



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

Insel Föhr

Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2021

Bearbeitungsstand: 08. Februar 2021

Auftraggeber:

Stadt Wyk auf Föhr
Hafenstraße 23
25937 Wyk auf Föhr

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Pia Dölling, M.Sc.
Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl

Projekt-Nr.: 119.2103

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	6
1.2	Vorgehensweise und Aufbau.....	8
2	Planungsgrundsätze	11
2.1	Radverkehr	12
2.2	Fußverkehr	13
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	16
2.4	Kfz-Verkehr.....	18
2.5	Straßenraumgestaltung	20
3	Bestands- und Defizitanalyse	23
3.1	Insel- und Nutzungsstruktur	23
3.1.1	Einrichtung der Daseinsvorsorge	23
3.1.2	Tourismus.....	24
3.2	Lage im Raum und Erreichbarkeit	26
3.3	Kfz-Verkehr.....	31
3.3.1	Kfz-Verkehrsaufkommen	32
3.3.2	Öffentlichkeitsbeteiligung, Pkw-Verkehr	37
3.3.3	Verkehrsregelungen	38
3.3.4	Ruhender Kfz-Verkehr	40
3.4	Radverkehr	41
3.5	Fußverkehr	46
3.6	Unfallanalyse	47
3.7	Öffentlicher Personennahverkehr.....	49
3.8	Angebotsqualität	52
3.9	Multimodalität und Mobilitätsangebote.....	55
3.10	Zusammenfassende Betrachtung.....	59
4	Leitbild und Zielkonzept.....	65
5	Maßnahmenkonzeption.....	67
5.1	Maßnahmenübersicht.....	67
5.2	Maßnahmenbeschreibung	68
5.2.1	Anpassung von Fahrtarifen und Parkgebühren in Dagebüll (SM_01).....	68
5.2.2	Einrichten eines Carsharing-Angebotes (SM_02).....	68
5.2.3	Einrichten von Mobilitätsbanken (SM_03).....	69
5.2.4	Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation (SM_04).....	70
5.2.5	Teilnahme an Aktionen und Förderprogrammen (SM_05).....	71
5.2.6	Mobilitätsbranding und -werbung für die Insel Föhr (SM_06)	72
5.2.7	Einführen einer insularen Mobilitäts-App (SM_07)	74
5.2.8	Anpassen des Parkraummanagements auf der Insel Föhr (SM_08)	75
5.2.9	Beschränkung der Kfz-Verkehre in der Fußgängerzone (SM_09)	77
5.2.10	Umgestaltung des Knotenpunktes Heymannsweg / Koogskuhl / L 214 (SM_10).....	77

5.2.11	Ausbau von E-Ladesäulen (SM_11)	78
5.2.12	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Badestraße (SM_12)	78
5.2.13	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gmelinstraße (SM_13)	79
5.2.14	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Am Golfplatz (SM_14)	79
5.2.15	Optimierung der Radverkehrsverbindung zwischen Nieblum und Wyk (SM_15)	80
5.2.16	Anpassen der Querungsstelle <i>Rebbelstieg / Gartenstraße</i> (SM_16)	81
5.2.17	Herstellen von hochwertigen Fahrradabstellanlagen (SM_17)	81
5.2.18	Ausweisen von Themenrouten für den Radverkehr (SM_18)	82
5.2.19	Herstellen der Barrierefreiheit an Bushaltestellen (SM_19)	82
5.2.20	Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes (SM_20)	83
6	Integriertes Handlungs- und Umsetzungskonzept	85
6.1	Maßnahmeneinordnung	85
6.2	Reihung der Schlüsselmaßnahmen	86
7	Fazit und Empfehlung	87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Stellschrauben einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung	7
Abbildung 1.2:	Schematischer Bearbeitungsablauf	8
Abbildung 1.3:	Ergebnissicherung Bürgerbeteiligung vom 30.01.2020	10
Abbildung 2.1:	Grundfunktionen von Straßen	11
Abbildung 2.2:	Durchschnittliche Geschwindigkeiten im Radverkehr	12
Abbildung 2.3:	Konfliktpunkte Radverkehr unterschieden nach Führungsform	12
Abbildung 2.4:	Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2010 [5]	12
Abbildung 2.5:	Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 [6]	13
Abbildung 2.6:	Querungshilfen nach EFA 02 [6]	14
Abbildung 2.7:	Exemplarisches Beispiel einer barrierefreien Bedarfslichtsignalanlage	15
Abbildung 2.8:	Anforderungen an den ÖPNV	16
Abbildung 2.9:	Mindeststandards nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019 [7]	17
Abbildung 2.10:	Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen nach RAST 06 [8]	19
Abbildung 2.11:	Parameter zur Dimensionierung der Fahrbahn nach RAST 06 [8]	20
Abbildung 2.12:	Parameter zur Dimensionierung des Seitenraumes nach RAST 2006 [8]	21
Abbildung 2.13:	Einordnung unterschiedlicher Knotenpunkte nach ihrer Kapazität [1]	22
Abbildung 3.1:	Räumliche Verteilung der Siedlungsstrukturen	23
Abbildung 3.2:	Räumliche Verteilung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge	24
Abbildung 3.3:	Verkehrsmittelwahl im Tourismus	25
Abbildung 3.4:	Äußere verkehrliche Erschließung der Insel Föhr	26

Abbildung 3.5: Straßenraumgestalt L 214 im Zuge der geschlossenen Ortschaft der Gemeinde Nieblum	32
Abbildung 3.6: Verkehrserhebung Wyk auf Föhr - Analyse 2019	33
Abbildung 3.7: Verkehrserhebung Föhr Land - Analyse 2019.....	34
Abbildung 3.8: Maßgebende stündliche Verkehrsstärke Wyk auf Föhr - MSV, MSV _{SV}	35
Abbildung 3.9: Maßgebende stündliche Verkehrsstärke Föhr Land - MSV, MSV _{SV}	35
Abbildung 3.10: Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke - DTV, DTV _{SV}	36
Abbildung 3.11: Grundzüge der Verkehrsregelung Föhr Land.....	38
Abbildung 3.12: Grundzüge der Verkehrsregelung Wyk auf Föhr	39
Abbildung 3.13: Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehres innerhalb des Stadtgebietes Wyk auf Föhr	40
Abbildung 3.14: Themenrouten des touristischen Radverkehrs.....	42
Abbildung 3.15: Exemplarisches Beispiel der wegweisenden Beschilderung für den touristischen Radverkehr	43
Abbildung 3.16: Oberflächenbefestigung touristischer Radverkehrsführung	43
Abbildung 3.17: Radverkehrsführung Stadt Wyk auf Föhr	44
Abbildung 3.18: Exemplarische Auswahl bestehender Radabstellanlagen	45
Abbildung 3.19: Überblick Unfallorte mit gemeldetem Personenschaden nach Unfallatlas (2016 bis 2019) Stadt Wyk auf Föhr.....	47
Abbildung 3.20: Überblick Unfallorte mit gemeldetem Personenschaden nach Unfallatlas (2016 bis 2019) Föhr Land.....	48
Abbildung 3.21: Linienverlauf ÖPNV	49
Abbildung 3.22: Busverkehrsanbindung am Beispiel der Gemeinde Utersum.....	50
Abbildung 3.23: Netzabdeckung im ÖPNV.....	51
Abbildung 3.24: Angebotsqualität im Kfz-Verkehr nach RIN 08	53
Abbildung 3.25: Angebotsqualität im Radverkehr nach RIN 08.....	54
Abbildung 3.26: Verbindungen mit einer defizitären Angebotsqualität im ÖPNV nach RIN 08	55
Abbildung 3.27: Internetauftritt der Föhr Tourismus GmbH	57
Abbildung 3.28: Informationsmaterial der W.D.R. GmbH	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1: Verkehrsführende und -lenkende Maßnahmen	18
Tabelle 3.1: Fahrplan Fährverbindung Dagebüll - Wyk auf Föhr	27
Tabelle 3.2: Fahrpreise (Stand: 01.01.2021)	28
Tabelle 3.3: Parkgebühren Inselfparkplatz Dagebüll	29
Tabelle 3.4: Busfahrpreise Föhr	50
Tabelle 3.5: Fahrplanabstimmung Fähre – Bus	52
Tabelle 3.6: Kriterien und Kenngrößen zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität	52
Tabelle 3.7: Stufen der Angebotsqualität (SAQ)	53

Anlagenverzeichnis

Schlüsselmaßnahmen	Anlage 1
--------------------------	----------

1 EINLEITUNG

Ein zielorientiertes Mobilitätsmanagement gewinnt in der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zunehmend an Bedeutung. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung beinhaltet neben dem traditionellen Infrastrukturausbau und verkehrslenkenden Maßnahmen auch nachfragebeeinflussende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Maßnahmen, die das Verkehrsverhalten hin zum Mobilitätsverbund beeinflussen, können einen signifikanten Beitrag zur Verkehrsentlastung und zur Eingrenzung von Emissionen leisten.

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Tourismus als maßgebender Verkehrserzeuger auf der Insel Föhr erfährt durch zunehmende Übernachtungszahlen und geplante Gebietsentwicklungen bereits seit einigen Jahren wie auch zukünftig einen Aufschwung. Diese Entwicklung führt unter anderem zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere innerhalb der touristischen Hochsaison in den Sommermonaten. Demgegenüber steht eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung außerhalb der stark touristisch geprägten Sommermonate. Die verkehrsinfrastrukturellen Rahmenbedingungen sind entsprechend mit einer stark schwankenden Verkehrsnachfrage konfrontiert, die es konfliktarm und möglichst leistungsfähig abzuwickeln gilt.

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Sinne der unter anderem Seitens der Politik anvisierten Mobilitätswende ist dabei nicht ausschließlich als Beitrag zum Klimaschutz zu verstehen, sondern vor allem auch zentral für die Steigerung der Lebensqualität und Zukunftssicherung auf der Insel Föhr. Bei der Erarbeitung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes sind sowohl die Mobilitätsbedürfnisse der Insulaner als auch der Touristinnen und Touristen von zentraler Bedeutung.

Die Grundlegenden Leitfragen an denen sich das vorliegende Mobilitäts- und Verkehrskonzept orientiert, forcieren neben dem Personenverkehr auch den Waren- und Güterverkehr der Insel.

- Wie kann eine Verkehrswende hin zu **nachhaltiger Mobilität** mit leistungsfähigem ÖPNV, anwendungsorientierter Elektromobilität, Rad- und Fußgängerverkehr gelingen, in der die Anzahl der Autos deutlich reduziert ist?
- Wie lässt sich ein **umweltfreundlicher** und zugleich **leistungsfähiger Waren- und Güterverkehr** organisieren?

Die Stellschrauben, die eine solche Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung einleiten können, werden nachfolgend dargestellt.



Abbildung 1.1: Stellschrauben einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Diese Stellschrauben können nicht allein durch technisch-organisatorische oder bauliche Maßnahmen bewegt werden. Hierzu bedarf es ebenso ein sich sukzessive änderndes Mobilitätsverhalten sowohl bei den Touristinnen und Touristen als auch bei den Insulanerinnen und Insulanern.

1.2 Vorgehensweise und Aufbau

Die Erarbeitung des vorliegenden Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für die Insel Föhr im Allgemeinen und die Stadt Wyk im Speziellen folgt einem vierstufigen Bearbeitungsmodell, welches sich im Aufbau der schriftlichen Ausarbeitung widerspiegelt.



Abbildung 1.2: Schematischer Bearbeitungsablauf

Zunächst werden die bestehenden Schwächen, Stärken und Verbesserungspotentiale der verkehrlichen Infrastruktur für den Kfz-, Rad-, Fuß-, öffentlichen Personennahverkehr und den ruhenden Verkehr sowie des Mobilitätsangebotes im Rahmen der **Bestandsanalyse** aufgezeigt.

Basierend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wird eine **Zielstruktur** für die zukünftige verkehrliche Entwicklung auf der Insel Föhr abgeleitet.

Auf Grundlage dieser Ziele werden **Maßnahmen** zur Beseitigung der Defizite und zur Steigerung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hergeleitet, untersucht und einander gegenübergestellt. Zu diesen zählen die umweltverträglichen nichtmotorisierten Verkehrsmittel (Fußgänger und öffentliche/private Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel sowie Carsharing und Mitfahrzentralen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen und deren verkehrliche Auswirkung werden abschließend bewertet und in ein zielgerichtetes **Handlungs- und Umsetzungskonzept** überführt.

Arbeitsprogramm

In einem ersten Arbeitsschritt wurde über eine Ortsbesichtigung das Straßennetz einschließlich der Infrastruktur für den Radverkehr, den Fußverkehr, den ruhenden Verkehr sowie den ÖPNV erfasst. Hierzu zählt unter anderem die straßenverkehrsrechtliche Ausweisung im Straßenraum durch Ge- und Verbote sowie die wegweisende Beschilderung. Für das Untersuchungsgebiet wurde die jetzige Führungsform des Radverkehrs dokumentiert und auf Verkehrssicherheit und Rechtskonformität gemäß Straßenverkehrsordnung, StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift VwV-StVO überprüft.

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurde überdies das bestehende Mobilitätsangebot auf der Insel Föhr aufgenommen. Dies umfasst beispielsweise die Anzahl der auf der Insel ansässigen Fahrradverleihe und deren Produktpalette sowie Ticketangebote im ÖPNV.

Zur Bestimmung der Verkehrsstärken im fließenden Verkehr erfolgten Verkehrserhebungen an acht relevanten Knotenpunkten innerhalb des Untersuchungsgebietes. Aufgrund der Ausrichtung auf die Verkehrsbelastungen innerhalb der Feriensaison auf der Insel Föhr wurde die Erhebung an einem Normalwerktag innerhalb von Ferien- und Feiertageinflüssen durchgeführt. Die Auswertung der Erhebung erfolgt in Anlehnung an das *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] am Normalwerktag innerhalb der Saison für den Zeitbereich 9.00 - 13.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr. Die Zeitbereiche sind so gewählt, dass diese die bemessungsrelevanten Spitzenstunden des jeweiligen Zähltages beinhalten.

Die Netzabdeckung durch den ÖPNV wurde über die Linienführung bestehender Buslinien sowie die Lage der Haltestellen im Untersuchungsgebiet beurteilt. Es wurde dabei geprüft, ob flächendeckend im Vorwege definierte Entfernungsbereiche zu den Zustiegspunkten sichergestellt werden. Dimension, Anordnung, Verknüpfungen und Zustand der Haltestellen wurden inselweit dokumentiert.

Mit Hilfe des Bewertungsmodells der *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN 2008* [2] wurden für die Stadt Wyk sowie die Gemeinden Föhr Land die Netzqualität im Kfz-, Rad und öffentlichen Personennahverkehr hergeleitet. Wesentliche Kriterien zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität sind unter anderem Zeitaufwand, Direktheit, Sicherheit, Kosten, Zuverlässigkeit und Komfort sowie beim öffentlichen Personenverkehr die zeitliche Verfügbarkeit und beim nichtmotorisierten Verkehr der Kraftaufwand. In der Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität von Verkehrsnetzen nach *RIN 2008* [2] werden die Kriterien Zeitaufwand und Direktheit mit den Kenngrößen Luftliniengeschwindigkeit, Reisezeitverhältnis sowie Umwegfaktor und Umsteigehäufigkeit jeweils für die Wegeverbindungen zwischen zentralen Orten ermittelt und entsprechend ihrer Höhe einer Stufe der Angebotsqualität zugeordnet. Mit Hilfe dieser Betrachtung wurden Lücken in den jeweiligen Verkehrsnetzen der Insel Föhr aufgezeigt.

Aus den Ergebnissen der Grundlagenermittlung wurden Stärken und Schwächen aller Verkehrsmittel abgeleitet. Die verkehrlichen Problemstellungen werden konkretisiert und dienen maßgeblich der Erstellung einer Zielstruktur.

Aus Aspekten des Umweltschutzes und der Lebensqualität stellt die Ausarbeitung von Maßnahmen für die Entwicklung einer klimagerechten Mobilität den Kern des Mobilitätskonzeptes dar. Instrumente sind dabei die Förderung von alternativen Verkehrsarten (Rad- und Fußverkehr) eine Optimierung des öffentlichen Verkehrs, sowie die Schaffung eines Angebotes von Sharing-Modellen die zur Verkehrsvermeidung beitragen. Durch die gezielte Anordnung von Parkständen für Elektrofahrzeuge kann Einfluss auf die Emissionen an neuralgischen Punkten genommen werden. Im Rahmen des Konzeptes werden die Möglichkeiten aufgezeigt und konzeptionell auf das Untersuchungsgebiet übertragen. Die erarbeiteten Maßnahmen werden in Form von Projektskizzen in Steckbriefen festgehalten und hinsichtlich ihres zu erwartenden Wirkungsumfanges zur Erreichung des Leitzieles und der Unterziele analysiert.

Über eine abschließende Handlungsempfehlung mit zeitlichem Horizont liegt ein systematischer Handlungsplan für die Umsetzung von Maßnahmen in den kommenden Jahren vor.

Bürgerbeteiligung

Um einen breiten Konsens für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept generieren zu können, wurde im Zuge der Erarbeitung eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Im Rahmen einer Einwohnerversammlung wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger über den Inhalt und den Bearbeitungsstand informiert und hatten anschließend die Möglichkeit sich aktiv in den Bearbeitungsprozess einzubringen. Hierbei wurden insbesondere die Seitens der Insulaner wahrgenommenen Schwächen und Verbesserungspotentiale in den jeweiligen Verkehrsnetzen sowie im derzeitigen Mobilitätsangebot aufgenommen.

Einwohnerinnen und Einwohnern wurde vorab über den Internetauftritt des Amtes Föhr Amrum ein Fragebogen bereitgestellt, in welchem allgemeine Fragen zum persönlichen Mobilitätsverhalten gestellt und darüber hinaus Möglichkeiten für Anmerkungen zu Verbesserungspotentialen und expliziten Vorschlägen geboten wurden. Insgesamt wurden 236 Fragebögen ausgefüllt, eingereicht und ausgewertet.



Abbildung 1.3: Ergebnissicherung Bürgerbeteiligung vom 30.01.2020

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und der Anwohnerbefragung sind an den entsprechenden Stellen in der Bestands- und Defizitanalyse eingeflossen.

2 PLANUNGSRUNDSÄTZE

Das Hauptziel bei Planung und Entwurf von Straßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit der Umfeldnutzung, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt. Voraussetzung für die Verträglichkeit ist, dass Straßenräume in ihrer ganzen Vielfalt erfasst und unter Abwägung aller Nutzungsansprüche und ihrer jeweiligen Bedeutung bewertet werden.

Die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden erwachsen maßgeblich aus der Funktion der Straße. Drei wesentliche Funktionen werden bei der Betrachtung von Straßen unterschieden:



Abbildung 2.1: Grundfunktionen von Straßen

Straßen, die eine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr innehaben, werden oftmals als Hauptverkehrsstraßen bezeichnet. Aufgrund der Konzentration und Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen ist der Kfz-Verkehr die vorherrschende Verkehrsart und nimmt entsprechend den Großteil des zur Verfügung stehenden Straßenraumes ein.

Erschließungsstraßen dienen innerhalb bebauter Gebiete insbesondere der Anbindung der Grundstücke an das öffentliche Straßennetz. Die Erschließung von am Straßenrand gelegenen Nutzungen führt zu Quell- und Zielverkehr. Je nach Art der Nutzungen ergeben sich besondere Ansprüche an den Straßenraum. So resultiert beispielsweise ein Geschäftsbesatz in eine Nachfrage an Flächen für den ruhenden Verkehr und Querungsbedarf für den Fußverkehr.

Die Aufenthaltsfunktion ist in erster Linie ein typisches Kennzeichen angebaute Straßen, deren Nutzung sich primär auf Wohnen sowie Handel und Gewerbe im Sinne eines Geschäftsbereiches konzentriert.

Außerhalb bebauter Gebiete haben die Straßen zumeist eine verbindende Funktion inne. Im innstädtischen bzw. -gemeindlichen Bereich sind Straßenräume oftmals mit Funktionen überlagert. Besondere Konflikte entstehen dann, wenn zwei Funktionen gleichzeitig mit hohen Quantitäts- und Qualitätsansprüchen realisiert werden sollen. Im Zuge der Planung und Umgestaltung von Straßenräumen sind diese Ansprüche unter anderem unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gegeneinander abzuwägen.

2.1 Radverkehr

Zur Stärkung des Radverkehrs als effizientes und attraktives Verkehrsmittel bedarf es einer sicheren und kontinuierlichen Radverkehrsinfrastruktur. In der Planung von Radverkehrsanlagen sollen die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen, wie beispielsweise individuell gewünschte Fahrgeschwindigkeiten und Nutzung durch unterschiedlicher Fahrzeuge, Berücksichtigung finden.

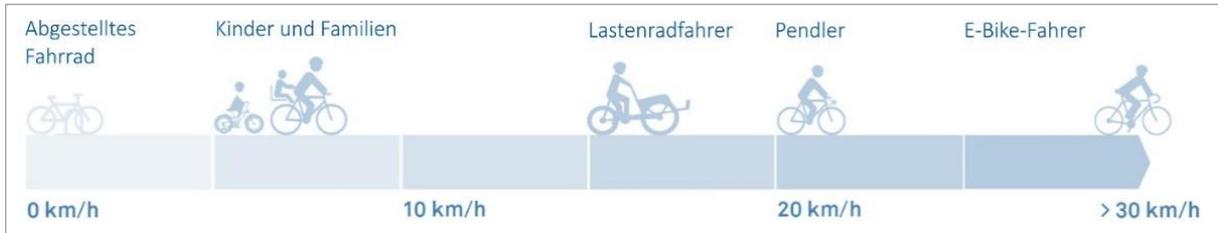


Abbildung 2.2: Durchschnittliche Geschwindigkeiten im Radverkehr

Die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Innerorts sind im Regelfall 50 bzw. 30 km/h als zulässige Geschwindigkeiten ausgewiesen.

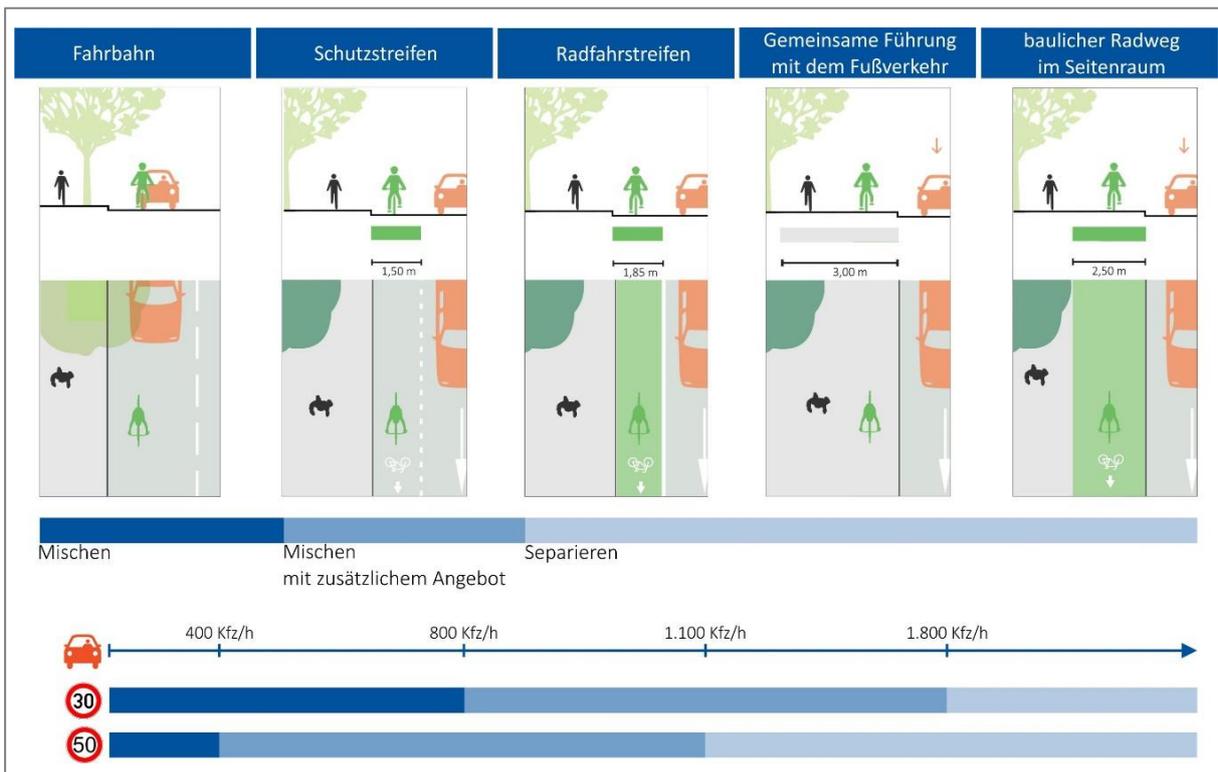


Abbildung 2.4: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2010 [5]

2.2 Fußverkehr

Jede Wegekette beinhaltet einen Anteil, der zu Fuß zurückgelegt wird. Folglich ist jeder Verkehrsteilnehmer zwischen Quelle und Ziel ein Fußgänger. Der Fußverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, wie beispielsweise Sicherheit, Umwiegarmut, Gestaltung, Übersichtlichkeit und Orientierung.

Eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in einem entsprechend ausgestalteten Netz kann die Bereitschaft, Wege zu Fuß zurückzulegen, erhöhen. Hierbei gilt die Dimensionierung der Fußverkehrsfläche neben einem engmaschigen Gehwegnetz mit möglichst direkten Verbindungen als zentrales Kriterium für die Sicherheit und den Komfort der Zufußgehenden. Nachfolgend werden die typischen Führungsformen dargestellt.

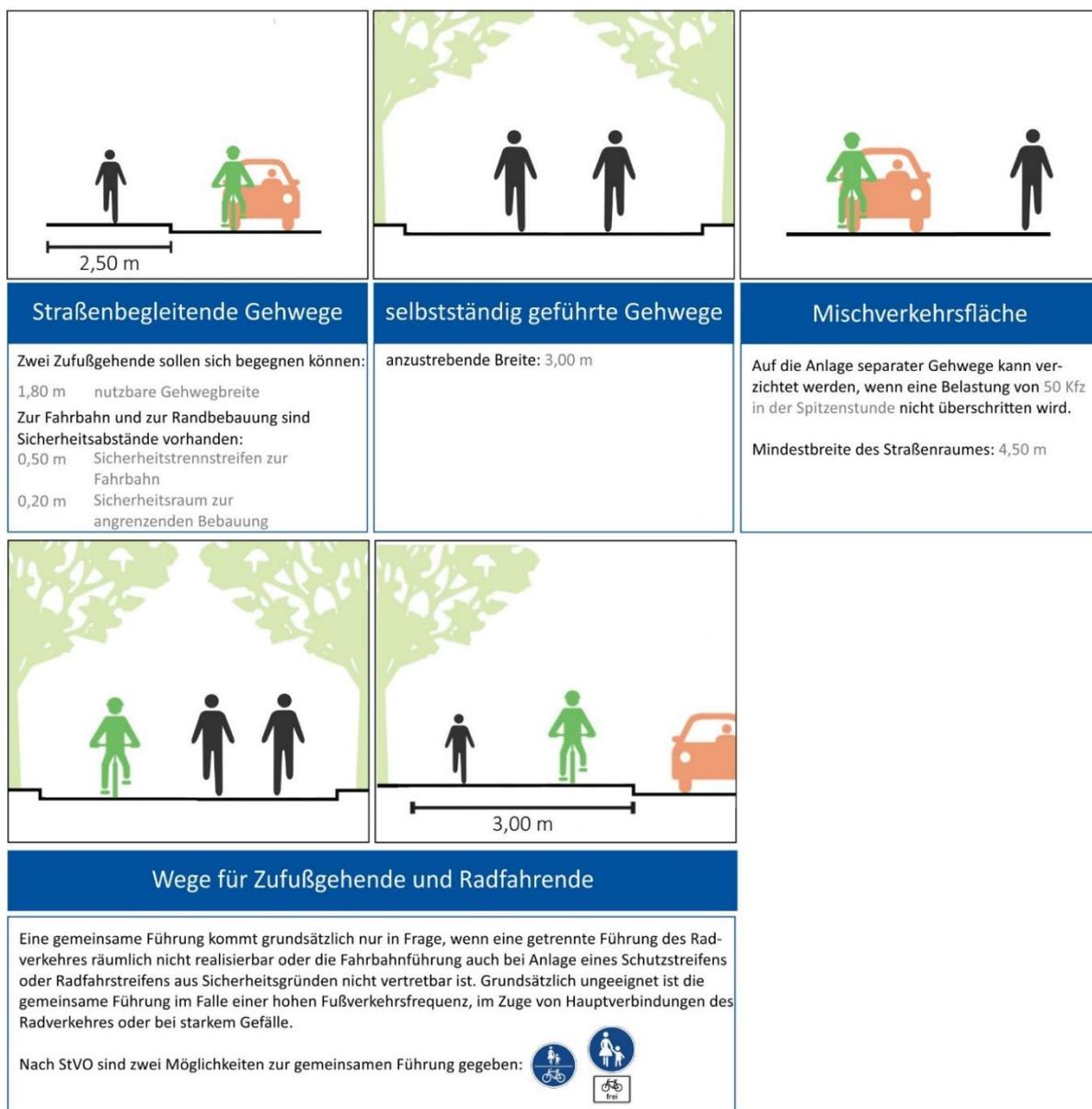


Abbildung 2.5: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 [6]

Durch die Notwendigkeit der Querung von räumlichen Barrieren ergeben sich für Zufußgehende mitunter Umwege und Wartezeiten. An Knotenpunkten sind Querungsanlagen grundsätzlich in allen Armen erforderlich. Der Bedarf an Querungsanlagen sowie deren Ausführungsform abseits von Knotenpunkten ist abhängig von der Fußverkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Stärke des Kfz-Verkehres. Nachfolgend werden typische Querungsanlagen dargestellt.

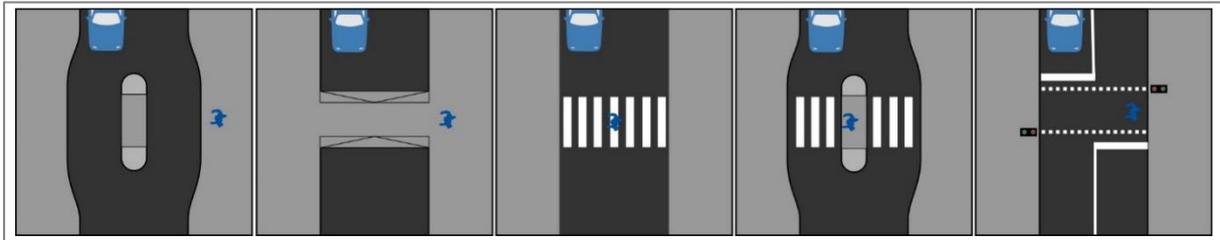


Abbildung 2.6: Querungshilfen nach EFA 02 [6]

Barrierefreiheit

Zur Gewährleistung einer Zugänglichkeit öffentlicher Räume für sämtliche Personengruppen sind Fußverkehrsanlagen stets barrierefrei herzustellen. Bei der Planung und Umgestaltung ist daher das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dieses besagt, dass mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) angesprochen werden.

Es ist der Einsatz von differenzierten Bordhöhen bei Querungsstellen zu empfehlen. Sehbehinderte und blinde Menschen benötigen eine taktile Bordsteinhöhe von mindestens 3 cm, besser 6 cm, um den Übergang auf die Straße zu erfassen. Für Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Rollator hingegen sollte eine Nullabsenkung vorgesehen werden.

An lichtsignalisierten Knotenpunkten sollten einheitliche akustische und taktile Signalgeber vorgesehen werden.

Die folgenden Abbildungen zeigen schematisch die barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Öffentliche Verkehrsmittel stellen neben der Mobilitätsgrundlage für bestimmte Nutzergruppen (z.B. Schulkinder und Personen ohne Zugang zu einem Pkw) auch eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Um die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen, ist aus Sicht der Nutzer vor allem die Beförderungsqualität von Bedeutung, die über grundsätzliche Anforderungen entscheidend beeinflusst werden kann:

kurze Reisezeit	gute Erreichbarkeit der Haltestellen	dichtes zeitliches Fahrplanangebot
Störungs- und behinderungsfreie Beförderung	ganzheitliche Gestaltung des Angebotes	Preis-Leistungs-Verhältnis
integrales Tarifsystem	Informations- und Serviceangebot	

Abbildung 2.8: Anforderungen an den ÖPNV

Barrierefreie Haltestellen

Auf Bundesebene ist die Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV unter anderem im *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)* verankert. Die jeweiligen Aufgabenträger werden darin verpflichtet, in den Regionalen Nahverkehrsplänen „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (PBefG, § 8 Abs. 3). Der von der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH entwickelte Leitfaden *Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019* [7] bietet hierbei eine Hilfestellung für die gesetzlich geforderte Umsetzung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Nachfolgend werden die wesentlichen Planungsgrundsätze dargestellt.

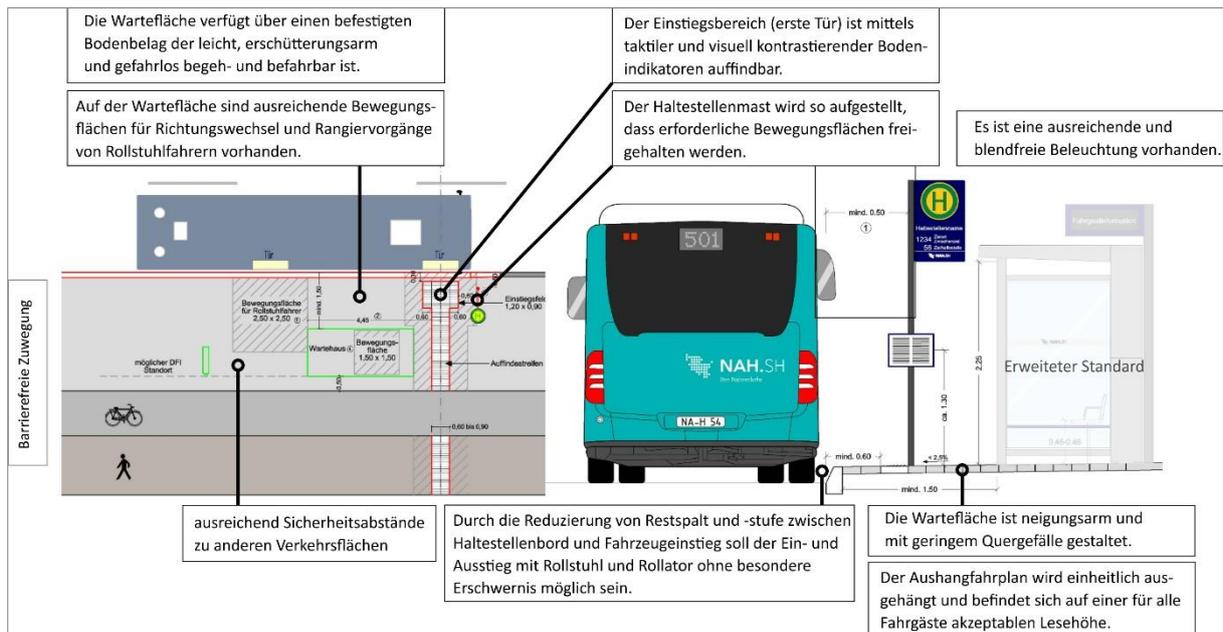


Abbildung 2.9: Mindeststandards nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019 [7]

Netzabdeckung und Angebotsstrategien im ÖPNV

Insbesondere ländliche Regionen stehen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes. Vor diesem Hintergrund hat sich das Angebotsportfolio im ÖPNV in den vergangenen Jahren weiterentwickelt. Neben dem klassischen Linienbusverkehr kann durch Angebote mit unterschiedlichen Flexibilisierungsgraden, Organisations- und Betreiberkonzepten auf variierende Raum- und Nachfragestrukturen reagiert werden. Ergänzend schließen integrierte Konzepte zunehmend daher auch alternative Angebote ein, die sich zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr ansiedeln, wie zum Beispiel nachfrageorientierte Bedienung mit Kleinbussen ohne feste Haltestellen.

2.4 Kfz-Verkehr

Eine optimale Orientierung im Straßennetz, flächendeckende Erschließung sowie ein geringer Zeitaufwand sind die elementaren Anforderungen, die Seitens des Kfz-Verkehres an das Straßen- und Wegenetz gestellt werden. Der mobilitätsbedingte Blickwinkel auf den Kfz-Verkehr sieht im Grundsatz stets eine nutzungsverträgliche Reduzierung des Kfz-Aufkommens bei gleichzeitiger Aufwertung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im betrachteten Untersuchungsgebiet vor. Daher setzen sich die Planungsgrundsätze im Wesentlichen aus verkehrslenkenden und verkehrsberuhigenden Elementen zusammen.

Kfz-Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung

Ziel der Verkehrsführung ist es, das Gros des Kfz-Verkehrsaufkommens auf dem vorgesehenen Hauptverkehrsnetz zu bündeln und in dem untergeordneten Streckennetz lediglich den nutzungsbedingten Quell- und Zielverkehr abzuwickeln. Baulich und durch straßenbehördliche Anordnungen lassen sich Kfz-Verkehrsströme im Straßennetz gezielt führen, um so das untergeordnete Straßennetz primär dem Fuß- und Radverkehr vorzuhalten. Nachfolgend werden typische Elemente zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung aufgeführt.

Tabelle 2.1: Verkehrsführende und -lenkende Maßnahmen

Stichstraßen	Stichstraßen sind geeignet, gebietsfremden Kfz-Verkehr fernzuhalten und Erschließungsaufwand zu minimieren.
Schleifenstraßen	Schleifenstraßen werden geplant oder nachträglich angelegt, um gebietsfremden Kfz-Verkehr fernzuhalten.
Einbahnstraßen	Einbahnstraßen werden zur gezielten Hin- und Wegführung des Kfz-Verkehres, zur Beeinflussung der Verteilung der Verkehrsbelastungen auf unterschiedliche Straßen sowie zur Gewinnung von Flächen für andere Nutzungsansprüche zu Lasten der Fahrbahnfläche eingesetzt.
Abbiegeverbote	Abbiegeverbote dienen der Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen in Knotenpunkten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. Sie werden durch Verkehrszeichen angeordnet und ggf. durch eine entsprechende bauliche Gestaltung unterstützt.
Freigaberestriktionen	Straßen können durch die Anordnung von Zusatzzeichen, wie z.B. 1020-30 StVO [3] „Anlieger frei“, lediglich für spezielle Nutzergruppen freigegeben werden.

Da die Aufnahmefähigkeit des Straßenhauptnetzes begrenzt ist, kann es vorkommen, dass Kfz-Verkehre in das untergeordnete Netz (Erschließungs-, Anlieger-, Sammelstraßen) ausweichen. Das Ziel verkehrsberuhigender Maßnahmen ist es, Durchgangs- und Schleichverkehr in Wohnquartieren und anderen sensiblen Gebieten zu unterbinden und damit die Lebensqualität für die Anwohner zu verbessern sowie Zufußgehenden und Radfahrenden eine höhere Sicherheit und Verkehrsqualität zu bieten. Nachfolgend wird eine Übersicht über typische verkehrsberuhigende Maßnahmen geliefert.

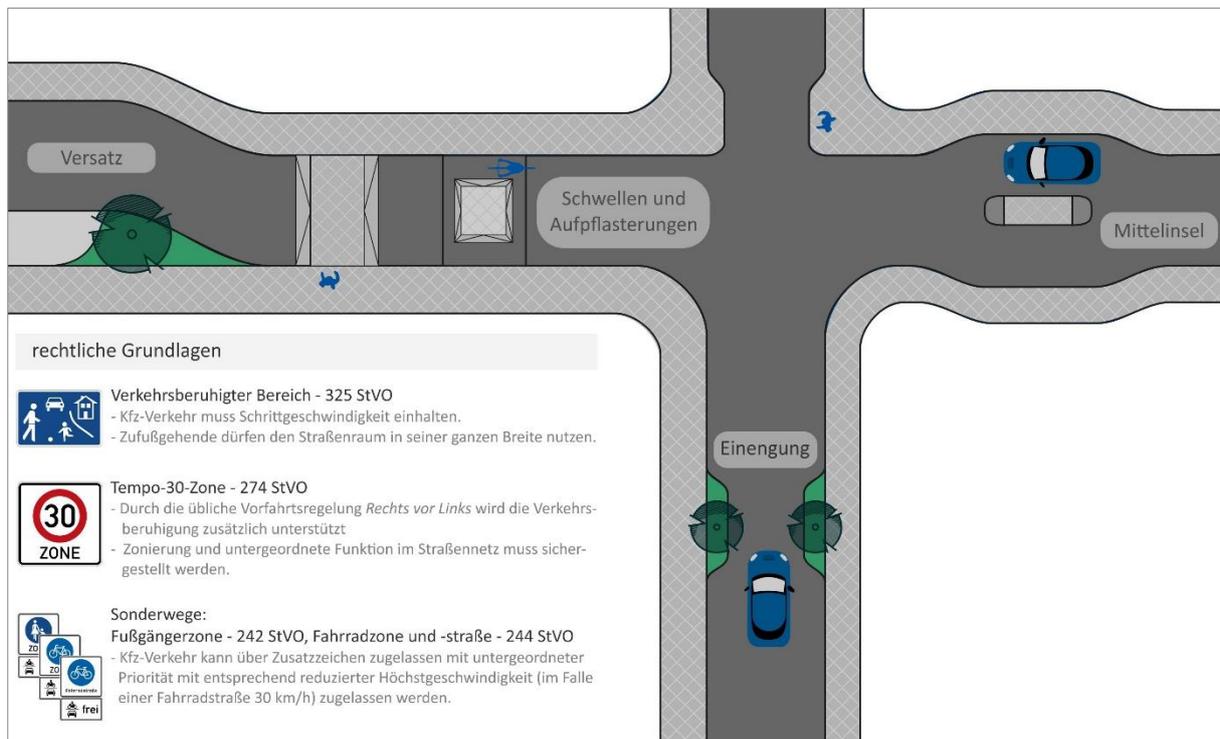


Abbildung 2.10: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen nach RAST 06 [8]

2.5 Straßenraumgestaltung

Dimensionierung des Straßenraumes gemäß RASt 2006 [8]

Grundsätzlich setzt sich der Straßenraum aus der Fahrbahn und den sich anschließenden Seitenräumen zusammen. Die erforderlichen Breiten für die Dimensionierung der Fahrbahn und der Seitenräume ergibt sich unter anderem aus den zu erwartenden Begegnungen von Verkehrsteilnehmenden und der Frequentierung.

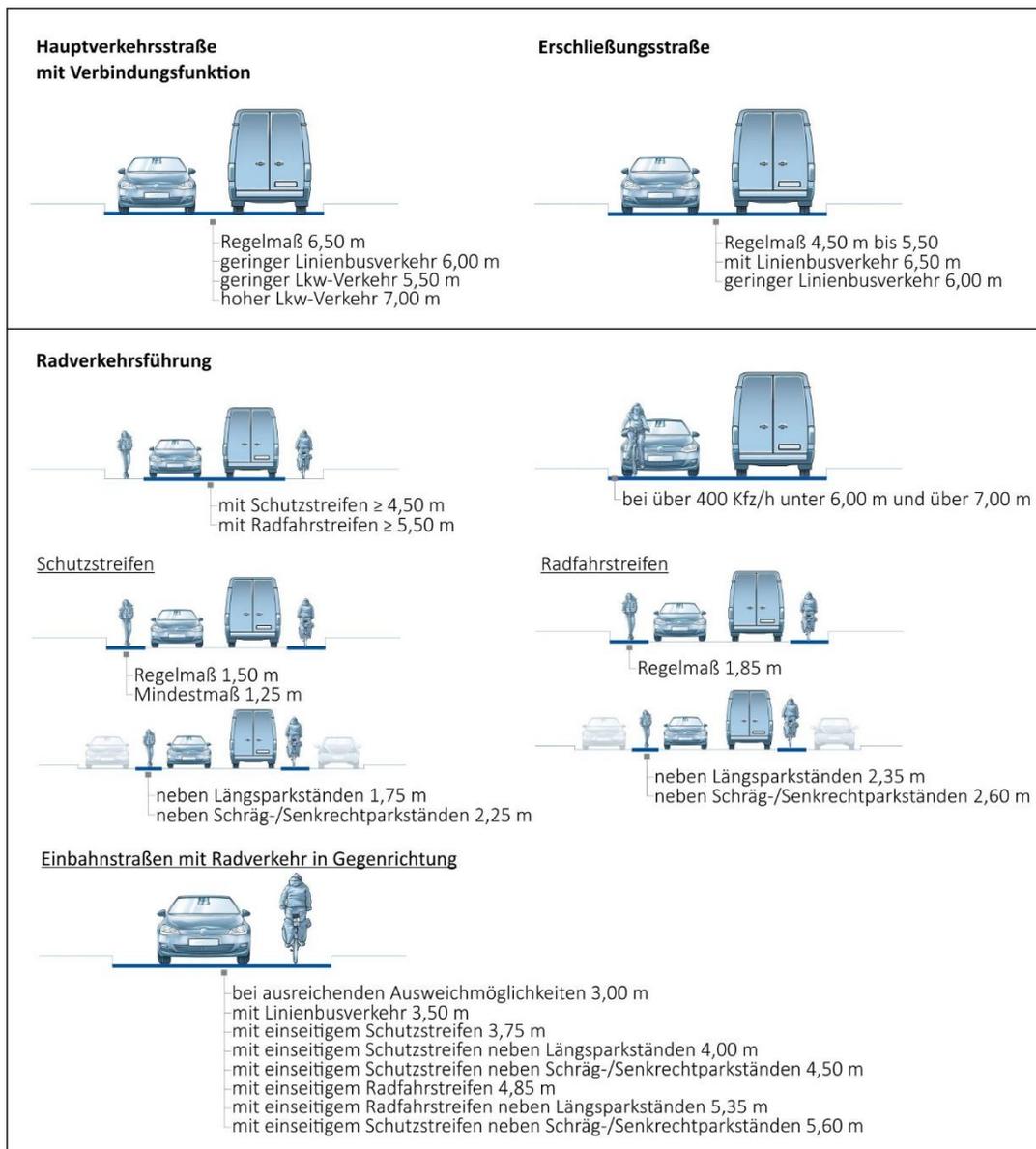


Abbildung 2.11: Parameter zur Dimensionierung der Fahrbahn nach RASt 06 [8]

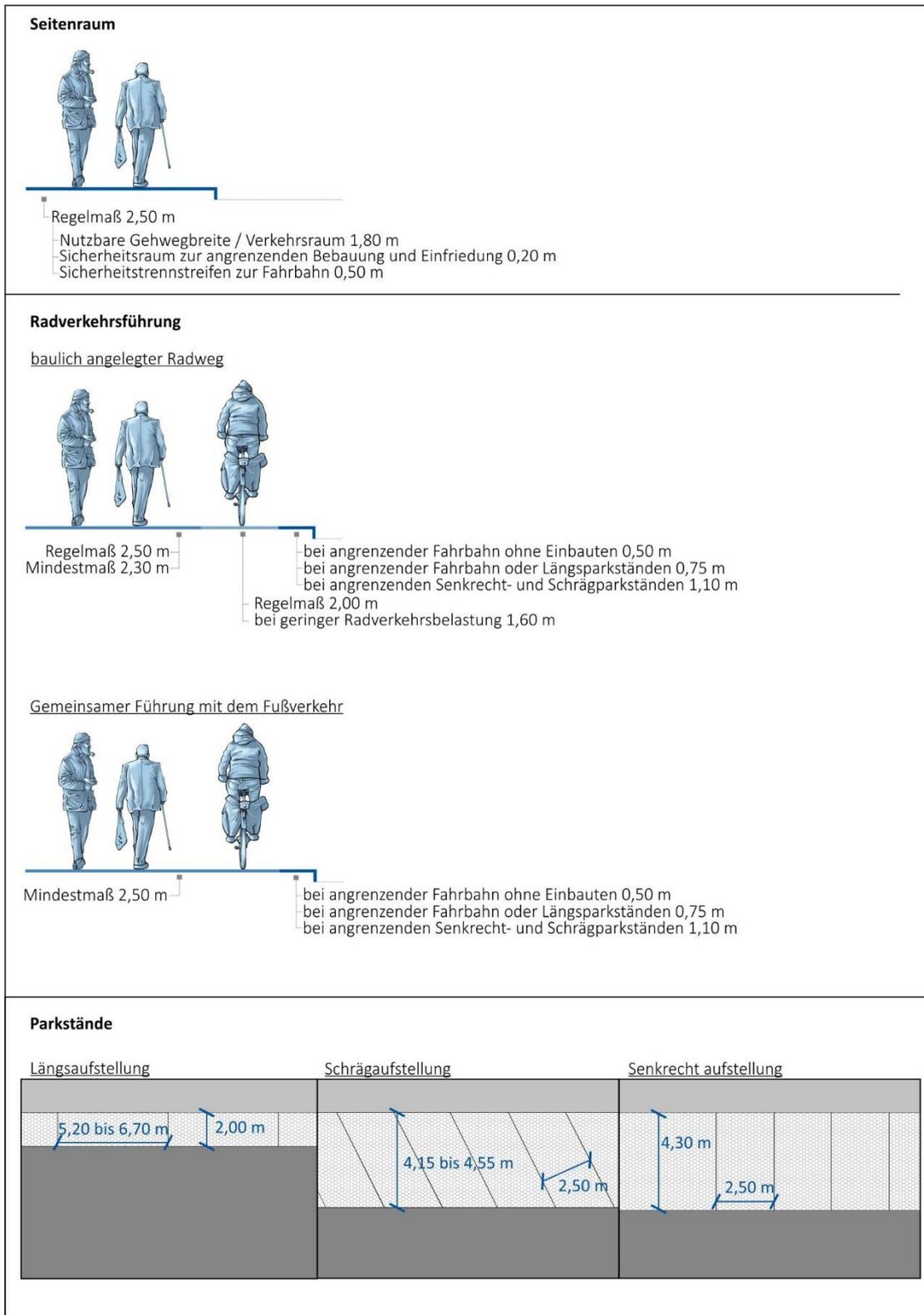


Abbildung 2.12: Parameter zur Dimensionierung des Seitenraumes nach RAS 2006 [8]

Knotenpunkte

Knotenpunkte müssen aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar hinsichtlich der Bevorrechtigung, Übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Die Anzahl der Fahrstreifen im Knotenpunkt richtet sich nach den Erfordernissen, die sich aus den angrenzenden knotenpunktfreien Strecken, aus den Abbiegerverkehrsstärken, der angestrebten Qualität der Verkehrsablaufes sowie besonderen Anforderungen des Umfeldes, ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs ergeben. Die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Knotenpunktformen stellen die derzeit gängigen Varianten der Knotenpunktgestaltung in der Entwurfsplanung dar.

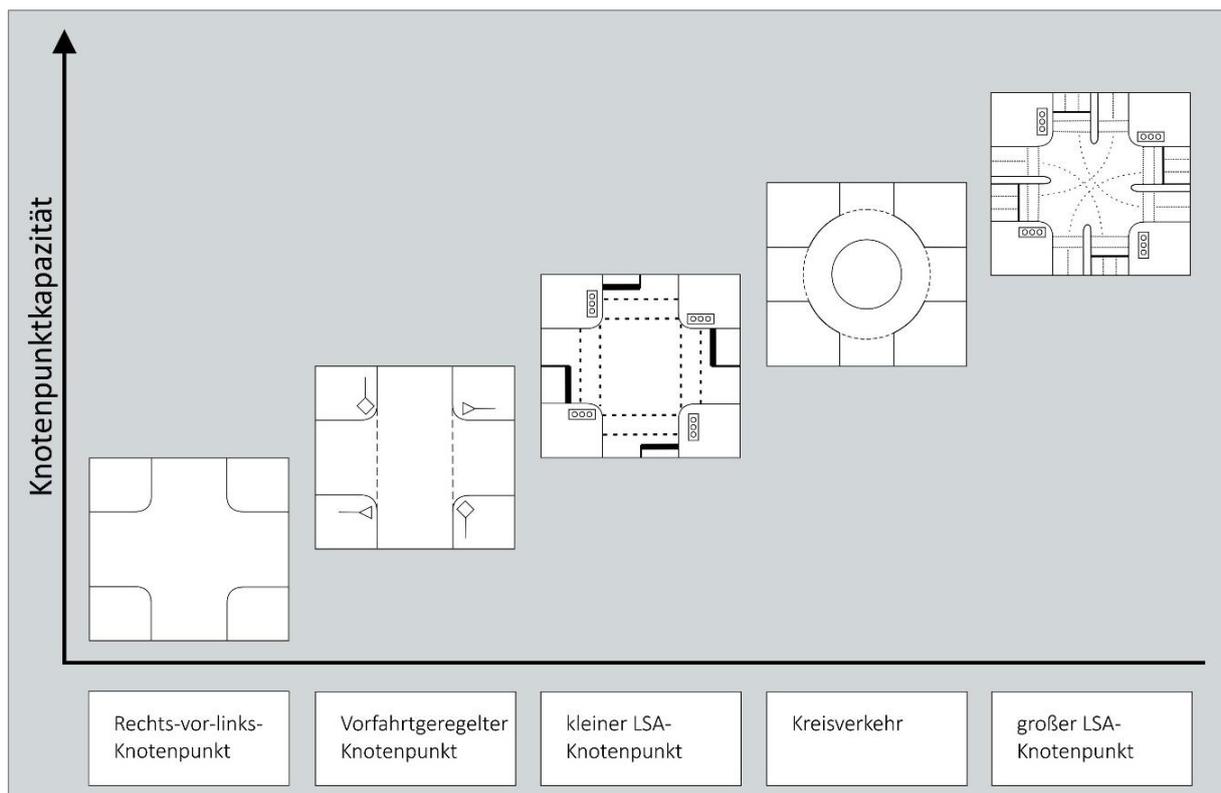


Abbildung 2.13: Einordnung unterschiedlicher Knotenpunkte nach ihrer Kapazität [1]

3 BESTANDS- UND DEFIZITANALYSE

3.1 Insel- und Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes bildet grundsätzlich die gesamte Nordseeinsel Föhr als geschlossenes Verkehrssystem. Im Zuge der Bearbeitung wurde ausgehend von der verkehrlichen und touristischen Konzentration das Hauptaugenmerk auf die Stadt Wyk gelegt. Die Insel erstreckt sich über eine Fläche von ca. 82 km². Zu Ende des Jahres 2018 umfasst die Bevölkerung 8.248 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Insel Föhr gliedert sich in elf Gemeinden und der im zentralörtlichen System des Landes Schleswig-Holstein als Unterzentrum ausgewiesenen Stadt Wyk.

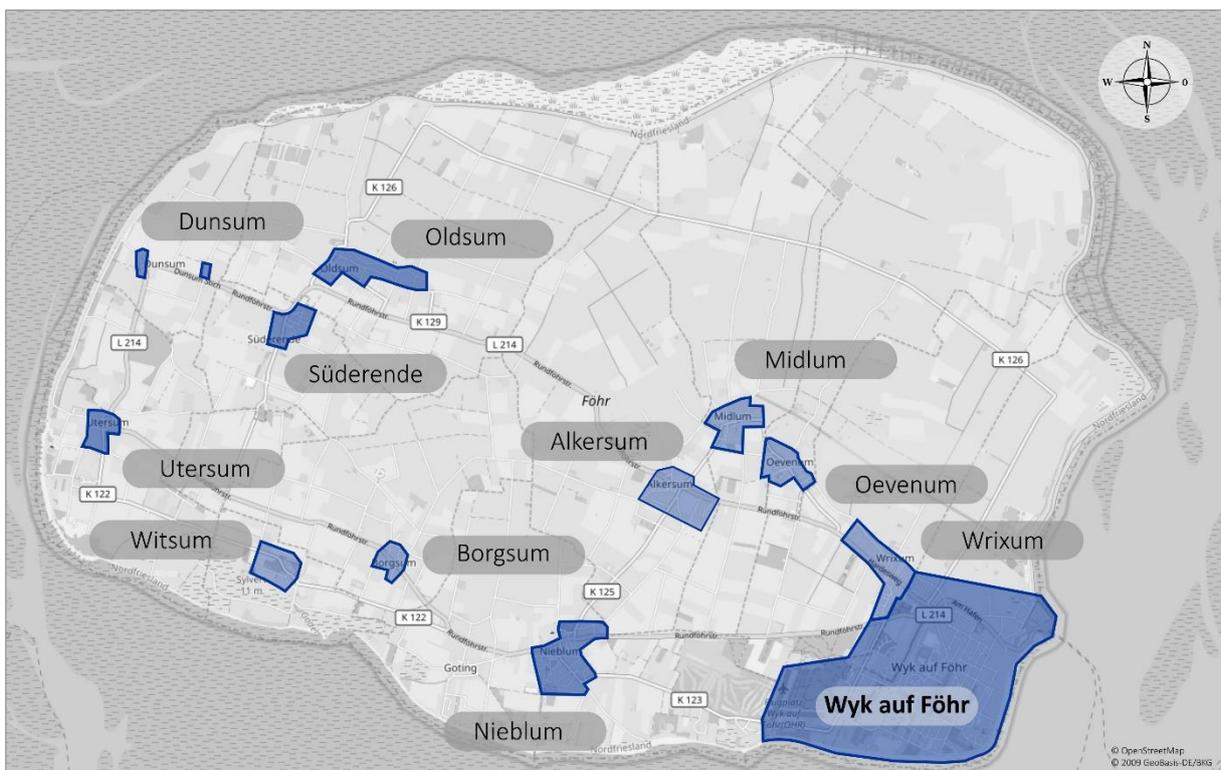


Abbildung 3.1: Räumliche Verteilung der Siedlungsstrukturen

3.1.1 Einrichtung der Daseinsvorsorge

Die Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Nahversorgung, medizinische Versorgung und Bildung) konzentrieren sich auf die Stadt Wyk auf Föhr, welche folglich ihrer Funktion als Unterzentrum gerecht wird.

Für die Nahversorgung des ländlichen Teils der Insel Föhr sind in den Gemeinden Oldsum, Utersum und Nieblum Lebensmittelgeschäfte vorhanden. Bildungseinrichtungen befinden sich in Midlum und Süderende. Die Abbildung 3.2 zeigt die räumliche Verteilung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge auf der Insel Föhr und verdeutlicht die Konzentration auf das Stadtgebiet des Unterzentrums Wyk auf Föhr.

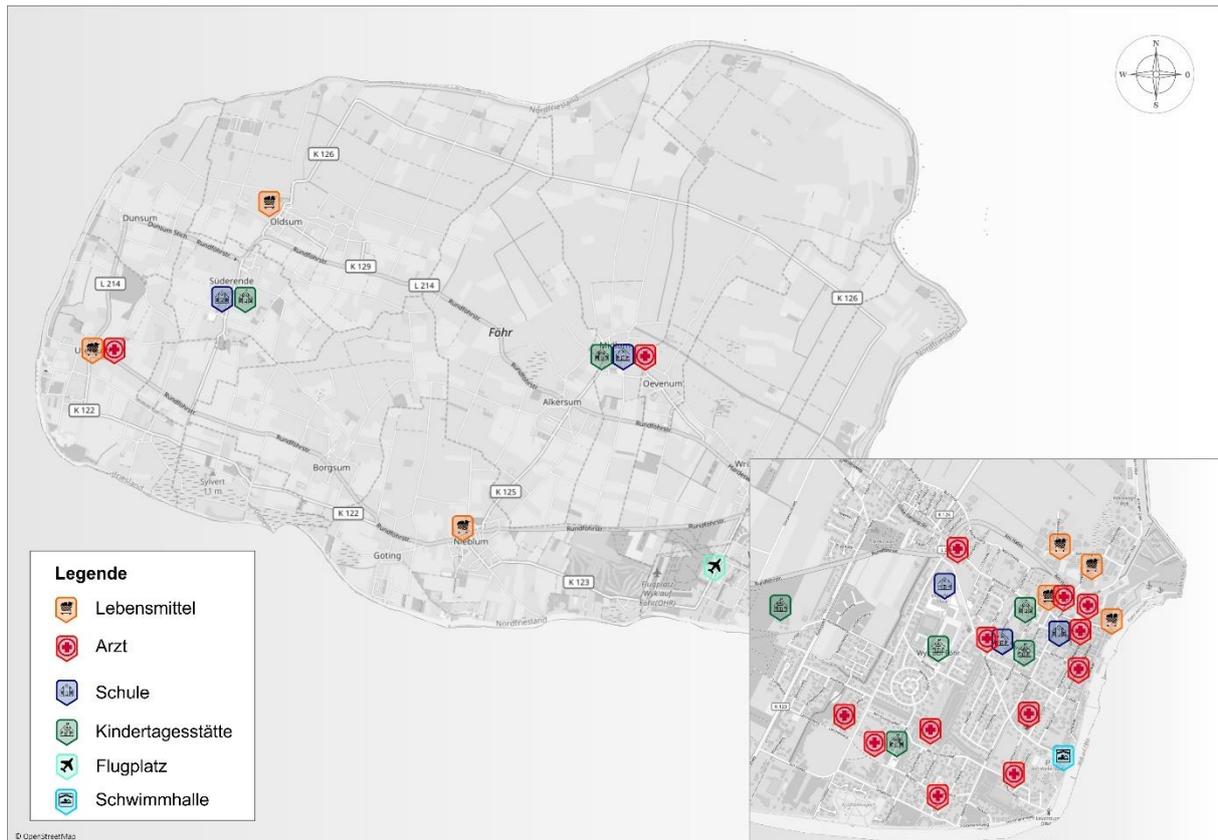


Abbildung 3.2: Räumliche Verteilung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge

3.1.2 Tourismus

Der Tourismus ist für die Insel Föhr von zentraler Bedeutung und ein charakterprägendes Element des Verkehrssystems und der Verkehrsnachfrage.

Gemäß dem *Tourismuskonzept* mit Stand November 2019 [9] konzentriert sich der Tourismus hierbei primär auf das Unterzentrum Wyk auf Föhr und im ländlichen Bereich der Insel auf die Gemeinden Nieblum und Utersum.

Der Tourismus gliedert sich grundsätzlich in Gäste, die Föhr für einen Tag besuchen und Gäste, die über mehrere Tage auf der Insel verweilen. Diese Gruppen unterscheiden sich im mobilitäts- und verkehrsbezogenen Kontext maßgeblich in ihren Anreisegewohnheiten. Bei einem längeren Aufenthalt kann davon ausgegangen werden, dass die An- und Abreise oftmals mit dem eigenen Pkw erfolgt und somit eine Pkw-Verfügbarkeit auf der Insel vorliegt. Im Falle des Tagestourismus kann hingegen primär unterstellt werden, dass der eigene Pkw auf dem Festland verbleibt und entsprechend keine Pkw-Verfügbarkeit auf der Insel vorliegt.

Angesichts der Verkehrsnachfrage ist im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes die Verkehrsmittelwahl für Wege, die innerhalb der Insel Föhr zurückgelegt werden, von zentraler Bedeutung.

Die *Föhr Tourismus GmbH* führt eine kontinuierliche Gästebefragung durch. Diese beschäftigt sich unter anderem mit der Verkehrsmittelwahl der Touristinnen und Touristen. In der folgenden Abbildung 3.3 ist das Ergebnis der letzten Befragung aufgeführt.

Es zeigt sich deutlich, dass ein Großteil der befragten Touristinnen und Touristen den Hauptteil ihrer Wege auf der Insel bereits heute mit dem Fahrrad oder Zu Fuß zurücklegen. Der eigene Pkw wurde am dritt-häufigsten genannt.

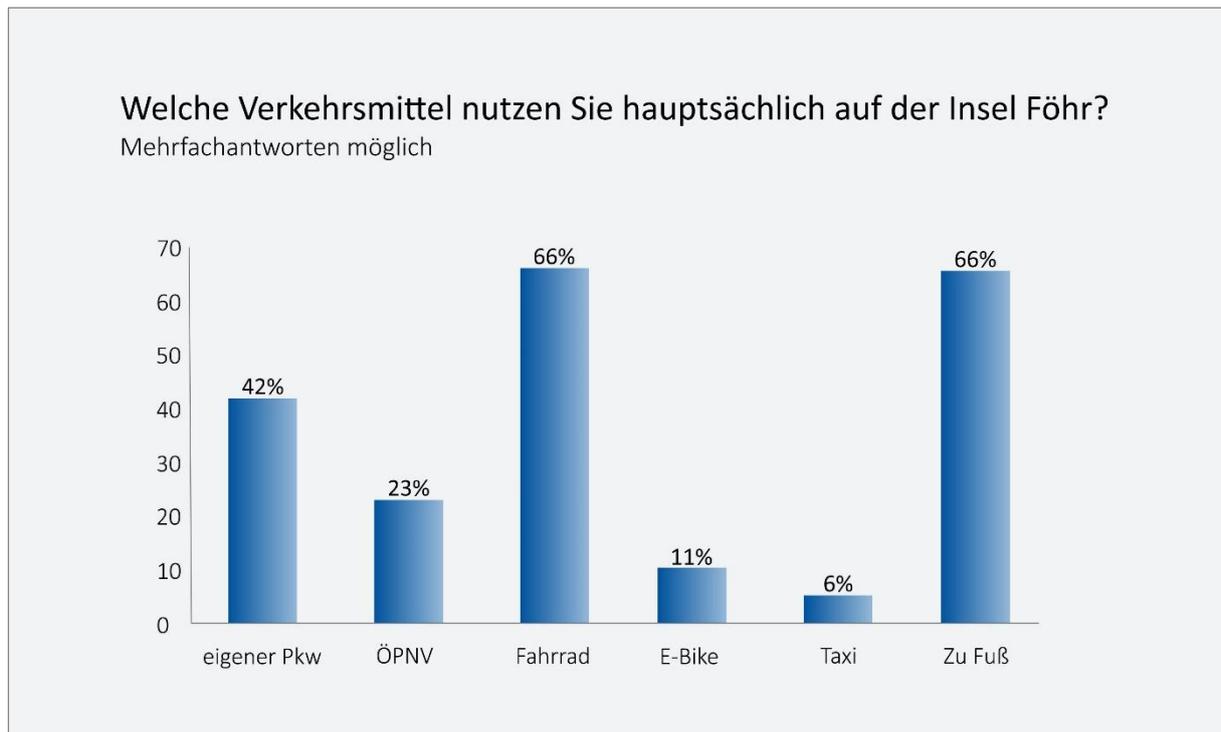


Abbildung 3.3: Verkehrsmittelwahl im Tourismus

3.2 Lage im Raum und Erreichbarkeit

Die äußere verkehrliche Erschließung legt dar, welche Verkehrsmittel in welchem Umfang grundsätzlich zur Verfügung stehen, um den zu untersuchenden Bereich zu erreichen. Aufgrund der Insellage des Untersuchungsraumes ist im Rahmen der äußeren Erschließung insbesondere die zeitliche Verfügbarkeit von großer Bedeutung.

Die Insel Föhr ist vom Festland aus über den See- und Luftweg zu erreichen. Über die Anschlusspunkte auf Seiten des Festlandes besteht Anschluss an das regionale und überregionale Straßen- und Schienennetz.



Abbildung 3.4: Äußere verkehrliche Erschließung der Insel Föhr

Luftweg

Über den Flugplatz in Wyk auf Föhr werden Privatflüge und Bedarfs-Linienflüge der *Westküstenflug GmbH* abgewickelt. Die *Westküstenflug GmbH* bedient die Relationen Wyk auf Föhr - Westerland auf Sylt, Wyk auf Föhr - Flensburg und Wyk auf Föhr - Husum bei Bedarf jeweils zweimal täglich mit einer Kapazität von bis zu fünf Fluggästen.

In Flensburg und Husum besteht Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (*Bundesautobahn A7* und *A23*) und an den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr.

Seeweg

Am Sportboothafen Wyk auf Föhr, betrieben durch den städtischen Hafenbetrieb, stehen Liegeplätze für private Boote zur Verfügung.

Das Rückgrat der äußeren verkehrlichen Erschließung bildet die Fährverbindung zwischen Dagebüll und Wyk auf Föhr mit einer Überfahrtszeit von rund 50 Minuten. Die Verbindung wird von der *Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R. GmbH)* betrieben. Die eingesetzten Fähren verfügen über eine Kapazität von rund 1.200 Passagieren und 75 Pkw. Die Anzahl der angebotenen Verbindungen sowie die Bedienzeit für das Jahr 2020 sind saison- und tagesabhängig und in der folgenden Tabelle 3.1 aufgeführt.

Tabelle 3.1: Fahrplan Fährverbindung Dagebüll - Wyk auf Föhr

	Sommerfahrplan		Frühjahr-/Spätsommerfahrplan		Winter- / Herbstfahrplan	
	ab Dagebüll	ab Wyk auf Föhr	ab Dagebüll	ab Wyk auf Föhr	ab Dagebüll	ab Wyk auf Föhr
Mo - Do	12	11	12	12	10	10
Fr	14	12	13	12	10	10
Sa + So	13	13	11	11	7	8
Mo - Do	5.00 bis 19.00 Uhr	5.00/6.00 bis 18.40	5.00 bis 19.00 Uhr	5.00 bis 18.40 Uhr	6.10 bis 18.45 Uhr	5.00/6.00 bis 18.40 Uhr
Fr	5.00 bis 20.00 Uhr	6.00 bis 18.40 Uhr	5.00 bis 20.00 Uhr		6.10 bis 20.00 Uhr	6.00 bis 18.40 Uhr
Sa + So	07.15 bis 20.00/ 21.00	6.00 bis 20.00 Uhr	7.15 bis 20.00 Uhr		6.00 bis 18.40 Uhr	

Der Fähranleger ist direkt über den Bahnhof Dagebüll-Mole an das Schienennetz angebunden. Dieser wird von der Regionalbahn 65 (Niebüll - Dagebüll) sowie vom Fernverkehr der *Deutschen Bahn AG* bedient. Folglich ist der Bahnhof Dagebüll-Mole in das schienengebundene Nah- und Fernverkehrsnetz eingebunden. Über den Bahnhof in Niebüll besteht darüber hinaus ebenfalls Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr.

Bei einer Anreise mit der Bahn steht den Gästen ein Gepäckservice vom Abreiseort bis zum Ziel seitens der *Deutschen Bahn AG* gegen Zahlung einer Gebühr zur Verfügung. Zur Erleichterung der Buchung ist das Fährangebot der *W.D.R. GmbH* in das Buchungsportal der *Deutschen Bahn AG* in Form einer DB/See-Fahrkarte implementiert. Diese gilt am An- und Abreisetag ebenfalls für die Nutzung der Linienbusse auf Föhr zur Erreichung des finalen Zielortes (Ferienunterkunft, Heimatort) ohne zusätzliche Gebühr.

Für die Fährverbindung gelten zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes die in Tabelle 3.2 aufgeführten Gebühren.

Tabelle 3.2: Fahrpreise (Stand: 01.01.2021)

Einfache Fahrt	9,20 €
Ermäßigte einfache Fahrt ¹	4,60 €
Hin- und Rückfahrkarte	14,80 €
Ermäßigte Hin- und Rückfahrkarte ¹	7,40 €
Wochenkarte	40,80 €
Monatskarte	161,00 €
Fahrrad Hin- und Rückfahrkarte	6,50 €
Pkw Hin- und Rückreise ²	116,00 €
¹ Ermäßigung gilt für Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren	
² Frachttarif für Fahrzeuge richtet sich nach der Länge des Fahrzeuges; hier Bemessungsfahrzeug mit einer Länge unter 5,00 m	

Informationen bezüglich Abfahrzeiten, Ticketbuchung, Aufenthalt an Bord und Barrierefreiheit stehen auf dem Internetauftritt der *W.D.R. GmbH* und App-basiert zur Verfügung. Die Fahrpläne liegen sowohl digital als auch analog als Printmedium vor. Die Buchung erfolgt über das Onlineportal und der App der *W.D.R. GmbH*, Vorort am Fähranleger oder im Parkcenter des Inseelparkplatzes in Dagebüll.

Inseelparkplatz Dagebüll

Für Anreisende besteht die Möglichkeit das Kfz am Festland auf dem *Inseelparkplatz* in Dagebüll abzustellen und die Anreise auf die Insel Föhr ohne eigenes Kfz fortzusetzen. Das Parkraumangebot umfasst ca. 2.700 Parkstände, welche im Freien und innerhalb einer zuschlagpflichtigen Parkgarage angeordnet sind.

Die Entfernung zum Fähranleger beträgt ca. 700 m (10 Minuten Fußweg). Zwischen dem Parkplatz und dem Fähranleger verkehrt abgestimmt auf den Fährfahrplan ein kostenloser Shuttlebus.

Der Parkplatz ist ganztägig geöffnet. Das Parkcenter sowie die Fahrkartenautomaten sind von 6.00 bis 20.00 Uhr zugänglich. Die Schalter innerhalb des Parkcenters sind von Montag bis Donnerstag von 06.30 bis 15.00 Uhr und Freitag bis Sonntag von 06.30 bis 20.00 Uhr besetzt.

Auf dem Inseelparkplatz in Dagebüll besteht für Anreisende die Möglichkeit, ihr Fahrzeug bei einer in unmittelbarer Nähe des Parkplatzes angesiedelten Kfz-Werkstatt für Wartungs- und Reparaturarbeiten abzugeben und folglich die Parkzeit effektiv zu nutzen. Dieses Angebot wird über einen Aushang im Parkcenter des Inseelparkplatzes kommuniziert.

In Tabelle 3.3 sind die seitens des Betreibers des Inseelparkplatzes der *W.D.R. GmbH* erhobenen Parkgebühren aufgeführt. Anwohnerinnen und Anwohnern der Insel Föhr steht über die Buchung einer sog. Dauerkarte eine Abstellmöglichkeit für den eigenen Pkw auf dem Festland zur Verfügung.

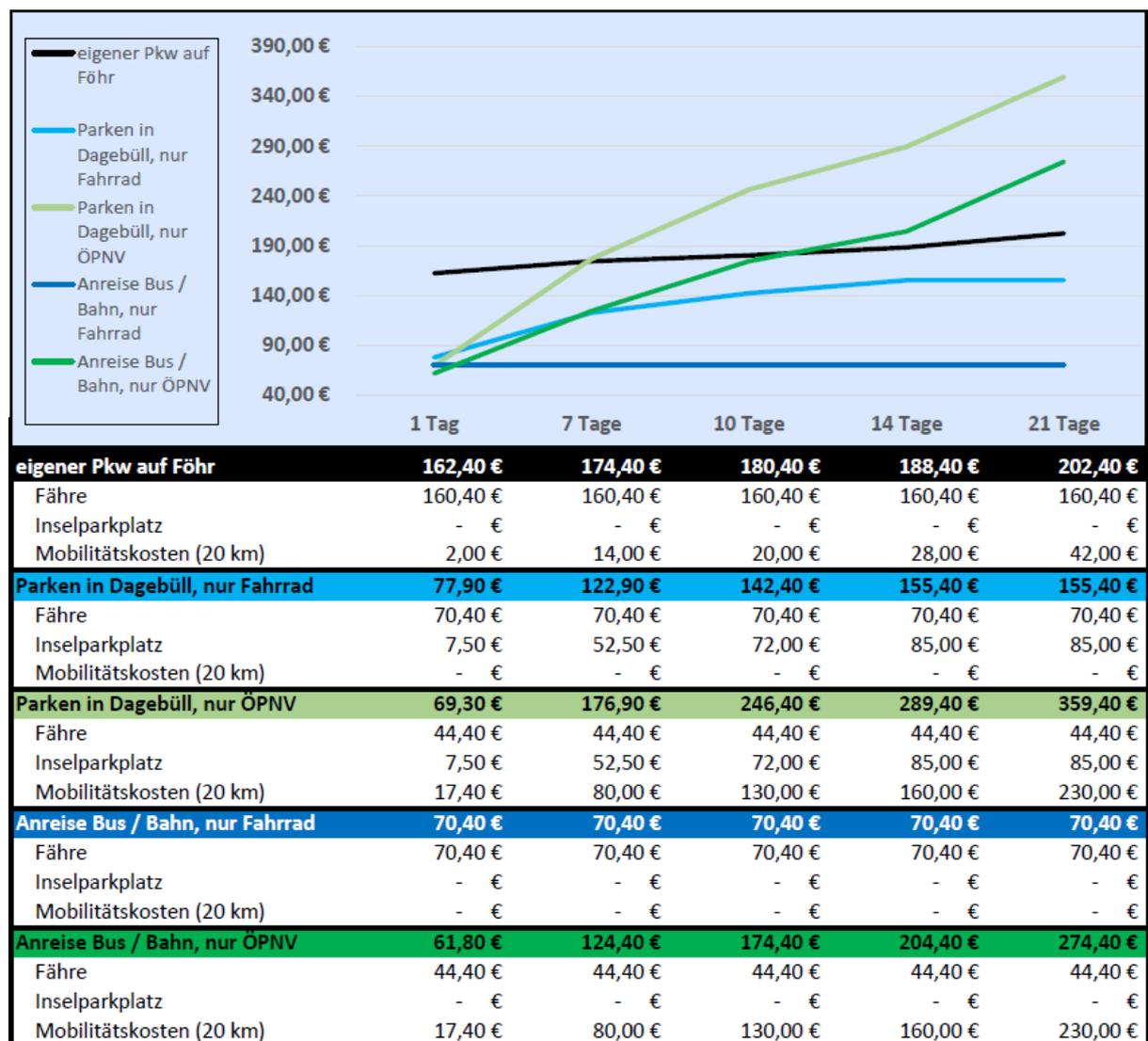
Tabelle 3.3: Parkgebühren Inselfparkplatz Dagebüll

Abstelldauer	Gebühren	
0 bis 30 Minuten	frei	
30 Minuten bis 3 Stunden	3,00 €	
3 bis 7 Stunden am ersten Tag	4,00 €	
7 bis 24 Stunden	7,50 €	
1. bis 7. Tag	7,50 €	
8. bis 12. Tag	6,50 €	
13. bis 30. Tag	frei	
Aufpreis für Garagenstellplatz (pro 24 lfd. Stunde)	2,50 €	
Dauerkarten¹	Außenbereich	Garage
1 Monat	85,00 €	115,00 €
2 Monate	135,00 €	210,00 €
3 Monate	185,00 €	305,00 €
4 Monate	235,00 €	400,00 €
Abo (pro Monat)	50,00 €	95,00 €

¹zwei registrierbare Fahrzeuge pro Stellplatz, 6 registrierbare Fahrzeuge pro Stellplatz im Abo

Mobilitätskosten

Wie dargestellt besteht für Anreisende die Möglichkeit ihr Fahrzeug in Dagebüll auf dem Inselparkplatz abzustellen und die Anreise ohne eignen Pkw fortzusetzen oder den eigenen Pkw mit auf die Insel zu nehmen. In der folgenden Abbildung werden die Mobilitätskosten für die Varianten exemplarisch gegenübergestellt. Betrachtet werden die Mobilitätskosten für An- und Abreise von und nach Dagebüll, die Parkgebühren beim Inselparkplatz sowie die täglichen Mobilitätskosten auf der Insel Föhr bei einer Fahrtweite von 20 km je Tag für eine Familie bestehend aus zwei Erwachsenen und zwei Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren.



Für Tagesgäste lohnt sich die Mitnahme des eigenen Pkw monetär betrachtet nicht und im Regelfall erfolgt daher die Anreise zu Fuß oder mit dem Fahrrad bei Nutzung des Inselparkplatzes in Dagebüll. Gäste, die mit dem Pkw nach Dagebüll gelangen und eine Woche auf der Insel Föhr verweilen, haben etwa die gleichen Mobilitätskosten, wenn Sie sich für eine Pkw-Mitnahme oder wenn Sie sich für das Parken in Dagebüll und die Nutzung des ÖPNV auf der Insel entscheiden. Somit besteht nur noch ein monetärer Vorteil für die Gäste, die in Dagebüll parken und auf der Insel Föhr ausschließlich das eigene

Fahrrad nutzen. Sobald eine ÖPNV-Nutzung oder Leihgebühren für ein Fahrrad dazukommen, besteht bei einem Aufenthalt ab einer Woche annähernd kein finanzieller Anreiz, den eigenen Pkw auf dem Festland zu lassen. Bei einer Aufenthaltsdauer von mehr als einer Woche fallen insbesondere die ÖPNV-Kosten im Vergleich zur Pkw-Nutzung deutlich höher aus.

Nachfolgend werden mögliche monetäre Ansätze zur Steigerung der Akzeptanz einer Anreise ohne eigenen Pkw aufgezeigt.

- Senken der Parkgebühren beim Inselfparkplatz,
- Senken der ÖPNV-Gebühren auf der Insel Föhr,
- Erhöhen der Frachttarife für Pkw.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl nicht nur monetär getroffen werden. Insbesondere bei jungen Familien kann ein Verzicht auf den eigenen Pkw aufgrund hoher Transportmengen und der gewohnten Bequemlichkeit nicht zwingend durch Kostenanpassungen erreicht werden. Daher wird eine deutlich höhere Wirksamkeit bei den Maßnahmen der Angebotsbereitstellung (Pull-Effekt) und nicht in erster Linie bei der Verteuerung von Tarifen (Push-Effekt) gesehen. Um die Bürgerinnen und Bürger der Insel Föhr durch Tarifierpassungen nicht negativ zu beeinträchtigen sollte bei jeglicher Preisgestaltung ein Sondertarif für Insulaner erhalten bleiben.

3.3 Kfz-Verkehr

Die Erschließung der Insel Föhr erfolgt für den Kfz-Verkehr generell über die als Landstraße klassifizierte *L 214*, über welche die Gemeinden und die Stadt Wyk auf Föhr untereinander verbunden sind. Das übergeordnete Straßennetz, das die Verbindungsfunktion auf der Insel übernimmt, setzt sich folglich aus dem klassifizierten Straßennetz zusammen. Wobei die Kreisstraßen eine deutlich untergeordnete Rolle spielen.

Das untergeordnete innerstädtische Straßennetz der Stadt Wyk auf Föhr sowie die innergemeindlichen Straßen übernehmen größtenteils eine Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion.

Innerhalb der Gemeinden Nieblum, Borgsum, Utersum, Alkersum, Dunsum und Wrixum setzt sich der Verlauf der *L 214* durch die Gemeindegebiete fort. Da auf der Landstraße Kfz-Verkehre gebündelt werden und folglich ein erhöhtes Kfz-Aufkommen herrscht, kommt es mitunter innerhalb der Gemeindegebiete aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und der unter anderem stark historisch geprägten Ausgestaltung der Straßenräume zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. In den folgenden Bildern ist dies exemplarisch an der Gemeinde Nieblum verdeutlicht.



Abbildung 3.5: Straßenraumgestalt L 214 im Zuge der geschlossenen Ortschaft der Gemeinde Nieblum

3.3.1 Kfz-Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens im Planungsraum wurden am Donnerstag, dem 18.07.2019 durch die *Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH* videoautomatische Verkehrserhebungen gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 12* [10] an acht relevanten Knotenpunkten auf der Insel Föhr über einen Zeitraum von acht Stunden durchgeführt.

Innerhalb der Erhebungszeiträume von 09.00 bis 13.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr wurde das An- und Abreise-induzierte Verkehrsaufkommen des Fährbetriebes für sechs Fährankünfte und sieben Fährabfahrten abgedeckt.

Die stärkste Verkehrsbelastung innerhalb des acht-stündigen Erhebungszeitraumes weist der Knotenpunkt *Landesstraße L 214 / Boldixumer Straße* mit einer Kfz-Verkehrsstärke von 7.465 Kfz/8h auf. Die im Rahmen der Verkehrserhebung aufgenommenen Knotenpunkte innerhalb des Bereiches Föhr Land weisen erwartungsgemäß eine geringere Verkehrsbelastung als die Knotenpunkte innerhalb

des Stadtgebietes Wyk auf Föhr auf. Entsprechend zeigt sich ein quantitatives Kfz-Verkehrsgefälle von Ost nach West. Dieses Auslastungsgefälle gilt analog für den erhobenen Schwerverkehr.

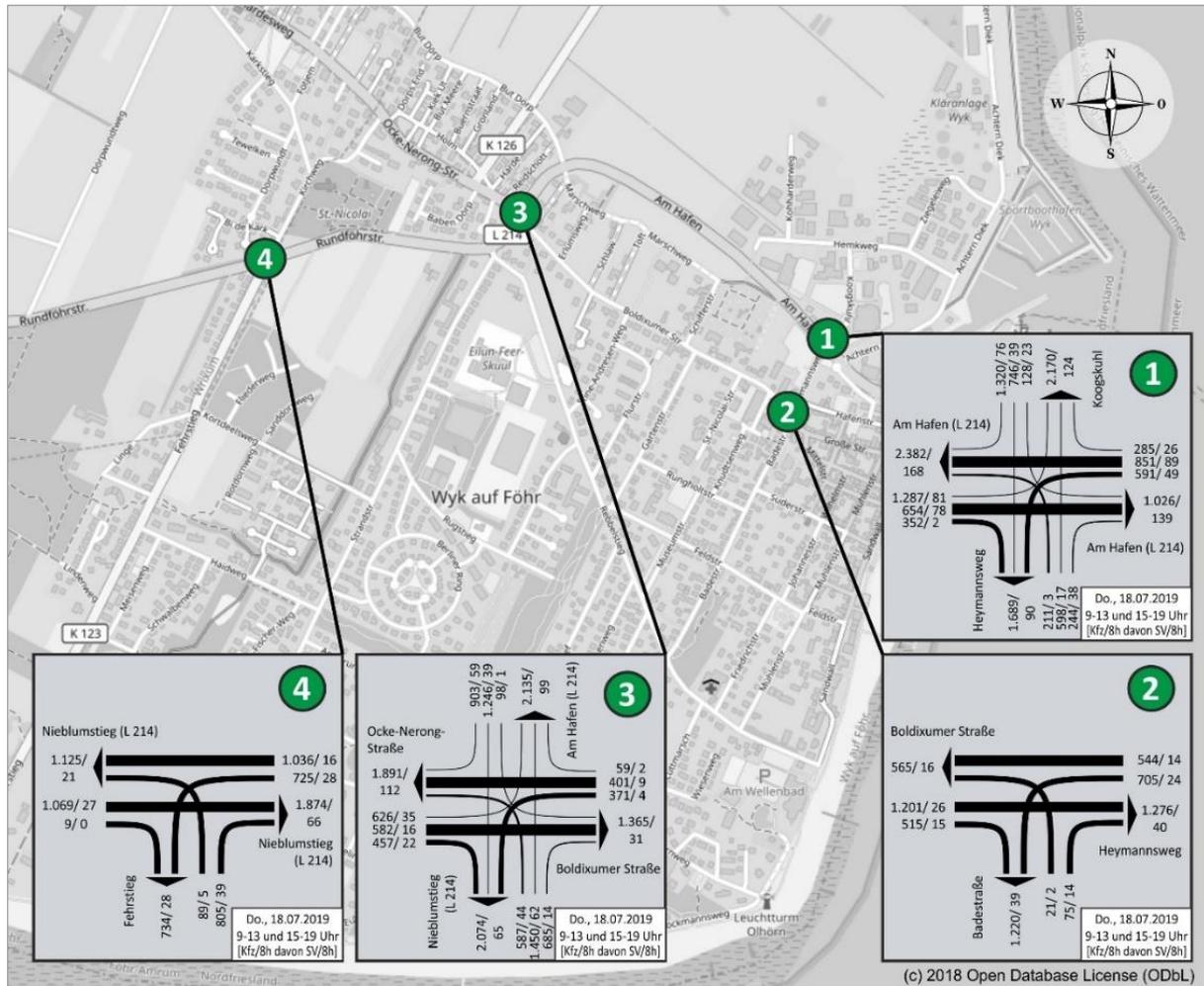


Abbildung 3.6: Verkehrserhebung Wyk auf Föhr - Analyse 2019

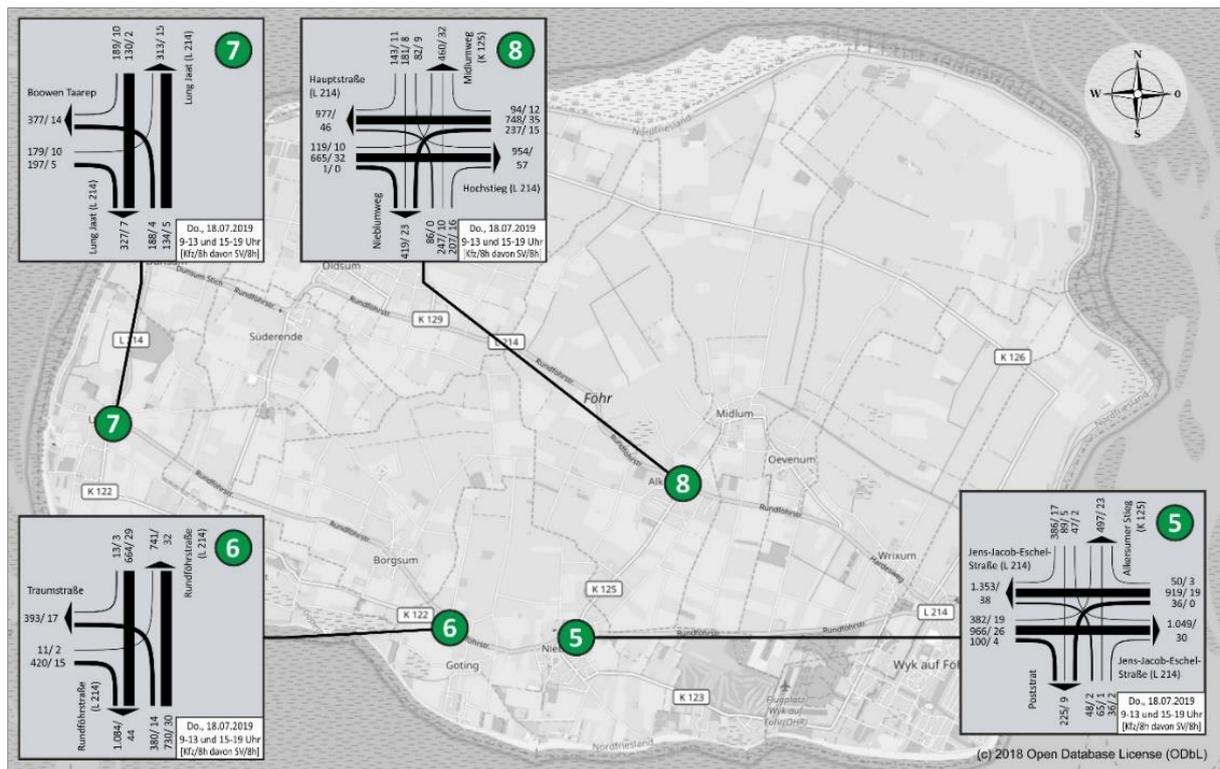


Abbildung 3.7: Verkehrserhebung Föhr Land - Analyse 2019

Die für die Verkehrsplanung relevante maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV, MSV_{SV}) beläuft sich im Erhebungszeitraum unter Einfluss touristischer Verkehre auf den späten vormittäglichen Erhebungszeitraum. Für touristisch geprägte Regionen ist die Verschiebung der Spitzenbelastung von den morgendlichen Stunden (erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Arbeitsbeginn) in den späten vormittäglichen Bereich ein gängiges Bild, da in dieses Zeitfenster ein Großteil des freizeitinduzierten Verkehrs stattfinden.

Die Spitzenbelastung entfällt am höchst belasteten Knotenpunkt *Am Hafen (L 214) / Boldixumer Straße* auf den Zeitraum von 11.15 bis 12.15 Uhr bei einer erhobenen Kfz-Verkehrsstärke von 1.059 Kfz/h. Hiervon entfallen 3,3 % auf den Schwerverkehr. Das bereits innerhalb des acht-stündigen Erhebungszeitraumes zu erkennende Kfz-Belastungsgefälle zeigt sich ebenfalls bei Betrachtung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken mit einer Spitzenbelastung von 1.059 Kfz/h in Wyk auf Föhr im Osten der Insel Föhr und 139 Kfz/h im Knotenpunkt *Lung Jaat (L 214) / Boowen Taarep* in der Gemeinde Utersum im Westen der Insel.

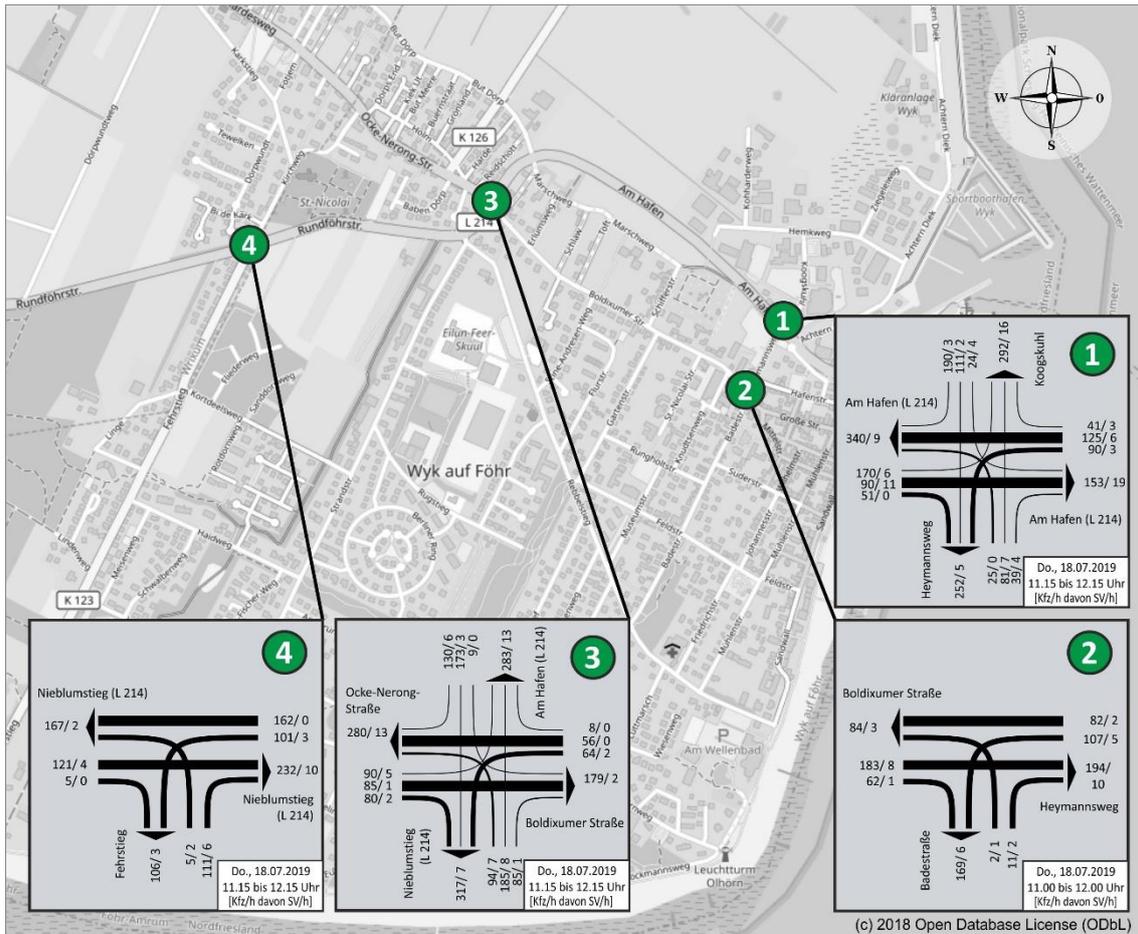


Abbildung 3.8: Maßgebende stündliche Verkehrsstärke Wyk auf Föhr - MSV, MSV_{SV}

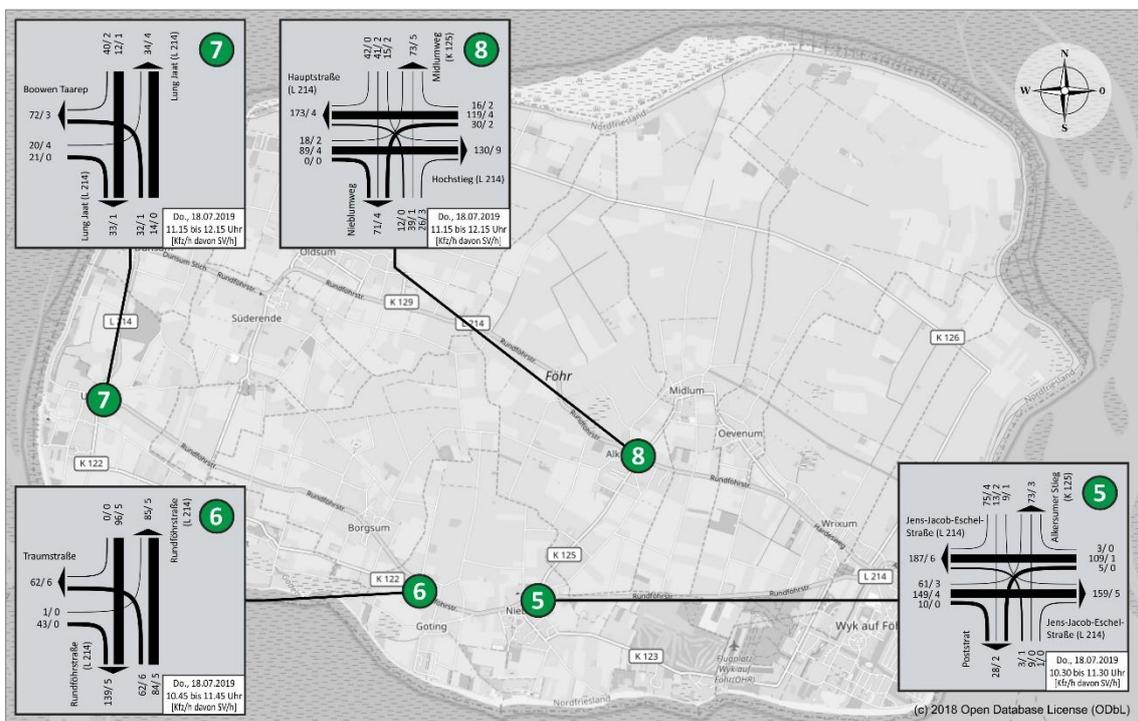


Abbildung 3.9: Maßgebende stündliche Verkehrsstärke Föhr Land - MSV, MSV_{SV}

Aus der Verkehrserhebung und bekannten verkehrlichen Parametern aus der wiederkehrenden *Straßenverkehrszählung SVZ* des Bundes lassen sich die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen über alle Tage des Jahres (DTV) für die relevanten Streckenzüge bestimmen. Die Belastung DTV 2019 wird nachfolgend als Kfz-Verkehr [Kfz/24h] sowie dem davon anteiligen absoluten Schwerverkehr [SV>3,5t/24h] dargestellt.

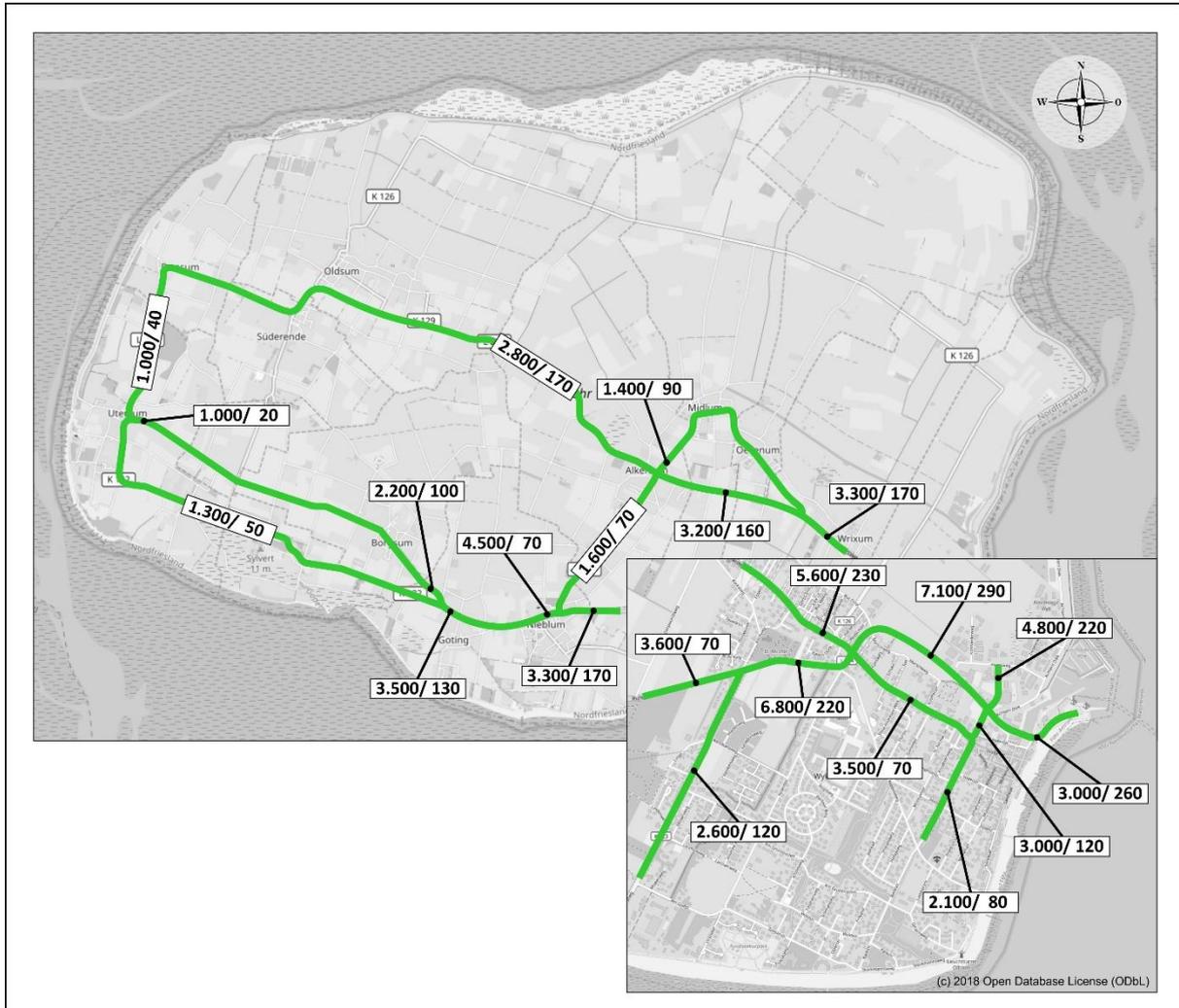


Abbildung 3.10: Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke - DTV, DTV_{sv}

3.3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung, Pkw-Verkehr

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Frage gestellt, warum die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Pkw getroffen wird. Die häufigste Antwort war der Transport (19 %) z.B. von Einkäufen. Weiter wurden die Zeitersparnis (16 %) und das unzureichende ÖPNV-Angebot (13 %) genannt. Des Weiteren wurden Impulse gegeben, wie aus Sicht der Befragten der touristische Kfz-Verkehr verringert werden kann.

Öffentlichkeits-
beteiligung

Wie kann Ihrer Meinung nach der touristische Pkw-Verkehr auf der Insel Föhr verringert werden?

„Fährpreise für Touristinnen und Touristen erhöhen“

„Dichter Takt im ÖPNV“

„Kostenloser ÖPNV“

„Besseres ÖPNV-Angebot“

„Günstige Parkmöglichkeiten in Dagebüll“

„Zuverlässige Bahnverbindung“

3.3.3 Verkehrsregelungen

Grundsätzlich gilt auf der Insel Föhr innerhalb geschlossener Ortschaften als zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Außerhalb der geschlossenen Ortschaften ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf 70 und 50 km/h im klassifizierten Straßennetz beschränkt.

Im nachfolgenden Bild wird die grundsätzliche Verkehrsregelung im Bereich Föhr Land innerhalb des übergeordneten Straßennetzes mit Verbindungsfunktion (*Landstraße L 214*) dargestellt.

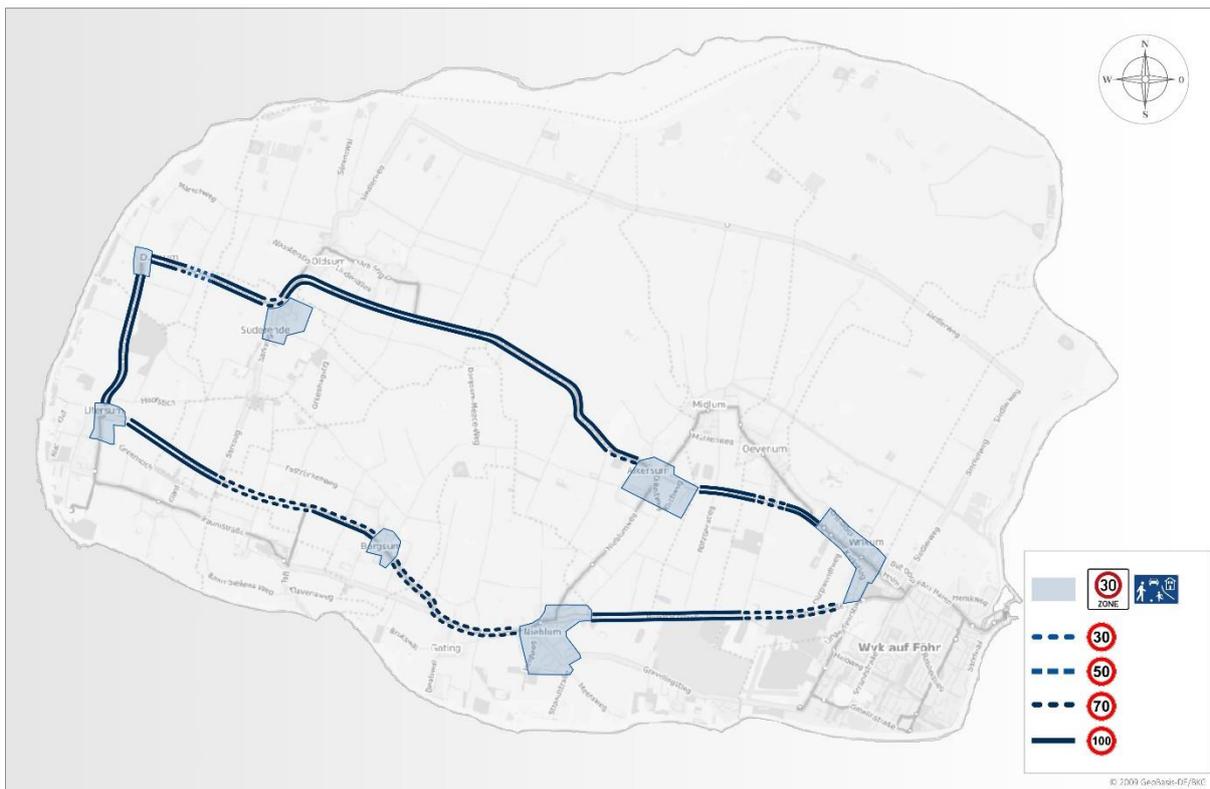


Abbildung 3.11: Grundzüge der Verkehrsregelung Föhr Land

Überwiegend ist auch innerhalb der Stadt Wyk das Straßenverkehrsnetz als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Dementsprechend gilt an den Knotenpunkten im Grundsatz die Vorfahrtregelung *Rechts-vor-links*. Abweichungen sowie Einbahnstraßenregelungen sind in Abbildung 3.12 dargestellt.

Da die Fußgängerzone vornehmlich dem Aufenthalt dient, ist die Nutzung der Flächen durch den Kfz-Verkehr zeitlich reglementiert. Der Liefer- und Anwohnerverkehr ist auf den Zeitraum von 07.00 bis 11.00 Uhr begrenzt. Ankommenden und abfahrenden Gästen ist die Nutzung der Fußgängerzone mit Pkw für eine Stunde gestattet.

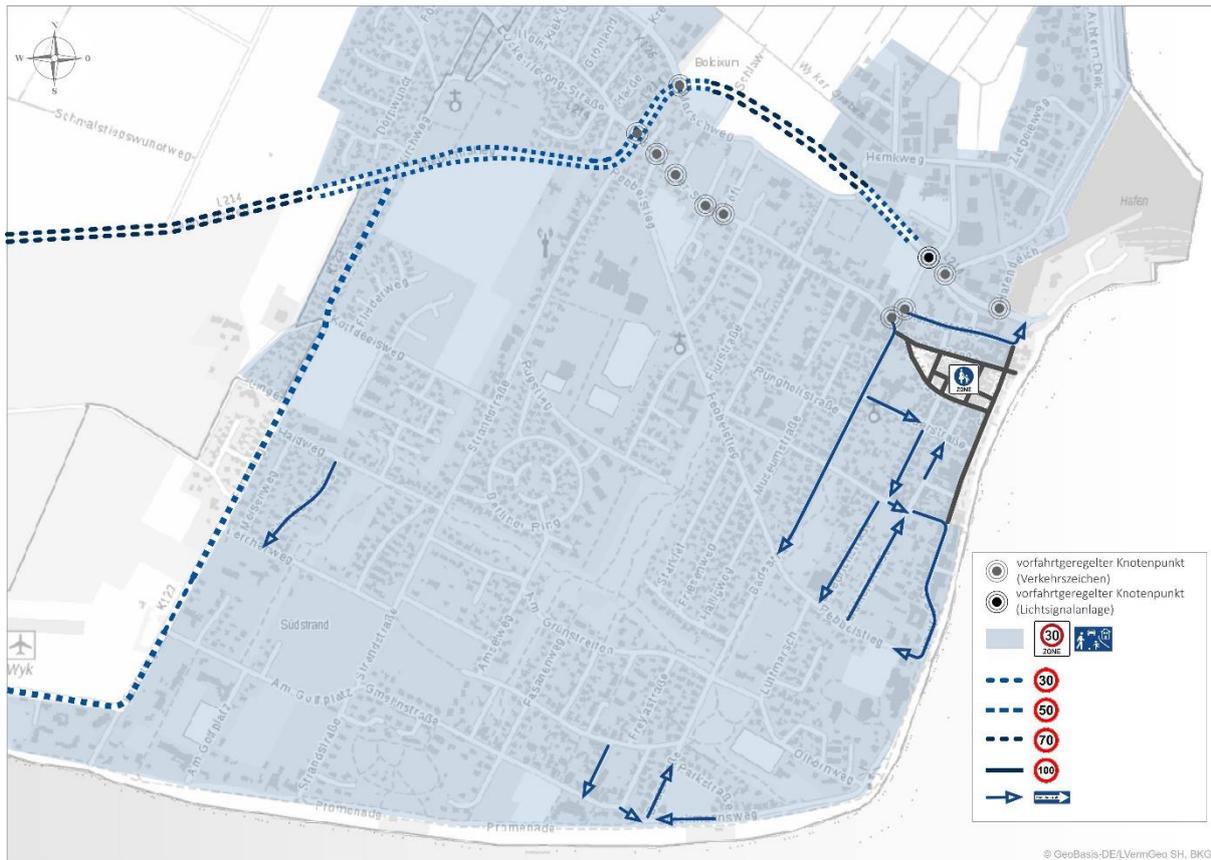


Abbildung 3.12: Grundzüge der Verkehrsregelung Wyk auf Föhr

3.3.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Anlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr stehen inselweit an wichtigen Quellen und Zielen zur Verfügung. Da sich das Kfz-Verkehrsaufkommen primär auf die Stadt Wyk konzentriert und sich eine entsprechend höhere Parkraumnachfrage einstellt, zeigt die folgende Übersicht in Abbildung 3.13 das relevante Parkraumangebot innerhalb des Stadtgebietes.

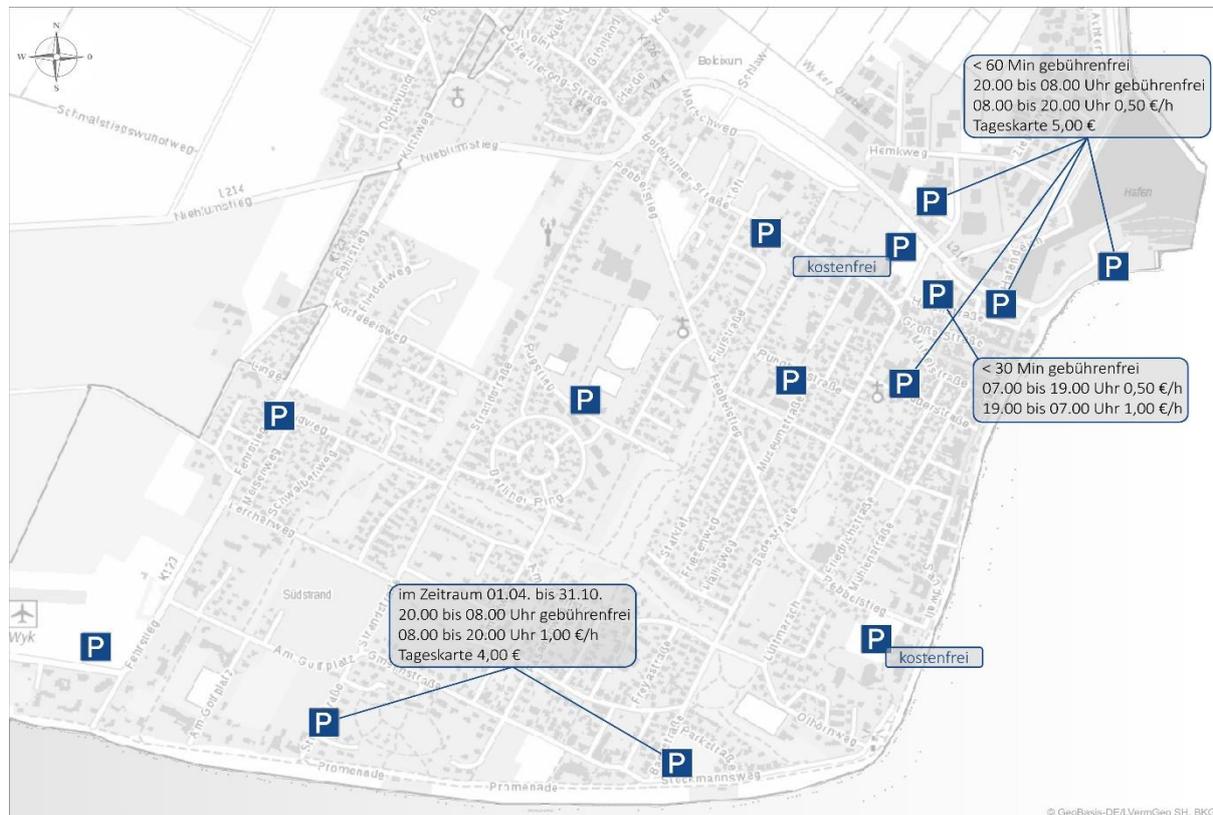


Abbildung 3.13: Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehres innerhalb des Stadtgebietes Wyk auf Föhr

Neben kostenpflichtigen Parkplätzen stehen in Wyk am Knotenpunkt *Am Hafen (L 214) / Heymannsweg* und am Flugplatz kostenfreie Parkplätze zur Verfügung. Die *Föhr Tourismus GmbH* verweist darüber hinaus auf ihrem Internetauftritt auf den Parkplatz des *Aquaföhr* als kostenlosen Parkplatz innerhalb der Stadt Wyk auf Föhr. Bei den Parkplatz des Freizeit- und Wellnessbades *Aquaföhr* handelt es sich neben den Parkplätzen für Besucher der Einrichtung auch um im Rahmen von Bauvorhaben abgelöste Stellplätze, die nicht auf dem entsprechenden Privatgrund aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit errichtet werden konnten.

Gemäß der gültigen *Amtsverordnung über Parkgebühren im Bereich der Stadt Wyk auf Föhr* [11] wird für die ausgewiesenen Parkflächen in den Straßenzügen

- *Hafenstraße,*
- *Feldstraße,*
- *Mühlenstraße,*
- und *Sandwall*

Im Zeitraum von 20.00 bis 07.00 Uhr keine Parkgebühr erhoben. Im Zeitraum von 07.00 bis 20.00 Uhr wird eine Parkgebühr von 0,50 € je angefangene 30 Minuten erhoben. Für die maximale Parkdauer von 3 Stunden wird eine Höchstgebühr von 3,00 € erhoben.

Für die ausgewiesenen Parkflächen innerhalb der *Badestraße* wird im Zeitraum von 20.00 bis 08.00 Uhr ebenfalls keine Parkgebühr erhoben. Im Zeitraum von 08.00 bis 20.00 Uhr ist eine Gebühr in Höhe von 0,50 € je angefangene 30 Minuten veranschlagt. Für die maximale Parkdauer von 3 Stunden wird im Zuge der *Badestraße* ebenfalls eine Höchstgebühr von 3,00 € erhoben.

Bei der Nutzung der gebührenpflichtigen Parkplätze *Am Königsgarten (Amtsverwaltung)*, *Sauerlandparkplatz* sowie im Bereich des Südstrandes innerhalb des *Stockmannsweges* und der *Strandstraße* besteht über die Entrichtung einer Jahresgebühr die Möglichkeit einen Stellplatz zu mieten.

3.4 Radverkehr

Die Radverkehrsführung erfolgt inselweit innerorts größtenteils StVO-konform im Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot.

Entlang der freien Strecke der *Landstraße L 214* und der *Kreisstraße K 123* wird der Radverkehr benutzungspflichtig gemeinsam mit dem Fußverkehr auf dem einseitig ausgebildeten gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Im verbleibenden außerorts gelegenen Straßennetz wird der Radverkehr größtenteils im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass Radverkehr oftmals auch in nicht benutzungspflichtigen Seitenräumen oder auf Gehwegen stattfindet. Hierdurch besteht ein Nutzungskonflikt mit dem Fußverkehr.

Besondere Ansprüche, die im touristischen Radverkehr bestehen, wie z.B. das kommunikative Nebeneinanderfahren, werden nur sehr selten erfüllt und sind im Regelfall in den Straßenräumen verkehrsrechtlich unzulässig.

Touristischer Radverkehr

Für den touristischen Radverkehr werden fünf sog. Themenrouten angeboten. Diese erstrecken sich über die gesamte Insel. Ihre Verläufe sind in der folgenden Abbildung skizziert.

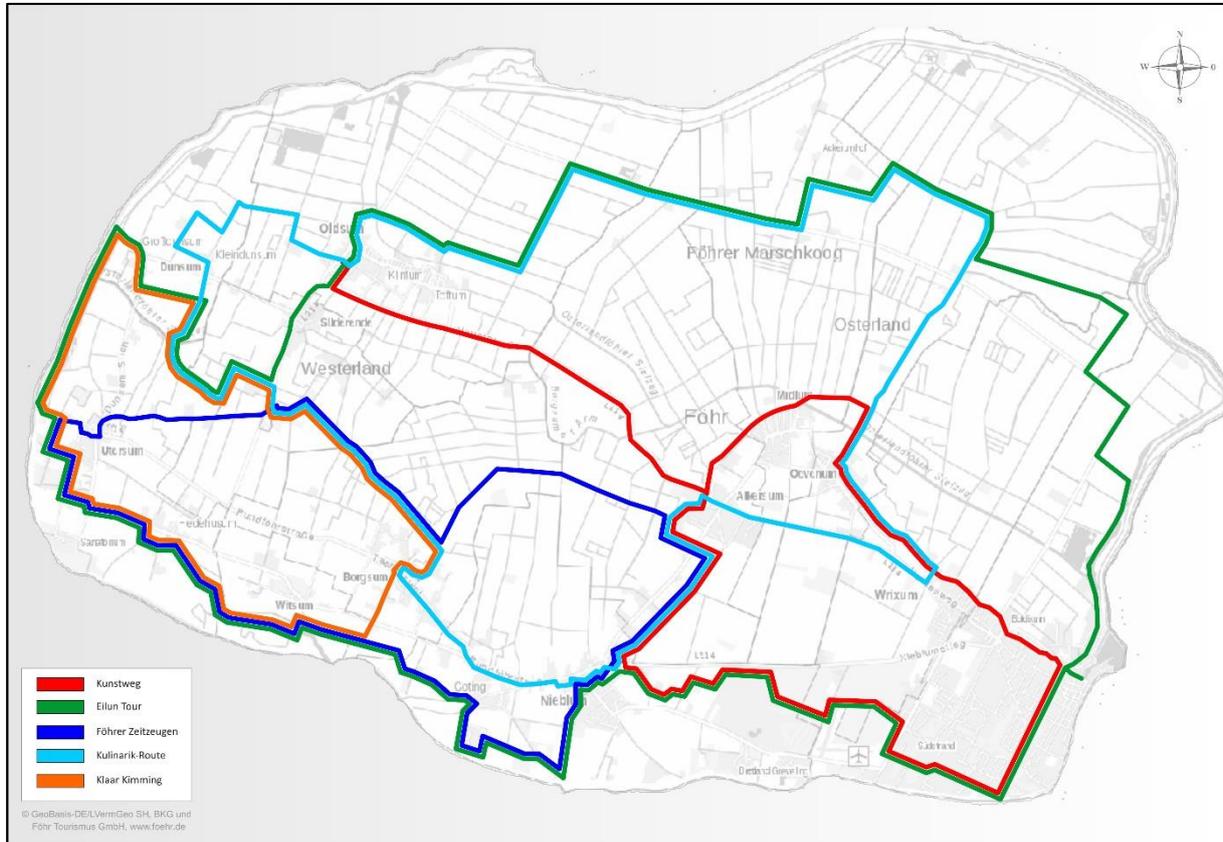


Abbildung 3.14: Themenrouten des touristischen Radverkehrs

Teilweise sind die Themenrouten im Netz aufgegriffen und deren Verlauf durch eine wegweisende Beschilderung gekennzeichnet. Eine lückenlose Ausweisung der Themenrouten ist jedoch nicht gegeben. Die folgende Darstellung veranschaulicht dies am Beispiel des Knotenpunktes *Jens-Jacob-Eschel-Straße (L 214) / Drunken-Manns-Stieg* in der Gemeinde Nieblum. Dieser Knotenpunkt bildet einen Schnittpunkt für vier der fünf Themenrouten.

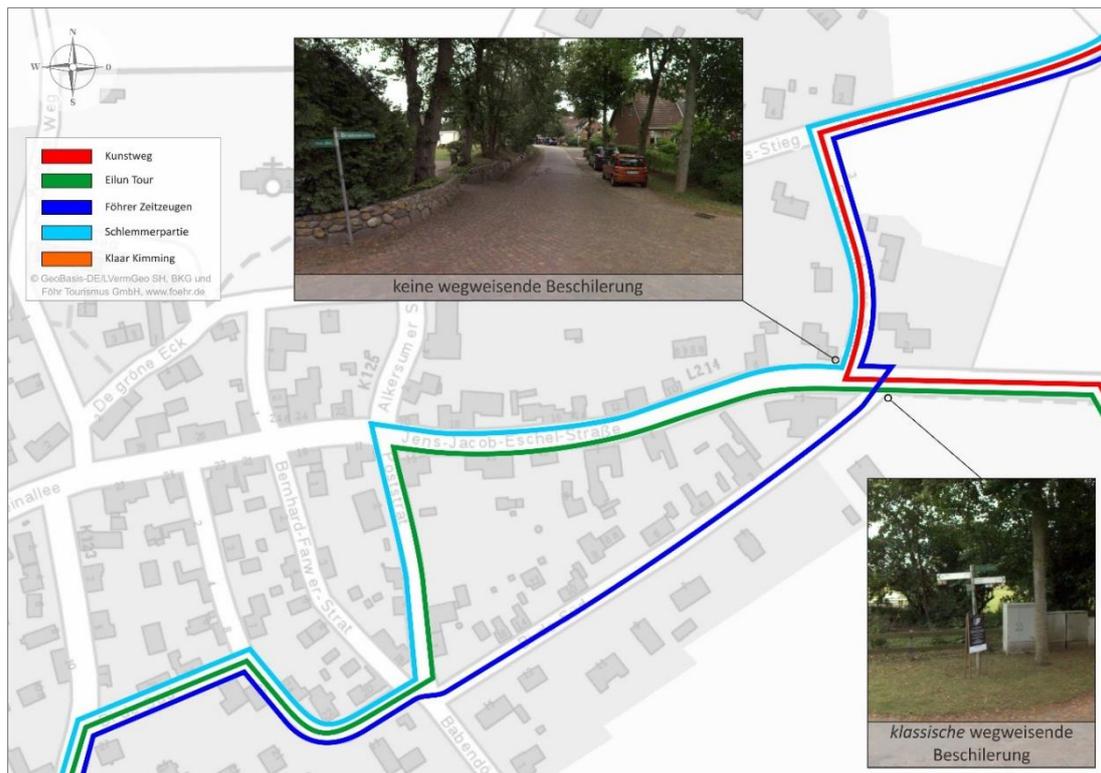


Abbildung 3.15: Exemplarisches Beispiel der wegweisenden Beschilderung für den touristischen Radverkehr

Die Qualität hinsichtlich der Oberflächenbefestigung im Speziellen und die Führungsformen im Allgemeinen variieren im Verlauf der Themenrouten und reichen von einer benutzungspflichtigen gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr entlang der *Landstraße L 214* bis zu selbstständig geführten Radverkehrsverbindungen.



Abbildung 3.16: Oberflächenbefestigung touristischer Radverkehrsführung

Radverkehrsführung in Wyk auf Föhr

Innerhalb der Stadt Wyk wird der Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr ohne zusätzliches Angebot, wie beispielsweise abmarkierte Schutzstreifen, geführt. Eine Benutzungspflicht von gemeinsamen Geh- und Radwegen ist lediglich im innerstädtischen Verlauf der als Landstraße klassifizierten *Hafenstraße (L 214)* und *Nieblumstieg (L 214)* ausgewiesen. Entlang der

Ocke-Nerong-Straße, die den weiteren nordöstlichen Verlauf der *Landstraße L 214* bildet, ist der nördliche Seitenraum für den Radverkehr freigegeben. Die Freigabe ist ebenfalls für den Radverkehr in Gegenrichtung ausgewiesen.

In der Straße *Am Golfplatz* ist der Seitenraum gleichermaßen über das Zusatzzeichen 1022-10 *Radfahrer frei* für die Nutzung durch Radfahrende freigegeben. Da die Straße *Am Golfplatz* über einen einseitigen Seitenraum verfügt, ist die Freigabe für beide Richtungen ausgewiesen.

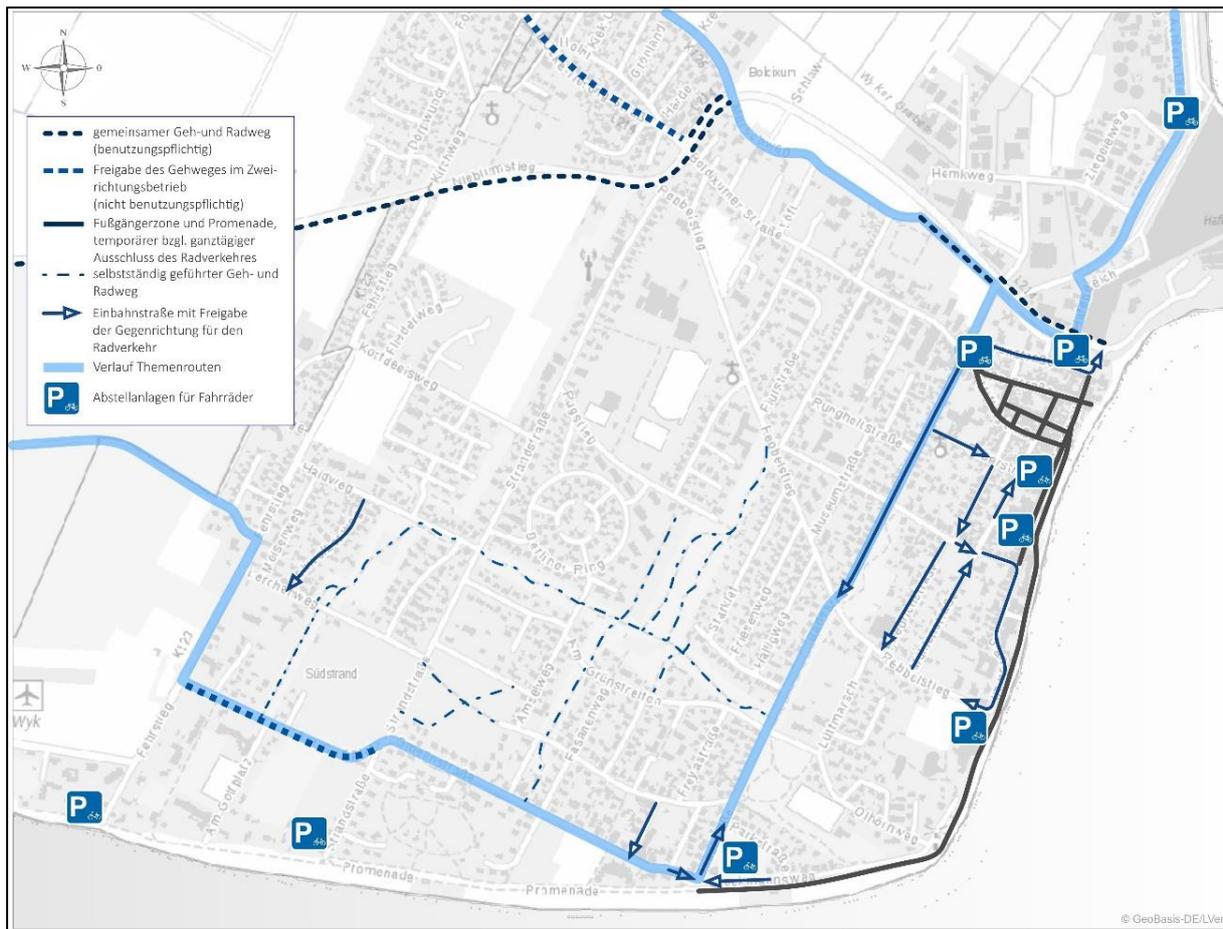


Abbildung 3.17: Radverkehrsführung Stadt Wyk auf Föhr

Innerhalb der als Fußgängerzone ausgewiesenen Straßen *Große Straße*, *Mittelstraße*, *Westerstraße*, *Carl-Häberlin-Straße*, *Wilhelmstraße* zwischen *Mittelstraße* und *Carl-Häberlin-Straße*, *Mühlenstraße* zwischen *Mittelstraße* und *Große Straße*, *Königstraße* sowie *Sandwall* zwischen *Feldstraße* und *Große Straße* ist Radverkehr zwischen 10.00 und 22.00 Uhr nicht zugelassen. Die Nutzung der *Promenade* zwischen Fußgängerzone und dem Knotenpunkt *Badestraße / Gmelinstraße / Stockmannsweg* ist dem Radverkehr ganztäglich untersagt.

Radabstellanlagen stehen inselweit an wichtigen Zielen zur Verfügung. Die zentralen Radabstellanlagen innerhalb der Stadt Wyk sind im Übersichtslageplan in Abbildung 3.17 dargestellt. Hinsichtlich der Anzahl an Abstellmöglichkeiten sowie deren Ausgestaltung und Qualität variieren die

Anlagen jedoch stark. Überwiegend lassen sich im öffentlichen Raum einfache Vorderradhalter und Anlehnbügel finden.



Abbildung 3.18: Exemplarische Auswahl bestehender Radabstellanlagen

Öffentlichkeits-
beteiligung

Aus welchen Gründen würden Sie auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen?

„sichere Radrouten“

„sichere und ausreichende Radabstellanlagen“

3.5 Fußverkehr

Der Fußverkehr findet innerhalb der Gemeinden Föhr Land sowie in der Stadt Wyk größtenteils separiert vom Kfz-Verkehr im Seitenraum auf straßenbegleitenden Gehwegen statt. Hinsichtlich der Ausgestaltung und Dimensionierung variieren diese stark. Im Falle einer unzureichenden Gehwegbreite (gemäß den *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 2002* [6] unter 2,50 m) führt der Begegnungsfall zweier Zufußgehender mitunter zu einem Ausweichen auf die Fahrbahn, wodurch Konflikt mit dem fließenden Kfz-Verkehr auftreten können.

Innerhalb der Stadt Wyk wird das Fußverkehrsnetz durch selbstständig geführte Gehwege verdichtet. Die Straßen *Große Straße, Mittelstraße, Westerstraße, Carl-Häberlin-Straße, Wilhelmstraße* zwischen *Mittelstraße* und *Carl-Häberlin-Straße*, *Mühlenstraße* zwischen *Mittelstraße* und *Große Straße*, *Königstraße* sowie *Sandwall* zwischen *Feldstraße* und *Große Straße* sind als Fußgängerzone ausgewiesen. Der fließende Verkehr ist in den Straßenzügen folgenden Reglementierungen unterworfen:



- Der Radverkehr ist von 22.00 bis 10.00 Uhr zugelassen.
- Liefer- und Anwohnerverkehr ist auf den Zeitraum von 7.00 bis 11.00 Uhr begrenzt.
- Ankommenden und abfahrenden Gästen ist die Nutzung der Fußgängerzone mit Pkw für eine Stunde gestattet.

Hinweise zum Ausschluss des Radverkehrs innerhalb der Fußgängerzone sind wiederholt im Zuge der Straße *Sandwall* aufgestellt.

Als wichtige fußläufige Verbindungen gilt die Verbindung zwischen dem Parkplatz im Zuge des *Heymannsweges* und der Fußgängerzone. Die Promenade, die an die Fußgängerzone anschließt, ist ebenfalls von großer Bedeutung für den Fußverkehr und erfährt insbesondere zur touristischen Saison eine hohe Frequentierung.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaften wird der Fußverkehr entlang der Landstraße *L 214* gemeinsam mit dem Radverkehr einseitig im Seitenraum geführt.

3.6 Unfallanalyse

Die Registrierung von Unfallpunkten liefert wichtige Hinweise auf Defizite im bestehenden Streckennetz. Sie stellt somit eine bedeutende Grundlage bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und Straßenabschnitten dar. Aus der Bewertung von Defiziten lassen sich wiederum Maßnahmen baulicher sowie verkehrsrechtlicher Art herleiten, die der Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer dienen sollen.

Die Kartierung von Unfällen erfolgt durch die Statistischen Ämter des Bundes und der Länder [8]. Registriert werden alle Unfälle mit Personenschaden, bei denen die Polizei hinzugezogen wurde. Die tatsächlichen Unfallzahlen liegen demzufolge höher. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die wichtigsten Unfallhäufungsstellen durch die Daten bekannt sind, da zu erwarten ist, dass sich meldepflichtige und nicht meldepflichtige Unfälle an den gleichen Punkten im Straßennetz ereignen.

Die Gesamtzahl beträgt 152 registrierten Unfälle auf der Insel Föhr im Untersuchungszeitraum von 2016 bis 2019 (33 Unfälle 2016; 39 Unfälle 2017; 36 Unfälle 2018; 44 Unfälle 2019). Damit weist die Zahl der Unfälle einen leicht ansteigenden Trend auf. Der Großteil der Unfälle ereignete sich innerhalb des Stadtgebietes Wyk.

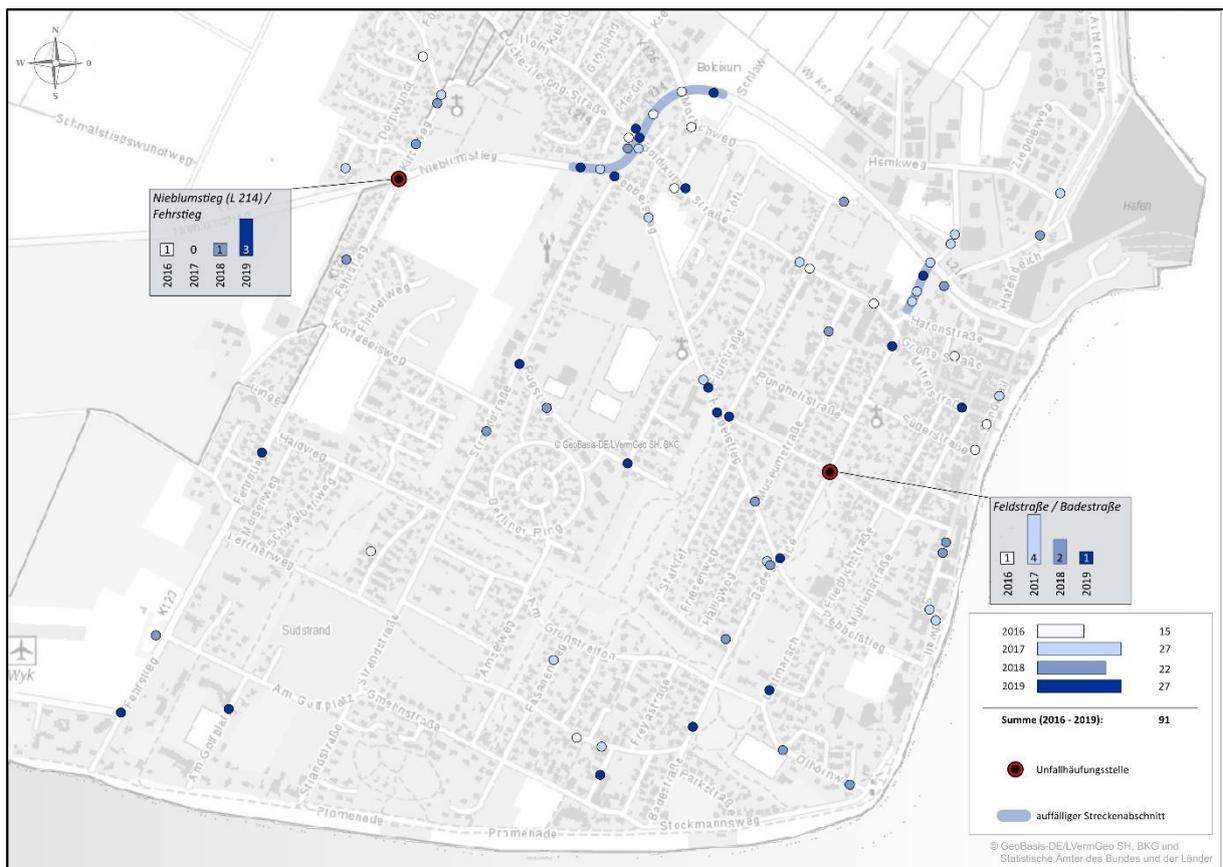


Abbildung 3.19: Überblick Unfallorte mit gemeldetem Personenschaden nach Unfallatlas (2016 bis 2019) Stadt Wyk auf Föhr



Abbildung 3.20: Überblick Unfallorte mit gemeldetem Personenschaden nach Unfallatlas (2016 bis 2019) Föhr Land

Inselweit liegt die Unfallbeteiligung von Radfahrenden bei ca. 70 %, was einem extrem hohen Anteil entspricht. Dabei ist auch hier eine leicht ansteigender Trend zu verzeichnen (21 Unfälle 2016; 29 Unfälle 2017; 23 Unfälle 2018; 31 Unfälle 2019). Dieses kann auf den insgesamt hohen Radverkehrsanteil aber auch auf unzureichende Infrastruktur für den Radverkehr hinweisen.

Der Anteil der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung beträgt 10 Unfälle in den vier Jahren bzw. ca. 7 %. Über den Betrachtungszeitraum stellt sich die Anzahl gleichbleibend dar.

Unfallhäufungsstellen werden bundeseinheitlich definiert. Eine Unfallhäufungsstelle mit Unfällen gleichen Typus liegt dann vor, wenn innerorts im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich mindestens drei gleichgelagerte Verkehrsunfälle innerhalb eines Jahres stattfinden.

Als Unfallhäufungsstellen traten folgende Knotenpunkte bzw. Bereiche in Erscheinung:

- Knotenpunkt *Feldstraße / Badestraße* in Wyk und
- Knotenpunkt *Nieblumstieg (L 214) / Fehrstieg* in Wyk.

Auffällige Streckenabschnitte, die eine wiederkehrende Anzahl von Unfällen mit Personenschäden gleichen Typus aufweisen sind:

- *Ocke-Nerong-Straße (L 214) - Hardersweg (L 214) - Hochstieg (L 214)*,
- *Nieblumstieg (L 214) - Am Hafen (L 214)* innerhalb des Stadtgebietes Wyk,
- *Heymannsweg* innerhalb des Stadtgebietes Wyk.

3.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr auf der Insel Föhr wird eigenwirtschaftlich von der *W.D.R. GmbH* im klassischen Linienbetrieb durchgeführt. Die Bedienung Föhr Land erfolgt über eine Ringlinie im Zweirichtungsbetrieb und verbindet Wyk mit den Gemeinden Wrixum, Oevenum, Midlum, Alkersum, Oldsum, Süderende, Dunsum, Utersum, Witsum, Borgsum und Nieblum.

Der Stadtverkehr in Wyk erfolgt ebenfalls im klassischen Linienbetrieb mit einer ringartigen Bedienstruktur im Zweirichtungsbetrieb.

Der überörtliche und städtische Linienverlauf sind der nebenstehenden Abbildung zu entnehmen.

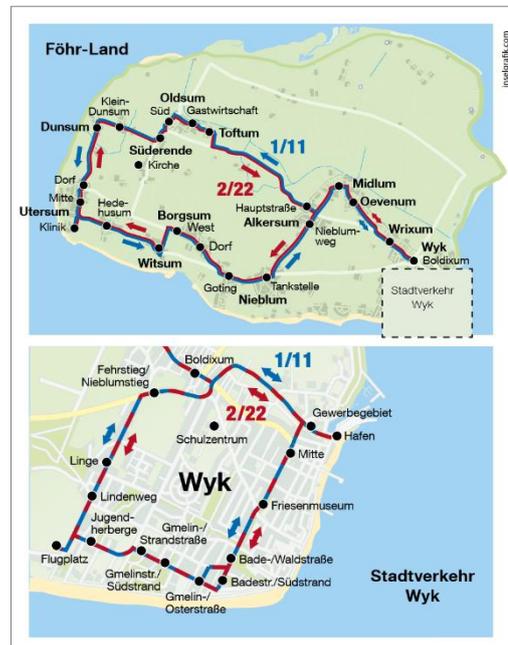


Abbildung 3.21: Linienverlauf ÖPNV

Das Fahrtenangebot im ÖPNV innerhalb sowie außerhalb der Schulferien, am Wochenende und an Feiertag ist nahezu identisch. Eine signifikante Ausdünnung des Fahrplanes findet entsprechend nicht statt. Die Bedienzeiten im ÖPNV erstrecken sich grundsätzlich von 06.00 bis 20.00 Uhr, wobei je nach Ziel und Quelle ansatzweise ein einstündiger Takt erreicht wird.

Eine exemplarische Darstellung des Fahrtenangebots erfolgt nachstehend für die Gemeinde Utersum. Utersum bildet näherungsweise die Hälfte des ringförmigen Verlaufes der Buslinien, die Föhr Land erschließen. Hierdurch ist insbesondere für die Relation Wyk - Utersum ein breiteres Fahrtenangebot verfügbar. Bildet die Quelle respektive das Ziel nicht die Hälfte des Linienverlaufes, ist das Fahrtenangebot hinsichtlich einer kürzeren Reisezeit auf die Linie 1 / 11 oder 2 / 22 beschränkt bzw. ein Anteil des Fahrtenangebotes ist mit einer höheren Beförderungszeit verbunden.

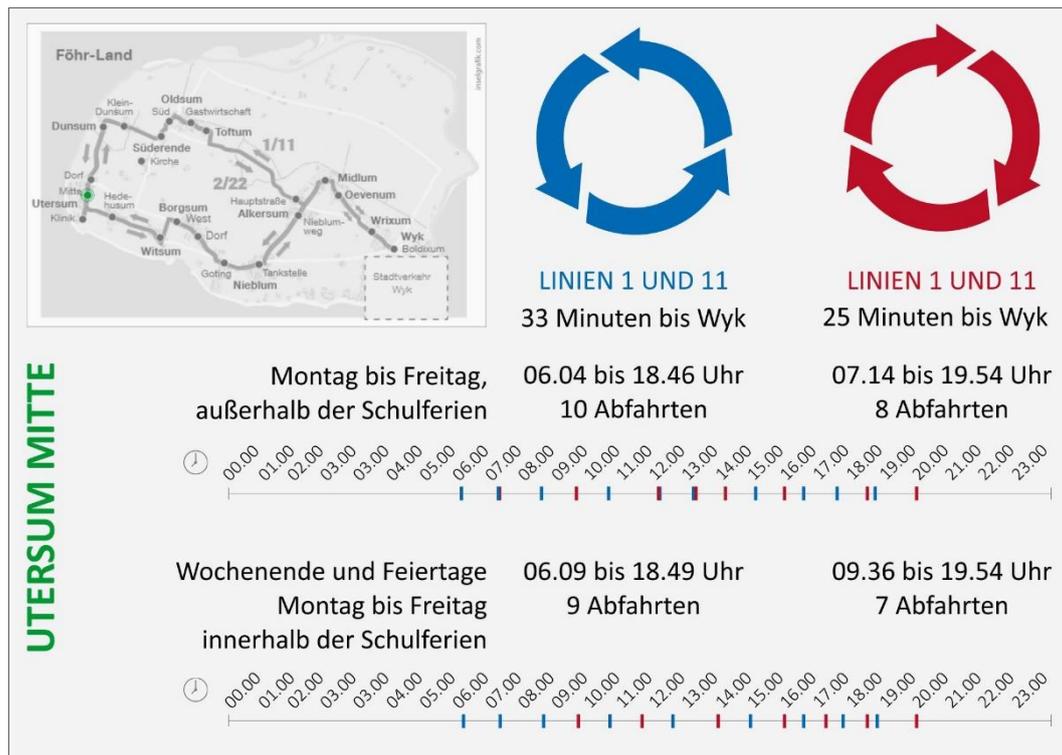


Abbildung 3.22: Busverkehrsanbindung am Beispiel der Gemeinde Utersum

Tariflich ist der Busverkehr der Insel Föhr nicht in den landesweiten Tarif des *Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein GmbH* integriert. In Tabelle 3.4 ist der zum Zeitpunkt der Bearbeitung des vorliegenden Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes geltende Tarif für die Nutzung des Busverkehrs dargestellt. Die Gestaltung des Tarifes obliegt dem Aufgabenbereich der *W.D.R. GmbH*.

Tabelle 3.4: Busfahrpreise Föhr

Einfache Fahrt, je nach Strecke	1,70 bis 3,30 €
Tageskarte	7,50 €
Familientageskarte „Mini“ (1 Erw. + bis 2 Kinder)	10,70 €
Familientageskarte „Maxi“ (2 Erw. + bis 3 Kinder)	17,40 €
RundFöhrKarte (ohne Ausstieg)	5,50 €
Wochenkarte Stadtbereich Wyk, übertragbar	12,00 €
Wochenkarte Föhr, übertragbar	19,50 €
Monatskarte Stadtbereich Wyk, übertragbar	30,00 €
Monatskarte Föhr, übertragbar	57,00 €
Kinder unter 6 Jahre frei	

Abbildung 3.23 zeigt die Lage der Bushaltestellen und deren Einzugsbereiche (bis zu 600 m). Über die Visualisierung der Einzugsbereiche lässt sich die grundsätzliche Netzabdeckung des ÖPNV darstellen. Da die Erschließung auf dem vorab dargelegten Ringverlauf fußt, ist der nördliche Bereich der Insel sowie der Bereich, der durch die Lage der *Landstraße L 214* begrenzt wird, durch den ÖPNV nicht

erschlossen. Im südlichen Bereich der Insel weist die Erschließung innerhalb der Ortsteile Greveling und Bredland der Gemeinde Nieblum Lücken auf.

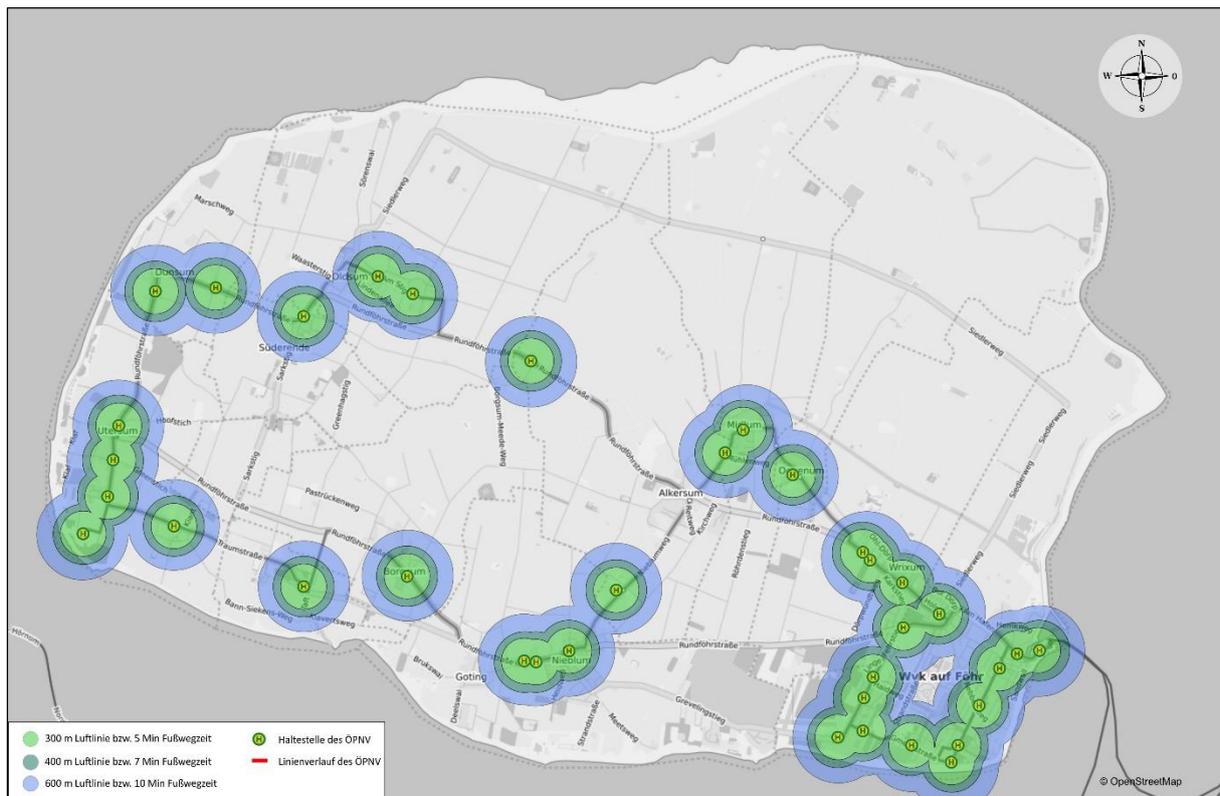


Abbildung 3.23: Netzabdeckung im ÖPNV

Elementar für eine Anreise ohne Pkw ist ein Anschluss der Fährverbindung sowohl an die Busse der Linie 1 / 11 als auch 2 / 22. Die Erforderlichkeit eines Anschlusses an beide Linien ergibt sich aus der Realisierung einer möglichst geringen Reisezeit, welche ein Grundkriterium zur Begünstigung des ÖPNV gegenüber dem Pkw in der Verkehrsmittelwahl darstellt.

In der folgenden Tabelle sind die An- und Abfahrtszeiten der Fähre dem Fahrplan der Buslinien an der Haltestelle *Hafen* bzw. *Gewerbegebiet* gegenübergestellt. Es wird differenziert nach Wartezeiten bis 30 min (grün) von 30 bis 60 min (gelb) und von mehr als 60 min (rot). Insbesondere zu den morgendlichen Verkehrszeiten birgt die unzureichende Abstimmung zwischen Fähr- und Busfahrplan signifikante Wartezeiten. Die Nutzungsqualität fällt darüber hinaus noch ungünstiger aus, wenn die eintreffende Ringlinie das gewünschte Ziel erst auf dem Rückweg anfährt.

Tabelle 3.5: Fahrplanabstimmung Fähre – Bus

Dagebüll - Wyk					Wyk - Dagebüll				
Fähre	Linie 1 / 11	Wartezeit	Linie 2 / 22	Wartezeit	Fähre	Linie 1 / 11	Wartezeit	Linie 2 / 22	Wartezeit
5.50 Uhr	6.52 Uhr	1:02 Std.	6.56 Uhr	1:06 Std.	6.00 Uhr	-	-	-	-
7.00 Uhr	7.02 Uhr	0:02 Std.	8.56 Uhr	1:56 Std.	7.15 Uhr	6.50 Uhr	0:25 Std.	-	-
8.05 Uhr	9.50 Uhr	1:45 Std.	8.56 Uhr	0:51 Std.	8.25 Uhr	8.10 Uhr	0:15 Std.	7.58 Uhr	0:27 Std.
9.15 Uhr	9.50 Uhr	0:35 Std.	11.00 Uhr	1:45 Std.	9.35 Uhr	9.20 Uhr	0:15 Std.	7.58 Uhr	1:37 Std.
10.30 Uhr	14.15 Uhr	3:45 Std.	11.00 Uhr	0:30 Std.	10.50 Uhr	9.20 Uhr	1:30 Std.	10.30 Uhr	0:20 Std.
11.30 Uhr	14.15 Uhr	2:45 Std.	12.10 Uhr	0:40 Std.	11.50 Uhr	11.30 Uhr	0:20 Std.	10.30 Uhr	1:20 Std.
13.25 Uhr	14.15 Uhr	0:50 Std.	15.05 Uhr	1:40 Std.	13.50 Uhr	13.40 Uhr	0:10 Std.	10.30 Uhr	3:20 Std.
14.55 Uhr	-	-	15.05 Uhr	0:10 Std.	15.15 Uhr	13.40 Uhr	1:35 Std.	14.55 Uhr	0:20 Std.
15.55 Uhr	-	-	16.20 Uhr	0:25 Std.	16.35 Uhr	15.55 Uhr	0:40 Std.	14.55 Uhr	1:40 Std.
17.20 Uhr	-	-	17.35 Uhr	0:15 Std.	17.40 Uhr	17.20 Uhr	0:20 Std.	14.55 Uhr	2:45 Std.
18.50 Uhr	-	-	19.05 Uhr	0:15 Std.	18.40 Uhr	18.20 Uhr	0:20 Std.	14.55 Uhr	3:45 Std.
19.50 Uhr	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus welchen Gründen würden Sie auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen?

„dichter Takt im ÖPNV“

„kürzere Fahrzeiten im ÖPNV“

3.8 Angebotsqualität

Aus der Analyse der verbindungsbezogenen Angebotsqualitäten lassen sich Ergänzungs-, Ausbau- und Umbaukonzepte für bestehende Verkehrsnetze ableiten. Die Analyse erfolgt entsprechend der *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN 2008* [2] auf der Grundlage relevanter Kriterien und zugehöriger Kenngrößen.

Tabelle 3.6: Kriterien und Kenngrößen zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität

Kriterium	Kenngröße
Zeitaufwand	Luftliniengeschwindigkeit
	Reisezeitverhältnis
Direktheit	Umwegfaktor
	Umsteigehäufigkeit

Die Luftliniengeschwindigkeit eignet sich als Vergleich des Zeitaufwandes zwischen Verbindungen unterschiedlicher Entfernungen. Im Rahmen einer integrierten Netzgestaltung werden die Angebotsqualitäten anhand des Reisezeitverhältnisses verglichen. Für die Insel Föhr geschieht dies für den Pkw-Verkehr, ÖPNV und Radverkehr. Da sich touristisch und verkehrlich relevante Quellen und

Ziele flächendeckend über die Inseln erstrecken, werden der Herleitung der Angebotsqualität die Stadt Wyk und die Gemeinden Föhr Land per se als wichtige Quellen und Ziele zu Grunde gelegt. Da innerhalb der Stadt und der Gemeinden eine fußläufige Erreichbarkeit eines jeden Zieles unterstellt werden kann, erfolgt eine Spezifizierung des Ziels bzw. der Quelle anhand des geografischen Ortszentrums.

Tabelle 3.7: Stufen der Angebotsqualität (SAQ)

SAQ A	SAQ B	SAQ C	SAQ D	SAQ E	SAQ F
sehr gute Qualität	gute Qualität	befriedigende Qualität	ausreichende Qualität	mangelhafte Qualität	unzureichende Qualität

Die Stufen der Angebotsqualität sind abhängig von der Luftlinienentfernung, wodurch sich die Ansprüche an die Angebotsqualität mit der Entfernung ändern. Mit zunehmender Entfernung steigen die Ansprüche an die Geschwindigkeit und sinken die Ansprüche an die Umsteigehäufigkeit.

Netz für den Kfz-Verkehr

Die verbindungsbezogene Angebotsqualität im Kfz-Verkehr auf der Insel Föhr ist überwiegend als sehr gut zu bewerten. Der Bedarf nach einem Ergänzungs-, Ausbau- und Umbaukonzept für das Kfz-Verkehrsnetz lässt sich entsprechend nicht ableiten.

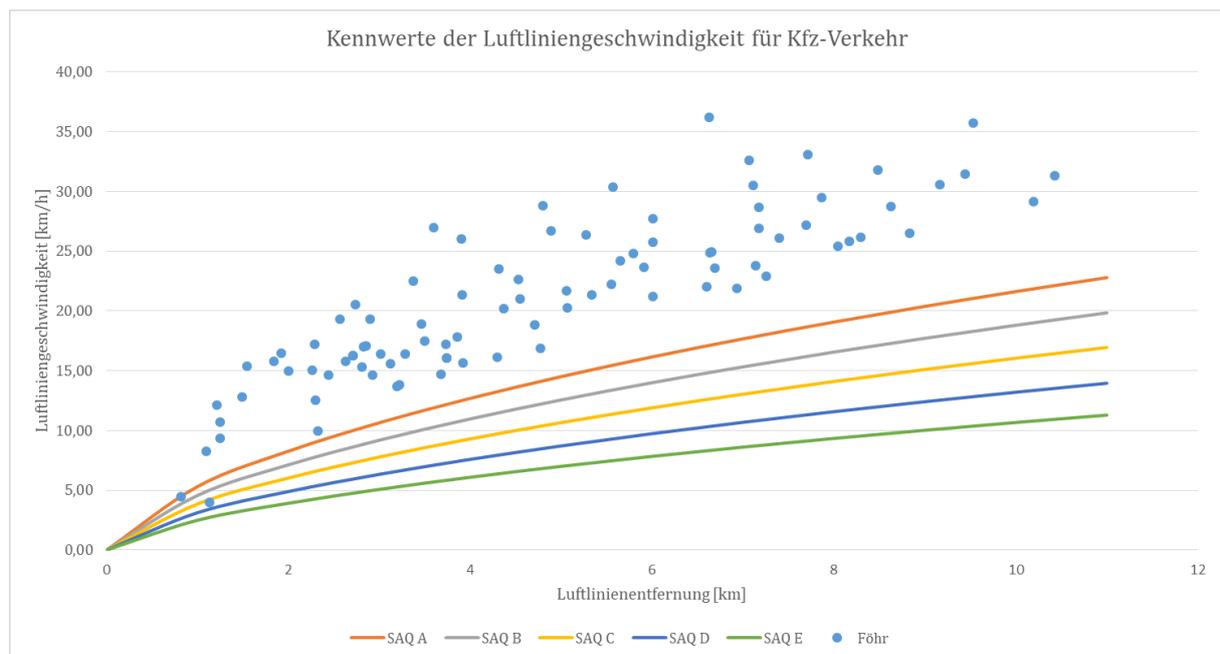


Abbildung 3.24: Angebotsqualität im Kfz-Verkehr nach RIN 08

Netz für den Radverkehr

Der Radverkehr soll im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch eine sinnvolle und konsequente Entwicklung des Wegenetzes für den Radverkehr gefördert werden. Die Ansprüche des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs in Bezug auf die Führung sind grundsätzlich unterschiedlich. Bei Verbindungen für den Alltagsradverkehr ist das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität die Minimierung des Zeitaufwandes und bei Routen für den touristischen Verkehr die Attraktivität der Wegeführung. Die folgende Darstellung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität im Bestandsradverkehrsnetz gilt daher aufgrund des zum Ansatz gebrachten Kriteriums des Zeitaufwandes primär für den zielorientierten Alltagsradverkehr.

Der Großteil der Verbindungen ist als sehr gut zu bewerten.

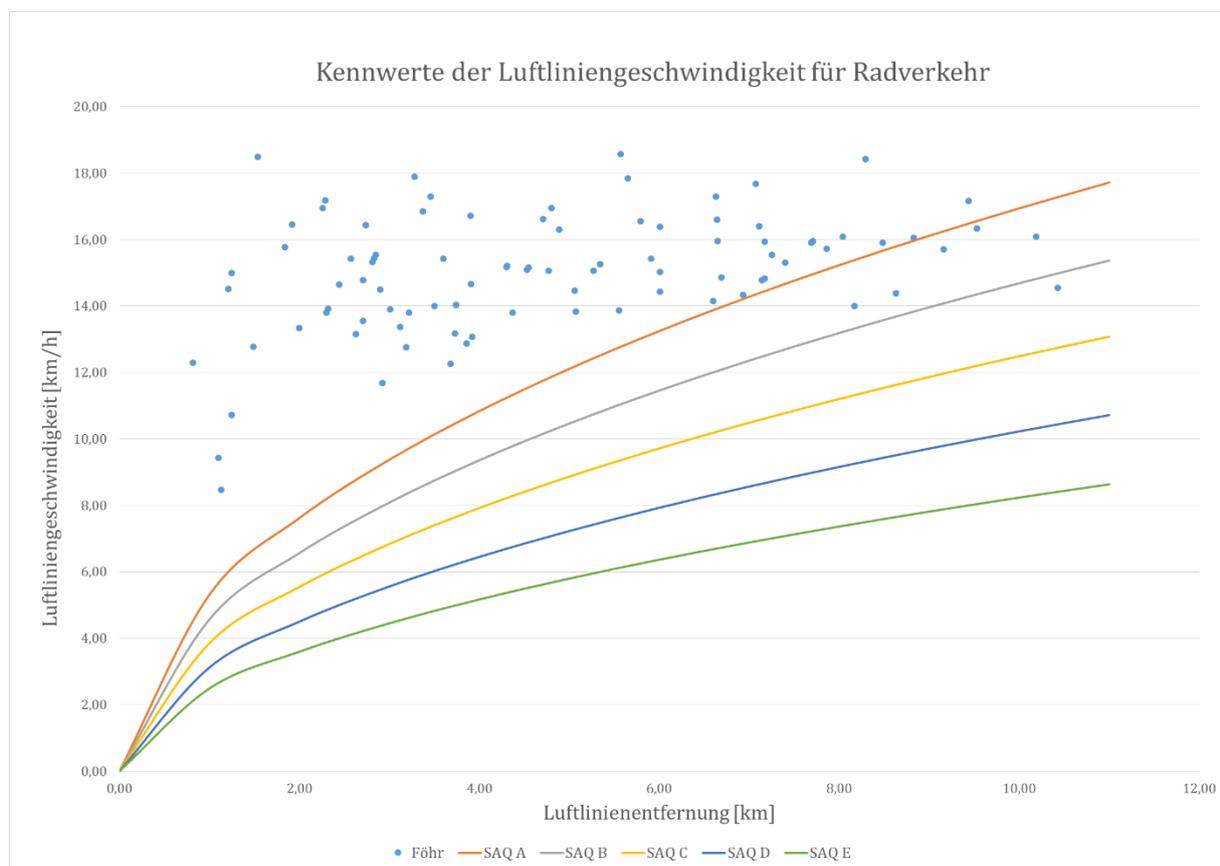


Abbildung 3.25: Angebotsqualität im Radverkehr nach RIN 08

Dienstleistungen. So variiert der Preis für die einwöchige Miete eines E-Bikes von 70,00 bis 115,00 €. Einige Unternehmen bieten zusätzlich einen Liefer- und Abholservice von der Ferienunterkunft, eine Mobilitätsgarantie und eine webbasierte Vorabbuchung an, über welche günstigere Preise erzielt werden können.

- Verschiedene Anbieter von Ferienunterkünften stellen ihren Gästen zum Teil unentgeltlich Lastenräder für ihre täglichen Besorgungen zur Verfügung. Gemäß Angaben einzelner Anbieter wird dieses Angebot von den Gästen sehr gut angenommen, so dass innerhalb der touristischen Saison zum Teil die Nachfrage nicht gedeckt werden kann.
- Zur Unterstützung der Elektromobilität auf der Insel steht eine Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Für das Laden von E-Bikes existieren derzeit zwei Stationen. Zum einen beim BUND in Wyk und zum anderen in Hedehusum. Erstere ist jedoch nur während der Öffnungszeiten des BUND zugänglich.
- Mit dem Effekt einer Verkehrsvermeidung bieten vereinzelt Supermärkte und Bäckereien auf der Insel einen Lebensmittellieferdienst an.
- Neben Leihfahrrädern stehen auf der Insel auch Mietwagen zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um das konventionelle Verleihmodell auf Tagesbasis.
- Das bestehende Mobilitätsangebot der Insel Föhr umfasst ebenfalls zwei Taxiunternehmen.
- Seitens der *W.D.R. GmbH* gibt es Pläne sowohl auf Seiten des Festlandes im Hafengebiete der Gemeinde Dagebüll sowie am Fähranleger der Stadt Wyk ein stationsgebundenes Carsharing-Angebot mit E-Fahrzeugen zu etablieren. Das Carsharing-Modell soll zunächst tageweise näherungsweise wie in der klassischen Autovermietung erfolgen. Eine Weiterentwicklung des Angebotes auf eine nutzungsorientierte Abrechnung nach gefahrenen Kilometern oder tatsächlich genutzter Zeit ist gegebenenfalls nach erfolgreicher Etablierung vorgesehen. Die Buchung soll in die bereits existierende App der *W.D.R. GmbH* integriert werden.

Kommunikation und serviceorientierte Maßnahmen

Das Mobilitätsangebot vor Ort auf der Insel wird über unterschiedliche Kanäle in unterschiedlicher Tiefe kommuniziert. Klassischerweise wird das Angebot einzelner Dienstleister mit einem spezifischen Angebot im Rahmen einer Internetpräsenz präsentiert. Dies trifft beispielsweise auf Rad- und Autovermietungen zu. Insbesondere für Touristinnen und Touristen werden Informationen zum Mobilitätsangebot auf der Insel sowie die Anreisemöglichkeiten gebündelt bereitgestellt.

Nachfolgend werden die zentralen Informationsplattformen, auf welchen Informationen gebündelt kommuniziert werden, kurz vorgestellt.



FÖHR TOURISMUS GMBH

Mobil vor Ort

Fahrradverleih

Linienbus

Taxi und Mietwagen

Fortbewegungsmittel auf der Insel

- Radverkehr
- Fußverkehr
- Busverkehr
- Taxi, Mietwagen
- ↪ Verlinkung zu Anbietern
- ↪ Informationsbroschüren als Print- und Onlinemedium

Informationen zur Anreise

- Luftweg
- Seeweg
- ↪ Gepäckservice
- ↪ Inselfparkplatz Dagebüll
- ↪ Bahnanreise Dagebüll

Mobilitätsbezogene Serviceleistungen

- ↪ Themenrouten als Download für Navigationssysteme
- ↪ Buchung *Vogelfrei-Supermobil-Ticket*
- ↪ Kontinuierliche Gästebefragung
- ↪ Fahrrad- und Wanderkarte als Printmedium

Info Vorortpräsenz an vier Standorten auf der Insel

Internetauftritt

Abbildung 3.27: Internetauftritt der Föhr Tourismus GmbH

W.D.R. GMBH



i Vorortpräsenz auf der Insel
Internetauftritt
APP (Fähre)

[Fortbewegungsmittel auf der Insel](#)

- Radverkehr Fußverkehr
- Busverkehr Taxi, Mietwagen
- ↪ Fahrpläne als Print- und Onlinemedium

[Informationen zur Anreise](#)

- Luftweg Seeweg
- ↪ Gepäckservice
- ↪ Inselfparkplatz Dagebüll
- ↪ Bahnanreise Dagebüll
- ↪ Digitale Fahrgastinformationen zu Anschlüssen im ÖPNV an Bord

[Mobilitätsbezogene Serviceleistungen](#)

- ↪ Kostenloser Shuttlebus Inselfparkplatz Dagebüll - Fähranleger
- ↪ Webbasierte Buchung von Fährtickets
- ↪ Entgeltliche Fahrradmitnahme Fähre
- ↪ Ladeinfrastruktur Inselfparkplatz
- ↪ Auslage der Informationsbroschüren der Föhr Tourismus GmbH

Abbildung 3.28: Informationsmaterial der W.D.R. GmbH

3.10 Zusammenfassende Betrachtung

	+ Stärken und Potentiale	Schwächen und Risiken -
Erreichbarkeit und Erschließung	<p>Föhr als geschlossenes Verkehrssystem mit einem Speisungspunkt für Kfz-Verkehr (Schiffsanleger in Wyk auf Föhr)</p> <p>Inselparkplatz in Dagebüll</p> <p>Unterstützende Angebote zur Anreise mit dem ÖPNV bereits vorhabenden</p>	<p>Anreise mit dem ÖPNV zum Teil mit hohen Wartezeiten verbunden (geringe Umstiegszeiten, fehlende Fahrplanabstimmung)</p> <p>Im Kostenvergleich ist die Anreise und Mitnahme des eigenen Pkw zum Teil attraktiver</p>

Öffentlichkeitsbeteiligung

„Shuttlebusse von Dagebüll-Inselparkplatz zu den Inselorten ohne Umstieg an der Fähre“

„Anreize schaffen für Anreisen per Bahn“

„Bedienzeiten der Fähre erhöhen (Späteres Fahrtenangebot)“

„Abstimmung Fähr- und Busverbindungen“

„Verspätungen im Zugverkehr machen eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln unattraktiv“

„Kostengünstiger Gepäckshuttle vom/zum Großparkplatz nach Wyk“

„Reduzierung der Parkgebühren des Inselparkplatzes“

„Fährpreise für Pkw nach Fahrzeuggewicht“

+ Stärken und Potentiale

Übergeordnetes Straßennetz übernimmt Verbindungsfunktion und bündelt Verkehrsströme

Straßennetz weist freie Kapazitäten auf

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Gemeinden und in der Stadt Wyk auf Föhr

- Schwächen und Risiken

Fehlende Parkraumbewirtschaftung kann Pkw-Nutzung fördern

Hinweis auf Anreise mit dem Pkw wird zentralisiert

Pulkartige Belastung bei Fährankunft

Lücken in der Verkehrslenkung

Fahrbahnbefestigung weist teilweise Schäden auf

Übergeordnetes Straßennetz innerhalb der Gemeinden und der Stadt Wyk mit erheblichen Nutzergruppenkonflikten aufgrund der Straßenraumgestalt

Geschwindigkeiten außerorts bergen hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit zum Teil Gefahrenpotential

Öffentlichkeitsbeteiligung

„Herstellen einer Ortsumgehung Nieblum“

„Fahrbahnschäden beseitigen“

„Kreisverkehre anstelle gefährlicher Kreuzungen schaffen“

„Gesamtkonzept für L 214 vom Hafen bis Ortsausgang Boldixum im Sinne eines Kurortes“

„Verkehrskontrolle zur Einhaltung von Tempolimits (L 214)“

„Dauerparkscheine für Insulaner“

+ Stärken und Potentiale

Radverkehrsfreundliche Ausgangsbedingungen (Topographie)

Radverkehrsrouten für touristischen Verkehr

Dichtes Straßennetz mit untergeordneter Funktion für den Kfz-Verkehr

Führung des touristischen Radverkehrs auf Deichlinie

Direkte Radverkehrsverbindungen abseits des Kfz-Verkehr für die Relationen Nieblum - Alkersum, Utersum - Alkersum und Wyk-Midlum/Oevenum/Alkersum im Bestand bereits ausgebildet

- Schwächen und Risiken

Radverkehrsführung im Seitenraum innerhalb des übergeordneten Straßennetzes ist mit Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden verbunden

Fahrradabstellanlagen mit Qualitätsdefiziten

Anzahl der Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten zu gering

Oberflächenbefestigung zum Teil für eine Radverkehrsführung unfallträchtig

Alltagsradverkehr findet wenig Berücksichtigung

Bauliche straßenbegleitende Radwege mit Benutzungspflicht sind insb. in der Hochsaison mit einer hohen Nachfrage belegt (Konfliktpotential)

Befestigung der selbstständig geführten Geh- und Radwege weisen Mängel auf

Alltagsradverkehr unter der Prämisse einer direkten Verbindung kann derzeit nur entlang der Verbindungsstraßen stattfinden.

Öffentlichkeitsbeteiligung

„Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mangelhaft“

„E-Ladestationen für E-Bikes fehlen“

„Sichere Radverkehrsführung in Knotenpunkten“

„(Flächen-) Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr“

„Richtungstreue Radverkehrsführung, kein Gegenverkehr“

„Breitere Radwege“

„Instandhaltung von Radwegen“

„Beschilderungskonzept“

+ Stärken und Potentiale

Attraktive Ausgangsbedingungen durch kurze Wege in den Gemeinden und in der Stadt Wyk auf Föhr

Selbstständig geführte Fußverkehrsanlagen verdichten die straßenbegleitende Erschließung

- Schwächen und Risiken

Nutzungskonflikte mit Radfahrenden durch gemeinsame Führung und ordnungswidriges Nutzen von Fußverkehrsflächen durch Radfahrende

Punktuelle Barrieren (Gehwegbreiten, fehlende Querungsmöglichkeiten)

Bedingungen für Sehbehinderte (fehlendes Ansprechen des Zwei-Sinne-Prinzips)

Frequentierung der Fußgängerzone durch Kfz-Verkehr außerhalb der verkehrsrechtlichen Anordnung

Öffentlichkeits-
beteiligung

„Verbindungen barrierefrei gestalten“

„Sanierungsbedarf von Gehwegoberflächen“

„Beleuchtung ergänzen“

„Begrünung“

„Lieferverkehr in der Fußgängerzone neu organisieren“

+ Stärken und Potentiale

ÖPNV

Zentrale Orte und Infrastruktureinrichtungen sind in die Linienführung implementiert

Anreisemöglichkeiten (äußere Erschließung) mit ÖPNV oder Bahn durch Schienenanschluss möglich

- Schwächen und Risiken

Fokus auf Schülerverkehr

Geringes Angebot zu Schwachverkehrszeiten

Barrieren an Bushaltestellen

Keine Fahrradmitnahme in Bussen möglich

Mangelnde Fahrplanabstimmung ÖPNV und Fährverbindung führen zu hohen Wartezeiten und tlw. zu Umwegen

Lange Beförderungszeiten durch Ringlinie

Netzabdeckung weist Lücken auf

Verbindungsbezogene Angebotsqualität zum Teil mangelhaft

Unübersichtliche Linienführung/ - benennung

Öffentlichkeits-
beteiligung

„Kostenloser Nahverkehr / Reduzierung des Fahrpreises“

„Nahverkehr soll touristische Attraktionen anfahren“

„Taktverdichtung“

„Einsatz nachfragebemessener und umweltfreundlicherer Fahrzeuge“

„Mitnahme von Fahrrädern, Bollerwägen, etc. im Nahverkehr“

„Nach Veranstaltungen zusätzliche Fahrtangebote“

„Tarifkombination mit Kurkarte“

„Informationen übersichtlich gestalten“

„Direktverbindungen“

„Ausdehnung der Bedienzeiten“

„Vernetzung für flexibleres Busfahren“

+ Stärken und Potentiale

Fahrradverleih steht nahezu flächendeckend zur Verfügung

E-Mobilität wird bereits verfolgt (Ladeinfrastruktur) weist aber noch unausgeschöpfte Potentiale auf

Übersichtliche und umfassende Informationen bzgl. des Mobilitätsangebotes für Touristinnen und Touristen auf der Internetpräsenz der Föhr Tourismus GmbH

Lastenräderverleih über Mietunterkünfte

- Schwächen und Risiken

Kaum Vernetzung der Angebote

Konventionelles Angebot

Freizeitgeprägtes Mobilitätsangebot

Marketing und Kommunikation im Bereich des Alltagsverkehrs nur im geringen Maße vorhanden

Fokus auf Anreise mit dem eigenen Pkw

Öffentlichkeits-
beteiligung

„Carsharing“

„Bereitstellen von Lastenfahrrädern für Einkäufe“

„Autofreier Sonntag“

„Elektromobilität fördern (Aufladestationen, E-Autos vermieten)“

„Gästeautos, privates Carsharing“

„Wasserstoffkonzept“

„Mitfahrgelegenheits-App / Ride-Sharing nutzen und bewerben“

4 LEITBILD UND ZIELKONZEPT

Die Leitlinie und die sich entsprechend unterordnenden Entwicklungsziele setzen den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und den Umgang mit diesem auf der Insel Föhr. In ihnen spiegeln sich die dargelegten Schwächen und Risiken sowie die Stärken und nicht ausgeschöpfter Potentiale wieder und bezwecken deren Behebung bzw. Stärkung.

Für den weiteren Verlauf der konzeptionellen Betrachtung bilden sie den Deckmantel unter welchem die Untersuchung und Entwicklung von Maßnahmen und die Spezifizierung im Rahmen des Handlungskonzeptes stattfindet.

Leitbild

*Die Mobilität auf der Insel Föhr soll für sämtliche Nutzergruppen sichergestellt und das Angebot unter dem Aspekt der **Nachhaltigkeit** weiterentwickelt werden. Durch die **Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes** soll unter dem Leitgedanken einer maximalen Mobilität bei gleichzeitig minimalem Verkehrsaufkommen die **Kfz-Verkehrsbelastung inselweit reduziert** werden.*

Zielsystem

Das Kfz-Verkehrsaufkommen im Allgemeinen und der touristische motorisierte Individualverkehr im Speziellen sollen ganzheitlich reduziert werden.		L1
Ziel ist es...	...freie Kapazitäten im motorisierten Individualverkehr auszuschöpfen.	E1.1
	...die Anzahl der am Festland abgestellten Pkw durch attraktive Alternativangebote zu erhöhen.	E1.2
Der öffentliche Personennahverkehr gewährleistet die Erreichbarkeit zentraler Orte und Infrastruktureinrichtungen inselweit in einer angemessenen Bedienungs- und Beförderungsqualität für sämtliche Personengruppen und gliedert sich in ein insulares multimodales Mobilitätsangebot ein.		L2
Ziel ist es...	...die Nutzung des ÖPNV auch zu Schwachverkehrszeiten zu ermöglichen.	E2.1
	...sämtliche zentrale Orte und Infrastruktureinrichtungen mit dem ÖPNV zu erreichen.	E2.2
	...Haltestellen, Fahrzeuge und Informationen barrierefrei zugänglich zu machen.	E2.3
	...den ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen.	E2.4
	...im ÖPNV nachfrageorientierte und umweltfreundlichere Fahrzeuge einzusetzen.	E2.5

Der öffentliche Personennahverkehr bietet eine attraktive Anreisealternative zum Pkw für Touristen.		L3
Ziel ist es...	...mit Hilfe eines Anreizsystemes das „Stehenlassen“ des Pkw am Festland sowie die Anreise mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu belohnen.	E3.1
	...durch Abstimmung der Fahrpläne eine Anschlussqualität zu sichern.	E3.2
Ein attraktives Radverkehrsnetz durchzieht die Insel Föhr flächendeckend und verbindet zentrale Orte miteinander.		L4
Ziel ist es...	...die Qualität bestehender Radwege durch Umgestaltung, Instandsetzung und -haltung zu erhöhen bzw. zu sichern.	E4.1
	...Lücken im Radverkehrsnetz der Insel Föhr zu schließen.	E4.2
	...den Radverkehr intuitiv und sicher zu führen.	E4.3
	...Hochwertige Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl an frequentierten Orten zur Verfügung zu stellen.	E4.4
Ein sicheres und attraktives Fußverkehrsnetz durchzieht die Gemeinden und die Stadt Wyk auf Föhr und ermöglicht eine möglichst direkte fußläufige Erreichbarkeit zentraler Orte.		L5
Ziel ist es...	...bestehende Barrieren durch verkehrliche Neuordnung aufzuheben.	E5.1
	...durch Verkehrsberuhigungen die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen.	E5.2
	...dem Fußverkehr einen adäquaten Verkehrsraum einzuräumen.	E5.3
Eine Versorgung mit Waren- und Gütern wird sichergestellt und umweltfreundlich abgewickelt.		L6
Ziel ist es...	...im Waren- und Güterverkehr de Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu unterstützen.	E6.1
	...Waren- und Güterströme unter dem Aspekt einer Verkehrsreduzierung zu organisieren.	E6.2

5 MAßNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmenübersicht

Eine Konkretisierung des Zielkonzeptes erfolgt in Form von Schlüsselmaßnahmen, die maßgeblich zur Zielerreichung beitragen können. Insgesamt umfasst das Maßnahmenpaket 20 Einzelmaßnahmen. Das Spektrum erstreckt sich von informativen, kommunikativen bis hin zu baulichen Maßnahmen. Nachfolgend werden die Schlüsselmaßnahmen benannt und später beschrieben. Eine Zusammenfassung erfolgt in Form von Maßnahmensteckbriefen in der **Anlage 1**.

Schlüsselmaßnahmen	
SM_01	Anpassung von Fährtarifen und Parkgebühren in Dagebüll
SM_02	Einrichten eines Carsharing-Angebotes
SM_03	Einrichten von Mobilitätsbänken
SM_04	Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation
SM_05	Teilnahme an Aktionen und Förderprogrammen
SM_06	Mobilitätsbranding und -werbung für die Insel Föhr
SM_07	Einführen einer insularen Mobilitäts-App
SM_08	Anpassen des Parkraummanagements auf der Insel Föhr
SM_09	Beschränkung der Kfz-Verkehre in der Fußgängerzone
SM_10	Umgestaltung des Knotenpunktes Heymannsweg / Koogskuhl / L 214
SM_11	Ausbau von E-Ladesäulen
SM_12	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Badestraße
SM_13	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gmelinstraße
SM_14	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Am Golfplatz
SM_15	Optimierung der Radverkehrsverbindung zwischen Nieblum u. Wyk (K 123)
SM_16	Anpassen der Querungsstelle Rebbelstieg / Gartenstraße
SM_17	Herstellen von hochwertigen Fahrradabstellanlagen
SM_18	Ausweisen von Themenrouten für den Radverkehr
SM_19	Herstellen der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
SM_20	Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes

5.2 Maßnahmenbeschreibung

5.2.1 Anpassung von Fahrтарifen und Parkgebühren in Dagebüll (SM_01)

Aufgrund der Insellage mit zentralem Einspeisepunkt von Kfz-Verkehren über die Fährverbindung Dagebüll - Wyk bietet es sich an, die nachhaltige Verkehrsmittelwahl bereits auf Seiten des Festlandes zu unterstützen. Der Inseleparkplatz in Dagebüll kann dabei als modaler Filter wirken. Neben informativen Maßnahmen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kann auch ein finanzieller Anreiz zielführend sein. Durch eine Umstrukturierung der Tarifpolitik seitens der W.D.R. GmbH und eine Bereitstellung eines klimafreundlichen Fuhrparks am Inseleparkplatz kann eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl für die Wege auf die Insel Föhr begünstigt werden.

Die Erhöhung des zu zahlenden Frachttarifes für einen Pkw bei gleichzeitiger Reduzierung der Parkraumgebühr des Inseleparkplatzes in Dagebüll könnte eine solche Entwicklung begünstigen. Beispielsweise könnten die Parkgebühren vollständig in ein Mobilitätsguthaben zur Nutzung eines ggf. seitens der W.D.R. angebotenen klimafreundlichen Fuhrparks (Carsharing, Lastenräder, ÖPNV, Scooter, etc.) auf der Insel umgewandelt werden.

Des Weiteren ist es denkbar, einen Sondertarif für elektrisch betriebene Pkw bzw. Lkw einzuführen. Auf diese Weise können die lokalen Emissionen auf der Insel Föhr begrenzt werden. Im Waren- und Güterverkehr wird eine Veränderung bei der Fahrzeugflotte hin zur Hybridtechnik begünstigt. Die weitere Anfahrt nach Dagebüll erfolgt zunächst mit Verbrennungsmotor. Die verhältnismäßig kurzen Wege auf der Insel Föhr können dann mit dem zusätzlichen Elektroantrieb gefahren werden.

5.2.2 Einrichten eines Carsharing-Angebotes (SM_02)

Bisher gibt es auf der Insel Föhr kein Carsharing-Angebot. In den vergangenen Jahren sowie in aktuellen Planungen der W.D.R. GmbH gibt es jedoch die Absicht ein erstes Carsharing-Angebot auf der Insel zu etablieren. Die relevanteste Verortung sollte zunächst direkt am Hafen sein. Weitere Verortungen wären in der Stadt Wyk z.B. im Bereich des Aquaföhr denkbar. Die Bereitstellung von Fahrzeugen des Carsharings unterstützt die Bereitschaft von Urlaubsgästen auch ohne den eigenen Pkw auf die Insel Föhr zu gelangen. Infolge findet auf der Insel dann eine bewusstere Verkehrsmittelwahl u.a. zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes statt. Es wird empfohlen eine vollständig elektrifizierte Fahrzeugflotte bereitzustellen und so Einfluss auf Senkung der örtlichen Emissionen zu nehmen. Die Fahrzeugflotte sollte iterativ an die Nachfrage angepasst werden. Perspektivisch wäre ein Freefloating-System anzustreben, dass ein flexibles Abstellen der Fahrzeuge in jedem Inselort und nicht nur am Ort der Ausleihe ermöglicht. Ein Auffinden und Buchen der Fahrzeuge erfolgt per mobiler App. Ansprechende Fahrzeuge, wie z.B. Kleinwagen als Cabriolets, unterstützen die Attraktivität für Touristen. Das Carsharing-Angebot sollte sich optisch in das Merkmal-Design der Insel Föhr einfügen. Die Nutzung sowie die Bezahlung des Carsharings sollten intuitiv und App-basiert erfolgen.

Neben einem öffentlichen Carsharing ist für die Insel Föhr ein Carsharing innerhalb der Tourismusbranche durch Hotels und Vermieterinnen und Vermieter von Ferienunterkünften denkbar. Abrechnungsplattformen wie z.B. SnappCar ermöglichen darüber hinaus ebenfalls ein privates Carsharing. Hier kann jede Privatperson den eigenen Pkw für einen definierten Tarif zu definierten Zeiten, in denen keine Eigennutzung stattfindet, verleihen. Durch die vereinbarten Abrechnungsparameter ist der monetäre Aspekt zwischen Vermietenden und Mietern eindeutig geklärt. Privates Carsharing kann insbesondere auch bei gut vernetzten Einwohnerstrukturen dazu beitragen, dass Fahrzeuge unter Nachbarn vertrauensvoll geteilt werden und somit die Fahrzeuganzahl auf der Insel Föhr insgesamt reduziert wird.

5.2.3 Einrichten von Mobilitätsbänken (SM_03)

Durch Mobilitätsbänke wird ein niederschwelliges Mobilitätsangebot geschaffen, was auf einfache Art und Weise inselweit Mitfahrgelegenheiten vermittelt. In der Stadt Wyk und den Gemeinden Föhr Land werden Sitzbänke als Mobilitätsbänke installiert. Personen mit Mitfahrwunsch können durch das Sitzen auf der Bank den Vorbeifahrenden ihren Fahrtwunsch signalisieren. Mit Hilfe von Klappschildern kann die Fahrtrichtung angezeigt werden. Aufgrund der Stadt- und Gemeindegrößen bietet es sich an, auf den Klappschildern lediglich die Gemeinden sowie die Stadt Wyk zu vermerken. Neben der Ausnutzung freier Kapazitäten im Kfz-Verkehr birgt das Angebot von Mobilitätsbänken eine soziale Komponente und bietet einen Raum für Begegnungen. Die Entscheidung zu Gunsten der Mitnahme einer Person ist aufgrund der vergleichsweise geringen Einwohnerzahl insbesondere innerhalb der Gemeinden als hoch zu bewerten. Das Einbeziehen des touristischen Verkehrs birgt die Chance, Barrieren zwischen Touristen und den Föhrern zu reduzieren. Urlaubsgäste können quasi als kostenlose „Touristen-Taxen“ genutzt werden. Durch die Mitnahme von Föhrern besteht für Touristinnen und Touristen die Möglichkeit „Insider“-Tipps aus erster Hand zu ihrem Urlaubsort zu erhalten. Diese Vorzüge müssen kommuniziert und im Rahmen einer Werbekampagne eingebettet werden.

Es wird zunächst die Einrichtung von neun Mobilitätsbänken im Bereich der Ortsausfahrten der Inselgemeinden sowie an den zentralen Parkplätzen innerhalb der Stadt Wyk empfohlen. Eine Darstellung ist der Anlage 1.3 zu entnehmen.

5.2.4 Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation (SM_04)

Multimodalität kann einen Beitrag zu klimaschonender, umweltfreundlicher und sozialer Mobilität leisten. Insofern ist ein verstärktes multimodales Mobilitätsverhalten möglichst vieler Nutzer im öffentlichen Interesse. „Multimodal“ bedeutet, dass Nutzer je nach Weg, Wegezweck, Witterung unterschiedliche und ggf. in Folge mehrere Verkehrsmittel nutzen und nicht nur auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind.

Ortsfeste Mobilitätsstationen bilden wichtige Orientierungspunkte für die Nutzerinnen und Nutzer bei der Organisation ihrer Mobilitätsketten. Sie vermitteln unter anderem die Sicherheit, dass dort Mobilitätsangebote stets verfügbar sind und ein Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten möglich ist.

Diese Stationen können neben Mobilitätsangeboten und -produkten auch Dienstleistungen und die entsprechenden Ausstattungselemente bündeln. Im Folgenden werden mögliche Bausteine einer Mobilitätsstation aufgeführt. Die Ausgestaltung und das Angebot werden maßgeblich durch die Lage im Raum sowie der Nachfrage bestimmt.

Mobilitätsangebote und -produkte	ÖPNV, Taxi, Ride-Sharing ¹ , Ride-Pooling ² , Carsharing, Bikesharing, B+R-Anlagen, P+R-Anlagen, ...
physische und digitale Dienstleistungen	Routing (dynamisch, on trip, ...), Informationen, Buchen / Reservieren, Bezahlen, Navigation, Internetzugang, Einkaufen / Essen / Trinken, ...
Ausstattungselemente	Infoscreen, Infoterminal, Ticketautomat, Wifi-Zugang, Schließfächer, E-Lademöglichkeiten, Einstiegshilfen, Toiletten, Paketstation...

Die Einrichtung einer ersten zentralen Mobilitätsstation ist im direkten Umfeld des Hafens in Wyk zweckmäßig. Die Fähre vom Festland befördert Pkw, Radfahrende und Zufußgehende zur Insel Föhr. Der Hafen kann durch eine Mobilitätsstation zu einer intermodalen Übergabestelle werden, die eine Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes begünstigt. Durch das Angebot von unterschiedlichen flexibel nutzbaren Verkehrsangeboten kann die Bereitschaft, ohne eigenen Pkw auf die Insel zu gelangen, erhöht werden. Dabei ist es von hoher Bedeutung, dass das Angebot für den Nutzer ansprechend und umfassend ist. Ansprechend sind beispielsweise im touristischen Bereich elektrische Kleinstwagen in Form von Cabrios, Lastenfahrräder oder z.B. Fahrradrikschas. Umfassend bedeutet, dass die angebotene Flotte nicht nur auf wenige Fahrzeuge begrenzt sein sollte, sodass eine Vielzahl von potentiellen Nutzern generiert werden kann. Die Mobilitätsstation sollte barrierefrei gestaltet sein und Witterungsschutz bieten.

¹ Mitnahme von Personen durch Privatpersonen, vergleichbar zu Mobilitätsbänken

² Beförderungsdienstleistung; ein Fahrer nimmt auf Anfrage einen Fahrgast auf. Auf dem Weg zum Zielort werden weitere Fahrgäste aufgenommen, die eine ähnliche Route zum jeweiligen Ziel haben.

Eine weitere Mobilitätsstation könnte in der nächsten Stufe ebenfalls im südöstlichen Stadtgebiet von Wyk am *Aquaföhr* errichtet werden. Bei der Zusammenstellung der zu verknüpfenden Mobilitätsangebote sollte neben der Nachfrage die Überlegung zu Grunde gelegt werden, welche Art der Verkehre an der spezifischen Stelle abgewickelt werden sollen. So sollte beispielsweise die Mobilitätsstation am *AQUAFÖHR* primär ÖPNV- und Radverkehrsangebote beinhalten.

Um ein intermodales Mobilitätsverhalten zu unterstützen, ist es von großer Bedeutung, die geplanten Mobilitätsstationen innerhalb des Untersuchungsraumes adäquat mit zentralen Orten für den Fuß- und Radverkehr zu verbinden und eine entsprechende Infrastruktur und Wegweisung sicherzustellen.

5.2.5 Teilnahme an Aktionen und Förderprogrammen (SM_05)

Es gibt eine Vielzahl von laufenden Aktionen und Förderprogrammen, die u.a. das Ziel haben, ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu stärken. Nachfolgend werden beispielhaft Aktionen und Förderprogramme aufgezeigt, bei denen sich sowohl die Insulaner, wie auch die Touristen maßgeblich mit dem Themenbereich „Mobilität“ auseinandersetzen und auch neue Verkehrsmittel „erfahren“ können.

StadtRadeln

Durch eine Gemeinschaftsaktion über drei Wochen können die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Insel Föhr Radkilometer für den Klimaschutz, die eigene Gesundheit und die Radverkehrsförderung sammeln. Hierdurch wird dem Thema „Radverkehr“ verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt und das im sportlichen Wettkampfgeschehen mit anderen teilnehmenden Kommunen. Insgesamt geht von den bisher teilnehmenden Kommunen ein sehr positives Signal von der Kampagne aus. Durch eine offensive Information der Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Beteiligung von Firmen im Rahmen betrieblicher Gesundheitsförderung kann eine Vielzahl potentieller Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden. Personengruppen, die im Rahmen einer entsprechenden Kampagne über einen definierten Zeitraum erstmals bewusst das Fahrrad anstatt des Pkws nutzen, können so ggf. für sich die Vorzüge erkennen, was zu einem dauerhaften Umdenken respektive einer dauerhaften Änderung des Verkehrsverhaltens führen kann.

Über die Teilnahme am StadtRadeln kann ebenfalls an der Aktion RADar! teilgenommen werden. Über RADar! können Radfahrende kartenbasiert auf Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur oder Verkehrssicherheit hinweisen. Die gesammelten Daten werden im Nachgang der Kommune bereitgestellt und können im Rahmen der Instandsetzung und Verdichtung des Radverkehrsnetzes als Ausgangslage bzw. Bestandsaufnahme genutzt werden.

European Mobility Week

Die European Mobility Week ist eine Kampagne der Europäischen Kommission. Sie bietet Kommunen die Möglichkeit, den Bürgerinnen und Bürgern das Angebot nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche werden innovative Verkehrslösungen (Lastenfahrräder, E-Scooter, Fahrradrikscha, autonomes Fahren, etc.) ausprobiert oder mit kreativen

Ideen für eine nachhaltige Mobilität geworben. Auf dem Internetauftritt zur Europäischen Mobilitätswoche werden Aktionen vergangener Mobilitätswochen präsentiert und deren Annahme seitens der Bevölkerung beleuchtet. Für die Insel Föhr wäre im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche beispielsweise die Teilnahme am autofreien Tag bei kostenlosem ÖPNV sowie eine temporäre Umgestaltung von einzelnen Straßenzügen entsprechend einer ausschließlichen Aufenthaltsfunktion denkbar.

Klimaschutz-Förderprogramm

Über das Programm „Klimaschutz für Bürgerinnen und Bürger“ unterstützt das Land Schleswig-Holstein den Kauf von z.B. Lastenfahrrädern mit aktuell bis zu 400 €. Genaue Informationen zu den Voraussetzungen für die Förderung durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung sind auf der Internetseite des Landes Schleswig-Holstein zu finden.

Kommunale Zuschüsse

Die Landeshauptstadt Kiel fördert beispielsweise aktuell bei allen städtischen Mitarbeitern die Anschaffung eines Fahrrades / Lastenfahrrades, die damit regelmäßig ihren Arbeitsweg zurücklegen. Ziel ist die Reduktion von Kfz-Verkehren, die Reduktion des Parkraumbedarfes, Schaffen einer Vorbildfunktion und letztlich auch die Gesundheitsförderung der Mitarbeiter. Eine Übertragung der Förderkulisse auf die Insel Föhr wäre denkbar.

5.2.6 Mobilitätsbranding und -werbung für die Insel Föhr (SM_06)

Werbemaßnahmen im Mobilitätssektor zielen darauf ab, Personen zur nachhaltigen Änderung ihrer Verhaltensweisen anzuregen. Dies erfolgt unter anderem durch das gezielte Ansprechen des Umweltbewusstseins im Zusammenhang mit der individuellen Verkehrsmittelwahl. Es wird aktiv angestrebt, das Bewusstsein für bestehende Alternativen zur Autonutzung zu stärken und dazu anzuregen, diese auch zu nutzen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Ausrichtung der touristischen Strategie FÖHRgreen lassen sich Synergien für die Positionierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur nutzen.

Internetauftritt

Um Informationen bzgl. des Mobilitätsangebotes bereitzustellen, wird empfohlen eine entsprechende Rubrik auf der Website des Amtes Föhr Amrum einzurichten. Inhalte, die aufgegriffen werden können, sind beispielsweise Mobilitätsaktionen, eine Übersicht der Radabstellanlagen, Fahrpläne im ÖPNV und Funktionsweise von Mobilitätsbänken.

Auf der Internetpräsenz der Föhr Tourismus GmbH wird der eigene Pkw als erste Möglichkeit zur Anreise mit einer entsprechend umfangreichen Visualisierung und Informationsdichte genannt. Um eine nachhaltige Anreise beispielsweise mit dem ÖPNV hervorzuheben, sollte diese zentral auf dem Internetauftritt positioniert werden und als erste Möglichkeit unter Nennung der Vorteile und zusätzlichen Dienstleistungen, wie beispielsweise dem Gepäckservice, genannt werden.

Soziale Netzwerke

Ein weitere wichtige Plattform zum Transportieren von nachhaltigen Entwicklungsstrategien der Insel Föhr im Bereich der Mobilität können Soziale Netzwerke sein. Hierüber können interessierte Personen angesprochen und informiert werden. Gleichzeitig erfolgt eine Verknüpfung mit anderen digitalen Darstellungswegen.

Mobilitäts-App

Durch eine Föhr-Mobilitäts-App kann die Information über das insulare Angebot geliefert werden. Ein einheitliches Buchungs- und Bezahlssystem (Mobilitätsguthaben) ermöglicht eine unkomplizierte Nutzung. Durch ein Feedbacksystem zur Ökobilanz kann der Nutzer die Nachhaltigkeit seines Verkehrsverhaltens kennenlernen und bestenfalls anpassen.

Imagefilm

Im Rahmen eines Imagefilmes kann das nachhaltige Mobilitätsangebot der Insel Föhr bereits intensiv auf der Fährfahrt, am Anleger oder im Bus-Shuttle zur Fähre präsentiert werden. Auf dieses Weise werden Angebot und Funktionsweise neuer Mobilitätsmöglichkeiten erläutert. So kann eine umweltbewusste Verhaltensweise bei den Gästen der Insel begünstigt werden.

Öffentlichkeitsdarstellung

Durch eine Öffentlichkeitsdarstellung kann das Mobilitätssystem und die Zielsetzung der Insel Föhr am Ort des jeweiligen Angebotes beworben werden. Möglichkeiten bestehen z.B. durch Plakate, Beschriftung von Haltestellen, Beschriftung von Fahrzeugen des ÖPNV und Beschriftung von Abstellanlagen. Hierbei sollte ein einheitliches Auftreten erfolgen.

Multiplikatoren

Neben der Öffentlichkeitsdarstellung kann jeder Bewohner der Insel dazu beitragen, dass das Konzept zum nachhaltigen Wandel der Mobilität auf der Insel Föhr kommuniziert wird. Als sogenannte Multiplikatoren können insbesondere alle im Tourismusbereich tätigen Personen dienen. So werden die Angebote intensiv beworben.

Durch die Kommunikation des Mobilitätsmanagements an Schulen können ebenfalls „Junior-Multiplikatoren“ ausgebildet werden. Das Mobilitätsmanagement sollte dabei in den Schulunterricht integriert werden, da eine frühzeitige Konfrontation mit einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten bedeutend für die langfristige Einstellung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl ist. Auf Landesebene werden hierzu bereits unterschiedliche Programme angewendet.

Kostensensibilisierung

In der Landeshauptstadt Kiel befindet sich auf der Rückseite der Parkscheine ein Hinweis darauf, dass es alternativ eine Vielzahl von kostenfreien Fahrradabstellanlagen im Zentrum gibt. Hierdurch soll ein Impuls zum Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl gegeben werden. Eine Übertragung auf die Insel Föhr ist bei Bewirtschaftung der zentralen Parkplätze denkbar.

Mobilitätsbranding

Durch eine Einbindung des Themas „Mobilität“ in das Branding FÖHRgreen entsteht eine erweiterte Haltung und Positionierung der Insel Föhr. Es entwickelt sich hierdurch ggf. ein weiteres Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Urlaubszielen. Dieses kann insbesondere eine an Nachhaltigkeit interessierte touristische Zielgruppe ansprechen, die auf der Insel Föhr wiederum zu einer höheren Nutzungsauslastung des modernen Mobilitätsangebotes beiträgt. Durch eine steigende Nachfrage lassen sich dann infrastrukturelle Investitionen besser rechtfertigen und refinanzieren. Das Mobilitätsbranding kann also zu einer maßgeblichen Dynamik bei der Veränderung des touristischen Mobilitätsverhaltens auf der Insel Föhr beitragen.

5.2.7 Einführen einer insularen Mobilitäts-App (SM_07)

Sämtliche Informationen zur verkehrsmittelspezifischen Erreichbarkeit der Insel Föhr und dem Mobilitätsangebot vor Ort, individuelle Routenplanung sowie weitere Anwendungen zum Mobilitätsangebot können im Rahmen einer auf Föhr zugeschnittenen App zur Verfügung gestellt werden. Durch die App wird „bewusste Mobilität“ auf der Insel Föhr erlebbar. Durch ein Guthabensystem kann eine Transparenz über das Verhältnis zwischen Nutzungsdauer und Kosten sowie der Ökobilanz bei verschiedenen Verkehrsmitteln hergestellt werden. Die App kann darüber hinaus ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten belohnen. Für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel können beispielsweise Bonuspunkte vergeben werden, welche bei Kooperationspartnern in Rabatte oder kleine Geschenke umgetauscht werden können. Das Mitnehmen von Personen an Mobilitätsbänken kann z.B. das eigene Mobilitätsguthaben wieder auffüllen.

Durch Einbeziehung eines finanziellen Anreizes kann das Potential einer Mobilitäts-App noch gesteigert werden. Folgende Szenarien sind denkbar - sollen aber im Rahmen des vorliegenden Konzeptes lediglich als Impuls dienen und das breite Anwendungsspektrum einer solchen App aufzeigen.

1. Die Anreise erfolgt mit dem eigenen Pkw nach Dagebüll. Das Fahrzeug wird über die Dauer des Aufenthaltes auf dem *Inselparkplatz* abgestellt. Hierfür wurde bereits in der Föhr App eine entsprechende Reservierung gebucht. Das Einchecken des Fahrzeuges auf dem *Inselparkplatz* löst automatisch eine Gutschrift in der Föhr App aus. Diese kann genutzt werden, um unterschiedliche Mobilitätsangebote auf der Insel (Tageskarte für die Nutzung des ÖPNV, Radverleih, Carsharing, etc.) zu nutzen.
2. Die Anreise bis zum Zielort auf der Insel erfolgt mit dem eigenen Pkw. Bei Ankunft in Wyk wird eine auf einer Mobilitätsbank wartende Person mit demselben Ziel mitgenommen. Durch Bestätigung der Mitnahme in der App wird eine Gutschrift ausgelöst, die die Fahrerin oder der Fahrer für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Radverleih, Busticket, Carsharing, etc.) auf der Insel nutzen kann.

Eine App, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten belohnt, ist beispielsweise in den Niederlanden bereits verfügbar. Für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel vergibt die Anwendung Bonuspunkte, welche bei Kooperationspartnern in Rabatte oder kleine Geschenke umgetauscht werden können. Die Umsetzung und Weiterentwicklung dieser Anwendung wird Seitens der Europäischen Union über das Förderprogramm Horizont 2020 unterstützt.

5.2.8 Anpassen des Parkraummanagements auf der Insel Föhr (SM_08)

Der ruhende Kfz-Verkehr ist ein wichtiger Ansatzpunkt zur Reduzierung des Kfz-Verkehres auf der Insel Föhr. Das Parkraummanagement bietet einige effektive Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes in Form von sog. *Push*-Maßnahmen.

Das Parkraummanagement bezweckt eine zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Steuerung der Parkraumnachfrage wodurch beispielsweise Parksuchverkehre und ordnungswidriges Abstellen von Kfz reduziert werden können bzw. die grundsätzliche Verringerung der Kfz-Belastung im Straßennetz durch eine Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens herbeigeführt werden kann. Parkraummanagement besteht aus den zentralen Handlungsfeldern der Angebotssteuerung, des Informationssystemes und der Parkraumbewirtschaftung (Beschränkung, Bepreisung und Überwachung von Parkraum).

Angebotssteuerung

Zur verkehrlichen Entlastung und Erhöhung der Flächenpotentiale des untergeordneten Straßennetzes wird eine Bündelung des Parkraumangebotes in Wyk empfohlen. Derzeit bildet das zentrale Parkraumangebot in Wyk der kostenfreie Parkplatz im Zuge des *Heymannsweges*. Da das derzeitige Angebot des Parkplatzes im *Heymannsweg* die Nachfrage insbesondere innerhalb der touristischen Saison nicht decken kann, werden Fahrzeuge auf den Stellplatzanlagen der im Zuge der Straße *Koogskuhl* angesiedelten Discounter und Vollsortimenter sowie in den Straßenzügen abgestellt. Mittels der Konzentration des Parkraumangebotes auf einzelne Standorte innerhalb des Stadtgebietes kann das öffentliche Parkraumangebot im untergeordneten Straßennetz (Parken am Fahrbahnrand und in Parkbuchten) reduziert und Flächen, die dem Aufenthalt oder der Radverkehrsführung dienen, gewonnen werden. Als wirksamster Ansatz wird die Erweiterung des Parkraumangebotes im Bereich des heutigen Parkplatzes am *Heymannsweg* gesehen. Optional käme eine nordwestliche Flächenerweiterung oder die Einrichtung eines Parkdecks in Frage.

Parkraumbewirtschaftung

Unentgeltliche Parkmöglichkeiten werden erfahrungsgemäß stärker frequentiert sofern diese dicht genug am Zielort liegen. Es wird empfohlen, den Parkplatz im *Heymannsweg* zu bewirtschaften, sodass ein monetärer Vorteil für die Gäste und Beschäftigten der Innenstadt entsteht, die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Zu fuß, Fahrrad, ÖPNV) anreisen. Damit eine ungewollte Verlagerung des

ruhenden Verkehres auf private Stellplatzanlagen innerhalb des Gewerbegebietes Koogskuhl vermieden wird, wäre zunächst ein niedriges Preisniveau zweckmäßig. Sollte trotz Bewirtschaftung weiterhin eine saisonale Vollausslastung des Parkplatzes bestehen, wären eine Erweiterung des Parkraumangebotes und eine Erhöhung der Parkgebühren zu prüfen. Diese Maßnahmen könnten über die Bewirtschaftung des Parkraumes refinanziert werden.

Der Parkplatz „Aquaföhr / Stadtstrand“ kann als Mehrfachnutzung für Gäste des Badelandes sowie für Strandbesucher dienen. Die Nutzungen finden in Abhängigkeit der Wetterlage versetzt statt, sodass es im Regelfall zu keinen Nutzungskonflikten kommt. Es wird empfohlen, den Parkplatz zu bewirtschaften, um auch hier den Besuchern, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV anreisen, einen monetären Vorteil zu verschaffen. Eine Rückerstattung der Parkgebühr für Gäste des Aquaföhr wäre denkbar.

Der Parkplatz „Flugplatz / Südstrand“ könnte aufgrund der Außenlage und der dortigen Flächenverfügbarkeit als kostenfreier Parkplatz erhalten bleiben. Die Bewirtschaftung wäre demnach hier zunächst nicht vorzunehmen.

Parkleitsystem

Die der Stadt zufließenden Verkehre kommen überwiegend über die *Landstraße L 214*. Ziel bei der Lenkung dieser Verkehre sollte es sein, sie frühzeitig aus dem Straßennetz zu ziehen und auf den Straßenzügen mit einer entsprechenden Funktion (verbinden und sammeln) zu bündeln. Hierfür bedarf es einer entsprechenden Ausweisung des Parkraumes.

Für Parksuchverkehre sind Angabe der wesentlichen Parkplätze, die zu erreichenden Ziele sowie Informationen zur Parkplatzverfügbarkeit und der Kostenpflicht zweckmäßig. Wichtig ist hierbei, dass die Informationen für Verkehrsteilnehmende schnell aufzunehmen sind. Dies erfordert eine Reduktion der Wegweisung auf das Wesentliche.

Durch ein Parkleitsystem in der Stadt Wyk auf Föhr können die drei Hauptziele „Innenstadt“, „Aquaföhr / Stadtstrand“ und „Flugplatz / Südstrand“ vom übergeordneten Streckennetz bis zur Zielerreichung ausgewiesen. Hier kann bereits der Hinweis „kostenfrei / kostenpflichtig“ und „Anzahl der Parkstände“ erfolgen. Ausgehend von der übergeordneten *Landesstraße L 214* wird der Parkplatz „Aquaföhr / Stadtstrand“ über den *Rebbelstieg* und der Parkplatz „Flugplatz / Südstrand“ über den *Fehrstieg* ausgewiesen. Ein digitales Parkleitsystem mit Anzeige der jeweils noch freien Parkstandanzahl ist in der Stadt Wyk nicht erforderlich, zumal dieses auch sehr kostenintensiv herzustellen wäre.



Um ein einheitliches Bild und eine bessere Orientierung sowohl in Wyk als auch auf der weiteren Insel Föhr zu ermöglichen, wird empfohlen, die Gestaltung der Ausweisung innerhalb der Gemeinden zu übernehmen.

5.2.9 Beschränkung der Kfz-Verkehre in der Fußgängerzone (SM_09)

Liefer- und Anwohnerverkehre sind im Bereich der Fußgängerzone lediglich im Zeitraum von 07.00 bis 11.00 Uhr zugelassen. Kfz-Verkehre durch ankommende und abfahrende Gäste sind an dieses Zeitfenster zwar nicht gebunden, jedoch auf eine Stunde limitiert. Seitens der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Verwaltung der Stadt Wyk wurde geäußert, dass diese Anordnung oftmals missachtet wurde. Im Rahmen von Vorortbegehungen konnte dies validiert werden. Da die Fußgängerzone eine ausschließliche Aufenthaltsfunktion innehat, ist es aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, die Reglementierung zum Liefer- und Anwohnerverkehr baulich zu unterstützen. Um die Fußgängerzone vor unberechtigt einfahrenden Kfz zu schützen, wird empfohlen, Verkehrspoller aufzustellen. Poller sind feststehend, abschließbar oder versenkbar verfügbar. Durch das Aufstellen von feststehenden Pollern wird die Einfahrt von Kfz in die Fußgängerzone umfassend ausgeschlossen.

In der Fußgängerzone ist neben einer Vielzahl von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen auch Wohnraum angesiedelt. Sämtliche Nutzungen innerhalb der Fußgängerzone sind auf Zulieferungen angewiesen. Daher ist eine ausschließliche Aufstellung von feststehenden Pollern nicht vertretbar. Die Schlüssel für abschließbare Poller sind frei verkäuflich, so dass eine strikte Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnung zur zeitlichen Reglementierung der Befahrbarkeit nicht in Gänze gewährleistet ist. Versenkbare Poller „verschwinden“ automatisch täglich in einem ausgewählten Zeitfenster (07.00 bis 11.00 Uhr), sodass freie Zufahrt für den Liefer- und Anliegerverkehr besteht. In der verbleibenden Zeit können versenkbare Poller lediglich von Not- und Rettungsdiensten geöffnet werden. Anlieger sollten über das Ordnungsamt die Möglichkeit erhalten, in Ausnahmefällen und nach vorheriger Anmeldung außerhalb der geregelten Öffnungszeiten eine Zufahrtsgenehmigung zu erhalten. Bei Umsetzung der Maßnahme ist die Möglichkeit gegeben, den Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone deutlich besser kontrollieren und einschränken zu können.

5.2.10 Umgestaltung des Knotenpunktes Heymannsweg / Koogskuhl / L 214 (SM_10)

Durch die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt *Heymannsweg / Koogskuhl / L 214* kann eine optimale Abwicklung aller Verkehrsarten erfolgen. Der bestehenden Einbindung in eine Tempo-30 Zone folgt somit eine nutzungsgerechte Umgestaltung der Verkehrsanlage. Im Rahmen der Maßnahme kann eine Entflechtung von Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden. Der Radverkehr erfolgt dann richtlinienkonform auf der Fahrbahn und nicht mehr im sehr schmalen Seitenraum. Beide Verkehrsarten gewinnen auf diese Weise neuen Raum. Die Sichten auf andere Verkehrsteilnehmer werden verbessert. Die Querung für die ausgeprägten Fußverkehre erfolgt in allen Knotenpunktarmen durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) mit Vorrang. Bei Umgestaltung zum Kreisverkehr ist eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes zu erwarten. Maßgeblicher Rückstau tritt in keinem Knotenpunktarm auf.

5.2.11 Ausbau von E-Ladesäulen (SM_11)

Auf der Insel Föhr bestehen bereits einzelne öffentliche E-Ladesäulen für Pkw. Hier gilt es, das Angebot entsprechend der zu erwartenden steigenden Nachfrage anzupassen. Das Ziel sollte dabei wenigstens das Vorhalten einer geringen Anzahl von 2 bis 10 Ladestationen in allen Inselorten sein. Eine iterative Anpassung des Angebotes sollte auf Grundlage einer Auslastungsanalyse der Ladestationen erfolgen. Es wird empfohlen, dabei ein Überangebot einzuplanen, da ein knappes Angebot und die Möglichkeit an einem Ort ggf. keine Lademöglichkeit vorzufinden, die Nutzung negativ beeinflusst. Das Angebot in der Stadt Wyk sollte insbesondere im Bereich der Großparkplätze Heymannsweg, Aquaföhr / Stadtstrand und am Südstrand / Flugplatz zentralisiert und erweitert werden. Je nach sich einstellender Nachfrage kann hier ein Angebot auch oberhalb von jeweils 10 Plätzen zweckmäßig sein.

Das Konzept der Ladestationen ist auf andere Verkehrsarten, insbesondere auf E-Fahrräder, übertragbar.

Darüber hinaus können Beherbergungsstätten Lademöglichkeiten stellen. Hierdurch könnte kurzfristig eine hohe Flächenabdeckung erreicht werden. Insbesondere Hybridfahrzeuge mit geringer elektrischer Reichweite könnten hierüber regelmäßig Strom tanken und somit auf den Betrieb des Verbrennungsmotors auf der Insel Föhr gänzlich verzichten.

5.2.12 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Badestraße (SM_12)

Als potentielle Hauptachse des innerstädtischen Radverkehrs biete sich die *Badestraße* zwischen *Rebbelstieg* und *Gmelinstraße* an. Durch die derzeitige Ausweisung als Einbahnstraße mit Freigabe des Radverkehrs entgegengesetzt zur Fahrtrichtung nördlich des *Rebbelstieges* ist einerseits die Durchlässigkeit für den Radverkehr bereits heute schon sichergestellt und andererseits ist die Bedeutung des Kfz-Verkehres herabgesetzt. Um die *Badestraße* als zentrale Achse des Radverkehrs noch mehr zu etablieren, bietet sich die Ausweisung als Fahrradstraße an. Das Befahren durch den Kfz-Verkehr ist weiterhin mit 30 km/h zulässig bzw. muss sich defensiv der Geschwindigkeit des Radverkehrs anpassen. Für den Radverkehr findet eine Qualitätssteigerung statt, da u.a. das Nebeneinanderfahren zulässig wird. Damit die Fahrradstraße ihre Wirkung entfalten und eine attraktive Radverbindung darstellen kann, empfiehlt es sich, die *Badestraße* in den Knotenpunkten zu bevorzugen. Hierdurch lässt sich auch bei entsprechender straßenbaulicher Anpassung die Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt *Badestraße / Feldstraße* beseitigen.

5.2.13 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gmelinstraße (SM_13)

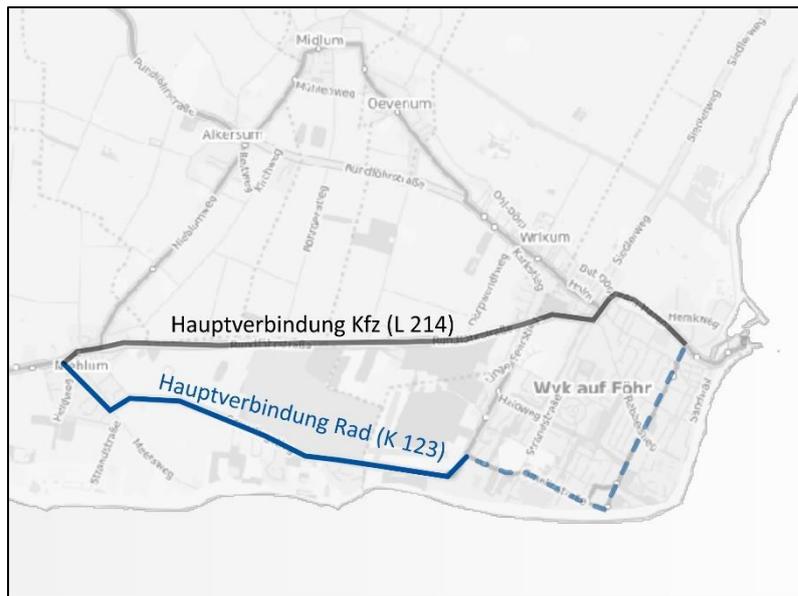
Die *Gmelinstraße* stellt die innerstädtische Fortführung der Verbindung zwischen dem außerörtlichen Anschluss nach Nieblum und der *Badestraße* als Hauptradverkehrsrouten dar. Um die *Gmelinstraße* als wesentliche Radverkehrsrouten noch mehr zu etablieren, bietet sich die Ausweisung als Fahrradstraße an. Das Befahren durch den Kfz-Verkehr ist weiterhin mit 30 km/h zulässig. Für den Radverkehr findet eine Qualitätssteigerung statt, da u.a. das Nebeneinanderfahren zulässig wird. Damit die Fahrradstraße ihre Wirkung entfalten und eine attraktive Radverbindung darstellen kann, empfiehlt es sich, die *Gmelinstraße* in den Knotenpunkten zu bevorzugen.

5.2.14 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Am Golfplatz (SM_14)

Der Straße *Am Golfplatz* stellt die direkte Verbindung zwischen der außerörtlichen Anbindung nach Nieblum und der innerstädtischen Hauptachse des Radverkehrs (*Badestraße*) in Wyk dar. Westlich der Straße *Am Golfplatz* finden sich wesentliche touristische Ausflugsziele (Flugplatz, Kartbahn, Golfplatz) sowie die Jugendherberge. Um die Straße *Am Golfplatz* als Achse des Radverkehrs noch mehr zu etablieren, bietet sich die Ausweisung als Fahrradstraße an. Das Befahren durch den Kfz-Verkehr ist weiterhin mit 30 km/h zulässig. Für den Radverkehr findet eine Qualitätssteigerung statt, da u.a. das Nebeneinanderfahren zulässig wird und der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr anzupassen hat. Damit die Fahrradstraße ihre Wirkung entfalten und eine attraktive Radverbindung darstellen kann, empfiehlt es sich, der Straße *Am Golfplatz* eine vorfahrtrechtlich Bevorzugen zu geben. Außerdem sollte ein Austausch der Fahrbahnoberfläche geprüft werden, da das bestehende Kopfsteinpflaster für das Befahren mit Fahrrädern nicht optimal ist.

5.2.15 Optimierung der Radverkehrsverbindung zwischen Nieblum und Wyk (SM_15)

Der Streckenzug *Grevelingstieg (K 123)* und *Am Flugplatz (K 123)* stellt die Verbindung zwischen der Gemeinde Nieblum und der Stadt Wyk dar. Als südlich gelegene Parallelachse zur *Landstraße L 214* ist hier ein geringes Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Kfz/24h und eine für den Kfz-Verkehr sehr untergeordnete Netzfunktion zu unterstellen. Die Bedeutung für den Radverkehr hingegen ist



ausgeprägt. Die für den Radverkehr zur Verfügung gestellte Verkehrsfläche ist heute mit einer Breite von nur 2,00 m sehr gering. Eine Stärkung der Radverkehrsverbindung kann durch die Freigabe der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr erreicht werden. Der bisher benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg wäre dann in einen Gehweg umzuwandeln. Optional kann dieser weiterhin durch Zusatzbeschilderung dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob die Anordnung von 50 km/h oder sogar 30 km/h und die Markierung von z.B. Fahrradpiktogrammen erfolgen können. Bei Umsetzung der Maßnahme wären alle Begegnungsfälle, auch von Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern, verträglich abzuwickeln. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sich Kfz-Verkehre auf das übergeordnete Streckennetz der *L 214* verlagern der Streckenzug *Grevelingstieg (K 123)* und *Am Flugplatz (K 123)* entlastet wird.

Da der als *Kreisstraße K 123* klassifizierte Streckenzug in die Baulast des Kreises Nordfriesland fällt und als freie Strecke außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt geführt wird, ist hier eine frühzeitige Abstimmung zu führen. Die empfohlenen Maßnahmen entsprechen nicht dem Regelfall, könnten aber ggf. aufgrund der besonderen touristischen Prägung und dem sehr niedrigen Kfz-Verkehrsaufkommen im Streckennetz als Pilotprojekt verstanden und weiterverfolgt werden. Beispiele für vergleichbare Pilotprojekte finden sich z.B. im Zuge der *Kreisstraße K 40* bei Halle. Hier wurden auf einer Außerortsstrecke u.a. beidseitige Schutzstreifen markiert, um so die Präsenz des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu verdeutlichen und eine zusätzliche Aufmerksamkeit und Verkehrssicherheit zu erreichen.



5.2.16 Anpassen der Querungsstelle *Rebbelstieg / Gartenstraße* (SM_16)

Im Zuge der wichtigen Verbindung zwischen dem südlichen Stadtpark um den Spielplatz „Löwenhöhle“ und der *Gartenstraße* erfolgt für den Rad- und Fußverkehr die Querung des *Rebbelstieges*. Momentan besteht hier zur Lenkung und Sicherung der Rad- und Fußverkehre auf der Südseite der Fahrbahn ein Drängelgitter. Dieses stellt bei Begegnungsfällen eine Engstelle dar. An der Querungsstelle wird der Radverkehr über Bordsteinabsenkungen in den Seitenraum der *Gartenstraße* geführt.

Die Maßnahme sieht die Plateauaufpflasterung der Querungsstelle im Zuge des *Rebbelstieges* vor. Hierdurch werden eine erhöhte Aufmerksamkeit und das Herabsetzen der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr bewirkt. In Folge kann das Drängelgitter entfernt werden und die Radverkehre können direkt auf die Fahrbahn der *Gartenstraße* gelangen. In Gegenrichtung ist ebenfalls eine gradlinige Ausfahrt gegeben. Der Seitenraum in der *Gartenstraße* ist zukünftig nur noch für den Fußverkehr vorgesehen.

5.2.17 Herstellen von hochwertigen Fahrradabstellanlagen (SM_17)

Elementar für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades ist das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quellen. Die Fahrradabstellanlagen sollen dem Stand der Technik entsprechen und eine möglichst hohe Qualität für den Nutzer darstellen. Die Anlagen sind entweder in Form von Anlehnbügeln oder bei kompakten Sammelanlagen in Form von Hoch- und Tiefeinstellern als Reihenanlage zu realisieren. Des Weiteren sollte ein Kontingent für größer dimensionierte Lastenfahrräder vorgehalten werden. Ein Standard für Sammelanlagen wurde durch die Konzipierung einer einheitlichen modularen Bike+Ride-Anlage seitens der NAH.SH geschaffen. Diese Anlage erfüllt alle Kriterien für eine hochwertige Fahrradabstellanlage. Dazu zählen u.a. Überdachung, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Diebstahlschutz. Innerhalb der Stadt Wyk ist es von besonderem Interesse, zu Beginn der ausgewiesenen Fußgängerzone ausreichende Abstellanlagen bereitzustellen. Eine Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr wird lediglich außerhalb der touristischen Saison aufgrund der starken Frequentierung angeregt.

Die potentiellen Standorte für aufgewertete Fahrradabstellanlagen sind der Übersichtskarte der Anlage 1.17 zu entnehmen. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze sollte jeweils oberhalb des heutigen Angebotes liegen, um auf die perspektivische Zunahme im Radverkehr vorbereitet zu sein. Um die Erreichbarkeit der Fußgängerzone für Radfahrende zu ermöglichen, sind daher an folgenden Standorten Radabstellanlagen vorzusehen:

- *Badestraße / Große Straße,*
- *Hafenstraße / Westerstraße,*
- *Am Hafen (L214) / Hafenstraße,*
- *Rathausplatz,*
- *Badestraße - Bushaltestelle Mitte,*
- *Süderstraße / Wilhelmstraße,*
- *Süderstraße / Mühlenstraße,*
- Kurpark.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es ratsam, die Abstellanlagen nicht innerhalb der Fußgängerzone sondern zu Beginn der Fußgängerzone vorzusehen. Radabstellanlagen innerhalb der Fußgängerzone können dazu führen, dass Radfahrende ihre Fahrt ordnungswidrig fortsetzen, um „nur kurz“ ihr Fahrrad abzustellen.

Im Stadt- und Gemeindegebiet sollte flächendeckend geprüft werden, ob einzelne bestehende Pkw-Parkstände in regelmäßigen Abständen aufgehoben und an selbiger Stelle durch Fahrrad-Anlehnbügel ersetzt werden können. Dabei kann durch Aufhebung eines Pkw-Parkstandes ein Angebot für bis zu zehn Fahrräder geschaffen werden. So erfolgt sukzessiv eine Angebotsverlagerung zugunsten des Radverkehrs im Rahmen der fortschreitenden Mobilitätswende.

5.2.18 Ausweisen von Themenrouten für den Radverkehr (SM_18)

Durch wegweisende Beschilderung können die definierten Themenradrouten in der Örtlichkeit besser wiedergefunden werden. Zusätzlich ist das Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen denkbar. Die Beschaffenheit der Verkehrsflächen für den Radverkehr können iterativ aufgewertet werden. Eine hohe Nutzungsqualität liegt vor, wenn ausreichende Breiten vorhanden sind, sodass zwei Radfahrer rechtskonform nebeneinander fahren können. Dieses ist in Fahrradstraßen oder auf eigenständig geführten Wegen mit einer befestigten Breite von mindestens 3,00 m besser jedoch 4,00 m möglich.

Die touristische Positionierung gemäß des Tourismuskonzeptes „Aktives Naturerleben“ mit dem Fokus auf Radfahren untermauert den Bedarf, die touristischen Radverkehrsverbindungen aufzuwerten.

5.2.19 Herstellen der Barrierefreiheit an Bushaltestellen (SM_19)

Inselweit sollten alle Bushaltestellen entsprechend der Empfehlungen der NAH.SH barrierefrei umgebaut werden, um den Zugang zu den Bushaltestellen und den Bussen zu verbessern und allen Personengruppen zu ermöglichen. Der Einstieg in den Bus kann nach Umsetzung der Maßnahmen ebenerdig ohne Stufe erfolgen. Hiervon profitieren u.a. Rollstuhlfahrende, Personen mit Gehhilfen, Gepäck oder z.B. einem Kinderwagen. Die Nutzungsqualität und in Folge die Nutzeranzahl kann erhöht werden.

5.2.20 Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes (SM_20)

Um eine umfassende Optimierung des ÖPNV zu erreichen, bedarf es einer Überarbeitung des derzeitigen Angebotes. In Schleswig-Holstein obliegen die Aufgaben- und die Ausgabenverantwortung für den Busverkehr den Kreisen und kreisfreien Städte als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Durch eine Ausschreibung der Leistung im ÖPNV können zunächst die gewünschten Qualitätsanforderungen definiert werden. Wettbewerber können diese Qualität ggf. durch unterschiedliche Modelle anbieten. Aufgrund der heutigen Vertragssituation ist eine Ausschreibung des ÖPNV-Angebotes erst für das Jahr 2028 möglich. Der Vorlauf kann dafür genutzt werden, um die gewünschte Qualität des Angebotes frühzeitig und ausreichend genau zu definieren.

Mögliche Ansätze bei der Ausschreibung / Umstrukturierung sind:

- Einsatz von bedarfsorientierten Angebotsformen (Anruf-Sammel-Taxi),
- Flächendeckende Erschließung der Insel ohne feste Haltepunkte (mobile Anforderung),
- Optimierung bei der Abstimmung des Busfahrplanes auf den Fährfahrplan,
- Mitnahme von Fahrrädern durch Linienbusse,
- Erhöhung der Bedienfrequenz in Nachtstunden / Schwachlastzeiten,
- Attraktive Fahrpreisgestaltung ggf. auch durch kommunale Beteiligung,
- Einsatz autonomer Fahrzeuge (vergleiche Keitum auf Sylt),
- Einflussnahme auf die Antriebsart der Fahrzeugflotte (Elektro / Gas / Wasserstoff).

Für den Einsatz in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage bieten sich zur Aufrechterhaltung eines Fahrtenangebotes, unter der Prämisse den betrieblichen und finanziellen Aufwand so gering wie möglich zu halten, bei gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bedarfsgesteuerte Angebotsformen an.

In den Zeiträumen ohne ein derzeit bestehendes Fahrtenangebot wird empfohlen, in Föhr im Rahmen eines Pilotprojektes ein ÖPNV-Grundangebot in Form von nachfragegesteuerten Bedienformen oder Bürgerbussen einzuführen. Das Angebot außerhalb der Bedienzeit des bestehenden ÖPNV-Angebotes gestaltet sich daher nicht als Konkurrenzangebot. Die Bedienung mittels Bürgerbus erfolgt in der Regel linien- und fahrplangebunden bzw. an Haltestellen. Im Unterschied zum herkömmlichen fahrplangestützten Linienangebot werden bei Bürgerbussen keine Standardbusse, sondern Pkw bzw. Kleinbusse mit Sitzplätzen für maximal acht Fahrgäste eingesetzt, die konzessionsrechtlich bedingt eine linienverkehrsgerechte Ausstattung haben müssen.

Ein Bürgerbus wird von einem in der Regel eigens zu diesem Zweck gegründeten Verein getragen und zeichnet sich im Kern durch ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer aus. Bei der Entwicklung bzw. Organisation von Bürgerbussen sowie der Information und Beratung sind vor allem die Kommunen, die Kreise sowie sonstige Verkehrsdienstleister und ggf. Akteure der Wirtschaft tätig bzw. eingebunden. Neben einer verwertbar hinreichenden Nachfrage sind eine ausreichende Anzahl ehrenamtlich einsetzbarer Fahrer bzw. engagierte Bürgerinnen und Bürger zentrale Voraussetzungen.

Die ehrenamtlichen Fahrer müssen einen Personenbeförderungsschein besitzen. Aufgrund der bis auf etwaige Aufwandsentschädigungen nicht vorhandenen Personalkosten bestehen der Investitionsaufwand in der Fahrzeuganschaffung und der laufende Aufwand im Fahrzeugbetrieb. Die trotz der wegfallenden Personalkosten anfallenden Betriebskosten von Bürgerbussen werden üblicherweise durch Fahrgeldeinnahmen sowie Spenden und Werbeeinnahmen gedeckt. Die Entwicklung und der nachfragegerechte Betrieb von Bürgerbussen sind in einem hohen Maß von der Kommunikation des Angebots abhängig.

Flexible Angebotsformen werden in der Regel nach §42PBefG oder als Gelegenheitsverkehre nach §49PBefG genehmigt. Über das Projekt *Bürgerbusse Schleswig-Holstein* und der Arbeitsgemeinschaft *pro-bürgerbus schleswig-holstein* stehen interessierten Kommunen eine telefonische Erstberatung sowie eine weitere Begleitung der Einführung zur Verfügung.

6 INTEGRIERTES HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

6.1 Maßnahmeneinordnung

Die Schlüsselmaßnahmen dienen der Erreichung der in Kapitel 4 festgehaltenen Entwicklungsziele. Für jede Schlüsselmaßnahme erfolgt eine grobe Einordnung hinsichtlich der Priorität bzw. Wirksamkeit, des Zeitbedarfes für die Umsetzung sowie des zu erwartenden Kostenrahmens. Hierbei werden jeweils sechs Stufen in Form einer Skala definiert. Eine Skala mit sechs dunkelblauen Feldern stellt den Oberwert dar.

Priorität

Maßnahmen mit einer erwarteten hohen Wirksamkeit insbesondere auf die Zielerreichung der Kfz-Verkehrsvermeidung auf der Insel Föhr erhalten eine hohe Priorität.

Zeit

Die Maßnahmen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit. Aufgrund voranzustellender Planungsprozesse kann sich die Umsetzung einer Maßnahme über einen mehrjährigen Zeitraum belaufen. Andere Maßnahmen sind beispielsweise direkt umsetzbar. Als grobe Orientierung ist jedes dunkelblaue Feld als eine Einjahresdauer zu verstehen. Maßnahmen mit nur einem dunkelblauen Feld sind theoretisch im laufenden Jahr 2021 realisierbar.

Kosten

Da es sich bei allen Schlüsselmaßnahmen um zunächst konzeptionelle Überlegungen handelt, wird bewusst auf konkrete Kostenschätzungen verzichtet. Diese können erst bei einer späteren Detaillierung und Kenntnis über die Umsetzungstiefe der jeweiligen Schlüsselmaßnahmen belastbar erfolgen. Die dunkelblauen Felder umfassen daher eine sehr grobe Einordnung, über die eine Verhältnisbildung zwischen den Schlüsselmaßnahmen ablesbar ist.

6.2 Reihung der Schlüsselmaßnahmen

Ob und wann die Schlüsselmaßnahmen in die Umsetzung gelangen, hängt nicht nur von der zu erwartenden Wirksamkeit, sondern u.a. auch von der zeitlichen und haushaltsplanerischen Einordnung ab. Die nachfolgende Prioritätenreihung ist daher als grobe Orientierung für eine Priorisierung zu verstehen. Bei einer hohen Umsetzungsdynamik ist davon auszugehen, dass die Schlüsselmaßnahmen nicht aneinandergereiht, sondern oftmals parallel gestartet werden können.

Handlungskonzept			
	Priorität	Zeit	Kosten
SM_01	Anpassung von Fahrтарifen und Parkgebühren in Dagebüll	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_06	Mobilitätsbranding und -werbung für die Insel Föhr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_15	Optimierung der Radverkehrsverbindung zwischen Nieblum u. Wyk (K 123)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_05	Teilnahme an Aktionen und Förderprogrammen	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_03	Einrichten von Mobilitätsbänken	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_02	Einrichten eines Car-Sharing-Angebotes	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_20	Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_10	Umgestaltung des Knotenpunktes Heymannsweg / Koogskuhl / L 214	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_04	Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_07	Einführen einer insularen Mobilitäts-App	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_08	Anpassen des Parkraummanagements auf der Insel Föhr	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_11	Ausbau von E-Ladesäulen	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_16	Anpassen der Querungsstelle Rebbelstieg / Gartenstraße	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_19	Herstellen der Barrierefreiheit an Bushaltestellen	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_17	Herstellen von hochwertigen Fahrradabstellanlagen	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_12	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Badestraße	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_13	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gmelinstraße	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_14	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Am Golfplatz	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_09	Beschränkung der Kfz-Verkehre in der Fußgängerzone	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
SM_18	Ausweisen von Themenrouten für den Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

7 FAZIT UND EMPFEHLUNG

Mit dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2021 liegt eine umfassende Grundlage für die systematische und nachhaltige Verkehrsentwicklung auf der Insel Föhr vor. Bei allen im Rahmen des Konzeptes thematisierten Schlüsselmaßnahmen handelt es sich um Impulse zur Lenkung des angestrebten Mobilitätswandels auf der Insel Föhr. Es besteht keinerlei Verpflichtung die Schlüsselmaßnahmen zwingend vollumfänglich in der präsentierten Form umzusetzen. Vielmehr bietet das Konzept die Möglichkeit Einzelmaßnahmen entsprechend eines Baukastensystems aufzugreifen und umzusetzen.

Es wird empfohlen, über politische Beschlüsse erste Schlüsselmaßnahmen zu definieren, die zunächst weiter verfolgt werden sollen. Durch vertiefende Untersuchung und Abstimmung mit allen Prozessbeteiligten sollte dann im laufenden Jahr die Umsetzungsfähigkeit geprüft werden. Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen könnten so bereits in die nächste Haushaltsplanung mit eingebunden werden.

Bei allen Maßnahmen sollte der Fokus zunächst auf dem Schaffen von neuen Angeboten (Pull-Effekt) und nicht auf der Erzeugung von Einschränkungen (Push-Effekt) liegen, um eine hohe Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern sowie bei Touristinnen und Touristen zu erreichen.

Anhand einer Evaluation sollte die Wirksamkeit nach Umsetzung eines ersten Maßnahmenpaktes analysiert werden, um dann mit einem guten Gefühl in die nächste Runde der Planungsphase einzusteigen zu können. Für die Evaluation könnten die Frachtbewegungen der Fähren, die ÖPNV-Nutzerzahlen, Daten aus Erhebungen im Rad- und Fußverkehr oder Mobilitätsbefragungen dienen.

Da das Amt Föhr Amrum unter anderem Träger der Bauleitplanung und als solche Hauptakteurin der gesamten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung ist, sollte hier zukünftig bei Entwicklungsabsichten frühzeitig eine Prüfung der Integration von Infrastruktur zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) erfolgen.

Es wird weiter angeregt den Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagements für die Insel Föhr personell zu besetzen. Diese Person wäre am Standort des Amtes Föhr-Amrum für die Betreuung und Begleitung aller Mobilitätsthemen zuständig und würde die Schnittstelle für sämtliche im Rahmen des Konzeptes entwickelten Maßnahmen darstellen.

Aufgestellt: Neumünster, den 08. Februar 2021

gez.

i. A. Arne Rohkohl

Dipl.-Ing. (FH)

Wasser- und Verkehrs- Kontor

gez.

i.A. Pia Dölling

Master of Science



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - Teil S, Stadtstraßen, HBS-S*, 2015.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN,“ 2008.
- [3] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Straßenverkehrsordnung, StVO,“ 2013.
- [4] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO),“ 2001.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA,“ 2010.
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02),“ 2002.
- [7] Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein - Ein Leitfaden für Baulastträger,“ 2019.
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt, 2006.
- [9] PROJECT M GmbH, „Föhr - Update Tourismuskonzept (Ergebnisbericht),“ November 2019.
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE),“ 2012.
- [11] Amt Föhr-Amrum, „Amtsverordnung über Parkgebühren im Bereich der Stadt Wyk auf Föhr,“ 2018.
- [12] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) / Unfallforschung der Versicherer (UDV), Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen, 2018.
- [13] Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, Verkehrstechnik Heft V 184, 2009.
- [14] Unfallforschung der Versicherer und Technische Universität Berlin, Straßenverkehrstechnik, Ausgabe 12/2019, Fachbeitrag "Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen", 2019.

- [15] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO),“ 2009.
- [16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA,“ 2011.
- [17] Dipl.-Ing. (FH) Wendelin Mühr Ingenieurbüro - Barrierefreies Planen und Bauen Fulda, „Handbuch - Barrierefrei im Verkehrsraum, LEITdetails für Planung und Bauausführung,“ 2012.
- [18] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen,“ 2016.
- [19] Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 1990.
- [20] W. Schnabel und D. Lohse, „Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung - Band 1 Straßenverkehrstechnik,“ Beuth Verlag GmbH, Berlin, 2011.
- [21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2001/2009.
- [22] Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, Vereinfachtes Hochrechnungsverfahren für Außerorts-Straßenverkehrszählungen, Heft V 84, 2001.
- [23] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), 2001/2009.
- [24] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), „Internetauftritt des BMU,“ [Online]. Available: www.umweltbundesamt.de. [Zugriff am 13 Mai 2020].

Schlüsselmaßnahme SM_01

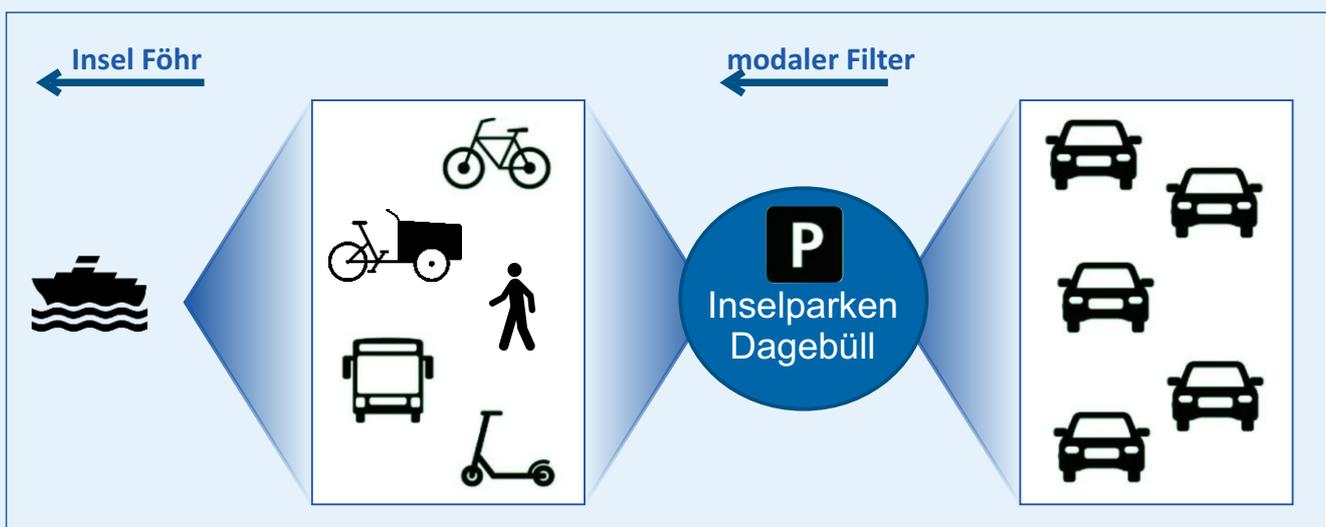
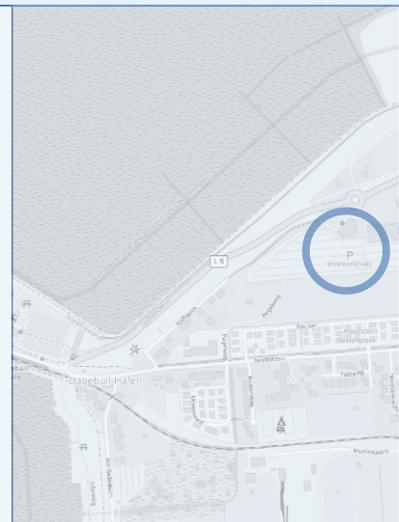
Anpassen des Fährtarifes und der Nutzungsgebühr des Insemparkplatzes

Leitziele
L 1, L 6

Entwicklungsziele
E 1.2, E 6.1

Maßnahmenbeschreibung

Aufgrund der Insellage mit zentralem Einspeisepunkt von Kfz-Verkehren über die Fährverbindung Dagebüll - Wyk bietet es sich an, die nachhaltige Verkehrsmittelwahl bereits auf Seiten des Festlandes zu unterstützen. Der Insemparkplatz in Dagebüll kann dabei als modaler Filter wirken. Neben informativen Maßnahmen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kann auch ein finanzieller Anreiz zielführend sein. Durch eine Umstrukturierung der Tarifpolitik seitens der W.D.R. GmbH und eine Bereitstellung eines klimafreundlichen Fuhrparks am Insemparkplatz kann eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl für die Wege auf die Insel Föhr begünstigt werden.



Die Erhöhung des zu zahlenden Frachttarifes für einen Pkw bei gleichzeitiger Reduzierung der Parkraumgebühr des Insemparkplatzes in Dagebüll könnten eine solche Entwicklung begünstigen. Beispielsweise könnten die Parkgebühren vollständig in ein Mobilitätsguthaben zur Nutzung eines ggf. seitens der W.D.R. angebotenen klimafreundlichen Fuhrparks (Carsharing, Lastenfahrräder, ÖPNV, etc.) auf der Insel umgewandelt werden.

Des Weiteren ist es denkbar, einen Sondertarif für elektrisch betriebene Pkw bzw. Lkw einzuführen. Auf dieses Weise können die lokalen Emissionen auf der Insel Föhr begrenzt werden. Im Waren- und Güterverkehr wird eine Veränderung bei der Fahrzeugflotte hin zur Hybridtechnik begünstigt. Die Anfahrt nach Dagebüll erfolgt mit Verbrennungsmotor. Die verhältnismäßig kurzen Wege auf der Insel Föhr können dann mit einem Elektroantrieb gefahren werden.

Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 1

Schlüsselmaßnahme SM_02

Einrichten eines Carsharing-Angebotes



Entwicklungsziele
E 1.2



Maßnahmenbeschreibung

Bisher gibt es auf der Insel Föhr kein Carsharing-Angebot. In den vergangenen Jahren sowie in aktuellen Planungen der W.D.R. GmbH gibt es jedoch die Absicht, ein erstes Carsharing-Angebot auf der Insel zu etablieren. Die relevanteste Verortung sollte zunächst direkt am Hafen sein. Die Bereitstellung von Fahrzeugen des Carsharings unterstützt die Bereitschaft von Urlaubsgästen auch ohne den eigenen Pkw auf die Insel Föhr zu gelangen. Infolge findet auf der Insel dann eine bewusstere Verkehrsmittelwahl u.a. zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes statt. Es wird empfohlen eine vollständig elektrifizierte Fahrzeugflotte bereitzustellen und so Einfluss auf Senkung der örtlichen Emissionen zu nehmen. Die Fahrzeugflotte sollte iterativ an die Nachfrage angepasst werden. Ansprechende Fahrzeuge, wie z.B. Kleinwagen als Cabriolets, unterstützen die Attraktivität für Touristen. Das Carsharing-Angebot sollte sich optisch in das Merkmal-Design der Insel Föhr einfügen. Die Nutzung sowie die Bezahlung des Carsharings sollte intuitiv und App-basiert erfolgen.

Neben einem öffentlichen Carsharing ist für die Insel Föhr ein Carsharing innerhalb der Tourismusbranche durch Hotels und Vermieterinnen und Vermieter von Ferienunterkünften denkbar.



Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 1



Entwicklungsziele
E 1.1



Schlüsselmaßnahme SM_03

Einrichtung von Mobilitätsbänken



Maßnahmenbeschreibung

Durch Mobilitätsbänke wird ein niederschwelliges Mobilitätsangebot geschaffen, was auf einfache Art und Weise inselweit Mitfahrgelegenheiten vermittelt. In der Stadt Wyk und den Gemeinden Föhr Land werden Sitzbänke als Mobilitätsbänke installiert. Personen mit Mitfahrwunsch können durch das Sitzen auf der Bank den Vorbeifahrenden ihren Fahrtwunsch signalisieren. Mit Hilfe von Klappschildern kann die Fahrtrichtung angezeigt werden. Aufgrund der Stadt- und Gemeindegrößen bietet es sich an, auf den Klappschildern lediglich die Gemeinden sowie die Stadt Wyk zu vermerken. Neben der Ausnutzung freier Kapazitäten im Kfz-Verkehr birgt das Angebot von Mobilitätsbänken eine soziale Komponente und bietet einen Raum für Begegnungen. Die Entscheidung zu Gunsten der Mitnahme einer Person ist aufgrund der vergleichsweise geringen Einwohnerzahl insbesondere innerhalb der Gemeinden als hoch zu bewerten. Das Einbeziehen des touristischen Verkehrs birgt die Chance Barrieren zwischen Touristen und den Föhrern zu reduzieren. Durch die Mitnahme von Föhrern besteht für Touristinnen und Touristen die Möglichkeit „Insider“-Tipps aus erster Hand zu ihrem Urlaubsort zu erhalten. Diese Vorzüge müssen kommuniziert und im Rahmen einer Werbekampagne eingebettet werden.

Entsprechend der oben dargestellten Übersichtskarte wird zunächst die Einrichtung von neun Mobilitätsbänken im Bereich der Ortsausfahrten der Inselgemeinden sowie an den zentralen Orten in der Stadt Wyk empfohlen.

Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 1, L 2

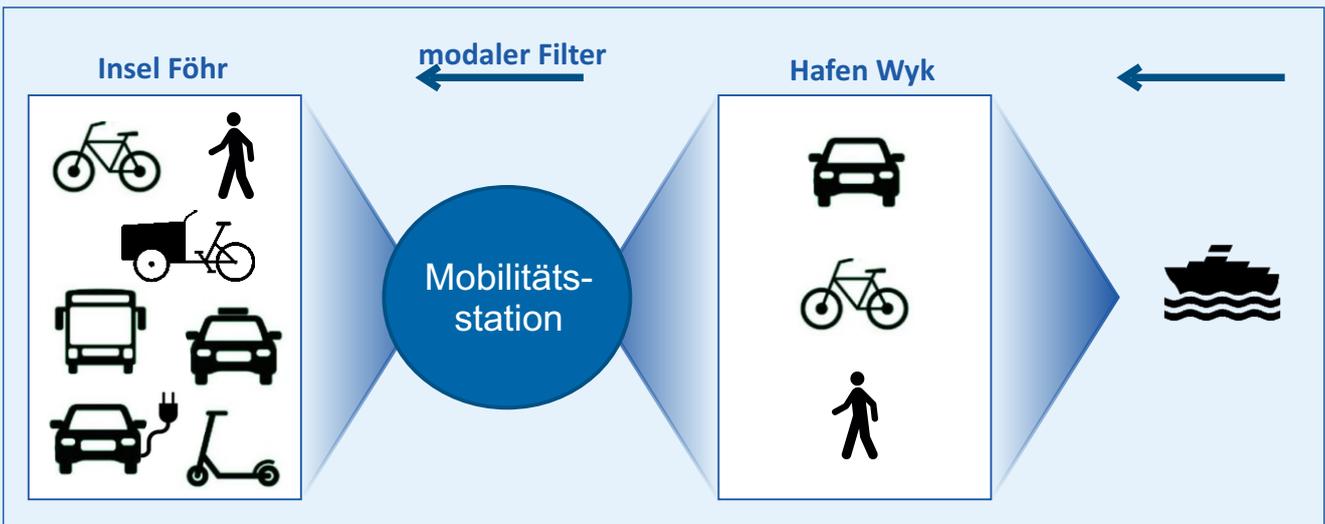


Entwicklungsziele
E 1.2, E 2.4



Schlüsselmaßnahme SM_04

Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation



Maßnahmenbeschreibung

Die Einrichtung einer zentralen Mobilitätsstation ist im direkten Umfeld des Hafens in Wyk zweckmäßig. Die Fähre vom Festland befördert Pkw, Radfahrende und Zufußgehende zur Insel Föhr. Der Hafen kann durch eine Mobilitätsstation zu einer intermodalen Übergabestelle werden, die eine Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes begünstigt. Durch das Angebot von unterschiedlichen flexibel nutzbaren Verkehrsangeboten kann die Bereitschaft ohne eigenen Pkw auf die Insel zu gelangen erhöht werden. Dabei ist es von hoher Bedeutung, dass das Angebot für den Nutzer ansprechend und umfassend ist. Ansprechend sind beispielsweise in touristischem Bereich elektrische Kleinstwagen in Form von Cabrios. Umfassend bedeutet, dass die angebotene Flotte nicht nur auf wenige Fahrzeuge begrenzt sein sollte, sodass eine Vielzahl von potentiellen Nutzern generiert werden kann. Die Mobilitätsstation sollte barrierefrei gestaltet sein und Witterungsschutz bieten.

Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 1

Entwicklungsziele
E 1.2

Schlüsselmaßnahme SM_05

Teilnahme an Aktionen oder Förderprogrammen



Maßnahmenbeschreibung

Es gibt eine Vielzahl von laufenden Aktionen und Förderprogrammen, die u.a. das Ziel haben, ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu stärken. Nachfolgend werden beispielhaft zwei Aktionen aufgezeigt, bei denen sich der organisatorische und finanzielle Aufwand für die Kommunen der Insel Föhr verhältnismäßig gering darstellt. Gleichzeitig tragen diese Aktionen maßgeblich dazu bei, dass sich sowohl die Insulaner, wie auch die Touristen maßgeblich mit dem Thema „Mobilität“ auseinandersetzen und neue Verkehrsmittel „erfahren“ können.

Stadtradeln

Durch eine Gemeinschaftsaktion über drei Wochen können die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Insel Föhr Radkilometer für den Klimaschutz, die eigene Gesundheit und die Radverkehrsförderung sammeln. Hierdurch wird dem Thema „Radverkehr“ verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt und das im sportlichen Wettkampfgeschehen mit anderen teilnehmenden Kommunen. Insgesamt geht von den teilnehmenden Kommunen ein sehr positives Signal von der Kampagne aus. Durch eine offensive Information der Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Beteiligung von Firmen im Rahmen betrieblicher Gesundheitsförderung kann eine Vielzahl potentieller Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden. Personengruppen, die im Rahmen einer entsprechenden Kampagne über einen definierten Zeitraum erstmals bewusst das Fahrrad anstatt des Pkws nutzen, können so ggf. für sich die Vorzüge erkennen, was zu einem dauerhaften Umdenken respektive einer dauerhaften Änderung des Verkehrsverhaltens führen kann.

European Mobility Week

Die *European Mobility Week* ist eine Kampagne der Europäischen Kommission. Sie bietet Kommunen die Möglichkeit den Bürgerinnen und Bürgern das Angebot nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche werden innovative Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität geworben. Auf dem Internetauftritt zur Europäischen Mobilitätswoche werden Aktionen vergangener Mobilitätswochen präsentiert und deren Annahme seitens der Bevölkerung beleuchtet. Für die Insel Föhr wäre im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche beispielsweise die Teilnahme am autofreien Tag sowie eine Umgestaltung von einzelnen Straßenzügen entsprechend einer ausschließlichen Aufenthaltsfunktion.

Priorität

Zeit

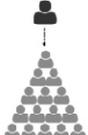
Kosten

Leitziele
L 1

Entwicklungsziele
E 1.2

Schlüsselmaßnahme SM_06

Mobilitätsbranding und -werbung für die Insel Föhr

	<p>Um Informationen bzgl. des Mobilitätsangebotes bereitzustellen, wird empfohlen eine entsprechende Rubrik auf der Website des Amtes Föhr Amrum einzurichten. Inhalte, die aufgegriffen werden können, sind beispielsweise Mobilitätsaktionen, eine Übersicht der Radabstellanlagen, Fahrpläne im ÖPNV und Funktionsweise von Mobilitätsbänken.</p>
	<p>Ein weitere wichtige Plattform zum Transportieren von nachhaltigen Entwicklungsstrategien der Insel Föhr im Bereich der Mobilität können Soziale Netzwerke sein. Hierüber können interessierte Personen angesprochen und informiert werden. Gleichzeitig erfolgt eine Verknüpfung mit anderen Darstellungswegen (s.o).</p>
	<p>Durch eine Föhr-Mobilitäts-App kann die Information über das insulare Angebot geliefert werden. Ein einheitliches Buchungs- und Bezahlssystem (Mobilitätsguthaben) ermöglicht eine unkomplizierte Nutzung. Durch ein Feedbacksystem zur Ökobilanz kann der Nutzer die Nachhaltigkeit seines Verkehrsverhaltens kennenlernen und bestenfalls anpassen.</p>
	<p>Im Rahmen eines Imagefilmes kann das nachhaltige Mobilitätsangebot der Insel Föhr bereits intensiv auf der Fährfahrt präsentiert werden. Auf dieses Weise werden Angebot und Funktionsweise neuer Mobilitätsmöglichkeiten erläutert. So kann eine umweltbewusste Verhaltensweise bei den Gästen der Insel begünstigt werden.</p>
	<p>Durch eine Öffentlichkeitsdarstellung kann das Mobilitätssystem und die Zielsetzung der Insel Föhr am Ort des jeweiligen Angebotes beworben werden. Möglichkeiten bestehen z.B. durch Plakate, Beschriftung von Haltestellen, Beschriftung von Fahrzeugen des ÖPNV und Beschriftung von Abstellanlagen. Hierbei sollte ein einheitliches Auftreten erfolgen.</p>
	<p>Neben der Öffentlichkeitsdarstellung kann jeder Bewohner der Insel dazu beitragen, dass das Konzept zum nachhaltigen Wandel der Mobilität auf der Insel Föhr kommuniziert wird. Als sogenannte Multiplikatoren können insbesondere alle im Tourismusbereich tätigen Personen dienen. So werden die Angebote intensiv beworben.</p>
	<p>In der Landeshauptstadt Kiel befindet sich auf der Rückseite der Parkscheine ein Hinweis darauf, dass es alternativ eine Vielzahl von kostenfreien Fahrradabstellanlagen im Zentrum gibt. Hierdurch soll ein Impuls zum Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl gegeben werden. Eine Übertragung auf die Insel Föhr ist bei Bewirtschaftung denkbar.</p>
	<p>Durch eine Einbindung des Themas „Mobilität“ in das Branding <i>FÖHRgreen</i> entsteht eine erweiterte Haltung und Positionierung der Insel Föhr. Es entwickelt sich hierdurch ggf. ein weiteres Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Urlaubszielen. Dieses kann insbesondere eine an Nachhaltigkeit interessierte touristische Gruppe ansprechen.</p>

Maßnahmenbeschreibung

Werbemaßnahmen zielen darauf ab, Personen zur nachhaltigen Änderung ihrer Verhaltensweisen anzuregen. Dies erfolgt unter anderem durch das gezielte Ansprechen des Umweltbewusstseins im Zusammenhang mit der individuellen Verkehrsmittelwahl. Es wird aktiv angestrebt, das Bewusstsein für bestehende Alternativen zur Autonutzung zu stärken und dazu anzuregen, diese auch zu nutzen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Ausrichtung der touristischen Strategie *FÖHRgreen* lassen sich Synergien für die Positionierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur nutzen.

Priorität

Zeit

Kosten

Schlüsselmaßnahme SM_07

Einführen einer insularen Mobilitäts-App

Leitziele
L 1, L 3

Entwicklungsziele
E3.1



Sharing- / Mobilitätsguthaben:



Maßnahmenbeschreibung

Sämtliche Informationen zur verkehrsmittelspezifischen Erreichbarkeit der Insel Föhr und dem Mobilitätsangebot vor Ort, individuelle Routenplanung sowie weitere Anwendungen zum Mobilitätsangebot können im Rahmen einer auf Föhr zugeschnittenen App zur Verfügung gestellt werden. Durch die App wird „bewusste Mobilität“ auf der Insel Föhr erlebbar. Durch ein Guthabensystem kann eine Transparenz über das Verhältnis zwischen Nutzungsdauer und Kosten sowie der Ökobilanz bei verschiedenen Verkehrsmitteln hergestellt werden. Die App kann darüber hinaus ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten belohnen. Für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel können beispielsweise Bonuspunkte vergeben werden, welche bei Kooperationspartnern in Rabatte oder kleine Geschenke umgetauscht werden können. Das Mitnehmen von Personen an Mobilitätsbanken kann z.B. das eigene Mobilitätsguthaben wieder auffüllen.

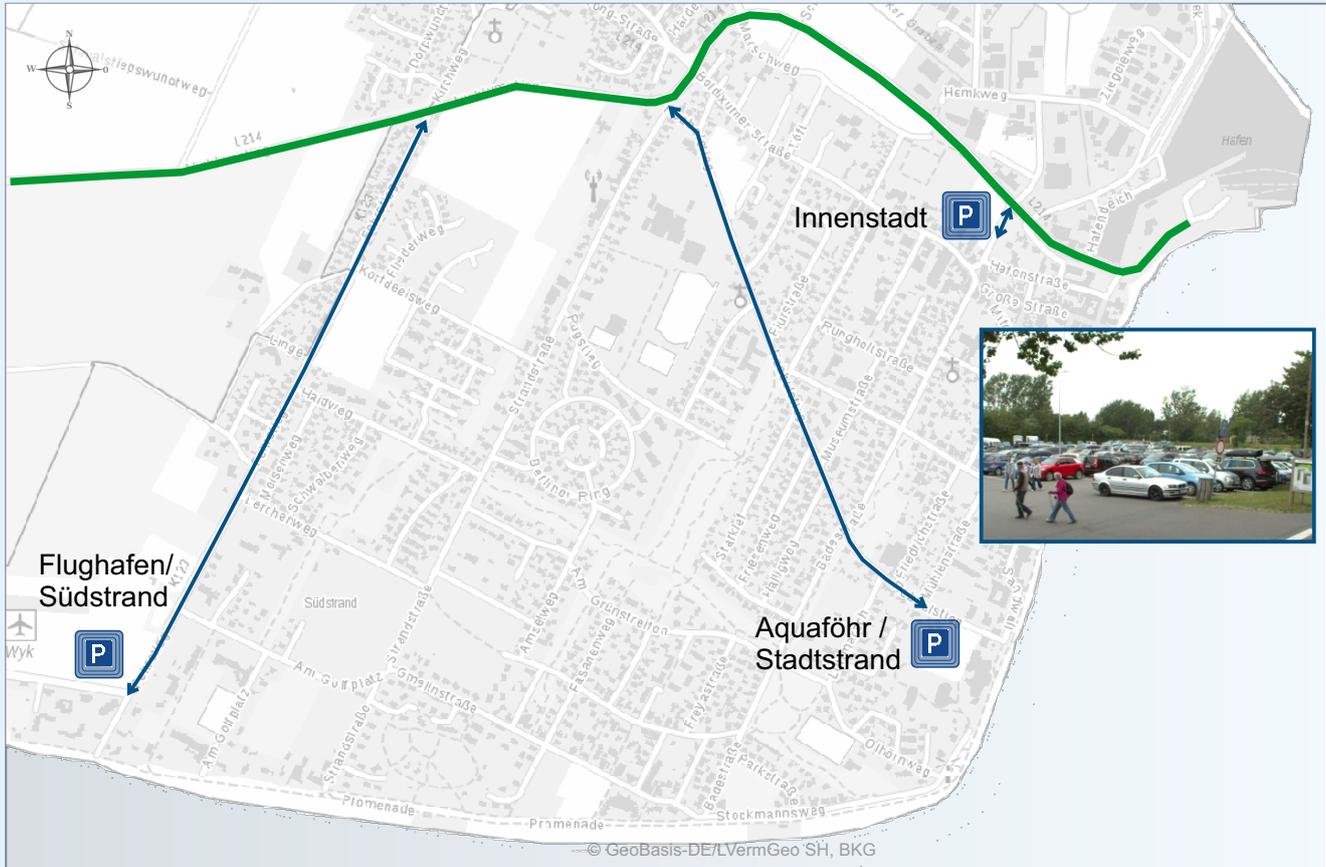


Leitziele
L 1

Entwicklungsziele
E 1.2

Schlüsselmaßnahme SM_08

Anpassen des Parkraummanagements auf der Insel Föhr



Maßnahmenbeschreibung

Es wird empfohlen den Parkplatz „Innenstadt“ zu bewirtschaften, sodass ein monetärer Vorteil für die Gäste der Innenstadt entsteht, die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Zufuß, Fahrrad, ÖPNV) anreisen. Damit eine ungewollte Verlagerung des ruhenden Verkehres auf private Stellplatzanlagen innerhalb des Gewerbegebietes Koogskuhl vermieden wird, wäre zunächst ein niedriges Preisniveau zweckmäßig. Sollte trotz Bewirtschaftung weiterhin eine saisonale Vollaustattung des Parkplatzes bestehen, wären eine Erweiterung des Parkraumangebotes und eine Erhöhung der Parkgebühren zu prüfen. Optional käme eine nordwestliche Flächenerweiterung oder die Einrichtung eines Parkdecks in Frage. Diese Maßnahmen könnten über die Bewirtschaftung des Parkraumes refinanziert werden. Der Parkplatz „Aquaföhr / Stadtstrand“ kann als Mehrfachnutzung für Gäste des Badelandes sowie für Strandbesucher dienen. Die Nutzungen finden in Abhängigkeit der Wetterlage versetzt statt. Es wird empfohlen den Parkplatz zu bewirtschaften. Eine Rückerstattung der Parkgebühr für Gäste des Aquaföhr wäre denkbar. Der Parkplatz „Flughafen / Südstrand“ könnte aufgrund der Außenlage und der dortigen Flächenverfügbarkeit als kostenfreier Parkplatz erhalten bleiben.

Durch ein Parkleitsystem in der Stadt Wyk auf Föhr werden die drei Hauptziele vom übergeordneten Streckennetz bis zur Zielerreichung ausgewiesen. Hier kann bereits der Hinweis „kostenfrei / kostenpflichtig“ und „Anzahl der Parkstände“ erfolgen.

Priorität ■■■■■

Zeit ■■■■■

Kosten ■■■■■

Leitziele
L 5

Entwicklungsziele
E 5.2, E 5.3

Schlüsselmaßnahme SM_09

Beschränkung der Kfz-Verkehre
in der Fußgängerzone



Maßnahmenbeschreibung

Liefer- und Anwohnerverkehre sind im Bereich der Fußgängerzone lediglich im Zeitraum von 07.00 bis 11.00 Uhr zugelassen. Kfz-Verkehre durch ankommende und abfahrende Gäste sind an dieses Zeitfenster zwar nicht gebunden, jedoch auf eine Stunde limitiert. Seitens der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Verwaltung der Stadt Wyk wurde geäußert, dass diese Anordnung oftmals missachtet wurde. Im Rahmen von Vorortbegehungen konnte dies validiert werden. Da die Fußgängerzone eine ausschließliche Aufenthaltsfunktion innehat, ist es aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, die Reglementierung zum Liefer- und Anwohnerverkehr baulich zu unterstützen. Um die Fußgängerzone vor unberechtigt einfahrenden Kfz zu schützen, wird empfohlen Verkehrspoller aufzustellen. Poller sind feststehend, abschließbar oder versenkbar verfügbar. Durch das Aufstellen von feststehenden Pollern wird die Einfahrt von Kfz in die Fußgängerzone umfassend ausgeschlossen. In der Fußgängerzone ist neben einer Vielzahl von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen auch Wohnraum angesiedelt. Sämtliche Nutzungen innerhalb der Fußgängerzone sind auf Zulieferungen angewiesen. Daher ist eine ausschließliche Aufstellung von feststehenden Pollern nicht vertretbar. Die Schlüssel für abschließbare Poller sind frei verkäuflich, so dass eine strikte Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnung zur zeitlichen Reglementierung der Befahrbarkeit nicht in Gänze gewährleistet ist. Versenkbare Poller „verschwinden“ automatisch täglich in einem ausgewählten Zeitfenster (07.00 bis 11.00 Uhr), sodass freie Zufahrt für den Liefer- und Anliegerverkehr besteht. In der verbleibenden Zeit können versenkbare Poller lediglich von Not- und Rettungsdiensten geöffnet werden. Anlieger sollten über das Ordnungsamt die Möglichkeit erhalten, in Ausnahmefällen und nach vorheriger Anmeldung außerhalb der geregelten Öffnungszeiten eine Zufahrtsgenehmigung zu erhalten.

Priorität

Zeit

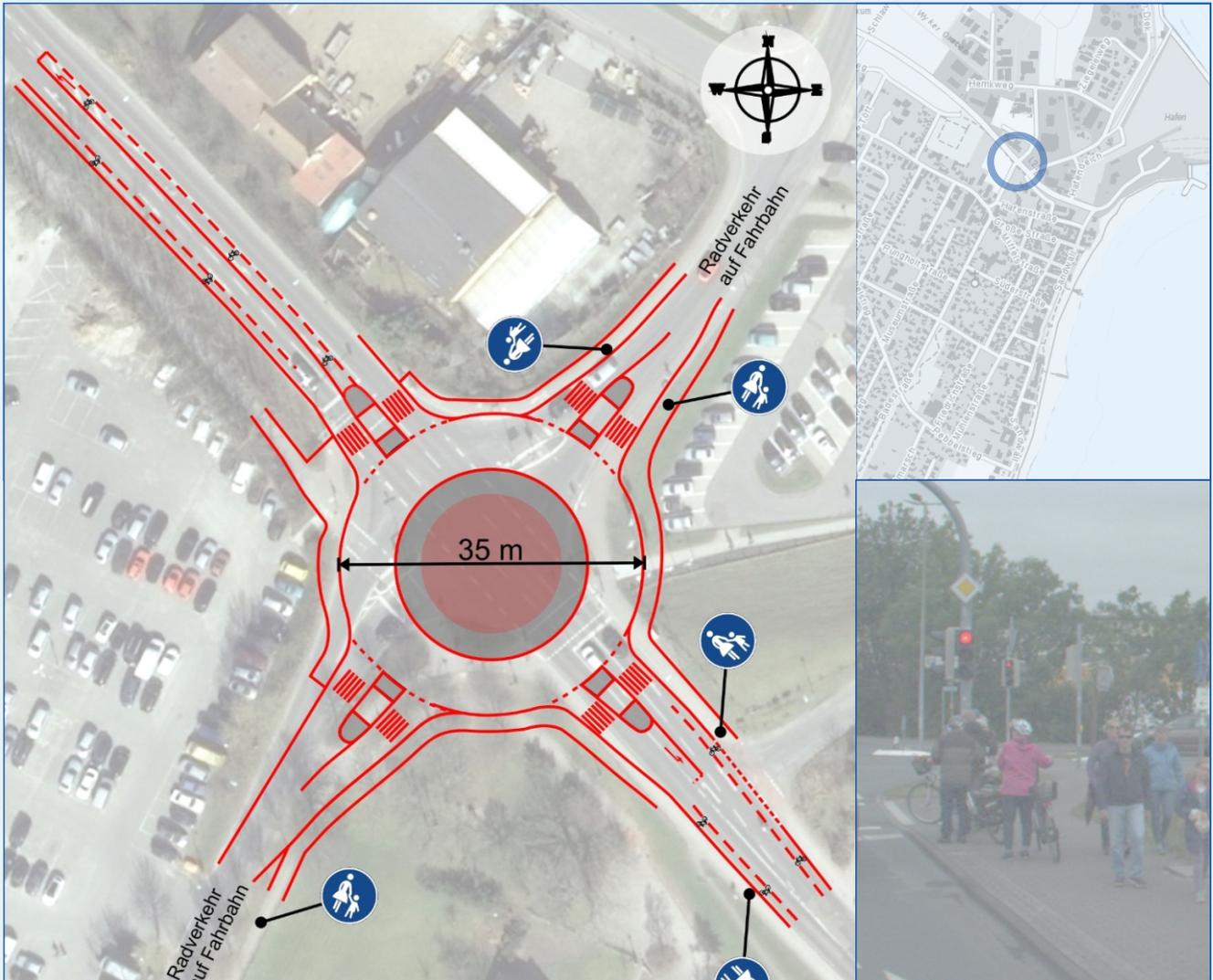
Kosten

Leitziele
L 4, L 5

Entwicklungsziele
E 4.1, E 4.3, E 5.1, E 5.2, E 5.3

Schlüsselmaßnahme SM_10

Umgestaltung des Knotenpunktes
Heymannsweg / Koogskuhl / L 214



Maßnahmenbeschreibung

Durch die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Heymannsweg / Koogskuhl / L 214 kann eine optimale Abwicklung aller Verkehrsarten erfolgen. Der bestehenden Einbindung in eine Tempo-30 Zone folgt somit eine nutzungsgerechte Umgestaltung der Verkehrsanlage. Im Rahmen der Maßnahme kann eine Entflechtung von Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden. Der Radverkehr erfolgt dann richtlinienkonform auf der Fahrbahn und nicht mehr im sehr schmalen Seitenraum. Beide Verkehrsarten gewinnen auf diese Weise neuen Raum. Die Sichten auf andere Verkehrsteilnehmer werden verbessert. Die Querung für die ausgeprägten Fußverkehre erfolgt in allen Knotenpunktarmen durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) mit Vorrang. Bei Umgestaltung zum Kreisverkehr ist eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes zu erwarten. Maßgeblicher Rückstau tritt in keinem Knotenpunktarm auf.

Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 1

Schlüsselmaßnahme SM_11

Ausbau von E-Ladesäulen



Entwicklungsziele
E 1.1



Maßnahmenbeschreibung

Auf der Insel Föhr bestehen bereits einzelne öffentliche E-Ladesäulen für Pkw. Hier gilt es das Angebot entsprechend der zu erwartenden steigenden Nachfrage anzupassen. Das Ziel sollte dabei wenigstens das Vorhalten einer geringen Anzahl von 2 bis 10 Ladestationen in allen Inselorten sein. Eine iterative Anpassung des Angebotes sollte auf Grundlage einer Auslastungsanalyse der Ladestationen erfolgen. Es wird empfohlen dabei ein Überangebot einzuplanen, da ein knappes Angebot und die Möglichkeit an einem Ort ggf. keine Lademöglichkeit vorzufinden, die Nutzung negativ beeinflusst. Das Angebot in der Stadt Wyk sollte insbesondere im Bereich der Großparkplätze Heymannsweg, AquaFöhr und am Südstrand / Flughafen zentralisiert und erweitert werden. Je nach sich einstellender Nachfrage kann hier ein Angebot auch oberhalb von jeweils 10 Plätzen zweckmäßig sein.

Das Konzept der Ladestationen ist auf andere Verkehrsarten, insbesondere auf E-Fahrräder, übertragbar.

Darüber hinaus können Beherbergungsstätten Lademöglichkeiten stellen. Hierdurch könnte kurzfristig eine hohe Flächenabdeckung erreicht werden. Insbesondere Hybridfahrzeuge mit kurzer elektrischer Reichweite könnten hierüber regelmäßig Strom tanken und somit auf den Betrieb des Verbrennungsmotors auf der Insel Föhr gänzlich verzichten.

Priorität

Zeit

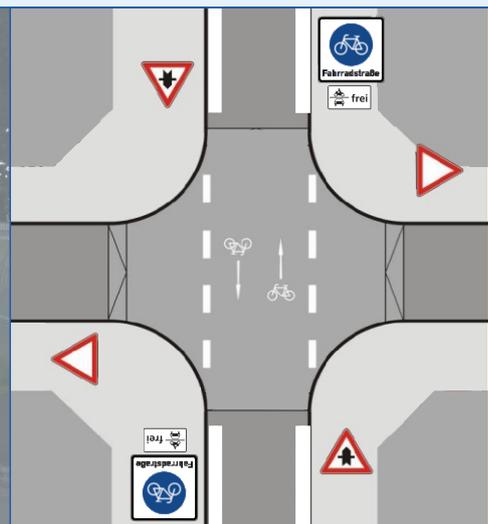
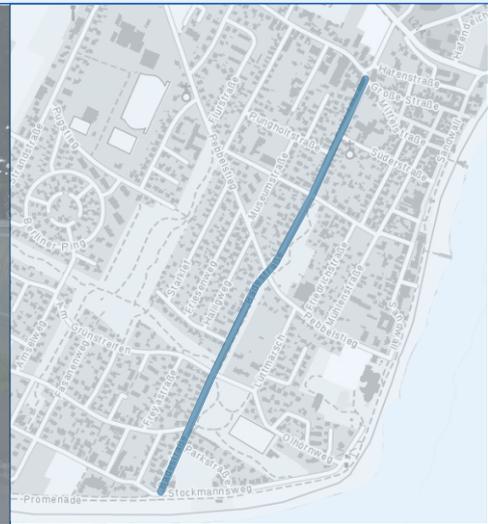
Kosten

Leitziele
L 4

Entwicklungsziele
E 4.1, E 4.3

Schlüsselmaßnahme SM_12

Einrichtung einer Fahrradstraße
in der Badestraße



Maßnahmenbeschreibung

Als potentielle Hauptachse des innerstädtischen Radverkehrs biete sich die Badestraße zwischen Rebbelstieg und Gmelinstraße an. Durch die derzeitige Ausweisung als Einbahnstraße mit Freigabe des Radverkehrs entgegengesetzt zur Fahrtrichtung nördlich des Rebbelstieges ist einerseits die Durchlässigkeit für den Radverkehr bereits heute schon sichergestellt und andererseits ist die Bedeutung des Kfz-Verkehres herabgesetzt. Um die Badestraße als zentrale Achse des Radverkehrs noch mehr zu etablieren, bietet sich die Ausweisung als Fahrradstraße an. Das Befahren durch den Kfz-Verkehr ist weiterhin mit 30 km/h zulässig. Für den Radverkehr findet eine Qualitätssteigerung statt, da u.a. das Nebeneinanderfahren zulässig wird. Damit die Fahrradstraße ihre Wirkung entfalten und eine attraktive Radverbindung darstellen kann, empfiehlt es sich, die Badestraße in den Knotenpunkten zu bevorzugen. Hierdurch lässt sich auch bei entsprechender straßenbaulicher Anpassung die Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Badestraße / Feldstraße beseitigen.

Priorität ■■■■■

Zeit ■■■■■

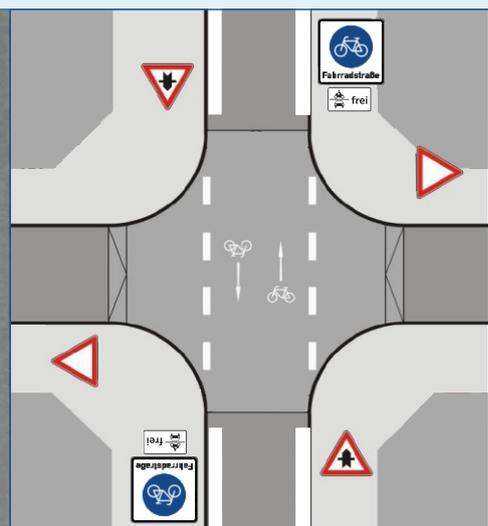
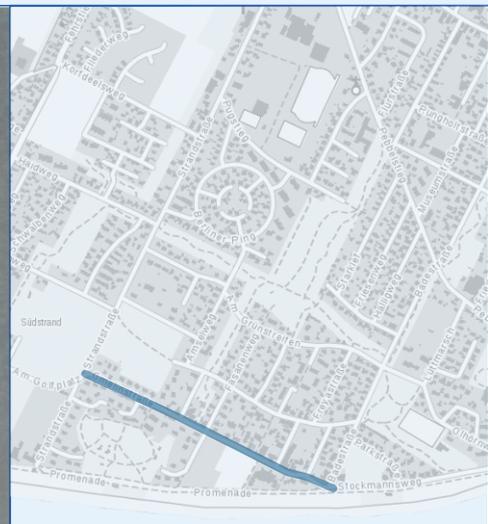
Kosten ■■■■■

Leitziele
L 4

Entwicklungsziele
E 4.1, E 4.3

Schlüsselmaßnahme SM_13

Einrichtung einer Fahrradstraße
in der Gmelinstraße



Maßnahmenbeschreibung

Die Gmelinstraße stellt die innerstädtische Fortführung der Verbindung zwischen dem außerörtlichen Anschluss nach Nieblum und der Badestraße als Hauptradverkehrsrouten dar. Um die Gmelinstraße als wesentliche Radverkehrsrouten noch mehr zu etablieren, bietet sich die Ausweisung als Fahrradstraße an. Das Befahren durch den Kfz-Verkehr ist weiterhin mit 30 km/h zulässig. Für den Radverkehr findet eine Qualitätssteigerung statt, da u.a. das Nebeneinanderfahren zulässig wird. Damit die Fahrradstraße ihre Wirkung entfalten und eine attraktive Radverbindung darstellen kann, empfiehlt es sich, die Gmelinstraße in den Knotenpunkten zu bevorzugen.

Priorität

Zeit

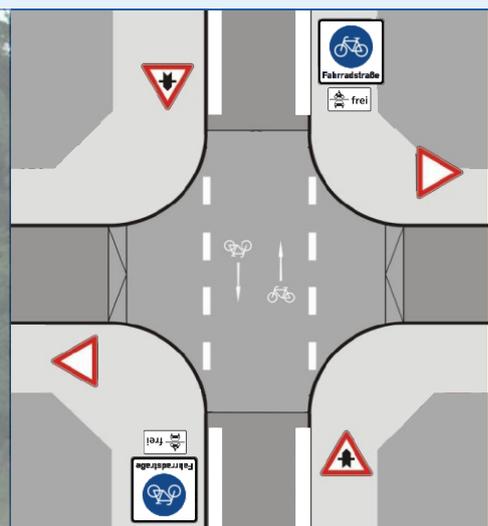
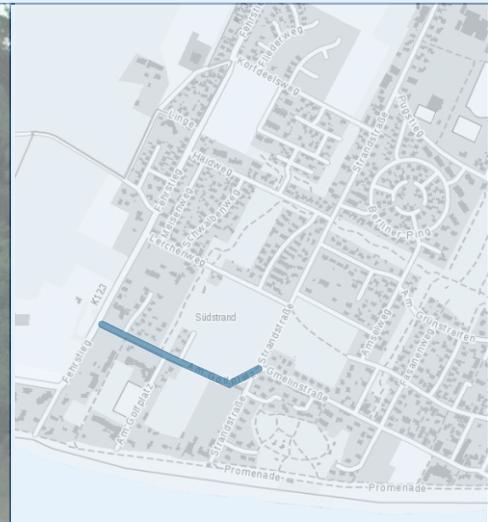
Kosten

Leitziele
L 4

Entwicklungsziele
E 4.1, E 4.3

Schlüsselmaßnahme SM_14

Einrichtung einer Fahrradstraße
in der Straße Am Golfplatz



Maßnahmenbeschreibung

Die Straße Am Golfplatz stellt die direkte Verbindung zwischen der außerörtlichen Anbindung nach Nieblum und der innerstädtischen Hauptachse des Radverkehrs (Badestraße) in Wyk dar. Westlich der Straße Am Golfplatz finden sich wesentliche touristische Ausflugsziele (Flugplatz, Kartbahn, Golfplatz) sowie die Jugendherberge. Um die Straße Am Golfplatz als Achse des Radverkehrs noch mehr zu etablieren, bietet sich die Ausweisung als Fahrradstraße an. Das Befahren durch den Kfz-Verkehr ist weiterhin mit 30 km/h zulässig. Für den Radverkehr findet eine Qualitätssteigerung statt, da u.a. das Nebeneinanderfahren zulässig wird und der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr anzupassen hat. Damit die Fahrradstraße ihre Wirkung entfalten und eine attraktive Radverbindung darstellen kann, empfiehlt es sich, der Straße Am Golfplatz eine vorfahrtrechtlich Bevorrechtigung zu geben. Außerdem sollte ein Austausch der Fahrbahnoberfläche geprüft werden, da das bestehende Kopfsteinpflaster für das Befahren mit Fahrrädern nicht optimal ist.

Priorität ■■■ □ □ □

Zeit ■■■ □ □ □ □

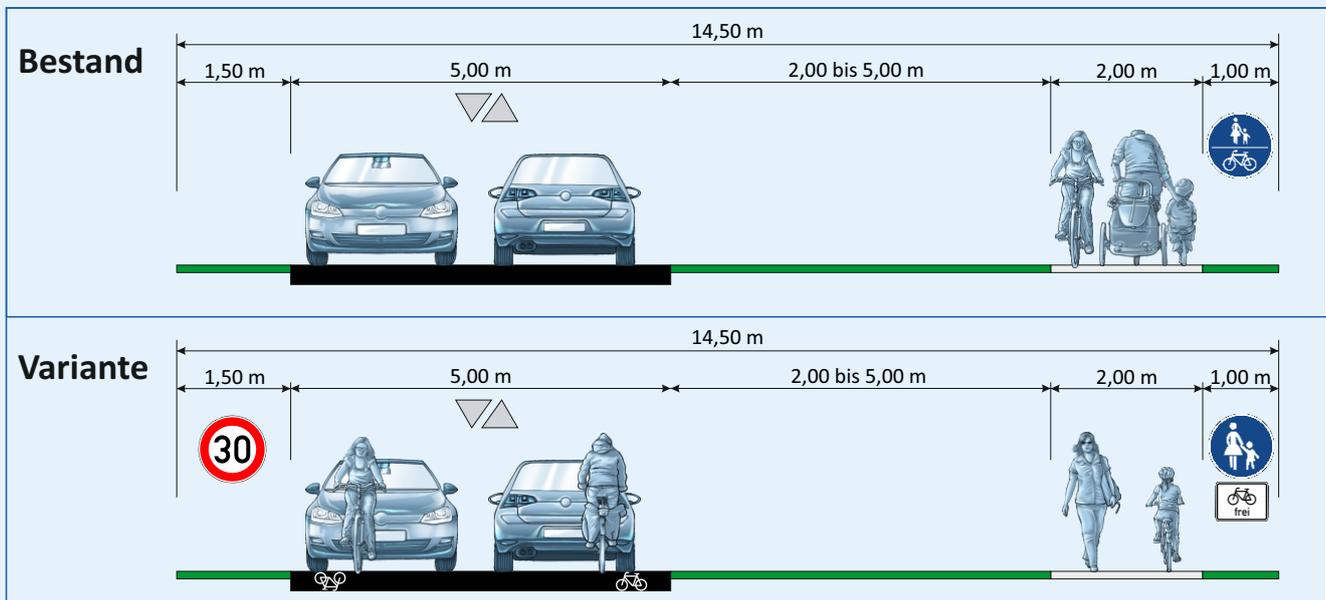
Kosten ■■■ □ □ □ □

Leitziele
L 4

Entwicklungsziele
E 4.1, E 4.3

Schlüsselmaßnahme SM_15

Optimierung der Radverkehrsverbindung zwischen Nieblum und Wyk (K 123)



Maßnahmenbeschreibung

Der Streckenzug *Grevelingstieg* und *Am Flugplatz* stellt die Verbindung zwischen der Gemeinde Nieblum und der Stadt Wyk dar. Als südlich gelegene Parallelachse zur *Landstraße L 214* ist hier ein geringes Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Kfz/24h und eine für den Kfz-Verkehr sehr untergeordnete Netzfunktion zu unterstellen. Die Bedeutung für den Radverkehr hingegen ist ausgeprägt. Die für den Radverkehr zur Verfügung gestellte Verkehrsfläche ist heute mit einer Breite von nur 2,00 m sehr gering. Eine Stärkung der Radverkehrsverbindung kann durch die Freigabe der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr erreicht werden. Der bisher benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg wäre dann in einen Gehweg umzuwandeln. Optional kann dieser weiterhin durch Zusatzbeschilderung dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob die Anordnung von 30 km/h und die Markierung von Fahrradpiktogrammen erfolgen können. Bei Umsetzung der Maßnahme wären alle Begegnungsfälle, auch von Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern, verträglich abzuwickeln. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sich Kfz-Verkehre auf das übergeordnete Streckennetz der L 214 verlagern der Streckenzug *Grevelingstieg* und *Am Flugplatz* entlastet wird.

Priorität

Zeit

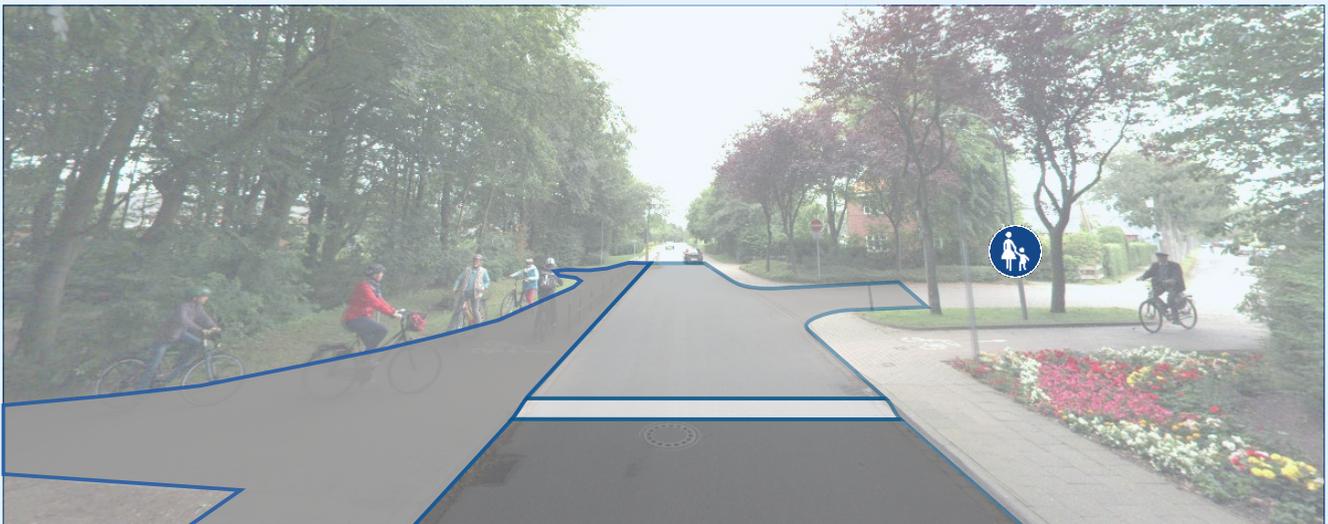
Kosten

Leitziele
L 4, L 5

Entwicklungsziele
E 4.1, E 4.3, E 5.2

Schlüsselmaßnahme SM_16

Anpassen der Querungsstelle
Rebbelstieg / Gartenstraße



Maßnahmenbeschreibung

Im Zuge der wichtigen Verbindung zwischen dem südlichen Stadtpark um den Spielplatz „Löwenhöhle“ und der Gartenstraße erfolgt für den Rad- und Fußverkehr die Querung des Rebbelstiegs. Momentan besteht hier zur Lenkung und Sicherung der Rad- und Fußverkehre auf der Südseite der Fahrbahn ein Drängelgitter. Dieses stellt bei Begegnungsfällen eine Engstelle dar. An der Querungsstelle wird der Radverkehr über Bordsteinabsenkungen in den Seitenraum der Gartenstraße geführt.

Die Maßnahme sieht die Plateauaufpflasterung der Querungsstelle im Zuge des Rebbelstieges vor. Hierdurch werden eine erhöhte Aufmerksamkeit und das Herabsetzen der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr bewirkt. In Folge kann das Drängelgitter entfernt werden und die Radverkehre können direkt auf die Fahrbahn der Gartenstraße gelangen. In Gegenrichtung ist ebenfalls eine gradlinige Ausfahrt gegeben. Der Seitenraum in der Gartenstraße ist zukünftig nur noch für den Fußverkehr vorgesehen.

Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 4

Entwicklungsziele
E 4.4

Schlüsselmaßnahme SM_17

Herstellen von hochwertigen
Fahrradabstellanlagen



Maßnahmenbeschreibung

Elementar für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades ist das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quellen. Die Fahrradabstellanlagen sollen dem Stand der Technik entsprechen und eine möglichst hohe Qualität für den Nutzer darstellen. Die Anlagen sind entweder in Form von Anlehnbügeln oder bei kompakten Sammelanlagen in Form von Hoch- und Tiefeinstellern als Reihenanlage zu realisieren. Des Weiteren sollte ein Kontingent für größer dimensionierte Lastenräder vorgehalten werden. Ein Standard für Sammelanlagen wurde durch die Konzipierung einer einheitlichen modularen Bike+Ride-Anlage seitens der NAH.SH geschaffen. Diese Anlage erfüllt alle Kriterien für eine hochwertige Fahrradabstellanlage. Dazu zählen u.a. Überdachung, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Diebstahlschutz. Innerhalb der Stadt Wyk ist es von besonderem Interesse zu Beginn der ausgewiesenen Fußgängerzone ausreichende Abstellanlagen bereitzustellen. Eine Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr wird lediglich außerhalb der touristischen Saison aufgrund der starken Frequentierung angeregt.

Die potentiellen Standorte für aufgewertete Fahrradabstellanlagen sind der Übersichtskarte zu entnehmen. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze sollte jeweils oberhalb des heutigen Angebotes liegen, um auf die perspektivische Zunahme im Radverkehr vorbereitet zu sein.

Priorität

Zeit

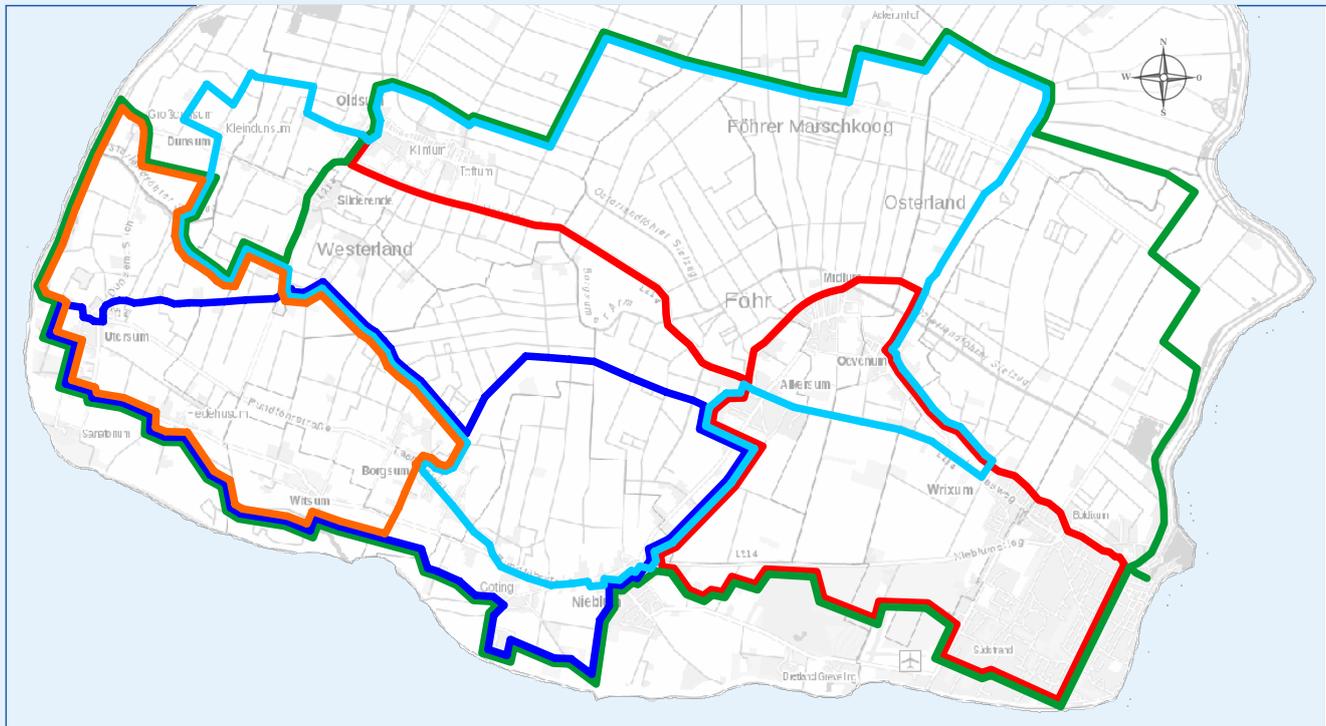
Kosten

Leitziele
L 4

Entwicklungsziele
E 4.3

Schlüsselmaßnahme SM_18

Ausweisen von Themenrouten für den Radverkehr



Maßnahmenbeschreibung

Durch wegweisende Beschilderung können die definierten Themenradrouten in der Örtlichkeit besser wiedergefunden werden. Zusätzlich ist das Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen denkbar. Die Beschaffenheit der Verkehrsflächen für den Radverkehr können iterativ aufgewertet werden. Eine hohe Nutzungsqualität liegt vor, wenn ausreichende Breiten vorhanden sind, sodass zwei Radfahrer rechtskonform nebeneinander fahren können. Dieses ist in Fahrradstraße oder auf eigenständig geführten Wegen mit einer befestigten Breite von mindestens 3,00 m besser jedoch 4,00 m möglich.

Priorität ■■■■■

Zeit ■■■■■

Kosten ■■■■■

Leitziele

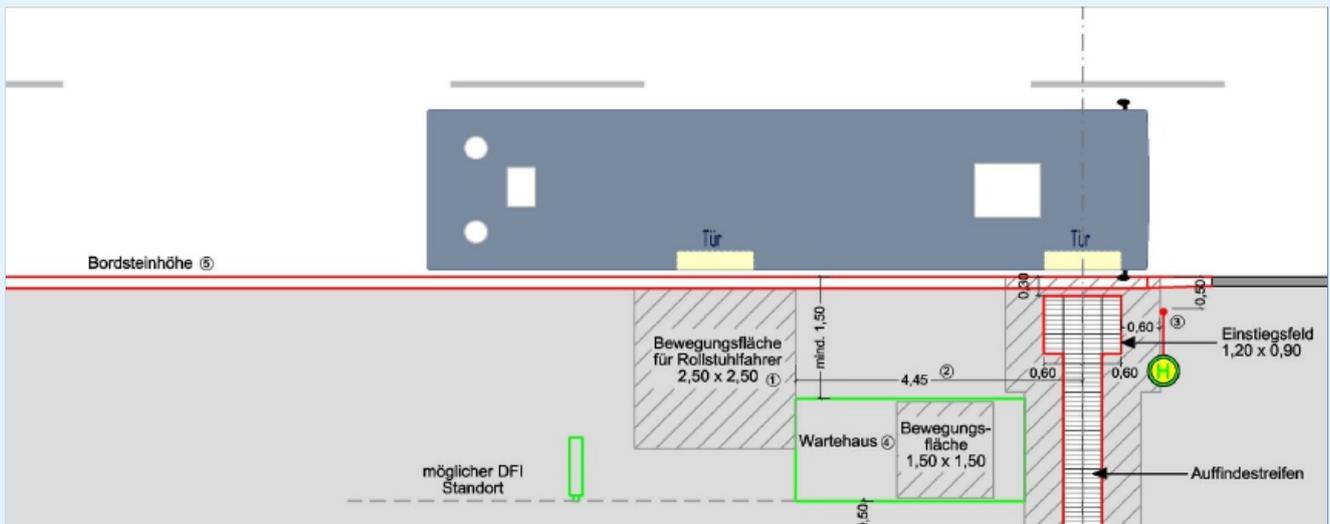
L 1, L 2,

Entwicklungsziele

E 1.2, E 2.3

Schlüsselmaßnahme SM_19

Herstellen der Barrierefreiheit
an Bushaltestellen



Maßnahmenbeschreibung

Inselweit sollten alle Bushaltestellen entsprechend der Empfehlungen der NAH.SH barrierefrei umgebaut werden, um den Zugang zu den Bushaltestellen und den Bussen zu verbessern und allen Personengruppen zu ermöglichen. Der Einstieg in den Bus kann nach Umsetzung der Maßnahmen ebenerdig ohne Stufe erfolgen. Hiervon profitieren unter anderem Rollstuhlfahrende, Personen mit Gehhilfen, Gepäck oder z.B. einem Kinderwagen. Die Nutzungsqualität und in Folge die Nutzeranzahl kann erhöht werden.

Priorität

Zeit

Kosten

Leitziele
L 1, L 2



Entwicklungsziele
E 1.2, E 2.1, E 2.2, E 2.5



Schlüsselmaßnahme SM_20

Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes



autonomer Bus



Kleinbus



Standardbus

Anrufbus

Maßnahmenbeschreibung

Um eine umfassende Optimierung des ÖPNV zu erreichen, bedarf es einer Überarbeitung des derzeitigen Angebotes. In Schleswig-Holstein obliegen die Aufgaben- und die Ausgabenverantwortung für den Busverkehr den Kreisen und kreisfreien Städte als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Durch eine Ausschreibung der Leistung im ÖPNV können zunächst die gewünschten Qualitätsanforderungen definiert werden. Wettbewerber können diese Qualität ggf. durch unterschiedliche Modelle anbieten.

Mögliche Ansätze bei der Ausschreibung / Umstrukturierung sind:

- Einsatz von bedarfsorientierten Angebotsformen (Anruf-Sammel-Taxi)
- Flächendeckende Erschließung der Insel ohne feste Haltepunkte (Mobile Anforderung)
- Optimierung bei der Abstimmung des Busfahrplanes auf den Fährfahrplan
- Mitnahme von Fahrrädern durch Linienbusse
- Erhöhung der Bedienfrequenz in Nachtstunden / Schwachlastzeiten
- Attraktive Fahrpreisgestaltung ggf. auch durch kommunale Beteiligung
- Einsatz autonomer Fahrzeuge (vergleiche Keitum auf Sylt)
- Einflussnahme auf die Antriebsart der Fahrzeugflotte (Elektro / Gas / Wasserstoff)

Priorität

Zeit

Kosten