

Mobilitätskonzept Stadt Preetz mit Schellhorn und Umlandgemeinden



Information der Politik
am 30. März 2021

Inhalt der Sitzung (Tagesordnung)

- 1) Einführung zum Mobilitätskonzept Preetz
- 2) Ergebnisse der Verkehrserhebungen als wichtige Planungsgrundlage
- 3) Vorläufige Ergebnisse der Bestandsanalyse (Auswahl)
 - Struktureller Rahmen
 - Verkehrssicherheit
 - Verkehrssystem-Komponenten
- 4) Diskussion zur Bestandsanalyse –
Statements zur Verkehrssituation und zu Handlungsschwerpunkten
- 5) Weiteres Verfahren

Einführung zum Mobilitätskonzept der Stadt Preetz

Ausgangslage und Anlass

Die Stadt Preetz verfolgt das Ziel **bis 2030 klimaneutral** zu sein und unternimmt dazu Anstrengungen in allen Bereichen des kommunalen Handelns.

Mobilität ist eine wichtige Einflussgröße für den Klimawandel und eine **wichtiger Standortfaktor**.

Der letzte **Gesamtverkehrsplan der Stadt Preetz ist veraltet** und genügt nicht mehr den Anforderungen an ein modernes Mobilitätssystem.

Mit dem **Masterplan Mobilität der KielRegion** wurde ein erster Meilenstein gesetzt, der auf städtischer Ebene konsequent fortgeführt werden soll.

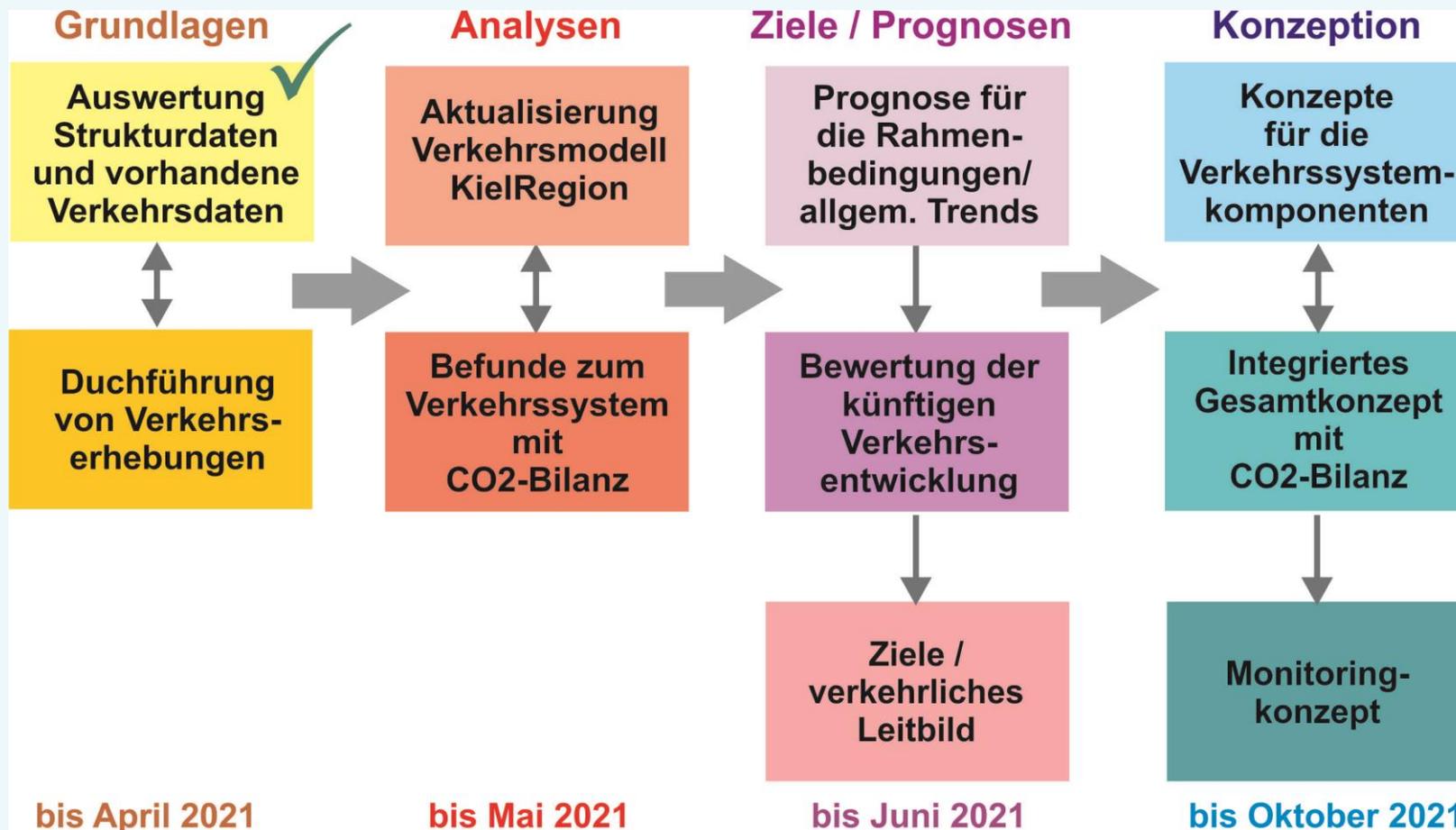
Einführung zum Mobilitätskonzept der Stadt Preetz

Themenfelder aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion



Einführung zum Mobilitätskonzept der Stadt Preetz

Struktur / Ablauf



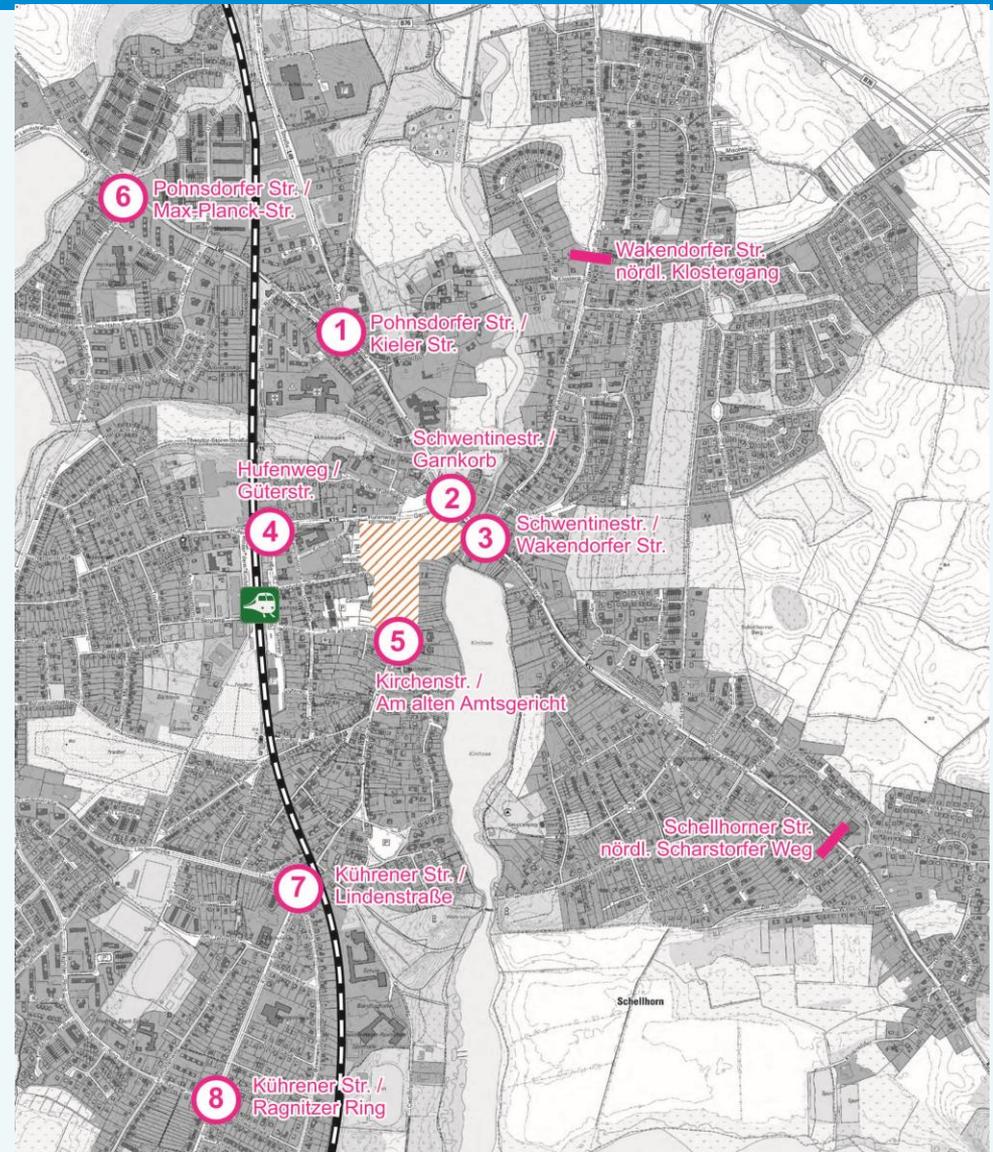
Einführung zum Mobilitätskonzept der Stadt Preetz

Zielsetzungen

- ✓ **Verringerung** von Lärm und Luftverschmutzung
- ✓ **Verlagerung** vom Kfz-Verkehren auf den Mobilitätsverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)
- ✓ Einbeziehung von **Auswirkungen des strukturellen Wandels**
- ✓ Stärkung des **Mobilitätsverbundes** aus Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV
- ✓ Förderung der **Multimodalität**
- ✓ Ausbau **zielgruppen-spezifischer Angebote**
- ✓ Nutzung neuer Chancen durch die **Digitalisierung**

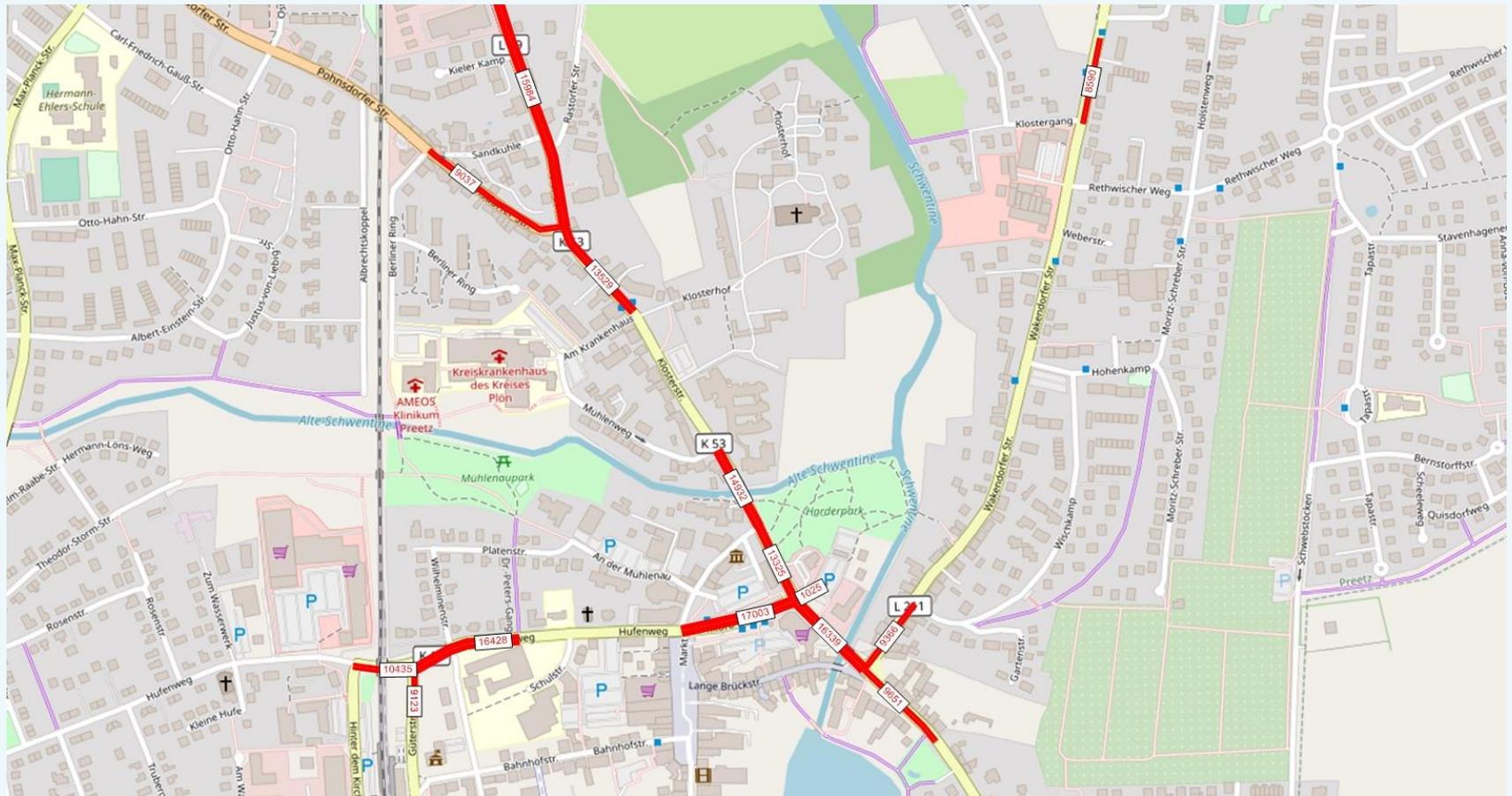
Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Fließender Verkehr - Erhebungsstellen



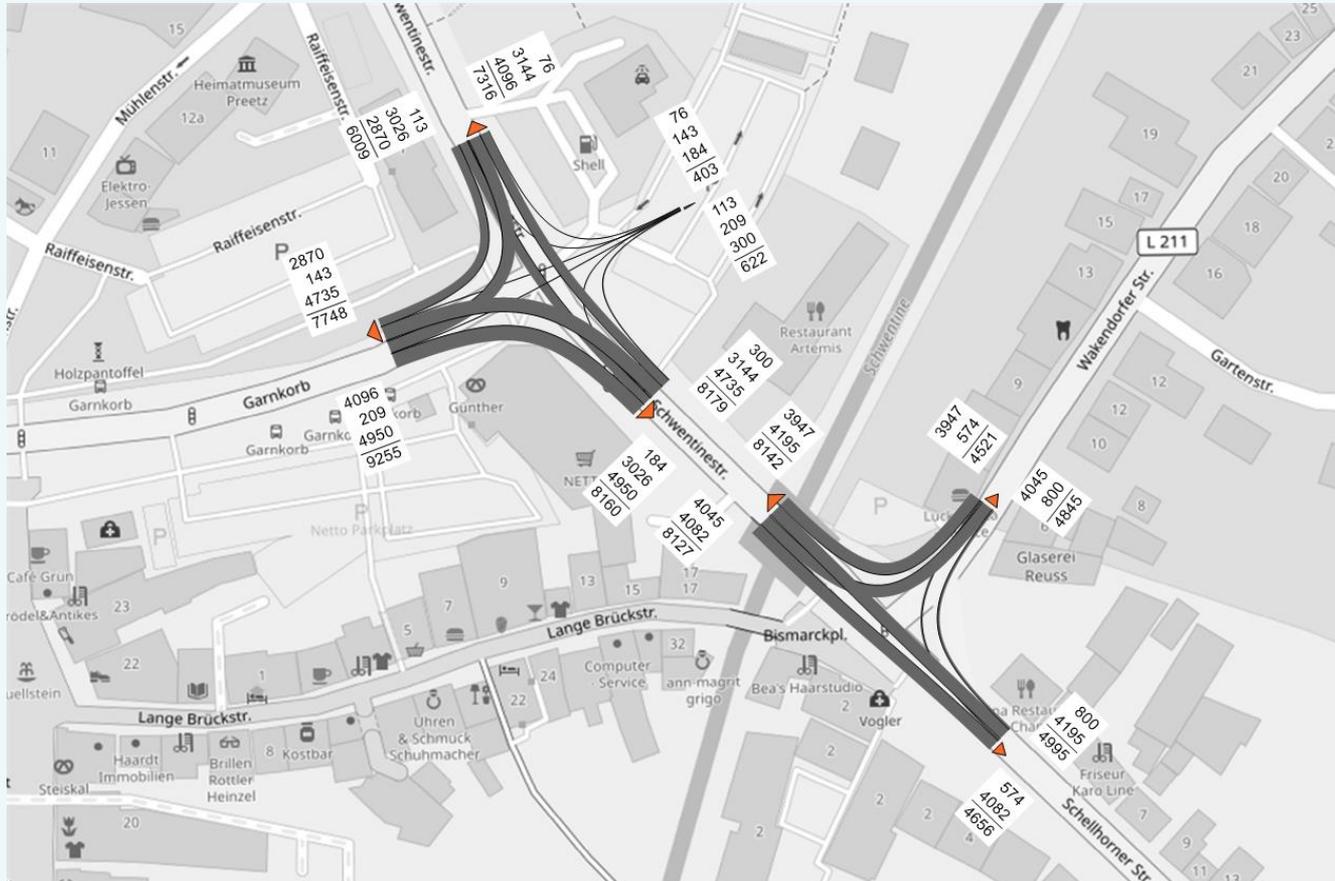
Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Fließender Verkehr –Querschnittsbelegung am Normalwerktag [DTV-w]



Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Fließender Verkehr – Detailedaten zu den erhobenen Knotenpunkten



- Grundlage ist das Verkehrsmodell der KielRegion
- Modell ist anhand der Ströme kalibriert
- Für signalregelte Knoten sind Widerstände hinterlegt
- Diese wurden aufgrund der Zählwerte teils angepasst
- Deutliche Unterschiede von Richtungsströmen v.a. im Bereich Hufenweg

Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Radfahrende auf der Fahrbahn (6-18 Uhr)

Erhebungsstelle	Anzahl
Z1 – Kieler Str. / Pohnsdorfer Str.	25
Z2 – Garnkorb / Schwentinestr.	19
Z3 – Wakendorfer Str. / Schwentinestr.	14
Z4 – Güterstr. / Hufenweg	152

- Radfahrende auf der Straße sind insbesondere im übergeordneten Straßennetz bisher noch selten
- Querungen haben unterschiedliche Bedeutung für die Verkehrsarten
- Besonders auffällig ist der Querungsbedarf im Radverkehr zur Wakendorfer Str.

Radfahrer/Fußgänger auf den Überwegen (6-18 Uhr)

Erhebungsstelle	Rad	Fuß
Z1 – Kieler Str. / Pohnsdorfer Str.	355	278
Z2 – Garnkorb / Schwentinestr.	634	790
Z3 – Wakendorfer Str. / Schwentinestr.	939	718
Z4 – Güterstr. / Hufenweg	62	65

Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Fließender Verkehr – Zeitliche Verteilung des Verkehrs

Verkehrsstärke im Tagesgang



- Früher Anstieg (ab ca. 5.30 Uhr) und frühes Abflachen (ab ca. 18.00 Uhr)
- Relativ ausgeglichenes Tagesmittel
- Nachmittagsspitze liegt über Frühspitze
- Stringentes Bild zur Bedeutung der Innenstadt für Einkauf/Erledigung

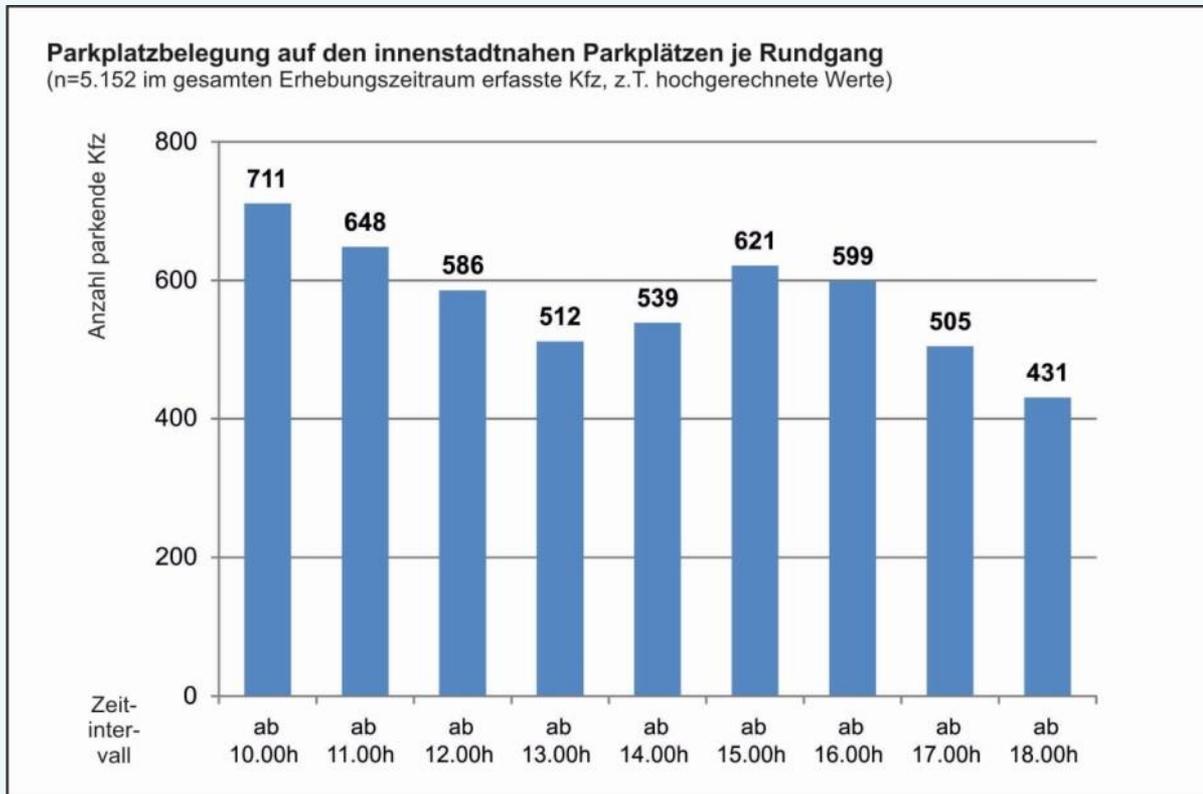
Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Ruhender Verkehr – Übersicht der erhobenen Parkieranlagen



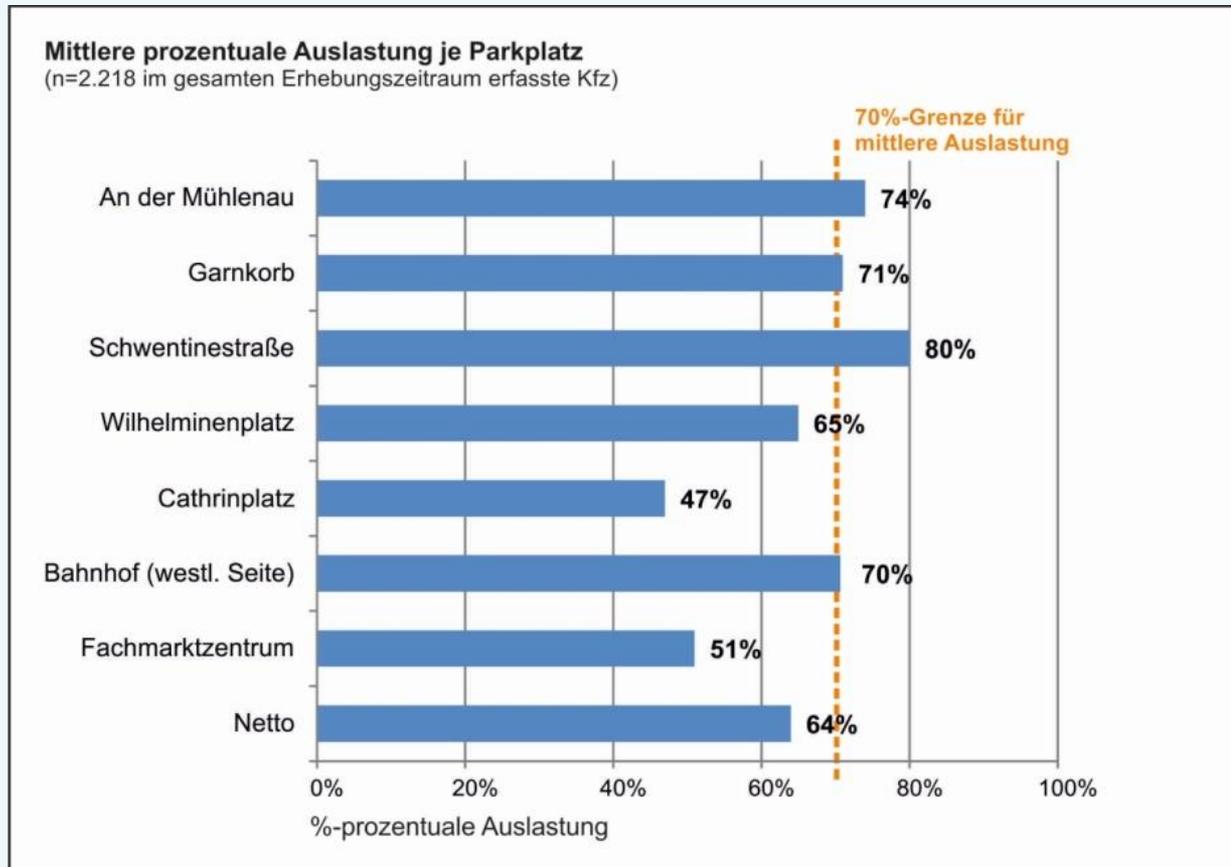
Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Ruhender Verkehr – Zeitliche Verteilung der Parkplatzbelegung



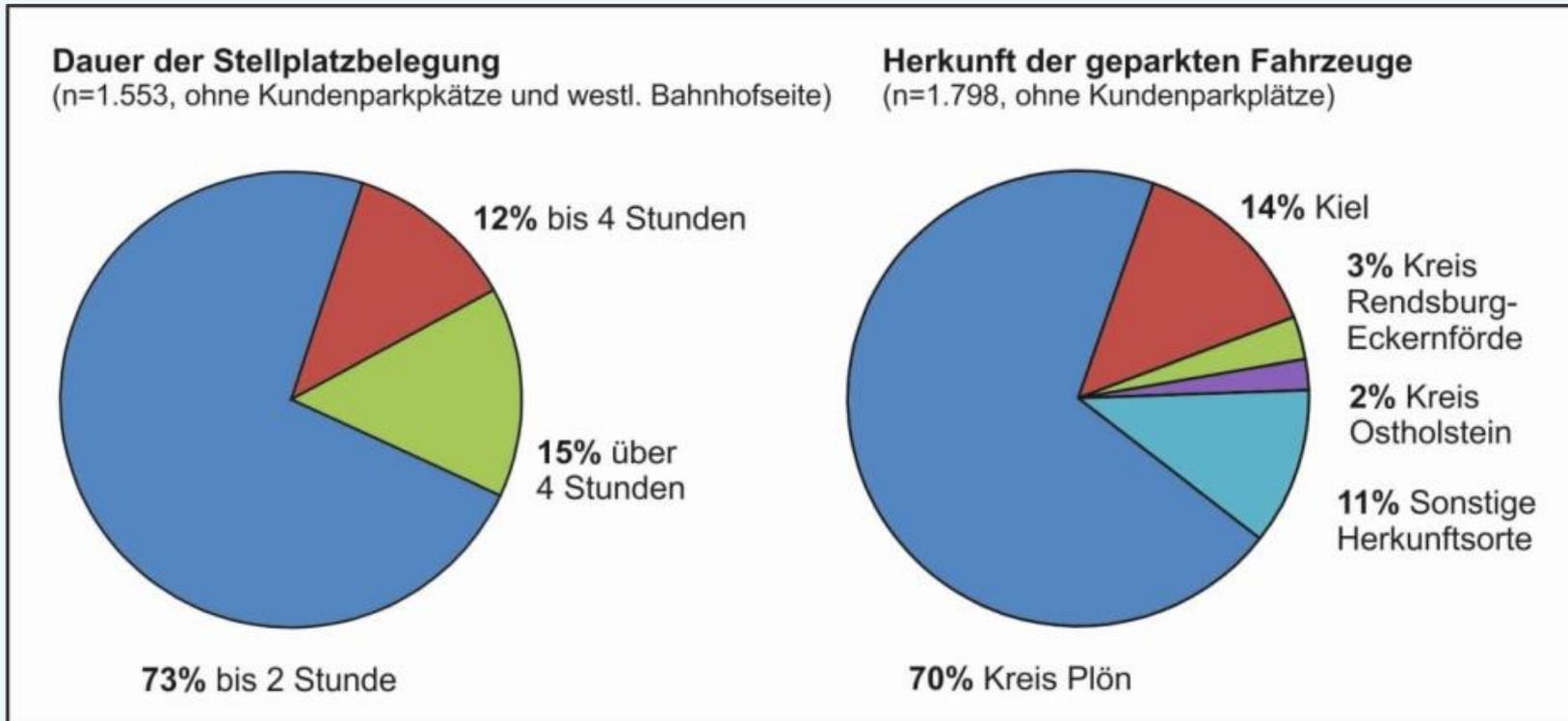
Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Ruhender Verkehr – Auslastung der Parkplätze



Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Ruhender Verkehr – Parkdauer und Herkunft der parkenden Fahrzeuge



Strukturelle Grundlagen und Handlungsrahmen

Pendlerströme

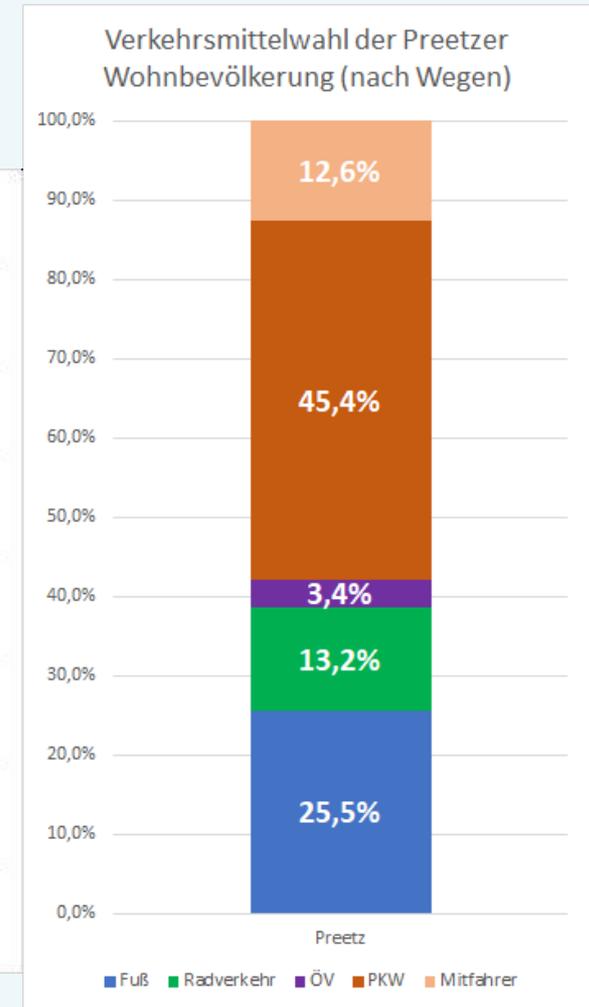
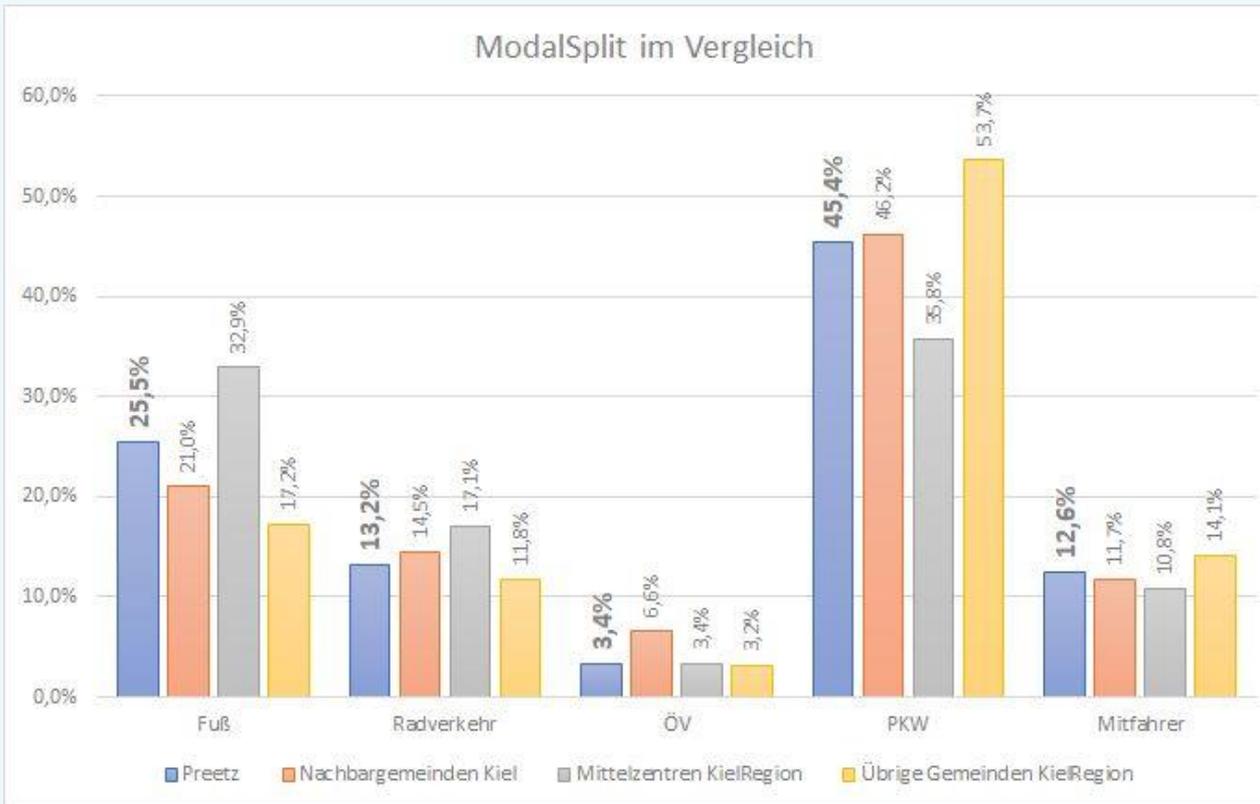
Wohnort	Arbeitsort	soz.vers.pfl. Beschäftigte Auspendler	Arbeitsort	Wohnort	soz.vers.pfl. Beschäftigte Einpenderler
Preetz Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	2.070	Preetz Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	670
	Schwentinental, Stadt	300		Schwentinental, Stadt	170
	Plön, Stadt	200		Plön, Stadt	170
	Neumüsnter	130		Lütjenburg, Stadt	130
	Hamburg, Freie u. Hansestadt	140		Schellhorn	120
	Lübeck, Hansestadt	90		Lehmkuhlen	100
	Eutin, Stadt	70		Ascheberg	90
	Schellhorn	60		Schönberg	60
	Schönkirchen	50		Kühren	50
	Flintbek	40		Selent	50

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2019

Strukturelle Grundlagen und Handlungsrahmen

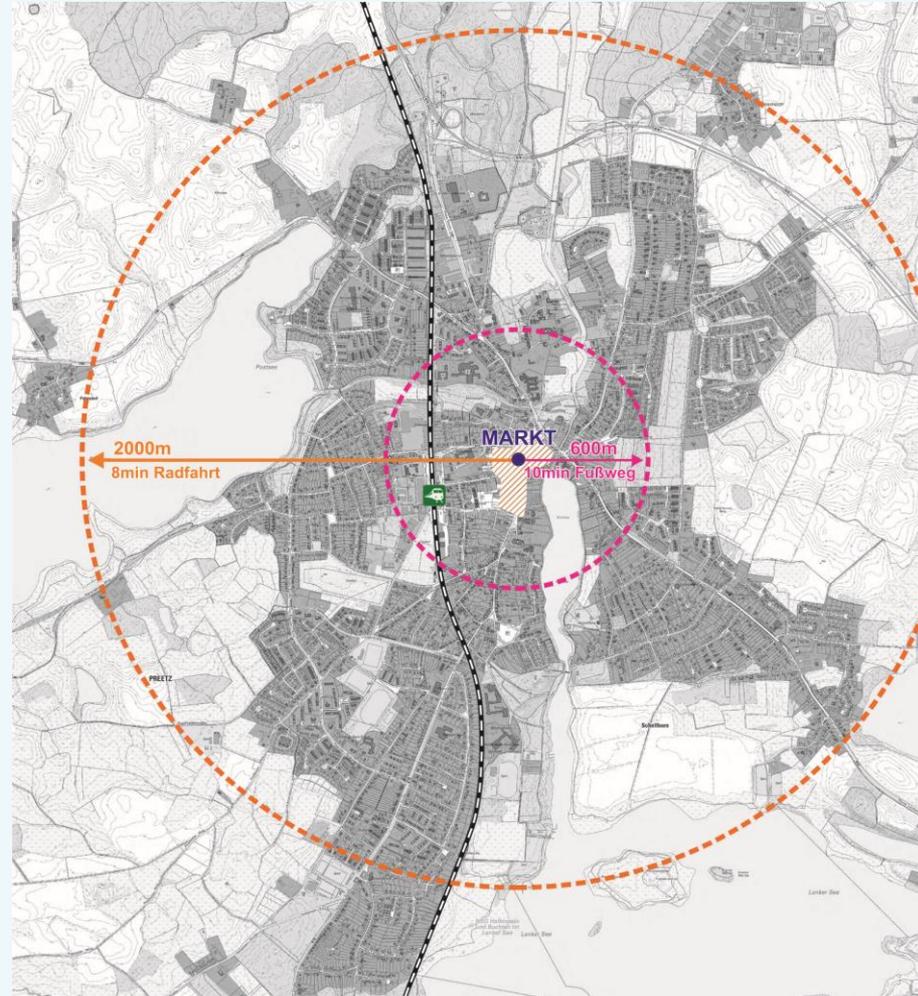
Verkehrsmittelwahl

(Quelle: Verkehrsmodell der KielRegion auf Basis SrV)



Strukturelle Grundlagen und Handlungsrahmen

Preetz = Stadt der kurzen Wege



Bestandsanalyse

Untersuchungsbausteine

❖ **Gesamtverkehrliche Zusammenhänge:**

- Vernetzung der Verkehrsträger / Multimodalität
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Verträglichkeiten
- Barrierefreiheit

❖ **Verkehrssystemkomponenten:**

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr / Parken

❖ **Umwelt- / Klimaverträglichkeit => CO2-Bilanz**

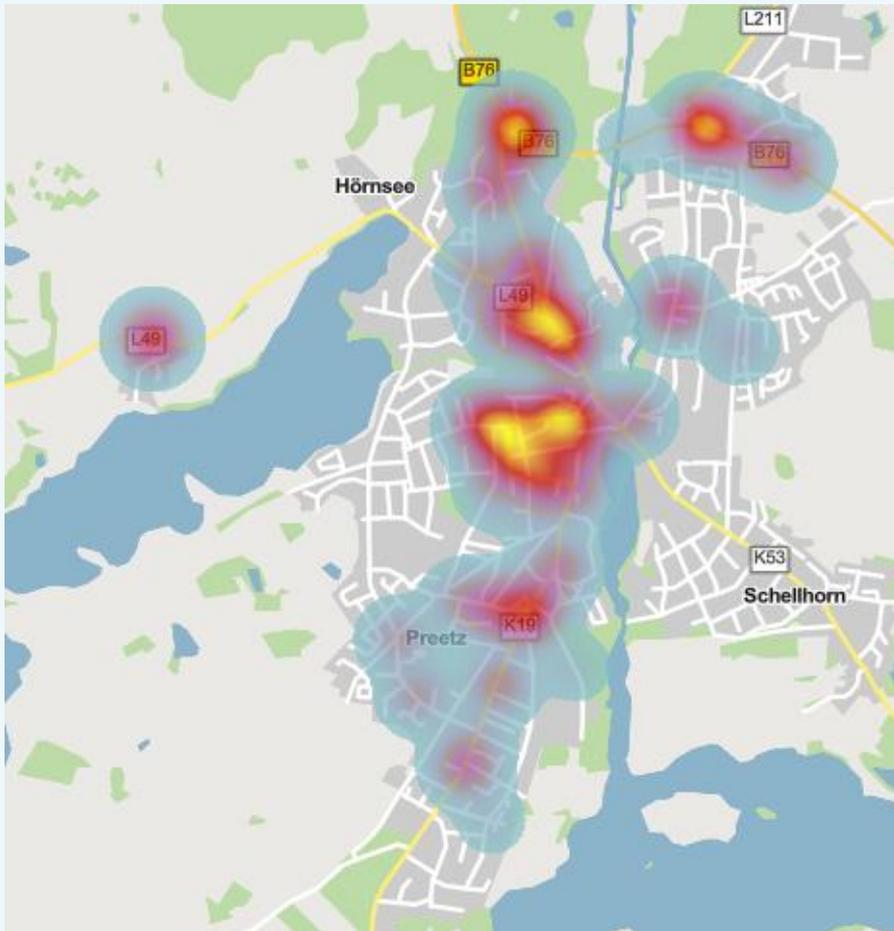
Bestandsanalyse

Grundsätzliche Problemlagen

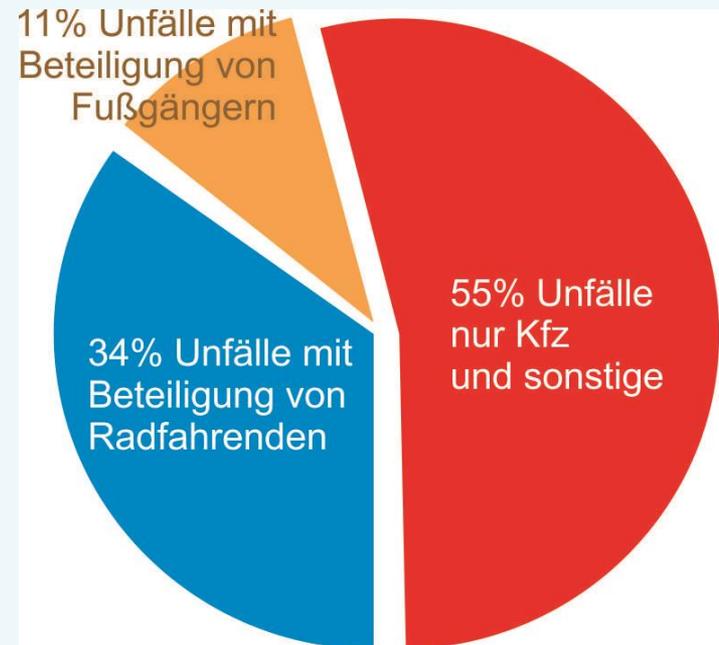
- ❖ Die strukturellen und verkehrlichen Veränderungen der letzten Jahre und die **Entwicklungsperspektiven** haben bisher noch keinen angemessenen Eingang in die städtische Verkehrsentwicklungsplanung gefunden.
- ❖ Die **Präsenz des Kfz-Verkehrs** dominiert das Verkehrsgeschehen und prägt in weiten Teilen das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes und die Wohnumfeldqualität.
- ❖ Die städtische Verkehrsplanung konzentriert sich weitgehend auf punktuelle bzw. kleinräumige Verbesserungsmaßnahmen. Es fehlt eine **systematische Entwicklungsstrategie** auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrlichen Leitbildes.

Bestandsanalyse

Verkehrssicherheit – Räumliche Fokussierung von Unfällen 2017-2019



Insgesamt rund 230 polizeilich erfasste Unfälle in 3 Jahren !



Bestandsanalyse

Fußverkehr

Qualitäten

- ✓ Kompaktes Stadtzentrum mit **kurzen Wegen** einschließlich gute Anbindung Parkplätze und Bahnhof
- ✓ Weitgehend **Kfz-freier Bereich**
Markt / Lange Brückstraße
- ✓ Erweiterte **Durchlässigkeit** im Stadtzentrum durch Passagen / Gänge und Kfz-freie Wege
- ✓ Attraktive **Freizeitwege** im naturräumlichen Ambiente (Parks, Kirchsee, Alte Schwentine...)
- ✓ Bestand einer **Fußwegweisung**



Bestandsanalyse

Fußverkehr

Defizite / Konflikte

- ❖ Umfassender **Sanierungsbedarf** bei Gehwegen
- ❖ Ausgeprägte **Belagsvielfalt**
- ❖ Wenig **Aufenthaltsqualitäten** an wichtigen städtischen Bezugspunkten und Quartiersplätzen
- ❖ Fußwege vielfach zu schmal und durch **Nutzungsüberlagerung** konfliktträchtig
- ❖ Verbreitet unzureichende Berücksichtigung der Fußverkehrs-Anforderungen an **Knotenpunkten**
- ❖ **Verkehrsberuhigende** Maßnahmen teilweise wenig prägnant („nur“ Tempo 30)
- ❖ Potentiale in der **Führung** auf attraktiven Wegebeziehungen noch nicht ausgeschöpft



Bestandsanalyse

Radverkehr

Qualitäten

- ✓ Kompaktes Stadtgebiet mit idealen **Fahrraddistanzen**
- ✓ Geeignete (alternative) **Radrouten** auf Kfz-armen oder Kfz-freien Wegen (z.B. Schwebstöcken, Castöhlenweg, Alte Schwentine/Sieversdorfer Weg, Alter Bahndamm) vorhanden
- ✓ **Punktuelle Qualitäten** bei neu gebauten Radverkehrsanlagen und einigen Überquerungsstellen
- ✓ Bei neueren **Abstellanlagen** überwiegend Rahmenbügel
- ✓ **Regionale Radwegebeziehungen** durch Radwege oder Wirtschaftswege auf vertrebarem Niveau
- ✓ Geplanter Stationsaufbau für die **Sprottenflotte** und Planungen für **Mobilitätsstation** am Bahnhof



21/01/2021

Bestandsanalyse

Radverkehr

Defizite / Konflikte - Radverkehrsführung

- ❖ Kein **strukturiertes Radnetz**
- ❖ Insgesamt ausgeprägte **Konfliktpotenziale** mit dem Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr
- ❖ Brüche / Wechsel bei den **Radverkehrsführungen** mit teils geringen Sicherheits- und Komfortstandards
- ❖ Verbreitet **gegenläufige Radführung** auf Radwegen und freigegebenen Gehwegen
- ❖ Diverse radverkehrsunfreundliche **Knotengestaltungen** mit Unfallrisiken
- ❖ Vielfach unzureichend gestaltete **Führungswechsel**
- ❖ Verbreitet schlechte oder sanierungsbedürftige **Beläge** auf Radrouten (inkl. Kopfsteinpflaster)
- ❖ Noch kein systematischer Einsatz „moderner“ Planungsinstrumente (Fahrradstraßen, ARAS...)



Bestandsanalyse

Radverkehr

Defizite/ Konflikte – Wegweisung und Fahrradparken

- ❖ Keine ausreichende **Radwegweisung** für städtische Verkehrsziele / Zielbereiche und teilweise ungünstige Standorten bei der Bestandsbeschilderung
- ❖ Noch kein schlüssiges Gesamtkonzept für das **Fahrradparken** (Standorte, Kapazitäten, Ausstattung)
- ❖ Kaum **Komfortausstattung** (z.B. Überdachung, Boxen, Beleuchtung) und Serviceangebote beim Fahrradparken
- ❖ Deutliche Mängel für das Fahrradparken im östlichen **Bahnhofsbereich**



Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr

Qualitäten

- ✓ Vorhandene **Bahnanbindung** mit Lage des Bahnhofes im Stadtzentrum
- ✓ Gute **Verbindungen** mit Kiel, Schwentinental und Plön über Bahn und Bus
- ✓ Gute **Erschließungswirkung** der Bushaltestellen
- ✓ Gutes / angemessenes **Verkehrsangebot** im Stadtverkehr Mo-Fr mit Taktfahrplan und SPNV-Anschluss:
 - zum Vgl. Bad Oldesloe 3 Buslinien im 60'-Takt,
 - zum Vgl. Ahrensburg 6 Buslinien im 30'–60'-Takt
- ✓ Teilweise aufgewertete und barrierefrei ausgebaute **Haltestellen** - deutlich mehr als in vergleichbaren Städten
- ✓ Überwiegend moderne **Fahrzeuge** künftig auch Elektrobusse



Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr

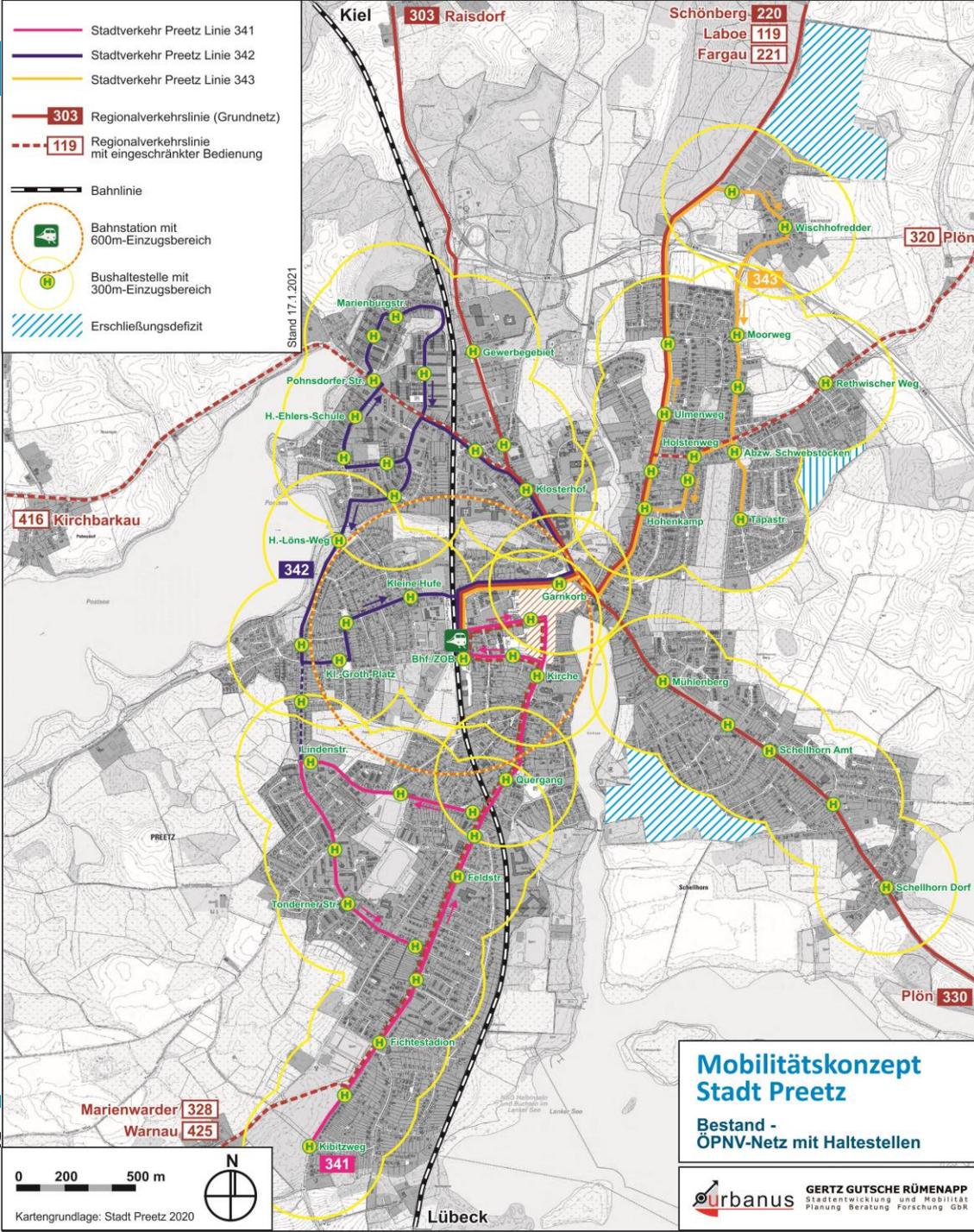
Defizite / Konflikte

- ❖ Teilweise **unübersichtliche und umwegige Führung** im Stadtverkehr
- ❖ **Unzureichendes Angebot** in den verkehrlichen Randzeiten im Stadt- und Regionalverkehr
- ❖ Teilweise (zu) lange **Umsteigezeiten** vom/zum SPNV
- ❖ Wenig attraktives Angebot auf einigen **regionalen Relationen**
- ❖ Keine **ÖPNV-Beschleunigung**
- ❖ Deutlicher Nachholbedarf bei der **Fahrgastinformationen**
- ❖ Keine professionelles **Marketing** für den Stadtverkehr



Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr - Liniennetz



Bestandsanalyse

Öffentlicher Personennahverkehr - Verkehrsangebot

Linien-Nr.	Linienverlauf	Fahrtenangebot / Fahrplankontakt									
		Mo - Fr					Sa		So		
		HVZ1 6-9h	NVZ 9-12h	HVZ2 12-15h	HVZ3 15-20h	SVZ 20-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	NVZ 7..19h	SVZ 19-24h	
RB 84	Lübeck - Eutin - Plön - Preetz - Kiel	30"	30"	30"	30"	30"	30"	30"	30"	30"	
119	Plön - Preetz - Rastorfer Kreuz - Mönkeberg - Laboe	2x	-	3x	1x	-	-	-	-	-	
220	(Plön-) Preetz - Rastorfer Kreuz - Schlesien - Schönberg	10x	7x	7x	7x	-	3x	-	-	-	
221	Salzau - Fargau - Rastorf - Preetz und zurück	4x	1x	4x	-	-	-	-	-	-	
303	Preetz - Raisdorf, Rathaus - Bahnhof - Ebbenthorpstr.	60"	60"	60"	60"	3x	120"	2x	120"	1x	
320	Plön - Trent - Lepahn - Preetz (-Schönberg)	6x	4x	8x	5x	-	3x	-	-	-	
328	Preetz - Kühren - Wielen - Trent - Marienw arder u. zurück	4x	1x	4x	-	-	-	-	-	-	
330	Preetz - Schellhorn - Sophienhof - Plön	60"	60"	60"	60"	-	120"	-	120"	-	
341	Stadtverkehr Preetz ZOB - Kührener Straße - Kiebitzw eg	30"	30"	30"	30"	-	30" 1)	-	-	-	
342	Stadtverkehr Preetz ZOB - Glindskoppel - ZOB - Bahnhofstr.	60"	60"	60"	60"	-	60" 1)	-	-	-	
343	Stadtverkehr Preetz ZOB - Wakendorf - Schw ebstöcken - ZOB	60"	60"	60"	60"	-	60" 1)	-	-	-	
416	Preetz - Honigsee - Kirchbarkau - Postfeld - Preetz	6x	3x	5x	4x	-	-	-	-	-	
425	Warnau - Nettelsee - Löptin - Preetz und zurück	2x	-	1x	-	-	-	-	-	-	

Quelle: NAH.SH und VKP.de 2021 (Angabe der Taktzeit bzw. Anzahl Fahrten je Zeitbereich) 1) Sa Bedienung bis ca. 14:00 Uhr

Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr

Qualitäten

- ✓ Entlastung des städtischen Straßennetzes und **Reduzierung des Durchgangsverkehrs** durch B76
- ✓ Westliche „**Tangente**“ entlastet den Innenstadtbereich
- ✓ Insgesamt ausreichend **leistungsfähiges Straßennetz**

Defizite / Konflikte

- ❖ Ungünstige Aneinanderreihung stark belasteter Knotenpunkte und Abschnitte im **Stadtkern**
- ❖ Teils **ungünstige Verkehrsabwicklung** an nicht signalisierten Einmündungen
- ❖ Vermutete **Ausweichverkehre** durch Wohnstraßen
- ❖ **Sanierungsbedarf** vieler Straßenabschnitte

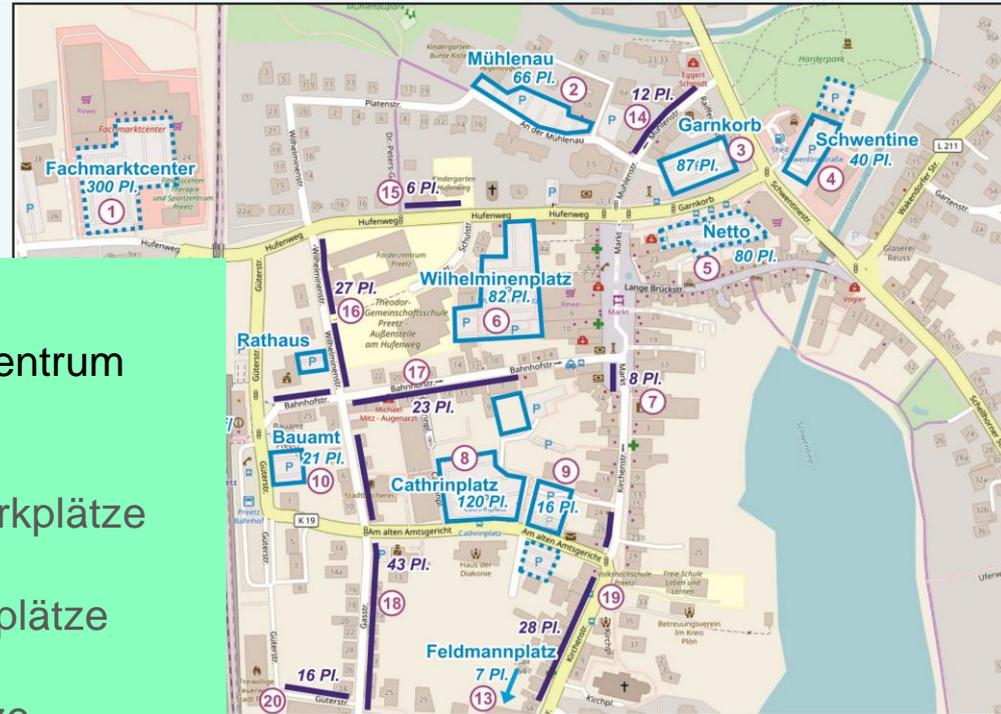


Bestandsanalyse

Ruhender Verkehr / Parken

Qualitäten

- ✓ Insgesamt ausreichend **Parkplätze** im Zentrum (ca. 1.000 bei Spitzenbelegung ca. 72%)
zum Vergleich:
 - Bad Oldesloe 24.000 EW, ca. 1.700 Parkplätze
=> Spitzenbelegung ca. 65%
 - Ahrensburg 31.000 EW, ca. 1.800 Parkplätze
=> Spitzenbelegung ca. 70%
 - Itzehoe 32.000 EW, ca. 4.700 Parkplätze
=> Spitzenbelegung ca. 40%
- ✓ Günstige **Lage von Parkieranlagen** in Bezug auf den zentralen Einkaufsbereich/Fußgängerzone
- ✓ Nutzerfreundliche **Parkraumbewirtschaftung** ohne Parkgebühren und mit räumlich differenzierter Parkdauerbegrenzung



Bestandsanalyse

Ruhender Verkehr / Parken

Defizite / Konflikte

- ❖ Parkplätze zum Teil in städtebaulich sensiblen Bereichen bzw. auf potenziellen städtebaulichen **Entwicklungsflächen**
- ❖ Zu Spitzenzeiten Belastung sensibler Knoten / Straßen durch **Parksuchverkehre**
- ❖ Kaum **Steuerungsmöglichkeit** zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl aufgrund kostenlosen Parkraums
- ❖ Unübersichtliches / ungeeignetes **Parkleitsystem**



Bestandsanalyse

Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Verträglichkeiten

Qualitäten

- ✓ Wohnquartiere bereits weitgehend als **Tempo-30-Zonen** oder verkehrberuhigte Bereiche
- ✓ **Sperrung** des Stadtkerns (Markt / Lange Brückstr.) für den Kfz-Verkehr

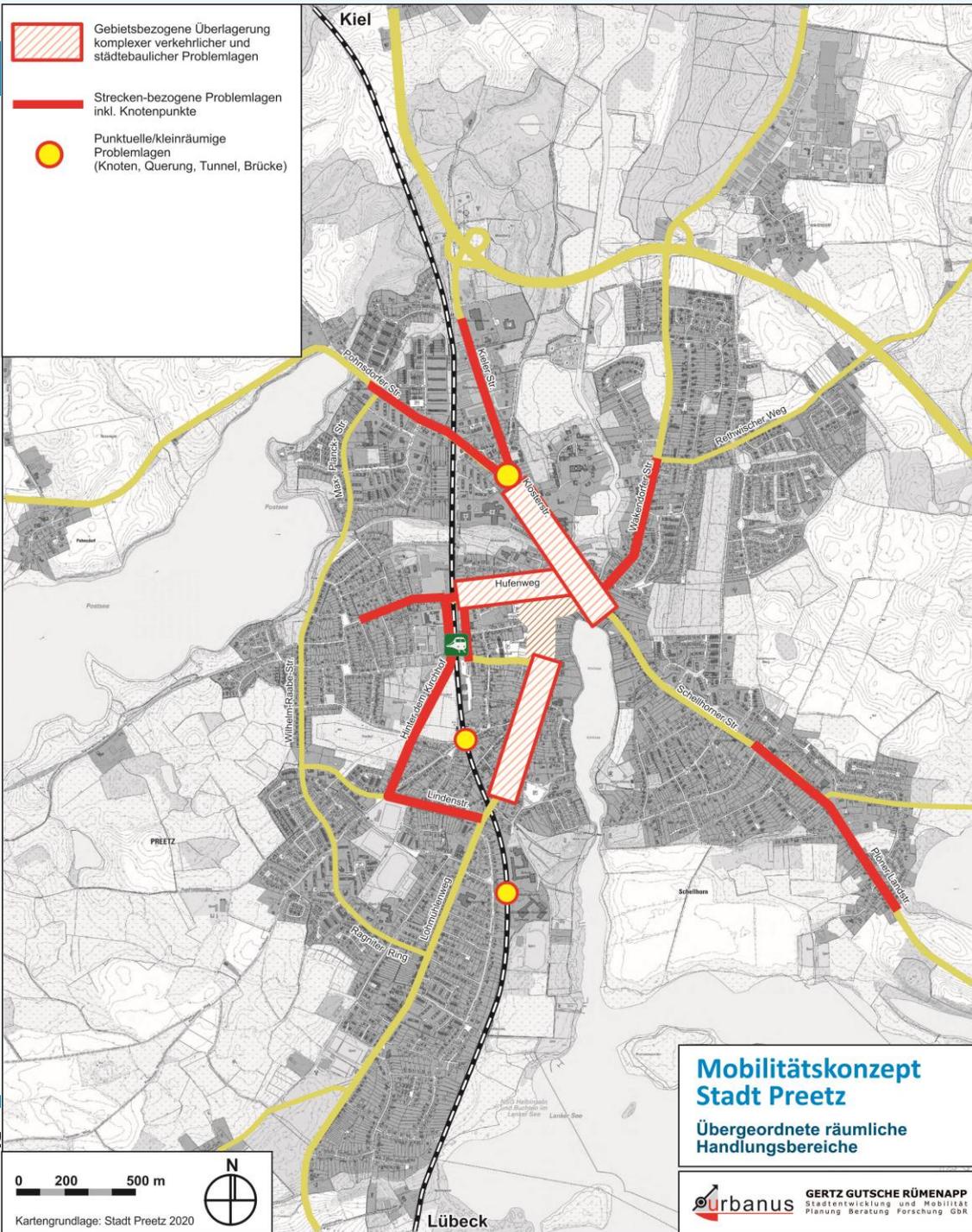
Defizite / Konflikte

- ❖ Ausgeprägte **Geschwindigkeitsübertretungen** bei Tempo-30 (?)
- ❖ **Kaum städtebauliche Qualitäten** insbesondere im übergeordneten Straßennetz
- ❖ **Wenig gestalterische Maßnahmen** zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung



21/01/2021

Räumliche Handlungsschwerpunkte (zur Diskussion)



Handlungsschwerpunkte (zur Diskussion)

- Etablierung der **Radverkehrsführung in der Fahrbahn**
- Anpassung / Umgestaltung von **Knoten und Straßenräumen** vorzugsweise im Innenstadtbereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr
- **Aufwertung** von Straßenräumen im Hinblick auf Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität
- Weiterentwicklung / Optimierung der **Verkehrsberuhigung** auch mit baulich-gestalterischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen
- Optimierung der Angebote im **Stadtverkehr** einschließlich Verknüpfung mit SPNV und Regionalverkehr und Ausbau des ÖPNV-Marketing
- Aufbau attraktiver Stationen zur **Verknüpfung von Mobilitätsangeboten** („Mobilitätstationen“ => Förderung durch Land SH und Bund)