



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

## STADT FEHMARN

---

# B-Plan Nr. 202 Freiwillige Feuerwehr Westfehmarn

## Verkehrliche Stellungnahme

Bearbeitungsstand: 28. November 2025

### Beauftragt durch:

**Stadt Fehmarn**  
Fachbereich Bauen und Häfen  
Bahnhofstraße 5  
23769 Fehmarn

### Verfasst durch:

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

Anne Schlesselmann, B. Eng. (FH)  
ppa. Arne Rohkohl, Dipl.-Ing. (FH)

Projekt-Nr.: 125.2269

# AUFGABENSTELLUNG

In der Stadt Fehmarn ist über die Aufstellung des B-Planes Nr. 202 die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines Feuerwehrstandortes im Ortsteil Petersdorf beabsichtigt. Die folgende Abbildung 1 zeigt den Vorentwurf der Planzeichnung zum B-Plan Nr. 202 der Stadt Fehmarn.



Abbildung 1: Vorentwurf B-Plan Nr. 202 (Planungsbüro Ostholstein, Stand: 29.04.2024)

Die verkehrliche Erschließung für den Kfz-Verkehr ist derzeit noch nicht festgelegt. Eine eigenständige Alarmausfahrt ist im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)* im Südwesten des Plangebietes vorgesehen. Für die Erschließung der nutzungszugehörigen Stellplatzanlage über die Hauptzufahrt wurden in Vorabstimmungen verschiedene Optionen diskutiert.

Im Rahmen der hier vorliegenden verkehrlichen Stellungnahme ist zu bewerten, welche Erschließungsoption hinsichtlich der Verkehrsverträglichkeit und Verkehrssicherheit im Zusammenwirken mit den Einsatzverkehren der Feuerwehr sowie den anreisenden Einsatzkräften im Alarmierungsfall die optimalste Lösung darstellt.

Im Weiteren werden folgende drei Varianten bezüglich der Positionierung der Hauptzufahrt beleuchtet:

- V1: Hauptzufahrt im Südosten des Planungsgebietes im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)*, Nebenzufahrt nordöstlich im Zuge des Wirtschaftsweges,
- V2: Hauptzufahrt im Südwesten des Planungsgebietes in unmittelbarer Nähe zur Alarmausfahrt im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)*, Nebenzufahrt nordöstlich im Zuge des Wirtschaftsweges,
- V3: Hauptzufahrt im Nordosten des Planungsgebietes im Zuge des Wirtschaftsweges.

Die drei Erschließungsvarianten sind in Abbildung 2 grafisch dargestellt. In den Varianten 1 und 2 wird in Anlehnung an die ursprüngliche Planung eine Nebenzufahrt im Norden des Geländes im Zuge des Wirtschaftsweges berücksichtigt; diese ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich und wird daher als „optional“ aufgeführt.

Maßgebliche Vorgabe zur Einbindung der Hauptzufahrt im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)* ist, das schutzbedürftige Biotop (Allee aus heimischen Laubgehölzen) im Zuge der Landesstraße möglichst zu bewahren und eine verkehrssichere Situation unter Beachtung der Alarmausfahrt zu schaffen.

Ebenso ist im Rahmen der hier vorliegenden verkehrlichen Stellungnahme zu bewerten, ob im Bereich der Alarmausfahrt eine besondere Sicherung der Einsatzverkehre notwendig ist.

Die Bewertungsergebnisse sind die Abstimmungsgrundlage zur Festlegung der Umsetzungsvariante mit dem Straßenbaulastträger LBV.SH.

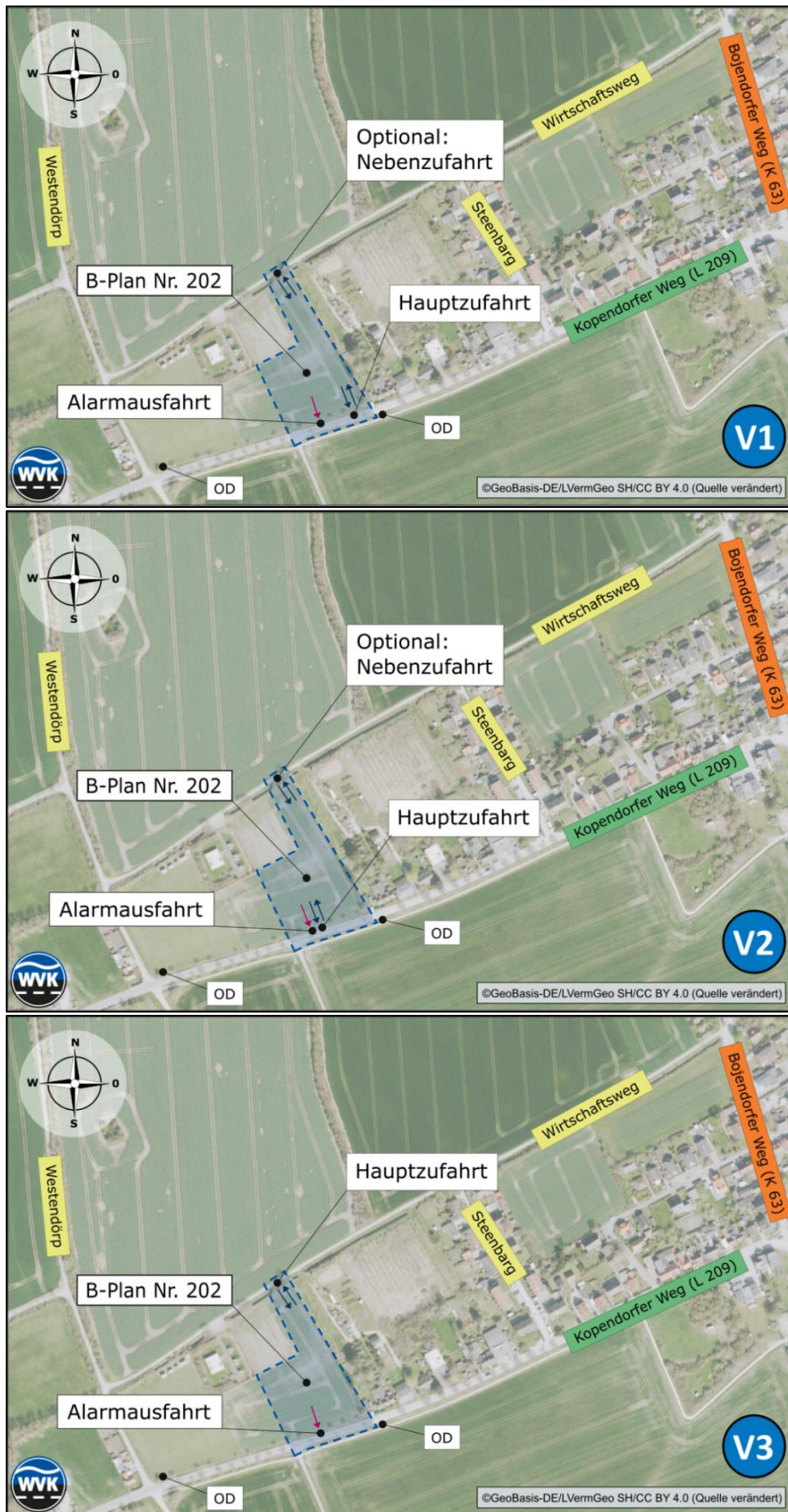


Abbildung 2: Erschließungsvarianten

Stadt Fehmarn, B-Plan Nr. 202, Freiwillige Feuerwehr Westfehmann  
 Verkehrliche Stellungnahme

## BEURTEILUNG DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

### Kopendorfer Weg (L 209)

#### Einstufung der Straßenfunktion gemäß RIN 2008

Die *Landesstraße L 209* verläuft auf Fehmarn vom Ortsteil Orth im Westen bis zum Ortsteil Staberdorf im Osten und stellt damit eine Querverbindung über weitere Ortsteile sowie den zentralen Stadtteil Burg auf Fehmarn dar. Darüber hinaus besitzt die *L 209* Anschlusspunkte an die *Landesstraße L 217* sowie die *Bundesstraße B 207*. Aufgrund der Verbindung von Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktion mit dem Grundzentrum Burg auf Fehmarn, weist die *Landesstraße L 209* eine nahräumige Verbindungsfunktion der Stufe IV auf.

Der betrachtungsrelevante Netzabschnitt der *Landesstraße L 209* ist anbaufrei gestaltet und befindet sich an freier Strecke außerhalb der Ortsdurchfahrten (OD) und der geschlossenen Ortslage (VZ 310/311 „Ortstafel“) zwischen den Orten Petersdorf und Kopendorf. Er weist eine Länge von nur etwa 200 m und eine nutzbare Fahrbahnbreite von etwa 6,00 m auf. Es ist keine Mittelmarkierung vorhanden. Die Fahrbahn ist von eingangs erwähnter Allee (Biotop) eingefasst. Der Radverkehr wird StVO-konform im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Südlich parallel zur Landesstraße befindet sich ein, durch einen wasserführenden Graben abgesetzter, etwa 2,00 m breiter Gehweg. Dieser soll im Rahmen einer Umbaumaßnahme der Ortsdurchfahrt von Petersdorf auf 2,50 m verbreitert werden und ebenfalls dem Radverkehr zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die angedachten Zufahrten (gem. V1 u. V2) im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)* sind lediglich rd. 10 m (V1) bis 50 m (V2) entfernt von der nächstgelegenen Ortstafel (Petersdorf). Angesichts der Kürze des außerörtlichen Streckenabschnittes sowie der begrenzten Fahrbahnbreite ist zu erwarten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall unterschritten wird. Aufgrund der geradlinigen Führung herrschen augenscheinlich gute Sichtverhältnisse im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)*.

Die *Landesstraße L 209* ist im betrachtungsrelevanten Netzabschnitt gemäß den *Richtlinien für die Netzgestaltung (RIN 2008)* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hinsichtlich der Außerörtlichkeit einer Nahbereichsstraße der Kategoriengruppe LS (Landstraßen) zuzuordnen und gemäß den *Richtlinien für die*

*Anlage von Landstraßen (RAL 2012)* der FGSV zu bewerten. Der maßgebende Netzabschnitt der *Landesstraße L 209* kann jedoch auch in Anbetracht der beidseitigen Nähe zu den Ortsdurchfahrten und der ersichtlichen Bebauung als Kategoriengruppe VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen) verstanden werden und entsprechend der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)* der FGSV beurteilt werden. Zur Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit sowie der Knotenpunktgestaltung werden dementsprechend die Anforderungen beider Regelwerke herangezogen.

## Beurteilung und Gestaltung nach RAL 2012

Die gemäß *RIN 2008* ermittelte Verkehrswegekategorie LS IV wird entsprechend der *RAL 2012* der Entwurfsklasse EKL 4 zugeordnet, deren Regelquerschnitt eine Fahrbahnbreite von 6,00 m ohne Markierung zur Trennung der Fahrtrichtungen aufweist. Bei einer Verkehrsstärke von über 3.000 Kfz/24h bzw. 150 Lkw/24h ist die Prüfung einer höherrangigen EKL erforderlich. Da der Regelquerschnitt und Charakter einer EKL 3 mit 8,00 m Fahrbahnbreite und einfacher Leitlinie als Mittelmarkierung bei Weitem nicht erreicht wird, stellt sich die *Landesstraße L 209* in ihrem Erscheinungsbild den Straßennutzenden als EKL 4 dar. Die Zuordnung zur EKL 4 ist auch in Anbetracht der Verkehrsstärke und der nicht vorhandenen Mittelmarkierung vertretbar. **Eine Begegnung mit dem Schwerverkehr ist unter Mitbenutzung der Randstreifen sichergestellt.**

Die Hauptzufahrt der Feuerwehr ist aufgrund ihrer Erschließungsfunktion der kleinräumigen Verbindungsfunktionsstufe ES V (Anliegerstraße) zuzuordnen und liegt somit im Kriterienfenster der niedrigsten Entwurfsklasse EKL 4.

Entsprechend der *RAL 2012* kann die schwach frequentierte Grundstückszufahrt ohne bauliche Maßnahme gestaltet werden. Dies entspricht auch der Straßencharakteristik im weiteren Streckenverlauf des betrachteten Netzabschnittes, da die benachbarten Einmündungen ebenfalls keine Abbiegehilfen aufweisen.

## Beurteilung und Gestaltung nach RASt 2006

Die Netzfunktion des *Kopendorfer Weges (L 209)* entspräche gemäß den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)* einer örtlichen Einfahrtsstraße.

Eine Verkehrsverträglichkeit bestünde gemäß den Richtlinien bei einer Verkehrsstärke von etwa 400 bis 1.800 Kfz/h. Die Spitzenstunde des Tages macht dabei etwa 10 % des Tagesverkehrs aus, sodass eine Verträglichkeit bei einer Verkehrsstärke von 4.000 bis 18.000 Kfz/24h gegeben sein kann. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sollte eine Orientierung am unteren Grenzwert stattfinden. Für den benachbarten, stärker frequentierten Streckenabschnitt der *L 209* zwischen der *K 63* und der *L 217* wurde im Rahmen des Verkehrsmonitorings 2015 (Zählstelle 1532 0515) ein DTV von rd. 4.500 Kfz/24h ermittelt. Das Verkehrsaufkommen im betrachteten Streckenabschnitt dürfte aufgrund seiner westlicheren Lage geringer ausfallen und daher verkehrsverträglich von der *Landesstraße L 209* abgewickelt werden. Die Neuverkehre der Feuerwehr können auch gem. *RASt 2006* ohne Abbiegehilfe abgewickelt werden, da die Anzahl an Linksabbiegenden unter 20 Kfz/h liegen wird.

Für die Begegnung zweier Pkw ist gem. *RASt 2006* ein Mindestmaß von etwa 5,00 m erforderlich. Der Begegnungsfall Lkw/Lkw erfordert ein Mindestmaß von 6,35 m (bzw. 5,90 m bei reduzierter Geschwindigkeit). Die relevanten Begegnungsfälle gemäß *RASt 2006* werden in Abbildung 3 unter Berücksichtigung der aktuellen geometrischen Kenngrößen der Bemessungsfahrzeuge gemäß den *Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV 2020)* der FGSV dargestellt. Der Klammerwert gibt das erforderliche Mindestmaß bei reduzierter Geschwindigkeit mit eingeschränktem Bewegungsspielraum wieder.

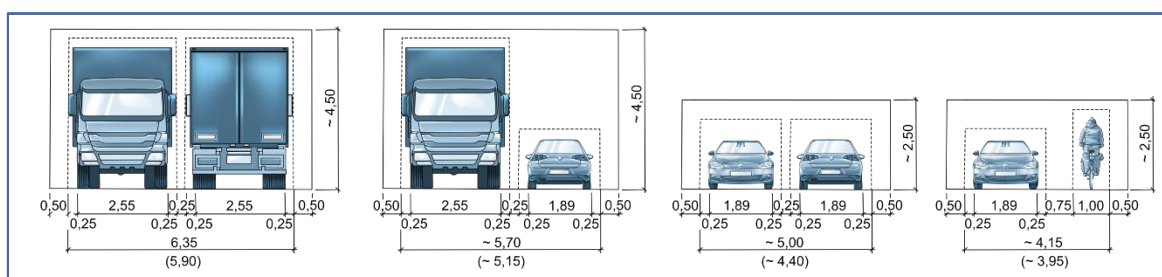


Abbildung 3: Begegnungsfälle

Demnach ist ein durchgängig verträglicher Begegnungsfall im *Kopendorfer Weg (L 209)* sowohl für den Kfz-Verkehr, als auch bei reduzierter Geschwindigkeit mit eingeschränktem Bewegungsspielraum für den Lkw-Verkehr sichergestellt.

## Wirtschaftsweg

### Beurteilung und Gestaltung nach RASt 2006

Der Wirtschaftsweg nördlich der Vorhabenfläche dient der Erschließung der umliegenden landwirtschaftlichen Flächen und des Umspannwerkes Petersdorf. Er weist eine Länge von etwa 650 m und eine Fahrbahnbreite von etwa 3,50 m auf. Südlich entlang der Fahrbahn befindet sich ein Knick; dazwischen liegt ein wasserführender Graben. Fuß- und Radverkehr werden StVO-konform im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund des Verkehrsbegleitgrüns herrschen teils eingeschränkte Sichtverhältnisse im Zuge des Wirtschaftsweges sowie in den Einmündungsbereichen an den übergeordneten Straßen.

Der Wirtschaftsweg ist aufgrund seiner Eigenschaften (Fahrbahnbreite, Verkehrsstärke) einer schmale Zweirichtungsfahrbahn gemäß *RASt 2006* bzw. einem ländlichen Weg gemäß dem *Arbeitsblatt DWA-A 904-1: Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW)* von der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) zuzuordnen. Bezüglich der verträglichen Kapazität wird daher eine Orientierung an den Richtwerten für schmale Zweirichtungsfahrbahnen gemäß *RASt 2006* vorgenommen. Demnach können bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von etwa 3,50 m Verkehrsstärken von unter 70 Kfz/h (mit geringem Lkw-Verkehr) verkehrsverträglich abgewickelt werden. Dabei sind Geschwindigkeiten von maximal 30 km/h anzustreben und Ausweichstellen in Abständen von etwa 50 m erforderlich.

Aufgrund der besonderen Anforderungen durch die eilige Anreise von Mitgliedern der Feuerwehr im Alarmfall sollte der Begegnungsfall Pkw / Pkw durchgängig möglich sein. Dieser erfordert eine Fahrbahnbreite mit einem Mindestmaß von etwa 5,00 m und ist nur durch eine Fahrbahnverbreiterung auf gesamter Länge realisierbar, was mit einem unverhältnismäßigen baulichen und finanziellen Aufwand verbunden ist. Für den seltenen Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen wären zusätzlich Ausweichstellen mit einer Breite von etwa 7,00 m im Abstand von etwa 50 m gemäß *RASt 2006* sicherzustellen.

**Ein durchgängig verträglicher Begegnungsfall für den Pkw-Verkehr zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit im Alarmfall ist im bestehenden Wirtschaftsweg nicht sichergestellt und setzt daher einen erheblichen Ausbaubedarf im Falle der Variante 3 voraus.**

## ABWÄGUNG DER ERSCHLIEßUNGSVARIANTEN

Im Alarmfall ist zu erwarten, dass die Mitglieder der Feuerwehr zur Einhaltung der Hilfsfrist mit erhöhten Geschwindigkeiten zur Wache fahren. Aufgrund der damit verbundenen Gefahrenlage ist die Einrichtung einer Haupt- oder Nebenzufahrt im Zuge des nördlichen Wirtschaftsweges aus verkehrsplanerischer Sicht dringend zu vermeiden. Die geringe Fahrbahnbreite in Verbindung mit der Verkehrsführung im Mischverkehr, dem fahrbahnbegleitenden Graben, den eingeschränkten Sichten durch Knicks und der fehlenden Straßenbeleuchtung kann insbesondere im Alarmfall zu Konflikten zwischen den anreisenden Feuerwehrmitgliedern und entgegenkommenden Fahrzeugen bzw. dem nichtmotorisierten Verkehr führen.

Demnach sollte die Haupteerschließung der angedachten Feuerwehr aus verkehrsplanerischen Gründen über den *Kopendorfer Weg (L 209)* entsprechend der Variante 1 oder 2 erfolgen. Die Landesstraße ist dazu in der Lage, die Verkehre verkehrsverträglich und -sicher aufzunehmen. Darüber hinaus können möglichst kurze Wege bei der Anreise der heraneilenden Mitglieder im Alarmfall zur Einhaltung der Hilfsfrist gewährleistet werden. Aufgrund der geradlinigen Führung herrschen augenscheinlich gute Sichtverhältnisse im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)*. Die Sichtfelder an den Grundstückszufahrten und -Ausfahrten sind auf Entwurfsgrundlage zu prüfen.

Für Variante 1 mit der Hauptzufahrt im südöstlichen Bereich des Plangebietes ist zu prüfen, ob der Baumabstand ausreichend ist, um eine Zufahrt mit ausreichender Breite auch ohne den Entfall eines Baumes des geschützten Biotopes einzurichten. Andernfalls wäre Ausgleich für einen entfallenden Baum zu schaffen.

Die Variante 2 mit der Hauptzufahrt unmittelbar angrenzend an die Alarmausfahrt im Bereich der Lücke der Allee eignet sich gegenüber der Variante 1 besonders, um den Biotopeingriff möglichst gering zu halten. Bei Verfolgung dieser Variante ist dafür Sorge zu tragen, dass die Alarmausfahrt und Hauptzufahrt klar erkennbar voneinander getrennt sind. Dies kann baulich z.B. durch einen Fahrbahnteiler sichergestellt werden.

Es wird dazu angeregt, die Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung sowie das Verlegen der Ortstafel in Richtung Westen mit der Straßenverkehrsbehörde und die Gestaltung der Grundstückszufahrt mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen.

## GESTALTUNG DER ALARMAUSFAHRT

Es ist sicherzustellen, dass ein Wenden und Rangieren nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern auf dem Grundstück der Feuerwehr stattfindet. Dazu ist auf dem Grundstück ausreichend Stauraum vorzusehen.

Sollte die Alarmausfahrt nicht über die volle Breite des Stauraumes ausgebildet sein und damit eine geradlinige Ausfahrt von den Stellplätzen der Fahrzeughalle auf die Straße nicht möglich sein, ist gemäß *Information 205-008 „Sicherheit im Feuerwehrhaus“* der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) vor dem Stauraum ein zusätzlicher Fahrstreifen von 4,00 m Breite vorzusehen.

Es sind Sichtfelder gemäß Regelwerk sicherzustellen. Der Augpunkt für die Anfahrtsicht sollte sich mindestens 3 m abgesetzt vom Fahrbahnrand befinden. Um bei Einsätzen dynamisch und verkehrssicher mit geringeren Zeitverlusten in die Landesstraße einfahren zu können, sollte allerdings ein größtmöglicher Abstand (15 m für Annäherungs-sicht gem. *RAL 2012*) vom Fahrbahnrand des *Kopendorfer Weges (L 209)* herangezogen werden. Die Dimension der freizuhaltenden Sichtfelder hängt von der Entscheidung bzgl. einer Neupositionierung der Ortstafel und der Vorgabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab.

## FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

Aus Gründen der Verkehrsverträglichkeit und der Verkehrssicherheit besonders unter Beachtung der beschleunigten Fahrtgeschwindigkeit im Alarmfall wird empfohlen, die Alarmausfahrt und die Hauptzufahrt zu den Stellplätzen im Zuge der Landesstraße einzurichten. Aufgrund der geradlinigen Führung herrschen augenscheinlich gute Sichtverhältnisse im Zuge des *Kopendorfer Weges (L 209)*. Die Sichtfelder an den Grundstückszufahrten und -Ausfahrten sind auf Entwurfsgrundlage zu prüfen.

Von der Einrichtung einer Haupt- oder Nebenzufahrt im Zuge des Wirtschaftsweges wird aufgrund des Konfliktpotentials im Alarmfall sowie der zeitlichen Einbuße bzgl. der Hilfsfrist abgeraten.

**Zugunsten der Verkehrssicherheit und zum Erhalt des Biotopes wird dazu angeregt, die Hauptzufahrt gemeinsam mit der Alarmausfahrt im südwestlichen Bereich des Geländes anzulegen (Vgl. Variante 2).**

Zudem wird dazu angeregt, die Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung sowie das Verlegen der Ortstafel in Richtung Westen mit der Straßenverkehrsbehörde und die Gestaltung der Grundstückszufahrt mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen.

Aufgestellt: Neumünster, 28. November 2025

gez.

i.A. Anne Schlesselmann  
B. Eng. (FH)

gez.

ppa. Arne Rohkohl  
Dipl.-Ing. (FH)

**Wasser- und Verkehrs- Kontor**



**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