



Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept Preetz

Dokumentation des Bürgerforums
am 18. Oktober 2021 in Preetz

Dokumentation des Bürgerforums am 18. Oktober 2021 in Preetz

Organisation und Moderation:



urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Stefan Luft
E-Mail: info@urbanus-luebeck.de

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz, Gutsche, Rümenapp GbR
Ruhrstraße 11 | 22761 Hamburg

Martin Albrecht
E-Mail: albrecht@ggr-planung.de

Im Auftrag der
Stadt Preetz – Fachbereich Bauen und Umwelt
Bahnhofstraße 27
24211 Preetz

Maraïke Hummelt
E-Mail: maraike.hummelt@preetz.de

Gefördert durch:

Wir fördern den ländlichen Raum



Landesprogramm ländlicher Raum: Gefördert durch
die Europäische Union - Europäischen Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



November 2021

1 Einleitung

Mit dem Mobilitätskonzept erarbeitet die Stadt Preetz für das Stadtgebiet und die Umlandgemeinden seit Herbst 2020 ein neues, integriertes Verkehrskonzept. Dabei geht es darum das Preetzer Verkehrssystem zukunftsorientiert aufzustellen und einen Beitrag für das Erreichen der beschlossenen Klimaschutzziele zu leisten.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird mit einem umfangreichen Beteiligungsverfahren begleitet. Auf der Internetplattform www.preetz.de/Verwaltung-Politik/Mobilitätskonzept/ können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über den laufenden Prozess informieren und sich in bestimmten Zeiträumen aktiv mit ihrer Meinung und ihren Ideen in das Verfahren einbringen. Nach einer öffentlichen Online-Beteiligung im Sommer 2021 fand am 18. Oktober 2021 in der Schule am Hufenweg ein Bürgerforum unter dem Leitmotiv „Neue Wege für Preetz und Umland“ statt, zu dem alle an dem Thema Mobilität Interessierten eingeladen waren. Die Ergebnisse aus diesem Forum sind nachfolgend in kompakter Form dargestellt.



Einladungsplakat zum Bürgerforum

2 Ablauf

Wie bereits bei der vorhergehenden Online-Befragung gab es eine rege Beteiligung. Rund 50 Bürgerinnen und Bürger aus Preetz und Umland nahmen an dem Forum teil. Nach der Begrüßung durch den Bürgermeister Herrn Demmin folgten zunächst eine Vorstellung zum Tagesablauf und eine Einführung zum Mobilitätskonzept mit seinen Zielsetzungen und Inhalten durch den Moderator der Veranstaltung, Herrn Luft, vom Planungsbüro urbanus aus Lübeck.

Es folgte ein Impulsreferat zum Stand der Bearbeitung mit den Ergebnissen der Bestandsanalyse und ersten Handlungsansätzen durch die Gutachter urbanus und GGR-Planung vertreten durch Herrn Luft und Herrn Albrecht.

Uhrzeit	Thema	Akteure
18.00 Uhr	Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs	Bürgermeister Björn Demmin Stefan Luft, urbanus
18:10	Warm-up – Fragen zum Mobilitätsverhalten	Stefan Luft, urbanus
18:15 Uhr	Einführung zum Projekt und zum Thema nachhaltige Mobilität - Zielsetzungen und Inhalte des Mobilitätskonzeptes	Martin Albrecht, GGR
18.20 Uhr	Impulsreferat Standortbestimmung und Handlungsstrategien	Stefan Luft, urbanus Martin Albrecht, GGR
18.40 Uhr	Einteilung von Arbeitsgruppen und Arbeit/Diskussion an 4 Thementischen	Alle, Betreuung: urbanus, GGR, Stadtverwaltung
19:40 Uhr	Rundgang, Pause	
19.45 Uhr	Vorstellung der Diskussions-Ergebnisse im Plenum	Arbeitsgruppen je ca. 5 Min.
20.00 Uhr	Abschlussdiskussion, Zusammenfassung	Moderation: Stefan Luft
20:15	Ausblick, Verabschiedung	

Ablauf des Bürgerforums zum Mobilitätskonzept

Im Anschluss wurden für die Diskussionsphase vier Thementische zur Vertiefung der Handlungsfelder gebildet. Aufgrund der hohen Beteiligung wurde noch ein fünfter Tisch ohne konkrete Themenfestlegung eingerichtet. Zur Strukturierung der Beiträge wurden die beiden Rubriken „*Optimieren und Weiterentwickeln*“ sowie „*Neue Infrastruktur und Angebote*“ gebildet. Die Beiträge des Thementisches 5 wurden in der folgenden Ergebniszusammenfassung dem jeweils thematisch passenden Thementischen 1 bis 4 zugeordnet.

Thementisch 1: Nahmobilität und Barrierefreiheit

Wie können wir Fuß- und Radverkehr nachhaltig fördern und zugunsten einer lebenswerten Stadt nutzen?

Thementisch 2: ÖPNV – alternative Mobilität – Multimodalität

Wie werden Bus&Bahn zu einer tragenden Säule der Mobilitätswende und wie kann deren Nutzung durch Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten erhöht werden?

Thementisch 3: Fokus Zentrum - Verkehrsberuhigung und Straßengestaltung

Wie gestalten wir die Verkehrsräume im Stadtzentrum für mehr Stadt- und Lebensqualität und zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsmittel?

Thementisch 4: Parkraummanagement-Elektromobilität-Mobilitätsmanagement

Wie organisieren wir den ruhenden Verkehr, wie entwickeln wir Elektromobilität weiter und mit welchen flankierenden Aktivitäten kann nachhaltige Mobilität weiter vorangebracht werden?

Die Diskussionsergebnisse wurden mit Notizkarten und Eintragungen in einen Stadtplan dokumentiert.

3 Ergebnisse der Thementische

Thementisch 1 „Nahmobilität und Barrierefreiheit“

Wie aus den vorhergehenden Diskussionen und der Online-Befragung zu erwarten, gab es am Thementisch 1 einen Diskussionschwerpunkt zum Radverkehr.

Weitgehende Einigkeit gab es dabei zur generellen Radverkehrsförderung und zur erforderlichen Umsetzung moderner und sicherer Radverkehrsführungen möglichst getrennt vom Fußverkehr, wobei es sowohl Fürsprache für die Radführung in der Fahrbahn als auch für Radwege gab. Das Thema Verkehrsberuhigung wird in jedem Fall als wichtige flankierende Maßnahmen für ein attraktives Fuß- und Radverkehrssystem gesehen. Generell müssen die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs einschließlich Barrierefreiheit künftig stärker in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. In der Innenstadt sollten Fuß- und Radverkehr grundsätzlich Vorrang haben.

Die einzelnen Beiträge lassen sich wie folgt zusammenfassen:

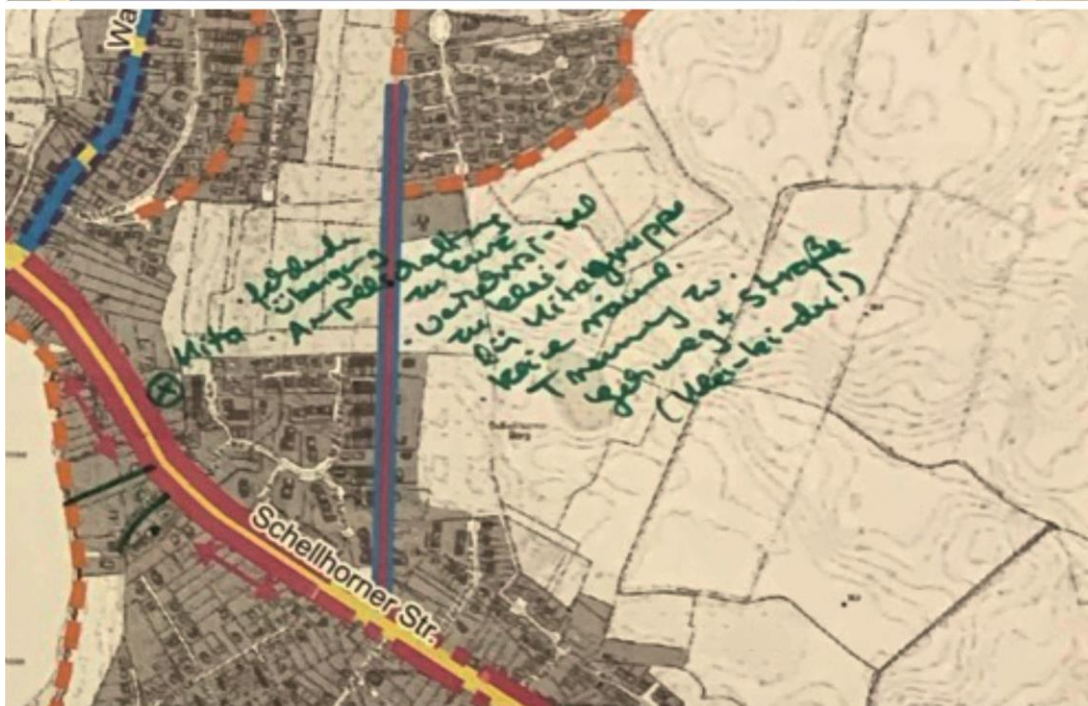
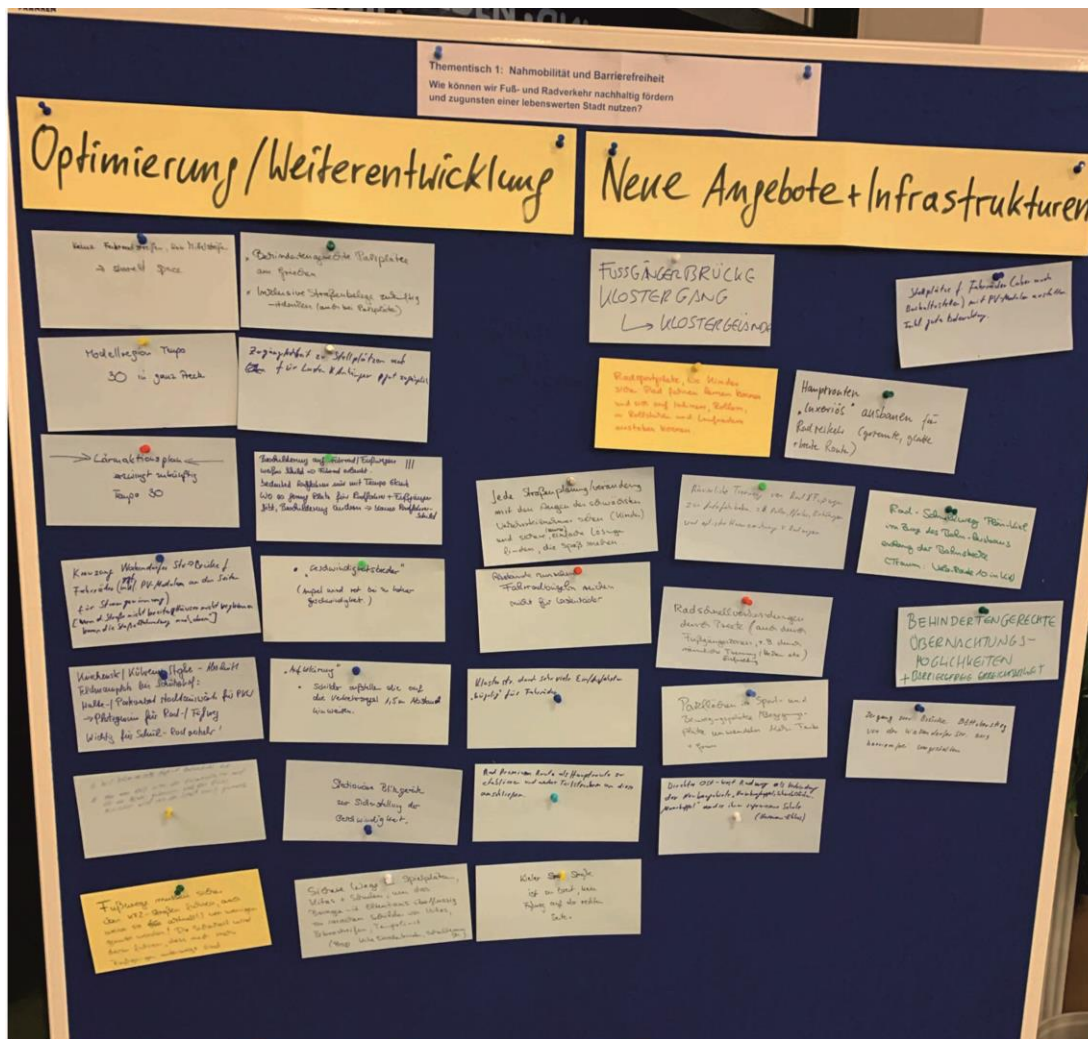
Optimieren und Weiterentwickeln

- Bei allen Verkehrsplanungen die Sichtweisen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden in den Vordergrund stellen und sichere, transparente Lösungen insbesondere auch für die Schulwege finden.
- Statt Einführung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen besser Mischverkehrslösungen / Shared Spaces umsetzen.
- Breitere Fußwege in Wohnstraßen einrichten (z.B. Wischkamp).
- Seitenräume der Kieler Straße insbesondere Gehweg auf der Ostseite ausbauen und die Fahrbahnbreite reduzieren.
- Konfliktpotenzial bei Ein- / Ausfahrt Netto-Markt Garnkorb z.B. durch transparentere Radführung und Aufstellen eines Verkehrsspiegels reduzieren.
- Einführung von Park- und Halteverbotten in der Kirchenstraße und Kührener Straße (Feldmannplatz bis Schützenhof) zugunsten einer Flächenerweiterung für den Fuß- und Radverkehr auch wegen der Bedeutung als Schulweg.
- Mehr Blitzgeräte zur Geschwindigkeitskontrolle einsetzen.
- Konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit und mehr Engagement für mobilitätsbehinderte Menschen z.B. mehr behindertengerechte Parkplätze und barrierefreier Zugang zur Brücke Böttchersteg von der Wakendorfer Straße.
- Einrichtung sicherer und komfortabler Überquerungsstellen zur Erhöhung des Fußverkehrsanteils.
- Radabstellanlagen an neuen Anforderungen ausrichten, z.B. mehr Platzbedarfe für Pedelecs und Lastenräder.

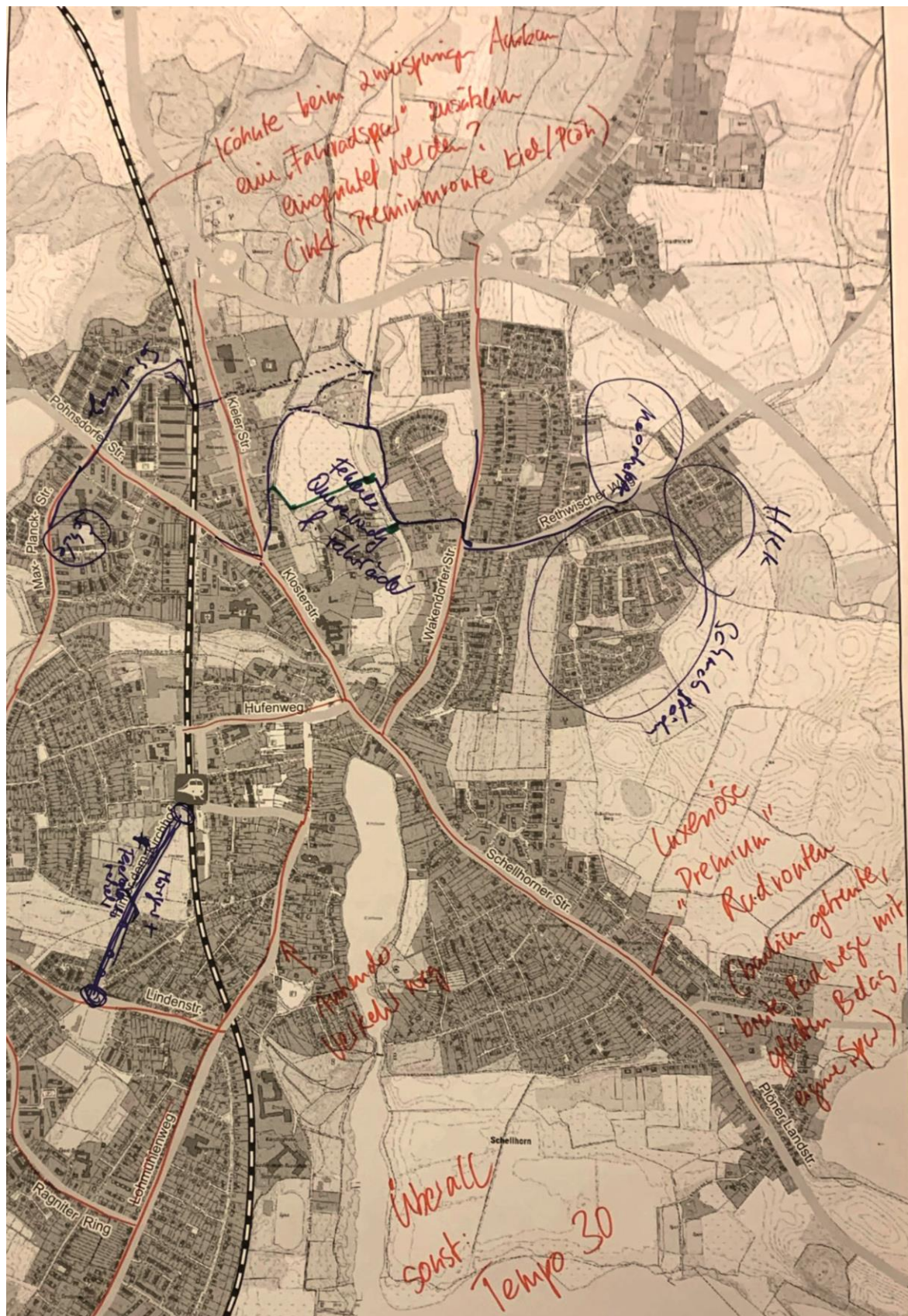
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit insbesondere Aufklärung über Überholabstände mit ergänzender Beschilderung und Rücksichtnahme von Radfahrenden auf Gehwegen.
- Sichere Wege zu Spielplätzen, Kitas und Schulen ausbauen, um das Bringen und Holen mit Elterntaxis zu reduzieren sowie Ausschöpfung von Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen und Kitas, z.B. Schilder vor Kitas, Zebrastreifen, Tempolimit (u.a. Kita Drachenkinder an der Schellhorner Straße).

Neue Infrastruktur und Angebote

- Einführung einer Modellregion mit flächendeckend Tempo-30 in ganz Preetz auch als Maßnahme zur Lärminderung.
- Erweiterung der Fußgängerzone bis in die Kirchenstraße.
- Die vorgesehene Rad-Premiumroute nach dem Vorbild Veloroute 10 in Kiel in Koordination mit dem Ausbau der Bahnstrecke als Hauptroute etablieren und weitere Teilstrecken sowie die Bahnstationen an diese anschließen (räumliche Abtrennung auch durch Poller, Hecken, Einfriedungen etc.).
- Weniger Radverkehr auf Gehwegen zulassen und mehr räumliche Trennung von Rad- und Gehwegen z.B. durch Poller, Pfeiler, Erhöhung und optische Kennzeichnung von Radwegen vornehmen.
- Vision einer Brückenlösung für den Radverkehr in der Wakendorfer Straße inkl. Kreuzung Schellhorner Str., da die Straße nicht verbreitert werden kann, sowie für die Verbindung Klostergang -Klostergelände.
- Einrichten eines Ost-West-Radweges als Anbindung der Neubaugebiete Schwebstöcken, Moorkoppel und Haimkrogkoppel (mit Querung der Schwentine z.B. im Bereich des Klosters).
- Einführung eines Straßenringsystems mit Einbahnstraßen Kührener Straße und Hinter dem Kirchhof zugunsten von mehr Platz für vernünftige Geh- und Radwege.
- Einführung einer Einbahnstraßenregelung für die „Tangente“ Max-Planck-Straße – Ragnitzer Ring und Verbesserung der Radführung in der Fahrbahn.
- Schaffung einer komfortablen Radverbindung vom Bahnhof Richtung Ragnitzer Ring.
- Fuß- und Radwege farblich deutlicher erkennbar machen und Querungsfurten besser markieren.
- Alternativroute zur Wakendorfer Straße über Schwentine entwickeln ggf. auch als Premium-Route KielRegion.
- Lichtsignalanlagen als „Geschwindigkeitsbrecher“ einsetzen => Ampel wird rot bei zu hoher Geschwindigkeit.
- Einrichtung eines Radsportplatzes, wo Kinder sicher Radfahren üben und sich auf Inlinern, Rollern und Laufrädern austoben können.



Übersicht der Beiträge am Thementisch 1



Zusätzliche Planeinträge am Thementisch 1

Thementisch 2 „ÖPNV – alternative Mobilität – Multimodalität“

Große Einigkeit bestand darin, dass der Stadtverkehr überplant und dabei deutlich aufgewertet werden muss. Dazu gehören vor allem dichtere Fahrtenfolgen (mindestens halbstündlich) mit entsprechend guten Anschlüssen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV), aber auch zu den Regionalbuslinien. Dabei ist auch die Einführung von Durchmesserlinien zu prüfen, die neue Direktfahrmöglichkeiten insbesondere zu den Schulen bieten und unattraktive Umsteigezwänge reduzieren.

Außerdem sind die Betriebszeiten am Abend und am Wochenende zu verlängern, wobei zu den Zeiten mit eher geringer Nachfrage auch Kleinbusse und bedarfsorientierte Angebote wie Anrufsammeltaxis zum Einsatz kommen könnten, wobei die Anmeldeerfordernis eher als Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung gesehen wird. Außerdem sollte es günstige ÖPNV-Fahrkarten geben (ggf. sogar kostenlose ÖPNV-Nutzung), wobei die Einbindung in den Tarif-Sonderbereich des Kieler Stadtrandes ein erster wichtiger Schritt und Anreiz für mehr ÖPNV-Nutzung wäre.

Zu Mobilitätsstationen gab es keine Diskussion, offenbar wird hier zunächst auf die Planungen einer solchen Anlage am Bahnhof gesetzt.

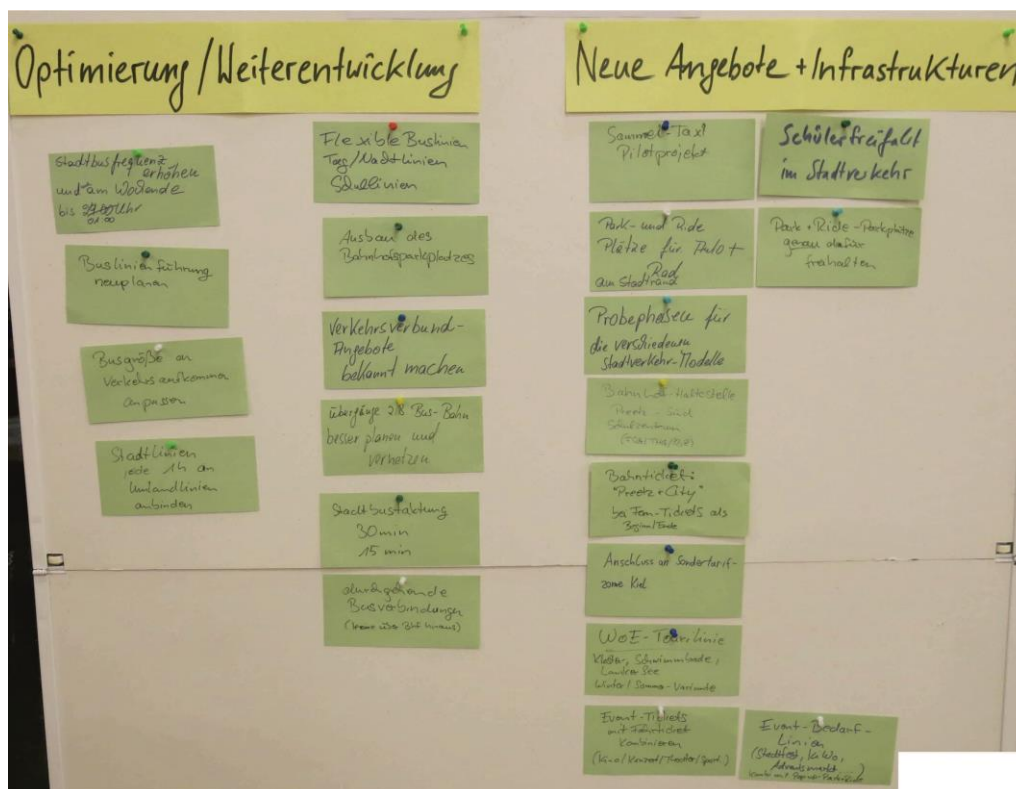
Es ergaben sich zusammengefasst folgende Diskussionsbeiträge:

Optimieren / Weiterentwickeln

- Die Buslinienführung ist neu zu planen möglichst mit durchgehenden Busverbindungen über den Bahnhof hinaus („Durchmesserlinien“), insbesondere fehlt eine Direktverbindung aus den Wohnquartieren um den Rethwischer Weg zur Hermann-Ehlers-Schule.
- Stadtbusfrequenz auf einen 15- bis 30-Minuten-Takt erhöhen und Betriebszeit am Wochenende bis etwa 1:00 Uhr verlängern.
- Umlandgemeinden stündlich an Preetz anbinden mit Anschlüssen zu den Stadtverkehrslinien.
- Übergänge zwischen Bus und Bahn weiter verbessern und auf halbstündliche Anschlüsse ausweiten.
- Busgrößen an Verkehrsaufkommen anpassen, Elektro-Kleinbusse in den Randzeiten.
- Ausbau des Bahnhofsparkplatzes für P&R aus den Umlandgemeinden.
- Preetz in den Sondertarifbereich Kiel einbinden (wie Raisdorf) und Tarifgebote des Verkehrsverbundes besser vermarkten.

Neue Infrastruktur und Angebote

- Probephase für die verschiedenen Stadtverkehrsmodelle mit flexiblen Buslinien Tag-/Nachtlinien, Schulbuslinien und Anruf-Sammel-Taxis als Pilotprojekt.
- Einrichten einer Wochenend-Freizeit-/Touristenlinie Kloster, Schwimmbad, Lanker See mit Winter- und Sommerfahrplan.
- Park&Ride- und Bike&Ride-Plätze für Autos und Fahrräder am Stadtrand, Parkplätze von Fremdverkehren freihalten.
- Neubau Bahnstation Preetz-Süd, Schulzentrum (FSG, THG, RBZ).
- Bahnticket „Preetz + City“ bei Ferntickets einführen.
- Event-Tickets mit ÖPNV-Tickets kombinieren („Kombiticket“ für Kino, Konzert, Theater, Sport etc.).
- Schülerfreifahrt im Stadtverkehr und kostenloser Stadtverkehr.



Übersicht der Beiträge am Thementisch 2



Zusätzliche Planeinträge am Thementisch 2

Thementisch 3 „Fokus Zentrum – Verkehrsberuhigung, Straßengestaltung“

Für das Stadtzentrum bzw. den inneren Stadtbereich gibt es ein klares Votum für die Reduzierung und Beruhigung des Kfz-Verkehrs. Analog zur den Ergebnissen der Online-Befragung wird vor allem für den Straßenzug nördliche Kührener Straße – Kirchenstraße und eventuell auch die Bahnhofstraße eine Flächenumverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und ein Abbau des Straßenrandparkens gefordert. Als Lösungsvarianten wurden dabei auch eine großräumigere Einbahnstraßenführung für den gesamten Zentrumsbereich und eine Komplettspernung der o.g. Straßen eingebracht. Im Bereich der Schulen werden ebenfalls stärkere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gewünscht.

Auch für den Hufenweg und ausgewählte größere Knotenpunkte sind fuß- und radverkehrsfreundliche Lösungen einschließlich der LSA-Schaltungen (Lichtsignalanlagen) anzustreben, hier wären auch Kreisverkehre in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Das Straßenrandparken sollte auf die Parkplätze und ggf. auch neue Formen der Parkierung in Kombination mit Gebäuden („Häuser auf Stelzen“) verlagert werden.

Im Einzelnen gab es in der Zusammenfassung folgende Beiträge und Vorschläge:

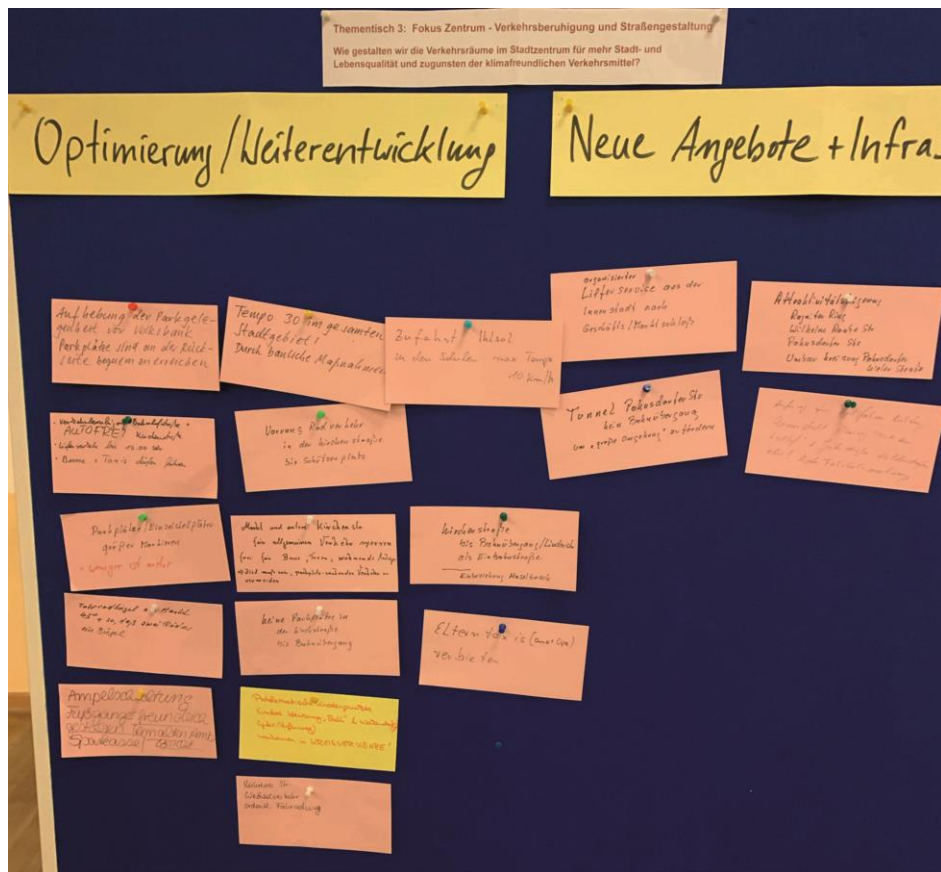
Optimierung und Weiterentwicklung

- Verkehrsberuhigung Kührener Straße und Bahnhofstraße sowie autofreie oder autoarme Kirchenstraße:
 - Vorrang für Radverkehr,
 - Zufahrtsmöglichkeit für Anwohnende, Linienbusse und Taxen,
 - Zufahrtsmöglichkeit für Lieferverkehr bis 10:00 Uhr,
 - kein Straßenrandparken zur Vermeidung von Parksuchverkehr,
 - fuß- und radverkehrsfreundliche LSA-Schaltungen.
- Alternative Verkehrsführung in der Kührener Str. und Kirchenstraße als Einbahnstraßen als City-Ring mit gegenläufiger Führung über Hinter dem Kirchhof - Haselbusch.
- Stark verkehrsberuhigte Zufahrten zu den Schulen insbesondere Ihlsol maximal Tempo 10 km/h und Reduzierung ggf. sogar Verbot von Elterntaxis unmittelbar an den Schulen.
- Umbau problematische Knotenpunkte zu Kreisverkehren prüfen:
 - Schellhorner / Wakendorfer Str.,
 - Güterstraße / Hufenweg,
 - Pohnsdorfer Str. / Kieler Str.
- Aufhebung der Parkplätze vor der Volksbank
=> Parkplätze an der Rückseite sind bequem zu erreichen.

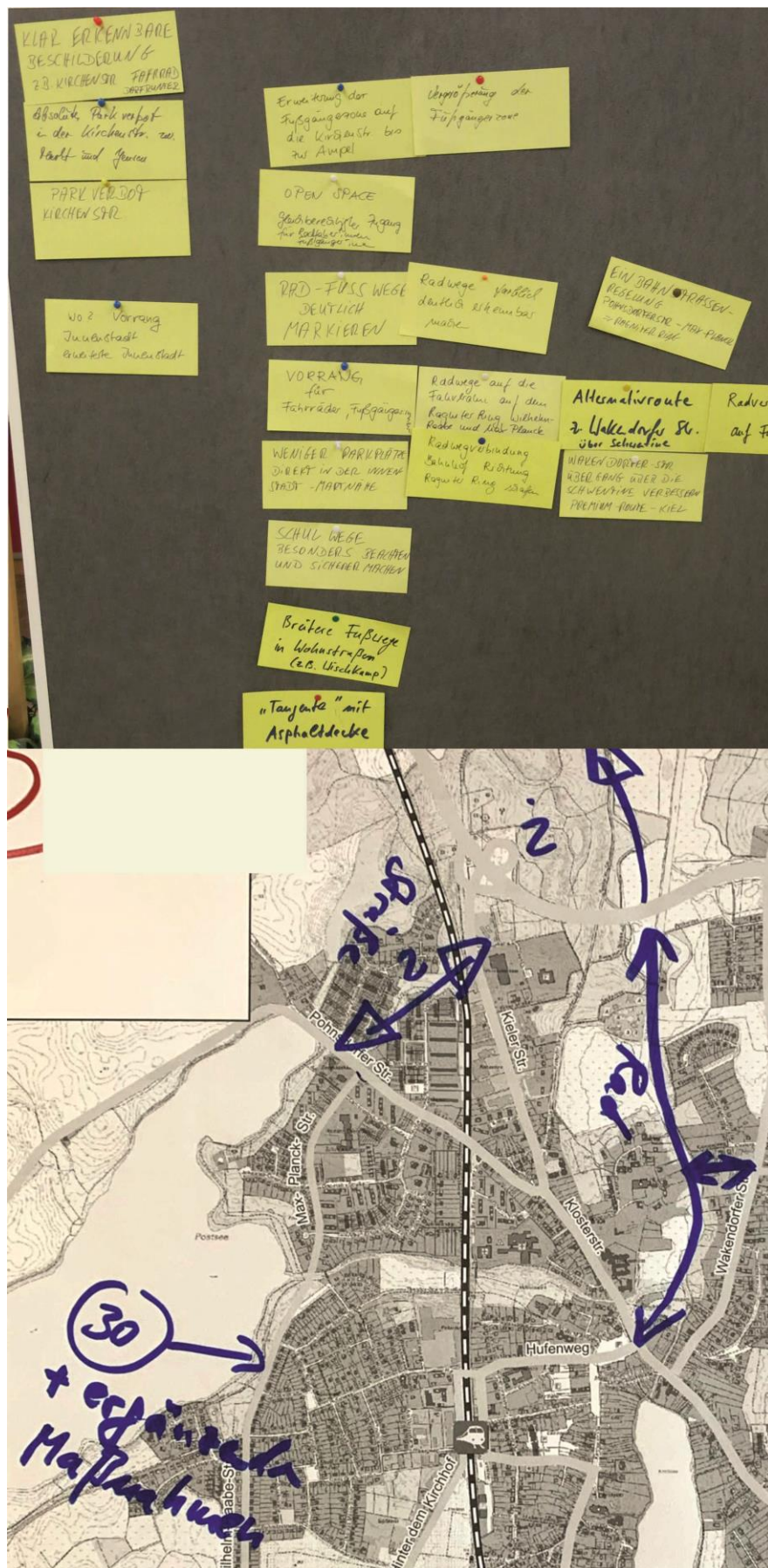
- Parkplatzabmessungen an neue Anforderungen bzw. Fahrzeuggrößen anpassen, dadurch auch Parkplatzreduzierung.
- Qualität der Fahrradabstellanlagen erhöhen, insbesondere Abstände der Fahrradbügel so anlagen, dass zwei Räder an einen Bügel passen.

Neue Infrastruktur und Angebote

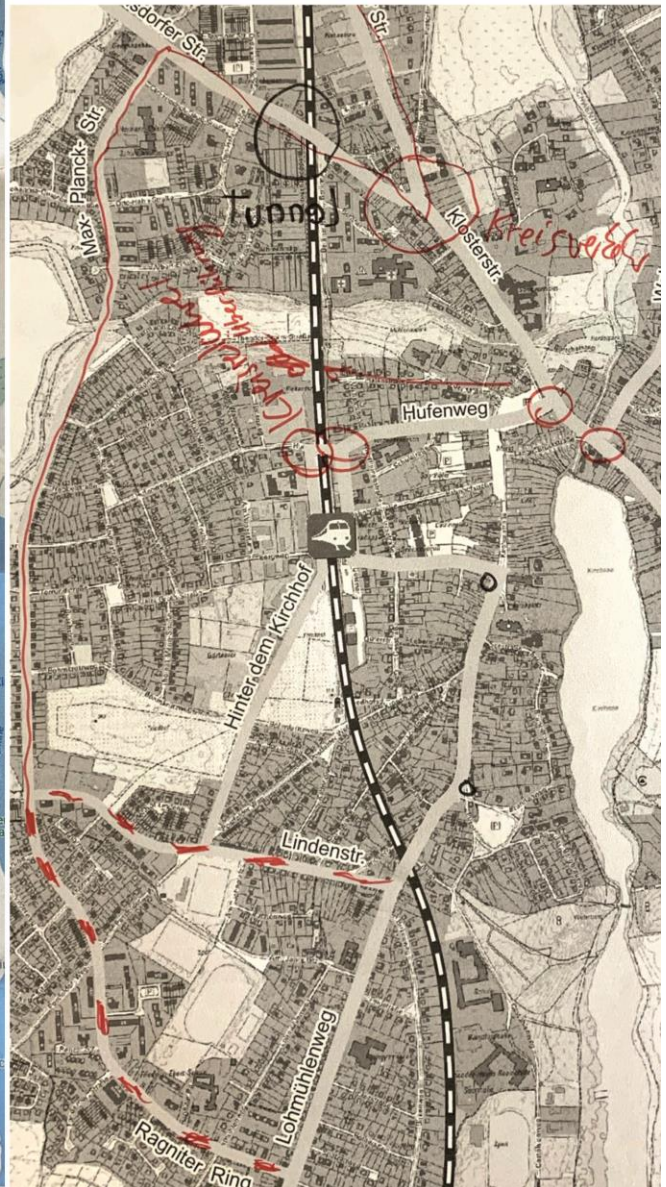
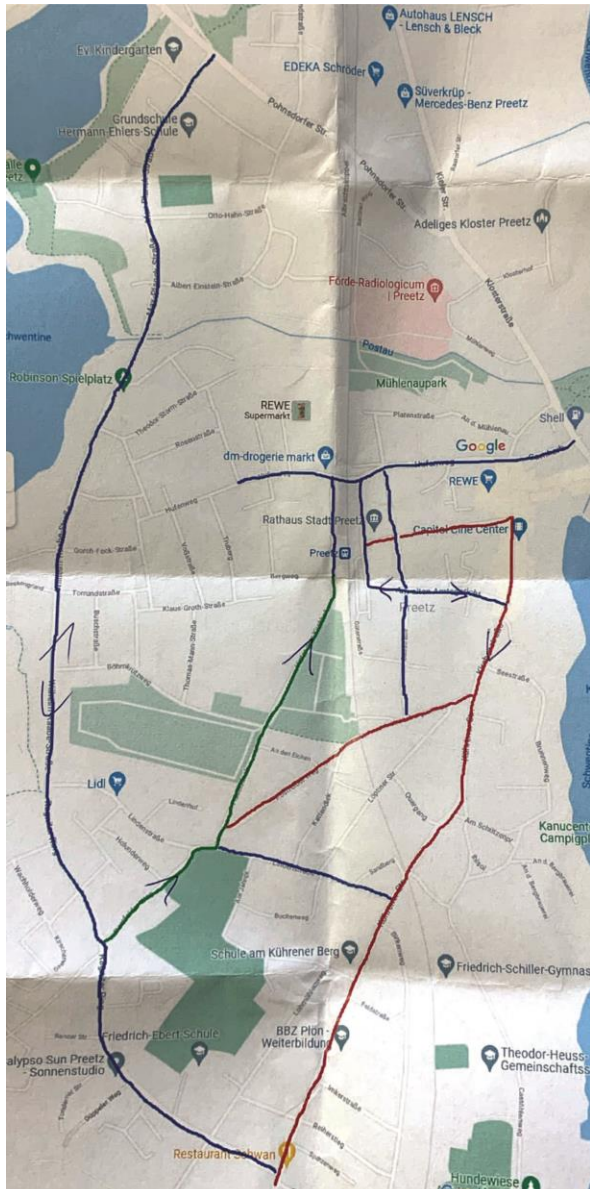
- Einführung von Tempo-30 im gesamten Stadtgebiet unterstützt durch bauliche Maßnahmen ggf. auch als Modellprojekt mit landesweitem Vorbildcharakter.
- Aufwertung der Situation für den Fuß- und Radverkehr im Hufenweg durch zusätzliche und bessere Überquerungsstellen insbesondere an den Knoten „Hinter dem Kirchhof“ und Güterstraße (z.B. Zebrastreifen, rote Furtmarkierungen)
- Attraktivitätssteigerung für die „Tangente“ Ragniter Ring - Wilhelm-Raabe-Straße - Pohnsdorfer Straße u.a. durch neuen Asphaltbelag.
- Schließung der „Tangente“ durch Bau eines Netzschlusses Max-Planck-Str. – Kieler Straße auch zur Aufnahme der erwarteten Mehrverkehre aus dem Weiterbau der A21. Niveaugleichen Bahnübergang Pohnsdorfer Str. kann dann beibehalten werden.
- Integration öffentlicher und privater Parkplätze in Gebäude z.B. Wohn- und Geschäftshäuser auf Stelzen.
- Parkhaus am Bahnhof bauen für P&R und umliegende Nutzungen, um Parkdruck und Straßenrandparken zu reduzieren.
- Aufbau eines Lieferservices des Einzelhandels aus der Innenstadt nach Geschäfts- / Marktschluss.



Übersicht der Beiträge am Thementisch 3



Übersicht der Beiträge am Thementisch 5



Weitere Beiträge zur Verkehrsführung und zu Verkehrsanlagen

Thementisch 4 „Parkraummanagement-Elektromobilität-Mobilitätsmanagement“

Die künftige Ausrichtung des ruhenden Verkehrs ist ein kontroverses Thema in der verkehrlichen Diskussion. Einige Teilnehmende sehen hier keinen Handlungsbedarf, wobei zumindest beim Verzicht auf Parkgebühren für Besucher*innen weitgehende Einigkeit besteht. Lediglich für Dauerparker auf öffentlichen Parkflächen wird die Einführung einer Gebührenerhebung als sinnvoll angesehen werden.

Verbreitet gefordert wird ein Abbau von frei verfügbaren Parkplätzen in sensiblen Straßen und deren Verlagerung auf zentrale Parkierungsanlagen. Zusätzliche Kapazitäten auch für Beschäftigte und Anwohnende könnten am Bahnhof durch den Bau eines Parkdecks oder Parkhauses geschaffen werden.

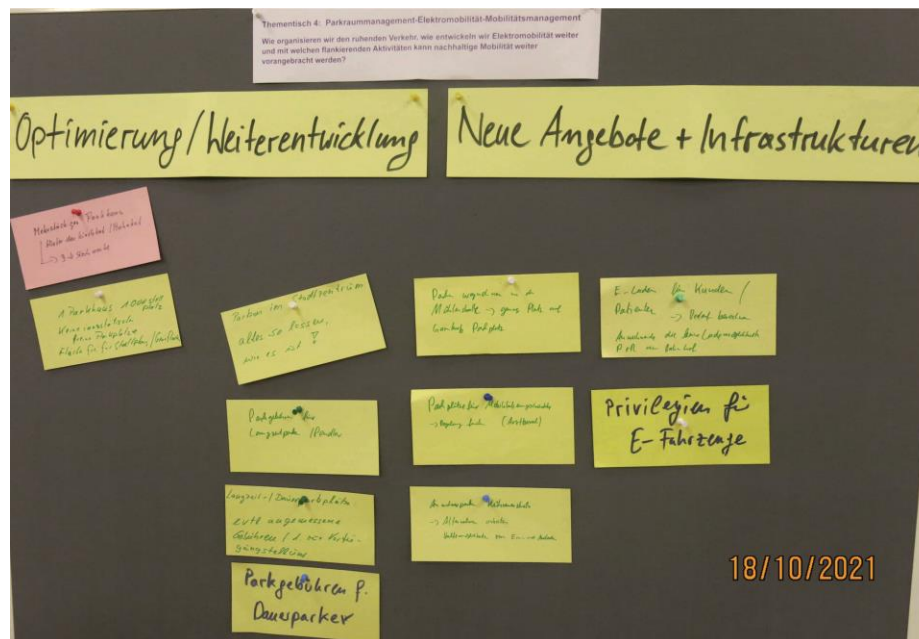
In der Zusammenfassung gab es folgende Beiträge und Vorschläge:

Optimierung und Weiterentwicklung

- Einführung von Parkgebühren für Langzeitparkende z.B. Beschäftigte.
- Erweiterte Parkverbote in sensiblen Straßen insbesondere nördliche Kührener Straße und Kirchenstraße, Halteverbot in der Kirchenstraße zwischen Markt und Jensen. Als Ersatz Parkplatzalternativen und Haltemöglichkeiten zum Ein- und Ausladen anbieten, ggf. auch Anwohnerparken einführen.
- Einheitliche Regelungen für Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte entwickeln (z.B. für Arztbesuche).
- Parkmöglichkeiten in der Mühlenstraße einschränken bzw. abbauen, da alternative Parkmöglichkeiten am Garnkorb und Wilhelminenplatz bestehen.
- Ausbau der Ladeinfrastruktur eher zurückhaltend vornehmen, Bedarf für Ladestationen von Kund*innen und Besucher*innen ermitteln, eventuell erweiterte Angebote am Bahnhof auch für Anwohner*innen ohne Lademöglichkeit an der Wohnung.

Neue Angebote und Infrastrukturen

- Bau eines mehrstöckiges Parkhauses Bahnhof / Hinter dem Kirchhof mit 3 bis 4 Stockwerken.
- Bau eines zentralen Parkhauses mit etwa 1.000 Stellplätzen und dafür Abbau des Straßenrandparkens und von ebenerdigen Parkplätze zugunsten attraktiverer Flächen für die Stadt- und Freiraumplanung (hier gab es aber auch Teilnehmende, die keine Veränderungen an der Parksituation vornehmen würden).
- Privilegien für E-Fahrzeuge beispielweise bevorzugte Parkplätze prüfen.



Übersicht der Beiträge am Thementisch 4

4 Fazit und Ausblick

Das große Interesse am Forum zum Mobilitätskonzept hat gezeigt, dass Mobilität ein wichtiges Thema der Stadtentwicklung in Preetz und Umland ist und von der Bevölkerung engagiert diskutiert wird. Das Forum fand in einem sehr konstruktiven Diskussionsklima statt.

Neben einer grundsätzlichen Bestätigung der von den Gutachtern erstellten Bestandsanalyse und Handlungserfordernisse, wurden Schwerpunkte künftiger Aktivitäten aus Sicht der Öffentlichkeit deutlich. Diese liegen insbesondere in einer deutlich stärkeren Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit besonderem Vorrang im Stadtzentrum sowie in einer umfassenderen Beruhigung des Kfz-Verkehrs zugunsten von mehr Qualität für die Nahmobilität, mehr städtebaulicher Qualität und weniger Lärmbelastung in den bewohnten Straßen.

Die vielen Anregungen und Vorschläge werden von den Gutachtern gemeinsam mit der Stadtverwaltung überprüft und in den weiteren Prozess eingebunden. Die letzte Bearbeitungsphase des Mobilitätskonzeptes umfasst dann die Festlegung konkreter Maßnahmen und Projekte sowie die abschließende Wirkungsanalyse der Maßnahmen. Über das weitere Vorgehen und die nächsten Arbeitsergebnisse wird über die Medien und die städtische Internetseite informiert.