

Bebauungsplan 30 c

für das Gebiet Bauhof, Hauptstraße, Bundesbahntrasse, Stadtsee

B e g r ü n d u n g

=====

1. Erfordernis der Planaufstellung

Der historische Stadtkern Möllns muß als bedeutendster Baustein für die Stadtgeschichte Möllns auch zukünftig der Orientierungspunkt bleiben. Sein historischer Stellenwert, die Maßstäblichkeit der Bebauung, die noch vorhandene Unverwechselbarkeit dieser gebauten Umwelt stellen einen unverzichtbaren Erlebniswert für die Bürger und Besucher dieser Stadt dar.

Vor diesem Hintergrund besteht das Problem einer sinnvollen Anpassung der historischen Struktur der Altstadt an die Anforderungen der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen.

Die Erfüllung der sich daraus für die Stadt zu stellende Aufgabe hängt allein davon ab, in welchem Maße es gelingt, die Verkehrsprobleme in der Innenstadt zu lösen.

An die straßentechnische Erschließung der Innenstadt eines zentralen Ortes, der zugleich die Funktion eines Kneipp-Kurortes, und eines touristisch bedeutsamen Verkehrszieles wahrnimmt, werden Anforderungen gestellt, denen das heutige Netz mit einer quer durch den Hauptgeschäftsbereich verlaufenden Verkehrsstraße nicht nachkommen kann. Die Erschließung der Innenstadt ist vorwiegend auf die in Längsrichtung durch die City verlaufende Hauptstraße ausgerichtet. Auf diesem Streckenabschnitt überlagern sich Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr, der innerörtliche Linienverkehr, der Parksuchverkehr sowie die Fußgängerströme entlang der Geschäftsbebauung. Die Fahrbahnbreiten entsprechen an mehreren Stellen nicht der Streckenbedeutung und den gegebenen Querschnittsbelastungen.

Eine Verkehrslösung, die in die historische Bausubstanz der Innenstadt eingreift, kann jedoch aus Gründen, die in den einleitenden Sätzen angesprochen sind, nicht in Frage kommen. Die Maßstäblichkeit der Bebauung und die vorhandene Unverwechselbarkeit der Stadt würden unwiederbringlich zerstört werden.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation in der historischen Innenstadt ist nur zu erreichen durch eine Anpassung der Verkehrsmenge und des Verkehrssystems an den Maßstab der Altstadt durch eine Minimierung der Fahrten durch und in die Innenstadt.

Der reine Durchgangsverkehr soll durch verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Beschilderung) und den bereits geplanten Ausbau des Straßenzuges Am Vorkamp/Eichholzberg, der Brauerstraße und des Straßenzuges Ratzeburger Straße/Schmilauer Straße verstärkt auf die Bundesstraße 207 geleitet werden.

Die weitere wesentliche Belastung der Innenstadt durch den sogenannten "Parkplatzsuchverkehr" soll, wie im Generalverkehrsplan gefordert, durch einen vordringlichen Ausbau von Parkplätzen am Rande der historischen Innenstadt vermindert werden.

Dies ist die wesentliche Begründung für die Aufstellung des Bebauungsplanes 30 c. Daneben soll als weiterer wichtiger Inhalt des Bebauungsplanes der zentrale Omnibusbahnhof ausgewiesen werden. Der jetzt auf dem Bauhof eingerichtete ZOB entspricht weder in seiner Größe noch in bezug auf die Anbindung an das Straßennetz den derzeitigen Anforderungen. Eine Erweiterung bzw. Verbesserung auf dem jetzigen Standort am Bauhof ist jedoch nicht möglich.

2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplanbereich liegt innerhalb des im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sanierungsgebietes, das die gesamte Innenstadt umfaßt. Das Bebauungsplangebiet wird als Sanierungsgebiet gemäß §§ 3 (1) und 5 (1) Städtebauförderungsgesetz festgelegt.

Im einzelnen sind für den Bebauungsplanbereich Mischbauflächen und Verkehrsflächen festgesetzt. ~~Diese Festsetzungen sind in den Bebauungsplan übernommen; insofern ist dieser aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.~~ *

~~Im Flächennutzungsplan nicht ausgewiesen ist die geplante Aufschüttung der Seefläche. Für diese Aufschüttung wird (wenn erforderlich) ein Planfeststellungsverfahren nach Wasserhaushaltsgesetz durchgeführt.~~

~~Die Notwendigkeit der Aufschüttung war zur Zeit der Flächennutzungsplanaufstellung nicht hinreichend bekannt. Es konnte deshalb weder die nachrichtliche Übernahme eines Planfeststellungsverfahrens noch die Aufschüttungsfläche selbst ausgewiesen werden.~~

3. Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

Der vorliegende Bebauungsplan ist der erste Bebauungsplan innerhalb des im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sanierungsgebietes. Mit ihm soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden für die Durchführung der mit dem Plan verfolgten städtebaulichen Ziele:

- Bau eines Parkplatzes am Rande der Innenstadt,
- Bau eines ZOB,
- die durch die Verlagerung des alten ZOB notwendige Umgestaltung des Bauhofes,
- der erforderliche Umbau der anschließenden Verkehrsflächen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde entsprechend festgesetzt.

4. Bestand des Bebauungsplangebietes

Die Grundstücke sind vorwiegend nur entlang der Hauptstraße bebaut. Lediglich die Grundstücke Hauptstraße 17 und 21/23 sind auch in die Tiefe hinein bebaut, weil hier Grundstückszufahrten vorhanden sind. Im übrigen sind die rückwärtigen Grundstücksflächen als Garten- oder Hoffläche genutzt, zum Teil stehen auf diesen Flächen Nebengebäude, die, soweit erforderlich, abgebrochen werden müssen.

Das Gelände fällt zum See hin stark ab. Eine Auffüllung ist jedoch nicht vorgesehen. Die Verkehrsanlagen werden dem Geländeverlauf angepaßt. Erforderlich wird jedoch ein Bodenaustausch im Bereich der geplanten Verkehrsflächen, weil der Boden nicht ausreichend tragfähig ist.

Für den Bau des Parkplatzes werden auch etwa 3.000 qm Seefläche in Anspruch genommen. Diese Seefläche wird durch Aufschüttung bzw. Aufspülung in Landfläche umgewandelt. Die genauen Bodenverhältnisse, auch zum Bodenaustausch, sind in einem Gutachten aufgezeigt.

Der See befindet sich in städt. Eigentum. Die Landflächen sind in privatem Besitz. Die für die Verkehrsanlagen benötigten Flächen werden von der Stadt erworben, gegebenenfalls müßten §§ 85 ff. BBauG angewendet werden.

5. Erschließung und Versorgung

Die innerhalb des Geltungsbereiches vorhandenen Gebäude sind von der Hauptstraße aus erschlossen.

Aus verkehrstechnischen Gründen wird die Erschließung für den Fahrverkehr auf die rückwärtige Planstraße verlegt.

* (Dies kann nicht für das Gebäude Hauptstraße 7 gelten, da das Grundstück zur Planstraße durch eine Stützmauer, die das Geländegefälle ausgleicht, abgegrenzt ist.)

Die Ent- und Versorgungsleitungen sind vorhanden; die geplanten Verkehrsanlagen werden daran angeschlossen.

6. Die bauliche und sonstige Nutzung

Für die Wahl dieses Bereiches als Standort für die dringend benötigten Parkplätze und den ZOB waren folgende Gründe maßgebend:

- Die Fläche liegt am Rande der historischen Innenstadt.
- Die Fläche ist günstig an die städt. Haupteerschließungsstraßen anzubinden.
- Es kann eine kurze Verbindung zu dem bereits vorhandenen Parkplatz am Kurpark hergestellt werden und damit können sich beide Parkplätze ergänzen.
- Der ZOB liegt sowohl günstig zum Bahnhof als auch zur Innenstadt (im übrigen führen alle Linien am Bahnhof vorbei und haben dort eine Haltestelle).

Geschaffen werden insgesamt 250 Parkplätze, davon 135 Plätze ebenerdig und weitere 115 Plätze auf einem Parkdeck. Das Parkdeck ist geplant, um in dieser günstigen städt. Lage möglichst viele Parkplätze anordnen zu können.

Der ZOB dient nur dem öffentlichen Personennahverkehr. Er ist für 4 Gelenkfahrzeuge bzw. 6 Einzelfahrzeuge ausgelegt. Hinzu kommt ein Warteplatz für 1 Gelenkfahrzeug bzw. 2 Einzelfahrzeuge.

Damit ist der für den öffentlichen Personennahverkehr prognostizierte Bedarf erfüllt.

Damit sowohl der ZOB als auch der Parkplatz günstig angefahren und wieder verlassen werden können, wird der Wasserkrüger Weg über die Hauptstraße nach Südwesten und dann wieder auf die Hauptstraße geführt.

Die Verlängerung des Wasserkrüger Weges schafft einen Straßendurchbruch in der bisher geschlossenen Straßenrandbebauung der Hauptstraße. Um die dadurch bedingte Veränderung des Ortsbildes gering zu halten, wurde der Straßenquerschnitt auf das Mindestmaß, und die neu ausgewiesene Bebauung im Bereich des 1. und 2. Obergeschosses bis über die Gehwegflächen festgesetzt. Die nach LBO erforderlichen Abstandsflächen werden damit unterschritten. Da die Belange der Ortsbildgestaltung Vorrang haben müssen, ist diese Unterschreitung bewußt festgesetzt worden.

Für die Grundstücke Hauptstraße 21 und 23 ist aufgrund dieser Straßenführung eine grundsätzliche Änderung der Bebauung festgesetzt worden, d.h. die Straßenrandbebauung der Hauptstraße ist in die Planstraße hineingezogen worden.

Für die übrigen Grundstücke sind Erweiterungsmöglichkeiten festgesetzt. Soweit keine Neubauten geplant werden, können Modernisierungsmaßnahmen erforderlich werden. Für das Grundstück Hauptstraße 7 ist die vorhandene Bebauung aufgenommen worden. Die Planstraße führt unmittelbar an diesem Gebäude vorbei und muß hier in einem kurzen Stück als Hochstraße ausgebildet werden, um die rückwärtigen Ausgänge (jetzt Notausgang Kino), die bedingt durch das Geländegefälle tief liegen, frei zu halten.

Entlang des geplanten Seeufers ist aus stadtgestalterischen Gründen eine Freifläche vorgesehen, die stark begrünt werden soll, aber für die Öffentlichkeit zugänglich bleibt.

7. Planverwirklichung

Die Planverwirklichung ist in 3 Abschnitten vorgesehen:

1. Abschnitt: Bau des ZOB mit zunächst der südwestlichen Anbindung an die Hauptstraße und erforderlicher Umbau der Hauptstraße im Einmündungsbereich. Erforderlich wird hier bereits der gesamte Grunderwerb, auch soweit er erst für die folgenden Abschnitte benötigt wird.
2. Abschnitt: Bau des Parkplatzes, d.h. auch Aufschüttung der Seefläche. Das Parkdeck wird gegebenenfalls als 2-A-Abschnitt verwirklicht.
3. Abschnitt: Ausbau des Bauhofes, des übrigen Hauptstraßenbereiches einschl. Verlängerung des Wasserkrüger Weges.

8. Kosten

Für die Finanzierung der Kosten (siehe Anlagen "Kosten- und Finanzierungsübersicht" und "Grundsätze für den Sozialplan") sind Zuwendungen des Bundes und des Landes für Straßenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), des Städtebauförderungsprogrammes und Zuschüsse aus Konjunkturprogrammen beantragt.

Die Zuschüsse betragen unterschiedlich 66 - 75 %.

Die verbleibenden Kosten sind von der Stadt Mölln aufzubringen.

Aufgestellt:

Mölln, den 1.8.1978
Stadtbauamt

H. V. Meifort
Der Bürgermeister



*

GEÄNDERT GEM. ERLASS DES INNENMINISTERS VOM 25.09.1980 GZ.IV 810c-512.113-53,90(30c) - UND BESCHLUSS DER STADTVERTRETUNG VOM 9.10.1980.

Mölln, den 10. Nov. 1980



[Handwritten signature]
Der Bürgermeister