



Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept Preetz

**Dokumentation der Jugendwerkstatt
vom 1. April 2022 am Friedrich-Schiller-Gymnasium**

Dokumentation der Jugendwerkstatt am 1. April 2022 im Friedrich-Schiller-Gymnasium

Organisation und Durchführung:



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, Rügenapp 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

Herrn Jan Steingräber

Gefördert durch:

Wir fördern den ländlichen Raum



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

April 2022

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Ablauf und Umfrage	5
3	Ergebnisse	7
3.1	Vision Mobilität in Preetz 2035.....	7
3.2	Defizite und Lösungsansätze für die Mobilität in Preetz	9
4	Fazit und Ausblick	13

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 Befragung der Bürger*innen zur aktuellen Verkehrssituation fand am 18. Oktober 2021 in der Schule am Hufenweg ein Bürgerforum unter dem Leittitel „Neue Wege für Preetz und Umland“ statt, zu dem alle an dem Thema Mobilität Interessierten eingeladen waren. Als zweiter Baustein der öffentlichen Beteiligung fand am 1. April 2022 im Friedrich-Schiller-Gymnasium eine Jugendwerkstatt mit etwa 20 Schüler*innen einer E-Klasse (10. Klasse) statt. Die Ergebnisse aus dieser Jugendwerkstatt sind nachfolgend in zusammenfassender Form dargestellt.

Wir bedanken uns bei Frau Anja Grabowsky für die Vorbereitung und Herrn Ulrich Hetzer für die organisatorische Unterstützung und Begleitung der Jugendwerkstatt. Außerdem vielen Dank an die Schülerinnen und Schüler der E-Klasse für die engagierte Mitarbeit.

2 Ablauf und Umfrage

Moderator Stefan Luft begrüßt gemeinsam mit Ulrich Hetzer, Lehrer am Friedrich-Schiller-Gymnasium und Mitorganisator der Veranstaltung, die Teilnehmenden. Herr Luft führt dann in das Thema nachhaltige Mobilität und das Mobilitätskonzept für Preetz und Umland ein. Es bestehen große Chancen für Preetz als Stadt der kurzen Wege insbesondere die Nahmobilität deutlich zu stärken. Es gibt aber noch viel zu tun: Die Stadt Preetz ist an einer nachhaltigen Verbesserung speziell des Radverkehrs und des ÖPNV interessiert, wobei die Jugendlichen eine wichtige Zielgruppe bilden. Die Jugendlichen sind für die Verkehrsplaner besonders interessant, da viele täglich mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV fahren und viel Praxiserfahrung insbesondere für die Schul- und Freizeitwege in den Prozess der Konzepterstellung einbringen können. Zudem können Jugendliche vielleicht dazu motiviert werden, später als Erwachsene nachhaltige Mobilitätsangebote zu nutzen, wenn sie als junge Menschen positive Erfahrungen damit gesammelt haben.

Im ersten Fragenblock werden die Teilnehmenden zu ihrem Wohnort, zur Verkehrsmittelwahl und zu ihren Hauptverkehrszielen befragt. Etwa 2/3 der Schüler*innen wohnen in Preetz, vor allem in den nördlichen Wohngebieten und hätten somit einen direkten Nutzen von einem verbesserten Preetzer Radverkehrssystem. Das verbleibende Drittel wohnt im Umland, davon eine Person in Schellhorn.

Bei den Verkehrszielen außerhalb der Schule dominieren die Stadt Preetz mit den umgebenden Seen und Badestellen, die Landeshauptstadt Kiel und einige Umlandgemeinden vorzugsweise für Sportaktivitäten (z.B. Reiten). Der Bahnhof und der ZOB bilden die wichtigsten Schnittstellen für Fahrten ins Umland insbesondere zu regionalen Veranstaltungsorten. Auch die Freizeitziele liegen vielfach in einer guten Entfernung für die Fahrradnutzung.

Die Verkehrsmittelwahl bestätigt die Bedeutung des Radverkehrs: Rund 70% der teilnehmenden Schüler*innen nutzen das Fahrrad für den Schulweg, immerhin die Hälfte der Teilnehmenden auch überwiegend in der Freizeit. Die Schüler*innen aus dem Umland nutzen für den Schulweg eher den ÖPNV oder das Elterntaxi, in ihrer Freizeit aber ebenfalls regelmäßig das Fahrrad. Hier sind aber auch Mitfahrgelegenheiten bzw. Fahrgemeinschaften beliebt. Wer gerne Fahrrad fährt, nutzt dieses zu den meisten Anlässen bzw. Fahrzwecken. Hierdurch erhalten auch Komponenten des Radverkehrssystems wie Abstellanlagen und Beleuchtung eine hohe Relevanz.



Gruppe der Teilnehmenden (Foto: Stefan Luft)

3 Ergebnisse

3.1 Vision Mobilität in Preetz 2035

In einer ersten Diskussionsrunde wurde eine Vision zur künftigen Mobilität für Preetz diskutiert. Es ging dabei um den langfristigen Ausblick und Wunschvorstellungen für eine attraktive und sichere Mobilität, künftige Verkehrsmittel / Fortbewegungsarten, alternative Mobilitätsangebote und attraktive Schulwege.

Das Ideenspektrum ist breit gefächert. Neben konkreten und eher pragmatischen Vorstellungen wie

- Verkehrsberuhigung / Tempo-30, bessere Radwege,
- mehr und komfortablere Radabstellmöglichkeiten (auch an der Schule) oder
- mehr Überquerungsstellen insbesondere Zebrastreifen

spannt sich der Bogen über alternative Antriebe (insbesondere E-Scooter und E-Bikes) und zugehörige Ladeeinrichtungen bis hin zu hochwertigen Bahnverkehren und sogar einer Straßenbahn von Kiel bis Preetz. Ganz visionär ist der Vorschlag des Einsatzes von Flugtaxi für den Personentransport.

Ein wichtiges Anliegen der Jugendlichen ist aber auch die ÖPNV-Anbindung der kleineren Gemeinden im Umland, damit Bus und Bahn für Freizeitwege besser nutzbar und die Mobilitätsbedürfnisse der Jugendlichen besser abgedeckt bzw. in Planungen berücksichtigt werden. Hier sind vor allem der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen gefordert. Im Vordergrund stehen hier Bahnlinien mit Halt an allen Unterwegsbahnstationen und ein verbessertes Busangebot außerhalb des Schülerverkehrs (*Anmerkung: Wird künftig ggf. mit dem erweiterten ALFA-Angebot abgedeckt*).

- Fahrradwege
- Flugtaxi
- ausgebauter Bahnverkehr
- regelmäßiger und weitzer ausgebauter Busverkehr
- Straßenbahn
- mehr Fahrradverleih
- Fahrradständer
- Züge halten an allen Bahnhöfen
- E-Auto Ladestationen

- Besser ausgebaute Fahrradwege
- Mehr Zebrastreifen
- Mehr Ladestellen für E-Autos
- E-Scooter
- Mehr Fahrradständer
- Tempolimit

Auswahl an Gedanken zur Mobilität in Preetz 2035

3.2 Defizite und Lösungsansätze für die Mobilität in Preetz

In einer zweiten Arbeitsrunde wurden Defizite und Mängel diskutiert und teilweise auch Vorschläge zur Verbesserung vorgebracht. Unter dem Titel „Unsere Lösungsansätze“ sollte erarbeitet werden, welche konkreten Maßnahmen umzusetzen sind, um insbesondere die Situation für den Fuß- und Radverkehr in Preetz zu verbessern. Die Beiträge sollten soweit möglich im Stadtplan auch räumlich verortet werden. In der Gesamtschau decken sich die Ergebnisse der Jugendwerkstatt weitgehend mit den Erkenntnissen der Gutachter. Bei wenigen Punkten ergeben sich zusätzliche Erkenntnisse oder werden Handlungsbedarfe geschärft.

Als Kernproblem zeigte sich die Radverkehrsführung, die besonders intensiv diskutiert wurde. Auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen gibt es verbreitet Konflikte mit dem Fußverkehr, weil die Wege teilweise (zu) eng sind und es keine visuelle Abgrenzung der Radführung gibt. Favorisiert werden abgetrennte und ausreichend breite Radwege, die aber für Preetz an vielen Stellen aufgrund der baulichen Strukturen kaum realisierbar sind. Beim Radfahren in der Fahrbahn fühlen sich derzeit viele Jugendliche unsicher, so dass auf den Hauptverkehrsstraßen, aber auch in einigen Nebenstraßen vielfach der Seitenraum genutzt wird (*Anmerkung: Aufgrund der derzeitigen Verkehrsregelung ist die Nutzung der Seitenräume durch gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr und die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr überwiegend legal*). Auch Markierungslösungen wie Schutzstreifen werden eher skeptisch gesehen werden, zumindest so lange es keine flankierenden Maßnahmen zur Beruhigung des Kfz-Verkehrs gibt (z.B. Tempo 30). Der Straßenzug Kirchenstraße – Kührener Straße (Nord) stellt hierbei eine Besonderheit dar: Aufgrund der engen Seitenräume und des hohen Radverkehrsaufkommens überwiegt hier trotz der bestehender Defizite die Fahrbahnnutzung.

Bei der Radführung stehen wie erwartet die Schulwege im Vordergrund. Um zur Schule und zu Freizeitzielen zu gelangen, werden wenn möglich die Hauptverkehrsstraßen gemieden und dafür auch Umwege in Kauf genommen. Daraus leiten sich folgende wichtige Erkenntnisse für das Radverkehrszielnetz ab:

- ❖ Die „Stadt tangente“ über Moorweg – Kläranlage – Glindskoppel – Wilhelm-Raabe-Straße und Lindenstraße hat eine besondere Relevanz für den Schul- und Freizeitverkehr, auch wenn auf den einzelnen Fahrten jeweils nur Teilabschnitte befahren werden. Der Lückenschluss zwischen Rastorfer Str. und der nördlichen Kieler Straße ist daher eine wichtige netzstrategische Maßnahmen auch zur Anbindung des neuen Bahnhalt punktes.
- ❖ Für die nordöstlichen Wohngebiete ist die Nutzung des Straßenzuges Moritz-Schreiber-Straße – Wischkamp eine wichtige Alternative zur Wakendorfer Straße. Die Nutzung des ehemaligen Bahndamms wird derzeit vor allem wegen der geringen Breite und des schlechteren Belages eher gemieden.
- ❖ Für die Verbindung von den nordöstlichen Wohngebieten zu den Schulen am Castöhlenweg wird bevorzugt über Schwebstöcken (Fahrradstraße) – Kahlbrook – Am Heidberg gefahren. Dies ist auch eine wichtige Route für den Freizeitverkehr.
- ❖ Eine Radführung über Mühlenstraße – Markt und Lange Brückstraße – Markt hat für den Schülerverkehr eine große Bedeutung, da der kritische und subjektiv unangenehme Knoten Garnkorb / Schwentinestraße umfahren werden kann.

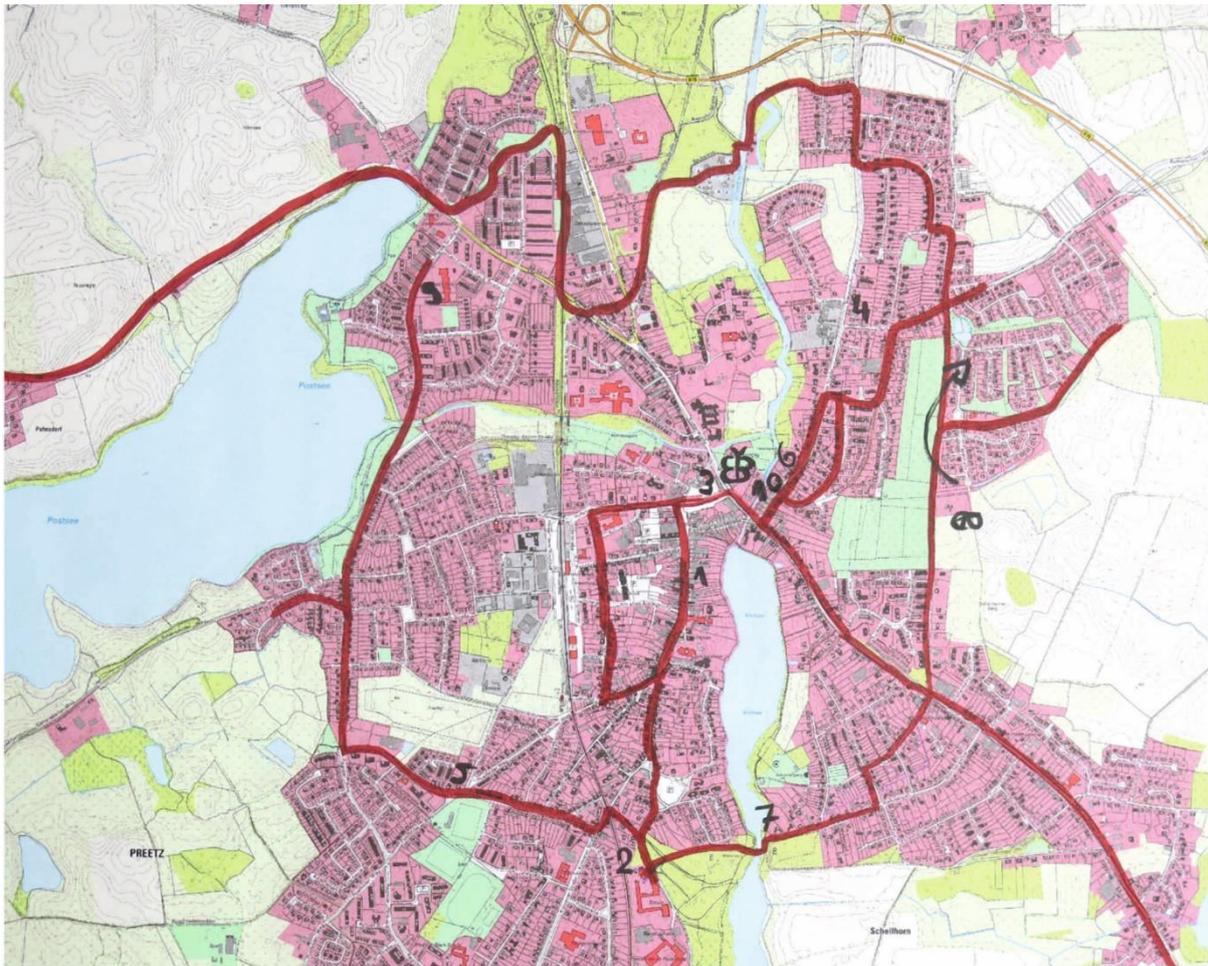
- ❖ Ungeachtet der vielen Probleme und möglicher Alternativrouten sind die Hauptverkehrsstraßen weiterhin auch wichtige Schulwege. Dies gilt insbesondere für den Straßenzug Kirchenstraße – Kührener Straße, die Schellhorner Straße und die Wakendorfer Straße.
(Anmerkung: Mit der geplanten Premiumradroute Kiel – Preetz ergeben sich für den innerstädtischen Verkehr neue Routenalternativen, die die Bedeutung der Pohnsdorfer Straße und der Klosterstraße verringern).

Im Zusammenhang mit den erörterten Radverbindungen und den bevorzugten Schulwegrouten ergeben sich aus der Jugendwerkstatt folgende Schlussfolgerungen für das Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept:

- (1) An der Einmündung Gartenstraße / Wakendorfer Straße ist eine gesicherte Überquerungsmöglichkeit einzurichten und im südlichen Abschnitt der Wakendorfer Straße eine stärkere Verkehrsberuhigung ggf. auch eine straßenräumliche Umgestaltung umzusetzen.
- (2) Der Doppelknoten Garnkorb / Schwentinestraße und Schwentinestraße / Wakendorfer Straße ist einschließlich des Verbindungsstücks extrem fuß- und radverkehrsunfreundlich. Hier sind sowohl die Führungen für den Fuß- und Radverkehr als auch die LSA-Schaltungen zu verbessern sowie gleichzeitig Alternativführungen über Mühlenstraße und Lange Brückstraße zu ertüchtigen.
- (3) Die Verbindung Markt – Kirchenstraße – Kührener Straße (Nord) – Ihlsol (mit Übergang auf das Schulgelände) ist eine der bedeutendsten Schulwege in Preetz mit einer ausgeprägten Überlagerung bzw. Bündelung verschiedener Fuß- und Radverkehrsströme. Daher hat diese Verbindung eine besondere planerische Priorität, gleichzeitig aber auch Sensibilität.
- (4) Für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist die Straße Kahlbrook gegenüber Wehrbergallee und Wiesengrund zu favorisieren. Diese stellt auch eine schlüssige Weiterführung der Fahrradstraße Schwebstöcken mit einer neuen Überquerungsstelle an der K53 dar. Knackpunkt ist zurzeit die steile Abfahrt über Am Heidberg zur Schwentine mit Schotterbelag und die zu schmale Brücke über die Schwentine. Wegen der hohen Bedeutung für den Schulverkehr, sonstigen Alltagsverkehr und Freizeit- / Tourismusverkehr (u.a. Schusteracht) sind hier Aufwertungen für den Radverkehr ggf. eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr anzustreben.
- (5) Der „Brückenschlag“ von den nordöstlichen Wohngebieten (Danziger Str., Ellhornshörn, Fußsteigkoppel) zur Kieler Straße / Glinskoppel über das Schwentinetal hat eine hohe netzstrategische Bedeutung, wenn eine möglichst umwegarme und gut nutzbare Verbindung realisiert werden kann.
- (6) An diversen Stellen gibt es unklare Vorfahrtsregelungen im Kontext mit Radverkehrsführungen, die zu Konflikten führen. Hier sind die verkehrsrechtlichen Anordnungen durch bauliche Maßnahmen zu ergänzen oder alternative Regelungen herbeizuführen. Beispiele sind der Knoten Rethwischer Weg / Wakendorfer Straße (*Gutachternvorschlag: Kreisverkehr*), die nördliche Einfädelung der Fahrradstraße Schwebstöcken, der Knoten Haselbusch / Postfelder Weg / Lindenstraße und die Gabelung am Ihlsol.



Auszüge von Beiträgen und Karteneinträgen der Arbeitsgruppe 1



- ① Kirchenstraße: sicherer Fahrradweg
- ② Gabelung Ihlsol: nicht einsehbarer Gegenverkehr
- ③ schwarzer Melto: zu viel Verkehr, man kann nicht um die Ecke gucken
- ④ Getränke Hoffmann: unbekannte Vorfahrt für Autofahrer
- ⑤ Haselbusch: unbekannte Vorfahrt
- ⑥ Wakendorfer Straße: Radweg zu schmal
- ⑦ Wehrberg: Hügel zu rutschig/Rutschgefahr
- ⑧ Schwebstöcken: unbekannte Vorfahrt
- ⑨ Max-Planck-str.: Behinderung der Sicht durch Busse
- ⑩ Wischkamp: Einfedelung Wakendorfer Straße

05/04/2022

Auszüge von Beiträgen und Karteneinträgen der Arbeitsgruppe 2

4 Fazit und Ausblick

Die Jugendwerkstatt hat das grundsätzliche Interesse der Schülerinnen und Schüler an der Mobilitätsplanung für Preetz gezeigt und einige interessante Beiträge und Anregungen geliefert. Bemerkenswert ist, wie viele Jugendliche fast täglich das Fahrrad nutzen, nicht nur auf dem Schulweg, sondern auch in der Freizeit. Preetz ist zudem mit seinem Umland eng verflochten, so dass heute mit dem ÖPNV zurückgelegte Wege auch potenzielle künftige Radverbindungen darstellen. Die Bedeutung und das Potenzial dieser Zielgruppe sollte zu einer systematischen Einbindung in die künftige Öffentlichkeitsarbeit und zu einer Verstärkung der Kommunikation zwischen Schulen und Stadtverwaltung zum Thema Mobilität führen. Von der betreuenden Lehrkraft wurde bereits ein dahingehendes Interesse geäußert.

Mit den Beiträgen wurden bereits vorhandene Eindrücke und Überlegungen des Gutachterteams weitgehend bestätigt. Es sind aber auch Aspekte zur Sprache gekommen, die für die Jugendlichen eine besondere Rolle spielen und im Mobilitätskonzept mit berücksichtigt werden bzw. dort eine besondere Gewichtung erhalten. Darüber hinaus ist im Handlungskonzept eine vertiefende Kommunikation mit den Schulen zum Thema Mobilität und sichere Schulwege aufgenommen worden.

Erstellt von:
Dipl.-Ing. Stefan Luft
Lübeck 04.04.2022