



NABU Preetz-Probstei

Stadt Preetz  
Bahnhofstraße 24  
**24211 Preetz**

Per E-Mail:

Bjoern.Demmin@preetz.de, Joerg.Froehlich@stadtpreetz.de, Wolf.Bendfeldt@stadtpreetz.de,  
Arne.Drews@stadtpreetz.de, Inga.Goldammer@stadtpreetz.de, Michael.Howe@stadtpreetz.de,  
Kristian.Klinck@stadtpreetz.de, Axel.Schreiner@stadtpreetz.de

### **Ad-hoc-Stellungnahme zum Mobilitätskonzept der Stadt Preetz**

Handlungskonzept Mobilitätskonzept & Handlungsplan  
Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland, Entwürfe zum Ausschuss für  
Hoch- und Tiefbau am 23.03.2022

Sehr geehrter Herr Demmin, Sehr geehrter Herr Fröhlich, Sehr geehrte  
Fraktionsvorsitzende, Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU setzt sich für eine umweltfreundliche und zukunftsfähige Mobilität  
ein. Der NABU begrüßt deshalb, dass die Stadt Preetz zurzeit ein  
Mobilitätskonzept mit dem Ziel, einen konkreten Handlungsrahmen für die  
Mobilitätsentwicklung zu beschließen, erstellt. Als Rahmenplan soll es dazu  
beitragen, das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2030 zu erreichen.

Der NABU Preetz-Probstei hat sich bereits im Rahmen des  
Bürger\*innenforums am 18.10.2021 in das Mobilitätskonzept eingebracht.  
Zu den nun veröffentlichten Entwürfen eines Handlungskonzeptes und eines  
Handlungsplans nimmt der NABU wie folgt Stellung. Der NABU bittet darum,  
dass seine Anregungen diskutiert und aufgenommen werden.

Dass Veränderungen dringend erforderlich sind zeigt sich darin, dass mehr  
als ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt Preetz dem Verkehr zuzuordnen  
sind (36 % im Jahr 2013; vgl. Leitbild für die Stadt Preetz. Klimaneutral bis  
2030. Januar 2020.). In den letzten 10 Jahren hat sich nicht nur die Anzahl der  
in Preetz zugelassenen Kfz von 8.741 auf 10.455 (Bestand an Kraftfahrzeugen  
und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. Berichte des Kraftfahrt-  
Bundesamtes vom 1. Januar 2011 & 2021), sondern auch die Rate der Kfz pro  
volljähriger Person von 0,67 auf 0,79 und somit um 18 % erhöht (gemäß  
Statistikamt Nord waren gemäß Datenbestand 31.12.2010 bzw. 2020 im Jahr  
2011 13.130 und im Jahr 2021 13.245 Preetzer\*innen volljährig). Die  
Entwicklung geht also in die falsche Richtung - ungeachtet der in Preetz  
bereits durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen der Radinfrastruktur in  
den letzten fünf Jahren. Offenbar müssen noch erhebliche Anstrengungen  
unternommen werden, um der aktuellen Entwicklung entgegen zu wirken.  
Ohne eine deutliche Steigerung des Rad- und Fußverkehrs wird es nicht  
möglich sein, die angestrebte Klimaneutralität und die im Sinne von „Stadt

**NABU Schleswig Holstein  
Bereich Verbandsbeteiligung**

**Örtliche Bearbeiterin:  
Antje Seebens-Hoyer  
NABU Preetz-Probstei  
seebens@nachtforscher.de**

Preetz, 20.03.2022

-----  
**Landesgeschäftsstelle Schleswig-  
Holstein**

**Bereich Verbandsbeteiligung**

Martina Ikert  
Tel. +49 (0)4321.53734  
Fax +49 (0)4321.5981  
Martina.Ikert@NABU-SH.de

**NABU Schleswig-Holstein**

Färberstraße 51  
24534 Neumünster  
Tel. +49 (0)4321.53734  
Fax +49 (0)4321.5981  
Info@NABU-SH.de  
www.NABU-SH.de

**Spendenkonto**

Sparkasse Südholstein  
BLZ 230 510 30  
Konto 28 50 80  
IBAN DE16 2305 1030 0000 2850 80  
BIC NOLADE21SHO

Der NABU ist ein staatlich anerkannter  
Naturschutzverband (nach § 63  
BNatSchG) und Partner von Birdlife  
International. Spenden und Beiträge  
sind steuerlich absetzbar. Erbschaften  
und Vermächtnisse an den NABU sind  
steuerbefreit.

Preetz - Klimaneutral bis 2030“ formulierten Ziele und Leitgedanken zu erreichen und z.B. eine Vorreiterrolle als „Umwelt- und Klimaschutzstadt“ einzunehmen.

Folgerichtig wurde im Entwurf des Handlungskonzeptes die Notwendigkeit einer „deutlichen Lösung vom Bestand und Schwerpunktsetzung zugunsten des Umweltverbundes“, einer „Flächenumverteilung“, einer „Beruhigung des Kfz-Verkehrs“ und der Bereitstellung von „Alternativen zur Kfz-Nutzung beim ÖPNV und beim Radverkehr“ formuliert. Auch die städtischen Hauptachsen und Routenprioritäten im Radverkehrszielnetz wurden richtig benannt und ein größer angelegter Umbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, der durchaus visionäre Ansätze hat, angedacht.

Aus Sicht des NABU hat das Handlungskonzept jedoch zwei große Schwachstellen:

(1) die Schwerpunktsetzung auf die gemeinsame Führung von Auto- und Radverkehr, abgeleitet aus den Straßenquerschnitten des Bestands,

und

(2) die Fokussierung auf langfristig umsetzbare Maßnahmen.

Es ist bekannt, dass die am häufigsten genannten und dringendsten Forderungen Radfahrender in Preetz (vgl. Ergebnisse der Befragung zum Mobilitätskonzept) wie auch im Allgemeinen (vgl. z.B. Fahrrad-Monitor Deutschland) neben dem Bau von mehr Radwegen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen die bessere Trennung vom Auto- und Fußverkehr sind. Während versierte Radfahrende gerne auch die Straße benutzen, haben bislang nicht bis selten Radfahrende häufig ein ausgeprägtes Sicherheitsbedürfnis. Soll die Gruppe der Radfahrenden vergrößert werden, sind somit deutliche Investitionen in den baulich-räumlichen Schutz des Rad- vorm Kfz-Verkehr erforderlich. Dem wird auch insofern Rechnung getragen, dass im Führungskonzept Radverkehr straßenbegleitende Radverkehrsanlagen die höchste Priorität innehaben. Umso mehr erstaunt es, dass im Entwurf des Handlungskonzeptes das Erfordernis einer regelhaften gemeinsamen Nutzung von Kfz-Verkehr und Radverkehr abgeleitet und damit begründet wird, dass auf „keiner Straße [...] ohne weitreichende Eingriffe in den Kfz-Verkehr und in die gesamte Straßenraumgestaltung durchgehend regelkonforme Radverkehrsanlagen realisiert werden“ (vgl. Handlungskonzept) können. Aus Sicht des NABU liegt es in der Natur der Sache, dass ein weitreichender Eingriff in den Kfz-Verkehr und die Straßenraumgestaltung erforderlich ist und als Zielvorstellung auch umgesetzt werden muss. Nur so kann Radfahren erheblich attraktiver gemacht und der Anteil des Radverkehrs und die Nutzung des Fahrrades bedeutend gesteigert werden. Eine tiefgreifende Umgestaltung sollte deshalb kein Hinderungsgrund sein. Nicht nur aus Klimaschutz-, sondern auch aus finanziellen Gründen ist es nicht verständlich, anders zu handeln. Es ist mittlerweile hinlänglich bekannt und vielfach nachgewiesen, dass Kommunen von einem Umbau der Infrastruktur auch finanziell deutlich profitieren (vgl. hierzu auch Anlage 1).

**Der NABU fordert die Stadt Preetz aus den dargelegten Gründen auf, mit allen zur Verfügung stehenden Anstrengungen und mit voller Kraft erstklassige Bedingungen für Fahrradfahrende und Fußgänger\*innen in Preetz zu schaffen. Hier gibt es aus Sicht des NABUs keine Denkverbote – Verkehrsinfrastruktur muss völlig neu gedacht werden. Prioritär sollte – den Wünschen des Großteils der Radfahrenden folgend – sein, wo immer es möglich ist vom Autoverkehr und Fußverkehr baulich getrennte und komfortable Radwege zu bauen.**

Naturgemäß erschweren - wie richtig dargestellt ist - die weitgehend geringen Straßenquerschnitte in der Stadt Preetz ein solches Vorgehen. Insbesondere die Haupttrouten könnten aber zumindest in Teilen – entsprechende Umbaumaßnahmen und Änderungen in der Durchlässigkeit für den Autoverkehr vorausgesetzt – durchaus so umgebaut werden, dass neben der Autospur auch komfortable Radstreifen in Form zusätzlicher asphaltierter Radspuren in Straßenqualität und auf Straßenniveau mit baulicher Trennung von der Straße z.B. durch Poller entstehen könnten:

- Beispiel Südliche Kührener Straße: Wegnahme der Parkplätze und Feuertorn-Beete.
- Beispiel Kirchenstraße: Wegnahme der Parkplätze und Führung der Straße als Einbahnstraße.

Die vorgeschlagene Fahrbahnführung in Kombination mit einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 ist absolut erstrebenswert und erhöht auch nachweislich die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger\*innen. Sie setzt jedoch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung voraus und ob und wann diese kommt, ist äußerst fraglich. Zudem besteht ein gravierender Nachteil: Für Kinder ist diese Art Rad zu fahren kaum geeignet.

**Aus Sicht des NABU ist es deshalb zwingend erforderlich, prioritär und schwerpunktmäßig erfolgreich umsetzbare Maßnahmen zu verfolgen, die nicht von einer tiefgreifenden Novelle des Straßenverkehrsrechts abhängig sind. Dies gilt in Augen des NABU auch, wenn diese aufgrund von der erforderlichen Tiefe der Eingriffe nur langfristig umgesetzt werden können. Zusätzlich und ergänzend sollte ein kurzfristig wirksamer Aktionsplan mit schnell umsetzbaren, hoch wirksamen Maßnahmen geschnürt werden. Dieser sollte unbedingt auch prioritär das Thema Schul- und Kinderwege behandeln.**

Im Handlungskonzept sind erfreulicherweise Schulwegepläne bereits als Maßnahme genannt. Der Aspekt scheint bislang aber noch eher oberflächlich betrachtet worden zu sein und fasst kinderfreundliche Mobilität nicht ganzheitlich auf. Zudem ist die Erstellung der Pläne mittelfristig geplant. Warum sie nicht kurzfristig angegangen werden soll, ist kaum verständlich. Aus Sicht des NABU sollte eine hohe Schul- und Kinderwegesicherheit jedoch oberste Priorität haben, denn Kinder, die früh das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrrad als Möglichkeit eigenständiger Mobilität kennen lernen, bleiben eher Fußgänger\*in und Fahrradfahrer\*in und werden eher zu regelmäßige Fußgänger\*innen und passionierten Radfahrenden. Nur mit Fokus auf Kinder kann aus Sicht des NABUs eine echte Mobilitätswende gelingen. Zudem sind Kinder, schon weil sie nicht selbst Auto fahren können, überproportional zu Fuß und mit dem Rad unterwegs, sodass sie auch überproportional berücksichtigt werden sollten. Als schwächste Verkehrsteilnehmede benötigen sie außerdem den höchstmöglichen Schutz.

Ein kurzfristig wirksamer Aktionsplan, der prioritär die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen aufgreift, sollte konsequenterweise folgende Punkte umfassen.

(1) Es sollte ein Schul- und Kinderwege-Aktionsplan erstellt werden, der mindestens folgende Punkte umfasst:

- Einrichtung von Schulstraßen in den Nebenstraßen aller Schulen, d.h. die temporäre Durchfahrtsbeschränkungen für den allgemeinen Autoverkehr, sodass die Kinder den vollständigen Straßenquerschnitt prioritär und sicher nutzen können (Carl-Friedrich-Gauss-Straße, Otto-Hahn-Straße, Castöhlenweg, nördlicher Lohmühlenweg).
- Ermittlung der am häufigsten zu Fuß gegangenen Schulwege rund um die Grundschulen und Mängelhebung z.b. per Fragebogen-Aktion und prioritäre Behebung der Mängel

- und Ertüchtigung dieser Gehwege mit Verbesserung der Querungs-Situation (letzteres bereits vorgesehen).
- Einrichtung von „Schulwege-Haltestellen“ in weiterer Entfernung zur Schule, an der mit dem Auto gebrachte Kinder sicher und ohne Behinderung/Gefährdung anderer Kinder aus dem Auto gelassen werden und die letzten hunderte Meter selbständig zur Schule laufen.
  - Einrichtung eines Schul- und Kinderwege-Beirats, der auf regelmäßigen Treffen die Infrastruktur-Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und Eltern zusammenträgt und der Politik zugänglich macht.
- (2) Aufgrund der Einschränkungen durch die Straßenquerschnitte sollte in erheblich größerem Umfang als dargestellt davon Gebrauch gemacht werden, möglichst kurzfristig Alternativrouten in Form von Fahrradstraßen zu etablieren. Dies kommt insbesondere auch älteren Schüler\*innen zugute, die ihren Schulweg wie auch die Freizeitwege (oftmals zu den Schul-Sporthallen) vorzugsweise mit dem Rad zurücklegen. Wo immer möglich (d.h. bei beidseitiger Einfahrmöglichkeit über übergeordnete Zubringerstraßen) sollte zusätzlich der Durchgangsverkehr in dem Sinne beschränkt werden, dass sich dieser tatsächlich auf Anwohner\*innen reduziert und die Straßen nicht für den Durchgangsverkehr genutzt werden, da dies die Sicherheit durch Reduktion des Kfz-Verkehrs insbesondere für Kinder erheblich erhöht. Eine gemeinsame Führung mit dem Autoverkehr ist wie beschrieben gerade für Kinder suboptimal, sodass zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsreduktion zwingend erforderlich sind. Eine Durchfahrtsbeschränkung könnte beispielsweise kurzfristig und sehr kostengünstig durch ein bis zwei Poller in der Straßenmitte ausgeführt werden, sodass mit einfachsten Mitteln aus Durchfahrtsstraßen verkehrsberuhigte Sackgassen werden, ohne die Durchlässigkeit für Radfahrende zu behindern. Die Maßnahmen (Einrichtung von Fahrradstraßen, ggf. Durchfahrtsbeschränkung) könnten für folgende Straßen umgesetzt werden, sodass kurzfristig ein dichtes Netz an sternförmig um die Stadtmitte angeordneten Alternativrouten entstehen würde:
- Nordachse: Sudetenstraße / Ostlandstraße
  - Nordachse: Spreewaldweg / Albrechtkoppel (bereits geplante Fahrradstraße)
  - Nordostachse: Kirchsteig / Holstenweg / Moritz-Schreber-Straße / Hohenkamp / Wischkamp (teilweise bereits als Fahrradstraße geplant; wo kein Busverkehr zusätzlich Poller zur Durchfahrtsbeschränkung)
  - Ostachse 1: Kahlbrook als Zubringer zur bestehenden Fahrradstraße Schwebstöcken
  - Ostachse 2: Wehrbergallee / Am Heidberg (bedeutender Schulweg)
  - Südachse 1: Birkenweg / Am Lanker See (bereits geplante Fahrradstraße; zusätzlich je ein Poller zur Durchfahrtsbeschränkung Mitte Birkenweg und Mitte Am Lanker See)
  - Südachse 2: gesamter Lohmühlenweg (zusätzlich je ein Poller zur Durchfahrtsbeschränkung im nördlichen und südlichen Lohmühlenweg)
  - Südwestachse: Postfelder Weg / Haselbusch / Hinter dem Kirchhof
  - Westachse 1: Böhmkrützweg
  - Westachse 2: Gorch-Fock-Straße / Reuterstraße / Hebbelplatz / Hufenweg
- (3) Ergänzend zu den genannten Maßnahmen sollte kurzfristig ein fester Beirat für Mobilitätswende eingerichtet werden. Dieser sollte nicht nur die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wie vorgeschlagen begleiten, sondern auch darüber hinaus Verwaltung und Politik beraten und Kinder, Jugendliche und Erwachsene Preetzer\*innen bei wichtigen

Verkehrsthemen einbinden. Deshalb sollte dieser nicht nur aus Vertreter\*innen der Fraktionen und zuständigen städtischen Mitarbeiter\*innen sondern auch aus Vertreter\*innen von Verbänden (ADFC, NABU, BUND u.a.) und Vertreter\*innen der Schulen und Kindergärten und Vertreter\*innen von Kindern und Jugendlichen selbst bestehen. Ergänzend sollte festes Personal für die Mobilitätswende vorgesehen werden, denn aufgrund des erforderlichen Ausmaßes des Umbaus wird eine ausreichende Bearbeitung aus dem Personalbestand nicht möglich sein.

Im Entwurf des Handlungskonzepts ist bislang keine konkrete Zielsetzung angegeben. Es wird bislang eher allgemein formuliert, dass Fuß- und Radverkehr gesteigert werden soll. Der NABU regt an, klare und nachvollziehbare Zielmarken anzugeben, z.B. auf wie viel Prozent der Rad- und Fußverkehr in welcher Zeit gesteigert werden soll (z.B.: 40 % der Wege innerhalb Preetz sollen bis 2030 zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden). Eine konkrete Zielmarke wäre auch wesentliche Grundlage für die Effizienzkontrolle. Ergänzend sollte die jährliche Investitionshöhe für die verschiedenen Verkehrsarten (Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr) pro Einwohner\*in angegeben werden, damit die Bürger\*innen diese einordnen können.

#### Fazit

Der vorliegende Entwurf eines Mobilitätskonzepts für die Stadt Preetz zielt auf einen Umbau der Infrastruktur hin zu nachhaltigerer Mobilität in der Stadt Preetz ab. Der Entwurf enthält viele richtige und wichtige Punkte, auf die hier nur in Teilen eingegangen wurde. Gleichzeitig wird deutlich, dass – im Wesentlichen aufgrund der geringen Straßenquerschnitte im Bestand – die prioritär gewünschte getrennte Führung von Auto- und Radverkehr in weiten Teilen nur schwer gelingen wird. Die Fokussierung auf flächendeckendes Tempo 30 und die bauliche Verbesserung von Kreuzungsbereichen und Schaffung von Querungen ist folgerichtig und grundsätzlich begrüßenswert. Allerdings ist völlig offen, ob und wann die für die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduktion erforderliche Gesetzesnovelle des Straßenverkehrsrechts kommt. Aus Sicht des NABU ist es deshalb zwingend erforderlich, kurzfristig alternative Maßnahmen in Form eines wirksamen Aktionsplans z.B. durch sternförmig um die Stadtmitte eingerichtete Fahrradstraßen, sowie Einschränkungen der Durchlässigkeit für den Autoverkehr umzusetzen. Ein wesentliches Defizit des vorliegenden Entwurfs ist das weitgehende Fehlen des Themenkomplexes Schul- und Kinderwege. Kinderfreundliche Mobilität muss zentraler und integraler Bestandteil eines zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes sein. Kinder sind überproportional häufig zu Fuß und mit dem Rad unterwegs und zudem im Straßenverkehr besonders schutzbedürftig. Kinder, die früh das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrrad als Möglichkeit eigenständiger Mobilität kennen lernen, bleiben Fußgänger\*in und Fahrradfahrer\*in, sie fordern nachhaltige Mobilität in ihrer Umgebung ein, nachhaltige Mobilität wächst mit ihnen in die Gesellschaft hinein.

Die aus NABU-Sicht wichtigen Stellschrauben für einen Mobilitätswende in Preetz finden sich im Entwurf des Mobilitätskonzepts und in dieser Stellungnahme. Darüber hinaus stehen wir für einen direkten Austausch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Antje Seebens-Hoyer  
NABU Preetz-Probstei

### Anlage 1: Beispielhafte Ausführungen zu den Kosteneinsparungen durch Ausbau der Radinfrastruktur

Beispiel 1: Das Umweltbundesamt führt auf seinen Internetseiten aus:

*„Anlage und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur sind erheblich platzsparender und günstiger als vergleichbare Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr. Beispielsweise liegen die Baukosten für einen Pkw-Stellplatz zwischen 2.000 und 3.000 € (ebenerdig, ohne Dach) und 15.000 bis 25.000 € (Tiefgaragenstellplatz). Hinzu kommen je nach Lage ca. 2.000 € Grundstückskosten und zusätzliche Bewirtschaftungskosten für Reinigung, Beleuchtung, Beschilderung, Reparatur, Wartung, Versicherung, Markierung und Entwässerungsgebühren (Sagolla 2007). Radabstellmöglichkeiten bieten auf gleicher Fläche sechs bis acht Fahrrädern Platz und kosten im Bau 50 bis 120 € (Fahrradbügel) bzw. 200 bis 300 € (überdachte Rad-Abstellanlage) pro Abstellplatz (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2016). Dass diese Einsparpotentiale nicht nur theoretischer Natur sind, zeigen die Städte mit hohen Radverkehrsanteilen. Dort konnte in den letzten Jahren problemlos auf massiven Straßenneubau verzichtet werden. Gerade in Zeiten knapper Haushaltskassen wird es immer nötiger, die hohen Ausgaben für kommunalen Straßenbau zu überdenken. Dabei helfen könnte eine innovative Methode der Universität Kassel, die es Kommunen ermöglicht, die von verschiedenen Verkehrsmittel verursachten Kosten zu berechnen.*

*Das Beispiel Freiburg zeigt, in welchem erheblichen Maße sich der tatsächliche Anteil der einzelnen Verkehrsträger an den zurückgelegten Wegen von den für den jeweiligen Verkehrsträger aufgebrachten kommunalen Ausgaben unterscheidet: Obwohl 22 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, kann nur 1 Prozent der Ausgaben der Stadt Freiburg für Personenverkehr dem Radverkehr zugerechnet werden.“*

Beispiel 2: Prof. Gössling betrachtete mit seinem Team das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschiedener Mobilitätsarten (Stefan Gössling, Andy Choi, Kaely Dekker, Daniel Metzler. 2019. The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. Ecological Economics 158: 65-74.) und berechnete, dass jeder mit einem Auto zurückgelegte km die Gesellschaft 11 ct kostet, während jeder mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegte Kilometer aufgrund der positiven Gesundheitswirkungen 18 bzw. 37 ct einspart. 41 % der Kosten eines Kleinwagens werden von der Gesellschaft getragen.