

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

ISEK Hafen-/ Bahnflächen



Stand: 30.10.2020



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung

MÖLN
DIE EULENSPIEGELSTADT

Gefördert im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ / „Stadtumbau“

Auftraggeber:

Stadt Mölln
Der Bürgermeister
Wasserkrüger Weg 16
23879 Mölln

Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung
Fachdienst Planung

Ansprechpartner*innen:

Dipl.-Geogr. Kerstin Mett-Sprengel
Telefon 04542 803 203
Sarah Greßmann, M.Sc.
Telefon 04542 803 209

Auftragnehmer:

Elbberg Stadtplanung
Kruse und Rathje Partnerschaft mbB
Architekt und Stadtplaner
Lehmweg 17
20251 Hamburg
Telefon 040 460 955 60
mail@elbberg.de
www.elbberg.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Christoph Schnetter
Dipl.-Ing. Marta Bauermann
Mona Borutta, B.Sc.

Titelblatt: Luftbildaufnahme von 2018 mit Abgrenzung des Fördergebietes „Hafen-/ Bahnflächen“ in Rot
(Quelle: Auszug aus dem SAGis web Mölln, zusätzlich eigene Darstellung)

Inhalt	Seite
1. Einführung	6
2. Ziele und Aufbau des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für das Fördergebiet „Hafen-/ Bahnflächen“	8
3. Das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ / „Stadtumbau“	11
4. Evaluation / Monitoring	13
5. Ausgangslage	15
5.1 Lage und Abgrenzung des Fördergebietes	15
5.2 Historische Entwicklung	16
5.3 Übergeordnete Planungen und Konzepte.....	18
5.4 Geltendes Planungsrecht	19
5.5 Städtische Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien.....	20
5.6 Weitere Planungen und aktuelle bzw. anstehende Entwicklungen.....	25
5.7 Gebäudebestand und städtebauliche Struktur	29
5.8 Gebäudenutzung	35
5.9 Freiraumstruktur	36
5.10 Verkehrssituation und Erschließung	38
5.11 Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur, Tourismus	41
5.12 Technische Infrastruktur, Ver- und Entsorgung	42
5.13 Umweltsituation und Restriktionen	43
5.14 Eigentumsverhältnisse	44
5.15 Bevölkerungsdaten.....	46
5.16 Arbeitsmarkt, Wirtschaft.....	47
5.17 Wohnen und Mietniveau	48
6. Defizit- und Potenzialanalyse	49
6.1 Mängel und Konflikte	49
6.2 Chancen und Potenziale.....	51
7. Notwendigkeit des Einsatzes von Fördermitteln	53
8. Überprüfung der im Rahmen der VU vorgeschlagenen Abgrenzung zur Festlegung eines Sanierungsgebietes und des vorgeschlagenen Verfahrens	53
9. Zeitliche Begrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	55

10.	Leitbild und allgemeine Ziele der Entwicklung	55
11.	Rahmenentwicklungskonzept	58
12.	Maßnahmenkatalog	67
13.	Kosten- und Finanzierungsübersicht	94
14.	Ausblick	99
15.	Planteil	100
16.	Anlagenteil.....	101

Planverzeichnis

- 01 Veränderungen gegenüber den Vorbereitenden Untersuchungen (VU)
- 02 Mängel und Konflikte
- 03 Chancen und Potenziale
- 04 Rahmenentwicklungskonzept
- 05 Maßnahmenkatalog

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Dokumentation des Gebietsspaziergangs am 15.06.2017 als Auftakt der Bürgerbeteiligung

Anlage 2: Dokumentation der Auftaktveranstaltung zur Öffentlichen Auslegung - folgt -

Anlage 3: Dokumentation der Abschlussveranstaltung zur Vorstellung des abgeschlossenen ISEK - folgt -

Anlage 4: Abwägung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie sonstige Stellen - folgt -

1. Einführung

Im Sommer 2012 wurde die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Hafen-/ Bahnflächen“ in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen, welches zu je einem Drittel von Bund, Land und Stadt getragen wird. Anfang 2017 wurde das Programm „Stadtumbau West“ mit dem Programm „Stadtumbau Ost“ zu einem gemeinsamen Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ zusammengeführt.

Seit Anfang 2020 sind die bestehenden Förderprogramme der Städtebauförderung auf lediglich drei Programme gebündelt und konzentriert. Die Ausrichtung des Programms „Stadtumbau“ ist dabei vollständig im neu geschaffenen Städtebauförderungsprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ aufgegangen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist nicht klar, ob die Gesamtmaßnahme „Hafen-/ Bahnflächen“ in dieses Programm überführt wird; eine entsprechende Entscheidung steht noch aus.

Anlass zur Aufnahme des Gebietes in das Programm war insbesondere die damals anstehende und 2015 erfolgte Verlagerung des städtischen Baubetriebshofes von der Landzunge und die daraus erwachsenden Potenziale zur Entwicklung dieser mit hoher Lagegunst ausgestatteten Fläche (v.a. Wasser- und Altstadtnähe, (Stadt-) Eingangssituationen, Potenzial für Naturerlebnis). Darüber hinaus wurde die Fläche bereits im gesamtstädtischen Integrierten Stadtentwicklungskonzept Mölln vom November 2010 (ISEK Mölln 2010) als räumliches Schwerpunktgebiet mit erkennbarem besonderem Handlungsbedarf identifiziert sowie die Durchführung einer VU vorgeschlagen - das Konzept erkannte im Gebiet ein Potenzial zur Erweiterung der Innenstadt und ggf. für die Schaffung attraktiver Wohn- und Gewerbeflächen für verschiedene Zielgruppen.

Für die funktionale und städtebauliche Neuordnung des Gebietes „Hafen-/ Bahnflächen“, haben sich seitdem die umweltbelastenden Emissionen aus dem benachbarten Gewerbehafen (v.a. Gewerbelärm, Gerüche und Stäube) in Folge dortiger veränderter wirtschaftlicher Aktivität verringert. Aktuelle Nachnutzungsentwicklungen auf den Flächen des Gewerbehafens in Richtung einer Wohn- und verträglichen Gewerbenutzung erweitern die Chance eines größeren Spektrums der städtebaulichen Entwicklungsoptionen einschließlich des Wohnens auch im ISEK-Gebiet „Hafen-/Bahnflächen“.

Vorbereitende Untersuchungen

Um die städtebauliche Situation sowie die Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes zu untersuchen und zu bewerten, wurden von 2011 bis 2016 im Auftrag der Stadt Mölln Vorbereitende Untersuchungen (VU) gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) unter öffentlicher Beteiligung durchgeführt, wobei im Herbst 2014 das Untersuchungsgebiet der VU um ca. 1,9 ha nach Süden erweitert wurde. Grund dafür war das 2013 durch die Stadt beschlossene „Klimafreundliche Verkehrskonzept Mölln“ (Planungsbüro VIA eG, Köln, Stand 25. Januar 2013), in welchem die Herstellung einer Mobilitätsdrehscheibe zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des Nah- und Fernverkehrs am Standort des Bahnhofs vorgeschlagen wurde. Mit dem Beschluss zur Erweiterung des VU-Untersuchungsgebietes sollte die Möglichkeit geschaffen werden, auch die Mobilitätsdrehscheibe im Bereich des Bahnhofs im Rahmen der Gesamtmaßnahme realisieren zu können. Am 30.11.2018 wurde das Gutachten „Mobilitätsdrehscheibe Mölln Machbarkeitsstudie“ (Masuch + Olbrisch, Oststeinbek b. Hamburg) vorgelegt,

welches zu dem Ergebnis kommt, dass eine Mobilitätsdrehscheibe, die wesentliche Teile des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof bündelt, dort nicht vollumfänglich möglich ist. Auf dieser Grundlage wird die Entwicklung einer vollständigen Mobilitätsdrehscheibe am Standort Bahnhof nicht mehr weiterverfolgt, jedoch sollen – soweit möglich - einzelne Maßnahmen aus der Studie zur Verbesserung des Mobilitätsstandorts Bahnhof umgesetzt werden.

Die VU von 2016 beinhalten eine umfassende Analyse der städtebaulichen, freiraumbezogenen, sozialen, ökonomischen, verkehrlichen und soziodemografischen Situation im vergrößerten Gebiet zwischen Grambeker Weg / Hauptstraße und dem Ziegel- und Stadtsee sowie eine auf ermittelten Potenzialen des Gebietes aufbauende Formulierung eines allgemeinen Zielkonzeptes und eine Projektierung von Maßnahmen zur Neuordnung der Flächen.

In den VU wurde im Ergebnis festgestellt, dass die Notwendigkeit zum Einsatz von Städtebauförderungsmitteln besteht und hierzu ein Sanierungsgebiet festzulegen ist. Am 24.11.2016 wurde der abschließende Bericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen vom Bauausschuss der Stadt Mölln zur Kenntnis genommen. Das in den VU vorgeschlagene Sanierungsgebiet wurde bisher nicht beschlossen. Ein formeller Beschluss wird – soweit auch im Rahmen des ISEK als erforderlich festgestellt – mit dem abschließenden Beschluss des ISEK erfolgen.

2. Ziele und Aufbau des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für das Fördergebiet „Hafen-/ Bahnflächen“

Mit dem vorliegenden Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) liegt (nach Abschluss der Bearbeitung voraussichtlich Anfang des Jahres 2021) gemäß der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015 (StBauFR SH 2015) ein planerisches Steuerungsinstrument als wesentliche Grundlage für die Entscheidung über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln sowie für die weitere Gebietsentwicklung im Fördergebiet „Hafen-/ Bahnflächen“ vor.

Das ISEK definiert grundsätzliche Ziele als Maßgaben für die weitere Entwicklung des Gebietes, zeigt eine zielgerichtete und nachhaltige Neuordnungsstrategie für das Gebiet auf, benennt die relevanten Handlungsfelder und stellt die umzusetzenden Einzelmaßnahmen dar. Im Hinblick auf die Umsetzung der Programmstrategie wurden bei der Konzepterstellung insbesondere die Anforderungen eines integrierten und ressortübergreifenden Handelns berücksichtigt.

Dabei spielte folgender Faktor eine besondere Rolle: Die Entwicklung des direkt benachbarten Hafenbereichs Mölln befand sich über einen längeren Zeitraum in einer Umbruchssituation und wurde insbesondere von wirtschaftlichen Standortentscheidungen der ansässigen Unternehmen, Entwicklungsoptionen der Flächeneigentümer und von der Tragfähigkeit veränderter Nutzungskonzepte geprägt. Die derzeitige bzw. bisher genehmigte gewerbliche Nutzung des Hafens wird zeitnah aufgegeben werden und auf den Flächen neue Nutzungen, wie verträgliches Gewerbe, Wohnen und Freizeit, stattfinden. Diese zukünftige Neuausrichtung der Nutzungen auf den Flächen des Hafens wurde durch die im September 2020 für den Hafenbereich eingeleitete 3. Änderung des B-Plans Nr. 108 gestärkt. Daher setzt dieses ISEK bei seinen grundlegenden städtebaulichen und funktionalen Ideen und Zielen auf eine mit der künftigen Nutzungsausrichtung im Bereich des Hafens verträgliche Neuordnung des ISEK-Gebiets auf der Landzunge am Ziegelsee (Fördergebiet).

Dabei ist das ISEK anpassungsfähig auf eine Nutzungsmischung zwischen der „Grünen Promenade“ und der Alt-Möllner-Straße ausgerichtet, die grundsätzlich auch einen ausgeprägten Anteil an künftiger Wohnnutzung beinhaltet (siehe Kapitel 10. und 11.), der insbesondere mit einer auf Wohnen ausgerichteten Nachnutzung des Hafenbereichs verträglich ist.

Die Ergebnisse des sich in Aktualisierung befindlichen Wohnungsmarktkonzeptes von 2010 bieten nach Fertigstellung (voraussichtlich im Dezember 2020) eine aktualisierte Grundlage zur Abschätzung eines realistischen Umfangs und einer für Mölln angemessenen typologischen Ausrichtung des Wohnens.

Insgesamt gilt es, eine koordinierte und ausgewogene Planung aufzustellen. Gemäß geltender Städtebauförderrichtlinien in Schleswig-Holstein bildet dieses ISEK als integriertes städtebauliches Planungskonzept die Grundlage für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln.

Dieses wird hiermit im Entwurf vorgelegt.

In das ISEK sind folgende vorliegende städtische Planungen, Konzepte und Gutachten eingeflossen, u.a.:

- Bericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen „Hafen-/ Bahnflächen“ (2016),
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Mölln 2010 (ISEK Mölln 2010),
- Klimafreundliches Verkehrskonzept Mölln (2013),
- Mobilitätsdrehscheibe Mölln Machbarkeitsstudie (2018),
- Fortschreibung des Wohnungsmarktkonzepts Mölln 2010 (WMK Mölln 2010) (Stand: Herbst 2020: Aktualisierung in Bearbeitung, Ergebnisse werden voraussichtlich im Dezember 2020 vorliegen),
- ISEK Altstadt Mölln.

Wegen des eingetretenen zeitlichen Abstandes seit der Erarbeitung der VU für das Untersuchungsgebiet sind die für dieses ISEK relevanten Ergebnisse der VU für den Bereich des Fördergebietes „Hafen-/ Bahnflächen“ überprüft und aktualisiert und im ISEK-Konzept berücksichtigt worden. Darüber hinaus stützen sich die Ergebnisse dieses ISEK auf Ortsbegehungen, aktuelle städtebauliche Entwicklungen im Gebiet und seiner Nachbarschaft, aktuelle statistische Daten der Stadt sowie auf Ergebnisse aus der Öffentlichkeits- und Expertenbeteiligung sowohl im Rahmen der Erarbeitung des ISEK und der VU.

Gemäß BauGB und der geltenden Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein ist bei der Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Gesamtmaßnahmen eine Beteiligung und Mitwirkung von Betroffenen und Träger*innen öffentlicher Belange vorzusehen. Am 15.06.2017 hat als Auftakt der Öffentlichkeitsbeteiligung ein öffentlicher themenbezogener Spaziergang für die Bewohner sowie die interessierte Öffentlichkeit durch das Gebiet stattgefunden.¹ Im Januar 2020 haben erste Expertengespräche stattgefunden, ein weiteres Expertengespräch folgte im März 2020. *Am xx.xx.2020 wird als weiterer Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Auftaktveranstaltung zur Öffentlichen Auslegung durchgeführt werden.*² *Es folgt die Abschlussveranstaltung zur Vorstellung des abgeschlossenen ISEK.*³ *Die Behörden und Träger*innen öffentlicher Belange sowie sonstige Stellen werden voraussichtlich im Herbst / Winter 2020 mit der Bitte um Stellungnahme an der Erstellung des ISEK beteiligt, sofern die von ihnen zu vertretenden Aufgabenbereiche von der Durchführung des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau“ in Mölln berührt werden.*⁴ *Das ISEK wird mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein als Fördermittelgeber abgestimmt und abschließend Anfang 2021 den politischen Ausschüssen der Stadt Mölln zur Beschlussfassung vorgelegt.*

Das ISEK ist in zwei Teile untergliedert:

Der erste Teil beinhaltet eine aktualisierte Bestandsaufnahme, die Potenzial- und Defizitanalyse sowie das Leitbild und die Ziele der Gebietsentwicklung, aus denen sich der Maßnahmenkatalog als

¹ Siehe Anlage 1: Dokumentation des Gebietsspaziergangs am 15.06.2017 als Auftakt der Bürgerbeteiligung

² Siehe Anlage 2: Dokumentation der Auftaktveranstaltung zur Öffentlichen Auslegung - folgt

³ Siehe Anlage 3: Anlage 3: Dokumentation der Abschlussveranstaltung zur Vorstellung des abgeschlossenen ISEK - folgt

⁴ Siehe Anlage 4: Abwägung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie sonstige Stellen - folgt

zweiter Teil ableitet. Der Maßnahmenkatalog stellt ausführlich dar, welche einzelnen Maßnahmen und Projekte im Rahmen der Programmumsetzung realisiert werden sollen.

Das vorliegende Entwicklungskonzept ist künftig und in Abhängigkeit vom Stand einer zukünftigen Gebietsentwicklung / Sanierungsdurchführung fortzuschreiben. Durch die regelmäßige Fortschreibung des Konzeptes wird es der Stadt Mölln möglich, ihre Entwicklungsschwerpunkte auch an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen.

Zur Steuerung der Umsetzung und Überprüfung der Zielerreichung wird ein Monitoring aufgebaut werden, welches als Zwischenevaluierung in die Fortschreibung einfließt. Erste Ansätze für dieses Monitoring werden in diesem ISEK bereits erarbeitet (siehe Kapitel 4.).

3. Das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ / „Stadtumbau“

Der Stadtraum des Fördergebietes ist geprägt als heterogener Übergangsbereich mit Gemengelaugencharakter zwischen der historischen Altstadt, dem Hafenbereich und dem Bahnhof Mölln. Trotz seiner abseitig wirkenden Randlage befindet sich das Gebiet in attraktiver Altstadtnähe und hochwertiger Lage am Ziegelsee.

Die funktionale und städtebauliche Neuordnung und Neustrukturierung des Förder- bzw. des eventuell zukünftigen Sanierungsgebietes am Ziegelsee ist sowohl für dieses selbst, als auch für die gesamte Stadt von großer Bedeutung. Um diesen Prozess auch finanziell tragfähig gestalten zu können, hat die Stadt erfolgreich die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ erreicht, welches für die im Gebiet vorgefundenen Problemkonstellationen als geeignete Förderkulisse identifiziert wurde.

Der Bund hat 2004 das Programm „Stadtumbau West“ eingeführt. Anfang 2017 wurden die Programme „Stadtumbau West“ und „Stadtumbau Ost“ zusammengelegt; das Programm hieß seit dem „Stadtumbau“. Anfang 2020 wurde die Ausrichtung des Programms „Stadtumbau“ vollständig in das neue Städtebauförderungsprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ überführt. Die bisherige Förderung im Rahmen des Programms „Stadtumbau West“ / „Stadtumbau“ wird jedoch bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme „Hafen-/ Bahnflächen“ ohne Abstriche fortgeführt.

Wesentliches Ziel des Förderprogramms ist es, Städte und Gemeinden, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen sind, dabei zu unterstützen, demografische und wirtschaftliche Strukturveränderungen und damit verbundene städtebauliche Auswirkungen zu bewältigen. Dies gilt es durch Anpassung der baulichen Strukturen der Städte und Gemeinden - Wohnungsbestand, soziale und technische Infrastrukturen und öffentlicher Raum - an neue und sich ändernde Bedarfe zu erreichen. Die Unterstützung kommt dabei gleichermaßen allen Stadtgrößen zu: Von der Großstadt in einer Metropolregion bis zur Kleinstadt im strukturschwachen ländlichen Raum. Erhebliche städtebauliche Funktionsverluste liegen vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, insbesondere Wohnnutzungen, besteht oder zu erwarten ist.

Dabei gelten im Rahmen der Programmstrategie folgende Einzelziele:

- Erhalt, Herstellung und Stärkung städtebaulicher Funktionen und bedarfsgerechte Anpassung von Stadtquartieren an Erfordernisse des demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandels,
- Stärkung innerstädtischer Bereiche und der Erhalt innerstädtischer Altbaubestände,
- nachhaltige Revitalisierung von Brachen oder eine hiermit verträgliche temporäre Wiederbelebung von brachliegenden Flächen und Gebäuden,
- Reduzierung von Leerständen und die Verringerung von Funktionsverlusten durch Rückbau, Umbau und Umnutzung von nicht genutzten oder untergenutzten Gebäuden und baulichen Anlagen,
- Gestaltung von Stadtstrukturen entsprechend den Anforderungen an eine nachhaltige, ressourcenschonende Stadtentwicklung und den Erfordernissen von Klimaschutz und Klimaanpassung.

Ohne eine Förderung werden die Stadt Mölln, öffentliche und private Dienstleistungen, die gewerbliche Wirtschaft, der Einzelhandel, die Träger der städtischen, öffentlichen und freizeitbezogenen Infrastruktur sowie potenzielle Investoren für wohnbezogene und gewerbliche Bauvorhaben weder organisatorisch noch finanziell in der Lage sein, dauerhaft angemessene Einrichtungen und Angebote aufrecht zu erhalten oder neu bereitzustellen.

Das Förderprogramm kann die Stadt dabei unterstützen, die notwendigen städtebaulichen und sozialräumlichen Strukturen im Bereich Hafen-/ Bahnflächen zu stärken und fortzuentwickeln. Dadurch können sich möglicherweise fortsetzende negative Trends unterbrochen und irreversible Folgen vermieden werden. Im Vordergrund der Entwicklung steht nicht mehr nur qualitatives und nachhaltiges Wachstum sondern die Schaffung und Sicherung von Stadt- und Lebensqualität sowie der entsprechende Umgang und die Anpassung an klimatische Heraus- und Anforderungen.

Die oben aufgeführten Ziele der Programmstrategie bilden die entsprechende Grundlage der Aufstellung der Entwicklungsziele und des Maßnahmenkonzeptes dieses ISEK.

4. Evaluation / Monitoring

Einen eigenständigen Bestandteil der Umsetzung des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau“ stellen das kontinuierliche Monitoring und die regelmäßige (Zwischen-)Evaluation dar.

Das Monitoring hat zur Aufgabe, die Entwicklung der Programmumsetzung zu verfolgen und transparent zu machen. Dabei werden sowohl Prozesse, Strukturen als auch Maßnahmen beobachtet, um ein möglichst umfassendes Bild wiederzugeben.

Mit der Evaluation soll überprüft werden, welchen Erfolg die Programmumsetzung zeigt. Dabei sind die im ISEK formulierten Entwicklungsziele (siehe Kapitel 10.) maßgeblich: Bewertet wird, ob bzw. inwieweit die Zielsetzungen erreicht wurden. Die Evaluation stellt ggf. dar, welche Änderungen in der Programmumsetzung vorzunehmen sind und wie die Gebietsentwicklung ggfls. anzupassen ist.

Dabei sind diverse Daten und die entsprechenden Auswertungen in elektronische Formulare (e-Bi, elektronische Begleitinformation und e-Mo, elektronisches Monitoring) zu übertragen und an die Programmbehörde sowie an den Bund zu übermitteln. Außerdem sind ergänzende Informationen zum Stand der Vorbereitung und Durchführung der Gesamtmaßnahme sowie zu den erreichten Zielen und beabsichtigten Effekten zusammenzustellen. Beide Unterlagen stellen sowohl für die Programmbehörde als auch für die Stadt Mölln nicht nur eine Dokumentationspflicht dar, sondern sind auch wichtige Instrumente, um die Wirkung der Maßnahmen und den damit verbundenen Fördermitteleinsatz zu prüfen. Darüber hinaus kann die Stadt prüfen, ob die Entwicklungsziele in ihrem Umfang und Zeitrahmen umgesetzt werden können. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen und Umsetzungsstrategie entsprechend anzupassen bzw. Zwischenziele neu zu definieren.

Wegen der formularbasierten Erfassung und Auswertung der Daten im e-BI und E-Mo wird empfohlen, zusätzlich in einem jährlichen Bericht die Ergebnisse der beiden Datensammlungen in einer verständlichen Form zusammenfassen. Dabei soll vor allem bewertet werden:

- der Stand der Umsetzung des Maßnahmenplans einschließlich Stand der Umsetzung der Kosten- und Finanzierungsübersicht und der Inanspruchnahme des angezeigten Förderbedarfs,
- die insgesamt eingesetzten Förder-, städtischen und privaten Mittel,
- den noch erforderlichen Förderbedarf und Förderzeitraum,
- die Erreichung der Entwicklungsziele aus dem ISEK und
- eventuelle Änderungen und Anpassungen der Ziele und der für deren Erreichung erforderlichen Maßnahmen.

Aus der Gesamtheit der Daten muss es möglich sein, Schlussfolgerungen aus folgenden Fragen zu ziehen:

- Sind die Entwicklungsziele und / oder der Maßnahmenplan noch aktuell oder müssen diese angepasst werden?
- Welche Effekte haben die Maßnahmen auf die Sicherung und Belebung von Gewerbe, Wohnen, Freizeit, öffentlichem Freiraum und Dienstleistung?

- Zeigen die Instrumente zur Aktivierung der Mitwirkung der BewohnerInnen und der weiteren AkteurInnen überhaupt eine Wirkung?
- Reicht der angezeigte Umfang der Finanzierung / Förderung aus, um die Gesamtmaßnahme im geplanten Umsetzungszeitraum zu realisieren?
- Welche Effekte haben die umgesetzten Maßnahmen auf die städtebauliche, bauliche, verkehrliche, soziale und wirtschaftliche Situation im Gebiet?
- Ist noch für alle Bereiche des Sanierungsgebietes die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes erforderlich oder können Teilbereiche entlassen werden?

Genauere Indikatoren für ein Sanierungs- / Fördergebiet sind üblicherweise gezielt im Rahmen eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aufzustellen und zu benennen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird hier zunächst darauf verzichtet: Im weiteren Verlauf der Gesamtmaßnahme und einer möglichen Fortschreibung des ISEK werden jedoch Indikatoren entwickelt und benannt werden müssen.

Eine abschließende Evaluation des Programms „Stadtumbau“ im Gebiet wird zum Abschluss der städtebaulichen Gesamtmaßnahme vorgenommen. Um die Aktualität der städtebaulichen Planung sicherzustellen, wird mindestens zur Hälfte der Laufzeit eine Zwischenevaluierung durchgeführt werden. Ein jährliches Monitoring erfolgt prozessbegleitend. Um die Aktualität der städtebaulichen Planung sicherzustellen ist sie mindestens alle fünf Jahre unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Zwischenevaluierung zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Praxis bei der Bearbeitung von Evaluationsinstrumenten lässt annehmen, dass die meisten der zu erfassenden und zu überprüfenden Daten mit den technischen und personellen Kapazitäten der Stadt ermittelt werden können. Der dafür erforderliche Aufwand ist angemessen und von der Stadtverwaltung zu bewältigen. Ein Teil der Daten kann ggf. aus den Datenbanken eines zu beauftragenden Sanierungsträgers übernommen werden. Die regelmäßigen Datenerhebungen sollten in gleichbleibender Methodik erfolgen, wodurch eine Vergleichbarkeit der Daten und Analyse über einen langfristigen Zeitraum gewährleistet wird. Langfristige Beobachtungen ermöglichen zudem das Herausstellen von Entwicklungstendenzen und Trends. Damit ist das Monitoring die wichtigste Entscheidungsgrundlage für den Bedarf der teilweisen oder umfassenden Fortschreibung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. Mit der kontinuierlichen und systematischen Überprüfung, Analyse und Bewertung anhand ausgewählter Indikatoren soll ein rechtzeitiges Anpassen bei den Handlungsstrategien ermöglicht werden.

Es erstreckt sich über die Landzunge am Ziegelsee - bis 2015 teilweise auch Standort des städtischen Baubetriebshofes -, die Wohnbebauung zwischen der Alt-Möllner-Straße und der Feuergräfenstraße, die überwiegend gewerblichen Nutzungen nordwestlich der Gleise gegenüber des Bahnhofs, auf den Bereich des Bahnhofs, die südlich angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebäude am Grambeker Weg, die Hauptstraße sowie auf den Bereich des ZOB mit dem dortigen Parkdeck am Südufer des Stadtsees. Ein Großteil des Gebietes wird durch den 1851 errichteten Bahndamm der Bahnlinie Lübeck - Lüneburg von der Altstadt getrennt.

5.2 Historische Entwicklung

Die erste urkundliche Erwähnung der Stadt Mölln geht auf das Jahr 1188 zurück, im 13. Jahrhundert wurden ihr die Lübecker Stadtrechte verliehen. Mölln entwickelte sich im Mittelalter zur Handels- und Handwerkerstadt und zu einem bedeutenden mittelalterlichen Verkehrsknotenpunkt. Durch den Bau des Stecknitz-Kanals 1391 bis 1398 nahm die Bedeutung der Stadt weiter zu.

Der Stecknitz-Kanal verlief durch den südwestlichen Teil des Fördergebietes. Er wurde für den Salzhandel von Lüneburg zur Ostsee hin errichtet und stellte zusammen mit der Salzstraße einen bedeutenden Handelsweg dar. Der Kanal verlief bis zur Schleuse Hanenburg parallel zur heutigen Alt-Möllner-Straße, die - ca. 1840 erbaut - zu dieser Zeit die Hauptchausee nach Schwarzenbek und Hamburg darstellte. Die Schleuse mit Schleusenbecken und Gebäuden selbst befand sich im Bereich des heutigen Betriebes Murjahn (zwischen Feuergräfenstraße und Alt-Möllner-Straße). Das Hauptgebäude des Betriebes wurde 1908 teilweise auf Fundamenten des alten Schleusengebäudes errichtet, die Form und Ausmaße des Schleusenbeckens sind in der Form des Hofplatzes und teilweise in den heutigen Flurstückszuschnitten in diesem Bereich noch ablesbar. Nördlich der Schleuse verlief der Stecknitz-Kanal mit Anschluss an den heutigen Ziegelsee. Auch dieser Verlauf ist heute teilweise in den Zuschnitten einiger Flurstücke im Bereich des Winterlagers der Fahrgastschifffahrt noch erkennbar.

1900 wurde westlich des Stecknitz-Kanals der Elbe-Lübeck-Kanal als begradigte Wasserstraße errichtet. Damit verlor der Stecknitz-Kanal an Bedeutung und wurde in den kommenden Jahren schrittweise von Süden her verfüllt. Entlang des Elbe-Lübeck-Kanals siedelten sich Gewerbebetriebe an, die den Wasseranschluss nutzten. Nach dem Zweiten Weltkrieg führten weitere großflächige Gewerbeansiedlungen entlang der Bahnlinie und des Grambeker Weges zur Ausdehnung der Stadt Mölln in südliche Richtung und trugen zu ihrer wirtschaftlichen Entwicklung bei.

1851 wurde der Bahndamm errichtet, der zur Teilung des Möllner Sees in den Ziegel- und in den Stadtsee führte. Nach Errichtung des Bahndammes wurde die Stadt Mölln an die Bahnstrecke Büchen - Lübeck angebunden. In dieser Zeit wurden auch der Bahnhof sowie die umgebende Bebauung errichtet. Gleichzeitig erfolgte hier eine erste Stadterweiterung außerhalb der Altstadt nach Süden.

Um ca. 1880/1890 entstand die noch heute vorhandene, zum Bahnhof ausgerichtete Blockrandbebauung nördlich der Feuergräfenstraße. Der südliche Abschnitt der Feuergräfenstraße wurde zum Teil der Hauptverbindungsachse mit der Altstadt. Die Bebauung südöstlich des mittleren Abschnitts der Feuergräfenstraße und nordwestlich der Bahngleise entstand erst später. Das nördlichste Gebäude dieser Bebauung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg als Tankstelle genutzt. Die südlich an-

grenzende, heute als Autowerkstatt genutzte Halle, wurde erst in den 1950er Jahren errichtet. Damit wurde die Bebauung nördlich der Feuergräfenstraße vom Bahnhof abgetrennt sowie die Verkehrsführung geändert, die die Feuergräfenstraße von ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße entband und die Hauptverkehrsführung auf den nördlich gelegenen Teil der Alt-Möllner-Straße und den nordöstlichen Teil der Feuergräfenstraße verlagerte.



Abb. 2: Bereich um die Feuergräfenstraße um ca. 1950. Die Tankstelle zwischen Feuergräfenstraße und Bahn-
gleisen ist bereits vorhanden. (Quelle: Stadtarchiv Mölln)

Der Bereich der Landzunge, auf dem sich bis 2015 teilweise auch der städtische Baubetriebshof befand, wurde nach 1900 zur Baureifmachung und zum Hochwasserschutz aufgefüllt.

Im Zuge der Errichtung der zentralen Wasserversorgung und der Kanalisation in der Stadt Mölln wurde im Nordosten der Landzunge eine Kläranlage errichtet und betrieben. Zu dieser Zeit und bis in die späten 1950er Jahre hinein wurden dort mehrere technische Gebäude und Anlagen errichtet, wie das Pumpwerk (Schmutzwasser-Hauptpumpwerk Ziegelsee), Sandfänge, Druckleitungen im Untergrund, Klärbecken, Schlamm-trockenplätze und ein Faulturm. Anfang der 1970er Jahre wurde die Kläranlage an dieser Stelle stillgelegt und ein neues Klärwerk in der Industriestraße außerhalb des Fördergebietes errichtet.



Abb. 3: Bereich der Landzunge um ca. 1950. Zu sehen ist bereits ein Faulturm auf der Spitze der Landzunge, die weiteren Anlagen des Klärwerks befinden sich noch im Bau. (Quelle: Stadtarchiv Mölln)

Im Bereich des heutigen Wassersportvereins und des Ruderclubs westlich des Bahndamms befand sich früher ein sumpfiges Gebiet, das in den frühen 1930er Jahren aufgeschüttet wurde. Bis in die 1950er Jahre hinein waren hier mehrere Tennisplätze vorhanden.

Der Bereich, auf dem sich heute das Parkdeck nördlich des ZOBs befindet, wurde in den frühen 1980er Jahren für den Bau des Parkdecks ebenfalls aufgeschüttet.

5.3 Übergeordnete Planungen und Konzepte

Bei der Umsetzung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind die Bindungen und Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung zu berücksichtigen.

Für das Fördergebiet gelten folgende übergeordnete Planungen:

- Raumordnungsbericht (ROB) des Landes Schleswig-Holstein (2014, 2008, 2003),
- Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Schleswig-Holstein (2010),
- Regionalplan für den Planungsraum I – Schleswig-Holstein Süd (1998),
- Landschaftsrahmenplan (LRP) für den Planungsraum I (1998).

Zusätzlich ist die Stadt Mölln in Planungen und Konzepte des Kreises Herzogtum Lauenburg sowie der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord (LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V.) eingebunden, wie z.B. das Tourismuskonzept für den Kreis Herzogtum Lauenburg, das Klimaschutzkonzept für den Kreis Herzogtum Lauenburg oder die Integrierte Entwicklungsstrategie (IES) 2014 - 2020 für die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord.

5.4 Geltendes Planungsrecht

Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Mölln stellt für den größten Teil des Fördergebietes „Gewerbegebiete“ dar. Gebäude am Grambeker Weg südlich des Bahnhofs liegen in einer „Gemischten Baufläche“. Die Gleisanlagen, der Bahndamm sowie der Bereich des Bahnhofs bis zur Hauptstraße sind als „Bahnanlage“ dargestellt. Der Reisemobilstellplatz wird als „Sondergebiet Stellplatz für Reisemobile“ dargestellt. Westlich des Bahndammes befinden sich laut FNP „Grünflächen“, ein „Sportplatz“ und ein „Spielplatz / Bolzplatz“. Zwischen Bahndamm und Ziegelsee werden „Flächen für Wald“ dargestellt. Außerdem wird nördlich des Reisemobilstellplatzes eine „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ umgrenzt – gemäß Landschaftsplan handelt es sich hierbei um eine Ruderalflur, die eventuell geschützt ist (jedoch keine Ausgleichsfläche). Entlang des Ufers westlich sowie nordöstlich der Waldflächen befinden sich „besonders geschützte Biotope“. Um die Waldfläche verläuft in einem Abstand von 30 m ein Waldschutzstreifen. In einem Abstand von 50 m vom Ufer verläuft ein Gewässer- und Erholungsschutzstreifen. Der ZOB und das Parkdeck sind als „Straßenverkehrsfläche“ dargestellt. Nördlich des Parkdecks ist eine weitere Fläche für „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ umgrenzt.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Stadt Mölln stellt im Gebiet v.a. „Siedlungsflächen Mischgebiet - Gewerbe und Wohnbebauung“ sowie „Gewerbe- / Industrieflächen“ dar. Westlich der Bahntrasse werden „Gesetzlich geschützte Biotope“, „Ufergehölze“, „Wald“ und „Brachflächen“ (als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“) dargestellt. Außerdem werden Aussagen zu „Laubwald- und Grünlandflächen“ getroffen. Im Uferbereich östlich des Wassersportvereins und des Ruder-Clubs sowie nördlich des Parkdecks wird ein „Ufergehölzsaum“ dargestellt. Entlang des Bahndammes ist eine „Gehölzpflanzung“ dargestellt. Im nördlichen Abschnitt der Alt-Möllner-Straße befindet sich ein Wanderweg. Der Ziegel- und der Stadtsee werden als „Landschaftsschutzgebiet“ sowie als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung für Natur und Landschaft“ dargestellt.

Die Uferzonen der Seen sollen gemäß Landschaftsplan zu naturnahen und ungestörten Uferbereichen mit Röhrichtbewuchs und Ufergehölzen entwickelt werden. Für alle Seen gilt, dass die Zusammenlegung vorhandener Steganlagen zur Minderung der Störung der Uferzonen und zur Ufersicherung durchgeführt werden soll. Seebegleitende Wege sollen konflikt- und störungsarm angelegt und die Belange des Biotop- und Artenschutzes berücksichtigt werden.

Bebauungspläne

Im Fördergebiet gelten die folgenden drei Bebauungspläne:

- Bebauungsplan Nr. 30c für das Gebiet zwischen Bauhof, Hauptstraße, Bundesbahntrasse und Stadtsee (19.05.1981 mit 1. Änderung vom 10. Dezember 1989),

- Bebauungsplan Nr. 84 für das Gebiet südlich und östlich des Ziegelsees, nördlich der Feuergräfenstraße, westlich der Bahntrasse (06. Dezember 2003) und
- Bebauungsplan Nr. 108 für das Gebiet östlich des Elbe-Lübeck-Kanals, südlich des Ziegelsees, westlich der Alt-Möllner-Straße, vorwiegend nördlich der Hafenstraße (11. März 2015, mit 1. Änderung vom 23.02.2017 und 2. Änderung vom 16.10.2019). Für die geplante Hafententwicklung (siehe weiter unten in Kapitel 5.6) wurde bereits die 3. Änderung des Bebauungsplans eingeleitet.

5.5 Städtische Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien

Rahmenplan der Stadt Mölln

Der Rahmenplan der Stadt Mölln vom Juni 1982 wurde als Leitlinie für die Erhaltung und die behutsame Erneuerung und Weiterentwicklung der Altstadt erstellt. Er sollte dazu beitragen, dass die Struktur und Gestalt der Altstadt gesichert und gewahrt werden und die Altstadt als funktionsfähiges Zentrum erhalten bleibt.

Der Rahmenplan umfasst auch den Bereich des ZOB und des Parkdecks. Hier wurden vereinzelte städtebauliche Missstände festgestellt, die im Rahmen der damaligen ZOB-Verlegung an den heutigen Standort beseitigt wurden. Der Rahmenplan sah die Verlegung des „Parkplatzsucherverkehrs“ aus der Innenstadt an ihren Rand zur Verkehrsberuhigung der Altstadt vor und ging von der Errichtung von Parkplätzen im Bereich des ZOB aus.

Im Jahr 1990 erfolgte die Neuaufstellung eines Gesamtrahmenplans Innenstadt Mölln. Auch dieser umfasst den Bereich des ZOB und des Parkdecks.

Gestaltungssatzung Innenstadt Mölln

Am 17.06.2004 wurde die Gestaltungssatzung Innenstadt Mölln erlassen. Sie umfasst die historische Altstadt sowie den Bereich des ZOB und des Parkdecks im Norden des Fördergebietes. Sie trifft gestalterische Regelungen für bauliche Anlagen in der Innenstadt und dient dem Schutz und der künftigen Gestaltung des Stadtbildes der historischen Altstadt. Innerhalb des Geltungsbereichs werden zusätzlich drei Bereiche abgegrenzt, in denen teilweise unterschiedliche Regelungen zum Tragen kommen. ZOB und Parkdeck liegen im Bereich „Hauptstraße Süd“ II.

Satzung der Stadt Mölln über die Erhaltung baulicher Anlagen in der Altstadt (Erhaltungssatzung)

Die Erhaltungssatzung gem. § 172 Absatz 1 Nummer 1 BauGB wurde am 24.06.2010 beschlossen. Sie gilt für den Bereich der historischen Altstadt, der nordöstliche Teil des Fördergebietes (ZOB und Parkdeck) liegt ebenfalls in ihrem Geltungsbereich. Durch die Erhaltungssatzung werden der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung sowie die Errichtung von baulichen Anlagen genehmigungspflichtig. Mit der Erhaltungssatzung soll die städtebauliche Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt erhalten bleiben.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Mölln (ISEK Mölln 2010)

Im Dezember 2010 wurde das ISEK Mölln 2010 (GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH, Hamburg, Stand November 2010) durch die Stadtvertretung beschlossen. Es wurde

unter Beteiligung der Verwaltung und anderer lokaler Akteure erstellt und gilt als Richtschnur und zentrales Instrument für die Stadtentwicklung in Mölln für die nächsten 15 Jahre.

Das Fördergebiet wird im ISEK Mölln 2010 als räumliches Schwerpunktgebiet mit erhöhtem Handlungsbedarf benannt und es werden verschiedene Ziele, Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen für das Gebiet formuliert, u.a.:

- Revitalisierung und Inwertsetzung des Areals (insbesondere Landzunge), Möglichkeit einer konfliktarmen Siedlungsentwicklung als Revitalisierung von Industrie- und Brachflächen,
- Aufwertung des Bahnhofs und Bahnhofsumfeldes,
- Aufwertung des Hafengeländes - Entwicklung der Flächen am Wasser,
- Innenstadterweiterung und Schaffung attraktiver Wohn- und Gewerbeflächen für unterschiedliche Zielgruppen mit ausgewogenem Nutzungsmix (Büros, Wohnungen, Gastronomie, Freizeit),
- Verdichtete Bebauung aufgrund zentraler Lage,
- Schaffung attraktiver öffentlicher Räume,
- Schaffung einer öffentlichen Zugänglichkeit der Wasserflächen durch / mit Herstellung einer qualitativ hochwertigen Promenade,
- Ansiedlung einer Touristeninformation möglich,
- Realisierung einer Fußgänger- und Radfahrerunterführung der Bahntrasse am ZOB,
- Herstellung attraktiver Wegeverbindungen zum Bahnhof,
- Prüfung ZOB-Verlegung.

Wohnungsmarktkonzept Mölln (WMK Mölln 2010)

Im Frühjahr 2011 wurde das Wohnungsmarktkonzept Mölln durch die Stadtvertretung beschlossen (GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH, Hamburg, Stand Dezember 2010). Es dient als Grundlage für die Wohnungsmarktentwicklung in der Stadt für maximal 15 Jahre.

Für das Fördergebiet werden im WMK Mölln 2010 übergreifend folgende - die Aussagen des ISEK Mölln 2010 teilweise ergänzende - Ziele, Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen formuliert:

- Gezielte Nutzung dieser Potenzialfläche zur Ausweitung des Wohnungsangebotes in der Möllner Innenstadt,
- Schaffung von Miet- und Eigentumswohnungen, Schaffung von attraktivem innenstadtnahem Wohnraum, verdichtete Bebauung aufgrund zentraler Lage,
- Aufwertung des Hafengeländes, Entwicklung der Flächen am Wasser.

Das Wohnungsmarktkonzept wird derzeit aktualisiert werden - Ergebnisse werden voraussichtlich im Dezember 2020 vorliegen.

Einzelhandelskonzept für die Stadt Mölln

Im Dezember 2018 wurde seitens der Stadtvertretung beschlossen, die Steuerung des Einzelhandels innerhalb Möllns zukünftig auf der Grundlage des „Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Mölln“ (CI-MA Beratung + Management GmbH, 07.12.2018, Lübeck) vorzunehmen (bisher lag lediglich das „Regionale Einzelhandelskonzept für die Region Mölln“ vom September 2006 vor). Das neue Einzelhandelskonzept wurde mit dem Ziel erarbeitet, die Altstadt in ihrer Funktion als zentralen Versorgungsbereich zu schützen und gleichzeitig eine zielgerichtete Modifizierung der außerhalb der Altstadt liegenden Versorgungsstandorte zu gewährleisten. Es dient somit als Grundlage für die strategische Steuerung des Einzelhandels im Stadtgebiet.

Auch in diesem Konzept werden Aussagen zum südwestlichen Bereich des Fördergebietes am Grambeker Weg getroffen. Die Flächen und die Betriebe dort gehören laut dem Konzept zu dem sogenannten „Sonderstandort Grambeker Weg Nord (Bahnhof)“ als ergänzender Nahversorgungsstandort. Dabei handelt es sich um einen Einzelhandelsschwerpunkt / Einzelhandelsagglomeration von vorwiegend großflächigen Fachmärkten, der - neben anderen Standorten - eine überörtliche Versorgungsfunktion wahrnimmt, jedoch eine nicht integrierte Standortlage darstellt. Das Konzept stellt fest, dass dieser Sonderstandort zwar grundsätzlich für die Ansiedlung weiterer großflächiger, nicht-zentrenrelevanter Einzelhandelsbetriebe geeignet ist, die Realisierung ergänzender zentrenrelevanter einschließlich nahversorgungsrelevanter Einzelhandelsnutzungen jedoch dort für die Zukunft ausgeschlossen werden sollte.

Klimafreundliches Verkehrskonzept Mölln

Die Stadtvertretung hat im August 2013 das „Klimafreundliche Verkehrskonzept Mölln“ als Grundlage für die weitere verkehrliche Entwicklung im Möllner Stadtgebiet beschlossen. Ziel des Konzeptes ist insbesondere das Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten, um den dauerhaften Problemlagen im Verkehrsbereich in der Stadt mit anderen Mitteln als dem Ausbau des Straßennetzes zu begegnen. Der Fokus liegt dabei auf der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNVs insbesondere in Hinblick auf die CO₂-Minderung.

In einem Maßnahmenkonzept wurden Maßnahmenkataloge für die verschiedenen Verkehrsmittel abgeleitet, insbesondere zur Stärkung des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehrs und damit einhergehend zur Reduzierung der stellenweise hohen Kfz-Belastung.

Für das Fördergebiet haben zwei in diesem Konzept vorgeschlagene Projekte eine Bedeutung, hierzu gehört 1. die „Veloroute für Mölln“ und 2. die sogenannte „Mobilitätsdrehscheibe“.

1. „Veloroute für Mölln“ / Fahrradschnellweg

Ziel dieses Projektes ist die Entwicklung einer attraktiven, sicheren, komfortablen und schnell zu befahrenden Veloroute durch Mölln - möglichst abseits der Verkehrsstraßen. Dabei soll sie eine gute Erschließungs- und Verbindungswirkung für den Alltags- und Freizeitradverkehr aufweisen. Darüber hinaus soll die Veloroute auch in das regionale und überregionale Radverkehrsnetz eingebunden werden, um auch für Touristen attraktiv nutzbar zu sein.

Im Verkehrskonzept werden innerhalb des Fördergebietes zwei Varianten für den Verlauf der Veloroute vorgeschlagen, insbesondere im Bereich des Bahnhofs:

- östlich der Bahnkörper zwischen Bahnhofsgebäude und den Gleisen und
- westlich der Bahnkörper auf der anderen Seite der Gleise, im Bereich der aktuellen gewerblichen Nutzungen.

Weiter nördlich werden ebenfalls zwei Varianten zur Führung der Veloroute vorgeschlagen:

- östlich und
- westlich des Bahndammes zwischen Ziegel- und Stadtsee.

Beide Realisierungsvarianten sollen gemäß Verkehrskonzept im weiteren Projektverlauf zur Verwirklichung der Velo-Route offen geprüft werden. Dies steht nach aktuellem Stand (Herbst 2020) noch aus.

2. „Mobilitätsdrehscheibe“

Ziel dieses Projektes des Klimafreundlichen Verkehrskonzeptes ist die Schaffung eines intermodalen Verknüpfungspunktes der verschiedenen öffentlichen Verkehrsträger Bahn, Bus, Taxi, Fahrrad und Pkw an einem zentralen Standort – konkret am Bahnhof der Stadt Mölln. Als Voraussetzung dafür müssen systematische und direkte Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln geschaffen und die aktuelle Aufgabenteilung zwischen ZOB und Bahnhof aufgehoben werden. Hierzu gehören auch entsprechende Park- und Abstellplätze. Ziel ist es, ein auch fahrplanmäßig integriertes ÖPNV-System zu schaffen. Die „Mobilitätsdrehscheibe“ wird dabei als wesentliches Element einer klimafreundlichen, barrierefreien Verkehrsentwicklung sowie der Festigung und des Ausbaus der Funktion Möllns als Ein- und Auspendlerstandort sowie touristisch bedeutsamer Ort unter Beibehaltung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen angesehen.

Machbarkeitsstudie zur Mobilitätsdrehscheibe

Ausgehend von dem im Klimafreundlichen Verkehrskonzept entwickelten Projekt der „Mobilitätsdrehscheibe“ (s.o.) und einem politischen Grundsatzbeschluss vom 08.11.2012, der eine mögliche Mobilitätsdrehscheibe am ZOB ausschloss, wurde im Frühjahr 2019 eine Machbarkeitsstudie für eine Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof (Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch, Oststeinbek b. Hamburg, Stand 30.11.2018) vom Bauausschuss zur Kenntnis genommen. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass eine Mobilitätsdrehscheibe, die wesentliche Teile des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof bündelt, nicht möglich ist.

Die Studie gibt jedoch in ihren Handlungsempfehlungen verschiedene Verbesserungsvorschläge zur Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV und zur besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger am Standort Bahnhof. Vor allem die bereits im Klimafreundlichen Verkehrskonzept (s.o.) vorgeschlagene Park+Ride-Fläche auf der westlichen Gleisseite einschließlich einer verbesserten, barrierefreien Fußgängerquerung über die Bahngleise sollte dabei weiterverfolgt werden. Dadurch kann u.a. auch Platz am Bahnhofsgebäude z.B. für Car- und Bike-Sharing-Angebote, für Elektroladesäulen oder für Kurzzeitparker des bald revitalisierten Bahnhofgebäudes (siehe Kapitel 5.6) geschaffen wer-

den. Durch Beschluss des Bauausschusses vom 02.05.2019 wurden folgende Handlungsempfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV als im ISEK zu bearbeitende Inhalte bestimmt:

- Sichere Gestaltung der Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof, damit sich alle Verkehrsteilnehmer sicher fühlen.
- Ausbau der Park+Ride-Flächen am Bahnhof.
- Parkstände mit Ladesäulen am Bahnhof und am ZOB.

Weiterhin empfiehlt die Studie ergänzend erneut die Prüfung einer Mobilitätsdrehscheibe am ZOB.

Gewerbe- und Verkehrslärmuntersuchungen

Im Herbst 2011 wurden Vorbereitende Gewerbe- und Verkehrslärmuntersuchungen durchgeführt, um aus lärmtechnischer Sicht die Emissionen, die insbesondere auf die Landzunge am Ziegelsee einwirken, zu erfassen und dortige zukünftige Nutzungsoptionen zu untersuchen. Die Untersuchungen kamen insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine städtebauliche Entwicklung auf der Landzunge im Hinblick auf Wohnnutzung insbesondere durch die zum Zeitpunkt der Untersuchung einwirkenden Gewerbelärmimmissionen aus dem Möllner Hafen nur begrenzt möglich ist.

Im Sommer 2014 wurden diese Untersuchungen überarbeitet und ergänzt. Folgerungen für das Fördergebiet auf der Landzunge zu diesem Zeitpunkt waren, dass sich die damaligen Anlagen- und Betriebsgeräusche aus dem Hafen nachts einschränkend für Folgenutzungen auf der Landzunge auswirken, insbesondere für die zukünftige Ausweisung von Wohngebieten.

Immissionsprognose zur Bestimmung von Geruchs- und Staubimmissionen

Im Oktober 2013 wurde darüber hinaus eine Immissionsprognose zur Bestimmung der Geruchs- und Staubimmissionssituation im Bereich der Landzunge durchgeführt, mit dem Ziel, die zu erwartende Immissionssituation unter Berücksichtigung der Emissionen der zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Betriebe im benachbarten Hafen darzustellen und in Hinsicht auf eine mögliche Wohnnutzung auf der Landzunge zu untersuchen.

Aufgrund der geringen Geruchsstoffemissionen beim Getreideumschlag ergaben sich keine relevanten Immissionsbeiträge für die Landzunge. Auch die Werte für die Staubemissionen lagen dort unterhalb der zulässigen Grenzwerte.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Altstadt Mölln (ISEK Altstadt Mölln 2015)

Im Februar 2015 wurde für die Möllner Altstadt ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK Altstadt Mölln 2015) beschlossen. Der Flächenumgriff des ISEK Altstadt erstreckt sich vom ZOB im Süden bis zur Brücke über den Stadtsee im Norden (Hauptstraße) und entspricht dem Zuschnitt des Untersuchungsgebietes der Vorbereitenden Untersuchungen für die Altstadt aus dem Jahr 2013.

Im ISEK Altstadt Mölln 2015 werden nördlich des ZOB und somit angrenzend an das Fördergebiet „Hafen-/ Bahnflächen“ mehrere Maßnahmen benannt:

- Verkehrstechnische Prüfung der Verkehrsführung südliche Altstadt mit verkehrsplanerischem Gutachten für den Knotenpunkt Bauhof mit der Zielsetzung einer verbesserten Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer bis 2015.
- Freiraum- und verkehrsplanerischer Wettbewerb südliche Altstadt mit u.a. folgender Zielsetzung: Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Benutzbarkeit durch alle Verkehrsteilnehmer, ggf. Rückbau der Busbuchten bis 2016.
- Umgestaltung und Sanierung der Straßenzüge und des öffentlichen Raumes der südlichen Altstadt mit u.a. Umbau des Abschnittes Hauptstraße am ZOB, Umbau des Abschnittes Bauhof und Was-serkrüger Weg Richtung ZOB bis 2020.
- Prüfung einer Radwegeanbindung vom Bahndamm über den Stadtsee zum Feuerlöschgang Hauptstraße als möglicher Teilbaustein des Projektes „Veloroute“ des Klimafreundlichen Ver-kehrskonzeptes Mölln. Notwendig wird eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung und Stegva-rianten über das Wasser inklusive Wirtschaftlichkeitsberechnung bis 2020. Damit soll die Altstadt stärker an die geplante Veloroute entlang des Bahndammes zwischen Ziegel- und Stadtsee (s.o.) angebunden werden.

5.6 Weitere Planungen und aktuelle bzw. anstehende Entwicklungen

Die Entwicklung des Fördergebietes „Hafen-/ Bahnflächen“ kann nicht unabhängig von weiteren Pla-nungen und Entwicklungen im Gebiet selbst sowie in seiner Umgebung und der Gesamtstadt be-trachtet werden.

Das Fördergebiet liegt in prominenter Lage in der Stadt Mölln und grenzt direkt an weitere, für die Stadtentwicklung wichtige Bereiche (z.B. Altstadt, Hafen) an, in denen zeitnah ebenfalls bedeutende Entwicklungen anstehen.

Im Fördergebiet selbst gehören hierzu insbesondere:

Landzunge

Ehemaliges Gelände des Baubetriebshofes

Die bis 2015 durch den Baubetriebshof der Stadt Mölln genutzten Flächen und Gebäude einschließ-lich des Parkplatzes an der Alt-Möllner-Straße werden seit dem 01.01.2017 vom Berufsbildungszent-rum (BBZ) Mölln genutzt. Diese Nutzung ist lediglich temporär für die Dauer der Bauarbeiten an der Hauptstelle des BBZ vorgesehen und endet voraussichtlich ca. Ende 2021.

BBZ-Schiff im Ziegelsee (M.S. Geeste)

Das auf dem Ziegelsee an der nördlichen Spitze der Landzunge liegende ehemalige Binnenschiff (M.S. Geeste) des BBZ Mölln, welches an diesem festen Liegeplatz bereits seit einigen Jahren durch die BBZ in Nutzung ist, soll ab 2020 zunächst auf fünf Jahre befristet für die Ausbildung von Hotel- und Res-taurantfachleuten als Schiff genutzt werden. Nach aktuellem Stand sollen für den Lehrbe-trieb ein Hotelzimmer, eine Nasszelle, ein Tresen mit Zapfanlage, ein Hotelempfang, eine Regenrati-onsküche sowie ein Restaurant mit ca. 40 Plätzen entstehen. Die BBZ sieht dort keine eigene Gastro-

nomie vor, ist jedoch offen für Kooperationen zur Nutzung des Schiffes als Veranstaltungsraum (z.B. Ausrichten kultureller Veranstaltungen, Ausschusssitzungen und andere Veranstaltungen).

Zusätzlich ist auf den Landflächen die Errichtung eines neuen Steges als Zugang zum Schiff sowie die aufgeständerte Aufstellung von zwei ausrangierten Seecontainern als Lager vorgesehen. Diese neuen Anlagen sollen durch einen Stabgitterzaun und ein Zugangstor geschützt werden.

Das Schiff soll auch weiterhin nicht als Fahrgastschiff genutzt werden, muss aber z.B. für Wartungen fahrbereit bleiben. Notwendig ist außerdem die Erreichbarkeit des Schiffes für Krankenwagen, Polizei sowie Ent- und Versorgung.

Geflüchtetenunterkünfte

Im Norden der Landzunge wurde ab 2015 eine Geflüchtetenunterkunft hergestellt, für eine weitere Unterkunft wurde bereits der Baugrund ebenfalls durch Tiefengründung entsprechend vorbereitet. Die Nutzung war von Anfang an lediglich temporär ausgelegt, das oberirdische Bauwerk wird seit Januar 2020 rückgebaut. Die Tiefengründungen und Fundamente werden jedoch im Boden verbleiben.

Schmutzwasser-Pumpwerke

Im Gebiet gibt es zwei Schmutzwasser-Pumpwerke von stadtweiter und regionaler Bedeutung: das Schmutzwasser-Hauptpumpwerk Ziegelsee im Norden der Landzunge sowie das Schmutzwasser-Pumpwerk Alt-Möllner-Straße im Bereich der Einmündung der Alt-Möllner-Straße und der Zufahrt zum Hafen. Beide Anlagen, auf der Landzunge auch das Gebäude, entsprechen nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen. Bereits seit 2016 ist geplant, diese beiden Anlagen durch ein neues Pumpwerk im Gebiet zu ersetzen. Dieses soll auf dem südlichen Teil des P&R-Platzes in der nördlichen Alt-Möllner-Straße entstehen. Eine Planung hierzu liegt bereits vor (Dipl.-Ing. Reiner Leverenz, Ingenieurbüro für Wasser- und Abwassertechnik, Hamburg, Stand 01.2020), ebenso die Baugenehmigung vom Kreis Herzogtum Lauenburg (Sommer 2020).

Sowohl die bisherigen technischen Anlagen als auch das Gebäude am Ziegelsee würden dann zurückgebaut.

Winterlager Fahrgastschiffahrt und Slipanlage

Auf einer Freifläche östlich des Jobcenters befinden sich ein Boots-Winterlager sowie eine Slipanlage eines Fahrgastschiffahrtsunternehmens (Schiff und Boot Morgenroth). Da für diese Anlagen und Nutzungen seit einigen Jahren kein geeigneter Alternativ-Standort im Stadtgebiet gefunden werden konnte, ist ihre zeitnahe Verlagerung nicht absehbar.

Alt-Möllner-Straße

Bereits seit 2016 ist ein Aus- und Umbau des Hauptbereiches der Alt-Möllner-Straße geplant. Notwendig ist insbesondere die Erneuerung der Schmutz- und Regenwasserkanäle, gleichzeitig sollen auch die Fahrbahn erneuert und fehlende Nebenanlagen hergestellt werden. Ziel ist es u.a., die beschädigte Fahrbahn zu erneuern sowie den Straßenquerschnitt zeitgemäß zu gestalten und den Oberbau der aktuellen bzw. zukünftigen Verkehrsbelastung anzupassen. Erste Planungen hierzu wur-

den bereits 2016 / 2017 erarbeitet (Dorsch Gruppe - BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg, Stand 02.2017). Ein Bodengutachten und die Vermessung wurden durchgeführt.

Im Fördergebiet sind auf Grundlage dieser Planungen sowohl Baumaßnahmen zur Deckenerneuerung der Fahrbahn (Teilbereich der Feuergräfenstraße ca. zwischen Bahnschienen und Einmündung der Feuergräfenstraße) als auch zur grundhaften Erneuerung der Fahrbahn angedacht (Alt-Möllnerstraße Richtung Südwesten, ohne den Teilabschnitt Richtung ehemaligem Baubetriebshofgelände). Auch Gehwege, Zufahrten und Stellplätze stellen hier einen Teil der Baumaßnahmen dar.

Flohmarkthalle

Die Stadt plant das Grundstück und das Gebäude zu erwerben. Im Frühsommer 2020 wurde die Erstellung eines Verkehrswertgutachtens veranlasst, welches voraussichtlich im Frühjahr 2021 vorliegen soll.

Bahnhof

Seit dem Erwerb des Bahnhofsgebäudes 2018 baut die Vereinigte Stadtwerke GmbH (VSG) das denkmalgeschützte Gebäude aus dem Jahr 1898 v.a. zu einem Kundenzentrum um. Zusätzlich sollen weitere Flächen für Gewerbe (Kiosk und Bäckerei mit Café) und Büro hergestellt werden, auch Wohnen wird weiterhin stattfinden. Darüber hinaus wird auch ein Wartebereich für Fahrgäste hergerichtet sowie weiterhin eine öffentliche Toilette angeboten werden, so dass das Bahnhofsgebäude für wartende Fahrgäste wieder attraktiver wird. Die Fertigstellung ist nach aktuellem Stand für Ende 2020 vorgesehen.

Bereits Ende 2015 wurde der Bahnsteig erneuert und in diesem Zuge aufgehöhht.

ZOB / Parkdeck

Das Parkdeck am ZOB im Norden des Fördergebietes weist eine schlechte Bausubstanz sowie Statikmängel auf. Eine Studie zur Bauwerksuntersuchung wurde im Spätsommer 2020 beauftragt.

Altstadt

Im Frühjahr 2014 wurde das Sanierungsgebiet „Hauptstraße“ in der Altstadt beschlossen. Es umfasst die Grundstücke im Abschnitt des verkehrsoffenen Teils der Hauptstraße, den Bereich um den Stadtseeanleger und die südlichen Baublöcke bis zur Mühlenstraße. Die Sanierungsmaßnahme wird im umfassenden Verfahren durchgeführt. In 2015 wurde zusätzlich ein Fördergebiet festgelegt, welches an die nordöstlichen Grenzen des Fördergebietes dieses ISEK angrenzt. Die Gesamtmaßnahme „Altstadt Mölln“ wird im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gefördert.

Für wesentliche Hauptteile der Hauptstraße (von der Hauptstraße am ZOB über den Platz Bauhof bis zum verkehrsoffenen Teil der Hauptstraße im Norden einschließlich der Grubenstraße) wurde im März 2019 der Realisierungswettbewerb Verkehrs- und Freiraumanlagen zur Umgestaltung „Zentraler Einkaufsbereich / Grubenstraße“ abgeschlossen. Ziel des Wettbewerbs war es, den zentralen Einkaufsbereich entlang der Hauptstraße und dem anschließenden Bauhof sowie die Grubenstraße ihren jeweiligen Funktionen entsprechend - der Zielsetzung des ISEK Altstadt folgend - neu zu gestalten. Die Ergebnisse des Wettbewerbs und die abschnittsweise geplante Umsetzung voraussichtlich

2022 führt zu folgenden „Auswirkungen“ auf das Fördergebiet dieses ISEK: Neugestaltung und leichte Änderung der Zu- und Abfahrt zum ZOB über die Kreuzung Hauptstraße / Wasserkrüger Weg (Bahnhof) durch einen Minikreisverkehr sowie Neugestaltung der südlichen Hauptstraße. Die bisher vorhandene Verkehrsführung von Süden - MIV und ÖPNV biegen nach links auf die ZOB-Flächen ab - bleibt weiterhin erhalten, da der südliche Teil der Hauptstraße von Richtung Süden auch weiterhin nicht befahrbar sein soll.

Zeitnah ist die Realisierung weiterer Maßnahmen in der Altstadt vorgesehen, z.B. die Neugestaltung des Stadtseeanlegers für Gastronomie, Grünanlagen, Steg und mehrere Bootsplätze.

Hafen Mölln

In dem direkt an das Fördergebiet angrenzenden Möllner Hafen stehen zeitnah Betriebsaufgaben gewerblicher Nutzungen und des Güterumschlags (Land – Wasser) sowie eine Neustrukturierung der Flächen an. Die Stadt Mölln verfügt bereits seit Dezember 2016 über ein Vorkaufsrecht für Flächen in diesem Bereich und hat mit dem Aufstellungsbeschluss zur 3. Änderung des B-Plans 108 eine Entwicklung hin zu Wohnen, verträglichem Gewerbe und weiteren urbanen Nutzungen politisch gestärkt. Aktuell soll gemäß den Planungszielen der 3. Änderung des B-Plans 108 an diesem wasser- und altstadtnahen Standort ein gemischt genutztes Quartier mit schwerpunktmäßiger Wohnnutzung sowie Gewerbe- und Geschäftsflächen im Sinne eines Urbanen Gebiets gemäß § 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO) entstehen.

Für die konzeptionelle Entwicklung des Fördergebietes im Rahmen dieses ISEK wird daher eine stärker auf das Wohnen ausgerichtete Nutzung in direkter Nachbarschaft zur Landzunge berücksichtigt. Damit kann u.a. ein größerer Anteil an wohnbezogenen Nutzungen im Fördergebiet geschaffen werden (siehe hierzu v.a. Kapitel 5.5 weiter oben).

Darüber hinaus gelten folgende stadtweite Planungen und Entwicklungen:

Am 20.06.2019 wurde für die Stadt Mölln gemäß einstimmigem Beschluss der Stadtvertretung der sogenannte „Klimanotstand“ (Climate Emergency) ausgerufen. Damit wurde die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität deklariert. Die Stadt Mölln hat sich das Ziel gesetzt, bis 2035 eine klimaneutrale Stadt zu werden. Bei allen Entscheidungen der Politik sollen die Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt und Lösungen bevorzugt werden, die sich positiv auf Klima-, Umwelt- und Artenschutz auswirken. Die Verwaltung ist aufgefordert, bei jeder Beschlussvorlage die Auswirkungen auf das Klima zu bewerten (positiv, negativ oder neutral).

Vorgesehen sind außerdem folgende Maßnahmen bzw. Planungen in der Stadt Mölln:

- Die Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes für die Gesamtstadt,
- die Erstellung eines Fuß- und Radwegeplans / Radverkehrsplans für die Gesamtstadt sowie
- der Ausbau / die Verbesserung des ÖPNV in der Stadt.

5.7 Gebäudebestand und städtebauliche Struktur

Gebäudebestand

Der Gebäudebestand im Fördergebiet umfasst ca. 70 Haupt- und Nebengebäude. Die Bebauungsstruktur ist insgesamt heterogen. Die Mehrzahl der Gebäude ist eingeschossig, vereinzelt weist die Bebauung auch zwei bzw. drei Geschosse auf.

In ca. 15 Gebäuden wird gewohnt, dabei handelt es sich v.a. um Mehrfamilienhäuser aus der Jahrhundertwende (19. und 20. Jahrhundert). Deren kleinteiligen Gebäudestrukturen, überwiegend ein- bis zweigeschossig, konzentrieren sich v.a. auf die Bereiche nördlich der Feuergräfenstraße sowie westlich des Bahndammes.

Der überwiegende Teil der Bebauung ist eher großteilig strukturiert. Dabei handelt es sich insbesondere um Lager- und Hallenbauten sowie andere Gewerbebauten. Sie befinden sich vor allem zwischen der Alt-Möllner-Straße und dem Ziegelsee auf der Landzunge, nordwestlich der Bahngleise gegenüber des Bahnhofs sowie am Grambeker Weg.

Die Nebenanlagen dienen insbesondere als Garagen und Lager für Boote, Waren und anderes.

Städtebauliche Dichte

Die städtebauliche Dichte ist insgesamt v.a. aufgrund der überwiegend großen Gebäudeabstände gering (GRZ ca. 0,26), in Teilen des Gebietes - v.a. nördlich der Feuergräfenstraße (Wohnbebauung) - fällt sie etwas höher aus (GRZ ca. 0,3 bis 0,43).

Gebäudealter

Im Fördergebiet befinden sich lediglich drei Gebäude, die nach 2000 errichtet wurden – zwei davon gehören zum Jobcenter; zusätzlich sind noch zwei Anbauten und die Bike&Ride-Anlage am Bahnhof vorhanden. Der überwiegende Teil der Bebauung wurde vor 1945 errichtet, die übrigen Gebäude in den Jahren zwischen 1945 und 1979 sowie zwischen 1980 und 1999.

Bei den Gebäuden, die vor 1945 entstanden sind, handelt es sich v.a. um die kleinteilige (Wohn-) Bebauung entlang der Feuergräfenstraße, um die Gebäude entlang der Bahngleise im Bereich des Bahnhofs sowie um das alte Bootshaus im Norden des Gebietes. Zu den neueren Gebäuden gehören insbesondere das Parkdeck aus den 1980er Jahren nördlich des ZOB, die Gebäude des ehemaligen Baubetriebshofes sowie die Bebauung entlang des Grambeker Weges.

Zustand, energetischer Standard sowie Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude

Die Hauptgebäude wurden bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen erfasst und hinsichtlich ihres – von außen erkennbaren – baulichen Zustandes einschließlich des energetischen Standards untersucht, um ihren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf augenscheinlich zu bewerten. Der Modernisierungsbedarf von Haustechnik oder innerer Gebäudeausstattung wurde nicht beurteilt. Ein detaillierter energetischer Sanierungsbedarf der Gebäude wurde bisher ebenfalls nicht untersucht.

Seit den VU (2016) hat sich der Zustand im Fördergebiet augenscheinlich kaum verändert; es gibt einige verschlechterte Gebäudezustände und nur wenige erfolgte Modernisierungen (das Bahnhofsgebäude wird aktuell modernisiert) (siehe Plan 01). Auf Grund des äußeren Erscheinungsbildes der baulichen Anlagen wird weiterhin grundsätzlich davon ausgegangen, dass insbesondere an den Lager- und Hallengebäuden bisher keine energetischen Verbesserungsmaßnahmen erfolgt sind. Eine energetische Sanierung wurde (bereits vor den VU) lediglich an der Lagerhalle, die als Jobcenter genutzt wird, durchgeführt.

Auf Grundlage der Bewertungen zum baulichen und energetischen Zustand der Gebäude sowie der Einschätzung ihrer Eignung für eine zeitgemäße Nutzung (unter Berücksichtigung der gegenwärtig oder bisher ausgeübten Nutzung) lässt sich feststellen, dass weiterhin für etwas mehr als die Hälfte der Gebäude im Fördergebiet kein oder nur ein geringer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf und für weniger als die Hälfte ein hoher und mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf besteht.

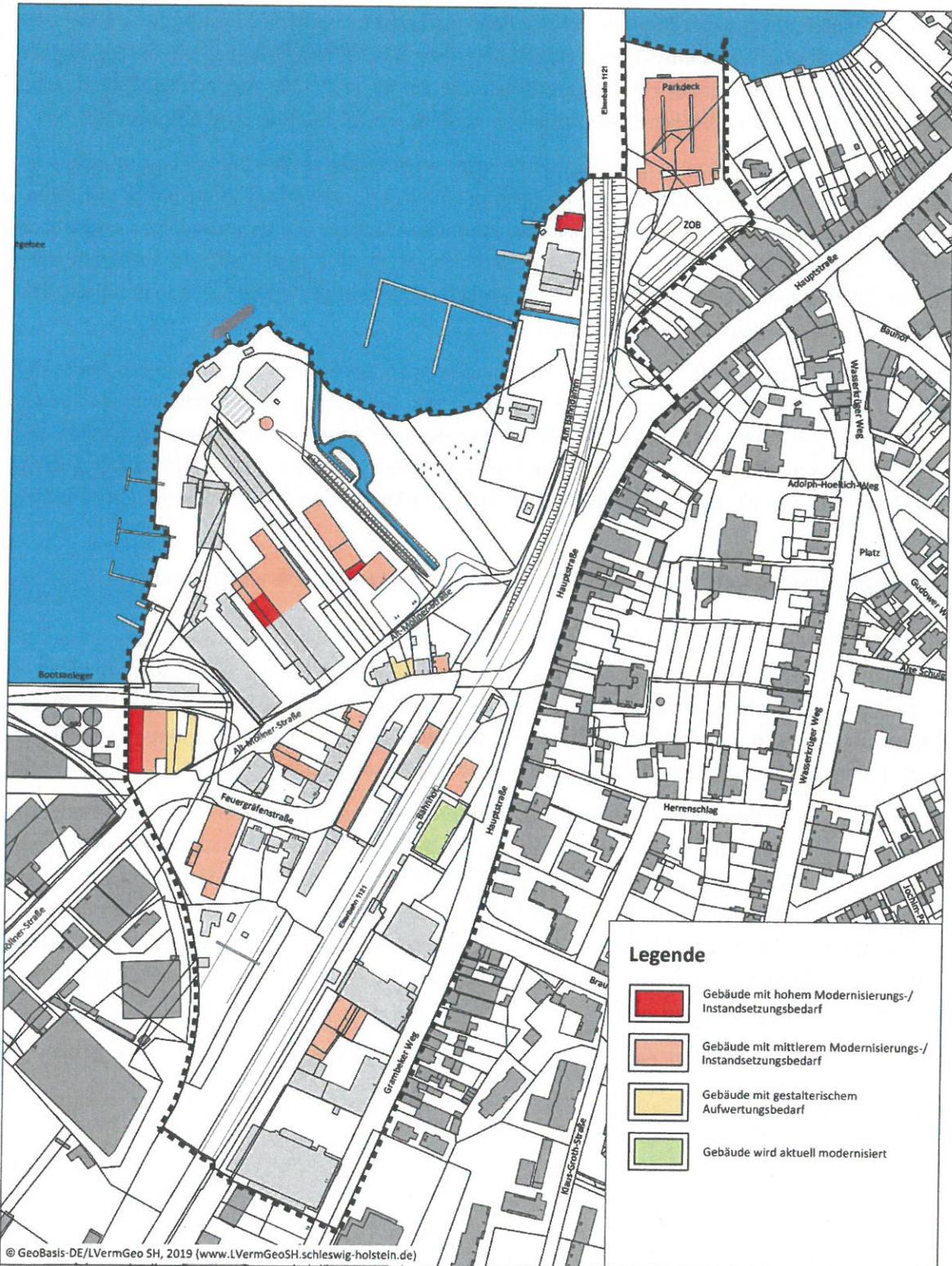


Abb. 4: Gebäude mit hohem und mittlerem Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf sowie mit gestalterischem Aufwertungsbedarf (© ELBERG Stadtplanung 2020)

Kein bzw. lediglich ein geringer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf besteht für die kleinteilige Bebauung nördlich der Feuergräfenstraße, überwiegend auch für die Bebauung im Grambeker Weg, die Vereinsgebäude (außer Bootshaus) sowie die ca. im Jahr 2006 modernisierte ehemalige Landmaschinenhalle einschließlich neuer Anbauten nördlich der Alt-Möllner-Straße (Jobcenter).

Ein mittlerer bzw. hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf besteht wiederum insbesondere für die Hallen des ehemaligen Baubetriebshofes und das Pumpwerksgebäude auf der Landzunge, für die Lagerhallen auf den südwestlich angrenzenden Flächen, für die großteiligen gewerblich genutzten Gebäude östlich und südlich der Feuergräfenstraße, für zwei Gebäude am Grambeker Weg, für das Parkdeck im Nordosten des Fördergebietes (siehe auch Kapitel 5.6) sowie für das alte Bootshaus und die beiden Bahnhofsgebäude.

Aufgrund der bereits erfolgten Verlagerung des Baubetriebshofes kommt jedoch eher ein Abriss der dortigen Hallen in Betracht. Angesichts der Lagegunst des Gebietes, weiterer Entwicklungen sowie der vorgesehenen funktionalen und städtebaulichen Neuordnung (näheres siehe ab Kapitel 10.) kommt auch auf den anderen Flächen der Landzunge der Abriss weiterer Hallen und baulicher Anlagen in Betracht, dies gilt ebenso für die Geflüchtetenunterkunft sowie das Pumpwerk (siehe hierzu auch Kapitel 5.6).

Bei vereinzelt Gebäuden besteht zusätzlich ein Bedarf zur gestalterischen Aufwertung.

Denkmalschutz

Das Wohnhaus Feuergräfenstraße 1 steht als Einzeldenkmal gemäß § 8 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 30.12.2014 unter Denkmalschutz. Der Schutzzumfang betrifft das gesamte Objekt. Auch das alte Bahnhofsgebäude von 1851 (Hauptstraße 3), das aktuell als Verwaltungssitz einer Wohnungsgesellschaft genutzt wird, ist ein Einzeldenkmal.

Zusätzlich gibt es im Bereich des Bahnhofs die Sachgesamtheit „Bahnhof Mölln“. Dabei bezieht sich der Schutzzumfang ebenfalls auf das alte Bahnhofsgebäude, zusätzlich noch auf das Bahnhofsgebäude von 1899 (Hauptstraße 1), auf den ehemaligen Güterbahnhof auf der anderen Seite der Gleise sowie auf die Stellwerke Mf und Mn. Diese Objekte stellen ausschließlich konstituierende Bestandteile der Sachgesamtheit, jedoch keine Einzeldenkmale dar. Der Schutzzumfang in der Sachgesamtheit „Bahnhof Mölln“ erstreckt sich jeweils auf das gesamte Äußere. Der bisher zur Sachgesamtheit gehörende alte Waggon ist nicht mehr vorhanden.

Es befinden sich keine weiteren Kulturdenkmale oder archäologischen Denkmale im Fördergebiet.

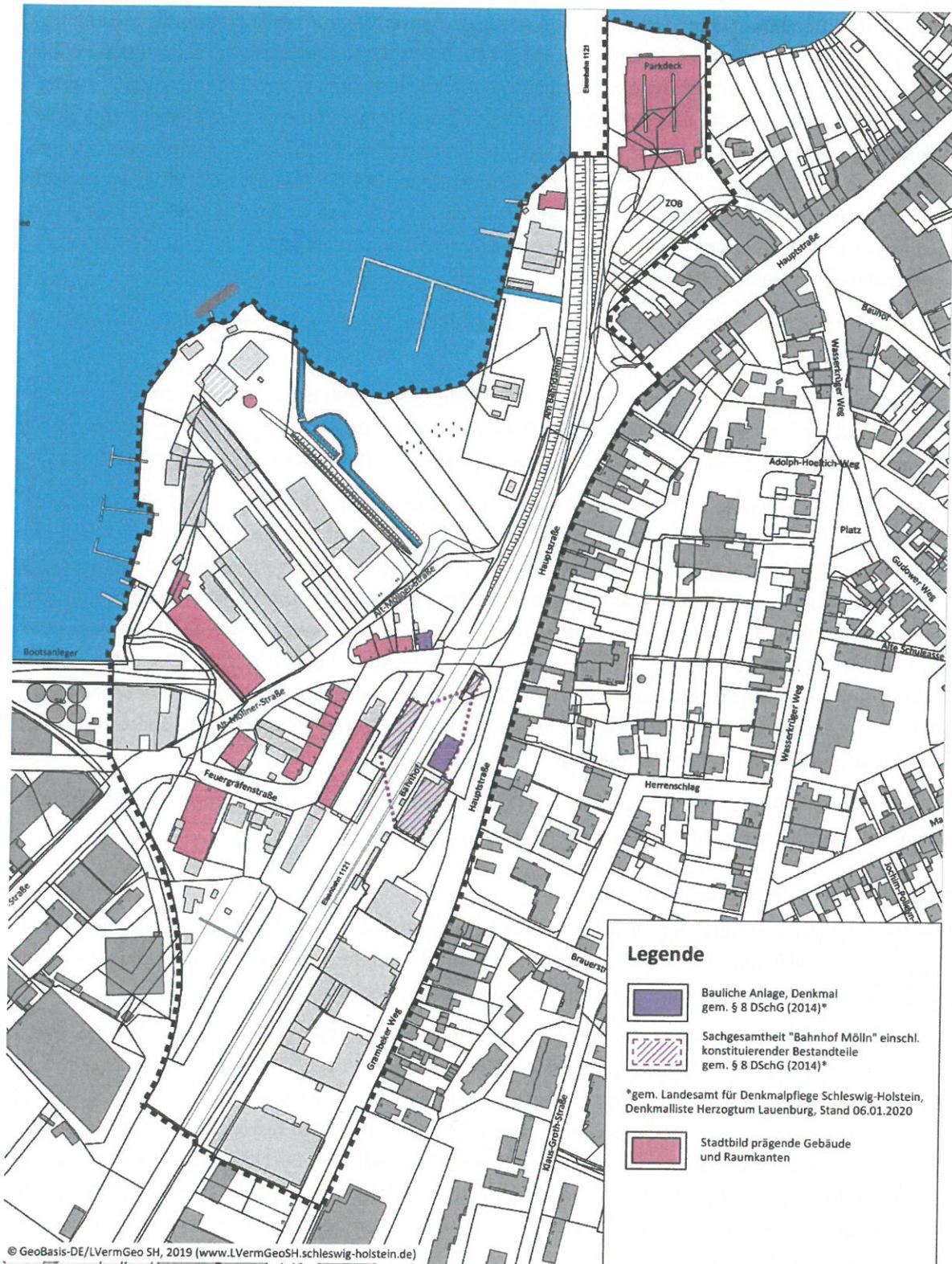


Abb. 5: Denkmalgeschützte Objekte und Bauten sowie stadtbildprägende Gebäude und Raumkanten (Quelle: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, © ELBERG Stadtplanung 2020)

Für die unter Denkmalschutz stehenden Objekte und Bauten gelten denkmalrechtliche Genehmigungstatbestände v.a. gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 DSchG. So bedürfen die Instandsetzung, die Veränderung und die Vernichtung eines eingetragenen Kulturdenkmals der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde. Ebenfalls die Veränderung der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals bedarf der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde, wenn sie geeignet ist, den Eindruck des Kulturdenkmals wesentlich zu beeinträchtigen. Hierbei kommt es nicht etwa nur auf reine Sichtbeziehungen an, sondern unter anderem darauf, ob Zeugnischarakter, Ausstrahlung und Dokumentationswirkung von Kulturdenkmälern wesentlich beeinträchtigt werden könnten oder tatsächlich wesentlich beeinträchtigt werden.

Denkmale sind gemäß § 8 Abs. 1 DSchG unabhängig davon, ob sie in der Denkmalliste erfasst sind, gesetzlich geschützt.

Der Verursacher des Eingriffs in ein Denkmal hat gemäß § 14 DSchG die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.

Zusätzlich gilt § 15 DSchG: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die entsprechend Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.

Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.

Stadtbild und räumliche Qualitäten

Die städtebauliche Struktur im Fördergebiet ist heterogen und wirkt als Gemengelage. Sie ist, wie auch das Stadtbild, stark durch die vorhandenen bzw. bisherigen Nutzungen geprägt. Dabei können stadträumlich betrachtet mehrere Strukturbereiche unterschieden werden.

Nördlich der Feuergräfenstraße befinden sich kleinteilige, dichte Gebäudestrukturen, die durch überwiegend historische Wohnbauten der Stadterweiterung aus den Jahren zwischen ca. 1880 und 1900 in Form einer Straßenrandbebauung geprägt werden. Sie richten sich nach Süden und Osten, in Richtung des Bahnhofs und der Bahngleise, aus. Diese Ausrichtung ist historisch bedingt. Durch die Bebauung wird eine für das Stadtbild wichtige Raumkante in diesem Bereich geschaffen. Die Bebauung durch langgestreckte Hallen- und Gewerbebauten südöstlich der Feuergräfenstraße bildet eine ähnlich prägnante Raumkante aus. Lediglich in diesen Bereichen besteht im Gebiet ein geschlossener und gefasster Straßenraum.

Die Bebauung insbesondere auf der Landzunge ist hingegen offen und richtet sich mit ihren Gebäuden zu einem Großteil zum Ziegelsee hin aus. Die Großmaßstäblichkeit dieser Bebauung unterscheidet sich stark von der historischen Wohnbebauung an der Feuergräfenstraße und der südlich davon liegenden Bebauung an den Gleisanlagen (Bahnhofsgebäude und Hallen) sowie der Bebauung in der Nachbarschaft des Fördergebietes (z.B. entlang der Hauptstraße, in der historischen Altstadt). Entlang des Grambeker Weges befinden sich ebenfalls eher großmaßstäbliche Gebäude.

Der größte Teil des Gebietes ist stark gewerblich geprägt, insbesondere durch die großmaßstäbliche Bebauung durch Hallen, Lager, Geschäftsgebäude und andere gewerbliche Bauten. Ein weiterer großer Teil des Gebietes ist stark verkehrsfunktional geprägt. Diese Prägung durchzieht fast das gesamte Fördergebiet, wirkt teilweise als Barriere und beeinträchtigt seine Zugänglichkeit und Durchlässigkeit.

Darüber hinaus wird das Fördergebiet ebenfalls durch das vorhandene Geländeprofil sowie die bauliche Ausrichtung auf den Ziegelsee, insbesondere auf der Landzunge, geprägt. Diese Ausrichtung korrespondiert mit historischen Flurstückszuschnitten, die zu einem Großteil auch bis heute vorhanden sind. Trotz dieser Ausrichtung bestehen weder Blickbeziehungen zum Ziegelsee noch öffentliche Zugangsmöglichkeit zu den Uferbereichen und Wasserflächen. Positive Aufenthaltsqualitäten sind nur für wenige Räume charakteristisch.

Im Gebiet gibt es mehrere das Stadtbild prägende Gebäude, sowohl im positiven als auch im negativen Sinne. An einigen Stellen treten gestalterische Defizite und städtebaulich ungeordnete Strukturen auf öffentlichen und privaten Flächen auf, zu denen etwa auch Probleme mit dem ruhenden Verkehr gehören. Hinzu kommen Substanz- und Gestaltungsdefizite von einzelnen Gebäuden.

5.8 Gebäudenutzung

Die Nutzung der Gebäude im Fördergebiet ist insgesamt sehr heterogen und als gemengelageartig anzusehen. Vorhanden sind unterschiedliche Nutzungen, wie etwa Wohnen, Einzelhandel, Handwerk, Dienstleistungen, Gesundheit, Gastronomie, Bildung (seit 2017 Standort des BBZ Mölln – siehe auch Kapitel 5.6) und Freizeit, seit 2015 zusätzlich eine Geflüchtetenunterkunft.

Des Weiteren gibt es im Gebiet drei Vereine, den Möllner Sportfischerverein, den Wassersportverein Mölln und den Möllner Ruder-Club e.V.

Darüber hinaus ist die Nutzung von Gebäuden als Lager und / oder Werkstatt auf der Landzunge von Bedeutung. Auf den Flächen des Fahrgastschiffahrtsunternehmens einschließlich Slipanlage (siehe Kapitel 5.6) werden im Winter neben diesen Schiffen zusätzlich auch Boote des Wassersportvereins gelagert; dieser lagert weitere Boote im Winter auch in einer Halle und auf den Flächen südöstlich des ehemaligen Baubetriebshofes.

Vereinzelt sind auch technische Infrastruktur bzw. öffentliche Anlagen in den Gebäuden untergebracht (Schmutzwasser-Hauptpumpwerk Ziegelsee im Norden der Landzunge, Dükerbauwerk westlich des Bahndammes, Parken u.a. im Parkdeck), zusätzlich gibt es noch ein kleineres Schmutzwasser-Pumpwerk (Schmutzwasser-Pumpwerk Alt-Möllner-Straße als unterirdische Anlage) im Bereich der Zufahrt zum Hafen.

Leerstände treten im Fördergebiet nur sehr vereinzelt auf.

Die Nutzungen im Fördergebiet stellen sich wie folgt dar:

- Wohnnutzung befindet sich überwiegend nördlich der Feuergräfenstraße, vereinzelt auch am Grambeker Weg. An der Spitze der Landzunge wurde 2015 eine temporäre Geflüchtetenunterkunft errichtet.
- In den Erdgeschosszonen im Grambeker Weg ist überwiegend Einzelhandel anzutreffen. Weiterer Einzelhandel ist aktuell südlich der Feuergräfenstraße und nördlich der Alt-Möllner-Straße vorzufinden.
- In der Alt-Möllner-Straße und im Grambeker Weg befinden sich außerdem Dienstleistungen und Gesundheitseinrichtungen.
- An der Feuergräfenstraße sind u.a. Handwerksbetriebe vorhanden.
- An der Kreuzung Alt-Möllner-Straße und Hafenstraße, im Vereinsheim des Sportfischervereins sowie im Grambeker Weg befinden sich verschiedene gastronomische Betriebe.
- Das historische Bahnhofsgebäude wird aktuell modernisiert und umgebaut und soll nach Fertigstellung ca. Ende 2020 v.a. als Kundenzentrum der VSG dienen, weiterhin soll es auch einen Kiosk und eine Bäckerei mit Café, Büros und Wohnungen geben. Der Wartebereich für Fahrgäste wird hergerichtet, auch eine öffentliche Toilette soll wieder angeboten werden (siehe auch Kapitel 5.6).
- Die Flächen des ehemaligen Baubetriebshofes sowie Flächen am Ufer des Ziegelsees werden durch das BBZ Mölln für Ausbildungszwecke genutzt. Hierzu gehört auch die am Ufer des Ziegelsees liegende M.S. Geeste (siehe auch Kapitel 5.6).
- Auf der Fläche südwestlich des Jobcenters befinden sich ein Bootswinterlager sowie eine Slipanlage eines Fahrgastschiffahrtsunternehmens (sowie des Wassersportvereins). Hierbei handelt es sich um eine „temporäre Sondernutzung“ der Flächen. Hier werden auch vereinzelte Reparaturarbeiten am Fahrgastschiff durchgeführt. Auf der Fläche gibt es einen Unterstand für das Fahrgastschiff, Platz für Trailer und Sportboote. Die Fläche ist in den Sommermonaten fast komplett freigeräumt (April bis Ende Oktober), im Winter wird sie eingezäunt.

In der näheren Umgebung des Fördergebietes sind überwiegend Wohn-, Dienstleistungs-, Einzelhandels- sowie gewerbliche Nutzungen vorhanden (insbesondere in der nahegelegenen historischen Altstadt). Im Bereich des ZOB befindet sich direkt angrenzend ein Kiosk, der auf einem zum ZOB gehörenden Grundstück steht und funktional auch der ZOB-Nutzung zugeordnet ist.

5.9 Freiraumstruktur

Private und öffentliche Grün- und Freiflächen

Der größte Teil der Frei- und Grünflächen im Fördergebiet liegt auf privaten Grundstücken. Dabei handelt es sich v.a. um Gärten und um Freiflächen, die der gewerblichen Nutzung der Gebäude zugeordnet sind oder überwiegend als Stellplätze bzw. Lagerflächen genutzt werden. Die privaten Gärten sind in gutem Zustand und bieten überwiegend eine hohe Wohnumfeldqualität. Sie sind jedoch nach

Norden und teilweise zu der verkehrs- und lärmbelasteten Alt-Möllner-Straße ausgerichtet. Die den Gewerbebetrieben zugeordneten Freiflächen sind teilweise in schlechterem Zustand. Insgesamt ist ein hoher Anteil der privaten Freiflächen versiegelt, v.a. durch Asphalt und Verbundpflaster.

Als öffentliche Grün- und Freifläche ist im Gebiet lediglich der Bolzplatz im Norden zwischen dem Bahndamm und dem Ziegelsee vorhanden. Er ist eingezäunt und wird ein bis zwei Mal jährlich durch den nördlich liegenden Ruder-Club im Rahmen von Veranstaltungen genutzt (z.B. zur Lagerung von Booten, als Treffpunkt, u.ä.). Das Grundstück ist feucht, ggf. sind dort (aufgrund der Aufschüttung der Flächen) auch Altlasten vorhanden.

Plätze

Der Bahnhofsvorplatz (in seiner bisherigen Form) stellt einen wichtigen Platzraum im Gebiet dar. Hier befanden sich bisher der Außensitzbereich des Gastronomiebetriebes (Stand Herbst 2020: Aufgrund der Sanierung des Bahnhofsgebäudes ist der Gastronomiebetrieb geschlossen), darüber hinaus befindet sich an der Hauptstraße / Grambeker Weg eine Bushaltestelle. Insgesamt sind die Nutzung und Gestaltung dieses Bereiches sowie der angrenzenden, zum Bahnhof / Bahnhaltestelle gehörenden Flächen ihren Funktionen als gesamtstädtisch und verkehrlich bedeutender Platz nicht angemessen.

Uferbereiche und Wasserflächen

Das Fördergebiet liegt direkt am Ziegel- und am Stadtsee und damit in attraktiver Lage. Beide Seen sind im Eigentum der Stadt Mölln, die Fischereirechte besitzt der Möllner Sportfischerverein e.V.. Die Uferbereiche der Seen sind aus dem Fördergebiet heraus nicht öffentlich zugänglich. Sie sind durch die Nutzungen der Vereine sowie andere Nutzungen belegt und geprägt. So befinden sich etwa am Ziegelsee Liegeplätze des Sportfischervereins, der Sportboothafen des Wassersportvereins sowie die Anlegestelle des Ruder-Clubs. Diese Anleger werden vom Wasser aus befahren, teilweise wird auf den dort im Sommer liegenden Booten auch übernachtet (z.B. Gäste des Wassersportvereins). Westlich und nördlich des Fördergebietes sind am Ziegelsee Landangelstellen des Sportfischervereins vorhanden. Ein Lösch- und Ladeplatz liegt an der Kaimauer westlich des Gebietes, ebenso ein Bootsanleger für touristische Fahrgastschiffe. In vielen Abschnitten haben die Uferbereiche einen naturnahen Charakter. Auf beiden Seen verkehren Fahrgastschiffe, auf dem Ziegelsee zusätzlich Frachtschiffe, die auch aktuell noch den Möllner Hafen anfahren. Südlich des Anlegers des Wassersportvereins befindet sich im Uferbereich ein Biotop, welches durch Absperrungen auch wasserseitig geschützt wird.

Im Gebiet sind außerdem zwei Gräben vorhanden; der Graben nördlich des Bolzplatzes leitet anfallendes Oberflächenwasser vom Bahndamm ab, das Gewässer / Regenrückhaltebecken nordöstlich der ehemaligen Baubetriebshofflächen dient als Teil des Regenentwässerungskonzeptes der Stadt Mölln (Regenklärbecken).

Waldflächen

Zwischen Ziegelsee und Bahndamm befinden sich mehrere teilweise mit Waldgehölzen bestandene Flurstücke (sogenannter Wächtersgarten, u.a. ehemaliger Obstgarten), die als Waldfläche gemäß § 2 Abs. 1 Landeswaldgesetz (LWaldG) zu beurteilen sind. Es handelt sich dabei um einen relativ naturnahen Laubwald. Die Waldflächen gehören größtenteils der Stadt Mölln, ein Flurstück ist in privatem

Besitz. Von diesen Waldflächen ist gemäß § 24 Abs. 1 LWaldG ein Waldschutzstreifen von 30 m einzuhalten.

5.10 Verkehrssituation und Erschließung

Straßennetz- und Kfz-Verkehr

Die Haupteerschließung des Fördergebietes erfolgt über die Hauptstraße / Grambeker Weg im Osten sowie über die Alt-Möllner-Straße / Feuergräfenstraße im Westen und im mittleren Bereich des Gebietes. Die Hauptstraße ist insgesamt stark durch den Kfz-Verkehr belastet. Hier fahren täglich zwischen ca. 11.300 bis 12.110 Fahrzeuge. Auch der Grambeker Weg wird relativ stark befahren, hier sind zwischen ca. 7.000 bis 13.400 Fahrzeuge täglich anzutreffen. Eine hohe Verkehrsbelastung besteht auch für die Alt-Möllner-Straße / Feuergräfenstraße.⁵

Das weitere Straßennetz dient der inneren Erschließung im Gebiet.

Die Feuergräfenstraße ist in Höhe der Querung der Bahntrasse beschränkt. Die Schranke wird aufgrund des Bahnverkehrs mindestens zweimal in der Stunde geschlossen. Dies führt teilweise zu Rückstau auf den Straßen. Außerdem bestehen Auswirkungen auf die Lärm- und Luftbelastung im Gebiet, insbesondere für die Bebauung entlang des nördlichen Abschnittes der Feuergräfenstraße. Das Schließen der Schranke stellt auch eine Einschränkung für Fußgänger sowie den Radverkehr da. Zusätzlich ist eine entsprechend ausgestaltete direkte und komfortable Verbindung zwischen den beiden Mobilitätsstandorten Bahnhof und ZOB nicht vorhanden.

Der bauliche Zustand der Hauptstraße innerhalb des Fördergebietes sowie der bauliche Zustand des Grambeker Weges sind gut. Der bauliche Zustand der Zufahrt von der Hauptstraße zum ZOB ist ebenfalls gut, die Ausgestaltung der Anbindung des Verkehrsknotenpunktes jedoch nur mittelmäßig. Im Bereich des ZOB und in der Alt-Möllner-Straße sind gestalterische Defizite im Straßenverkehrsraum vorhanden, letztere weist auch bauliche und entwässerungstechnische Mängel auf; so sind etwa Schäden im Belag (Asphalt) vorhanden und die Schmutz- und Regenwasserkanalisation ist erneuerungsbedürftig. Im nordöstlichen Teil der Alt-Möllner-Straße kann in den Abendstunden aufgrund unzureichender Beleuchtung eine Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls (Angstraum) entstehen. In dem südlichen Abschnitt der Feuergräfenstraße ist noch ein historisches Natursteinpflaster in einem stark erneuerungsbedürftigen Zustand vorhanden. Hier gibt es außerdem keine infrastrukturellen Anlagen für die Regenentwässerung. Die Straße zum angrenzenden Hafen ist in einem guten baulichen Zustand. Sie dient aktuell insbesondere der Anfahrt von LKWs, Landmaschinen und anderen schweren Fahrzeugen in das Hafengebiet und ist für entsprechende Belastungen ausgelegt. Teilweise bestehen gestalterische Defizite auch in diesen Straßenräumen.

⁵ Zahlen gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Mölln zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, 11.09.2013, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg. Die Stadtvertretung der Stadt Mölln hat den Lärmaktionsplan in ihrer Sitzung am 20.12.2018 bestätigt.

Geh- und Radwege, Wegebeziehungen, Verknüpfung und Anbindung an umliegende Bereiche

Im nördlichen Abschnitt der Alt-Möllner-Straße und im südlichen Abschnitt der Feuergräfenstraße sind seitlich der Fahrbahnen keine Gehwege vorhanden. An anderen Stellen sind sie nur unangemessen schmal.

Westlich des Bahndammes verläuft ein überwiegend beidseitig mit Baum- und Buschgehölzen begrünter Fuß- und Radweg Richtung Mölln-Nord. Er weist insgesamt eine positive Aufenthaltsqualität auf, an einigen Stellen wird der Blick auf die Wasserflächen des Ziegelsees ermöglicht. Bei Dunkelheit kann hier jedoch aufgrund unzureichender Beleuchtung und dem vorhandenen Bewuchs ein Angst-raum entstehen. Insgesamt stellt dieser Fuß- und Radweg gemäß dem Landschaftsplan der Stadt Mölln eine wichtige, auch für Radfahrer geeignete Grünverbindung zwischen den Stadt- und Siedlungsteilen dar. Er dient auch für Schüler als Schulweg. Über eine Autozufahrt dieses Weges sind die Flächen des Wassersport- und Rudervereins sowie der auf diesen Flächen liegende Uferbereich am Ziegensee zu erreichen. Auf diesem Weg ist darüber hinaus die Herstellung einer Veloroute geplant (siehe Kapitel 5.5).

Im Gebiet wird der Sportfischerverein über Flächen erschlossen, die im Eigentum der Vereinigten Stadtwerke GmbH sind.

Die Anbindung des Fördergebietes an die umliegenden Gebiete ist insgesamt defizitär. Hier stellt insbesondere der Bahndamm eine starke Barriere dar. Eine Fuß- und Radwegeverbindung besteht derzeit nur über die Alt-Möllner-Straße / Feuergräfenstraße und Hauptstraße / Grambeker Weg als Hauptverkehrsstraßen.

Darüber hinaus führen Rad(wander)wege durch das Gebiet.

Parkplatz-/ Stellplatzsituation

Im Fördergebiet sind zahlreiche Park- und Stellplätze vorhanden. Teilweise weisen sie gestalterische Defizite auf bzw. wirken als städtebaulich ungeordnete Bereiche auf den privaten Grundstücken.

Neben den privaten Stellplätzen sind zwei P&R-Anlagen mit insgesamt ca. 80 Parkplätzen (zwischen Alt-Möllner-Straße und Bahndamm sowie südwestlich des Bahnhofsgebäudes) als öffentliche Parkplatzanlagen vorhanden. Beide Parkplätze sind jeweils in einem guten baulichen Zustand und gut bzw. sehr gut ausgelastet. Die P&R-Anlagen dienen überwiegend den Pendlern, die die Bahn nutzen bzw. zum bahnbезogenen Kurzparken. Die Anlage zwischen der Alt-Möllner-Straße und dem Bahndamm grenzt sehr nah an die Wohnbebauung nördlich der Feuergräfenstraße an. Nördlich des ZOB befindet sich ein bewirtschaftetes Parkdeck mit ca. 200 Parkplätzen. Es wurde in den 1980er Jahren im Rahmen einer städtebaulichen Sanierung mit anteiligen Fördermitteln aus der Städtebauförderung errichtet – die Zweckbindung dieser Förderung ist inzwischen ausgelaufen. Es wird ebenfalls von Pendlern und von Besuchern der historischen Altstadt genutzt, wobei hier vermutlich der Einkaufsverkehr dominiert. Hier scheint die Auslastung jedoch insgesamt gering zu sein; die Parkpalette ist insbesondere auch wegen ihres statisch und baulich schlechten Zustands (siehe auch Kapitel 5.6) in Spitzenzeiten zu lediglich ca. 60% ausgelastet, wobei v.a. die untere Ebene genutzt wird.

Des Weiteren befindet sich im Gebiet ein Stellplatz für Reisemobile. Er ist mit Elektro- und Wasseranschlüssen ausgestattet und bietet Platz für ca. 20 Fahrzeuge. Die Bewirtschaftung erfolgt durch die Stadt. Aufgrund der zentrumsnahen und verkehrlich insgesamt gut erschlossenen Lage und seinem guten Zustand stellt er einen attraktiven touristischen Anziehungspunkt dar.

Die Gewerbebetriebe am Grambeker Weg südlich des Bahnhofs verfügen über größere Kundenparkplätze auf den jeweiligen Betriebsgrundstücken. Sie sind in einem ordentlichen Zustand. Teilweise kommt es hier im Zuge von Zu- und Abfahrten zu den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verkehrssituationen auf dem Grambeker Weg.

Ungeordneter ruhender Verkehr ist auf den Flächen neben der P&R-Anlage am Bahnhof vorzufinden (betriebliches und Kundenparken Grambeker Weg 1).

Im öffentlichen Straßenraum ist nur vereinzelt ruhender Verkehr vorhanden. Besonders viel und mit belästigender Wirkung ist in der Feuergräfenstraße vorhanden – von einer „Zweckentfremdung“ durch Bahnpendler kann hier ausgegangen werden. Dadurch verkommt der (Wohn)Straßenraum faktisch zu einer P+R-Straße.

Am Bahnhof sind zusätzlich eine kleine verschließbare Stellplatzanlage sowie Schließfächer für Fahrräder vorhanden. Sie wurden Ende 2015 / Anfang 2016 errichtet.

Öffentlicher Personennahverkehr

Durch das Fördergebiet verläuft die Bahnstrecke Lüneburg - Lübeck (DB-Strecke 145 / Eisenbahn 1121), die von Zügen der Regionalbahn Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH) im Stundentakt in eine der Richtungen befahren wird. Durch Umsteigen (in Büchen, Lüneburg oder Lübeck) ist ebenfalls Hamburg per Zug zu erreichen. Darüber hinaus verkehren durch das Gebiet mehrere Buslinien der Ratzeburg-Möllner-Verkehrsgesellschaft (RMVG), die das Stadtgebiet sowie andere Städte erschließen (z.B. Ratzeburg oder Hamburg). Die Bahnverbindung hat Bedeutung für Pendler, Schüler und für den Ausflugsverkehr nach Mölln. Die Buslinien sind zu einem Großteil insbesondere auf den Schülerverkehr ausgerichtet und weisen eine geringere Bedienungshäufigkeit auf.

Im Fördergebiet befinden sich mit dem Bahnhof im Süden und dem ZOB im Norden zwei wichtige Verkehrsknotenpunkte des ÖPNV. Beide sind ca. 300 m voneinander entfernt, ein integrierter, attraktiver und zentraler Umsteigepunkt für die Stadt Mölln ist damit nicht vorhanden. Um von einem Punkt zum anderen zu gelangen, muss für einen Teil der Verkehrsverbindungen derzeit ein Fußweg entlang der stark frequentierten Hauptstraße in Kauf genommen bzw. ein Bus genutzt werden; insgesamt stellt sich diese Verbindungssituation als eher defizitär dar, da insbesondere eine gesicherte Querung der Alt-Möllner-Straße fehlt. Das Bahnhofsgebäude war bisher ohne Bahnhofsfunktion, da die ursprüngliche Bahnhofshalle keine bahnbezogenen Funktionen mehr bereitgestellt hatte und auch nicht mehr öffentlich zugänglich war. Am Bahnhof gibt es eine Bushaltestelle (auf beiden Seiten der Hauptstraße) als Durchgangshaltestelle, hier halten einige Buslinien. Der ZOB liegt am südlichen Rand der historischen Altstadt und wird von mehr Buslinien angefahren; so fahren etwa zwei regionale Hauptbuslinien (Ratzeburg-Mölln-Hamburg-Wandsbek und Ratzeburg-Lübeck) ausschließlich zum ZOB. An beiden Standorten halten auch Taxen.

Insgesamt ist das Fördergebiet gut durch den ÖPNV bedient.

Durch die räumlich getrennten Lagen sind die Funktionen der beiden Verkehrsknotenpunkte nicht gebündelt. Die Taktung der stündlich fahrenden Züge ist nur zum Teil auf die Fahrpläne der Buslinien abgestimmt, ein sogenannter „Rendezvous-Anschluss“ besteht nicht. Hinzu kommt, dass beide Standorte nur geringe Aufenthaltsqualität, gestalterische Defizite und teilweise fehlende Barrierefreiheit aufweisen und ihrer Bedeutung als (Stadt-) Eingangssituation, insbesondere für Besucher der Stadt Mölln, nicht erfüllen.

Schifffahrt

Auf dem Ziegel- und Stadtsee verkehrt gewerbliche bzw. touristische Personen- und private Sport-schifffahrt. Westlich des Fördergebietes befindet sich ein Schiffsanleger, die Fahrgäste durchqueren das Gebiet, vor allem um in die nahegelegene historische Altstadt zu gelangen. Auf dem Ziegelsee verkehren zusätzlich Frachtschiffe, die derzeit noch die Betriebe im Hafen anfahren. Private (Sport-)Boote können an den Bootsstegen des Wassersportvereins anlegen. Der Ziegelsee stellt wasserseitig eine Eingangssituation in das Fördergebiet und die Gesamtstadt dar.

5.11 Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur, Tourismus

Die Ausstattung des Fördergebietes mit sozialer, kultureller oder freizeitbezogener Infrastruktur ist trotz seiner gewerblichen Prägung durch einige Einrichtungen vorhanden.

Von besonderer Bedeutung sind die Vereinsnutzungen am Ziegelsee als nicht-kommerzielle Treffpunkte durch den Möllner Sportfischerverein, den Wassersportverein Mölln und den Möllner Ruder-Club e.V.. Der Sportfischerverein im Westen der Landzunge betreibt eine kleinere gastronomische Einrichtung. Seine Flächen sind überwiegend öffentlich zugänglich, das Grundstück gehört dem Verein, allerdings erfolgt die aktuelle Erschließung der Flächen über Grundstücke, die im Eigentum der Stadtwerke und nicht offiziell gesichert sind. Der Wassersportverein weiter nördlich, westlich des Bahndammes, ermöglicht nicht nur seinen Mitgliedern das Nutzen des Bootsanlegers, sondern bietet auch Liegeplätze für Gäste an. Die gastronomische Einrichtung darf hier lediglich von den Vereinsmitgliedern selbst oder ihren Gästen, die vom Wasser aus kommen, genutzt werden; eine Erweiterung bzw. Vergrößerung des gastronomischen Angebotes ist nicht erlaubt und nach aktuellem Stand auch nicht vorgesehen.

Der Reisemobilstellplatz stellt eine weitere Freizeit- und v.a. eine touristische Einrichtung im Gebiet dar.

Des Weiteren befindet sich im Gebiet das Jobcenter Herzogtum Lauenburg, welches die Aufgaben der Bundesagentur für Arbeit und des Kreises Herzogtum Lauenburg betreffend der Gewährung von Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts und der Integration von Menschen in den Arbeitsmarkt erfüllt. Seit Herbst 2019 ist dort auch die Jugendberufsagentur angesiedelt. Es stellt eine übergeordnete soziale Einrichtung und einen Anlaufpunkt für Bewohner der Stadt Mölln und der umliegenden Gemeinden bzw. kreisweit mit viel Besucherverkehr sowie vielen Angestellten dar.

Im nördlichen Bereich der Landzunge befindet sich aktuell noch eine Werkstatt, die von einem Kurs des BBZ für den Praxisunterricht genutzt wird. Hier befindet sich ein Container und ein Unterstand als Arbeitsplatz. Die M.S. Geeste gehört ebenfalls zu dieser Nutzung. Das Schiff soll zukünftig zu einem Übungsort für die gastronomische Ausbildung umgewandelt werden (siehe Kapitel 5.6). Der Zugang zu diesem Bereich erfolgt aktuell ausschließlich über das Gelände des ehemaligen Baubetriebshofes.

Eine Geflüchtetenunterkunft ist im Norden der Landzunge ebenfalls vorhanden (siehe ebenfalls Kapitel 5.6).

Am Grambeker Weg befinden sich zwei gastronomische Einrichtungen sowie eine Spielhalle.

Im Fördergebiet gibt es keine kulturellen Einrichtungen. Es gibt ebenfalls keine öffentlichen Aufenthaltsbereiche, keine Spielplätze sowie keine öffentlichen Zugänge zu den Uferbereichen und Wasserflächen.

5.12 Technische Infrastruktur, Ver- und Entsorgung

Im Fördergebiet befinden sich mehrere Anlagen der technischen Infrastruktur sowie Ver- und Entsorgungsanlagen.

Auf dem Gelände des 2015 verlagerten Baubetriebshofes befindet sich das Schmutzwasser-Hauptpumpwerk Ziegelsee, welches Teil des ehemaligen Klärwerks ist und Schmutzwasser zum heutigen zentralen Klärwerk in der Industriestraße leitet. Sein Einzugsbereich umfasst neben Mölln Mitte, Nord und Altstadt auch die Gemeinden Horst und Brunsmark. Darüber hinaus sind in einem Erdwall ein Schmutzwasserkanal sowie Druckleitungen auf dem Gelände vorhanden. Nordöstlich davon befindet sich ein naturnahes Regenwasserklärbecken, das in den Ziegelsee entwässert. Weitere Einleitungsstellen befinden sich am Bahndamm südlich des Ruderclubs sowie im Bereich der Zufahrt zum Sportfischerverein auf den Flächen im Eigentum der Vereinigten Stadtwerke GmbH. Das Pumpwerksgebäude sowie die -anlage an sich sind modernisierungs- bzw. erneuerungsbedürftig. Zusätzlich gibt es ein weiteres Schmutzwasser-Pumpwerk (unterirdische Anlage, Schmutzwasser-Pumpwerk Alt-Möllner-Straße) im Bereich der Zufahrt zum Hafen von der Alt-Möllner-Straße aus, welches ebenfalls nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen entspricht.

Westlich des Bahndammes befindet sich ein Dükerbauwerk. Dieses soll weiterhin in Betrieb bleiben und der Zugang hierzu gesichert werden.

Die Feuergräfenstraße verfügt über keine Regenentwässerung, die Entwässerung erfolgt aktuell über die Oberflächen, es gibt keine Straßenabläufe und auch keine Regenwasserkanalisation. Die Entwässerungsanlagen in der Alt-Möllner-Straße sind erneuerungsbedürftig.

Außerdem befinden sich im Untersuchungsgebiet Rohrtrassen für Wasser und Strom sowie Breitbandleitungen, die in ihrer Lage nicht verändert werden können.

Südlich des Sportfischervereines befindet sich in einem Container das Hafenbüro der Stadtwerke / VSG. Hier ist auch ein Anleger der Polizei vorhanden.

Im Bahnhofsgebäude war bisher eine öffentliche Toilette vorhanden, diese soll nach der Sanierung ebenfalls wieder nutzbar sein (siehe Kapitel 5.6).

Entlang der Bahngleise gibt es vier Gebäude, die bahntechnischen Zwecken dienen.

5.13 Umweltsituation und Restriktionen

Lärmbelastung

Von den Betrieben ATR Landhandel GmbH & Co. KG und ursprünglich AGRAVIS Raiffeisen Mölln GmbH & Co. KG (bzw. CERAVIS AG) im westlich gelegenen Möllner Hafen gingen bisher Lärmbelastungen aus, die sich auf das Fördergebiet auswirkten. Sie traten bisher besonders im Sommer über zwei Monate in der Erntezeit auf (siehe Kapitel 5.5).

Die im Fördergebiet selbst vorhandenen Verkehrswege (Straßen und Bahnstrecke) stellen Emissionsquellen für das Gebiet und ggf. seine zukünftige Entwicklung dar.

Verkehrslärm

Die in einem Abstand von ca. 700 m nördlich des Fördergebietes verlaufende B 207 hat insgesamt nur eine geringe Immissionsrelevanz für das Gebiet bzw. die Entwicklung auf der Landzunge.

Die von den übrigen Verkehrswegen (Straßen und Bahnstrecke) verursachten Lärmimmissionen liegen auf der Landzunge am Tag größtenteils unter dem für Allgemeine Wohngebiete geltenden Orientierungswert von 55 dB(A) und in der Nacht zwischen den für Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete geltenden Orientierungswerten von 45 dB(A) bzw. 50 dB(A). Im Randbereich zur Bahnstrecke bzw. zur Hauptstraße / Grambeker Weg hin liegen die Verkehrslärmbelastungen oberhalb der Orientierungswerte für Mischgebiete. Dies gilt teilweise auch für den Randbereich an der Alt-Möllner-Straße (Quelle: Gutachten Nr. 11-09-5, Städtebauliches Sanierungsgebiet „Hafen-/Bahnflächen“ in Mölln, Vorbereitende Gewerbe- und Verkehrslärmuntersuchungen, Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Mölln, Stand 22.11.2011).

Luftbelastung

Von den Betrieben im angrenzenden Hafen gingen bisher nicht nur Lärm-, sondern auch Geruchs- und Staubbelastungen aus, die sich auf das Fördergebiet, hier insbesondere auf die Landzunge, auswirken. Letztere traten bisher ebenfalls besonders in den Sommermonaten Juni bis August (Erntezeit) auf, da in den Hafenebetrieben Getreide angeliefert, getrocknet, gelagert und zur Weiterverarbeitung auf Binnenschiffe oder LKW verladen wird (siehe auch Kapitel 5.5).

Altlasten und Baugrund

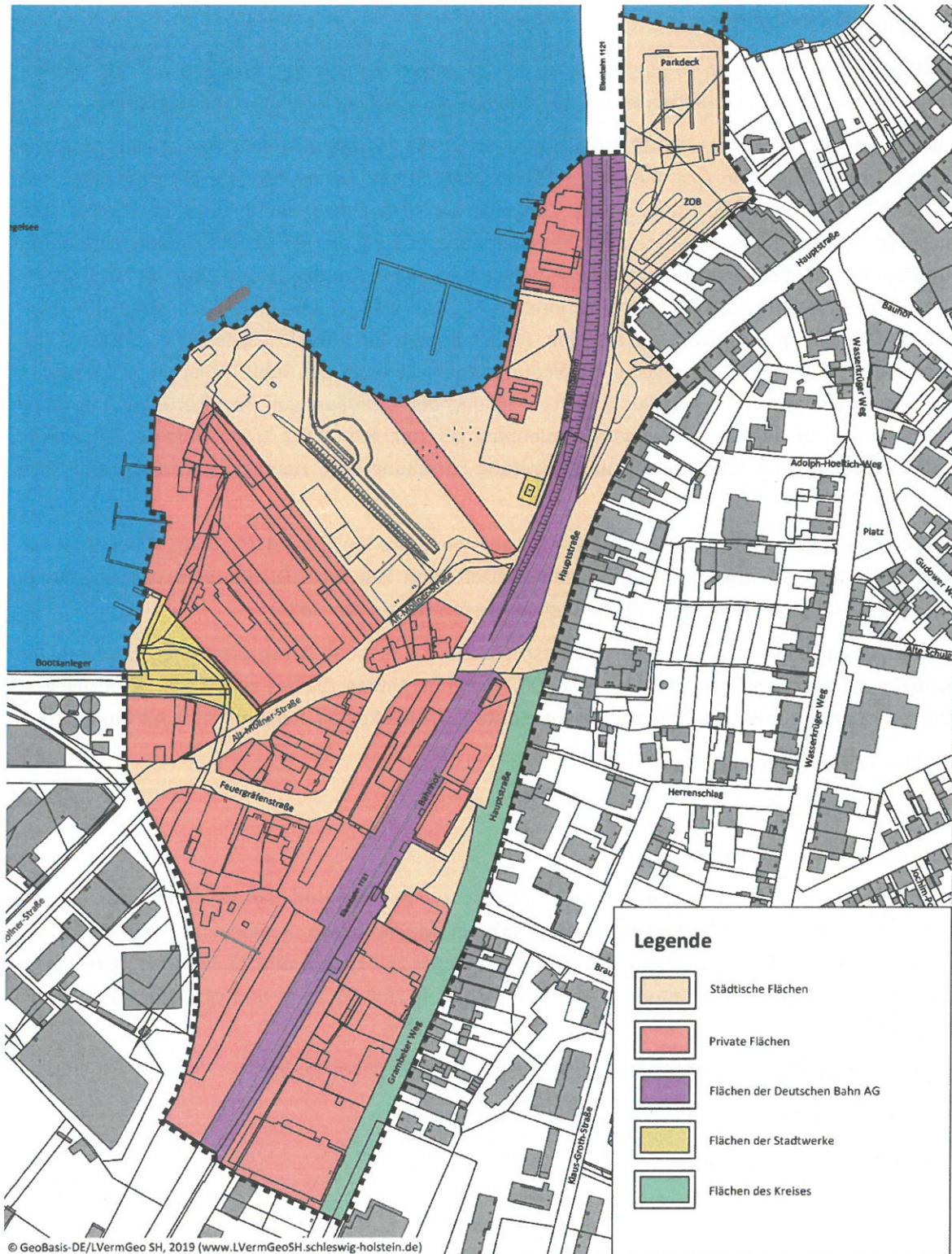
Im Fördergebiet befinden sich einige vereinzelte Verdachtsflächen und altlastrelevante Standorte. Sie verteilen sich räumlich unterschiedlich und gehen auf die vergangenen Nutzungen der Gebäude und Grundstücke zurück. Bei einem Großteil der Flächen wurde der Altlastenverdacht erhärtet, weitere, konkretere Untersuchungen hierzu sollten jedoch noch durchgeführt werden.

Im Bereich des ehemaligen Baubetriebshofes sollten im Falle einer Nutzungsänderung Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden, da teilweise keine oder nur eine bedingte Tragfähigkeit besteht, so sind vereinzelt Gebäude pfahlgegründet (u.a. Geflüchtetenunterkünfte).

5.14 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse im Fördergebiet zeigen eine Mischung aus verschiedenen Eigentumsformen auf, wobei sich die meisten Flächen in privatem Eigentum und im Eigentum der Stadt Mölln befinden. Weitere Eigentümer sind die Deutsche Bahn AG (DB AG), der Kreis Herzogtum Lauenburg und die Vereinigten Stadtwerke GmbH.

Privaten Einzeleigentümern gehören die meisten Flächen an der Alt-Möllner-Straße und der Feuergräfenstraße, am Grambeker Weg sowie auf der Landzunge. Der Stadt Mölln gehören die meisten Straßen, die Flächen des ZOB sowie ebenfalls Teile der Landzunge (u.a. der Reisemobilstellplatz und die P&R-Anlage an der Alt-Möllner-Straße). Die Wasserflächen des Ziegel- und Stadtsees (außerhalb des Fördergebietes) gehören ebenfalls der Stadt. Der DB AG gehören insbesondere die Gleisanlagen und weitere betriebsnotwendige Flächen sowie der Fuß- und Radweg entlang des Bahndamms, dem Kreis Teile der Hauptstraße sowie der Grambeker Weg und den Stadtwerken insbesondere die kleine Fläche am Ziegelsee (Standort Winterlager Fahrgastschiffahrt).



© GeoBasis-DE/LVermGeo SH, 2019 (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)

Abb. 6: Eigentumsverhältnisse (Quelle: Stadt Mölln, © ELBERG Stadtplanung 2020)

5.15 Bevölkerungsdaten

Für das Fördergebiet liegen so gut wie keine kleinräumigen statistischen Angaben vor. Aus diesem Grund werden die gesamtstädtischen Rahmenbedingungen und Entwicklungen herangezogen.

In der **Stadt Mölln** lebten am 30.12.2019 insgesamt 19.131 Einwohner*innen, das ist eine Zunahme um 161 Einwohner*innen / ca. 0,85 % zum 31.12.2016 (Stand: wenige Monate nach Abschluss der VU, 18.970 Einwohner*innen) und eine Zunahme um 673 Einwohner*innen / ca. 3,65 % zum 31.12.2012 (Stand: wenige Monate nach Beginn der Bearbeitung der VU, 18.458 Einwohner*innen)⁶. Seit diesem Jahr ist die Bevölkerungszahl gestiegen, nachdem sie in den Jahren 2007 bis 2011 um ca. 1,8 % (von 18.742 auf 18.409 Einwohner*innen) gesunken war. (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Meine Region, Regionaldaten für Mölln). Insgesamt entwickelte sich zwischen 2000 und 2014 die relative Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Mölln um + 1 % bzw. + 261 Einwohner nach oben (Quelle: 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Herzogtum Lauenburg bis zum Jahr 2030, Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität, Planung Beratung Forschung GbR, Hamburg / Berlin, Stand März 2018, S. 9 ff.).

Die Bevölkerungsdichte beträgt ca. 760 Einwohner*innen pro km² (Stand 31.12.2018) bei einer Fläche der Stadt Mölln von 25 km² und Siedlungsfläche von 7,86 km² (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Meine Region, Regionaldaten für Mölln).

Im Jahr 2019 gab es einen Gestorbenenüberschuss von 8,4 je 1.000 Einwohner*innen, jedoch einen positiven Wanderungssaldo von 13,5 je 1.000 Einwohner*innen (beides zum 31.12.2019) (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Meine Region, Regionaldaten für Mölln).

Am 31.12.2019 lebten in Mölln ca.

- 52,4 % weibliche und
- 47,6 % männliche Einwohner.

Das Durchschnittsalter in der Stadt Mölln ist vergleichsweise hoch und liegt bei 47,8 Jahren (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Meine Region, Regionaldaten für Mölln). Mit Stand 31.12.2019 waren ca. 14,8 % der Einwohner*innen zwischen 0 und 17 Jahre alt, lediglich ca. 11,8 % zwischen 18 und 29 Jahre, ca. 46,6 % zwischen 30 und 64 Jahre und ca. 26,8 % älter als 65 Jahre alt.

Am 13.01.2015 lebten im **Fördergebiet** 70 Einwohner*innen. Davon waren

- ca. 44% männlich,
- ca. 56% weiblich.

⁶ Die veränderten Zahlen gehen auch auf die Fortschreibung des Statistischen Landesamtes seit 2011 (Zensus) zurück.

Ca. 19 % der Bewohner*innen des Fördergebietes waren zu diesem Zeitpunkt ausländischer Abstammung. Ca. 15,5 % der Bewohner*innen des Gebietes waren zwischen 0 und 17 Jahre alt, ca. 59 % zwischen 18 und 65 Jahre und ca. 25,5 % älter als 65 Jahre (Quelle: Stadt Mölln, Fachbereich 3).

Aktuelle Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen für die **Stadt Mölln** gehen von einer relativen Bevölkerungsentwicklung in den Jahren 2014 bis 2030 von 0 % / + 100 Einwohner*innen (inklusive Flüchtlingszuzug) bzw. von - 3 % / - 500 Einwohner*innen (ohne Flüchtlingszuzug) aus. Dabei werden insbesondere die Gruppen der Unter 20-Jährigen (- 7 % bzw. - 250 Einwohner*innen) und der der 20- bis 64-Jährigen (- 7 % bzw. - 750 Einwohner*innen) zurückgehen, die Gruppe der Über 65-Jährigen jedoch um ca. 22 % bzw. um 1.050 Personen steigen (Quelle: 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Herzogtum Lauenburg bis zum Jahr 2030, Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität, Planung Beratung Forschung GbR, Hamburg / Berlin, Stand März 2018, S. 31 ff.). Es wird jedoch ein Zuwachs der privaten Haushalte prognostiziert (+ 3 % / + 300 Haushalte, inklusive Flüchtlingszuzug). Dabei werden insbesondere 1- bis 2-Personen-Haushalte zunehmen (um 6 % bzw. um 470 Stück), insbesondere 1-Personen-Haushalte mit 70-Jährigen und Älteren (+ 16 % / + 1.620) und 2-Personen-Haushalte mit 50- bis 69-Jährigen (+ 15 % / + 3.170). Die Zahl der Haushalte mit 3- und mehr Personen wird um ca. 8 % abnehmen (- 170 Haushalte) (Quelle: 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Herzogtum Lauenburg bis zum Jahr 2030, Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität, Planung Beratung Forschung GbR, Hamburg / Berlin, Stand März 2018, S. 42 ff.).

5.16 Arbeitsmarkt, Wirtschaft

Im Jahr 2018 gab es in der **Stadt Mölln** 6.466 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, dies sind 164 Personen mehr als im Jahr 2016 (Stand: Abschluss der VU, 6.302 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort) und 859 Personen mehr als im Jahr 2012 (Stand: Jahr in dem die Bearbeitung der VU begonnen wurde, 5.614 Beschäftigte). Die Zahl der Arbeitslosen lag 2018 bei 598, dies entspricht einem Anteil von ca. 9,25 %: dies waren 71 Personen weniger als 2016 und 183 Personen weniger als 2012. Der Anteil der unter 25-Jährigen an den Arbeitslosen im Jahr 2018 betrug ca. 12 %, der Anteil der über 55-Jährigen ca. 19 %. Insgesamt ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Mölln seit 2012 gestiegen (Zunahme bis 2018 um ca. 15 %) und die Zahl der Arbeitslosen gesunken (2012: 781 Arbeitslose, Abnahme bis 2018 um ca. 23,4 %). (Quelle: Haushaltsplan der Stadt Mölln 2020).

Der Tourismussektor nimmt eine wichtige Rolle für die Wirtschaft der Stadt Mölln ein und stellt insgesamt eine wichtige Zukunftsbranche für die Stadt dar. In 2019 konnte aus dem Tourismus in der Stadt (verschiedene Übernachtungen, Bootsliegeplätze und Tagesreisen) insgesamt ein Bruttoumsatz von ca. 57,1 Mio. € erzielt werden (Quelle dwif-Consulting GmbH, Wirtschaftsfaktor Tourismus für Mölln 2019, Juli 2020) – im Vergleich zu 2011 ist dies ein Plus von ca. 12 Mio. € (Quelle Gutachten dwif-Consulting GmbH, Juni 2011).

Im **Fördergebiet** befinden sich mehrere unterschiedlich große Gewerbebetriebe, insbesondere auf der Landzunge sowie südlich der Feuergräfenstraße und im Grambeker Weg. Dabei handelt es sich um Einzelhandels-, Handwerks-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe sowie um Bildungsein-

richtungen und Lager- und Hallennutzungen. Die derzeit v.a. auf der Landzunge vorhandenen Gewerbebetriebe erscheinen an dieser Stelle jedoch aufgrund der städtebaulichen Bedeutung und Lagegunst des Gebietes überwiegend standortunangemessen. Insgesamt führen sie zu seiner Funktionsschwäche. Alle weiteren vorhandenen Betriebe fungieren ihrem Standort durchaus angemessen, könnten potenziell jedoch insgesamt auch an einen anderen Standort verlagert werden.

Insbesondere auf der Landzunge bieten sich Flächenpotenziale für neues Gewerbe, Dienstleistungen, Einzelhandel (gem. Einzelhandelskonzept soll zentrenrelevanter Einzelhandel hier jedoch nicht angesiedelt werden – siehe Kapitel 5.5), Tourismus / Hotel und Wellness und Freizeit und damit auch für die Ansiedlung von Arbeitsstätten. In der nahegelegenen Altstadt befindet sich der zentrale Einzelhandelsstandort der Stadt Mölln mit einem hohen Anteil an Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen. Die Altstadt soll in ihrer Funktion als zentraler Versorgungsbereich gesichert und gestärkt werden.

5.17 Wohnen und Mietniveau

Mit Stand 31.12.2019 gab es in der **Stadt Mölln** 9.964 Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden. Die meisten von Ihnen verfügten über drei (ca. 24,9 %), vier (ca. 27,1 %) und fünf (20 %) Räume. Wohnungen mit nur einem Raum hatten einen Anteil von ca. 1,7 %. Die durchschnittliche Wohnungsgröße lag bei 84,1 m², die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner*in bei 43,8 m². Im Jahr 2019 wurden 111 Wohnungen in Wohngebäuden (Neubau) erteilt (entspricht 5,8 Wohnungen je 1.000 Einwohner*innen). Die meisten von ihnen (73 %) verfügen über drei und mehr Wohnungen, 19,8 % über lediglich eine Wohnung (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Meine Region, Regionaldaten für Mölln).

Auf Grundlage der aktuellen **Prognosen** für die **Stadt Mölln** zu den privaten Haushalten (siehe Kapitel 5.15 auf S. 14) wurde ein demographisch bedingter maximaler zusätzlicher Wohnraumbedarf für die Jahre 2014 bis 2030 von ca. + 320 Wohneinheiten ermittelt (Quelle: 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Herzogtum Lauenburg bis zum Jahr 2030, Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität, Planung Beratung Forschung GbR, Hamburg / Berlin, Stand März 2018, S. 49 ff.).

Das mittlere Mietniveau in der **Stadt Mölln** für Mietwohnungen lag im August 2020 bei 8,44 € / m² (netto). Die Preise sind in den letzten Jahren um einiges gestiegen (Quelle www.immowelt.de, Zugriff am 02.09.2020).

Von diesem Mietpreisgefüge wird ebenfalls für die vorhandenen Wohnungen im **Fördergebiet** ausgegangen. Angaben zur Höhe der Mieten für gewerbliche Bauten liegen nicht vor.

6. Defizit- und Potenzialanalyse

Auf der Grundlage der weiterentwickelten Bestandsanalyse der VU und ihrer teilweisen Aktualisierung im Rahmen dieser ISEK-Konzepterstellung werden nachfolgend die Ergebnisse der vorhandenen städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte (vgl. Plan 02) und die erkennbaren Chancen und Potenziale (vgl. Plan 03) innerhalb des Fördergebietes zusammenfassend dargestellt. Sie bilden die Grundlage des daraus abgeleiteten Leitbildes, der allgemeinen Ziele für das Fördergebiet bzw. ein eventuelles zukünftiges Sanierungsgebiet, des Rahmenentwicklungskonzeptes sowie der notwendigen Maßnahmen.

6.1 Mängel und Konflikte

Die nachfolgend themenbezogen aufgeführten städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte des Fördergebietes zeigen in ihrer Gesamtheit, dass hier Funktionsschwächen und Beeinträchtigungen sowie städtebauliche Missstände vorliegen. Die VU und die Aktualisierung der Bestandsanalyse im Rahmen des ISEK haben zusammenfassend folgende signifikanten Mängel, städtebaulichen Missstände und Konflikte ermittelt:

Funktionsverlust / Lagegunst

Das Fördergebiet, insbesondere die Landzunge, hat im stadtentwicklungsgeschichtlichen Verlauf bis heute eine städtebaulich-funktional intensive Umstrukturierung erfahren: Solange das Gebiet bis in die 1980er Jahre hinein in weiten Teilen durch die Funktionen Abwasserentsorgung, Baustofflagerung, städtischer Baubetriebshof, Landmaschinenbau und -handel sowie gewerbliche Produktion und Lagerung - und dies alles in Nachbarschaft und Verbindung mit der Hafenvirtschaft und mit Bahnanbindung - geprägt war, entsprach dieses Funktionsgefüge angemessen der stadträumlich abgeschirmten und isolierten Lage dieses Bereichs.

Erst mit dem eintretenden Abzug, dem Wandel bzw. der Einstellung von Teilen dieses Funktionspektrums kamen andere städtebauliche und funktionale Eigenschaften und Qualitäten dieses Stadtraums stärker in den Fokus: Lage am Wasser, Innenstadt-/Altstadtnähe, attraktive Lage für Dienstleistung, Wohnen und Wellness, gute Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur. Diese Perspektiven für die Umstrukturierung des Gebietes bilden heute die Grundlage seiner Neubewertung als Gebiet mit einer hohen und attraktiven Lagegunst.

Die aktuell insbesondere auf dem Großteil der Landzunge vorhandene Nutzungsstruktur in Form von überwiegend großformatigen Gewerbe- und Lagernutzungen ist angesichts dieser Lagegunst jedoch nicht mehr angemessen; die Flächen erscheinen angesichts anderer Nutzungsperspektiven eindeutig mindergenutzt. Hierin besteht eine erhebliche Funktionsschwäche.

Öffentlicher Freiraum und Stadtbild

Mit Blick auf ein Nutzungsgefüge, für das das Gebiet eine hohe Lagegunst darstellt, erweisen sich die dafür gebotenen, jedoch bisher nutzungsbezogen nicht notwendigen und folglich nicht vorhandenen öffentlichen Grün- und Freiflächen, Aufenthaltsräume und Zugänge zum Ziegelsee und seinen Uferbereichen als massive Funktionsschwäche und erheblicher Mangel des Gebietes, insbesondere auch

wegen des Defizites derartiger Freiraumangebote und Nutzungsmöglichkeiten in der benachbarten Altstadt / Innenstadt.

Das Stadtbild und der öffentliche Raum sind v.a. durch die gewerblichen und verkehrlichen Nutzungen beeinträchtigend geprägt. Insgesamt weist das Fördergebiet in weiten Teilen Gemengelagecharakter mit nicht unerheblicher Vorbelastung auf.

Auf der Landzunge sowie in den gewerblich genutzten Bereichen gegenüber des Bahnhofs bestehen gestalterische Defizite und teilweise städtebaulich ungeordnete Strukturen auf öffentlichen und privaten Flächen, der Bereich um den ZOB ist durch gestalterische und funktionale Defizite geprägt. Diese werden verstärkt durch den „Rückseitencharakter“ der Nutzungen in der Hauptstraße südlich des ZOB (außerhalb des Fördergebietes).

Insgesamt weisen beide Mobilitätsstandorte und Verkehrsknotenpunkte im Gebiet eine fehlende Attraktivität auf. Gestalterische Defizite sind am Bahnhof, dem Platzbereich vor dem Bahnhofs- und dem ehemaligen Bahnhofsempfangsgebäude sowie teilweise im Bereich der Geschäftshäuser im Grambeker Weg vorzufinden. Teilweise bestehen auch Defizite bei der Aufenthaltsqualität. In einigen Bereichen des Gebietes können einzelne Bereiche als Angsträume wahrgenommen werden.

Die umfangreichen privaten Flächen werden als Gärten, Gewerbehöfe, Lagerflächen oder Stellplätze genutzt. In Teilbereichen belasten öffentliche und verkehrliche Nutzungen die unmittelbar angrenzenden schutzwürdigen Wohnnutzungen, so etwa in der Feuergräfenstraße.

Infrastruktur sowie Verkehr und Zugänglichkeit

Defizite liegen im Bereich des Bahnhofs sowie des ZOB vor. Insbesondere der Bahnhof kann seine ihm obliegende Funktion als integrierter Mobilitätsstandort und als attraktiver Stadteingang nicht vollumfänglich erfüllen. Dies gilt gleichermaßen auch für den Bereich des ZOB. Darüber hinaus stellt die räumliche und verkehrsfunktionale Trennung dieser beiden wichtigen Verkehrsinfrastrukturpunkte eine Funktionsschwäche dar. Die Verbindung dieser beiden Mobilitätsstandorte miteinander ist – vor allem für Fußgänger und den Radverkehr - zusätzlich defizitär.

Die Flächen westlich des Bahndammes sind vom übrigen Gebiet räumlich weitgehend abgeschottet und insgesamt nur schwer zugänglich. Dabei stellt v.a. der Bahndamm eine massive Barriere dar. Trotz der Nähe zur historischen Altstadt besteht keine unmittelbare Verbindung zwischen diesen Flächen - insbesondere nicht für Fußgänger und Radfahrer. Die Hauptverkehrsstraßen, über die die verkehrlichen Verbindungen in das Fördergebiet erfolgen, dienen überwiegend dem motorisierten Individualverkehr. Die Angebote für den Fuß- und Radverkehr in diesen Straßen sind wegen ihrer engen Flächenbemessung überwiegend unzureichend. Auch in den Anliegerstraßen im Gebiet selbst bestehen Defizite bei den Fuß- und Radwegen. Für alle Straßen, insbesondere die Alt-Möllner-Straße und die Feuergräfenstraße besteht aufgrund ihres schlechten baulichen und infrastrukturellen Zustandes ein Sanierungs- und Erneuerungsbedarf. In der Feuergräfenstraße kommt als Mangel hinzu, dass der Straßenraum dieser durch das Wohnen geprägten Straße intensiv als Parkraum genutzt wird und dadurch die Wohnumfeldqualität erheblich beeinträchtigt wird. Die Erschließung des Sportfischervereins erfolgt über Fremdgrundstücke.

Auch die bestehende Pumpwerks-Infrastruktur ist modernisierungsbedürftig.

Umweltbelastungen, Grundstücksnutzung, Gebäudenutzung und –substanz

Das Fördergebiet wurde bisher - mit abnehmender Intensität - durch Lärmemissionen der Gewerbebetriebe im benachbarten Hafengebiet belastet. Aktuell bestehen hohe Lärmbelastungen durch die durch das Gebiet verlaufende Bahnstrecke, die starke Verkehrsbelastung auf der Alt-Möllner-Straße und auf dem Grambeker Weg / Hauptstraße.

Ein hoher Flächenanteil im Gebiet ist versiegelt. Des Weiteren bestehen lokal Verdachtsflächen mit Bodenverunreinigungen. Außerdem sind Restriktionen naturschutzrechtlicher sowie teilweise infrastruktureller Art vorhanden. Zusätzlich ist auf den Flächen auf der Landzunge mit schwierigen Baugrundverhältnissen und somit mit Gründungsschwierigkeiten für potenzielle Neubauten zu rechnen.

Insbesondere die Lager-, Hallen- und Gewerbegebäude auf der Landzunge weisen einen mittleren bis hohen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf, auch hinsichtlich des energetischen Zustandes, auf. Dies trifft in geringem Umfang nach wie vor auch auf weitere Gebäude - u.a. auch Wohngebäude - im Fördergebiet zu.

6.2 Chancen und Potenziale

Trotz der städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte bestehen im Fördergebiet zahlreiche Chancen und Potenziale, die für seine zukünftige Entwicklung aufgegriffen, genutzt und gestärkt werden sollen:

Funktion / Lagegunst

Die Stadt Mölln ist geprägt durch ihre Lage im Naturpark Lauenburgische Seen, durch die zahlreichen Seen und attraktiven Naturräume. Im Stadtgebiet befinden sich mehrere Seen, das Fördergebiet selbst liegt zu einem großen Teil unmittelbar am Ziegelsee und grenzt an den Stadtsee. Es liegt in direkter Nähe zur historischen Altstadt und es bestehen weitere räumlich-funktionale Verbindungen zu Natur- und Erlebnisräumen in der Stadt (z.B. Elbe-Lübeck-Kanal, Naturräume nördlich des Ziegel- und Stadtsees). Somit verfügt das Fördergebiet auch gesamtstädtisch über eine hohe und attraktive Lagegunst.

Viele Flächen im Gebiet, insbesondere auf der Landzunge, weisen ein großes Potenzial für einen Funktionswandel sowie eine städtebauliche Neuordnung auf. Die 2015 erfolgte Verlagerung des Baubetriebshofes stellt eine große Chance zur städtebaulichen und freiräumlichen Aufwertung des Gebietes dar. In Anbetracht der Attraktivität der Lage erhöht sich hier unter Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen (z.B. Lärmimmissionen Verkehr, Klimaschutz, Barrierefreiheit) die Chance für ein neues, attraktives und vielfältiges Funktionsgefüge, welches auch gesamtstädtischen Entwicklungserfordernissen sowie der Klimafolgenanpassung Rechnung trägt.

Im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Neuordnung auf der Landzunge ergibt sich darüber hinaus die Chance zur Schaffung von attraktiven, öffentlichen Wasserzugängen und freiräumlichen Aufenthaltsmöglichkeiten an den Uferbereichen, die im Gebiet bisher nicht vorhanden sind und für die innerstädtisch insgesamt ein erheblicher Bedarf besteht.

Auch wenn sich der Ansatz aus dem Klimafreundlichen Verkehrskonzept der Stadt Mölln von 2013, die Flächen um den Bahnhof als potenziellen Raum zur Schaffung einer „Mobilitätsdrehscheibe“ als neuen zentralen Verkehrsinfrastrukturknoten (Bahnhof / ZOB / P&R) von gesamtstädtischer Bedeutung auszubauen, als nicht vollumfänglich realisierbar erwiesen hat (siehe Kapitel 5.5 - Machbarkeitsstudie zur Mobilitätsdrehscheibe von 2018) ergeben sich erhebliche Potenziale - trotz getrennter Weiterführung der Mobilitätsangebote Bahnhof und ZOB - die beiden Einrichtungen in ihrer Leistungsfähigkeit zu erweitern, zu modernisieren, attraktiver zu machen und sie räumlich-funktional besser mit einander zu verknüpfen.

Diese Potenziale erstrecken sich u. a. auf die Möglichkeiten zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, die Verbesserung der Mobilitätsangebote an Bahnhof und ZOB (Taxen, Ladestation, Orientierung, Aufenthaltsqualität, Sicherung des Parkdecks bzw. von innenstadtnahen Parkmöglichkeiten) sowie die Anlage einer größeren P&R-Anlage in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Darüber hinaus besteht die Chance, die Fuß- und Radverkehrsverbindungen zwischen Bahnhof und ZOB zu qualifizieren.

Es bestehen ebenfalls Flächenpotenziale für neue städtische Infrastrukturen, insbesondere das neue Schmutzwasser-Pumpwerk.

Öffentliche Grün- und Freiräume

Im Untersuchungsgebiet befinden sich kleinere Naturräume, die bei der Schaffung von attraktiven Frei- und Grünräumen behutsam einbezogen werden können. Damit besteht das Potenzial zur Schaffung hochwertiger, altstadtnaher Natur-, Grün- und Erholungsräume im Untersuchungsgebiet, die auch für die gesamte Altstadt von großer Bedeutung sein können.

Der vorhandene Reisemobilstellplatz bietet ebenfalls ein interessantes Potenzial für die Stärkung des Untersuchungsgebietes auch als touristisches Ziel. Auch die attraktiven Vereinsnutzungen am Ufer des Ziegelsees können als Potenzial gesichert, gestärkt sowie mit ihren Angeboten und Leistungen in eine Nutzungsänderung und -aufwertung einbezogen werden. Zusätzlich kann ein gesicherter Zugang zu den Flächen des Sportfischervereins geschaffen werden.

Zugänglichkeit, Verknüpfung und Eingangssituationen

Das Untersuchungsgebiet bietet die Möglichkeit zur Schaffung verbesserter, barrierefreier Zugänge und räumlicher Verknüpfungen etwa im Bereich des Bahndammes, sowie durch den Ausbau und die Aufwertung der vorhandenen Verkehrs-, Rad- und Fußwege. Verstärkt wird dies durch die im Rahmen des Klimafreundlichen Verkehrskonzeptes vorgeschlagene Führung der Veloroute durch das Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus bietet das Untersuchungsgebiet an drei Punkten die Möglichkeit zur Schaffung attraktiver (Stadt-) Eingangssituationen: im Bereich des Bahnhofs, im Bereich des ZOB sowie direkt am Ufer des Ziegelsees.

7. Notwendigkeit des Einsatzes von Fördermitteln

Die im Gebiet vorliegenden städtebaulichen Missstände, Funktionsschwächen sowie seine räumlich isolierte Lage in Verbindung mit vereinzelt Substanzschwächen der Bebauung und der Erschließungsanlagen machen deutlich, dass die finanziellen und wirtschaftlichen Potenziale im Gebiet nicht ausreichen, um die Mängel und Missstände in naher Zukunft aus eigener Kraft zu beseitigen. In besonderer Weise gilt dabei nach wie vor, dass das Gebiet in seiner Funktionsfähigkeit nicht der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach Lage und potenzieller Funktion obliegen, entspricht. Teilweise besteht sogar die Gefahr, dass sich ohne Förderung, finanzielle Anreize und gezielte Hilfen die Zustände im Gebiet weiter verschlechtern und die bereits festgestellten, negativen Entwicklungen teilweise nicht mehr rückgängig gemacht werden können.

Die Stadt Mölln kann diese Aufgabe aus finanzieller Sicht nicht allein bewerkstelligen und benötigt daher Zuwendungen aus dem Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ (siehe hierzu auch weiter vorne unter Kapitel 3.). Nur mit Hilfe dieser Förderung in Verbindung mit der Anwendung des sanierungsrechtlichen Instrumentariums zur Steuerung des Sanierungsprozesses, welches in diesem Fall mit der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes verbunden ist, wird es möglich sein, die vorhandenen Mängel und Missstände schrittweise abzubauen und das Gebiet zu einem attraktiven Ort mit besonderer Bedeutung für die nähere Umgebung, die Altstadt sowie die Gesamtstadt herzustellen und langfristig seine neue Funktion zu stärken und zu sichern. Darüber hinaus können die eingesetzten Städtebauförderungsmittel dazu dienen, weitere private und öffentliche Mittel zu generieren, die ihrerseits ebenfalls zur Aufwertung und Sicherung des Gebietes beitragen.

8. Überprüfung der im Rahmen der VU vorgeschlagenen Abgrenzung zur Festlegung eines Sanierungsgebietes und des vorgeschlagenen Verfahrens

Die Aktualisierung der Bestandsdaten aus den Vorbereitenden Untersuchungen von 2016 sowie die konkretisierten Entwicklungsziele und Maßnahmen führen dazu, dass die im Rahmen der VU vorgeschlagene räumliche Abgrenzung eines Sanierungsgebietes geringfügig angepasst werden muss. Vorgeschlagen wird daher nun folgende Flächen als Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren gemäß § 142 BauGB förmlich festzulegen (rote Umgrenzung):

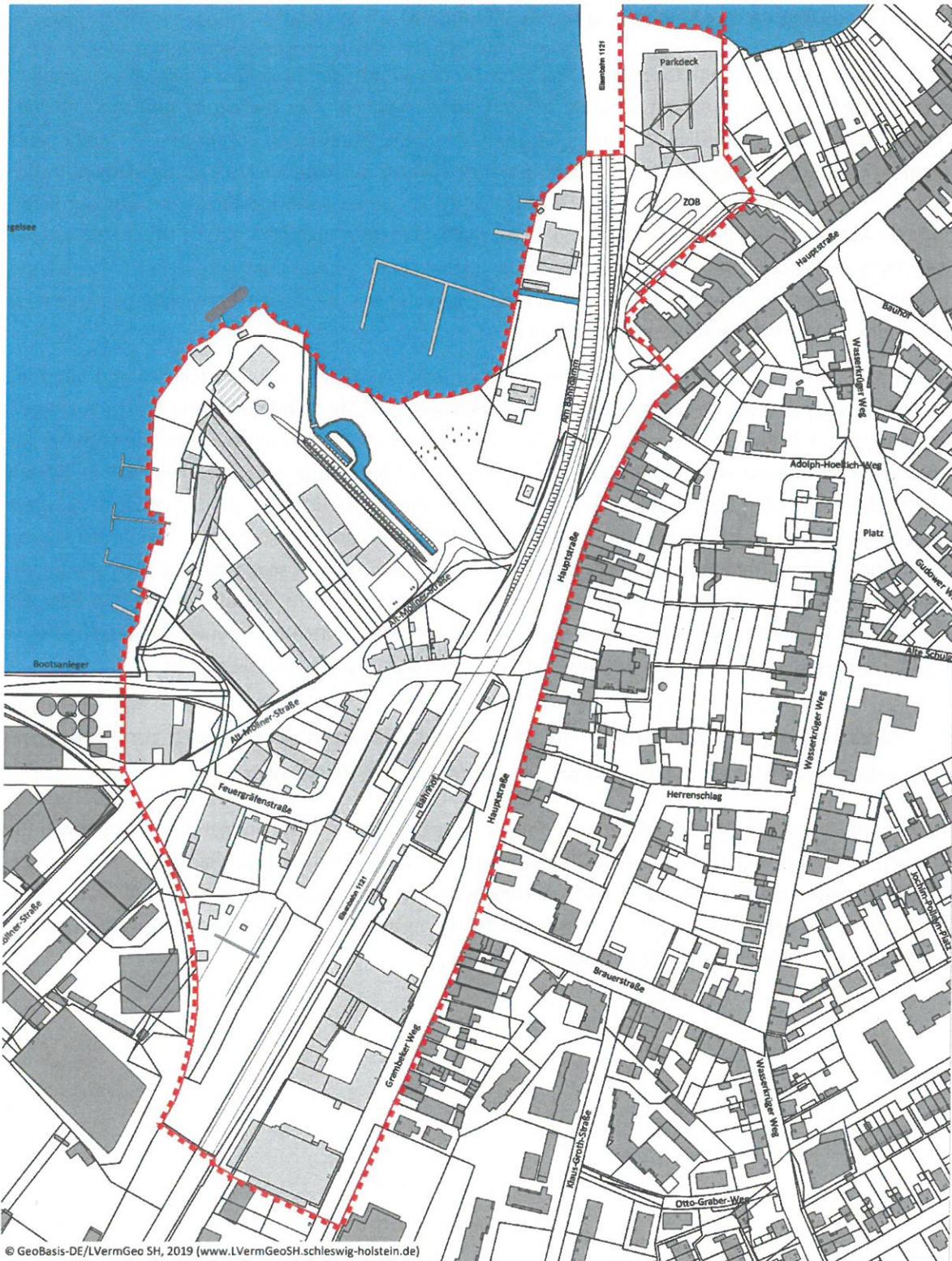


Abb. 7: Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes (rote Umgrenzung) (© ELBERG Stadtplanung 2020)

9. Zeitliche Begrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Das Baugesetzbuch sieht eine zügige und zweckmäßige Durchführung von Sanierungsmaßnahmen vor. Für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme wird eine Dauer von ca. 15 Jahren veranschlagt.

Auf Grundlage des durchzuführenden Monitorings (siehe Kapitel 4.) werden Verlauf und Dauer des Verfahrens geprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssen.

10. Leitbild und allgemeine Ziele der Entwicklung

Übergeordnetes Ziel der Sanierung ist die Behebung von städtebaulichen, funktionalen, sozialen und strukturellen Missständen. Auf Grundlage der im Fördergebiet festgestellten städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte und den Möglichkeiten und Chancen ihrer Beseitigung (siehe Kapitel 6.) leitet sich das im Folgenden dargestellte Leitbild sowie die allgemeinen Entwicklungsziele für das Gebiet ab.

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

Die Entwicklung und Funktionsstärkung des Gebietes ist sowohl für dieses selbst, für die Möllner Altstadt sowie für die Gesamtstadt von großer Bedeutung.

Das Leitbild und die Entwicklungsziele sind mit den gesamtstädtischen Planungen, Konzepten, Gutachten und Studien sowie den regionalen und kreisweiten Konzepten abgestimmt. Zudem spiegeln sie insbesondere die Ergebnisse des öffentlichen Gebietsspaziergangs im Sommer 2017, der Expertengespräche im Frühjahr 2020 sowie der *Behördenbeteiligung im xxxx 2020* wider. Darüber hinaus stimmen sie mit den aktuellen bzw. geplanten städtischen Entwicklungen unter Beachtung von derzeit in der Bearbeitung befindlichen Planungen und Konzepten überein. Bei der Aufstellung der Ziele wurde auch berücksichtigt, Zielkonflikte mit städtebaulichen Entwicklungsoptionen in anderen Bereichen der Stadt zu vermeiden.

Aufgrund der anstehenden, im Schwerpunkt wohnorientierten Umstrukturierung des angrenzenden Möllner Hafens werden im ISEK die Möglichkeiten der Nutzungsentwicklung auf der Landzunge mit einem umfangreicheren Anteil des Wohnens gegenüber der bisherigen VU berücksichtigt.

Leitbild

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Leitbild für das Fördergebiet „Hafen-/ Bahnflächen“:

Vorrangiges Ziel ist die funktionale Aufwertung, Attraktivitätssteigerung und städtebauliche Neuordnung des derzeit für seine Lagegunst unteroptimal genutzten, altstadtnahen Gebietes am Ziegelsee, um eine stadträumlich und städtebaulich bedeutende Lage für die nähere Umgebung, die Altstadt und die Gesamtstadt zu schaffen. Damit soll an dieser prominenten Stelle eine im Stadtgefüge stark begrenzte Möglichkeit des öffentlichen Zugangs zum Wasser sowie für den Aufenthalt am Wasser ermöglicht und damit auch die Funktion der Altstadt gestärkt werden.

Zusätzlich soll das Gebiet als zentraler, altstadtnaher Wohnstandort und als Standort für Gewerbe und Freizeiteinrichtungen, als touristischer Anziehungspunkt sowie als Stadtraum mit hoher Identität, baukulturellem Wert und städtebaulicher Eigenart entwickelt werden. Ebenfalls wichtig ist es, die im Gebiet liegenden verkehrlichen Funktionen zu stärken (Bahnhof und ZOB) die ebenfalls für die Gesamtstadt und die Region von Bedeutung sind. Dabei sind die spezifischen Bedarfe und Anforderungen der verschiedenen – vorhandenen und zukünftigen – Nutzer- und Zielgruppen sowie eine klimagerechte Entwicklung zu beachten. Es gilt gemeinschaftlich eine funktionale, städtebaulich-gestalterische, freiräumliche und attraktive Qualität für alle herzustellen und dauerhaft zu sichern.

Allgemeine Ziele der Entwicklung

Folgende Entwicklungsziele werden für die Entwicklung im Gebiet „Hafen-/ Bahnflächen“ aufgestellt (die Nummerierung der Ziele stellt keine Wertung bzw. Priorisierung dar):

1. Funktionale Aufwertung, städtebauliche Neuordnung und Attraktivitätssteigerung.
2. Schaffung eines altstadtorientierten Zugangs zu Uferbereichen und Wasserflächen v.a. des Ziegeleses sowie eines attraktiven Wasser- und Freiraumbezuges.
3. Schaffung öffentlich zugänglicher und qualitativ hochwertiger innenstadtnaher Frei- und Grünräume im Gebiet.
4. Entwicklung einer qualitativen und marktfähigen Nutzungsmischung auf der Landzunge mit den Schwerpunkten Büronutzung, Dienstleistungen, Gewerbe, ausnahmsweise nicht zentrenrelevanter Einzelhandel, Hotel, Wellness sowie (anteilig) Wohnen und Ferienwohnen. Dabei sind die sich entlastend verändernden immissionsschutzrechtlichen - Anforderungen der geplanten wohnorientierten Umstrukturierung im benachbarten Hafengebiet zu berücksichtigen. Die Ergebnisse des sich in Aktualisierung befindlichen Wohnungsmarktkonzeptes (WMK) von 2010, die voraussichtlich im Winter 2020 vorliegen werden, sind für die nähere wohnungstypologische und nachfragegerechte Ausgestaltung des künftigen Wohnens auf der Landzunge auszuwerten.
5. Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit des Gebietes durch die Schaffung einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen Verknüpfung mit der historischen Altstadt und dem ZOB.
6. Aufwertung des Bahnhofsbereichs, seines Umfeldes und Erhöhung der dortigen Mobilitätsangebote.
7. Anpassung und Neugestaltung der ZOB-Flächen einschließlich seines städtebaulichen und freiräumlichen Umfelds.
8. Aufwertung der Verbindung zwischen den beiden Mobilitätsstandorten Bahnhof und ZOB.
9. Sicherung und Stärkung der bestehenden Vereinsnutzungen.
10. Schaffung von attraktiven (Stadt-)Eingangssituationen.
11. Umbau, Erneuerung und Herstellung von Verkehrsflächen zur funktionalen und städtebaulichen Aufwertung des Gebietes und zur Optimierung seiner Erreichbarkeit sowie Modernisierung wichtiger Infrastrukturen.

12. Aufwertung von Gebäudesubstanz, Stabilisierung der vorhandenen Wohn- und Gewerbenutzung, Erhalt und Sicherung der gewachsenen historischen Baustruktur.
13. Verbesserung von Image und Identität des Gebietes mit Wirkung nach Innen und Außen, Stärkung als touristische Zieladresse.

Mit einer Orientierung auf diese Ziele soll erreicht werden, dass das Fördergebiet eine Funktionsstärkung erfährt und es seinen dadurch neu entstandenen Aufgaben langfristig gerecht werden kann. Die Umsetzung der Ziele wird sich darüber hinaus positiv auf die gesamte Stadt Mölln sowie ggf. die Region auswirken.

Ein Abgleich der aufgeführten allgemeinen Ziele für die Gebietsentwicklung mit den im Programm „Stadtumbau“ aufgeführten Zielen und Maßnahmenschwerpunkten zeigt, dass die im ISEK für das Gebiet aufgestellten Ziele mit den im Programm benannten Leitlinien, Aufgaben und Anforderungen übereinstimmen sowie sich an der Programmstrategie und den Förderzielen des Programms orientieren.

11. Rahmenentwicklungskonzept

Das Rahmenentwicklungskonzept (vgl. Plan 04 „Allgemeines Zielkonzept“) stellt eine grundlegende Orientierung und Gesamtkonzeption zur Umsetzung des Leitbildes und der allgemeinen Ziele der Entwicklung im Fördergebiet und ggf. zukünftigen Sanierungsgebiet dar. Es umfasst verschiedene Umsetzungsschwerpunkte zur Entwicklung, Aufwertung und Stärkung des Gebietes.

Die Flächen der Landzunge am Ziegelsee sollen sich zu einem gemischten, altstadtnahen Quartier mit attraktiver Wasserlage und hohem Freizeit- und Naherholungswert sowie mit einer guten stadtweiten und regionalen Anbindung entwickeln. Dazu beitragen sollen neben den instrumentellen und planerischen Maßnahmen vor allem baulich-investive Vorhaben, insbesondere im öffentlichen Raum sowie bei den beiden Mobilitätsknoten Bahnhof und ZOB. Die Entwicklung und Stärkung des Gebietes im Rahmen der Gesamtmaßnahme soll insbesondere zeitgemäß, klima- und umweltgerecht sowie barrierefrei ausgestaltet werden und den Anforderungen und Zielsetzungen des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau“ entsprechen. Insgesamt ist die städtebauliche Entwicklung und Umstrukturierung des Gebietes von großer Bedeutung für das Gebiet selbst, für die angrenzende Altstadt sowie für die Gesamtstadt. Eine besondere Rolle spielt dabei die angestrebte Neuordnung des Gebietes, die Behebung der vorhandenen Funktionsschwächen, die städtebauliche und funktionale Verknüpfung mit der (Alt-)Stadt, die Schaffung der Zugänglichkeit der Uferbereiche v.a. des Ziegelsees, die Schaffung von Flächen für die Allgemeinheit sowie die Verbesserung der Verkehrsfunktionen des ÖPNV. Die Umsetzung der allgemeinen Ziele der Entwicklung wird sich positiv auf das Gebiet selbst, die Altstadt sowie auf das gesamte Stadtgebiet und ggf. die Region auswirken.

Das Rahmenentwicklungskonzept beinhaltet für das Fördergebiet im Einzelnen folgende Konzeptbestandteile:

Funktionale Aufwertung, städtebauliche Neuordnung und Attraktivitätssteigerung

Im Gebiet soll eine grundlegende städtebaulich-freiräumlich-funktionale Umstrukturierung und Aufwertung erfolgen. Die konzipierten Nutzungen sollen der hohen und bisher nicht angemessen genutzten Lagegunst des Gebietes, insbesondere auf der Landzunge, entsprechen. Insgesamt werden die öffentliche Zugänglichkeit sowie die Erlebbarkeit der Uferbereiche und der Wasserflächen des Ziegelsees angestrebt. Des Weiteren sollen Ansprüche an Naturerlebnis, Freizeitmöglichkeiten, (Nah-)Erholung und Tourismus erfüllt werden. Darüber hinaus wird eine Verbesserung der Arbeits- und Wohnungsmarktlage in der Stadt Mölln angestrebt und das Gebiet aus seiner bisherigen städtebaulichen, nutzungsbezogenen und stadträumlich isolierten und unterentwickelten Funktionsfähigkeit herausgeführt.

Öffentlich zugängliche und qualitativ hochwertige innenstadtnahe Frei- und Grünräume und altstadtorientierter Zugang zu Uferbereichen und Wasserflächen des Ziegelsees mit attraktivem Wasser- und Freiraumbezug

Auf der Landzunge soll entlang des Ziegelsee-Uferverlaufs und auf den angrenzenden Flächen eine „Grüne Promenade“ als qualitativ hochwertiger, attraktiver und barrierefreier Grün- und Freiraum mit entsprechender Wegeführung und öffentlichen Grünflächen entstehen. Im Westen soll die „Grü-

ne Promenade“ an das Hafengebiet und die Alt-Möllner-Straße, im Osten an den Fuß- und Radweg „Am Bahndamm“ (zukünftig auch als Veloroute vorgesehen – siehe Kapitel 5.5) anschließen. Das auf der Landzunge vorhandene Pumpwerk Ziegelsee soll zurückgebaut und im Bereich der P&R-Anlage an der Alt-Möllner-Straße neu errichtet werden (siehe auch weiter unten).

Gestalterisch und funktional eingebunden werden sollen bei der Verwirklichung der „Grünen Promenade“ der vorhandene Wald- und Biotopbestand (u.a. „Wächtersgarten“), der Reisemobilstellplatz, das Boots-Winterlager des Fahrgastschiffahrtsunternehmens sowie die Vereinsflächen des Sportfischervereins, des Wassersportvereins und des Ruder-Clubs einschließlich des Bolzplatzes westlich des Bahndammes. Dabei sind die spezifischen Belange und Abläufe der Vereinsnutzungen (Zugänglichkeit und gesicherte Erschließung, Sicherung der Vereinsflächen vor Diebstahl und Vandalismus sowie Schutz der Steganlagen, Anfahrtsmöglichkeiten mit Boottrailern, weiterhin flexible Nutzung des Bolzplatzes, ggf. eine allgemein zugängliche Gastronomieversorgung durch den Anglerverein bei der Planung, Abstimmung und Realisierung der „Grünen Promenade“) einzubeziehen.

Bei der Anlage der Wegeführung im Verlauf der „Grünen Promenade“ ist zu gewährleisten, dass die Uferbereiche weitgehend zugänglich werden, Blickbeziehungen auf die Flächen des Hafens und auf die Wasserlandschaft des Ziegelsees geschaffen werden und im Bereich des Wald- bzw. Biotopbestands eine sensible und naturschützende Wegeführung, vorzugsweise in Form von Stegen vorzusehen ist.

Die Grünanlagen werden für alle Alters- und Nutzergruppen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein sowie als sozialer, freizeitbezogener oder kultureller innenstadtnaher Freiraum zum Verweilen und zum Aufenthalt dienen. Vor allem für die heutigen und zukünftigen Bewohner des Gebiets sowie für Gäste, Nutzer und Kunden der künftigen Nutzungen auf der Landzunge und darüber hinaus auch für Altstadtbewohner und für Besucher der Stadt Mölln sollen sie einen attraktiven, gut erreichbaren und siedlungsnah angebundenen Erholungsraum darstellen. Auf Grund ihrer Lage direkt am Wasser und unweit der historischen Altstadt stellt sich die „Grüne Promenade“ in besonderer Weise als hochwertiger öffentlicher Freiraum für Mölln insgesamt dar. Zusätzlich gilt es mit diesem Projekt klimatische Verbesserungen in der Stadt zu verfolgen.

Im künftig öffentlichen Uferverlauf der „Grünen Promenade“ sollen auf den vorgelagerten Wasserflächen - über die fortzuführende Schiffsnutzung der BBZ - keine weiteren Nutzungen zulässig sein; damit entfällt z.B. auch die mögliche Einrichtung von Standorten für sog. „Floating Homes“ (Hausboote), da die Nutzbarkeit der „Grünen Promenade“ als öffentliche Grünanlage mit intensivem, wasserorientiertem Bezug durch vorgelagerte private Hausboote hier stark eingeschränkt würde. Derartige Standorte könnten städtebaulich verträglicher im Bereich des (ebenfalls zu entwickelnden) Hafens, ggfls. auch am Stadtseeufer nördlich des Parkdecks am ZOB vorgesehen werden. Eine stadtseitige Prüfung von Alternativstandorten ist erforderlich.

Für die Planung und konzeptionelle Ausgestaltung der „Grünen Promenade“ ist (auch in Verbindung mit der städtebaulichen Umstrukturierung der Nutzungen im „Inneren“ der Landzunge) ein der hohen Bedeutung dieser Maßnahme angemessenes Beteiligungs- und (städtebaulich-)freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren durchzuführen (Wettbewerb).

Qualitative, marktfähige und vertragliche Nutzungsmischung auf der Landzunge

Auf der Landzunge soll zwischen der neuen „Grünen Promenade“ und der Alt-Möllner-Straße eine Funktionsstärkung und städtebauliche Neuordnung durch Bebauung und Nachnutzung erfolgen. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um Flächen, die nach der Verlagerung des städtischen Baubetriebshofes im Jahr 2015 freigeworden sind (Eigentum der Stadt Mölln) und aktuell lediglich zwischengenutzt werden sowie um weitere v.a. westlich davon liegende überwiegend private Flächen. Diese Zielsetzung gilt aber auch für die östliche „Spitze“ des Hafengebietes (im heutigen Kreuzungsbereich der Alt-Möllner-Straße mit der Zufahrt zum Hafen). Auch das hier vorhandene Pumpwerk Alt-Möllner-Straße wird zurückgebaut und die Fläche entsprechend für eine städtebauliche Entwicklung frei.

Grundsätzlich soll eine Mischnutzung mit höherem Anteil an Arbeitsstätten (wie Büros, Dienstleistungen, Gewerbe), zusätzlich Hotel, Wellness- und Gesundheitsangeboten, Praxen, Wohnen und Ferienwohnen und nur ausnahmsweise innenstadtverträglichem Einzelhandel vorgesehen werden. An der „Spitze“ sollte eine Ausrichtung insbesondere auf klassische Arbeitsstätten und ggf. Wohnen angestrebt werden (dies ist auch ein Planungsziel bei der vorgesehenen 3. Änderung des BP 108, siehe hierzu Kapitel 5.4). Die vorhandenen Nutzungen der Dienstleistung (vor allem Job-Center) und des Einzelhandels auf der Landzunge sind (in verschiedenen Versionen) in die Konzeption der städtebaulichen Neuordnung integrierbar. Dies gilt nicht für die vorhandenen großmaßstäblichen gewerblichen (Boots-)Lagergebäude und -flächen.

Die Konzeption der Nutzungsvielfalt entspricht den bisherigen gesamtstädtischen Vorstellungen und Planungen, die auch eine - durch bisherige, temporäre Umweltbelastungen aus dem benachbarten Hafengebiet hervorgerufene -, zunächst räumlich eingeschränkte Wohnnutzung in diesem Bereich vorsehen. Eine stärkere Wohnnutzung im Fördergebiet kann nunmehr vorgesehen werden, da durch den Aufstellungsbeschluss für die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 108 für den Möllner Hafen eine veränderte Nutzung in Richtung Wohn- und urbanes Quartier politisch gestärkt wurde. Eine gesichertere Aussage zur Entwicklung eines höheren Wohnanteils auf der Landzunge – etwa in verdichteten, mehrgeschossigen Wohnformen und mit angemessenen Anteilen im geförderten Mietwohnungsbau - können die voraussichtlich Ende 2020 vorliegenden Ergebnisse der Aktualisierung des WMK von 2010 markt- und nachfrageseitig bestätigen.

Die Bebauung und städtebauliche Struktur dieses Bereiches soll ihre Ausrichtung, Durchlässigkeit und Orientierung zum Ziegelsee und den Uferbereichen hin erhalten. Für die Bebauung der „Spitze“ ist eine angemessene Repräsentativität gewünscht. Weiterhin ist bei der Neubebauung auf Klima- und Umweltschutzaspekte, Klimafolgenanpassung, Barrierefreiheit sowie eine hohe baukulturelle Qualität zu achten.

Die Funktion des Einzelhandels soll ebenfalls nur einen untergeordneten Stellenwert einnehmen und nur ausnahmsweise zulässig sein. Insbesondere um die Altstadt zu schützen und in ihrer zentralörtlichen Funktion zu stärken, soll gemäß des Möllner Einzelhandelskonzeptes von 2018 (vgl. Kapitel 5.5) insbesondere außerhalb der Altstadt möglichst kein Einzelhandel angesiedelt werden. Negative Auswirkungen sollen mit dem angestrebten Nutzungskonzept im Fördergebiet ausgeschlossen werden.

Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit des Gebietes für Fußgänger und Radfahrer

Besonders wichtig ist die Schaffung einer bisher nicht bestehenden, attraktiven Wegeverbindung zur und aus der nahegelegenen Altstadt. Sie dient der Auflösung der gewachsenen „Abseitigkeit“ und „Isolation“ des Fördergebietes und einer stadträumlichen Verknüpfung zwischen dem Fördergebiet und der Altstadt und damit sowohl der Aufwertung, Entwicklung und Nutzung des Gebietes als auch der historischen Altstadt selbst. Hierdurch wird alt- und innenstadtorientiert der Zugang zu der „Grünen Promenade“ mit ihren Frei- und Grünräumen sowie zum Uferverlauf des Ziegelsees ermöglicht. Für die neuen Nutzungen auf der Landzunge ist diese räumliche Verknüpfung ebenfalls von großer Bedeutung, da sie u.a. einen direkten, sicheren und attraktiven Zugang für Bewohner, Kunden und Besucher ins Gebiet ermöglicht.

Zum Erreichen dieses Ziels soll eine Unterquerung des Bahndammes für Fußgänger und Radfahrer etwa auf Höhe des öffentlichen Parkplatzes an der Hauptstraße hergestellt werden. Bei der weiteren Planung der räumlichen Lage dieser Unterführung sind auch die Vorgaben und Maßnahmen im Bereich der südlichen Altstadt, die geplante Veloroute im Fördergebiet (s. Kapitel 5.5 und 5.6), die notwendige Aufwertung des Weges „Am Bahndamm“ sowie die bahnbezogenen, technischen und sonstigen Vorgaben der DB zu berücksichtigen. Darüber hinaus soll auch weiterhin für den Ruderclub die Wegetrasse westlich des Bahnkörpers mit Bootstrailern mindestens bis zur Einfahrt zum Vereinsgelände befahrbar bleiben.

An die Ausführung und Ausgestaltung der Fuß- und Radverkehrsunterquerung des Bahndammes werden folgende Anforderungen gestellt:

- grundsätzliche Lage-Ausrichtung des Bauwerks in Richtung Südwest – Nordost,
- auch im Querungsbereich mit dem eingleisigen Bahnkörper diagonale Achslage,
- komfortable, übersichtliche Breite von mindestens 5 m mit Eignung für den Rad- und Fußgängergegenverkehr,
- komfortable Höhenprofilierung mit flach geneigten Rampen auf der Ostseite der Unterführung,
- dort zwei Ausfahrts-/Ausgangsrichtungen: eine in Richtung ZOB und eine in Richtung Altstadt (Hauptstraße),
- gute räumliche Orientierung, gute Belichtung und Ausleuchtung; die Anlage soll so gestaltet werden, dass sie nicht „Ort der Verunsicherung“ ist und unübersichtliche Bereiche und Teilräume mit Angstrauraumcharakter vermieden werden.

Aufwertung des Bahnhofsbereichs, seines Umfeldes und Erhöhung der dortigen Mobilitätsangebote

Bahnhof und Umfeld

Der Bereich des Bahnhofs einschließlich seines Umfelds stellt sich aktuell städtebaulich, funktional und gestalterisch nur wenig attraktiv dar. Das Bahnhofsgebäude wird voraussichtlich bis Ende 2020 von der Vereinigte Stadtwerke GmbH (VSG) saniert und in seinen wesentlichen Nutzflächen als

Dienstleistungssitz und Kundendienststelle genutzt werden. Über die gestalterische Aufwertung des historischen Bahnhofsgebäudes hinaus gilt es, das Umfeld des Bahnhofs in seiner attraktiven Lage einer bedeutenden Städteingangssituation verkehrsfunktional, städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten, da hier auch der zentrale Bahn-Verknüpfungspunkt mit dem ÖPNV, dem Fördergebiet selbst und den dort geplanten Nutzungen sowie mit der Gesamtstadt liegt. Notwendig ist dabei eine Anpassung der Flächen für Taxen, für P&R- und B&R-Anlagen, für PKW- und Rad-Elektroladestationen und für den Aufenthalt von Fahrgästen der Bahn und des ÖPNV unter Beachtung von Aspekten der Barrierefreiheit, Sicherheit und des Komforts. Darüber hinaus bedarf es hinsichtlich der Verbesserung der Anfahrts-, Halte- und Abfahrtsbereiche des Busverkehrs ggf. der Anpassungen der Verkehrsflächen der Hauptstraße.

Der historisch gewachsene Bahnhofsstandort soll dadurch wieder an verkehrsfunktionaler, städtebaulicher und gesamtstädtischer Bedeutung gewinnen.

Aufwertung des Mobilitätsstandorts am Bahnhof und Schaffung einer zentralen P&R-Anlage

Nach Prüfung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Schaffung einer gesamtstädtischen Mobilitätsdrehzscheibe am Bahnhof (Masuch und Olbrisch, 2019, siehe Kapitel 5.5) und Beschlussfassung durch den Bauausschuss im Mai 2019 gilt es folgende Maßnahmen zu verwirklichen:

- Auf der Westseite des Bahnhofs und westlich der Gleisanlagen soll eine zentral gelegene und zeitgemäß ausgestattete P&R-Anlage mit ca. 150 bis 200 (soweit möglich unbewirtschafteten) Stellplätzen in unmittelbarer Bahnhofsnähe hergestellt werden (grundsätzlich ist diese auch in Form eines Parkhauses denkbar). Mit dieser Maßnahme werden großzügige und attraktive Umsteigemöglichkeiten vom motorisierten Individualverkehr zum bahnbezogenen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr geschaffen.
- Die P&R-Anlage benötigt eine Fläche von rund 5.000 m² und soll auf kurzem Anfahrtsweg vom öffentlichen Straßenverkehrsraum erreichbar sein. Nach Gesprächen mit verschiedenen Eigentümern von in diesem Sinne geeigneten Flächen fokussiert sich die P&R-Anlage gegenwärtig (Stand: Juni 2020) auf ein Gewerbegrundstück westlich der Gleisanlagen, unmittelbar gegenüber der vorhandenen Bike&Ride-Anlage gelegen. Die Zufahrt soll in diesem Fall über den westlichen Teil der Feuergräfenstraße erfolgen (nach Beseitigung baulicher Anlagen). Der bahnparallele Abschnitt der hier durch Wohnen geprägten Feuergräfenstraße soll dabei auf Dauer vom an- und abfahrenden P&R-Verkehr entlastet bleiben, damit sich das Wohnen hier geschützt weiterentwickeln kann.
- Als weitere bzw. ergänzende, potenzielle Standortmöglichkeiten für die P&R-Anlage sind die nordwestlich an den beschriebenen Bereich angrenzenden sowie etwas weiter südlich gelegenen Gewerbefreiflächen im Gespräch (Stand Herbst 2020), ihre Anbindung könnte über die heutige Zufahrt (und ehemalige Gleisanlage) zum Gewerbebetrieb Muhrjahn erfolgen (außerhalb des Fördergebietes, siehe Plan 04).
- Sollten diese Varianten ausscheiden, könnten Freiflächen auf dem weiter südöstlich gelegenen Grundstück der Stadtwerke in der Alt-Möllner-Straße herangezogen werden, von denen aus eine Zu- und Abfahrt möglich wären.

- Die Bedeutung und funktionale Qualität dieser Anlage wird dadurch gesteigert, dass von der P&R-Anlage über ein zu dieser Maßnahme gehörendes Fußgängerüberführungsbauwerk der direkte und kurze Weg vom privaten KFZ zum Zug ermöglicht wird. Umwege für Fußgänger zum Bahnsteig über die Alt-Möllner-Straße, die jeweils bei Bedarf wegen der Zugeinfahrt in den Bahnhof regelmäßig durch Bahnschranken geschlossen ist, können dadurch vollständig erübrigt werden.
- Ein zusätzlicher Bedeutungszuwachs des Bahnhofpunkts Mölln ergibt sich dadurch, dass die DB Netz AG und die NAH.SH als Verkehrsträger planen⁷, am Möllner Bahnhof einen zweiten Bahnsteig anzulegen, der einen direkten Bahnzugang für Nutzer der P&R-Anlage und für Reisende aus den Stadtgebieten westlich der Bahngleise ermöglicht. Mit diesem Maßnahmenpaket aus P&R-Anlage, Fußgängerüberführung und neuem Bahnsteig für den Zugverkehr in Richtung Süden wird die Bedeutung des Mobilitätsstandorts und Bahnhofpunkts Mölln erheblich gesteigert.
- Zusätzlich sollen sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr sowie Ladestationen für die Elektromobilität im PKW- und Radverkehr eingerichtet werden.

Insgesamt gilt es hier die Betroffenen, Nutzer*innen, Interessierten sowie die Anwohner*innen zu informieren und einzubinden, um so eine adäquate Nutzung und Gestaltung zu erreichen.

Anpassung und Neugestaltung der ZOB-Flächen einschließlich des städtebaulichen und freiräumlichen Umfelds

Städtisches Ziel ist es, den ZOB-Bereich als attraktiven, altstadtnahen Busbahnhof und Mobilitätsstandort funktional zu stärken und aufzuwerten.

Aus diesem Grund werden Veränderungen der ZOB-Flächen und seiner verkehrlichen Anbindung notwendig. Hierzu gehören Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehrsraum, in der Verkehrsführung auf den ZOB-Flächen, die Anlage von PKW-Parkständen mit Ladesäulen sowie gestalterische Maßnahmen, wie die Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen, der Wartebereiche, der Orientierung für Fahrgäste, des Wetterschutzes, der Aufenthaltsqualität, der Situation für Taxen, der fußläufigen Erreichbarkeit oder der Erhöhung der Barrierefreiheit und der Sicherheit.

Über die Maßnahmen im ZOB-Bereich selbst hinaus, bedarf es auf der Grundlage einer Untersuchung der Bausubstanz (siehe Kapitel 5.6) und einer Modernisierungsuntersuchung einer grundlegenden baulichen Sanierung, funktionalen Modernisierung und Aufwertung des Parkdecks am ZOB einschließlich seines rückwärtigen, seeseitigen Umfelds. Damit wird eine bessere Erreichbarkeit der Anlage, vor allem des oberen Parkdecks, für PKW-Nutzer angestrebt und durch eine bessere funktionale Ausstattung hinsichtlich Orientierung, Beleuchtung sowie der Zu- und Abgänge diese Anlage komfortabel und zeitgemäß ausgestattet werden. U.a. auch in Verbindung mit der Sanierung und Modernisierung des Parkdecks soll auch die bisher abschottende und abriegelnde Wirkung der un-

⁷ Expertengespräche mit DB Netz AG und NAH.SH GmbH im Januar 2020

mittelbar bis an das Ufer des Stadtsees heranreichenden Anlage dadurch aufgelöst werden, dass eine einladende öffentliche Wegeführung sowohl aus beiden Ebenen des Parkdecks, als auch aus dem ZOB-Bereich, bis an den am Stadtsee vorhandenen öffentlichen Uferbereich als attraktive Grünfläche und Verweilbereich umgestaltet wird. Sie ist vor allem für Bewohner und Gäste der Altstadt, für wartende ÖPNV-Nutzer*innen und Nutzer*innen des Parkdecks von Bedeutung. Zu berücksichtigen und einzubeziehen sind dabei ggf. entsprechende Schutzvorkehrungen und Festsetzungen gemäß Flächennutzungsplan und Landschaftsplan der Stadt Mölln, des Bebauungsplans 30 c sowie ggf. erforderliche Maßnahmen zur Regenentwässerung. Diese Maßnahme kann im Zusammenhang mit den Maßnahmen am ZOB und dem Parkdeck, aber auch losgelöst von diesen geplant und umgesetzt werden.

Für den Fall, dass anstelle einer Sanierung / Modernisierung ein Neubau des Parkdecks notwendig bzw. gutachterlich empfohlen wird (s.o.), müssten entsprechende Maßnahmen durchgeführt werden, die einen Neubau ggf. auch örtlich versetzt im Bereich des ZOB und seiner unmittelbaren Umgebung vorsehen und damit auch die geplante öffentliche Grünanlage im ZOB-Bereich mit Zugang zum Stadtsee eine zusätzliche Qualität und Bedeutung erhalte.

Aufwertung der Verbindung zwischen den beiden Mobilitätsstandorten Bahnhof und ZOB

Infolge der funktional und räumlich getrennt voneinander bleibenden wichtigen öffentlichen Mobilitätsstandorte Bahnhof und ZOB besteht in Mölln weiterhin keine Möglichkeit einer zentralen Bündelung der Funktionen des Bahnhofs und des weiter nordöstlich liegenden ZOB. Eine bessere Verknüpfung der Bahn-Bus-Umsteigebeziehungen und Stärkung des ÖPNV wird jedoch durch die Verbesserung und Attraktivierung der fuß- und radverkehrsbezogenen Wegeverbindungen zwischen beiden Einrichtungen hergestellt. Dafür werden zwischen ZOB und Bahnhof über eine Strecke von ca. 500 m die vorhandenen Fuß- und Radwegeführungen vor allem entlang der Westseite der Hauptstraße barrierefrei, attraktiv und nutzerfreundlich umgestaltet. Dabei werden auch die vorhandenen Barrieren und Gefährdungen für Fußgänger im Bereich der bisher fehlenden Querung der Straßenverkehrsflächen im Einmündungsbereich Alt-Möllner-Straße / Hauptstraße zu Gunsten einer verkehrssicheren und barrierefreien Wegeführung beseitigt.

Sicherung und Stärkung der bestehenden Vereinsnutzungen

Die im Gebiet vorhandenen Anlagen der Vereine und Einrichtungen kommen durch die geplanten ISEK-Maßnahmen weitgehend aus ihrer bisherigen stadträumlich abgeschirmten Lage heraus und stärker in den öffentlichen Blick bzw. eine dichtere Nachbarschaft und erhalten mehr Berührung mit öffentlichen und privaten Nutzungen. Im Rahmen eines im Frühjahr 2020 durchgeführten gemeinsamen Expertengesprächs mit Vertretern der im Gebiet aktiven Vereine und Einrichtungen wurden die geplanten Ziele und Maßnahmen des ISEK erörtert und vereinbart, die nachfolgenden Wünsche und Vorkehrungen der Vereine in die Maßnahmenplanung- und -umsetzung einzubeziehen. Bei allen geplanten Maßnahmen ist zu gewährleisten, dass die Vereinsnutzungen unbeeinträchtigt und funktional geschützt von den künftig benachbarten Nutzungen weiterbetrieben werden können, die erforderlichen Abläufe bei den Vereinen, wie Boottransporte, Sicherung der Liegeplätze und Anlagen,

Durchführung besonderer (Vereins-)Veranstaltungen, Gastronomiebetrieb und andere Abläufe weiter hin möglich sind sowie eine gesicherte Erschließung sichergestellt wird.

Schaffung von attraktiven (Stadt-)Eingangssituationen

Insgesamt soll im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung des Gebietes darauf geachtet werden, attraktive, stadträumlich markant gestaltete und platzierte Eingangssituationen in das Gebiet selbst sowie in die historische Altstadt zu schaffen, die barrierefrei, sicher und von allen Bevölkerungsgruppen nutzbar sind. Diese Maßnahmen sollen an allen dafür in Frage kommenden Standorten und Teilräumen - Bereich um den Bahnhof und den ZOB, Bebauung und Nutzung auf der Landzunge, Unterquerung des Bahndammes, „Grüne Promenade“, - verfolgt werden. Einzelne dieser Eingangssituationen könnten ggf. durch die Ansiedlung ergänzender, touristischer Einrichtungen, funktional gestärkt werden (z.B. Orientierungssystem, digitaler Infopoint).

Umbau, Erneuerung und Herstellung von Verkehrsflächen zur funktionalen und städtebaulichen Aufwertung des Gebietes und zur Optimierung seiner Erreichbarkeit sowie Modernisierung wichtiger städtischer Infrastrukturen

Es sollen Erschließungsanlagen umgebaut, erneuert und tlw. auch hergestellt werden (insbesondere zur Erschließung der Neubebauung auf der Landzunge), insbesondere um eine barrierefreie Erreichbarkeit und Vernetzung der neuen Nutzungen im Fördergebiet zu gewährleisten und zu verbessern und insgesamt zur Stärkung der funktionalen und städtebaulichen Aufwertung des Gebietes beizutragen. Darüber hinaus gilt es neue, moderne und funktionsfähige Infrastrukturen herzustellen.

Das Pumpwerk im Norden der Landzunge (Schmutzwasser-Hauptpumpwerk Ziegelsee) soll durch ein neues Schmutzwasser-Pumpwerk auf dem südlichen Teil des P&R-Platzes in der nördlichen Alt-Möllner-Straße ersetzt werden. Die P&R-Anlage wird daher verkleinert, so dass einige Parkplätze entfallen werden müssen. Sowohl das Gebäude als auch voraussichtlich die technische Anlage müssen hierfür zurückgebaut werden. Der Wall entlang des Gewässers / Regenrückhaltebeckens kann entfallen, ebenso die dort liegende Dammlleitung, die zum Pumpwerk führt. Die zwischen dem Gewässer / Regenrückhaltebecken und Wall liegenden Leitungen (u.a. Abwasserdruckleitung zum Düker Ziegelsee - muss bis zur Alt-Möllner-Straße verlängert - sowie Leitungen der Vereinigten Stadtwerke GmbH) müssen jedoch verbleiben. Dies gilt ebenfalls für das Regenrückhaltebecken selbst, welches Teil des Regenentwässerungskonzeptes der Stadt Mölln ist (Regenklärbecken). In diesem Zuge soll auch das Schmutzwasser-Pumpwerk Alt-Möllner-Straße rückgebaut werden.

Alle Einzelmaßnahmen sollen auch unter Beachtung ökologischer und klimatischer Aspekte erfolgen.

Aufwertung von Gebäudesubstanz und Stabilisierung vorhandener Wohn- und Gewerbenutzung

Ergänzend zu den im Untersuchungsgebiet vorgesehenen städtebaulichen Neuordnungen und funktionalen Aufwertungen soll in einzelnen Fällen auch die vorhandene Bausubstanz baulicher Anlagen verbessert und damit vor allem die bestehende Wohn- und Gewerbenutzung gesichert und ihre städtebauliche Gestaltqualität gestärkt werden. Auch gilt es damit die gewachsene historische Baustruktur im Gebiet zu sichern und zu erhalten. Dies betrifft einzelne Gebäude im Untersuchungsgebiet, für die aufgrund der erneuten Bestandsbewertung ein erhöhter Modernisierungs-/ Instandsetzungsbe-

darf festgestellt wurde. Zusätzlich soll durch eine gestalterische Aufwertung von Gebäuden (oder Gebäudeteilen) auch ein positiver Einfluss auf Teile des öffentlichen Raumes ausgeübt werden, etwa im Straßenraum der Feuergräfenstraße.

Verbesserung von Image und Identität des Gebietes mit Wirkung nach Innen und Außen, Stärkung als touristische Zieladresse

Neben den bereits ergriffenen Maßnahmen gegen den Funktionsverlust der Altstadt (s. ISEK Altstadt) als wichtigen Identitätsort und Trägerin eines gesamtstädtischen Images, gilt es auch für dieses Fördergebiet durch die durchzuführenden Maßnahmen sein Image und seine Außenwirkung grundlegend zu wandeln und die Gebietsbedeutung für die Stadt Mölln und die gesamte Region im öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Die damit verbundene Aufwertung des Gebiets als attraktive und touristische Anlaufadresse kann auch stadtwirtschaftliche Vorteile, wie die Erhöhung der Kaufkraft und der Besucherzahl bezogen auf die Angebote im Einzelhandel, Dienstleistung, Hotelgewerbe, Wohnen, Naherholung, Kultur und freiräumlicher Aufenthalt erzeugen. Die Stärkung der touristischen Funktion des Gebiets erscheint insbesondere vor dem Hintergrund seines vorhandenen touristischen Potenzials als altstadtnaher und wasserorientierter Standort und dem bisher für dieses Gebiet nicht entfaltetem touristischen Marketings sinnvoll und lohnend.

12. Maßnahmenkatalog

Zur Realisierung des in Kapitel 10. dargestellten Leitbildes und der Entwicklungsziele sowie des in Kapitel 11. erarbeiteten städtebaulichen Rahmenentwicklungskonzeptes bedarf es umfangreicher Maßnahmen (siehe Plan 05 – Maßnahmenkonzept).

Im Folgenden werden die Maßnahmen dargestellt, mit denen die Ziele für die Entwicklung des zukünftigen Sanierungsgebietes zu erreichen sind. Dabei handelt es sich insbesondere um investive, vereinzelt auch um nicht-investive Maßnahmen, die im Rahmen der Städtebauförderung, über andere Trägerstrukturen oder zusätzliche (öffentliche / private) Finanzierungsmöglichkeiten realisiert werden.

Dabei liegt der Handlungsschwerpunkt in der Herstellung der „Grünen Promenade“ einschließlich der damit in Verbindung stehenden Maßnahmen sowie in der Herstellung der Fuß- und Radwege-Unterführung zur Verknüpfung mit der Altstadt. Die Realisierung beider dient der Behebung von im Gebiet vorhandenen städtebaulichen Missständen und kann als starker Impulsgeber zu einer deutlichen Funktionsstärkung des gesamten Gebietes und der angrenzenden Altstadt führen und die Revitalisierung und Stärkung sowie die Imageverbesserung erreichen. Auch Verbesserungen im Bereich Bahnhof und ZOB einschließlich ihrer Verbindung stellen Handlungsschwerpunkte dar, bei denen die Behebung der vorhandenen städtebaulichen Missstände einen starken Impuls zur Funktionsstärkung und Revitalisierung des Gebietes setzt und zusätzlich imagefördernd wirkt. Auch diese Maßnahmen werten die gesamtstädtische, regionale und touristische Bedeutung dieses Gebietes und der dort vorhandenen städtebaulich und stadträumlich wichtigen Standorte und Nutzungen auf und verbessern ihre Zugänglichkeit und Verknüpfung innerhalb der gesamten Stadt und Region.

Der vorliegende Maßnahmenkatalog dient als fortzuentwickelndes Arbeitsinstrument. Über die Umsetzungsreihenfolge der Maßnahmen und ihre Durchführbarkeit muss im weiteren Prozess – in Abstimmung mit Stadtverwaltung, Akteur*innen, Eigentümer*innen und Bewohner*innen sowie der Politik – entschieden werden. Im Zuge der Gebietsentwicklung können sich die Umsetzungsmöglichkeiten, Bedeutung und Priorität, Kosten und Finanzierungen von Maßnahmen verändern. Gegebenenfalls werden auch nicht alle aufgeführten Maßnahmen realisiert werden. Die Aufführung einer Maßnahme im Maßnahmenkatalog gibt den Handlungswillen der Stadt Mölln wieder und bedarf zu ihrer Verwirklichung einer Förderzusage durch den Fördermittelgeber.

Der Katalog führt die Maßnahmen für den anstehenden Sanierungsprozess steckbriefartig und übersichtlich auf. Die Maßnahmen sind übergeordneten Handlungsfeldern zugeordnet, die sich den förderfähigen Maßnahmentypen der Programmkomponente „Stadtumbau“ zuordnen lassen. Dabei ist für die Realisierung der Gebietsziele von erheblicher Bedeutung, dass die nachfolgenden Handlungsfelder als Elemente eines insgesamt komplexen und integrierenden Aufgabenspektrums verstanden und umgesetzt werden.

Die Zuordnung einzelner Maßnahmen zu bestimmten Handlungsfeldern erfolgt daher unter dem Gesichtspunkt der jeweils höchsten Effekte und Synergien, die sie für die städtebauliche Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Gebietes aufweisen.

Diese Handlungsfelder lauten:

1. Mitwirkung und Management
2. Umsetzung von Grün- und Freiräumen als Wiedernutzung
3. Anpassung städtischer Infrastruktur und Verbesserung des öffentlichen Raums
4. Städtebauliche Neuordnung und Wiedernutzung
5. Aufwertung und Umbau des Gebäudebestands

Die nach diesen Handlungsfeldern geordneten Maßnahmensteckbriefe enthalten in übersichtlichen Tabellen stichwortartig Angaben zu:

- Zielen,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Bedeutung,
- Projektträger,
- vorgesehener Umsetzungszeitraum,
- Kosten und Finanzierung / Förderanteil (als Annahme hinsichtlich der Förderfähigkeit durch die Städtebauförderung) sowie förderfähige Einzelmaßnahmen,
- Verfahrensstand.

Von besonderer Bedeutung für die angestrebte Gebietsentwicklung sind sogenannte „**Schlüsselprojekte**“. Sie wirken als Impuls und besonderer Anreiz für den Sanierungsprozess / Entwicklungsprozess der Gesamtmaßnahme, da sie in ihrer Ausrichtung mehrere Entwicklungsziele gleichzeitig aufgreifen („Mehrzielprojekte“) und dadurch auf mehreren Handlungsebenen integriert zur zukünftigen, nachhaltigen Entwicklung des Fördergebietes beitragen.

Dieser integrierte Ansatz der Stadterneuerung zielt im Sinne einer Gesamtstrategie darauf ab, durch das gleichzeitige Handeln und Kooperieren unterschiedlicher Akteur*innen, Synergien zu nutzen. Ein gut kommuniziertes Konzept der integrierten Gebietsentwicklung z.B. in Form der Herstellung öffentlicher Grün- und Freiflächen wertet das Gebiet enorm auf, führt auch zu einer Stärkung der Nachbarschaft und der Gesamtstadt und kann außerdem mit seiner attraktivitätssteigernden Wirkung z. B. weitere attraktive Nutzungen auf der Landzunge sowie in ihrer direkten Nachbarschaft (Altstadt, Hafengebiet, Bahnhofsumfeld) fördern.

Es wurden in diesem Sinne einzelne „**Schlüsselprojekte**“ identifiziert und im Maßnahmenkatalog benannt, die insbesondere das Gebiet als Ganzes in seiner Funktion und seiner Attraktivität aufwerten, aber auch insgesamt positive Effekte auf die direkte Umgebung und die Gesamtstadt hervorrufen sowie Anreize für weitere, neue und attraktive Nutzungen herstellen. Die vorrangige Realisierung dieser Maßnahmen über Städtebauförderungsmittel sollte seitens der Stadt Mölln intensiv verfolgt werden.

Nach den geltenden Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein befindet sich die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Hafen-/ Bahnflächen“ (noch) in der Vorbereitung. Die konkrete Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen der Durchführung (d.h. baulich-investive Maßnahmen, wie z.B. die Herstellung von Grün- und Freiflächen) ist i.d.R. nach Vorlage des ISEKs (d.h. ab ca. Anfang 2021) und nach Bestätigung durch die Programmbehörde möglich.

Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben

Aufgrund der inhaltlichen Übereinstimmung der im Gebiet vorgefundenen städtebaulichen Situation und den daraus abgeleiteten Entwicklungszielen mit der programmatischen Ausrichtung und den Anforderungen des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau“ werden bei der Auswahl und Formulierung der Maßnahmen die folgenden ganzheitlich-integrierend und sektoral übergreifend zu verstehenden Querschnittsthemen, wie

- Klima- und Umweltschutz, energetische Erneuerung, Klimafolgenanpassung (auch unter Berücksichtigung der Anforderungen der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015 (StBauFR SH 2015)),
- Gender Mainstreaming und Geschlechtergerechtigkeit,
- Integration und Inklusion und
- Barrierefreiheit⁸ und -armut

beachtet und einbezogen. Ihre Anforderungen spiegeln sich in allen Maßnahmen wider.

⁸ Maßnahmen der Barrierefreiheit gehören ohnehin zu den Maßnahmentypen des Programms „Stadtumbau“, für die Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

**HANDLUNGSFELD 1:
MITWIRKUNG UND MANAGEMENT**

Grundlegend für eine erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung der Gebietsentwicklung ist die Aktivierung, Beteiligung und Mitwirkung von öffentlichen und privaten Verantwortlichen und Akteur*innen in allen Bereichen und gesellschaftlichen Stellungen sowie von Bewohner*innen am ISEK-Gesamtprozess, darüber hinaus auch die Einsetzung eines Sanierungsträgers*in als Treuhänder und Manager der Gesamtmaßnahme.

Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld sollen dazu beitragen, die rechtlichen, planerischen und konzeptionellen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Gebietsentwicklung bereitzustellen.

Ohne Verortung im Plan	NR. 1.1 BETEILIGUNG UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT / VERBESSERUNG DES IMAGES
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätssicherung und Interessenausgleich bei der Umsetzung der Entwicklung des Gebietes • Aktivierung von Bürgerengagement im Quartier und in der Stadt • Stärkung von Mitwirkung und Kooperation von Verantwortlichen und Akteuren*innen • Städtebauliche Neuordnung, Attraktivitätssteigerung und Funktionsstärkung des Gebietes sowie der Altstadt und der Gesamtstadt • Stärkung der Identifikation der Stadtbewohner*innen mit dem Gebiet • Imageverbesserung des Gebietes • Stärkung des Bewusstseins für eine nachhaltige Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen bei der Entwicklung und Umsetzung der Gesamtmaßnahme
Kurzbeschreibung	<p>Zu entwickeln ist ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, welches maßnahmenbegleitend und kontinuierlich umgesetzt werden muss. Hierbei können die laufende Veröffentlichung eines geeigneten Informationsmediums (Zeitung, Flyer o.ä.), die Einrichtung und der Betrieb einer Homepage sowie die regelmäßige Teilnahme am bundesweiten „Tag der Städtebauförderung“ angestrebt werden.</p> <p>Information und Öffentlichkeitsarbeit sind grundlegend bei der Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Eine angemessene Darstellung der Ziele und Strukturen der Städtebauförderung in der öffentlichen Kommunikation sind notwendig und verpflichtend, u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Hafen-/ Bahnflächen“ • Aktualisierung des Wohnungsmarktkonzeptes Mölln (WMK Mölln 2010) • Machbarkeitsstudie für eine Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof (bereits durchgeführt) • Immissionsprognose zur Bestimmung von Geruchs- und Staubimmissionen (bereits durchgeführt) • Information, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Periodische Publikationen über den Stand der Umsetzung der Gebietsentwicklung, Pressearbeit, Veröffentlichungen, Infobereich auf der Homepage der Stadt Mölln ○ Durchführung von qualifizierter Öffentlichkeitsbeteiligung in den Planungsphasen öffentlicher und privater Planungs- und Baumaßnahmen, ggf. Planungswerkstätten, projektbezogene Fortsetzung der Öffentlichkeits-/ Beteiligungsformen aus der Phase der VU und des ISEK (siehe tlw. einzelne Maßnahmensteckbriefe) ○ Öffentlichkeitswirksame Aktionen, Teilnahme am „Tag der Städ-

	tebauförderung“ ○ Durchführung einer abschließenden Evaluierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme, Erstellung des Abschlussberichtes
Gesamtkosten	360.000 €
Förderanteil	260.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • ISEK „Hafen-/ Bahnflächen“ • Aktualisierung WMK • Information, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
Bedeutung	Hoch Z. T. Vorgabe gemäß geltender Städtebauförderungsrichtlinien
Umsetzungszeitraum	Seit 2011 bis zum Abschluss der städtebaulichen Gesamtmaßnahme / bis zum Ende der Programmumsetzung (ca. 2035)
Projekträger	Stadt Mölln Sanierungsträger*in Gutachter*innen
Vorbereitungsstand	ISEK „Hafen-/ Bahnflächen“ in Bearbeitung, Aktualisierung WMK in Bearbeitung. Sanierungsträger*in wird nach Zustimmung zum ISEK (Vorlage ab ca. Anfang 2021) / zur Gebietsabgrenzung (nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes) beauftragt werden (siehe auch Maßnahmensteckbrief 1.2). Vereinzelt Beratungsleistungen zur Vorbereitung der Sanierung, Koordinierungsarbeiten und Abstimmungen zu Maßnahmen wurden bereits beauftragt bzw. sind bereits erfolgt. Darüber hinaus sind bereits erste Koordinierungsarbeiten und Abstimmungen zu Maßnahmen im Fördergebiet erfolgt.

<i>Ohne Verortung im Plan</i>	NR. 1.2 EINSETZUNG EINES SANIERUNGSTRÄGERS*IN / SANIERUNGSBERATUNG
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätssicherung, Kommunikation und Interessensausgleich bei der Umsetzung der städtebaulichen Investitionen • Funktionsstärkung und Neuordnung des Gebietes • Attraktivitätssteigerung des Gebietes Imageverbesserung des Gebietes • Aktivierung von Engagement • Aktivierung von Engagement, insbesondere für eine nachhaltige Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen bei der Umsetzung der Gesamtmaßnahme
Kurzbeschreibung	<p>Für die Vorbereitung und Verfahrenssteuerung, die rechtliche und finanzielle Abwicklung der Gesamtmaßnahme sowie die laufende Beratung der Stadt und der Akteur*innen wird die Stadt einen Sanierungsträger*in einsetzen. Zu seinen / ihren Aufgaben gehören u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektentwicklung und Projektsteuerung • (Unterstützung bei der) Durchführung von Maßnahmen • Erwerb von Grundstücken • Beantragung von Finanzhilfen • Verwaltung des Treuhandvermögens • Koordination mit dem Fördermittelgeber
Gesamtkosten	830.000 €
Förderanteil	415.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Einsetzen eines Sanierungs- und Entwicklungsträger*in
Bedeutung	Hoch Vorgabe gemäß geltender Städtebauförderungsrichtlinien
Umsetzungszeitraum	Ab ca. Anfang 2021 bis zum Abschluss der städtebaulichen Gesamtmaßnahme / bis zum Ende der Programmumsetzung (ca. 2035)
Projektträger	Stadt Mölln Sanierungsträger*in
Vorbereitungsstand	Ein/e Sanierungsträger*in wird nach Zustimmung zum ISEK (Vorlage ab ca. Anfang 2021) / zur Gebietsabgrenzung (nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes) beauftragt werden.

**HANDLUNGSFELD 2:
UMSETZUNG VON GRÜN- UND FREIRÄUMEN ALS WIEDERNUTZUNG**

Hierbei handelt es sich um einen der zentralen Schwerpunkte dieser städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Der Fokus liegt dabei auf der Herstellung der „Grünen Promenade“ als neuer öffentlicher Grünanlage sowie als Wegeverbindung und Naherholungsbereich auf der Landzunge entlang der Uferbereiche des Ziegelsees. Die Maßnahme hat eine hohe Bedeutung für die Nachhaltigkeit der städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung des Gebiets, mit der auch wichtige Freiräume für Aufenthalt, Kommunikation und Begegnung geschaffen werden. Darüber hinaus verschafft diese Maßnahme der Stadt Mölln neue Repräsentationsräume in direkter Wasserlage mit starken Wahrnehmungseffekten. Dieser Bedeutung angemessen soll durch diese Maßnahme eine hohe funktionale und gestalterische Qualität des öffentlichen Raums erzeugt werden, der darüber hinaus einen hohen Wert für das angrenzende Wohnumfeld hat und maßgeblich den Erhalt und die Weiterentwicklung des Wohnens befördert.

NR. 2.1 „GRÜNE PROMENADE“	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsstärkung des Gebietes • Schaffung hoher, wasserbezogener Aufenthaltsqualität • Qualifizierung des öffentlichen Raumes und des Wohnumfeldes • Verbesserung des Images • Stärkung der Identifikation • Herstellung von Barrierefreiheit • Attraktivitätssteigerung des Gebiets und der Umgebung (Altstadt) • Klimagerechte Schaffung eines übergreifenden Freiraumverbunds, einer höheren Biodiversität sowie eines stabilen lokalen Kleinklimas
Kurzbeschreibung	<p>Ziel ist eine grundlegende funktionale Umstrukturierung sowie freiraumgestalterische Aufwertung der uferbegleitenden Bereiche der Landzunge vom heutigen Hafen bis zum Bahndamm im Umfang von ca. 2,5 ha. Zentrale Maßnahmenbestandteile sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellung eines öffentlichen Grün- und Freiraums mit integrierter, durchgehender Wegeverbindung • Schaffung hochwertiger Aufenthaltsbereiche für Verweilen, Naherholung, Spiel und Freizeit • Umfangreiche Entsiegelung und Verbesserung des Kleinklimas • Umgestaltung der Uferbereiche mit Zugängen und Blickbezügen zum Ziegelsee • Schutz und Erhalt von Uferbereichen mit Biotopqualität • Schaffung eines durchgehenden Freiraumverbunds mit Anbindung an die neuen Nutzungen (Gewerbe, Freizeit, Wohnen, Hotel) im „Inneren“ der Landzunge • Einbeziehung und Ausrichtung der Freiraumgestaltung auf die verbleibenden Wasserport-, Angel-, Gastronomie- und Fahrgastschiffahrts-Einrichtungen auf der Landzunge und entlang des Bahndamms • Umgestaltung und Einbeziehung der Freiräume des Winterlagers der Fahrgastschiffahrt in die Freiraumkonzeption der „Grünen Promenade“ mit dem Ziel, diese Flächen außerhalb der Zeiten der Bootslagerung als Grünanlage und öffentlichen Freiraum nutzbar zu machen • Herstellung einer gesicherten Erschließung des Sportfischervereins • (Städtebaulich-)Freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahren mit Beteiligungsverfahren
Gesamtkosten	3.585.000 €
Förderanteil	3.270.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebaulich-freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren • Beteiligungsverfahren • Grunderwerb

	<ul style="list-style-type: none"> • Freilegung von Grundstücken • Altlastenbeseitigung • Bauleitplanung • Herstellung der „Grünen Promenade“: Herstellung einer öffentlichen Grünanlage und des Freiraumverbundes einschließlich Wegesystem und äußeren Anbindungen und Ausstattung für Aufenthalt, Naherholung, Spiel und Freizeit einschließlich der Umgestaltung des Boots-Winterlagerbereichs als flexibel und temporär nutzbarer öffentlicher Freiraumbestandteil der „Grünen Promenade“ sowie der Erneuerung und Umgestaltung des städtischen Bolzplatzes im Bereich des Rudervereins einschließlich Planung
Bedeutung	Sehr hoch Schlüsselprojekt
Umsetzungszeitraum	Ab ca. 2021
Projektträger	Stadt Mölln Ggf. Gutachter*innen
Vorbereitungsstand	Die Umsetzung von Maßnahmen der Vorbereitung und der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.

NR. 2.2 ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE AM STADTSEE MIT ZUGANG VON ZOB UND PARKDECK	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsstärkung des Gebietes • Schaffung von Aufenthaltsqualitäten • Attraktivitätssteigerung der Umgebung (v.a. ZOB und Altstadt) • Qualifizierung des öffentlichen Raumes und ggf. des Wohnumfeldes • Verbesserung des Images, Stärkung der Identifikation • Herstellung von Barrierefreiheit • Klimagerechte Stärkung eines übergreifenden Freiraumverbunds zwischen Altstadtufer und Bahndamm • Schaffung einer höheren Biodiversität sowie eines gestärkten lokalen Kleinklimas
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung eines nicht erschlossenen, bisher unzugänglichen Freiraums am Stadtsee zu einer attraktiven öffentlichen Grünanlage • Aufwertung und Schaffung eines Zugangs für Bewohner*innen und Gäste des Fördergebietes und der Altstadt sowie Nutzer von ZOB und zu modernisierendem / neuen Parkdeck • Herstellung einer barrierefreien Zuwegung zu der Grünanlage aus dem ZOB-Bereich und aus dem zu modernisierenden / neuen Parkdeck (siehe Maßnahmensteckbrief 3.3) • Ggf. Einbeziehung der Maßnahme in ein städtebaulich-freiraumplanerisch-mobilitätsorientiertes Wettbewerbsverfahren mit Beteiligungsverfahren, das für die Anpassung, Neu- und Umgestaltung des Bereichs ZOB einschließlich seines städtebaulichen Umfelds durchgeführt werden soll (siehe Maßnahmensteckbrief 3.3)
Gesamtkosten	600.000 €
Förderanteil	565.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Freilegung von Grundstücken • Altlastenbeseitigung • Herstellung einer öffentlichen Grünfläche am Stadtsee mit Zugang von ZOB und Parkdeck einschließlich Planung und ggf. notwendigen naturschutzfachlichen und regenentwässerungstechnischen Maßnahmen
Bedeutung	Mittel
Umsetzungszeitraum	Ab ca. 2021
Projekträger	Stadt Mölln Ggf. Gutachter*innen
Vorbereitungsstand	Die Umsetzung von Maßnahmen der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.

**HANDLUNGSFELD 3:
ANPASSUNG STÄDTISCHER INFRASTRUKTUR UND VERBESSERUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS**

Hierbei handelt es sich ebenfalls um einen der Handlungsschwerpunkte der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Der Fokus liegt dabei auf verschiedenen, integrierten und in ihrer Wirkung auf einander abgestimmten und sich gegenseitig stärkenden Maßnahmen zur Verbesserung und funktionalen Aufwertung der öffentlichen, insbesondere der städtebaulichen, verkehrlichen, mobilitätsbezogenen und technischen Infrastruktur. Damit eröffnen sich insbesondere aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der spezifischen stadträumlichen Lage Handlungsbereiche für den städtebaulichen Erneuerungsprozess. Ziel ist es insgesamt, die städtische Verkehrsinfrastruktur, die Mobilität sowie die Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Stadt- und Verkehrsraums für alle Bewohner*innengruppen aufzuwerten und sicherzustellen.

Das zentrale Maßnahmenelement ist dabei die Unterquerung des Bahndamms mit dem Ziel einer direkten und komfortablen städtebaulichen Verknüpfung und fuß- und radverkehrsorientierten Erreichbarkeit des Gebietes und seiner attraktiven Anbindung zur Altstadt.

Des Weiteren geht es um eine zeitgemäße Entwicklung und Aufwertung der Mobilitätsstrukturen Möllns in Form von vier integrierten Maßnahmen zur Stärkung des Mobilitätsstandorts um den Bahnhof. Diese bestehen aus:

- der Herstellung einer P&R-Anlage für ca. 200 KFZ (möglichst kostenloses Parken) und den Radverkehr westlich der Bahntrasse,
- einer barrierefreien Fußgängerüberführung von dieser Anlage über die Bahngleise auf die Bahnhofseite im Südosten,
- der Anlage eines (bahnseitig geplanten) eigenständigen zweiten Bahnsteigs am Bahnhof Mölln zur Bedienung der Zugverbindungen in Richtung Süden (Büchen) durch NAH.SH,
- der Aufwertung, Gestaltung und Neuordnung der Anlagen und Einrichtungen des Bahnhofsumfelds, wie Bahn-Bus-Umsteigewege, Taxenwartebereich, Kurzparkzone, Ladestation, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Orientierung.

Auch der ZOB einschließlich seines Umfelds als zweiter Bestandteil der Möllner Mobilitätsstrukturen soll in seiner Funktionsfähigkeit, Erreichbarkeit und Nutzerfreundlichkeit aufgewertet werden. Ziel ist es, Mobilität für alle Nutzergruppen sicherzustellen und am ZOB ein differenziertes, barrierefreies und klimagerechtes Mobilitätsangebot zu schaffen. Ergänzend ist auch das vorhandene Parkdeck als altstadtnahe P&R-Anlage in seiner baulichen Substanz zu sanieren und nutzerfreundlich und barrierefrei zu modernisieren und über geeignete Zugänge mit der geplanten angrenzenden Grünanlage am Stadtsee zu verbinden (siehe Maßnahmensteckbrief 2.2). Für den Fall, dass eine Sanierung des Parkdecks nicht sinnvoll erscheint, kommt auch ein Neubau eines Parkdecks im Bereich des ZOB in Betracht. Dadurch könnte die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zur Grünanlage am Stadtsee ggf. noch attraktiver ausgestaltet werden.

Zusätzlich sind zwischen dem ZOB und dem Bahnhof im Verlauf der Hauptstraße die Wegeverbindungen im Fuß- und Radverkehr aufzuwerten und verkehrssicher und komfortabel umzugestalten.

Dabei ist auch der Einmündungsbereich / Knoten von Hauptstraße / Alt-Möllner-Straße im Bereich des Bahnübergangs fußgängergerecht und radfahrgeeignet umzugestalten.

Die öffentlichen Straßenverkehrsräume des Gebiets – insbesondere die Alt-Möllner-Straße (Straßenabschnitt im Fördergebiet) und die Feuergräfenstraße - bedürfen der baulichen und infrastrukturellen Erneuerung sowie einer gestalterischen, funktionalen Aufwertung. Dabei soll die Feuergräfenstraße in ihrer Funktion als verkehrsberuhigte Wohnstraße gestärkt und umgestaltet und von der Funktion als Zu- und Abfahrtsverbindung zur geplanten P&R-Anlage am Bahnhof entlastet werden; hier ist außerdem die erstmalige Herstellung einer Regenentwässerung notwendig. Zusätzlich soll die Herstellung einer Erschließungsanlage für die zukünftig neu geordneten Flächen auf der Landzunge erfolgen.

Als weitere Maßnahme gilt der Ersatz der veralteten Schmutzwasser-Infrastrukturen im Gebiet durch ein neues Pumpwerk.

NR. 3.1 HERSTELLUNG EINER UNTERFÜHRUNG UNTER DEM BAHNDAMM	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionale und gestalterische Aufwertung vorhandener und Herstellung neuer Wegeverbindungen • Herstellung von Barrierefreiheit • Städtebauliche Anbindung und funktionale Verknüpfung der Landzunge mit der Altstadt und dem ZOB • Aufwertung des öffentlichen Raums • Verbesserung der Erreichbarkeit • Schaffung von innerörtlichen Verknüpfungen • Verbesserter Zugang zu Einrichtungen und Infrastrukturen in der Umgebung • Klimagerechte Entwicklung von Mobilität und Umweltverbund durch die Schaffung von attraktiven Fuß- und Radverkehrsverbindungen zwischen zwei voneinander durch Raumbarrieren abgetrennten Stadträumen
Kurzbeschreibung	<p>Zwischen der Altstadt / dem ZOB und der Landzunge am Ziegelsee ist eine direkte Fuß- und Radwegverbindung herzustellen, wobei für diese der vorhandene und bisher als Barriere wirkende Bahnkörper ca. in Höhe des öffentlichen Parkplatzes an der Hauptstraße zu unterqueren ist.</p> <p>Die Anlage bedarf für ihre Funktionstüchtigkeit und Akzeptanz einer attraktiven Gestaltung und auf der Altstadtseite komfortabler Wegeführungen sowohl in die Hauptstraße (historische Altstadt) als auch in Richtung ZOB. Erforderlich ist eine komfortable Höhenprofilierung, angemessene Breite (ca. 5 m), gute Übersichtlichkeit sowie eine Sicherheit signalisierende Gestaltung, Belichtung und Beleuchtung. Dabei ist eine Gestaltungsplanung aufzustellen und ein geeigneter Beteiligungsprozess durchzuführen.</p>
Gesamtkosten	3.600.000 €
Förderanteil	3.195.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Altlastenbeseitigung • Herstellung einer den Bahnkörper unterquerenden Fuß- und Radwegverbindung von der Hauptstraße bis an die vorhandene Wegeverbindung westlich des Bahnkörpers („Am Bahndamm“) einschließlich Planung • Entsprechendes Beteiligungsverfahren
Bedeutung	Sehr hoch Schlüsselprojekt
Umsetzungszeitraum	Ab 2021
Projektträger	Stadt Mölln DB Netz AG NAH.SH GmbH

	Seitens der DB zugelassene Ingenieurbüros
Vorbereitungsstand	<p>Die städtebaulich-verkehrsinfrastrukturelle Maßnahme wurde im Frühjahr 2020 in einer Expertengesprächsrunde Vertretern der DB Netz AG und NAH.SH GmbH vorgestellt und erläutert. Sie wurde von beiden Verkehrsträgern grundsätzlich begrüßt und als bautechnisch durchführbar bezeichnet.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen der Vorbereitung und der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.</p>

NR. 3.2 FUNKTIONSSTÄRKUNG UND AUFWERTUNG DES BAHNHOFSUMFELDS	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche und funktionale Aufwertung vorhandener und Herstellung neuer mobilitätsbezogener Infrastrukturanlagen im Umfeld des Bahnhofs • Stärkung der Attraktivität von ÖPNV und Regionalverkehr • Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn - Bus - MIV • Verbesserung der Erreichbarkeit und der Angebote des ruhenden Verkehrs am Mobilitätsstandort Bahnhof Mölln • Herstellung von Barrierefreiheit • Städtebauliche Anbindung und funktionale Verknüpfung der Landzunge mit dem Bahnhofsbereich • Aufwertung des öffentlichen Raums • Verbesserung des Stadtbildes, Schaffung von innerörtlichen Verknüpfungen • Verbesserter Zugang zu Einrichtungen und Infrastrukturen in der Umgebung und auf der Landzunge • Klimagerechte Entwicklung von Mobilität und Umweltverbund
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung einer P&R-Anlage für rund 200 PKW (möglichst unbewirtschaftet) auf den (Potenzial-)Flächen westlich der Bahngleise mit entsprechender Zuwegung / Erschließung (alternativ auch außerhalb des Fördergebietes), Einrichtung von Ladestationen der Elektromobilität, Schaffung wettergeschützter und gesicherter Abstellanlagen für den Fahrradverkehr • Herstellung eines wettergeschützten und barrierefreien Überführungsbauwerks für Fußgänger als Zugangsmöglichkeit von der P&R-Anlage über die Gleisanlagen zum vorhandenen Bahnsteig am Bahnhof • Verbesserung und barrierefreie Neugestaltung der Bahnhofsvorflächen für Kurzparker, P&R-Nutzer, Taxen, Bus-Bahn-Umsteigebeziehungen, ÖPNV-Nutzer, Aufenthalt wartender Fahrgäste und die Elektromobilität (Ladestation) • (Bahnseitige) Herstellung eines zweiten Bahnsteigs auf der West- und P&R-Anlagenseite des Bahnhofs für die Bedienung des Zugverkehrs in Richtung Süden (Büchen) und mit Zugang von der P&R-Anlage durch NAH.SH • Einbeziehung der Öffentlichkeit / Betroffenen / Anwohner*innen
Gesamtkosten	7.000.000 €
Förderanteil	3.390.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Grunderwerb • Freilegung von Grundstücken • Altlastenbeseitigung

	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung einer P&R-Anlage einschließlich E-Lade-Infrastruktur einschließlich Planung • Herstellung Erschließung zur P&R-Anlage einschließlich Planung • Herstellung B&R-Abstellanlage • Errichtung eines Fußgängerüberführungsbauwerks einschließlich Planung (anteilig⁹) • Umgestaltung Bahnhofsvor- und -nebenflächen einschließlich Planung • Entsprechendes Beteiligungsverfahren
Bedeutung	Hoch Schlüsselprojekt
Umsetzungszeitraum	Ab 2021
Projektträger	Stadt Mölln DB Netz AG NAH.SH GmbH Seitens der DB zugelassene Ingenieurbüros
Vorbereitungsstand	<p>Die städtebaulich-verkehrsinfrastrukturelle Maßnahme wurde im Frühjahr 2020 in einer Expertengesprächsrunde Vertretern der DB Netz AG und NAH.SH GmbH vorgestellt und erläutert. Sie wurde von beiden Verkehrsträgern grundsätzlich begrüßt und als bautechnisch durchführbar bezeichnet.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.</p>

⁹ Es wird von Gesamtkosten in Höhe von 2.250.000 € ausgegangen. Weitere Annahme ist, dass 50% Bahnanteil und 50% Städtebauförderungs-Anteil sind (Förderanteil = 1.125.000 €)

NR. 3.3 UMGESTALTUNG ZOB UND UMFELD	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung und Erhalt des ZOB als - neben dem Bahnhof - wichtigem Bestandteil der Möllner Mobilitätsversorgung • Städtebauliche und funktionale Aufwertung des vorhandenen Mobilitätsstandortes ZOB und seiner öffentlichen Verkehrsinfrastruktur • Stärkung der Attraktivität von ÖPNV und Regionalverkehr • Verbesserung der Erreichbarkeit und der Angebote des ruhenden Verkehrs am ZOB • Stärkung und Erhalt von Parkmöglichkeiten als P&R-Anlage am ZOB • Verbesserung der Erreichbarkeit, Auslastung und Sicherheit des Parkdecks • Aufwertung des öffentlichen Raums • Herstellung von Barrierefreiheit • Verbesserung der Verkehrssicherheit • Verbesserung der Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Orientierung / Information • Funktionale, städtebauliche und stadträumliche Verknüpfung des Bereichs ZOB mit der Altstadt, dem Stadtsee, dem Bahnhof und der Landzunge • Klimagerechte Entwicklung von Mobilität und Umweltverbund
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionale und städtebauliche Umgestaltung und Aufwertung des ZOB sowie der Hauptstraße im Bereich der ZOB-Zufahrt einschließlich der für die Entwässerung des ZOB notwendigen regenentwässerungstechnischen Maßnahmen • Sanierung der Bausubstanz des Parkdecks, Modernisierung und Funktionsstärkung für stärkere Inanspruchnahme, bessere Orientierung, Übersichtlichkeit, mehr Sicherheit und Barrierefreiheit, einschließlich ggf. notwendiger regenentwässerungstechnischer Maßnahmen • Ggf. und soweit gutachterlich als erforderlich nachgewiesen: Neubau eines Parkdecks am ZOB-Standort einschließlich der Herstellung von notwendigen Regenentwässerungsanlagen, mit entsprechenden Maßnahmen zu Freilegung von Grundstücken u.a. • Wegeverknüpfung des zu modernisierenden oder ggf. des neu zu errichtenden Parkdecks mit der angrenzend geplanten Grünanlage am Stadtsee, der Altstadt und in Richtung Bahnhof • Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerisch-mobilitätsorientierten Wettbewerbsverfahren mit Beteiligungsverfahren für die Anpassung, Neu- und Umgestaltung des Bereichs ZOB einschließlich seines städtebaulichen Umfelds • Bessere Verknüpfung des ZOB mit dem Stadtsee, der Altstadt, der Landzunge und dem Bahnhof

Gesamtkosten	2.635.000 €
Förderanteil	1.995.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebaulich-freiraumplanerisch-mobilitätsorientiertes Wettbewerbsverfahren mit Beteiligungsverfahren • Altlastenbeseitigung • Bauleitplanung • Funktionale und städtebauliche Umgestaltung und Aufwertung des ZOB und der Hauptstraße im Bereich der ZOB-Zufahrt einschließlich der für die Entwässerung des ZOB notwendigen regenentwässerungstechnischen Maßnahmen (Sanierung / Neubau Regenklärbecken westlich Bahndamm, Herstellung Überflutungsrinnen - anteilig) • Sanierung Bausubstanz und Modernisierung Parkdeck einschließlich Herstellung attraktiver Zu- und Abgänge aus dem Parkdeck zur öffentlichen Grünanlage am Stadtsee sowie ggf. notwendiger regenentwässerungstechnischer Maßnahmen¹⁰
Bedeutung	Hoch
Umsetzungszeitraum	Ab 2021
Projektträger	Stadt Mölln DB Netz AG NAH.SH GmbH Gutachter*innen
Vorbereitungsstand	<p>Die städtebaulich-verkehrsinfrastrukturelle Maßnahme wurde im Frühjahr 2020 in einer Expertengesprächsrunde Vertretern der DB Netz AG und NAH.SH GmbH vorgestellt und erläutert. Sie wurde von beiden Verkehrsträgern grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen der Vorbereitung und der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.</p>

¹⁰ Für den Fall, dass die Notwendigkeit eines Neubaus des Parkdecks gutachterlich nachgewiesen wird, wird diese Maßnahme mit den dafür erforderlichen, voraussichtlich höheren Kosten, im weiteren Verfahren an dieser Stelle entsprechend aufgeführt und angesetzt.

NR. 3.4 UMBAU UND ERNEUERUNG VON VERKEHRSANLAGEN	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionale, tlw. infrastrukturelle und gestalterische Aufwertung der Straßenverkehrsräumen und Wegeverbindungen • Herstellung von Barrierefreiheit und -armut • Aufwertung von öffentlichem Raum und Wohnumfeld, insbesondere im Zusammenhang mit den Maßnahmen an Bahnhof und ZOB sowie den städtebaulichen Umstrukturierungen auf der Landzunge • Verbesserung der Erreichbarkeit und der Verkehrssicherheit • Verbesserung von innerörtlichen Fuß- und Radwege-Verknüpfungen • Aufwertung des öffentlichen Raums • Klimagerechte Entwicklung von Mobilität und Umweltverbund
Kurzbeschreibung	Aus- und Umbau sowie Umgestaltung, auch verkehrsberuhigend, von mehreren Straßen und Wegen im Gebiet.
Gesamtkosten	3.950.000 €
Förderanteil	3.555.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Umgestaltung Alt-Möllner-Straße (Abschnitt im Fördergebiet), ohne Schmutzwasseranlagen, Regenwasserhauptkanal und Grundstücksanschlussleitungen • Ausbau Regenentwässerung und verkehrsberuhigende Umgestaltung der Feuergräfenstraße, ohne Regenwasserhauptkanal und Grundstücksanschlussleitungen • Umgestaltung des Fuß- und Radwegs „Am Bahndamm“ (auch als Veloroute vorgesehen) • Herstellung Erschließung der neuen Bebauung auf der Landzunge • Barrierefreier /-armer sowie fußgänger- und radverkehrsgerechter Ausbau und Umgestaltung der Fuß- und Radverkehrsanlagen der Hauptstraße zwischen ZOB und Bahnhof einschließlich der Umgestaltung des Knotens und Querungsbereichs Alt-Möllner-Straße / Hauptstraße im Bereich des Bahnübergangs • Alle Maßnahmen einschließlich Planung, außer Alt-Möllner-Straße
Bedeutung	Mittel
Umsetzungszeitraum	Ab 2021
Projektträger	Stadt Mölln Gutachter*innen Kreis Herzogtum Lauenburg DB Netz AG NAH.SH GmbH
Vorbereitungsstand	Die Umsetzung von Maßnahmen der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.

NR. 3.5 HERSTELLUNG EINES NEUEN SCHMUTZWASSER-PUMPWERKS	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Klimagerechte und ressourcenschonende Modernisierung und Verbesserung der städtischen Infrastruktur • Anpassung der städtischen Infrastruktur an die neue städtebauliche Entwicklung im Gebiet und seiner Umgebung
Kurzbeschreibung	Herstellung eines neuen Schmutzwasser-Pumpwerks als Modernisierung der Infrastruktur im Gebiet einschließlich aller technischen und sonstigen Anlagen. Hierfür ist der Rückbau des Schmutzwasser-Hauptpumpwerkes Ziegelsee (Gebäude und technische, auch unterirdische Anlagen) sowie des Schmutzwasser-Pumpwerks Alt-Möllner-Straße (v.a. unterirdische Anlagen) erforderlich.
Gesamtkosten	2.000.000 €
Förderanteil	1.835.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Rückbau der bestehenden Pumpwerke Ziegelsee und Alt-Möllner-Straße (Gebäude und technische, unterirdische Anlagen) einschließlich Planung • Herstellung eines neuen Schmutzwasser-Pumpwerks einschließlich aller technischen und sonstigen Anlagen
Bedeutung	Mittel
Umsetzungszeitraum	Ab 2021
Projektträger	Stadt Mölln Vereinigte Stadtwerke GmbH (VSG) Gutachter*innen
Vorbereitungsstand	Die Umsetzung von Maßnahmen der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.

HANDLUNGSFELD 4: STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG UND WIEDERNUTZUNG

Dieses Handlungsfeld behandelt die städtebauliche Umstrukturierung und Inwertsetzung des Gebiets, insbesondere auf der Landzunge zwischen „Grüner Promenade“ und Alt-Möllner-Straße. Im Wesentlichen geht es dabei um eine Neuordnung und städtebauliche Aufwertung von aus der Nutzung gefallener bzw. standortunangemessener Lager-, Industrie- und Infrastrukturanlagen und Brachflächen.

Die Umstrukturierung und Neuordnung soll dabei durch die Nutzungsschwerpunkte Arbeitsstätten / Gewerbe, Freizeit / Naherholung, Dienstleistung, innenstadtverträglicher Einzelhandel, Hotel / Wellness / Gesundheit und Wohnen geprägt sein.

Ihre weitgehend privat-investive Verwirklichung soll durch die integrierten ISEK-Maßnahmen „Grüne Promenade“, Fuß- und Radwegverbindung mit Altstadt und ZOB sowie Stärkung des Mobilitätsstandorts Bahnhof befördert und ermöglicht werden. Darüber hinaus sollen verschiedene ISEK-Einzelmaßnahmen dieses Handlungsfelds die angestrebten privaten Investitionen zur städtebaulichen Umstrukturierung auf der Landzunge und im Bereich der östlichen „Spitze“ des Hafens (an der Kreuzung Alt-Möllner-Straße mit der Zufahrt zum Hafen) planerisch und konzeptionell vorbereiten und im weiteren Verfahren begleiten.

	<p>NR. 4.1 UMSTRUKTURIERUNG, AUFWERTUNG UND STÄDTEBAULICHE NEU-ORDNUNG DER LANDZUNGE ZWISCHEN „GRÜNER PROMENADE“ UND ALT MÖLLNER STRASSE</p>
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inwertsetzung und Attraktivitätssteigerung des Gebietes und seiner Umgebung • Neuordnung, Umstrukturierung und städtebauliche Aufwertung von aus der Nutzung gefallenem bzw. standortunangemessenen Lager-, Industrie- und Infrastrukturanlagen und Brachflächen • Stärkung und Sicherung des Gebietes als Wohnstandort für bestehende und neue Zielgruppen, Attraktivitätssteigerung für den Zuzug möglicher neuer Bewohner*innengruppen und Ermöglichung zeitgemäßer Wohnformen • Klimagerechte Entwicklung nachhaltiger und ressourcenschonender Strukturen einer verträglichen Nutzungsmischung • Erhalt und Sicherung von städtebaulichen und historischen Strukturen, Verbesserung des Stadtbildes • Verbesserung des Images • Stärkung der Identifikation der Akteur*innen und Bewohner*innen mit ihrem Gebiet
<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Die Verwirklichung der angestrebten städtebaulichen Umstrukturierung im Innenbereich der Landzunge erhält ihre wesentlichen Impulse durch den integrierten ISEK-Maßnahmenverbund aus „Grüner Promenade“, Fuß- und Radwegeverbindung mit der Altstadt und dem ZOB sowie der Stärkung des Mobilitätsstandorts Bahnhof. Mit diesen öffentlich geförderten Einzelmaßnahmen werden umfangreiche Anreize und positive Rahmenbedingungen für die Umstrukturierung auf der Landzunge geschaffen, die (zeitgleich oder nachfolgend) überwiegend als private, nicht öffentlich geförderte Vorhaben zu realisieren sind. Dabei sollte eine Fokussierung auf die Nutzungsschwerpunkte Arbeitsstätten / Gewerbe, Freizeit / Naherholung, Dienstleistung, innenstadt-verträglicher Einzelhandel, Hotel / Wellness / Gesundheit und Wohnen erfolgen.</p> <p>Notwendig für die Umsetzung privater Vorhaben werden hier u.a. nachfolgende Einzelmaßnahmen, die die privaten Folgeinvestitionen planerisch und konzeptionell vorbereiten und im weiteren Verfahren begleiten.</p> <p>Wichtig sind dabei u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Nutzungsmischung • Herstellung von nachfrage- und bedarfsgerechten Wohnungsangeboten, mittelfristig unter Berücksichtigung der prognostizierten Entwicklung von Wohnungsmarkt und Demographie • Berücksichtigung von Klimaschutz und Energieeffizienz.
<p>Gesamtkosten</p>	<p>ca. 10.000.000 – ca. 100.000.000 €</p>
<p>Förderanteil</p>	<p>1.155.000 €</p>

<p>Förderfähige Einzelmaßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Rahmenplans „Städtebauliche Neuordnung der Landzunge mit „Grüner Promenade“ (siehe Maßnahmensteckbrief 2.1) als erste grobe Zielkonzeption für die nachfolgenden Beteiligungs- und Wettbewerbsverfahren • Durchführung eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens mit Eigentümer*innen, Mieter*innen, Akteur*innen und Betroffenen zur Diskussion und Festlegung eines Anforderungs-, Zielvorgaben- und Aufgabenprofils für ein nachfolgendes Wettbewerbsverfahren (siehe auch Maßnahmensteckbrief 2.1), kontinuierliche Information, Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit und Betroffenen auch zum Ergebnis des Verfahrens • Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens • Grunderwerb • Bauleitplanung • Freilegung von Grundstücken • Ggfls. Bodenordnung, Umlegung • Ggfls. Altlastenbeseitigung
<p>Bedeutung</p>	<p>Sehr hoch Schlüsselprojekt</p>
<p>Umsetzungszeitraum</p>	<p>Ab 2021</p>
<p>Projektträger</p>	<p>Stadt Mölln Private Gutachter*innen</p>
<p>Vorbereitungsstand</p>	<p>Die Ziele und die Nutzungsausrichtung der städtebaulichen Umstrukturierung auf der Landzunge wurden im Frühjahr 2020 erneut in einer Expertengesprächsrunde Eigentümer*innen sowie Vertreter*innen der gegenwärtigen Nutzungen vorgestellt und erläutert. Sie wurde dabei grundsätzlich begrüßt und als realistisch und umsetzungsgeeignet bezeichnet.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen der Vorbereitung und der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.</p>

HANDLUNGSFELD 5: AUFWERTUNG UND UMBAU DES GEBÄUDEBESTANDS

Dem Thema Stabilisierung der Wohnnutzung zusammen mit der Aufwertung der Gebäudesubstanz im Gebiet – hierbei auch einzelne gewerbliche Gebäude – wird eine insgesamt hohe Bedeutung beigemessen.

Der räumliche Fokus liegt dabei auf dem Bereich der Alt-Möllner-Straße und der Feuergräfenstraße, der für das Wohnen gesichert und qualifiziert werden soll.

Die in der aktualisierten Bestandsaufnahme festgestellten Defizite können ggf. durch finanzielle und (förder-)rechtliche Anreize beseitigt werden. Diese Anreize sind vorwiegend Katalysatoren für eine sich zügig selbsttragende Entwicklung. Großer Vorteil für das Wohnen und seine künftige Perspektive im Gebiet ist die schnelle Erreichbarkeit der städtischen Infrastruktur, des ÖPNV, naher Dienstleistungs- sowie der weiteren Angebote, die mit der geplanten Umstrukturierung auf der Landzunge verbunden sind.

	<p>NR. 5.1 MODERNISIERUNG, INSTANDSETZUNG UND ENERGETISCHE SANIERUNG VON (WOHN)GEBÄUDEN, (GESTALTERISCHE) AUFWERTUNG DER GEBÄUDESUBSTANZ, STABILISIERUNG VORHANDENER WOHN- UND BESTANDSNUTZUNGEN</p>
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung und Sicherung des altstadtnahen Wohnstandortes für alte und neue Zielgruppen, Attraktivitätssteigerung für den Zuzug möglicher neuer Bewohner*innengruppen und Ermöglichung zeitgemäßer Wohnformen • Erhalt der Nutzungsmischung • Erhalt und Sicherung der städtebaulichen und historischen Strukturen sowie der Bausubstanz (Wohn- und Gewerbegebäude), Verbesserung des Stadtbildes, Erhalt des baukulturellen Erbes • Ressourcenschonende, klimagerechte Modernisierung des Gebäudebestands • Verbesserung des Images • Stärkung der Identifikation der Akteur*innen und Bewohner*innen mit ihrem Gebiet • Attraktivitätssteigerung des Gebiets • Vermeidung von Verdrängungseffekten • Aufwertung des Wohnumfeldes
<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Im Kern des Gebietes - zwischen der Alt-Möllner-Straße im Norden und der Feuergräfenstraße im Süden - wird bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts gewohnt. Das Wohnumfeld im Gebiet ist bis heute teilweise belastenden Umwelteinwirkungen (Verkehr, Bahn, teilweise auch Hafen) ausgesetzt.</p> <p>Um diesen Wohnstandort nachhaltig zu sichern und zu stärken, sind Bestandsmodernisierungen einschließlich energetischer Sanierung sowie Anpassungen des Wohnungsbestandes an zeitgemäße Bedarfe und Standards erforderlich, auch damit eine zukunftsfähige Stabilisierung der vorhandenen Wohnnutzung erreicht werden kann. Dadurch können Nutzungsausfälle und Leerstände vermieden werden. Dies betrifft Gebäude mit einem hohen und mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, dazu können auch solche Gebäude gehören, die einen Denkmalwert besitzen oder sonst von städtebaulicher oder stadtbildprägender Bedeutung sind. Neben Wohn- gilt es auch Gewerbe- und Vereinsgebäude sowie weitere bauliche Anlagen zu modernisieren und Instand zu setzen.</p> <p>Wichtig sind dabei u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung von Klimaschutz und Energieeffizienz • Bei nicht möglichen Nachnutzungen bzw. unwirtschaftlichen Modernisierungen / Umbauten können nach Prüfung Abbruch und Ersatzneubau vorgenommen werden. Diese sind nicht förderfähig. <p>Außerdem gilt es Gebäude / bauliche Anlagen gestalterisch aufzuwerten: Zusätzlich zur Gebäudemodernisierung soll auch das private Wohnum-</p>

	<p>feld in den straßenseitigen Freiräumen der Grundstücke aufgewertet werden, um die Rahmenbedingungen für ein attraktives Wohnen im Gebiet zu verbessern. Dies gilt für die Rückfront / Wand des Gebäudes östlich in der Feuergräfenstraße (MIKA). Damit soll auch erreicht werden, dass die Feuergräfenstraße von ihrer Funktion und ihrem Charakter als öffentlicher PKW-Abstellbereich im Nahbereich zum Möllner Bahnhof entlastet wird (siehe auch Maßnahmensteckbrief 3.4).</p>
Gesamtkosten	6.500.000 €
Förderanteil	2.600.000 €
Förderfähige Einzelmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter mit hohem und mittlerem Modernisierungsbedarf (zehn Gebäude) und zwei Gebäude mit gestalterischer Aufwertung (einschließlich gestalterischer Aufwertung einer gewerblichen Anlage in der Feuergräfenstraße (Ostseite))
Bedeutung	Mittel bis Hoch
Umsetzungszeitraum	Ab 2021
Projektträger	Stadt Mölln Dritte
Vorbereitungsstand	<p>Aufgrund von Erfahrungswerten aus anderen städtebaulichen Gesamtmaßnahmen wird damit gerechnet, dass nicht alle förderfähigen Modernisierungen durchgeführt werden.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen der Durchführung wird mit Vorlage des ISEK (d.h. ab ca. Anfang 2021) möglich sein bzw. nach eventueller förmlicher Festlegung eines Sanierungsgebietes möglich sein.</p>

13. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Aufstellung von Kosten der zur Erreichung des Leitbildes und der Umsetzung der allgemeinen Ziele der Entwicklung notwendigen Maßnahmen dient insbesondere der Abschätzung der Realisierbarkeit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme und ihrer zügigen Durchführbarkeit aufgrund des zu erwartenden Maßnahmen- und Kostenvolumens. Darüber hinaus hat die Stadt mit weiteren Kosten zu rechnen.

Die Kostenansätze wurden auf Grundlage von Beispiel- und Erfahrungswerten, Angaben von Experten und verschiedenen Anhaltswerten und tlw. Schätzungen überschlägig ermittelt. Sie können sich im Zuge der weiterführenden Planung und Realisierung einzelner Maßnahmen sowie im weiteren zeitlichen Verlauf ändern und sind bei der Umsetzung der Gesamtmaßnahme anzupassen und zu konkretisieren.

Die nachfolgende Kosten- und Finanzierungsübersicht stellt ein Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadt dar, das nach § 149 BauGB Aufschluss über die Finanzierung und die Durchführbarkeit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme gibt.

Diese Übersicht folgt der vorgegebenen Systematik nach den geltenden Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein, d.h. die differenzierte inhaltliche Gliederung des Maßnahmenkatalogs in Kapitel 12. spiegelt sich in den nachfolgenden Tabellen nicht wider. Außerdem werden i.d.R. mehrere Einzelmaßnahmen in übergeordneten Ausgabearten / nach Fördertatbeständen zusammengefasst.

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für eine mögliche zukünftige städtebauliche Gesamtmaßnahme „Hafen-/ Bahnflächen“ basiert u.a.

- auf den Ergebnissen der VU gem. § 141 BauGB, die am 24.11.2016 vom Bauausschuss der Stadt Mölln zur Kenntnis genommen wurden und bereits zuvor Grundlage für die Neuaufnahme der städtebaulichen Gesamtmaßnahme des Gebietes „Hafen-/ Bahnflächen“ in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ 2012 waren und
- auf den durch die Stadt Mölln bereits beim Fördermittelgeber des Landes Schleswig-Holstein eingereichten Maßnahmenplänen der Gesamtmaßnahme.

In der jährlich zu erfolgenden Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht sind Änderungen der Ausgaben zu benennen und gegebenenfalls mit der Programmbehörde abzustimmen.

StBau FR	Ausgabenart	Kosten der Einzelmaß- nahme	Förderanteil an den Kos- ten*
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung		
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB		
	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK Hafen-/ Bahnflächen)	40.000 €	40.000 €
	Wohnungsmarktkonzept Aktualisierung	20.000 €	20.000 €
	Rahmenplan „Städtebauliche Neuordnung der Landzunge“ als erste grobe Zielkonzeption	60.000 €	60.000 €
	(Städtebaulich-)Freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren für die Entwicklung der „Grünen Promenade“	100.000 €	100.000 €
	Städtebaulich-freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren für die Entwicklung der Landzunge	100.000 €	100.000 €
	Städtebaulich-freiraumplanerisch-mobilitätsorientiertes Wettbewerbsverfahren für die Anpassung, Neu- und Umgestaltung ZOB einschließlich städtebauliches Umfeld mit Parkdeck	80.000 €	80.000 €
	Bauleitplanung einschließlich Gutachten (Grüne Promenade / Landzunge / Bahnhof / ZOB)	100.000 €	100.000 €
	Summe Maßnahmen der Vorbereitung	500.000 €	500.000 €
B 2	Maßnahmen der Durchführung		
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen		
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken		
	<ul style="list-style-type: none"> • Teilfläche ehemaliger Landmaschinenhandel, Flächen Stadtwerke, Teilfläche Sportfischerverein, Waldflurstück, Gartenflächen nördlich Alt-Möllner-Straße - ca. 8.000 m²; • Flächen für die P&R-Anlage am Bahnhof, angenommener Umfang: ca. 5.000 m² 	1.200.000 €	1.200.000 €
B 2.1.4	Freilegung von Grundstücken		

	Beseitigung baulicher Anlagen und Entsiegelung für „Grüne Promenade“ und Entwicklung auf Landzunge sowie für P&R-Anlage am Bahnhof	1.100.000 €	1.100.000 €
	Beseitigung baulicher Anlagen und Entsiegelung für „Grünfläche am Stadtsee“	100.000 €	100.000 €
	Beseitigung baulicher Anlagen: Schmutzwasserpumpwerke	350.000 €	350.000 €
	Beseitigung umweltgefährdender Stoffe im Boden für „Grüne Promenade“, „Grünfläche am Stadtsee“, Unterführung Bahndamm sowie Entwicklungen am Bahnhof und ZOB	250.000 €	250.000 €
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen (einschließlich Planung)		
	„Grüne Promenade“ einschließlich äußerer Anbindungen	2.500.000 €	2.250.000 €
	Öffentliche Grünfläche am Stadtsee (einschließlich notwendiger naturschutzfachlicher und regenentwässerungstechnischer Maßnahmen)	450.000 €	405.000 €
	Unterführung Bahndamm - Fuß- und Radweg	3.400.000 €	3.060.000 €
	P&R-Anlage am Bahnhof	1.100.000 €	990.000 €
	B&R-Anlage am Bahnhof	200.000 €	180.000 €
	Fußgängerüberführung von P&R-Anlage zum Bahnhof über Bahngleise	2.250.000 €	1.125.000 €
	Umgestaltung Bahnhofsumfeld mit zugehörigen Anlagen	400.000 €	360.000 €
	Neugestaltung Bereich ZOB und städtebauliches Umfeld einschließlich notwendiger regenentwässerungstechnischer Maßnahmen	1.500.000 €	1.350.000 €
	Ausbau und Umgestaltung Alt-Möllner-Straße, Herstellung und Erneuerung Regenwasser- und Schmutzwasserkanalisation, ohne Planung	1.000.000 €	900.000 €
	Ausbau und verkehrsberuhigende Umgestaltung Feuergräfenstraße, Herstellung Regenentwässerung	1.000.000 €	900.000 €
	Umgestaltung Fuß- und Radweg „Am Bahndamm“	500.000 €	450.000 €
	Herstellung Erschließungsanlagen auf der Landzunge	700.000 €	630.000 €
	Verbindung ZOB - Bahnhof und Querungsbereich Hauptstraße für Fuß- und Radverkehr	750.000 €	675.000 €

	Herstellung Schmutzwasser-Pumpwerk	1.650.000	1.485.000
	Summe Ordnungsmaßnahmen	20.400.000 €	17.760.000 €
B 2.2	Baumaßnahmen		
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter		
	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter mit hohem und mittleren Modernisierungsbedarf (10 Stück) einschließlich gestalterischer Aufwertung (2 Stück)	6.500.000 €	2.600.000 €
B 2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen		
	Sanierung Parkdeck einschließlich notwendiger regen-entwässerungstechnischer Maßnahmen**	1.000.000	500.000
	Summe Baumaßnahmen	7.500.000 €	3.100.000 €
	Summe Maßnahmen der Durchführung	27.900.000 €	20.860.000 €
B 3	Maßnahmen der Abwicklung		
B 3.1	Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und –träger	800.000 €	400.000 €
B 3.4	Sonstige Beauftragte	30.000 €	15.000 €
B 3.5	Öffentlichkeitsarbeit		
	Einzelmaßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit Veröffentlichungen zur Information über die Entwicklung, Mitwirkung und Ergebnisse der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	900.000 €	450.000 €
B 3.7	Sonstige Maßnahmen der Abwicklung		
	Durchführung einer abschließenden Evaluierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Erstellung des Abschlussberichtes	20.000 €	10.000 €
	Summe Maßnahmen der Abwicklung	1.750.000 €	875.000 €
	Gesamtkosten	30.150.000 €	22.235.000 €

* Die in der Tabelle unter „Förderanteil an den Kosten“ aufgeführten Beträge setzen sich zu je einem Drittel aus Mitteln des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein und der Stadt Mölln zusammen. Sie geben den Städtebauförderanteil an den Kosten der jeweiligen Einzelmaßnahmen wieder.

** Für den Fall, dass die Notwendigkeit eines Neubaus des Parkdecks gutachterlich nachgewiesen wird, werden die dafür erforderlichen, voraussichtlich höheren Kosten, im weiteren Verfahren an dieser Stelle entsprechend angesetzt.

StBauFR	Einnahmeart	Einnahmen*
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gem. § 154 BauGB sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gem. C 8.5 Abs. 6	600.000 €
A 6.2.5 (2) Nr. 3	Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderen Vermögensgegenständen des städtebaulichen Sondervermögens sowie Wertausgleichszahlungen der Gemeinde bei einer vorzeitigen Überführung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 in das gemeindliche Liegenschaftsvermögen (A 7.5 Absatz 6)	
	Teilflächen Stadtwerke, Teilflächen Gärten nördlich Alt-Möllner-Straße; ca. 2.000 m ²	550.000 €
A 6.2.5 (2) Nr. 11d)	Gebühren, z.B. Sondernutzungsgebühren gem. § 26 StrWG, Parkraumbewirtschaftung	150.000 €
A 6.2.5 (2) Nr. 11e)	Entgelte, z.B. Mieteinnahmen, Pachteinnahmen	200.000 €
	Gesamteinnahmen	1.500.000 €

* Keine belastbare Angabe möglich, daher überschlägige Schätzung.

Gesamtkosten Förderanteil	22.235.000 €
Gesamteinnahmen	1.500.000 €
Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen / voraussichtlich weiterer Finanzierungsbedarf, der aus Mitteln der Städtebauförderung getragen werden soll	<u>20.735.000 €</u>

Der Kosten- und Finanzierungsübersicht für die vorgesehene Maßnahmenumsetzung ab ca. Anfang 2021 ist zu entnehmen, dass ein Finanzierungsbedarf von 20.735.000 € besteht.

Die Stadt Mölln kann diese unrentierlichen Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen zur Gebietsentwicklung nicht allein tragen. Die vorgesehene Maßnahmenumsetzung ist nur dann durchführbar, wenn die Stadt Mölln weiterführende Unterstützung durch Städtebauförderungsmittel erhält.

14. Ausblick

Mit dem vorliegenden integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) liegt ein Instrument zur Steuerung und Zielüberprüfung der Umsetzung des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau“ im aktuellen Fördergebiet und eventuell zukünftigen Sanierungsgebiet „Hafen-/ Bahnflächen“ vor. Das ISEK bildet die Grundlage für die Programmumsetzung und stellt als Orientierungsrahmen den „roten Faden“ für die Gebietsentwicklung dar. Im Konzept enthalten sind sowohl umfassende Strategien und Leitziele als auch ein handlungsorientierter Arbeitsplan mit vielfältigen Maßnahmen.

Dieser Arbeitsplan befindet sich aktuell bereits teilweise in der Umsetzung, die Mehrzahl der Maßnahmen wird ab 2021 umzusetzen sein.

Für eine erfolgreiche Entwicklung des Gebiets sind auch die Information von und die Kooperation mit Akteur*innen und Betroffenen von Bedeutung. Sie können zu einer langfristigen und nachhaltigen Stärkung und Revitalisierung des Gebiets als altstadtnahes Mischgebiet für die Stadt und die Region, als Wohnstandort, als Standort für öffentliche, soziale, gewerbliche, kulturelle und Freizeiteinrichtungen, als touristischer Anziehungspunkt sowie als Stadtraum mit hoher Identität, baukulturellem Wert und städtebaulicher Eigenart beitragen.

Auf der Ebene der investiven Maßnahmen ist es sinnvoll, mit dem „Starter“-Projekt schlechthin zu beginnen, das als „Schlüsselprojekt“ durch die Stadt Mölln angeschoben werden kann: der Herstellung der „Grünen Promenade“ sowie die Herstellung der Unterführung in Richtung Altstadt. Welche (weiteren) Projekte und Maßnahmen mit welcher Priorität auf den Weg gebracht werden, muss sich im Verlauf der Gebietsentwicklung klären. Hierzu wird das vorliegende Entwicklungskonzept fortlaufend überprüft, bei Bedarf fortgeschrieben und an aktuelle Erfordernisse angepasst.

15. Planteil

16. Anlagenteil