Mobilität informieren, kommunizieren und kooperieren**

Eine gute Information und Kommunikation mit den potenziellen Nutzenden der Mobilitätsangebote insbesondere den Bürger:innen von Fehmarn und den Urlaubsgästen ist eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Etablierung der Mobilitätsalternative zur Kfz-Nutzung und zur Änderung des Mobilitätsverhaltens. Unter Federführung der Stadt Fehmarn und des Tourismus-Service-Fehmarn ist dazu ein entsprechendes Marketingkonzept zu entwickeln und umzusetzen.

Die von der Stadt Fehmarn angestrebte Klimaneutralität lässt sich nur in einem Bündnis mit möglichst vielen Unterstützenden erreichen. Dies gilt auch für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Als wichtige Kooperationspartner in Burgtiefe sind vor allem das IFA-Hotel und Ferien Centrum, die weiteren Unterkünfte, die Klinik sowie die Eigentümer:innen der Ferienapartments in die Umsetzung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes einzubinden.

### **Über die Grenzen hinaus denken und integrieren**

Eine erfolgreiche Umsetzung und Etablierung nachhaltiger Mobilität für Burgtiefe muss über die Grenzen des Ortsteils und des Sanierungsgebietes hinausgehen und in das inselweite Mobilitätskonzept eingebunden werden. Nur mit einem erfolgreichen Modell für die gesamte Insel lassen sich die für eine Klima- und Mobilitätswende notwendigen Synergien und Wirkungen erreichen. Burgtiefe kann aber einen wichtigen Impuls für die Stadt Fehmarn leisten und wichtige Projekte und Maßnahmen initiieren, die positive Effekte für die gesamte Insel bewirken oder auch als Modellprojekte mit Vorbildfunktion wirken.

## 6.4 Perspektive: Nachhaltig mobil in Burgtiefe 2035

Ausgehend vom Leitbild wird nachfolgend ein perspektivischer Ausblick für nachhaltige Mobilität in Burgtiefe im Jahr 2035 skizziert:

Burgtiefe weist nicht nur von der Größe und Siedlungsstruktur, sondern auch von der Infrastruktur- und Angebotsqualität inzwischen sehr gute Bedingungen für ein sicheres und entspanntes Wandern und Radfahren auf. Mit schönen Naturräumen und einer landschaftlich reizvollen Umgebung macht zu-Fuß-gehen und Radfahren besonderen Spaß, weshalb der Wander- und Radtourismus auf Fehmarn in den letzten Jahren nochmals deutlich zugenommen hat. Viele Menschen lassen heute aus Überzeugung ihr Auto stehen und nutzen die vielfältigen alternativen Mobilitätsangebote in Burgtiefe und auf der ganzen Insel. Auch in den Medien wird über die Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes positiv berichtet. Überall sind der Fuß- und Radverkehr und der öffentliche Busverkehr präsent. Attraktive Aufenthaltsflächen, hochwertige Fahrradabstellanlagen, ansprechende Haltestellen und ein flächendeckendes Orientierungssystem prägen den öffentlichen Raum.

Viele Gäste reisen inzwischen mit dem Fernverkehr oder den beliebten Expressbussen vom Festland an. Mit dem Auto anreisende Urlaubsgäste lassen ihr Fahrzeug überwiegend an der Unterkunft oder auf zentralen Parkplätzen stehen und nutzen während ihres Aufenthaltes den dicht vertakteten Inselbus und den Ortsbus zwischen Burgtiefe, Burg und Burgstaaken, die auch den Einheimischen und Beschäftigten im Tourismusgewerbe zugute kommen. Auch die Klinikgäste in Burgtiefe nutzen den Ortsbus rege für Arztbesuche und Versorgungsfahrten.

Ein inselweites Verleihangebot von E-Fahrzeugen und Fahrrädern, das in einem Kooperationsmodell örtlicher Anbieter entstanden ist, erleichtert den Verzicht auf das eigene Auto, zudem alle Mobilitätsangebote mit der neuen Fehmarn-MobilCard kostenlos nutzbar sind. Beliebte Angebote wie das mittlerweile ausgeweitete Wassertaxi, die Bimmelbahn und touristische Qualitätsradrouten bieten nicht nur gute Verbindungen, sondern auch echtes Inselerlebnis. Auch die neuen Radführungen in Burgtiefe wurden positiv aufgenommen und minimieren die Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Die Straße Am Yachthafen wurde vor einigen Jahren wegen des hohen Radaufkommens als Fahrradstraße gewidmet.

Mit der Umsetzung des inselweiten Mobilitätskonzeptes wurde außerdem ein einheitliches Parkraummanagement mit einem Parkleitsystem eingerichtet, mit dem die Parkplätze effizient genutzt werden können. Die attraktiven Mobilitätsalternativen haben aber bereits zu einer sinkenden Parkraumnachfrage geführt, so dass in Burgtiefe jetzt sogar Parkplätze reduziert und umgenutzt werden können.

Mit der Bildung von Kooperationspartnerschaften engagieren sich mittlerweile auch viele Unternehmen, Institutionen und touristische Leistungsträger wie das IFA-Hotel für eine nachhaltige Mobilität auf Fehmarn. Unter Federführung des Tourismus-Service-Fehmarn wird Mobilität als fester Baustein der Tourismusqualität offensiv vermarktet. Damit konnten neue Zielgruppen erschlossen werden. Im nächsten Jahr wird die neue Radvorrangroute von Oldenburg über Heiligenhafen nach Fehmarn eröffnet, so dass es dann auch mit dem Fahrrad eine hochwertige Verbindung zum Festland gibt.

## 7 Entwicklungsvarianten für die Parkraumkonzeption

Das Parkraummanagement ist ein Schlüsselbaustein für das nachhaltige Mobilitätskonzept. Im Vordergrund steht dabei zunächst die Festlegung der künftigen Parkraumkapazitäten und der Standorte der Parkieranlagen. Insbesondere die Parkraumnachfrage und das daraus abzuleitenden Parkraumangebot werden wesentlich durch die allgemeine Mobilitätsentwicklung, aber auch das inselweite Mobilitätskonzept beeinflusst. Um die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten bzw. Handlungsspielräume aufzuzeigen, wurden 4 Varianten für die Parkraumkonzeption ausgearbeitet, die sich sowohl hinsichtlich der Gesamtzahl an öffentlichen und privaten Parkplätzen, als auch bei räumlichen Verortung unterscheiden.

Besonders zu beachten gilt es, dass durch die geplante (Teil-) Bebauung der Spielwiese und weiterer städtebaulicher Entwicklungen (Hotel Strandhus, Gastronomie Westmole) noch zusätzlicher Parkraumbedarf entsteht. Dieser Ausblick ist in die Varianten eingearbeitet.

In allen Varianten ist die Grundstrategie enthalten, die Parkplatzsituation für die Nutzenden (noch) transparenter zu gestalten und Parkraum zugunsten verkehrlicher und freiräumlicher Qualitäten, ggf. aber auch zur Reduzierung der Bodenversiegelung weiter zu konzentrieren. Die heutige Parkraumkapazität (Stand 2023) liegt bei etwa knapp 3.000 Stellplätzen.

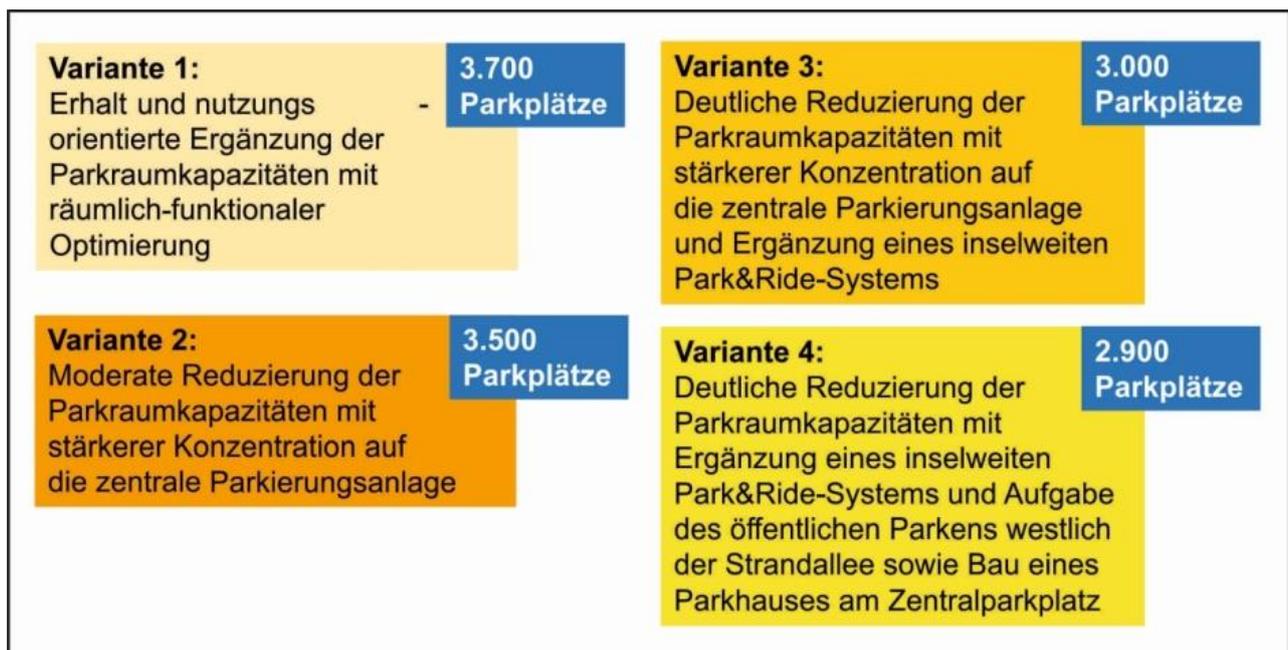


Bild 7-1: Übersicht der Varianten für die Parkraumkonzeption

Variante 1



Parkierungsanlage		Nutzung	Ca. Kapazität
P1	Südstrand Ost / Zentral	öffentlich	800
P3	Südstrand Ost /2	öffentlich	Aufgabe
P5	Südstrand Mitte	öffentlich	420
P6	Südstrand West / Mole	öffentlich	53
P4	Am Yachthafen	öffentlich	110
NEU	Wohnmobile Ost	öffentlich	45
<b>Summe</b>			<b>1428</b>
P2	IFA-Ferienresort	Sondernutzung	450
P7	Feriansiedlung	Sondernutzung	850
P8	Am Yachthafen	Sondernutzung	340
P9	TSF	Sondernutzung	50
NEU	TG BPlan 54A	Sondernutzung	600
<b>Summe</b>			<b>2290</b>
<b>Gesamtsumme</b>			<b>3718</b>

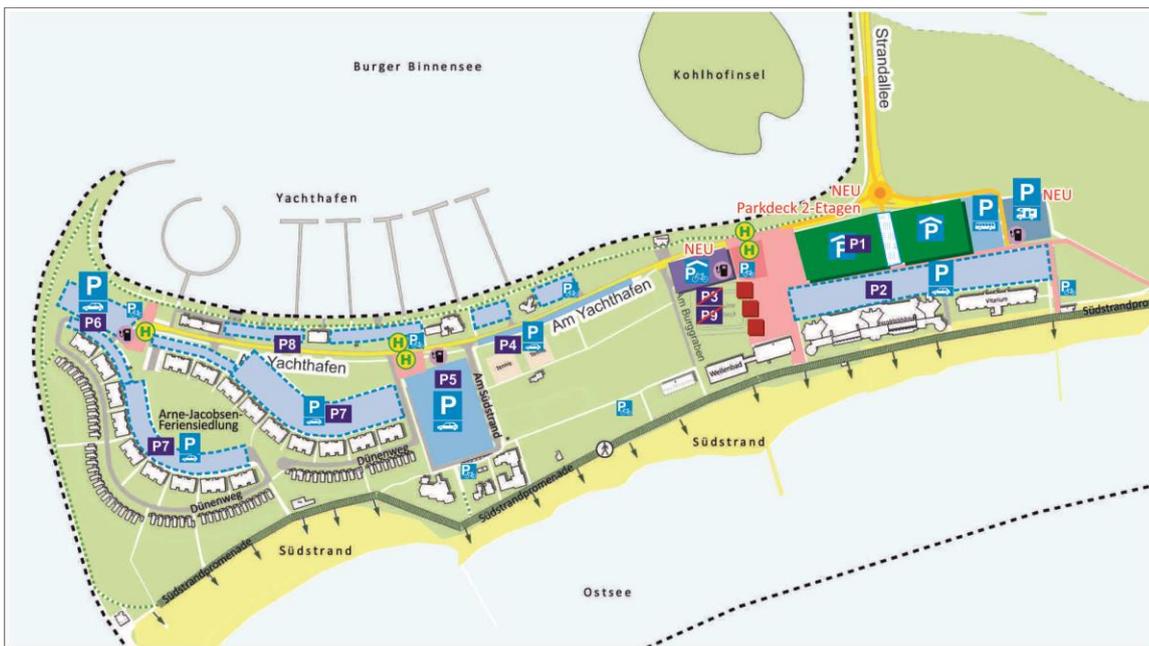
Bestands-Plafondierung mit Bau einer neuen TG für Neunutzung aus BPlan 54A.

Neuanlage eines Wohnmobil-Parkplatzes am östlichen Rand des Zentral-Parkplatzes / IFA-Ferienresort.

Aufhebung P3 zugunsten Mobilitätshub mit Radstation.

Variante 1 ist weitgehend bestandsorientiert. Lediglich die Wohnmobil-Parkplätze (Tagesplätze) werden im Osten des Zentralparkplatzes zusammengeführt und entfallen an den Standorten Westmole, Südstrand Mitte und Südstrand Ost (P3). Der kleine Parkplatz P3 mit derzeit knapp 50 Stellplätzen wird für mögliche Alternativnutzungen einer Mobilitätsstation mit kleiner Radstation oder einer Freiraumentwicklung aufgegeben. Die zusätzlich für den TSF reservierten Stellplätze bleiben am jetzigen Standort erhalten. Das der geplanten Bebauung der Spielwiese zugeordnete Parkraumangebot wird mit rund 600 Stellplätzen in einer Tiefgarage realisiert.

**Variante 2**



Parkierungsanlage		Nutzung	Ca. Kapazität
P1	Südstrand Ost / Zentral	öffentlich	300
P3	Südstrand Ost /2	öffentlich	Aufgabe
P5	Südstrand Mitte	öffentlich	420
P6	Südstrand West / Mole	öffentlich	53
P4	Am Yachthafen	öffentlich	110
NEU	Parkhaus Ost (P1+P2)	tlw. öffentlich	900
NEU	Wohmobile Ost	öffentlich	45
		<b>Summe</b>	<b>1828</b>
P2	IFA-Ferienresort	Sondernutzung	450
P7	Ferriesiedlung	Sondernutzung	850
P8	Am Yachthafen	Sondernutzung	340
P9	TSF	Sondernutzung	in Parkhaus
NEU	TG BPlan 54A	Sondernutzung	in Parkhaus
		<b>Summe</b>	<b>1640</b>
		<b>Gesamtsumme</b>	<b>3468</b>

Geringe Bestands-Reduzierung mit weiterer Konzentration der Parkplätze im Bereich Ost mit Bau eines Parkdecks / Parkhauses.

Erhalt Parkplatz Südstrand Mitte.

Anordnung der Parkplätze aus BPlan 54A und TSF im neuen Parkdeck.

Verlegung der Wohnmobil-Parkplätze zum neuen Parkplatz für Wohnmobile.

Aufhebung P3 zugunsten Mobilitätshub mit Radstation.

Vergrößerung des "Welcome-Bereiches" Am Südstrand

Variante 2 entspricht in den Grundzügen der Variante 1 allerdings mit einer Reduzierung des öffentlichen Parkplatzangebotes um etwa 10%. Außerdem werden noch mehr Kapazitäten auf der zentralen Parkierungsanlage zusammengeführt und insbesondere die Stellplätze aus der Neubebauung der Spielwiese und des TSF komplett der zentralen Parkierungsanlage zugeordnet. Durch die zusätzliche Kapazitätsausweitung würde ein ebenerdiger Parkplatz nicht mehr ausreichen, sondern es müsste ein Parkdeck oder ein Parkhaus errichtet werden.

Variante 3



Parkierungsanlage	Nutzung	Ca. Kapazität
P1 Südstrand Ost / Zentral	öffentlich	siehe Parkhaus
P3 Südstrand Ost /2	öffentlich	Aufgabe
P5 Südstrand Mitte	noch offen	200
P6 Südstrand West / Mole	öffentlich	53
P4 Am Yachthafen	öffentlich	110
NEU Parkhaus Ost (P1+P2)	tlw. öffentlich	1100
NEU Wohnmobile Ost	öffentlich	45
	<b>Summe</b>	<b>1508</b>
P2 IFA-Ferienresort	Sondernutzung	300
P7 Feriensiedlung	Sondernutzung	850
P8 Am Yachthafen	Sondernutzung	340
P9 TSF	Sondernutzung	in Parkhaus
NEU TG BPlan 54A	Sondernutzung	in Parkhaus
	<b>Summe</b>	<b>1490</b>
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>2998</b>
NEU P&R B207	öffentlich	500

Deutliche Reduzierung der Gesamtkapazität mit Parkhaus und Einführung einer P&R-Anlage an der B207 mit Bus-Shuttle

Einführung eines dynamischen Parkleitsystems für das Gebiet Burg / Burgtiefe / Burgstaaken.

Teilaufgabe Parkplatz Südstrand Mitte, ggf. Nutzung für Besucher Feriensiedlung

Anordnung der Parkplätze aus BPlan 54A und TSF im neuen Parkdeck und Ablöse von rund 100 Stellplätzen BPlan54A.

Verlegung der Wohnmobil-Parkplätze zum neuen Parkplatz für Wohnmobile.

Radstation in Parkpalette integriert.

Teilverlegung von Parkplätzen des IFA-Ferienresorts in die Parkpalette.

Vergrößerung des "Welcome-Bereiches" Am Südstrand

Variante 3 beinhaltet gegenüber den Varianten 1 und 2 eine deutlich offensivere Vorgehensweise im Hinblick auf die Zielsetzung der Klimaneutralität und der Mobilitätswende und damit einhergehend eine signifikante Reduzierung der öffentlichen Parkplätze in Burgtiefe. Dies umfasst vor allem eine Halbierung der Parkplätze beim Parkplatz Südstrand und eine noch stärkere Fokussierung auf den Zentralparkplatz, dann mit einer Parkpalette bzw. einem Parkhaus mit optionaler Anlage eines weiteren Parkdecks vor dem Vitarium. Verbunden ist der Ansatz mit einem Park&Ride-Konzept, das auch den Zentralort Burg a.F. vom Kfz-Verkehr entlastet. Dabei werden P&R-Anlagen an der B207 eingerichtet und mit einem Shuttleverkehr an Burg a.F. und Burgtiefe angebunden. Dieses Konzept ist im Rahmen des inselweiten Mobilitätskonzeptes zu prüfen.

**Variante 4**



Parkierungsanlage		Nutzung	Ca. Kapazität
P1	Südstrand Ost / Zentral	öffentlich	siehe Parkhaus
P3	Südstrand Ost / 2	öffentlich	Aufgabe
P5	Südstrand Mitte	Sondernutzung	200
P6	Südstrand West / Mole	Sondernutzung	53
P4	Am Yachthafen	öffentlich	Aufgabe
NEU	Parkhaus Ost (P1+P2)	tlw. öffentlich	1100
NEU	Wohnmobile Ost	öffentlich	45
<b>Summe</b>			<b>1398</b>
P2	IFA-Ferienresort	Sondernutzung	300
P7	Ferientsiedlung	Sondernutzung	850
P8	Am Yachthafen	Sondernutzung	340
P9	TSF	Sondernutzung	in Parkhaus
NEU	TG BPlan 54A	Sondernutzung	in Parkhaus
<b>Summe</b>			<b>1490</b>
<b>Gesamtsumme</b>			<b>2888</b>
NEU	P&R B207	öffentlich	500

Deutliche Reduzierung der Gesamtkapazität mit Parkhaus und Einführung einer P&R-Anlage an der B207 mit Bus-Shuttle

Einführung eines dynamischen Parkleitsystems für das Gebiet Burg / Burgtiefe / Burgstaaken.

Kein öffentliches Parken mehr im Bereich Am Yachthafen, Parkplatz West / Mole nur noch für Mobilitätsbehinderte.

Anordnung der Parkplätze aus BPlan 54A und TSF im neuen Parkdeck und Ablöse von rund 100 Stellplätzen BPlan54A.

Verlegung der Wohnmobil-Parkplätze zum neuen Parkplatz Ost für Wohnmobile.

Teilverlegung von Parkplätzen des IFA-Ferienresorts in die Parkpalette.

Deutliche Vergrößerung des "Welcome-Bereiches" Am Südstrand mit Reduzierung des Parkhauses auf den Ostbereich aber mit einem zusätzlichen Geschoss.

Variante 4 baut auf Variante 3 auf, aber mit einer noch konsequenteren Parkraum-reduzierenden Vorgehensweise. Hierbei wird auch das Parken in der Straße Am Yachthafen aufgegeben und das Parkraumangebot auf insgesamt knapp 2.900 Stellplätze verringert. Langfristig wäre auch noch eine weitere Reduzierung vorstellbar. Das gesamte öffentliche Parken wird auf dem Zentralparkplatz mit Parkhaus / Parkpalette zusammengeführt, so dass westlich des vergrößerten „Welcome-Bereiches“ nur noch privates Parken oder Parken mit Sondernutzungsrechten möglich ist. Die Straße Am Yachthafen wird damit maximal vom Kfz-Verkehr entlastet und könnte dann auch Fahrradstraße gewidmet werden.

## Fazit

Die Varianten wurden mit verschiedenen Akteuren diskutiert und bewertet. Neben Abstimmungen mit der BIG Städtebau, der Stadt Fehmarn und dem TSF, erfolgte auch eine Abstimmung mit dem Denkmalschutz sowie eine Diskussion im Rahmen eines Akteursworkshops. Unter Einbeziehung der Abstimmungsergebnisse werden folgende Empfehlungen aus dem Variantenvergleich ausgesprochen:

- Der Zentralparkplatz im Osten der Tiefehalbinsel bietet Reserven für die Verlegung von Parkplätzen aus dem Westteil. Erst mit zusätzlichen Kapazitätsbedarfen entstände der Prüfbedarf für die Notwendigkeit, dort eine Parkpalette oder ein Parkhaus zu errichten. Die Fläche wird daher künftig als „Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr“ bezeichnet (vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 21.11.2023). Dies beinhaltet verschiedenen Entwicklungs- und Gestaltungsoptionen mit und ohne Einbezug der derzeit privaten Stellplätze vor den IFA Hochhäusern.
- Die Wohnmobil-Stellplätze werden an einem zentralen Standort am östlichen Rand der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr zusammengeführt. Es erfolgt die Ausweisung von 30 Tagesstellplätzen (Mehrtagesstellplätze werden auf der neuen Anlage Neue Tiefe angeboten).
- Bei (Teil-) Bebauung der Spielwiese (BPlan 54a) wird eine integrierte Tiefgarage mit reduzierter Stellplatzanzahl angelegt. Eine Teilverlagerung der Stellplätze auf Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr wird geprüft.
- Die Parkplätze Südstrand Mitte und Westmole bleiben grundsätzlich erhalten, die Anzahl der öffentlichen Parkplätze am Parkplatz Südstrand Mitte wird etwas reduziert (genauer Umfang in Rückkopplung mit der vorgesehenen Wege- und Freiraumplanung).
- Die Parkplätze nördlich der Burgruine einschließlich der TSF-Stellplätze werden aufgegeben und auf die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr verlagert.
- Das Straßenrandparken Am Yachthafen steht mittelfristig zur Disposition zugunsten einer möglichen Umgestaltung / Aufwertung des Straßenraumes und in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Parkraumnachfrage.
- Die Errichtung einer Parkpalette oder eines Parkhauses auf der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr sollte erst erfolgen, wenn ein konkreter Bedarf an zusätzlichen Parkraumkapazitäten erforderlich wird oder absehbar ist, der mit einer ebenerdigen Lösung nicht mehr abzudecken ist.
- Seitens der unteren Denkmalschutzbehörde bestehen bezüglich der Option einer Parkpalette oder eines Parkhauses keine grundsätzlichen Bedenken. Die mögliche Gestaltung der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr wäre im Rahmen eines städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs zu konkretisieren ggf. auch in Form von Gestaltungsvarianten. Besonderer Augenmerk liegt auf der Höhenentwicklung und der Freihaltung einer Sichtachse auf die IFA-Hochhäuser. Weitere Bewertungsaspekte sind:
  - genauer Standort (ggf. nur Teilbebauung des Zentralparkplatzes),
  - Gestaltung der Fassade,
  - Zu- und Abfahrtsregelung,
  - städtebauliche Integration in den ISEK-Entwicklungsbereich „Ankommen“.
- Bei der Anlage von Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen im Bereich der Feriensiedlung und des IFA-Ferienresorts wird vom Denkmalschutz eine einheitliche Gestaltung und eine weitgehende räumliche Bündelung gewünscht.

## 8 Handlungskonzept

### 8.1 Übersicht

Nachfolgend ist das Handlungskonzept in der Übersicht dargestellt. Die Originalkarte ist Anlage 4 zu entnehmen. Im Weiteren werden die einzelnen Komponenten des Mobilitätssystems erläutert.

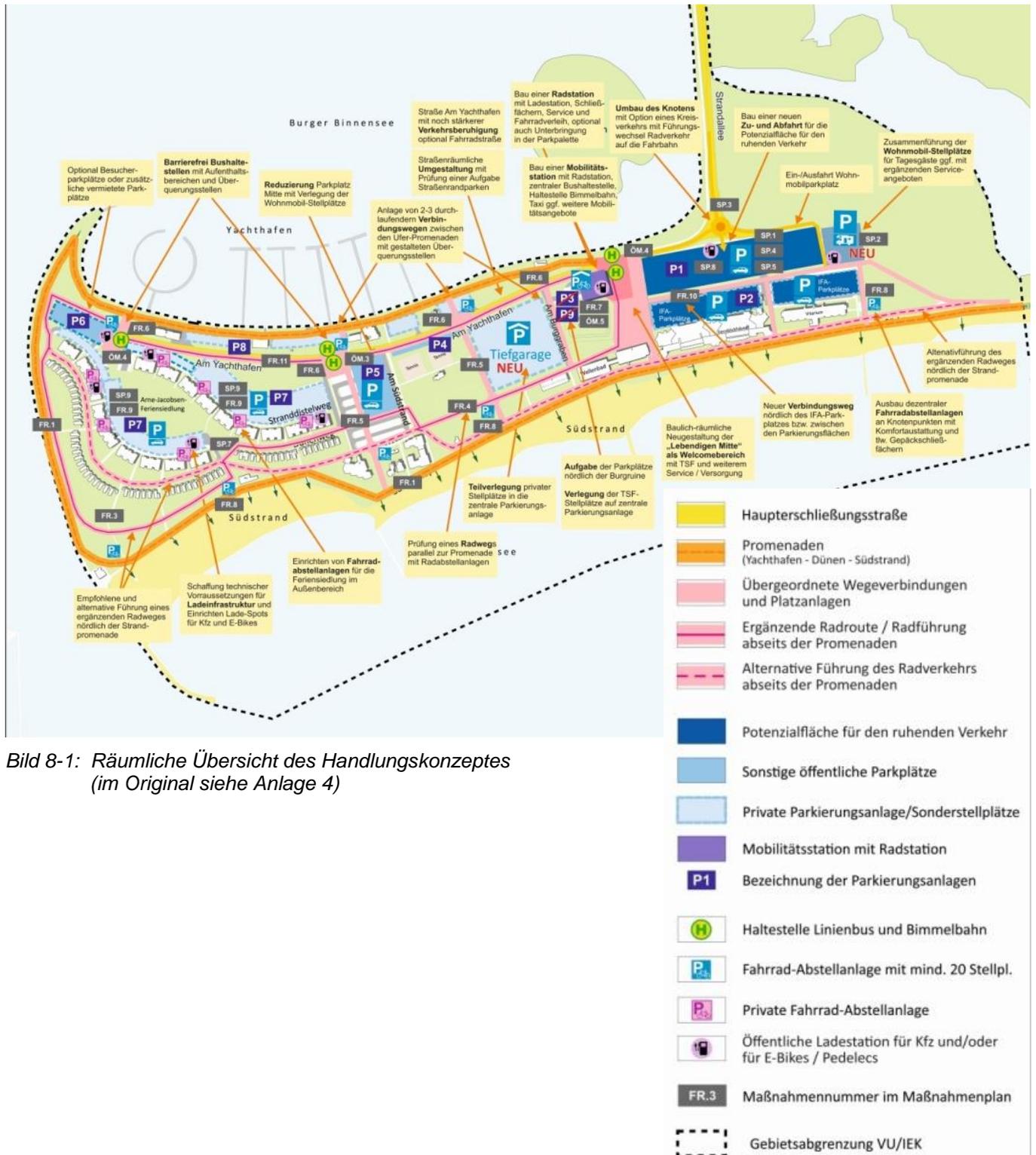


Bild 8-1: Räumliche Übersicht des Handlungskonzeptes (im Original siehe Anlage 4)

## 8.2 Fuß- und Radverkehr

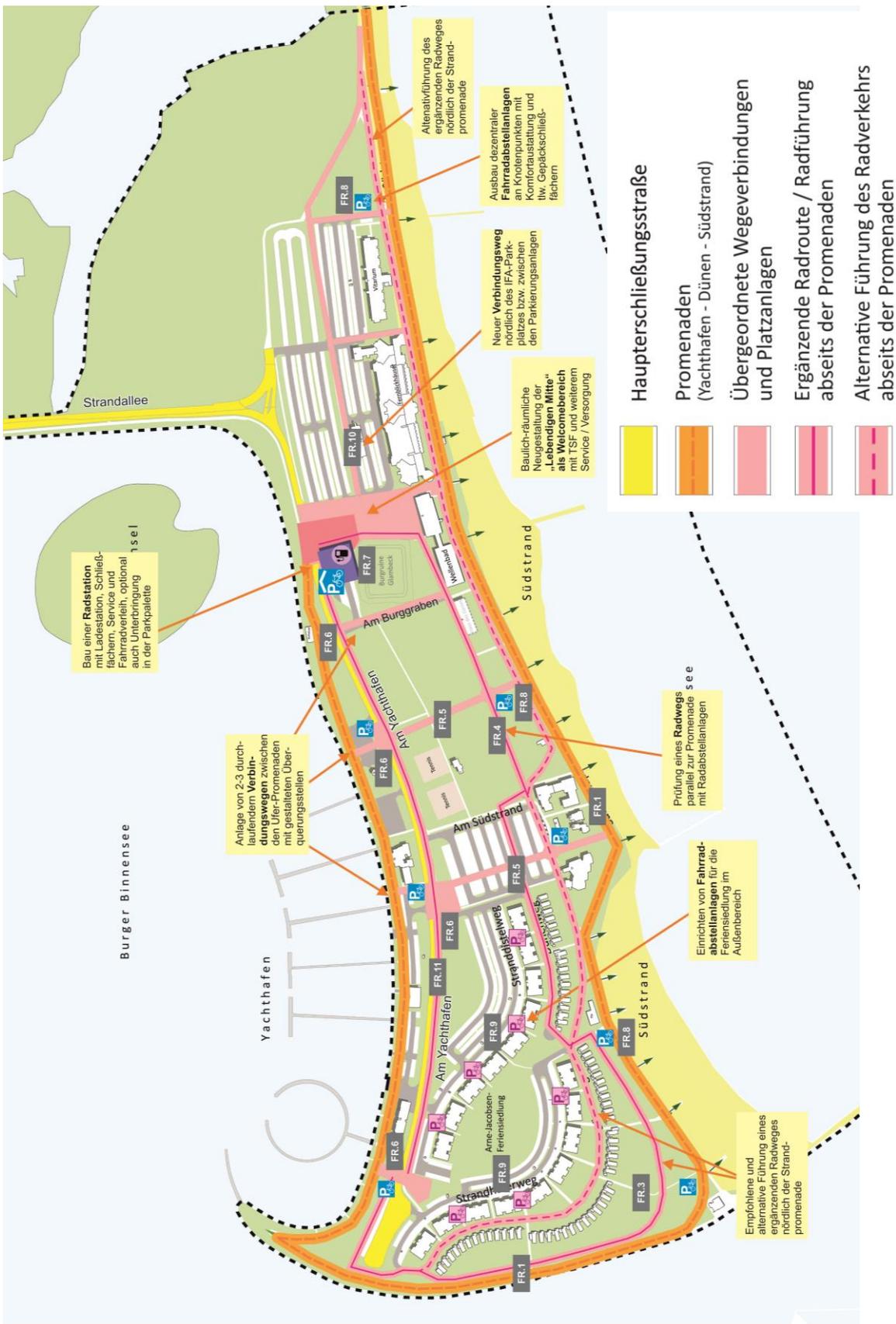


Bild 8-2: Konzeption für den Fuß- und Radverkehr (siehe auch Anlage 4)

Aufgrund des weiter zunehmenden Radverkehrsaufkommens, der steigenden Flächenbedarfe durch neue Fahrradtypen (z.B. Lastenrad, Anhänger) und den zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Fuß- und Radverkehr durch Nutzung von Pedelecs / E-Bikes ist perspektivisch eine durchgehende Trennung von Fuß- und Radverkehr insbesondere bei Überlagerung hoher Aufkommen / Verkehrsströme im Bereich der beiden Promenaden vorzunehmen. Zusätzlich soll die Vernetzung der beiden Promenaden verbessert werden.

### **Übergeordnete Verbindungen im Fußverkehr**

Die Yachthafenpromenade und Südstrandpromenade bilden für den Fußverkehr die Kernbausteine mit hoher Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Mit der erfolgten Neugestaltung der Yachthafenpromenade und den laufenden und geplanten Aktivitäten zur Südstrandpromenade werden die angestrebten Qualitäten bereits weitgehend erreicht. Mit den Vorhaben Strandhaus und Bebauung Spielwiese können ggf. weitere qualitätssteigernde Aktivitäten erfolgen.

Ein wesentlicher Baustein des Fußverkehrskonzeptes ist die Schaffung attraktiver Verbindungen zwischen der Yachthafenpromenade und der Südstrandpromenade mit baulich gestalteten und barrierefreien Überquerungsstellen über die Straße Am Yachthafen. Favorisiert sind zwei Verbindungen am Parkplatz Südstrand Mitte und an der Spielwiese sowie optional eine weitere Verbindung Am Burggraben. Die Anordnung der beiden letztgenannten Verbindungen ist mit der geplanten (Teil-) Bebauung der Spielwiese zu koordinieren. Bei der Verbindung über den Parkplatz Südstrand Mitte sollte die Überquerungsstelle Am Yachthafen mit der Anlage einer neuen Bushaltestelle gestalterisch integriert werden.

### **Übergeordnete Verbindungen im Radverkehr**

Der Radverkehr ist bisher in Burgtiefe noch vernachlässigt. Die Bestandsanalyse und die durchgeführten Beteiligungsformate haben hier deutlichen Handlungsbedarf aufgezeigt.

Vorrangig geht es darum, die Führung des Radverkehrs transparenter zu gestalten und zusätzliche Führungen anzubieten. Im Vordergrund steht dabei eine ergänzende Radführung parallel zur Südstrandpromenade, die den Radfahrenden zusammen mit der Straße Am Yachthafen eine Rundführung in Nähe der Uferzone ermöglicht.

Für die Straße Am Yachthafen ist künftig eine Radführung auf der Fahrbahn vorgesehen. Durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch das Parkraumkonzept (vgl. Kapitel 8.3) und ergänzenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist diese Führungsform sicher und komfortabel. Perspektivisch ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar (verkehrsrechtliche Prüfung erforderlich). Der Führungswechsel vom gemeinsamen Geh- und Radweg an der Strandallee auf die Fahrbahn erfolgt am Knoten Strandallee / Am Yachthafen. Im Rahmen des inselweiten Mobilitätskonzeptes sollte geprüft werden, ob auch entlang der Strandstraße im Ortsteil Burg a.F. und der Strandallee im Ortsteil Burgtiefe eine Radführung auf der Fahrbahn in Verbindung mit einer Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sinnvoll und möglich ist.

Als Pendant auf der Südseite Burgtiefes wird ein neuer Radweg nördlich abgesetzt zur Südstrandpromenade vorgeschlagen, der mit der Straße Am Yachthafen und dem weiterführenden Strandweg Richtung Meeschendorf verknüpft wird. Auf der Westseite verläuft die favorisierte Führung des neuen Radweges südlich der Bungalow-Anlage. Der bisherige gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Am Yachthafen und dem Café Chillaz könnte dann zu einem Gehweg umgewidmet werden. Als Alternativlösung ggf. auch als Übergangslösung kommt eine Radführung über den Dünenweg nördlich der Bungalow-Anlage in Frage.

Im Mittelabschnitt ist die Radführung nördlich des Strandhotels Bene vorgesehen. Im Bereich der Spielwiese verläuft der Radweg dann weiter bis zum „Welcome-Bereich“ und Anschluss an die Radstation. Weiter würde die Radführung über die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr bis zum Uferweg Richtung Meeschendorf verlaufen. Alternativ sollte eine Radführung südlich des FehMare und der IFA-Hochhäuser geprüft und mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden. Bei beiden Varianten besteht die planerische Herausforderung in einer möglichst konfliktarmen Schnittstelle bzw. Querung zwischen Fuß- und Radverkehr im Bereich des Welcome-Bereiches bzw. des nördlichen Hauptzugangs zum Südstrand.

### **Bereiche mit besonderen freiräumlichen und städtebaulichen Gestaltungsanforderungen**

An ausgewählten Stellen im Planungsgebiet sind neben den hochwertigen Wegeverbindungen auch Kfz-freie Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität einzurichten, die auch eine Schnittstellenfunktion von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV übernehmen können. Diese Bereiche können auch einen wichtigen Beitrag zur Gesamtqualität Burgtiefes liefern. Im Vordergrund steht der „Welcome-Bereich“ westlich der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr, in den auch die zentrale Mobilitätsstation mit Radstation einzubinden ist. Hier ist ein integriertes Gestaltungskonzept mit den Aspekten Städtebau, Freiraum und Verkehr zu erarbeiten, am besten im Rahmen eines Planungswettbewerbes.

Ergänzend dazu werden zwei weitere integriert gestaltete Flächen an der Westmole (Höhe des Parkplatzes) und am vorgeschlagenen Verbindungsweg am Parkplatz Südstrand Mitte empfohlen, die Überquerungsstellen, Bushaltestellen und Fahrradabstellplätze mit einbeziehen.

### **Standorte und Ausstattung für das Fahrradparken**

Neben attraktiven Radrouten ist für ein hochwertiges Radverkehrssystem das Fahrradparken von übergeordneter Bedeutung. Die Qualität von Fahrradabstellanlagen beeinflusst maßgeblich die Akzeptanz des Radfahrens. Die bisherigen Abstellmöglichkeiten sind für die künftige Entwicklung sowohl hinsichtlich der Kapazität als auch in Bezug auf den Abstellkomfort nicht ausreichend.

Die heutige zentrale Fahrradabstellanlage am heutigen Zentralparkplatz bzw. am Hauptzugang zum Südstrand wird zu einer kleinen Radstation erweitert und aufgewertet. Neben zeitgemäßen Abstellvorrichtungen erfolgt eine (Teil-) Überdachung der Anlage und die Einrichtung von gesicherten Abstellmöglichkeiten. Zusätzlich sollten ein Reparaturservice und Ladeeinrichtungen für Pedelecs / E-Bikes angeboten werden. Die Radstation ist in die Gesamtplanung des „Welcome-Bereiches“ zu integrieren. Optional wäre auch eine zweigeschossige bauliche Ausführung oder eine Einbindung in ein mögliches Parkhaus denkbar.

Ergänzend zu der zentralen Fahrradabstellanlage werden an den Zugängen zur Yachthafen- und Südstrandpromenade kleinere Abstellanlagen eingerichtet, teilweise sind diese auch schon vorhanden. Auch an diesen dezentralen Anlagen ist zumindest eine Teilüberdachung vorzunehmen. Außerdem wird vom TSF eine Abstellanlage für die Liegeplatzbesitzer:innen am Yachthafen gebaut, die bei Kapazitätsreserven auch zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung gestellt werden kann. Als besonderes Serviceangebot sollten ausgewählte Abstellanlagen mit Schließfächern ausgestattet werden, damit vor allem für die Radtouristen gesicherte Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck und andere Gegenstände bestehen.

Neben den öffentlichen Fahrradabstellanlagen sind auch für die Ferienanlage und die Hotels / Apartments hochwertige Fahrradabstellanlagen einzurichten. Da in der Ferienanlage keine gebäudeintegrierten Lösungen möglich sind, müssen die Abstellanlagen im Außenbereich der Ferienanlage angeordnet werden. Hier ist in Abstimmung mit dem Denkmalschutz und unter Berücksichtigung des Gestaltungshandbuches eine einheitliche Gestaltungsform ggf. auch in Kombination mit Ladestationen zu entwickeln, möglichst auch gesicherten Abstellmöglichkeiten. Der Denkmalschutz favorisiert möglichst wenige, kompakte Abstellanlagen in einheitlicher Gestaltung.

Neben Standard-Fahrrädern und E-Bikes/Pedelecs erfreuen sich insbesondere auch im Freizeitbereich Fahrradanhänger, Lastenräder, Tandems etc. einer zunehmenden Beliebtheit. Für mobilitätseingeschränkte Personen werden darüber hinaus auch zunehmend Spezialräder unterschiedlicher Formen auf dem Markt angeboten. Gerade an Tourismusdestinationen werden diese Fahrradtypen auch immer häufiger von den lokalen Fahrradverleihbetrieben angeboten.

Diesen Entwicklungen ist bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen mit der Einrichtung spezieller Abstellmöglichkeiten ausreichend Rechnung zu tragen. Neben größeren Abstellflächen ist dabei vor allem auch auf geeignete Anschliefmöglichkeiten für die meist sehr teuren Räder zu achten. Entsprechend gesicherte Abstellmöglichkeiten sind vor allem an den öffentlichen Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

## 8.3 Öffentlicher Personennahverkehr und alternative Mobilitätsangebote

### Ortsbus Burgtiefe / Burgstaaken

Mit einem neuen Ortsbus kann die ÖPNV-Bedienung im Siedlungsdreieck Burgtiefe – Burg a.F. – Burgstaaken nochmals deutlich verbessert und damit auch für wahlfreie Verkehrsteilnehmende attraktiv werden. Zielgruppen eines aufgewerteten ÖPNV-Angebotes für Burgtiefe sind insbesondere

- Einheimische im Freizeitverkehr,
- Beschäftigte in Burgtiefe (z.B. Hotels, Gastronomie, TSF),
- Urlaubsgäste im Ausflugs- und Versorgungsverkehr.

Da in Burg a.F. die Nahversorger, viele Dienstleister (u.a. auch Ärzte), Freizeiteinrichtungen und Kulturstätten verortet sind, wird durch die Gäste in den Ferienappartments, den Hotels und der Klinik ein signifikantes Verkehrsaufkommen erzeugt, das durch den ÖPNV derzeit nur teilweise abgedeckt wird. Der vorgeschlagene Ortsbus, der auf der heutigen Linie 591 aufbaut, füllt diese Lücke.

Die Linie 591 verkehrt seit 2023 bereits im Stundentakt und hat damit gegenüber den vorherigen Jahren eine deutliche Aufwertung der Bedienung erfahren. Im neuen Ortsbuskonzept wird die Durchbindung einzelner Fahrten nach Puttgarden zugunsten einer Anbindung von Burgstaaken aufgegeben. Burgstaaken wird bisher nur vom Bürgerbus bedient. Die Verbindung nach Puttgarden und weiteren Ortschaften auf Fehmarn erfolgt über ein neues inselweites Bussystem mit integrelem Taktfahrplan, das im inselweiten Mobilitätskonzept vertieft wird.

Der Ortsbus verkehrt von Burgtiefe Yachthafen über das Ortszentrum Burg a.F. und einen noch festzulegenden zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Burg (derzeit Bahnhof) bis nach Burgstaaken, Am Binnensee (vgl. Bild 8-4). Am zentralen Verknüpfungspunkt bestehen gute Anschlüsse an den Expresbus von/nach Lübeck sowie zu weiteren Buslinien des Inselverkehrs und zum Festland.

Um die Nachfragepotenziale zu erschließen, sollte der Ortsbus täglich durchgehend im 30`-Minuten-Takt angeboten werden (vgl. Bild 8-5). Damit entsteht für die potenziellen Nutzenden eine hohe Transparenz. In den verkehrlichen Randzeiten und in der Nebensaison ist je nach Nachfrageentwicklung ggf. eine Reduzierung auf einen Stundentakt denkbar. Perspektivisch zum Erreichen der Klimaneutralität und zu ausgewählten Veranstaltungen sollte tagsüber eine Fahrplanverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt erfolgen.

Im Unterschied zum bisherigen Angebot der Linie 591 verkehrt der Ortsbus bis in die Abendstunden mit einer letzten Rückfahrt nach Burgtiefe um ca. 23 Uhr oder 24 Uhr ab Burg. Bei geringer Nachfrage kann hier auch das flexible Angebot ALFA (**A**nruf-**L**inien-**F**ahrt) oder perspektivisch ein On-Demand-Angebot zum Einsatz kommen, die allerdings eine vorherige Fahrplanmeldung erfordern.

Der Ortsbus wird in den Schleswig-Holstein-Tarif eingebunden (Nutzung auch mit dem Deutschlandticket). Perspektivisch soll die Nutzung mit einer inselweiten Mobilitätskarte oder eine kostenlose Nutzung mit Kurkarte umgesetzt und damit die Tarifbarriere komplett abgebaut werden.



											Option: ALFA	
<b>Burgtiefe, Yachthafen</b>			<b>8:13</b>	<b>8:43</b>	<b>9:13</b>	<b>9:43</b>		<b>18:13</b>	<b>18:43</b>	<b>19:13</b>	<b>19:43</b>	<b>20:43</b>
Burgtiefe, Stranddistelweg			8:14	8:44	9:14	9:44		18:14	18:44	19:14	19:44	20:44
Burgtiefe, Kurzentrum			8:16	8:46	9:16	9:46		18:16	18:46	19:16	19:46	20:46
Burg a.F., Strandallee Süd			8:17	8:47	9:17	9:47		18:17	18:47	19:17	19:47	20:47
Burg a.F., Neue Tiefe			8:18	8:48	9:18	9:48	alle	18:18	18:48	19:18	19:48	20:48
Burg a.F., Grüner Weg (Ost)			8:19	8:49	9:19	9:49	30 min.	18:19	18:49	19:19	19:49	20:49
Burg a.F., Strandstraße / DHJ			8:20	8:50	9:20	9:50		18:20	18:50	19:20	19:50	20:50
Burg a.F., Osterstraße			8:23	8:53	9:23	9:53		18:23	18:53	19:23	19:53	20:53
Burg a.F., Markt / Bahnhofstr.			8:25	8:55	9:25	9:55		18:25	18:55	19:25	19:55	20:55
<b>Burg a.F., Bahnhof an</b>			<b>8:28</b>	<b>8:58</b>	<b>9:28</b>	<b>9:58</b>		<b>18:28</b>	<b>18:58</b>	<b>19:28</b>	<b>19:58</b>	<b>20:58</b>
<i>X85 nach Lübeck ab</i>				9:08		10:08			19:08		20:08	21:08
<i>X85 von Lübeck an</i>				8:48		9:48						
<b>Burg a.F., Bahnhof ab</b>			<b>8:28</b>	<b>8:58</b>	<b>9:28</b>	<b>9:58</b>		<b>18:28</b>				
Burg a.F., Stadtpark			8:30	9:00	9:30	10:00		18:30				
Burg a.F., Markt / Bahnhofstr.			8:32	9:02	9:32	10:02		18:32				
Burg a.F., Kirche			8:33	9:03	9:33	10:03	alle	18:33				
Burg a.F., Am Vogelsang			8:35	9:05	9:35	10:05	30 min.	18:35				
Burg a.F., Grüner Weg (West)			8:37	9:07	9:37	10:07		18:37				
Burgstaaken, Menzelweg			8:38	9:08	9:38	10:08		18:38				
<b>Burgstaaken, Hafen</b>			<b>8:39</b>	<b>9:09</b>	<b>9:39</b>	<b>10:09</b>		<b>18:39</b>				
											Option: ALFA	
<b>Burgstaaken, Hafen</b>			<b>8:48</b>	<b>9:18</b>	<b>9:48</b>	<b>10:18</b>		<b>18:48</b>				
Burgstaaken, Menzelweg			8:49	9:19	9:49	10:19		18:49				
Burg a.F., Grüner Weg (West)			8:50	9:20	9:50	10:20	alle	18:50				
Burg a.F., Am Vogelsang			8:52	9:22	9:52	10:22	30 min.	18:52				
Burg a.F., Osterstraße			8:55	9:25	9:55	10:25		18:55				
Burg a.F., Markt / Bahnhofstr.			8:57	9:27	9:57	10:27		18:57				
<b>Burg a.F., Bahnhof an</b>			<b>8:58</b>	<b>9:28</b>	<b>9:58</b>	<b>10:28</b>		<b>18:58</b>				
<i>X85 nach Lübeck ab</i>				9:08		10:08			19:08			
<i>X85 von Lübeck an</i>			6:48	7:48	8:48	9:48		18:48		19:48	20:48	21:48 22:48
<b>Burg a.F., Bahnhof ab</b>	<b>6:58</b>	<b>7:58</b>	<b>8:58</b>	<b>9:28</b>	<b>9:58</b>	<b>10:28</b>		<b>18:58</b>		<b>19:58</b>	<b>20:58</b>	<b>21:58 22:58</b>
Burg a.F., Stadtpark	7:00	8:00	9:00	9:30	10:00	10:30		19:00		20:00	21:00	22:00 23:00
Burg a.F., Markt / Bahnhofstr.	7:02	8:02	9:02	9:32	10:02	10:32		19:02		20:02	21:02	22:02 23:02
Burg a.F., Kirche	7:03	8:03	9:03	9:33	10:03	10:33		19:03		20:03	21:03	22:03 23:03
Burg a.F., Strandstraße / DHJ	7:05	8:05	9:05	9:35	10:05	10:35	alle	19:05		20:05	21:05	22:05 23:05
Burg a.F., Grüner Weg (Ost)	7:06	8:06	9:06	9:36	10:06	10:36	30 min.	19:06		20:06	21:06	22:06 23:06
Burg a.F., Neue Tiefe	7:07	8:07	9:07	9:37	10:07	10:37		19:07		20:07	21:07	22:07 23:07
Burg a.F., Strandallee Süd	7:08	8:08	9:08	9:38	10:08	10:38		19:08		20:08	21:08	22:08 23:08
Burgtiefe, Kurzentrum	7:09	8:09	9:09	9:39	10:09	10:39		19:09		20:09	21:09	22:09 23:09
Burgtiefe, Stranddistelweg	7:11	8:11	9:11	9:41	10:11	10:41		19:11		20:11	21:11	22:11 23:11
<b>Burgtiefe, Yachthafen</b>	<b>7:13</b>	<b>8:13</b>	<b>9:13</b>	<b>9:43</b>	<b>10:13</b>	<b>10:43</b>		<b>19:13</b>		<b>20:13</b>	<b>21:13</b>	<b>22:13 23:13</b>

urbanus GbR, 09/2023

Bild 8-4: Fahrplan-Entwurf für den Ortsbuss Burgtiefe / Burgstaaken mit täglicher Bedienung

### Haltstellen und Fahrzeuge

Haltstellen und Fahrzeuge bilden das Entrée und das Aushängeschild des ÖPNV. Von ihrer Gestaltung und Qualität wird maßgeblich das äußere Erscheinungsbild des ÖPNV und das ÖPNV-Image beeinflusst. Daher sollten gerade dem Erscheinungsbild der Haltstellen und Fahrzeuge besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Da die Haltstellen räumlich von der Bebauung abgesetzt sind, könnten hier in Abstimmung mit dem Denkmalschutz mit einer innovativen bzw. unkonventionellen barrierefreien Gestaltung neue Impulse für die ÖPNV-Präsenz gesetzt werden (vgl. Bild 8-6).

Alle Haltestellen sind barrierefrei zu gestalten, auch in der Zugänglichkeit. Standards für die Haltestellenausstattung sind eine Überdachung, Sitzgelegenheiten und Informationsangebote in Print und digital. An den Haltestellen am Yachthafen und am Kurzentrum sollte auch eine dynamische Abfahrts- und Verspätungsanzeige installiert werden.

Auch bei den Linienbussen sind inzwischen moderne Standards der Regelfall. Zukünftig gesetzt sind Niederflerausführung und klimafreundliche Antriebe (bevorzugt Elektro oder Wasserstoff). Für den Ortsbus sollte im Kontext mit einem 30-Minuten-Takt in jedem Fall der Einsatz kleinerer Fahrzeuge mit ausreichenden Abstellflächen geprüft werden (favorisiert MIDI-Busse), da der Schülerverkehr auf dieser Linie keine bedeutende Rolle spielt und kleinere Fahrzeuge flexibel nutzbar sind. Im inselweiten Kontext wäre auch eine Fahrradmitnahme zu prüfen. Um eine besondere Identifikation mit dem Ortsbus und dem künftigen Inselbus aufzubauen, wird die Kennzeichnung der Busse und Haltestellen mit einem Fehmarn-Corporate Design in Anlehnung an das NAH.SH-Design empfohlen (vgl. Bild 8-7).

### **Ergänzende / alternative Mobilitätsangebote**

Mit der Bimmelbahn, dem Wassertaxi oder dem Erlebnisbus Fehmarn-Tours bestehen bereits eine Reihe attraktiver Mobilitätsangebote in Burgtiefe. Diese sollen mit dem Ortsbus koordiniert werden, so dass auch Rundtouren bzw. individuelle Ausflüge in Kombination der verschiedenen Angebote möglich sind. Generell sollte der Weiterentwicklung der vorhandenen Angebote (z.B. Ausweitung des Wassertaxis) der Vorzug vor der Entwicklung neuer Angebote gegeben werden.

Eine wichtige Ergänzung wäre für die mit dem ÖPNV und künftig ggf. wieder mit der Bahn anreisenden Urlaubsgäste ein Gepäcktransportservice für die „letzte Meile“, der gemeinsam von der Unterkünten in Burgtiefe organisiert und betrieben werden könnte.

### **Sharing- und Verleihsystem von E-Fahrzeugen und Fahrrädern**

Ein großes Entwicklungspotenzial für eine nachhaltige Mobilität insbesondere die touristische Mobilität wird im Aufbau eines inselweiten Sharing- bzw. Verleihsystems für E-Fahrzeuge und vor allem für Fahrräder ggf. auch mit Bring- und Holservice gesehen. Als Vorbild können hier die Sprottenflotte in der KielRegion oder auch Angebote in nachhaltigen Tourismusregionen wie UsedomRad oder Porec BikeShare dienen. Ein erster Ansatz für Fehmarn wird derzeit vom TSF in Kooperation mit einem privatem Fahrradladen mit einem Ausleihstandort in Burgtiefe entwickelt. Ein Kooperationsmodell aktiver Verleiher auf Fehmarn wird hier als beste Lösung angestrebt.

Auch für den Verleih von E-Fahrzeugen gibt es auf Fehmarn erste private Initiatoren. Hier sollten aber die Angebote weiter ausgebaut, koordiniert und vor allem professionell vermarktet werden. Beispiele für integrierte und professionalisierte Verleihangebote sind unter anderen die Tourismusdestination Werfenweng im Salzburger Land oder die e-Mobile Deutsche Alpenstraße, aber auch das Verleihsystem nordseemobil an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste.



Sprottenflotte KielRegion

*Bild 8-5: Erfolgreiches Beispiel für ein Fahrradverleihsystem*

### **Transferangebote zwischen der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr und wichtigen Zielbereichen**

Durch die angestrebte weitere Konzentration des öffentlichen Parkens (vgl. Kapitel 8.4) nehmen die durchschnittlichen Fußweglängen etwas zu (Entfernung zwischen Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr und Westseite Südstrand ca. 1.300 Meter). Daher sollte als innovatives Angebot die Einrichtung von Transferangeboten zwischen der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr und der Westmole als Modellversuch geprüft bzw. erprobt werden. Mögliche Mobilitätsangebote wären beispielsweise E-Scooter oder kleine autonom fahrende E-Mobile, aber auch ein Gepäckshuttle für Strandkorbnutzende bzw. Strandbesuchende. Die Konkretisierung der Angebote sowie die Finanzierung und ggf. Festlegung von Nutzungsentgelten wären Bestandteil eines solchen Modellversuchs und Federführung des TSF.

## 8.4 Straßenverkehr und Parkraummanagement

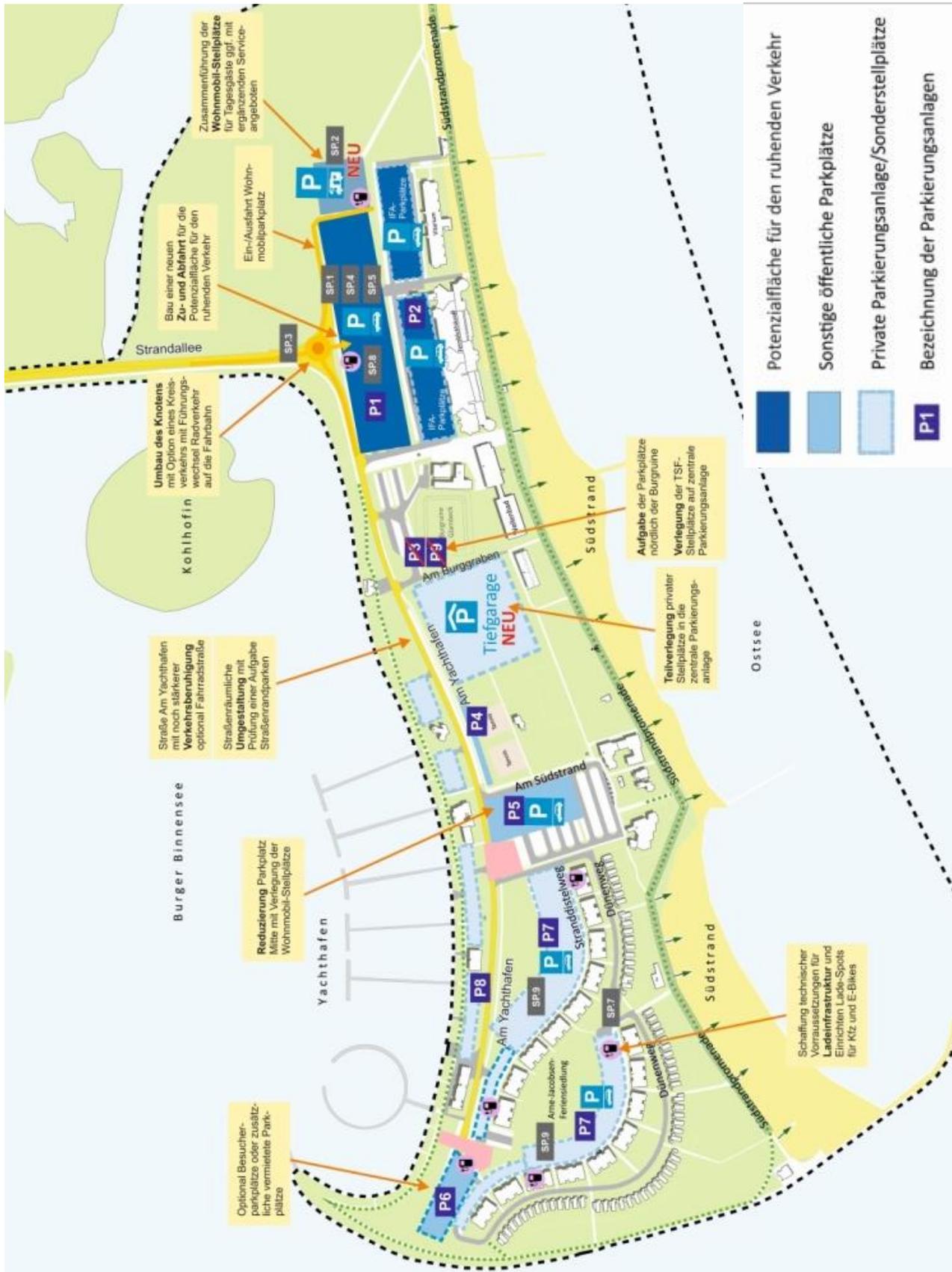


Bild 8-6: Konzeption für den Straßenverkehr und den ruhenden Verkehr (siehe auch Anlage 4)

## **Straßenverkehr und Straßenräume**

Das Straßennetz im Untersuchungsraum besteht nur aus dem Straßenzug Strandallee – Am Yachthafen, der sowohl als einzige Zubringerstraße als auch als Haupteerschließungsstraße fungiert. Diese Beschränkung basiert auf den räumlichen Rahmenbedingungen, wird aber als verkehrlich ausreichend und letztlich auch alternativlos angesehen. Ein bautechnisch möglicher Brückenschlag von der Westmole Burgtiefes nach Burgstaaken wird wegen des hohen Realisierungsaufwandes und der naturräumlichen Eingriffe als derzeit unangemessen eingestuft.

Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht eine weitergehende Verkehrsberuhigung der Straße Am Yachthafen mit den neu gestalteten Überquerungsbereichen und einem Umbau des Knotens Am Yachthafen / Strandallee mit dem Ziel einer transparenteren Verkehrsführung auch für den Radverkehr und einer Reduzierung der großen Knotenfläche. Vorgeschlagen wird die Planung eines Kreisverkehrs, der auch eine neue Zu- und Abfahrt und Verteilerfunktion zur Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr einschließlich der IFA-Parkplätze übernehmen würde.

Ein kleiner Kreisverkehr könnte mit einem Durchmesser von bis 40 Meter angelegt werden mit der Möglichkeit, die Mittelinsel als Eingang von Burgtiefe entsprechend zu gestalten (vgl. Bild 8-10). Der Außendurchmesser ist dabei so groß zu wählen, dass eine gute Befahrbarkeit von Gespannen mit Bootstrailern gewährleistet ist. Des Weiteren ist ein baulich deutlich abgesetzter Innenring herzustellen, der eine Überfahrt von Pkw verhindert und damit auch ein sicheres Befahren des Kreisverkehrs durch den Radverkehr bei einer Fahrbahnführung gewährleistet.

Für die Führung des Radverkehrs ist im Zuge der weiteren Planungen festzulegen, ob dieser im Kreisverkehr auf der Fahrbahn oder abgesetzt im Seitenraum geführt wird. Diese Entscheidung hängt auch davon ab, wie die Radführung künftig in der Strandstraße und Strandallee erfolgt. Wird der Radverkehr hier weiterhin auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt (möglichst richtungstreu), ist ein Führungswechsel auf die Fahrbahn entweder nördlich des Kreisverkehrs (siehe Bild 8-10) oder westlich des Kreisverkehrs im Übergang zur potentiellen Fahrradstraße Am Yachthafen anzulegen.

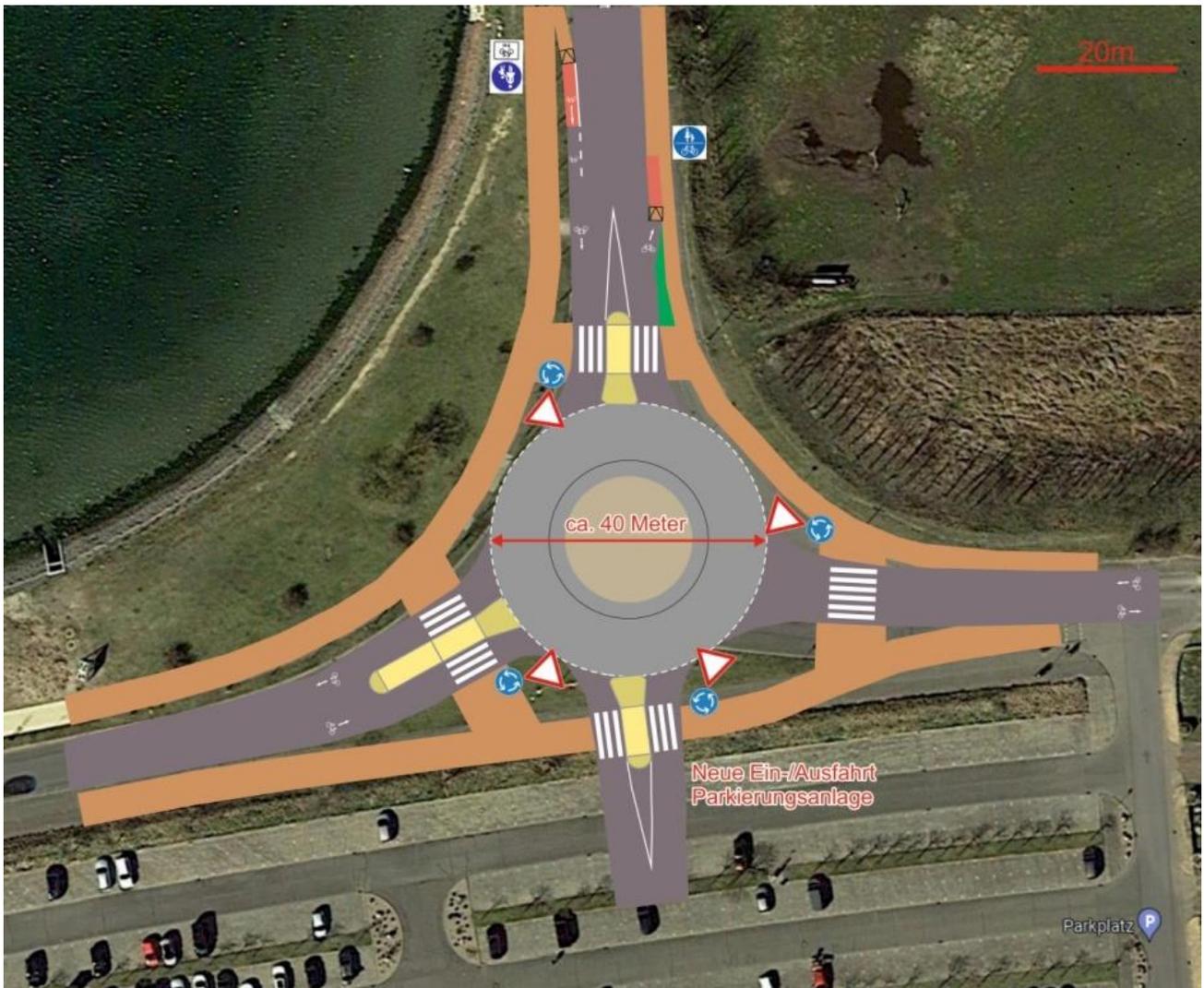


Bild 8-7: Planungsskizze für einen Kreisverkehr am Knoten Strandallee / Am Yachthafen

## Parkierungsanlagen und Kapazitäten

Das Parkierungskonzept geht zunächst von einem weitgehenden Erhalt der bestehenden Parkraumkapazitäten im Untersuchungsgebiet aus. In den kommenden Jahren sollte schrittweise eine Verlagerung und eine weitere Konzentration des öffentlichen Parkens auf der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr erfolgen. Aufgrund der bei den Parkraumerhebungen identifizierten Kapazitätsreserven im Bereich der östlich gelegenen Parkflächen, kann unter normalen Verkehrsbedingungen auf der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr noch zusätzliche Parkraumnachfrage aufgenommen werden. Die Schritte einer ersten Umsetzungsstufe werden wie folgt empfohlen:

1. Verlegung und Zusammenführung der Wohnmobil-Parkplätze im östlichen Bereich der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr, 30 – 35 Ersatz-Parkplätze für Tagesgäste möglichst auf einer neuen Fläche (reduzierte Kapazität durch den geplanten Wohnmobil-Parkplatz Neue Tiefe).

2. Die Wohnmobil-Parkplätze
  - werden an der Westmole ersetzt durch Parkflächen für Pkw, Motorräder und Fahrräder,
  - entfallen beim Parkplatz Südstrand Mitte zugunsten einer Neuordnung des Pkw-Parkens,
  - entfallen beim Parkplatz vor der Burgruine ersatzlos zugunsten einer Freiraumgestaltung und einer aufgewerteten Wegeverbindung zum Südstrand.
3. Aufgabe des Parkplatzes P3 Ost vor der Burgruine mit Verlegung der TSF-Stellplätze zur Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr (ggf. vorübergehend noch Beibehaltung der TSF-Stellplätze an der Zufahrt An der Burgruine).

Mit der Aufgabe bzw. Verlegung von Parkplätzen entstehen neue Flächenpotenziale, die zugunsten des Fußverkehrs sowie für städtebauliche oder freiraumplanerische Aufwertungen genutzt werden sollen (z.B. Umfeldgestaltung der Burgruine).

Mit dieser ersten Stufe der Neuordnung des Parkens wären die Flächen der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr voraussichtlich erschöpft. Es wird aber davon ausgegangen, dass sich speziell durch die Verbesserungen für den Radverkehr und den ÖPNV die Parkraumnachfrage sukzessive verringert. Diese Erwartung ist durch Parkraumerhebungen zu überprüfen.

Mit zusätzlichen Kapazitätsbedarfen entsteht der Prüfbedarf für, eine Parkpalette oder ein Parkhaus, d.h. die Anlage mehrerer Parkebenen. Diese zusätzlichen Kapazitätsanforderungen stehen im Wesentlichen in Verbindung mit der Anlage einer neuen Wegeverbindung über den Parkplatz Südstrand Mitte und einer damit einhergehenden Parkplatzreduzierung sowie der Bebauung der Spielwiese oder Bebauung Ruine ehem. Sportplatz mit einer eventuellen (Teil-) Verlagerung von nachweisbedürftigen Stellplätzen.

In der umseitigen Tabelle ist dargestellt, wie sich die Parkraumkapazitäten in den beiden Umsetzungsstufen des Parkraumkonzeptes verteilen. Es wird dabei zunächst von einem Beibehalten ggf. einer leichten Reduzierung des Parkraumbestandes ausgegangen. Sollte sich durch die Umsetzung des inselweiten Mobilitätskonzeptes eine reduzierte Parkraumnachfrage bzw. ein reduzierter Parkraumbedarf einstellen, könnten ggf. die Kapazitäten für die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr bzw. eine mögliche Parkpalette entsprechend angepasst werden. Offen ist derzeit auch, ob und in welcher Anzahl Stellplätze aus der Neubebauung der Spielwiese auf die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr (P1) verlegt werden.

Parkierungsanlage		Ca. Kapazität Stufe 1	Ca. Kapazität Stufe 2	Bemerkung
P1	Potenzialfläche für	800	300	
P1	den ruhenden Verkehr	./.	900 - 1.100	Option Parkpalette
NEU	Wohmobile Ost	30	30	Neuanlage
P2	IFA-Ferienresort	450	450	
P3	Südstrand Ost /2	Aufgabe	Aufgabe	Verlegung in P1
P4	Am Yachthafen	110	Aufgabe	Verlegung in P1
P5	Südstrand Mitte	420	350	Teilverlegung in P1
P6	Südstrand West / Mole	60	60	
P7	Feriansiedlung	850	850	
P8	Am Yachthafen	340	340	
P9	TSF	Aufgabe	Aufgabe	Verlegung in P1
NEU	TG BPlan 54A	./.	200 - 300	Teilverlegung in P1

### Umgestaltung der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr

Unabhängig vom möglichen Bau einer mehrstöckigen Parkierungsanlage (s.u.), sollte die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr umgestaltet bzw. neu geordnet werden. Im Vordergrund steht dabei eine Verlegung der westlichen Zufahrt einschließlich der Zufahrt zu den IFA-Parkplätzen in Richtung Strandallee, um den Kfz-Verkehr aus dem künftigen „Welcome-Bereich“ fernzuhalten und die Konfliktpotenziale mit dem Fuß- und Radverkehr zu minimieren. Im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Bau eines Kreisverkehrs, wäre ein zentraler Ein- und Ausfahrtsbereich für die gesamte Parkierungsanlage eine sinnvolle Lösung, die auch vom IFA Hotel und Ferienresort sowie der Südstrand Klinik unterstützt wird (vgl. Bild 8-10). Diese Lösung wäre auch kompatibel mit der Anlage einer möglichen Parkpalette bzw. einem Parkhaus (s.u.).

### Option für eine Parkpalette / ein Parkhaus

Für eine Verlagerung von Parkplätzen aus den Bereichen Südstrand Mitte, Am Yachthafen und ggf. Neubebauung Spielwiese (Stufe 2) sind die bestehenden ebenerdigen Flächen der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr (P1) voraussichtlich nicht mehr ausreichend. Daher sind dann entsprechende Erweiterungsmöglichkeiten zu prüfen. Eine Option wäre die Teilüberbauung der bestehenden Parkflächen mit einer Parkpalette oder einem Parkhaus. Die erforderliche Kapazität liegt bei 900 bis 1.100 Stellplätzen. Für die Anlage und Gestaltung eines potentiellen Parkhauses / Parkpalette stehen verschiedene Optionen zur Verfügung.

- Eine wichtige Anforderung aus dem Beteiligungsverfahren insbesondere des Denkmalschutzes ist die möglichst geringe Beeinträchtigung der Ansicht der IFA-Hochhäuser und das Freihalten einer Sichtachse von der Strandallee auf die Hochhäuser. Damit scheidet eine komplette Überbauung der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr aus.

- Eine Überbauung der östlichen Fläche der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr würde die Sichtbeziehungen zu den Hochhäusern kaum beeinträchtigen, hätte aber auch die längsten Fußweg zum Yachthafen und Südstrand zur Folge. Eine Erweiterungsmöglichkeit besteht dann in Richtung des Vitariums auf der Fläche des IFA-Resorts.
- Der Standort mit einer Überbauung der westlichen Fläche der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr wäre für die Nutzenden attraktiver und könnte für den Welcomebereich einen architektonischen Akzent setzen. Zudem wären im Erdgeschoss ergänzende Nutzungen wie Touristinfo, Fahrradverleih, Kiosk oder ein kleiner Nahversorger denkbar.
- Mit der favorisierten Überbauung der gesamten Länge (Ost und West) der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr mit einer Unterbrechung durch eine Sichtachse in Verlängerung der Strandallee könnte die Geschossigkeit auf 2 Ebenen reduziert und eventuell auch Flächenanteile für den Wohnmobil-Parkplatz generiert werden.
- Je nach Kubatur und Flächenausweisung auf Grundlage der Kapazitätsfestlegung sind zwei bis drei Geschosse / Parkdecks erforderlich. Mit einer möglichen Minus-1-Ebene ergibt sich eine Höhe von 3 bis 6m über dem bestehenden Geländeniveau.

Die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr ist auch gestalterisch in ein städtebauliches Gesamtkonzept des Welcome-Bereiches „Lebendige Mitte“ einzubinden. Für die Gestaltung der Einhausung ist eine besonders hochwertige architektonische Gestaltung vorzusehen, die im Rahmen eines Wettbewerbs entwickelt werden sollte (vgl. Bild 8-11). In einem Parkhaus sollten auch Ladeeinrichtungen installiert werden. Optional wäre auch eine Einbindung gesicherter Radstellplätze mit Ladeeinrichtungen ggf. sogar eine Integration der Radstation möglich.

### **Parkleitsystem und Parkraumbewirtschaftung**

Mit einem Parkleitsystem könnten das Auffinden eines freien Parkplatzes erleichtert und der Parksuchverkehr reduziert werden. Dies würde vor allem die Nutzung des Parkplatzes Südstrand Mitte optimieren und damit die Straße Am Yachthafen vom Parksuchverkehr entlasten. In der technischen Ausgestaltung wird eine „Frei / Besetzt“-Anzeige als ausreichend angesehen. Eine Realisierung ist auch unabhängig vom optionalen Bau einer Parkpalette möglich.

Letztlich wäre aber die Entscheidung für die Einrichtung eines Parkleitsystems ebenso wie für die Parkraumbewirtschaftung im inselweiten Mobilitätskonzept zu treffen, um dann auch andere größere Parkieranlagen wie in Burg a.F. und ggf. auch ein Park&Ride-System mit einzubinden und damit Nutzen und Effizienz zu erhöhen.

Bei der Parkraumbewirtschaftung sollte die bestehende Verfahrensweise weiter verfolgt werden. Im Vordergrund steht dabei ein inselweites transparentes Gebührensystem einschließlich der bereits praktizierten Ausgabe eines inselweit gültigen Parktickets und von Mehrtagestickets. Die von der Stadtvertretung in der Parkgebührenverordnung (ParkGVO) festgelegten Eckpunkte der Parkraumbewirtschaftung werden als zielführend angesehen, die Höhe der Parkgebühren in Burgtiefe als angemessen bewertet (im Übrigen zum Vergleich identisch mit den Gebühren am Lübecker Altstadtstrand). Als wichtiges Steuerungsinstrument auch für die Verkehrsmittelwahl könnte nach Aufwertung der Mobilitätsalternativen insbesondere des ÖPNV auch eine Gebührenerhöhung geprüft werden.

## **Innovative Ansätze: Smart-Parking und ParkSharing**

Mit fortschreitender Entwicklung der Digitalisierung entstehen auch für das Parkraummanagement neue Informations- und Steuerungsmöglichkeiten wie beispielsweise die digitale Erfassung und Information über freie Parkplätze sowie die Leitung zu freien Parkplätzen wie dies in Schleswig-Holstein bereits die Stadt Eckernförde umgesetzt hat.

Auch die Handlungsmöglichkeiten für eine kombinierte Nutzung privater und öffentlicher Parkplätze (ParkSharing) sollten ausgelotet werden, wenngleich die Umsetzungshürden und die Bedenken derzeit nach einem ersten Sondierungsgespräch mit dem IFA-Resort und der Südstrand-Klinik noch sehr hoch sind. Hier sind im Weiteren Lösungsansätze für organisatorische als auch rechtliche Fragen zu entwickeln und zu diskutieren. Die Digitalisierung eröffnet hier eventuell Spielräume für eine praktikable Konzeption.

## **8.5 Inter- und multimodale Vernetzung**

Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote ist ein Kernbaustein für die Etablierung einer nachhaltigen Mobilität. Neben einer Koordination der unterschiedlichen Angebote ist vor allem eine räumliche Verknüpfung der Verkehrsmittel von zentraler Bedeutung. Dazu werden sogenannte Mobilitätsstationen eingerichtet. Insbesondere die klimafreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV können deutlich gestärkt werden, wenn sie untereinander und mit dem Kfz-Verkehr vernetzt werden.

Mobilstationen dienen als Verknüpfungspunkte und Schnittstellen mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Zuordnung. Die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen kann dazu beitragen, die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel, in der Regel dem privaten Pkw, zu verringern. Dafür müssen Angebote für unterschiedliche Wegeziele und -zwecke, (z.B. Angebote für den Warentransport, Angebote für Tagesrandzeiten, Nah- oder Fernziele, touristische Erlebnisrouten etc.) zur Verfügung stehen, sodass möglichst viele individuelle Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden können und eine Wahlfreiheit des Verkehrsmittels bzw. des Mobilitätsangebotes geschaffen wird. Speziell Elektrofahrzeuge bieten in der Zuordnung zu Mobilitätsstationen den Vorteil, dass die Ladeeinrichtungen einer großen Anzahl von Nutzenden dienen und damit effizient eingesetzt werden können.

Die Einrichtung von Mobilitätsstationen kann nur im Netzzusammenhang eine hohe Wirkung erreichen, so dass hier eine Betrachtung im inselweiten Mobilitätskonzeptes erforderlich ist.

Ein zentrales Kriterium bei der Gestaltung und Ausstattung einer Mobilitätsstation ist eine einfache, flexible und kostengünstige Konstruktion. Dies kann durch einen modularen und in Teilen standardisierten Aufbau erreicht werden. Auf dieser Basis können die Mobilitätsstationen flexibel verknüpft und angeordnet werden. Die Anforderungen an die Konfiguration der Mobilitätsstation ergeben sich aus den Randbedingungen des jeweiligen Standortes und den ortsspezifischen Anforderungen des geplanten Mobilitätsangebotes. Für Burgtiefe wird eine Mobilitätsstation unmittelbar an der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr mit folgenden Ausstattungsmodulen vorgeschlagen:

- ÖPNV-Haltestelle mit kompletter Ausstattung inkl. Unterstand und digitaler Information,
- Haltestelle für die Bimmelbahn und die Fehmarn-Tours,
- Standort für CarSharing-Fahrzeuge (ggf. integriert in die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr),

- Standort für Radverleih / BikeSharing einschließlich Lastenfahrräder,
- zentrale Abstellmöglichkeit für Fahrräder als kleine Radstation mit Ladestation für Pedelecs / E-Bikes,
- Ladestation für Elektrofahrzeuge ,
- Taxen-Stellplätze,
- Informationen zu den Mobilitätsangeboten auf Fehmarn und Orientierungsplan für Burgtiefe (vgl. Kapitel 8.8),
- Halteplatz für den Bürgerbus (bei Bedarf, derzeit keine Bedienung von Burgtiefe),
- Schließfächer,
- W-LAN-Hotspot (optional)

Es wird die Entwicklung eines Corporate Design für die Module der Mobilitätsstationen auf Fehmarn empfohlen. Kleinere Verknüpfungspunkte sollten an den beiden anderen ÖPNV-Haltestellen und am Anleger des Wassertaxis eingerichtet werden.

## 8.6 Elektromobilität

Auf dem Weg zur Klimaneutralität und zur nachhaltigen Mobilität spielt die Elektromobilität eine entscheidende Rolle. Neben der Elektromobilität sollten in der langfristigen Entwicklung aber auch weitere Antriebstechnologien insbesondere Wasserstoff, der sich künftig insbesondere für den ÖPNV und Lieferverkehre anbietet, einbezogen werden. Wie sich die Stadt Fehmarn künftig im Hinblick auf die Elektromobilität aufstellt, ist Gegenstand des inselweiten Mobilitätskonzeptes. Derzeit ist die Ausstattung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur auf Fehmarn noch gering, dass betrifft auch Burgtiefe.

Beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur sind unterschiedliche Zielgruppen und entsprechende Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Burgtiefe wird im Wesentlichen von Tagesgästen und von Urlaubsgästen frequentiert. Die Fahrten von Einheimischen und Beschäftigten sollen perspektivisch auf alternative Mobilitätsformen vor allem Radverkehr und ÖPNV verlagert werden.

Für die Tagesgäste sollten auf der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr in einer ersten Ausbaustufe 10-12 Ladestationen (= 5-6 Ladesäulen) eingerichtet werden. Für die Übernachtungsgäste sind Ladestationen direkt der jeweiligen Unterkunft zuzuordnen, wobei die Gastgebenden (Hotels, Ferienwohnungsbesitzende) dann für die Umsetzung und Finanzierung zuständig sind. Die Stadt Fehmarn und die Stadtwerke Fehmarn können aber technische Unterstützung und Beratung auch im Hinblick auf Fördermöglichkeiten leisten. Für die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr ist zu prüfen, ob Ladestationen in Kooperation von Stadt, IFA Fehmarn Hotel & Ferien-Centrum und Klinik gemeinsam installiert und betrieben werden, um Synergien auszu-schöpfen.

Ein erweiterter Bedarf wird für die Ferienanlage gesehen. Hier sind in Abstimmung mit dem Denkmalschutz auch gestalterische Aspekte bei der Aufstellung zu berücksichtigen und eine entsprechende Musterlösung zu entwickeln, die dann auch in das Gestaltungshandbuch für das Sanierungsgebiet mit aufgenommen wird. Schließlich ist für den Yachthafen ein erweitertes Ladeangebot auf den reservierten Parkplätzen einzurichten, wobei der Bedarf vorab bei den Liegeplatzmieter:innen abgefragt werden sollte. Das Angebot könnte dann sukzessive bedarfsgerecht ausgebaut werden. Zuständig ist hier der Tourismus Service Fehmarn (TSF).

Beim Radverkehr ist die Reichweite moderner Akkus für die Nutzung im Alltag inzwischen groß genug, dass in der Regel nicht zwischendurch geladen werden muss. Stattdessen werden die Akkus bei Bedarf am Wohnort aufgeladen. Gleiches gilt prinzipiell auch für Radtouristen, denen Lademöglichkeiten vorrangig von den Unterkünften angeboten werden sollten. Dies wäre auch ein Thema für das inselweite Mobilitätskonzept, da hier nur eine inselweite Lösung sinnvoll ist. Da beim Radtourismus teilweise aber auch größere Entfernungen zurückgelegt werden, sollten in Burgtiefe 6-8 Ladestationen für Pedelecs / E-Bikes in der neuen Radstation mit installiert werden.

## 8.7 Barrierefreies Verkehrssystem und Beleuchtung

Barrierefreiheit gewinnt in den meisten Kommunen sowohl aufgrund der gesetzlichen Vorgaben wie auch der konkreten Bedürfnisse der Bevölkerung zunehmend an Bedeutung und Aufmerksamkeit. Im Zuge des demografischen Wandels und der damit verbundenen Alterung der Bevölkerung erleben immer mehr Menschen Barrieren im Alltag. Immer mehr Menschen äußern ihr Anliegen an eine uneingeschränkte Zugänglichkeit und Nutzung alltäglicher Wege und Orte im öffentlichen Raum sowie generell von Verkehrsanlagen.

Mit einer barrierefreien Gestaltung wird ein „Design für alle“ erreicht, das nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen zu Gute kommt. Barrierefrei gestaltete Bereiche ermöglichen diesen Menschen, sich auch ohne fremde Hilfe zu bewegen. Barrierefreiheit kann auch einen Beitrag dazu leisten, dass weniger Kfz-Fahrten erforderlich sind und sich auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert.

Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Neben den gesetzlichen Auflagen sowie einschlägigen Richtlinien und Planungshilfen gibt es inzwischen auch viele Musterlösungen. In Burgtiefe gibt es zwar einzelne Ansätze für barrierefreie Verkehrsanlagen, aber noch keine systematische Umsetzung. Daher sollte in enger Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, den Verbänden und den touristischen Leistungsträgern ein Detailplanung für ein barrierefreies Burgtiefe mit einem stufenweisen Umsetzungsprogramm erarbeitet werden, das ggf. perspektivisch auch auf andere Ortsteile der Stadt Fehmarn erweiterbar ist.

Nachfolgend sind übergeordnete Anforderungen benannt, die für eine barrierefreie Gestaltung von Verkehrswegen und Verkehrsanlagen einfließen müssen. Im Übrigen gelten auch die einschlägigen Regelwerke und DIN-/EU-Normen. Für barrierefreie Bushaltestellen gibt es außerdem Leitlinien der NAH.SH.



Bild 8-8: Übergeordnete Anforderungen an Barrierefreie Verkehrswege und Verkehrsanlagen

Für Personen mit Geheinschränkungen, Rollstühlen, Rollatoren, mit Kinderwagen oder auch Bollerwagen stellen oftmals Straßenborde ein erhebliches Hindernis dar. Querungs- und Übergangsstellen (z.B. von Parkplätzen auf Gehbereiche) sind daher in jedem Fall mit abgesenkten Borden zu versehen.

Eine Absenkung der Bordsteinhöhe auf 3 cm stellt dabei einen sinnvollen Kompromiss dar, um auch den Belangen von Sehbehinderten gerecht zu werden, die einen tastbaren Bord zur Orientierung benötigen. Bei dieser Lösung ist jedoch die exakte Einhaltung der in der DIN 18040-3 vorgeschriebene Maße und Ausformung zu beachten (keine Höhentoleranz !). Zu bevorzugen sind daher getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe. Diese kombinieren einen Bereich mit ebenem Übergang zur Fahrbahn (sog. Nullabsenkung mit einer Bordhöhe von 0cm) und einen Bereich mit einem taktil gut erfassbaren, 6 cm hohen Bord. Das Auffinden der Überquerungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen erfolgt mittels Bodenindikatoren. Der Bereich der Nullabsenkung ist durch ein taktilles Sperrfeld abzusichern. Auch diese Lösung erfordert eine fundierte Planung und exakte Bauausführung.

Ein häufiges Missverständnis ist, dass ein Blindenleitsystem durchgängig eingesetzt werden muss, damit den Sehbehinderten und Blinden eine vollständige Orientierung gewährleistet werden kann. Oft reicht schon eine durchgängige Häuser- oder Mauerkante oder eine Einzäunung als innere Leitlinie für die Orientierung im Längsverkehr aus. Auch mit optischen Kontrasten kann die Orientierung verbessert werden. Eigenständige Leitelemente sind vor allem auf Plätzen oder bei besonderen Elementen wie Treppen, Überquerungen, Bushaltestellen oder bei Eingängen zu Gebäuden erforderlich. Bei neuen Anlagen sind diese Elemente gleich mit einzuplanen.

Eine besondere Herausforderung im Zusammenhang mit dem Denkmalschutz bildet die Auswahl der Beläge. Hier sind im Gestaltungshandbuch bereits Vorgaben erfolgt. Diese sind aber im Hinblick auf die Anforderungen der Barrierefreiheit nochmals zu überprüfen (z.B. Einsatz von Waschbetonplatten). Dies gilt ebenfalls für Treppen und Rampen. Für die beiden Promenaden sind bereits Beläge festgelegt und umgesetzt.

Es muss unbedingt darauf hingewirkt und durch Überwachung gewährleistet werden, dass Leitelemente und Bordsteinabsenkungen frei von Hindernissen einschließlich parkender Fahrzeuge bleiben, da sie sonst unwirksam sind oder sogar gefährdend wirken können.

Für Burgtiefe sind im Rahmen weiterer vertiefender Planungen insbesondere folgende Komponenten im öffentlichen Raum barrierefrei anzulegen:

- Bushaltestellen mit ihren Zuwegungen,
- Mobilitätsstation,
- beide Promenaden mit den neuen Verbindungswegen,
- Verbindungswege zwischen der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr und den beiden Promenaden,
- planmäßige Überquerungsstellen am geplanten Kreisverkehr und an den weiteren Überquerungsstellen der Straße Am Yachthafen,
- Verbindungswege zwischen den Gebäuden und zu den privaten Parkplätzen beispielsweise in der Ferienanlage (zuständig sind hier die Eigentümer:innen),
- Aufenthalts- und Eventbereiche mit Zuwegungen am Südstrand und Yachthafen (u.a. Spielplätze),
- ausgewählte Strandzugänge.

Eine ausreichende Ausleuchtung der Fuß- und Radwege ist ein wichtiges ergänzendes Element der Barrierefreiheit und trägt auch zur Nutzungsakzeptanz von Wegeverbindungen bei. Die erforderlichen Beleuchtungsstandards sind vor allem in der DIN EN 13201 festgelegt. Weitere Normen für die Beleuchtungsgestaltung sind die DIN 67528 „Beleuchtung von öffentlichen Parkbauten und öffentlichen Parkplätzen“ und die DIN 67523 „Beleuchtung von Fußgängerüberwegen mit Zusatzbeleuchtung“.

Übergeordnete Anforderungen an die Beleuchtung sind:

- Optimale Beleuchtungsstärke,
- gleichmäßige Flächenausleuchtung,
- Vermeidung von Schattenbildungen und Blendwirkungen,
- angenehme Lichtfarbe.

Ein einheitliches Beleuchtungsdesign für Burgtiefe ist bereits im Gestaltungshandbuch für das Sanierungsgebiet festgelegt. Diese sollte im Hinblick auf das Leuchtendesign und die Energieeffizienz nochmals überprüft werden (z.B. Einsatz von Solarleuchten). Eine entsprechend moderne und hochwertige Beleuchtung ist für folgende Wegeverbindungen herzustellen, wobei die Yachthafenpromenade bei der Neugestaltung bereits mit einem modernen Beleuchtungssystem ausgestattet wurde, das ggf. auch als Vorbild für die weiteren Wege und Freiräume dienen könnte:

- Südstrandpromenade,
- Verbindungswege zwischen den Promenaden,
- Welcome-Bereich,
- neuer Radweg am Südstrand,
- Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr.

## 8.8 Informations- und Wegeleitsystem

Bisher gibt es in Burgtiefe kein koordiniertes Leitsystem für den Fuß- und Radverkehr. Lediglich die touristischen Radrouten sind im Rahmen der kreisweiten Radwegweisung ausgeschildet.

Die Einzelmaßnahme „Informations- und Leitsystem Arne-Jacobsen-Siedlung“ wurde 2020 in den Maßnahmenplan der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Arne-Jacobsen-Siedlung, Burgtiefe“ aufgenommen. Im Mai 2022 wurde ein Designbüro mit der Entwicklung eines integrierten Informations- und Leitsystems beauftragt, im Juli 2023 wurde die Umsetzung des Konzeptes im Bauausschuss beschlossen. Es folgen die Ausschreibung und Vergabe der Produktion und Installation. Das neue Orientierungssystem soll Gäste und Einheimische zu wichtigen Zielen in Burgtiefe leiten und für das baukulturelle Erbe der Arne-Jacobsen-Architektur im Sanierungsgebiet „Burgtiefe, Fehmarn“ sensibilisieren.

Das System besteht aus den drei Elementen Wegweiser, Infotafeln und Übersichtspläne. Das gewählte Farbspektrum und die Typografie leiten sich aus der Gestaltung von Arne Jacobsen ab und nehmen Bezug auf die örtliche Farbgebung. Mit der Verknüpfung der Leitsystemelemente ergibt sich eine zusätzliche Flexibilität in der örtlichen Ausgestaltung. Bei erforderlichen Anpassungen können alle Schilder einzeln ausgetauscht werden. Die Planung umfasst derzeit 55 Standorte mit 8 Übersichtsplänen, 16 Infotafeln und 39 Wegweisern.

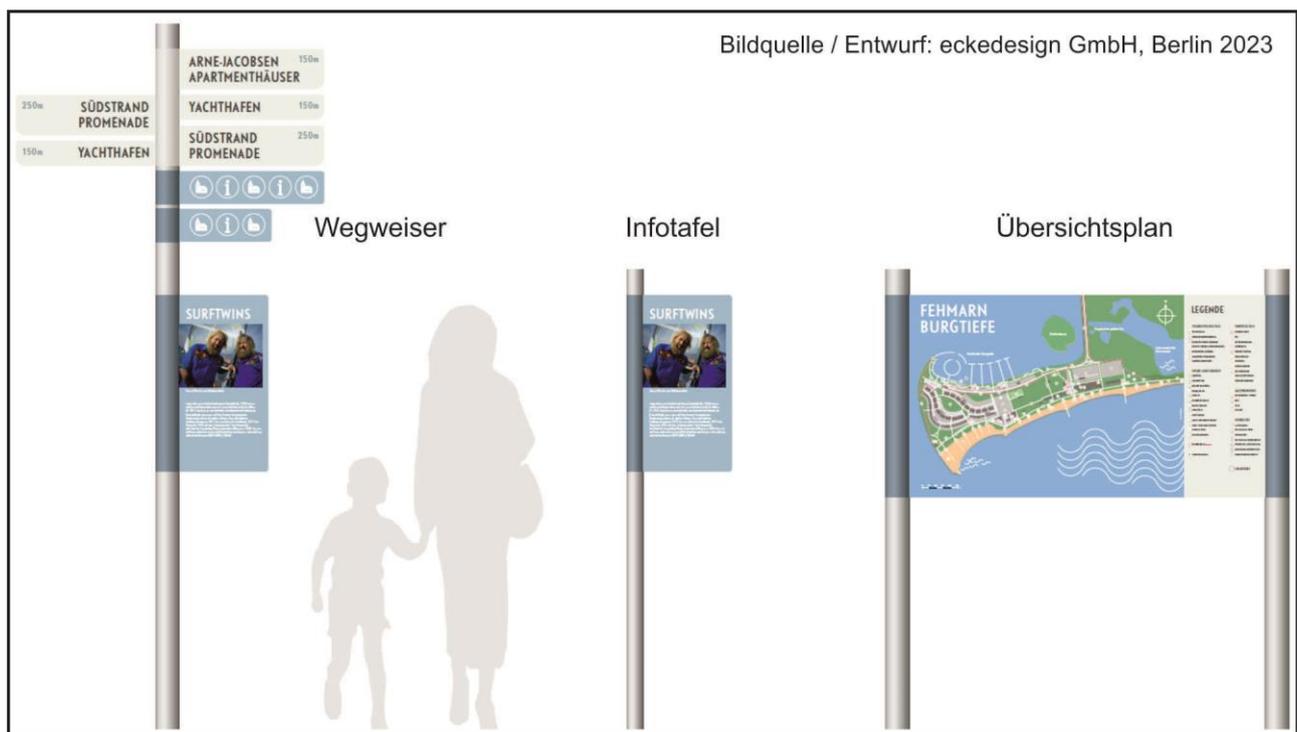


Bild 8-9 : Design für das neue Orientierungssystem in Burgtiefe

Das neue Orientierungssystem kann sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr eingesetzt werden. In den Außenbereichen und im Übergang zu den an Burg anschließenden Radrouten kann weiterhin die etablierte kreisweite Radwegweisung zum Einsatz kommen, die perspektivisch mit Zielangaben des Alltagsverkehrs (z.B. ÖPNV-Haltestellen, touristischen Hot-Spots, Ortszentren, Sportanlagen etc.) ergänzt werden sollte.

Das neue Informations- und Leitsystem und die Radwegweisung sollten durch digitale Informationsangebote und Leiteinrichtungen ergänzt werden. Dazu könnte die bereits am Yachthafen installierte Informationsstele an weiteren zentralen Standorten aufgestellt werden. Für die beiden Hauptbushaltestellen an der Westmole und an der Mobilitätsstation sind digitale Abfahrtsanzeigen zu installieren und ggf. durch akustische Informationen zu ergänzen.

## 8.9 Mobilitätsmarketing – Information, Kommunikation, Kooperation

Ein hochwertiges Mobilitätsangebot ist wenig effizient, wenn die Angebote und Qualitäten den potenziell Nutzenden nicht bekannt sind oder der sogenannte Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV nur einen geringen Stellenwert im Mobilitätssystem einnimmt. Die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführten Befragungen haben ein deutliches Informationsdefizit der Gäste, aber auch der Gastgebenden in Burgtiefe in Bezug auf nachhaltige Mobilität aufgezeigt. Die konsequente Umsetzung der Leitlinie „informieren, kommunizieren und kooperieren“ erfordert ein gemeinsames Engagement wichtiger Akteure und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit am besten auf Ebene des inselweiten Mobilitätssystems, wobei das Mobilitätskonzept Burgtiefe hierzu einen Einstieg eröffnet.

Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmarketing sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines modernen Mobilitätskonzeptes. Es umfasst vor allem die Bewerbung einer verstärkten Nutzung des Fahrrades, des ÖPNV und weiterer alternativer Mobilitätsangebote sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebote im Bereich des nachhaltigen Mobilitätssystems. Insgesamt nimmt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung einer neuen Mobilitätskultur ein. Dazu gibt es eine Vielzahl von erfolgreichen Praxisbeispielen und Anregungen aus anderen Verkehrs- und Tourismusregionen.

In einer ersten Umsetzungsstufe sind Informationen über bestehende Mobilitätsangebote strukturiert, transparent und ansprechend aufzubereiten und über ein Bündel von Vertriebskanälen an die Bürger:innen, die Gäste und Gastgebenden und ggf. weitere Akteure zu vermitteln. Der TSF könnte hierbei die Entwicklung der Informationsangebote und die Koordinierung des Vertriebs übernehmen sowie die Informationsangebote auch in seine eigene Gästekommunikation einbauen.

In einer weiteren Stufe geht es um eine Produktoptimierung und vor allem um eine Koordination der Mobilitätsangebote und –alternativen wie Ortsbus, Bimmelbahn, Wassertaxi, Sharing in verkehrlicher, räumlicher und tariflicher Hinsicht mit einer darauf aufbauenden integrierten Vermarktung. Dazu gehört eine verstärkte Kooperation der Mobilitätsdienstleister für eine Erhöhung der Nutzungstransparenz und zum Erschließen verkehrlicher und wirtschaftlicher Synergien.

Mit Etablierung einer nachhaltigen Mobilität auf Fehmarn und einer künftig verbesserten Festlandsanbindung kann eine gezielte und offensive Einbindung nachhaltiger Mobilität in das Tourismusmarketing sowohl in Bezug auf die Anreise als auch das Mobilitätsverhalten während des Aufenthaltes erfolgen. Zu einem erfolgreichen Mobilitätsmarketing gehören auch

- ✓ eine entsprechende „Kümmerstelle“ bei der Stadtverwaltung und/oder dem TSF,
- ✓ das Einrichten einer festen Rubrik für nachhaltige Mobilität auf den Internetseiten von Stadt und TSF,
- ✓ die Teilnahme an und Initiierung von Aktionen zur nachhaltigen Mobilität in Kooperation mit dem Kreis Ostholstein z.B. Stadtradeln, Klimaschutztage, Mobilitätstage,
- ✓ eine aktive Mitarbeit bei der RAD.SH und Durchführung von Kampagnen für den Fuß- und Radverkehr in Zusammenarbeit mit der RAD.SH.

Ein wesentlicher Baustein des Mobilitätsmarketing ist der Aufbau von Kooperationsmodellen. Wichtige Kooperationspartner:innen des TSF und der Stadt Fehmarn wären neben den Mobilitätsdienstleistern insbesondere das IFA-Resort und die Klinik, die weiteren Beherbergungsbetriebe und die Vermieter:innen der Ferienwohnungen sowie die Gastronomie. Hier war im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Mobilitätskonzept bereits eine grundsätzliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit erkennbar.



Bild 8-10: Beispiele für erfolgreiches Mobilitätsmarketing

## 9 Maßnahmenplan

Die Übersicht des Handlungsplans / Maßnahmenplans mit Prioritäten und Kosten enthält in einer EXCEL-Tabelle eine zusammenfassende Aufstellung sämtlicher Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzeptes für Burgtiefe (vgl. Anlage 5). Es wurden dabei wegen ihrer Bedeutung auch einige Punkte aufgenommen, die nicht explizit Gegenstand des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind oder im Rahmen des inselweiten Mobilitätskonzeptes zu bearbeiten bzw. zu vertiefen sind.

Das Mobilitätskonzept mit den empfohlenen Maßnahmen basiert auf dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK). Teilweise werden die dort enthaltenen Maßnahmen weiter konkretisiert und an aktuelle Entwicklungen angepasst. Einige als erforderlich, oder im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen des ISEK als sinnvoll eingeschätzte verkehrliche Maßnahmen wurden ergänzt.

Bei einigen Maßnahmen sind zusätzliche Akteure mit einzubinden sowie bei aufwendigeren Maßnahmen auch weitere öffentliche Beteiligungen und Beschlüsse in den Gremien der Selbstverwaltung sinnvoll. Zu den wichtigsten Akteuren bzw. Zuständigkeiten außer der Stadtverwaltung gehören der TSF und der Kreis Ostholstein (ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsbehörde), aber auch die touristischen Leistungsträger, die Eigentümer:innen der Ferienanlage und Mobilitätsdienstleister sollten in die Umsetzung einbezogen werden.

Für einige Infrastrukturprojekte und komplexere Planungssituationen wie die Anlage eines Kreisverkehrs und des selbstständig geführten Radweges sind Vertiefungsplanungen erforderlich.

Den Projekten / Maßnahmen sind Prioritäten und Kostenschätzungen zugeordnet. Bei der Zuteilung der Prioritäten stehen die erwarteten Wirkungen bzw. der Nutzen im Vordergrund, die aber mit dem Zeit- und Ressourcenaufwand sowie einer generellen Einschätzung der zeitlichen Realisierbarkeit abgeglichen sind. Dies bedeutet, dass Maßnahmen mit einer gleichstarken Wirkung unterschiedliche Prioritäten erhalten können, wenn Sie aus der Einschätzung des Aufwandes nicht parallel bzw. zeitgleich umgesetzt werden können.

Die Kosten werden Kostenkategorien zugeordnet soweit nicht bereits fundierte Kostenannahmen beispielsweise aus anderen Untersuchungen vorliegen oder diese als Zielwert (z.B. jährliches Budget im Haushalt) genau beziffert werden können. Der Verzicht auf eine konkrete Kostenangabe begründet sich durch die vorliegende Planungstiefe (noch keine Entwurfsplanung) und die derzeit starken Preisschwankungen bei der Vergabe von baulichen und technischen Leistungen.

Der in der Übersicht genannte Zeitrahmen bezieht sich auf die Ausführung, so dass ggf. ein entsprechender Prüfungs- und Planungsvorlauf zusätzlich zu berücksichtigen ist. Grundsätzlich sollten die mit Priorität 1 oder 2 benannten Empfehlungen möglich zügig in die weitere Vorbereitung und Abstimmung überführt werden. Der genauen Zeitrahmen kann aber nur von der Verwaltung festgelegt werden, da hier noch ein Abgleich mit den Personalressourcen und den Finanzierungsmitteln erfolgen muss. Bei förderfähigen Maßnahmen sind zudem die Bedingungen und die Zeitfenster für eine Antragsstellung zu beachten.

Einige Handlungsempfehlungen können als sogenannte Quick-wins kurzfristig durchgeführt oder begonnen werden. Dies sind vor allem solche, die verhältnismäßig wenig Umsetzungsaufwand bzw. Ressourcen und einen geringeren Umsetzungsvorlauf erfordern. Dazu gehören insbesondere:

- Information und Öffentlichkeitsarbeit zu nachhaltiger Mobilität auch mit Zielgruppe der Touristen.
- Systematische Überprüfung der Fuß- und Radwege im Hinblick auf Beleuchtung, Grünschnitt, Einbauten/Stadtmöblierung, Barrierefreiheit.
- Umsetzung des neuen Informations- und Leitsystems,
- Erweiterung des Angebotes auf der Buslinie 591,
- Verlagerung von kleinen Parkplatzkontingenten auf die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr,
- Erneuerung / Erweiterung der Beleuchtung auf ausgewählten Wegen und Plätzen.

Für die Tabelle der Handlungsempfehlungen wurden folgende Kategorien gewählt:

Priorität:

Priorität 1 = Sehr wichtig / vordringlich

Priorität 2 = Wichtig / dringlich

Priorität 3 = Zeitlich abgestuft

Zuständigkeit:

FEH = Stadt Fehmarn

TSF = Tourismus Service Fehmarn

OH = Kreis Ostholstein

SH = Land Schleswig-Holstein inkl. LBV.SH

EX = Weitere Akteure wie touristische Leistungsträger etc.

Nr.	Projekt / Maßnahmen / Aktivität	Priorität	Leuchtturm	Quick-Win	Zuständigkeit	Kostenrahmen [EUR]	Zeitraum
Übergeordnete Maßnahmen und Verwaltungs-handeln	Ü.1 Sanierung und Unterhaltung Straßen, Gehwege und Radverkehrsanlagen	laufend			FEH	offen	pro Jahr
	Ü.2 Check Fuß- und Radwege - Beleuchtung, Grünschnitt, Einbauten/Stadtmöblierung, Barrierefreiheit	1		!	FEH	≤ 5.000	2024
	Ü.3 Herstellen barrierefreier Verkehrsanlagen (Wege, Knoten, Plätze, Bushaltestellen) nach 2-Sinne-Prinzip	laufend			FEH	100.000	pro Jahr
	Ü.4 Einrichtung Informations- und Leitsystem und Anpassung der Radwegweisung	1		!	FEH / TSF	190.000	2024
	Ü.5 Information und Öffentlichkeitsarbeit zu nachhaltiger Mobilität	laufend		!	TSF	5.000 - 10.000	pro Jahr
	Ü.6 Modellprojekt Kooperation der touristischen Leistungsträger zur nachhaltigen Mobilität	1	!		TSF / FEH / EX	≤ 5.000	2024/25
	Ü.7 Monitoring zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes	laufend			FEH	≤ 5.000	pro Jahr
Fuß- und Radverkehr	FR.1 Erneuerung / Erweiterung der Beleuchtung Süstrandpromenade bis Westmole	1		!	TSF / FEH	200.000 - 250.000	2024/25
	FR.2 Erneuerung / Erweiterung der Beleuchtung an weiteren bestehenden Wegen und Plätzen	3			FEH	50.000 - 100.000	2026/27
	FR.3 Bau eines neuen Radweges parallel zur Süstrandpromenade, Abschnitt 1 Am Yachthafen - Strandhafenweg	3			TSF / FEH	540.000	2026/27
	FR.4 Bau eines neuen Radweges parallel zur Süstrandpromenade, Abschnitt 2 Strandhafenweg - Vitamar	3	!		TSF / FEH	850.000	2026/27
	FR.5 Bau von 2 bis 3 neuen Fußverkehrsverbindungen zwischen Yachthafenpromenade und Süstrandpromenade	2			FEH	300.000 - 450.000	2025/26
	FR.6 Bau von 3 bis 4 Überquerungsstellen mit Aufpflasterung in der Straße Am Yachthafen	2			FEH	200.000 - 300.000	2025/26
	FR.7 Bau einer Kleinen Radstation mit 200 - 250 Stellplätzen inkl. Ladeeinrichtungen	2			FEH / TSF	800.000 - 900.000	2026/27
	FR.8 Bau von 2 bis 3 hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Süstrand mit Überdachung und Schließfächern	3			FEH / TSF	150.000 - 200.000	2027/28
	FR.9 Bau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen für die Feriensiedlung im Außenbereich	2			EX	50.000 - 100.000	2026/27
	FR.10 Bau / Ausbau Verbindungsweg über die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr	2			FEH / EX	300.000	2026/27
	FR.11 Option: Einrichten der Straße Am Yachthafen als Fahrradstraße	3			FEH / OH	60.000 - 70.000	2028/29
ÖPNV und Multimodalität	ÖM.1 Erweiterung des Angebotes der vorh. Buslinie 591 zw. Burgtiefe und Burg a.F. (Früh-, Abend-, Wochenendverkehr)	1		!	OH / FEH	50.000 - 70.000	pro Jahr
	ÖM.2 Einrichtung der neuen Ortsbuslinie Burgtiefe - Burg a.F. - Burgstaaken	2	!		OH / FEH	600.000	pro Jahr
	ÖM.3 Neuanlage einer barrierefreien Haltestelle Am Yachthafen / Ruine Glambeck	2			FEH	70.000 - 100.000	2025/26
	ÖM.4 Um- / Neugestaltung Bushaltestellen Yachthafen und Süstrand	2			FEH	100.000 - 150.000	2025/26
	ÖM.5 Bau einer Mobilitätsstation an oder auf der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr	3	!		FEH	100.000 - 150.000	2027/28
	ÖM.6 Auf- und Ausbau des BikeSharing und eines CarSharing / E-Auto-Verleihs möglichst als inselweites Modell	1	!		TSF / EX	offen	2024/25
	ÖM.7 Einführung einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung mit der OstseeCard	2	!		TSF / EX	offen	2025/26

Bild 9-1: Maßnahmenplan – Teil 1 (im Original siehe Anlage 5)

Nr.	Projekt / Maßnahmen / Aktivität	Priorität	Leuchtturm	Quick-Win	Zuständigkeit	Kostenrahmen [EUR]	Zeitrahmen
SP.1	Verlagerung von Parkplätzen auf die Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr (TSF, Süstrand Mitte, Burgruine)	1			FEH / TSF	5.000 - 10.000	2024/25
SP.2	Neuanlage eines Wohnmobil-Parkplatzes für Tagesgäste mit Aufgabe der bestehenden Parkplätze	2			FEH / TSF	350.000 - 450.000	2025/26
SP.3	Umgestaltung Knoten Am Yachthafen / Strandlee (Vorschlag Kleiner Kreisverkehr)	2			FEH	850.000 - 950.000	2026/27
SP.4	Neuordnung der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr mit Anpassung / Verlegung der Ein- und Ausfahrt	2			FEH / EX	150.000 - 200.000	2026/27
SP.5	Option: Prüfung / Bau einer Parkpalette / eines Parkhauses mit ca. 1.000 Stellplätzen	keine			FEH / EX	25 - 30 Mo	bei Bedarf
SP.6	Einrichtung eines Parkleitsystems	3			FEH / EX	10.000 - 20.000	2027/28
SP.7	Grundhafte Sanierung Stranduferweg, Stranddistelweg, Dünenweg	3			FEH / EX	1,5 - 1,8 Mio	2027/28
SP.8	Grundhafte Sanierung Straße Am Yachthafen	3			FEH	1,3 - 1,5 Mio	2026/27
SP.9	Einrichtung von 5 Ladesäulen auf der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr	2			FEH / TSF / EX	100.000 - 150.000	2025/26
SP.10	Einrichtung von Ladeeinrichtungen für die Ferienanlage	2			EX	50.000 - 100.000	2025/26
S.1	Ausbau des digitalen Informationsangebotes mit Informations-Stelen	2			FEH / TSF	40.000 - 50.000	2025/26
S.2	Option: Durchführung eines Wettbewerbs zur Gestaltung / Einbindung der Potenzialfläche für den ruhenden Verkehr	keine			FEH / TSF / EX	100.000	offen

FEH = Stadt Fehmarn  
 TSF = Tourismus Service Fehmarn  
 OH = Kreis Ostholstein  
 SH = Land Schleswig-Holstein / LBV.SH / NAH.SH  
 EX = Weitere / andere Akteure (z.B. Hotels)

Priorität 1 = Sehr wichtig / vordringlich  
 Priorität 2 = Wichtig / dringlich  
 Priorität 3 = Zeitlich abgestuft

Bild 9-2: Maßnahmenplan – Teil 2 (im Original siehe Anlage 5)

## Abkürzungsverzeichnis

BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DTV	Durchschnittlicher täglicher (Kfz-)Verkehr
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (Ausgabe 2002)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010)
F-LSA	Fußgänger- Lichtsignalanlage
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln
FGÜ	Fußgängerüberweg
FLSA	Fußgänger-Lichtsignalanlage
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
HBR-SH	Handbuch zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein
Kfz	Kraftfahrzeug
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LBO	Landesbauordnung
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAD.SH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V.
Ri.	Richtung
StVO	Straßenverkehrsordnung
TSF	Tourismus Service Fehmarn

## Bild- und Tabellenverzeichnis

Bild 2-1: Abgrenzung des Untersuchungsraumes .....	7
Bild 2-2: Zielsetzung für die Umsetzung des Integrierten Entwicklungskonzeptes.....	8
Bild 2-3: Impressionen der neu gestalteten Yachthafenpromenade .....	9
Bild 2-4: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept .....	9
Bild 3-1: Statistik der Online-Befragung .....	12
Bild 3-2: Räumliche Verortung der Beiträge .....	14
Bild 3-3: Hauptwohnsitz der Eigentümer:innen .....	15
Bild 3-4: Ausstattung der Immobilien mit Stellplätzen und Ladeinfrastruktur.....	16
Bild 3-5: Bewertung der Erreichbarkeit Burgtiefes .....	17
Bild 3-6: Äußerung der Gäste zur Mobilität / zu Mobilitätsangeboten .....	17
Bild 3-7: Bewertung von Aktivitäten im Bereich Mobilität durch die Eigentümer:innen.....	18
Bild 3-8: Gewichtung der Themenbereiche in den Beiträgen / Kommentaren .....	19
Bild 4-1: Erhebungsstellen Fließender Kfz-Verkehr und Radverkehr.....	22
Bild 4-2: Tägliche Kfz-Verkehrsstärken (Kfz/24h) an den Erhebungsstellen und -tagen .....	23
Bild 4-3: Anteile der Kraftfahrzeugarten an der Erhebungsstelle 1 am 15.07.2022.....	24
Bild 4-4: Tagesgang der richtungsbezogenen Kfz-Verkehrsstärken an der Erhebungsstelle 1 .....	25
Bild 4-5: Tagesgang der Kfz-Verkehrsstärken an der Erhebungsstelle 1 nach Erhebungstagen ..	25
Bild 4-6: Tagesgang der Kfz-Verkehrsstärken an der Erhebungsstelle 3 nach Erhebungstagen ..	26
Bild 4-7: Übersicht der erhobenen Parkplätze .....	27
Bild 4-8: Auslastung und Herkunft der parkenden Fahrzeuge am Zentralparkplatz .....	28
Bild 4-9: Auslastung und Herkunft der parkenden Fahrzeuge am Parkplatz Südstrand Mitte ....	29
Bild 4-10: Auslastung und Herkunft der parkenden Fahrzeuge am Parkplatz Südstrand West.....	29
Bild 4-11: Tagesganglinie des Radverkehrs an der Erhebungsstelle 2 am 17.07.2022 .....	31
Bild 4-12: Tagesganglinie des Radverkehrs an der Erhebungsstelle 3 am 17.07.2022 .....	32
Bild 4-13: Radverkehrsströme an der Erhebungsstelle 2 am 17.07.2022 .....	33
Bild 4-14: Radverkehrsströme an der Erhebungsstelle 3 am 17.07.2022 .....	33
Bild 5-1: Räumliche Bestandsaufnahme zum Fuß- und Radverkehr (im Original Anlage 2) .....	35
Bild 5-2: Eindrücke vom Fußverkehr einschließlich Barrierefreiheit .....	36
Bild 5-3: Eindrücke vom Radverkehrssystem .....	39
Bild 5-4: Eindrücke vom ÖPNV-System.....	41
Bild 5-5: Fahrplanauszug der neuen Hauptbuslinie für die Anbindung Burgtiefes.....	41
Bild 5-6: Übersicht der straßenverkehrlichen Einbindung von Burgtiefe .....	42
Bild 5-7: Bestand Straßennetz und Parkierung (im Original Anlage 3) .....	44

Bild 5-8: Eindrücke vom ruhenden Verkehr .....	45
Bild 5-9: Ergänzende / alternative Mobilitätsangebote mit Anbindung von Burgtiefe .....	46
Bild 6-1: Ausgewählte verkehrliche Themen im Transformationsprozess .....	49
Bild 6-2: Übersicht der Leitbild-Elemente des ISEK.....	51
Bild 6-3: Übersicht der Leitbild-Elemente .....	52
Bild 7-1: Übersicht der Varianten für die Parkraumkonzeption.....	57
Bild 8-1: Räumliche Übersicht des Handlungskonzeptes (im Original siehe Anlage 4).....	63
Bild 8-2: Konzeption für den Fuß- und Radverkehr (siehe auch Anlage 4) .....	64
Bild 8-3: Linienverlauf und Haltestellen für einen neuen Ortsverkehr Burgtiefe / Burgstaaken .....	69
Bild 8-4: Fahrplan-Entwurf für den Ortsbuss Burgtiefe / Burgstaaken mit täglicher Bedienung.....	70
Bild 8-5: Erfolgreiches Beispiel für ein Fahrradverleihsystem .....	72
Bild 8-6: Konzeption für den Straßenverkehr und den ruhenden Verkehr (siehe auch Anlage 4) .	73
Bild 8-7: Planungsskizze für einen Kreisverkehr am Knoten Strandallee / Am Yachthafen.....	75
Bild 8-8: Übergeordnete Anforderungen an Barrierefreie Verkehrswege und Verkehrsanlagen ...	82
Bild 8-9 : Design für das neue Orientierungssystem in Burgtiefe .....	85
Bild 8-10: Beispiele für erfolgreiches Mobilitätsmarketing.....	88
Bild 9-1: Maßnahmenplan – Teil 1 (im Original siehe Anlage 5) .....	91
Bild 9-2: Maßnahmenplan – Teil 2 (im Original siehe Anlage 5) .....	92

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Fragebogen Eigentümer:innen
Anlage 2	Bestand Mobilitätsverbund
Anlage 3	Bestand Kfz-Verkehr und Parken
Anlage 4	Räumliche Übersicht des Handlungskonzeptes
Anlage 5	Maßnahmenplan (Tabelle)