

| |
|---|
| <p><i>Betreff</i></p> <p>"Stadtgrabenstraße" - Vorschläge zur Umgestaltung; hier: Prüfergebnisse</p> |
|---|

| | |
|--|---------------------------------------|
| <p><i>Fachbereich:</i></p> <p>Fachbereich 4 - Planen & Bauen</p> | <p><i>Datum</i></p> <p>02.06.2022</p> |
| <p><i>Sachbearbeitung:</i></p> <p>Wolfgang Homeyer</p> | |
| <p><i>Aktenzeichen:</i></p> | |

| | | |
|--|--|-------------------------------|
| <p><i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i></p> <p>Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung ()</p> | <p><i>Sitzungstermin</i></p> <p>15.06.2022</p> | <p><i>Status</i></p> <p>Ö</p> |
|--|--|-------------------------------|

Sachverhalt:

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung der Stadt Plön vom 03.11.2021 wurde die Verwaltung gebeten, die Vorschläge der Umweltbeauftragten Frau Dahmke zur ökologischen Umgestaltung der „Stadtgrabenstraße“ („Stadtgrün Stadtgraben“) und die alternativen bzw. ergänzenden Vorschläge der SPD- und der CDU-Fraktion sowie einen Hinweis des Ausschussmitglieds Frau Meyer (Bündnis90/Die Grünen-Fraktion) zu prüfen.

Die konzeptionellen Vorschläge der Umweltbeauftragten (Anlage 1) lauten wie folgt:

„Stadtgrün Stadtgraben

1. *Verkehrsführung der oberen Stadtgrabenstraße als Einbahnstraße nur für Anlieger*
2. *Entfernen der Poller, um die Parkplätze von der unteren Stadtgrabenstraße befahrbar zu machen ==> weniger Parksuchverkehr, weil schnell zu überblicken ist, ob in der Bucht noch ein Platz frei ist.*
3. *Abgrenzung der oberen Stadtgrabenstraße (nun Anliegerstraße) zu den Parkbuchten durch eine ca. 1,5 m breite Versickerungsmulde. Die zur Entsiegelung aufgenommenen Steine können zu einer langen Sitz- und Verweilzone aufgeschichtet werden. Durchgänge für Fußgänger im Bereich der Twieten ==> Erweiterung und Entlastung der Fußgängerzone, freundliches Entré und besseres Auffinden der Zugänge zur Innenstadt, das Aufschichten der Sitzbänke könnte durch eine Bürgeraktion (z.B. Plön baut.....) in Zusammenarbeit mit dem Bauhof stattfinden, um Bürger, gerade auch jüngere, aktiv mit einzubinden*
4. *Die Versickerungsmulde wird durch das Regenwasser der angrenzenden Dächer und Grundstücke durch eine flache, offene Rinne vom Fallrohr zur Mulde geleitet (offen = störungsarm), auch die Eschen werden mit eingebunden. Zur Beschattung und Kühlung der Sitzgelegenheiten werden in die Mulde weitere Bäume gepflanzt. ==> es ist dringend geboten, Niederschlagswasser (nicht nur hier!) zu verrieseln, um ein zu schnelles Abfließen zu verhindern!*
5. *Der schmale Streifen in der Hochpflasterung, in dem die Eschen stehen, wird mit Luzernen und Lupinen (sind in der Lage, Erdreich bis zu einer Tiefe von 4,50 m aufzulockern und werden z.B. in Baugebieten verwendet, um den durch die Maschinen verdichteten*

Boden zu revitalisieren) (www.bodenundbaum.de/Forschung/) und Stockrosen u.v.m. bepflanzt, für Fußgänger werde einige Furten gepflastert (Pflastersteine aus der Entsiegelung) ==> Spart die Anschaffung und Montage von Metallgittern, freundliches Bild und bewachsener Boden hält die Feuchtigkeit!

6. Einige Parkplätze werden in Stellplätze für privates CarSharing (auch noch für Verbrenner) mit Schlüsselkasten umgewandelt (Nachweis über den Versicherer (offener Personenkreis) oder CarSharing-App ==> spart Autos, stärkt die ShareEconomy

7. Der Busparkplatz hinter dem Behindertenparkplatz (warum ist dieser nicht weiter oben ausgewiesen?) wird mit drei Mitfahrbänken (Richtung Ascheberg, Lebrade, Stadtheide und für Mitfahrgelegenheit-App) ausgestattet ==> es gibt zwar Mitfahrbänke aus den umliegenden Gemeinden nach Plön rein, aber nicht raus!

8. Die Stadtgrabenstraße erhält auf beiden Seiten eine gut gekennzeichnete Fahrradspur

Diese Maßnahmen lassen sich auch mit „schmalem Portemonnaie“ und „Bordmitteln“ zeitnah bewerkstelligen. Es sind konkrete Änderungen auch mit Außenwirkung und unter Beteiligung der Bürger stattfinden und eine Aufbruchstimmung verbreiten können.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Punkt 1: Unter Berücksichtigung der unter Punkt 3. vorgeschlagenen Herstellung einer ca. 1,50 m breiten Versickerungsmulde sowie dem Aufschichten von Steinen zur Anlegung langer Sitzbänke ist bei in der oberen „Stadtgrabenstraße“ stehendem Lieferverkehr die vorhandene Verkehrsfläche für die Vorbeifahrt von Fahrzeugen zu schmal und damit eine durchgängige Befahrbarkeit einer Einbahnstraße nicht gegeben.

Zu Punkt 2: Die zur Schaffung von Zufahrtsmöglichkeiten in die Parkplatzabteilungen vorgeschlagene Entfernung der Poller würde zu Stausituationen in der unteren „Stadtgrabenstraße“ durch Parksuchverkehr führen, da das zeitgleiche Einfahren in die Parkgassen durch Parkplatzsuchende und das Ausfahren aus den Parkgassen durch Parkplatzverlassende im Begegnungsfall aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich ist.

Zu Punkt 3: Die vorgeschlagene Anlegung einer Versickerungsmulde sowie die Herstellung einer langen Sitzzone würden zu einer Verringerung der Fahrbahnbreite der oberen „Stadtgrabenstraße“ und damit zu den zu Punkt 1. dargestellten negativen Auswirkungen im Verkehrssystem führen.

Zu Punkt 4.: Das Abführen des Regenwassers von den angrenzenden Dächern und Grundstücken in offenen Rinnen zur Versickerungsmulde verursacht erhebliche Unterhaltungskosten für die Beseitigung von Ablagerungen (z.B. Laub, Schlamm) und im Winter durch mögliches Gefrieren des sich leicht stauenden Wassers eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer.

Zu Punkt 5.: Die Herstellung einer langen Sitzzone durch Hochpflasterung führt zu der zu Punkt 1. und zu Punkt 3. beschriebenen Situation der zeitweisen Unbefahrbarkeit der oberen „Stadtgrabenstraße“.

Zu Punkt 6: Der Wegfall von Parkplätzen zur Anlegung von Stellplätzen für ein privates CarSharing-Angebot würde eine Verringerung des öffentlichen Parkplatzangebotes an der „Stadtgrabenstraße“ nach sich ziehen und zu einer Einschränkung der Erreichbarkeit der Innenstadt führen.

Zu Punkt 7: Die Aufstellung von sog. Mitfahrbänken schafft ein Angebot für Mitfahr-Interessierte und ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere im ländlichen Raum. Das sympathische System wird mittlerweile von immer mehr umweltbewussten

Autofahrern akzeptiert. Mitfahrbänke sind einfache und schnell umsetzbare Lösungen für mehr Klimaschutz und soziale Teilhabe.

Zu Punkt 8: Die Fahrbahnbreite der unteren „Stadtgrabenstraße“ ist aus verkehrsrechtlichen Gründen für eine Markierung von Fahrradspuren zu gering.

Die SPD-Fraktion hat die Vorschläge der Umweltbeauftragten ausdrücklich begrüßt und folgende Alternativ- bzw. Ergänzungsvorschläge (Anlage 2) gemacht:

„Die SPD-Fraktion begrüßt den Vorschlag „Stadtgrün Stadtgraben“ ausdrücklich.

Alternativ zu der im Vorschlag Punkt 1 aufgezeigten „Einbahnstraße nur für Anlieger“ könnte an gleicher Stelle eine Einbahnstraße für alle und die östliche Stadtgrabenstraße gegenläufig als Einbahnstraße ausgewiesen werden. In dieser Alternative würde die Abgrenzung zu den Parkbuchten (Punkt 3) entfallen und die Parkbuchten würden zu Parkgassen mit Einbahnstraßen in Fahrtrichtung Norden. Dann sollte die Stadtgrabenstraße einen Zweirichtungsradweg an der Nordseite erhalten. Gegebenenfalls müssten zur Fortführung des Radweges die Parkplätze westlich der Bäckertwiete und nördlich der Stadtgrabenstraße dafür wegfallen.

Zusätzlich könnte es sinnvoll sein, Regenwasserzisternen für die Bewässerung der Bäume und Grünflächen einzubauen.

Die Belange des Fahrradverkehrs sind in beiden Varianten direkt betroffen. Das Fahrradforum sollte daher in die Entscheidungsfindung einbezogen werden“.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die für die obere „Stadtgrabenstraße“ vorgeschlagene Einrichtung einer „Einbahnstraße für alle“ ist grundsätzlich möglich. Ob diese Verkehrssystemvariante insbesondere für den Busverkehr (ÖPNV und Tourismus) akzeptabel ist, erscheint zumindest fraglich, da die Pkw-Parkieranlagen umfahren werden müssen, um die in der unteren „Stadtgrabenstraße“ liegenden Haltestelle und Busparkplätze zu erreichen.

Für die Öffnung der unteren „Stadtgrabenstraße“ für den aus den Parkplatzabteilungen abfließenden Verkehr gilt die obige Stellungnahme zu Punkt 2..

Die Anlegung eines Zweirichtungsradweges an der Nordseite der unteren „Stadtgrabenstraße“ ist mit einer größeren Baumaßnahme und einer umfangreichen Flächeninanspruchnahme durch Radverkehr verbunden. Der Wegfall von vorhandenen Parkplätzen erscheint dafür erforderlich.

Der Einbau von Regenwasserzisternen für die Bewässerung der vorhandenen Bäume und Grünflächen ist zur ressourcenschonenden Versorgung der Grünstrukturen sinnvoll und sollte im Rahmen von angedachten Maßnahmen zur Revitalisierung der Bäume mitgedacht werden.

Eine Einbeziehung des FahrradForums findet bei einer Durchführung von verkehrslenkenden Maßnahmen grundsätzlich Berücksichtigung.

Die CDU-Fraktion hat folgende Ergänzungsvorschläge (Anlage 3) zum SPD-Prüfantrag gemacht:

„Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen / prüfen zu lassen:

Die Länge und Auswirkungen der vermuteten Spundwand. Auf den Luftaufnahmen über Google Maps gewinnt man den Eindruck, dass einige Bäume besser gedeihen und andere weniger.

- Verkehrs- und Parkplatztechnische Auswirkungen durch Abnahme der Ketten bzw. Entfernung der Poller.*
- Ist die Abnahme der Ketten bzw. Entfernung der Poller durch den Baubetriebshof zu leisten?*
- Ist die Entfernung der rundlichen Einfassung der Bäume möglich? Wären die wellenartigen Parkplatzbegrenzungen durch Beete mit Bewuchs (Hecken/Sträucher) zu ersetzen?*
- Die Planung einer zukünftigen Ausweitung des Fahrrad-Verkehrs ist durch einen Verkehrsplaner zu begleiten.*
- Die Planung eines evtl. Einbahnstraßenverkehrs ist durch einen Verkehrsplaner zu begleiten, insbesondere der Zugang von Rettungsdienst, Feuerwehr und Anlieferverkehr im rückwärtigen Bereich der Langen Straße muss gewahrt bleiben.*
- Klärung mit der VKP: Inwieweit muss die Stadtgrabenstraße mit herkömmlichen Bussen befahrbar bleiben?*
- Touristische Klärung: Inwieweit sind die Busparkplätze von touristischem Wert und dort zu erhalten? Wo gäbe es zentrumsnah alternative Parkmöglichkeiten für den Bustourismus?*
- Inwieweit ließe sich eine Parkraumoptimierung erreichen (auch durch Wegnahme der Ketten und Poller), um nicht Gefahr zu laufen, dass durch die Überplanung für die Plöner Kaufmannschaft dringend benötigter Parkraum wegfällt.*
- Kann durch geeignete Markierungsmaßnahmen erwirkt werden, dass „wildes“ Parken nicht zu einer Verringerung des Parkangebotes führt.“*

Stellungnahme der Verwaltung:

Archivunterlagen lassen eine Spundwand in der Grünfläche nördlich der unteren „Stadtgrabenstraße“ auf ganzer Länge der Straße vermuten. Um deren Auswirkung auf den Wuchs vorhandener Bäume beurteilen zu können, ist eine gutachterliche Stellungnahme eines qualifizierten Gutachterbüros erforderlich.

Für die Öffnung der unteren „Stadtgrabenstraße“ für den aus den Parkplatzabteilungen abfließenden Verkehr gilt die obige Stellungnahme zu Punkt 2.. Die Abnahme der Ketten und das Entfernen der Poller sind durch den städtischen Baubetriebshof nicht zu leisten.

Eine Veränderung der baulichen Gestaltung der Parkplatzanlagen ist möglich, jedoch mit erheblichen Kosten verbunden.

Sämtliche Änderungen des vorhandenen Verkehrssystems sind durch qualifizierte Fachplanungsbüros und die VKP zu begleiten, um eine für alle Verkehrsteilnehmer tragfähige Lösung herbeizuführen.

Die an der Nordseite der unteren „Stadtgrabenstraße“ vorhandenen Busparkplätze bilden ein wichtiges Element der touristischen Infrastrukturausstattung. Sie gewährleisten für Besucher die schnelle Erreichbarkeit der Innenstadt.

Durch eine Wegnahme der Ketten und Poller ist keine Parkplatzoptimierung zu erreichen. Das vorhandene Parkplatzangebot sollte zur Gewährleistungen einer schnellen Erreichbarkeit der Innenstadt unbedingt erhalten bleiben. Durch eine klare Markierung der Einzelparkplätze könnte ein ordnungsgemäßes Parken ohne Platzverlust erreicht werden.

Der Hinweis des Ausschussmitglieds Frau Meyer (Bündnis90/Die Grünen-Fraktion) lautet

wie folgt:

„Es gibt derzeit viele Fördermittel für den Radverkehr, teilweise sogar 100%, z.B. gibt es Fördermöglichkeiten für einen fahrradfreundlichen Belag. Hierfür müsste der Radverkehr im Konzept separiert werden, um Fördermöglichkeiten zu nutzen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei einer Überplanung des Verkehrssystems im Bereich der „Stadtgrabenstraße“ finden Belange des Radverkehrs grundsätzlich Berücksichtigung. Vorhandene Fördermöglichkeiten werden bei einer Finanzierung von Maßnahmen ausgeschöpft.

Fazit:

Das vorhandene Verkehrssystem im Bereich der „Stadtgrabenstraße“ ist bewährt und sollte aus Sicht der Verwaltung nicht geändert werden.

Die vorhandenen Parkplatzabteilungen sollten beibehalten, jedoch durch eine eindeutige Markierung der Einzelparkplätze optimiert werden.

Durch die Aufstellung von sog. Mitfahrbänken sollte ein Angebot für Mitfahr-Interessierte geschaffen werden. Diese Maßnahme würde zu einer Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere im ländlichen Raum führen.

Für eine Beauftragung gutachterlicher Untersuchungen oder die Planung und die Durchführung von Maßnahmen stehen derzeit keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Klimarelevanz & Begründung: Positiv Negativ keine

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung erfolgt nach Beratungsverlauf.

I.A.
Homeyer

Anlagen:

Anlage 1: Konzept „Stadtgrün Stadtgraben“ der Umweltbeauftragten Frau Dahmke
Anlage 2: Alternativ- und Ergänzungsvorschläge der SPD-Fraktion
Anlage 3: Ergänzungsvorschläge der CDU-Fraktion

Stadtgrün Stadtgraben

1. Verkehrsführung der oberen Stadtgrabenstraße als Einbahnstraße nur für Anlieger
2. Entfernen der Poller, um die Parkplätze von der unteren Stadtgrabenstraße befahrbar zu machen
==> weniger Parksuchverkehr, weil schnell zu überblicken ist, ob in der Bucht noch ein Platz frei ist.
3. Abgrenzung der oberen Stadtgrabenstraße (nun Anliegerstraße) zu den Parkbuchten durch eine ca. 1,5 m breite Versickerungsmulde. Die zur Entsiegelung aufgenommenen Steine können zu einer langen Sitz- und Verweilzone aufgeschichtet werden. Durchgänge für Fußgänger im Bereich der Twieten
==> Erweiterung und Entlastung der Fußgängerzone, freundliches Entré und besseres Auffinden der Zugänge zur Innenstadt, das Aufschichten der Sitzbänke könnte durch eine Bürgeraktion (z.B. Plön baut.....) in Zusammenarbeit mit dem Bauhof stattfinden, um Bürger, gerade auch jüngere, aktiv mit einzubinden
4. Die Versickerungsmulde wird durch das Regenwasser der angrenzenden Dächer und Grundstücke durch eine flache, offene Rinne vom Fallrohr zur Mulde geleitet (offen = störungsarm), auch die Eschen werden mit eingebunden. Zur Beschattung und Kühlung der Sitzgelegenheiten werden in die Mulde weitere Bäume gepflanzt.
==> es ist dringend geboten, Niederschlagswasser (nicht nur hier!) zu verrieseln, um ein zu schnelles Abfließen zu verhindern!
5. Der schmale Streifen in der Hochpflasterung, in dem die Eschen stehen, wird mit Luzernen und Lupinen (sind in der Lage, Erdreich bis zu einer Tiefe von 4,50 m aufzulockern und werden z.B. in Baugebieten verwendet, um den durch die Maschinen verdichteten Boden zu revitalisieren) (www.bodenundbaum.de/Forschung/) und Stockrosen u.v.m. bepflanzt, für Fußgänger werde einige Furten gepflastert (Pflastersteine aus der Entsiegelung)
==> Spart die Anschaffung und Montage von Metallgittern, freundliches Bild und bewachsener Boden hält die Feuchtigkeit!
6. Einige Parkplätze werden in Stellplätze für privates CarSharing (auch noch für Verbrenner) mit Schlüsselkasten umgewandelt (Nachweis über den Versicherer (offener Personenkreis) oder CarSharing-App
==> spart Autos, stärkt die ShareEconomy
7. Der Busparkplatz hinter dem Behindertenparkplatz (warum ist dieser nicht weiter oben ausgewiesen?) wird mit drei Mitfahrbänken (Richtung Ascheberg, Lebrade, Stadtheide und für Mitfahrgelegenheit-App) ausgestattet
==> es gibt zwar Mitfahrbänke aus den umliegenden Gemeinden nach Plön rein, aber nicht raus!
8. Die Stadtgrabenstraße erhält auf beiden Seiten eine gut gekennzeichnete Fahrradspur

Diese Maßnahmen lassen sich auch mit „schmalem Portemonnaie“ und „Bordmitteln“ zeitnah bewerkstelligen. Es sind konkrete Änderungen auch mit Außenwirkung und unter Beteiligung der Bürger stattfinden und eine Aufbruchstimmung verbreiten können.





Beispiel aus Hohwacht

■ Sozialdemokratische Partei Deutschlands Fraktion in der Ratsversammlung der Stadt Plön

Zur Sitzung des SteP am 22.09.21

ToP Ö8 „Ökologische Umgestaltung Stadtgrabenstraße“

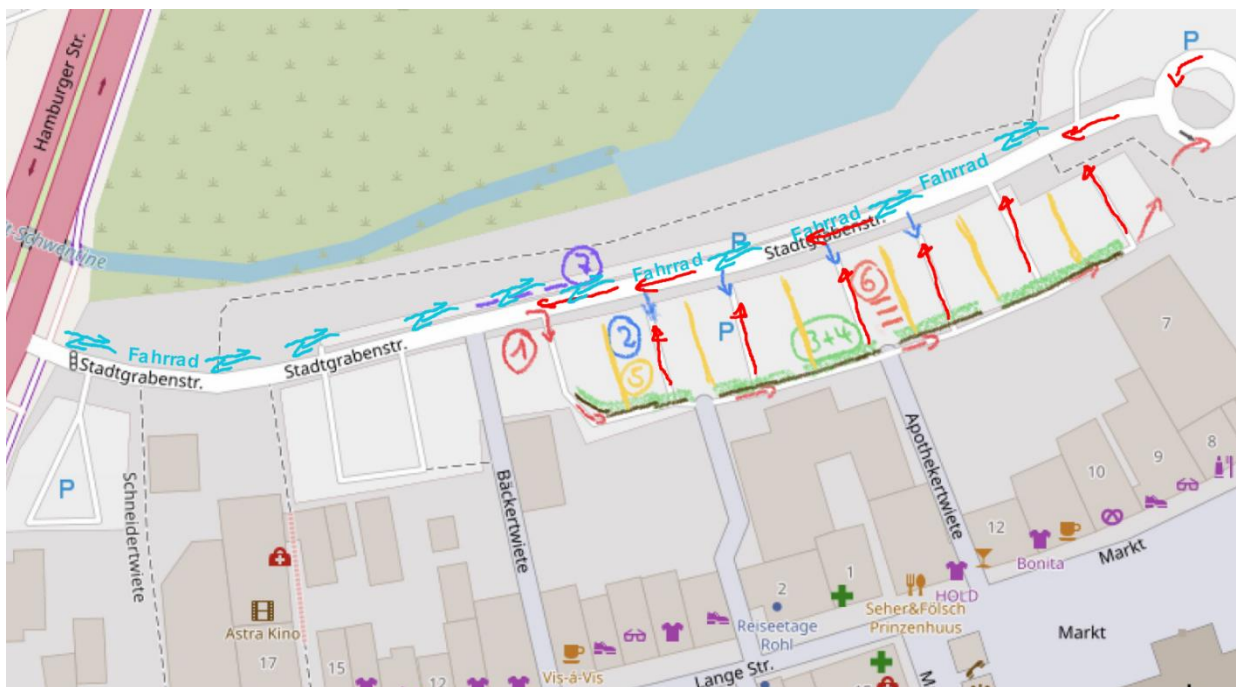
Stellungnahme:

Die SPD-Fraktion begrüßt den Vorschlag „Stadtgrün Stadtgraben“ ausdrücklich.

Alternativ zu der im Vorschlag Punkt 1 aufgezeigten „Einbahnstraße nur für Anlieger“ könnte an gleicher Stelle eine Einbahnstraße für alle und die östliche Stadtgrabenstraße gegenläufig als Einbahnstraße ausgewiesen werden. In dieser Alternative würde die Abgrenzung zu den Parkbuchten (Punkt 3) entfallen und die Parkbuchten würden zu Parkgassen mit Einbahnstraßen in Fahrtrichtung Norden. Dann sollte die Stadtgrabenstraße einen Zweirichtungsradweg an der Nordseite erhalten. Gegebenenfalls müssten zur Fortführung des Radweges die Parkplätze westlich der Bäckertwiete und nördlich der Stadtgrabenstraße dafür wegfallen.

Zusätzlich könnte es sinnvoll sein, Regenwasserzisternen für die Bewässerung der Bäume und Grünflächeneinzubauen.

Die Belange des Fahrradverkehrs sind in beiden Varianten direkt betroffen. Das Fahrradforum sollte daher in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.





Sozialdemokratische Partei Deutschlands Fraktion in der Ratsversammlung der Stadt Plön

Antrag der SPD-Fraktion

Der SteP beschließt:

1. Die Verwaltung wird gebeten
 - a. zu prüfen, ob der Vorschlag „Stadtgrün Stadtgraben“ und der Alternativvorschlag aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll und umsetzbar sind, insbesondere ist die Anzahl der wegfallenden Parkplätze zu berücksichtigen.
 - b. zu prüfen, ob der Einbau von Regenwasserzisternen eine sinnvolle Ergänzung der Maßnahmen darstellt.
 - c. für alle Einzelmaßnahmen eine Abschätzung der Kosten ohne das vorgeschlagene Engagement von BürgerInnen durchzuführen.

2. Das Fahrradforum soll in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.

Manfred Rose

Thorsten Roth

Bastian Landschof

Ergänzungen zum SPD Prüfantrag

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen / prüfen zu lassen:

- Die Länge und Auswirkungen der vermuteten Spundwand. Auf den Luftaufnahmen über Google Maps gewinnt man den Eindruck, dass einige Bäume besser gedeihen und andere weniger.
- Verkehrs- und Parkplatztechnische Auswirkungen durch Abnahme der Ketten bzw. Entfernung der Poller.
- Ist die Abnahme der Ketten bzw. Entfernung der Poller durch den Baubetriebshof zu leisten?
- Ist die Entfernung der rundlichen Einfassung der Bäume möglich? Wären die wellenartigen Parkplatzbegrenzungen durch Beete mit Bewuchs (Hecken/Sträucher) zu ersetzen?
- Die Planung einer zukünftigen Ausweitung des Fahrrad-Verkehrs ist durch einen Verkehrsplaner zu begleiten.
- Die Planung eines evtl. Einbahnstraßenverkehrs ist durch einen Verkehrsplaner zu begleiten, insbesondere der Zugang von Rettungsdienst, Feuerwehr und Anlieferverkehr im rückwärtigen Bereich der Langen Straße muss gewahrt bleiben.
- Klärung mit der VKP: Inwieweit muss die Stadtgrabenstraße mit herkömmlichen Bussen befahrbar bleiben?
- Touristische Klärung: Inwieweit sind die Busparkplätze von touristischem Wert und dort zu erhalten? Wo gäbe es zentrumsnah alternative Parkmöglichkeiten für den Bustourismus?
- Inwieweit ließe sich eine Parkraumoptimierung erreichen (auch durch Wegnahme der Ketten und Poller), um nicht Gefahr zu laufen, dass durch die Überplanung für die Plöner Kaufmannschaft dringend benötigter Parkraum wegfällt.
- Kann durch geeignete Markierungsmaßnahmen erwirkt werden, dass „wildes“ Parken nicht zu einer Verringerung des Parkangebotes führt.

Yorck Wegener

Gernot Melzer

Thure Koll