



# KIDICAL MASS PREETZ

## Eine Schulstraße für die Friedrich-Ebert-Schule

### **Hintergrund**

Kinder sollen sich sicher und selbständig auf dem Schulweg bewegen können – da sind sich Eltern, Politik, Polizei und Schulen einig. Dennoch zeigt sich allmorgendlich ein regelrechtes Verkehrschaos vor den Schulen in Preetz. Besonders Elterntaxis stellen ein großes Problem dar. Es kommt häufig zu unübersichtlichen und zum Teil äußerst gefährlichen Situationen vor den Schulen: Autofahrer\*innen fahren viel zu schnell an der Schule vorbei, halten und parken in zweiter Reihe, an Übergängen und auf Gehwegen. Zum Wenden fahren sie oft rückwärts in und aus den Schuleinfahrten oder über die Fußwege.

Elterntaxis stellen nicht nur in Preetz ein Problem dar. Auch damit, dass die Verkehrssicherheit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende in Städten im Allgemeinen und Schulkinder im Umfeld von Schulen im Besonderen verbessert werden muss, ist Preetz nicht allein. Befördert durch den Entschluss „Preetz Klimaneutral 2030“ unternimmt Preetz bereits deutliche Anstrengungen zur Verbesserung der Fuß- und Radwegesituation. Ein Beispiel ist das jüngst beschlossene Mobilitätskonzept, das als Rahmenplan für die Entwicklung dient und in dem erhebliche Verbesserungen der Infrastruktur für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende enthalten sind. Die Ausgangslage ist dabei denkbar schwierig. Die Stadt Preetz ist – wie die meisten Städte in Deutschland – sehr klar auf das Auto ausgelegt (vgl. Mobilitätskonzept der Stadt Preetz), auch wenn gerade in den letzten Jahren Maßnahmen zur Steigerung des Rad- und Fußverkehrsanteils durchgeführt wurden, insbesondere durch Ausbau von Fahrradabstellanlagen, durch Einrichtung eines Leihfahrrad-Systems (Sprottenflotte), durch Maßnahmen zum Abbau von Barrieren (Einrichtung von Querungszonen auf dem Marktplatz) und durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Stadtradeln, Informationsschilder „Radfahrer dürfen auf der Straße fahren“). Umfassende Verbesserungen der Rad- und Fußweg-Infrastruktur im Sinne des nun beschlossenen Mobilitätskonzepts erfordern jedoch – schon aufgrund der überwiegend geringen Straßenquerschnitte - oftmals tiefgreifende Eingriffe und scheitern nicht zuletzt auch an der Finanzierung.

Hinzu kommt, dass alleine in den letzten 10 Jahren die Anzahl der Kfz in Preetz um 20 % gestiegen ist (Statistikamt Nord Datenbestand 31.12.2010 bzw. 2020) und sich somit immer mehr Autos den begrenzten Straßenraum mit Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden teilen. Die Entwicklung, die im Übrigen der deutschlandweiten Situation entspricht, geht also in die falsche Richtung. Dass die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors (als einziger Sektor) in den letzten drei Jahrzehnten unverändert geblieben sind, liegt maßgeblich daran, dass trotz sparsamerer Motoren die Fahrleistung der Kraftfahrzeuge in Deutschland gestiegen ist (vgl. Umweltbundesamt 2022). Auch Preetz ist hier keine Ausnahme. Dabei ist die „Stadt der kurzen Wege“ als kompakte Kleinstadt und Zentralort im ländlichen Raum mit hervorragender Infrastruktur ausgestattet, so dass zumindest innerhalb von Preetz alle Ziele gut zu Fuß oder mit dem

Elterninitiative  
Kidical Mass Preetz

**Ansprechpartnerinnen:**

Antje Seebens-Hoyer

Simone Treplin

**E-Mail:**

info@kidical-mass-  
preetz.de

Rad erreichbar sind. Durch die zunehmende Elektrifizierung hat sich zudem die Reichweite von Fahrrädern erheblich vergrößert, sodass nun auch weitere Strecken von über 5 km (z.B. Preetz-Kiel und umliegende Dörfer-Preetz) leicht auch von weniger sportlichen Menschen bewältigt werden können. Dennoch bevorzugt ein Großteil der Einwohner\*innen das Auto – und zwar nicht nur für den Arbeitsweg und/oder für längere Wegstrecken, sondern auch für Kurzstrecken von 1 bis 3 km, wie sie für innerörtliche Besorgungen und Freizeitaktivitäten typisch sind (vgl. auch Masterplan Mobilität der Kielregion). Gleichsam wird ein gesteigener Anteil von Kindern mit dem Auto zu Schule und Freizeitzielen gebracht. Diese Kinder lernen nicht, wie man sicher am Straßenverkehr teilnimmt und gewinnen auch schlicht keine oder nur wenig Routine auf Laufrad, Roller oder Fahrrad. Insofern erstaunt es nicht, dass sich beim „Fahrrad-Führerschein“ ein starker Leistungsabfall der Kinder zeigt (vgl. u.a. Artikel in den Kieler Nachrichten vom 2.9.2022 „Die Kinder radeln immer schlechter“).

In der Gesamtschau ist es wie dargelegt aus unterschiedlichen Gründen sinnvoll, Elterntaxi-„Dienste“ zu reduzieren. Insbesondere sollte jedoch dafür gesorgt werden, dass Kinder, die zu Fuß oder mit Roller oder Fahrrad zur Schule kommen, nicht durch Elterntaxis gefährdet werden. Schulstraßen, also rund um den Unterrichtsbeginn und das -ende für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrte Nebenstraßen an Schulen, stellen eine schnell umsetzbare, preisgünstige und vielfach etablierte Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schulkinder dar. Sie werden bereits seit langem in den Niederlanden, gerade in den letzten Jahren aber auch in anderen Ländern wie Großbritannien und Österreich umgesetzt. Die Erfahrungen sind offensichtlich sehr positiv und das Konzept findet eine steigende Verbreitung.

Aus diesem Grunde haben wir als Kidical Mass Preetz, der Elterninitiative für sichere Schul- und Radwege und eine kinderfreundliche Mobilität in Preetz, die Initiative ergriffen um auch in Preetz Schulstraßen zu etablieren. In einem ersten Schritt wurde in der ersten Novemberwoche an der Friedrich-Ebert-Schule im Lohmühlenweg eine temporäre Schulstraße zur Erprobung des Konzepts eingerichtet.

### ***Rahmenbedingungen und Ausgangslage an der Friedrich-Ebert-Schule***

Die Friedrich-Ebert-Schule ist eine von zwei Grundschulen in Preetz. In der Hauptstelle am Lohmühlenweg werden etwa 300 Schüler\*innen von rund 20 Lehrer\*innen unterrichtet. Aufgrund der Tatsache, dass beide Preetzer Grundschulen auf der westlichen Stadtseite liegen (vgl. Karte 1), gehen nicht nur Kinder aus den umliegenden Quartieren, sondern auch aus den bis zu 4 km entfernten östlichen Stadtvierteln (z.B. Haimkrogkoppel/Schwebstöcken) auf die Schulen.

Hinzu kommen Kinder aus umliegenden Dörfern, denen nicht immer eine Schulbusanbindung zur Verfügung steht. Aufgrund der freien Schulwahl können die Eltern auch Schulen aussuchen, die nicht angebunden sind. Diese Kinder aus dem Umland sind darauf angewiesen, von ihren Eltern gebracht zu werden.

Unterrichtsbeginn ist um 8:00 Uhr, die Schüler\*innen sind jedoch angehalten bereits um 7:45 Uhr im Klassenraum anzukommen. Das Unterrichtsende ist um 11:45 Uhr (4. Stunde), 12:40 Uhr (5. Stunde) oder (weniger) um 13:30 Uhr (6. Stunde) . Die Betreute Grundschule bietet einen Nachmittagsbetreuung bis 16:30 Uhr an.

Gemäß den Beobachtungen im Bereich der Schule erreichen viele Schüler\*innen die Schule zu Fuß, mit dem Roller oder begleitet dem Fahrrad (ein eigenständiges Fahren mit dem Rad wird frühestens nach Ablegen der Radfahrprüfung in der 4. Klasse empfohlen). Ein deutlicher Anteil der Schüler\*innen wird offenbar mit dem Auto gebracht, oftmals bis unmittelbar vor die Schule. Über die Gründe und Einzelheiten lässt sich nur spekulieren. Es liegen keine empirischen Daten dazu vor, ob es einen Zusammenhang mit der Entfernung des Wohnorts gibt, mit der Altersklasse, mit dem Arbeitsort der Eltern o.ä.. Es ist ebenso wenig bekannt, welcher genaue Anteil der Schüler\*innen mit dem Auto, mit dem Rad, mit dem Roller oder zu Fuß kommt. Auch ist nicht sicher, welcher Anteil der Elterntaxis in den Lohmühlenweg einfährt und welcher Anteil die Kinder in der Umgebung absetzt, sodass die Kinder die letzten Hundert Meter alleine

gehen. Fest steht jedoch, dass es allmorgendlich insbesondere in der Kernbringzeit zwischen 7:30 und 7:55 Uhr sowie zum Unterrichtsende (für den Großteil der Kinder) zwischen 11:35 und 11:55 Uhr zu chaotischen Zuständen kommt.



Karte 1: Grundschulen in Preetz.

Einen Überblick über die räumliche Situation mit möglichen Schulwegen rund um die Friedrich-Ebert-Schule gibt die folgende Karte.



Karte 2: Mögliche Schulwege und Parkmöglichkeiten außerhalb des „Schulstraßen“-Bereichs.

### **Aktion „Schulstraße“ in der ersten Novemberwoche: Durchführung, Ergebnisse und Erkenntnisse**

An den Morgen der ersten November-Woche (1.-4. November) fand im Lohmühlenweg im Bereich der Friedrich-Ebert-Schule jeweils zwischen 7:20 und 8:00 Uhr eine angemeldete Demonstration (Kundgebung unter freiem Himmel) statt. Wesentlicher Kern war die Erprobung einer Schulstraße durch das Freihalten von Elterntaxis. Im Vorfeld waren alle Anwohner\*innen per Brief informiert worden. Über die Schule wurde ein Elternbrief verschickt, der Informationen zur Aktion und alternativen Haltemöglichkeiten für alle, die nicht auf das Auto verzichten wollten oder konnten, enthielt. Es wurden telefonisch und per E-Mail Rückfragen beantwortet. Es fand zudem ein ausführliches Vorgespräch mit der Schulleitung, Frau Wollenberg, sowie ein Ortstermin mit Herrn Demmin, Herrn Steingraber und Herrn Fröhlich statt.

Am ersten Tag (Dienstag, 1. November) wurde die durch die Vorab-Information geänderte Situation beobachtet und bewertet, ob bereits die Ankündigung einer Schulstraßen-Aktion eine Wirkung entfaltet und Eltern daraufhin ihre Kinder zu Fuß, mit Roller oder Fahrrad schicken oder bringen und/oder Haltemöglichkeiten in der Umgebung nutzen.

An den folgenden drei Tagen (Mittwoch, 2. November bis Freitag, 4. November) postierten sich an den Enden der Straße (Ecke Ragniter Ring und Ecke Am Jahnplatz) Teams, die alle einfahrenden Elterntaxis ansprachen, die Aktion erläuterten und darum baten, in dieser Woche nicht in den Lohmühlenweg einzufahren.

Die Aktion wurde vom Dienststellenleiter der Polizeistation Preetz, Herrn Schulenberg, begleitet.

Folgende Beobachtungen und Erkenntnisse sind festzuhalten:

Aufgrund der Ankündigung fuhr am ersten Tag merklich weniger Elterntaxis in den Lohmühlenweg ein und es wurden sichtbar mehr Kinder von ihren Eltern zur Schule geleitet als üblich. Dennoch kam es auch an diesem Tage in der Kernbringzeit zu gefährlichen Situationen, bspw. wurde der Fußweg gegenüber der Schule von einem Elterntaxi befahren und ein Blumenkübel auf der Schulseite von einem zweiten Elterntaxi angefahren (vgl. auch Artikel in den Kieler Nachrichten vom 2.11.2022 „Elterntaxis sollen verschwinden“). Die reine Ankündigung mit Appell führte zwar zu einer Reduktion der Kfz, reichte offensichtlich aber nicht aus, um eine wirksame Verkehrsberuhigung zu erreichen. Auch die Schulleitung appelliert regelmäßig an die Eltern, das Einfahren in den Lohmühlenweg zu unterlassen und die Kinder zu Fuß zur Schule zu schicken, was bisher allerdings höchstens kurzzeitige Verhaltensänderungen und Entspannung der Lage zur Folge hatte, aber in keiner dauerhaften Verbesserung resultiert.

Die direkte Ansprache einfahrender Elterntaxis an den Folgetagen zeigte Wirkung, von Tag zu Tag versuchten weniger Eltern, in den Lohmühlenweg einzufahren. Auch am letzten Tag „überprüften“ jedoch nicht wenige Eltern offenbar im Vorbeifahren, ob der Lohmühlenweg wieder „frei zugänglich“ ist.

Es wurden alternative Haltemöglichkeiten im Bereich der Straße „Am Jahnplatz“ (v.a. Wendehammer), in der Kührener Straße (Haltebuchten), am Ragniter Ring (Haltebuchten und Straßenrand) und im südlichen Lohmühlenweg genutzt. Augenscheinlich kam es an keiner Stelle in der Umgebung zu deutlichen Verkehrsbehinderungen oder Gefährdungen der Schüler\*innen.

Während der Schulstraßen-Aktion nutzten im Zeitfenster zwischen 7:20 und 8:00 Uhr folgende Gruppen den Lohmühlenweg mit dem Auto:

- Lehrkräfte (5-10 Autos, Friedrich-Ebert-Schule + Schule am Kührener Berg)
- Linienbusse (~ 5 Busse)
- Anwohnende (3-5 Autos)
- Sonstige Arbeitnehmer\*innen (1 Auto)
- Elterntaxis (> 30 Autos am 1. Tag; < 5 am 2.-4. Tag).

In der auf die Schulstraßen-Aktion folgenden Woche war keine Reduktion der Anzahl der in den Lohmühlenweg einfahrenden Elterntaxis im Vergleich zur Situation vor der Schulstraßen-Aktion merkbar.

### **Schlussfolgerungen**

Die Schulstraßen-Aktion hat dazu geführt, dass nur noch vereinzelt Elterntaxis in den Lohmühlenweg einführen. Aus einer während der Bringzeit intensiv befahrenen Straße wurde temporär eine ruhige Anliegerstraße, auf der Schulkinder zu Fuß, mit Roller und Fahrrad trotz mangelhafter Belagsqualität, sehr schmaler Gehwege und fehlender Querungshilfen sicher die Schule erreichen konnten. Ebenso blieb ein Verkehrschaos an anderen Stellen aus.

Die folgenden Fotos zeigen typische Situationen zur Hauptbringzeit vor (Fotos 1 und 2) und während der Schulstraßen-Aktion (Fotos 3 bis 5).



*Foto 1: Situation vor der Schule um 7:43 Uhr an einem normalen Schultag.*



*Foto 2: Situation vor der Schule um 11:47 Uhr an einem normalen Schultag.*



Foto 3: Situation vor der Schule um 7:36 Uhr während der Schulstraßen-Aktion.



Foto 4: Situation vor der Schule um 7:43 Uhr während der Schulstraßen-Aktion.



Foto 5: Situation vor der Schule um 7:47 Uhr während der Schulstraßen-Aktion.

Die Einrichtung einer „Schulstraße“, d.h. ein Durchfahrtsverbot für den MIV mit Ausnahme vor Ort Arbeitender und Anwohner\*innen, stellt eine preisgünstige und – abhängig von Entscheidungsprozessen – grundsätzlich rasch umsetzbare Möglichkeit zum effektiven Schutz der Schulkinder im unmittelbaren

Schulumfeld dar. Diese könnte beispielsweise als Spielstraße mit temporärer Durchfahrtsbeschränkung (Zeichen 250) während der Schulzeiten und Anwohner-frei Regelung realisiert werden. Die in der nachfolgenden Karte 3 dargestellten durch Elterntaxis verursachten Gefahrenschwerpunkte würden wirkungsvoll ausgeräumt.



Karte 3: Gefahrenschwerpunkte durch Elterntaxis im Bereich des Lohmühlenwegs.

Dass trotz intensiver Information auch am letzten Tag der Schulstraßen-Aktion Elterntaxis die Einfahrt in den Lohmühlenweg avisierten zeigt, dass ein reines Durchfahrtsverbot für Dritte mutmaßlich nur bei sehr engmaschiger Überprüfung eingehalten würde. Ebenso wäre zu erwarten, dass auch bei einem Ausbau von Haltemöglichkeiten in der Umgebung („Kiss and Go-Zonen“) viele der üblicherweise in den Lohmühlenweg einfahrenden Elterntaxis weiterhin einfahren. Denn auch bereits jetzt gibt es viele – wenn auch verbesserungswürdige - alternative Haltemöglichkeiten im Umfeld und verhaltene Appelle der Schulleitung.

Für die Einrichtung einer Schulstraße erscheinen deshalb physische Barrieren zur Durchfahrtsbeschränkung zweckmäßig.

Die Einrichtung einer Schulstraße ist als einzige Maßnahme geeignet, alle dargestellten Gefahrenschwerpunkte zu beseitigen. Durch bauliche Umgestaltung könnte zwar der Einfahrtsbereich zur Schule entschärft werden - z.B. durch Kennzeichnung (Beschilderung, rote Pflasterfarbe, Aufdrucke auf der Fahrbahn), Aufpflasterung und die Herstellung zeitgemäßer Querungshilfen. Ebenso könnte die Gefährdung durch ein- und ausparkende Elterntaxis am unbefestigten Randstreifen durch bauliche Maßnahmen wie die Umwandlung in einen Fußweg und/oder das Abpollern beseitigt werden. Die Anwohner\*innen-Parkplätze hätten jedoch naturgemäß weiterhin Bestand und würden im Falle rein baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – wie jetzt auch – weiterhin von Elterntaxis genutzt, sodass diese über den vorhandenen Fußweg ein- und ausfahren würden. Auch würde die erhebliche Gefährdung allein durch die absehbar bleibend hohe Autodichte bestehen bleiben.

Die Schulstraßen-Aktion erfuhr bei den Schüler\*innen und sehr vielen Eltern großen Zuspruch. Außerdem ist diese auch von den Anwohner\*innen und den Busfahrer\*innen der VKP sehr positiv aufgenommen worden, da auch diese durch Elterntaxis behindert werden. Die bereits avisierte Verlegung der Schulbus-Haltestelle in die Kührener Straße mit dem Ergebnis, dass keine Busse mehr durch den Lohmühlenweg fahren, erscheint ergänzend äußerst sinnvoll.