

Protokollauszug

Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung vom 22.08.2022

TOP 7. Städtebauförderungsprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (ASO) Stadt Plön" - Gesamtmaßnahme "Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße"; hier: Verkehrsuntersuchung- abschließender Beschluss
geändert beschlossen
VO/RV/2022/2560

Beratungsverlauf:

Der stellv. Ausschussvorsitzende Wegener erteilt Herrn Stefan Luft, urbanus GbR, Stadt- und Verkehrsplanung aus Lübeck zu diesem TOP das Wort.

Herr Luft erläutert ausführlich anhand der Präsentation die Verkehrsuntersuchung.

Die in der Vorlage beschriebenen Maßnahmen sollen positive städtebauliche Qualität erreichen. Plön ist die Stadt der kurzen Wege und der Bahnhof eine räumliche Schlüsselstelle. Ein Umbau wäre ein guter Aufschlag, der ausstrahlen kann. Das Bahnhofsumfeld bietet viel Potential z.B. auch zum Fahrradparken mit hochwertiger Gestaltung. Ein nächster Schritt wäre eine qualitätsvolle Haltestellengestaltung.

Es folgt eine Diskussion zum Vortrag von Herrn Luft.

Ausschussmitglied Meyer möchte, dass die Radstrategie des Landes in der Verkehrsuntersuchung mit erwähnt wird. Herrn Luft erläutert, dass das Konzept darauf aufbaut.

Ausschussmitglied Möller begründet seine ablehnende Entscheidung gegenüber der vorliegenden Planung damit, dass sie den Autoverkehr weitgehend unberücksichtigt lässt. Zwar sei eine Entwicklung weg von der autogerechten Stadt und hin zur fußgänger- und fahrradfreundlichen Innenstadt grundsätzlich richtig, man müsse aber den Fahrzeugverkehr dabei sorgfältig integrieren. Die Bürger würden auch zukünftig mit dem Auto (möglicherweise dann mit einem Elektroauto) zum Einkaufen fahren und dies auch zum Innenstadtmagneten REWE, dessen Existenz die Stadt Plön an dieser Stelle für fundamental wichtig erachtet. Da sehr viele Parkplätze im Zusammenhang mit der Planung weggefallen sind, wird sich der Suchverkehr auf den Markt und die REWE Plätze konzentrieren. Da dasselbe Planungsbüro eine Fahrradstraße mit der Sperrung des Gänsemarktes für Pkw plane, würde also sämtlicher Pkw-Verkehr über die Bahnhofstraße fließen müssen. Ausschussmitglied Möller erklärt, dass er daher schon immer dafür plädiert habe, die bisherige Verkehrsführung beizubehalten und die Wegeführung um die Post zu erhalten. Unabhängig davon ist eine wirkliche Entlastung des Parksuchverkehrs nach seiner Meinung nur durch eine Parkmöglichkeit nahe der Innenstadt zu erreichen. Neben der Idee eines Parkhauses bei der Post bzw. einem zukünftigen Hotel, würde dies auch durch ein Parkdeck am Stadtgraben zu realisieren sein.

Stadt Plön

Ausschussmitglied Koll kritisierte Herrn Lufts Ausführungen hinsichtlich einer autofreien Stadt und betonte, dass es bei den Planungen um eine autofreiere Stadt gehen müsse. Dieses sei mehrfach Tenor des Ausschusses in der Vergangenheit gewesen. Von daher sei es befremdlich die Ausführungen zu einem autofreien Plön erneut und entgegen der bisherigen Stimmungslage im Ausschuss zu hören.“

Laut Herrn Luft ist es noch nicht klar, ob der Gänsemarkt für den Autoverkehr geschlossen wird. Dies würde ggf. in einem Verkehrsversuch getestet werden. Die Bahnhofstraße wird nach der durchgeführten Verkehrsuntersuchung nicht übermäßig belastet. Es würden dort keine Parkplatzprobleme bestehen.

Herr Luft appelliert den Blick in Richtung Verkehrswende zu richten. Sollte dort ein großer Parkplatz errichtet werden, würde dies das Gegenteil bewirken und mehr Verkehr anziehen und kontraproduktiv sein.

Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheide bedeutet eine Flächenumverteilung, die als wichtiger Bestandteil einer Verkehrswende anzusehen ist.

Ausschussmitglied Rose hat sich die Untersuchungen zur Rodomstorstraße angeschaut, dort fließt kein übermäßiger Verkehr. Auch der Bereich der Bahnhofstraße ist nie ausgelastet. Die Wegeführung um die Post ist ein Versuch wert. Herr Luft ist der Experte, alle sollten ihren Blick nach vorne richten. Plön sollte den Weg zu einer Fahrradstadt, nicht zu einer Autostadt gehen.

Laut Herrn Luft wird das Parkplatzangebot am Bahnhof erhalten bleiben. Plön sollte positiv an das Konzept gehen und dies als Chance sehen. Wenn die Flächen nicht freier werden, kann keine Mobilitätsdrehscheibe entstehen.

Wichtig ist laut Ausschussmitglied Wegener eine vernünftige Lösung für den Bereich zu finden, an dem die Lübecker Straße (verkehrsberuhigter Bereich), Gänsemarkt (künftige Fahrradstraße) und Bahnhofstraße (normale Straße) aufeinander treffen. Darauf sollte der Fokus bei der Verkehrsplanung gelegt werden um eine potenzielle Konfliktsituation zu entschärfen.

Hier könne laut Herrn Luft ein Wettbewerb ausgelobt werden, um durch Fachplanungsbüros gute Ideen zu erhalten.

Bgm. Winter erläutert nochmals, dass es in Zukunft eine autoarme Stadt, keine autofreie Stadt werde solle. Es wird auf die Tabelle zur Aufstellung der Parkplätze in der Präsentation verwiesen (S. 56).

Gewohnheiten der Autofahrer können sich ändern. Hinter diesem Konzept stecken lange Jahre der Planung.

Herr Luft erklärt abschließend, dass in dem Konzept planerisch noch viel nachjustiert werden kann.

Es wird über den folgenden Beschlussvorschlag von Ausschussmitglied Wegener abgestimmt.

Beschluss:

Stadt Plön

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung nimmt den Endbericht Verkehrsuntersuchung zum Bahnhofsumfeld Plön (Anhang 1) zur Kenntnis und beschließt diesen als integralen Bestandteil zu TOP 8 aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 6

Nein-Stimmen: 3

Enthaltungen 1

Anlage 1 Präsentation STEP_220822

„Bahnhofsvorplatz / Lübecker Straße“ - Verkehrskonzept -

Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung

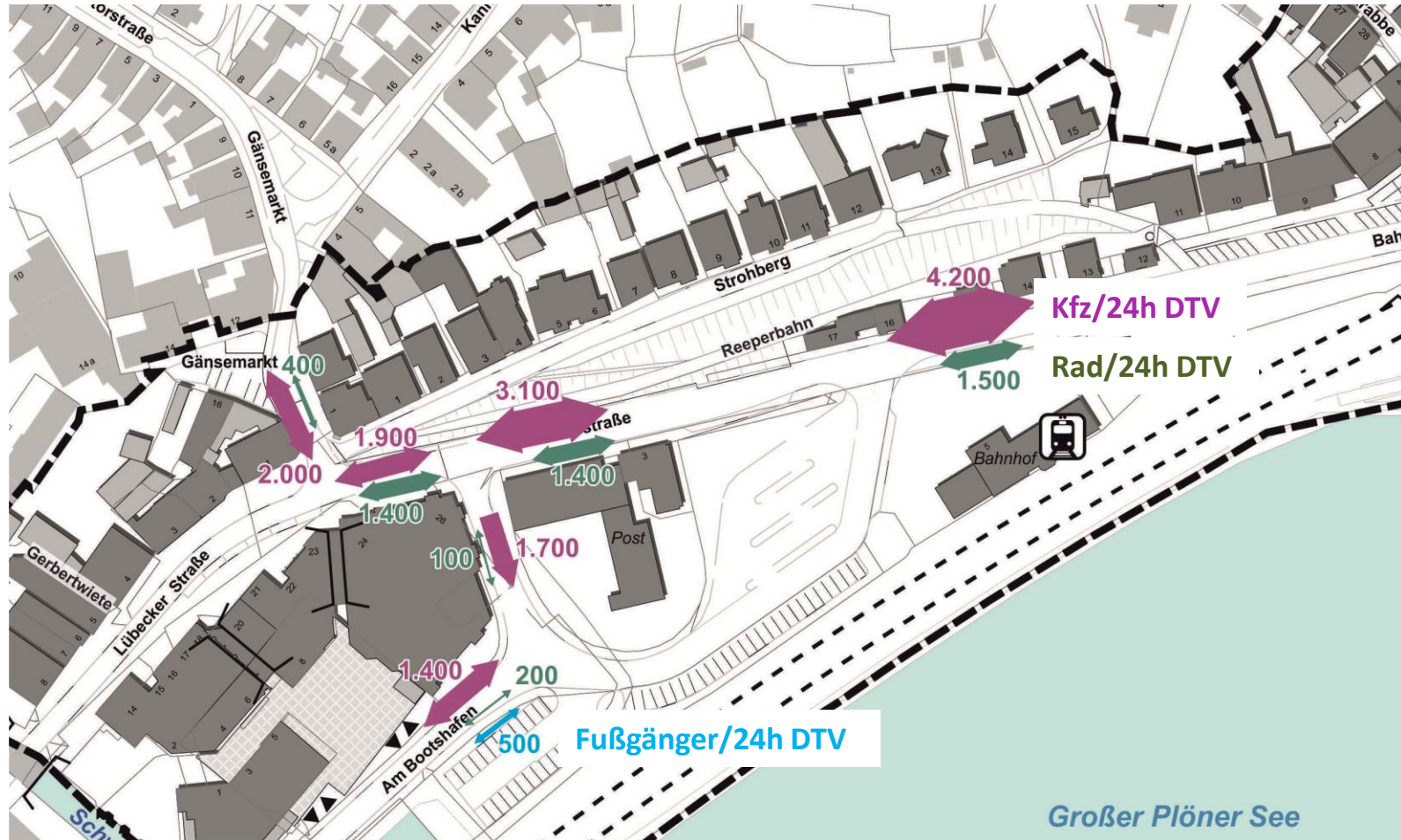


22.08.2022

Rückblick – wo stehen wir?

Verkehrserhebungen – Fließender Verkehr Kfz+Rad

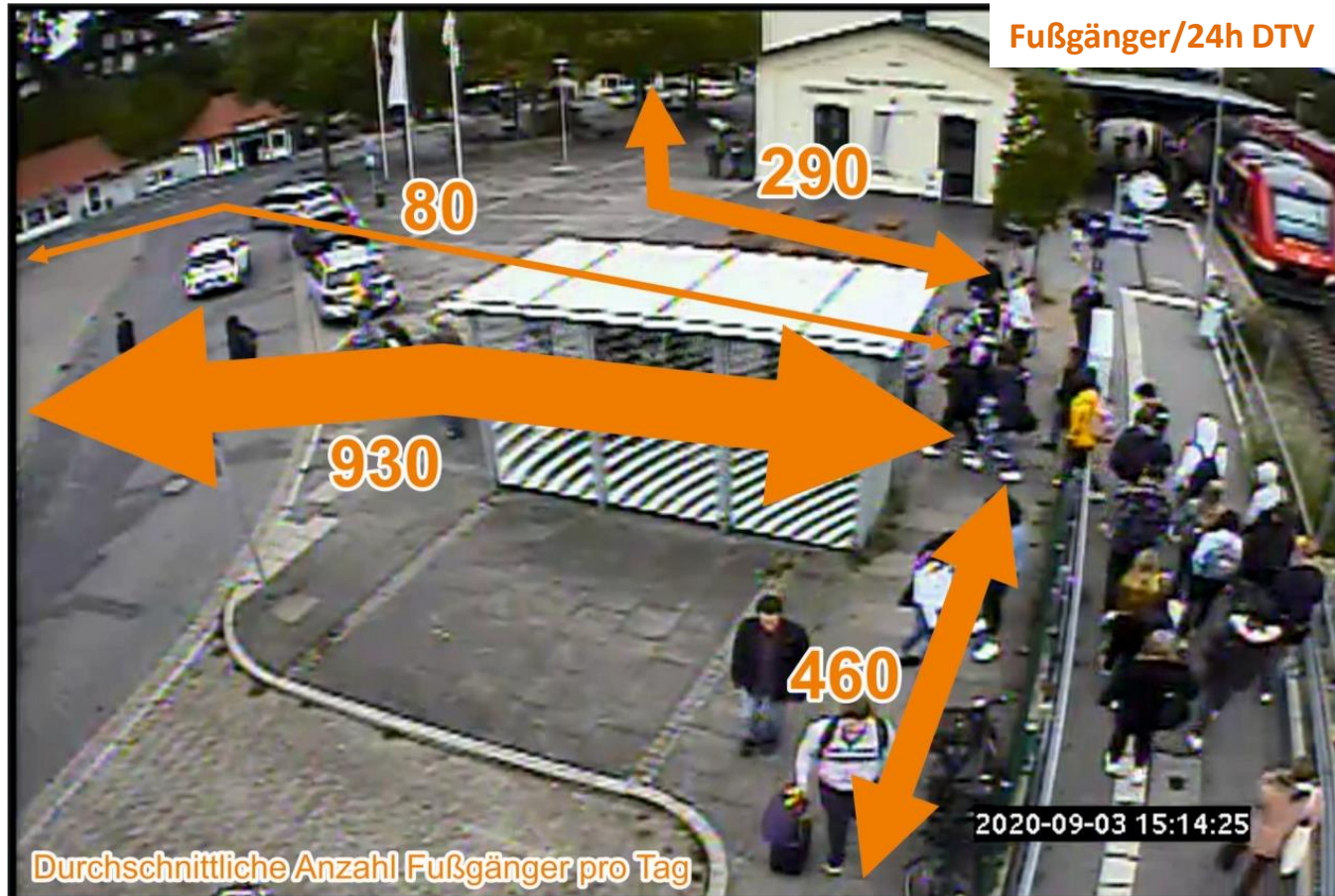
Verkehrsströme



Rückblick – wo stehen wir?

Verkehrserhebungen – Fußverkehr

Verkehrsströme in Bezug auf den Bahnhof



Verkehrliches Leitbild

- Klimafreundliche Mobilität als Basis der **gesamstädtischen Verkehrsentwicklung**
- **Stärkung des Umweltverbundes** aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV und der Multimodalität durch hochwertige Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote
- Entwicklung von Bahnhof und ZOB zu einer **innovativen Mobilitätsdrehscheibe** mit Vorbildfunktion für die KielRegion und das Land Schleswig-Holstein
- **Umverteilung von Verkehrsflächen** zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Entwicklung neuer stadt- und freiräumlicher Qualitäten
- **Sicherung der Erreichbarkeit** des Bahnhofs und des östlichen Zentrumseinganges für den Kfz-Verkehr mit Optimierung und **Beruhigung der Verkehrsabläufe**

Strategischer Handlungsrahmen

- **Allgemein - Chancen einer regionalen Verkehrswende:**

Mit einer Umverteilung von Kfz-Verkehr auf den „Mobilitätsverbund“ eröffnen sich Spielräume, die Bedingungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu verbessern und neue städtebauliche Qualitäten zu entwickeln.

- **Bestand und Prognose Kfz-Verkehr :**

Die Kfz-Belegungen der Straßen im Untersuchungsraum sind moderat und eröffnen bereits heute Spielräume für die Umgestaltung von Straßenräumen

Das Aufkommen und die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr werden in Plön mittel- bis langfristig zurückgehen und eröffnet daher weitere Spielräume für Verkehrsberuhigung und die Reduzierung von Kfz-Verkehrsflächen.

Strategischer Handlungsrahmen

▪ **Radverkehr:**

Ein großer Profiteur derzeitiger und künftiger Entwicklung wird vor allem der Radverkehr sein. Sein Anteil am Gesamtverkehr liegt in der Bahnhofstraße heute schon bei über 25%, in der Lübecker Str. sogar bei über 80% (!). Dies unterstützt eine planerische Prioritätensetzung zugunsten des Radverkehrs.

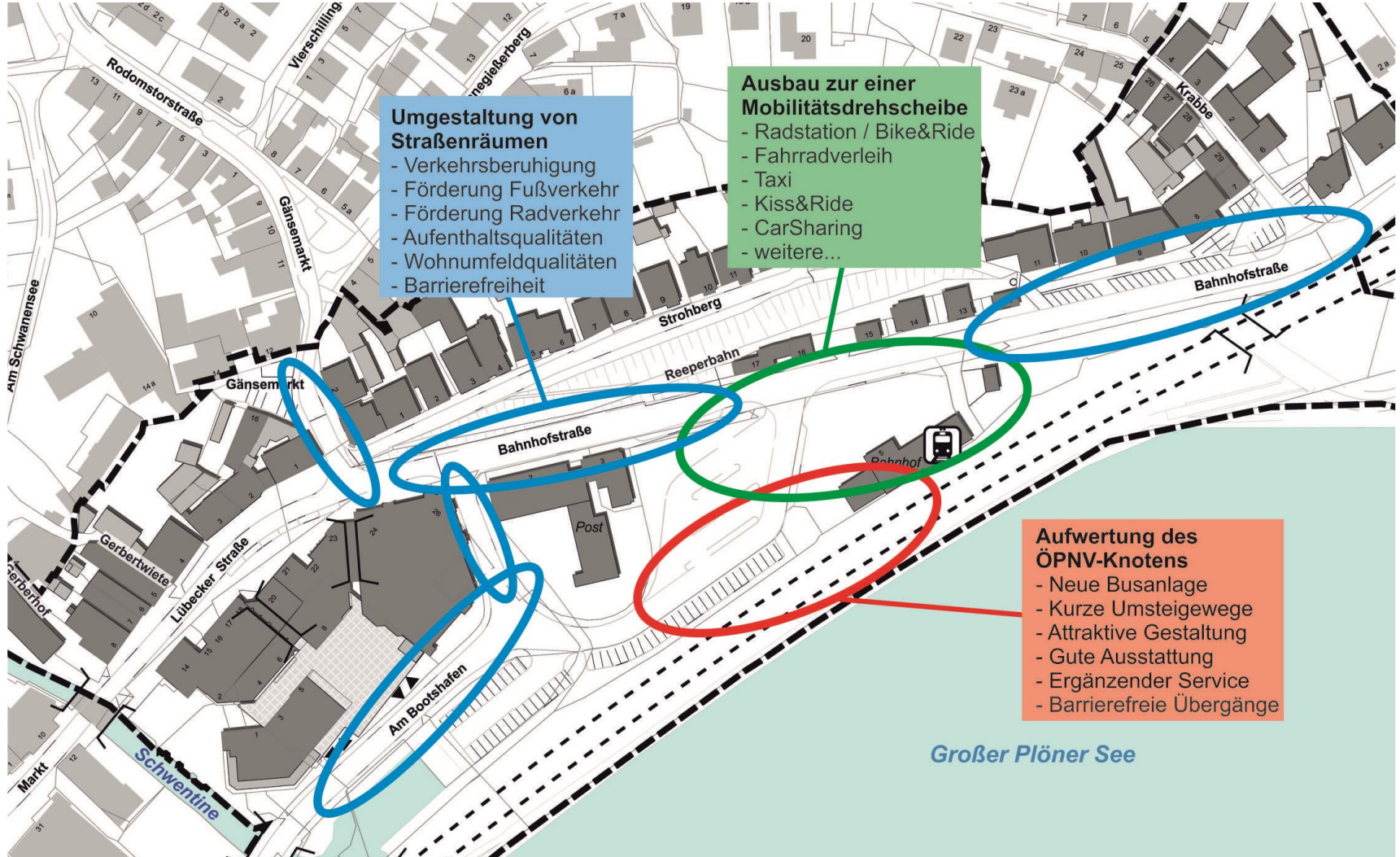
▪ **Fußverkehr:**

Die räumliche Lage des Bahnhofs in fußläufiger Entfernung zur Plöner Altstadt und weiteren Verkehrszielen begünstigt auch ein hohes Fußverkehrsaufkommen und erfordert weitere Verbesserungen für den Fußverkehr.

▪ **ÖPNV:**

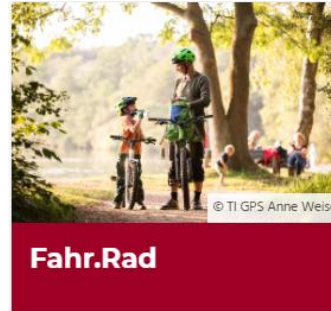
Der ÖPNV ist eine unverzichtbare Säule klimafreundlicher Mobilität. Die günstigen Rahmenbedingungen prädestinieren den Bahnhof Plön für den Ausbau zu einer attraktiven **Mobilitätsdrehscheibe**, die auch zur Förderung der Multimodalität in Plön und Umland beiträgt. Dies erfordert ein hochwertiges Gestaltungskonzept mit der Schaffung attraktiver Umsteigebedingungen.

Strategischer Handlungsrahmen



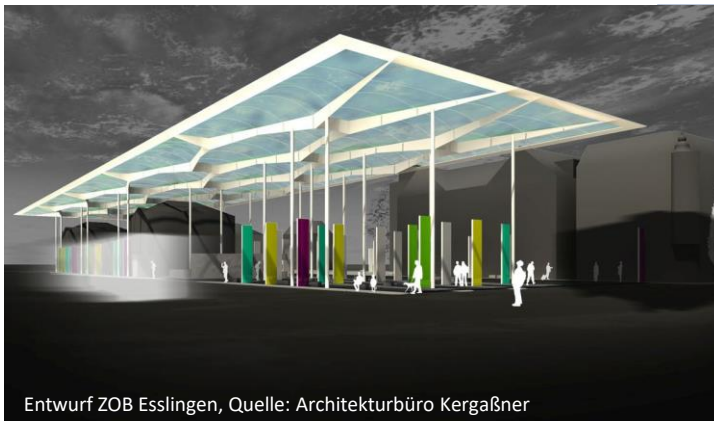
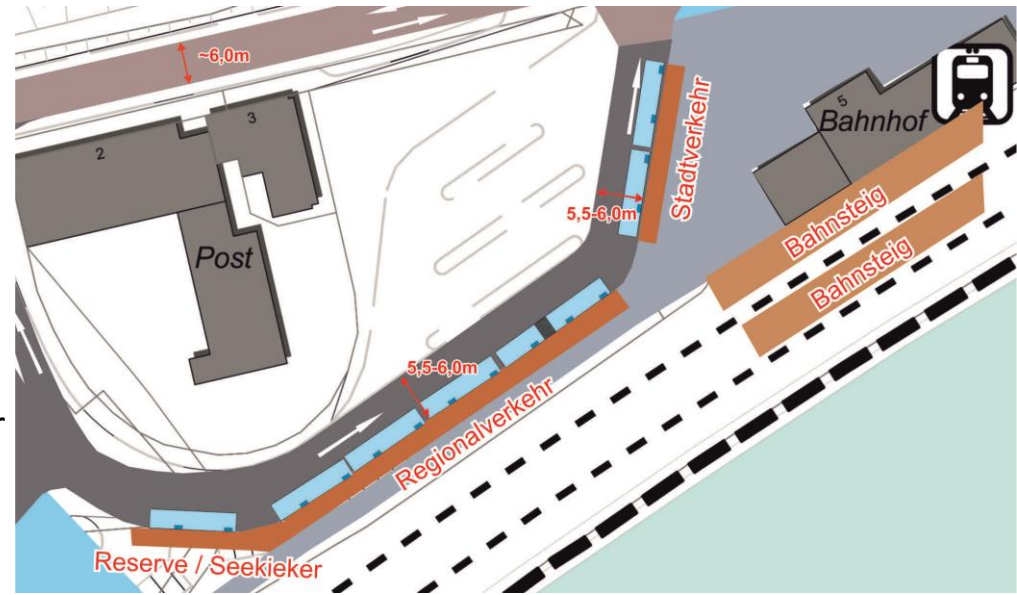
Konzeption – Fuß- und Radverkehr

- Bahnhofsumfeld als Kernelement und **räumliche Schlüsselstelle** für nachhaltige Mobilität und attraktive Nahmobilität in Plön
- Schaffung **attraktiver Fuß- und Radverbindungen** zwischen Bahnhof und
 - Stadtzentrum
 - Seeufer
 - angrenzende Stadtquartiere
- Konfliktarme und barrierefreie Führung, gute Beläge, LED-Beleuchtung und Wegweisung als **zentrale Qualitätsanforderungen**
- Neue **Radvorrangroute für Plön** mit gesamtstädtischer Bedeutung tlw. als Fahrradstraße: Eutiner Straße – Bahnhofstraße – Gänsemarkt – Rodomstorstraße
- Umbau des **Bahntunnels** als Perspektive



Konzeption - ÖPNV

- Mehr Transparenz und kurze Umsteigewege für die ÖPNV-Kunden
- Effiziente Flächennutzung und „Freigabe“ bisher extensiv genutzter und versiegelter Verkehrsflächen
- Mehr Präsenz für den ÖPNV mit bevorzugter Lage und hochwertiger Gestaltung der Haltestellenanlage



Entwurf ZOB Esslingen, Quelle: Architekturbüro Kergaßner



Bildquelle: MABEG Kreuzchner GmbH & Co. KG

Konzeption - Mobilitätsdrehscheibe

- Kapazitätserweiterung für **Fahrradparken** und Standort **Sprottenflotte** mit hochwertiger Gestaltung => kleine Radstationen(en).
- Integration **alternativer Mobilitätsangebote** wie Taxen/Mietwagen, Kiss&Ride, CarSharing, Seekieker, Mitfahrbank.
- Ergänzende **Serviceeinrichtungen** wie Infostele, Schließfächer, Packstation, Ladestationen



Konzeption – Verkehrsberuhigung und Straßenräume

- Aufwertung des Bahnhofsumfeldes durch **hochwertige Straßenräume** mit
 - sicheren Querungsmöglichkeiten
 - Aufenthaltsqualität und
 - Barrierefreiheit
- Bahnhofstraße als Mischverkehrsfläche mit **„weicher Separation“** u.a. durch Niedrigborde, Belagswechsel und Entwässerungselemente
- Weitere Beruhigung des Kfz-Verkehrs mit **Herabsetzung der Geschwindigkeiten**
- Gestalterische Integration angrenzender **Platzsituationen** zu einer städtebaulichen Einheit



Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR



Quelle: TDB Landschaftsarchitektur, Berlin



Quelle: Othmar Kolp, Landeck

Konzeption – Verkehrsführung und Parken

- Konzentration des bahnhofsbezogenen Verkehrs auf die **Bahnhofstraße** inklusive Bringen/Holen (Kiss&Ride) und CarSharing optional mit Wendemöglichkeit
- Südliche **Vorfahrt zum ZOB** / Bahnhof nur noch für Linienbusse und Taxen sowie optional Lieferverkehre
- Parkplätze vorzugsweise für **Kurzzeitparkende**, Anlieger:innen und Besucher:innen (z.B. Gastronomie)
- Flächendeckende **Parkraumbewirtschaftung**
- Ausbau **Ladeinfrastruktur**

Übersicht Handlungsbausteine / Maßnahmen

