

Gemeinde Itzstedt Kreis Segeberg Bebauungsplan Nr. 20

für das Gebiet nördlich der Segeberger Straße (B 432), westlich
des Oeringer Weges und östlich der bestehenden Tennisanlage

Begründung



(Quelle: © 2016 Google Earth Pro © 2009 GeoBasis-DE/BKG)

Auftraggeber/in

Gemeinde Itzstedt
über Amt Itzstedt
Segeberger Straße 41
23845 Itzstedt

Bearbeiter/in

Dipl.-Ing. Wiebke Becker, Stadtplanerin
Dipl.-Ing. Bärbel Blunk, Stadtplanung
Dipl.-Geogr. Kai-Uwe Grünberg, Landschaftsplanung

Elmshorn, den 20.02.2018



Ingenieurgesellschaft
Reese + Wulff GmbH

Kurt-Wagener-Str. 15
25537 Elmshorn
Tel. 04121 · 46915 - 0
www.ing-reese-wulff.de

Tabelle 1 Übersicht der Varianten zur Erschließung des B-Plan Nr. 20

Variante	Erschließungsgrad	Bezeichnung	Beschreibung
A	1. Bauabschnitt	A.1	der Verkehr des 1. Bauabschnitts wird über den Knotenpunkt 1 auf Höhe des Discounters geleitet
		A.2	der Verkehr des 1. Bauabschnitts wird über den Knotenpunkt 1 auf Höhe des Discounters und Knotenpunkt 2 auf Höhe der Petersilienstraße geleitet
		A.3	der Verkehr des 1. Bauabschnitts wird über den Knotenpunkt 1 auf Höhe des Discounters und Knotenpunkt 2 auf Höhe der Petersilienstraße ("rechts rein, rechts raus") geleitet
		A.4	der Verkehr des 1. Bauabschnitts wird über den Knotenpunkt 1 mit LSA auf Höhe des Discounters geleitet
B	1. und 2. Bauabschnitt	B.1	der Verkehr des gesamten Wohngebietes wird über den Knotenpunkt 1 auf Höhe des Discounters geleitet
		B.2	der Verkehr des gesamten Wohngebietes wird über den Knotenpunkt 1 auf Höhe des Discounters und Knotenpunkt 2 auf Höhe der Petersilienstraße geleitet
		B.3	der Verkehr des gesamten Wohngebietes wird über den Knotenpunkt 1 auf Höhe des Discounters und Knotenpunkt 2 auf Höhe der Petersilienstraße ("rechts rein, rechts raus") geleitet
		B.4	der Verkehr des gesamten Wohngebietes wird über den Knotenpunkt 1 mit LSA auf Höhe des Discounters geleitet

Der Knotenpunkt 1 Segeberger Straße (B 432) / Planstraße A weist eine Verkehrsstärke von 1676 Kfz/h auf. Dabei bildet der Verkehr der geradeaus fahrenden Fahrzeuge auf der Segeberger Straße (B 432) den größten Anteil mit einer Summe von 1503 Kfz/h. Die Summe der Quell- und Zielverkehre von 173 Kfz/h in Folge des Bauvorhabens hat im Vergleich dazu einen geringen Anteil zur gesamten stündlichen Verkehrsstärke des Knotenpunktes.

Zum Zeitpunkt der Analyse 2017 zeigt sich, dass der Knotenpunkt Segeberger Straße (B 432) / Planstraße 1 in der maßgeblichen Spitzenstunde (17-18 Uhr) mit einer Qualitätsstufe „D“ einen stabilen Verkehrszustand mit merklichen, sich aber schnell wieder abbauenden Stau gewährleisten kann. Im Prognose-Planfall 2030 wird aufgrund der erhöhten Gesamtbelastung am Knotenpunkt die Qualitätsstufe „E“ erreicht. Der Knotenpunkt hat seine Kapazität erreicht.

Untersucht wurde ebenfalls die Belastung des Knotenpunktes durch Herstellung eines weiteren Anschlusspunktes an die Bundesstraße (B 432) auf Höhe Petersilienstraße. Eine maßgebliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Segeberger Straße / Planstraße A kann dadurch nicht erreicht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten:

- Die Qualität des 1. Knotenpunktes wird grundsätzlich nicht verbessert, wenn die Ableitung des entstehenden Verkehrs über einen 2. Knotenpunkt erfolgt.
- Maßgebend für die Gesamtbewertung ist immer der Linksabbieger aus dem Plangebiet mit Qualitätsstufe D bzw. E, der durch bauliche Maßnahmen nicht verbessert werden kann.
- Alle weiteren Ströme erreichen die Qualitätsstufen A oder B.

Zur näheren Erläuterung:

*Die Beurteilung der **Qualität des Verkehrsablaufs** erfolgt grundsätzlich in 6 Qualitätsstufen von Stufe A bis Stufe F. Die hier ermittelten Stufen bedeuten: „Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering“; „Stufe C: Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.“; „Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgröße können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.“*

Als Planungsgrundlage für den B-Plan Nr. 20 wird daher die Variante A.1 herangezogen. Inwieweit an diesem Knotenpunkt die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität noch gegeben sind, wenn der 2. Bauabschnitt planungsrechtlich über einen weiteren B-Plan umgesetzt wird, ist dann zu verifizieren. Ob und wann die Erweiterung des Wohngebietes erfolgen werden, ist derzeit nicht absehbar, ebenso sind das dann tatsächlich auf der B 432 vorhandene und das im Gebiet entstehende Verkehrsaufkommen neu zu bewerten.

5.2 Baugrunduntersuchung / Wasserwirtschaftliches Konzept

Als Grundlage für den Bebauungsplan wurde eine **Baugrunduntersuchung** erstellt (GBU - Gesellschaft für Baugrunduntersuchungen und Umweltschutz mbH, 14. Januar 2016). Dabei wurden 6 Kleinrammbohrungen bis zu einer Tiefe von 6,0 m abgeteuft und daraus Bodenproben entnommen.

Die Baugrunduntersuchung ergab, dass die nördlich bis zentral gelegenen Flächen überwiegend sandige Böden aufweisen und die Flächen im Westen und Osten durch bindige Schichten und Sand gebildet werden. Die Flächen im Südwesten sind überwiegend bindig, während die Flächen im Süden bindige Schichten und Sand aufweisen.

Im östlichen und südlichen Plangebiet (BS 1 – 3) wurde Grundwasser ermittelt, welches bereichsweise durch Stau- und Schichtenwasser überlagert wird. Mit weiteren jahreszeitlichen und witterungsbedingten Stau- und Schichtenwasserbildungen auf und in den teilweise bereits oberflächennah anstehenden bindigen Böden muss gerechnet werden.