

Niederschrift

über die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen
gemäß § 137 BauGB zu den

Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gemäß § 141 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Hafen-/ Bahnflächen“

Ort: Stadthaus Mölln, Wasserkrüger Weg 16, Raum 107/108

Teilnehmer:

Öffentlichkeit Ca. 35 Bürgerinnen und Bürger

Jan Wiegels Bürgermeister

Manfred Kuhmann Leiter Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung

Cornelia Neumann Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung, Leiterin Fachdienst Planung

Marta Bauermann VU-Planerin, Büro Elbberg Stadtplanung, Hamburg

Christoph Schnetter VU-Planer, Büro Elbberg Stadtplanung, Hamburg

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 20:30 Uhr

Um 19:00 Uhr eröffnet Herr Kuhmann die Veranstaltung, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und stellt die beauftragten Gutachter der VU (Frau Bauermann, Herr Schnetter) sowie die Mitarbeiterin der Verwaltung (Frau Neumann) vor.

Herr Kuhmann gibt anschließend einen kurzen Überblick über

- die städtebauliche Entwicklung des Gebiets,
- die Beurteilung eines besonderen Handlungsbedarfs für dieses Gebiet im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2010),
- die Beantragung und Aufnahme dieses Vorhabens in das Städtebauförderungsprogramm des Landes,
- die zeitliche Streckung der Entwicklung und Abstimmung der VU-Konzeption von 2011 bis 2016 sowie
- die nachfolgende Ausarbeitung eines gebietsbezogenen Integrierten Entwicklungskonzepts (ISEK) als Voraussetzung für die Durchführung erster Maßnahmen im Gebiet.

Vorstellung der Planung

Frau Bauermann erläutert anschließend anhand einer Beamer-Präsentation die Inhalte und Ergebnisse der VU. Dabei stellt sie insbesondere dar:

- Anlass, Ausgangslage sowie den Verfahrens- und Beschlussstand der VU,
- die Ergebnisse der Bestandsuntersuchung und die Gesamtbewertung des Gebiets,
- die Mängel und Konflikte sowie die Chancen und Potenziale des Gebiets,
- die erarbeiteten allgemeinen Ziele für die Gebietsentwicklung,
- eine übersichtliche Kosten- und Finanzierungsübersicht,
- das Sanierungsverfahren und die räumliche Abgrenzung eines Sanierungsgebiets sowie
- einen Ausblick auf das weitere Verfahren.

Fragen und Diskussion

Im Rahmen der anschließenden Aussprache, die von Herrn Kuhmann moderiert wird, werden von einzelnen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltung folgende Themen befragt, angesprochen sowie Stellungnahmen und Anregungen zum weiteren VU-Prozess unterbreitet:

Umfang möglicher Förderung von Gebäudemodernisierungen: Herr Kuhmann erklärt, dass die Höhe von Fördermitteln / Zuschüssen für einzelne private Modernisierungsmaßnahmen derzeit nicht bestimmbar sei. Dies werde u.a. auf der Grundlage noch zu erarbeitender Förderprioritäten erfolgen, bei der Aspekte wie Umfang der Gesamtmaßnahme, Antragsvolumen sowie städtebauliche, gestalterische und siedlungsgeschichtliche Bedeutung der Gebäude eingehen.

Abschöpfung von Ausgleichsbeträgen: Herr Kuhmann erläutert die Regelungen und Kriterien zur Ermittlung der „Sanierungsbedingten Bodenwerte“ von Grundstücken im Rahmen umfassender Sanierungsverfahren und zu ihrer Abschöpfung in Form von Ausgleichsbeträgen nach Abschluss der Sanierung. Er weist darauf hin, dass nach vorliegenden Erfahrungen der Umfang derartiger Ausgleichsbeträge in der Regel niedriger liege, als dies infolge der Erhebung von Anliegerbeiträgen nach durchgeführten Maßnahmen z.B. zur Umgestaltung von Straßen außerhalb von Sanierungsgebieten der Fall sei (Straßenausbaubeiträge). Die tatsächliche Entwicklung der „Sanierungsbedingten Bodenwerte“ von Grundstücken kann jedoch erst nach Abschluss der Sanierung erfasst werden, sodass eine vorgezogene Abschätzung der Höhe der Ausgleichsbeträge nicht möglich ist. Einfluss auf die Entwicklung der Bodenwerte privater Grundstücke haben ausschließlich Sanierungsmaßnahmen u.a. im öffentlichen Raum, die sich bodenwertverändernd auf das Grundstück auswirken („sanierungsbedingt“). Keinen Einfluss haben hingegen Maßnahmen auf dem Grundstück oder an einem Gebäude, die von dem Eigentümer selbst durchgeführt werden, z.B. Gebäudemodernisierung.

Wertentwicklung auf Grund von Sanierungsvermerken: Zur befürchteten Grundstückswertminderung in Folge der Grundbucheinträge von Sanierungsvermerken erklärt Herr Kuhmann, dass nach vorliegenden Erfahrungen derartige Wertminderungen häufig nicht auftreten, da potenzielle Kaufinteressenten von im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücken sich nach

einem Erwerb zwar auf mögliche Ausgleichsbeträge einstellen müssten, dabei jedoch vor – eher höher anzusetzenden – Straßenausbaubeiträgen im Falle von z. B. Straßenausbaumaßnahmen ohne umfassendes Sanierungsverfahren geschützt seien.

Mobilitätsdrehscheibe: Mehrere Bürgerinnen und Bürger bezweifeln in ihren Beiträgen die Schlüssigkeit dieser Konzeption eines zentralen Verkehrsknotenpunkts im Bereich des Bahnhofs, insbesondere werden dabei angesprochen:

- die räumlich begrenzten Möglichkeiten zur Anlage des ZOB und der Bus-Wendeschleife auf privaten Gewerbeflächen südlich des Bahnhofs,
 - dass daher der vorhandene ZOB ggf. z.T. weiter betrieben werden muss und ein zentraler Verkehrsknotenpunkt somit nicht umsetzbar sei,
 - dass bei einer Anlage von Teilfunktionen der Mobilitätsdrehscheibe westlich der Bahntrasse, etwa in Form von P&R-Flächen, die vorhandenen Wohnlagen im Bereich der Feuergräfenstraße nachteilig beeinflusst seien, und
 - dass die unklaren Perspektiven des übergeordneten Bahnfernverkehrs die Entwicklung und künftige Bedeutung des Bahnhofs Mölln ohnehin in Frage stellen.

Herr Kuhmann stellt dazu heraus, dass die Konzeption der zentralen Mobilitätsdrehscheibe im Bereich des Bahnhofs nach intensiver Diskussion in den städtischen Gremien von der Stadt Mölln einmütig getragen werde und vor diesem Hintergrund das Untersuchungsgebiet entsprechend erweitert wurde. Dabei handele es sich um eine längerfristige Zielperspektive, die es nun nachhaltig zu verfolgen gelte und dabei über Gespräche mit Grundstückseigentümern und weitergehende Plankonzepte einer Realisierung näher zu bringen und den historischen Bahnhof wieder in seiner zentralen Anlauf- und Verteilerfunktion zu stärken. Ergänzend weist er darauf hin, dass für das Bahnhofsgebäude eine umfassende Modernisierung vorgesehen sei und im Umfeld bereits weitere P&R-Radverkehrsanlagen verwirklicht wurden.

Bürgermeister Wiegels ergänzt in diesem Zusammenhang, dass ein zum heutigen ZOB hin verlagertes Bahnhaltepunkt einen Haltepunkt in Hochlage gegenüber dem umgebenden Raum ergeben würde, der in seiner Busanbindung und barrierefreien Erreichbarkeit kaum positiv hätte verwirklicht werden können. Hinzu kommt, dass mit diesem verlagerten Standort der vorhandene Bahnhof in seiner historischen Lage vollkommen an Bedeutung verloren hätte.

Hafen-City-Konzept und andere Planungen von privater Seite: Zur möglichen Entwicklung des Untersuchungsbereichs im Sinne einer „Hafen-City“-Lösung oder anderer intensiver Nutzungskonzepte antwortet Herr Kuhmann, dass es grundsätzlich gelte, hier einen für Mölln angemessenen Nutzungs- und Gestaltungsmix und Maßstab zu wahren. Auch weitere Planungskonzepte von privater Seite für das Gebiet sind der Stadt bekannt. Im Rahmen späterer Wettbewerbsverfahren werde geklärt werden müssen, ob und ggf. in welcher Form diese Konzepte und Planungen in die Entwicklung des Gebiets einbezogen werden sollen.

Planungen für das Parkdeck am ZOB: Für den Bereich des Parkdecks erklärt Herr Kuhmann, dass dieses weiterhin Bedeutung für den altstadtorientierten ruhenden Verkehr hat und im Rahmen der Umgestaltung des vorhandenen ZOB-Bereichs kein Abriss des Parkdecks vorgesehen werde.

Beeinträchtigung von Baubestand durch Straßenausbau: Herr Kuhmann weist zum Erfassen von möglichen Schädigungen vorhandener Gebäude infolge von z.B. Straßenbaumaßnahmen auf dazu vorliegende Erfahrungen bei der Altstadt-Sanierung hin. Dabei wurden vor Ausführung der Maßnahmen Bestandsdokumentationen von ausgewählten Gebäuden durchgeführt, so dass tatsächliche Schädigungen durch erfolgte Sanierungsmaßnahmen der Stadt von bereits zuvor vorhandenen Schäden an einzelnen Gebäuden unterscheidbar waren. Insgesamt sei es daher lediglich zu einzelnen strittigen Situationen mit Eigentümern um die Beurteilung von Gebäudeschäden gekommen. Herr Kuhmann gibt ergänzend zum Ausdruck, dass er sich eine vergleichbare Regelung auch im Bereich der VU Hafen-/ Bahn vorstelle.

Höherer Anteil des Wohnens auf der Landzunge: Herr Kuhmann weist darauf hin, dass bei dem konzipierten Nutzungsmix von Dienstleistung, Gewerbe, Freizeit und Naherholung auch das Wohnen – wenn auch in nachrangigem Umfang – vorgesehen sei. Ein höherer Nutzungsanteil des Wohnens könne sich dabei im weiteren Planungsprozess in Abhängigkeit der Veränderung der Umweltbelastungen (Lärm, Stäube, Gerüche) insbesondere aus dem angrenzenden Hafengebiet durchaus ergeben. Insgesamt müssten dabei jedoch gesunde und verträglich Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Kanalvertiefung: Herr Kuhmann führt aus, dass die Vertiefung des Elbe-Lübeck-Kanals als langfristiges Vorhaben im aktuellen Bundesverkehrswegeplan aufgeführt ist. Daraus leite er jedoch keine zeitnahen Ausbauplanungen für den Kanal ab und sehe daher auch keine im Rahmen der VU-Konzeption zu beachtende Rückwirkung auf die Hafenwirtschaftsstruktur und das räumlich-funktionale Umfeld des Untersuchungsgebiets.

Unterstützung und Einbindung von Vereinen: Bei der Ermittlung und Erhebung von Ausgleichsbeträgen in einem künftigen Sanierungsgebiet gelten nach den Ausführungen von Herrn Kuhmann für alle Eigentümer rechtlich die gleichen Rahmenbedingungen. Eine besondere Förderung für die Arbeit gemeinbedarfsorientierter Sportvereine in Form von geringeren Ausgleichsbeträgen sei daher rechtlich nicht möglich. Andere Formen der Vereinsförderung durch die Stadt seien davon unberührt. Insgesamt wird die Arbeit der Vereine im Untersuchungsgebiet durch die Stadt sehr geschätzt – daher ist es auch Zielsetzung der VU-Konzeption, diese Vereine nicht aus dem Untersuchungsgebiet zu verdrängen und sie in die zukünftige Entwicklung mit einzubinden.

Beginn der Planungen: Herr Kuhmann erklärt, dass noch im Jahr 2016 mit der Erarbeitung eines gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für das Sanierungsgebiet begonnen wird, in dem konkrete Maßnahmen mit genaueren Kostenschätzungen und Umsetzungsprioritäten aufgeführt sein werden. Auch zu diesem ISEK und zur Planung einzelner Maßnahmen wird es vergleichbare Beteiligungsformen der Öffentlichkeit geben.

Beseitigung höhengleicher Bahnübergang: In der Aussprache regt ein Bürger an, die Möglichkeiten der Beseitigung des vorhandenen Bahnübergangs durch eine Unterführung der Gleistrasse nicht auszuschließen. Dabei könnte die vorhandene Hochlage des Bahnkörpers für vergleichsweise kurze und nicht zu tief liegende Unterführungsrampen genutzt werden. In der Diskussion kommen dazu auch andere Auffassungen zum Ausdruck, in denen auf den begrenzten und bebauten Stadtraum im Nahbereich des Bahnübergangs, auf die Hindernis-

und Barrierewirkung für querende Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Unterführungsrampen sowie auf vorhandene Fahralternativen bei geschlossener Schranke hingewiesen wird.

Bedeutung des Vorhabens für die Gesamtstadt: Herr Wiegels weist abschließend auf die große Chance zur städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung des Untersuchungsgebiets sowie auf die große Bedeutung des Vorhabens für die gesamte Stadt Mölln hin. Er bittet die Bürgerinnen und Bürger diese positiven Entwicklungsperspektiven für die Landzunge bei der Meinungsbildung und weiteren Diskussion in der Öffentlichkeit zu berücksichtigen.

Mit dem Hinweis, dass alle zur Sprache gekommenen Stellungnahmen und Anregungen im weiteren Planverfahren behandelt werden und mit einem Dank an alle Mitwirkenden und Anwesenden schließt Herr Kuhmann um 20:30 Uhr die Veranstaltung zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.

Gez.

Manfred Kuhmann
(Leiter Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung)

Gez.

Christoph Schnetter
(Protokollführer)