

<p><i>Betreff</i> Städtebauförderungsprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (ASO) Stadt Plön" - Gesamtmaßnahme "Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße"; hier: Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes Stadtentwicklungskonzept (VU/IEK) - abschließender Beschluss</p>

<p><i>Fachbereich:</i> Fachbereich 4 - Planen & Bauen</p>	<p><i>Datum</i> 22.08.2022</p>
<p><i>Sachbearbeitung:</i> Lara Lohreit</p>	
<p><i>Aktenzeichen:</i></p>	

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung (Vorberatung)	22.08.2022	Ö
Ratsversammlung der Stadt Plön (Entscheidung)	21.09.2022	Ö

Sachverhalt:

Die Stadt Plön hat das Planungsbüro Architektur + Stadtplanung mit der Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und der Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK) für die Gesamtmaßnahme „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (ASO) Stadt Plön“ beauftragt.

Der mit der Lenkungsgruppe und dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) abgestimmte Entwurfsbericht inklusive Maßnahmenplan (Anlage 1) wird vom Planungsbüro vorgestellt. Aus dem VUIEK ergibt sich das Sanierungsgebiet „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ (Anlage 2), das im umfassenden Sanierungsverfahren umgesetzt werden soll.

Das umfassende Verfahren wird bei einer Sanierung angewandt, wenn Umstrukturierung des als förmlich festgelegten Sanierungsgebiet angestrebt wird. Im zukünftigen Sanierungsgebietes "Bahnhofsvorplatz/Lübecker Straße" sind umfangreiche Erschließungsmaßnahmen vorgesehen. Im umfassenden Verfahren kommt es durch die Sanierung zu einer erheblichen Bodenwertsteigerung, was auch zu Ausgleichsbeiträgen führen kann. Außerdem ermöglicht das umfassende Sanierungsverfahren die Anwendung von besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 144, 152-156 BauGB). Diese sind die Eintragung eines Sanierungsvermerks im Grundbuch für alle Grundstücke, ein Genehmigungsverfahren für Baumaßnahmen und rechtliche Vorhaben mit Immobilien im Sanierungsgebiet (gem. §§ 144, 145 BauGB), ein Vorkaufsrecht durch die Stadt (gem. § 24 (1) Nr. 3 BauGB), Preisprüfung und die Möglichkeit Ausgleichsbeträge zu erheben.

Im Geltungsbereich des VUIEK sind mehrere Grundstücksankäufe und umfangreiche Neuordnungsmaßnahmen, insbesondere der verkehrlichen Anlagen und Erschließungswege, vorgesehen oder kommen in Betracht, sodass die Notwendigkeit für die

Anwendung des besonderen bodenpolitischen Instrumentariums des Baugesetzbuches (§ 153 BauGB) vorliegt. Daher ist das umfassende Sanierungsverfahren zu wählen.

Das als Alternative zu wählende, sog. vereinfachte Verfahren betrifft vorrangig den Erhalt und Modernisierung von Gebäuden und ist damit für den zukünftigen Geltungsbereich des Sanierungsgebietes nicht vorzusehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch den Beschluss des Endberichtes des VUIEK entstehen keine direkten Kosten. Die Kosten der Umsetzung der Maßnahmen aus dem VUIEK ist dem Maßnahmenkatalog zu entnehmen. Vor Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind Beratungen in den Fachausschüssen und in der Stadtvertretung gesondert inklusive der finanziellen Auswirkungen durchzuführen und zu beschließen.

Klimarelevanz & Begründung: Positiv Negativ keine

Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz bzw. Klimafolgenanpassung finden sich als Querschnittsthema in allen Maßnahmen des VUIEK wieder. Daher ist bei der Umsetzung der Maßnahmen des VUIEK eine positive Klimarelevanz zu erwarten.

Beschlussvorschlag:

Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung nimmt die erarbeitete Entwurfssfassung der „Vorbereitenden Untersuchungen“ und des „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes“ „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ (Anlage 1) mit den erarbeiteten Maßnahmen und der Kosten- und Finanzierungsübersicht in der vorliegenden Form zur Kenntnis und empfiehlt der Ratsversammlung den Endbericht zu beschließen.
2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung empfiehlt der Ratsversammlung die Verwaltung mit der Ausarbeitung eines Satzungsentwurfes des Sanierungsgebietes „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ gemäß dem angefügten Abgrenzungsgebiet (Anlage 2) für den Beschluss des Sanierungsgebietes im umfassenden Verfahren zu beauftragen.

Ratsversammlung der Stadt Plön:

1. Die Ratsversammlung der Stadt Plön beschließt den erarbeitete Entwurfssfassung der „Vorbereitenden Untersuchungen“ und des „Integrierten Entwicklungskonzeptes“ „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ (Anlage 1) mit den erarbeiteten Maßnahmen und der Kosten- und Finanzierungsübersicht in der vorliegenden Form und beauftragt die Verwaltung, diesen dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein vorzulegen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Satzungsentwurf für das Sanierungsgebiet „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ gemäß dem angefügten Abgrenzungsgebiet (Anlage 2) für den Beschluss des Sanierungsgebietes im umfassenden Verfahren vorzubereiten.

I.A.
Lohreit

Anlagen:

Anlage 1: Endbericht VU IEK Bahnhofsvorplatz Lübecker Straße

Anlage 2: Geltungsbereich Sanierungsgebiet Bahnhofsvorplatz Lübecker Straße



Stadt Plön

Städtebauförderungsprogramm
„Aktive Stadt- und Ortsteilzentrum“

**Vorbereitende Untersuchung (VU) und
Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)
„Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“**

03. August 2022

Architektur + Stadtplanung
entwickeln und gestalten
Graumannsweg 69
22087 Hamburg
hamburg@archi-stadt.de

ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG
entwickeln und gestalten

im Auftrag
der Stadt Plön



STADT PLÖN
VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
UND
INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT
„BAHNHOFSVORPLATZ / LÜBECKER STRASSE“

Erläuterungsbericht

Stand 03. August 2022

**ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG**
entwickeln und gestalten

Architektur + Stadtplanung
entwickeln und gestalten
Graumannsweg 69, 22087 Hamburg
hamburg@archi-stadt.de

im Auftrag der
STADT PLÖN



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Anlass und Aufgabenstellung.....	5
1.1 Anlass	5
1.2 Aufgabenstellung	5
1.3 Programmstrategie „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ bzw. „Lebendige Zentren“	6
2 Vorgehensweise und projektbegleitender Beteiligungsprozess	7
2.1 Methodik und Bearbeitungsphasen	7
2.2 Projektbegleitender Beteiligungsprozess	8
3 Grundlagen und planerische Rahmenbedingungen.....	10
3.1 Lage der Stadt Plön.....	10
3.2 Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt	11
3.3 Historische Entwicklung des Untersuchungsgebiets	11
3.4 Übergeordnete Planungsvorgaben und örtliche Planungen.....	13
3.4.1 Ziele der Raumordnung	13
3.4.2 Flächennutzungsplan.....	15
3.4.3 Bebauungspläne	15
3.4.4 Städtische Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien	18
TEIL A – Bestandsaufnahme und Bewertung.....	21
4 Bestandsanalyse.....	21
4.1 Städtebauliche Einbindung in die Gesamtstadt	21
4.1.1 Zusammenfassende Bewertung / SWOT-Analyse	22
4.2 Stadtbild und Bebauungsstruktur	23
4.2.1 Stadtbildprägende Gebäude und Gebäudetypologien.....	23
4.2.2 Denkmalschutz	24
4.2.3 Gebäudealter	24
4.2.4 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe / Energetische Ertüchtigung.....	25
4.2.5 Leerstände.....	26
4.2.6 Zusammenfassende Bewertung / SWOT-Analyse	26
4.3 Nutzungsstruktur	27
4.3.1 Einzelhandel.....	28
4.3.2 Wohnen.....	29
4.3.3 Zusammenfassende Bewertung	30
4.4 Grün- und Freiraumbeziehungen	31
4.4.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen.....	32
4.4.2 Straßen und Plätze.....	33

4.4.3	Barrierefreiheit.....	35
4.4.4	Zusammenfassende Bewertung.....	36
4.5	Verkehrsinfrastruktur	37
4.5.1	Straßennetz und Verkehrsführung.....	37
4.5.2	Ruhender Kfz-Verkehr	39
4.5.3	Fuß- und Radverkehr.....	41
4.5.4	Öffentlicher Personennahverkehr	43
4.5.5	Wegweisung.....	44
4.5.6	Zusammenfassende Bewertung.....	44
4.6	Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur.....	46
4.6.1	Bevölkerungsentwicklung.....	46
4.6.2	Altersstruktur und demografische Entwicklung	47
4.6.3	Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze	47
4.6.4	Zusammenfassende Bewertung.....	48
4.7	Einrichtungen der Infrastruktur und Tourismus	48
4.7.1	Tourismus.....	48
4.7.2	Medizinische Versorgung / Soziale Einrichtungen	50
4.7.3	Kultur-, Freizeit- und Sportangebote.....	50
4.7.4	Zusammenfassende Bewertung.....	51
4.8	Energie, Klima- und Umweltschutz.....	51
4.8.1	Ökologische und klimatische Bedeutung der Frei- und Grün- und Wasserflächen.....	52
4.8.2	Klimaanpassung – Starkregen-, Hitze- und Trockenheitsvorsorge.....	52
4.8.3	Gebäude.....	53
4.8.4	Mobilität	53
4.8.5	Tourismus.....	53
4.8.6	Lärmbelastung	54
4.8.7	Altlasten.....	54
4.8.8	Zusammenfassende Bewertung.....	54
4.9	Gesamtbewertung und Zusammenfassung der Analyse	55
4.9.1	Misstände, Mängel und Konflikte	56
4.9.2	Stärken, Chancen und Potenziale.....	56
TEIL B – Städtebauliches Entwicklungskonzept und Maßnahmen.....		58
5	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	58
5.1	Leitbild / Leitziele.....	58
5.2	Entwicklungsziele und Handlungsansätze	61
5.2.1	Lage und Bedeutung.....	61
5.2.2	Stadtbild und Bebauungsstruktur	61
5.2.3	Nutzungsstruktur: Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen.....	61

5.2.4	Öffentlicher Raum: Grün- und Freiflächen, Straßen und Plätze.....	62
5.2.5	Verkehrliche Infrastruktur / Mobilität.....	62
5.2.6	Tourismus und kulturelle / freizeitbezogene Infrastruktur	64
5.2.7	Energie-, Klima- und Umweltschutz.....	64
5.3	Konzeptscenarien.....	65
5.4	Maßnahmenkonzept	67
5.4.1	Bahnhofsquartier als attraktives Entree zur Optimierung einer attraktiven Innenstadtanbindung und Vernetzung der Stadtplätze.....	68
5.4.2	Bahnhof und ZOB als innovative Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehre.....	71
5.4.3	Optimierung der Seeanbindung in Verbindung mit attraktivem Natur- und Freizeiterlebnis.....	71
5.4.4	Weitere Maßnahmen	73
5.4.4.1	Stadtbild und Bebauungsstruktur	73
5.4.4.2	Nutzungsstruktur: Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen	76
5.4.4.3	Öffentlicher Raum: Grün- und Freiflächen, Straßen und Plätze.....	77
5.4.4.4	Verkehrliche Infrastruktur / Mobilität.....	79
5.4.4.5	Tourismus und kulturelle / freizeitbezogene Infrastruktur	80
5.4.4.6	Energie- Klima- und Umweltschutz.....	81
5.5	Tabellarische Maßnahmenübersicht	83
5.5.1	Maßnahmen der Vorbereitung	83
5.5.2	Maßnahmen der Durchführung	85
5.5.3	Baumaßnahmen	93
5.5.4	Maßnahmen der Abwicklung	96
6	Kosten- und Finanzierungsübersicht	97
7	Verfahrensrechtliche Abwägung.....	98
7.1	Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB	98
7.2	Grundlagen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes.....	99
7.3	Wahl des geeigneten Sanierungs- und Förderverfahrens.....	100
7.4	Abgrenzung des Sanierungsgebietes.....	103
7.5	Abwägung und Empfehlung über das anzuwendende Sanierungsverfahren	103
7.6	Abwägung und Empfehlung über das räumlich festzulegende Fördergebiet.....	104
7.7	Verfahrensrechtliche Empfehlung	105
8	Monitoring und Fortschreibung	105
8.1	Allgemeines: Hintergrund und Ziele.....	105
8.2	Handlungsempfehlung zum Monitoring.....	105

Anlagen

Anlage 1: Planband

1. Analysepläne zu den Vorbereitenden Untersuchungen:
 - a. Eigentümerstruktur
 - b. Geschossigkeit
 - c. Nutzungen
 - d. Grün
 - e. Verkehr
 - f. Bebauungsstruktur
 - g. Lage im Stadtgebiet
2. Integrierter Analyseplan
3. Leitbild
4. Funktionskonzepte:
 - a. Variante 1 „Städtisch“
 - b. Variante 2 „Grün“
5. Rahmenentwicklungskonzept
6. Maßnahmenplan
7. Abgrenzung Sanierungsgebiet

Anlage 2: Dokumentation Beteiligungsverfahren

- Protokoll zur Auftaktveranstaltung am 11.11.2019
- Protokoll „Facharbeitskreis Mobilität“, 28.11.2019
- Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der Abstimmung mit den Nachbargemeinden nach § 2 (2) BauGB vom 18.05.2020 – 19.06.2020
- Protokoll zur Analysewerkstatt „Markt der Möglichkeiten“ am 17.08.2020
- Auswertung der Online-Bürgerbeteiligung
- Abwägung zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Abstimmung mit den Nachbargemeinden nach § 2 (2) BauGB vom 30.03.2022 bis 29.04.2022

Anlage 3: Fachgutachten

- **Verkehrsuntersuchung zum Bahnhofsumfeld Stadt Plön**
urbanus GbR, Lübeck mit Gertz-Gutsche-Rümenapp, Hamburg/Berlin, Februar 2022

1 Anlass und Aufgabenstellung

1.1 Anlass

Die Entwicklung der Stadt Plön, vor allem im Bereich des Bahnhofsvorplatzes / der Lübecker Straße, steht vor großen Herausforderungen, die besonders hohe Anforderungen nicht nur an die Planung, sondern auch die aktive Entwicklung und finanzielle Förderung erforderlich machen.

Leerstand von Gebäuden, Geschäftsschließungen und der damit verbundene Zerfall der Gebäudesubstanz sowie eine unübersichtliche sowie nicht zeitgemäße Verkehrssituation in Verbindung mit einer unattraktiven Freiflächengestaltung beeinträchtigen zunehmend die Funktionsfähigkeit und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes und des ZOBs sowie der Lübecker Straße als östlichen Innenstadtzugang, in einer eigentlich für Einheimische und Touristen höchst attraktiven Lage direkt am See.

Im Oktober 2017 erhielt die Stadt Plön das Ankündigungsschreiben zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Ende November 2017 erhielt die Stadt den Zuwendungsbescheid der IB.SH. Auf dieser Grundlage hat die Ratsversammlung für den Bereich Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße am 28.02.2018 die Einleitung vorbereitender Untersuchungen beschlossen und am 23.03.2018 ortsüblich bekannt gemacht. Auf Basis dieses Beschlusses wurde die Stadtverwaltung beauftragt, das Verfahren zur Vergabe von vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB einschließlich eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes einzuleiten.

Im Auftrag der Stadt Plön hat das Büro Architektur + Stadtplanung, Hamburg, im Sommer 2019 mit den Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB begonnen.

Anlass der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen ist im Wesentlichen:

- eine in verschiedenen Bereichen ungeordnete Bau- und Nutzungsstruktur
- offenkundige Leerstände, insbesondere im Einkaufszentrum „Lübsches Tor“
- die in verschiedenen Bereichen mangelnde Raumqualität aus stadtgestalterischer Sicht und fehlende Aufenthaltsqualitäten in öffentlichen Räumen und Grünflächen
- die in verschiedenen Bereichen mangelnde Straßenraumgestaltung
- fehlende Verbindungen, fehlende Rad- und Fußwege
- unübersichtliche / nicht zeitgemäße Verkehrssituation bzw. Verkehrsgefahrenpunkte

1.2 Aufgabenstellung

Zur Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme zur Behebung der Missstände sind **vorbereitende Untersuchungen (VU)** gemäß dem § 141 Baugesetzbuch (BauGB) unter anderem mit einer umfassenden Bestandsaufnahme der Darstellung von Mängeln und Missständen sowie der Bewertung der städtebaulichen Situation durchzuführen, welche Gegenstand des vorliegenden Gutachtens sind. In einem zweiten parallelen Schritt wird ein integriertes städtebauliches **Entwicklungskonzept (IEK)** erarbeitet, das unter anderem als Grundlage des Sanierungsverfahrens ein Maßnahmenkonzept definieren soll.

Beides ist an der Strategie des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ auszurichten.

1.3 Programmstrategie „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ bzw. „Lebendige Zentren“

Der Ansatz des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ist es, dem Funktionsverlust durch Stärkung der Zentren als zentrale Orte für Wirtschaft und Kultur, zum Arbeiten und Wohnen, für Versorgung und Freizeit entgegenzuwirken und als Orte der Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Stadt und als Kristallisationspunkt für das Alltagsleben aufrechtzuerhalten. Dazu sollen mit Hilfe des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Maßnahmen zur Behebung von Funktions- und städtebaulichen Mängeln eingeleitet und umgesetzt werden.

„Mit der Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung 2020 haben Bund und Länder eine neue Programmstruktur festgelegt: Die bisherigen sechs Programme der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein wurden durch drei neue Programme ersetzt. Die Entwicklung von Schleswig-Holsteins Innenstädten, Quartieren und Ortskernen wird seitdem durch die Städtebauförderungsprogramme "Lebendige Zentren", "Sozialer Zusammenhalt" sowie "Wachstum und nachhaltige Erneuerung" unterstützt. Die bisherigen Förderinhalte bleiben bestehen.

Ein besonderer inhaltlicher Schwerpunkt wird auf die Schaffung von grüner Infrastruktur und Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung gelegt. Dementsprechend sind Maßnahmen des Klimaschutzes nun Voraussetzung für eine Förderung.“¹

¹ Quelle: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/S/staedtebau_und_stadtenwicklung/staedtebaufoerderung.html

2 Vorgehensweise und projektbegleitender Beteiligungsprozess

2.1 Methodik und Bearbeitungsphasen

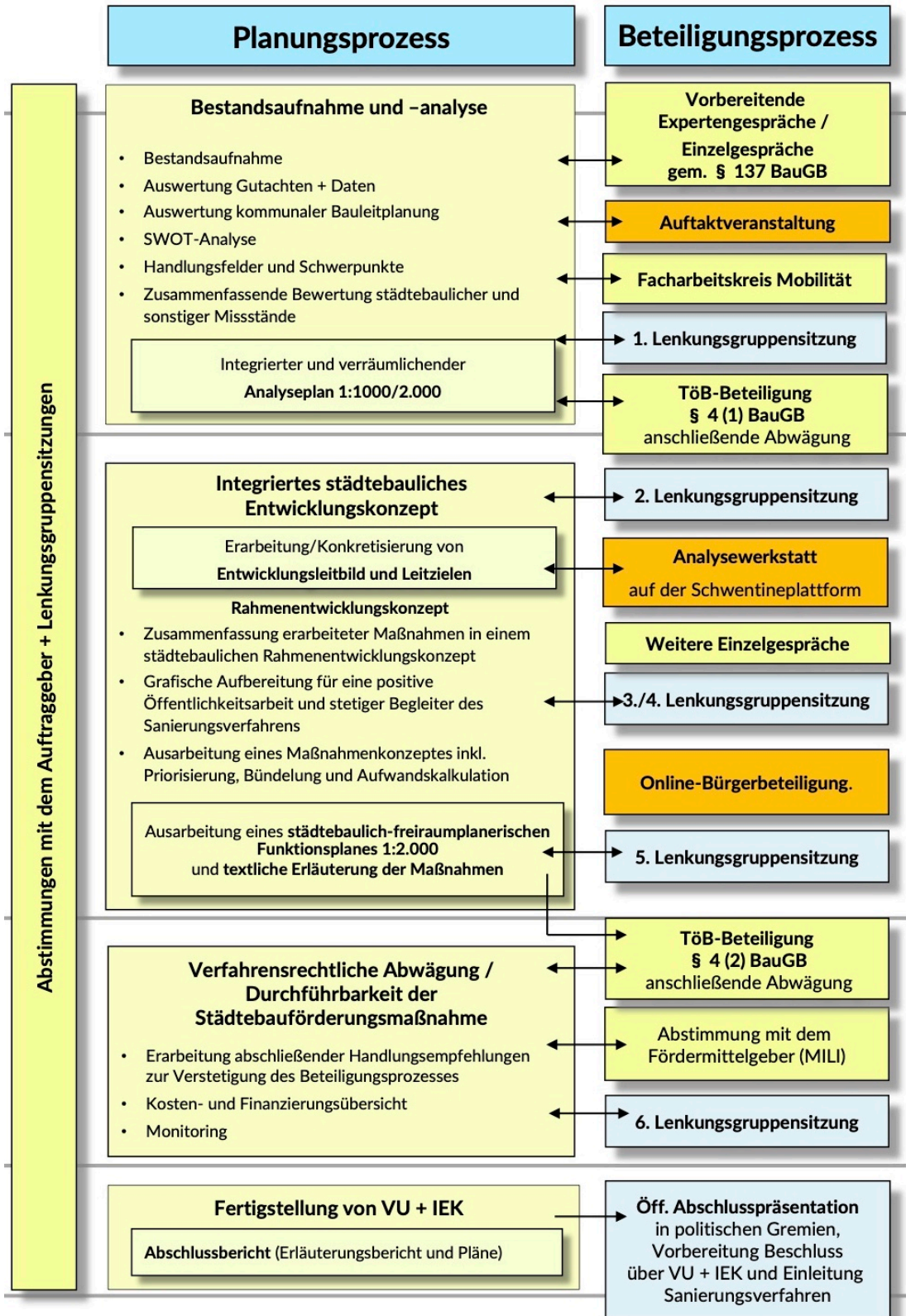


Abbildung 1: Projektablauf (Architektur + Stadtplanung)

Zum Nachweis eines Förderbedarfs sind vor der Festlegung eines Sanierungsgebietes strukturelle, funktionale und städtebauliche Missstände und Defizite zu erheben und im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB durchzuführen.

Die **Bestandsaufnahme** erfolgte durch örtliche Inaugenscheinnahme mit Foto-Dokumentation der Gebäude sowie der öffentlichen Räume und Freiflächen, um die baulichen und funktionalen Zustände zu erheben. Darüber hinaus wurden bestehende Daten und Gutachten sowie die kommunale Bauleitplanung (FNP und B-Pläne im Untersuchungsgebiet) ausgewertet.

Zur Entwicklung einer Strategie für Schlüsselgrundstücke im Untersuchungsbereich wurden **Einzelgespräche** mit ausgewählten Eigentümern und Nutzern geführt.

Da die Abwicklung der verkehrlichen Abläufe, insbesondere rund um dem Bahnhof / ZOB ein zentrales Thema der Untersuchungen ist, wurden die lokalen Verkehrsträger zu einem **Facharbeitskreis „Mobilität“** eingeladen, um zusammen mit der Verwaltung, Stadt- und Verkehrsplanern die zukünftige Entwicklung der Mobilitätsangebote insbesondere im Hinblick auf die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes zu diskutieren.

Zu Beginn der VU hat die Stadt Plön eine **Lenkungsgruppe** zur Begleitung der beauftragten Gutachter gegründet. Die Lenkungsgruppe ist eine projektbegleitende und -koordinierende Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Stadtverwaltung, Mitgliedern der einzelnen Fraktionen sowie den beteiligten Fachplanern und Büros. Die Lenkungsgruppe begleitete das gesamte Verfahren. Die wesentlichen Ziele für das Bahnhofsquartier sowie die Maßnahmenvorschläge wurden gemeinsam mit der Lenkungsgruppe erarbeitet.

2.2 Projektbegleitender Beteiligungsprozess

Während der gesamten Projektbearbeitung fand ein intensiver Beteiligungsprozess zwischen den Auftragnehmern, der Politik und Verwaltung sowie den Bürgern statt. So wurden insbesondere in den Planungswerkstätten vergangene Entwicklungen und Besonderheiten erörtert sowie Entwicklungswünsche berücksichtigt und in die Planung mit eingearbeitet.

Die **Planungswerkstätten** bilden einen zentralen Baustein des Beteiligungsprozesses. Die Bürger wurden in allen Bearbeitungsphasen intensiv beteiligt und konnten ihre Wünsche und Anregungen äußern. Im Rahmen der **Auftaktwerkstatt** am 11.11.2019 wurde nicht nur über Ablauf und Verfahren von VU und IEK informiert, sondern auch erste Eindrücke zur Bestandssituation und Anregungen für die weitere Entwicklung eingeholt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die **Analysewerkstatt** wurde am 17.08.2020 auf der Schwentineplattform im Untersuchungsgebiet als „Markt der Möglichkeiten“ durchgeführt. Die Bestandsanalyse wurde gemeinsam mit der Öffentlichkeit vertieft und Leitbilder und Leitziele diskutiert.

Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie konnte die **Konzeptwerkstatt** nicht wie ursprünglich geplant als Präsenzveranstaltung stattfinden. Stattdessen wurden das Leitbild sowie die Maßnahmenvorschläge anhand von zwei Konzeptscenarien online veröffentlicht. Dort hatten interessierte Bürger*innen die Möglichkeit, Kommentare abzugeben und die vorgeschlagenen Maßnahmen zu bewerten. Parallel hingen die Pläne im Rathaus aus.

Die vielfältigen Hinweise, Wünsche, Anregungen sowie Arbeitsergebnisse aus den Werkstätten sind in die Analyse- und Rahmenplangergebnisse eingeflossen.

Die Ergebnisse der Werkstätten sind im Anhang 2: „Dokumentationen und Protokolle“ nachzulesen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange erfolgte im Rahmen der Bestandsanalyse im Mai/Juni 2020. Dabei wurde über die ersten Analyseergebnisse der VU

sowie erste Leitziele informiert und um Stellungnahme und fachspezifische Auskünfte über das Untersuchungsgebiet gegeben. Die abgegebenen Stellungnahmen wurden bei der weiteren Planung soweit erforderlich berücksichtigt.

Eine zweite Beteiligung erfolgt nach Fertigstellung der VU und des IEK im März 2022. Die im Rahmen der Beteiligung gem. § 4(2) BauGB eingegangenen Anregungen und Hinweise werden soweit möglich und sinnvoll eingearbeitet.

Zeitraum	Beteiligungsform	Ziel
11. November 2019	Auftaktveranstaltung	erste Informationen zu den Zielen der Städtebauförderung Verfahrensweise Inhalte VU + IEK Anregung der Betroffenen zur Mitwirkung
November 19	Eigentümergegespräche	
28. November 2019	Facharbeitskreis Mobilität	Mit Fachbehörden und Nutzern des Bahnhofsumfeldes
28. November 2019	1. Lenkungsgruppensitzung	
18. Mai bis 19. Juni 2020	Frühzeitige TöB-Beteiligung	
29. Juli 2020	2. Lenkungsgruppensitzung	
17. August 2020	Analysewerkstatt als „Markt der Möglichkeiten“ auf der Schwentineplattform	Information und Diskussion für und mit den Bürger*innen Sammlung von Anregungen und Ideen
14. Dezember 2020	3. Lenkungsgruppensitzung	
19. Januar 2021	4. Lenkungsgruppensitzung	
Juli/August 2021	Konzeptwerkstatt als Online-Beteiligung	
16. November 2021	5. Lenkungsgruppensitzung	
April 2022	TöB-Beteiligung	
Juni 2022	6. Lenkungsgruppensitzung	
	Öffentliche Abschlusspräsentation	

3 Grundlagen und planerische Rahmenbedingungen

3.1 Lage der Stadt Plön

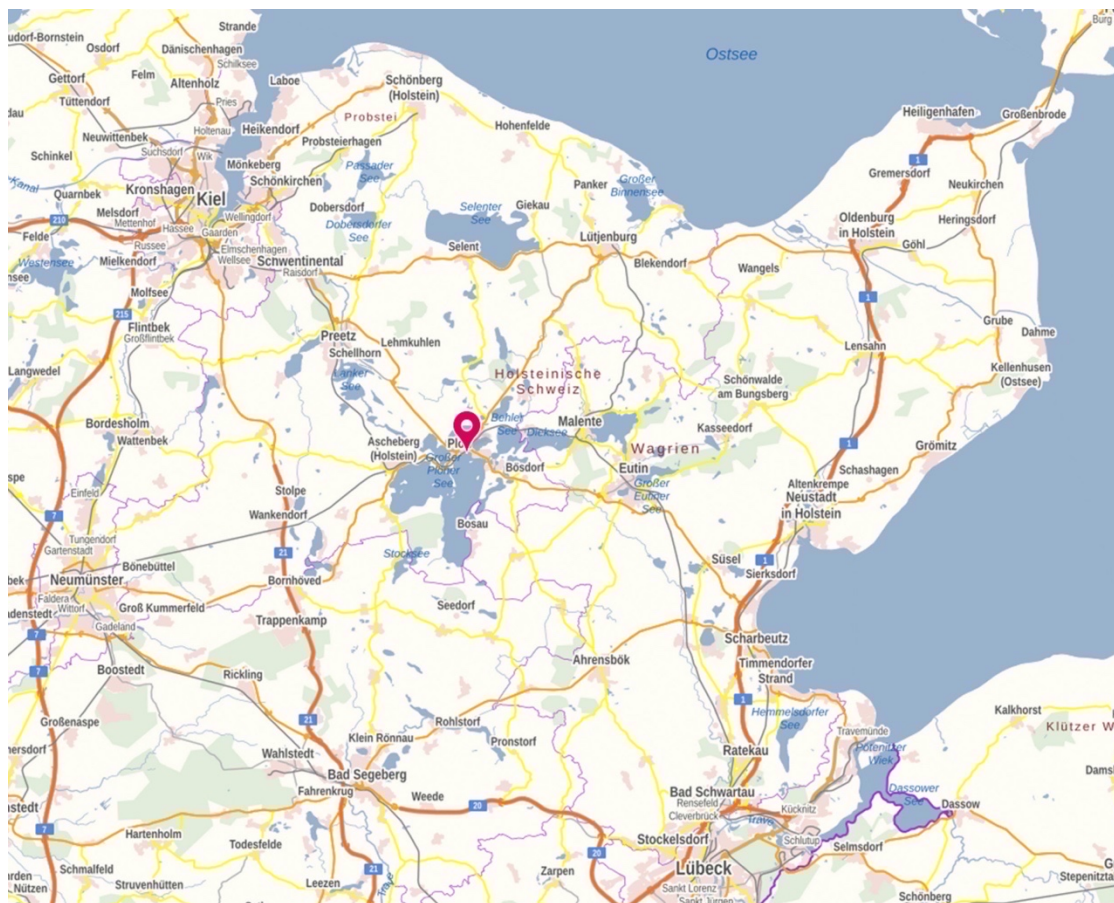


Abbildung 2: Lage der Stadt Plön (Quelle: Digitaler Atlas Nord)

Plön ist die Kreisstadt des Kreises Plön in Schleswig-Holstein und liegt zwischen Kiel und Lübeck. Die Stadt liegt direkt am größten Binnensee Schleswig-Holsteins, dem Großen Plöner See, und ist eingebettet in die hügelige Seenlandschaft der Holsteinischen Schweiz.

Nur ca. 20% der rund 37 km² sind Landfläche, der Rest verteilt sich auf elf Seen, die vollständig zur Stadt Plön gehören und fünf weitere, an denen Plön einen Anteil hat.³

Plön liegt am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen 76 (Nord-Süd-Richtung von Schleswig über Eckernförde und Kiel nach Scharbeutz) und 430 (West-Ost-Richtung von Schenefeld über Neumünster nach Lütjenburg). Die nächstgelegene Autobahnanbindung liegt ca. 19 km entfernt (Autobahn 21, Anschlussstelle Bornhöved).

Durch Plön führt die Bahnstrecke Kiel – Lübeck. Die Strecke führt zum Teil direkt am Plöner See entlang. Plön ist per Regionalbus an die Landeshauptstadt Kiel angebunden. Weitere Regionalbusverbindungen gehen u.a. nach Preetz, Lütjenburg und Neumünster. Sämtlicher ÖPNV (Bus und Bahn) im Kreis Plön ist im landesweiten Verkehrsverbund NAH.SH mit dem SH-Tarif integriert.

³ Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Plön>

3.2 Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt

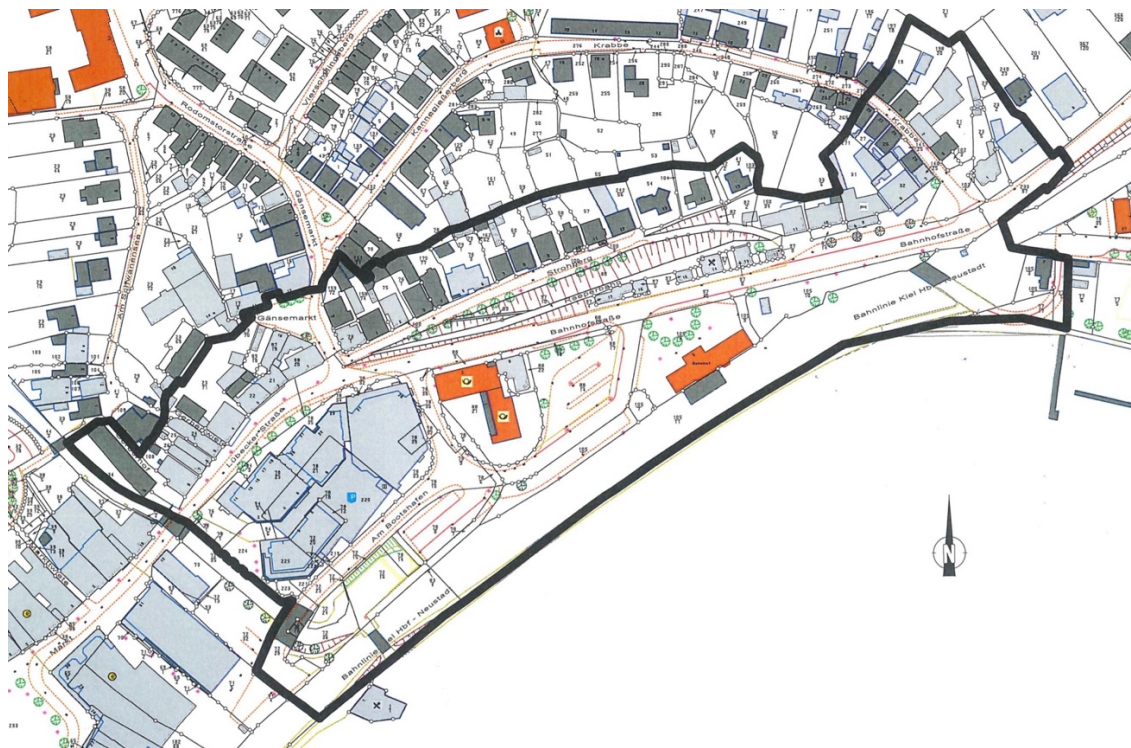


Abbildung 3: Abgrenzung Untersuchungsgebiet, Stadt Plön 2018

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich von der Stadt-Schwentine im Südwesten bis zur Einmündung der Straße „Krabbe“ inkl. der östlich angrenzenden Bebauung. Es schließt die Straßen Lübecker Straße und Strohberg mit dem nördlich angrenzenden Gebäudebestand ein und wird im Südosten durch den Großen Plöner See begrenzt. Die Lübecker Straße bildet den Auftakt zur Altstadt mit Marktplatz und Nikolaikirche.

Erschlossen wird es durch die Bahnhofstraße, die die westliche Verlängerung der Bundesstraße 430 darstellt. Von Norden kommend erreicht man das Untersuchungsgebiet über die Rodomstorstraße, die in den – bereits im Untersuchungsgebiet befindlichen – Gänsemarkt einmündet.

Zentral im Untersuchungsgebiet befindet sich der Hauptbahnhof mit dem angrenzenden ZOB. Das Untersuchungsgebiet schließt die Flächen der Deutschen Bahn, die parallel zum See-Ufer verlaufen, mit ein.

3.3 Historische Entwicklung des Untersuchungsgebiets

Mit dem Bau des Schlosses Plön (1636) wurde Plön Residenzstadt des Herzogtums Schleswig-Holstein-Sonderburg-Plön. Eine rege Bautätigkeit setzte ein. Die Stadt hatte damals ca. 1.000 Einwohner und reichte vom Ende der heutigen Fußgängerzone im Westen bis zur Schwentinebrücke im Osten. Im Osten war der Zugang durch das Lübecker („Lübsche“) Tor gesichert. 1867 wurde Plön preußische Kreisstadt des neu gegründeten Landkreises Plön.⁴

„Die Grenzen der historischen Altstadt von Plön liegen im Westen am Ende der Langen Straße und im Osten bei der Schwentine. Dort befand sich bis 1854 das Lübecker Tor. Vor diesem Tor entstand seit dem 17. Jahrhundert um die unregelmäßigen Platzbildungen von Fleethörn,

⁴ Quelle: <https://www.holsteinischeschweiz.de/geschichte-der-stadt-ploen>

Gänse- und Pferdemarkt eine Vorstadtsiedlung. Die dort entlanglaufende, alte Landstraße diente noch bis ins 19. Jahrhundert als Hauptverkehrsweg zwischen Lübeck und Kiel. Eine städtebaulich folgenreiche Maßnahme war der Bau der Bahnstrecke Neumünster-Neustadt 1866, die fortan die Altstadt von einem ihrer schönsten Ufer am Großen Plöner See trennte. In diesem Zusammenhang entstand das heute denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude. Die aufwendig gestaltete hölzerne Bahnsteigüberdachung stammt vom 1896 für die Söhne Kaiser Wilhelms I. errichteten Prinzenbahnhof im Schlossgarten. Zum halbrunden Bahnhofsvorplatz gehören die gegenüberliegenden Verkaufspavillons unterhalb der sog. Reeperbahn.“⁵



Abbildung 4: Bahnhof vor 1915.
Quelle: Stadtarchiv Plön



Abbildung 5: Bahnhofsvorplatz mit Verkaufspavillons.
„Plön entdecken. Stadt und Schloss, Marius-Böger-Stiftung (Hrsg.), Flensburg, 2009

Die Mittelachse des am Scheitelpunkt des Bahnhofsplatzes gelegenen Bahnhofsgebäudes war früher die Mittelachse des Vorplatzes, die Reihe der Verkaufspavillons unterhalb der stadtbildprägenden Strohbergs und seiner markanten Reeperbahn bildete dessen Basis. Die halbkreisförmige Grundform des Bahnhofsvorplatzes zentrierte sich um eine mittig platzierte Grünanlage mit einem kleinen Springbrunnen.

Nach 1945 erweiterte sich Plön deutlich, insbesondere auch durch die Aufnahme vieler Flüchtlinge. Mit der räumlichen Ausdehnung veränderte sich auch die Infrastruktur.



Abbildung 6:
Bahnhofstraße, 50er Jahre.
Quelle: Stadtarchiv Plön

⁵ Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, 19.06.2020

Ende der 70er Jahre erfuhr das Stadtbild Plöns erhebliche Veränderung: einige Häuser der Innenstadt wurden für den Bau der innerstädtischen Umgehungsstraße (Bundesstraße 76 und 430) geräumt. Die Bahnhofstraße wurde damit verkehrlich erheblich entlastet.

Am 02. Februar 1978 wurde der Grundstein für den Bau des Gebäudekomplexes „Am Lübschen Tor“ gelegt. Das Stadtbild am historischen Eingang zur Innenstadt veränderte sich dadurch erheblich. Der Bau wurde als städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt. Ziel war es, durch die Ansiedlung mittelständischer Unternehmen und öffentlich geförderten Wohnungsbau zur Belebung der Innenstadt beizutragen.

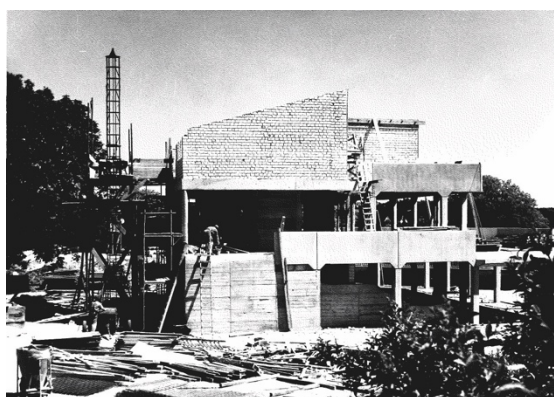


Abbildung 8:
Am Lübschen Tor, Neubau 1978.
Quelle: Stadtarchiv Plön



Abbildung 7:
Lübsches Tor, Abriss 1854. Quelle: Stadtarchiv Plön

Tourismus

Durch die Bahnanbindung und aufgrund seiner landschaftlich attraktiven Lage gewann Plön Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend Bedeutung als Erholungsort. Ausflugslokale wurden eröffnet, eine Badeanstalt errichtet und Aussichtstürme gebaut.

Bahnhof

Das spätklassizistische Empfangsgebäude wurde im Jahre 1866, mit der Eröffnung der Strecke Neumünster – Neustadt, errichtet. Das Empfangsgebäude ist heute noch vorhanden. Der Anschluss an das Bahnnetz wirkte als „Startschuss“ für die Erschließung Plöns durch den Fremdenverkehr.

Das Bahnhofsgebäude und die Bahnsteige wurden barrierefrei umgebaut und saniert. Im Zuge der Modernisierungsarbeiten, die im Jahr 2010 abgeschlossen wurden, wurde das Empfangsgebäude durch die Stadt Plön erworben und in eine Touristeninformation mit DB Agentur umgewandelt. Zudem wurde eine Fahrradabstellanlage ergänzt.

Postgebäude

Der zweigeschossige traufständige Backsteinbau wurde 1920 errichtet. Ende 2001 schloss das Plöner Postamt die Schalterhalle für den Kundenverkehr. Das Erdgeschoss des alten Postgebäudes sowie das Erdgeschoss des in den 1960er Jahren errichteten Anbaus werden derzeit noch als Verteilzentrum genutzt.

3.4 Übergeordnete Planungsvorgaben und örtliche Planungen

3.4.1 Ziele der Raumordnung

Gemäß dem § 1 Abs. 4 BauGB ist die städtische Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Für die Stadt Plön sind die Ziele der Raumordnung im **Landesentwicklungsplan**

2021 (LEP) sowie im **Regionalplan des Planungsraums III** aus der Fortschreibung des Jahres 2000 festgelegt.

Im Regionalplan Planungsraum III (2000) ist die Stadt Plön mit Stadt- und Umlandbereich in ländlichen Räumen sowie als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ausgewiesen. Dazu heißt es:

„Die Stadt- und Umlandbereiche Eckernförde, Neumünster, Plön und Rendsburg sollen als bedeutende Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren im Planungsraum sowie als Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte in den ländlichen Räumen gestärkt und weiterentwickelt werden. Sie sollen Entwicklungsimpulse für die umliegenden ländlichen Räume geben

Bei Maßnahmen der Bauleitplanung sowie der Infrastruktur- und Verkehrsplanung in den Umlandgemeinden sind die Erfordernisse der Kernstadt zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit sollen diese in Form von Kooperationen durchgeführt werden. Dabei sollen auch Aspekte eines Ausgleichs von Nutzen und Lasten zwischen Zentren und Umlandgemeinden berücksichtigt werden.“⁶

Weiter heißt es zur Funktion als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums der Kreisstadt Plön:

„Neben dem Tourismus, der ein Schwergewicht auch der zukünftigen Entwicklung der Stadt und ihres Nahbereiches haben wird, sind für die künftige Entwicklung des Gebietes die Sicherung und die Ausweitung des gewerblichen Arbeitsplatzangebotes und eines damit einhergehenden Flächenangebotes von Bedeutung.“⁷

Darüber hinaus wird die Stadt Plön als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft sowie als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung im Regionalplan ausgewiesen. *„Durch Attraktivitätssteigerungen sollen die Innenstädte von Kiel, Neumünster, Eckernförde, Rendsburg und Plön als wohnortnahe wie auch als überregionale Einkaufs- und Dienstleistungszentren gestärkt werden.“⁸*

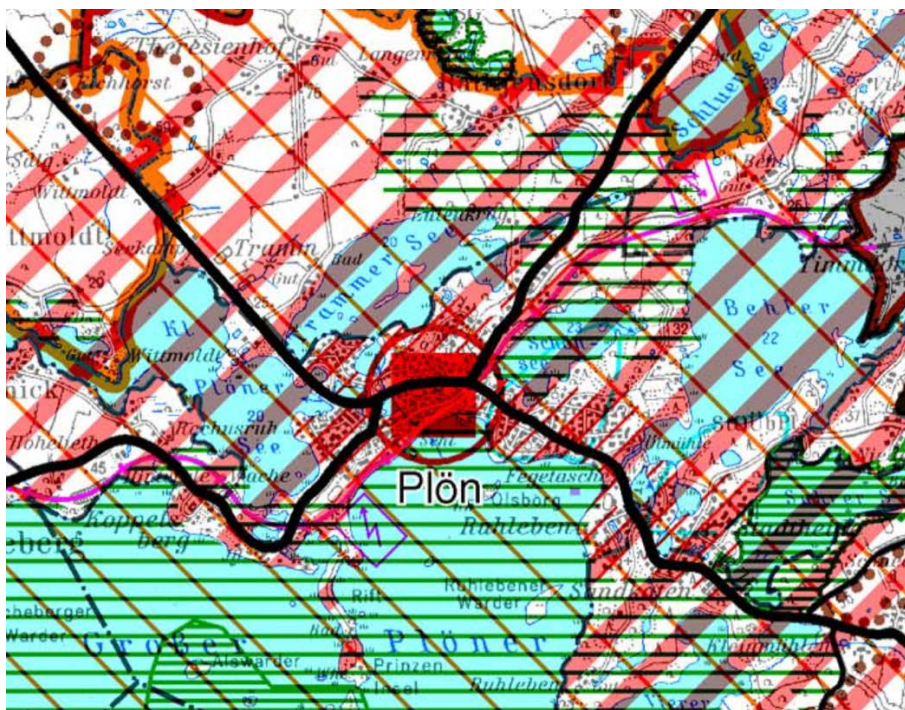


Abbildung 9: Ausschnitt aus der Plankarte des Regionalplanes Planungsraum III (2000)

⁶ Regionalplan für den Planungsraum III, Fortschreibung 2000, Ziffer 4.4 Abs. 2 und 3, S. 18

⁷ Regionalplan für den Planungsraum III, Fortschreibung 2000, Ziffer 6.5.3, S. 44

⁸ Begründung zum Regionalplan für den Planungsraum III, Fortschreibung 2000, Ziffer 7.1.3

3.4.2 Flächennutzungsplan

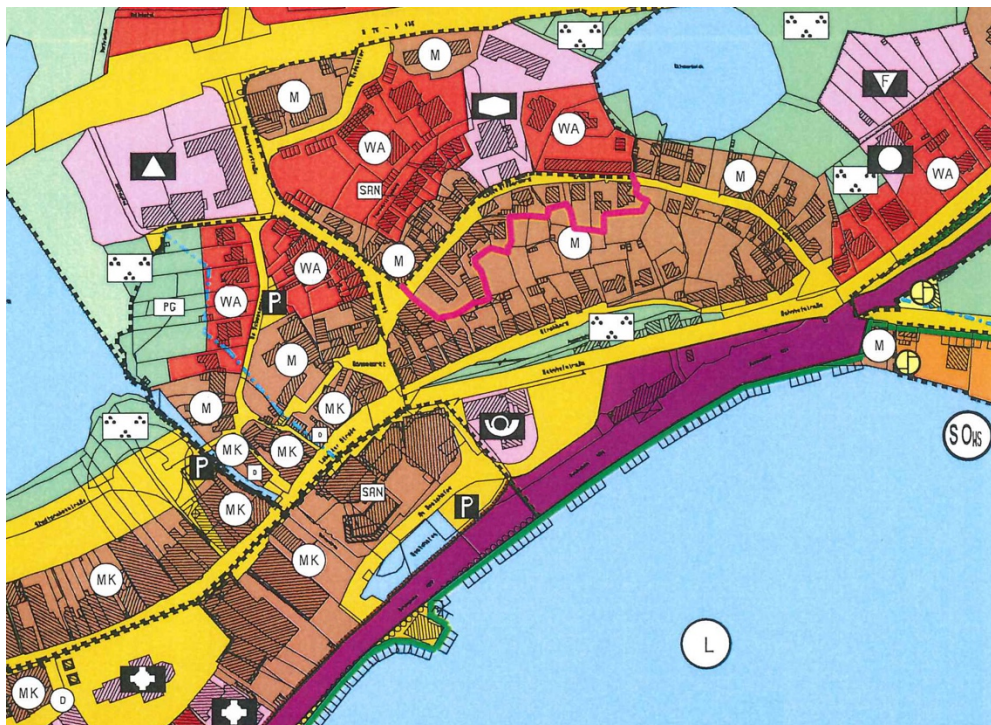


Abbildung 10: Wirksamer Flächennutzungsplan von 1971, Ausschnitt

Der wirksame Flächennutzungsplan von 1971 stellt für den Großteil des Untersuchungsgebietes gemischt genutzte Flächen mit einem Kerngebiet im westlichen Bereich dar.

Der Bereich „Lübsches Tor“ ist als Sanierungsgebiet gekennzeichnet.

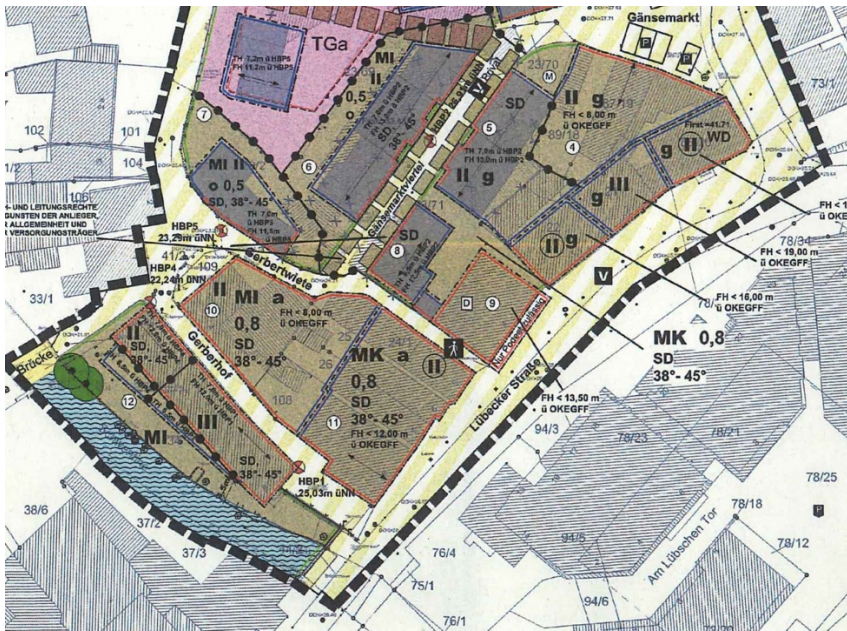
Die Flächen der Deutschen Bahn (Bahnhofsumfeld und Gleisanlagen) parallel zum Ufer des Großen Plöner Sees sind als Flächen für Bahnanlagen dargestellt.

Inmitten der Verkehrsfläche zwischen Bahnhofstraße und „Am Bootshafen“ ist eine Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Post“ dargestellt. Der grüne Hang zwischen Strohhof und Bahnhofstraße ist als öffentliche Grünfläche, Zweckbestimmung Parkanlage, dargestellt. Im Osten des Untersuchungsbereichs befindet sich ein Flurstück innerhalb des Allgemeinen Wohngebiets nördlich der Lütjenburger Straße.

3.4.3 Bebauungspläne

Für den Bereich des Untersuchungsgebietes liegen die im Folgenden kurz beschriebenen Bebauungspläne vor. Im Untersuchungsbereich werden überwiegend Misch- bzw. Kerngebiete festgesetzt.

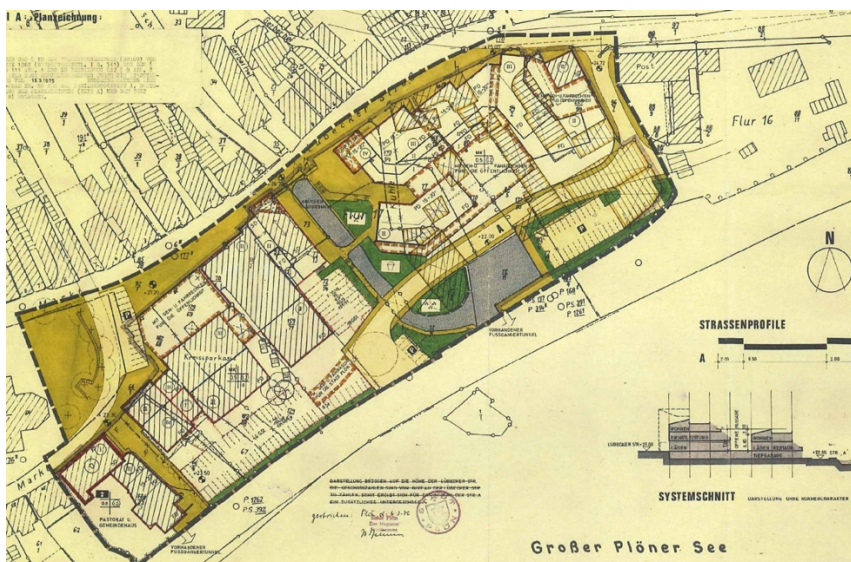
Für die Grundstücke „Krabbe 2 und 3“ befindet sich derzeit der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 1 in Aufstellung.



Bebauungsplan 7c, 1. Änderung (2016) – Ausschnitt Untersuchungsereich

Für den Untersuchungsereich ist nur die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7c maßgeblich, da dort alle Flächen, die im Untersuchungsereich liegen, überplant werden.

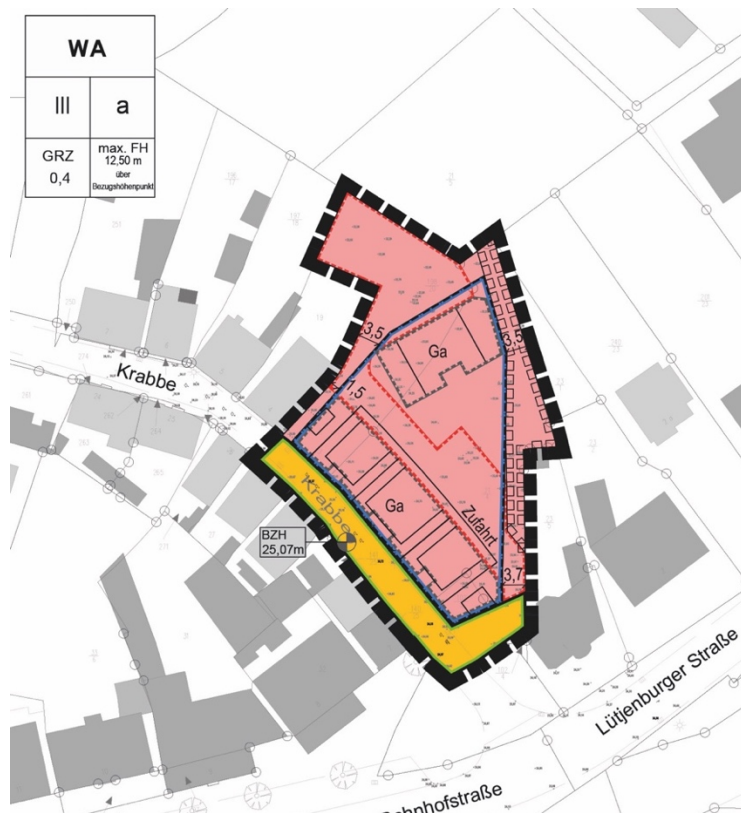
- Ziel: Nachverdichtung und Wiedernutzbarmachung von innerstädtischen Flächen im Bereich „Gerberhof“
- Mischgebiet; entlang der Lübecker Straße Kerngebiet
- Entlang der Lübecker Straße zwingend II- bzw. III-geschossig
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“
- Vielfältige baugestalterische Festsetzungen zum Erhalt der ortsbildprägenden altstadttypischen Gestaltung



Bebauungsplan 20 (1976)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 20 liegen die Flächen östlich der Schwentine im Untersuchungsereich der vorbereitenden Untersuchungen.

- Ziel: Überplanung von Gewerbeflächen mit einem Wohn- und Einzelhandelskomplex zur Belebung der Innenstadt (heutiges „Lübsches Tor“)
- Kerngebiet
- Zwingend II- bis zwingend IV-geschossig mit Tiefgarage (Zufahrt im Süden ebenerdig)
- Öffentliche Parkplätze östlich des Bootshafens
- Öffentliche Grünfläche im Bereich Schwentine



Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1 „Krabbe 2 + 3“ - Vorentwurf, Stand Februar 2020

Ziel der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist, unter Berücksichtigung der Sicherung der besonderen städtebaulichen Qualität des Gebiets, die Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen für die geplante Errichtung neuer Wohneinheiten, die zur anteiligen Deckung des in der Stadt Plön vorherrschenden dringenden Wohnraumbedarfs beitragen sollen.

- Das städtebauliche Konzept sieht den Neubau einer Wohnanlage mit ca. 18 Wohneinheiten und 30 Stellplätzen vor.
- Die Orientierung der Wohnungen erfolgt nach Südwesten und Südosten. Den Wohnbereichen sind Loggien als nutzbare Außenbereiche vorgelagert. Die Nebenräume befinden sich auf Stellplatzebene.
- Die Höhenentwicklung der Gebäudeabschnitte orientiert sich in den Grundzügen an der gegenüberliegenden Bebauung des Gebäudes Krabbe 28.

Für die weitere Ausgestaltung wird hier noch Planungs- und Diskussionsbedarf gesehen, um das Vorhaben den voraussichtlichen städtebaulichen Zielen des integrierten Entwicklungskonzeptes anzupassen.

3.4.4 Städtische Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien

Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Plön aus dem Jahr 2011 (CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck) wurde 2019 von der CIMA fortgeschrieben. Ausschlaggebend für die Evaluierung und Fortschreibung waren der anhaltende Strukturwandel im Einzelhandel. Die Fortschreibung konzentrierte sich auf die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Entwicklung des Einzelhandels insbesondere der Innenstadt, um innerstädtische Angebotsstrukturen zu erhalten und die Innenstadt vor Bedeutungsverlust zu schützen. Zudem wurde der zentrale Versorgungsbereich festgelegt.

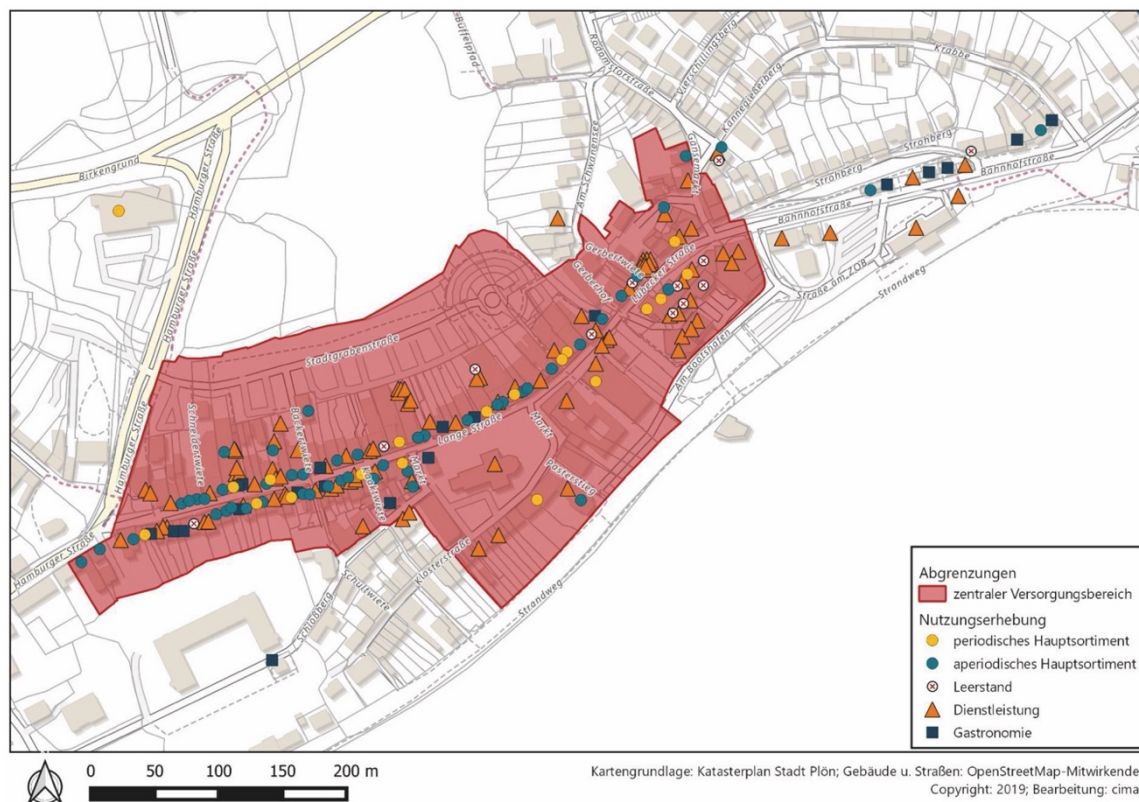


Abbildung 11: Zentraler Versorgungsbereich, CIMA Januar 2020

Zentrale Versorgungsbereiche zeichnen sich durch ein gemischtes Angebot an öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Handwerksbetriebe, Büronutzungen, Wohnungen) aus, die städtebaulich und funktional eine Einheit bilden.

Der für den Einzelhandel relevante Bereich der Innenstadt umfasst den gewachsenen Haupteinkaufsbereich entlang der Langen Straße, Markt und der Lübecker Straße. Die Twieten sind als Zubringer- und Nebenlagen ebenso in den zentralen Versorgungsbereich integriert. Der Marktplatz ist sowohl der räumliche als auch der funktionale Mittelpunkt der Innenstadt. Die Grundstücke südlich der Klosterstraße (Markt) sind zudem Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches.

Zur Stärkung eines zentralen Versorgungsbereiches sind außerhalb üblicherweise keine zentren-relevanten Einzelhandelsnutzungen zulässig.

Der Untersuchungsbereich der VU liegt nur zum Teil im zentralen Versorgungsbereich. Dieser endet Richtung Osten mit dem Gebäudekomplex am Lübschen Tor. Östlich davon sind entlang

der Bahnhofstraße im Bestand einzelne Dienstleistungs-, Gastronomie- und Einzelhandelsnutzungen zu finden.

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept wurde 2019 durch die urbanus GbR zusammen mit Planungsgemeinschaft Verkehr PVG erarbeitet.

Zielsetzung war die Untersuchung der heutigen Radverkehrsinfrastruktur und der bestehenden Radverkehrsströme und die Entwicklung von Handlungsansätzen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Im Wesentlichen kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass in Plön – obwohl sich die Entfernungen in Plön alle in einem gut erreichbaren Radius befinden – vergleichsweise wenig Rad gefahren wird, wohingegen der Kfz-Verkehr dominiert; in Verbindung mit einer großzügigen Flächenzuweisung auch im untergeordneten Straßennetz.

Die stärksten Radverkehrsströme und auch die größten Potenziale für den Radverkehr bestehen zwischen dem östlichen Stadtgebiet und dem Stadtzentrum (Altstadt). Dies betrifft somit einen wesentlichen Bereich im Untersuchungsgebiet der VU. Insbesondere auf der Achse Eutiner Straße – Bahnhofstraße bündelt sich ein starkes Radverkehrsaufkommen in der Überlagerung aus Alltags- und Tourismusverkehr. Daher gehört diese Verbindung zu den bedeutendsten Abschnitten im Plöner Radverkehrsnetz.

Verkehrliche Analyse

Parallel zur Erstellung der Vorbereitenden Untersuchungen für das Bahnhofsumfeld / Lübecker Straße in Plön wurde ein Verkehrsgutachten⁹ beauftragt. Dieses untersucht die verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet anhand eigener Erhebungen und Analysen und leitet daraus ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept ab.

Ziel für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers ist es, die Bedingungen dafür zu schaffen, dass der Innenstadtbesuch für alle Verkehrsteilnehmer als positives Gesamterlebnis wahrgenommen wird. Dies bedeutet verkehrsplanerische Belange anzupassen und vorhandene Potenziale zu bewahren bzw. zu entfalten, indem Fläche neu geordnet und stadtgestalterisch aufgewertet werden. Dabei geht es auch darum, die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten zu stärken, um die intermodale Mobilitätsnutzung insbesondere emissionsarmer Verkehrsarten zu fördern.

Klimaschutzkonzept

Während der Vorbereitenden Untersuchungen befand sich ein Klimaschutzkonzept in Aufstellung.

Die Verwaltung der Stadt Plön hat gemeinsam mit dem Hamburger Ingenieurbüro OCF Consulting² das integrierte Konzept „Plön schlägt Klimawellen“ als Klimaschutzfahrplan bis zum Jahr 2050 erarbeitet.

In erster Linie sollen die darin enthaltenen Maßnahmen für eine Reduzierung der in Plön ausgestoßenen Treibhausgas (THG)-Emissionen sorgen. Zudem sollen Energieverbräuche und -kosten verringert und die Lebensqualität im Stadtgebiet erhöht werden. Die formulierten Maßnahmen betreffen die Handlungsfelder Gebäude & Sanierung sowie Stadtentwicklung & Tourismus.

⁹ Urbanus GbR, Lübeck mit Gertz Gutsche Rügenapp, Hamburg, Januar 2022

Masterplan Nordufer Großer Plöner See - Vision 2030 -



„Durch die Entwicklung einer attraktiven und multifunktionalen Uferzone kann unter Berücksichtigung einer strategischen Orientierung auf Funktionsvielfalt der Erlebniswert eine erhebliche Steigerung erfahren und damit im Spannungsfeld Städtekonkurrenz punkten. Die zwischen der Stadtbucht und „Tante Thea“ vorhandenen „Hotspots“ sollen dazu dem Bild einer Perlenkette gleichend vernetzt werden.“

Quelle: <https://www.ploen.de/PLÖN-aktuell/Aktuelle-Vorhaben/Masterplan-Nordufer-Großer-Plöner-See-Vision-2030.php?object=tx,3319.5&ModID=7&FID=3319.5522.1&NavID=3319.158&La=1>



Tourismuskonzept 2030 für den Kreis Plön

Mit dem **Tourismuskonzept 2030** für den Kreis Plön¹⁰ liegt ein Handlungsrahmen zur strategischen Ausrichtung der künftigen Tourismusförderung des Kreises vor. Das Alleinstellungsmerkmal der Lage der Holsteinischen Schweiz mit Orten, Städten und Freizeitangeboten inmitten der Seenlandschaft soll gestärkt werden. Thematisch soll das touristische Angebot in der Holsteinischen Schweiz weiter auf naturnahe Angebote wie Radfahren, Wandern und Aktivitäten am und auf dem Wasser ausgerichtet und ausgebaut werden. Für die Stadt Plön wird darüber hinaus das Entwicklungsthema „Städte- und Kulturreisen“ benannt.

Entwicklungskonzept Wasserwanderweg Schwentine

Parallel zur Erstellung der VU wurde das „Entwicklungskonzept Wasserwanderweg Schwentine“¹¹ erarbeitet, das auf die umweltverträgliche Attraktivierung insbesondere in Bezug auf Freizeit- und touristische Nutzung des Wasserwanderweges Schwentine abzielt. Für den Untersuchungsbereich ist insbesondere die Stadtschwentine mit ihren Uferbereichen und der Einsatzstelle am Bootshafen relevant.

¹⁰ Tourismuskonzept Kreis Plön, tourismus plan B GmbH Berlin, Mai 2020

¹¹ Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für eine umweltverträgliche Attraktivierung und nachhaltige Qualitätssicherung des Wasserwanderweges Schwentine, Büro Lebensraum Zukunft UG | BTE Tourismus- und Regionalberatung, 31.03.2020

TEIL A – Bestandsaufnahme und Bewertung

4 Bestandsanalyse

4.1 Städtebauliche Einbindung in die Gesamtstadt

Städtebauliche Struktur

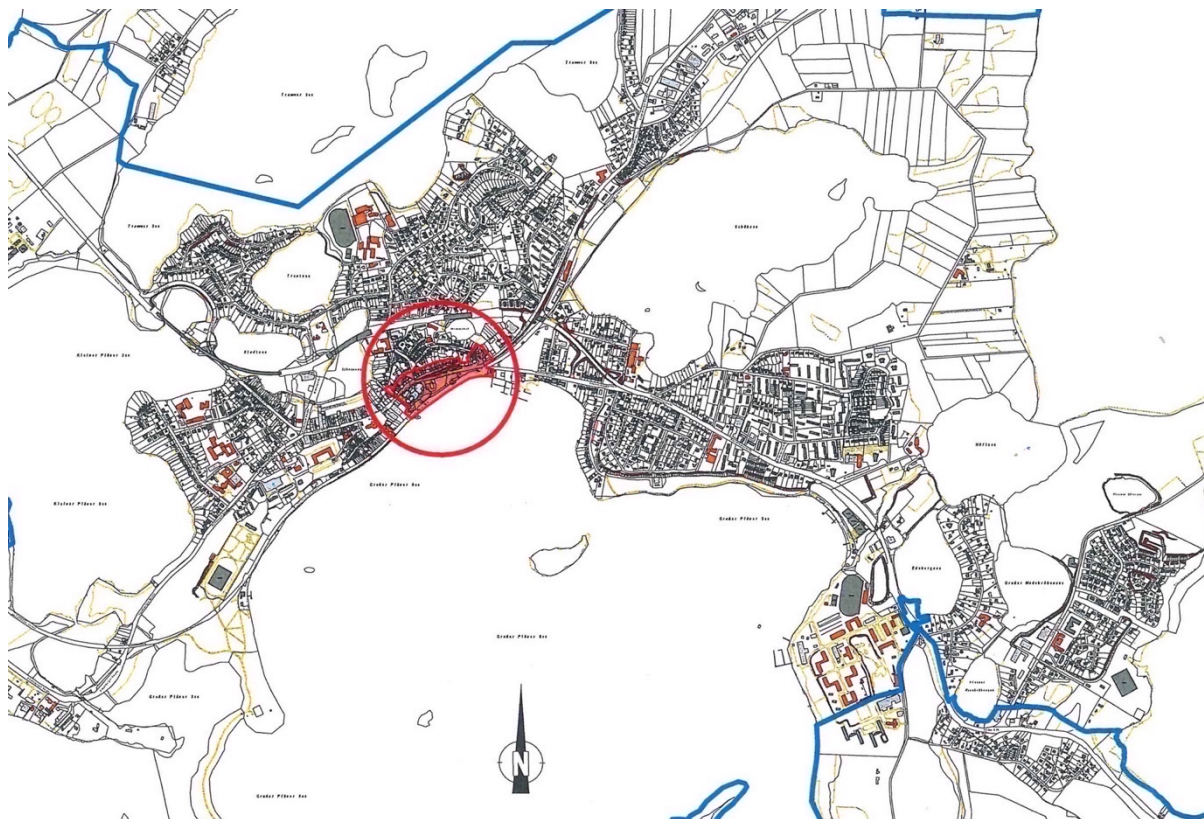


Abbildung 12: Gesamtmaßnahme Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße, Übersichtsplan. Stadt Plön, 12.07.2019

Das Untersuchungsgebiet liegt zentral im Stadtgebiet und grenzt östlich direkt an die historische Altstadt an.

Erschlossen wird es durch die Bahnhofstraße, die die westliche Verlängerung der Bundesstraße 430 darstellt und in Richtung Westen über die Lübecker Straße in die historische Altstadt leitet.

Im Norden grenzt es an den grünen Hang „Strohberg“. Dieser wichtige und landschaftlich wertvolle Bereich wurde ebenfalls in den Untersuchungsbereich aufgenommen. Er wird im Norden durch die Straße „Am Strohberg“ und der angrenzenden Bebauung begrenzt. Die dortigen Einfamilienhäuser unterscheiden sich strukturell jedoch erheblich vom Kernbereich des Untersuchungsgebietes.

Das Untersuchungsgebiet liegt direkt nördlich angrenzend an den Plöner See. Parallel zum Ufer verläuft die Bahnstrecke Kiel – Lübeck, so dass Blickbezüge zum See zwar gegeben sind, die Erlebbarkeit des Sees durch die trennende Wirkung der Schienen jedoch erheblich eingeschränkt ist.

Am städtebaulich wichtigen Scharnier zwischen Bahnhofsareal und Innenstadt ist in den 80er Jahren der großmaßstäbliche Gebäudekomplex „Lübsches Tor“ entstanden. Hier befinden sich

Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss sowie Wohnen in den oberen Geschossen. Die Gebäude umschließen den Platz „Schwentineplattform“, der sich nach Süden zum See öffnet.

An den Eingängen zum Untersuchungsgebiet befinden sich zwei kleine Plätze: Der Gänsemarkt im Norden sowie der „Pferdemarkt“ im Osten.

Bedeutung des Stadtteils

Der Kernbereich des Untersuchungsgebietes umfasst den Bahnhof mit den zentralen Mobilitätsangeboten (ZOB, Radstation) und ist durch große, z.T. öffentliche stadtbildprägende Gebäude (Bahnhof, Post und Gebäudekomplex „Lübsches Tor“) und große Freiflächen (ZOB) geprägt. Er hat durch die Lage vor der Innenstadt eine hohe Bedeutung als Ankunftsort und „Tor zur Innenstadt“.

4.1.1 Zusammenfassende Bewertung / SWOT-Analyse¹²

Für den Bereich Lage und Bedeutung des Untersuchungsgebietes können die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
Lage zentral im Stadtgebiet – räumliche Nähe zur Fußgängerzone / Marktplatz	Die Nähe zur Innenstadt erschließt sich nicht intuitiv
Bahnhofsumfeld / Stroberg: topographisch besondere Lage mit Seeblick und Hanglage	Bahnhofsumfeld wirkt ungeordnet, große Flächen werden nicht sinnvoll genutzt
Mit Bahnhof und ZOB gut an den ÖPNV angebunden	Nähe zum See nicht qualitativvoll erlebbar
Geschichtliche Bedeutung durch – weitestgehend – gut erhaltene historische Gebäude gut erkennbar	Insbesondere die Freibereiche werden der Bedeutung des Ortes nicht gerecht
Chancen	Risiken
Der Verknüpfungspunkt bzw. Verkehrsknoten Bahnhof / ZOB bietet durch seine stadtintegrierte Lage und die bereits erreichten Qualitäten im ÖPNV hervorragende Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr.	Die zukünftig weiter bestehende Nachfrage nach Wohnraum kann zu weiteren Verdichtungen im Untersuchungsbereich führen, was mit der gewünschten Attraktivierung hinsichtlich Einzelhandels und Tourismus kollidiert (Flächeninanspruchnahme, weiterer Rückgang innerörtlicher Freibereiche und belebend wirkender Nutzungen insbesondere in der Erdgeschosszone).
Das vorhandene Flächenangebot bietet viel Potenzial für eine Umgestaltung	Die bestehenden gewerblichen Flächen (insbesondere Lübsches Tor) verhindern ggf. neue attraktivere Ansiedlungen
	Die Innenstadt bleibt unattraktiv für jüngere Menschen, Verlust an Kaufkraft ins Internet sind die Folge

¹² Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) ist ein Instrument der strategischen Planung.

4.2 Stadtbild und Bebauungsstruktur

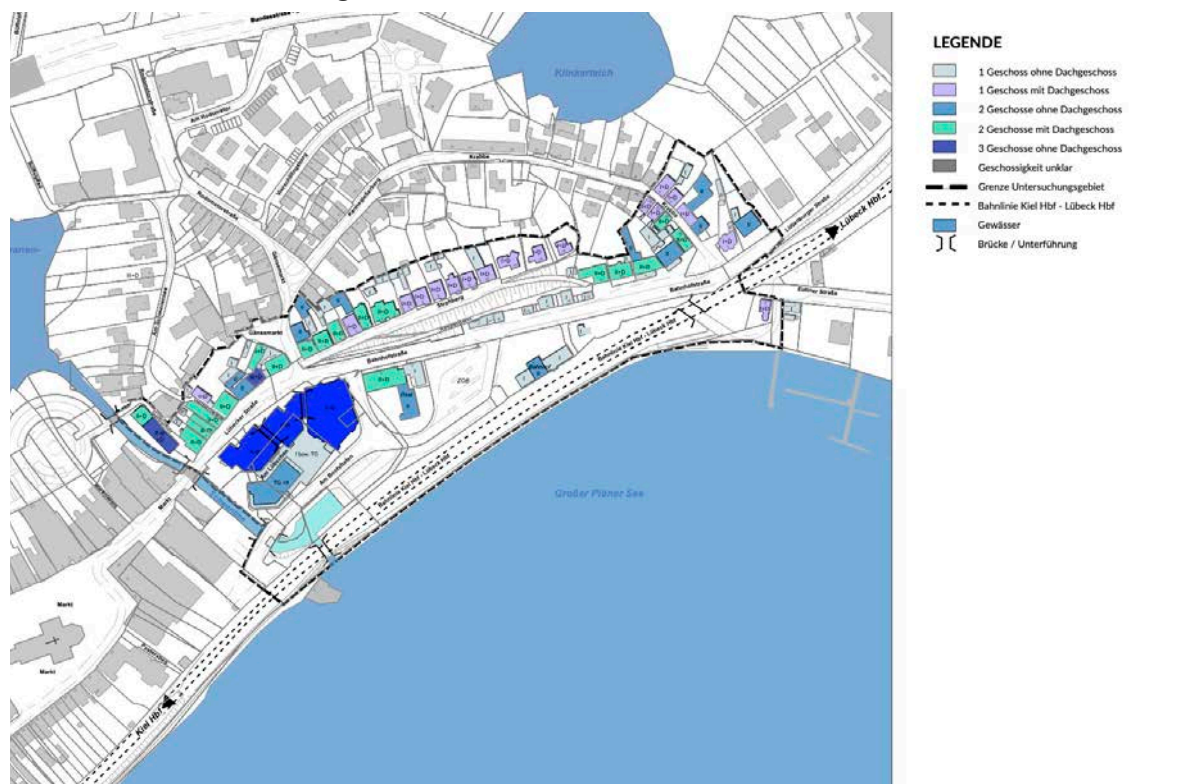


Abbildung 13: Geschossigkeit Mai 2022, Ergänzungen Juli 2022

4.2.1 Stadtbildprägende Gebäude und Gebäudetypologien

- Die nördliche Bahnhofstraße ist geprägt durch die sechs denkmalgeschützten (Verkaufs-) Pavillons. Das Gebäude, das östlich an die Alte Post angrenzt, war ursprünglich auch ein Pavillon, ist aber durch diverse An- und Umbauten so stark überformt worden, dass er heute als solcher nicht mehr zu erkennen ist. Denkmalschutz besteht hier nicht.
- Südlich der Bahnhofstraße befinden sich die stadtbildprägenden historischen denkmalgeschützten Solitärgebäude Bahnhof und Post.
- Am Strohberg befinden sich vorrangig ein- bis zweigeschossige Einfamilienhäuser in aufgelockerter Bebauungsstruktur.
- In der Straße Krabbe befinden sich überwiegend zweigeschossige schmale Einfamilienhäuser, z.T. in städtisch geschlossener Bauweise.
- Am Pferdemarkt / Einmündung Krabbe befinden sich überwiegend zweigeschossige Wohnhäuser, z.T. mit Gewerbe / Gastronomie in den Erdgeschossbereichen.
- Südlich der Lübecker Straße dominiert der bis zu IV-geschossige Gebäudekomplex „Lübchesches Tor / Lübecker Straße / Schwentinehaus“ aus den 1980er Jahren, der sich wenig an die historische kleinteilige Altstadtstruktur anpasst.
- Nördlich der Lübecker Straße sind überwiegend zweigeschossige Wohn- / Geschäftshäuser vorzufinden. Nördlich der Bebauung Lübecker Straße, westlich des Gänsemarktes befindet sich ein Wohn- und Gewerbehof mit ungeordneter ein- bis zweigeschossiger Bebauung.

4.2.2 Denkmalschutz

Innerhalb des Untersuchungsbereiches befinden sich zahlreiche Gebäude mit historischer und stadtgeschichtlicher Bedeutung, die unter Denkmalschutz stehen:

Sachgesamtheit:

- **Bahnhof Plön;** 1866, 1909; entlang der Bahnstrecke Kiel-Lübeck gelegenes Ensemble aus spätklassizistischem Bahnhofsgebäude von 1866 und zwei baugleichen Stellwerken von 1909

Mehrheit von baulichen Anlagen:

- **Verkaufspavillons;** 1925, 1948; gegenüber dem Plöner Bahnhof gelegene Reihe von sechs eingeschossigen traufständigen und verputzten Pavillonbauten in offener Bebauung

Bauliche Anlagen:

- **Postgebäude;** 1920; zweigeschossiger traufständiger Backsteinbau mit hohem pfannengedecktem Walmdach, Wandgliederung durch Rundbogenfelder und rustizierte Lisenen, bauzeitliche Gauben unterschiedlichen Formats
- **Lübecker Str. 4;** Wohn- und Geschäftshaus, Vorterrasse mit Geländer

Nicht denkmalgeschützt, aber stadtgeschichtlich bedeutsam ist der in 1920er Jahren im Zuge einer städtischen Arbeitsbeschaffungsmaßnahme entstandene Strandweg. Darüber hinaus wirkt er identitätsstiftend für das Naturerlebnis in der Altstadt.

Das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein weist mit Stellungnahme vom 19.06.2020 darauf hin, dass aufgrund der stadtgeschichtlichen Bedeutung des Gebietes „bei der angestrebten Umgestaltung und Anpassung des Bahnhofsareals mit ZOB und der Verbesserung der Barrierefreiheit sowie Stärkung des Rad- und Fußverkehrs (Mobilitätsdrehscheibe) darauf zu achten [sei], dass eine der Bedeutung des Areals angemessene Gestaltungsform gewählt wird. Die angestrebte Berücksichtigung verkehrstechnischer Belange und die damit verbundenen Notwendigkeiten sind grundsätzlich nachvollziehbar, führen in der gestalterischen Umsetzung jedoch meist zu einem sehr funktionalen und dominierenden Erscheinungsbild. Hier wäre es wichtig, die Qualität der Bestandsbauten und den sie umgebenden Freiflächen in Bezug auf deren Historie herauszuarbeiten. Eine gestalterische Vernetzung zwischen Bahnhofsgebäude und Verkaufspavillons ist dabei vorzusehen.

Bezüglich der Umnutzung und Umgestaltung der denkmalgeschützten Alten Post und ihrem Umfeld die Empfehlung, die Denkmalschutzbehörden frühzeitig mit einzubeziehen. Es sei hiermit auch auf die Genehmigungspflichten gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH hingewiesen.“

4.2.3 Gebäudealter

Der Gebäudebestand im Untersuchungsraum ist im Bereich rund um den historischen Bahnhof geprägt durch Bauten, die zwischen 1866 (Bahnhof) und 1925 erbaut wurden. Der Anbau an die Alte Post erfolgte in den 1960er Jahren.

Der stadtbildprägende großmaßstäbliche Gebäudekomplex „Lübsches Tor“ wurde 1983 erbaut. Neuere Gebäude, die in den 1990ern errichtet wurden, finden sich hauptsächlich an der Straße am Strohberg.

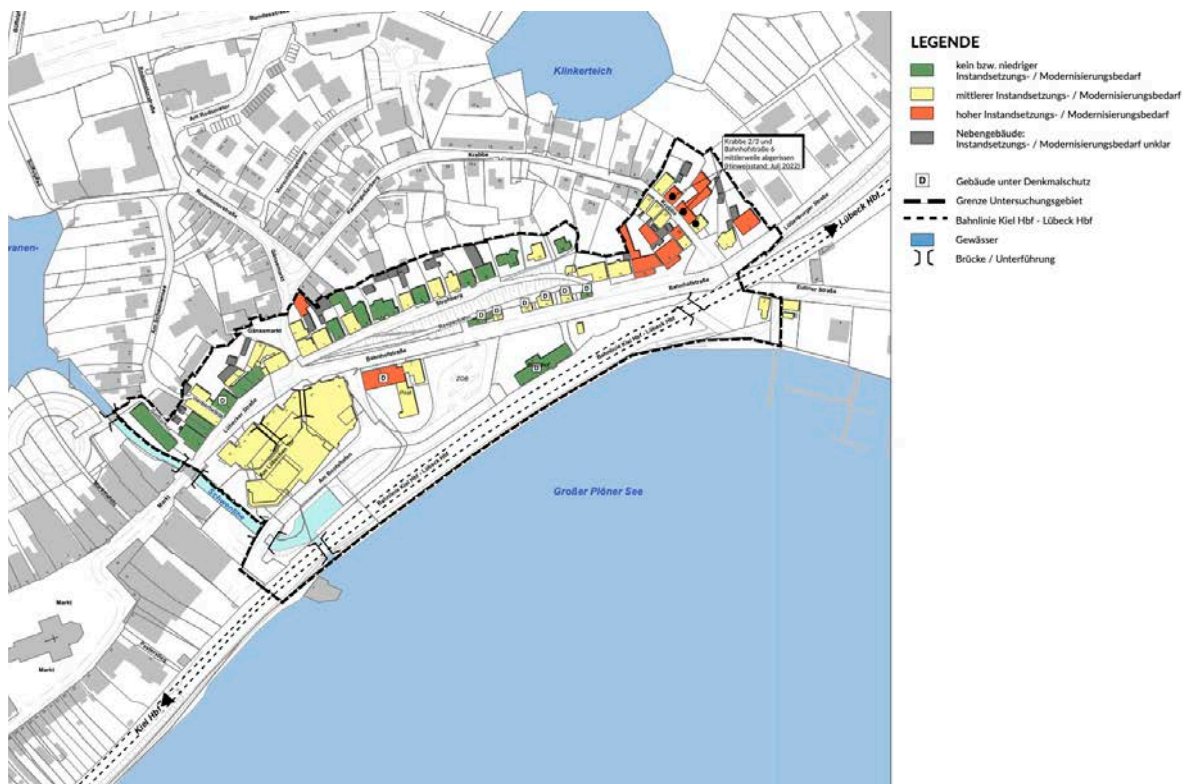


Abbildung 14: Bebauungsstruktur Mai 2022, Ergänzungen Juli 2022

4.2.4 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe / Energetische Ertüchtigung

Zum Zustand oder zur Gestaltung der Gebäude wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung von den Teilnehmer*innen keine expliziten Aussagen gemacht. Zur Feststellung des Zustands der Bausubstanz wurde eine augenscheinliche Einzelhausbetrachtung durchgeführt, in der aufgrund der von außen erkennbaren Merkmale eine Einstufung der Gebäude vorgenommen wurde. Bewertet wurde der Zustand des Daches, der Fassade und der Fenster.

Durch die Ermittlung der Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfe werden Rückschlüsse auf die energetische Ertüchtigung der Gebäude gezogen. Dabei besteht die Schwierigkeit, dass die Dachdämmung meist von außen nicht erkennbar ist und generell die Dämmstärke auch im Fassadenbereich nicht bestimmt werden kann. Demnach können keine Aussagen zur Energiebilanz getroffen und die im Folgenden dargelegte Beurteilung darf nur als Annahme verstanden werden.

Eindeutig hingegen kann ermittelt werden, ob Gebäude grundsätzlich eine energetische Ertüchtigung im Fassaden- und Fensterbereich haben. Ebenfalls kann von den nach 2005 errichteten Gebäuden von einer für heutigen Standard ausreichenden Ertüchtigung ausgegangen werden. Wesentliche weitere Aspekte im Rahmen der energetischen Ertüchtigung von Gebäuden betreffen die Energieversorgung und weitere Dämmungen von z.B. der Kellerdecke, die hier unberücksichtigt bleiben.

Die Einstufung des Gebäudezustands erfolgte nach folgenden Gliederungsmerkmalen:

- **Gebäude in einem guten Zustand**, ohne wesentliche Schäden:
Die Gebäude verfügen über einen Standard, der dem heutigen entspricht oder nahekommt. Teils wurden die Häuser nachträglich energetisch ertüchtigt. Wenn Bedarfe bestehen, dann handelt es sich um einzelne Bauteile.
- **Gebäude mit mittlerem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf**, mit geringen bis mittleren Schäden oder Mängeln:

An mindestens einem Bauteil wurde in der Vergangenheit eine energetische Ertüchtigung vorgenommen, die jedoch nicht mehr dem heutigen Standard entspricht. Überwiegend handelt es sich um eine Erneuerung der Fenster und Türen.

- **Gebäude mit erheblichem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf**, mit erheblichen Schäden und Mängeln:
Es fehlt großflächig und an mehreren Bauteilen eine energetische Ertüchtigung. Hier sollte zumindest eine Erneuerung der Fenster verfolgt werden.

Situation im Untersuchungsraum (Stand der Erhebung: Mai 2020)

Von den 55 begutachteten Hauptgebäuden im Untersuchungsgebiet wurde bei 18 Gebäuden (33 %) kein oder nur ein niedriger Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf ermittelt.

Ein hoher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf wurde bei 7 Gebäuden (13 %) festgestellt. Ein mittlerer Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf wurde bei 30 Gebäuden (54 %) ermittelt.

Damit liegt bei insgesamt rund 2/3 (67 %) des Gebäudebestandes im Untersuchungsbereich ein Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf vor.

4.2.5 Leerstände

Im Untersuchungsgebiet sind vereinzelt Leerstände zu verzeichnen. Dies betrifft sowohl Einzelhandels- als auch Wohnflächen. Positiv ist, dass die Wirtschaftsförderung der Stadt Plön hier auch als Vermittler zwischen Vermietern und Interessenten auftritt und gemeinsam mit dem Stadtmarketing-Verein der Stadt aktiv Fördermittel akquiriert, um die Belebung der Innenstadt voran zu treiben.

Insbesondere im Gebäudekomplex Lübsches Tor sind die Erdgeschossflächen durch eine hohe Leerstandsquote geprägt. Die Wirtschaftsförderung der Stadt Plön führt dort zurzeit Gespräche, einige Flächen sind bereits wieder vermietet.

Auch im Bereich Pferdemarkt / Einmündung Krabbe finden sich Leerstände. Die Leerstände sind ein Indiz für ein nicht mehr zeitgemäßes Angebot (Flächenzuschnitt, Größe, Lage, Gestaltung) der Gewerbeflächen und verstärken den Handlungsdruck auf die zuständigen Akteure.

Das Gebäude der Alten Post wird nur im Erdgeschoss noch durch das DHL-Verteilzentrum genutzt. Die oberen Geschosse stehen leer.

Die große Anzahl von Leerständen ganzer Gebäudekomplexe und Erdgeschossbereiche wirkt negativ auf das Erscheinungsbild des Untersuchungsbereichs.

4.2.6 Zusammenfassende Bewertung / SWOT-Analyse

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet können für den Bereich Stadtbild und Bebauungsstruktur die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
<p>Rund um den Bahnhof stadtbildprägende, denkmalgeschützte Bebauung</p> <p>Bahnhofsumfeld / Strohhberg: topographisch besondere Lage mit Seeblick und Hanglage</p> <p>Bebauung am Strohhberg in überwiegend gutem bis sehr gutem Zustand</p> <p>Mit Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing verfügt Plön bereits über ein Leerstandsmanagement</p>	<p>Post: erheblicher Modernisierungsbedarf</p> <p>Anbau aus den 60er Jahren wirkt abweisend</p> <p>Insbesondere im Einmündungsbereich Krabbe z.T. stark sanierungsbedürftige Gebäude, auch aufgrund von Leerstand und Unternutzung</p> <p>Gebäudekomplex Lübsches Tor erzeugt negative Außenwirkung: Architektur maßstabssprengend, Fassaden z.T. sanierungsbedürftig, Erdgeschoss durch hohen Leerstand geprägt</p>
Chancen	Risiken
<p>Hohe Investitionsbereitschaft einzelner Eigentümer</p> <p>Potenziale für Nachverdichtung durch untergenutzte Flächen</p>	<p>Wenn es nicht gelingt, die Leerstände und die negative Außenwirkung zu beseitigen, setzt sich ein Trading-Down-Prozess fort, der Einfluss auf die umliegenden Bereiche hat</p> <p>Verlust des Kleinstadtcharakters durch unpassende, unmaßstäbliche Bebauung</p>

4.3 Nutzungsstruktur

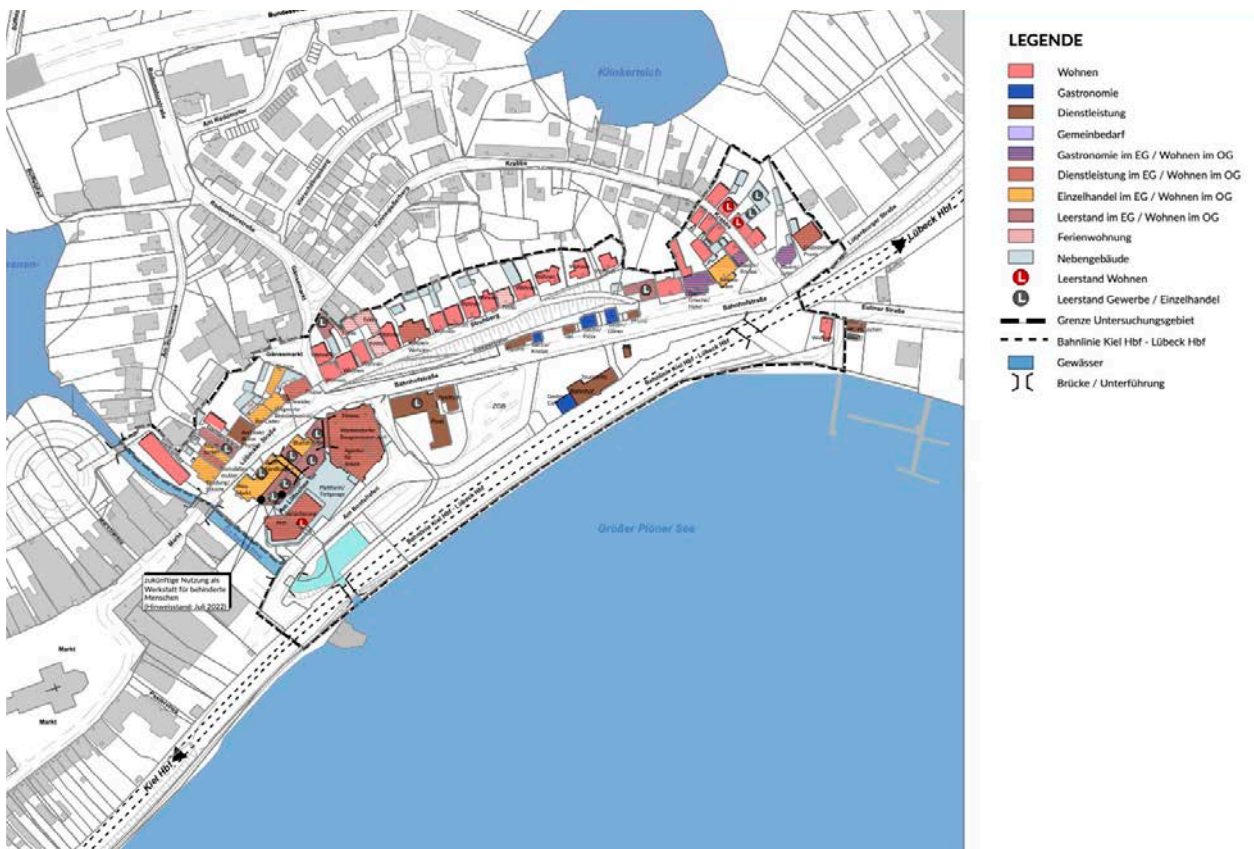


Abbildung 15: Gebäudenutzungsstruktur Mai 2022, Ergänzungen Juli 2022

4.3.1 Einzelhandel

Gemäß Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts von 2019¹³ wird die Nahversorgung in Plön als sehr gut eingestuft und umfasst eine gute Bandbreite an Sortimenten. In integrierter Innenstadtlage, westlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet und erschlossen über die Straße „Am Bootshafen“ ist der Lebensmittelfrischemarkt REWE vorhanden. Die Lebensmitteldiscounter ALDI und LIDL befinden sich an der Lütjenburger Straße und am Standort Bullenwarder (B430). Im Osten des Plöner Stadtgebietes ist an der Fünf-Seen-Allee der Lebensmittelfrischemarkt EDEKA zu finden. Der Nahversorgungsstandort kann eine Ausstrahlungskraft entfalten, die über die Stadtgrenzen hinausreicht.

Die Plöner Innenstadt bildet einen attraktiven Anziehungspunkt. Mittelpunkt der Innenstadt bildet der Marktplatz mit der Nicolaikirche und der angrenzenden Bebauung. Der Marktplatz fungiert mit dem Plöner Wochenmarkt zudem als wichtiger Anziehungspunkt sowohl für die Bewohner als auch Besucher aus dem Umland. Die Innenstadt ist nicht nur „Waren-Versorger“, sondern zudem Anziehungspunkt für freizeitorientierte Aktivitäten.

Der Untersuchungsbereich der VU liegt nur zum Teil im **zentralen Versorgungsbereich**. Dieser endet Richtung Osten mit dem Gebäudekomplex am Lübschen Tor. Östlich davon sind entlang der Bahnhofstraße im Bestand einzelne Dienstleistungs-, Gastronomie- und Einzelhandelsnutzungen zu finden.

Nördlich der Lübecker Straße befinden sich neben Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten auch Büros.

Die Immobilie „**Lübsches Tor**“ stellt durch Mangel an Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sowie eine hohe Leerstandsquote jedoch eine Schwäche im Erscheinungsbild der Plöner Innenstadt dar. Der maßstabssprengende große Baukörper im Osten des Gebäudekomplexes beherbergt die Agentur für Arbeit im Erdgeschoss und darüber ein Fitnessstudio. Während zur Lübecker Straße hin noch Einzelhandelsangebote angesiedelt sind („Plön Markt“, Buchhandlung, Blumenladen) befinden sich in den rückwertigen Bereichen eher Nutzungen mit wenig Publikumsverkehr (Versicherung, Praxen). In einer leerstehenden Ladenfläche mit Zugang von der Schwentineplattform aus soll zukünftig eine Werkstatt für Behinderte mit 24 Werkstattmitarbeitern eingerichtet werden.

Das **Kerngebiet im Untersuchungsbereich** bildet der Bahnhof mit der Alten Post und den Pavillons nördlich der Bahnhofstraße:

- Im **Bahnhofsgebäude** befindet sich die Tourist-Information sowie ein Bistro. Darüber hinaus beherbergt der Bahnhof einen Raum, der für Schulungen und Veranstaltungen genutzt werden kann.
- In dem **Gebäude der Alten Post** sowie im südlich angrenzenden Anbau befindet sich heute nur noch das Verteilzentrum der Post im Erdgeschoss. Die oberen Geschosse des historischen Gebäudes stehen leer, im Anbau befinden sich im Obergeschoss technische Anlagen der Telekom.
- Die historischen **Pavillons** nördlich der Bahnhofstraße beherbergen Gastronomie (Schnellimbiss, Kneipe), ein Optiker-Fachgeschäft sowie Dienstleistung (Taxibetrieb, Physiotherapie).

¹³ Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Plön, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck, Dezember 2019

- Südlich der Bahnhofstraße befinden sich zwei Pavillons, die nicht unter Denkmalschutz stehen. Der Pavillon am Bahnhof befindet sich in städtischem Eigentum und beherbergt derzeit eine Taxizentrale. Das Gebäude angrenzend an die Alte Post wurde durch An- und Umbauten so stark überformt und vergrößert, dass es heute nicht mehr als Pavillon zu erkennen ist. Es wird derzeit durch eine Spielhalle genutzt.

Nördlich und östlich des Pferdemarktes befinden sich Wohn- und Geschäftsgebäude. In den Erdgeschosszonen an der Einmündung zur Krabbe befinden sich gastronomische Angebote.

In der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes werden Handlungsansätze für die Innenstadt formuliert:

- Eindeutige Orientierung und Fokussierung des zentrenrelevanten Einzelhandels auf die Plöner Innenstadt (zentraler Versorgungsbereich)
- Einzelhandelsangebot an örtlicher Nachfrage ausrichten: gemäß Befragung (cima, Juli/August 2019) vermissen fast 90% der Befragten bestimmte Angebote in der Stadt Plön, insbesondere in der Warengruppe Bekleidung/Wäsche und Lebensmittelfachhandel.
- Qualitativen Angebotsmix von den Angeboten im Umland abheben
- Marketing-Offensive starten
- Aufwertung des Erscheinungsbildes der Geschäfte, z.B. durch Begrünung und Gestaltung der Ladenvorflächen

Für den Untersuchungsbereich der VU werden im Gutachten weitere Entwicklungsansätze genannt:

- Gestaltung einer funktionalen und städtebaulich attraktiven Wegeführung zwischen Bahnhof – Lübsches Tor - Schwentinebrücke
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Geschlossenheit des Einkaufsbereichs durch städtebauliche Neugestaltung im Quartier Lübecker Straße / Lübsches Tor / Bahnhofstraße
- Umnutzung der Leerstände Bereich Lübsches Tor (z.B. durch seniorengerechte Wohnraumangebote)
- Gemeinschaftsaktionen der Betriebe (einheitlicher Blumenschmuck, Weihnachtsdekoration o.ä.) zur Steigerung der Identität als Einkaufsstraße

4.3.2 Wohnen

Wohnnutzung findet sich überwiegend in der Straße Am Strohberg und in der Krabbe sowie in den oberen Geschossen der gewerblich genutzten Gebäude an der Lübecker Straße und am Pferdemarkt.

Mit seiner Lage nah zur Plöner Innenstadt sowie zu den Mobilitätsangeboten mit Bahnhof und ZOB ist der Wohnwert als sehr hoch einzustufen. Dazu kommen viele Wohnungen mit einem einzigartigen Blick auf den Großen Plöner See.

Wohnraum, insbesondere für Senioren, ist in Plön weiterhin stark nachgefragt. Dies wurde auch im Zuge der Bürger*innenbeteiligung deutlich.

Aus diesem Grund werden derzeit im Untersuchungsbereich folgende Projekte zur Nachverdichtung zur Schaffung von Wohnraum verfolgt und planerisch vorbereitet:

- Gerberhof** (Bereich zwischen Gerbertwiete, Lübecker Straße, Rodomstorstraße, Gänsemarkt und Am Schwanensee):
Die Planung ist vorbereitet durch die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7c. Angedacht ist im gesamten Plangebiet eine städtebauliche Nachverdichtung, die sich an den historischen Strukturen orientiert. Es ist Ziel, eine insgesamt kleinteilig gestaltete Neubebauung, die sich in die Bebauungsstruktur einfügt, zu entwickeln.
- Bahnhofstraße 8 und 9:**
Hierzu wird derzeit ein Projekt entwickelt, das den Neubau eines Mehrfamilienhauses mit 12 Wohneinheiten vorsieht.
- Krabbe 2 und 3:**
Die Planung wird vorbereitet durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1. Das städtebauliche Konzept sieht den Neubau einer Wohnanlage mit ca. 18 Wohneinheiten vor, die sich in die besondere städtebauliche Situation der Straße Krabbe einfügen.

4.3.3 Zusammenfassende Bewertung

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet können für den Bereich Nutzungsstruktur die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
Mix aus Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie	Hohes Maß an Leerstand im Auftakt zur Fußgängerzone (im Gebäudekomplex Lübsches Tor) Frequenzbringer im Lübschen Tor fehlt
Bahnhofsgebäude mit Touristeninformation und Bistro; kann auch für Veranstaltungen genutzt werden	Bereich Einmündung Krabbe („Pferdemarkt“) wird seiner Funktion als Stadteingang nicht gerecht
Hoher Wohnwert aufgrund von Lagevorteilen (Seeblick)	Insbesondere Freiräume untergenutzt, z.B. Schwentineplattform
Mit Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing verfügt Plön bereits über ein Leerstandsmanagement	Nutzung der alten Post als Verteilzentrum führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstraße und der Zufahrt zur Post. Postgebäude wird nicht mehr durch die Öffentlichkeit genutzt; Gemeinbedarfsnutzung „Post“ nicht mehr zeitgemäß Wenig hochwertige Angebote im Bereich Gastronomie Mangelnde Aufenthaltsqualität, kaum Außengastronomie etc.
Chancen	Risiken
Die Etablierung von Gewerbe, Dienstleistung und/oder Gastronomie im Erdgeschoss und darüber liegenden Wohnungen unterstreicht das charakteristische und gewünschte Nutzungsgewebe im zentralen Untersuchungsbereich und	Trading-Down-Prozess durch Leerstände oder unattraktive Nutzungen mit negativer Außenwirkung (z.B. Spielhalle)

<p>bieten die Chance, die öffentlichen Räume zu beleben.</p> <p>Leerstehende Ladenlokale bieten Nachnutzungsmöglichkeiten zur Ergänzung des Angebotes</p> <p>Intensivierung des Stadtmarketings kann positiv zur Imagebildung der Innenstadt beitragen, z.B. durch Etablierung einheitlicher Öffnungszeiten, Veranstaltungen und verbesserter Marketing-Strategien</p> <p>Große Nachfrage nach Wohnraum</p>	<p>Angebotslücken insbesondere für jüngere Zielgruppen, dadurch Abwanderung / Verlust der Kaufkraft</p> <p>Wohnbauliche Nutzungen könnten andere belebende Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel, Gastronomie) verdrängen</p>
---	--

4.4 Grün- und Freiraumbeziehungen

Plön liegt inmitten einer reizvollen und qualitätsvollen Naturlandschaft. Die Wege zu den umliegenden Erholungsgebieten, z.B. zum Großen Plöner See, sind relativ kurz.

Öffentliche Grün- und Freiflächen spielen im Rahmen der Aufwertung innerstädtischer Räume eine große Rolle. Sie sind Räume der Begegnung, des Aufenthalts und des Austauschs sowie der Erholung und Freizeit. Attraktive gepflegte Freiflächen bringen Leben auf die Straße und sind wichtige Frequenzbringer für den Einzelhandel. Die Grün- und Freiflächen lassen sich unterteilen in öffentliche Grünanlagen, Straßen und Plätze inkl. Begrünung und Ausstattung sowie private Grün- und Freiräume.

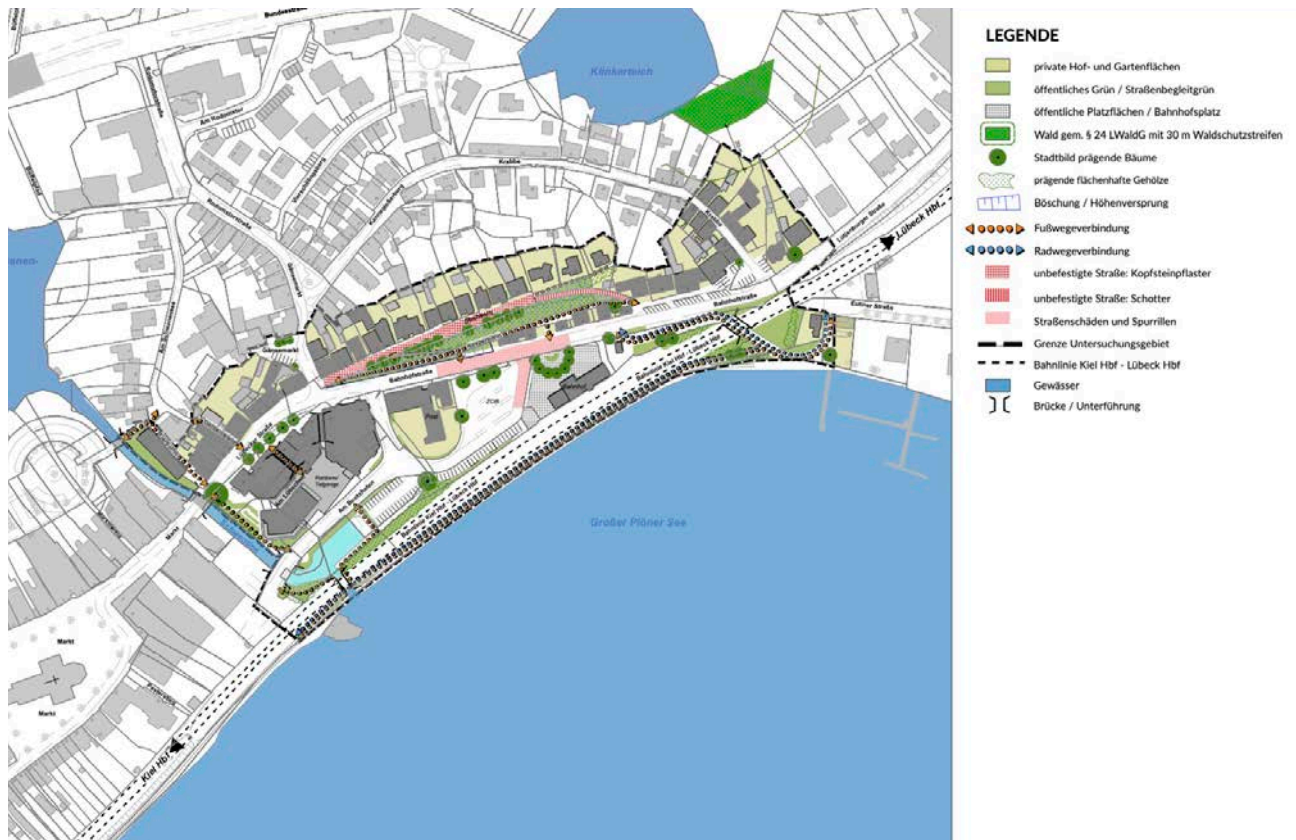


Abbildung 16: Grün- und Freiraumstrukturen Mai 2020

4.4.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Aufgrund der innenstadtnahen dichten Bebauung sind im Untersuchungsbereich nur wenige Grünflächen vorhanden. Öffentliche Grün- und Freiflächen sind der Strandweg am Plöner See, der Fähranleger, der Hang zwischen Strohberg und Bahnhofstraße mit der „Reeperbahn“ sowie der Bootshafen und die Grünanlage am Schwentineufer. Der Große Plöner See mit großen Teilen der Uferbereiche gehört zur Natura 2000-Gebietskulisse und ist sowohl FFH-Gebiet (DE-1828-392) als auch europäisches Vogelschutzgebiet (EGV DE 1828-491). Zudem ist der Große Plöner See mit seinen Ufern und der dazugehörigen Vegetation ein gesetzlich geschützter Biotop (§ 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG).

Der **Strandweg** am nördlichen Ufer des Großen Plöner Sees stellt einen wichtigen Spazierweg für Fußgänger dar. Er ist in den 1920er Jahren im Zuge einer städtischen Arbeitsbeschaffungsmaßnahme entstanden und somit stadtgeschichtlich bedeutsam sowie identitätsstiftend für das Naturerlebnis in der Altstadt. Die Zugänge sind jedoch für Ortsunkundige schwer zu finden: Vom Bahnhofplatz / ZOB ist eine Zuwegung nicht möglich, da die Gleise hier nicht überquert werden können. Ein Zugang besteht vom Bootshafen aus: er ist jedoch dunkel und eng, zudem ist die Kopfhöhe aufgrund der Eisenbahnbrücke sehr niedrig.

Der Strandweg selbst ist aufwertungsbedürftig: Derzeit kann Wasser dort schlecht ablaufen, so dass der Weg nach Regenerereignissen schlecht begehbar ist. Darüber hinaus fehlt es an einem durchgehenden Leitsystem für Touristen.

Der **Hang zwischen Strohberg und Bahnhofstraße und seinem Fußweg „Reeperbahn“** bietet eine innerstädtische Naherholungsfläche mit Blick auf den See. Die Aufwertung durch Umsetzung des Grünflächenentwicklungskonzeptes der Stadt hat bereits für eine breitere öffentliche Wahrnehmung gesorgt, dennoch ist dieser Bereich aufgrund begrenzter Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung in seiner Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Zudem wird die Treppe, die vom Bahnhofsvorplatz zwischen den Pavillons zur Reeperbahn führt, durch Ortsfremde kaum wahrgenommen. Während Vor-Ort-Terminen der Bestandsaufnahme wurde eine Nutzung des Weges durch Bürger*innen nicht beobachtet. Auch in der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde thematisiert, dass das Potenzial „Hang mit Seeblick und Südlage“ zu wenig ausgeschöpft wird.

Der Untersuchungsbereich wird im Westen durch die Stadtschwentine begrenzt, die hier zwischen dem Großen Plöner See und dem Stadtsee verläuft. Das östliche Ufer wurde im Zuge der Bebauung des Gebäudekomplexes '„Lübscher Tor“ als terrassierte Böschung mit verschiedenen Fußwegen und Treppenanlagen gestaltet, die „**Schwentineterrassen**“. Hier ist die Gestaltung sanierungs- und modernisierungsbedürftig; Fugen sind ausgewaschen, das Pflaster ist uneben und z.T. lösen sich Steine aus der Granitsteinmauer.

Ungünstig wirkt sich aus, dass der Wasserstand der **Stadtschwentine** an dieser Stelle so niedrig ist, dass ein „Wassererleben“ an den Schwentineterrassen eingeschränkt ist. Für Paddler stellt sich die Situation so dar, dass eine Tunnelsituation durch hohe Spundwände an den Seiten entsteht. Unter den Schwentineterrassen bildet sich eine Stahlspundwand mit Betonsockel aus. Das Potenzial, das ein Wasserweg, der sich durch die Innenstadt zieht, bildet, wird hier nicht ausgeschöpft.

Dies wird auch im „Entwicklungskonzept Wasserwanderweg Schwentine“¹⁴ thematisiert: „Niedriger Wasserstand macht die Stadtschwentine für Paddler unpassierbar: Bei niedrigem

¹⁴ Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für eine umweltverträgliche Attraktivierung und nachhaltige Qualitätssicherung des Wasserwanderweges Schwentine, Büro Lebensraum Zukunft UG | BTE Tourismus- und Regionalberatung, 31.03.2020

Wasserstand ist auch das Treideln von leeren Booten nicht mehr möglich. Hier müsste entweder eine mit hohen Kosten verbundene Treidelstrecke ohne große Steine im Passagebereich angelegt werden, oder der Umtragungsweg über die Fußwege sollte ausgeschildert werden.“

Der Bootshafen im Südwesten des Untersuchungsbereiches dient als Einsatzstelle für Boote einerseits, aber auch für kleinere kulturelle Ereignisse andererseits. Seine Lage und Ausstattung werden der Bedeutung jedoch nicht gerecht. Auch wenn die Gestaltung der hölzernen Plattform mit Sitzgelegenheiten durchaus ansprechend ist, ist sie insgesamt jedoch zu klein. Ein großes Problem ist die Lage zwischen Rückseite des Gebäudes „Lübsches Tor“ und dem Bahndamm. Hierdurch entsteht ein Hinterhofcharakter, an dem die Nähe zum Großen Plöner See nicht erlebbar ist. Es fehlt gänzlich an Infrastruktur für Wasserwanderer.

Gemäß „Entwicklungskonzept Wasserwanderweg Schwentine“ ist die Maßnahme „Infrastruktur an Ein-/Ausstiegsstellen“ prioritär zu behandeln: „Die Ein-/Ausstiegsstellen haben zentralen „Vorzeigecharakter“ und werden besonders intensiv von Wasserwanderern angefahren. Hier sollte die vorhandene Infrastruktur optimalen Ansprüchen entsprechen und in gutem Zustand sein.“

Der Bereich am **Fähranleger** südlich des Wendehammers Eutiner Straße weist einige Missstände auf: Für Radfahrer, aber auch für ortsfremde Fußgänger, ist die Wegführung nicht selbsterklärend. Die Eutiner Straße wirkt wie eine Sackgasse, die bestehenden kurzen Wegeverbindungen zum Fähranleger, zum Strandweg und zum Bahnhof erschließen sich nicht intuitiv, da keine Sichtverbindungen bestehen. Dadurch ist eine Verbindung der Innenstadt mit dem touristischen Schwerpunkt Fischereihafen – Restaurant „Reese“ nicht gegeben. Der Fähranleger selbst ist stark sanierungsbedürftig, eine Instandsetzung ist kurzfristig erforderlich. Insgesamt bietet das Umfeld zu diesem touristischen Anziehungspunkt wenig Aufenthaltsqualität. Zudem ist das Toilettenhäuschen an der Eutiner Straße modernisierungsbedürftig. Der angeschlossene Kiosk steht, leer, die Fenster sind verschlossen und wirken abweisend.

4.4.2 Straßen und Plätze

Mit dem Bau des ZOB und seiner amorphen Einmündung in die Bahnhofstraße wurde auch die Gestaltung des ehemals halbkreisförmigen **Bahnhofsvorplatzes**, dessen Mittelachse sich am Bahnhofsgebäude ausrichtete, erheblich überformt.

Die heutige Gestaltung wurde in den 80er Jahren realisiert. Die Pflasterung aus großformatigen quadratischen Betonsteinen, die in einem rechteckigen Muster gelegt und von Streifen aus Granitsteinen gegliedert wird, ist nicht mehr zeitgemäß, die Oberflächen sind z.T. uneben. Vor dem Bahnhofsgebäude stehen Bäume in einem Halbkreis, der sich nach Norden öffnet. Zwischen den Bäumen stehen Bänke. Der Halbkreis ist um eine Grünfläche mit einer Info- bzw. Werbetafel in der Mitte angeordnet.

Die zentrierte Gestaltung wirkt eher abschottend als öffnend. Dies trägt vermutlich auch dazu bei, dass das Bahnhofsgebäude als Zugang zu den Gleisen selten genutzt wird. Der Großteil der ankommenden Bahnutzer*innen verlässt den Bahnhof über das Gleis westlich und östlich des Gebäudes, ohne das Gebäude zu betreten.

Entlang der Bahnhofstraße und westlich des Vorplatzes sind Haltestreifen für Taxen in Längsaufstellung angeordnet.

Westlich des Bahnhofsgebäudes befinden sich fest installierte Bänke, die aus Holzsitzflächen auf massiven Betonblöcken gestaltet sind. Zwischen diesen Sitzgelegenheiten und den Stellplätzen südlich des ZOBs befindet sich ein überdachtes verglastes Wartehäuschen.

Östlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich die Radstation, die jedoch bereits ausgelastet ist. Darüber hinaus mangelt es jedoch an dezentralen Fahrradabstellmöglichkeiten (vgl. Kapitel 4.5.3.). Der Zugang zur Radstation wird darüber hinaus als Abstellfläche für Müllcontainer genutzt und vermittelt eher Hinterhofcharakter.

Der Mangel an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder führt zu „Wildparken“ und begünstigt Vandalismus. Die Schaffung von mehr Abstellmöglichkeiten ist für 2022 geplant: vor dem Bahnhofsgebäude sollen Anlehnbügel ergänzt werden. Westlich des Eingangs wird eine Station der „Sprottenflotte¹⁵“ installiert.

Insgesamt wird der Bahnhofsvorplatz seiner Funktion als Ankommens- und Orientierungsplatz nicht gerecht. Er wirkt wenig einladend und bietet kaum qualitätvolle Bereiche zum Aufenthalt für Wartende und/oder Kunden des Bistros.

Der **ZOB** westlich des Bahnhofsvorplatzes genügt den heutigen Ansprüchen weder in gestalterischer Hinsicht noch in Bezug auf verkehrliche Abwicklung und Barrierefreiheit. Er ist tendenziell zu klein. Die Bussteige sind zu schmal, die Bordsteine zu hoch.

Zwischen ZOB und Bahnhofsvorplatz befindet sich eine Fahrbahn, auf der sich Kfz-Verkehr und Busverkehr überlagern. Hier kommt es regelmäßig zu unübersichtlichen Situationen, zumal der Busverkehr entgegen der Einbahnstraße fahren darf. Zudem ist die Oberfläche schadhaft (Spurrillen, partielle Ausbesserungen). Für den Umstieg von der Bahn in den Bus muss diese Fahrbahn überquert werden. Hier gibt es keine sichere Überquerung (Zebrastreifen o.ä.).

Südlich des ZOB befinden sich öffentliche Parkplätze parallel zur Gleisanlage, die den Blick auf den See verstellen.

An der nordöstlichen Ecke des ZOB befindet sich ein gemauerter Fahrgastunterstand mit Ziegeldach. Innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deutlich, dass viele Plöner*innen insbesondere diesen Busunterstand als Treffpunkt mit Lärm und Randgruppen nach Einbruch der Dunkelheit als unangenehm empfinden. Ferner wurde die fehlende Infrastruktur und das hohe Maß an Versiegelung kritisiert.

Der Straßenraum der **Bahnhofstraße** entspricht bis heute nahezu unverändert der alten B 76 mit raumgreifenden Verkehrsflächen und schmalen, z.T. sanierungsbedürftigen Gehwegen. Eine Straßenraumbegrünung findet sich lediglich im Zusammenhang mit dem Hang südlich des Strohbergs.

Die Mängel an Gestaltung und die sehr schmalen Vorzonen vor den Gebäuden beeinträchtigen die Wahrnehmung und Wirkung der historischen stadtbildprägenden Gebäude (Alte Post, Pavillons). Insbesondere das Umfeld der Pavillons ist deutlich aufwertungsbedürftig, da die Zwischenzonen hier auch vielfach als Lagerfläche für z.B. Müllcontainer genutzt werden.

Die **Lübecker Straße** als westliche Verlängerung der Bahnhofstraße stellt den Übergang zur Innenstadt dar. Die Flächen wurden umgestaltet und als verkehrsberuhigter Bereich gewidmet. Die Fläche für den Fußgängerverkehr sind hier deutlich großzügiger bemessen als in der Bahnhofstraße.

Am „**Pferdemarkt**“ in der **Einmündung zur Krabbe** wird die Aufweitung des Straßenraums durch den ruhenden Verkehr dominiert. Die Flächen sind zum Teil gepflastert, zum Teil asphaltiert. Eine Straßenraumbegrünung findet sich in Form von stark beschnittenen Bäumen. Der enge Straßenraum der „Krabbe“ ist als verkehrsberuhigte Zone gepflastert, mit farblich abgesetzten Seitenstreifen für den Fußgängerverkehr.

¹⁵ Bikesharing-System der KielRegion

Der **Gänsemarkt** wird vom Kfz-Verkehr intensiv als Zuwegung sowohl zur Altstadt als auch zum Bahnhof, aber auch als Durchfahrtsmöglichkeit genutzt. Darüber hinaus existieren auf der Platzfläche sechs Parkplätze, die stark ausgelastet sind. Durch den z.T. engen Straßenraumquerschnitt kommt es zum Teil zu unübersichtlichen Situationen, die Vorfahrtsregelung Gänsemarkt wird vielfach übersehen.

Die Straße „**Strohberg**“ ist durch eine einseitige Einfamilienhausbebauung und den Blick auf den Großen Plöner See geprägt. Der Straßenbelag mit Kopfsteinpflaster ist sanierungsbedürftig. Zudem kommt es häufig zu Konflikten, da parkende Pkw den ohnehin engen Gehweg einschränken. Die Gestaltung beeinträchtigt insbesondere den Rad- und Fußverkehr.

Der Gebäudekomplex „Lübsches Tor“ umschließt den öffentlichen Platz „**Schwentineplattform**“, die sich nach Süden öffnet. Die Schwentineplattform ist von der Lübecker Straße aus fußläufig ebenerdig durch zwei Zugänge erreichbar. Durch den Niveauversprung nach Süden ist die Tiefgarage unter der Schwentineplattform von der Straße Am Bootshafen ebenerdig befahrbar. Die Schwentineplattform kann hier über eine schmale Treppe, die neben der Tiefgaragenzufahrt liegt, erreicht werden. Grundsätzlich stellt der Weg über die Schwentineplattform eine gute Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt dar, die Überwindung des Höhenversprungs über die Treppe erschließt sich dem ortsunkundigen Besucher jedoch nicht intuitiv. Darüber hinaus erweckt der südliche Bereich des Gebäudes durch die Tiefgaragenzufahrt und Abstellflächen für Müllcontainer den Eindruck einer wenig einladenden Rückseite.

Die Zuwegungen von der Lübecker Straße sind eng und dunkel und ebenfalls nicht einladend gestaltet. Dadurch wird der Platz wenig genutzt und kann sein Potenzial als innerstädtischer Platz mit Seeblick nicht entfalten.

Die Gestaltung der Platzfläche mit großformatigen Betonplatten verbunden mit einer Beton-einfassung sowie einer unzureichenden Beleuchtung ist gestalterisch und funktional unzureichend und bietet keinerlei Aufenthaltsqualität.

Die **Straße „Am Bootshafen“** erschließt den REWE-Einkaufsmarkt und ist entsprechend stark frequentiert. Der Knotenpunkt zur Zuwegung zum ZOB ist sehr großzügig dimensioniert; Überquerungshilfen fehlen. Südlich „am Bootshafen“ befinden sich der Bootshafen sowie ein Parkplatz mit 24 Stellplätzen.

4.4.3 Barrierefreiheit

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen bestehen im Untersuchungsgebiet und im übrigen Plöner Stadtgebiet Defizite und Umsetzungsrückstände. Nur punktuell gibt es bisher Maßnahmen bzw. Ansätze für mobilitätseingeschränkte Menschen, die meist nicht mehr dem heutigen Regelwerk bzw. Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen entsprechen. Generell ist der Aspekt der Barrierefreiheit im Verkehrssystem in der Stadt Plön noch nicht ausreichend verankert.

Für bewegungseingeschränkte Menschen mit Rollstühlen und Gehhilfen entstehen Behinderungen vielfach bereits bei den Belägen, insbesondere wenn diese über die Jahre größere Fugen und Absenkungen bilden. Im Untersuchungsgebiet resultieren Defizite in der Barrierefreiheit daher auch aus Instandhaltungsrückständen. Bordsteinabsenkungen sind dagegen im Verlauf von Fußwegen und an Überquerungsstellen vielfach vorhanden, auch hier bestehen aber teilweise Mängel in Form noch zu großer Höhenunterschiede. Auf einigen Wegeverbindungen gibt es zusätzlich Barrieren durch Treppen (Schwentineplattform), Einbauten / Stadtmöblierung und Verengungen.

Weitgehend barrierefrei ist derzeit nur die Bahnsteiganlage mit den direkten Verbindungen zum Bahnhofsvorplatz. Insbesondere die niveaugleiche Gleisquerung vereinfacht die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Das Gegenteil findet sich am ZOB. Hier sind weder die Zugänge vom Bahnhof noch die Bussteige bzw. Warteflächen auch nur ansatzweise barrierefrei oder barrierearm. Auch im Hinblick auf taktile Leitsysteme gibt es im gesamten Untersuchungsraum erheblichen Nachholbedarf. Gerade bei den wichtigen Fußverkehrsverbindungen zur Altstadt und zum ZOB ist eine solche Leiteinrichtung dringend erforderlich. Defizite gibt es im Übrigen auch hinsichtlich der ÖPNV-Informationen am Bahnhof und ZOB sowie des Wegeleitsystems.

4.4.4 Zusammenfassende Bewertung

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet können für den Bereich Grün- und Freiflächen sowie Straßen und Plätze die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
Attraktive Lage am See	See ist schlecht erlebbar: mangelnde Wege- und Sichtbeziehungen, Barriere durch Bahngleise
Strandweg als innenstadtnaher Wanderweg	Qualitätvolle Flächen durch ruhenden Verkehr dominiert (Pferdemarkt; Sichtverbindung zum See durch parkende Pkw verstellt)
Vielfalt der Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten	Eingeschränkt nutzbar durch schlecht auffindbare Zugänge und mangelnder Qualität der Wege und Ausstattung (Bänke, Beleuchtung etc.)
Gepflegte private Gärten am Stroberg	Untergenutzte Fläche östlich des Bahnhofs
Hang zwischen Stroberg und Bahnhof als grüne Wegeverbindung in die Innenstadt und Erholungsfläche mit Blick auf den See	z.T. ungepflegte und untergenutzte Bereiche (z.B. Schwentineplattform)
Bootshafen wird touristisch und für Veranstaltungen genutzt	Bootshafen liegt auf der „Rückseite“ zwischen Einfahrt Tiefgarage und Parkplätzen, Nähe zum See nicht erlebbar
Lübecker Straße als verkehrsberuhigter Übergang in die Innenstadt	Unklare Orientierung, fehlende Sichtverbindungen
	Bahnhofsvorplatz wird seiner Funktion nicht gerecht und wirkt wenig einladend
	Z.T. schadhafte Fahrbahnbeläge (insbesondere im Bereich ZOB/Bahnhofstraße) und Belag der Plätze und Gehwege (z.B. Stroberg)
	Mangelnde Barrierefreiheit
Chancen	Risiken
Durch Aufwertung der Uferbereiche am Großen Plöner See und an der Stadtschwentine / Bootshafen wird das Tourismusfeld (Wasser-)wandern gestärkt.	Fehlende Leitsysteme/Beschilderungen erzeugen Orientierungslosigkeit im öffentlichen Raum
	Teilweise bestehen Angsträume durch nicht oder unzureichend beleuchtete Bereiche

Ein erhöhtes Angebot an Veranstaltungen im Bereich Bootshafen / Schwentineplattform wirkt als Frequenzbringer	Ungepflegte Wasserflächen und Uferbereiche führen zu einem schlechten Image des Wasserwanderweges Stadtschwentine
„Stadt der kurzen Wege“: fast alle Wege innerhalb der Stadt liegen unter 5km. Dies stellt ein hohes Verlagerungspotenzial hin zum Fuß- und Radverkehr dar.	Ungenügende Begegnungs- und Verweilmöglichkeiten führen zu einer kürzeren Verweildauer
„Pferdemarkt“: Platzartige Aufweitung im östlichen Eingangsbereich in die Innenstadt bietet Potenzial	

4.5 Verkehrsinfrastruktur

Begleitend zur Erstellung von VU und IEK wurde eine Verkehrsuntersuchung¹⁶ erarbeitet. Die Ergebnisse werden hier auszugsweise wiedergegeben.

4.5.1 Straßennetz und Verkehrsführung

Die Stadt Plön ist durch ihre Lage unmittelbar an der Bundesstraße B76 sowohl regional als auch großräumig gut im Kfz-Verkehr erreichbar. Kurze Fahrzeiten bestehen insbesondere in die benachbarte Kreisstadt Eutin und zum Oberzentrum Kiel. Über die B76 sind aber auch Anschlüsse an die BAB A1 schnell erreichbar, über die dann komfortable großräumige Verbindungen nach Lübeck und Hamburg bestehen. Zusätzlich sind auch die größeren Nachbarkommunen Preetz, Malente und Lütjenburg gut mit dem Kfz erreichbar. Die äußere Erreichbarkeit der Stadt Plön ist in der Gesamtschau als gut einzustufen und bildet damit einen wichtigen Standortfaktor.

Mit der B76 verfügt die Altstadt über eine Umfahrungsmöglichkeit, die dieses sensible Gebiet von Durchgangsverkehren entlastet und damit auch das Kfz-Aufkommen im Untersuchungsgebiet deutlich senkt. Ebenfalls Kfz-entlastend wirkt die Ausbildung der Eutiner Straße als Sackgasse, so dass hier keine Durchfahrt ins Untersuchungsgebiet erfolgen kann. Eine komplette Durchfahrung der Altstadt ist ohnehin nicht möglich.

Die Hauptzufahrt zum Untersuchungsgebiet erfolgt über die Lütjenburger Straße, die nördlich des Untersuchungsgebietes unmittelbar an die B76 anschließt und nördlich weiter als B430 Richtung Lütjenburg verläuft. Die Lütjenburger Straße geht im Untersuchungsgebiet als Gemeindestraße in die Bahnhofstraße über und anschließend Richtung Westen in die verkehrsberuhigte Lübecker Straße, die zum Markplatz und zur Fußgängerzone führt.

Von der Funktion her ist der Straßenzug Lütjenburger Straße – Bahnhofstraße im Verlauf der alten Bundesstraße B76 einschließlich der Straße am ZOB als Anbindung des Bahnhofs als Haupterschließungsstraße einzustufen, insbesondere da hier eine Hauptzufahrt des Lieferverkehrs in die Altstadt, die Hauptzufahrt zum Postverteilzentrum und die Hauptzufahrt zum Bahnhof und zum ZOB erfolgen.

Die Lübecker Straße ist bereits als Verkehrsberuhigter Bereich (StVO Verkehrszeichen 325) ausgewiesen, so dass hier verkehrsrechtlich die Aufenthaltsfunktion einen besonders hohen Stellenwert einnimmt. Alle übrigen Straßen sind auch wegen der sehr geringen Kfz-Belegung

¹⁶ Verkehrsuntersuchung zum Bahnhofsumfeld Plön, urbanus, Lübeck

als Quartiersstraßen einzustufen, wenngleich die Straße am Bootshafen durch die Anbindung des REWE-Parkplatzes auch Anbindungs- bzw. Erschließungsfunktion übernimmt.

Die Straße am ZOB ist als Einbahnstraße ausgewiesen, ebenso wie der östliche Abschnitt der Quartiers- / Wohnstraßen Strohhberg und Krabbe. Alle übrigen Straßen sind in beiden Richtungen befahrbar.

Die Stadt Plön hat bereits einen großen Schritt zur Verkehrsberuhigung unternommen und im Stadtgebiet die meisten Quartiers- und Wohnstraßen als Tempo-30-Zonen oder als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Damit sind wesentliche rechtliche Voraussetzungen für weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen geschaffen. Im Untersuchungsgebiet sind die Lübecker Straße als Verkehrsberuhigter Bereich sowie die Straßen Gänsemarkt und Krabbe als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Außerdem ist in der Bahnhofstraße westlich der Einmündung Strohhberg die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Ansonsten gilt 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

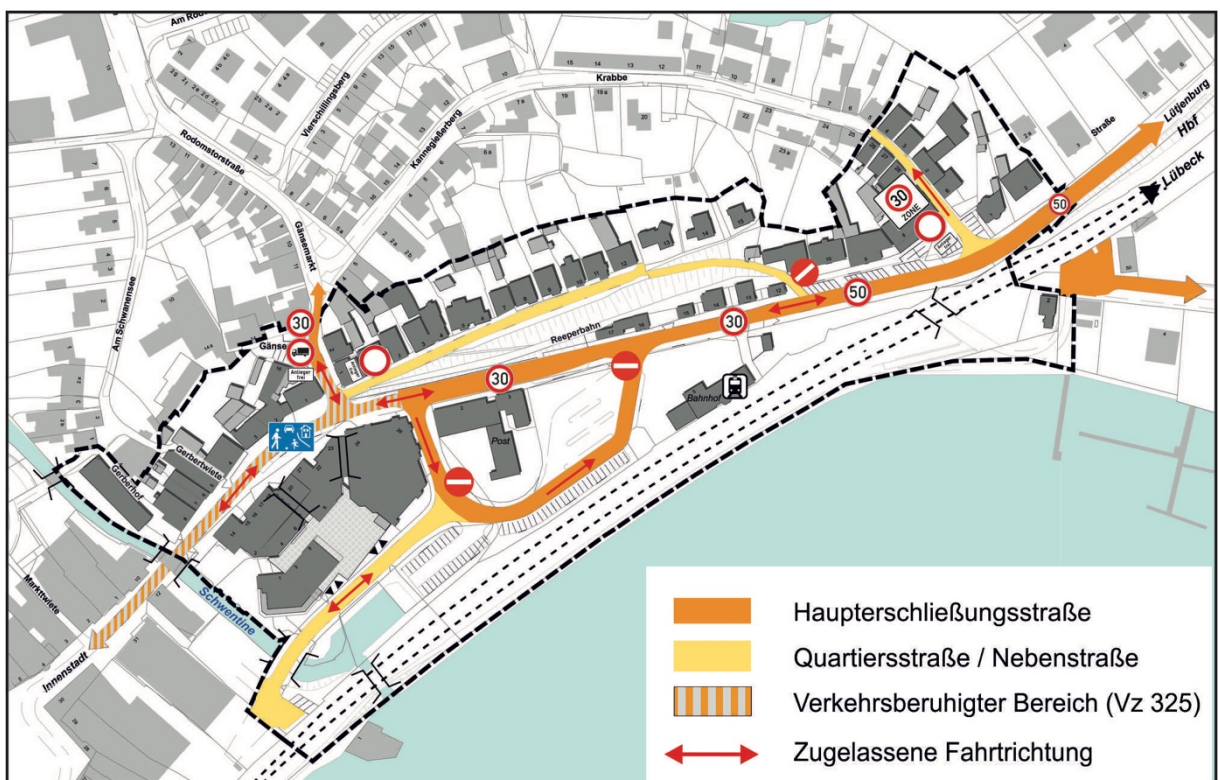


Abbildung 17: Straßennetz und Verkehrsführung mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, urbanus Februar 2022

Um ein möglichst differenziertes Bild vom Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum zu erhalten, wurden verschiedenen Erhebungen bzw. Erhebungsverfahren kombiniert:

- Zählung des fließenden Kfz-Verkehrs an ausgewählten Querschnitten und Knotenpunkten,
- Zählung des Radverkehrs an ausgewählten Querschnitten,
- Erhebung der parkenden Fahrzeuge an den Hauptparkplätzen zur Ermittlung der Parkraumnachfrage und deren räumlicher Verteilung.

Ergänzend wurden Videobeobachtungen durchgeführt, um die Fußgängerströme im Bahnhofsumfeld zu quantifizieren und eventuelle Konflikte zu verifizieren.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen an einem Durchschnittstag liegt in der Gesamtschau auf einem eher niedrigen Niveau und entspricht den strukturellen Rahmenbedingungen der Stadt Plön mit ihrem Umland sowie den spezifischen Rahmenbedingungen des Untersuchungsraumes. Die mit

Abstand höchste Verkehrsbelegung weist die Bahnhofstraße auf. Mit einer Spanne zwischen 3.100 und 4.200 Kfz am Tag (DTV) fällt die Belegung aber unerwartet gering aus und bewegt sich auf dem Niveau einer Quartiers- oder Sammelstraße. Die weiteren Straßen liegen mit unter 2.000 Kfz am Tag bei Werten von Wohnstraßen.

Der Anteil des Schwerverkehrs macht auf der Bahnhofstraße 8,2 % aus, wobei der Linienbusverkehr einen maßgeblichen Anteil des Schwerverkehrs bildet. Ohne Linienbusse reduziert sich der Schwerverkehrsanteil auf 2,2 %, einem im übergeordneten Straßennetz eher unterdurchschnittlichen Wert. Den größten Anteil bilden dabei die Lieferverkehre zur Altstadt und die Fahrzeuge des Postverteilzentrums.

Die mit Abstand stärksten Kfz-Verkehrsströme in der Bahnhofstraße verlaufen zur Straße am ZOB (Postverteilzentrum, Bushaltestellen und Parkplätze) und zur Straße am Bootshafen (REWE-Einkaufsmarkt). Daher ist der Linksabbiegestrom von der Bahnhofstraße in die Straße am ZOB besonders stark ausgeprägt. Die restlichen Kfz-Verkehre in der Bahnhofstraße teilen sich fast gleichmäßig auf die Lübecker Straße (Zu-/Ausfahrt Altstadt) und den Gänsemarkt auf. Der Gänsemarkt wird insbesondere rege zur Abfahrt vom Bahnhof genutzt, während die Zufahrt überwiegend von der Lütjenburger Straße aus erfolgt.

4.5.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Nutzung öffentlicher Parkplätze im Stadtzentrum ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die zu einer relativ hohen Schwankungsbreite der Auslastung führen. Eine höhere Auslastung bzw. Parkraumnachfrage besteht meist an Wochenmarkttagen, in der Tourismussaison und bei besonderen Veranstaltungen.

Die Parkraumerhebung ergibt die wichtige Erkenntnis, dass in der Gesamtschau aller Parkplätze zu keinem Zeitpunkt eine Vollauslastung besteht und die mittlere Auslastung über den Tag bei lediglich 75% liegt. Bei zwei stichprobenartigen Kontrollzählungen an einem Dienstag und einem Samstag wurden ähnliche Auslastungswerte festgestellt, wobei am Samstag eine klare Konzentration auf den Vormittagsbereich besteht.

Mittlere prozentuale Auslastung je Parkplatz

(n=730 im gesamten Erhebungszeitraum erfasste Kfz, Gesamt-Durchschnitts-Auslastung 66%)

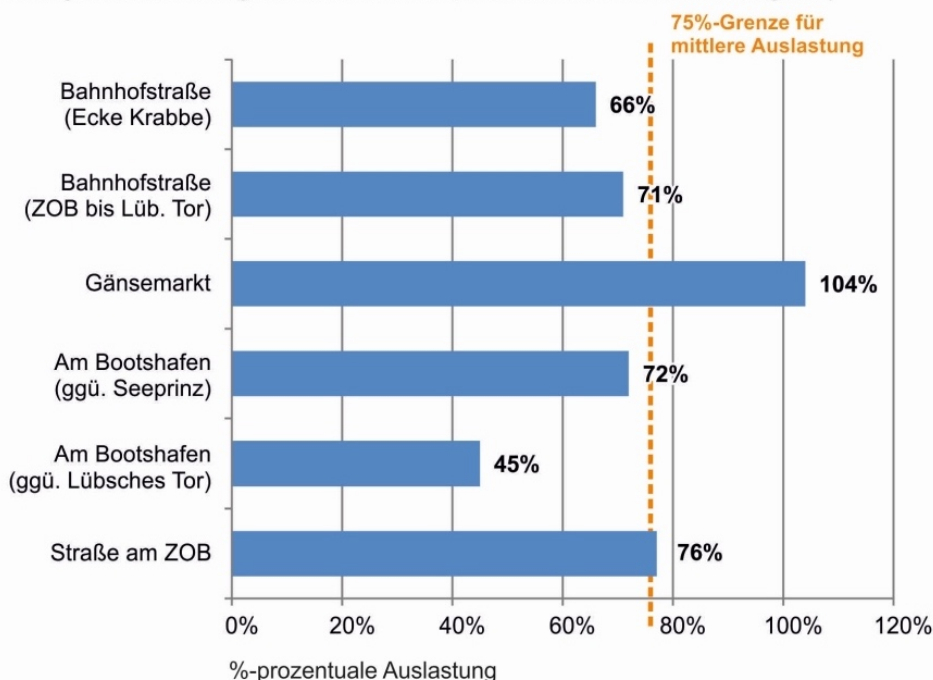


Abbildung 18: Mittlere prozentuale Auslastung je Parkplatz, urbanus Februar 2022

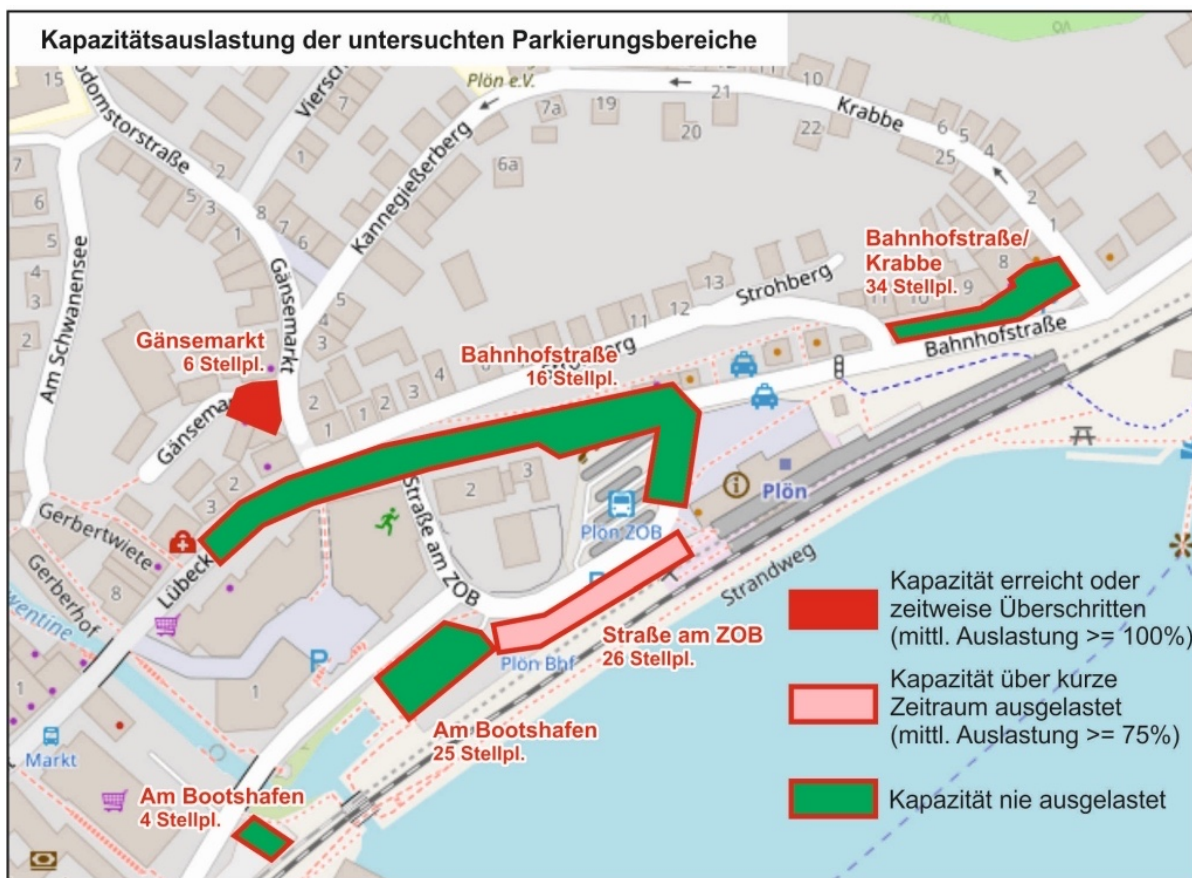


Abbildung 19: Auslastung der erhobenen Parkplätze im Bahnhofsumfeld, urbanus Februar 2022

Die Auslastung ist allerdings räumlich zu differenzieren. Am beliebtesten ist die mit gerade einmal 6 Parkplätzen nur sehr kleine Parkfläche am Gänsemarkt. Diese profitiert von der Lagegunst und ist fast durchgehend voll ausgelastet, teilweise wird hier auch illegal geparkt. Die Parkplätze an der Straße am ZOB sind über kurze Zeiträume voll belegt, in der Regel ist aber mit geringer Wartezeit wieder ein freier Parkplatz verfügbar. Besonders auffällig ist die mit unter 50% vergleichsweise geringe Auslastung des Parkplatzes am Bootshafen. Dies ist mit großer Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, dass dieser Parkplatz der einzige gebührenpflichtige Parkplatz im Untersuchungsgebiet ist. Soweit in unmittelbarer Nachbarschaft die kostenlosen Parkplätze verfügbar sind, wird der Parkplatz am Bootshafen gemieden. Bei den Rundgängen wurde zudem festgestellt, dass hier vielfach ohne gültigen Parkschein geparkt wird.

In der zeitlichen Betrachtung ist die Belegung der Parkplätze am Vormittag am größten und im weiteren Tagesverlauf relativ konstant.

Bei der Parkdauer dominieren eindeutig die Kurzparker, mehr als die Hälfte der Parkplatznutzenden parken weniger als eine Stunde. Nur 12 % sind als Dauerparker einzustufen. Die überwiegend kurzen Parkzeiten gelten übrigens auch für den Parkplatz am ZOB, wo die zulässige Höchstparkdauer immerhin 3 Stunden beträgt. Viele der Langzeitparker hatten keine Parkscheibe ordnungsgemäß ausgelegt oder die ausgewiesene Parkzeit war überschritten. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass Dauerparker gerne auch die Parkscheibe vorstellen, um so länger parken zu können.

Über die Kfz-Kennzeichen lässt sich auf die Herkunft der Parkraumnutzenden schließen. Der Einzugsbereich des Stadtzentrums konzentriert sich eindeutig auf den Kreis Plön und den unmittelbar angrenzenden Kreis Ostholstein. Mehr als die Hälfte der parkenden Fahrzeuge kommt aus dem Kreis Plön, voraussichtlich sogar aus der Stadt Plön selber. Aufgrund der Kennzeichenzuweisung kann im Rahmen der Parkraumerhebung allerdings keine Differenzierung der Kfz-

Herkunft zwischen der Stadt Plön und dem übrigen Kreis Plön vorgenommen werden, so dass hier nur zusammenfassende Aussagen für die „PLÖ“-Kennzeichen erfolgen können. Alle Fahrzeuge ohne „PLÖ“ als Ortskennung werden hier als „Fremdparker“ bezeichnet. Der Anteil der Fremdparker auf den erhobenen Parkierungsflächen liegt im Durchschnitt über alle erfassten Parkierungsflächen bei knapp 50%. Der höchste Fremdparkeranteil wurde mit 63% am Parkplatz (Am Bootshafen) ermittelt. Dies deutet darauf hin, dass auswärtige Parkraumnutzende möglicherweise die Parkgebühren akzeptieren und eher auf die geringe Auslastung (immer ein Parkplatz verfügbar) fixiert sind bzw. im Detail nicht über die Parkraumbewirtschaftung im Bahnhofsumfeld informiert sind.

4.5.3 Fuß- und Radverkehr

Die Nahmobilität hat für die Stadt Plön eine große strategische Bedeutung und ein hohes Nutzerpotenzial, da praktisch alle Wege innerhalb des Stadtgebietes im Hinblick auf die Entfernung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Das planerische Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ ist hier bereits Realität. Mit der erwartbaren Zunahme der Altersgruppe älterer Menschen gewinnt zudem insbesondere der barrierefreie Fußverkehr einen höheren Stellenwert. Damit gibt es plausible Gründe diese beiden Verkehrsmittel offensiv zu fördern.

Fuß- und Radverkehrsanlagen und Radverkehrsführung

Mit dem 2019 erfolgten Beschluss eines Radverkehrskonzeptes hat die Stadt Plön einen wichtigen Meilenstein zur Radverkehrsförderung gesetzt.

Die Fuß- und Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet geben ein gutes Beispiel für die Stadt- und Verkehrsplanung der 60er und 70er Jahre. Gut dimensionierte Fahrbahnen mit schmalen Seitenräumen, zum Teil mit gemeinsamer Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr, symbolisieren das Leitbild der Trennung zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr. Die Abmessungen der Fuß- und Radverkehrsanlagen lagen in der damaligen Zeit allerdings deutlich unter den heutigen Richtwerten und erzeugen mit steigendem Aufkommen und höheren Geschwindigkeitsdifferenzen ein starkes Konfliktpotenzial.

Dies führte in den letzten Jahren dazu, dass auf Basis einer neuen Rechtsprechung für zahlreiche gemeinsame Geh- und Radwege die Benutzungspflicht überprüft und aufgehoben werden musste. Auch die Stadt Plön war hier aktiv. So wird der Radverkehr heute auf allen Straßen im Untersuchungsgebiet in der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Im Straßenzug südliche Lütjenburger Straße – Bahnhofstraße wurde im Rahmen eines Verkehrsversuches als erste Maßnahme des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2020 ein Radschutzstreifen eingerichtet. In der Bahnhofstraße verläuft dieser nur einseitig an der Fahrbahnnordseite. Die Verkehrsbeobachtungen haben gezeigt, dass der Schutzstreifen rege genutzt wird, genaue Auswertungen sind im Rahmen des Verkehrsversuches zu erwarten. Die Verkehrsbeobachtungen haben aber auch ergeben, dass weiterhin die Gehwege zum Radfahren genutzt werden, teilweise auch in falscher Richtung. Möglicherweise fühlen sich Radfahrende in der Fahrbahn subjektiv noch nicht sicher genug. Teilweise erfolgt dies aber auch aus Gewohnheit und/oder aus rechtlicher Unkenntnis, so dass hier entsprechende Transparenz und Aufklärung notwendig sind.

Im Bereich Bahnhofsvorplatz / ZOB bewegen sich sowohl Zu-Fuß-Gehende als auch Radfahrende weitgehend unstrukturiert. Aufgrund der großen Frei- und Verkehrsflächen werden individuelle Wege gesucht, so dass größere Fußgängerströme Richtung Altstadt über die ZOB-Anlage verlaufen und verstärkt auch Radfahrende auf dem Bahnhofsvorplatz anzutreffen sind.

Für den Umweg-empfindlichen Radverkehr gibt es zudem einige Einschränkungen, in dem Durchfahrtsverbote und Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr freigegeben sind (Straße am ZOB, Strohberg, Krabbe).

Erwähnenswert ist für den Fußverkehr die gute Netzdichte mit alternativen Wegeführungen. So besteht zwischen Strohberg und Bahnhofstraße ein gut begehbarer Weg, der sich allerdings wegen des Höhenunterschiedes eher als Aussichtsstrecke, denn als Alternative zur Bahnhofstraße eignet. Zur Altstadt gibt es mehrere gut nutzbare Verbindungen insbesondere über die Bahnhofstraße, die Straße am ZOB und über Am Bootshafen – Schwentineplattform.

Die Qualität der Gehwege ist sehr unterschiedlich und weist zum Teil Defizite auf (vgl. Kapitel 4.4.2).

Bei den bestehenden Fuß- und Radverkehrsführungen im Untersuchungsgebiet zeigt sich zum Teil die bereits angesprochene Vernachlässigung bzw. der geringe verkehrliche Stellenwert des Fußverkehrs in der Verkehrsplanung zurückliegender Jahrzehnte, insbesondere in Form von

- (zu) geringen Gehwegbreiten (z.B. Straße am ZOB),
- überdimensionierten Fahrbahnflächen (Knoten Straße am ZOB / Am Bootshafen) mit erschwerter Überquerungsmöglichkeit und
- Aufenthaltsflächen mit geringer Aufenthaltsqualität (v.a. Bahnhofsvorplatz).

Die Situation des Radverkehrs wurde ausführlich im Radverkehrskonzept ausgeführt. Der Maßnahmenvorschlag des Schutzstreifens wurde bereits probeweise realisiert. Durch die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wurden auch die Konfliktpotenziale zwischen Fuß- und Radverkehr deutlich reduziert. In Verbindung mit dem geringen Kfz-Aufkommen ist die Fahrbahnführung unkritisch zu sehen, obwohl eine noch konsequentere Verkehrsberuhigung mit Ausweitung der Tempo-30-Abschnitte und gestalterischen Mitteln einen noch höheren Fahrkomfort bringen würde.

Eine Problemstelle, die sowohl den Fußverkehr als auch den Radverkehr betrifft, ist die Bahnunterführung zwischen Bahnhofstraße und Eutiner Straße. Die Breite der abmarkierten Radfurt ist unter Berücksichtigung der Kurvenlage für einen Zweirichtungsverkehr zu knapp bemessen, zumal hier eine der bedeutendsten Haupttrouten des Radverkehrs in Plön mit hohem Aufkommen und weiterem Zuwachspotenzial verläuft. Dies führt dazu, dass bei erhöhtem Aufkommen Radfahrende auf den Gehbereich ausweichen und bei den höheren Geschwindigkeiten in der Gefällegelage Konflikte mit dem Fußverkehr erzeugen, für den hier ebenfalls eine wichtige Verbindung verläuft.

Fahrradparken

Positiv für Touristen und ÖPNV-Nutzende ist die Bike&Ride-Station am Bahnhof. Die Anlage besteht aus einem offenen überdachten Teil mit 35 Fahrrad-Stellplätzen und einem verschlossenen Unterstand aus festen Gittern und transparenten Wänden mit 40 Stellplätzen sowie zusätzlich einigen Fahrradboxen. Die gesicherten Stellplätze können bei der Tourist Info Plön gegen eine Gebühr gemietet werden. Die Einstellgebühr beträgt für eine Jahreskarte 90,00 €, eine Monatskarte 10,00 € und für eine Tageskarte 1,00 €. Durch die Zunahme des Radverkehrs ist die Kapazität der Anlage aber bereits ausgelastet. Verstärkt werden daher auch wieder Fahrräder wild auf dem Bahnhofsvorplatz abgestellt.

Generell fehlt es im Untersuchungsgebiet an guten und ansehnlichen Abstellmöglichkeiten in direkter Nähe zu Verkehrszielen (z.B. Gastronomie, Einzelhandel) sowie einem regelmäßigen Monitoring der Abstellanlagen (Auslastung, Zustand, Fahrradleichen etc.).

Die Schaffung von mehr Abstellmöglichkeiten ist für 2022 geplant: vor dem Bahnhofsgebäude sollen Anlehnbügel ergänzt werden. Westlich des Eingangs wird eine Station der „Sprotenflotte¹⁷“ installiert.

4.5.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Unter Berücksichtigung der Stadtgröße und des damit verbundenen Nachfragepotenzials für den ÖPNV besteht für die Stadt Plön eine insgesamt gute Anbindung und Erreichbarkeit im ÖPNV. Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis Plön.

Eine große Standortqualität für die Gesamtstadt, im Besonderen aber für die Innenstadt und das Untersuchungsgebiet, ist die bestehende Bahnanbindung. Der Plöner Bahnhof hat im Gegensatz zu vielen anderen Kleinstädten eine herausragende zentrale Lage. Mit dem für Bahnhalte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) üblichen 600m-Einzugsbereich (entspricht 5-6 Minuten Fußweg) werden die komplette Altstadt, das nördliche Stadtgebiet bis zur Schule Am Schiffsthal und der Bereich um die Eutiner Straße abgedeckt. Attraktiv ist auch das SPNV-Verkehrsangebot mit den halbstündlichen Abfahrten nach Kiel und Eutin / Lübeck. Hinzu kommt, dass die Züge aus beiden Fahrtrichtungen in Plön durch die Ausbildung als Taktknoten immer zeitgleich eintreffen und abfahren. Dies hat vor allem für die Verknüpfung mit dem Busverkehr große Vorteile. Mit dem SPNV bestehen direkte Verbindungen in die Oberzentren Kiel und Lübeck (Fahrzeit unter 45 Minuten), aber auch zu den weiteren größeren Kommunen Eutin, Preetz, Malente und Ascheberg. Damit werden wesentliche Pendlerströme mit dem SPNV als Direktverbindung abgedeckt. In Kiel und Lübeck bestehen wiederum gute Übergangsmöglichkeiten u.a. nach Hamburg.

Neben der guten SPNV-Anbindung profitiert der ÖPNV zusätzlich durch die räumliche Verknüpfung von Bahnhof und ZOB als zentrale städtische Bushaltestelle. Über den ZOB verkehren sowohl alle Linien des Plöner Stadtverkehrs als auch zahlreiche Linien des Regionalverkehrs. Eine Anschlusskoordination besteht zwischen der Bahn, den Stadtverkehrslinien und der Regionallinie 350 von/nach Lütjenburg / Hohewacht (vgl. ZOB-Belegungsplan Bild 3-3). Außerdem besteht eine Taktverbindung über Ascheberg nach Neumünster, die allerdings versetzt zu den Bahnzeiten verkehrt, da der SPNV-Anschluss hier auf Ascheberg ausgerichtet ist. Die weiteren Buslinien sind im Wesentlichen auf die Bedarfe des Schülerverkehrs ausgerichtet und verkehren nur mit einzelnen Fahrten während der Schulzeiten. Für die Fahrzwecke außerhalb des Schülerverkehrs haben diese Linien nur stark eingeschränkte Bedeutung.

Im Hinblick auf die Umsetzung des Landesweiten Nahverkehrsplans, des Regionalen Nahverkehrsplans Kreis Plön und des Masterplan Mobilität der KielRegion sind in den nächsten Jahren weitere Aufwertungen im ÖPNV zu erwarten. Dies betrifft sowohl die Fahrtenhäufigkeit als auch die Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten am Abend und am Wochenende sowie eine nochmals verbesserte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn.

Seit dem November 2019 gibt es die Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) als flexibles ÖPNV-Angebot in der Region Plön. Der ALFA-Fahrplan deckt die Zeiträume außerhalb des Linienbusangebotes ab. Dieses Zusatzangebot wird mit Taxis bedient. Die Fahrten sind in das bestehende Ticketsystem eingebunden und ohne Aufpreis per Anruf (bis zu 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt) telefonisch buchbar.

Die Gestaltung des ZOB entspricht noch dem Typus zentraler Busanlagen aus den 60er und 70er Jahren mit schmalen, parallel zueinander angeordneten Bussteigen und genügt nicht mehr

¹⁷ Bikesharing-System der KielRegion

den Anforderungen an einen modernen ÖPNV. Darüber hinaus steht der ZOB über größere Zeiträume leer oder ist nur von wenigen Bussen, zum Teil auch Überliegern, belegt. Eine Vollauslastung besteht nur zu den Spitzen des Schülerverkehrs am Morgen und am Mittag, eine hohe Belegung weiter zu den Ankünften der Bahn.

Der ZOB weist erhebliche funktionale und gestalterische Defizite auf. Weder die Zuwegungen und die Warteflächen noch der nicht transparente Fahrgastunterstand sind kundenfreundlich und entsprechen den Anforderungen an eine moderne Bushaltestelle.

Durch die Aufgabe der ursprünglichen Funktion des Bahnhofsgebäudes und die Umnutzung hat sich die Aufenthaltsqualität für ÖPNV-Kunden verschlechtert, wenngleich durch die neuen Nutzungen Café und Tourismusinformation weitere attraktive Nutzungen bestehen, die auch zur Umfeld- und Aufenthaltsqualität positiv beitragen. Durch die Anschlusskoordination zwischen den Bahn- und Buslinien wird die notwendige Aufenthaltszeit am Bahnhof und ZOB zudem reduziert. Positiv hervorzuheben ist die niveaugleiche Querungsmöglichkeit der Bahngleise.

Ein noch unerschlossenes Potenzial ist die Aufwertung des Bahnhofs zu einer Mobilitätsstation wie sie bereits im Radverkehrskonzept der Stadt Plön und im Masterplan Mobilität der KielRegion verankert ist. Plön könnte damit zu einem neuen zentralen Standort zur Verknüpfung klimafreundlicher Mobilitätsangebote in der KielRegion avancieren. Die Mobilitätsstation könnte mit ergänzenden Serviceangeboten zusätzlich an Attraktivität gewinnen.

4.5.5 Wegweisung

Auch in Zeiten der Digitalisierung haben stationäre Leitsysteme noch ihre Berechtigung, insbesondere im stark verzweigten Fußverkehrsnetz. Neben der Informationsfunktion verdeutlichen sie die Präsenz des Fußverkehrs (ggf. auch des Radverkehrs) im öffentlichen Raum. In der Stadt Plön gibt es bereits solche Leitsysteme, die aber durch Gestaltungsunterschiede, das Nebeneinander verschiedener Schilderdesigns und durch Lücken in der Wegweisung nicht ihre angestrebte Wirkung entfalten können (funktionale und gestalterische Schwächen). Darüber hinaus fehlt es an einem systematischen Monitoring, um Beschädigungen, Verschmutzungen oder Überwucherung durch Grün zeitnah zu beseitigen. Neben der kreisweiten Radwegweisung, die leider kaum innerstädtische Verkehrsziele ausweist, gibt es weitere Leiteinrichtungen, die weder inhaltlich noch gestalterisch aufeinander abgestimmt sind, womit die Qualität und Transparenz deutlich beeinträchtigt werden. Auch ein barrierefreies Informations- und Leitsystem ist derzeit nicht vorhanden.

4.5.6 Zusammenfassende Bewertung

Die Kfz-Belegungen im Straßennetz des Untersuchungsraums bewegen sich auf einem moderaten Niveau. Selbst auf der Bahnhofstraße als zentrale Zufahrt zur Altstadt (auch für den Lieferverkehr) verkehren an einem Normalwerktag wenig mehr als 4.000 Kfz / 24h. Auf den übrigen Straßen liegt die Kfz-Belegung bei höchstens 2.000 Kfz / 24h, teilweise sogar deutlich darunter. Damit spielen Aspekte der verkehrlichen Kapazität und Leistungsfähigkeit keine Rolle für die weiteren verkehrlichen Betrachtungen. Vielmehr eröffnen die Verkehrsbelegungen Spielräume für eine Reduzierung der Verkehrsflächen ggf. in Kombination mit reduzierter Verkehrsorganisation (z.B. Verzicht auf Lichtsignalanlagen) und die Umgestaltung von Straßenräumen.

Subjektiv werden die Verkehrsbelegungen aufgrund der straßenräumlichen Situation allerdings zum Teil als höher empfunden als objektiv nachweisbar, insbesondere auch weil zu bestimmten

Zeiten Linienbusse und anderer Schwerverkehr (z.B. Lieferverkehr und Postfahrzeuge) stark präsent sind.

Ein ähnlich entspanntes Bild wie beim fließenden Verkehr ergibt sich auch für den ruhenden Verkehr. Noch gut nachgefragt und entsprechend ausgelastet sind die kostenlosen Parkplätze, während der gebührenpflichtige Parkplatz Am Bootshafen deutliche Angebotsüberhänge aufweist. Dies weist auf die Bedeutung einer einheitlichen Parkraumbewirtschaftung in einem so kleinen Gebiet hin. Insgesamt ergibt sich aber eine Auslastung, die wiederum Spielräume für eine Reduzierung von Parkplätzen zugunsten anderer verkehrlicher oder städtebaulicher Nutzungen eröffnet.

Positiv zu erwähnen sind die beiden Stellplätze mit Lademöglichkeit für E-Autos an der Straße am ZOB.

Besonders hervorzuheben ist das hohe Aufkommen des Fuß- und Radverkehrs, obwohl die Erhebung im September, einem Monat mit eher unterdurchschnittlicher Radnutzung, stattgefunden hat. Die Hochrechnung des Radverkehrs ergibt für den am meisten frequentierten Straßenzug Bahnhofstraße – Lübecker Straße durchschnittliche Tageswerte von etwa 1.500 Radnutzenden am Tag (Summe aus beiden Fahrtrichtungen), womit der Radverkehr hier auf einen Anteil am Gesamtverkehr zwischen 26% und 42% kommt. Auch der Fußverkehr spielt durch den Bahnhof eine wichtige Rolle. So sind fast 2.000 Fußwege am Tag (Summe aus beiden Gehrichtungen) allein auf den Bahnhof bezogen (überwiegend ÖPNV-Kunden und Besucher des Bahnhofsgebäudes inkl. Tourismusinformation).

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet können für den Bereich verkehrliche Infrastruktur die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder darunter	Straßenräume sind Kfz-dominiert, mit Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr und die Aufenthaltsqualität
Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude mit Lage am Wasser	Wetterschutz am Bahnhof fehlt, keine Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste Öffentliche Toiletten nur zu den Öffnungszeiten der Touristinformation zugänglich
herausragende zentrale Lage des Bahnhofs, kurze fußläufige Wege in die Altstadt	ZOB weist funktionale und gestalterische Defizite auf, nicht barrierefrei oder barrierearm Verkehrsführung am ZOB unübersichtlich
Radstation am Bahnhof	Wenig attraktive Fußwegeverbindungen, insbesondere zwischen Bahnhof, Altstadt und Seeufer
Gute Erreichbarkeit und Anbindung an den ÖPNV	Taxi-Stände reichen nicht aus
Weitgehende barrierefreie Bahnanlage mit Standardausstattung	Defizite und Umsetzungsrückstände in Bezug auf die Barrierefreiheit Oberflächen uneben, z.T. schadhaft (Spurrillen etc.) Verkehrsführung am Kreuzungspunkt Lübecker Straße / Bahnhofstraße / Gänsemarkt ist unübersichtlich

	<p>Bahnunterführung zwischen Bahnhofstraße und Eutiner Straße für einen Zweirichtungsverkehr zu knapp bemessen, Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern</p> <p>Radstation zu klein, Fahrradbügel zu eng</p> <p>Parkplätze verstellen die Sicht auf den See</p> <p>Lückenhafte und uneinheitliche Beschilderung</p>
Chancen	Risiken
<p>„Stadt der kurzen Wege“: praktisch alle Wege innerhalb des Stadtgebietes sind im Hinblick auf die Entfernung gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen</p> <p>moderate Verkehrsbelegungen eröffnen Spielräume für eine Reduzierung der Verkehrsflächen ggf. in Kombination mit reduzierter Verkehrsorganisation (z.B. Verzicht auf Lichtsignalanlagen) und die Umgestaltung von Straßenräumen.</p> <p>Potenzial zur Aufwertung des Bahnhofs bei Ausbau als Mobilitätsstation gem. Radverkehrskonzept und Masterplan Mobilität der Kielregion als zentraler Standort zur Verknüpfung klimafreundlicher Mobilitätsangebote.</p> <p>Durch attraktive Alternativen bei der Verkehrsmittelnutzung besteht die Chance, die Pkw-Verkehrsleistung und langfristig auch die Motorisierung zu reduzieren.</p>	<p>Motorisierter Verkehr bleibt dominant und prägt weiterhin das Stadtbild</p> <p>Ruhender Verkehr stört das Stadtbild und mindert die Aufenthaltsqualität</p>

4.6 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Die Entwicklung der Bevölkerung einer Stadt und deren Alters- und Sozialstruktur bestimmen wesentlich Art und Umfang der lokalen Nachfrage nach Wohnraum.

4.6.1 Bevölkerungsentwicklung

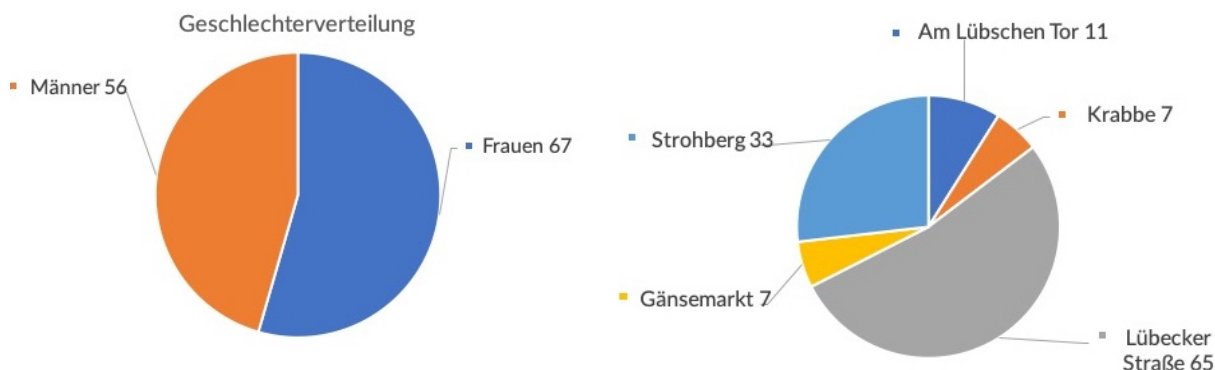
Die Entwicklung der Bevölkerung einer Stadt und deren Alters- und Sozialstruktur bestimmen wesentlich Art und Umfang der lokalen Nachfrage nach Wohnraum und der Kaufkraft.

Die Kreisstadt Plön ist die drittgrößte Stadt im Kreis Plön und liegt im Südosten des Kreisgebietes. Nach einem Rückgang der Einwohnerentwicklung bis 2012 weist Plön seit 2013 wieder ein moderates **Bevölkerungswachstum** auf. Von 2013 bis 2021 ist die Bevölkerung von 8.634 Einwohner*innen um 4,24% auf 9.000 Einwohner*innen (Stand: 31.12.2021) angestiegen.¹⁸

¹⁸ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Im Untersuchungsgebiet selbst sind 123 Personen mit ihrem Hauptwohnsitz gemeldet (67 Frauen und 56 Männer).

Anzahl BewohnerInnen in den einzelnen Straßen



Mehr als die Hälfte der Bewohner (53 %) wohnt in der Lübecker Straße. Mehr als ein Viertel aller Bewohner (27%) ist am Strohberg wohnhaft.

4.6.2 Altersstruktur und demografische Entwicklung

Gemäß der Regionaldaten für Plön, die vom Statistischen Am für Hamburg und Schleswig-Holstein erhoben werden, beträgt das Durchschnittsalter der Plöner*innen 48,9 Jahre. Damit liegt Plön über dem Durchschnittsalter aller schleswig-holsteinischen Gemeinden (45,6 Jahre). Der Anteil der Plöner*innen unter 18 Jahre ist mit 14,3% vergleichsweise niedrig (Durchschnitt: ca. 16,2%), während der Anteil der Bürger*innen über 64 Jahre mit 30,5% einen hohen Wert aufweist (Durchschnitt: ca. 23,4%).

Im Jahr 2020 wurden für die Stadt Plön 15,8 Gestorbene je 1.000 Einwohner registriert. Der Durchschnitt aller Gemeinden zwischen 5.000 und 10.000 Einwohnern lag bei 13,6. Dagegen konnten nur 7,1 Geburten auf 1.000 Einwohner gezählt werden (Durchschnitt: 7,6). Insgesamt wird somit ein Defizit in Bezug auf die Einwohnerentwicklung festgestellt.

Die Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Plön bis 2030¹⁹ kommt zu dem Schluss, dass die weitere Entwicklung der Bevölkerung von einer spürbaren Alterung der Gesellschaft geprägt sein wird. Die Zahl kleinerer und älterer Haushalte wird noch weiter zunehmen.

4.6.3 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises Plön ist vorrangig durch das Handwerk, den Handel, einige Industriebetriebe und den Tourismus geprägt. Bei den meisten Betrieben handelt es sich um kleine und mittlere Unternehmen.

Die Stadt Plön ist insbesondere durch Tourismus sowie vom Dienstleistungsbereich geprägt. Größter Arbeitgeber in Plön ist die Bundeswehr. Neben der Marineunteroffizierschule und der Stadtverwaltung hat auch die Kreisverwaltung ihren Sitz in Plön und zählt neben der Förde Sparkasse, der Fielmann Akademie, und der Forschungseinrichtung Max-Planck-Institut für Evolutionsbiologie zu den größten Arbeitgebern der Stadt.

¹⁹ Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Plön bis zum Jahr 2030, Gertz Gutsche Rünenapp Hamburg, Überarbeitete Fassung vom 27. März 2019

Der Anteil der Sozialleistungsempfänger*innen nach Sozialgesetzbuch II liegt in der Stadt Plön mit knapp 10% deutlich höher als der kreisweite (4,9%) und bundesweite Durchschnitt (6,4%). Die soziale Struktur sollte bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen entsprechend Berücksichtigung finden.

4.6.4 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend ist Plön eine Stadt mit vergleichsweise hohem Durchschnittsalter. Die Zunahme der Einwohnerzahl (bis 2020) lässt sich nur auf Wanderungssalden und nicht auf Geburtenüberschüsse zurückführen. Die Nachfrage insbesondere nach kleineren Wohnungen stellt ein Potenzial zur Stärkung der Wohnfunktion des Bahnhofsquartiers dar. Gleichzeitig bedingt der Demographische Wandel veränderte Anforderungen an öffentliche Einrichtungen und Barrierefreiheit sowie an soziale Infrastruktur und Wohnungsangebote.

4.7 Einrichtungen der Infrastruktur und Tourismus

4.7.1 Tourismus

Kreis Plön

Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Kreis Plön, durch den weitere Sparten wie Gastgewerbe, Einzelhandel und Dienstleistung profitieren. Gem. Landesentwicklungsplan 2021 ist der Raum Malente, Eutin und Plön alleiniger Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung im Landesinneren.

Im vergangenen Jahrzehnt hat sich die touristische Nachfrage kontinuierlich erhöht. Die Nachfrage ist stark saisonal beeinflusst und konzentriert sich auf die Sommerferienzeit. Der Schwerpunkt des Tourismus für den Kreis Plön liegt bei über 70% der Nachfrage an den Küsten.

Mit dem **Tourismuskonzept 2030** für den Kreis Plön²⁰ liegt ein Handlungsrahmen zur strategischen Ausrichtung der künftigen Tourismusförderung des Kreises vor. Das Alleinstellungsmerkmal der Lage der Holsteinischen Schweiz mit Orten, Städten und Freizeitangeboten inmitten der Seenlandschaft soll gestärkt werden. Thematisch soll das touristische Angebot in der Holsteinischen Schweiz weiter auf naturnahe Angebote wie Radfahren, Wandern und Aktivitäten am und auf dem Wasser ausgerichtet und ausgebaut werden. Für die Stadt Plön wird darüber hinaus das Entwicklungsthema „Städte- und Kulturreisen“ benannt.

In Bezug auf das Beherbergungsangebot stellt das Tourismuskonzept fest, dass es in der Holsteinischen Schweiz insgesamt geprägt ist durch einen hohen Anteil nicht gewerblicher, privater Betten (70% des gesamten Bettenangebotes) und wenigen Hotels.

„Insgesamt prägt also eine kleinteilige Anbieterstruktur das Bild. Diese wird auch als Chance angesehen (individueller Service, familiäre Note), sie ist jedoch auch problematisch: Viele Einrichtungen sind veraltet und qualitativ wenig hochwertig. Darüber hinaus besteht ein geringer Grad an Zertifizierungen, etwa im Bereich Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit, aber auch an Qualitätssiegeln wie Bett+Bike oder Wanderbares Deutschland. Es gibt nur wenige Anbieter, die sich thematisch positionieren.“²¹

²⁰ Tourismuskonzept Kreis Plön, tourismus plan B GmbH Berlin, Mai 2020

²¹ Tourismuskonzept Kreis Plön, tourismus plan B GmbH Berlin, Mai 2020, S. 15

Als positive Ausnahmen werden jedoch die Städte Plön und Eutin benannt: „2019 wurde in Plön das Lake House (60 Betten) eröffnet, 2021 folgt das Gut Immenhof und 2022 ein Inklusionshotel in Eutin.“

Die Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz wurde im Oktober 2010 als Zweckverband gegründet und besteht aktuell aus 7 Mitgliedern: Bosau, Eutin, Malente, Bösdorf, Dersau, Grebin und Plön. Zu ihren Aufgaben zählen vor allem die strategische Ausrichtung der Holsteinischen Schweiz, das gemeinsame Tourismusmarketing für das Verbandsgebiet (Außenmarketing und Innenmarketing), die gemeinsame Angebotsentwicklung und -koordination inklusive Vorschlägen und Abstimmung zu ausgewählten Bereichen der Infrastruktur.

Stadt Plön

Plön profitiert von der attraktiven Lage inmitten der Seenlandschaft der Holsteinischen Schweiz mit dem touristischen Schwerpunkt auf Radfahren, Wandern und Wasser.

Routen für den **Freizeit- und Tourismusradverkehr**, die schwerpunktmäßig entlang der Seen-Ufer oder stadtgrenzenüberschreitend verlaufen, sind die regionalen Radtourismusrouten wie Plöner-See-Tour, 5-Seen-Tour, Mühlen-Tour oder Holsteinische-Schweiz-Radtour. Bei diesen Routen stehen nicht so sehr eine direkte Führung mit kurzen Fahrzeiten im Vordergrund, sondern vielmehr ansprechende Umfelder und Führungen in Kfz-freien oder Kfz-armen Bereichen. Sie bilden zudem ein Angebot für bestimmte Nutzergruppen, weisen aber gegenüber den Hauptrouten ein abgestuftes Nachfragepotenzial auf.²²

Der Große Plöner See bietet auf Grund des Verbotes motorisierter Boote ein ideales Gebiet für Kanusport, Segeln und Surfen. Zwei Bereiche des Sees sind zum Tauchen freigegeben. Die Verbindung über die Schwentine ermöglicht die Besonderheit einer Stadtführung per Kanu rund um Plön.

Mit dem „**Entwicklungskonzept Wasserwanderweg Schwentine**“²³ liegen Maßnahmenvorschläge für eine umweltverträgliche Attraktivierung und nachhaltige Qualitätssicherung des Wasserwanderwegs Schwentine vor. Vorwiegendes Ziel des Konzeptes ist die Optimierung der Kanu-Infrastruktur.

Ein weiteres touristisches Angebot auf dem Wasser ist die „Große Plöner Seeschiffahrt“. Per Fahrgastschiff werden fünf unterschiedliche Seen-Fahrten angeboten. Die überregional bekannte Fahrgastschiffahrt ist aus touristischen Gesichtspunkten sehr wichtig für die Stadt und ist aus Sicht der Stadt Plön zu erhalten und zu stärken.

Kulturelle Sehenswürdigkeiten in Plön sind das Plöner Schloss mit den anliegenden historischen Gebäuden, dem Schlossgarten und der Prinzeninsel sowie die historische Innenstadt mit dem Rathaus, Kirchen, Cafés und Geschäften. In Plön gibt es zudem das Museum des Kreises Plön mit angelegtem Apothekergarten.

Untersuchungsraum

Im Untersuchungsraum bildet der Bahnhof mit ZOB den zentralen Ankunftsort für Touristen. Im historischen Bahnhofsgebäude ist die Touristinformation untergebracht. Neben Informationen und Zimmervermittlung gehört auch E-Bike Verleih, Gepäckservice, Verkauf von Bahnfahrkarten und Konzerttickets sowie Buchung von Führungen zum Angebot. Somit ist die

²² Vgl. Radverkehrskonzept Stadt Plön, urbanus Lübeck mit PGV Hannover, Stand November 2019, S. 51f

²³ Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für eine umweltverträgliche Attraktivierung und nachhaltige Qualitätssicherung des Wasserwanderweges Schwentine, Büro Lebensraum Zukunft UG und BTE Tourismus- und Regionalberatung, 31.03.2020

Touristinformation Ausgangspunkt für verschiedene Themen-Stadtbesichtigungen (zu Fuß, mit dem Rad oder Kanu). Ferner ist hier ein kleines Bistro untergebracht.

Die kurze Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt macht die Anreise für Tagesgäste mit der Bahn oder dem Bus attraktiv. In den Werkstätten wurde jedoch bemängelt, dass der Fußweg nicht selbsterklärend ist. Eine Beschilderung oder ein Wegeleitsystem fehlen.

Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich der **Fähranleger für die Plöner Seeschifffahrt**. Die Fußwegeverbindung zum Anleger erschließt sich derzeit nicht intuitiv, da die Eutiner Straße wie eine Sackgasse wirkt und keine Sichtverbindungen bestehen. Am Eingang steht ein Toilettenhäuschen, das u.a. durch die Besucher des Friedhofs als auch durch die Fahrgäste der Plöner Seeschifffahrt genutzt wird. Die Toiletten sind in gutem Zustand, die Fassade bedarf jedoch einer Aufwertung. Der Betrieb des integrierten Kiosks wurde aufgegeben; die Fläche hat sich aufgrund ihrer geringen Größe als nicht wirtschaftlich zu betreiben herausgestellt. Derzeit wird die Fläche als Lagerraum genutzt; die geschlossenen Fenster wirken abweisend. Unter dem Toilettenhäuschen befindet sich eine größere technische Anlage (Abwasserpumpwerk inkl. Notstromaggregat).

4.7.2 Medizinische Versorgung / Soziale Einrichtungen

Medizinische Versorgung ist vorhanden, einige Arztpraxen sind im Untersuchungsbereich angesiedelt. Im Gebäudekomplex Lübsches Tor sowie an der Lübecker Straße befinden sich mehrere Praxen, u.a. das Rückenzentrum für die Kreise Plön und Ostholstein.

Ebenfalls an der Lübecker Straße sowie in einem der Pavillons an der Bahnhofstraße befinden sich Physiotherapiepraxen.

In der Lübecker Straße 24-26, mit Zugang von der Schwentineplattform, befindet sich die Agentur für Arbeit.

4.7.3 Kultur-, Freizeit- und Sportangebote

Der **Bootshafen** mit seiner Einsatzstelle für Kanus an der Stadtschwentine stellt einen wichtigen Ort für Kultur und Wassersport dar. Er wird nicht nur als Startpunkt für Wasserwanderer genutzt, sondern auch für kulturelle Veranstaltungen. Durch Mangel an Beschilderung und Infrastruktur wirkt dieser Bereich jedoch wenig einladend für Wasserwanderer. Es fehlt an Schließfächern und WCs sowie Informationen zu Paddelstrecken und über die Stadt Plön. Zudem macht der niedrige Wasserstand an der Stadtschwentine und die ungestalteten Uferbereiche das Wasserwandern über die Stadtschwentine in den Schwanensee unattraktiv. Der **Strandweg** entlang des Großen Plöner See bietet einen wichtigen Erholungsraum für Einheimische und Touristen. Hier sind jedoch insbesondere die Zuwegungen und die Oberflächengestaltung defizitär (vgl. Kapitel 4.4.1).

Die kulturellen Veranstaltungen, die bisher am Bootshafen stattgefunden haben, wurden gut angenommen. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deutlich, dass weitere und mehr Veranstaltungen an dieser Stelle wünschenswert sind, auch um diesen Bereich mehr zu beleben.

Im Gebäudekomplex Lübsches Tor (Lübecker Straße 24-26) befindet sich ein Fitnessstudio im Obergeschoss über der Agentur für Arbeit mit Angeboten aus den Bereichen Fitnesstraining, Ernährung, Gesundheit & Wellness. Zudem bietet der Sportverein für Gesundheit und Rehabilitation (SGR Plön) hier regelmäßige Kurse an.

Östlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet in der Eutiner Straße 4-5 befindet sich der Plöner Segler-Verein von 1908 e.V. Der Hafen mit seinem markanten Vereinshaus grenzen direkt östlich an den Fähranleger an.

4.7.4 Zusammenfassende Bewertung

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet können für den Bereich Tourismus und Infrastruktur die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
Sehr gut mit dem ÖPNV erreichbar	Wenig Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof
Profitiert von der Lage in der Seenlandschaft	Geringes Angebot an Gastronomie mit Außenbezug, für Touristen nicht ausreichend
Nähe Bahnhof – historische Altstadt	Fehlende Vernetzung der Radwege, wenig Information / Angebote für Fahrradtouristen
Tourismus-Information am Bahnhof	Mangelnde Aufenthaltsqualität rund um den Bootshafen
Kulturelle Nutzung Bootshafen	Wenig freizeitbezogene Nutzungen im öffentlichen Raum
Plöner Seeschifffahrt als touristisches Highlight	Touristische Anziehungspunkte Innenstadt – Bahnhof – Bootshafen – Fähranleger nicht miteinander vernetzt, keine Sichtverbindungen, kaum Beschilderung
Gute medizinische Versorgung	Zu wenig Hotels bzw. Übernachtungsmöglichkeiten
Chancen	Risiken
Die Einbettung in die Schleswig-Holsteinische Hügel- und Seenlandschaft bietet die Chance, die Sparte Aktivtourismus (Wasser- und Radwanderer) stärker auszubauen.	Fokussierung der touristischen Angebote und tlw. der Gastronomie auf Sommermonate und fehlende Angebote in der Nebensaison
Attraktive Gestaltung und Vernetzung der vorhandenen öffentlichen Flächen (z.B. Schwentineplattform – Bootshafen) bieten das Potenzial auf Belebung durch Erhöhung der Verweildauer und Nutzung als Flächen für Kultur und Events.	Passivität bei Steuerung und Entwicklung neuer Angebote und Events sowie bei der Öffentlichkeitsarbeit
Stärkung des Tourismus stärkt auch den Einzelhandel und die Gastronomie	Unzureichende Kooperationen und Abstimmungen zwischen den relevanten Akteuren

4.8 Energie, Klima- und Umweltschutz

Neben den Klimaschutzzielen der Bundesregierung sieht auch das Land Schleswig-Holstein den Bedarf an Maßnahmen, die Energie einsparen, die Energieeffizienz steigern und den Energiebedarf über Erneuerbare Energien decken.

Mit der Novellierung der Städtebauförderung 2020 sind zusätzlich zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen und Erarbeitung eines integrierten Entwicklungskonzepts die

Benennung von Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel (insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur wie bspw. des Stadtgrüns) Voraussetzung für die Förderung im Rahmen der Gesamtmaßnahme (VV Städtebauförderung 2020).

Die Stadt Plön hat im November 2019 das Klimaschutzmanagement eingerichtet und das Integrierte Klimaschutzkonzept „Plön schlägt Klimawellen“ (April 2021) für die Gesamtstadt erarbeitet, in dem zahlreiche Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden sind. Diese sind soweit für den Untersuchungsbereich relevant in die Konzepterstellung eingeflossen.

4.8.1 Ökologische und klimatische Bedeutung der Frei- und Grün- und Wasserflächen

Im Gesamtzusammenhang betrachtet besticht Plön insbesondere durch die Lage innerhalb der hügeligen Landschaft der holsteinischen Schweiz, umgeben von 16 Seen und mit der Lage des Zentrums direkt am größten Binnensees Schleswig-Holsteins, dem Großen Plöner See.

Der Große Plöner See mit großen Teilen der Uferbereiche gehört zur Natura 2000-Gebietskulisse und ist sowohl FFH-Gebiet (DE-1828-392) als auch europäisches Vogelschutzgebiet (EGV DE 1828-491). Zudem ist der Große Plöner See mit seinen Ufern und der dazugehörigen Vegetation ein gesetzlich geschützter Biotop (§ 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG).

Die Wasserflächen werden freizeithlich und touristisch stark genutzt. Motorisierte Ausflugschiffahrt, unterschiedlichste Wassersportmöglichkeiten wie Paddeln, Rudern, Segeln, Tauchen oder Angeln stellen die Nutzungen auf den Wasserflächen dar. Dabei erfolgt die sportliche Nutzung sowohl durch ansässige Vereine als auch durch Touristen. Das private Befahren mit Motorbooten ist weder mit Elektro-, noch mit Verbrennungsmotor gestattet.

Das Kleinklima des Plöner Bahnhofsquartiers wird maßgeblich durch den Versiegelungsgrad und die Durchgrünung der Straßen- und Freiflächen bestimmt. Der Untersuchungsbereich ist geprägt durch Gebäude, Erschließungswege, Park- und Stellplatzflächen. Auch die verkehrsberuhigten Bereiche und die Stadtplätze weisen nur einen geringen Baumbestand auf. Übergeordnet bieten die Wasser- und Waldflächen der Gesamtstadt einen Ausgleich. Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist die Sicherstellung eines gesunden Lokalklimas / einer günstigen lufthygienischen Situation durch ausreichende Begrünung ein anzustrebendes Sanierungsziel. Für den Untersuchungsbereich gibt es diesbezüglich Optimierungspotenzial.

Die größte zusammenhängende Grünfläche im Untersuchungsbereich stellt der Hang zwischen der Bahnhofstraße und der Straße Am Strohberg, der von der Fußwegeverbindung „Reeperbahn“ gequert wird, dar. Die nach Süden ausgerichtete Grünanlage ist parallel zum Strohberg und partiell an der Bahnhofstraße durch Bäume mit großen Kronendurchmessern geprägt. An dieser Stelle wird das durch ein hohes Maß an Versiegelung geprägte Bahnhofsquartier unterbrochen und das Stadtklima positiv beeinflusst. Der grüne Hang ist ein wichtiger Erholungsraum für die Bewohner*innen und leistet einen wertvollen Beitrag für die kleinklimatischen Bedingungen im Quartier.

4.8.2 Klimaanpassung – Starkregen-, Hitze- und Trockenheitsvorsorge

Durch den hohen Grad an Versiegelung im Untersuchungsgebiet fließen im Falle eines Starkregenereignisses große Mengen Regenwasser nahezu vollständig oberflächlich ab. In der Stadt Plön wird viel Oberflächenwasser in die Seen abgeleitet. Somit steht das anfallende Regenwasser nicht zur Versorgung von Straßenbäumen und Grünflächen zur Verfügung.

In sommerlichen Hitzeperioden können sich insbesondere auf der Schwentineplattform und im Bereich des ZOB kleinräumige Hitzeinseln bilden, da sich die versiegelten, nicht verschatteten Beton- und Asphaltflächen aufheizen und die Wärme nachts wieder abgeben.

In Bezug auf Starkregen-, Hitze- und Trockenheitsvorsorge besteht im Untersuchungsbereich Verbesserungspotenzial.

4.8.3 Gebäude

Wie in Abschnitt 4.2.4 beschrieben, liegt bei rund 2/3 der Gebäude innerhalb des Untersuchungsbereichs ein mittlerer oder hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf vor, der fast immer mit energetischen Mängeln einhergeht. Über Maßnahmen zur energetischen Sanierung und Wärmeeinsparung bieten sich hier Potenziale zur CO₂-Einsparung, die jedoch nur Schritt für Schritt durch die Eigentümer*innen selbst umgesetzt werden können.

Ein weiteres Potenzial liegt in der technischen Gebäudeausstattung Photovoltaik, Solarthermie, Modernisierung der Heizungsanlagen etc.) und der Dach- und Fassadenbegrünung. Insbesondere die großen Flachdachflächen des Gebäudekomplex' „Lübsches Tor“ bieten sich für eine dahingehende Prüfung an.

4.8.4 Mobilität

Die Kfz-Belegungen im Straßennetz des Untersuchungsraums bewegen sich auf einem moderaten Niveau. Selbst auf der Bahnhofstraße als zentrale Zufahrt zur Altstadt (auch für den Lieferverkehr) verkehren an einem Normalwerktag wenig mehr als 4.000 Kfz / 24h. Auf den übrigen Straßen liegt die Kfz-Belegung bei höchstens 2.000 Kfz / 24h, teilweise sogar deutlich darunter.

Subjektiv werden die Verkehrsbelegungen aufgrund der straßenräumlichen Situation allerdings zum Teil als höher empfunden als objektiv nachweisbar, insbesondere auch weil zu bestimmten Zeiten Linienbusse und anderer Schwerverkehr (z.B. Lieferverkehr und Postfahrzeuge) stark präsent sind.

Der Radverkehr kommt auf einen vergleichsweise hohen Anteil am Gesamtverkehr zwischen 26% und 42%. Auch der Fußverkehr spielt durch den Bahnhof eine wichtige Rolle. So sind fast 2.000 Fußwege am Tag (Summe aus beiden Gehrichtungen) allein auf den Bahnhof bezogen (überwiegend ÖPNV-Kunden und Besucher des Bahnhofsgebäudes inkl. Tourismusinformatio) gezählt worden.

Dennoch sind auch hier Verbesserungen möglich: Die Möglichkeiten und Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Mobilität sind im Untersuchungsbereich nicht ausgeschöpft. Ein noch unerschlossenes Potenzial ist dabei die Aufwertung des Bahnhofs zu einer Mobilitätsstation, wie sie bereits im Radverkehrskonzept der Stadt Plön und im Masterplan Mobilität der KielRegion verankert ist. Plön könnte damit zu einem neuen zentralen Standort zur Verknüpfung klimafreundlicher Mobilitätsangebote in der KielRegion avancieren.

4.8.5 Tourismus

In der Vergangenheit hat sich der Kreis Plön aufgrund seiner besonderen landschaftlichen Lage insbesondere auf die Entwicklung eines klimafreundlichen Tourismus fokussiert. Die Angebote für Rad-, Wander- und Wassertourismus wurden kontinuierlich gestärkt und ausgebaut (vgl. Abschnitt 4.7.1).

Tourismus ist in Bezug auf Klima- und Umweltschutz insbesondere aufgrund des damit einhergehenden höheren Verkehrsaufkommens und Flächenverbrauchs aufgrund von Bauprojekten zu betrachten. Durch den Ausbau und Verbesserung der klimafreundlichen Mobilitätsangebote und die geplanten Aufwertungen im Bahnhofsumfeld bietet sich im Untersuchungsbereich ein

hohes Potenzial zu Förderung eines klimagerechten Tourismus. Bei der Umsetzung von Maßnahmen soll das Leitbild eines klimafreundlichen Tourismus weiter berücksichtigt werden.

4.8.6 Lärmbelastung

Die Lärmbelastung ist für das gesundheitliche Wohl und somit für die Attraktivität eines Standortes von besonderer Bedeutung. Aufgrund der durch das Untersuchungsgebiet verlaufenden Bahnstrecke weisen die südlichen Teile des Untersuchungsgebiets eine erhöhte Lärmbelastung auf. Perspektivisch wird sich diese jedoch durch die geplante Elektrifizierung der Bahnlinie Kiel – Lübeck reduzieren.

4.8.7 Altlasten

Laut Aussage des Kampfmittelräumdienstes liegt die Stadt Plön in keinem bekannten Bombenabwurfgebiet. Für die durchzuführenden Arbeiten bestehen aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes keine Bedenken. Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen.

Laut Unterer Bodenschutzbehörde (UBB) ist nach derzeitigem Kenntnisstand weder ein altlastverdächtiger Standort, noch ein Altstandort oder eine Altablagerung gemäß §§ 2 Abs. 5 und Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) erfasst.

Dennoch sind Altlasten nicht auszuschließen und bei Bodenbewegungen zu prüfen.

4.8.8 Zusammenfassende Bewertung

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet können für den Bereich Energie-, Klima- und Umweltschutz die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken	Schwächen
Sehr gut mit dem ÖPNV erreichbar	Fehlende Vernetzung der Radwege, wenig Information / Angebote für Fahrradtouristen
Bereits hoher Anteil an Rad- und Fußverkehr im Untersuchungsgebiet	Energetischer Modernisierungsbedarf an Gebäuden vorhanden
Naturräumlich herausragende Lage zwischen Hang und Großem Plöner See	Fehlende Infrastruktur für E-Mobilität
Klimamanagement für die Stadt Plön ist eingerichtet, ein integriertes Klimaschutzkonzept liegt bereits vor	Hoher Grad an Versiegelung, partiell Gefahr von Wärmeinseln im Quartier
Chancen	Risiken
Durch Entsiegelung und Begrünung kann das Kleinklima verbessert werden	Unzureichende Kooperationen und Abstimmungen zwischen den relevanten Akteuren
Durch Schaffung von Baumscheiben und Grünflächen in Verbindung mit Sickerungsflächen („Schwammfunktion“) kann sommerlichen Hitze- und Trockenperioden besser begegnet werden	Sommerliche Hitzeinseln beeinträchtigen das Wohlbefinden und die Gesundheit

Verminderung des CO₂-Ausstoß durch energetische Gebäudesanierung und Modernisierung/Ergänzung der technischen Anlagen (Wärmedämmung, Solarthermie, Photovoltaik etc.).

Förderung und Vermarktung eines klimagerechten Tourismusangebotes

Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs durch Erhöhung und Vernetzung klimafreundlicher Mobilitätsangebote

Ohne Oberflächenentwässerungsmanagement erhöht sich das Risiko, dass Starkregenereignisse Schäden an Gebäuden und Infrastrukturen verursachen.

4.9 Gesamtbewertung und Zusammenfassung der Analyse

Voraussetzung für die Durchführung von Städtebauförderungsmaßnahmen ist der Nachweis vorliegender städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet.

Gemäß § 136 BauGB liegen städtebauliche Missstände vor, wenn

1. ein Gebiet mit seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entspricht und/oder es mangelhaft in Bezug auf die Sicherheit ist, auch unter Klimagesichtspunkten (Substanzmängel)
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist (funktionale Mängel)

Die Bestandsanalyse zeigt, dass im Untersuchungsgebiet deutliche Missstände sowohl baulicher als auch funktionaler Art vorliegen.



Abbildung 20: Integrierter Analyseplan März 2022, Ergänzungen Juli 2022

Im integrierten Analyseplan sind die Stärken und Schwächen des Untersuchungsbereiches zusammengefasst dargestellt. Der Plan bildet die Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse inkl. Ortsbegehungen und Prüfung der zugrundeliegenden Daten und Gutachten sowie der parallel zu

VU und IEK aufgestellten Gutachten zu Einzelhandel und Verkehr ab. Weiterhin sind die Ergebnisse aus den Lenkungsgruppensitzungen, der Auftaktveranstaltung, der Analysewerkstatt sowie aus der Online-Beteiligung eingeflossen.

Eine Erweiterung des Untersuchungsbereiches nach Osten über den Bereich Fähranleger inkl. Umfeld wird für erforderlich gehalten, um diesen Bereich, der funktional und stadtgestalterisch wie auch touristisch bedeutsam ist, in die Untersuchung mit einzubinden.

4.9.1 Misstände, Mängel und Konflikte

Bauliche Mängel

Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf / Leerstand / minder genutzte Gebäude

- Alte Post
- Gebäudekomplex „Lübsches Tor / Lübecker Straße / Schwentinehaus“
- Krabbe 2 und 3 (Neuordnung wird durch Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1 aktuell vorbereitet)
- Toilettenhäuschen / Kiosk an der Eutiner Straße

Straßen und Plätze mit schlechter Oberflächenqualität

- ZOB
- Schwentineplattform
- z.T. Bahnhofstraße
- Am Strohberg

Funktionale Mängel

Unter- oder fehlgenutzte Freiflächen

- Vorplatz Bahnhof / ZOB
- Zwischenräume Pavillons
- Plattform „Lübsches Tor / Lübecker Straße / Schwentinehaus“
- Parkplätze „Pferdemarkt“ / Einmündung Krabbe
- Parkplätze am Seeufer (Bereich ZOB)

Unübersichtliche, nicht zeitgemäße Verkehrssituation

- Bereich Bahnhof/ZOB
- Bahnhofstraße
- Unklare Wegführung in die Innenstadt, fehlendes Leitsystem
- Mangelnde Barrierefreiheit im gesamten Untersuchungsraum
- Fußgänger-/Fahrradtunnel von der Eutiner Straße zum Bahnhof, Bereich Fähranleger

4.9.2 Stärken, Chancen und Potenziale

Lage/ Verkehrssituation

- Sehr gut mit dem ÖPNV erreichbar
- Kurzer Weg zwischen Bahnhof und Innenstadt – Potenzial zur Belebung der Innenstadt

- Stadt der kurzen Wege – hohes Potenzial für Ausbau des Radwege- und ÖPNV-Netzes für Einheimische und zur Förderung des Rad-Tourismus
- moderate Verkehrsbelegungen eröffnen Spielräume für eine Reduzierung der Verkehrsflächen
- Ausbau und Attraktivierung einer ökologisch sinnvollen Mobilität durch Erhöhung des Angebotes und bessere Vernetzung

Stadtbild

- Hoher Wert durch historische denkmalgeschützte Gebäudesubstanz in besonderer Seelage

Freiflächengestaltung

- Bahnhofsumfeld: hohes Gestaltungs- und Attraktivierungspotenzial als Ankunftsort
- „Pferdemarkt“ hohes Potenzial als östlicher Eingang zur Innenstadt mit Blick auf den See
- Hohes Potenzial in Bezug auf Naherholung und Tourismus durch Lage am See und an der Stadtschwentine

TEIL B – Städtebauliches Entwicklungskonzept und Maßnahmen

5 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

5.1 Leitbild / Leitziele

Auf Grundlage der im Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld / Lübecker Straße“ der Stadt Plön festgestellten Missstände, Mängel und Konflikte und den Möglichkeiten und Chancen ihrer Beseitigung leiten sich das im Folgenden dargestellte Leitbild sowie die allgemeinen Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet ab.

Die Potenzial- und Defizitanalyse verdeutlicht insgesamt, dass trotz der Missstände, Mängel und Konflikte umfangreiche Chancen und Potenziale im Gebiet bestehen und es über Stärken verfügt, die es zu nutzen gilt, um das Untersuchungsgebiet städtebaulich, funktional, in seiner baulichen Substanz sowie in seinem Image zu entwickeln, zu sichern und zu stärken.

Die Erneuerung und Entwicklung des Untersuchungsgebietes ist sowohl für dieses selbst, für die Plöner Innenstadt, die Gesamtstadt sowie für den Lebens- und Wirtschaftsraum Plön von großer Bedeutung.

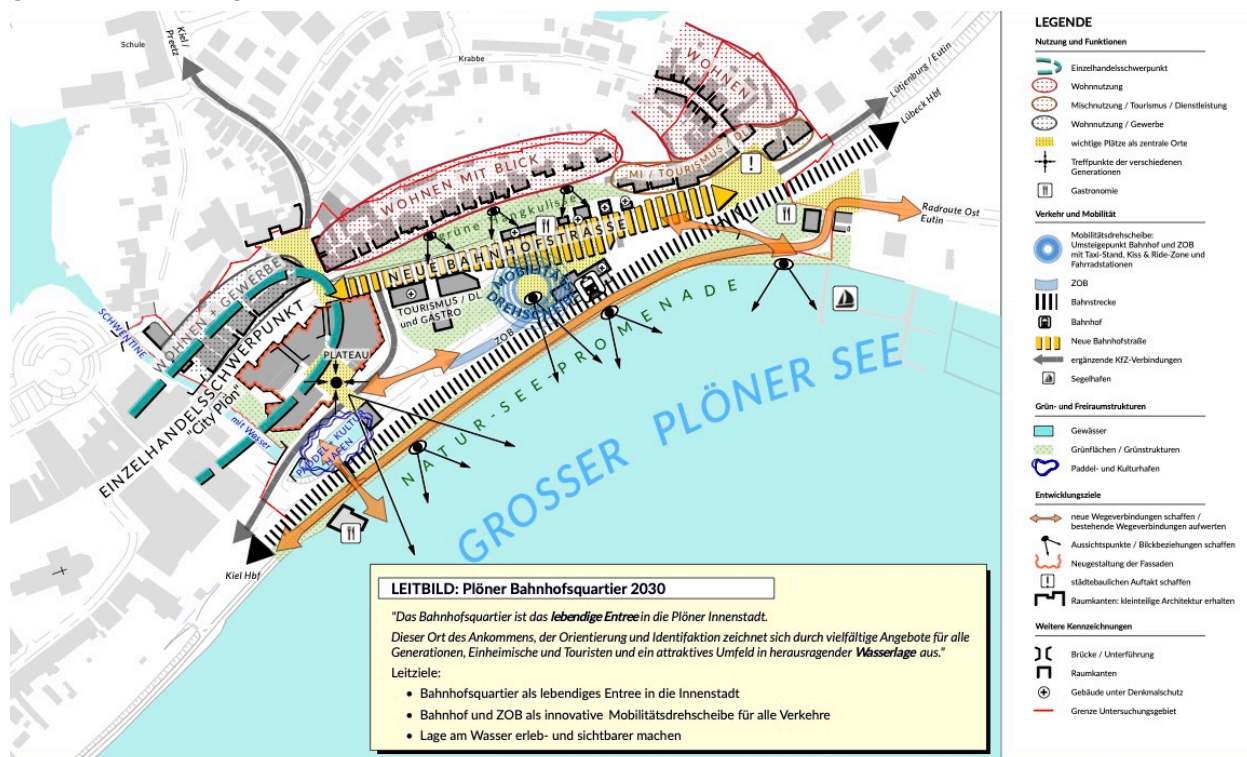


Abbildung 21: Leitbild Plöner Bahnhofsviertel 2030 A+S, März 2022, Ergänzungen Juli 2022

Das **Leitbild** und die Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld / Lübecker Straße“ sind mit den gesamtstädtischen Planungen, Konzepten, Gutachten und Studien abgestimmt. Zudem spiegeln sie die Ergebnisse der Behördenbeteiligungen im Sommer 2020 und im April 2022 sowie der Bürgerbeteiligung (Analysewerkstatt am 17. August 2020, Online-Beteiligung im Sommer 2021) wider. Darüber hinaus stimmen die Ziele mit den aktuellen bzw. geplanten städtischen Entwicklungen unter Beachtung von derzeit in der Bearbeitung befindlicher Planungen und Konzepten überein. Das Leitbild stellt die generellen Entwicklungsziele für

das Untersuchungsgebiet dar. Es bildet den Rahmen, vor dem die einzelnen Leitziele und das Entwicklungskonzept zu sehen sind.

Übergeordnetes Ziel und Hintergrund für die Erarbeitung des Integrierten Entwicklungskonzeptes ist die Stärkung des Bereichs rund um den Bahnhof. Dabei ist das Bahnhofsviertel nicht nur als zentraler Mobilitätspunkt zu verstehen, sondern auch und vor allem als Eingangsbereich zur Plöner Altstadt.

Darüber hinaus dient das Quartier als Wohnort und Raum für Dienstleistung und Gewerbe. Eng verknüpft mit diesen verschiedenen Funktionen vor dem Hintergrund der historischen Gebäude und der herausragenden Lage am Großen Plöner See dient der Untersuchungsbereich als Ort der Identität für die Stadt und die Region sowie als touristisches Aushängeschild. Diese multifunktionale Bedeutung spiegelt sich auch in dem Leitbild für die zukünftige Entwicklung wider.

Leitbild: Plöner Bahnhofsviertel 2030

Das Bahnhofsviertel bildet ein **lebendiges Entree** zur Plöner Innenstadt.

Dieser Ort des Ankommens, der Orientierung und Identifikation zeichnet sich durch vielfältige Angebote für alle Generationen, Einheimische und Touristen und ein attraktives Umfeld in herausragender **Wasserlage** aus.

A	Lebendiges Entree Ankommen – Orientieren – Vernetzen – Identifizieren
Leitziel 1: Bahnhofsviertel als lebendiges Entree zur Altstadt	
<p>Städtebau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung der Flächen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Herstellung einer attraktiven räumlichen Vernetzung zur Innenstadt • Altstadttypische Kleinteiligkeit bewahren und stärken • Historische, denkmalgeschützte Gebäude (Bahnhof, Alte Post, Pavillons) durch attraktive Freiflächengestaltung in Wert setzen • „Pferdemarkt / Einmündung Krabbe“: Gestaltung als Stadtplatz als Entree zur Plöner Altstadt aus Richtung Nordost • Gebäudekomplex „Am Lübschen Tor“: Aufwertung der Schwentineplattform als städtischer Platz mit Verbindung zum Bootshafen <p>Nutzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leerstände beseitigen • Etablierung touristisch attraktiver Angebote (Beherbergung, Gastronomie, ...) • Serviceangebote (für Radler, Wasserwanderer, Pendler, ...) erhöhen 	

Leitziel 2: Bahnhof und ZOB innovative Mobilitätsdrehzscheibe für alle Verkehre

Verkehrlich

- Stärkung der klimafreundlichen Verkehre
- Verbesserung der Qualität und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf Basis des Verkehrskonzeptes:
 - Anpassung Bereich Bahnhof/ZOB an eine moderne und zukunftsorientierte klimafreundliche Mobilität
 - Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl erhöhen
 - Neuordnung der Verkehre, Anpassung an moderne Anforderungen (Mobilitätsdrehzscheibe); Förderung des Umweltverbundes, kurze Wege

Freiraum

- Gestalterische und funktionale Aufwertung und Modernisierung von Straßenräumen und öffentlichen Freiflächen
- Vernetzung von Fuß- und Radwegen, Gestaltung mit Bezug zu Natur und Wasser

B

Am Wasser leben – was erleben – Wasser erleben!

Freizeit, Kultur und Naherholung, eingebettet in die Plöner Seenlandschaft

Leitziel 3:

Lage am Wasser erlebbar machen

Freiraumgestalterisch

- Vielfältige Blickbezüge zum **Plöner See** ermöglichen, Seelage „in Szene setzen“
- Zugang zum **Strandweg** attraktiver gestalten
- **Stadtschwentine:**
 - Uferbereiche aufwerten
 - Nutzbarkeit des Wasserwanderweges erhöhen
- **Bootshafen** attraktiver gestalten, Vernetzung in die Altstadt verbessern
- **Schwentineplattform:**
 - Attraktiver gestalten und beleben
 - Verbindung zum Bootshafen verbessern
 - Blick zum See verbessern

Touristische soziale, kulturelle Infrastruktur

- Serviceangebote für Touristen (Wasserwanderer) etablieren
- Angebot an öffentlichen Nutzungen mit Wasserbezug (Gastronomie etc.) erhöhen
- Kulturelle Angebote an öffentlichen Plätzen (Bootshafen, Schwentineplattform) erhöhen

5.2 Entwicklungsziele und Handlungsansätze

Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es zahlreicher Maßnahmen und Aktivitäten, die sich in einen fortwährenden Entwicklungsprozess einfügen und unterschiedlichen Handlungsfeldern zuzuordnen sind.

Unter Betrachtung der ermittelten städtebaulichen Missstände und Entwicklungspotenzialen lassen sich für die in der Bestandsanalyse betrachteten Handlungsfelder Entwicklungsziele und Handlungsansätze ableiten:

5.2.1 Lage und Bedeutung

Übergeordnetes Ziel für die Entwicklung des Untersuchungsbereichs ist die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes zu einem attraktiven Ankunftsort. Die Standortvorteile

- Bahnhof in Nähe zur Innenstadt
- Attraktive Lage am See
- Nähe Innenstadt zum See / zur Schwentine

sollen herausgearbeitet und in Wert gesetzt werden. Das vorhandene Flächenangebot soll so optimiert und umgestaltet werden, dass attraktive Bereiche mit Aufenthaltsqualität entstehen und die Nähe zur Innenstadt wahrnehmbar wird.

Die geschichtliche Bedeutung des Bereichs wird durch eine Vielzahl an historischen Gebäuden unterstrichen. Diese gilt es zu erhalten und ggf. zu modernisieren. Insbesondere die Freibereiche sollen dahingehend umgestaltet werden, dass die historischen Gebäude in Wert gesetzt und wahrgenommen werden.

Das Potenzial dieses besonderen Ortes in dieser besonderen Lage soll ausgeschöpft und funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Ziel ist die Belebung des Bahnhofsquartiers und der Innenstadt sowie eine sinnvolle Verknüpfung der beiden Bereiche.

5.2.2 Stadtbild und Bebauungsstruktur

- Sicherung einer architektonisch und städtebaulich ansprechenden Qualität unter Wahrung der Bezüge zur historischen Stadtentwicklung
- Lage- und maßstabsgerechte Entwicklung des Gebäudebestandes sowie Instandsetzung und Modernisierung unter Beachtung der städtebaulichen Dimensionen und Verwendung ortsbildtypischer Materialien
- Weg vom Bahnhof in die Innenstadt durch Schaffung von Raumkanten städtebaulich und funktional betonen
- Blickbeziehungen stärken
- Gebäude „Post“ und „Lübsches Tor“ aufwerten und städtebaulich integrieren
- Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Platzbereiche / Stadtbildprägende Bebauung in Wert setzen

5.2.3 Nutzungsstruktur: Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen

Sicherung und Konzentration des Einzelhandelsangebots im zentralen Einkaufsbereich der Innenstadt

- Eingangs-/Ankommensbereiche stärken / Vernetzung in die Innenstadt verbessern
- Umnutzung / Umgestaltung Alte Post inkl. Umfeld zu

- Leerstände Lübsches Tor beseitigen, Plattform beleben
- Erdgeschosszonen mit öffentlich wirksamen Nutzungen entlang der Bahnhofstraße (Tourismus, Gastronomie, Dienstleistungen)
- Entwicklung und Herrichtung von Flächen für eine gastronomische Nutzung als belebendes Element
- Nutzung der historischen Pavillons für besondere Angebote
- Stärkung der Wohnfunktion in den oberen Geschossen
- Schaffung bedarfsgerechter und zielgruppenspezifischer Wohnungsangebote mittels behutsamer Nachverdichtung/Arrondierung, insbesondere im Bereich Gerberhof und Pferdemarkt / Krabbe sowie Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen

5.2.4 Öffentlicher Raum: Grün- und Freiflächen, Straßen und Plätze

- Potential „Lage am See“ stärken, Plätze mit Seeblick aufwerten
- Den Hang am Strohberg als innerstädtische Grünfläche qualifizieren und das Potenzial „Südhang mit Seeblick“ stärken
- Neuordnung und Qualifizierung der öffentlichen Räume, wie den Bahnhofsvorplatz, den Platz am Bootshafen, die Schwentineplattform als zentrale Aufenthaltsorte im Stadtgefüge sowie die Plätze Gänse- und Pferdemarkt als Eingangssituationen in das Quartier
- Ausgestaltung und Verknüpfung der Stadtplätze als attraktive Flächen mit Aufenthaltsqualität und fußläufige Wegeverbindungen, Schaffung von Blickachsen
- Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen am Großen Plöner See und der Stadtschwentine inkl. Aufwertung der Zugänge
- Attraktivierung der Wasserwege: Bootshafen aufwerten, Stadtschwentine Wasserwanderweg ertüchtigen
- Förderung eines barrierefreien bzw. barrierearmen Ausbaus

5.2.5 Verkehrliche Infrastruktur / Mobilität

Für Bewohner*innen und Besucher*innen der Stadt Plön sollen attraktive Angebote zu verstärkter Nutzung einer ökologisch sinnvollen Mobilität gemacht werden. Durch eine attraktive Gestaltung und funktionale Neuordnung der verkehrlichen Bezüge sollen das Umsteigen verbessert, die bestehenden Angebote geschaffen und neue Mobilitätsangebote etabliert werden. Die räumliche Handlungsstrategie umfasst drei funktionale Bereiche der Neuordnung und Umgestaltung (vgl. Abbildung).

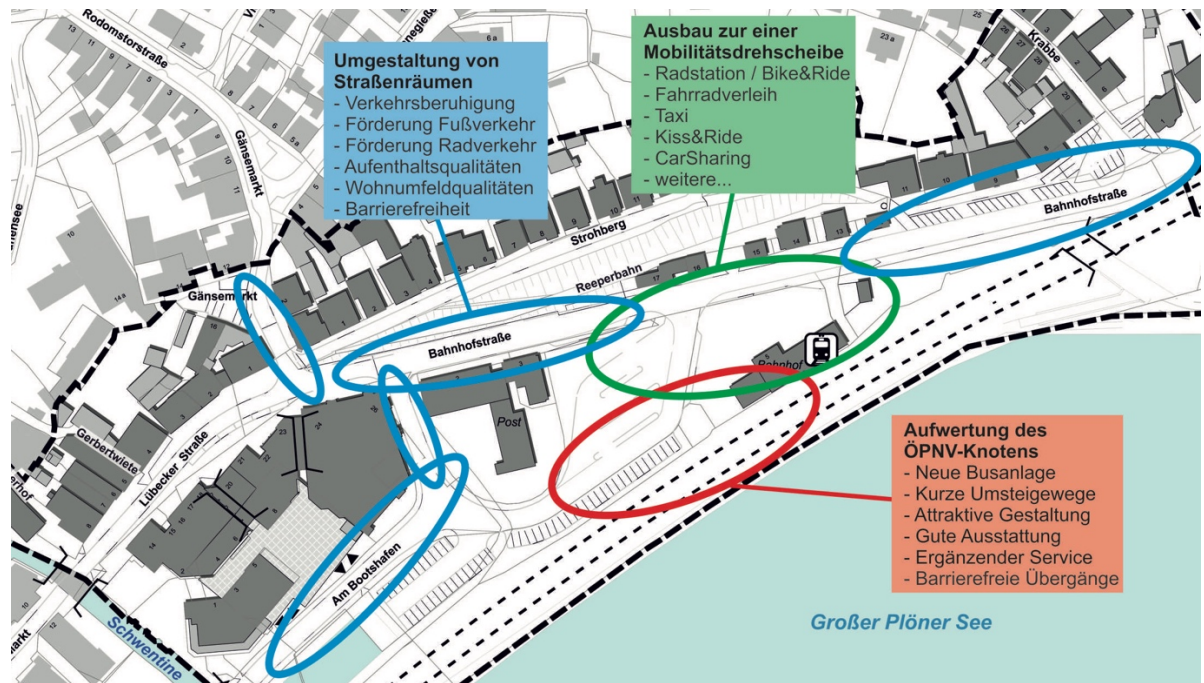


Abbildung 22: Funktionsräume der Handlungsstrategie, urbanus Februar 2022

- 1. Neue Anordnung des ZOB** zur Optimierung der Vernetzung mit dem Bahnhof und der Betriebsabläufe sowie zur Reduzierung des Flächenverbrauchs
 - Verbesserung der Umsteigebezüge
 - Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl erhöhen z.B. durch attraktive, überdachte Wartebereiche, verbesserte Beleuchtung
- 2. Aufbau einer Mobilitätsdrehscheibe** unmittelbar angrenzend an den Bahnhof mit Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote und Angeboten für den ÖPNV-Zubringerverkehr
 - Moderne Radstation
 - Kompakter, leistungsstarker Busbahnhof
 - Parkplätze „multifunktional“
 - Ausreichende Anzahl an Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen
 - „neue Bahnhofstraße“: gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer – Reduzierung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
 - Carsharing-Station
- 3. Erhöhung der straßenräumlichen Qualitäten** für alle Straßen im Bahnhofsumfeld mit Schnittstellen zum angrenzenden Straßennetz und zum Übergang ins Stadtzentrum
 - Harmonisierung und Beruhigung der Verkehrsabläufe, Verbesserung der Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
 - Verkehrliche und gestalterische Neuordnung von Straßenräumen und ruhendem Verkehr gemäß Verkehrskonzept unter der Prämisse, ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten
 - Herstellung von flächendeckender Barrierearmut im gesamten Untersuchungsbereich
 - bessere Vernetzung / Wegebeziehungen, insbesondere zur Innenstadt

- Rad- und Fußverkehr stärken
 - Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
 - Verbesserung der Gehwege (teilweise ausgeprägter Sanierungsbedarf),
 - gut begehbarer Belag (v.a. hochwertiger, unterhaltungsfreundlicher Belag, keine Schlaglöcher, ausreichende Breite für Begegnungsverkehr, keine Bankettabbrüche)
 - durchgehende LED-Beleuchtung (mit Ausnahme naturräumlich sensibler Abschnitte)
 - barrierefreie Führung, insbesondere an Überquerungsstellen und im Bereich der ÖPNV-Haltestellen
 - eine schlüssige Wegweisung (möglichst im gesamtstädtischen Kontext)
 - Ertüchtigung der für das Plöner Verkehrssystem wichtigen Fuß- und Radverbindungen,
 - Herstellung einer sicheren und komfortablen Radführung, insbesondere im übergeordneten Straßennetz einschließlich der Knotenpunkte

5.2.6 Tourismus und kulturelle / freizeitbezogene Infrastruktur

- Tourismusfelder Naturerlebnis, Rad- und Wasserwandern weiterentwickeln:
 - Ausbau der touristischen Angebote wie z.B. Radstation mit Fahrradverleih am Bahnhof, Infrastruktur (Schließfächer, WC, Kiosk, etc.) am Bootshafen
 - Leitsystem, Information für Touristen – Erhöhung der Frequenz auch für die Innenstadt
 - Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes
- Aufwertung des Bootshafens, Erhöhung der touristischen und kulturellen Angebote
- Belebung der öffentlichen Räume auch außerhalb der Geschäftszeiten
- Räumliche Nähe Schwentineplattform – Bootshafen für Veranstaltungen und Vernetzung mit der Innenstadt nutzen
- Etablierung weiterer touristischer Angebote (Beherbergung, Gastronomie etc.)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Grünanlagen für eine attraktivere Freizeitgestaltung in der Innenstadt
- Steigerung der Attraktivität des Ankommensbereichs „Bahnhof und Bahnhofsumfeld“ für Tourist*innen

5.2.7 Energie-, Klima- und Umweltschutz

Maßnahmen zum Energie-, Klima- und Umweltschutz bzw. Klimafolgenanpassung finden sich als Querschnittsthema in allen Maßnahmen wieder.

Die Stadt Plön ergreift Maßnahmen, um in Bezug auf zukünftige Herausforderungen durch den Klimawandel gewappnet zu sein und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dabei sind Ansätze zu Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in allen Projekten zu prüfen und mitzudenken.

So sollen Treibhausemissionen, sowohl im Bereich der Gebäudetechnik, als auch in Bezug auf verkehrliche und kleinklimatische Belastungen reduziert werden. Dies kann bspw. durch die energetische Ertüchtigung von privaten und öffentlichen Gebäuden gefördert werden

Einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz soll die Reduzierung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und damit einhergehender Emissionen durch die Attraktivierung der Angebote für den Rad- und Fußverkehr, die verbesserte Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV-Angeboten und die Etablierung von Carsharing-Angeboten leisten.

In Bezug auf die Klimafolgenanpassung ist der Umgang mit sommerlichen Hitze- und Trockenperioden einerseits und mit den Folgen von Starkregen- und Unwetterereignissen relevant.

Bei der Umgestaltung von Stadtplätzen wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der kleinklimatischen Auswirkungen durch Bepflanzung und Entsiegelung angestrebt. Im Zuge der Umsetzung ist das Konzept der „Schwammstadt“²⁴ zu prüfen: Dabei wird anfallendes Regenwasser lokal gespeichert anstatt es abzuleiten, z.B. durch versickerungsfähige Verkehrsflächen, Mulden, Rigolen und Grünflächen. Durch grüne Elemente wie Bäume und Pflanzen, Fassaden- und Dachbegrünung kann ein Teil des Wassers verdunsten und zur Kühlung des Stadtraums beitragen.

5.3 Konzeptszenarien

Zur weiteren Diskussion der Leitziele und Handlungsansätze wurden erste Maßnahmenideen entwickelt und anhand zweier Konzeptszenarien verräumlicht dargestellt. Die konkreten Konzeptvorschläge wurden mit Hilfe von zwei Varianten „Kfz-reduziert und städtisch“ sowie „Kfz-minimiert und grün“ mit Politik und Öffentlichkeit diskutiert.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die geplante Konzeptwerkstatt nicht als Präsenz-Veranstaltung stattfinden. Alternativ dazu wurden das Leitbild und die Funktionspläne im Sommer 2021 öffentlich ausgehängt und auf der Website der Stadt Plön publiziert. Die Bürger*innen hatten die Möglichkeit, die Szenarien zu kommentieren und zu diskutieren sowie eigenen Anregungen einzubringen.

Die Anregungen wurden mit der Politik diskutiert und sind soweit möglich in die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes eingeflossen.

²⁴ Der Begriff *Schwammstadt* ist eine eingetragene [Wortmarke](https://register.dpma.de/DPMAregister/marke/register/3020152172062/DE) eines [Berliner Landschaftsarchitektenbüros](https://register.dpma.de/DPMAregister/marke/register/3020152172062/DE).

5.4 Maßnahmenkonzept

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden Mängel und Potenziale im Untersuchungsgebiet identifiziert. Die Untersuchungen berücksichtigen die Ergebnisse der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes sowie des parallel zum IEK aufgestellten Verkehrsgutachtens. In die Betrachtungen sind ebenfalls die Anregungen und Hinweise eingeflossen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen und der Beteiligung der Träger*innen öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden eingegangen sind.

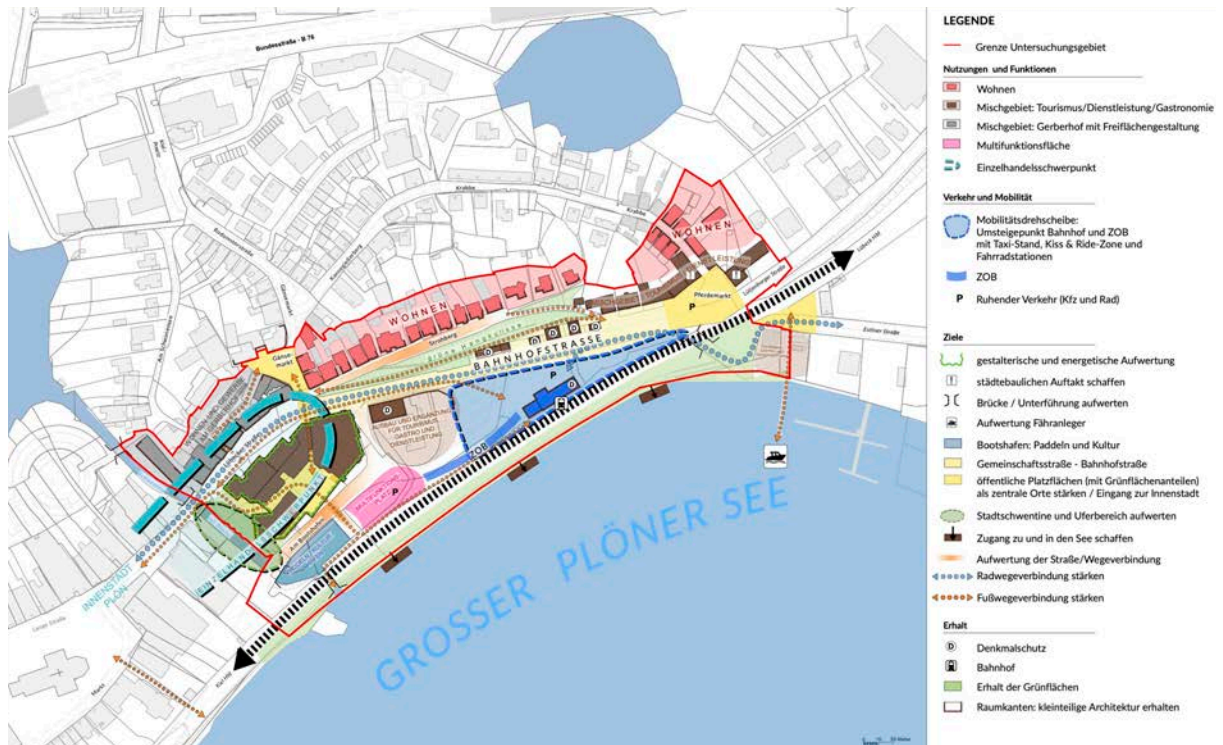


Abbildung 25: Rahmenentwicklungskonzept A+S, März 2022

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen dienen der Beseitigung der festgestellten städtebaulichen, baulichen und funktionalen Misstände und zeigen einen Weg zur Erreichung der Entwicklungsziele im Untersuchungsgebiet auf.

Das **Rahmenentwicklungskonzept** verortet die definierten Entwicklungsziele und Maßnahmen im räumlichen Kontext. Hier ergeben sich Handlungsschwerpunkte, in denen unterschiedliche Maßnahmen ineinandergreifen.



Abbildung 26: Maßnahmenplan A+S, Mai 2022, Ergänzungen Juli 2022

Das **Maßnahmenkonzept** beginnt mit der zusammenfassenden Darstellung der abgeleiteten Einzelmaßnahmen zu den räumlichen Handlungsschwerpunkten. Daran anschließend werden weitere Maßnahmen nach den thematischen Handlungsfeldern aufgezeigt, bevor alle Maßnahmen abschließend in einem Maßnahmenkatalog zusammengeführt werden.

In der Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern kommt es zu Überschneidungen; d.h. einzelne Maßnahmen wirken in mehreren Handlungsfeldern. Diese Querbezüge werden mit Hilfe der Maßnahmennummerierung vermerkt, um die Vernetzung und den integrativen Ansatz zu verdeutlichen:

- Maßnahmen der Vorbereitung (Vb)
- Maßnahmen der Durchführung
 - Freiraumplanerische Maßnahmen (F)
 - verkehrliche Maßnahmen (V)
 - bauliche Maßnahmen (B)
- Maßnahmen der Abwicklung (A)

Zugeordnet wurden die Maßnahmen dem jeweiligen Handlungsfeld, in dem die stärkste Wirkung erwartet wird.

5.4.1 Handlungsschwerpunkt 1:

Bahnhofsviertel als attraktives Entree zur Optimierung einer attraktiven Innenstadt- anbindung und Vernetzung der Stadtplätze

Die Analyse hat ergeben, dass der Kernbereich Bahnhofsvorplatz inkl. ZOB derzeit große funktionale und gestalterische Defizite aufweist. Wie im Handlungsfeld „Lage und Bedeutung“ beschrieben, bietet der Bereich mit seiner besonderen Lage zwischen Hang und See und den stadtbildprägenden denkmalgeschützten Gebäuden wesentliche Entwicklungspotenziale zur Attraktivierung und Entwicklung dieses Bereichs als Entree und Visitenkarte der Stadt Plön.

- F10** Die Bereiche **Bahnhofsvorplatz und ZOB** bedürfen einer umfassenden Neuordnung. Dabei sind die Parkplätze am See sowie die Nachnutzung der alten Post mit einzubeziehen. Übergeordnetes Ziel ist die Verbesserung der Wegeverbindung vom Bahnhof in die Innenstadt. Um eine intuitive Wegeführung zu gestalten, muss die ZOB-Fläche inkl. Buswartehäuschen und dem Gebäude Bahnhofstraße 3 neu geordnet werden.
- F11** Darüber hinaus sollte die Qualität des Hangs zwischen Bahnhofstraße und Strohberg mehr in Wert gesetzt und erlebbar gemacht werden: Der Hang bietet das Potenzial einer Südlage mit einzigartigem Seeblick, die es herauszuarbeiten gilt.
- F3** Dafür ist es zunächst erforderlich, eine freiraumplanerische Gestaltungsplanung im
B5 Zusammenspiel mit einer verkehrsgutachterlichen Betrachtung für diesen wichtigen
Vb3 Stadtbereich zu entwickeln. Ziel ist es einerseits, Ideen zur Freiraumgestaltung zu entwickeln, die zu einer deutlichen Belebung und Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes beitragen. Die Neuordnung der ZOB-Fläche soll im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bereiches „**Alte Post**“ betrachtet werden. Die dort angestrebte öffentlichere / touristische Nutzung (z.B. Beherbergung, Gastronomie, Dienstleistung, etc.) sollte sich auch in den Freibereichen widerspiegeln im Sinne einer öffentlich nutzbaren Platz- oder Grünflächengestaltung.
- V2/** Darüber hinaus ist die **Neuorganisation des ZOB verkehrsgutachterlich zu entwickeln**. Ziel ist es im Sinne von Sicherheitsaspekten und Barrierefreiheit, von der Bahn
Vb2/ auf kurzen Wegen in den Bus umsteigen zu können, ohne eine Straße queren zu müssen. Im Hinblick auf ein verkehrlich wie städtebaulich attraktives Gesamtkonzept
Vb7 werden folgende Anpassungen der Kfz-Führung vorgeschlagen:
- Konzentration des bahnhofsbezogenen Verkehrs auf die Bahnhofstraße inklusive Bringen/Holen (Kiss&Ride) und Carsharing.
 - Nutzung der Straße Am Bootshafen nur noch als Zufahrt zum Nahversorger (derzeit REWE) und für Anlieger u.a. zum Parkdeck Schwentineplattform im Sinne einer Erschließungsstraße.
 - Südliche Zufahrt zum Bahnhof / ZOB nur noch für Linienbusse und ggf. Lieferverkehre und Taxen, dafür Öffnung der Zufahrt zum Bootshafen für den Zweirichtungsverkehr.
- F6** Gleichzeitig soll die **Wegeverbindung** vom Bahnhof in die Innenstadt über die Schwentineplattform gestärkt werden. Hierzu ist im Bereich der heutigen Parkplätze eine „Promenade“ zu gestalten, die einerseits als Wegeverbindung mit Seeblick dient und andererseits dazu dienen kann, hier künftig den Buswartebereich anzuordnen. Die Parkraumerhebungen haben ergeben, dass es im Umfeld des Bahnhofs keinen Parkdruck gibt, so dass empfohlen wird, diese Parkplätze an der sensiblen Stelle zum See aufzugeben.
- V1** In der **Bahnhofstraße** sind die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsträger zu vereinen. Hier ist im Rahmen der Gestaltungsplanung ein Konzept für die Gestaltung einer sogenannten „weichen Separation“ zu entwickeln, das ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer bei höchstmöglicher Sicherheit unterstützt.
- Dabei folgen die Flächen der Fahrbahn, der Seitenräume einschließlich Parkplätze und der angrenzenden Freiräume (einschließlich Bahnhofsvorplatz und Pferdemarkt) einem einheitlichen Gestaltungsmuster, zu dem vor allem eine integrierte Belagsgestaltung gehört. Die Separation bzw. Strukturierung der verschiedenen Flächenfunktionen insbesondere der Fahrbahn erfolgt durch Niedrigborde, Belagsabstufungen

und Entwässerungselemente, ggf. auch durch Elemente der Stadtmöblierung. Mit diesem Gestaltungsprinzip erfolgt eine

- Harmonisierung und Beruhigung der Verkehrsabläufe,
- Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr,
- transparentere und sichere Führung für den Radverkehr.

Damit setzt sich in der Bahnhofstraße ein ähnliches Gestaltungsprinzip wie im angrenzenden Verkehrsberuhigten Bereich der Lübecker Straße fort, womit auch eine funktionale Einbindung der Bahnhofstraße in den Zentrumsbereich erfolgt. Zur Unterstützung des verkehrsberuhigenden Effektes sollte die Einführung eines Verkehrsberuhigten Bereiches geprüft, oder in jedem Fall eine Tempo-20-Beschränkung eingeführt werden.

- F9** Gleichzeitig muss in diesen Bereichen eine barrierefreie Nutzung gewährleistet sein. Die Gestaltung der Bahnhofstraße hat zum Ziel, die historischen denkmalgeschützten Gebäude (Alte Post, Pavillons) zu betonen, in Wert zu setzen und ihre Nutzbarkeit zu erhöhen. In diesem Zuge sollen insbesondere die Bereiche vor und zwischen den Pavillons betrachtet und aufgewertet werden. Am Übergang zwischen Bahnhofstraße und grünem Hang soll die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht werden und Raum für z.B. Außengastronomie bieten.
- F12** Der städtische Raum „Pferdemarkt“ an der Einmündung zur Krabbe ist derzeit als Platz kaum wahrnehmbar, da er durch den ruhenden Verkehr dominiert ist. Es ist eine Platzgestaltung für einen lebendigen städtischen Platz mit Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die dem Ort als östliches Stadtentree Rechnung trägt. Darüber hinaus sollen Kurzzeit-Stellplätze und eine E-Lade-Infrastruktur etabliert werden. Neubauvorhaben auf den privaten Grundstücken sollten dieser Rolle gerecht werden.
- Vb3** Für den gesamten Bereich Bahnhofsvorplatz/ZOB, Pferdemarkt und Bahnhofstraße ist im Rahmen eines städtebaulich-freiraumplanerischen-verkehrlichen **Wettbewerbes** ein (Vor-)Entwurf zu entwickeln. Wettbewerbsziel ist es Ideen zur Freiraumgestaltung zu entwickeln, die zu einer deutlichen Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes beitragen. Die verkehrliche Planung des ZOB, der Bahnhofstraße sowie des ruhenden Verkehrs soll ein zentraler Bestandteil der Planungen für die Freiräume sein. Weiter ist ein Ausstattungskatalog für das Mobiliar, die Beleuchtung und Fahrradständer festzulegen.
- Wichtig ist, dass eine Gestaltungsplanung einheitlich entwickelt wird und dennoch die unterschiedlichen Teilbereiche (Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz, Pferdemarkt) gestalterisch voneinander unterscheidet.
- Die Planung muss dabei so flexibel sein, dass spätere Anpassungen an bauliche Maßnahmen (z.B. Um- und Ausbau Alte Post) möglich sind.
- F15** Maßnahmen, wie ggf. Flächenankäufe, Abriss- und Neuordnungsmaßnahmen leiten die zu realisierenden Hochbau-, Tiefbau und Erschließungsmaßnahmen ein. Da zurzeit noch nicht absehbar ist, in welchem Umfang Zwischenerwerb durch die Stadt erforderlich wird, wird von einem pauschalen Ansatz ausgegangen.

5.4.2 Handlungsschwerpunkt 2:

Bahnhof und ZOB als innovative Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehre

Bahnhof und ZOB dienen zwar heute schon als Umsteigepunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, jedoch sind die Umsteigebezüge im Hinblick auf Sicherheit und Qualität deutlich verbesserungswürdig und an moderne Anforderungen der Mobilität anzupassen.

Neue Mobilitätsformen bieten die Chance, im bisher Kfz-geprägten Stadtraum andere Prioritäten zu setzen. Darüber hinaus bietet sich durch die bessere Verknüpfung und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten an dieser Stelle die Chance, eine multimodale und damit umweltverträglichere und klimafreundliche Mobilität zu fördern.

Mit der gestalterischen und funktionalen Aufwertung der Flächen sollen die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl deutlich erhöht werden, z.B. durch attraktive, überdachte Wartebereiche, moderne Stadtmöblierung und eine verbesserte Beleuchtung.

- V2** Der heutige **ZOB** nimmt mit seinen Bussteigen und Fahrbahnen eine große Fläche in Anspruch. Im Rahmen der Neuordnungsvorhaben rund um den Bahnhof ist das Ziel, die Haltepositionen der Busse nach Süden am Bahnhof anzuordnen. Dort ist die Anlage von barrierefreien Haltepositionen mit Sonderbord und taktilem Leitsystem vorzusehen, die einen barrierefreien Einstieg in den Bus ermöglichen und als Promenade mit Blick auf den See ausgebildet werden. Die Promenade soll mit modernen Wartebereichen und dynamischen Fahrgastinformationssystemen versehen werden. Die Promenade soll zudem zu einer gestalterisch attraktiven Wegeverbindung zum Bootshafen entwickelt werden.

Im Ergebnis der Neuordnungsmaßnahmen soll der Busverkehr städtebaulich, gestalterisch und funktional optimal in das Areal integriert werden.

Eine Änderung von Busverkehren hat komplexe Verknüpfungen und Auswirkungen für Plön und sein Umland. Im Vorfeld sind hierzu Gespräche mit der VKP geführt worden. Dabei wurde bestätigt, dass der derzeitige ZOB nicht richtliniengemäß ausgeführt und eine Neuordnung mit den hier genannten Zielen sinnvoll sei. Die VKP sowie der Aufgabenträger Kreis Plön und die NAH.SH sind in den weiteren Verfahrensschritten zu beteiligen.

Der Bereich Bahnhofsvorplatz / -zufahrt soll inkl. Aufenthaltsflächen und Gehweg neu gestaltet werden. Die Gestaltung soll im Einklang mit der neu zu gestaltenden Bahnhofstraße stehen und für eine Aufwertung des Bahnhofes als Ankommensort und Mobilitätsdrehscheibe sorgen. In die Gestaltung sind weitere verkehrliche Funktionen wie Taxi-Stände und Kiss&Ride-Spur zu integrieren.

- V3** Die vorhandenen Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof sind zu klein. Es besteht eine hohe Nachfrage nach sicheren Radabstellmöglichkeiten für Pendler und Reisende. Im Zuge der Neuordnung sind die Angebote für den ruhenden Fahrradverkehr zu erweitern, z.B. durch den Neubau einer modernen **Radstation** mit ca. 150 Abstellplätzen inkl. Service und Ladestation. Das Angebot soll durch zusätzliche dezentrale offene Radstellplätze (z.B. offene Anlehnbügel) ergänzt werden.

5.4.3 Handlungsschwerpunkt 3:

Optimierung der Seeanbindung in Verbindung mit attraktivem Natur- und Freizeiterlebnis

Der Untersuchungsbereich liegt landschaftlich reizvoll am Großen Plöner See. Durch einen Mangel an Aufenthaltsqualität der Plätze mit Blick zum See und qualitativ hochwertigen und

intuitiv erfassbaren Wegeverbindungen wird das Untersuchungsgebiet seiner Lagegunst nicht gerecht. Ziel ist hier, Serviceangebote für die touristische und freizeitbezogene Nutzung zu etablieren. Das Angebot an wasserbezogenen Nutzungen sollte ausgebaut und gestärkt werden. Darüber hinaus können die Plätze mit Wasserbezug durch vielfältige kulturelle Nutzungen (z.B. am Bootshafen und auf der Schwentineplattform) mehr in den öffentlichen Fokus gerückt werden.

Die **Aufwertung und Umgestaltung der Freiräume** hat immer zum Ziel, die Blickbeziehungen zum See zu stärken:

- V2** Die Neugestaltung der Promenade am ZOB soll erhöht ausgeführt werden, um den Wartenden und Besucher*innen der Stadt Plön, die die Promenade als Verbindung zum Bootshafen nutzen, den Seeblick zu ermöglichen.
- F1** Die umgestaltete Schwentineplattform ist mit verglasten Brüstungen und/oder einer Auskragung der Plattform nach Süden über die Straße Am Bootshafen auszuführen.
- F2** Die Schwentineterrassen sollen umgestaltet werden mit dem Ziel, die Treppenanlage mit Begrünung und Sitzmöglichkeiten bis an den Wasserlauf heran auszubilden. Der terrassierte Aufenthaltsbereich an der Schnittstelle zwischen Schwentineplattform und Altstadt soll als innerstädtischer Naherholungsbereich mit einer attraktiven, schattenspendenden Grüngestaltung und Bezug zum Wasserlauf der Schwentine entwickelt werden.
- F8** Der **Strandweg** bedarf einer Aufwertung. Neben einer naturnahen Ufergestaltung und einem wassergebundenen Weg soll die Erlebbarkeit durch Holzdecks und/oder Pontons auf dem Wasser für den Aufenthalt oder als einfache Badestellen gesteigert werden. Für den Fußgängertunnel an der Stadtschwentine sollte durch verbesserte Beleuchtung und Sanierung dieses Bereichs insgesamt eine hellere freundlichere Wirkung erzielt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie der Enge und niedrigen Deckenhöhe entgegengewirkt werden kann, z.B. durch Verbreiterung und/oder Absenkung des Wegeniveaus.

Im Zuge der Umgestaltung der heutigen Parkplätze am Seeufer zur Promenade sollte geprüft werden, ob auch an dieser Stelle eine Verbindung zum See realisiert werden kann. Hierzu müssen die Schienen – z.B. durch eine Fußgängerbrücke – überwunden werden.
- Vb4** Für den Strandweg soll ein Gestaltungskonzept entwickelt werden, dass die Nutzungsansprüche sowie den historischen, stadtgestalterischen und Naherholungswert berücksichtigt und gleichzeitig sensibel mit den Anforderungen an den Natur- und Landschaftsschutz umgeht. Dies soll im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbs erfolgen.
- V5** Darüber hinaus sind die Zugänge zum Strandweg aufzuwerten und durch ein **Fußgängerleitsystem** besser wahrnehmbar werden. Hier ist insbesondere der Zugang am Bootshafen aufzuwerten.
- F13** Dies betrifft auch die Zuwegung zum **Fähranleger / Anlegestelle „Segelzentrum“**:
- F15** Hier legen die Schiffe der Plöner Seeschifffahrt an, die überregional bekannt sind und zu einem der Plöner Touristenmagnete gehören. Die Wegeverbindung zum Anleger, zum Strandweg und in die Innenstadt sowie zum Fischereibetrieb „Reese“ ist gestalterisch aufzuwerten. Die genannten Wegeverbindungen sind für Ortsfremde schwer

- A5/ V5** auffindbar. Hier ist zu prüfen, in wieweit Sichtverbindungen hergestellt werden können. Die Verbindungen sollen hier ebenfalls durch ein **Fußgängerleitsystem** deutlich gemacht werden.
- Der Fähranleger selbst ist stark sanierungsbedürftig, die Holzbohlen in einem schlechten Zustand. Kurz- bis mittelfristig müssen Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen.
- F2** Die Aufwertung der **Stadtschwentine** stellt ebenfalls einen Baustein zum Wassererleben im Untersuchungsbereich dar. Hier sollte geprüft werden, wie der Wasserstand erhöht werden kann, um die Verbindung zwischen Großem Plöner See und Schwanensee für Paddler attraktiver zu machen. Auch die Uferbereiche, insbesondere am Lübschen Tor bedürfen einer Aufwertung. Die Hanggestaltung sollte durch Begrünung und Sitzmöglichkeiten eine innerstädtische Naherholungsmöglichkeit bieten.
- F5** Der **Bootshafen** dient bereits heute als Einsatzstelle für Paddelboote. Darüber hinaus wird die Plattform auch für kleinere kulturelle Events genutzt. Dieses Angebot soll deutlich gestärkt werden. Die **Verbindung Plattform Bootshafen – Schwentineplattform** soll baulich und gestalterisch gestärkt werden. Hierdurch sind auch gemeinsame kulturelle Nutzungen (Märkte, Feste etc.) möglich. Der heutige Parkplatz soll als „**Multifunktionsplatz**“ derart gestaltet werden, dass dort Parken weiterhin möglich bleibt, der Platz zu speziellen Veranstaltungen jedoch auch für den ruhenden Verkehr gesperrt und bespielt werden kann. Durch den Bau eines **Servicegebäudes**, das z.B. neben sanitären Anlagen auch Schließfächer und Informationen für Touristen ggf. kombiniert mit einem Kiosk, beherbergt, kann der Bereich für Touristen deutlich attraktiviert werden. Die Maßnahmen sollen als Gesamtkonzept mit Bootshafen, dem Multifunktionsplatz und der Verbindungen zur Schwentineplattform, zum Strandweg und zum Bahnhof betrachtet werden.

5.4.4 Weitere Maßnahmen

Über die bereits im Rahmen der räumlichen Handlungsschwerpunkte beschriebenen Einzelmaßnahmen mit einer großen erwarteten Impulswirkung über den Untersuchungsbereich hinaus gibt es weitere Maßnahmen, die die Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes und der Lübecker Straße unterstützen sollen. Diese werden im Folgenden gegliedert nach den thematischen Handlungsfeldern des Leitbildes dargestellt.

5.4.4.1 Stadtbild und Bebauungsstruktur

- F1** Der **Gebäudekomplex „Lübsches Tor“** ist in den 1980er Jahren als Einkaufszentrum mit Wohnen in den oberen Geschossen entstanden. Der aktuelle Zustand stellt einen städtebaulichen, energetischen und funktionalen Missstand dar. Der bis zu IV-geschossige Gebäudekörper passt sich nicht an die kleinteilige Altstadtstruktur an. Die Wegeverbindungen erschließen sich nicht; das Gebäude wirkt als Fremdkörper. Sowohl quantitativ als auch qualitativ entspricht das Flächenangebot der gewerblichen Flächen im Erdgeschoss nicht den heutigen Bedarfen, was sich bereits in zahlreichen Leerständen zeigt. Ohne umfangreiche Investitionen und strukturelle Anpassungen ist eine positive Entwicklung am Standort nicht zu erwarten.
- Als Entwicklungsperspektive für das **Gebäude inkl. der öffentlichen Fläche „Schwentineplattform“** wird die Verbesserung der Wegeverbindung und die Aufwertung der öffentlichen Flächen definiert.
- F1**

- B1** Das äußere Erscheinungsbild ist durch Fassadensanierung und Begrünungsmaßnahmen aufzuwerten. Im Zuge der **Fassadensanierung** ist eine **Sanierung** in energetischer Hinsicht inkl. weiterer Maßnahmen wie beispielsweise die Nutzung der Dachflächen für Photovoltaik, anzustreben. Bei der gestalterischen Aufwertung der Fassaden sind auch die „Rückseiten“ (Süd- und Ostfassade) in den Fokus zu nehmen: Die Einfahrt zur Tiefgarage sollte optisch geschlossen werden. Auch das Umfeld, das derzeit als Rückseite (Standort von Müllcontainern etc.) wahrgenommen wird ist im Zuge der Umgestaltung der Wegeverbindung Bahnhof – Bootshafen – Schwentineplattform aufzuwerten und unattraktive Nutzungen zu verlagern. Darüber hinaus ist die Möglichkeit einer „Verschlankung“ durch Wegnahme von Gebäudeteilen im Erdgeschoss zu prüfen, um Wegeverbindungen aufzuweiten und **Sichtbeziehungen** herzustellen. Hier ist im weiteren Verfahren das Gespräch mit den privaten Eigentümern zu intensivieren.
- B2** Das denkmalgeschützte Gebäude der **alten Post** an der Bahnhofstraße wird im Erdgeschoss durch das Verteilzentrum der Post genutzt. Die Obergeschosse stehen leer. Das Gebäude ist stark sanierungsbedürftig. Der **Anbau** aus den 1960er Jahren im Erdgeschoss ebenfalls durch das Verteilzentrum der Post genutzt. Im Obergeschoss und Keller befinden sich Anlagen der Telekom. Eine Verlagerung der Nutzungen ist in Aussicht gestellt.
- Ziel ist es, das **denkmalgeschützte Postgebäude** zu erhalten, zu sanieren und für eine öffentlichere Nutzung im Sinne von Tourismus, Dienstleistung und Gewerbe vorzusehen. Gespräche mit dem Eigentümer wurden geführt; eine Mitwirkungsbereitschaft liegt grundsätzlich vor.
- Der Anbau ist abzubauen, da er einer Neuordnung des Areals im Wege steht und aufgrund seiner technischen und gestalterischen Struktur nicht umgenutzt werden kann. Das Umfeld ist neu zu ordnen und bindet sich damit in den Handlungsschwerpunkt 1 „Bahnhofsquartier inkl. ZOB“ ein. Ziel ist durch eine **bauliche Entwicklung auf der ehemaligen ZOB-Fläche** eine bessere Fassung des Bahnhofsvorplatzes zu erreichen, um klar und intuitiv erfassbar vom Bahnhof über die Bahnhofstraße in die Innenstadt zu leiten. Die Nutzung sollte sich in das Gesamtkonzept mit der Alten Post einfügen. Die Neuordnung ist in Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept zu betrachten, hier ist insbesondere der Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr zu prüfen und je nach Nutzungskonzept in der Planung zu berücksichtigen.
- F3** Die Umgestaltung, Modernisierung und Neunutzung der Alten Post und ihrem Umfeld ist als Schlüsselprojekt zu sehen. Im Zuge des IEK-Prozesses wurden mit dem Eigentümer Gespräche geführt, die vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit ihm abgestimmt. Sollte eine Entwicklung durch den Eigentümer nicht möglich sein, erwägt die Stadt Plön einen Zwischenerwerb.
- B5** Hierzu ist auch das Gebäude des ehemaligen Pavillons östlich des Postgebäudes, das derzeit durch eine **Spielhalle** genutzt wird (Bahnhofstraße 3), zu betrachten. Die Spielhallen-Nutzung läuft den Entwicklungsabsichten für das Bahnhofsquartier zuwider.
- Vb7** Langfristig wird eine Neuordnung angestrebt. Hier ist zu prüfen, wie dieses Grundstück erworben werden kann. Es wird mit seiner Lage direkt an der Wegeverbindung Bahnhof - Innenstadt ebenfalls für die Umgestaltung und Nachnutzung des gesamten Geländes benötigt.
- F15**

Gespräche mit Eigentümer*innen und Nutzer*innen sind bereits geführt worden und sind im weiteren Sanierungsverfahren zu intensivieren, um diese für eine Umstrukturierung zu gewinnen.

- Vb6** Insgesamt ist die Neuordnung des Bereichs Alte Post / ZOB inkl. der neu zu ordnenen Erschließungssituation im Rahmen der Bauleitplanung auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse zu konkretisieren.
- B3** Der Bereich „**Gerberhof**“ weist aufgrund seiner städtebaulich ungeordneten und untergenutzten Situation Neuordnungsbedarf auf. Die direkte Nähe zur Fußgängerzone und dem Bahnhof bieten sehr gute Voraussetzung für die Entwicklung von innerstädtischem Wohnen und Arbeiten. Eine entsprechende Weiterentwicklung des Quartiers wird angestrebt und ist durch die Aufstellung des Bebauungsplans 7c, 1. Änderung bereits in Vorbereitung.
- F4** Zur Attraktivierung des Bereichs soll auch das Umfeld aufgewertet werden: Der **Gänsemarkt** als städtebaulicher Auftakt sowie die Wegeverbindung über den Gerberhof in die Innenstadt soll freiraumplanerisch gestaltet werden. Fördermaßnahmen für die umliegenden Immobilien mit zum Teil mittlerem bis hohem Sanierungsbedarf sind zu prüfen.
- B6** Die denkmalgeschützten **Pavillons an der Bahnhofstraße** sind stadtbildprägend und sollen erhalten und durch eine einheitliche Gestaltung aufgewertet werden. Darüber hinaus sind die derzeit unansehnlichen Zwischenbereiche im Rahmen der Freiflächengestaltung in den Fokus zu nehmen. Ein Gestaltungskonzept und Leitfaden für den Umgang mit den besonderen Gebäuden sind sinnvoll.
- B7** Der **Pferdemarkt** soll als Auftaktplatz für das Bahnhofsquartier gestaltet werden. Bei Umnutzungen, Um- oder Neubauten ist die städtebauliche Bedeutung zu beachten. Die Bebauung sollte sich in Höhe und Dichte weitestgehend am Bestand orientieren, für die „Ecken“ an der Einmündung zur Straße Krabbe sind städtebauliche Betonungen denkbar. Die Eingänge und öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss sollen sich zum Platz orientieren.
- B8** Das **Kiosk- und Toilettengebäude** ist im Zuge der Umgestaltung des Bereichs um den Fähranleger (F13) und der Umgestaltung und Verlegung der Radwegführung von der Eutiner Straße in die Innenstadt (V4) zu prüfen. Derzeit steht der Kiosk leer, das Gebäude selbst ist modernisierungsbedürftig. Eine Modernisierung oder eine Verlegung an eine sinnvolle Stelle in räumlicher Nähe zum Fähranleger ist denkbar. Dabei ist die Schmutzwasserpumpstation der Stadtwerke Plön zu beachten, die sich auf dem Gelände unterhalb des Gebäudes befindet.
- B9** Für den Erhalt und die Stadtbildpflege ist sicherzustellen, dass Modernisierungs- und Gestaltungsmaßnahmen an privaten Gebäuden nicht unkontrolliert durchgeführt werden können.

Für die Verbesserung des Stadtbilds ist es erforderlich, partiell Bausubstanz zu modernisieren und energetisch zu sanieren, leerstehende Gebäude nachzunutzen und ggf. mit baulichen Maßnahmen wieder herzurichten. Dabei ist auf eine stadtbildverträgliche Gestaltung unter Beachtung der städtebaulichen Dimensionen und die Verwendung ortsbildtypischer Materialien Wert zu legen. Nicht zuletzt sind bei den Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden neben gestalterischen auch energetische Aspekte zu berücksichtigen.

Um die kleinstädtische Struktur ist zu bewahren und die Attraktivität des Quartiers zu stärken soll die noch vorhandene Kleinteiligkeit der Gebäudestruktur erhalten und unterstützt werden.

5.4.4.2 Nutzungsstruktur: Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen

Einzelhandel und Dienstleistungen

Der Untersuchungsbereich umfasst den östlichen Teil des zentralen Versorgungsbereiches sowie das Bahnhofsumfeld mit einigen Dienstleistungs-, Gastronomie und Einzelhandelsangeboten. Im zentralen Versorgungsbereich befindet sich die Lübecker Straße mit dem Gebäudekomplex Lübsches Tor. Insbesondere hier ist die Beseitigung der Leerstände zu verfolgen.

Grundsätzlich ist die Zielsetzung, entlang der Lübecker Straße, der Bahnhofstraße und am Pferdemarkt öffentlich wirksame Nutzungen (Tourismus, Gastronomie, Dienstleistungen) zu etablieren, um die öffentlichen Räume zu beleben. Gleichzeitig soll durch eine Aufwertung der öffentlichen Räume die Aufenthaltsqualität und damit die Verweildauer der Passanten gestärkt werden, um das Einkaufserlebnis zu steigern.

A4 In erster Linie sind hier private Investitionen in die vorhandenen Gebäude sowie der Ladenlokale erforderlich. Nachnutzungsoptionen bestehen z.T. für weitere inhabergeführte Facheinzelhandelsbetriebe sowie Dienstleistung und Gastronomie. Grundsätzlich sind Leerstände jedoch nicht allein ein Problem des Immobilieneigentümers, denn sie ziehen auch ihr Umfeld optisch in Mitleidenschaft. Hier sind entsprechend gezielte objektbezogene Beratungen und finanzielle Unterstützungen zu empfehlen. Dies ist im Rahmen eines Flächenmanagements anzustreben. Als Grundlage und Arbeitswerkzeug soll eine fundierte Datenbasis zu den Nutzungen, Eigentumsverhältnissen und im Dialog mit den Eigentümer*innen zu den Entwicklungsmöglichkeiten erstellt werden.

F10/ Im Bereich Bahnhofsvorplatz soll das Ankommen und der Aufenthalt durch entsprechende Nutzungen (Information, Fahrradverleih, Gastronomie, Kiosk, etc.) attraktiver
V3/ und die Orientierung erleichtert werden.
A5

Wohnen

Die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, insbesondere der stadtbildprägenden Gebäude, ist erklärtes Sanierungsziel für den Untersuchungsbereich. Ein Großteil dieser Gebäude dient zumindest auch in Teilen der Wohnfunktion. Die Beratung der privaten Gebäude- und Wohnungseigentümer in Sachen Modernisierungsförderung ist eine wichtige flankierende Maßnahme für die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzquartiers.

Die Bewertung der Gebäude wurde wie in Kapitel 4.2.4 dargestellt vorgenommen. Die Gebäude mit hohen und mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfen sind Plan 6 (Bebauungsstruktur) zu entnehmen. Für die Förderung aus StBauF-Mitteln ist ein gesonderter Beschluss der Ratsversammlung notwendig, der eine Förderquote an den sogenannten „unrentierlichen Kosten“²⁵ der jeweiligen Modernisierungskosten festlegt (StBauFR SH 2.2.1 und 2.2.2) Die Ratsversammlung legt per Beschluss einen prozentualen Fördersatz des Kostenerstattungsbetrages für eine Gebäudekategorie fest, z.B. für stadtbildprägende Gebäude.

²⁵ Kosten, die die Eigentümer*innen über die nächsten Jahre nicht durch ihre Immobilie refinanzieren können, z.B. durch Mieteinnahmen.

- B3** Die zentralen Wohnlagen werden durch Zielgruppen unterschiedlichen Alters (wie Singles, Paare ohne Kinder, Senioren etc.) vermehrt nachgefragt. Die Nachnutzung und Innenverdichtung, wie sie beispielsweise im **Gerberhof** angestrebt wird, kommt dem entgegen.
- B7** Ebenfalls in Vorbereitung im Bereich Pferdemarkt sind bereits zwei Neubauprojekte, die vorwiegend dem Wohnen dienen sollen (Bahnhofstraße 8/9 und Krabbe 2/3). Beide Projekte entsprechen dem städtebaulichen Zielen, durch eine Erhöhung des Wohnangebotes zu einer Aufwertung und Belebung des Untersuchungsgebietes beizutragen.
- Bei zukünftigen Entwicklungen in diesem Bereich ist das Ziel zu beachten, einen kleinteiligen, kleinstädtischen Platz zu schaffen, der als Auftaktplatz wirkt. Die Bebauung sollte hier weitestgehend auf III-geschossig begrenzt werden, in den Eckbereichen / Einmündung Krabbe ist eine höhere Geschossigkeit zur Betonung einer Torsituation jedoch denkbar und erwünscht.

5.4.4.3 Öffentlicher Raum: Grün- und Freiflächen, Straßen und Plätze

a. Grün- und Freiflächen

Die Lage am Großen Plöner See stellt ein großes Potenzial sowohl für die Arbeits- und Wohnortnahe Naherholung als auch für die touristische Attraktivität Plöns dar. Das Potenzial ist auszubauen und zu stärken (vgl. Handlungsschwerpunkt 3).

Die Herstellung von Sichtbeziehungen innerhalb der Parkanlagen und ggf. von Sichtachsen zu besonderen Orten, wie der Nikolaikirche und dem Bahnhof sowie das Freistellen und Aufwertung von Uferzonen soll bei der Gestaltung der Grünbereiche berücksichtigt bzw. angestrebt werden.

Die Gestaltung von Grün- und Freiflächen bietet darüber hinaus ein hohes Potenzial im Hinblick auf Aspekte des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung. So trägt die Verwendung von einheimischen Pflanzen dazu bei, z.B. die Besiedelung mit Insekten und die Annahme als Futterquelle für Vögel sowie für die Bodenfauna (Laubbau) zu verbessern. Für die Ausgestaltung sollte auf großzügige Baumscheiben und versickerungsfähige Pflaster geachtet werden, damit die Pflanzen ausreichend Zugang zu Wasser haben, und Starkregenereignissen besser begegnen werden kann.

- F8** Ein wesentlicher Aspekt dieses Konzepts ist die Anlage wetterfester Wege für den Fuß- und Radverkehr. Die Wege sollen gestalterisch aufeinander abgestimmt sein und für den Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden. Dies ist bei einer ausreichenden Breite der Wege auch durch eine optische Trennung mit einer eindeutigen Kennzeichnung möglich und betrifft insbesondere den Bereich
- V4** des **Fußgänger- und Radfahrertunnels** östlich des Bahnhofs.
- F8** Die Eingangsbereiche zum **Strandweg** bedürfen ebenfalls einer Verbesserung, die im Konzept zu berücksichtigen ist. Ziel ist es, die Eingänge deutlich sichtbar und einladend zu gestalten.
- F8** Im Rahmen der Grünanlagenplanung und -gestaltung ist auch der Umgang mit den dort vorhandenen Gewässern zu beachten. Die **Uferbereiche** als geschützter Raum sind sensibel zu behandeln und in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu entwickeln. Im Rahmen der Konzepterstellung ist auch eine Erhöhung des Wasserstandes der **Stadtschwentine** zu prüfen. Ziel ist die Aufwertung für die Naherholung und

das Freizeiterleben für Wasserwanderer. Weitere Maßnahmen sind die Aufwertung der Uferbereiche der Stadtschwentine und die Aufwertung und Erweiterung der Nutzung des Bootshafens (vgl. Handlungsschwerpunkt 3).

Die Große Plöner See-Rundfahrt hat eine übergeordnete Bedeutung für den Tourismus und die Freizeitangebote der gesamten Region.

- F13** Der **Bereich des Fähranlegers und sein Umfeld** stellen ein großes Potenzial für eine
V4 Umgestaltung dar. Neben der Verbesserung von Sichtbeziehungen ist die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen. Neben der Aufwertung der Seitenbereiche der Rad- und Fußwege hinsichtlich Gestaltung und Ausstattung (Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Terrassen etc.) sollte die Modernisierung oder ein Neubau des WC-Hauses geprüft werden.
- F11** Der zentrale Bereich Bahnhof inkl. Vorplatz, ZOB und Bahnhofstraße liegt in attraktiver und besonderer landschaftlicher Lage zwischen dem Großen Plöner See und dem grünen Hang mit der **Wegeverbindung „Reeperbahn“ und der Straße am Stroberg**.
F14 Für den grünen Hang ist ein Gestaltungskonzept zu entwickeln, das Bepflanzung und Verbesserung von Wege- und Sichtbeziehungen sowie die Anbindung an die Bahnhofstraße betrachtet.

Die Wege sind durch Gestaltung und Ausstattungselemente (Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung etc.) aufzuwerten. Die Straße Am Stroberg soll hinsichtlich Barrierefreiheit und Gestaltung der Seitenräume überprüft werden. Gleichzeitig sollte die bisherige Gestaltung mit dem historischen Pflaster in die Gestaltungen mit einbezogen werden. Für die Straße am Stroberg ist zu prüfen, inwieweit eine Verbreiterung der Fläche möglich ist, um einerseits die Gehwege zu verbreitern und andererseits ggf. partiell Aussichtsmöglichkeiten mit Blick auf den See zu schaffen.

- Vb8** Ein entscheidendes Element für die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden ist die Beleuchtung. Darüber hinaus können durch geschickte Lichtplanungen Stimmungen erzeugt werden und Qualitäten hervorgehoben werden. Aus diesem Grund sollte ein Beleuchtungskonzept erstellt werden, das den Übergang in die Altstadt mit einbezieht. Gleichzeitig sind die Belange von Natur- und Landschaftsschutz im sensiblen Uferbereich des Großen Plöner Sees zu berücksichtigen. Darüber hinaus trägt eine energetische und umweltverträglich modernisierte Stadtbeleuchtung dazu bei, die Klimaziele zu erreichen.

b. Straßen und Plätze

Übergeordnetes Ziel ist neben der Aufwertung und Beseitigung von baulichen und funktionalen Missständen die Vernetzung der einzelnen Bereiche im Untersuchungsgebiet. Hierbei sind insbesondere die Stärkung der Wegebeziehungen Bahnhof – Innenstadt / Bahnhof – See / See – Innenstadt zu nennen.

Plätze sollen ihrer Funktion entsprechend gestaltet, aufgewertet und miteinander vernetzt werden.

- F12** Der **Pferdemarkt** benötigt eine Umgestaltung, die seiner Bedeutung als Eingangsbereich in das Bahnhofsquartier gerecht wird. Die Funktion des Platzes ist aufgrund der dort vorhandenen Parkplätze an der Einfallsstraße bereits jetzt die eines Ankunftsplatzes. Durch den ruhenden Verkehr sind jedoch die Erdgeschosszonen verdeckt und können ihre Wirkung auf den Platz nicht entfalten.
 Durch Gestaltung und bauliche Fassung des Platzes sowie die Verbesserung der

Ausstattung (Sitzgelegenheiten, Beleuchtung) soll eine Aufenthaltsqualität und Attraktivität geschaffen werden, die der Funktion des Platzes gerecht wird.

- Vb7** Auch die Parkplatzflächen müssen in die Gestaltung einbezogen werden, da diese einer Neuordnung bedürfen. Diese sollen künftig in ihrer Anzahl zugunsten der Platzgestaltung zu reduzieren und hauptsächlich für Kurzparker und Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sollten einige der Parkplätze mit E-Ladesäulen ausgestattet werden
- F4** Der **Gänsemarkt** bildet den Eingang ins Bahnhofsquartier von Norden her kommend. Er sollte ebenfalls als städtischer Platz gestaltet werden, unter Berücksichtigung der Neuordnung des Gerberhofs. Die Umgestaltung muss eng mit dem Verkehrskonzept abgestimmt werden, da hier sowohl Busverkehr als auch die übergeordnete Radroute bei gleichzeitig zum Teil engen Straßenraumprofilen zu berücksichtigen ist.

5.4.4.4 Verkehrliche Infrastruktur / Mobilität

Ausgehend von den Zielsetzungen bzw. dem verkehrlichen Leitbild geht es vorrangig um eine Aufwertung für den Mobilitätsverbund, bestehend aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV, sowie auf eine möglichst verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs mit einer generellen Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge. Dies betrifft sowohl die Flächendisposition insbesondere der Verkehrsflächen, aber auch die Angebotsgestaltung und betriebliche Abläufe.

Dies spiegelt sich in den Handlungsschwerpunkten 1 und 2 bzw. in den Maßnahmen V1, V2 und V3 wider.

Speziell der Verknüpfungspunkt bzw. Verkehrsknoten Bahnhof / ZOB bietet durch seine stadtintegrierte Lage und die bereits erreichten Qualitäten im ÖPNV hervorragende Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr. Zur Erschließung des entsprechenden Nachfragepotenzials ist allerdings die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens nochmals deutlich zu erhöhen. Neben der Aufwertung und Herstellung der Gehwege und Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist die Ertüchtigung von wichtigen Fuß- und Radwegverbindungen ein wichtiges Ziel.

- V4** Die östlich des Bahnhofs gelegene **Unterquerung der Bahnstrecke (Tunnel)** ist gleichermaßen für den Fußverkehr wie für den Radverkehr von großer Bedeutung. Sie stellt die einzige Möglichkeit für Wege zwischen dem östlichen und dem westlichen Stadtgebiet dar, die B76 zu umgehen und stellt die wichtigste Anbindung des Bahnhofs aus dem östlichen Stadtgebiet her. Die derzeitigen Abmessungen und die unübersichtliche Trassierung führen dazu, dass bei erhöhtem Aufkommen Radfahrende auf den Gehweg ausweichen und bei höheren Geschwindigkeiten in der Gefälleslage Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen.

Eine Verlegung der derzeitigen Radwegführung ist zu erarbeiten, bei der einerseits die Entschärfung der Konfliktlage durch die Gefälle- und Kurvensituation bei gleichzeitig zu eng bemessener Radfurt und andererseits die Aufhebung der optischen Sackgassenwirkung von der Eutiner Straße kommend zugunsten der Herstellung von verbesserten Wege- und Sichtbezügen zum Fähranleger, zum Strandweg und in die Innenstadt verfolgt wird.

Perspektivisch ist eine Neuanlage der Unterquerung anzustreben, um den Querschnitt zu verbreitern, die Übersichtlichkeit der Fuß- und Radführung zu verbessern, die Rampenneigung zu reduzieren und die innere Gestaltung und Beleuchtung aufzuwerten. Dies würde dem Komfort, der Sicherheit sowie dem subjektiven

Sicherheitsempfinden zugutekommen und die Attraktivität der Bahnquerung insgesamt erhöhen. Eine Begradigung der Rampe mit reduzierter Neigung wäre auf der Ostseite (Eutiner Straße) realisierbar, allerdings nur mit Eingriff in die angrenzende Bebauung.

Als Kurzfrist- und Übergangslösung kann die Nutzbreite für den Radverkehr etwas erhöht werden (Versetzung der Abmarkierung zwischen Geh- und Radweg) und die Ausfahrtsituation zur Bahnhofstraße optimiert werden.

- A5/ V5** Diese Maßnahme sollte von einem verbesserten (touristischen) Leitsystem flankiert werden.
- Vb7** Um den genauen Bedarf für den ruhenden Verkehr in Bezug auf den Bahnhof zu ermitteln, bedarf es der Erstellung eines **übergeordneten großräumigeren Konzeptes „Ruhender Verkehr“**, der sowohl Hol- und Bringverkehre sowie Pendlerparkplätze in Bahnhofsnähe berücksichtigt, als auch die gesamte Innenstadt betrachtet. Hier wäre ein größerer Untersuchungsbereich zu betrachten, der die Parkplätze an der Straße Am Stadtgraben als auch die Park&Ride-Anlage am Alten Güterbahnhof mit einschließt.
- V5 A5** In der Stadt Plön gibt es derzeit ein Nebeneinander verschiedener Beschilderungssysteme, die aber kein einheitliches Design und zudem Funktionsmängel aufweisen sowie teilweise auch instandhaltungsbedürftig sind. Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Bahnhofsumfeld sowie mit Stadtmarketing und touristischen Angeboten soll eine **Modernisierung und Vereinheitlichung sowie Ergänzung der bestehenden Leitsysteme** vorgenommen werden.

5.4.4.5 Tourismus und kulturelle / freizeitbezogene Infrastruktur

Übergeordnetes Ziel zur Stärkung des Tourismus ist die Weiterentwicklung der Felder Naturerlebnis, Rad- und Wasserwandern. Die Attraktivität für den Tourismus soll durch ein intensiviertes Beratungs- und Informationsangebot gestärkt werden. Darüber hinaus ist die Ausweitung des gastronomischen Angebots, auch mit Außensitzplätzen insbesondere mit Verbindung zum See erforderlich. Nicht zuletzt ist die Schaffung von Übernachtungsmöglichkeiten erforderlich.

- A5** Die Maßnahmen des Integrierten Entwicklungskonzeptes sehen hier einen Ausbau der touristischen Angebote und Infrastruktur vor. Diese Vorschläge sind planerisch durch Machbarkeitsstudien zu prüfen und zu konkretisieren:
- Ausbau der touristischen Angebote wie z.B. Radstation mit Fahrradverleih am Bahnhof, Infrastruktur (Schließfächer, WC, Kiosk, etc.) am Bootshafen
 - Leitsystem, Information für Touristen – Erhöhung der Frequenz auch für die Innenstadt
 - Potentieller Hotelstandort „Alte Post“: Betreiberkonzept
- F1 F5** Die geplante Gestaltung der öffentlichen Flächen bietet die Chance, die touristischen und kulturellen Angebote im öffentlichen Raum zu erhöhen. Hierzu zählt insbesondere die **Aufwertung des Bootshafens mit Multifunktionsplatz** sowie die **Schwentineplattform**. Beide Orte eignen sich für Veranstaltungen wie kleinere Konzerte, Märkte und Feste. Zudem sorgt eine Verbindung zwischen Bootshafen und Schwentineplattform für eine verbesserte Vernetzung mit der Innenstadt.

- A5** Als Maßnahmen in diesem Handlungsfeld wurden daher der punktuelle Aus-
V5 bau, die Gestaltung und die **bessere Wahrnehmbarkeit der Zugänge** zu den
F8 wichtigen städtischen Freiflächen (wie z.B. die Plätze sowie die Zugänge zum See) durch gestalterische Verbesserungen formuliert. Dazu können die Einrichtung eines **Fußgängerleitsystems** mit einer Markierung wichtiger Einrichtungen und Grünflächen sowie deren optische Verknüpfung beitragen.

5.4.4.6 Energie- Klima- und Umweltschutz

Im April 2021 wurde das integrierte Klimaschutzkonzept für die Gesamtstadt fertiggestellt, indem zahlreiche Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden sind. Mit einem Klimaschutzmanager sollen die verschiedenen Maßnahmen koordiniert und ihre Umsetzung geprüft werden.

Für das Untersuchungsgebiet sind insbesondere die Handlungsfelder **private Haushalte** (Gebäudesanierung) sowie **Verkehr/Mobilität** und **Stadtgestaltung** relevant.

- B9** Im Rahmen der Städtebauförderung können auch private Eigentümer*innen die Möglichkeit erhalten, Förderung für die die Modernisierung und Instandsetzung ihrer Häuser zu bekommen.
- Da im Zuge von **Modernisierungsmaßnahmen** auch die Verbesserung energetischer Standards erreicht werden kann, leisten diese einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.
 - **Begrünte Dächer** leisten durch die Rückhaltung von Oberflächenwasser und durch Kühlungseffekte einen erheblichen Beitrag in Bezug auf Klimaschutz und Klimafolgenanpassung. Darüber hinaus kann die Biodiversität durch Bepflanzung mit insektenfreundlichen Pflanzen gefördert werden. Die Begrünung von Dachflächen ist insbesondere bei Neubauten mit flachen oder flach geneigten Dächern anzustreben; weiterhin ist zu prüfen, ob Bestandsgebäude entsprechend nachgerüstet werden können.
 - **Photovoltaik-Anlagen** auf Dachflächen bieten ein hohes Potenzial für den Klimaschutz. Grundsätzlich sind alle Dachflächen geeignet, die nicht nach Norden ausgerichtet sind. Unter Berücksichtigung weiterer Belange wie Statik und Denkmalschutz ist die Nachrüstung auf Bestandsgebäuden grundsätzlich möglich. In diesem Zusammenhang wird auf das Solar- und Gründachpotenzialkataster des Kreises Plön²⁶ ²⁷verwiesen sowie auf das Hinweispapier des Kreises Plön „Vorsorgender Bodenschutz bei Bauvorhaben“.²⁸

Im Bereich Verkehr wird insbesondere auf die Stärkung der Nahmobilität durch bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote und auf eine Bewusstseinsänderung in Bezug auf die Mobilität gesetzt, um die CO₂-Emissionen zu verringern. Dies betrifft sowohl die Schaffung einer Rad- und Fußverkehrsfreundlichen Umgebung als auch eine ökologischere Auslastung der Fahrzeuge. Auch die E-Mobilität soll weiter ausgebaut werden, insbesondere die Ladeinfrastruktur.

²⁶ www.solare-stadt.de

²⁷ Vgl. „Plön schlägt Klimawellen“ Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Plön, 30. April 2021, S. 58ff

²⁸ https://www.kreis-ploen.de/media/custom/2158_4566_1.PDF?1644486829

- V1,
V2,
V3
F10
F11**
- In diesem Zusammenhang gibt es im Untersuchungsgebiet Entwicklungspotenziale. Verkehrsbelastungen gehen im Untersuchungsgebiet insbesondere von der Bahnhofstraße aus. Der Bereich ZOB ist von einem zwar langsamen, jedoch abgasintensiven Lärm und Unruhe erzeugenden Kfz-Verkehr geprägt. Hier handelt es sich um Bus- und Parkverkehr. Durch eine **Optimierung der Erschließung des ZOB und die Verbesserung des ÖPNV** können Energieverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen verringert werden.
- Vb3**
- Ein übergeordnetes **Parkraumkonzept**, das Innenstadt und Pendlerparkplätze berücksichtigt sowie Potenziale durch E-Ladeinfrastruktur und Parkraumbewirtschaftung aufzeigt, soll dazu dienen, die klimafreundliche Mobilität im Untersuchungsgebiet weiter zu stärken. Durch Reduzierung des Parkplatzangebotes und Verlagerung auf andere Parkplätze wird die Nutzung klimafreundlicherer Verkehrsmittel gefördert und die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gestärkt. Mit einem verbesserten **Leit- und Informationssystem** können die Verkehre besser gesteuert und Parksuchverkehr vermieden werden.
- V3
V4**
- Ein weiterer wesentlicher Baustein ist die Verbesserung des **Radverkehrs**. In Plön gibt es einen erheblichen Verbesserungsbedarf in Bezug auf Radwegeverbindungen und Infrastruktur, insbesondere am Bahnhof. Mit diesen Maßnahmen kann die Benutzung des Fahrrads als ökologisches Verkehrsmittel gefördert werden.
- Die geplante **Umgestaltung und Neuordnung von Stadtplätzen, Straßen und Gehwegen** bietet ein hohes Potenzial zur Vermeidung kleinräumiger Hitzeinseln und für die Starkregenvorsorge. Hier wirkt sich insbesondere die Anlage von (Straßen-)Bäumen und Bepflanzungen sowie die Entsiegelung von Plätzen positiv aus.²⁹
- Die Anlage von verschatteten Flächen und Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität und sorgen für eine Hitze- und Trockenheitsvorsorge.
- F1/B1
F3
F10
F11**
- Die Maßnahmen Lübsches Tor / Schwentineplattform sowie die Neuordnung von Alter Post / ZOB / Bahnhofsumfeld bieten ein besonders hohes Potenzial für eine zukunftsweisende Umgestaltung im Sinne einer „Schwammstadt“:
- Auflockerung der Baumscheiben / Baumscheibengitter zur langfristigen Bewässerung der Bäume (z.B. entlang der Lübecker Straße)
 - Dachbegrünung auf der Schwentineplattform zur Schaffung von Sickerungs- und Bepflanzungsflächen
 - Fassaden- und Dachbegrünung der Gebäude „Lübsches Tor“, in Verbindung mit PV-Flächen auf den Flachdächern
 - Schaffung von verschatteten Flächen und Sitzgelegenheiten
 - Entsiegelung, insbesondere im Bereich des heutigen ZOB

²⁹ Vgl. „Plön schlägt Klimawellen“ Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Plön, 30. April 2021, S. 85ff

5.5 Tabellarische Maßnahmenübersicht

Die tabellarische Maßnahmenübersicht zeigt alle Einzelmaßnahmen. Diese wurden gemäß Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein 2015 in Maßnahmen der Vorbereitung (Vb), Maßnahmen der Durchführung und Maßnahmen der Abwicklung geordnet.

Darüber hinaus wurden die Maßnahmen der Durchführung zur besseren Übersicht in freiraumplanerische Maßnahmen (F), verkehrliche Maßnahmen (V) und bauliche Maßnahmen (B) unterteilt. . Plan 6 – Maßnahmenplan – zeigt die Maßnahmen in ihrer räumlichen Verortung.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln bedarf immer der Einzelzustimmung des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport.

5.5.1 Maßnahmen der Vorbereitung

Vb 1	Vorbereitende Untersuchungen mit IEK
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB mit Integriertem Städtebaulichen Entwicklungskonzept
Träger	Stadt Plön
Ziele	Identifizierung der städtebaulichen Missstände und Potenziale, Festlegung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
Umsetzungszeitraum	Abschluss September 2022
Kosten/Finanzierung	80.000 €
Vb 2	Verkehrskonzept
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Parallel zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen wurde ein Gutachten zum Thema Verkehr erstellt, um die aktuelle Situation fachplanerisch aufzunehmen und Handlungsempfehlungen abzuleiten.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Verkehrsberuhigung, Optimierung der Erschließung, des ruhenden Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt
Umsetzungszeitraum	Abschluss März 2022
Kosten/Finanzierung	30.000 €
Vb 3	Städtebaulich-freiraumplanerischer-verkehrlicher Wettbewerb
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der Bereich um den Bahnhof, den heutigen ZOB, die Bahnhofsstraße inkl. Pferdemarkt sowie die Alte Post weist städtebauliche und funktionale Defizite auf. In einem städtebaulich-freiraumplanerischen-verkehrlichen Wettbewerb sollen Ideen zur Umsetzung der Ziele aufgezeigt und konkretisiert werden.
Träger	Stadt Plön

Ziele	Schaffung eines Bereichs als Ankommensort mit hoher Aufenthaltsqualität und verbesserter Vernetzung in die Altstadt, Optimierung und Herstellung freiraumbezogener und verkehrlich-funktionaler Qualitäten.
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig, Grundlage für weitere Planungen
Kosten/Finanzierung	130.000 €
Vb 4	Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandweg
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der Strandweg stellt ein hohes Potenzial für die Naherholung und innenstadtnahes Naturerleben dar. Diese Potenziale sollen im Rahmen des Wettbewerbs unter Einbeziehung der Fachbehörden ausgelotet werden.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Aufwertung und Instandsetzung des Strandwegs mit einem Konzept, das der Bedeutung in Bezug auf das altstadtnahes Naturerleben und Naherholung sowie dem Tourismus gerecht wird, als auch die Belange von Natur- und Landschaftsschutz berücksichtigt.
Priorität	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	80.000 €
Vb 5	FFH-Vorprüfung
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der Große Plöner See mit großen Teilen der Uferbereiche gehört zur Natura 2000-Gebietskulisse und ist sowohl FFH-Gebiet (DE-1828-392) als auch europäisches Vogelschutzgebiet (EGV DE 1828-491). Ob die geplanten Maßnahmen Auswirkungen darauf haben können, ist im Vorhinein mit einer Erheblichkeitseinschätzung (auch FFH-Vorprüfung genannt) sowie ggfs. einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu prüfen (§ 34 Abs. 1 BNatSchG).
Träger	Stadt Plön
Ziele	Entwicklung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele aus Vb4 unter Berücksichtigung der Belange von Natur- und Landschaftsschutz
Priorität	Im Zusammenhang mit Vb 4
Kosten/Finanzierung	20.000 €
Vb 6	Neuaufstellung eines Bebauungsplans für den Bereich Alte Post / ZOB
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Aufstellung eines Bebauungsplans im Zusammenhang mit der geplanten Neuordnung (Maßnahmen B2 und B5). Die Aufstellung und der Vorentwurf können parallel mit der Durchführung der Maßnahme Vb3 erfolgen und der Entwurf nach dem Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses erarbeitet werden.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Neuordnung von Bau- und Flächenfestsetzungen für verschiedene Nutzungszwecke
Priorität	Konzeptabhängig, nach dem Wettbewerbsverfahren.
Kosten/Finanzierung	35.000 €

Vb 7	Fortschreibung Verkehrsgutachten, Schwerpunkt ruhender Verkehr
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Erstellung eines übergeordneten Konzeptes „Ruhender Verkehr“, das Innenstadt und Pendlerparkplätze berücksichtigt sowie E-Ladeinfrastruktur
Träger	Stadt Plön
Ziele	Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr im Untersuchungsbereich
Priorität	hoch
Kosten/Finanzierung	40.000 €
Vb 8	Beleuchtungskonzept
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Erstellung eines übergeordneten Beleuchtungskonzeptes zur Aufwertung des Untersuchungsbereichs, Betonung von Qualitäten und Wegeverbindungen unter Berücksichtigung der naturräumlich sensiblen Lage am Großen Plöner See
Träger	Stadt Plön
Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Hinblick auf Stadtgestaltung und Sicherheitsgefühl als auch Maßnahme in Bezug auf Natur-, Klima- und Landschaftsschutz
Priorität	mittel
Kosten/Finanzierung	20.000 €

5.5.2 Maßnahmen der Durchführung

B 2.1 Ordnungsmaßnahmen

Freiraumplanerische Maßnahmen

F1	Aufwertung und Umgestaltung Schwentineplattform
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalteter Stadtplatz mit moderner Möblierung und Beleuchtung • Begrünungsmaßnahmen, z.B. Holzdecks mit bepflanzten Kästen, Fassadenbegrünung, etc. • Blickbeziehung zum See verbessern, z.B. Verglasung der Brüstung • Verbesserung der Wegebeziehungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ durch gestalterische Aufwertung/Aufhellung der Durchgänge ○ Freiflächengestaltung <p>Um eine stadtbildverträgliche Entwicklung mit dem Ziel der schwerpunktmäßigen Nutzung für Einzelhandel, Gastronomie, Service/Dienstleistung sowie Aufwertung der Freiflächen in diesem Bereich zu gewährleisten, ist ggf. Zwischenerwerb und die teilweise Freilegung und/oder Umnutzung von Grundstücken erforderlich, sofern diese verfügbar werden. Hierzu werden Gespräche mit Eigentümer*innen und Investor*innen geführt.</p>
Träger	Stadt Plön

Ziele	Schaffung von Aufenthaltsqualität, Optimierung der Wegeverbindung Bahnhof – Innenstadt über die Schwentineplattform, Belebung des Platzes, Beseitigung der Leerstände / untergenutzten Flächen, Schaffung von Barrierefreiheit, Verbesserung des Sicherheitsgefühls
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	1.050.000 €
F2	Aufwertung und Umgestaltung Schwentineterrassen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Wasserstands der Stadtschwentine • Aufwertung des Hangs: Begrünung, Sitzmöglichkeiten • Abstufung bis ans Wasser
Träger	Stadt Plön
Ziele	Schaffung von Aufenthaltsqualität und Aufwertung des Hangs als innerstädtische Naherholungsfläche, Aufwertung des touristischen Wasserwanderwegs Schwentine
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	520.000 €, (Erhöhung des Wasserstandes außerhalb StBauF)
F3	Umgestaltung im Bereich der Alten Post / bisherige ZOB-Fläche
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Ankauf, Verlagerung und Herrichtung der Flächen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Verlagerung Distributionszentrum Post (ggf. B 2.2.6) ○ Verlagerung der technischen Anlagen (Hauptverteiler) der Telekom, Abbruch des Technikgebäudes ○ Ankauf der Fläche Bahnhofstraße 3, Abbruch des Gebäudes • Gestaltung des Außenbereichs als öffentlich nutzbare Platz- oder Grünfläche mit öffentlichen Nutzungen wie z.B. (Mehrgenerationen-) Spielplatz <p>Um eine stadtbildverträgliche Entwicklung mit dem Ziel der schwerpunktmäßigen Nutzung für Tourismus, Gastronomie- und/oder Beherbergungsgewerbe, Service/Dienstleistung sowie Aufwertung der Freiflächen in diesem Bereich zu gewährleisten, ist ggf. Zwischenerwerb (vgl. B2) und die Freilegung und/oder Umnutzung von Grundstücken erforderlich, sofern diese verfügbar werden. Hierzu werden Gespräche mit Eigentümer*innen und Investor*innen geführt.</p>
Träger	Private, ggf. Stadt Plön
Ziele	Neuordnung der Flächen und Nutzungsänderung zur Aufwertung und Belebung des Bereichs (in Verbindung mit B2), Beseitigung Leerstände, Stärkung des Quartiers in Bezug auf Freizeit, Aufenthaltsqualität und Tourismus, Bewahrung und Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig, nach Verlagerung der Haltenstellen gem. V2
Kosten/Finanzierung	1.249.000 € (Verlagerung Distributionszentrum zu klären; zZt. kein Kostenansatz möglich)

F4	Aufwertung und Umgestaltung des Gerberhofs und Gänsemarkt
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Freiraumgestaltung der öffentlichen und privaten Flächen, nach Umsetzung der privaten Baumaßnahme (vgl. B3) Aufwertung des Gänsemarktes als städtischer Platz
Träger	Stadt Plön, Private
Ziele	Schaffung von Aufenthaltsqualität, Aufwertung des Gerberhofs als innenstadtnahes Wohn- und Arbeitsquartier, Gestaltung des Gänsemarktes als Auftakt in das Bahnhofsviertel
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig
Kosten/Finanzierung	Gänsemarkt (öffentlich): 210.000 €, Gerberhof (privat): 150.000 €
F5	Aufwertung und Umgestaltung Bootshafen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Plattform und Servicegebäude (B4) als Bühne für Veranstaltungen und zum zwanglosen Aufenthalt
Träger	Stadt Plön
Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Qualifizierung des Bootshafens als Veranstaltungsfläche, Erhöhung der Besucherfrequenz
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	60.000 €
F6	Aufwertung der Verbindung Bahnhof – Innenstadt über die Schwentineplattform
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Herstellung eines barrierefreien Zugangs vom Bootshafen zur Schwentineplattform, z.B. Brücke, Rampe, in Kombination mit Fahrstuhl/Treppenanlage etc.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Herstellung der Barrierefreiheit, Förderung einer multimodalen Mobilität, Verbesserung der Orientierung vom Bahnhof in die Innenstadt
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	1.400.000 €
F7	Aufwertung des Parkplatzes am Bootshafen zum Multifunktionsplatz
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Multifunktionsplatz am Bootshafen: Gestaltung der Fläche zur multifunktionalen Nutzung <ul style="list-style-type: none"> für Feste und Events Alltag: Parken / Carsharing / E-Mobilität

Träger	Stadt Plön
Ziele	Herstellung der Barrierefreiheit, Förderung einer multimodalen Mobilität, Belebung der Fläche durch gemeinsame Nutzungen mit Schwentineplattform und Bootshafen (Märkte, Feste, kulturelle Angebote etc.)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	375.000 €
F8	Aufwertung und Umgestaltung Strandweg
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen , ggf. in Zusammenhang mit F15 (Grunderwerb)
Beschreibung	Aufwertung und Instandsetzung des historisch bedeutsamen Strandwegs: <ul style="list-style-type: none"> • Naturnahe Ufergestaltung, grüne Einbettung • Wassergebundener Weg • Aktivitätssspots und Holzdecks / Schwimmpontons als einfache Badestellen • Verbesserung des Zugangs an der Stadtschwentine: Beleuchtung, Verbreiterung, Absenkung des Wegeniveaus • Verbesserung des Zugangs / der Wahrnehmung vom Bahnhof aus (Über- oder Unterführung)
Träger	Stadt Plön
Ziele	Stärkung der Erreichbarkeit und Wahrnehmung des Strandwegs als Sehenswürdigkeit, Herstellung der Erkennbarkeit und Erreichbarkeit des Alleinstellungsmerkmals des Quartiers und der Innenstadt am See durch Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, Steigerung der Besucherzahlen,
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	2.030.000 €
F9	Aufwertung der Bahnhofstraße
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Im Zusammenhang mit V1 (Ausbau und Umgestaltung der Bahnhofstraße) ist gem. den Ergebnissen des städtebaulich-freiraumplanerischen-verkehrlichen Wettbewerbs das Umfeld der Pavillons aufzuwerten so dass im Zusammenhang mit F11 eine verbesserte Nutzung und Vernetzung mit der „Reeperbahn“ und dem Grünen Hang erreicht wird.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Wahrnehmung / Inwertsetzen der denkmalgeschützten Pavillons, Verbesserung der innerstädtischen Vernetzung, Belebung der Bahnhofstraße, Förderung des Einzelhandels / der Gastronomie in den Pavillons
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	210.000 €
F10	Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofsumfeld
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Moderne Platzgestaltung mit Verkehrsfunktion, Begrünung und Aufenthaltsqualität gem. Ergebnis des Wettbewerbs (Vb3) • Kiss + Ride / Taxi-Stände / Kurzparken / Zufahrt für priv. Pkw • E-Ladeinfrastruktur, auch für Taxi-Stände • An-/Um- oder Neubau der Radstation (V3)
Träger	Stadt Plön
Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Umsteigebezüge im Sinne einer multimodalen Mobilität, Schaffung von begrünten Verweilzonen, Verbesserung der Orientierung und Führung vom Bahnhof in die Innenstadt
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	756.000 €
F11	Aufwertung des grünen Hangs zwischen Bahnhofstraße und Stroberg inkl. "Reeperbahn"
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Inwertsetzen des Potenzials der Südhanglage mit Seeblick: Freiraumplanerisches Gestaltungskonzept <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der Grünflächen: Bepflanzung und Gestaltung gem. Konzept • Aufwertung der Wegeverbindung „Reeperbahn“: Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, Befestigung • Terrassen / Pergolen im grünen Hang, auch als Außenbereich der Pavillons, „Verweil-Treppe“
Träger	Stadt Plön
Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Aufwertung einer grünen Wegeverbindung vom Pferdemarkt in die Innenstadt, Schaffung von attraktiven Verweilzonen, Verbindung von den Pavillons zum Stroberg
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	437.500 €
F12	Umgestaltung Pferdemarkt / Einmündung Krabbe
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Umgestaltung zu städtischem lebendigem Platz mit Aufenthaltsqualität, Kurzzeit-Stellplätzen + E-Ladesäulen, korrespondierend mit den EG-Nutzungen
Träger	Stadt Plön
Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Belebung, Aufwertung des Platzes zu einem attraktiven Auftaktplatz ins Bahnhofsviertel
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	750.000 €
F13	Aufwertung und Modernisierung im Bereich des Fähranlegers
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung

	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Im Rahmen dieser Maßnahme sollen die Nutzungsbereiche, Flächen und Wege zum Fähranleger der Plöner Seeschifffahrt, zum Strandweg und in die Innenstadt sowie zum Fischereibetrieb „Reese“ klar erkennbar und barrierefrei angelegt werden. Hierzu sollen Achsen und Sichtbezüge hergestellt werden und Flächen, Fahrrad- und Fußwege so angelegt werden, dass sich die verschiedenen Nutzungsarten nicht gegenseitig stören. Möblierung und Beleuchtung werden optimiert, die Seitenbereiche z.B. mit Terrassen und Sitzbereichen gestaltet. Das WC-Haus soll modernisiert und/oder in räumlicher Nähe neu errichtet werden. Um eine Entwicklung mit dem Ziel der Aufwertung der Freiflächen und der Verbesserung von Wegeführungen und Sichtbeziehungen in diesem Bereich zu gewährleisten, ist ggf. Zwischenerwerb und die Freilegung und/oder Umnutzung von Grundstücken erforderlich, sofern diese verfügbar werden. Hierzu werden Gespräche mit Eigentümer*innen geführt.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Stärkung der Erreichbarkeit und Wahrnehmung des Fähranlegers als touristisches Angebot, Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, Steigerung der Besucherzahlen, Verbesserung der Erreichbarkeit des Strandweges und der Innenstadt (Gestaltung, Schaffung von Sichtverbindungen, Beschilderung etc.), Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer
Umsetzungszeitraum	kurzfristig zu initiieren
Kosten/Finanzierung	640.000 €
F14	Aufwertung des Strohhbergs
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Barrierefreie Aufwertung der Straßengestaltung unter Beachtung des historischen Pflasters, Grundhafte Sanierung inkl. einseitigem Gehweg
Träger	Stadt Plön
Ziele	Verbesserung der Barrierefreiheit und Begehbarkeit
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	350.000 €
F15	Flächenankäufe / Grunderwerb, Abriss- und Neuordnungsmaßnahmen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen, ggf. in Verbindung mit B 2.2.6
Beschreibung	Flächenankäufe, Abriss- und Neuordnungsmaßnahmen leiten die zu realisierenden Hochbau-, Tiefbau und Erschließungsmaßnahmen ein. Da derzeit noch nicht absehbar ist, in welchem Umfang z.B. Zwischenerwerb erforderlich wird, wird von einem pauschalen Ansatz ausgegangen.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Vorbereitungen zur Neuordnung der geplanten Maßnahmen der Durchführung
Priorität	hoch
Kosten/Finanzierung	1.815.000 €

Verkehrliche Maßnahmen

V1	Ausbau und Umgestaltung der Bahnhofstraße
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Die Bahnhofstraße wird auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrskonzeptes, des Parkraumkonzeptes und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des städtebaulich-verkehrlich-freiraumplanerischen Wettbewerbs als gemeinsam genutzter Verkehrsraum / Gemeinschaftsstraße unter Beachtung von Sicherheitsanforderungen und Barrierefreiheit, z.B. durch Einsatz von Flachborden, taktile Elemente etc. ausgebaut und gestaltet. Es soll das Prinzip der „weichen Separation“ umgesetzt werden: Gliederung der Verkehrsfläche z.B. durch Straßenraummöblierung, Beleuchtung und Begrünung
Träger	Stadt Plön
Ziele	Verbesserung der Barrierefreiheit und Begehbarkeit, Gestaltung der Verkehrsräume im Zusammenspiel mit Bahnhofsvorplatz und neuer ZOB-Gestaltung, verbesserte Leitung vom Bahnhof in die Innenstadt, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Frequenz und der Verweildauer
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	1.700.000 €
V2	Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofsumfeldes und ZOB
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer ZOB: Neugestaltung der Umfahrt auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrskonzeptes, des Parkraumkonzeptes und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des städtebaulich-verkehrlich-freiraumplanerischen Wettbewerbs • Erhöhte Haltestreifen an den Bahnhof verlegt; dadurch barrierefreier Einstieg ohne Querung einer Fahrbahn und leicht erhöhte Promenade mit überdachten Wartebereichen und Blick auf den See • Bahn- und Busstation mit Fahrgastinformationssystemen • Wegeverbindung zum Bootshafen
Träger	Stadt Plön
Ziele	Verbesserung der Barrierefreiheit und Begehbarkeit, Gestaltung der Verkehrsräume im Zusammenspiel mit Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstraße, verbesserte Leitung vom Bahnhof in die Innenstadt, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Frequenz und der Verweildauer, Förderung einer multimodalen Mobilität durch verbesserte Umsteigebezüge, Verbindung in die Innenstadt
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	1.500.000 €
V3	Radstation / Radabstellanlagen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Um-, Erweiterungs- oder Neubau als moderne Radstation • zusätzlich viele dezentrale offene Radabstellmöglichkeiten

	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzende Einrichtungen: Service, Ladestationen, Car- und BikeSharing
Träger	Stadt Plön
Ziele	Förderung einer multimodalen Mobilität durch verbesserte Umsteigebezüge und Erhöhung und Qualifizierung der Angebote
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	530.000 €
V4	Modernisierung und Aufwertung der Radwegeverbindung Eutiner Straße / Bahnhofsviertel inkl. Fahrradunnel
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Trennung von Radfahrern und Fußgängern, normgerechte Breiten Aufwertung durch Beleuchtung / Kunst Verbreiterung Anpassung der Verkehrsführung, ggf. Umgestaltung der Rampe Beschilderung verbessern Sackgassenwirkung der Eutiner Straße entschärfen Einrichtung als Fahrradstraße
Träger	Stadt Plön
Ziele	Attraktivierung und Verbesserung der Sicherheit der Fuß- und Radwegeverbindung, Verbesserung der Führung der übergeordneten Radroute in die Plöner Innenstadt, Beseitigung von Engstellen im Sinne einer verbesserten Verkehrsführung, Verbesserung von Sichtbezügen, Beseitigung von Angsträumen durch Belebung und Beleuchtung
Umsetzungszeitraum	Einrichtung Eutiner Straße als Fahrradstraße: kurzfristig Anpassung der Verkehrsführung: mittelfristig Umgestaltung des Tunnels: mittel- bis langfristig
Kosten/Finanzierung	Einrichtung Eutiner Straße: 130.000 € Umgestaltung im Bereich des Tunnels: 2.500.000 €
V5	Aktualisierung / Neuordnung der Wegweisung
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Überprüfung, Ergänzung, Modernisierung und Vereinheitlichung des Wegeleitsystems
Träger	Stadt Plön
Ziele	Klare Wegführung insbesondere für Besucher / Touristen
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	5.000 €

5.5.3 Baumaßnahmen

B1	Aufwertung / Sanierung Gebäude Lübsches Tor
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Das Gebäude „Lübsches Tor“ an der Schwentineplattform bietet sich mit seinen großen Flachdachflächen an für eine Aufwertung mit Photovoltaik und Dachbegrünung. Durch die Aufwertung und/oder ggf. Verbreiterung der Durchgänge sowie durch Entfall von Gebäudeteilen der vorstehenden Erdgeschosszonen oder Umgestaltung wird eine Verbesserung der Verbindungen und Blickbezüge, auch zur Innenstadt, erreicht. Im Zuge der energetischen Sanierung der Gebäude (u.a. Fassadensanierung und -aufwertung) wird insbesondere eine gestalterische Aufwertung der Süd- und Ostfassade (z.B. optische Schließung der Tiefgaragenzufahrt) angestrebt.
Träger	Stadt Plön, Private
Ziele	Schaffung eines einladenden Gebäudes mit „Torwirkung“ in die Innenstadt, Auflösung und Aufwertung der derzeit abweisenden Fassaden, Erhalt der Bausubstanz, Verbesserung der Nutzbarkeit, Verbesserung des Stadtbildes, Belebung insbesondere der Schwentineplattform.
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	2.500.000 €
B2	Ausbau und Umgestaltung der Alten Post
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Modernisierung, Ausbau und Ergänzungsbau als Gebäude für Tourismus, Gastronomie und/oder Dienstleistung, z.B. Boutique-Hotel oder Radlerherberge Zwischenerwerb der angrenzenden Flächen, z.B. Bahnhofstraße 3 Tiefgarage für private und/oder öffentliche Nutzung
Träger	Private, ggf. Stadt Plön
Ziele	Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz, Verbesserung der Nutzbarkeit, Beseitigung von Leerständen und untergenutzten Flächen, Erhöhung der Frequenz und Belebung des Umfelds, Verbesserung des Stadtbildes
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	4.098.400 €
B3	Umgestaltung Gerberhof
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Neuordnung der rückwertigen Bereiche als Wohn- und Gewerbehof in attraktiver Innenstadtrandlage
Träger	Private
Ziele	Verbesserung der Nutzbarkeit, Beseitigung von Leerständen und untergenutzten Flächen, Erhöhung der Frequenz und Belebung des Umfelds, Verbesserung des Stadtbildes, Nachverdichtung mit Orientierung an historischen Strukturen,

	Schaffung von innerstädtischem Wohnraum gem. der Ziele des B-Plan 7c, 1. Änderung
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	1.560.000 €
B4	Neubau Servicegebäude Bootshafen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Neubau eines Servicegebäudes, z.B. für WC, Schließfächer, Informationen, Kiosk etc., eingebunden in ein gestalterisches Gesamtkonzept in Verbindung mit F5 und F6
Träger	Private
Ziele	Erhöhung des touristischen Angebotes insbesondere für Wasserwanderer, Belebung und Erhöhung der Frequentierung des Bereichs Bootshafen
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	120.000 €
B5	Umgestaltung ehemalige ZOB-Fläche
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Nach Verlegung des ZOB an den Bahnhof kann die freiwerdende Fläche im Sinne einer innerstädtischen Nachverdichtung bebaut werden und einer Nutzung im Sinne von Tourismus, Einzelhandel, Serviceangeboten und/oder Gastronomie dienen. Ggf. kann das neue Gebäude als Erweiterungsbau in Verbindung mit B2 entwickelt werden.
Träger	Private oder Stadt Plön
Ziele	Neue bauliche Fassung des Platzes, (vgl. F10), um klar vom Bahnhof über die Bahnhofstraße in die Innenstadt zu leiten (ggf. in Verbindung mit B2). Verbesserung des Stadtbildes, Erhöhung des touristischen Angebotes
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	600.000 €
B6	Aufwertung und Sanierung der Pavillons
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Die Maßnahme beinhaltet eine Gestaltungskonzept sowie die Modernisierung und Aufwertung der Pavillons an der Bahnhofstraße
Träger	Private
Ziele	Aufwertung und Inwertsetzung der historisch bedeutsamen denkmalgeschützten Pavillons, Verbesserung des Stadtbildes
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	210.000 €

B7	Pferdemarkt / Einmündung Krabbe
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Für die sanierungsbedürftigen Gebäude am Pferdemarkt / an der Einmündung zur Straße Krabbe ist eine Um- oder Neubebauung zu entwickeln, die sich am Bestand orientiert (max. III-geschossig), aber die Ecken am Pferdemarkt als Auftaktplatz betont.
Träger	Private
Ziele	Verbesserung des Stadtbildes, Betonung des Auftaktes ins Quartier,
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	2.400.000 €
B8	Modernisierung oder Neubau der Toiletten/Kiosk am Fähranleger
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Modernisierung und Aufwertung, ggf. Neubau an geeigneter Stelle in der Nähe des Fähranlegers
Träger	Private
Ziele	Erhalt der Bausubstanz und der städtebaulichen Struktur, Beseitigung von Leerstand, Verbesserung des Stadtbilds, Förderung des Tourismus
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig, in Abhängigkeit von V4 und F 13
Kosten/Finanzierung	60.000 €
B9a	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit hohem Sanierungsbedarf im Sinne der Misstandsbehebung
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Es sollen zunächst 5 Gebäude mit hohem Modernisierungsbedarf modernisiert und instandgesetzt gesetzt werden.
Träger	Private
Ziele	Erhalt der Bausubstanz und der städtebaulichen Struktur, Beseitigung von Leerstand, Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	Über die gesamte Laufzeit der Förderung
Kosten/Finanzierung	400.000 €
B9b	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit mittlerem Sanierungsbedarf im Sinne der Misstandsbehebung
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Es sollen zunächst 17 Gebäude mit mittlerem Modernisierungsbedarf modernisiert und instandgesetzt gesetzt werden.
Träger	Private

Ziele	Erhalt der Bausubstanz und der städtebaulichen Struktur, Beseitigung von Leerstand, Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	Über die gesamte Laufzeit der Förderung
Kosten/Finanzierung	680.000 €

5.5.4 Maßnahmen der Abwicklung

A1	Ausschreibung / Vergabe Sanierungsträgerleistungen
Art der Maßnahme	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.1 Sanierungs- und Entwicklungsträger*innen
Beschreibung	Durchführung der Ausschreibung für die zu vergebene Sanierungsträgerleistung inkl. rechtlicher Beratung
Träger	Stadt Plön
Ziele	Durchführung der Ausschreibung und Begleitung des Vergabeverfahrens Sanierungsträgerschaft
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	15.000 €
A2	Vergütung von Sanierungstreuhändern
Art der Maßnahme	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.1 Sanierungs- und Entwicklungsträger*innen
Beschreibung	Der oder die SanierungsträgerIn ist für die Abwicklung der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen der Sanierung und der Städtebauförderung zuständig. Zu den Aufgaben gehören die Kontoführung und Abrechnung sowie die Beratung Sanierungswilliger, die Beteiligung der von der Gesamtmaßnahme Betroffenen sowie die Information.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Begleitung bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen und Durchführung des Fördermittelmanagements
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig und über die gesamte Laufzeit der Gesamtmaßnahme
Kosten/Finanzierung	900.000 €
A3	Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
Art der Maßnahme	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit
Beschreibung	Begleitend zur Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen wird die Öffentlichkeit über verschiedene Medien informiert und die Betroffenen im Rahmen von Beteiligungsveranstaltungen in den Prozess eingebunden.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Sicherstellung der Akzeptanz der Maßnahmen, Einbindung von Betroffenen und Eigentümer*innen, Aktivierung zur Mitwirkung
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig und über die gesamte Laufzeit der Gesamtmaßnahme

Kosten/Finanzierung	30.000 €
A4	Leerstands- / Quartiersmanagement
Art der Maßnahme	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.2 Programmspezifisches Management
Beschreibung	Aufgaben u.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung von Bürger*innen und Akteuren (Eigentümer*innen, Einzelhändler*innen, Dienstleister*innen) • Leerstandsmanagement, Belegung von Erdgeschosszonen, Entwicklung temporärer Aktionen Dabei werden die Aktivitäten und Projekte auf die Bedarfe vor Ort abgestimmt.
Träger	Stadt Plön
Ziele	Förderung von Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und des Stadtmarketings zur Belegung der Erdgeschosszonen, insbesondere am Lübschen Tor und Pferdemarkt
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig und über die gesamte Laufzeit der Gesamtmaßnahme
Kosten/Finanzierung	105.000 €
A5	Tourismusmanagement
Art der Maßnahme	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.2 Programmspezifisches Management
Beschreibung	Aufgaben u.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Hotelstandort „Alte Post“ • Machbarkeitsstudie Radstation in Verbindung mit weiteren touristischen und Service-Dienstleistungen • Etablierung weiterer Angebote (Dienstleistung / Gastronomie) in Zusammenarbeit mit A4 • Beschilderungskonzept im Zusammenspiel mit Stadtmarketing und touristischen Angeboten (Flyer, Karten, App, Konzeption von Führungen) (zusammen mit V5)
Träger	Stadt Plön
Ziele	Tourismusförderung, Belegung des Untersuchungsbereiches
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig und über die gesamte Laufzeit der Gesamtmaßnahme
Kosten/Finanzierung	95.000 €

6 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht zeigt eine grobe Kostenschätzung sämtlicher im IEK vorgeschlagenen Maßnahmen. Da für einige Maßnahmen die Umsetzbarkeit noch nicht feststeht, können z.B. Grunderwerbs- und Freilegungskosten nicht genau abgeschätzt werden. Dies betrifft ebenso die Einnahmen, die sich beispielsweise aus dem Verkauf von Grundstücken der Kommune, aus Vermietung oder Verpachtung ergeben können. Einnahmen entstehen auch durch die Abschöpfung von Ausgleichsbeträgen von Grundstückseigentümern innerhalb des

festgelegten Sanierungsgebietes, das im umfassenden Verfahren durchgeführt wird. Die Ausgleichsbeträge sind erst dann durch den Gutachterausschuss zu ermitteln.

Die Kosten der einzelnen Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle (vgl. Anlage) dargestellt und beruhen auf groben Kostenschätzungen. Der Übersichtlichkeit halber wurden die Kosten gerundet. Im Zuge einer weiterführenden Planung können sich Änderungen in diesem Bereich ergeben.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln bedarf immer der Einzelzustimmung des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport.

7 Verfahrensrechtliche Abwägung

7.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

7.1.1 Vorliegen städtebaulicher Missstände

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB wurden städtebauliche Missstände ermittelt und die Notwendigkeit der Sanierung zur Beseitigung der Missstände geprüft.

In großen Teilen des Untersuchungsgebietes wurden erhebliche Substanz- und Funktionsschwächen festgestellt.

Substanzschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BauGB vor, wenn „das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht“. Substanzmängel sind im untersuchten Bereich der Stadt Plön im Wesentlichen an der Bausubstanz, an Wegeführung und Wegbeschaffenheiten sowie bei der Ausstattung und Gestaltung öffentlicher Flächen zu finden.

Funktionsschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 BauGB vor, wenn „das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.“ Diese finden sich im Untersuchungsgebiet „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ in den die Bereichen Stadtbild, Verkehr, Aufenthaltsqualität, Nutzung und Verbindung der öffentlichen Plätze und Wege sowie auf einen damit einhergehenden bereits beginnenden Trading-Down-Prozess in der Ladenstruktur.

Die städtebaulichen Missstände (Substanz- und Funktionsschwächen) sind in Kapitel 4.9.1 im Einzelnen dargestellt.

7.1.2 Erforderlichkeit der Sanierungs- bzw. städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen soll das Bahnhofsumfeld als „Tor zur Innenstadt“ sowie als Wohn, Arbeits- und Lebensort gestärkt werden. Wesentlich ist dabei die Stärkung der Wegebezüge und die verbesserte Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote. Darüber hinaus ist die Stadt Plön in regionaler Hinsicht ein Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung und soll als wohnortnahes wie auch überregionales Einkaufs- und Dienstleistungszentrum gestärkt werden.

Die im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen festgestellten städtebaulichen Missstände erfordern die Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme unter Anwendung des besonderen Städtebaurechts nach § 136 ff. BauGB. Sie ist aufgrund ihrer Anstoß-, Multiplikator- und Bündelungseffekte das geeignete Mittel für die Entwicklung des Untersuchungsbereiches.

Die Gesamtmaßnahme „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ hat die Aufwertung des gesamten Quartiers zum Ziel. Daher ist es sinnvoll und richtig, aus Gründen des öffentlichen Interesses ein planmäßiges und aufeinander abgestimmtes Vorgehen im Sinne einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme anzustreben. Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts wie z.B. die kommunale Bauleitplanung reichen dagegen nicht aus, um die beschriebenen Substanz- und Funktionsmängel im Plöner Bahnhofsumfeld zu beheben, da es sich dabei nur um einzelne punktuelle Erneuerungsvorhaben handelt, während die städtebauliche Gesamtmaßnahme unter Anwendung des besonderen Städtebaurechts ein ganzes Bündel von aufeinander abzustimmender Ordnungs- und Baumaßnahmen umfasst, um die festgestellten Substanz und Funktionsmängel zu beheben. Es ist davon auszugehen, dass sich der Trading-Down-Prozess ohne die initiierenden Effekte der Städtebauförderung weiter fortsetzen würde und die noch vorhandenen Potenziale nicht ausgeschöpft werden könnten.

Das erforderliche öffentliche Interesse an der Durchführung der Gesamtmaßnahme im Bereich „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ in Plön ist somit gegeben.

7.2 Grundlagen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes

Ergänzend zum Vorhandensein städtebaulicher Missstände verlangen die Bestimmungen des § 136 BauGB eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme. An die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme werden folgende Bedingungen geknüpft:

- Nachweis des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände
- Darlegung der städtebaulichen Zielsetzung
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen
- Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Die städtebaulichen Missstände des Untersuchungsgebietes sind in Kapitel 4 beschrieben. Die städtebaulichen Zielsetzungen für das Untersuchungsgebiet sind in Kapitel 5 beschrieben und im „Rahmenentwicklungskonzept“ zeichnerisch dargestellt. Die Finanzierbarkeit der Maßnahmen wurde anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht überprüft. Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen gemäß § 137 BauGB wurde wie in Kapitel 2.2 dargestellt, ermittelt und festgestellt. Dazu zählten Gespräche mit Schlüsselakteuren, z.B. der Fachbereichsleitung Tourismus / Kultur, Vertretern verschiedener Mobilitätsangebote und Einzeleigentümern sowie Nutzern. Die Bewohner und anderen Akteure zeigten ihre Mitwirkungsbereitschaft im Rahmen des Partizipationsverfahrens. Die Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 139 BauGB wurde durchgeführt; die Ergebnisse sind in den Bericht eingeflossen. Gleiches gilt für die Anregungen der Betroffenen.

Die Voraussetzungen zur Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gemäß § 136 BauGB sind im Rahmen der vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen „Bahnhofsvorplatz und Lübecker Straße Stadt Plön“ damit nachgewiesen.

7.3 Wahl des geeigneten Sanierungs- und Förderverfahrens

Mit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet finden besondere bodenrechtliche Bestimmungen Anwendung. Hierbei stehen der Kommune nach Maßgabe des § 142 Abs. 4 BauGB zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen das Sanierungsverfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB das „umfassende Verfahren“ oder das „vereinfachte Sanierungsverfahren“ unter Ausschluss dieser Vorschriften zur Verfügung.

Die Entscheidung, welches Verfahren für ein Sanierungsgebiet jeweils zu wählen ist – d.h. ob die Sanierung im „umfassenden Verfahren“ oder im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen ist – liegt nicht im freien Ermessen der Kommune. Sie muss vielmehr aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im „vereinfachten Verfahren“ als auch im „umfassenden Verfahren“ folgende sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB:
allgemeines Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- § 27 a Abs. 1 Nr. 2 BauGB:
Ausübung des Vorkaufsrechtes zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 87 Abs. 3 Satz 3 BauGB:
Zulässigkeit der Enteignung zugunsten eines Sanierungsträgers,
- § 88 Satz 2 BauGB:
Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,
- § 89 BauGB:
Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Vorkauf oder Enteignung erworben hat,
- §§ 144 und 145 BauGB:
Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen
(Hinweis: im „vereinfachten“ Verfahren ist die Anwendung dieser Vorschriften ganz oder teilweise, je nach Erfordernis für die Durchführung der Sanierung, auszuschließen)
- §§ 164 a und 164 b BauGB:
Einsatz von Städtebauförderungsmitteln,
- §§ 180 und 181 BauGB:
Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB:
Aufhebung/Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.

7.3.1 Das klassische „umfassende“ Verfahren

Sanierungsmaßnahmen unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB sind dadurch gekennzeichnet, dass neben der Anwendung der vorgenannten sanierungsrechtlichen Vorschriften ein Erfordernis für die Anwendung der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften besteht (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Diese Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB werden als sogenannte „bodenpolitische Konzeption des Sanierungsrechtes“ bezeichnet und sollen bewirken, dass Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet, die durch die Aussicht auf die Sanierung, ihre Vorbereitung oder Durchführung entstehen, zur Finanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden.

Zudem soll bewirkt werden, dass bei Grunderwerbserfordernissen zur Verwirklichung der Ziele und Zwecke der Sanierung die Erwerbskosten, die dem Sanierungsträger bzw. der Stadt Plön entstehen, auf die sanierungsunbeeinflussten Verkehrswerte begrenzt sind.

Die Vorschriften der § 152 bis 156a bezwecken:

- die Nichtberücksichtigung sanierungsbedingter Grundstückswerterhöhungen bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen (§ 153 Abs. 1 BauGB),
- die Preisprüfung, d.h. keine Genehmigung eines Kaufvertrages (§ 144 BauGB), wenn der Kaufpreis über den sanierungsunbeeinflussten Anfangswert der Sanierung hinausgeht (§ 153 Abs. 2 BauGB),
- die Vorschrift, dass die Kommune oder der Sanierungsträger beim Erwerb eines Grundstücks nur zum „sanierungsunbeeinflussten“ Anfangswert kaufen darf (§ 153 Abs. 3 BauGB),
- die Vorschrift, dass die Kommune beim Verkauf eines Grundstückes nur zum Neuordnungswert veräußern darf (§ 153 Abs. 4 BauGB), wenn die Grundstücke durch einen Sanierungsträger erworben worden sind und/oder Grundstücke durch Entwidmung oder Vorkaufsrecht erworben worden sind (§§ 89 BauGB und 159 Absatz 3 BauGB),
- die Bemessung der Einwurfs- und Zuteilungswerte in der Sanierungsumlegung (§ 153 Abs. 5 BauGB),
- die Erhebung von Ausgleichsbeträgen beim Abschluss der Sanierung (§ 154 ff. BauGB) anstelle der Beitragsverpflichtung nach § 127 BauGB (Erschließungsbeitrag) und dem Kommunalabgabengesetz (KAG),
- die so genannte „Bagatell-Klausel“ für die Festsetzung von Ausgleichsbeträgen (§ 155 Abs. 3 BauGB),
- die Vorschrift, dass, falls nach Durchführung der Sanierungsmaßnahme die erzielten Einnahmen über den getätigten Ausgaben liegen, der Überschuss auf die Eigentümer der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke zu verteilen ist (§ 156a BauGB).

7.3.2 Das „vereinfachte“ Verfahren

Ist für die zügige Durchführung der geplanten Sanierung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB nicht erforderlich und wird die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert, ist die Sanierung gemäß § 142 Abs. 4 BauGB im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen.

Dies hat zur Folge, dass zusammengefasst u.a. statt der Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen das allgemeine Erschließungsbeitragsrecht nach § 127 ff. BauGB bzw. dem Kommunalabgabengesetz (KAG) Anwendung findet, Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen nicht festgeschrieben bzw. begrenzt werden können und eine Preisprüfung bei Grundstückserwerb nicht stattfindet.

Führt eine Kommune die Sanierung nach dem „vereinfachten Verfahren“ durch, so stehen ihr hinsichtlich des Einsatzes der Verfügungs- und Veränderungssperre folgende weitere Entscheidungsmöglichkeiten offen:

- Bestimmt die Kommune in der Sanierungssatzung – neben der Anordnung des „vereinfachten Verfahrens“ – nichts Weiteres, findet die Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB Anwendung. In diesem Fall ist wegen der Verfügungssperre nach § 144 Abs. 2 BauGB im Grundbuch ein Sanierungsvermerk (§ 143 Abs. 2 BauGB) einzutragen. Die Kommune kann in der Sanierungssatzung jedoch auch bestimmen, dass nur § 144 Abs. 1 BauGB (Veränderungssperre, Teilungsgenehmigung, Genehmigung von Miet- und Pachtverhältnissen) anzuwenden ist – die Verfügungssperre des § 144 Abs. 2 BauGB wird damit ausgeschlossen; daher bedarf es in diesem Fall auch nicht der Eintragung eines Sanierungsvermerkes (§ 143 Abs. 2 BauGB) in das Grundbuch,
- nur § 144 Abs. 2 BauGB (Verfügungssperre) anzuwenden ist; in diesem Fall unterliegt insbesondere die rechtsgeschäftliche Veräußerung eines Grundstücks der gemeindlichen Genehmigung,
- der § 144 BauGB insgesamt keine Anwendung findet.

Diese Darstellung macht deutlich, dass die Kommune auch im „vereinfachten Verfahren“ ein auf die Bedürfnisse der jeweiligen Sanierungsmaßnahme abgestuftes Instrumentarium zur Verfügung hat.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ist nach § 142 Abs. 4 Halbsatz 1 BauGB in der Sanierungssatzung auszuschließen, wenn

- die Anwendung für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und
- die Durchführung der Sanierung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Maßstab für die Entscheidung bezüglich der Verfahrenswahl ist somit die Erforderlichkeit der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 – 156a BauGB), wobei insbesondere die Beurteilung der Frage der sanierungsbedingten Wertsteigerungen von Grundstücken von ausschlaggebender Bedeutung ist. Es ist zum einen zu prüfen, ob die Gefahr besteht, dass bereits durch die Sanierungsabsicht Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, die dann insbesondere den erforderlichen Grunderwerb für die geplanten Neuordnungsmaßnahmen beeinträchtigen könnten. Zum anderen ist die Anwendung der §§ 152 – 156a BauGB im Hinblick auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Mitfinanzierung der Sanierung, also die Erfassung der sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen, von rechtlicher Bedeutung.

7.4 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

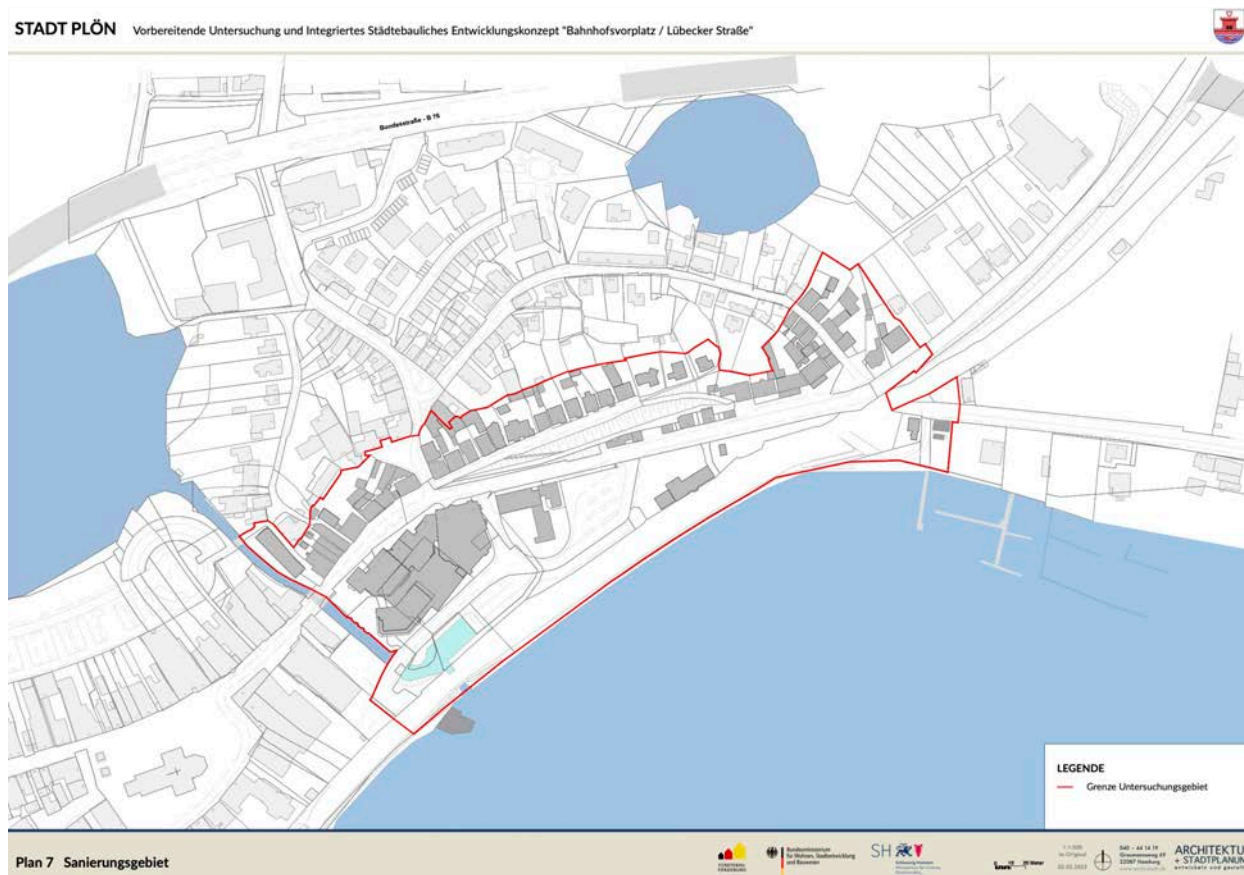


Abbildung 27: Plan 7 – Sanierungsgebiet A+S, März 2022

7.5 Abwägung und Empfehlung über das anzuwendende Sanierungsverfahren

Wie oben dargelegt, muss die Kommune die Entscheidung, ob die Sanierung im „umfassenden“ oder „vereinfachten“ Verfahren durchzuführen ist, aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes treffen. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 a BauGB ist nach § 142 Abs. 4 Halbsatz 1 BauGB in der Sanierungssatzung auszuschließen, wenn die Anwendung für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung der Sanierung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Abwägung „umfassendes“ Verfahren:

Im Untersuchungsgebiet „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ Plön sind insbesondere im südlichen Bereich **mehrere Grundstücksankäufe und umfangreiche Neuordnungsmaßnahmen** vorgesehen oder kommen in Betracht. Insbesondere durch die Maßnahmen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes inkl. Neuordnung des ZOB und des Areals der „Alten Post“ sowie der Umgestaltung der Schwentineplattform in Verbindung mit dem Bootshafenbereich sowie einer verbesserten Anbindung an den Bahnhof sowie der Umgestaltung der Bahnhofstraße wird sich die Attraktivität des Bereichs und die Anbindung an die Innenstadt deutlich erhöhen. Es ist von Bodenwertsteigerungen auszugehen.

Auch durch die geplanten Maßnahmen Qualifizierung der verkehrlichen Anlagen und Erschließungswege, insbesondere der Radwegeverbindung von der Eutiner Straße kommend sowie der

Aufwertung der Plätze als Eingangssituationen („Gänsemarkt“ und „Pferdemarkt“) sind Bodenwertsteigerungen nicht auszuschließen.

Es ist somit festzuhalten, dass die Stadt Plön neben den bereits in ihrem Besitz befindlichen Grundstücksflächen für Neuordnungsmaßnahmen, Erschließungsmaßnahmen und für die nachhaltige Flächenentwicklung des erweiterten Bahnhofsumfeldes mehrere Grundstücke erwerben muss. Unkontrollierte Bodenwertsteigerungen würden hier zu höheren Aufwendungen der Stadt führen und somit die Durchführung der Sanierung erschweren. Aus diesem Grund wird die Notwendigkeit für die Anwendung des besonderen bodenpolitischen Instrumentariums des Baugesetzbuches gesehen (§ 153 BauGB: Erwerb zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert).

Abwägung „vereinfachtes“ Verfahren:

Die Maßnahmendurchführung erfordert in nahezu allen Bereichen des Untersuchungsraumes die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156 BauGB, die Umsetzung in einem „vereinfachten“ Verfahren kommt daher nicht Betracht.

→ Es wird daher empfohlen, das „umfassende“ Sanierungsverfahren anzuwenden.

7.6 Abwägung und Empfehlung über das räumlich festzulegende Fördergebiet

Die städtebaulichen, strukturellen und funktionalen Mängel, die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen festgestellt wurden, erfordern die Festlegung eines förmlichen Sanierungsgebietes. Gemäß § 142 Abs. 1 BauGB ist ein Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Bei der zweckmäßigen Abgrenzung des Sanierungsgebietes und damit auf dessen Größe ist ebenso auf das Gebot der zügigen Durchführung wie auf die i.d.R. beschränkten finanziellen und ggf. personellen Kapazitäten der Kommune sowie der Fördermittelgeber zu achten.

Abgrenzung Sanierungsgebiet „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ Plön:

Fast im gesamten Untersuchungsgebiet wurden städtebauliche Missstände und Mängel festgestellt. Die Zweckmäßigkeit der Durchführung ist für das gesamte Untersuchungsgebiet gegeben. Von grundsätzlicher Mitwirkungsbereitschaft der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie vieler Betroffener ist aufgrund der Rückmeldungen auszugehen.

Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und der angestrebten Sanierungs-/ Entwicklungsziele sowie nach Abwägung gemäß den Kriterien des BauGB wird empfohlen den folgenden Bereich als Sanierungsgebiet im „umfassenden“ Verfahren förmlich festzulegen:

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet „Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ ist fast identisch mit dem ursprünglichen Untersuchungsraum.

Es wird ergänzt um den Bereich am Fähranleger inklusive öffentlichem WC / Kiosk, sowie die Flächen südlich des Wendekreises der Eutiner Straße. Die Vorbereitenden Untersuchungen haben auch für diesen Bereich städtebauliche Missstände ermittelt, die dem Ziel der Sanierungsmaßnahme, den Bereich um den Bahnhof für alle Verkehrsteilnehmer, Einheimische und Touristen aufzuwerten und Wegebezüge zu verbessern, entgegenstehen. Aus diesem Grund wird das Sanierungsgebiet um diesen Bereich erweitert.

Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus dem Plan „Abgrenzung Sanierungsgebiet“. Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet weist eine Fläche von rund 5,6 ha auf.

7.7 Verfahrensrechtliche Empfehlung

Die verfahrensrechtliche Abwägung hat ergeben, dass die Maßnahmendurchführung in nahezu allen Bereichen des Untersuchungsraumes die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156 BauGB erfordert. Entsprechend lautet das Ergebnis der gutachterlichen Empfehlung, die Sanierung für das in Plan „Abgrenzung Sanierungsgebiet“ dargestellte Gebiet in einem „umfassenden“ Sanierungsverfahren durchzuführen.

Gemäß § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB ist die Frist zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme festzulegen. Diese erfolgt im Rahmen des Ratsbeschlusses. Sie beträgt aufgrund der gesetzlichen Vorgabe bis zu 15 Jahre, enthält jedoch die Möglichkeit zur Verlängerung, wenn die Sanierung (aus sachlichen Gründen) nicht innerhalb der Frist durchgeführt werden kann (§ 142 Abs. 3 Satz 4 BauGB). Die festgestellten städtebaulichen, strukturellen und funktionalen Mängel und die Komplexität des zur Behebung dieser Mängel notwendigen Maßnahmenbündels lassen eine kurzfristige Umsetzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme nicht zu. Im Hinblick auf den Maßnahmenumfang und den für die Umsetzung notwendigen Einsatz von öffentlichen und privaten Finanzmitteln wird daher ein Durchführungszeitraum von zunächst 15 Jahren als erforderlich und realistisch eingeschätzt.

Den in § 142 (3) BauGB gesetzlich normierten Anforderungen an eine zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme wird damit Rechnung getragen.

8 Monitoring und Fortschreibung

8.1 Allgemeines: Hintergrund und Ziele

Gemäß den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015) ist zur Steuerung der Umsetzung und zur Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie als Grundlage für die Fortschreibung der städtebaulichen Planung ein Monitoring aufzubauen. Die Daten sind zu bewerten (Zwischenevaluierung). Die städtebauliche Planung ist mindestens alle 5 Jahre unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Zwischenevaluierung zu überprüfen und bei Bedarf unter Beteiligung der Betroffenen fortzuschreiben. (StBauFR SH 2015, Ziffer A 5.6.4).

8.2 Handlungsempfehlung zum Monitoring

Zur Überprüfung der Maßnahmen und ihrer Wirksamkeit hinsichtlich der Erreichung der im IEK dargestellten Ziele und zur Steuerung des Einsatzes der finanziellen Mittel empfiehlt es sich, diese anhand spezieller Indikatoren systematisch zu überprüfen und zu evaluieren. Hierzu eignen sich Kennzahlen für Einheiten (z.B. Größen, Mengen), Zeiten (z.B. Umsetzungszeiträume, Wirkungsdauer) und Kosten. Darüber hinaus sollten Kostenträger*innen und Projektverantwortliche benannt werden, um Transparenz über den Gesamtprozess zu erhalten. Basierend auf dieser Datengrundlage können dann Evaluierungen und Fortschreibungen der einzelnen Maßnahmen einfach vorgenommen werden.

Bei der Entwicklung geeigneter Indikatoren stehen Verständlichkeit und Durchführbarkeit des Monitorings im Vordergrund. Die Daten/Zahlen müssen auf der kleinräumigen Ebene selbst erhoben werden. In der folgenden Tabelle werden Beispiele und Hinweise für die Erhebung gegeben. Die Indikatoren werden jeweils den einzelnen Entwicklungszielen zugeordnet. Sie stellen eine Möglichkeit dar, den Stand der Zielerreichung zu messen.

Die Überprüfung der Indikatoren und Kennzahlen sowie die Evaluation der Maßnahmen und Zielerreichungseffekte sollten in regelmäßigen Zeitabständen von 1-2 Jahren stattfinden und in Zwischenberichten dokumentiert werden.

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Stadtbild und Bebauungsstruktur		
Verbesserung der Gebäudesubstanz	Anzahl modernisierter Gebäude	Zählungen
Beseitigung von Leerständen und Baulücken	Anzahl der Nachnutzungen	Stadt Plön
Nutzungen		
Stärkung des Wohnens	Anzahl der Haushalte	Stadt Plön
Stärkung der gewerblichen Nutzungsvielfalt	Anzahl und Art der Betriebe	Stadt Plön Sanierungsträger Zählungen / Befragungen
Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten	Anzahl der Leerstände im Jahresvergleich	Stadt Plön Zählungen
Stärkung der Gastronomie	Anzahl der Einrichtungen	Zählungen Befragungen
Grün- und Freiflächen, Straßen und Plätze		
Schaffung / Erhöhung Aufenthaltsqualität	Anzahl Besucher*innen Anzahl Möblierung Fläche Außengastronomie	Zählung vor Ort Stadt Plön
Aufwertung / Umgestaltung	Umgestaltete Flächen in qm Nutzungsveränderungen	Stadt Plön
Schaffung von Verbindungen	Anzahl Nutzer*innen	Zählung
Verkehrliche Infrastruktur / Mobilität		
Stärkung des Radverkehrs	Anzahl der Radfahrer*innen	Zählungen
Verbesserung des ÖPNV	Anzahl der Nutzer*innen	Zählungen Befragungen
Schaffung von Barrierefreiheit	Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter Personen Umgesetzte Maßnahmen	Befragungen Stadt Plön Sanierungsträger
Tourismus und kulturelle / freizeitbezogene Infrastruktur		
Steigerung der Attraktivität für Touristen	Anzahl Passant*innen Umsätze der Betriebe	Zählungen Befragungen
Energie-, Klima und Umweltschutz		
Energetische Modernisierung von Gebäuden	Anzahl energetisch modernisierter Gebäude	Stadt Plön Sanierungsträger

	Art der Heizungen und Warmwasserbereitung (Stück)	Eigentümergefragung
Modernisierung der Beleuchtung	Art und Anzahl der Leuchtkörper, Energieverbrauch in KW	Stadt Plön Stadtwerke
Entsiegelung, Begrünung	Anzahl Neupflanzungen Entsiegelte Flächen in qm	Stadt Plön Sanierungsträger

Hamburg, den 03.08.2022

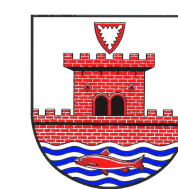
ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG, HAMBURG

Kosten- und Finanzierungstabelle - VU IEK Plön - Stand 26.07.2022

	Nr.	Maßnahme	Inhalt	Fläche/ Menge	Einheit	Kosten (je Einheit) in Euro	Kosten (gesamt) in Euro	Anteil Städtebauförderung	zusätzliche kommunale Mittel	Mittel Privater oder sonst. Fördermittel	Finanzierung /Anmerkungen
B1	Maßnahmen der Vorbereitung		Summe:								
	Vb 1	Vorbereitende Untersuchung (VU)	Durchführung VU	1	pauschal	80.000 €	80.000 €	100%	80.000 €		
	Vb 2	Verkehrskonzept	Verkehrliches Gutachten	1	pauschal	30.000 €	30.000 €	100%	30.000 €		
	Vb 3	Städtebaulich-freiraumplanerischer-verkehrlicher Wettbewerb	Wettbewerbsverfahren (WB-Summe + Betreuungskosten)	1	pauschal	130.000 €	130.000 €	100%	130.000 €		
	Vb 4	Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandweg	Wettbewerbsverfahren (WB-Summe + Betreuungskosten)	1	pauschal	80.000 €	80.000 €	100%	80.000 €		
	Vb 5	FFH-Vorprüfung		1	pauschal	20.000 €	20.000 €	100%	20.000 €		
	Vb 6	Bebauungsplan für den Bereich Alte Post/ ZOB	Aufstellung + Verfahren Bauleitplanung	1	pauschal	35.000 €	35.000 €	100%	35.000 €		vorhabenbezogener B-Plan, Verkauf Neuordnungswert?
	Vb 7	Fortschreibung Verkehrsgutachten, Schwerpunkt ruhender Verkehr	Erstellung eines übergeordneten Konzeptes „Ruhender Verkehr“	1	pauschal	40.000 €	40.000 €	100%	40.000 €		ggf. anteilige Fördermittelbegrenzung
	Vb 8	Beleuchtungskonzept	übergeordnetes Beleuchtungskonzept	1	pauschal	20.000 €	20.000 €	0%	0 €	20.000,00 €	Drittmittel
B2	Maßnahmen der Durchführung		Summe:								
B2.1	Ordnungsmaßnahmen										
	F1	Aufwertung und Umgestaltung Schwentineplattform	Gestaltung Stadtplatz (Aufwertung, Möblierung, Beleuchtung, Begrünung) Blickbeziehung zum See verbessern (verglaste Brüstung)	1.500 40	m ² lfd. m	700 € 550 €	1.050.000 € 22.000 €	100% 100%	1.050.000 € 22.000 €		nach öffentlicher Widmung
	F2	Aufwertung und Umgestaltung Schwentineterrassen	Erhöhung des Wasserstands Schwentine Aufwertung und Begrünung des Hangs: Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Abstufung bis ans Wasser	650	m ²	800 €	520.000 €	100%	520.000 €		Drittmittel, derzeit kein Kostensatz möglich
	F3	Umgestaltung im Bereich der Alten Post/ bisherige ZOB-Fläche	Abbruch Bestandsgebäude Bahnhofstraße 3	160	m ²	150 €	24.000 €	100%	24.000 €		
Verlagerung Distributionszentrum Post			1	pauschal	1.000.000 €	1.000.000 €	100%	1.000.000 €		Kosten gem. Aussage Telekom	
Abbruch Technikgebäude			250	m ²	180 €	45.000 €	100%	45.000 €			
			Außenbereich als öffentlich nutzbare Platz- oder Grünfläche mit öffentlichen Nutzungen wie z.B. (Mehrgenerationen-) Spielplatz	1.000	m ²	180 €	180.000 €	0%	0 €	180.000,00 €	Privater Investor
	F4	Aufwertung und Umgestaltung des Gerberhofs und Gänsemarkt	Freiraumgestaltung der öffentlichen und privaten Flächen, nach Umsetzung der privaten Baumaßnahme (vgl. B3) Aufwertung des Gänsemarktes als städtischer Platz	500 700	m ² m ²	300 € 300 €	150.000 € 210.000 €	100% 100%	150.000 € 210.000 €		Ausbaustandart 300€/m ² Ausbaustandart 300€/m ²
	F5	Aufwertung und Umgestaltung Boothafens	Plattform als Bühne für Veranstaltungen	200	m ²	300 €	60.000 €	100%	60.000 €		abzgl gewerbliche Nutzung/Miete etc.
	F6	Aufwertung der Verbindung Bahnhof – Innenstadt über die Schwentineplattform	Fußgängerbrücke, Treppenanlage + Aufzug in Verbindung mit F5 Promenade vom Bahnhof zum Boothafen (s. V2)	350	m ²	4.000 €	1.400.000 €	100%	1.400.000 €		Besitz Deutsche Bahn, GVFG Mittel?
	F7	Aufwertung des Parkplatzes am Boothafen zum Multifunktionsplatz	Multifunktionsplatz am Boothafen	1.250	m ²	300 €	375.000 €	100%	375.000 €		abzg. Gewerbliche Nutzung/Miete Pacht/Sondernutzungsgebühren Bestuhlung Gastronomie
	F8	Aufwertung und Umgestaltung Strandweg	Naturnahe Ufergestaltung, grüne Einbettung, wassergebundener Weg	4.650	m ²	200 €	930.000 €	0%	0 €	930.000,00 €	Drittmittel aus ASK/OEK Plön/Eigentum DB Widmung Weg?
Aktivitätssports und Holzdecks / Schwimmpontons als einfache Badestellen			400	m ²	200 €	80.000 €	0%	0 €	80.000,00 €	Drittmittel aus ASK/OEK Plön/Eigentum DB Widmung Weg?	
Aufwertung Zugang an der Stadtschwentine, Beleuchtung, Verbreiterung, Absenkung			60	m ²	2.000 €	120.000 €	0%	0 €	120.000,00 €	Drittmittel aus ASK/OEK Plön/Eigentum DB Widmung Weg?	
			Wegeverbindung Bahnhof - Strandweg; Fußgängerbrücke/Unterführung inkl. Fahrstühle	225	m ²	4.000 €	900.000 €	0%	0 €	900.000,00 €	Drittmittel aus ASK/OEK Plön/Eigentum DB Widmung Weg?
	F9	Aufwertung Vor- und Zwischenzone Pavillons	Aufwertung für öffentliche Nutzung, Übergang zu F15	300	m ²	700 €	210.000 €	100%	210.000 €		private Eigentümer
	F 10	Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	Bahnhofsvorplatz (Begrünung, moderne Platzgestaltung,...)	2.500	m ²	300 €	750.000 €	100%	750.000 €		ergänzende GVFG Mittel
	F11	Aufwertung des grünen Hangs zwischen Bahnhofstraße und Strohhof inkl. "Reeperbahn"	Abbruch Pavillon Bahnhofsvorplatz	40	m ²	150 €	6.000 €	100%	6.000 €		
			Freiraumplanerisches Gestaltungskonzept	1	pauschal	25.000 €	25.000 €	100%	25.000 €		
			Gestaltung Grünflächen	2.500	m ²	85 €	212.500 €	100%	212.500 €		
			Aufwertung Wege: Beleuchtung, Bepflanzung, Sitzmöglichkeiten, Befestigung, ggf. Treppen	1.000	m ²	200 €	200.000 €	100%	200.000 €		
	F12	Umgestaltung Pferdemarkt/ Einmündung Krabbe	Umgestaltung zu städtischem lebendigen Platz mit Aufenthaltsqualität, Kurzzeit-Stellplätzen + E-Ladestellen, korrespondierend mit den EG-Nutzungen	1.500	m ²	500 €	750.000 €	100%	750.000 €		
	F13	Aufwertung und Modernisierung im Bereich des Fähranlegers	Wegeverbindungen zum Fähranleger, zum Strandweg und in die Innenstadt sowie zum Fischereibetrieb „Reese“ aufwerten und hervorheben (Gestaltung, Schaffung von Sichtverbindungen, Beschilderung etc.)	600	m ²	300 €	180.000 €	0%	0 €	180.000,00 €	
			Aufwertung der Seitenbereiche des Radweges, Terrassen und Sitzbereiche	1.200	m ²	300 €	360.000 €	0%	0 €	360.000,00 €	
			Anleger der Plöner Seeschiffahrt erneuern	100	m ²	1.000 €	100.000 €	0%	0 €	100.000,00 €	
	F14	Aufwertung des Strohhofs	Barrierefreie Aufwertung der Straßengestaltung unter Beachtung des historischen Plästers; Grundhafte Sanierung inkl. einseitigem Gehweg	1		350.000 €	350.000 €	100%	350.000 €		
	F 15	Zwischenenerwerb Grundstücke Freilegung der Grundstücke	Annahme 20% Schätzwert 1/3 der erworbenen Fläche	11.000 3.667	m ² m ²	115 € 150 €	1.265.000 € 550.000 €	100% 100%	1.265.000 € 550.000 €		
	V1	Ausbau und Umgestaltung der Bahnhofstraße	Neugestaltung Bahnhofstraße inkl. Seltenträume mit weicher Separation	1	pauschal	1.700.000 €	1.700.000 €	100%	1.700.000 €		
			Neugestaltung Bahnhofsumfahrt inkl. Gehweg	1	pauschal	700.000 €	700.000 €	100%	700.000 €		Drittmittel GVFG, NAH SH
	V2	Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofsumfeldes und ZOB	Anlage Barrierefreie Haltepositionen mit Sonderbord und taktilem Leitsystem	1	pauschal	225.000 €	225.000 €	0%	0 €	225.000,00 €	Drittmittel/ Fonds für Barrierefreiheit
			Ausstattung inkl. dynamische Fahrgastinformation	1	pauschal	125.000 €	125.000 €	0%	0 €	125.000,00 €	Drittmittel/ Nah SH
			Überdachung Haltepositionen	1	pauschal	450.000 €	450.000 €	0%	0 €	450.000,00 €	Drittmittel/ NAH SH
	V3	Radstation / Radabstellanlagen	Neubau Radstation mit ca. 150 Abstellplätzen inkl. Service und Ladestation	1	pauschal	450.000 €	450.000 €	0%	0 €	450.000,00 €	
			Ergänzung kleinere, dezentrale Abstellanlagen	1	pauschal	5.000 €	5.000 €	0%	0 €	5.000,00 €	
			ergänzende Einrichtungen Car- und BikeSharing, Ladestationen	1	pauschal	75.000 €	75.000 €	0%	0 €	75.000,00 €	Drittmittel
	V4	Modernisierung und Aufwertung der Radwegeverbindung Eutiner Straße / Bahnhofstraße inkl. Eutiner Tunnel	Modernisierung und/oder Umbau des Tunnels Einrichtung der Eutiner Straße als Fahrradstraße	1	pauschal	2.500.000 € 30.000 €	2.500.000 € 30.000 €	0% 0%	0 € 0 €	2.500.000,00 € 30.000,00 €	

		Sackgassenwirkung der Eutiner Straße entschärfen, Wegführung neu anlegen	1	pauschal	100.000 €	100.000 €	0%	0 €	100.000,00 €	
V5	Aktualisierung/ Neuordnung der Wegweisung	Überprüfung, Ergänzung, Modernisierung und Vereinheitlichung des Wegeleitsystems	1	pauschal	5.000 €	5.000 €	0%	0 €	5.000,00 €	
B2.2 Baumaßnahmen										
Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter										
B1	Aufwertung/ Sanierung Gebäude Lübsches Tor	Aufwertung und Verbreiterung der Durchgänge durch Entfall von Gebäudeteilen oder Umgestaltung, dadurch Verbesserung der Blickbeziehung auch zur Innenstadt, Bau- und Planungskosten Energetische Sanierung der Gebäude (u.a. Fassadensanierung und -aufwertung), Photovoltaik und Dachbegrünung Gestalterische Aufwertung der Süd- und Ostfassade (z.B. optische Schließung der Tiefgaragenzufahrt)	1	pauschal	1.500.000 €	1.500.000 €	0%	0 €	1.500.000,00 €	
			1	pauschal	775.000 €	775.000 €	0%	232.500 €	542.500,00 €	
			1	pauschal	225.000 €	225.000 €	0%	0 €	225.000,00 €	
B2	Ausbau und Umgestaltung der Alten Post	Ausbau und Modernisierung des historischen Gebäudes für Tourismus, Gastronomie und/oder Dienstleistung, z.B. Boutique-Hotel oder Radlerherberge ggf. Zwischenenerwerb Bahnhofstraße 3	900	m ² BGF	1.200 €	1.080.000 €	30%	324.000 €	756.000,00 €	Förderung der unrentierlichen Kosten möglich
			160	m ²	115 €	18.400 €	100%	18.400 €		
		Neubau als Ergänzung an das historische Gebäude mit Tiefgarage für private und/oder öffentliche Nutzung	1.250	m ² BGF	2.400 €	3.000.000 €	0%	0 €	3.000.000,00 €	Förderung nur möglich, wenn im Eigentum der Gemeinde
B3	Umgestaltung Gerberhof	Neubau als Wohn- und Gewerbehof analog den Zielen des B-Plan 7c, 1. Änd.	1.300	m ² BGF	1.200 €	1.560.000 €	0%	0 €	1.560.000,00 €	
B4	Neubau Servicegebäude Bootshafen	Neubau Servicegebäude, z.B. für WC, Schließfächer, Informationen, Kiosk etc. (vgl. F5 und F6)	100	m ²	1.200 €	120.000 €	50%	60.000 €	60.000,00 €	Förderatbestand B2.2.5. (2) StBauFR SH 2015
B5	Bebauung ehemalige ZOB-Fläche	Neue bauliche Fassung, ggf. als Ergänzungsbau zu B2	500	m ² BGF	1.200 €	600.000 €	0%	0 €	600.000,00 €	
B6	Aufwertung und Sanierung der Pavillons	Aufwertung, Sanierung Gestaltungsleitfaden	250	m ² BGF	800 €	200.000 €	0%	0 €	200.000,00 €	
				pauschal	10.000 €	10.000 €	0%	0 €	10.000,00 €	
B7	Pferdemarkt / Einmündung Krabbe	Neubauten im Eingangsbereich "Eckbetonungen"	2.000	m ² BGF	1.200 €	2.400.000 €	0%	0 €	2.400.000,00 €	
B8	Sanierung oder Neubau der Toilettenanlage Eutiner Straße (in Zusammenhang mit F13 und V5)		50	m ²	1.200 €	60.000 €	0%	0 €	60.000,00 €	
B9	Sanierung bzw. Erneuerung von privaten Einzelgebäuden im Untersuchungsbereich	B9a Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit hohem Sanierungsbedarf B9b Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit mittlerem Sanierungsbedarf	5		80.000 €	400.000 €	30%	120.000 €	280.000,00 €	Beschluss der Stadt/ B 2.2.1 (2) StBauFR SH 2015
			17		40.000 €	680.000 €	50%	340.000 €	340.000,00 €	Beschluss der Stadt/ B 2.2.1 (2) StBauFR SH 2015
B3 Maßnahmen der Abwicklung										
A1	Ausschreibung/ Vergabe Sanierungsträgerleistungen	Durchführung der Ausschreibung für die zu vergebene Sanierungsträgerleistung inkl. rechtlicher Beratung			15.000 €	15.000 €	50%	7.500 €	7.500,00 €	
A2	Vergütung von Sanierungstreuhändern	Vergütung des Trägerhonorars für die Begleitung bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen und Durchführung des Fördermittelmanagements für eine Laufzeit von 15 Jahren	15	pro Jahr	60.000 €	900.000 €	50%	450.000 €	450.000,00 €	
A3	Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Begleitend zur Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen wird die Öffentlichkeit über verschiedene Medien informiert und die Betroffenen im Rahmen von Beteiligungsveranstaltungen in den Prozess eingebunden			30.000 €	30.000 €	50%	15.000 €	15.000,00 €	
A4	Leerstands-/ Quartiersmanagement	Förderung von Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und des Stadtmarketings zur Belebung der Erdgeschosszonen, insbesondere am Lübschen Tor und Pferdemarkt für eine Laufzeit von 15 Jahren	15	pro Jahr	7.000 €	105.000 €	50%	52.500 €	52.500,00 €	
A5	Tourismusmanagement	Machbarkeitsstudie Hotelstandort „Alte Post“ Machbarkeitsstudie Radstation in Verbindung mit weiteren touristischen und Service-Dienstleistungen Beschilderung im Zusammenspiel mit Stadtmarketing und touristischen Angeboten (Flyer, Karten, App, Konzeption von Führungen) (zusammen mit V6)			50.000 €	50.000 €	0%	0 €	0,00 €	50.000,00 €
					30.000 €	30.000 €	0%	0 €	30.000,00 €	ggf. über GVFG-Mittel förderfähig
					15.000 €	15.000 €	0%	0 €	15.000,00 €	
Gesamt						32.597.900 €		13.609.400 €	525.000 €	18.463.500 €

Einnahmen	0
Grundstückserlöse (Neuordnungswert)	1.000.000
Ausgleichsbeträge	400.000
Zusammenstellung Einnahmen/ Ausgaben Städtebauförderung	
Gesamtkosten	32.597.900
Ausgaben (geplante Städtebauförderungsmittel)	13.609.400
Einnahmen	1.400.000
Förderbedarf StBauFR SH 2015	13.609.400
davon 1/3 Anteil Stadt Plön	4.536.467
davon 2/3 Bund und Land	9.072.933
Zusätzliche Mittel Stadt	525.000
Gesamtkosten Stadt	5.061.467



LEGENDE

— Grenze Untersuchungsgebiet

