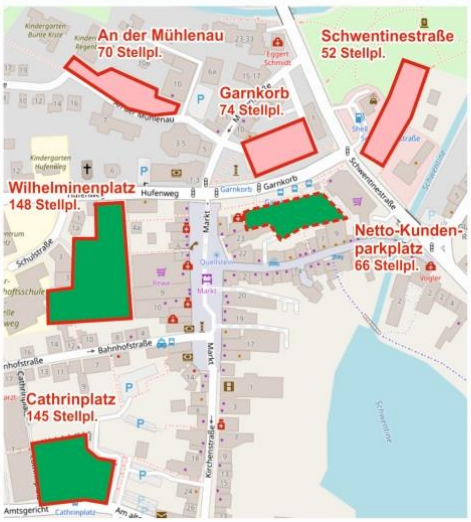
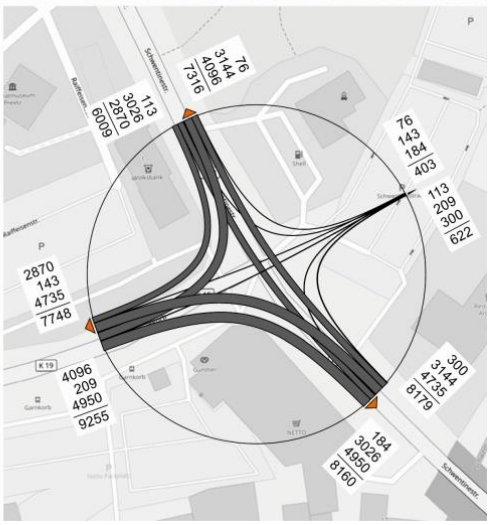
Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland 2022

Projektstruktur ◆ Verkehrserhebungen ◆ Bestandsanalyse ◆ Handlungsbedarfe





Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland 2022

Bearbeiter:

u r b a n u s GbR
An der Untertrave 81-83 | 23552 Lübeck

Stefan Luft (Gesamtprojektleitung)
Heike Drücker
Peter Krausse
Christoph Lüth

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz, Gutsche, Rümenapp GbR
Ruhrstraße 11 | 22761 Hamburg

Martin Albrecht
Ben-Thure von Lueder

Auftraggeber:

Stadt Preetz – Der Bürgermeister
Fachbereich Bauen und Umwelt
Bahnhofstraße 27 | 24211 Preetz

Koordination:
Jan Steingräber

Dieses Projekt wird gefördert durch:

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

LEADER

Lübeck / Hamburg, Juli 2022

Inhaltsverzeichnis

VERZEICHNIS VON ABKÜRZUNGEN 4

1 EINLEITUNG UND PROJEKTSTRUKTUR 5

2 VERKEHRSERHEBUNGEN 7
2.1 VERFAHRENSWEISE UND ERHEBUNGSUMFANG 7
2.2 ERHEBUNG DES FLIEßENDEN KFZ-VERKEHRS 11
2.3 ERHEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS (PARKRAUMERHEBUNG) 18
2.4 ERHEBUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS 23
2.5 FAZIT 26

3 BESTANDSANALYSE 27
3.1 VERFAHRENSWEISE 27
3.2 VERKEHRSSICHERHEIT 28
3.3 FUßVERKEHR 30
3.4 RADVERKEHR 32
3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR 37
3.6 FLIEßENDER KFZ-VERKEHR 41
3.7 RUHENDER KFZ-VERKEHR 44
3.8 VERKEHRSBERUHIGUNG UND STRAßENRÄUMLICHE VERTRÄGLICHKEITEN 46
3.9 FAZIT MIT HANDLUNGSBEDARFEN 49

BILDVERZEICHNIS 50

ANLAGENVERZEICHNIS 51

Verzeichnis von Abkürzungen

B&R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FGZ	Fußgängerzone
FNP	Flächennutzungsplan
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan (für den SPNV)
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LSA	Lichtsignalanlage
F-LSA	Lichtsignalanlage für Fußgänger
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Bahn, Bus, Taxi)
Pkw	Personenkraftwagen (< 2,8 to)
P&R	Park und Ride
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn)
SVZ	Spätverkehrszeit

1 Einleitung und Projektstruktur

Die Stadt Preetz verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu sein und unternimmt daher Anstrengungen in allen Bereichen des kommunalen Handelns. Ein wesentlicher Baustein zum Erreichen des ambitionierten Ziels ist der Mobilitätssektor. Das letzte Gesamtverkehrskonzept der Stadt Preetz ist schon mehr als 20 Jahre alt und genügt nicht mehr den Anforderungen an ein modernes Mobilitätssystem.

Die Stadt Preetz hat daher beschlossen, ein nachhaltiges und integriertes Mobilitätskonzept zu entwickeln, welches eine Betrachtung aller Mobilitätskomponenten unter dem Leitslogan „Klimaschutz und Lebensqualität“ vornimmt. Dabei soll auch die Möglichkeit einer Kooperation mit dem Umland insbesondere den angrenzenden Gemeinden Pohnsdorf und Schellhorn genutzt werden, um stadtgrenzen-übergreifende Verflechtungen im Nahbereich mit einzubinden und damit auch die regionalen Zielverkehre klimafreundlich zu gestalten.

Die Rahmenbedingungen im Bereich der Mobilität haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Dies betrifft sowohl verkehrliche und städtebauliche, aber auch technische, organisatorische und rechtliche Aspekte. In einem nachhaltigen Mobilitätskonzept ist eine Konzentration auf den motorisierten Individualverkehr nicht mehr zielführend und zeitgemäß. Neue Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote sind entstanden, die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und die Förderung nachhaltiger Fortbewegungsmethoden sind deutlich in den Vordergrund gerückt. Vor diesem Hintergrund ist eine Neuausrichtung des verkehrlichen Leitbildes und der Gesamtverkehrsplanung zwingend notwendig.

Neu sind insbesondere die Anforderungen an eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität als maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes, der KielRegion und der Stadt Preetz. Explizit verfolgen neben dem aktuellen regionalen Nahverkehrsplan auch das Klimaschutzkonzept der Stadt Preetz, das Elektromobilitätskonzept des Kreises Plön und der Masterplan Mobilität der KielRegion ehrgeizige Ziele hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl und der Reduktion von Luftschadstoffen. Erst mit einer nachhaltigen Stärkung einer umweltfreundlichen Mobilität, insbesondere der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, können die Klimaschutzziele erreicht werden kann. Im Übrigen kann und soll ein modernes Mobilitätskonzept auch einen wichtigen Beitrag zur Lebens- und Standortqualität leisten.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sind auch laufende und geplante Maßnahmen und Vorhaben zu bewerten und sinnvoll einzubinden. Dies gilt zum Beispiel für das Thema Parken in der Innenstadt oder die SPNV-Aufwertung durch die NAH.SH. Mobilität lässt sich hier in kleinen Bereichen nur schwer klimafreundlich umsetzen und erfordert eine übergreifende Gesamtplanung. Weitere zu berücksichtigende Aspekte sind die Planung von Radpremiumrouten in der KielRegion und die Errichtung einer Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof/ZOB.

Die Sensibilisierung und Teilhabe der Bevölkerung – insbesondere die von Kindern und älteren Menschen – an vernetzter Mobilität sind wichtige Faktoren für eine zukunftsorientierte Entwicklung von Mobilität. Hier liegen die Potenziale unter anderen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs, von ÖPNV-Zubringerverkehren und bei Sharing-Angeboten.

Die Potentiale für eine nachhaltige Mobilität hat das Mobilitätsmanagement der KielRegion im Masterplan Mobilität der KielRegion aufgezeigt. Das quantitative Ziel des Masterplans Mobilität ist hier eine Reduktion der CO_2-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um 35 % und einer damit verbundenen Reduktion der Kfz-Fahrleistung um insgesamt etwa 25 %. Die dahingehenden Zielsetzungen der Stadt Preetz sind teilweise noch ambitionierter.

Das Mobilitätskonzept Preetz und Umland ist umsetzungsorientiert gestaltet, so dass sich schnellstmöglich erste Wirkungen entfalten können. Für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes gibt es zudem eine umfangreiche Förderkulisse, die sich in den kommenden Jahren voraussichtlich noch weiterentwickeln wird.

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgte in vier Modulen. Um eine belastbare Bewertungs- und Entscheidungsgrundlage zu schaffen und eine fundierte Planung zu ermöglichen wurden zu Projektbeginn umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt und in das Verkehrsmodell der KielRegion eingebunden. Damit können für künftige Vorhaben Wirkungsanalysen durchgeführt werden. Das Verkehrsmodell diente auch als Grundlage für die CO2-Bilanzen. Eine besondere intensive Diskussion wurde zum neuen verkehrspolitischen Leitbild geführt, das wesentliche Weichenstellungen für die künftige Mobilitätsgestaltung vornimmt.

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Preetz mit Umland wurde durch ein differenziertes Beteiligungsverfahren begleitet, das neben einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe und einer Verwaltungsrunde auch eine öffentliche Online-Befragung, ein Bürgerforum und eine Jugendwerkstatt sowie mehrere Termine in den politischen Gremien umfasste.

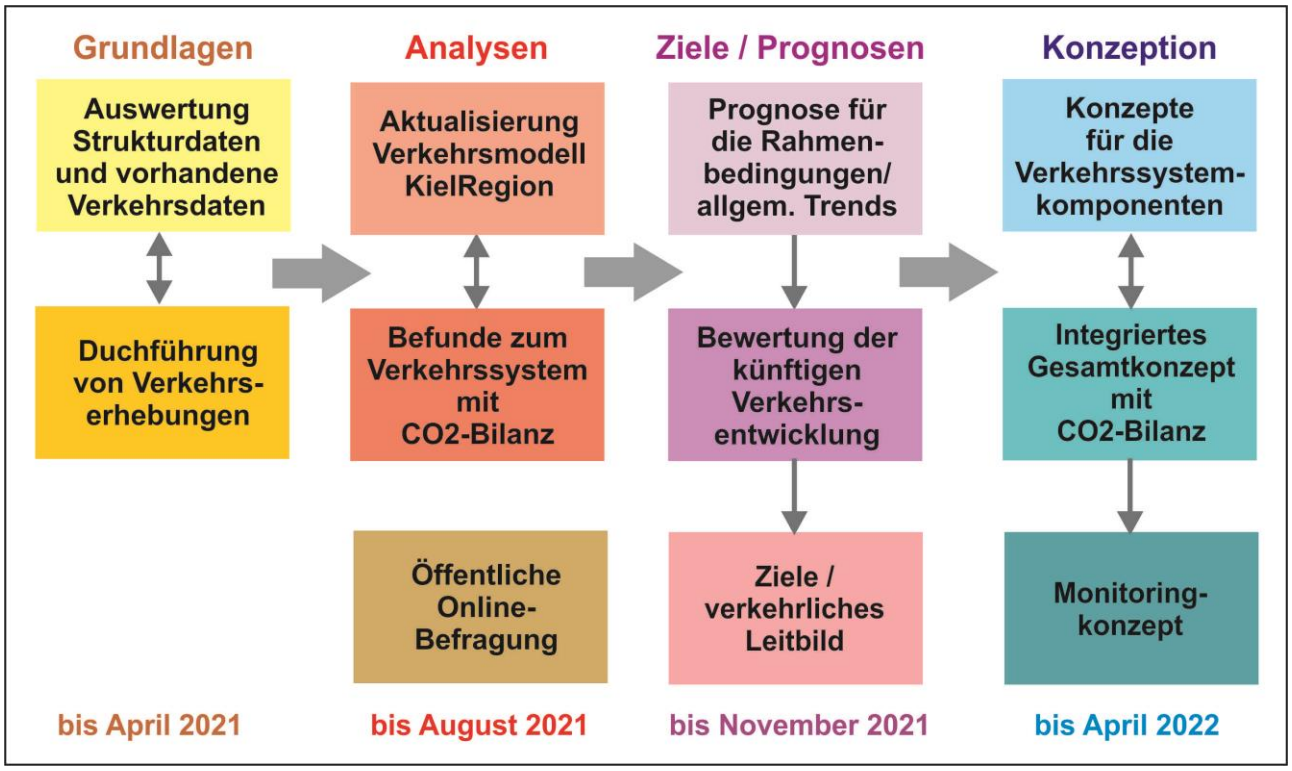


Bild 1-1: Projektstruktur des Preetzer Mobilitätskonzeptes

2 Verkehrserhebungen

2.1 Verfahrensweise und Erhebungsumfang

Im Rahmen des Konzepts wurden unterschiedliche Arten von Verkehrserhebungen durchgeführt. Für diese werden in den nachfolgenden Kapiteln die Vorgehensweise und Kernergebnisse dargestellt.

2.1.1 Verkehrserhebungen an Knotenpunkten und Querschnitten

Für die Konzeption von Maßnahmen und die Ableitung passender Handlungsstrategien ist eine Übersicht über die Verkehrsmengen und -ströme von hoher Bedeutung. Für die KielRegion liegt ein digitales Verkehrsmodell vor, welches anhand der Bevölkerungszusammensetzung und diverser Strukturdaten, der Verkehrsnetze und der Daten aus Haushaltsbefragungen ein Mengengerüst, eine Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl liefert. Diese Ströme sind jedoch räumlich gröber aufgelöst und vor allem anhand der überörtlichen Zählstellen im Kfz-Verkehr und ÖPNV kalibriert.

Eine Auswahl repräsentativer Zählstellen vor Ort dient daher sowohl der Feinkalibrierung des Modells und als Basis für die planerischen Fragestellungen rund um das Verkehrsgeschehen in Preetz.

Für die Verkehrserhebungen wurden videobasierte Systeme eingesetzt, die das Verkehrsgeschehen an einem Knotenpunkt nach Knotenstrom und Fahrzeugtyp erfassen, zudem werden die im Bildausschnitt befindlichen Fuß-/Radwegefurten einbezogen. Grundsätzlich werden alle Zählungen über einen Zeitraum von 24 Stunden an einem „Normalwerktag“ (Di/Mi/Do außerhalb der Ferien) durchgeführt. Um die Kosten der Auswertung zu reduzieren, wird jedoch bei einem insgesamt homogenen Verkehrsgeschehen ein Knotenpunkt ausgewählt, für den der Tagesgang bestimmt wird, der als Basis für eine Hochrechnung dient.

Für die Verkehre im Bereich der Innenstadt sind besonders die Knoten 1-4 relevant, die in einer ersten Erhebungswelle am 29.09.2020 erfasst wurden. Der Knoten 2 „Schwentinestraße/Garnkorb“, als bedeutendster Knotenpunkt der Stadt, wurde hierbei über 24 Stunden mit Bildung des Tagesgangs ausgewertet. Die anderen Zählstellen wurden jeweils von 6.00 – 18.00 Uhr exakt ausgewertet und mit der Tagesganglinie des Knoten 2 auf den Gesamttag 0.00 – 24.00 Uhr hochgerechnet.

Für die Fragestellung der überörtlichen Ströme und der Nutzung der tangentialen Verbindung Ragniter Ring – Max-Planck-Straße bzw. der Verkehre über die Lindenstraße wurde eine zweite Erhebungswelle mit weiteren vier Zählstellen am 01.10.2020 an den Knoten 5-8 durchgeführt.

Flankiert wurden diese „Vollerhebungen“ an den genannten Knoten durch zwei manuelle Querschnittserhebungen an der Wakendorfer Str. und an der Schellhorner Str., die primär zum Abgleich und zur Kalibrierung der Verkehrsmengen dienen, die von außerhalb nach Preetz eindringen.

Aufgrund einer gesonderten Fragestellung zu Ausweichverkehren aus dem Hauptstraßennetz über Nebenstraßen im Bereich Wischkamp / Rethwischer Weg wurden in einem separaten Projekt im Bearbeitungszeitraum des Konzepts Zählungen an zwei weiteren Knoten (9+10) durchgeführt. Diese wurden mit derselben Methodik und Systematik am 10.06.2021 durchgeführt, so dass die Ergebnisse auch für das Mobilitätskonzept verwendet werden konnten.

Da die Zählgeräte jeweils auch am Tag nach einer Erhebung vor Ort waren, wurden weitere Erhebungstage aufgezeichnet. Diese wurden nicht ausgewertet, sondern sind z.B. für die Bearbeitung von Detailfragestellungen in der Zukunft im Rohformat gespeichert und können bei Bedarf ausgewertet werden. Folgende Zeiträume sind hierbei erfasst worden:

- Knoten 1-4: Mittwoch, 30.09.2020 (Knoten 2: 24h, übrige Knoten: 6-18 Uhr)
    - z.B. für gesonderte Auswertungen an Markttagen
- Knoten 5-8: Freitag, 02.10.2020 (6-18 Uhr) und Samstag, 03.10.2020 (6-18 Uhr)
    - z.B. für Auswertungen zu Abweichungen an Freitagen bzw. Wochenende

Die Daten aller Zählungen liegen im Rohformat in einer sehr tiefgehenden Detaillierung vor:

- Erfassung aller Knotenströme (Arm zu Arm)
- Zeitliche Auflösung: Summe der Ströme alle 15-Minuten
- Aufteilung in 8 klassifizierte Fahrzeugarten
    - Kraftrad
    - Pkw
    - Lieferwagen
    - Bus
    - Lkw
    - Lkw mit Auflieger / Sattelschlepper
    - Fahrräder auf der Fahrbahn
    - nicht-motorisierter Verkehrs (zu Fuß/Fahrrad) auf den Überwegen

Die Zählungen stehen auch für weitere Fragestellungen außerhalb des Projekts zur Verfügung und werden beispielsweise an Lärmgutachter oder für lokale Verkehrsuntersuchungen weitergegeben.

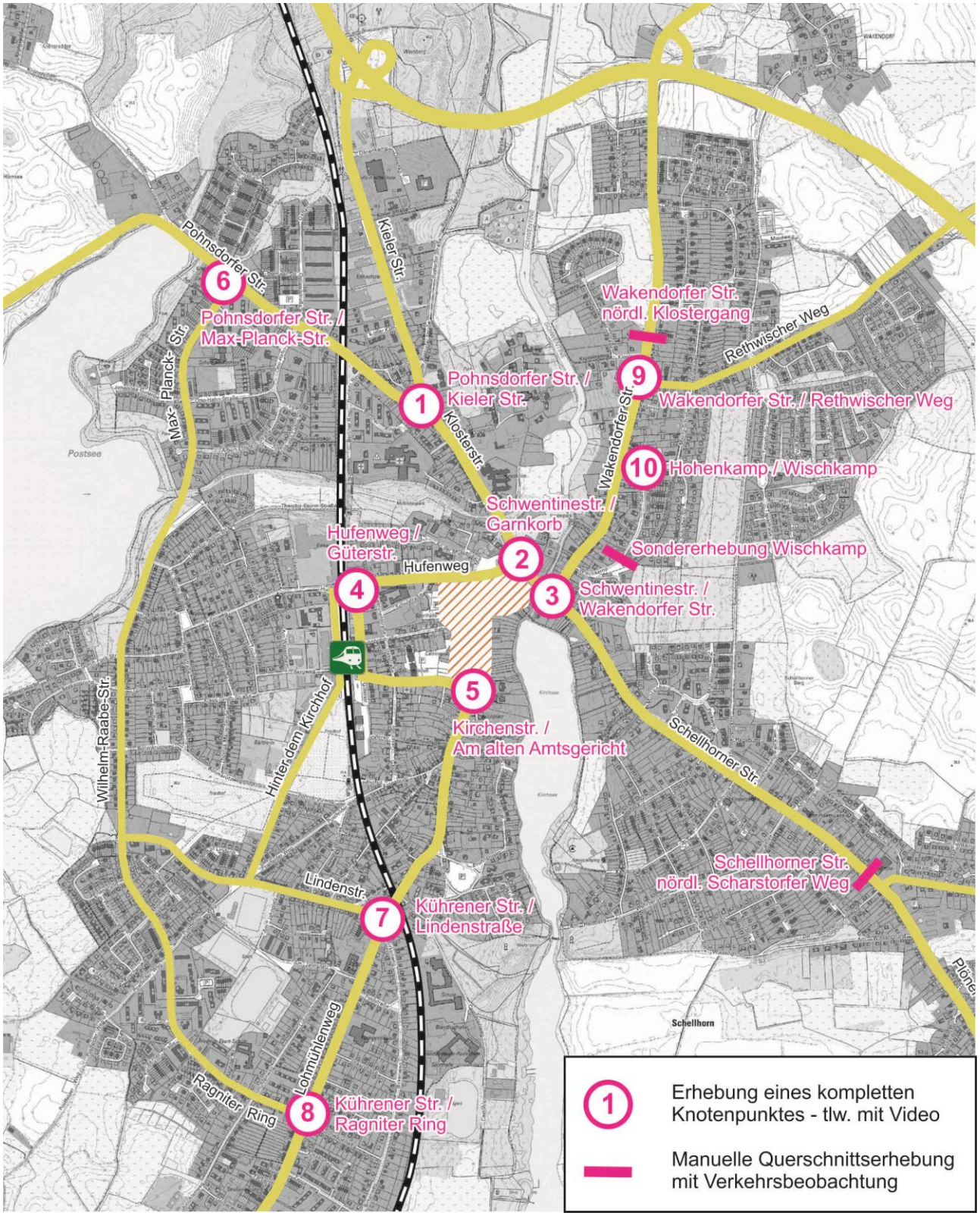


Bild 2-1: Übersicht der Erhebungsstellen im Straßennetz

2.1.2 Qualitative Verkehrserhebungen

Neben den Erhebungen an Knotenpunkten und Querschnitten wurden auch Befahrungen und Begehungen im Netz durchgeführt. Diese fanden zu unterschiedlichen Tageszeiten und an unterschiedlichen Wochentagen statt, um einen repräsentativen Eindruck über die Verkehrsabwicklung in unterschiedlichen „Verkehrszuständen“ zu gewinnen. Im Fokus standen hierbei Betrachtungen zur Qualität der Verkehrsräume aus Sicht der unterschiedlichen Verkehrsträger, Einschätzungen zur Verkehrssicherheit und Eindrücke zum verkehrlichen Ablauf bzw. der Ablaufsteuerung an den Knotenpunkten.

Somit standen neben den Verkehrszahlen auch qualitative Aspekte zur Verfügung, die bei der Auswahl geeigneter Maßnahmen und der Konzeption genutzt wurden. Die gewonnenen Erkenntnisse sind in die Erstellung der Bestandsanalyse (Kapitel 3) eingeflossen und dort näher beschrieben.

2.2 Erhebung des fließenden Kfz-Verkehrs

Wie in Kapitel 2.1 beschrieben, fanden umfangreiche Verkehrserhebungen statt, deren Kernergebnisse nachfolgend dargestellt werden.

In diesem Bericht wird auf die Detaildarstellung aller erhobenen Betrachtungsebenen verzichtet. Es werden die für das Konzept wichtigsten Erkenntnisse und aggregierte Darstellungen zum Verkehrsgeschehen dargestellt.

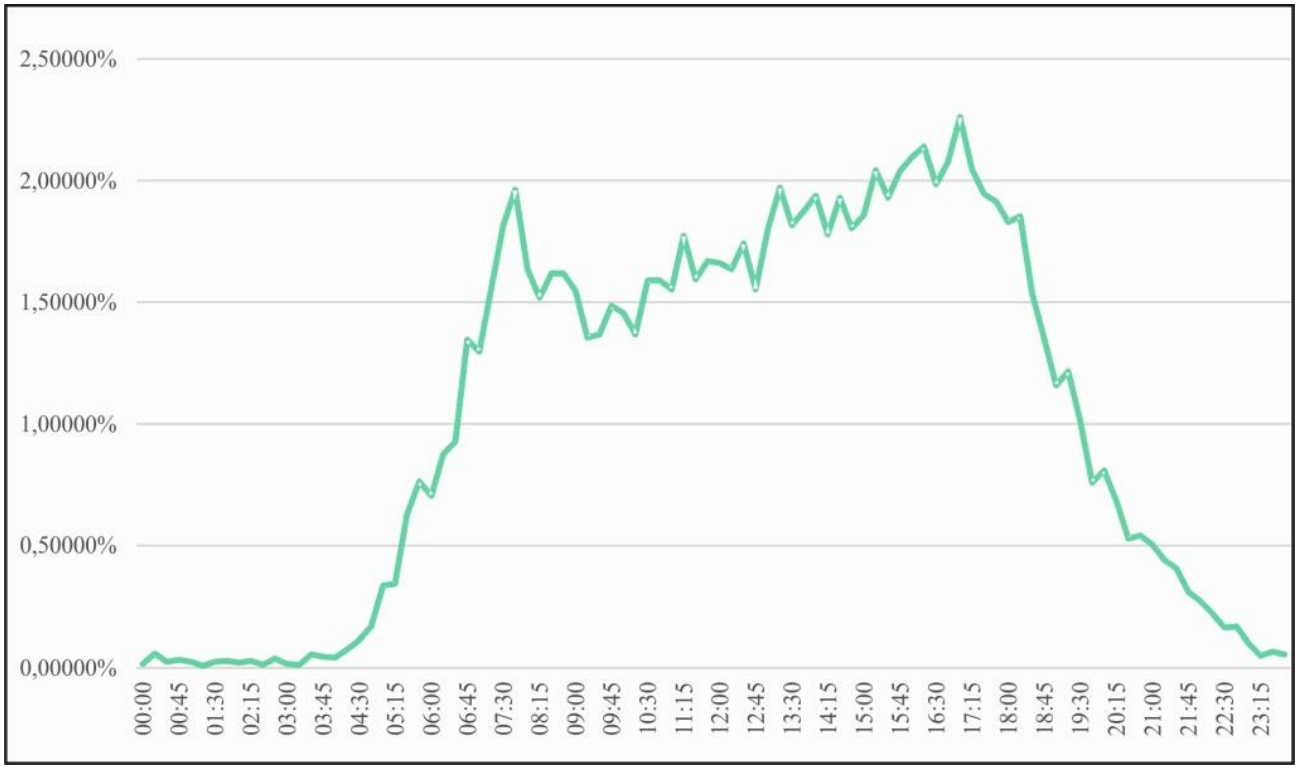


Bild 2-2: Verteilung des Kfz-Verkehrs über den Tag (Tagesganglinie)

Aus der 24-Stunden-Auswertung des Knotenpunkts „Garnkorb / Schwentinestraße“ wurde die gezeigte Tagesganglinie abgeleitet. Diese zeigt, dass im Verkehrsgeschehen in Preetz keine ausgeprägten Verkehrsspitzen gibt. Dieser Trend ist in vielen Städten, insbesondere in Stadt-Umland-Ballungsräumen, zu beobachten. Durch flexiblere Arbeitszeiten und -orte, eine geänderte Bevölkerungszusammensetzung und -demographie, eine zeitliche Streckung der Schulanfangs- und -endzeiten und eine höhere Bedeutung von Freizeit- und Erledigungsverkehren hat die morgendliche Spitzenstunde an Bedeutung verloren. Die Schulanfangszeit gegen 7.45 Uhr stellt zwar weiterhin eine kurze Spitze da, flacht jedoch schnell wieder ab. Stattdessen nimmt das Verkehrsgeschehen über den Tag sukzessive zu und erreicht erst ab Nachmittag zwischen 17 und 18 Uhr ihren Höhepunkt, da sich hier die unterschiedlichen Aktivitäten am stärksten kumulieren.

Auffällig in Preetz sind zudem das relativ früh bereits ab 4.30 Uhr ansteigende Verkehrsaufkommen und das relativ frühe und starke Abflachen bereits ab 18 Uhr

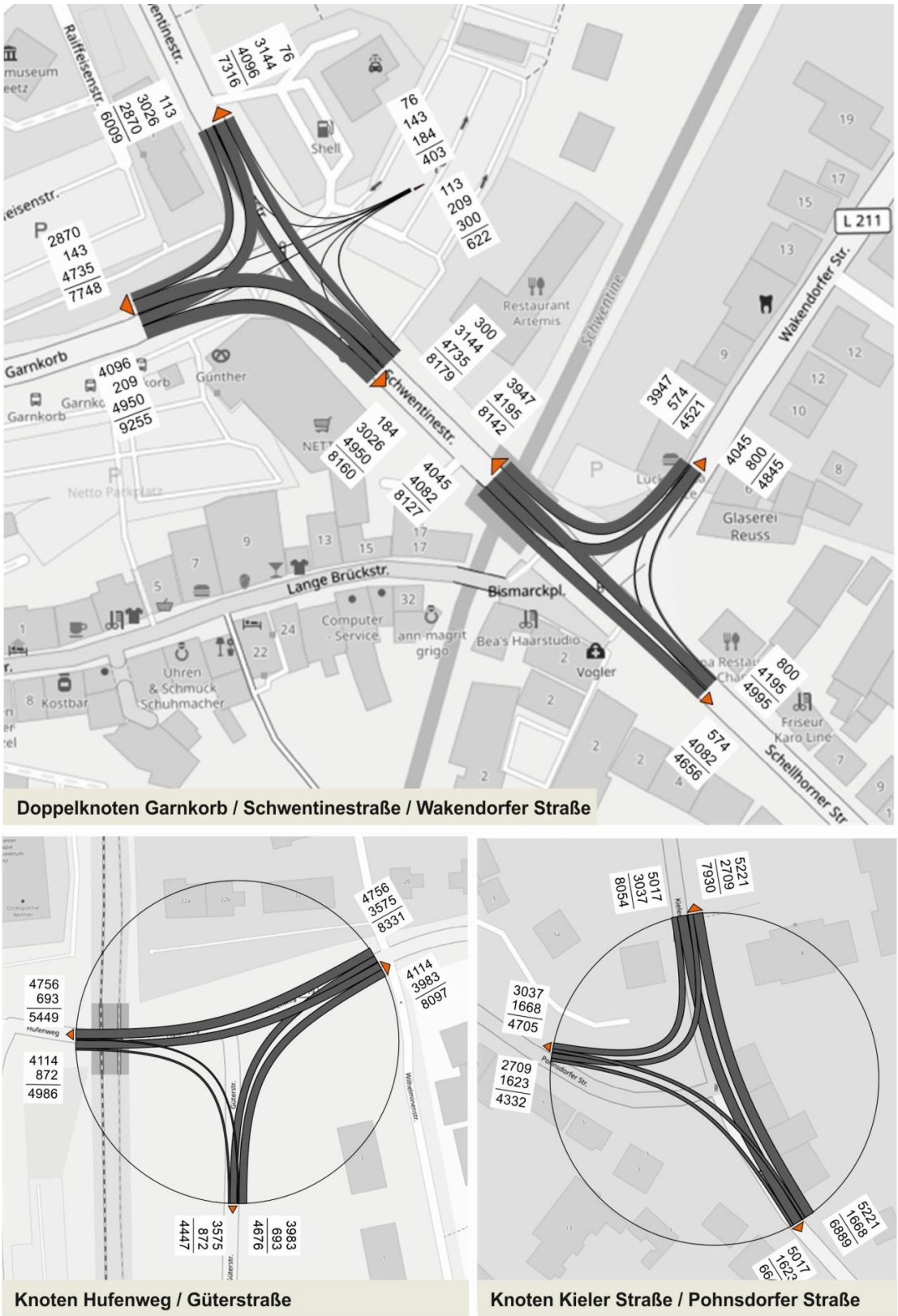
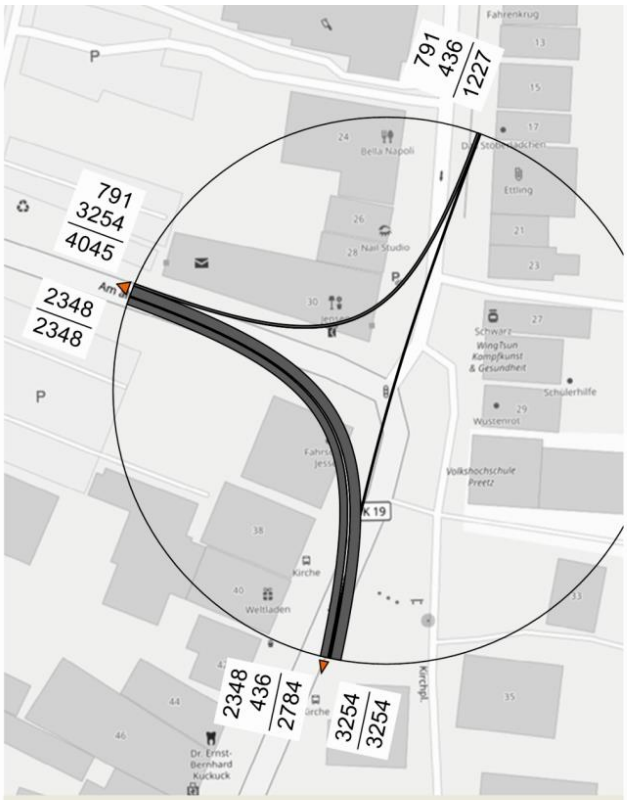
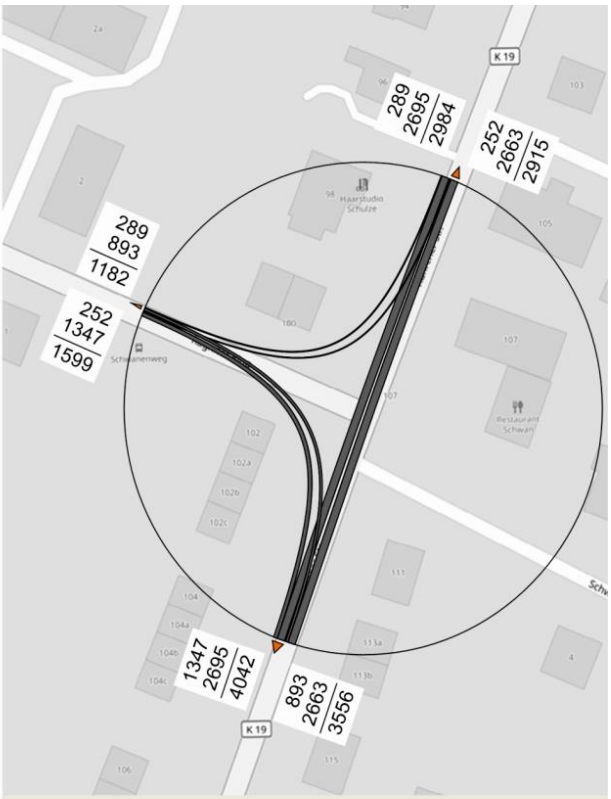


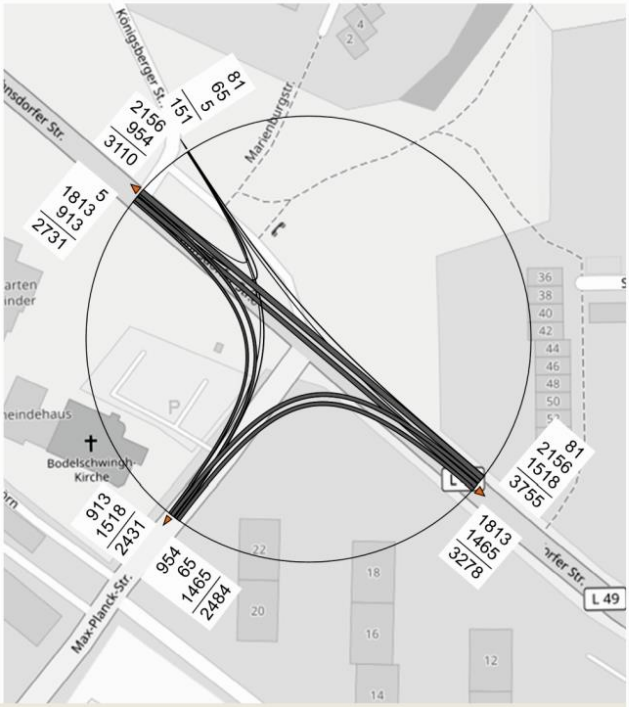
Bild 2-3: Knotenstrompläne Kfz/Werktag (24h) – Teil 1 (Hintergrundkarten: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



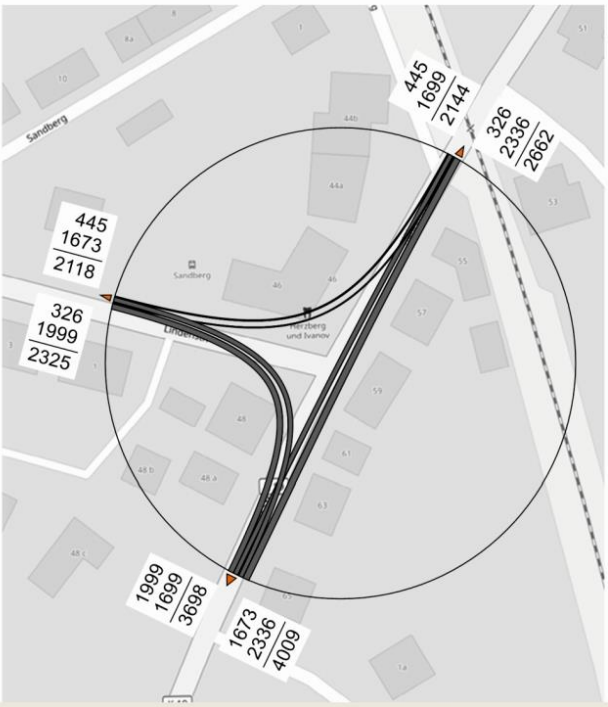
Knoten Kirchenstraße / Am alten Amtsgericht



Knoten Kührener Straße / Ragniter Ring



Knoten Pohnsdorfer Straße / Max-Planck-Straße



Knoten Kührener Straße / Lindenstraße

Bild 2-4: Knotenstrompläne Kfz/Werktag (24h) – Teil 2 (Hintergrundkarten: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

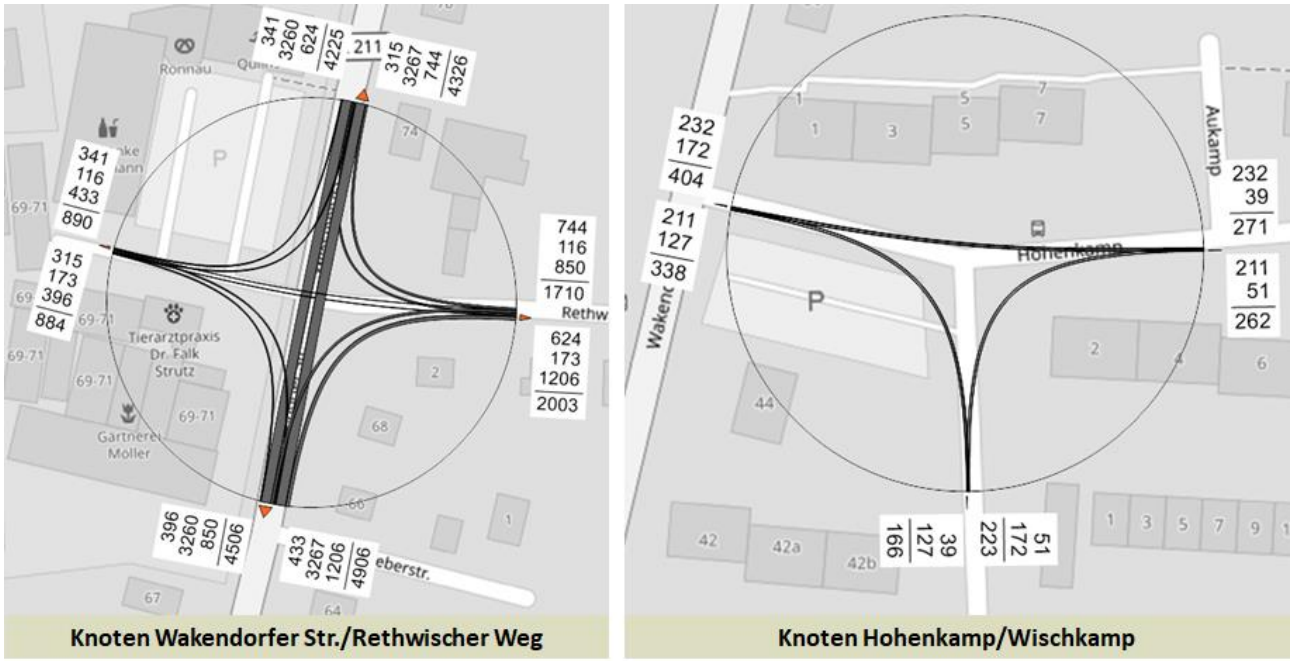


Bild 2-5: Knotenstrompläne Kfz/Werktag (24h) – Teil 3 (Hintergrundkarten: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

In den Abbildungen 2-3 bis 2-5 sind die Knotenströme der acht für das Mobilitätskonzept erhobenen Knotenpunkte (Bilder 2-3 und 2-4), sowie der Zusatzerhebung aus einem anderen Projekt (Bild 2-5) dargestellt. Es sind jeweils die Gesamtverkehre auf den unterschiedlichen Knotenströmen und die Summen dargestellt.

Aus den Knotenstromerhebungen können die Querschnitte der zu- und ablaufenden Strecken ermittelt werden, so dass sich ein Gesamtbild der Verkehrsbelastungen in Preetz zusammensetzen lässt. Dieses wird nachfolgend in den Abbildungen 2-6 und 2-7 dargestellt.

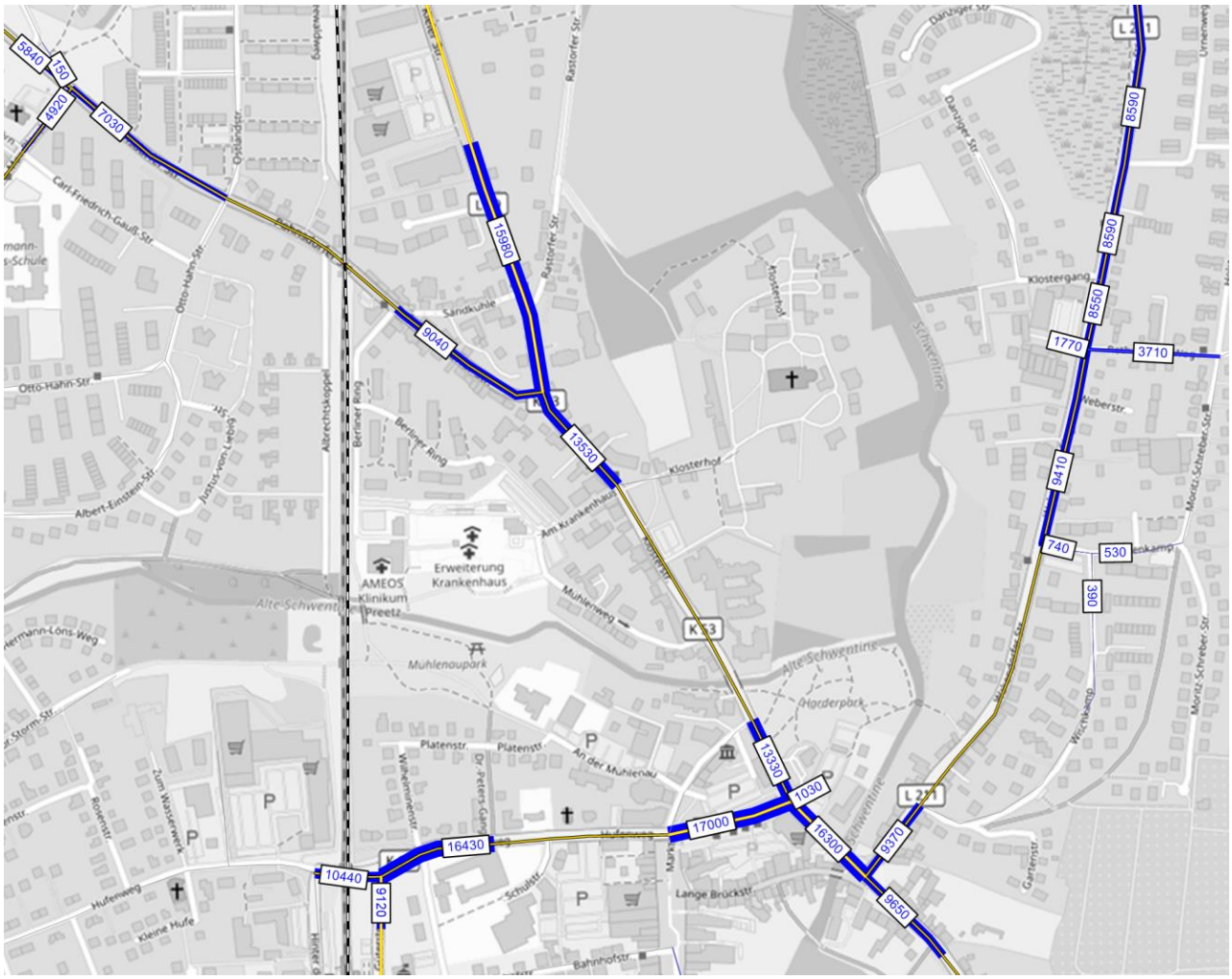


Bild 2-6: Verkehrsbelegungen im nördlichen Stadtgebiet (Kfz / 24h im Querschnitt)
(Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

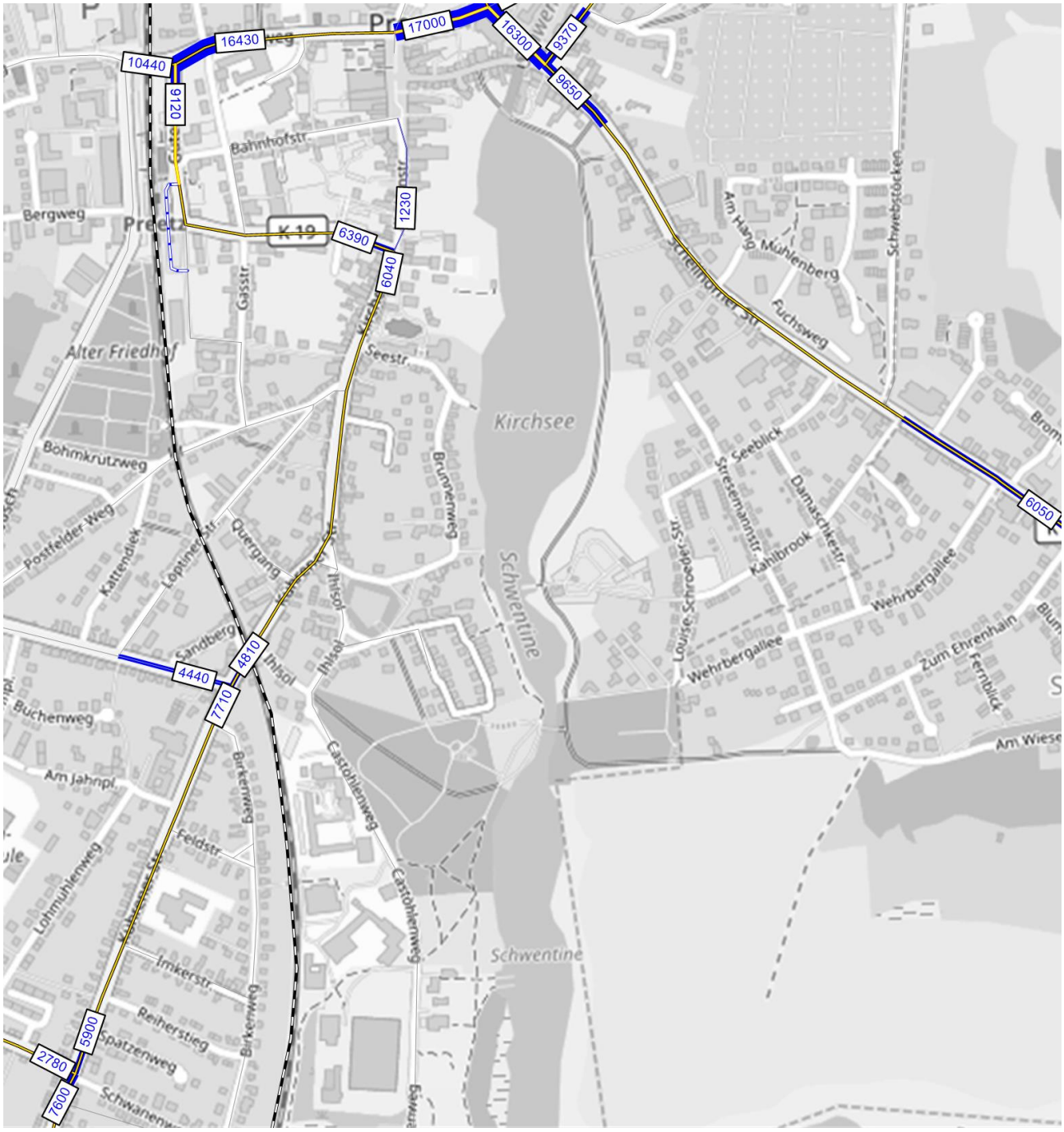


Bild 2-7: Verkehrsbelegungen im südlichen Stadtgebiet (Kfz / 24h im Querschnitt)
(Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die Erhebungsdaten wurden mit den im Modell der KielRegion hinterlegten Zähldaten und den modellierten Verkehrsströmen abgeglichen. Da dieses Modell auf die überörtlichen Ströme ausgelegt ist, konnte aus der Differenzbetrachtung insbesondere bei den innerörtlichen Strömen in Preetz festgestellt werden, ob und wo Binnenverkehre nachkalibriert werden müssen.

Als signifikant stellte sich hierbei insbesondere der Ausweichverkehr über den Straßenverlauf Hinter dem Kirchhof – Haselbusch – Lindenstraße heraus, der im modellierten Zustand zunächst nicht in dieser Stärke auftrat. Auch die Nutzung der westlichen Tangentialverbindung über Max-Planck-Straße / Ragniter Ring war im Modell zunächst unterrepräsentiert. Weiter stellte sich heraus, dass für die Zufahrt in die westlichen Teile der Innenstadt und zum Bahnhof auch Verbindungen durch Wohngebiete genutzt werden, die im Modell der KielRegion nicht enthalten waren. Daher wurde das Modell an diesen Stellen ergänzt und die Streckencharakteristika wurden anhand der qualitativen Erhebungen vor Ort angepasst. Im Ergebnis ist es gelungen die Verkehrsströme im Modell auf die gemessenen Verkehrsstärken zu kalibrieren und somit eine Datengrundlage zur Modellierung der Planfälle herzustellen.

Durch die Modellverfeinerung konnten auch Detailbetrachtungen für die Konzeption angestellt werden. In Abbildung 2-7 wird eine beispielhafte Auswertung zum Binnenverkehr dargestellt. Hierbei sind die Zählwerte des Gesamtverkehrs in rot und die modellierten Verkehrsstärken im Binnenverkehr, also Wege die Quelle und Ziel in Preetz haben, in blau dargestellt.

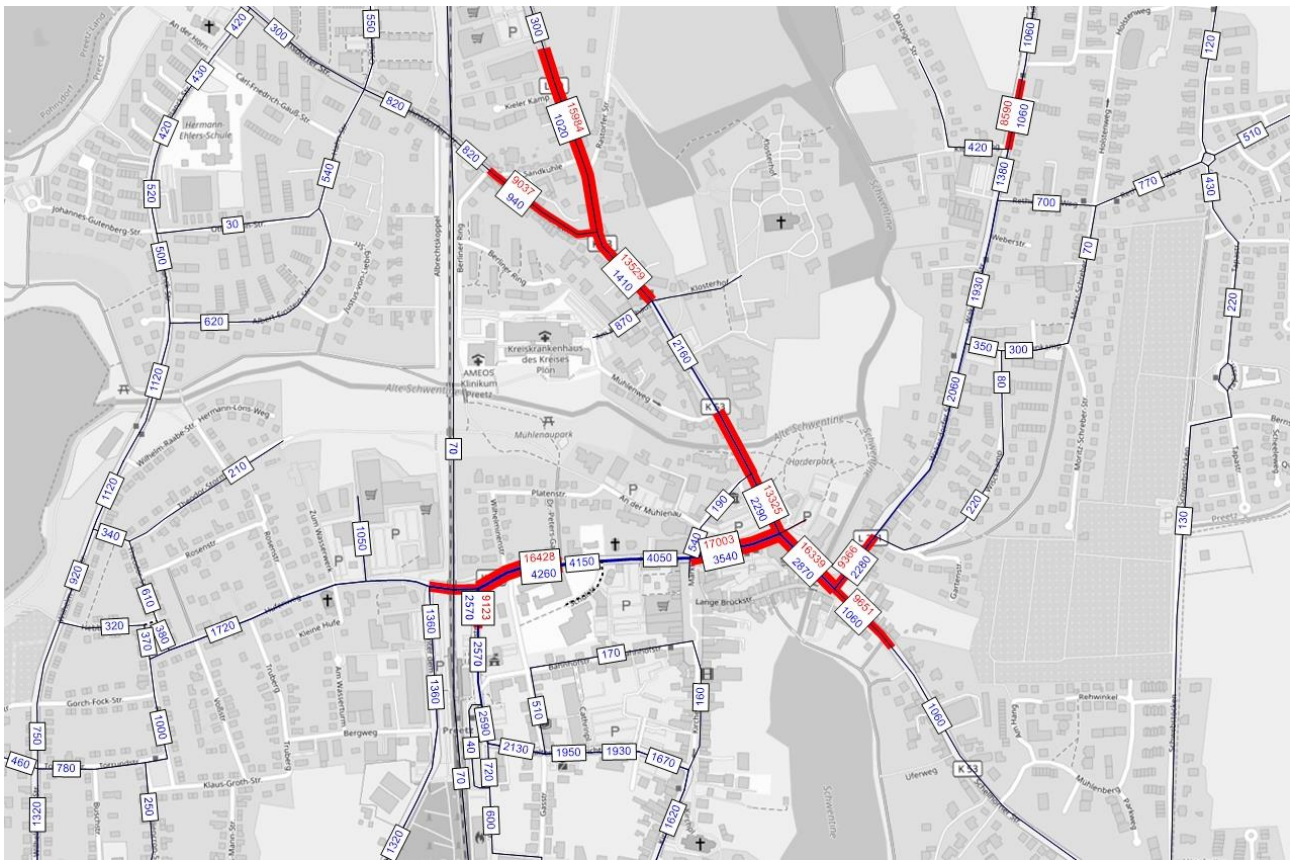


Bild 2-8: Verkehrsbelegungen im Binnenverkehr am Beispiel des nördlichen Stadtgebiets (Kfz / 24h im Querschnitt) (Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Es zeigt sich, dass der Binnenverkehr mit kurzen Wegen am Gesamtverkehrsgeschehen nur einen relativ geringen Anteil ausmacht. Dennoch ist diese Verkehrsmenge nicht vernachlässigbar, da es sich hierbei um sehr kurze Wege handelt, die zudem durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzept am ehesten beeinflussbar sind.

2.3 Erhebung des ruhenden Verkehrs (Parkraumerhebung)

Die Ausweisung und Bewirtschaftung von Parkraum ist eine der wesentlichen Stellschrauben zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Dafür bedarf es an Erkenntnissen zur Inanspruchnahme des bestehenden Parkraumangebotes. Für die Stadt Preetz und sein Umland sind vor allem die Parkplätze im Stadtzentrum und seiner Umgebung von Relevanz, da sich hier die wichtigsten Verkehrsziele insbesondere der zentrale Versorgungsbereich befinden.

Zur Aufnahme der Parkraumnachfrage wurde an einem repräsentativen Wochentag parallel zur Erfassung des fließenden Verkehrs die Belegung der öffentlichen Parkplätze in stündlichen Rundgängen im Zeitraum 10 bis 18 Uhr aufgenommen. Um den Umschlag und die Herkunft der parkenden Fahrzeuge zu ermitteln, wurden zusätzlich Teile des Kennzeichens mit aufgenommen. Zusätzlich wurde die Belegung der beiden privaten Parkplätze an den Fachmärkten Hufenweg und Garnkorb mit erfasst. Eine Übersicht der einbezogenen Parkierungsstandorte enthält folgendes Bild.

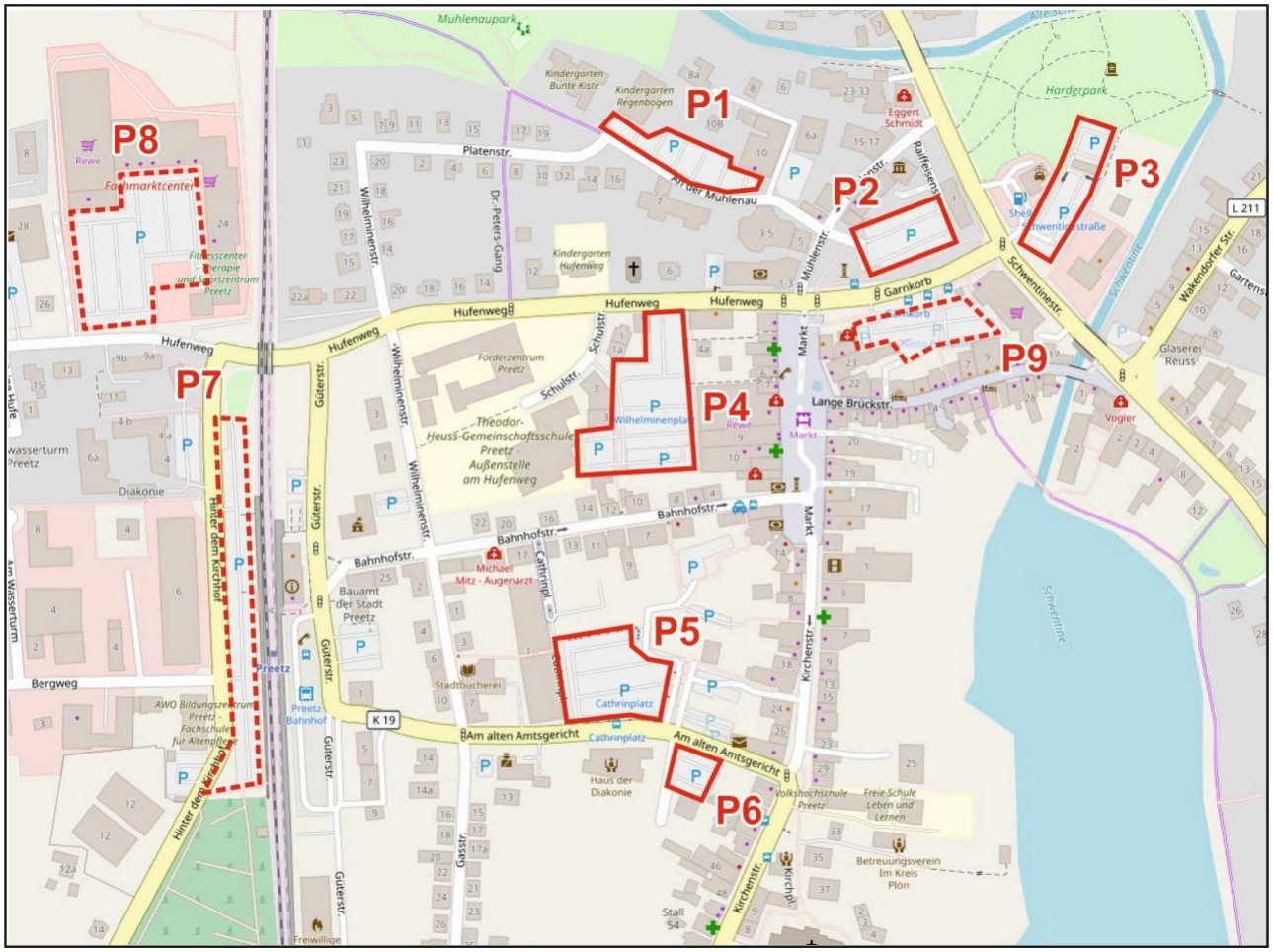


Bild 2-9: Übersicht der erhobenen Parkplätze

Von besonderem Interesse für die Parkraumplanung ist die Parkraumnachfrage und die sich daraus ergebende erforderliche Kapazität der Parkplätze bzw. des Parkraumangebotes. Aufgrund der verkehrlichen und städtebaulichen Sensibilität bei der Ausweisung von Parkraum erfolgt in der Regel die Bemessung des Parkraumangebotes nach Durchschnittswerten der Parkraumnachfrage. Bei besonderen Veranstaltungen und in besonderen Zeitbereichen wie der Weihnachtszeit kann es daher zu temporären Nachfrageüberhängen kommen, die aber keine dauerhafte Ausweisung zusätzlichen Parkraums rechtfertigen, sondern ggf. durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung geregelt werden. Dazu gehört in Preetz auch der zweimal wöchentlich stattfindende Wochenmarkt auf dem Marktplatz (derzeit Mittwoch und Samstag).

Ein Blick auf die zeitliche Verteilung der Parkraumnachfrage zeigt eine ausgeprägte Nachfragespitze im Vormittagsbereich bis etwa 11 Uhr. Diese ist typisch gerade für kleinere Städte und ergibt sich aus einer erhöhten Nachfrage nach Dienstleistungen und einem hohen Aufkommen bei Arztbesuchen. Nach einem auffälligen Rückgang zur Mittagszeit ergibt sich am Nachmittag wieder eine Zunahme der Parkraumnachfrage, die dann ab 17 Uhr deutlich abnimmt Lediglich an den beiden Einkaufs-/Fachmärkten bleibt die Nachfrage noch bis nach 18 Uhr hoch.

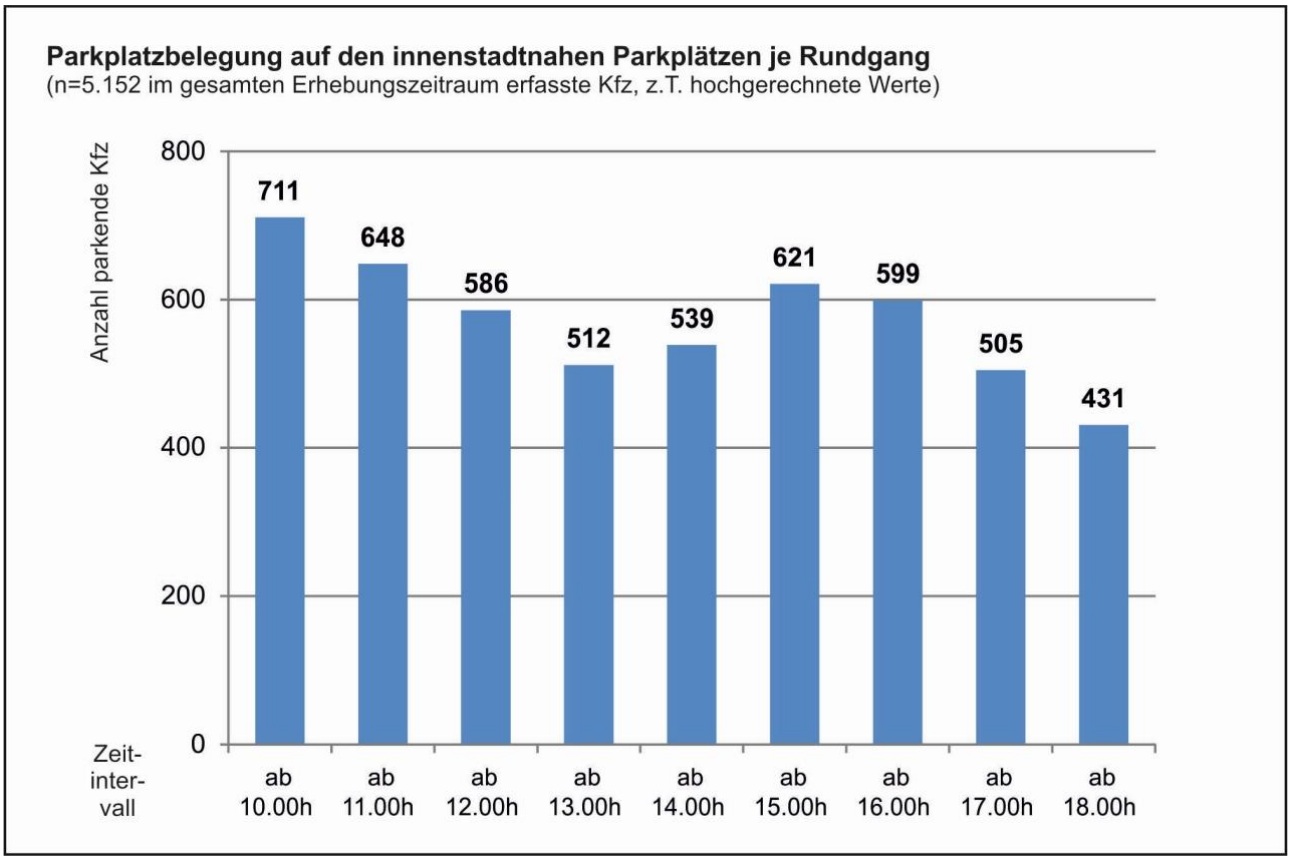


Bild 2-10: Zeitliche Verteilung der Parkplatzbelegung (Summe über alle Erhebungsstandorte)

Die höchste mittlere Auslastung über den Tagesverlauf verzeichnen die kleineren Parkplätze rund um den Garnkorb, an der Spitze liegen die Parkplätze Schwentinestraße mit etwa 80% und Mühlenau mit rund 74% Auslastung. Diese Parkplätze werden auch von Langzeitparkern intensiv genutzt, da sie unbewirtschaftet sind und keine Höchstparkdauer aufweisen. Deutliche Reserven bzw. Angebotsüberhänge verzeichnen dagegen die beiden großen Parkplätze Wilhelminenplatz und Cathrinplatz. Zwei Kontrollerhebungen an Wochenmarkttagen haben ergeben, dass zwar die Belegung der Parkplätze spürbar ansteigt, aber auch an diesen Tagen kein Parkraumdefizit besteht. Dabei wirkt sich an Samstagen positiv aus, dass die meisten Ärzte keine Sprechstunden anbieten, so dass diese Nachfrage entfällt. Auch am Fachmarkzentrum und am Garnkorb (Netto) gibt es Reserven, allerdings auf privatem Grund. Bereits gut ausgelastet ist der (P&R-) Parkplatz am Bahnhof, mit der Angebotserweiterung im SPNV ist allerdings auch mit einer zunehmenden Nachfrage zu rechnen. Zwar verteilt sich die Nachfrage durch die geplanten neuen Haltepunkte grundsätzlich besser, für P&R-Kunden wird jedoch der heutige Bahnhof das Hauptziel bleiben, da nur hier Stellplätze in ausreichender Zahl hergestellt werden können und auch das Fahrtenangebot in Richtung Kiel durch die RE-Verbindungen (ohne Halt an den neuen Haltepunkten) dichter ist.

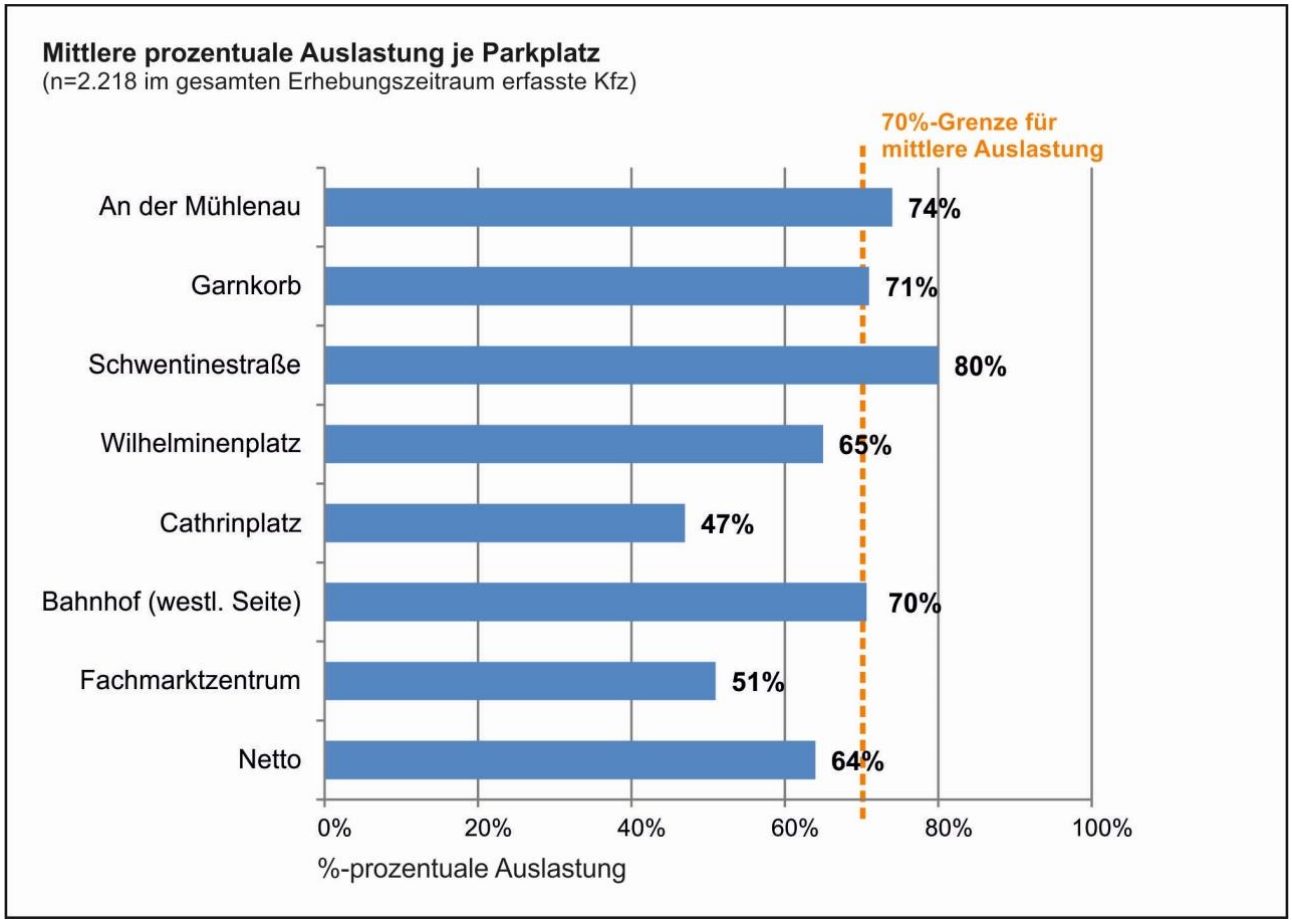


Bild 2-11: Mittlere Auslastung der erhobenen Parkplätze

Die meisten Besuchenden der Innenstadt halten sich weniger als 2 Stunden dort auf (Anteil 73%). Parkdauern von mehr als 4 Stunden betreffen vor allem Beschäftigte und Berufspendler, räum-

liche Schwerpunkte sind hier der Bahnhof und die Parkplätze Schwentinestraße und An der Mühlenau.

Der Hauptanteil der Parkkunden kommt aus Preetz und seinem Umland, immerhin rund 14% aus der Landeshauptstadt Kiel. Damit lässt sich die Parkraumnachfrage gut über verbesserte Angebote im Radverkehr und im ÖPNV beeinflussen.

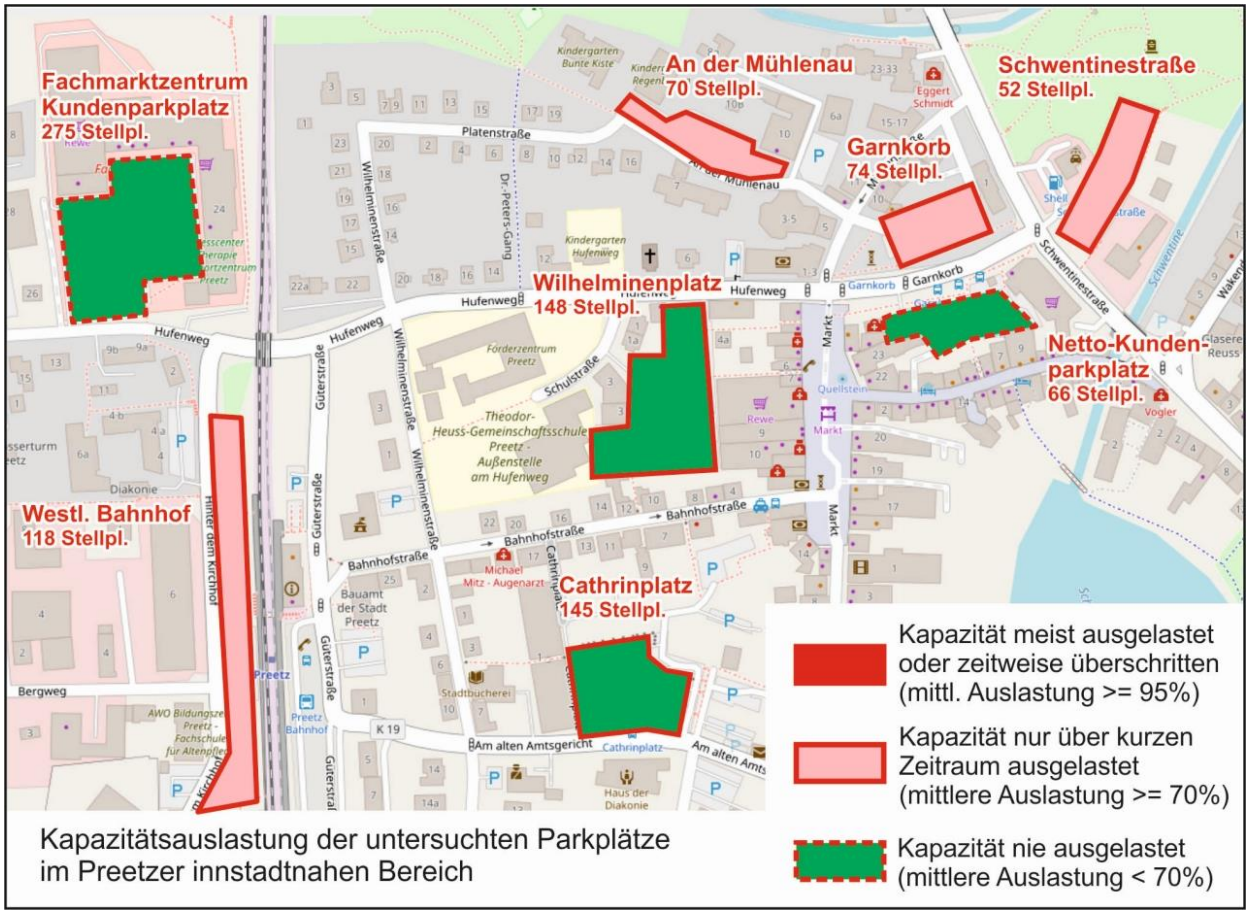


Bild 2-12: Räumliche Übersicht der Parkplatzauslastung (im Erhebungszeitraum)

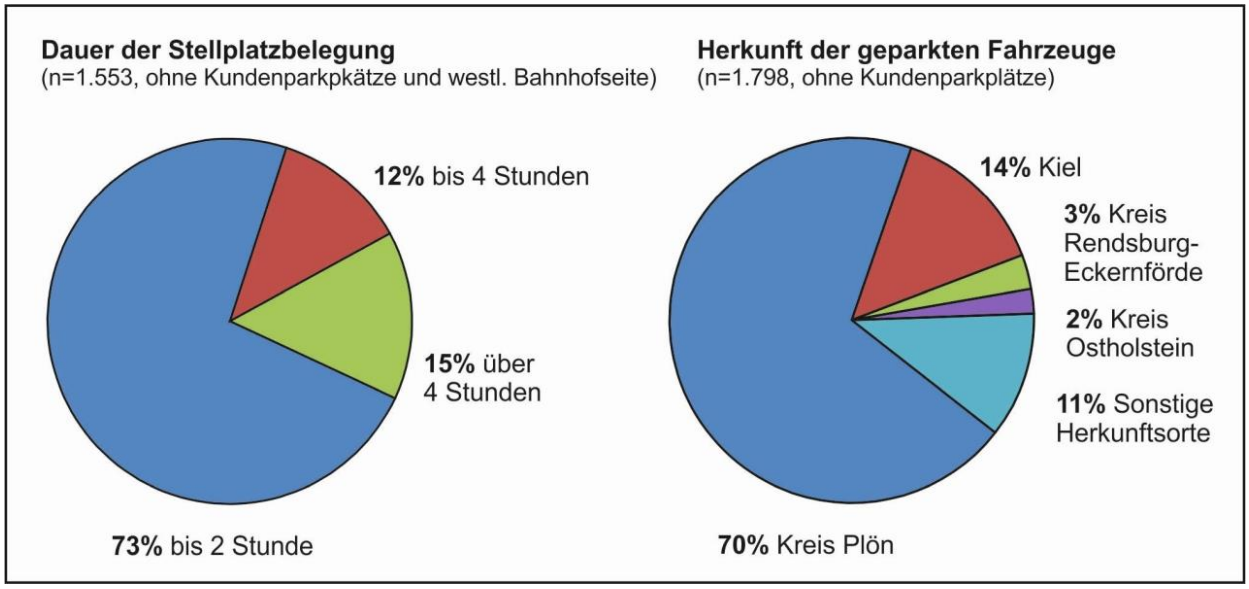


Bild 2-13: Parkdauer und Herkunft der geparkten Fahrzeuge

2.4 Erhebung des Fuß- und Radverkehrs

Aufgrund der großen Bedeutung der Nahmobilität für das Mobilitätskonzept wurden neben dem Kfz-Verkehr auch die Fuß- und Radverkehre an ausgewählten Stellen im Straßennetz aufgenommen. Die Erfassung dieser beiden Verkehrsarten ist komplexer als beim Kfz-Verkehr, da die möglichen Wegeführungen hier deutlich vielfältiger sind und die entsprechenden Verkehrsströme deutlich weniger gebündelt verlaufen.

Radfahrende auf der Fahrbahn (6-18 Uhr)	
Gesamtmenge aller Knotenarme ohne Wechsel auf Seitenraum am Knoten	Anzahl
Z1 - Kieler Str./Pohnsdorfer Str.	25
Z2 - Garnkorb/Schwentinestr.	19
Z3 - Wakendorfer Str./Schwentinestr.	14
Z4 - Hufenweg/Güterstr.	152
Z5 - Kirchenstraße/Am alten Amtsgericht	468
Z6 - Pohnsdorfer Str./Max-Planck-Str.	51
Z7 - Kührener Str./Lindenstr.	105
Z8 - Kührener Str./Ragniter Ring	91
Z9 - Wakendorfer Str./Rethwischer Weg	118
Z10 - Wischkamp/Hohenkamp	249

Bild 2-14: Übersicht der Radfahrenden auf der Fahrbahn an den erhobenen Knoten

Eine wichtige Fragestellung war bei der Erhebung das Verkehrsverhalten, insbesondere das Radfahren auf der Fahrbahn. Dazu wurden Zählungen und Verkehrsbeobachtungen durchgeführt. Derzeit fahren die meisten Radfahrenden noch im Seitenraum, selbst dort wo die Radbenutzungspflicht aufgehoben oder sogar Gehwege angeordnet sind. Auch das Fahren auf Gehwegen in beiden Fahrtrichtungen ist unabhängig von der faktischen Zulässigkeit weit verbreitet, besonders ausgeprägt bei Jugendlichen und älteren Menschen. Eine gewisse Häufung der Fahrbahnnutzung in Hauptverkehrsstraßen ist bei den Straßenzügen Wakendorfer Straße (einseitiger Schutzstreifen), Güterstraße, Hufenweg und Kirchenstraße festzustellen. In diesen Straßen sind aber die Seitenräume auch besonders schmal, so dass hier ein konfliktfreies Radfahren im Seitenraum kaum möglich ist.

Zudem zeigt sich im Straßenverlauf Wischkamp/Hohenkamp die Bedeutung des Radverkehrs im Nebennetz, wo das Aufkommen von 249 Radfahrenden auf der Fahrbahn zwischen 6 und 18 Uhr einem Aufkommen von 679 Kraftfahrzeugen im Vergleichszeitraum gegenübersteht.

Rad- und Fußverkehr auf den Überwegen (6-18 Uhr)		
Gesamtmenge aller erfassten Überwege ohne Querungen außerhalb der Furten	Rad	Fuß
Z1 - Kieler Str./Pohnsdorfer Str.	355	278
Z2 - Garnkorb/Schwentinestr.	634	790
Z3 - Wakendorfer Str./Schwentinestr.	939	718
Z4 - Hufenweg/Güterstr.	62	65
Z5 - Kirchenstraße/Am alten Amtsgericht	147	978
Z6 - Pohnsdorfer Str./Max-Planck-Str.	316	230
Z7 - Kührener Str./Lindenstr.	360	150
Z8 - Kührener Str./Ragniter Ring	252	347
Z9 - Wakendorfer Str./Rethwischer Weg	349	134

Bild 2-15: Übersicht der Fuß- und Radverkehre an den erhobenen Knoten

Bei den Überquerungsstellen an Knotenpunkten ragen die Knoten Garnkorb / Schwentinestraße und Wakendorfer Straße / Schwentinestraße mit rund 1.500 bzw. rund 1.700 querenden Fußgänger*innen und Radfahrenden heraus. Für diese beiden Knotenpunkte wird daher nachfolgend die Aufteilung auf die Furten näher aufgeschlüsselt:

Rad- und Fußverkehr auf den Überwegen (6-18 Uhr)		
Knoten Garnkorb / Schwentinestraße	Rad	Fuß
Furt Schwentinestraße (Nord)	128	325
Furt Stadtseite (West)	371	349
Furt Tankstelle (Ost)	135	116
Rad- und Fußverkehr auf den Überwegen (6-18 Uhr)		
Knoten Wakendorfer Str./ Schwentinestraße	Rad	Fuß
Furt Schwentinestr. (Nordwest)	222	186
Doppelfurt Wakendorfer Str. (Nord)	68	41
Furt Schellhorner Str. (Südost)	649	491

Bild 2-16: Übersicht der Fuß- und Radverkehre an den erhobenen Knoten

Am Knoten Garnkorb/Schwentinestraße zeigt sich eine relativ ausgeglichene Belegung aller Überwege. Am Knoten Wakendorfer Str./Schwentinestraße ist deutlich die südöstliche Furt am höchsten belegt. Hier zeigt sich, dass die Radfahrenden und Fußgänger*innen die dort höheren Freigabezeiten und die Führung nur über eine Furt gegenüber der Doppelfurt im Norden präferieren, zudem ist die Furt die logische Verlängerung der Lange Brückstraße. Zu beachten ist, dass die Radfahrenden von der Wakendorfer Straße aus Norden, die zur südlichen Furt über die Schellhorner Straße wechseln in der Aufstellung nicht als Querende der Doppelfurt gezählt werden, da sie diese nur zum Teil nutzen. Für die Planung ist insbesondere diese Verkehrsbeziehung daher gesondert zu beachten.

Aufgrund der übergeordneten Bedeutung als Schulweg und der besonderen Sensibilität des Straßenraumes wurde für die Kirchenstraße an der Einmündung der Straße Am alten Amtsgericht die Radverkehrsströme erfasst. Die Kirchenstraße weist die intensivste Fahrbahnnutzung beim Radverkehr auf. Auf den Gesamttag (24h) hochgerechnet, kommt der Radverkehr südlich der Einmündung Am alten Amtsgericht auf etwa 20% Anteil am Gesamtverkehr (Summe aus Kfz-Verkehr und Radverkehr), in der nördlichen Kirchenstraße (Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr) sind es sogar 50% Anteil (!). Dies unterstreicht die Bedeutung dieser Verbindung für den Radverkehr. Besonders auffällig ist die starke und konfliktträchtige Nutzung des östlichen Seitenraumes insbesondere von Süden nach Norden, um die vorhandenen LSA am Knoten zu umgehen. Vereinzelt wird dieser auch in Gegenrichtung von Radfahrenden genutzt (vgl. auch Bilde 3-3).

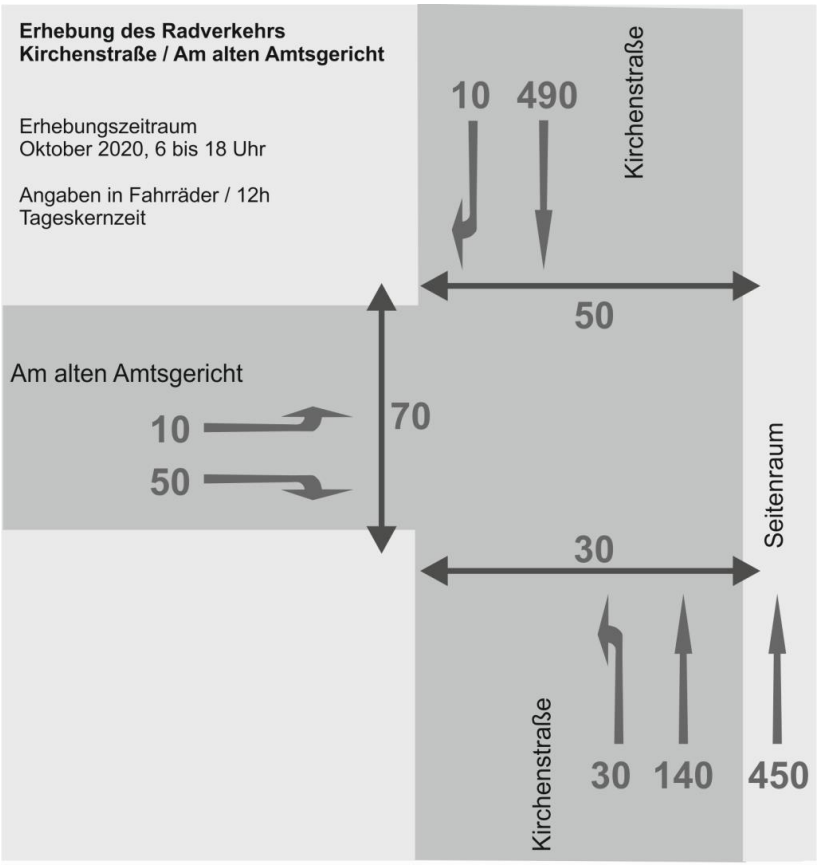


Bild 2-17: Radverkehrsströme am Knoten Kirchenstraße / Am alten Amtsgericht

2.5 Fazit

Mit dem Bau der B76-Stadtumgehung wurde das Preetzer Stadtgebiet zwar deutlich vom Kfz-Verkehr insbesondere dem Durchgangsverkehr Plön – Kiel entlastet, dennoch verbleiben im Stadtzentrum weiterhin Straßenabschnitte mit einer Kfz-Belegung von deutlich über 10.000 Kfz/24h. Zu den starken Zielverkehren in die Innenstadt mit dem regionalen Versorgungseinrichtungen und dem Bahnhof kommen weiterhin Durchgangsverkehre aus dem südwestlichen Umland, die vor allem über die K19 durch das Stadtzentrum führen. Auch über die L49 verlaufen Durchgangsverkehre zwischen dem nordwestlichen Umland und der Landeshauptstadt Kiel sowie der Stadt Schwentinental, die allerdings nicht das Preetzer Stadtzentrum belasten. Insbesondere in den Straßenzügen Garnkorb – Hufenweg und Klosterstraße – Schwentinestraße bedarf es einer systematischen Entlastung vom Kfz-Verkehr, da die Überlagerung mit potenziell starken Fuß- und Radverkehrsströmen hier besonders kritisch und konfliktträchtig ist. Dieses Konfliktpotenzial besteht abgestuft prinzipiell auch für die südliche Wakendorfer Straße, die Schellhorner Straße, die nördliche Kührener Straße, die Pohnsdorfer Straße und die Kieler Straße.

Ein wesentlicher Schlüssel für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs liegt in einer Verlagerung von zentrumsbezogenen Zielverkehren durch die Akzeptanzsteigerung alternativer Verkehrsmittel. Sowohl der Radverkehr als auch der ÖPNV haben in den Jahren vor der Corona-Pandemie bereits an Nachfrage gewonnen. Während der Radverkehr von den Corona-Effekten mit einer weiteren Zunahme profitierte, musste der ÖPNV deutlich Nachfragerückgänge verkraften, die er jetzt beginnt wieder aufzuholen. Die Verkehrserhebungen zeigen gerade beim Radverkehr noch deutliches Steigerungspotenzial, auf den Hauptverbindungen ins Stadtzentrum und insbesondere auf den Hauptschulwegen konnten aber bereits bemerkenswerte Radverkehrsmengen erfasst werden.

Der hohe Anteil des Kfz-Verkehrs ist letztlich aber auch auf die sehr guten Parkmöglichkeiten im Stadtzentrum und an weiteren wichtigen Verkehrszielen zurückzuführen. Die Parkraumerhebung hat ergeben, dass an normalen Werktagen noch Kapazitätsreserven bestehen. Dies eröffnet Spielräume für eine Aufhebung von Parkplätzen insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie für städtebauliche Aufwertungen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass mit einer nachhaltigen Mobilität die Parkraumnachfrage ohnehin sinken sollte.

3 Bestandsanalyse

3.1 Verfahrensweise

Die Bestandsanalyse erfasst den Bestand an Verkehrsinfrastruktur, Mobilitätsangeboten und flankierenden Aktivitäten und beleuchtet das Verkehrssystem unter verschiedenen Aspekten. Sie mündet in einer zusammenfassenden Standortbestimmung mit Ableitung von übergeordneten Handlungsbedarfen. Neben den einzelnen Komponenten des Verkehrssystem werden auch integrative Zusammenhänge und Querschnittsthemen behandelt und die Klimaverträglichkeit in einer CO2-Bilanz dargestellt.

- **Gesamtverkehrliche Zusammenhänge und Querschnittsthemen:**
  - Vernetzung der Verkehrsträger / Multimodalität
  - Verkehrssicherheit
  - Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Verträglichkeiten
  - Barrierefreiheit

- **Verkehrssystemkomponenten:**
  - Fußverkehr
  - Radverkehr
  - ÖPNV
  - Fließender Kfz-Verkehr
  - Ruhender Verkehr / Parken

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

Die Bewertung der Ausgangssituation basiert neben den Ergebnissen der Verkehrserhebungen (vgl. Kapitel 2) auf einer umfassenden Bestandsaufnahme mit unterschiedlichen Verfahren. Diese umfassen insbesondere

- eine intensive **Ortsaufnahme** (Begehungen und Befahrungen),
- **Videoerfassungen** ausgewählter Abschnitte des Straßennetzes,
- eine ausführliche **Fotodokumentation** von Qualitäten und Defiziten,
- den Abgleich mit der Straßenverkehrsordnung und verkehrlichen **Regelwerken,**
- die Einbeziehung von **Experten** (Arbeitsgruppe) sowie
- die Auswertung von **Beiträgen** aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit

3.2 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist eine der übergeordneten Zielsetzungen für jedes Verkehrssystem und für jedes Verkehrskonzept. Daher ist eine Auswertung der Unfallhäufigkeiten und der Unfallursachen von besonderer Relevanz. Die Daten zur Unfallanalyse wurden von der zuständigen Polizeidirektion Kiel zur Verfügung gestellt.

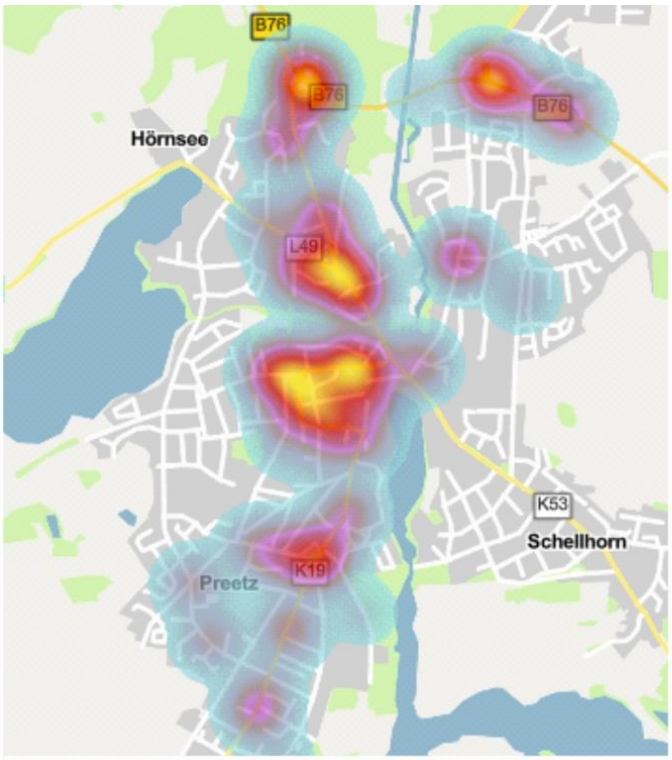
Mit 230 polizeilich erfassten Unfällen in einem 3-Jahres-Zeitraum (2017-2019) ist Preetz die Kommune mit der höchsten Unfallhäufung im Kreis Plön, in Relation zur Bevölkerungszahl liegt sie in etwa gleichauf mit Plön, Schwentinental und Heikendorf. Die Unfallzahlen sind seit 2017 stabil und seit 2020 sogar leicht rückläufig. Insbesondere die Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger:innen sind zurückgegangen. Bei jedem dritten Unfall war ein Radfahrender beteiligt. Dies zeigt gerade beim Radverkehr einen ausgeprägten Handlungsbedarf in Bezug auf Unfallprävention und Information.

Trotz der hohen Gesamtzahl von Unfällen im Stadtgebiet, gibt es in Preetz keinen ausgeprägten punktuellen Unfallschwerpunkt (per Definition mindestens 6 Unfälle im 3-Jahres-Zeitraum), sondern eine weiträumige Verteilung allerdings mit Schwerpunkt entlang der Hauptverkehrsstraßen. Neben den B76-Anschlussstellen Kieler Straße und Wakendorfer Straße sind die Straßenzüge Kieler Straße – Klosterstraße, Garnkorb – Hufenweg und Ihlsol – Castöhlenweg (Schule!) unfallauffällig.

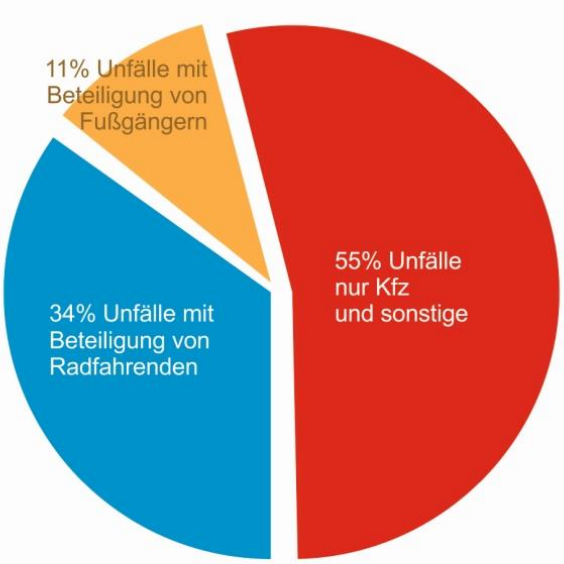
Sowohl im Preetzer Stadtgebiet als auch im übrigen Kreisgebiet ist die Missachtung der Vorfahrt die mit Abstand häufigste Unfallursache. Weiter bedeutsam sind Fehler beim Abbiegen und zu geringer Sicherheitsabstand sowie Fehler beim Fahrzeugführenden, die keinen StVO-Rechtsverstoß darstellen (z.B. Unaufmerksamkeit, Ablenkung etc.). Überhöhte Geschwindigkeit innerorts zählt nicht zu auffälligen Unfallursachen.

Bei den Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden steigen die Unfallzahlen seit 2019, auch beeinflusst durch eine häufigere Nutzung des Fahrrades während der Corona-Pandemie und eine zunehmende Verbreitung von Pedelecs / E-Bikes. Allein in den beiden letzten Jahren haben die Radfahrunfälle mit Beteiligung von Pedelecs / E-Bikes um über 40% zugenommen(!). Ebenfalls bemerkenswert ist, dass bei den Pedelec-Unfällen der Anteil der Altersgruppe 65-75 Jahre mit über 30% besonders hoch ist.

Unfälle mit Radfahrenden haben die Besonderheit, dass sie in der Regel mit Personenschäden verbunden sind (bei über 90% der Unfälle). Mit über 30% Anteil auffällig hoch sind Radfahrunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender. Dazu gehören insbesondere Stürze durch falsches Fahrverhalten und/oder durch Alkohol- und Drogeneinfluss. Bei den Unfallursachen mit Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender stehen bei den Radfahrenden als Unfallverursachende nicht angepasste Geschwindigkeit (betrifft vor allem Unfälle mit Fußgänger:innen), Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot und Missachtung der Vorfahrt an den vordersten Stellen. Bei den Kfz-Nutzenden als Hauptunfallverursachende sind es vor allem die Missachtung der Vorfahrt oder Fehler beim Abbiegen. Möglicherweise trägt auch eine fehlende Führungstransparenz zu Vorfahrts- und Abbiegeunfällen bei.



Räumliche Überlagerung von Unfällen 2014-2019



Unfallbeteiligte 2017 - 2019

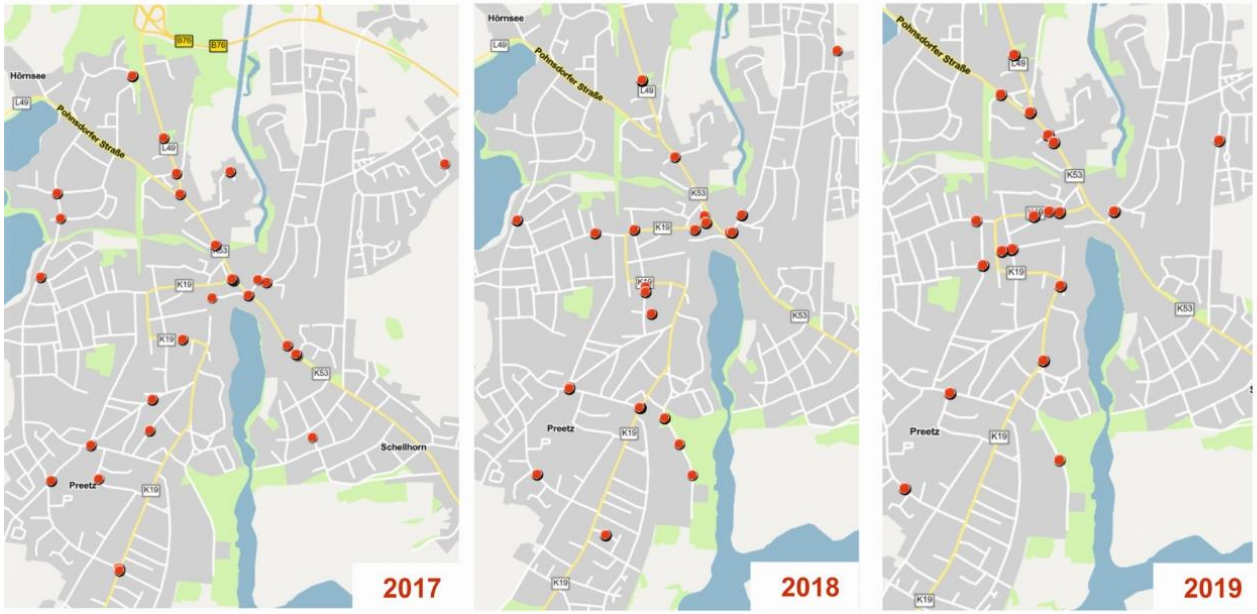


Bild 3-1: Ergebnisse der Unfallanalyse

3.3 Fußverkehr

Von den Wegedistanzen und den Möglichkeiten der Wegeführungen bestehen in Preetz gute Voraussetzungen für einen starken Fußverkehr hinsichtlich des Anteils bei der Verkehrsmittelwahl. Verschiedene Wege abseits der Straßen teilweise durch attraktive Naturräume und eine zeitgemäße Fußwegweisung bieten hierfür grundsätzlich gute Rahmenbedingungen.

Verbreitete Defizite finden sich dagegen im gesamten Straßennetz. Sanierungsbedarfe und eine auffällige Belagsvielfalt mindern nicht nur die Gehqualität, sondern auch das gestalterische Ambiente für den Fußverkehr. Auch Barrierefreiheit ist bisher nur punktuell realisiert und bedarf erheblicher Anstrengungen zum Erreichen eines barrierefreien Verkehrssystems.

Besonders im inneren Stadtgebiet bieten viele Straßen mit schmalen und sanierungsbedürftigen Seitenräumen, die teilweise sogar noch vom Radverkehr mitgenutzt werden dürfen, keine guten Bedingungen für den Fußverkehr. Auch historische Beläge, vor allem Kopfsteinpflaster, sind oft nicht mit einer angemessenen Qualität für den Fußverkehr vereinbar.

Besonders kritisch auch im Hinblick auf die weiter zunehmende Zahl älterer Menschen sind die Überquerungsmöglichkeiten im übergeordneten Straßennetz zu sehen. Zum einen gibt es zu wenige fuß- und radverkehrsfreundliche Knotengestaltungen, zum anderen fehlen aber auch gut nutzbare Überquerungsstellen, die gerade für den umwegempfindlichen Fußverehr die Wege verkürzen und zusätzliche Sicherheit bieten können.

Qualitäten

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

Defizite / Konflikte

- ❖ Umfassender **Sanierungsbedarf** bei Gehwegen
- ❖ Ausgeprägte **Belagsvielfalt**
- ❖ Wenig **Aufenthaltsqualitäten** an wichtigen städtischen Bezugspunkten und Plätzen
- ❖ Fußwege vielfach zu schmal und durch **Nutzungsüberlagerung** konfliktträchtig
- ❖ Keine umfassende **Barrierefreiheit** der Fußverkehrsanlagen
- ❖ Verbreitet unzureichende Berücksichtigung des Fußverkehrs an **Knotenpunkten**
- ❖ Potentiale in der **Führung** auf attraktiven Wegebeziehungen noch nicht ausgeschöpft

Bild 3-2: Eindrücke Fußverkehr (Auswahl)

3.4 Radverkehr

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und durch die Corona-Pandemie noch einmal einen Nachfrageschub erhalten. Besonders intensiv sind die vielen Schüler:innen in der Stadt mit dem Fahrrad unterwegs, so dass dieser Nutzendengruppe eine besondere Aufmerksamkeit gebührt. Nicht nur für die Klimaziele, sondern auch für die Verkehrswende ist der Radverkehr die wichtigste Säule im Mobilitätskonzept, da die Radnutzung in allen Bevölkerungsgruppen noch große Zuwachspotenziale aufweist, zudem auch die Entfernungen in der Stadt besonderes radverkehrsaffin sind. Mit einigen guten Ansätzen hat die Stadt Preetz erste Zeichen für die Radverkehrsförderung gesetzt, so durch die Etablierung der Sprottenflotte der KielRegion und den Bau neuer Abstellanlagen.

Dem hohen Verkehrspotenzial und den guten Ansätzen stehen aber diverse, teilweise auch gravierende Defizite gegenüber. Die Gesamtsituation erzeugt insgesamt erheblichen Handlungsbedarf für den Radverkehr. Neben den steigenden Konfliktpotenzialen bei der gemeinsamen Nutzung (zu) schmaler Gehwege mit dem Fußverkehr gibt es vor allem starke Brüche bei den Radführungen und ausgeprägte Konfliktpotenziale mit dem Kfz-Verkehr. Auch grundsätzlich gut gemeinte Ansätze wie der Schutzstreifen in der südlichen Wakendorfer Straße bieten letztlich keine ausreichenden Sicherheits- und Qualitätsverbesserungen.

Die aufgrund der verkehrlichen und straßenräumlichen Rahmenbedingungen vielfach unumgängliche Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr ist derzeit noch wenig attraktiv und mit einem subjektiven Unsicherheitsgefühl verbunden. Hinzu kommt, dass die Knoten in den Hauptverkehrsstraßen vorwiegend an den Anforderungen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet sind und keine ausreichenden Qualitäten für den Radverkehr bieten. Dies gilt insbesondere für die Landesstraße und die beiden Kreisstraßen. Außerdem fehlen Führungswechsel an den Stadteingängen im Übergang zwischen den Außerorts-Zweirichtungsradwegen und der anzustrebenden richtungstreuen Radführung im Stadtgebiet. Die verkehrsrechtlichen Spielräume und die in den letzten Jahren entstandenen Planungsinstrumente werden in Preetz noch nicht ausgeschöpft. Insbesondere bei Markierungslösungen und der Ausweisung von Fahrradstraßen besteht noch deutliches Potenzial.

Auch beim Fahrradparken und bei der Radwegweisung gibt es gute Ansätze, die aber eines weiteren Ausbaus und einer Optimierung bedürfen. Angesichts steigender Preise für Fahrräder fehlt es vor allem an überdachten und gesicherten Abstellmöglichkeiten an wichtigen Verkehrszielen, aber auch beim Einzelhandel und bei Unternehmen. Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr findet derzeit kaum statt, so dass der Radverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung noch (zu) wenig präsent ist. Dies betrifft auch Informationen und Aufklärung zum richtigen Verhalten der Radfahrenden im Verkehrsraum.

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
- ✓ **Regionale Radwegebeziehungen** durch Radwege oder Wirtschaftswege auf vertrebarem Niveau
- ✓ Stationsausbau für die **Sprottenflotte** und Planungen für eine **Mobilitätsstation** am Bahnhof
- ✓ Bei neueren **Abstellanlagen** Rahmenbügel als Standard
- ✓ Vorhandene Radwegweisung, aber weitgehend ohne städtische Ziele

Defizite / Konflikte

- ❖ Kein **strukturiertes Radnetz**
- ❖ Insgesamt ausgeprägte **Konfliktpotenziale** mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr
- ❖ Brüche / Wechsel bei den **Radverkehrsführungen** mit teils geringen Sicherheits- und Komfortstandards
- ❖ Verbreitet **gegenläufige Radführung** auf freigegebenen Gehwegen
- ❖ Diverse radverkehrsunfreundliche **Knotengestaltungen** mit Unfallrisiken
- ❖ Vielfach unzureichend gestaltete **Führungswechsel**
- ❖ Verbreitet schlechte oder sanierungsbedürftige **Beläge** auf Radrouten
- ❖ Noch kein systematischer Einsatz „moderner“ **Planungsinstrumente** (Fahrradstraßen, ARAS...)
- ❖ Noch kein schlüssiges Gesamtkonzept für das **Fahrradparken** (Standorte, Kapazitäten, Ausstattung)
- ❖ Wenig **Komfortausstattungen** (z.B. Überdachung, Boxen, Beleuchtung) und Serviceangebote beim Fahrradparken

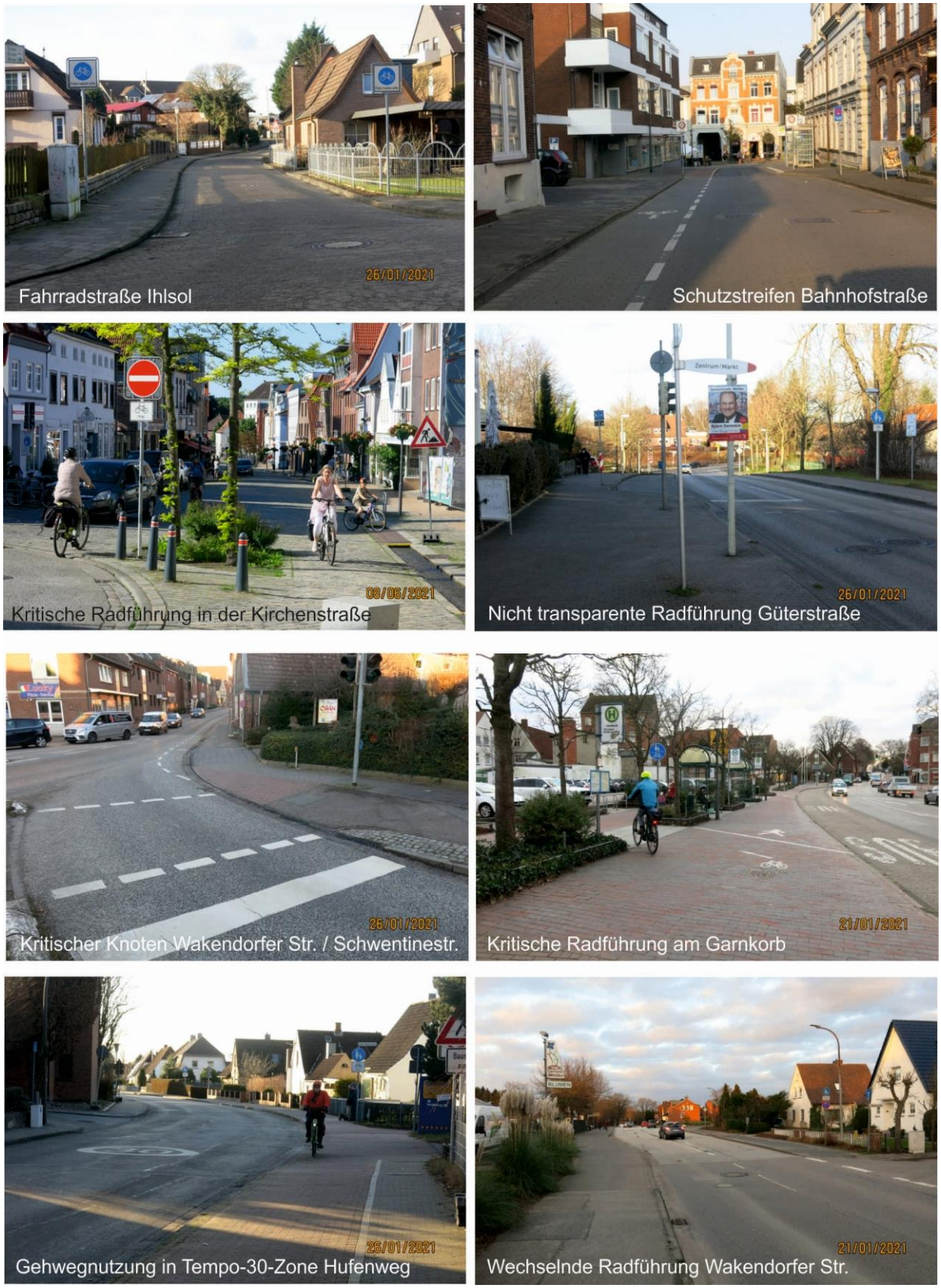


Bild 3-3: Eindrücke zum Radverkehr (Auswahl)

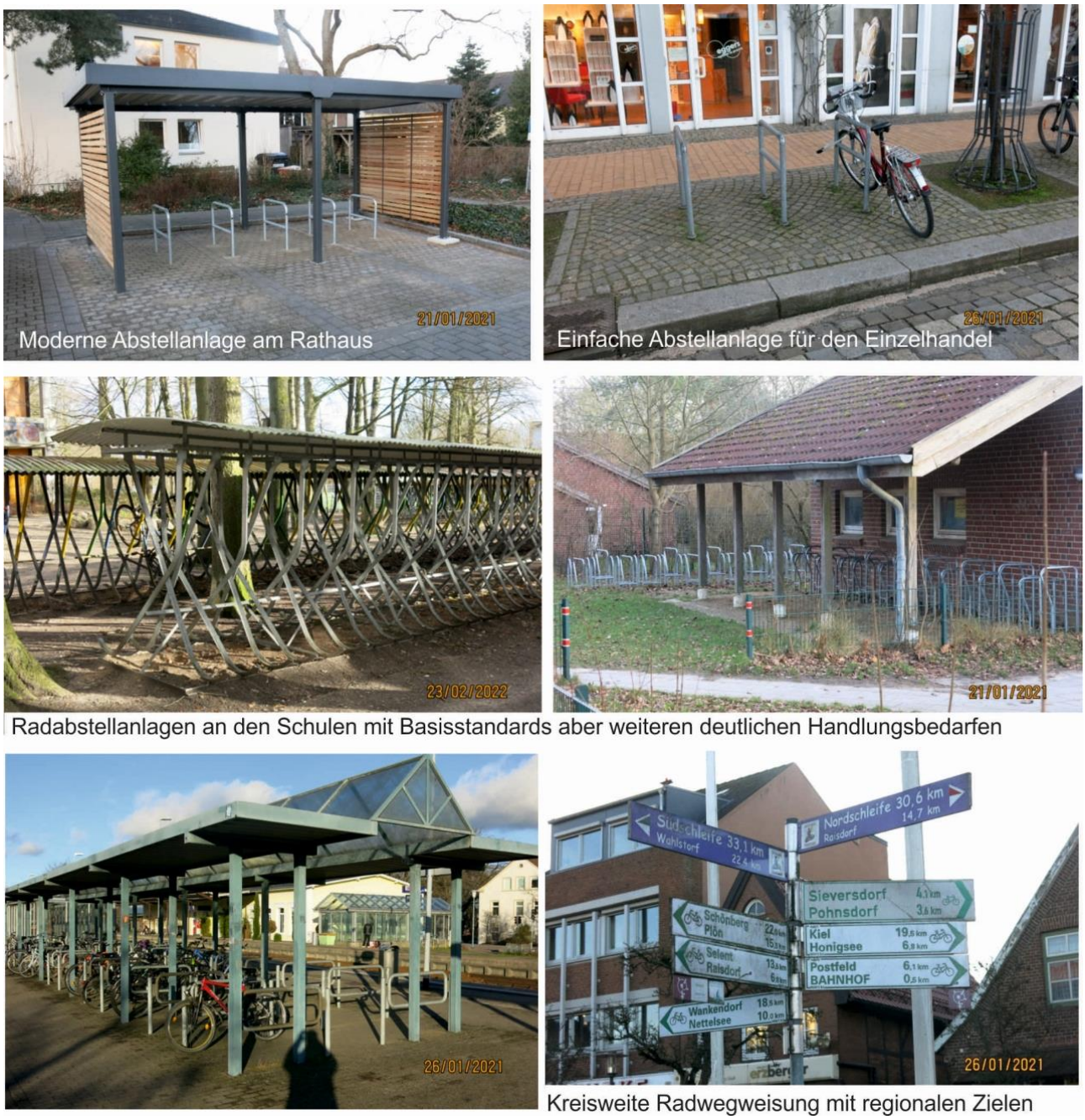


Bild 3-4: Eindrücke zum Fahrradparken und zur Radwegweisung (Auswahl)

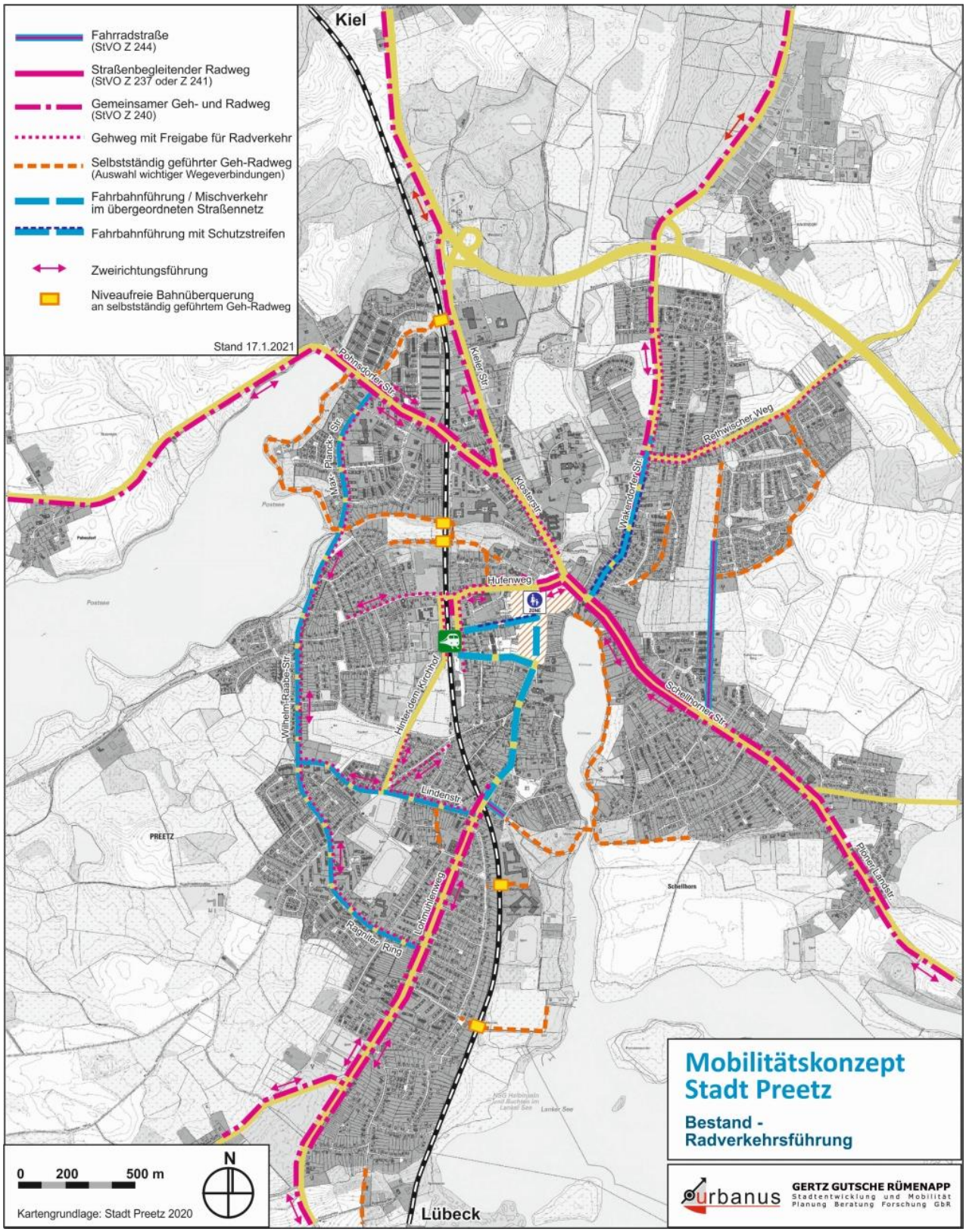


Bild 3-5: Bestand der Radverkehrsführungen (Stand 2021) (im Original Anlage 1)

3.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV in der Kombination von Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Stadtverkehr und Regionalverkehr befindet sich in Preetz bereits auf einem auch im Städtevergleich relativ hohen Niveau. Insbesondere die halbstündliche Bahnanbindung Richtung Kiel und Lübeck, ein eigenständiger Stadtverkehr mit 3 Linien und einem dichten, teilweise bereits barrierefreien Haltestellennetz sowie das in den letzten Jahren aufgebaute bedarfsorientierte ALFA-Angebot für den Stadt-Umland-ÖPNV sind eine Standortqualität für Preetz als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Mit der Umsetzung des Landesweiten Nahverkehrsplans wird es weitere Aufwertungen für den SPNV geben, die zusätzliche Nachfrage- und Verlagerungspotenziale zugunsten des ÖPNV erzeugen. Auch bei den Fahrzeugen ist eine positive Entwicklung zu erwarten, so befinden sich erste Elektrobusse im Stadt- und Regionalverkehr im Einsatz.

Optimierungsbedarf gibt es vor allem beim Stadtverkehr, denn unter Berücksichtigung des künftigen SPNV-Angebotes wäre hier eine Anpassung der Fahrtenfrequenz angebracht („zu jedem Zug ein Bus“). Dies würde auch eine Ausweitung des Fahrplans in die Abendstunden und am Wochenende bedeuten und könnte mit einer verbesserten Erschließung für die Neubaugebiete Haimkrogkoppel und Moorredder kombiniert werden. Auch den, strategisch bedeutsamen regionalen Achsen Richtung Schwentinental und Schönberg besteht Aufwertungsbedarf. Weitere Attraktivitätssteigerungen könnten durch eine LSA-Beeinflussung durch die Stadt- und Regionalbusse und ein deutlich auffälligeres ÖPNV-Marketing erreicht werden. Der ÖPNV ist trotz seiner guten Qualität in der Öffentlichkeit deutlich zu wenig präsent.

Schließlich sind auch Potenziale in der Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr und damit einem starken Mobilitätsverbund sowie einer ÖPNV-Verknüpfung mit multimodalen Mobilitätsangeboten noch nicht ausgeschöpft.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Betriebszeit		Fahrtenangebot / Fahrplantakt								
		Beginn (Mo-Fr)	Ende (Mo-Fr)	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	03:52	01:58	30"	30"	30"	30"	30"	30"	30"	30"	30"
119	Plön - **Preetz** - Rastorfer Kreuz - Mönkeberg - Laboe	07:25	16:05	2x	-	3x	1x	-	-	-	-	-
220	(Plön-) **Preetz** - Rastorfer Kreuz - Schlesen - Schönberg	06:05	18:51	10x	7x	7x	7x	-	3x	-	-	-
221	Salzau - Fargau - Rastorf - **Preetz** und zurück	06:50	14:45	4x	1x	4x	-	-	-	-	-	-
303	**Preetz** - Raisdorf, Rathaus - Bahnhof - Ebbenthorpstr.	06:13	21:43	60"	60"	60"	60"	3x	120"	2x	120"	1x
320	Plön - Trent - Lepahn - **Preetz** (-Schönberg)	06:20	18:21	6x	4x	8x	5x	-	3x	-	-	-
328	**Preetz** - Kühren - Wielen - Trent - Marienwarder u. zurück	06:45	14:52	4x	1x	4x	-	-	-	-	-	-
330	**Preetz** - Schellhorn - Sophienhof - Plön	06:04	19:41	60"	60"	60"	60"	-	120"	-	120"	-
341	**Stadtverkehr Preetz** ZOB - Kührener Straße - Kiebitzweg	05:56	19:13	30"	30"	30"	30"	-	30" 1)	-	-	-
342	**Stadtverkehr Preetz** ZOB - Glindskoppel - ZOB - Bahnhofstr.	05:56	19:28	60"	60"	60"	60"	-	60" 1)	-	-	-
343	**Stadtverkehr Preetz** ZOB - Wakendorf - Schwebstöcken - ZOB	06:05	18:23	60"	60"	60"	60"	-	60" 1)	-	-	-
416	**Preetz** - Honigsee - Kirchbarkau - Postfeld - **Preetz**	06:28	19:10	6x	3x	5x	4x	-	-	-	-	-
425	Warnau - Nettelsee - Löptin - **Preetz** und zurück	07:09	13:40	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*

Bild 3-6: ÖPNV-Verkehrsanagebot in Preetz und Umland (Stand Fahrplan 2020/21)

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

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** / ÖPNV-Bevorrechtigung
- ❖ Deutlicher Nachholbedarf bei der **Fahrgastinformationen**
- ❖ Keine professionelles **Marketing** für den Stadtverkehr

Bild 3-7: Eindrücke zum ÖPNV in Preetz (Auswahl)

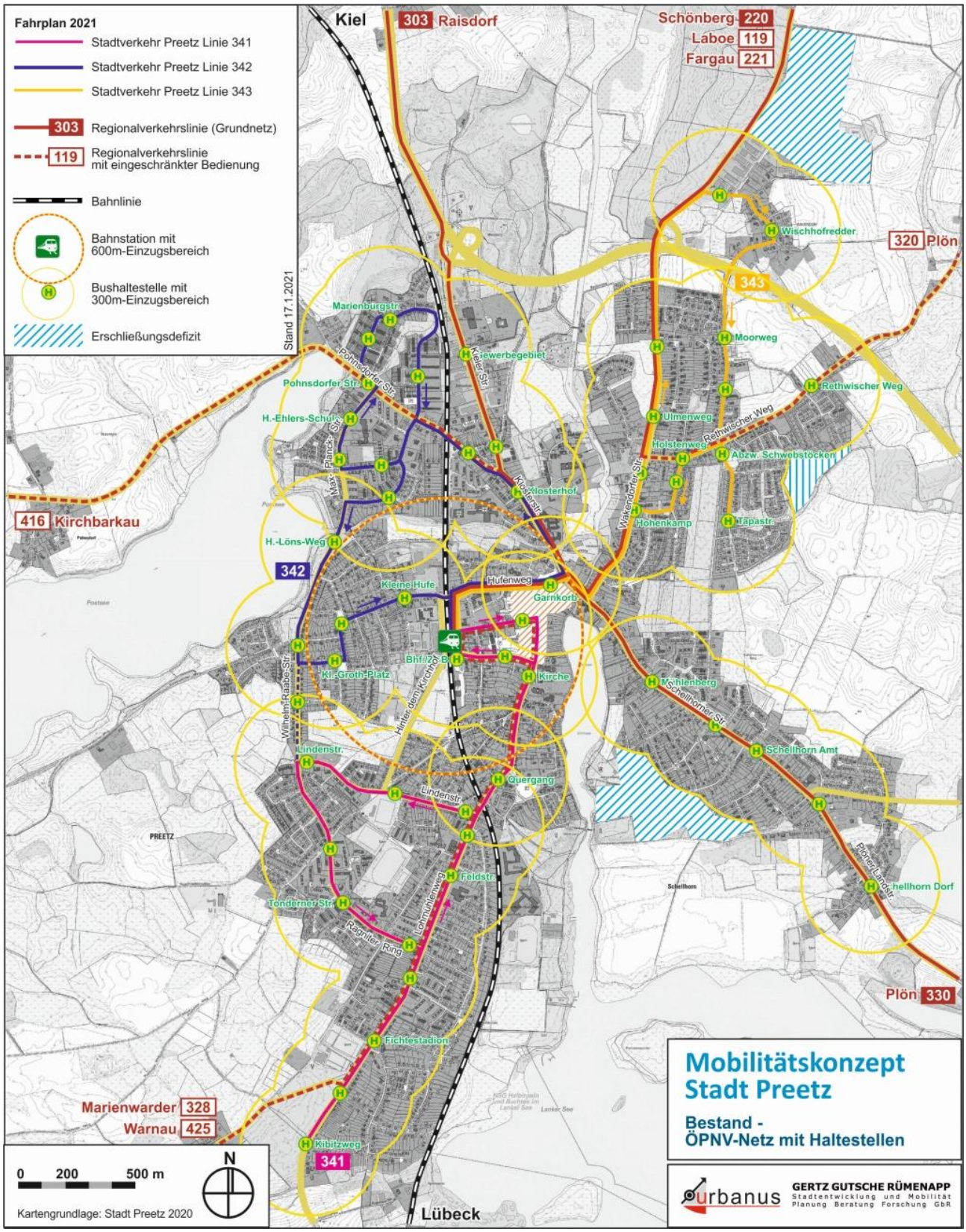


Bild 3-8: ÖPNV-Netz mit Haltestellen und Erschließungswirkung (Stand 2021) (im Original Anlage 2)

3.6 Fließender Kfz-Verkehr

Aufgrund der Funktion der Stadt Preetz als Versorgungs- und Wirtschaftsstandort ist auch für den Kfz-Verkehr und insbesondere Liefer- und Wirtschaftsverkehre ein angemessene Verkehrsqualität bereitzustellen. Auch wenn im Preetzer Umland ebenfalls eine weitere Verkehrsverlagerung auf ÖPNV und Radverkehr verfolgt wird, ist perspektivisch ein höherer Kfz-Anteil als im Stadtgebiet realistisch. Mit der Verlagerung auf den ÖPNV, den Radverkehr und ggf. weitere Mobilitätsformen wird sich eine Entlastung des Straßennetzes ergeben, von der auch die verbleibenden Kfz-Verkehre profitieren bzw. wodurch Spielräume für Maßnahmen erst entstehen.

Derzeit gibt es zwar auf der Landesstraße und den beiden Kreisstraßen sowie der Wakendorfer Straße hohe Kfz-Belegungen, die zu den Hauptverkehrszeiten auch zu Stauerscheinungen führen, allerdings beschränken sich damit einhergehende Einschränkungen der Kfz-Verkehrsqualität auf nur kurze Zeiträume. Solche Einschränkungen bestehen auch in anderen vergleichbaren Städten und sind unter anderem mit der zentralörtlichen Funktion verbunden. Eine Erhöhung verkehrlicher Leistungsfähigkeiten ist daraus nicht geboten, insbesondere da durch die B76-Umgehung erhebliche Durchgangsverkehre aus dem Stadtgebiet verlagert wurden und die Kfz-Menge dadurch bereits deutlich verringert hat. Zudem wurden die Verkehrsräume im Stadtgebiet über Jahrzehnte zugunsten des Kfz-Verkehrs geplant.

Defizite bestehen vor allem im Zustand vieler Straßen und dem damit verbundenen Instandhaltungs- und Sanierungsbedarf. An den neuralgischen Knoten wird außerdem Umgestaltungsbedarf auch zugunsten des Fuß- und Radverkehrs gesehen, der aber auch mit einer Überprüfung und Optimierung der Kfz-Verkehrsabläufe einhergehen kann. Dabei kann eventuell auch der Einsatz von Kreisverkehren förderlich sein.

Qualitäten

- ✓ Deutliche Entlastung des städtischen Straßennetzes und **Reduzierung des Durchgangsverkehrs** durch die B76-Ortsumfahrung
- ✓ Westliche „**Tangente**“ entlastet den Innenstadtbereich
- ✓ Insgesamt **ausreichend leistungsfähiges Straßennetz** mit überschaubarer Struktur

Defizite / Konflikte

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

Bild 3-9: Eindrücke vom Straßenverkehr (Auswahl)

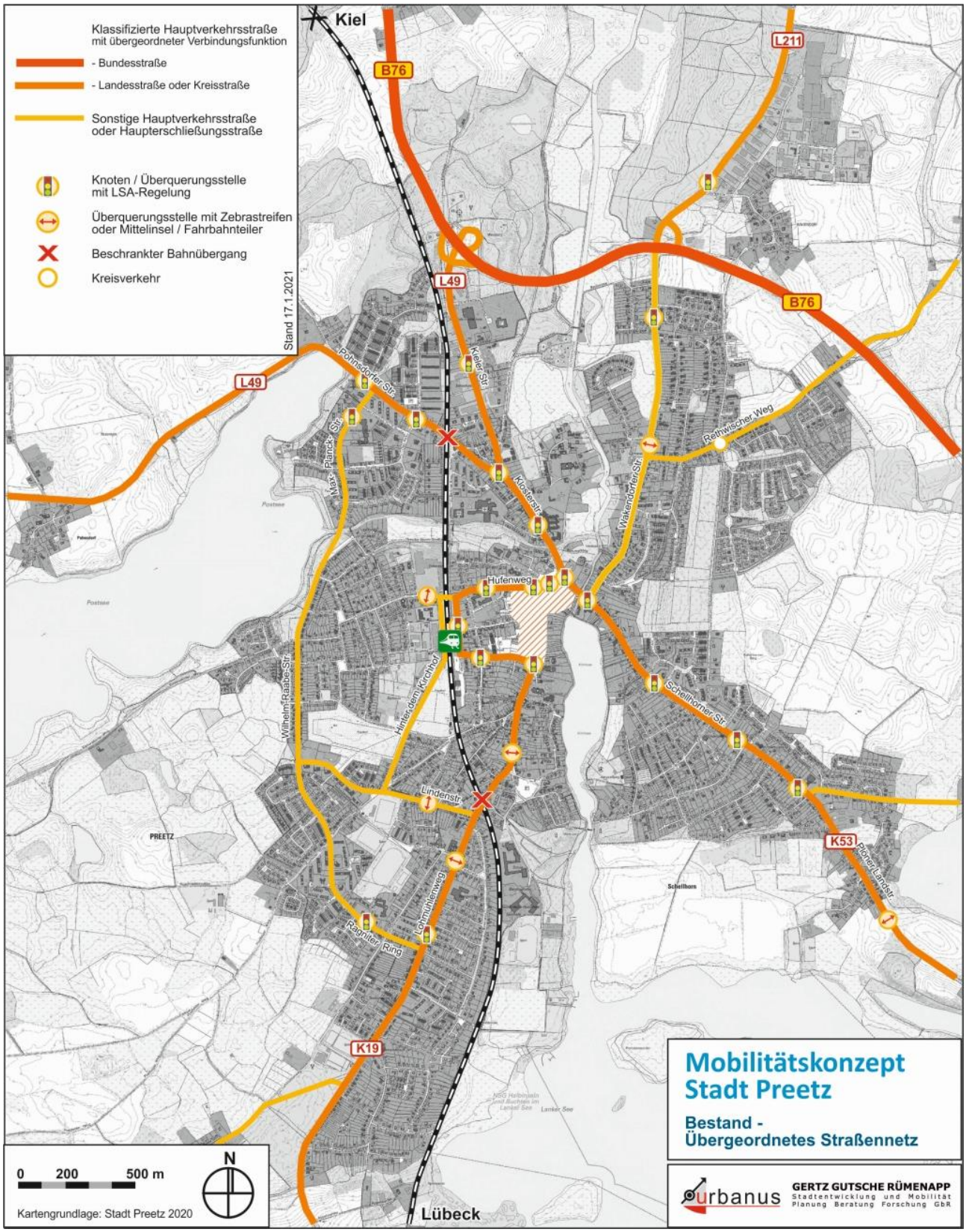


Bild 3-10: Übergeordnetes Straßennetz (Stand 2021) (im Original Anlage 3)

3.7 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Stadtzentrum Preetz ist mit ausreichend Parkplätzen in guter Entfernung zum zentralen Einkaufsbereich und weiteren wichtigen Verkehrszielen versorgt. Mit dem Verzicht auf Parkgebühren und einer moderaten Begrenzung der Parkdauer ist das Parken in Preetz attraktiv. Durch den Verzicht auf Parkgebühren fehlt allerdings auch ein Instrument, zusätzliche Anreize zur Nutzung des Radverkehrs und des ÖPNV zu setzen. Die Erfahrungen aus anderen Kleinstädten zeigen, dass eine Erhöhung der Parkraumkapazität in Preetz die Auslastung eher verringern würde und daher nicht sinnvoll ist. Kurzzeitige Spitzenbelegungen beispielsweise an Wochenmarkttagen sind dabei in Kauf zu nehmen. Auch im übrigen Stadtgebiet gibt es lediglich kleinräumige Kapazitätsengpässe (z.B. Klinik, Wohngebiet Glindskoppel).

Der mit einer Verlagerung von Kfz-Verkehren einhergehende Rückgang der Parkraumnachfrage sollte genutzt werden, um Parkierungsmöglichkeiten in sensiblen Straßen und Bereichen abzubauen und zugunsten anderer Nutzungen zu gestalten. Dazu gehören insbesondere die Bahnhofs- und Kirchenstraße sowie der Bereich Garnkorb / Mühlenstraße. Das derzeitige Parkleitsystem ist wenig transparent und sollte daher als stationäres Leitsystem neu gestaltet werden. Eventuell reicht auch eine Zielwegweisung im Nahbereich der größeren Parkplätze.

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 Parkierungsanlagen** in Bezug auf den zentralen Einkaufsbereich/Fußgängerzone
- ✓ Nutzerfreundliche **Parkraumbewirtschaftung** ohne Parkgebühren und mit räumlich differenzierter Parkdauerbegrenzung

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 des Gebührenverzichtes
- ❖ Unübersichtliches / ungeeignetes **Parkleitsystem**

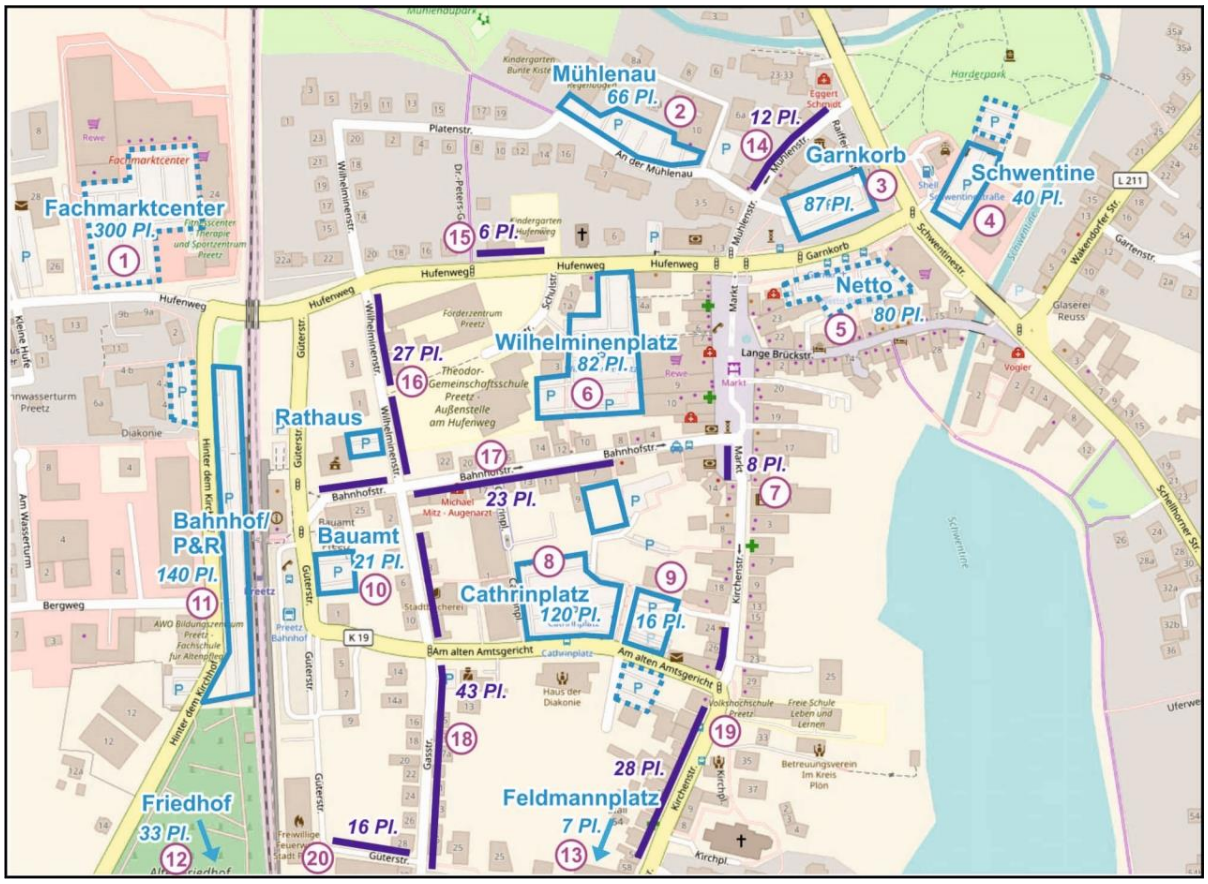


Bild 3-11: Übersicht der Parkplätze im Stadtzentrum mit Kapazitäten

Bild 3-12: Eindrücke zum ruhenden Verkehr (Auswahl)

3.8 Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Verträglichkeiten

Die Stadt Preetz hat weite Teile der Wohnquartiere außerhalb der Hauptverkehrsstraßen bereits als Tempo-30-Zonen oder vereinzelt als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Damit entsteht eine hohe Wohnumfeldqualität. Stichprobenartige Verkehrsbeobachtungen und Geschwindigkeitsmessungen beispielsweise im Wischkamp haben ergeben, dass tagsüber die Geschwindigkeiten kaum signifikant überschritten werden und überhöhte Geschwindigkeiten sich vorwiegend auf die verkehrlichen Randzeiten beschränken. Subjektiv werden Geschwindigkeitsniveaus aber häufig höher eingeschätzt. Für eine Verstetigung der Verkehrsberuhigung werden aber derzeit noch zu wenige flankierende, gestalterische und bauliche, Instrumente eingesetzt.

Deutliche Defizite bestehen noch bei den Hauptverkehrsstraßen, deren Gestaltung sich über viele Jahre nicht verändert hat. Dadurch gibt es erhebliche straßenräumliche Unverträglichkeiten in Bezug auf Flächen für den Fußverkehr sowie im Hinblick auf Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität. Verkehrsberuhigende Maßnahmen würden hier im Übrigen auch dem Radverkehr zugute kommen. Weitgehend ausgeschöpft ist die verkehrsrechtlich zulässige Anordnung von 30 km/h an Schulen und Altenheimen, wobei dies nur kurze Straßenabschnitte umfasst.

Ein kontroverser Punkt ist die Straßenraumgestaltung im historischen Ambiente. So führt die Gestaltung mit Kopfsteinpflaster wie beispielsweise in der Löptiner Straße zu deutlichen Konflikten mit einer komfortablen und barrierefreien Führung des Fuß- und Radverkehrs, halten aber gleichzeitig Durchgangsverkehre von Nicht-Anliegern aus dem Gebiet heraus. Hier sind alternative Gestaltungsformen und Prioritätensetzungen zu diskutieren.

Qualitäten

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

Defizite / Konflikte

- ❖ **Geschwindigkeitsübertretungen** insbesondere in den Tagesrandzeiten (Eindrücke aus Verkehrsbeobachtungen und aus der Online-Befragung)
- ❖ **Kaum städtebauliche Qualitäten** insbesondere im übergeordneten Straßennetz durch starke Kfz-Orientierung
- ❖ **Verkehrsberuhigende** Maßnahmen teilweise wenig prägnant („nur“ 30 km/h-Schilder), wenig gestalterische Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung

Bild 3-13: Eindrücke zu straßenräumlichen Qualitäten (Auswahl)

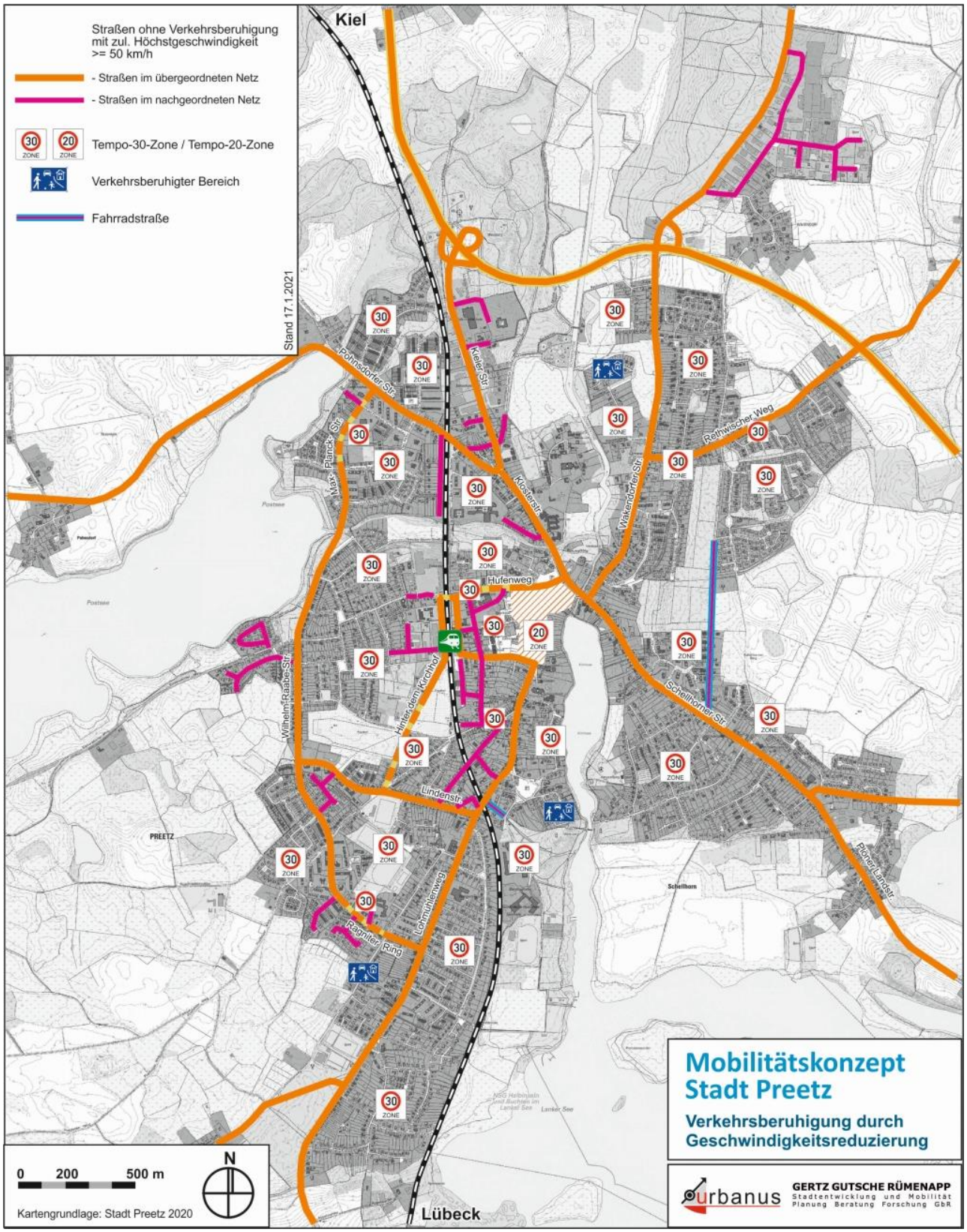


Bild 3-14: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz Preetz und Umland

3.9 Fazit mit Handlungsbedarfen

Die strukturellen und verkehrlichen Veränderungen der letzten Jahre und die Entwicklungsperspektiven haben bisher noch keinen angemessenen Eingang in die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Preetz und ihrer Umlandgemeinden gefunden. Die Präsenz des Kfz-Verkehrs dominiert weiterhin das Verkehrsgeschehen und prägt das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes und die Wohnumfeldqualität. Es gibt zwar einige positive Ansätze im Sinne einer modernen Mobilitätsplanung, es fehlt aber eine systematische Entwicklungsstrategie auf Grundlage eines zukunftsorientierten verkehrlich-städtebaulichen Leitbildes.

Dabei bietet die Stadt Preetz aufgrund ihres kompakten Siedlungsgefüges und der kurzen Entfernungen sehr gute Voraussetzungen für eine starke Nahmobilität und ein reduziertes Kfz-Aufkommen. Die vorhandenen Qualitäten insbesondere im ÖPNV, bei der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und mit der bestehenden B76-Stadtumgehung bieten dafür gute Grundlagen, aber auch noch Verbesserungs- und Optimierungsspielräume. Nachholbedarf besteht vor allem in einer systematischen Radverkehrsförderung, zudem der Radverkehr in den letzten Jahren stark zugelegt hat und auch noch weiteres Entwicklungspotenzial sowohl im Stadtgebiet als auch im Stadt-Umland-Verkehr aufweist. Die **Handlungsbedarfe** in Bezug auf den Untersuchungsraum Preetz und Umland lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Generell Aufbau einer **systematischen Radverkehrsförderung** im Verbund mit den Umlandgemeinden und dem Kreis Plön mit allen relevanten Komponenten („Radverkehr mit System“).
- Überprüfen und Anpassen der **Radverkehrsführungen** im Hinblick auf Kontinuität, Sicherheit und Komfort mit besonderem Fokus auf die Schulwege.
- Etablierung der **Radverkehrsführung in der Fahrbahn** auch in Hauptverkehrsstraßen mit flankierenden Maßnahmen.
- Herstellen eines **barrierefreien Verkehrssystems**.
- Anpassung / Umgestaltung von **Knoten und Straßenräumen** vorzugsweise im Innenstadtbereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr und der Wohnumfeldqualität.
- Überprüfung insbesondere historischer Stadt- / Straßenräume im Hinblick auf Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität.
- Kleinräumige **Anpassung des ruhenden Verkehrs** vorzugsweise im Stadtzentrum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und der städtebaulichen Entwicklung.
- Weiterentwicklung / Optimierung der **Verkehrsberuhigung** mit baulich-gestalterischen Maßnahmen.
- Weiterentwicklung des Angebotes im **Stadt- und Regionalverkehr** einschließlich der Verknüpfung mit dem SPNV unterstützt durch ein verstärktes und professionalisiertes ÖPNV-Marketing.
- Aufbau attraktiver Stationen zur Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (**„Mobilitätstationen“** => Förderung durch Land SH und Bund).

Bildverzeichnis

Bild 1-1: Projektstruktur des Preetzer Mobilitätskonzeptes 6
Bild 2-1: Übersicht der Erhebungsstellen im Straßennetz 9
Bild 2-2: Verteilung des Kfz-Verkehrs über den Tag (Tagesganglinie) 11
Bild 2-3: Knotenstrompläne Kfz/Werktag (24h) – Teil 1 12
Bild 2-4: Knotenstrompläne Kfz/Werktag (24h) – Teil 2 13
Bild 2-5: Knotenstrompläne Kfz/Werktag (24h) – Teil 3 14
Bild 2-6: Verkehrsbelegungen im nördlichen Stadtgebiet (Kfz / 24h im Querschnitt) 15
Bild 2-7: Verkehrsbelegungen im südlichen Stadtgebiet (Kfz / 24h im Querschnitt) 16
Bild 2-8: Verkehrsbelegungen im Binnenverkehr am Beispiel des nördlichen Stadtgebiets 17
Bild 2-9: Übersicht der erhobenen Parkplätze 18
Bild 2-10: Zeitliche Verteilung der Parkplatzbelegung (Summe über alle Erhebungsstandorte) ... 19
Bild 2-11: Mittlere Auslastung der erhobenen Parkplätze 20
Bild 2-12: Räumliche Übersicht der Parkplatzauslastung (im Erhebungszeitraum) 21
Bild 2-13: Parkdauer und Herkunft der geparkten Fahrzeuge 22
Bild 2-14: Übersicht der Radfahrenden auf der Fahrbahn an den erhobenen Knoten 23
Bild 2-15: Übersicht der Fuß- und Radverkehre an den erhobenen Knoten 24
Bild 2-16: Übersicht der Fuß- und Radverkehre an den erhobenen Knoten 24
Bild 2-17: Radverkehrsströme am Knoten Kirchenstraße / Am alten Amtsgericht 25
Bild 3-1: Ergebnisse der Unfallanalyse 29
Bild 3-2: Eindrücke Fußverkehr (Auswahl) 31
Bild 3-3: Eindrücke zum Radverkehr (Auswahl) 34
Bild 3-4: Eindrücke zum Fahrradparken und zur Radwegweisung (Auswahl) 35
Bild 3-5: Bestand der Radverkehrsführungen (Stand 2021) (im Original Anlage 1) 36
Bild 3-6: ÖPNV-Verkehrsanagebot in Preetz und Umland (Stand Fahrplan 2020/21) 37
Bild 3-7: Eindrücke zum ÖPNV in Preetz (Auswahl) 39
Bild 3-8: ÖPNV-Netz mit Haltestellen und Erschließungswirkung (im Original Anlage 2) 40
Bild 3-9: Eindrücke vom Straßenverkehr (Auswahl) 42
Bild 3-10: Übergeordnetes Straßennetz (Stand 2021) (im Original Anlage 3) 43
Bild 3-11: Übersicht der Parkplätze im Stadtzentrum mit Kapazitäten 45
Bild 3-12: Eindrücke zum ruhenden Verkehr (Auswahl) 45
Bild 3-13: Eindrücke zu straßenräumlichen Qualitäten (Auswahl) 47
Bild 3-14: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz Preetz und Umland 48

Anlagenverzeichnis

Anlage 1-1: Bestand Radführungen

Anlage 1-2: Bestand ÖPNV-Netz

Anlage 1-3: Bestand Straßennetz