

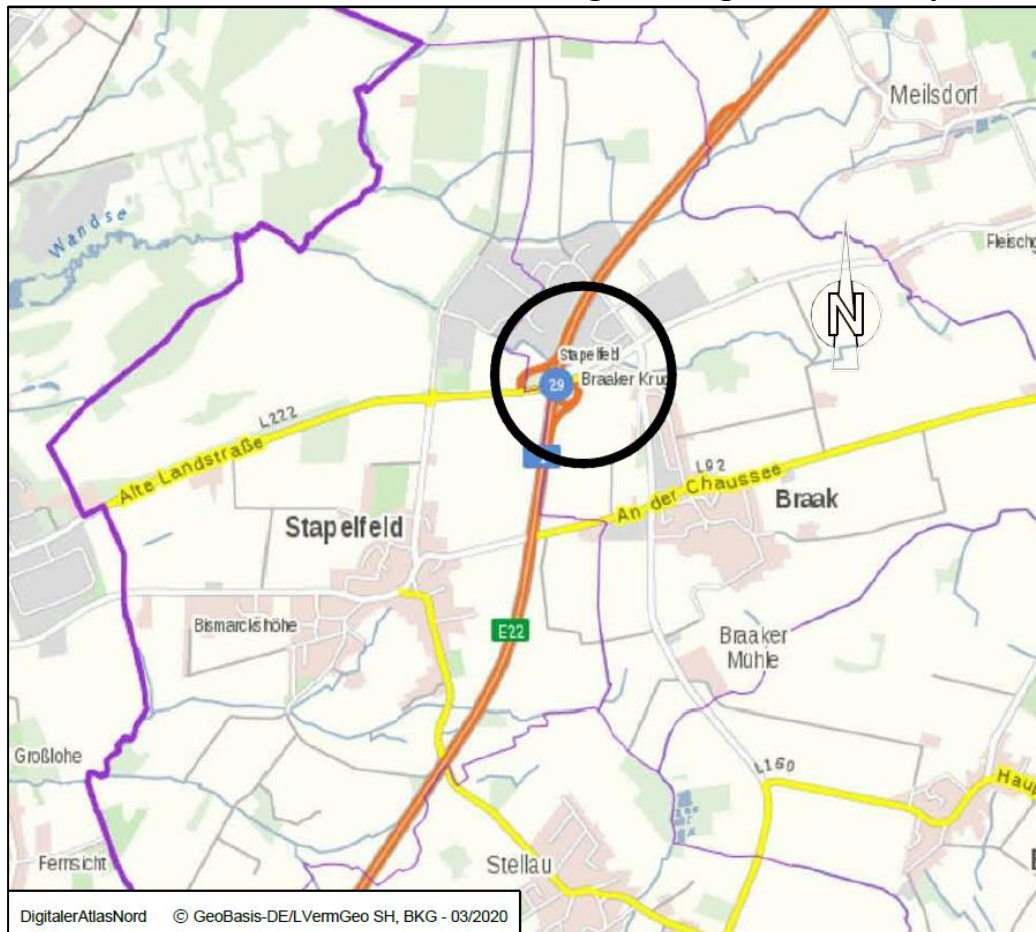
Gemeinde Braak

Kreis Stormarn

2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B

Alte Landstraße" (L222), östlich der Autobahn 1,
südlich des Gewerbegebiets „Braaker Bogen“

Begründung mit Umweltprüfung



Verfahrensstand nach BauGB

13.09.2021

Bearbeitung:

§ 3(1) § 4(1) § 3(2) § 4(2) § 4a(3) § 10



GSP

GOSCH & PRIEWE

Paperberg 4 · 23843 Bad Oldesloe
Tel.: 04531 – 6707 0 · Fax 6707 79
eMail oldesloe@gsp-ig.de

Inhalt

1 Allgemeines.....	4
2 Gebietsbeschreibung: Größe und Standort in der Gemeinde sowie vorhandene Nutzung	5
3 Anlass der Planung	5
4 Allgemeines Planungsziel	6
5 Rechtliche Rahmenbedingungen, übergeordnete planerische Vorgaben	6
5.1 Landesentwicklungsplan 2010	6
5.2 Fortschreibung Landesentwicklung Schleswig-Holstein – Entwurf 2020.....	7
5.3 Regionalplan Schleswig-Holstein Süd.....	10
5.4 Flächennutzungsplan der Gemeinde Braak	11
5.5 Bestehendes Planrecht – Bebauungsplan Nr. 10B	12
6 Festsetzungen des Bebauungsplanes.....	12
6.1 Verkehrsfläche	12
6.2 Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen	13
6.3 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern.....	13
6.4 Artenschutz	13
6.5 Nachrichtliche Übernahmen	13
6.5.1 Anbauverbotszone	13
7 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen.....	14
7.1 Schalltechnische Untersuchung	14
7.2 Luftschadstoffuntersuchung	14
8 Verkehrserschließung	14
8.1 Verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung im Rahmen der Bebauungsplanverfahren	14
8.2 BAB A1 Verkehrskonzept AS Stapelfeld und Ahrensburg	17
9 Ver- und Entsorgung	20
10 Archäologie, Altlasten, Kampfmittel.....	20
11 Billigung	21

Die Umweltprüfung zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Braak Nr. 10B Verfügt über ein eigenständiges Inhaltsverzeichnis

Anlagen:

1. Verkehrsplanerische/-technische Untersuchung im Rahmen der Bebauungsplanverfahren, *erstellt BKP Ingenieurbüro, März 2017*
2. BAB A1 Verkehrskonzept AS Stapelfeld und Ahrensburg, Erläuterungsbericht, erstellt MASUCH + OLBRISCH, 11. Juli 2017
3. Verkehrsverlagerungen zur L222, *erstellt BKP Ingenieurbüro, 7. September 2021*

Teil I: Begründung

1 Allgemeines

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Braak hat in ihrer Sitzung am 12.04.2021 die Aufstellung der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B für das Gebiet „Alte Landstraße (L222), östlich der Autobahn 1, südlich des Gewerbegebiets „Braaker Bogen““ beschlossen. Dieser wurde ortsüblich bekannt gemacht.

Die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B Gemeinde Braak schafft die planungsrechtliche Voraussetzung für einen verkehrlichen Ausbau im Bereich der Alten Landstraße (L222).

Die Anschlussstelle Stapelfeld an der A1 weist im Bestand Defizite in der Abwicklung der Verkehre auf. Hierbei kommt es an der Anschlussstelle in den Hauptverkehrszeiten zu gefährlichen Rückstauwirkungen bis auf die Verzögerungsspuren der durchgehenden Autobahn. An der AS Stapelfeld staut es hauptsächlich auf die Verzögerungsspur von Lübeck kommend in Richtung Hamburg zurück. Die jeweilige Gegenrichtung ist zeitweise ebenfalls überlastet. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10B schafft im Bereich der Gemeinde Braak die planungsrechtlichen Voraussetzungen, um einen Ausbau der L 222 zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu ermöglichen.

Die Aufstellung erfolgt nach dem Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist, i.V.m. der Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), dem Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 29.07.2009, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 30.06.2017, dem Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG) in der Fassung vom 24. Februar 2010 und der aktuellen Fassung der Landesbauordnung (LBO).

Stand des Verfahrens

Durch das Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB wird die Öffentlichkeit frühzeitig über die Inhalte der Planung informiert und kann sich hinsichtlich vorhandener Anmerkungen und Bedenken zu dem vorgestellten Vorhaben äußern.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B wurde im Rahmen einer öffentlichen Auslegung vom bis ... durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gem. § 4.1 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 BauGB am ... schriftlich unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Das Verfahren nach § 4 Abs. 1 dient der Sondierung (sog. Scoping), in dem Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben wird, sich u.a. zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltpflicht zu äußern. Die eingegangenen planungsrelevanten Stellungnahmen und Hinweise wurden geprüft und gegebenenfalls im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Am ... wurde durch die Gemeindevertretung der Gemeinde Braak der Entwurfs- und Auslegungsbeschluss der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B gefasst.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde am ... ortsüblich bekannt gemacht. Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom ... aufgefordert, ihre Stellungnahme abzugeben. Die Öffentlichkeit hatte gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Gelegenheit ihre Anregungen und Hinweise zur Planung im Zeitraum vom ... bis ... abzugeben.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange hatten gemäß § 4 Abs. 2 BauGB Gelegenheit ihre Anregungen und Hinweise zur Planung im Zeitraum vom ... bis ... abzugeben.

Gemäß §§ 1 und 1a sowie 2 und 2a BauGB ist eine Umweltprüfung (UP) durchzuführen, deren Ergebnisse in einem Umweltbericht (UB) dokumentiert werden. Der Umweltbericht wurde durch das Büro Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung, 22767 Hamburg, erstellt und bildet einen gesonderten Teil dieser Begründung (Teil 2).

2 Gebietsbeschreibung: Größe und Standort in der Gemeinde sowie vorhandene Nutzung

Die Gemeinde grenzt westlich an die Gemeinde Stapelfeld sowie im weiteren Verlauf an die Hansestadt Hamburg an. Die Bundesautobahn 1 (BAB1) verläuft westlich der Gemeinde Braak. Die bestehende Alte Landesstraße (L222) stellt eine direkte verkehrliche Verbindung zwischen der Hansestadt Hamburg und der Autobahnauffahrt zur A1 dar.

3 Anlass der Planung

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes und das Land Schleswig-Holstein, vertreten durch den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, beabsichtigt die A1 Anschlussstelle Stapelfeld zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit auszubauen. Neben dem Umbau der Rampen mit einer zusätzlichen Abbiegespur in Richtung Hamburg ist ein 3-spuriger Ausbau der Alten Landstraße (L222) mit einer zusätzlichen Spur in Richtung Hamburg bis einschließlich der Kreuzung Ahrensburger Weg/Groot Redder beabsichtigt.

Aufgrund der schon seit längerer Zeit bekannten Defizite in der Verkehrsabwicklung an der AS Stapelfeld wurden in einem Verkehrskonzept vom Büro Masuch + Olbrich mit Stand 11.07.2017 besonders vor dem Hintergrund weiterer Wohn- und Gewerbeansiedlungen im Einzugsbereich Konzepte zur Optimierung der Verkehrssituation untersucht.

Aufgrund der vorhandenen Verkehrssituation und der Randbedingungen aus der Bestandsbrücke bieten sich demnach für eine zeitnahe Realisierung in erster Linie Anpassungen im Zuge der Landesstraße an, die möglichst ohne eine Brückenanpassung auskommen.

Die Alte Landstraße (L222) beginnt an der Landesgrenze zu Hamburg, verläuft in östlicher Richtung und endet mit der Einmündung der A1 Anschlussrampe Ost. In östlicher Richtung wird die Straße als K39 weitergeführt. Auf der Nordseite ist der Ahrensburger Weg und auf der Südseite die Straße Groot Redder (K108) an die Alte Landstraße (L222) in einer Kreuzung angebunden. Auf der Nordseite ist die Westrampe der A1 Anschlussstelle Stapelfeld angeschlossen.

Die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak sowie der Bebauungsplan Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld bilden als planfeststellungersetzende Bebauungspläne die planungsrechtliche Grundlage für den geplanten Ausbau der L222.

4 Allgemeines Planungsziel

Ziel der Planung ist es, die bestehenden Verkehrsflüsse auf der Alten Landstraße (L222) durch geeignete Umbaumaßnahmen an die zeitgemäßen Anforderungen anzupassen.

Der Bereich der Alten Landstraße wird als Straßenverkehrsfläche festgesetzt und umfasst die bestehende Verkehrsfläche der L222 sowie die angrenzenden Randbereiche. Die gehölzbewachsenen Böschungen werden aus der Verkehrsfläche herausgenommen und als Grünflächen festgesetzt. Zur Regelung der Niederschlagswasserbeseitigung erfolgt innerhalb der Auffahrtsschleife zur Autobahn 1 die Festsetzung einer Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken.

5 Rechtliche Rahmenbedingungen, übergeordnete planerische Vorgaben

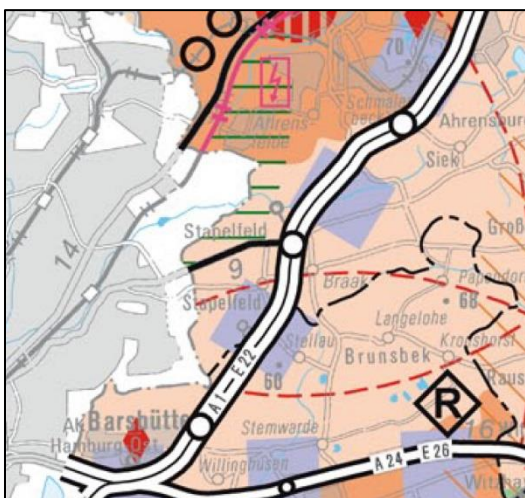
Die Städte und Gemeinden haben Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Bauleitpläne „Flächennutzungspläne“ (vorbereitende Bauleitplanung) und die „Bebauungspläne“ (verbindliche Bauleitplanung) sind die Steuerungsinstrumente der Städte/Gemeinden für eine geplante städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes. Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 3 + 4 BauGB).

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Region ergeben sich aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2010 sowie dessen 2. Entwurf der Fortschreibung 2020 und aus dem Regionalplan für den Planungsraum I (1998).

Folgende planerische Vorgaben sind bei der Bauleitplanung aus den bestehenden Fachplänen zu berücksichtigen.

5.1 Landesentwicklungsplan 2010

Der Landesentwicklungsplan enthält für die Gemeinde Braak die nachfolgenden Darstellungen:



- die Gemeinde Braak liegt im Ordnungsraum um die Hansestadt Hamburg,
- die Gemeinde Braak liegt auf einer Landesentwicklungsachse,
- die Gemeinde Braak liegt in einem 10-km-Umkreis um die Mittelzentren Reinbek und Ahrensburg,
- die Gemeinde Braak liegt im unmittelbaren Anschluss an die A1

Abbildung 1: Ausschnitt LEP 2010,
Quelle: www.schleswig-holstein.de

Entlang folgender überregionaler Verkehrswege sind Landesentwicklungsachsen festgelegt und in der Hauptkarte des LEP symbolisch dargestellt:

[...]

- von der Bundesautobahn 1 bei Bargtheide entlang der Bundesautobahn 21 Richtung Kiel,

- von Hamburg entlang der Bundesautobahn 1

über Lübeck und Puttgarden Richtung Kopenhagen und Malmö,

[...]

Die Landesentwicklungsachsen werden durch eine Vielzahl wichtiger Verkehrswege untereinander verbunden. Gemeinsam bilden sie eine dichte Netzstruktur, die im Hinblick auf die Stärkung Schleswig-Holsteins als Wirtschaftsstandort bedarfsgerecht weiterzuentwickeln ist (1.6, 2G, LEP 2010).

Die Landesentwicklungsachsen sollen zur Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie zur Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land beitragen. Sie sollen

- ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindungen für einen großräumigen Leistungsaustausch gewährleisten,*
- Orientierungspunkte für potenzielle gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung sein,*
- die Teilräume oder Oberzentren des Landes untereinander und mit der Metropolregion Hamburg vernetzen,*
- die Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen stärken und die Integration in die nationalen und transeuropäischen Netze unterstützen (1.6, 2G, LEP 2010).*

Straßenverkehr

Das Gerüst der überregionalen Straßenverkehrsverbindungen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) ist in der Hauptkarte des LEP dargestellt. Es kann seiner Funktion nur gerecht werden, wenn es durch regionale Straßenverkehrsverbindungen mit den einzelnen Räumen des Landes sinnvoll verbunden ist. Dazu gehören insbesondere auch die Straßenzüge, die zugleich Zubringer zu den Bundesautobahnen sind, die Querverbindungen in den Ordnungsräumen zur Entlastung der Verdichtungsräume sowie die für den Tourismus wichtigen ergänzenden Verbindungen (3.4.1, 2G, LEP 2010).

Die Gemeinde Braak folgt den Vorgaben des Landesentwicklungsplanes, indem sie durch das geplante Vorhaben der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10B die Leistungsfähigkeit der Alten Landstraße (L222) optimiert.

5.2 Fortschreibung Landesentwicklung Schleswig-Holstein – Entwurf 2020

Die Landesplanungsbehörde schreibt den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) fort.

Mit der Fortschreibung sollen die Grundsätze und Ziele der Raumordnung an die Entwicklung angepasst werden. Der neue LEP soll den veränderten Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Chancen für eine nachhaltige Raumentwicklung Rechnung tragen. Er soll den LEP 2010 ersetzen. Der LEP legt die anzustrebende räumliche Entwicklung für 15 Jahre ab Inkrafttreten fest (www.bolapla-sh.de).

Im November 2018 hat die Landesregierung den ersten Entwurf für die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans vorgelegt. Von Dezember 2018 bis Mai 2019 fand dazu das erste Beteiligungsverfahren statt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden anschließend von der Landesplanungsbehörde ausgewertet, abgewogen und der Entwurf überarbeitet.

Am 24. November 2020 hat die Landesregierung dem zweiten Entwurf zugestimmt. Hierzu gab es ebenfalls ein öffentliches Beteiligungsverfahren, das vom 8. Dezember 2020 bis zum 22. Februar 2021 lief und in dem zu den Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf Stellung genommen werden konnte. Derzeit werden diese Stellungnahmen ausgewertet.



Abbildung 2: Ausschnitt 2. Entwurf Fortschreibung Landesentwicklungsplan S-H, Quelle: www.bolapla-sh.de

Der Gemeinde Braak wird durch die Darstellung des 2. Entwurfs der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes raumordnerisch keine zentralörtliche Funktion zugewiesen. Die Gemeinde Braak liegt auf einer Landesentwicklungsachse mit einer Anschlussstelle an eine sechsstreifig ausgebaute Autobahn innerhalb des Ordnungsraums um die Hansestadt Hamburg. Die Gemeinde Braak liegt innerhalb des 10-km-Umkreises um Ahrensburg und Hamburg.

Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie, 3.7, 2. Entwurf Fortschreibung LEP (2020)

Alle Gemeinden können unter Beachtung ökologischer und landschaftlicher Gegebenheiten eine bedarfsgerechte Flächenvorsorge für die Erweiterung ortsansässiger Betriebe sowie die Ansiedlung ortsangemessener Betriebe treffen.

Vor der Neuausweisung von Flächen sollen in den Gemeinden Altstandorte, Brachflächen und Konversionsstandorte in städtebaulich integrierter Lage genutzt werden. Es soll darauf geachtet werden, dass Flächen sparend gebaut wird, die Gewerbeflächen den Wohnbauflächen räumlich und funktional sinnvoll zugeordnet sind und dass insbesondere exponierte Standorte qualitativ hochwertig gestaltet werden. (3.7, 1G, 2. Entwurf LEP 2020)

Flächen für Gewerbe und Industrie, die nicht den Bedingungen nach Kapitel 3.7 Absatz 1 Satz 1 entsprechen, sind vorrangig in den Schwerpunkten auszuweisen. Schwerpunkte sind Zentrale Orte und Stadtrandkerne (Kapitel 3.1) sowie Ortslagen auf den Siedlungsachsen (Kapitel 3.3). (3.7, 2Z, 2. Entwurf LEP 2020)

Das Plangebiet der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak umfasst die Straßenverkehrsfläche der „Alten Landstraße“ (L222) sowie die entsprechenden Randbereiche als unmittelbare Anbindung der bestehenden Gewerbegebiete an die Auffahrt zur Autobahn 1. Die Alte Landstraße (L222) bindet die bestehenden Gewerbegebiete zusätzlich an die Hansestadt Hamburg an.

Durch das geplante Vorhaben werden die bestehenden Verkehrswege in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert und die umliegenden Gewerbegebiete durch einen optimierteren Verkehrsfluss an die überregionale Infrastruktur angebunden.

Interkommunale Vereinbarungen zur Siedlungsentwicklung, 3.8, 2. Entwurf Fortschreibung LEP (2020)

Kommunen sollen bei der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung verstärkt zusammenarbeiten. Auch bei räumlichen Planungen im Bereich der Daseinsvorsorge, beim Einzelhandel sowie der Freiraumsicherung soll zunehmend gemeindeübergreifend agiert werden.

Durch freiwillige interkommunale Vereinbarungen kann die Zusammenarbeit auf eine verbindliche Grundlage gestellt werden. Interkommunale Vereinbarungen sollen einen Interessenausgleich zwischen den beteiligten Städten und Gemeinden herbeiführen. (3.8, 1G, 2. Entwurf LEP 2020)

Die Aufstellung der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10 der Gemeinde Braak erfolgt in enger Abstimmung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld, um die verkehrliche Anbindung der bestehenden gewerblichen Bauflächen den Anforderungen entsprechend auszubauen und die hierfür erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Mobilität und Verkehr, 4.3, 2. Entwurf Fortschreibung LEP (2020)

Die Verkehrsinfrastruktur soll durch die Verknüpfung aller Verkehrsträgerschaften und Teilräume ihre größtmögliche Leistungsfähigkeit erreichen. Verkehrsmittel sollen daher verstärkt intermodal verbunden sowie regionale und überregionale Mobilitätskonzepte und Verkehrspläne erarbeitet und aufeinander abgestimmt werden. Verkehre sollen nach Möglichkeit vermieden beziehungsweise auf nicht-motorisierte oder öffentliche, insbesondere schienengebundene Verkehrsträgerschaften verlagert werden. (4.3, 2G, 2. Entwurf LEP 2020)

Die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak sowie der Bebauungsplan Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld schaffen die aufeinander abgestimmten planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der bestehenden Infrastruktur, um diese an die zeitgemäßen Anforderungen der gewerblichen Entwicklung anzupassen.

Straßenverkehr, 4.3.1, 2. Entwurf Fortschreibung LEP (2020)

Wegen der hohen Bedeutung des Individualverkehrs im Flächenland Schleswig-Holstein und erheblicher Verkehrszuwächse, die im Planungszeitraum noch zu erwarten sind, soll das bestehende Straßennetz bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sollen Erhalt und Sanierung des Straßennetzes Vorrang haben. Der Neubau oder Ausbau soll sich auf Maßnahmen konzentrieren, die für die Entwicklung Schleswig-Holsteins aber auch für die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs eine besondere Bedeutung haben. Bei Ausbau und Neubaumaßnahmen soll die Schaffung von Voraussetzungen für alternative Antriebe berücksichtigt werden. (4.3.1, 1G, 2. Entwurf LEP 2020)

Das Netz der überregionalen Straßenverkehrsverbindungen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) ist in der Hauptkarte dargestellt. Es kann seiner Funktion nur gerecht werden, wenn es durch regionale

Straßenverkehrsverbindungen mit den einzelnen Räumen des Landes sinnvoll verbunden ist. Dazu gehören insbesondere auch die Straßenzüge, die zugleich Zubringer zu den Bundesautobahnen sind, die Querverbindungen in den Ordnungsräumen zur Entlastung der Verdichtungsräume sowie die für den Tourismus wichtigen ergänzenden Verbindungen. (4.3.1, 2G, 2. Entwurf LEP 2020)

Das Netz der Bundesfernstraßen wird ergänzt durch Landesstraßen, die überwiegend der inneren Erschließung der Teilräume des Landes dienen. Die Kreisstraßen ergänzen das Netz der Landesstraßen und sollen im Wesentlichen der inneren Erschließung der Nahbereiche und der Anbindung der Gemeinden an die Zentralen Orte dienen. Bei der Ausgestaltung des Landes- und des Kreisstraßennetzes sowie der Verknüpfung untereinander und mit den Bundesfernstraßen hat die Ausrichtung auf die Zentralen Orte und deren Anbindung entsprechend ihrer Bedeutung innerhalb des Zentralörtlichen Systems besonderes Gewicht. Darüber hinaus haben die Landes- und Kreisstraßen auch für die Erschließung von Erholungsgebieten eine Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung regionalplanerischer Konzeptionen wird für die Ordnungsräume eine Entlastung des Straßennetzes durch ÖPNV-Maßnahmen aber auch Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträgerschaften angestrebt. (4.3.1, 3G, 2. Entwurf LEP 2020)

Die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak sowie der Bebauungsplan Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld schaffen die aufeinander abgestimmten planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der bestehenden Infrastruktur, um diese an die zeitgemäßen Anforderungen der gewerblichen Entwicklung anzupassen.

Rad- und Fußverkehr, 4.3.6, 2. Entwurf Fortschreibung LEP (2020)

Der Rad- und Fußverkehr soll als wichtiger Bestandteil der umweltfreundlichen individuellen Mobilität im ganzen Land entwickelt werden. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll deutlich erhöht werden. (4.3.6, 1G, 2. Entwurf LEP 2020)

Die Attraktivität und Sicherheit des Fahrradfahrens im Alltag, auf dem Weg zur Schule oder Arbeitsstätte, in der Freizeit und im Urlaub sollen erhöht werden. Dafür sollen Radverkehrsanlagen ertüchtigt und bedarfsgerecht neu-, um- und ausgebaut werden. Insbesondere soll die Verknüpfung des Rad- und Fußverkehrs mit dem Öffentlichen Personenverkehr verbessert werden. (4.3.6, 2G, 2. Entwurf LEP 2020)

Die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak sowie die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld umfassen die Flächen eines straßenbegleitenden Fuß- und Gehweges zur Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs als Anbindung der bestehenden gewerblichen Flächen an die regionale Infrastruktur.

Das Vorhaben der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak steht den Zielen und Grundsätzen des 2. Entwurfs der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein nicht entgegen.

5.3 Regionalplan Schleswig-Holstein Süd

Der Regionalplan Schleswig-Holstein Süd umfasst die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg.

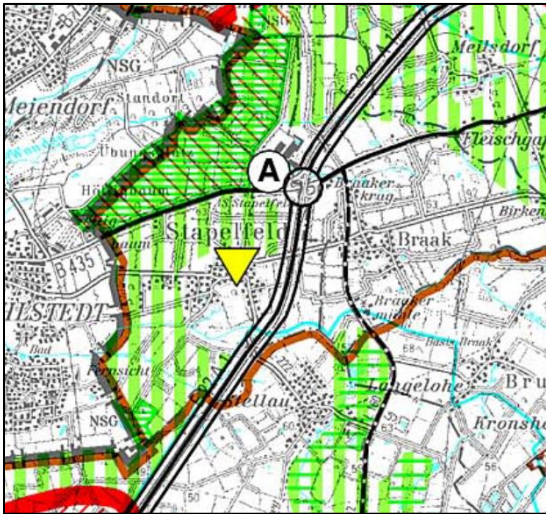


Abbildung 3: Ausschnitt Regionalplan Süd, Quelle: www.schleswig-holstein.de

Der Regionalplan Schleswig-Holstein Süd trifft für die Gemeinde Braak keine Vorgaben, welche dem Vorhaben der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak entgegenstehen.

Durch die planungsrechtliche Vorbereitung des Straßenausbaus der L222 erfolgt die Berücksichtigung der erfolgten gewerblichen Entwicklung im Rahmen der weiteren Siedlungsentwicklung.

5.4 Flächennutzungsplan der Gemeinde Braak



Abbildung 4: Flächennutzungsplan Gemeinde Braak, Quelle: [geoportal Kreis Stormarn](http://geoportal.kreis-stormarn.de)

Der wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Braak inklusive der rechtskräftigen Änderungen stellt den Bereich der heutigen L222 als vorhandene Fernverkehrsstraße dar.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist im Zuge des Verfahrens somit nicht erforderlich.

5.5 Bestehendes Planrecht – Bebauungsplan Nr. 10B

Die Fläche des Plangebietes ist gegenwärtig durch den Bebauungsplan Nr. 10B überplant. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10B trifft ergänzende Festsetzungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Werbeanlagen.

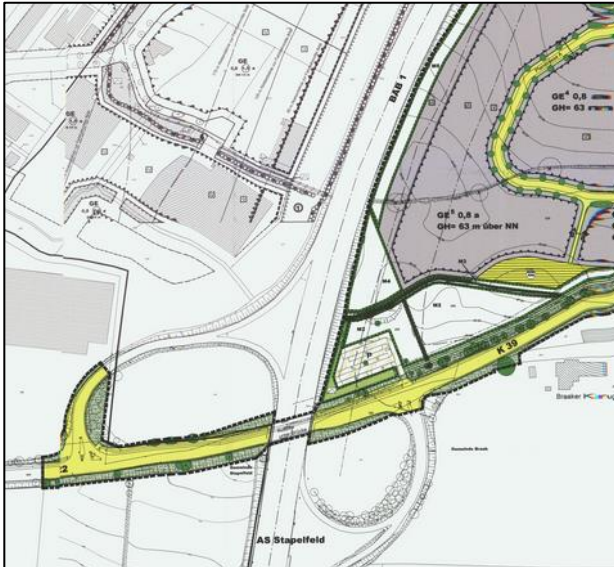


Abbildung 5: Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 10B Gemeinde Braak, Quelle: geoportal Kreis Stormarn

Im Zuge der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes erfolgt die Anpassung der Straßenverkehrsfläche hinsichtlich des geplanten Ausbaus der „Alten Landstraße“ (L222). Zudem erfolgt die Festsetzung einer Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen „Regenrückhaltebecken für die Niederschlagswasserbeseitigung.“

Die weiteren textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 10 B sowie der 1. Änderung bleiben weiterhin wirksam.

6 Festsetzungen des Bebauungsplanes

Als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan sind die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes darauf ausgerichtet die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Ausbau der L222 zu schaffen.

6.1 Verkehrsfläche

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die Straßenverkehrsfläche der „Alten Landstraße“ (L222) wird entsprechend der vorgesehenen Ausbauplanung als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt, um die entsprechend erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Die vorhandenen Trassenverläufe der L222/K39 (Alte Landstraße) und der Anschlussrampen der BAB bleiben unverändert erhalten. Die erforderliche Fahrbahnverbreiterung der L222/K39 (Alte Landstraße) erfolgt gemäß Vorgabe des LBV aus Gründen der Baudurchführung und weitestgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs überwiegend auf der Nordseite. Die Verbreiterung der Rampen ist auf der Kurveninnenseite vorgesehen.

Die Planung erfolgt gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012.

Die L222 wird im Baubereich nach RIN der Straßenkategorie LS II (überregionale Verbindungsfunktionsstufe) zugeordnet. Gemäß Tabelle 7 der RAL ergibt sich eine Entwurfsklasse EKL 2. Die grundsätzlichen Gestaltungsmerkmale gemäß Tabelle 9 werden weitestgehend eingehalten. Die Querschnittsbreiten werden gemäß RAL für die Entwurfsklasse EKL 2 festgelegt. Die Gestaltung der Knotenpunkte

erfolgt gemäß RAL und bleibt bis auf die Anordnung einer zusätzlichen Fahrspur im Grundsatz unverändert erhalten. Zur Reduzierung des Unterhaltungsaufwandes werden die Verkehrsinseln, wie bereits z. Teil vorhanden, mit Betonpflaster befestigt. Die Knotenpunkte sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Diese sind entsprechend der neuen Spuraufteilung anzupassen. Der Radverkehr wird, wie vorhanden, auf einem separaten Radweg geführt.

6.2 Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

Im westlichen Teil des Plangebietes sowie auf den entsprechend angrenzenden Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld erfolgt die Festsetzung einer Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Regenrückhaltebecken“.

Auf die weitergehenden Ausführungen zur geplanten Niederschlagswasserbeseitigung wird ergänzend verwiesen.

6.3 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern

(§ 9 Abs.1 Nr. 25 und Abs. 6 BauGB)

Die entlang der „Alten Landstraße“ (L222) bestehenden Einzelbäume werden, soweit es auf Grundlage des beabsichtigten Straßenausbaus möglich ist, im Zuge des geplanten Vorhabens integriert und über eine Verortung in der Planzeichnung (Teil A) zum Erhalt festgesetzt.

Die entlang des Straßenverlaufes bestehenden Grünflächen werden als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“ in die Festsetzungen der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B übernommen.

Eine Detaillierung erfolgt im Zuge des weiteren Verfahrens.

6.4 Artenschutz

Im Zuge des geplanten Vorhabens erfolgen faunistische Untersuchungen hinsichtlich von Brutvögeln, Fledermäusen, Haselmäusen und Amphibien.

Die faunistischen Untersuchungen wurden gemeinsam sowohl für die 2. Änd. des B-Plans Nr. 10 B der Gemeinde Braak, als auch für den B-Plan Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld durchgeführt. Auf die weitergehenden Ausführungen der Umweltprüfung zur 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B wird ergänzend verwiesen.

Die vollständigen Gutachten werden den Unterlagen des Bebauungsplanes im Zuge des weiteren Verfahrens als Anlage beigelegt.

6.5 Nachrichtliche Übernahmen

6.5.1 Anbauverbotszone

Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt dürfen Hochbauten jeder Art an Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m nicht errichtet werden.

Die Anbauverbotszone mit einem Abstand von 20 m der L222 ist in der Planzeichnung dargestellt.

7 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

7.1 Schalltechnische Untersuchung

Im Rahmen der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B der Gemeinde Braak erfolgt durch das Büro LAIRMConsult GmbH die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung zur Ermittlung der zu erwartenden schallschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens und möglicher Konflikte. Die Untersuchung erfolgt in gemeinsamer Betrachtung mit dem Bebauungsplan Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld.

Das vollständige Gutachten wird im Zuge des weiteren Verfahrens als Anlage beigefügt.

7.2 Luftschadstoffuntersuchung

Im Rahmen der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 10B erfolgt durch das Büro LAIRMConsult GmbH die Erstellung einer Untersuchung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung des Vorhabens und möglicher Konflikte. Die Untersuchung erfolgt in gemeinsamer Betrachtung mit dem Bebauungsplan Nr. 21 der Gemeinde Stapelfeld.

Das vollständige Gutachten wird im Zuge des weiteren Verfahrens als Anlage beigefügt.

8 Verkehrserschließung

Im Vorwege des geplanten Straßenausbaus wurden entsprechend erforderliche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, um den Rahmen der erforderlichen Maßnahme zu benennen.

8.1 Verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung im Rahmen der Bebauungsplanverfahren

Seitens des Ingenieurbüros BKP wurde eine verkehrsplanerische/-technische Untersuchung im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Rahlstedt 131 in Hamburg und Stapelfeld 16 erstellt. Das entsprechende Gutachten formuliert empfohlene bauliche Maßnahmen in der Sieker Landstraße und Alte Landstraße (L222).

Das vollständige Gutachten liegt der Begründung als Anlage bei.

Auszug verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung

Aufgabenstellung

In Hamburg-Rahlstedt und in der Gemeinde Stapelfeld soll länderübergreifend ein interkommunales Gewerbegebiet entwickelt werden. Die dafür vorgesehenen Flächen grenzen im Norden an die Sieker Landstraße - Alte Landstraße (L222) und im Süden an die Wegefläche Bachstücken an. Die Gewerbefläche wird durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Stapelfelder Straße untergliedert.

Als Arbeitsgrundlage dient der im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hamburg), des Bezirksamtes Wandsbek (Hamburg) und der Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn erstellte gutachterliche Bericht „Länderübergreifende und Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung Hamburg- Wandsbek – Kreis Stormarn“ (Verfasst durch: bgmr Landschaftsarchitekten GmbH (Berlin – Leipzig), Machleidt GmbH Städtebau - Stadtplanung (Berlin) und ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung (Hamburg), Stand Dezember 2015).

Der Bericht ist aus verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Sicht fortzuschreiben. Die aktuellen Flächengrößen der geplanten Gewerbeflächen sowie weitere gewonnene Zählraten auf dem Gebiet der Gemeinde Stapelfeld sind als Berechnungsgrundlage zu berücksichtigen. Die Ansätze der Aufteilung der Verkehrsströme aus den geplanten Gewerbegebieten gemäß dem gutachterlichen Bericht (Stand Dezember 2015) wurden seitens der Planungsbeteiligten bestätigt und werden für die weiteren Betrachtungen beibehalten.

Die Gewerbefläche südlich der Sieker Landstraße - Alte Landstraße (L 222) und nördlich der Stapelfelder Straße wird als „Minerva Park“ bezeichnet und befindet sich sowohl auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg als auch auf dem Gebiet der Gemeinde Stapelfeld. Die Gewerbefläche südlich der Stapelfelder Straße wird als „Victoria Park“ bezeichnet und befindet sich vollständig auf Hamburger Gebiet.

Die Flächen auf Hamburger dem Gebiet werden im Rahmen des Verfahrens zum B-Plan Rahlstedt 131 und die Flächen auf dem Gebiet der Gemeinde Stapelfeld im Rahmen des Verfahrens zum B-Plan Stapelfeld 16 planungsrechtlich entwickelt.

Gegenüber dem gutachterlichen Bericht (Stand Dezember 2015) sind für den Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg und der Gemeinde Stapelfeld im Kreis Stormarn u. a. folgende Auswirkungen zu berücksichtigen:

· Minerva Park (Hamburg und Stormarn)

mit einer Reduzierung der Bruttobaulandfläche von 23,0 ha auf 20,4 ha (siehe auch Anlage 3.3) gegenüber dem gutachterlichen Bericht, Dezember 2015,

· Victoria Park (Hamburg)

mit einer Erhöhung der Bruttobaulandfläche von 22,0 ha auf 26,5 ha (siehe auch Anlage 3.6) gegenüber dem gutachterlichen Bericht, Dezember 2015

und

· die durchgeführte Verkehrszählung im Bereich der Gemeinde Stapelfeld im November 2016

Die oben genannten aktuellen Bruttobaulandflächen beinhalten auch die in den Gewerbeflächen zu erhaltenden Knickstreifen, Straßen- und Wegeflächen sowie Grünflächen.

Empfohlene bauliche Maßnahmen an den Knotenpunkten

Knotenpunkt

Alte Landstraße/ Groot Redder/ Ahrensburger Weg

Am signalisierten Knotenpunkt Alte Landstraße/ Groot Redder/ Ahrensburger Weg muss wie bereits an den beiden westlichen Knotenpunkten auf Hamburger Gebiet in Richtung Hamburg die Alte Landstraße (L 222) 2-streifig ausgebaut werden. Der Ausbau ist jeweils auf ca. 120 m Länge vor und nach dem Knotenpunkt erforderlich. Hinzu kommen ca. 30 m für die Aufweitung vor dem Knotenpunkt und ca. 60 m Reduktionsstrecke auf einen Fahrstreifen nach dem Knotenpunkt, also insgesamt einschl. dem inneren Knotenpunkt ca. 360 m.

Die Länge des Linksabbiegefahrstreifens Alte Landstraße aus Richtung Hamburg in Richtung Ahrensburger Weg ist hinsichtlich der Anfahrbarkeit grenzwertig. Dieser Sachverhalt muss im Detail im Rahmen der weiteren Bearbeitung der LSA nochmals betrachtet werden.

Knotenpunkte

der BAB A 1 AS Stapelfeld

An den beiden signalisierten Knotenpunkten der BAB A 1 AS Stapelfeld sind bauliche Maßnahmen zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen notwendig.

Unter Beibehaltung signalisierter Knotenpunkte wären zum Beispiel folgende Maßnahmen im Detail zu untersuchen:

· Alte Landstraße/ BAB Westrampe

- 2-streifiger Ausbau in Richtung Hamburg (ca. 75 m zzgl. 30 m für die Aufweitung vor dem Knotenpunkt und ca. 90 m zzgl. ca. 60 m Reduktionsstrecke danach)

- sowie ggf. Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens aus Richtung Hamburg zur BAB A 1 in Richtung Süden

· Alte Landstraße/ BAB Ostrampe

Änderung der Phasen – getrennte Phasen für die Zufahrten der Hauptrichtung (Alte Landstraße Ost und West) – mit folgender geänderter Fahrstreifenaufteilung

- Fahrtrichtung Hamburg

⇒ ein kombinierter Geradeaus-/ Rechtsabbiege-Fahrstreifen

und

⇒ ein kombinierter Geradeaus-/ Linksabbiege-Fahrstreifen

- Fahrtrichtung Schleswig-Holstein

⇒ ein Rechtsabbiegefahrstreifen

und

⇒ ein kombinierter Geradeaus-/ Linksabbiege-Fahrstreifen

Im Bereich der BAB-Brücke wären 2 Fahrstreifen in Richtung Hamburg und ein Fahrstreifen in Richtung Schleswig-Holstein erforderlich. Von der BAB wird empfohlen 2-streifig nach links in Richtung Hamburg abbiegen. [...]

Fazit

[...]

Die signalisierten Knotenpunkte im Zuge Alte Landstraße von der Landesgrenze Hamburg/ Schleswig-Holstein bis zur BAB A 1 Ostrampe weisen mit den vorhandenen Verkehrsbelastungen bereits in folgenden Zeitbereichen Defizite auf (siehe Kapitel 2.3.5):

· Alte Landstraße/ Groot Redder/ Ahrensburger Weg

In der vormittäglichen Spitzenstunde sind zeitweise die Verkehrsqualität für die folgenden Verkehrsbeziehungen unzureichend und die Auslastungsgrade sind grenzwertig:

⇒ in der Zufahrt östl. Alte Landstraße,

⇒ Linksabbieger in der westl. Alte Landstraße

⇒ in der Zufahrt Groot Redder

· Alte Landstraße/ BAB Westrampe

Die folgenden Verkehrsbeziehungen weisen in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde eine unzureichende Verkehrsqualität auf und die Auslastungsgrade sind grenzwertig:

⇒ in der Zufahrt BAB Rampe,

⇒ in der Zufahrt östl. Alte Landstraße,

⇒ in der Zufahrt westl. Alte Landstraße

In der nachmittäglichen Spitzenstunde ist darüber hinaus ein regelmäßiges Überstauen des Linksabbiegefahrstreifen in der Zufahrt der westl. Alte Landstraße zu verzeichnen und

· Alte Landstraße/ BAB Ostrampe

In der nachmittäglichen Spitzenstunde ist in der Zufahrt östl. Alte Landstraße die Verkehrsqualität unzureichend.

Dies vorausgeschickt heißt, dass an den oben genannten Knotenpunkten bereits ohne die zusätzlichen Neuverkehre ein Ausbau mittelfristig erforderlich ist.

[...]

Falls die Knotenpunkte an der Alte Landstraße (L222)/BAB A1 nicht zeitnah umgebaut werden, so sollte zumindest der Linksabbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Alte Landstraße/ BAB Westrampe zur BAB A1 verlängert werden.

8.2 BAB A1 Verkehrskonzept AS Stapelfeld und Ahrensburg

Seitens des Büros MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH wurde ein Verkehrskonzept für die BAB 1 – AS Stapelfeld und Ahrensburg erstellt.

Das vollständige Gutachten liegt der Begründung als Anlage bei.

Auszug Erläuterungsbericht, 11. Juli 2017

Veranlassung

Die Anschlussstellen (AS) Ahrensburg und Stapelfeld an der A1 weisen im Bestand Defizite in der Abwicklung der Verkehre auf. Hierbei kommt es an beiden Anschlussstellen in den Hauptverkehrszeiten zu gefährlichen Rückstauwirkungen bis auf die Verzögerungsspuren der durchgehenden Autobahn.

An der AS Stapelfeld staut es hauptsächlich auf die Verzögerungsspur von Lübeck kommend in Richtung Hamburg zurück und bei der AS Ahrensburg in der Gegenrichtung von Hamburg kommend in Richtung Siek/Ahrensburg. Die jeweiligen Gegenrichtungen sind zeitweise ebenfalls überlastet. In der folgenden

Untersuchung sollen die verkehrlichen Missstände untersucht und Lösungen zur besseren Verkehrsabwicklung aufgezeigt werden. Als Grundlage des von der Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH (WAS) beauftragten Verkehrskonzeptes wurden für den Untersuchungsraum vorliegende Untersuchungen zu geplanten Flächenentwicklungen in Hamburg, Stapelfeld und Braak zur Verfügung gestellt [1], [2]. An der Anschlussstelle Ahrensburg wurden ergänzende Verkehrszählungen durchgeführt, die den in der Anschlussstellensignalisierung eingebundenen Knotenpunkt am Gewerbegebiet Jacobsrade mit einbezogen.

Auf Basis der aktuellen Signalunterlagen aller Knotenpunkte [4] wurden die derzeitige Verkehrsabwicklung analysiert, Defizite aufgezeigt und Lösungsansätze entworfen, die ebenfalls verkehrstechnisch bewertet werden.

Für beide Anschlussstellen wird eine Realisierungsempfehlung erarbeitet und ein für den Variantenvergleich notwendiger erster Grobansatz für zu erwartende Realisierungskosten erstellt.

Anschlussstelle Stapelfeld

Die Anschlussstelle Stapelfeld weist in den Hauptverkehrszeiten deutliche Abwicklungsdefizite auf, wie Aufnahmen von der BAB A1 Richtung Hamburg AS Stapelfeld (14.11.16, 0738 Uhr, s. Abbildung 1) belegen. Das Stauende der ausfahren wollenden Fahrzeuge liegt ca. 300m vor dem Beginn der Verzögerungsspur auf dem Standstreifen. Aus zu späten Einfädelungen resultieren Bremsmanöver und Rückstau auf dem rechten Fahrstreifen.

Variante 1: doppelte Spurführung aus Richtung Hamburg

In Variante 1 wird eine Spurverdoppelung für die aus Richtung Hamburg kommenden Verkehrsbeziehungen untersucht. Neben einer Verdoppelung der Geradeauspur könnte dadurch auch für die Links- einbieger von der Westrampe bzw. die Rechtseinbieger von der Ostrampe eine zweite Einbiegespur realisiert werden. Die in V 1 entstehende Knotenpunktstruktur ist in Abbildung 7 dargestellt.

Abbildung 6: Struktur AS Stapelfeld mit Spurverdopplung aus Hamburg kommend, Quelle: Verkehrskonzept M+O Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH



Mit einer Spurverdoppelung aus Richtung Hamburg kann den Abwicklungsengpässen nicht ausreichend begegnet werden.

Die Knotenpunkte verbleiben in den maßgebenden Hauptverkehrszeiten in Verkehrsqualität F (Westrampe) bzw. E (Ostrampe).

Variante 2: doppelte Spurführung in Richtung Hamburg

In Variante 2 wird daher eine Spurverdoppelung in Fahrtrichtung Hamburg untersucht. Die resultierende Knotenpunktstruktur ist in Abbildung 8 veranschaulicht. Aus dieser Spurverdoppelung ergibt sich für die Rechtseinbieger an der Westrampe und die Linkseinbieger an der Ostrampe ebenfalls die Möglichkeit doppelter Einbiegespuren. Da hierdurch insbesondere an der Ostrampe die ungünstigsten Verkehrsbeziehungen optimiert werden können, ergibt sich für die gesamte Anschlussstelle

Stapelfeld eine akzeptable Verkehrsqualität:

Rampe West: Morgenspitze D („Verkehrszustand ist noch stabil.“),

Nachmittagsspitze C („Wartezeiten sind spürbar.“),

Rampe Ost: Morgenspitze C („Wartezeiten sind spürbar.“),

Nachmittagsspitze D („Verkehrszustand ist noch stabil.“).

Abbildung 7: Struktur AS Stapelfeld mit Spurverdopplung nach Hamburg fahrend, Quelle: Verkehrskonzept M+O Ingenieuresellschaft für das Bauwesen mbH



Rechnerisch sind die Doppelspuren vor/nach den Einmündungen der BAB-Rampen nur soweit erforderlich, um eine sinnvolle Verflechtung bzw. Einordnung der pro Ampelphase ankommenden Fahrzeuge zu ermöglichen. Da in [2] ein Ausbau der Kreuzung L 222/Ahrensburger Weg/Groot Redder bzw. der 4-spurige Ausbau der L 222 vom Hamburger Stadtgebiet bis zur Landesgrenze als künftig erforderlich beschrieben wird, sollte eine durchgehende Umsetzung der Vierspurigkeit angestrebt werden.

Abwägung und Empfehlung

Aus verkehrlicher Sicht sollte die Variante 2 mit einer Spurverdoppelung in Richtung Hamburg weiterverfolgt werden.

Im Zuge der weiteren Planungsschritte sind zusätzliche Optimierungen denkbar, die auch für evtl. Zusatzbelastungen aus geplanten Entwicklungsflächen noch Abwicklungskapazitäten sicherstellen.

Da die vorgeschlagene Spurverdoppelung ohne Änderung am Brückenbauwerk auskommt, kann das Planrecht über eine gemeindliche Bauleitplanung mit überschaubaren Verfahrenszeiten ermöglicht werden.

9 Ver- und Entsorgung

Oberflächenentwässerung

Über die Grundsätze der Ableitung des Oberflächenwassers aus dem Bereich der Baumaßnahme wurde im Zuge des Vorentwurfs durch GSP mit der Wasserbehörde des Kreises Stormarn im Februar 2020 ein Abstimmungsgespräch geführt.

Demnach ist aufgrund der Änderung der Abflussflächen ein neuer Einleitungsantrag bei der Wasserbehörde zu stellen. Im Zuge der Antragstellung ist auch bei einer Rückhaltung der Wassermenge auf den natürlichen Abfluss ein Nachweis des Vorfluters vorzusehen. Bei der Planung ist eine Versickerung des Oberflächenwassers soweit möglich zu berücksichtigen.

Die derzeitigen Planungen sehen vor das vorhandene Entwässerungssystem mit Mulden und Sammelleitungen im Grundsatz zu belassen, das Oberflächenwasser der Einleitungsstelle 1 bis 3 zusammenzufassen und über eine neue Einleitungsstelle 1 in den Vorfluter abzuleiten.

Im Einzelnen ist beabsichtigt, die auf der Südseite vorhandenen Mulden und Sammelleitungen soweit möglich unverändert zu belassen. Die auf der Nordseite vorhandenen Sammelleitungen mit den teilweise im Huckepacksystem vorhandenen Drainageleitungen sind bedingt durch die geplante Fahrbahnverbreiterung auszubauen und neue Sammelleitungen unterhalb einer neuen Rasenmulde mit den nach heutigen Vorschriften und Bemessungsverfahren zu bemessenen Durchmessern einzubauen. Eine Versickerung des Oberflächenwassers in den Rasenmulden ist wegen des wechselnden Schichtenaufbaus des Untergrundes und der Größe der befestigten Fläche nicht beabsichtigt. Zur Reduzierung der Abflussmenge wird ein Rückhaltebecken im Bereich der Anschlussrampe West hergestellt. Das Becken wird für einen Abfluss von lediglich 0,6 l/s/ha bemessen.

Ein Nachweis des Vorfluters wird deshalb nicht durchgeführt.

10 Archäologie, Altlasten, Kampfmittel

Archäologie

Innerhalb des Plangebietes sind keine archäologischen Funde bekannt.

Es wird auf § 15 DSchG verwiesen:

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 nach Satz 2 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.

Altlasten

Altlasten oder Ablagerungen sind innerhalb des Plangebietes nicht bekannt.

Kampfmittel

Eine Auskunftseinholung beim Kampfmittelräumdienst S-H ist nur für Gemeinden vorgeschrieben, die in der benannten Verordnung aufgeführt sind.

Die Gemeinde Braak liegt in keinem bekanntem Bombenabwurfgebiet.

Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden.

11 Billigung

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Braak hat die Begründung in der Sitzung

am gebilligt.

Braak, den

Aufgestellt durch:

GSP

GOSCH & PRIEWE

Paperberg 4 · 23843 Bad Oldesloe
Tel.: 04531 – 6707 0 · Fax 6707 79
Email: oldesloe@gsp-ig.de

Der Bürgermeister

Siegel