



NABU Preetz-Probstei

Vorsitzende der politischen Fraktionen der Stadt Preetz

Axel Schreiner, CDU  
Tobias Fechner, SPD  
Arne Drews, Bündnis 90/Die Grünen  
Wolf Bendfeldt, FWG  
Jörg Fröhlich, BGP

Zur Kenntnisnahme:

Tim Brockmann, der Bürgermeister  
Jan Steingraber, Fachbereichsleiter Bauen und Umwelt  
Esther Wenderhold, Mobilitätsmanagerin  
Marcus Heisinger, FDP

### **Tempo 30 in Preetz**

Antrag der FDP-Fraktion zur Streichung von Vorgaben zur Ausweitung von Tempo 30 und Tempo 20 im übergeordneten Straßennetz, Beendigung von Preetz als Modellstadt für flächendeckende Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 und Austritt aus der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ im Hinblick auf die Selbstbestimmung der Kommunen

Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur am 13.11.2024

Sehr geehrte Fraktionsvorsitzende, Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU Preetz-Probstei ist der größte Naturschutzverband in Preetz und vertritt 957 Mitglieder. Als staatlich anerkannter Naturschutzverband setzt sich der NABU für eine umweltfreundliche und zukunftsfähige Mobilität als integraler Bestandteil des Klima- und Umweltschutzes ein.

Der zur November-Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur von der FDP-Fraktion vorgelegte Antrag zur Streichung der Ausweitung von Tempo 30 und Austritt aus der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ hat beim NABU für erhebliche Irritationen gesorgt.

Es steht außer Zweifel, dass es in Preetz Klimaneutralität ohne eine Mobilitätswende nicht geben kann. Mehr als ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt Preetz sind dem Verkehr zuzuordnen (Leitbild für die Stadt Preetz. Klimaneutral bis 2030.).

Die Stadt Preetz hat deshalb jüngst gemeinsam mit den Bürger\*innen ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das im Juni 2022 einstimmig von der Stadtvertretung beschlossen wurde. Das Mobilitätskonzept soll

**NABU Preetz-Probstei**

**Antje Seebens-Hoyer**  
**1. Vorsitzende**

info@NABU-Preetz-  
Probstei.de  
04342-76 142 17

Preetz, 8. November 2024

### **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.

entscheidend dazu beitragen, direkt und durch eine Steigerung des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNV die Klimaneutralität in Preetz zu erreichen (siehe Faktencheck: Tempo 30 und CO<sub>2</sub>-Einsparung). Seit Anfang 2024 nimmt die Umsetzung durch die neu eingestellte Mobilitätsmanagerin Esther Wenderhold deutlich an Fahrt auf.

Wesentlich für die zukünftige Radverkehrsführung in Preetz ist, dass der Radverkehr auf die Straße verlagert wird. Der Platz auf den Preetzer Straßen für eigene Radwege getrennt vom Autoverkehr fehlt. Die anhand der alten Beläge in vielen Straßenzügen noch zu erkennende Führung auf schmalen Radwegen neben schmalen Gehwegen wird weder zeitgemäßen Ansprüchen des Rad- und Fußverkehrs gerecht, noch ist sie verkehrsrechtlich zulässig. Insbesondere für Rollstuhlfahrer\*innen, ältere Menschen und Kinder sind breite Fußwege getrennt vom Radverkehr überaus wichtig. Dies hat der Gesetzgeber erkannt und entsprechende bindende Vorgaben erlassen. Folglich müssen Radfahrer\*innen in Preetz auf der Straße geführt werden. Damit das Radfahren auf der Straße "gut" möglich ist, soll als essentieller integraler Bestandteil des Mobilitätskonzeptes flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden.

### **Ohne Tempo 30 wird das Mobilitätskonzept de facto außer Kraft gesetzt.**

Die Bevölkerung wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die rege wahrgenommen wurde, in die Entwicklung eingebunden und weite Teile der Bevölkerung stehen deshalb hinter dem Mobilitätskonzept. Gerade im persönlichen Wohnumfeld und im Umfeld von Kitas und Schulen genießt Tempo 30 eine hohe breite Akzeptanz, denn Tempo 30 macht die Straßen sicherer und leiser (siehe Faktencheck: Tempo 30 und Verkehrssicherheit und Faktencheck: Tempo 30 und Lärmschutz).

Dass die FDP mit ihrem Antrag ein gerade erst mit Fördermitteln in nicht unerheblicher Höhe erstelltes Mobilitätskonzept außer Kraft setzen möchte, indem ein obligatorisches Kernelement mit überaus hohen Auswirkungen auf nahezu alle weiteren Kernelemente gestrichen wird, wirft auch rechtliche und haushalterische Fragen auf. Das einstimmig beschlossene Mobilitätskonzept wurde mit 45.000 Euro gefördert, zudem hat die Stadt Preetz eine ebenfalls erhebliche Förderung für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept, dessen integraler Bestandteil das Mobilitätskonzept ist, erhalten.

Die Mobilitätswende stellt auch für das Land Schleswig-Holstein und die Bundesrepublik Deutschland einen wichtigen und unverzichtbaren Baustein hin zur Klimaneutralität dar (z.B. Radstrategie Schleswig-Holstein 2030: Steigerung des Radverkehrsanteils auf 30 % bis zum Jahr 2030. Z.B. Nationaler Radverkehrsplan 3.0: Steigerung der mit dem Rad zurückgelegten Wege auf 180 Wege je Person und Jahr mit einer durchschnittlichen Länge der Wege von 6 km bis 2030).

Bitte setzen Sie sich persönlich dafür ein, dass die Mobilitätswende in Preetz gelingt. Bitte stimmen Sie gegen eine Abschaffung des Mobilitätskonzeptes.

Mit freundlichen Grüßen

Antje Seebens-Hoyer

1. Vorsitzende des NABU Preetz-Probstei

### Faktencheck: Tempo 30 und CO<sub>2</sub>-Einsparung

Der direkte Effekt von Tempo 30 auf die CO<sub>2</sub>-Einsparung und somit den Klimaschutz ist nicht ganz eindeutig. Forschungsarbeiten des Bundesumweltamtes und der Bundesanstalt für Straßenwesen weisen Einsparungen nach. Bei ungünstigem Verkehrsfluss, wie er bei vielen Ampeln und gegenläufigen Ampelschaltungen auftritt, kann sich ein Einspareffekt jedoch auch stark verringern. Dies ist in Preetz nicht der Fall, sodass ein direkter CO<sub>2</sub>-Einspareffekt sicher zu erwarten ist. Tempo 30 hat unabhängig davon einen ganz wesentlichen Einfluss darauf, ob sich Radfahrer\*innen auf der Straße sicher fühlen und gerne dort fahren. Tempo 30 ist somit ein wirksames und effektives Mittel zur Radverkehrsförderung. Die Steigerung des Radverkehrs durch eine Verminderung der Höchstgeschwindigkeit ist vielfach und absolut eindeutig nachgewiesen.

### Faktencheck: Tempo 30 und Verkehrssicherheit

Tempo 30 hat gegenüber Tempo 50 eindeutige und erhebliche Vorteile für die Verkehrssicherheit, die ebenfalls oftmals in empirischen Studien nachgewiesen sind. So halbiert sich der Anhalteweg (Reaktionszeit + Bremsweg) und das Risiko für tödliche Verletzungen sinkt um 75 %. Der Unfallatlas listet für das Stadtgebiet von Preetz und Schellhorn für die letzten fünf Jahre 52 Verkehrsunfälle mit verletzten Menschen auf, an denen sowohl Fahrrad- und Autofahrer\*innen beteiligt waren (2023: 13, 2022: 5, 2021: 7, 2020: 13, 2019: 14). Hier besteht also noch „Luft nach oben“.

### Faktencheck: Tempo 30 und Lärmschutz

Ein Thema, das vor allem Menschen, die an vielbefahrenen Straßen leben, umtreibt, ist der Lärmschutz. Straßen, in denen mindestens 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr fahren, werden von der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfasst (in Preetz Kieler Straße, Pohnsdorfer Straße, Klosterstraße/L 49 und B76). Hier finden in regelmäßigen Abständen Lärmkartierungen statt und es werden ab bestimmten Schwellenwerten Schutzmaßnahmen abgeleitet.

Für Straßen mit weniger als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr greift die Lärmaktionsplanung nicht. Das heißt nicht, dass es hier nicht laut ist. Für diese Straßen bestehen nur andere gesetzliche Vorgaben, die Betroffene ab bestimmten Schwellenwerten vor Gesundheitsschäden durch Straßenlärm schützen. Kommunen ohne eigene Straßenverkehrsbehörde (wie Preetz) und Betroffene können einen entsprechenden Antrag an die zuständige Verkehrsbehörde stellen (vgl. § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung). Dies ist so in der nördlichen Kührener Straße geschehen, in der mehr als 20 Anwohner\*innen einen Antrag auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen gestellt haben, den die zuständige Straßenverkehrsbehörde in Plön aufgrund der nachgewiesenen Lautstärke billigen musste. Ein Antrag auf Lärmschutz durch Tempo 30 in der Wakendorfer Straße, der durch 50 Anwohner\*innen gestellt wurde, befindet sich noch in der Bearbeitung. Die schiere Anzahl der Antragssteller\*innen zeigt, dass viele Menschen von Straßenverkehrslärm betroffen sind und viele Menschen gerade in ihrem Wohnumfeld Geschwindigkeitsbegrenzungen begrüßen.

Der lärmmindernde Effekt von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 hängt naturgemäß wesentlich vom Fahrbahnbelag und von der Fahrzeugdichte ab. Bei sehr hohen Lärmpegeln, wie sie an

vielfahrenen Straßen auftreten, kann Tempo 30 den Lärmpegel nachweislich nahezu halbieren (siehe auch Infoboxen zur Berechnung von Geräuschimmissionen und zum Schallpegel).

Einen Einfluss hat ebenfalls, ob ein Verbrenner oder ein Elektrofahrzeug die Straße befährt. Ab 25 km/h (ab dieser Geschwindigkeit spielen Reifenabrollgeräusche eine größere Rolle als Motorgeräusche) hängt es vor allem vom Modell ab, ob ein Elektroauto leiser oder lauter als ein Verbrenner ist. Wesentlich hierfür ist das Gewicht (Elektroautos sind grundsätzlich wesentlich schwerer als Verbrenner) und das Verhältnis zwischen Stärke und Gewicht (die hohe Beschleunigung von Elektroautos führt zu erheblich lauterem Reifenabrollgeräuschen). Im Ergebnis ist z.B. ein Tesla-Elektrofahrzeug lauter als ein durchschnittlicher BMW oder VW, ein Nio-Elektroauto dagegen leiser.

*Infobox: Berechnung von Geräuschimmissionen*

*Die Geräuschimmissionen („der Lärm“) werden in den Lärmschutzbeurteilungen grundsätzlich nach einem definierten Verfahren auf wissenschaftlicher Basis berechnet, da hier die Fehleranfälligkeit geringer ist. Verfälschende Faktoren wie die Jahreszeit, Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche u.a. werden dadurch eliminiert. In nahezu allen Fällen liegen deshalb die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter den Berechnungsergebnissen. Die Berechnung ist deshalb in der Regel in Rechtsvorschriften vorgeschrieben.*

*Infobox: Schallpegel*

*Das Maß für den Schallpegel („der Lärmpegel“ bzw. „die Lautstärke“) ist Dezibel. Die Einheit drückt ein logarithmisches Verhältnis aus. Im Ergebnis haben also Veränderungen um wenige Dezibel große Auswirkungen. Eine Erhöhung des Schallpegels um 3 Dezibel entspricht in der Regel einer Verdopplung des Schalldrucks.*