

Protokollauszug

aus der

Sitzung des Bauausschusses der Stadt Grevesmühlen

vom 25.01.2024

Top 6 **Rahmenplan "Ploggenseering" Grevesmühlen**
hier: Wahl des zugrundeliegenden Leitbildes
VO/12SV/2023-1969

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat gemeinsam mit der DSK Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft(DSK) eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, privatwirtschaftlichen Akteure und der Betroffenen durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde über die Rahmenplanung informiert, die Leitbilder vorgestellt und die Teilnehmenden zur Abgabe von Stellungnahmen und Anmerkungen aufgefordert. Dabei wurde die Variante 2 „Zwei Schleifen“ mehrheitlich als Vorzugsvariante identifiziert.

Ziele:

Mit dem Beschluss über eine der Varianten soll die grundlegende Idee der städtebaulichen Rahmenplanung ratifiziert und eine gemeinsame Zielvorstellung für den entstehenden Rahmenplan festgehalten werden.

Sachdarstellung:

Im September wurde die DSK im Rahmen Ihrer Sanierungsträgerschaft mit der Erstellung des Rahmenplans „Ploggenseering“ beauftragt. Die Rahmenplanung ist für die weitere Sanierung des Quartiers Ploggenseering notwendig und legt die Grundlage für weitere Maßnahmen und Förderung gem. C. 2.StBauFR MV 2011.

Um die Belastbarkeit und Akzeptanz der Planung zu garantieren, wurden die berührten privaten und öffentlichen Stakeholder sowie die Anwohnenden beteiligt. In der Beteiligung wurde über die Rahmenplanung und den Erarbeitungsprozess informiert. Die Beteiligten wurden zudem zur Abgabe von Stellung zu den entwickelten Leitbildern gebeten. Dabei ergab sich das sich die Mehrheit für die Variante 2 „Zwei Schleifen“ ausspricht.

Es wurde in diesem Kontext jedoch auch klar, dass eine tiefere Auseinandersetzung mit den Herausforderungen der Verkehrsplanung notwendig ist. Die Herausforderung besteht darin, eine gute Erreichbarkeit und Anbindung des Ploggenseerings sicherzustellen, denn die Variante 2 „Zwei Schleifen“ sieht vor, die im Quartier verlaufende Erschließungsstraße „Am Ploggenseering“ zu teilen.

Dies hätte neben einer Vielzahl von positiven Effekten wie Verkehrsberuhigung, Verkehrsreduktion und Lärminderung auch eine Herausforderung zu bewältigen. Durch die momentane verkehrliche Führung und die straßenrechtlichen Anordnungen entlang der Wismarschen Straße entstehen leicht längere Wege, die mit dem PKW zu dem

nächstgelegenen Nahversorgern zurückgelegt werden müssten. Die zurückgelegte Distanz zum Netto in der „Klützer Straße 1“ würde sich nicht verändern. Die zurückzulegende Distanz zum Netto „Am Wasserturm 4a“ und Penny „Wismarsche Straße 152“ würde sich bedingt durch den Einrichtungsverkehr auf der Wismarschen und Theodor-Körner-Straße leicht verlängern. Dieser Aspekt wurde insbesondere von den öffentlichen Verkehrsträgern als auch von den Bürgerinnen und Bürgern als Kritikpunkt gesehen.

Diese berechnete Kritik wird seitens Verwaltung und DSK in der weiteren Rahmenplanung Berücksichtigung finden und in der Rahmenplanung beantwortet werden. Die Rahmenplanung wird dabei konkret auf die Herausforderung eingehen und verkehrsplanerische Lösungsvorschläge formulieren.

Aufgrund der überwiegend positiven Wirkungen für das Quartier „Ploggenseering“, die in Folge der Weiterentwicklung der Variante 2 „Zwei Schleifen“ entstehen können, schlägt die Verwaltung vor, die Variante 2 als Vorzugsvariante zu bestimmen und sie als Grundlage für die weitere Rahmenplanung festzulegen

Beschluss:

Die Stadtvertretung beschließt Variante ____ als zugrundeliegendes verkehrliches Leitbild für die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans "Ploggenseering".

1. Die Leitbild-Variante 1 „Durchfahren“ wird als verkehrsplanerisches Leitbild für die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans beschlossen.

2. Die Leitbild-Variante 2 „Zwei Schleifen“ wird als verkehrsplanerisches Leitbild für die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans beschlossen.

3. Die Leitbild-Variante 2 „Eine Schleife“ wird als verkehrsplanerisches Leitbild für die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans beschlossen.

Diskussion BA:

Herr Trudrung von der DSK GmbH erläutert kurz den aktuellen Sachstand. Die zu bestimmende Variante wird den motorisierten Verkehr im Quartier maßgeblich bestimmen. Das Ziel bei der ganzen Planung besteht darin, dass ein Teil des öffentlichen Verkehrsraumes den Einwohnern wieder zurück gegeben wird. Nur die öffentlich gewidmeten Straßen sollen durch den Verkehr befahren werden.

Die einzelnen Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten werden erläutert.

Variante 1: hohe Lärmemission im Quartier durch durchfahrenden Verkehr
Einbahnstraße rein, Einbahnstraße raus

Variante 2: zwei Schleifen, favorisierte Variante von TÖB und Stakeholdern
Busverkehr wird nicht ins Quartier gelenkt, ein Übergangsbereich
entschärft die Situation

Starker Parkdruck ist vorhanden, hoher Stellplatzschlüssel

für einzelne Verkehrsteilnehmer entsteht ein „Mehrweg“, z. B. Einkauf
(Ergebnis Bürgerbeteiligung)

Herr Siegerth sieht keinen Flächengewinn für die Santower Straße.

Herr Baetke spricht sich für die Variante 2 aus. Ein verkehrsberuhigter Bereich wird als absolut notwendig erachtet. Es wird gefragt, wie hoch der Stellplatzgewinn bei Variante 2 wäre?

Herr Krohn informiert, dass die Kreuzung zur Santower Straße nicht zugemacht werden könne. Dies ist eine wichtige Durchfahrt für die Rettungsfahrzeuge für das Gebiet Ploggenseering. Eine Buswendeschleife muss ebenfalls vorhanden sein. Der Abfluss der Verkehrsströme sollte zweiseitig erfolgen.

Für mehr Parkmöglichkeiten der Anwohner schlägt er Parkdecks an verschiedenen Orten im Gebiet vor.

Herr Trudrung möchte die Entscheidung über mögliche Parkdecks gerne vertagen. Die Planung muss einen anderen Stand erreichen, um hiermit weitere Überlegungen zuzulassen. Hier geht es zunächst nur über die Auswahl einer Variante.

Herr Krohn erläutert nochmals die Vorteile einer Parkpalette.

Herr Reppenhagen resümiert und bevorzugt ebenfalls Variante 2.

Es wird mitgeteilt, dass die Theodor- Körner- Straße nicht für den Busbetrieb geeignet ist.

Der Bauausschuss empfiehlt den übergeordneten Gremien die Beschlussfassung gem. nachfolgender Abstimmung.

Ergebnis BA: Variante 2. Die Planungen sollen bzgl. dieser Variante weiter fortgeführt werden, mit dem **Hinweis auf den verkehrsberuhigten Bereich.**

Abstimmungsergebnis:

Gesetzl. Anzahl der Vertreter:	9
➔ davon anwesend:	7
Ja-Stimmen:	7
Nein-Stimmen:	0
Enthaltungen:	0