



Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg 2024.

Alstercampus Henstedt-Ulzburg

14.01.2026, Hamburg

Daniela Kind M. Sc., Niclas Veese B. A., Jan-Philip Dübbele B. Sc.

VU Alstercampus Henstedt-Ulzburg | Gesamtkonzept

2024172, Stand: 14.01.2026

Auftraggeber:

Gemeinde Henstedt-Ulzburg
Sachgebiet 4.2 – Ortsplanung
Rathausplatz 1
24558 Henstedt-Ulzburg

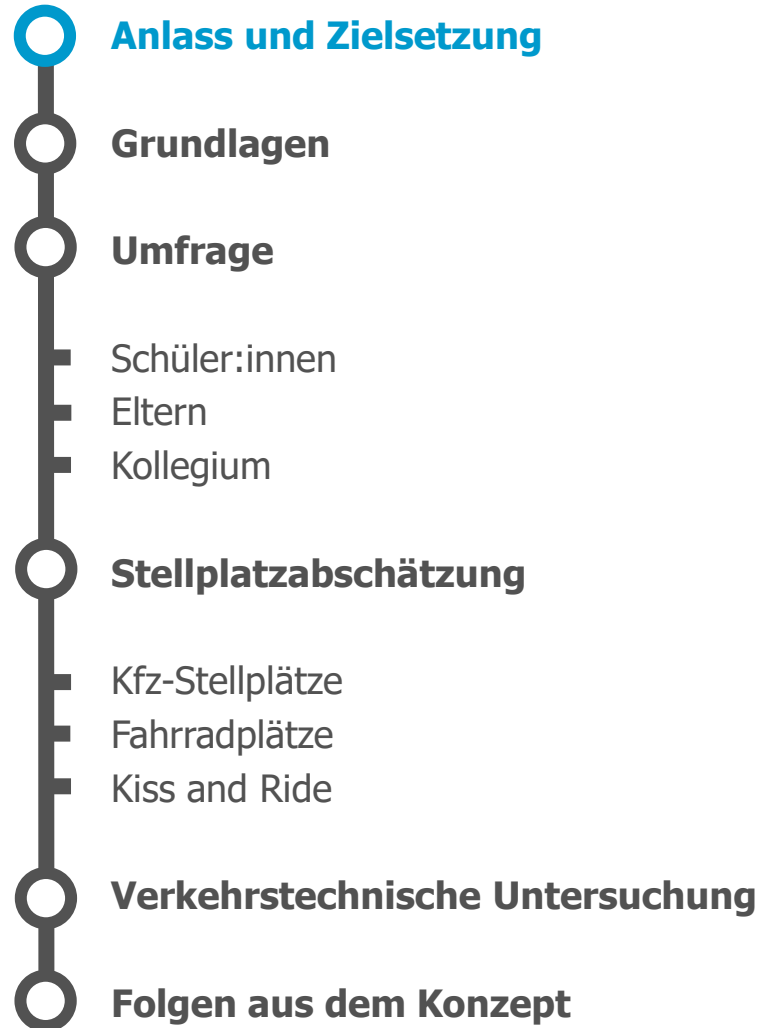
Auftragnehmer:

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0
kontakt@argus-hh.de
www.argus-hh.de

Bearbeiter:

Daniela Kind M. Sc.
Niclas Veeseer B. A.
Jan-Philip Dübbelde B. Sc.



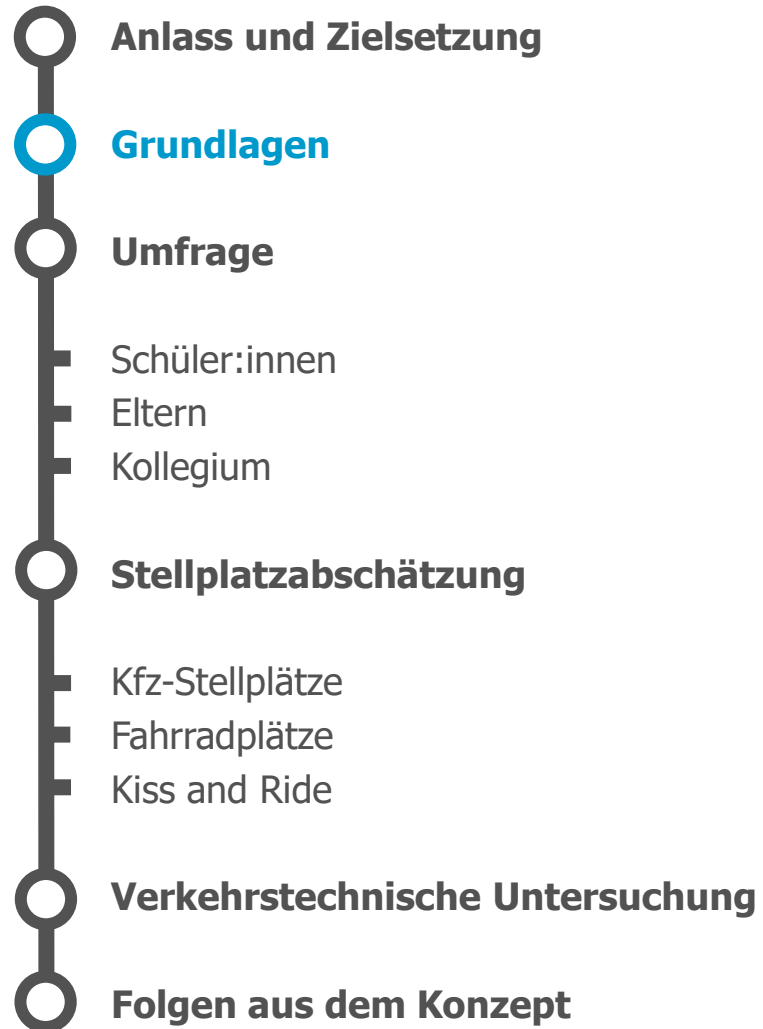
Anlass

- Neubau des Alstergymnasiums im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 154

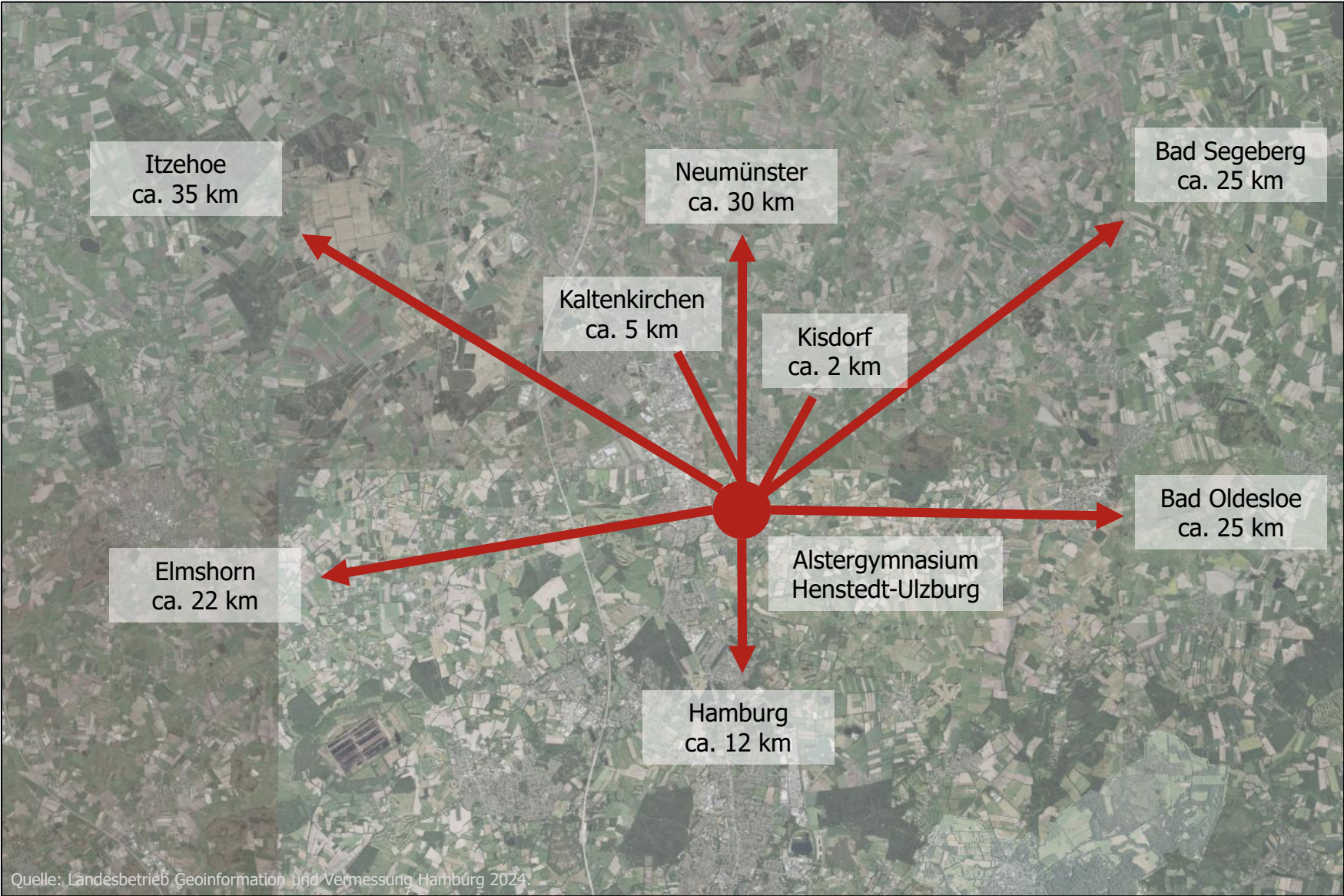
Ziel

- Abschätzung des zukünftigen Stellplatzbedarfes (Kfz und Fahrrad)
 - Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg
- Ganzheitliche Analyse und Bewertung der Verkehrssituation an der Schule
- Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der bestehenden Situation für alle Verkehrsträger





Grundlagen
Lage



Grundlagen

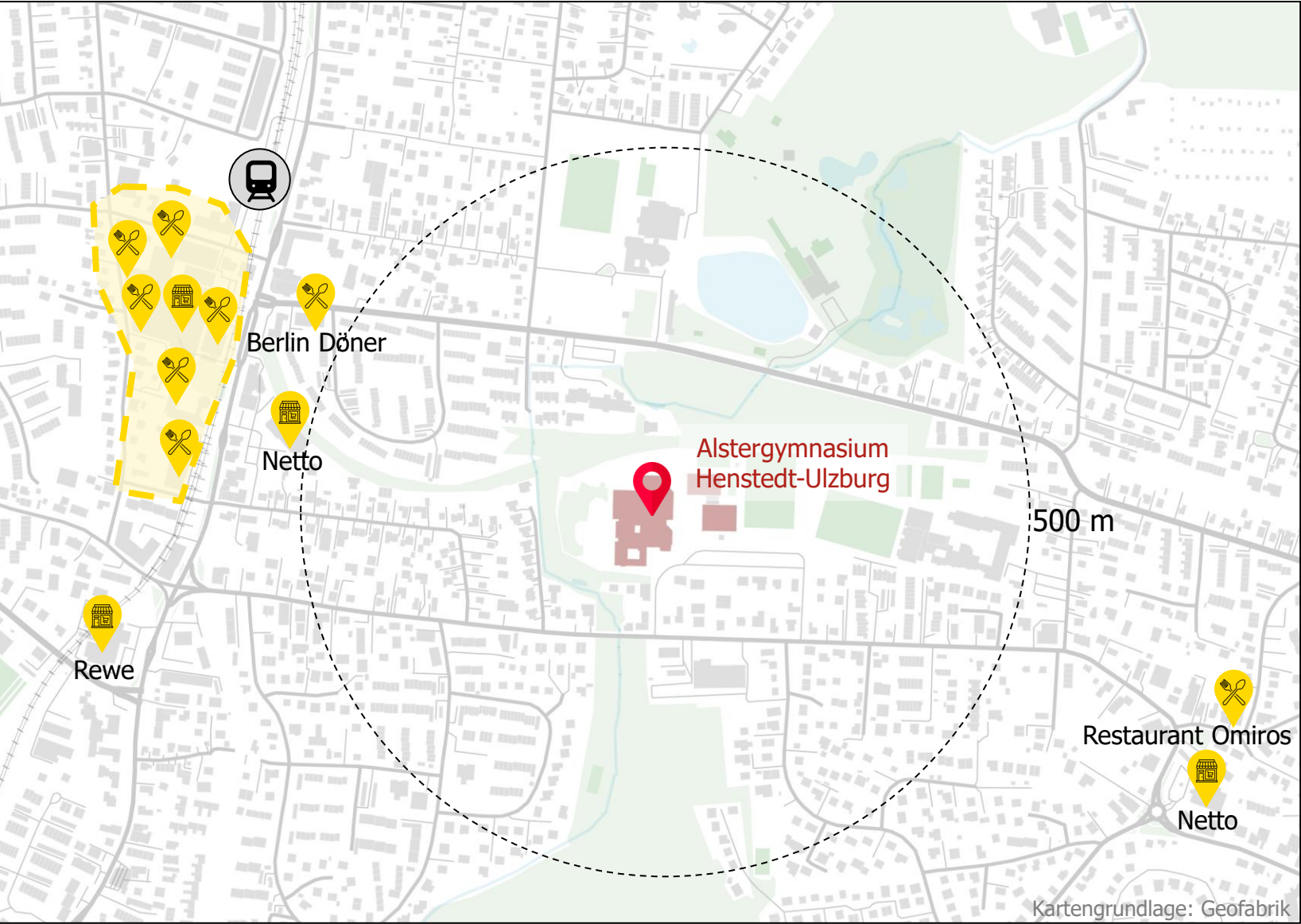
Lage



Grundlagen

Angrenzende Nutzungen





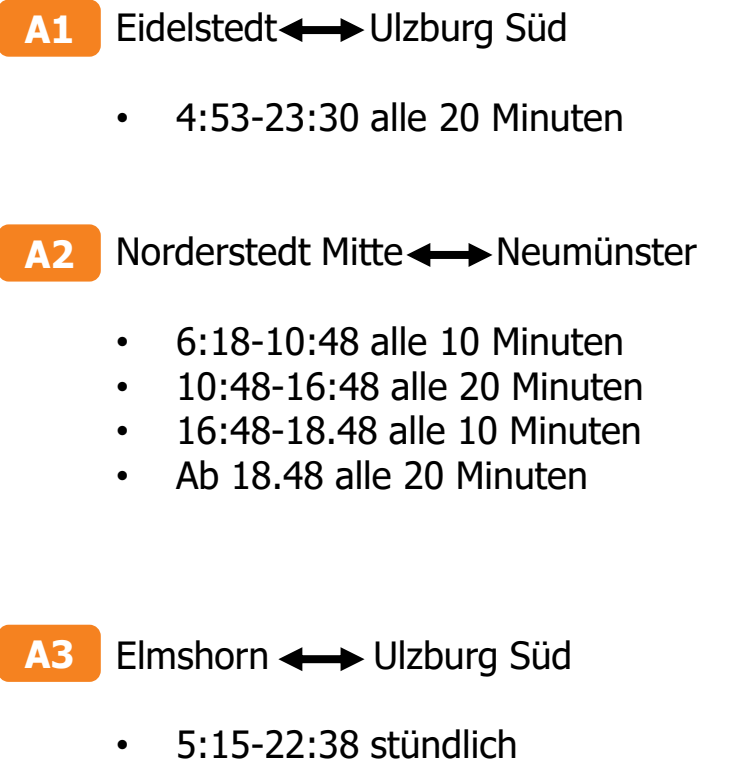
Supermärkte und Discounter



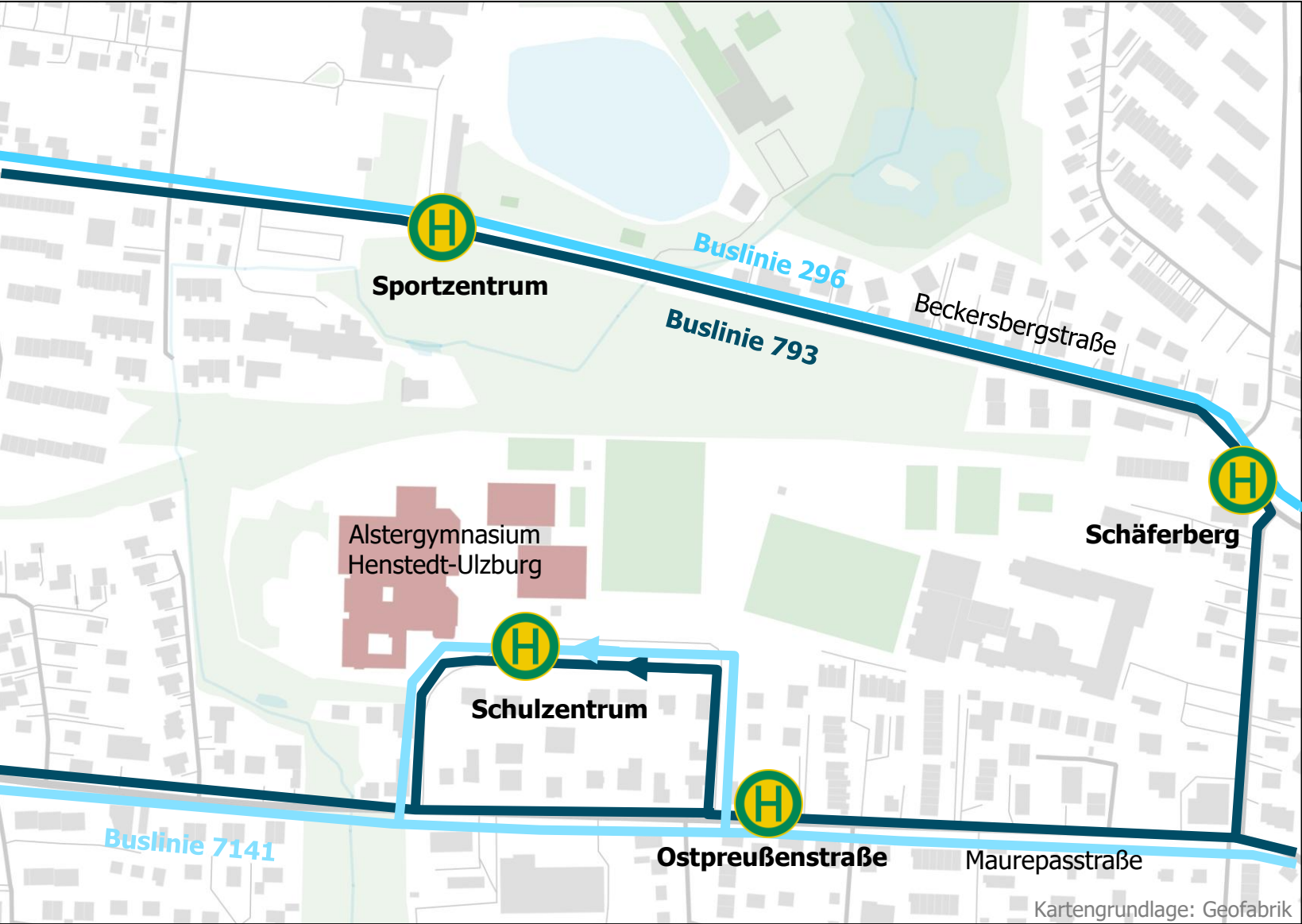
Restaurants und Imbisse



Einkaufszentrum



Bestand
Buslinien und Haltestellen



- 793** Rhen ↔ Ulzburg (Schwerpunkt Schülerverkehr)
- 296** Ulzburg (West) ↔ Kisdorf
- 7141** Bad Oldesloe ↔ Henstedt-Ulzburg

HINWEG

Buslinie	Ab	An	1. Stunde (7:40)	2. Stunde (8:30)	3. Stunde (9:30)	4. Stunde (10:20)
793	Rhen	Schulzentrum	7:16, 7:17	8:15	-	-
793	Ulzburg-Süd	Sportzentrum	7:14	-	-	-
296	Ulzburg (West)	Sportzentrum	7:01, 7:21	8:01, 8:21	8:41	-
296	Kisdorf	Sportzentrum	7:16	8:01	-	-
296	Henstedt, Kirche	Sportzentrum	7:01, 7:16, 7:21	7:41, 8:01, 8:21	8:41, 9:01	-
7141	Henstedt- Ulzburg	Schulzentrum	7:26	-	-	-
7141	Bad Oldesloe	Schulzentrum	7:19	8:21	9:19	-
7141	Henstedt- Ulzburg	Ostpreußen- straße	7:27	-	9:30	-
7141	Bad Oldesloe	Ostpreußen- straße	7:18	8:20	9:18	-
Bewertung			++	+	-	--



Hinweg: Zur 1. und 2. Stunde ist eine ausreichende Bustaktung vorhanden. Danach verschlechtert sich das Angebot bzw. ist nicht vorhanden.

RÜCKWEG

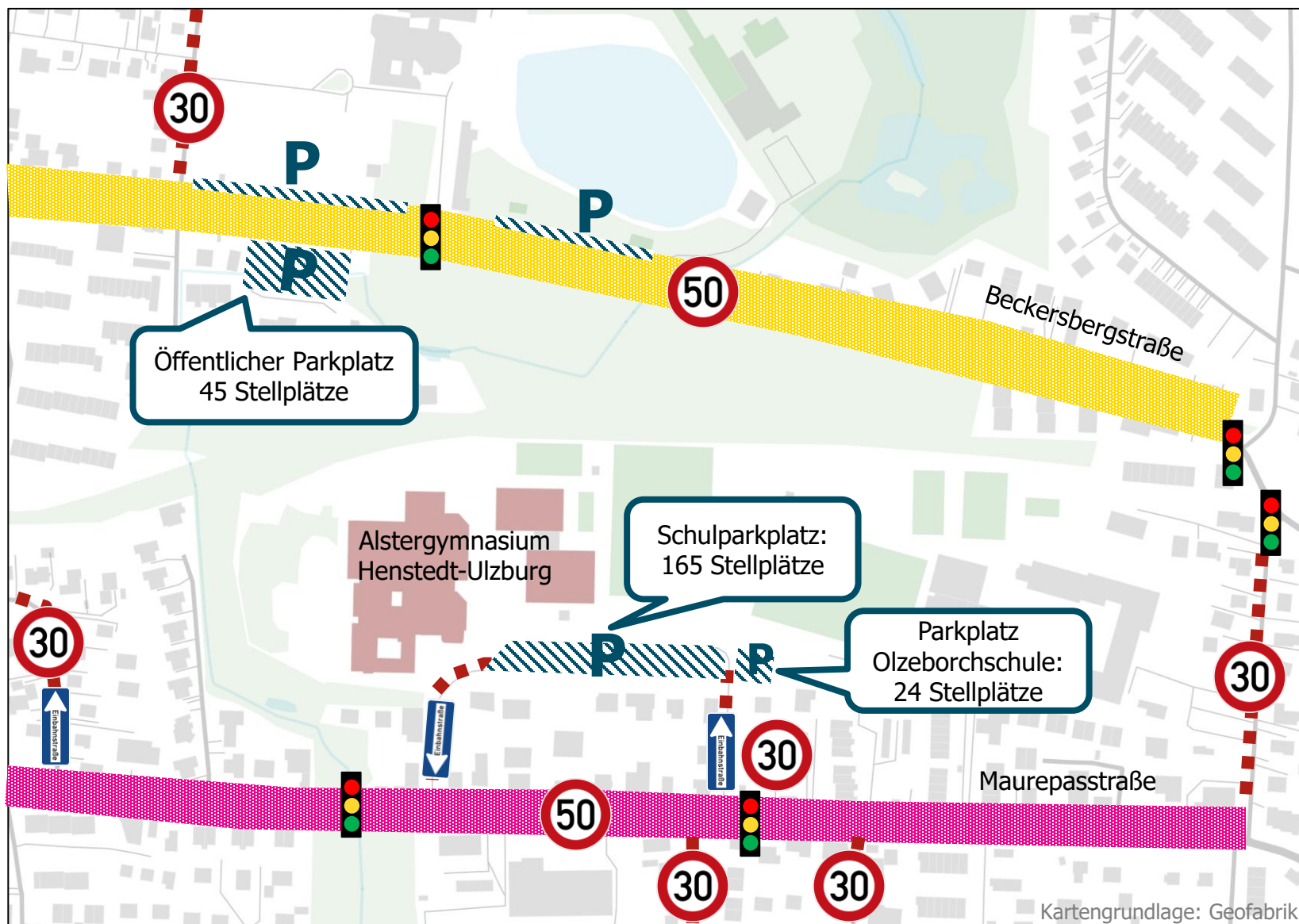
Buslinie	Ab	An	4. Stunde (11:05)	5. Stunde (12:10)	6. Stunde (13:00)	7. Stunde (14:10)	8. Stunde (15:00)	9. Stunde (15:50)	10. Stunde (16:40)
793	Schulzentrum	Rhen	-	12:31	13:21, 13:23	-	15:11	-	-
296	Sportzentrum	Henstedt-Kirche	-	-	13:21	-	15:41	16:01 (alle 20 min.)	16:41 (alle 20 min.)
296	Sportzentrum	Kisdorf	-	-	13:21	-	-	-	-
296	Sportzentrum	Henstedt-Ulzburg	-	12:41	13:41	-	-	16:01 (alle 20 min.)	16:41 (alle 20 min.)
7141	Schulzentrum	Bad Oldesloe	11:31	12:32	13:29	-	15:32	-	-
7141	Schulzentrum	Henstedt-Ulzburg	-	-	13:32	-	-	-	-
7141	Ostpreußenstraße	Bad Oldesloe	11:32	-	13:30	-	15:33	16:34	17:31
7141	Ostpreußenstraße	Henstedt-Ulzburg	11:30	-	13:31	14:32	15:32	-	17:30
Bewertung			-	-	++	--	+	+	+



Rückweg: Nach der 6. und 8. bis 10. Stunde ist eine gute Bustaktung vorhanden. Zu anderen Schulzeiten gibt es lange Wartezeiten oder kein Angebot.

Grundlagen

Stellplätze, Zufahrtsmöglichkeiten und Geschwindigkeiten Kfz



-  Parken auf markierten Flächen
-  Parkverbot auf der Fahrbahn
-  Tempo 30

Bring- und Holverkehr zur Ersten Unterrichtsstunde



Bildquelle: ARGUS



Bildquelle: ARGUS

Zu- und Ausfahrt Maurepassstraße



Bildquelle: ARGUS



Bildquelle: ARGUS

Beckersbergstraße



Maurepassstraße





Bildquelle: ARGUS



Bildquelle: ARGUS

Hauptparkplatz vor dem Schulgebäude



Bildquelle: ARGUS



Bildquelle: ARGUS

Fahrradabstellanlagen auf dem Schulgelände

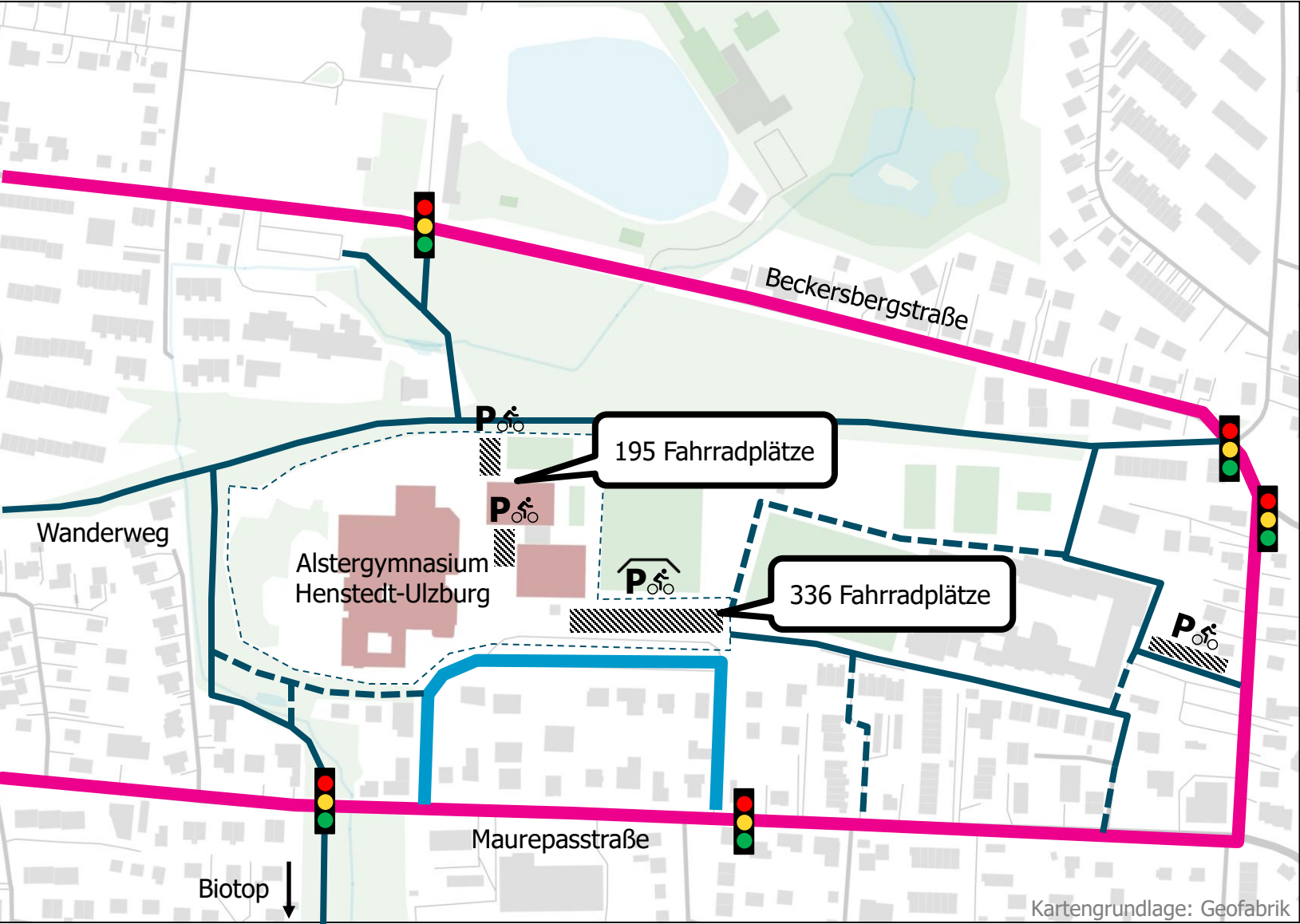




Bildquelle: ARGUS



Bildquelle: ARGUS



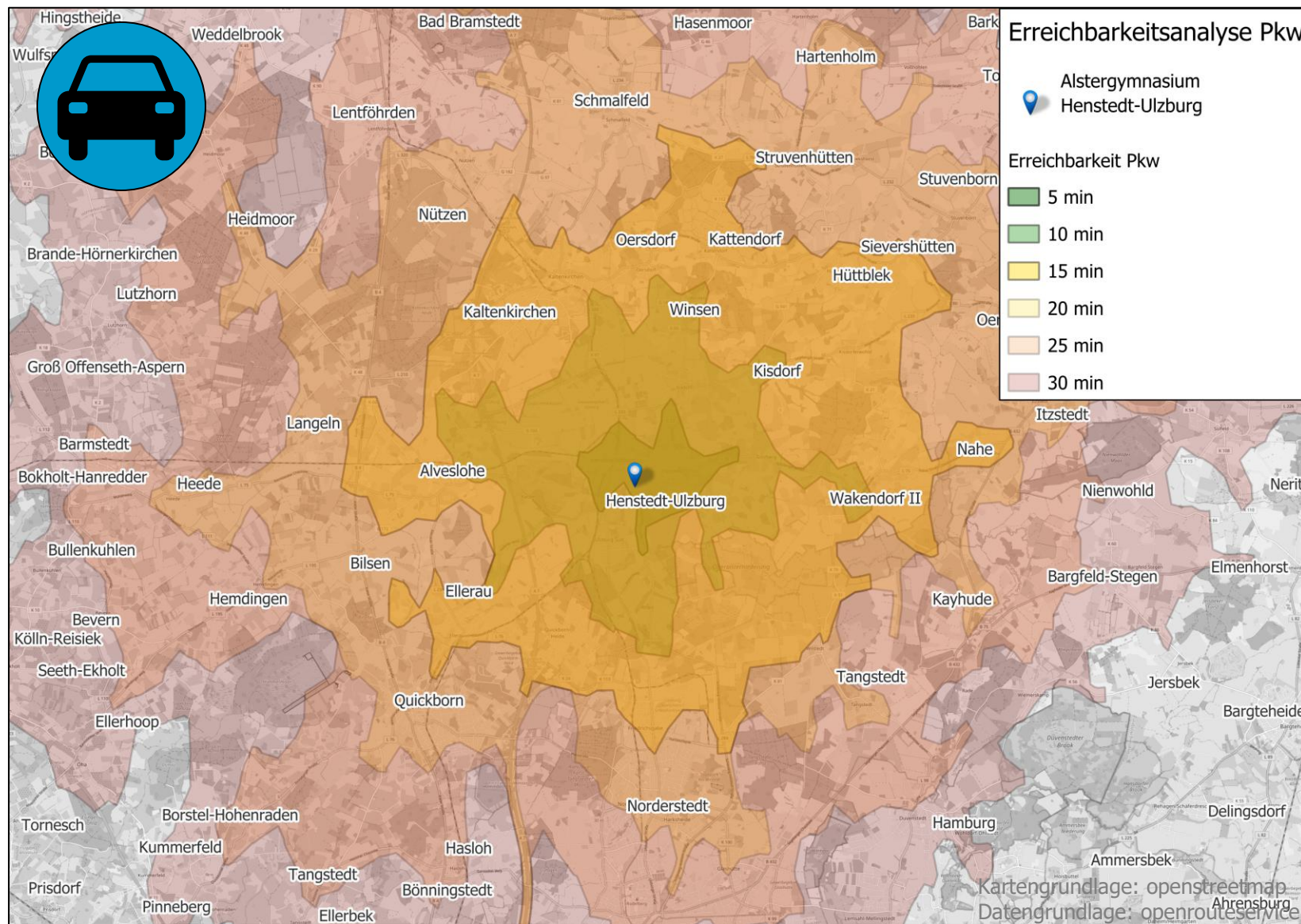
- Straßenbegleiteter Geh- und Radweg (beidseitig)
- Straßenbegleiteter Geh und Radweg (einseitig)
- Geh- und Radweg
- - - Gehweg
- - - Schulzentrum

Grundlagen

Erreichbarkeitsanalyse Kfz

Mit dem **Pkw** ist das Alstergymnasium in Henstedt-Ulzburg sehr gut aus den umliegenden Orten erreichbar. Ziele innerhalb von Henstedt-Ulzburg sind in maximal 15 Minuten erreichbar.

- Zentrum Henstedt-Ulzburg: 5 Minuten
- Kisdorf: 10-15 Minuten
- Kaltenkirchen: 15-20 Minuten
- Norderstedt: 15-20 Minuten
- Hamburg: 30 Minuten

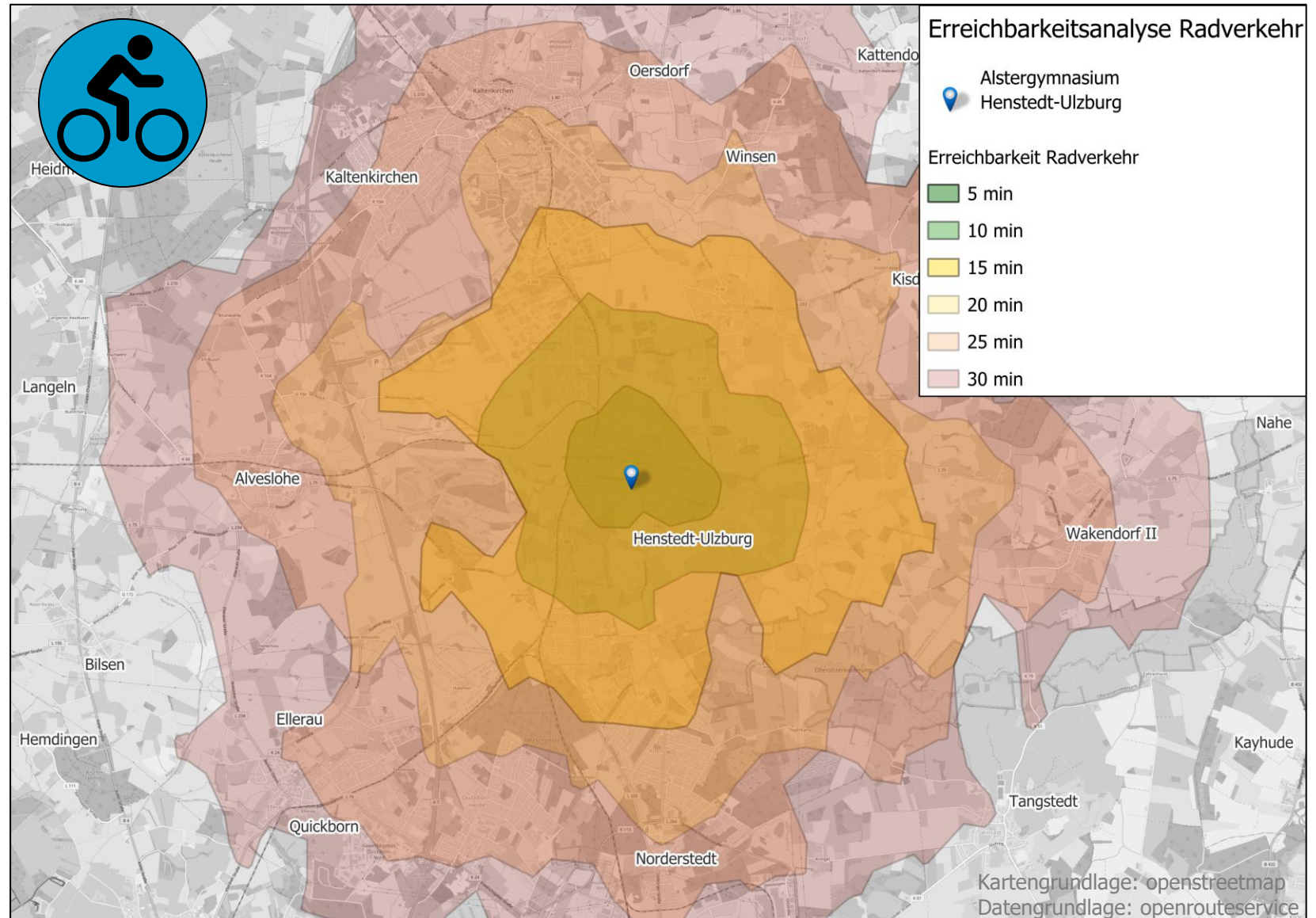


Grundlagen

Erreichbarkeitsanalyse Fahrrad

Mit dem **Fahrrad** ist das Alstergymnasium in Henstedt-Ulzburg sehr gut erreichbar. Das Zentrum ist genauso schnell wie mit dem Pkw zu erreichen. Strecken innerhalb der Stadt sind in maximal 25 Minuten erreichbar.

- Bahnhof Henstedt-Ulzburg: 5 Minuten
- Henstedt: 5-10 Minuten
- Ulzburg Süd: 10-15 Minuten
- Kisdorf: 10-15 Minuten
- Kaltenkirchen: 25-30 Minuten

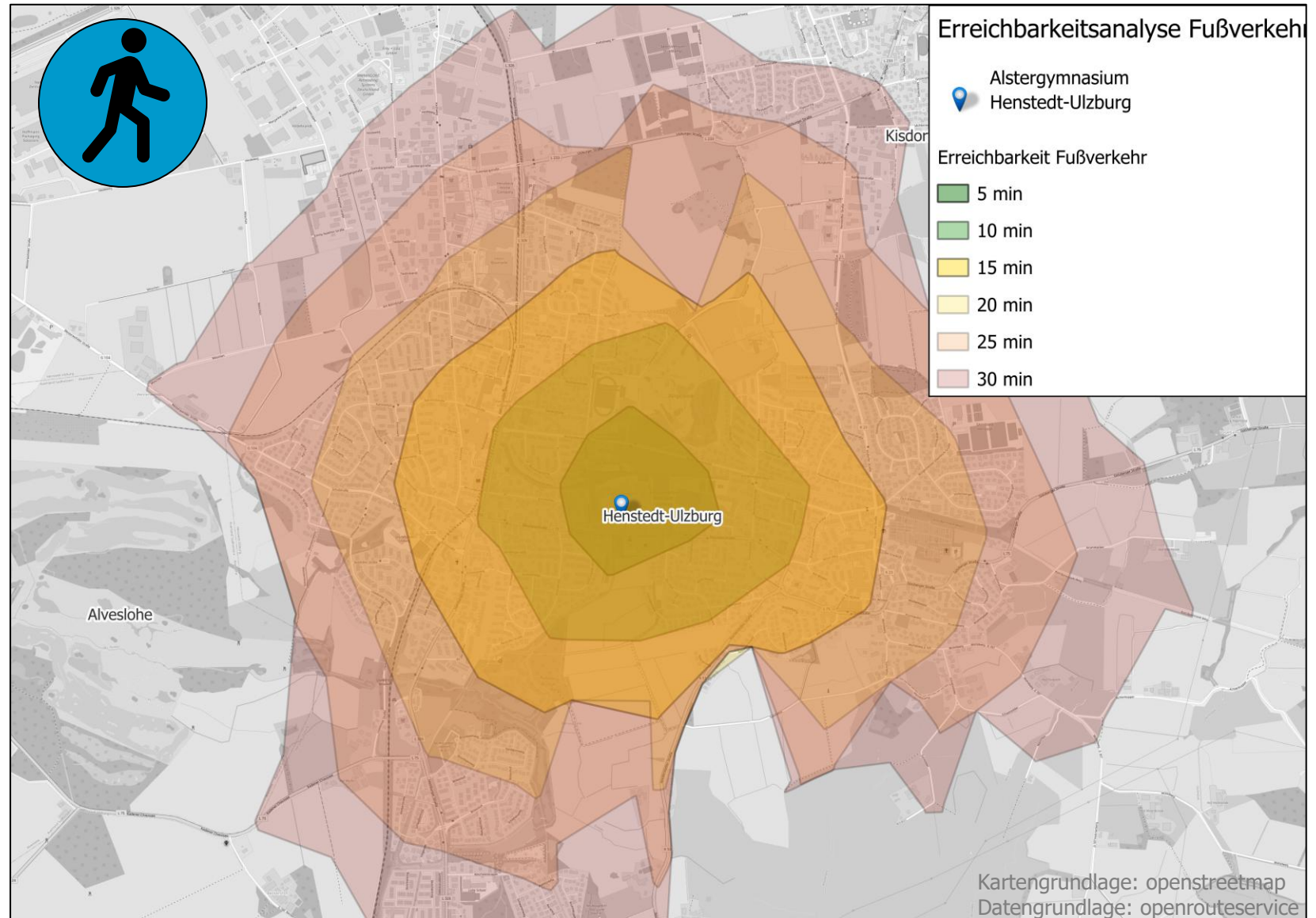


Grundlagen

Erreichbarkeitsanalyse Fußverkehr

Zu **Fuß** ist das Alstergymnasium in Henstedt-Ulzburg gut erreichbar. Das Zentrum ist ungefähr in 10 Minuten zu erreichen und Wohngebiete in der Stadt in maximal 30 Minuten.

- Bahnhof Henstedt-Ulzburg: 10 Minuten
- Henstedt: 15-20 Minuten
- Ulzburg Süd: 30 Minuten
- Kisdorf: > 30 Minuten

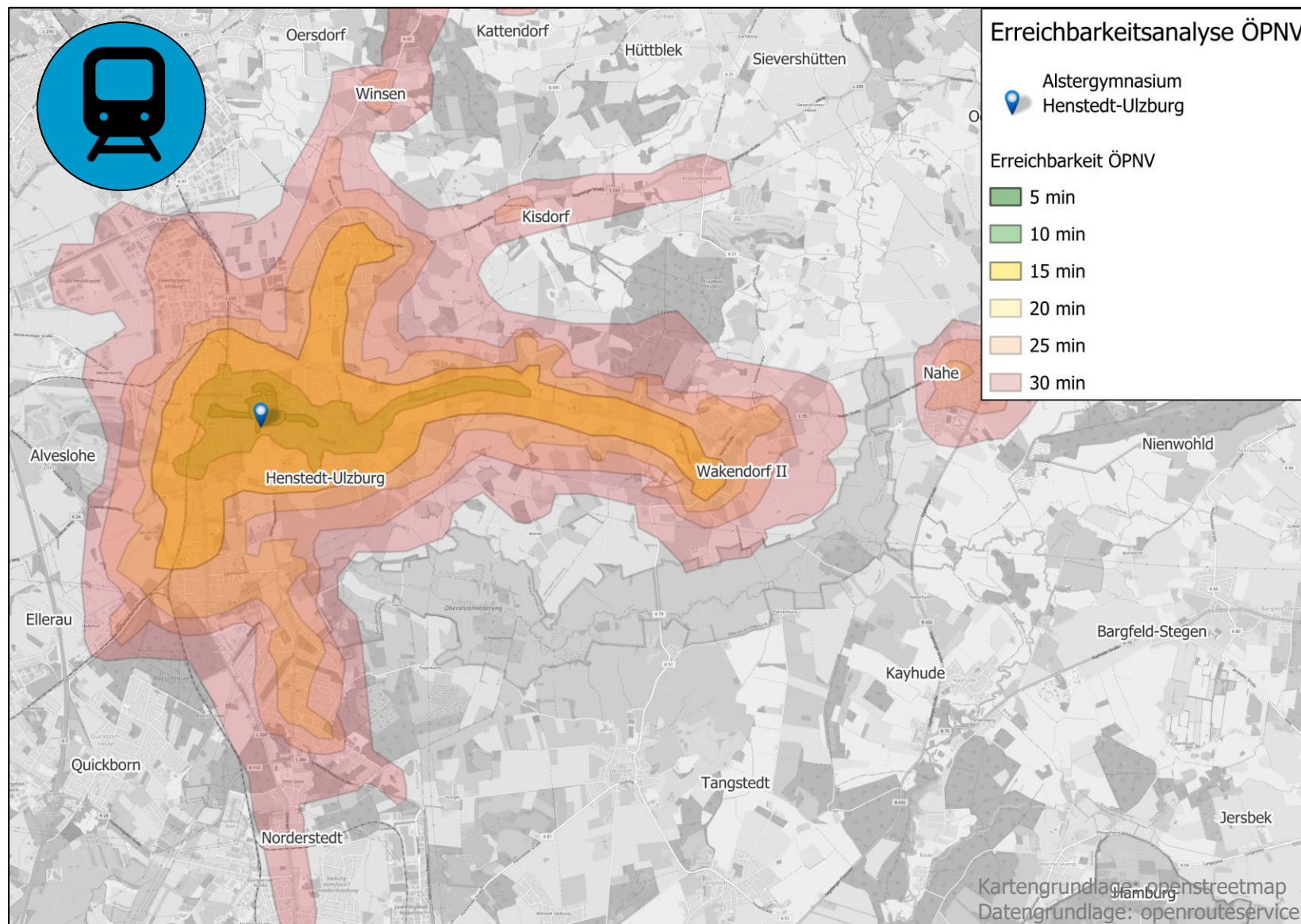


Grundlagen

Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV

Mit dem **ÖPNV** ist das Alstergymnasium in Henstedt-Ulzburg unzureichend angebunden. Das Zentrum ist in maximal 10 Minuten erreichbar. Innerhalb von Henstedt-Ulzburg kommt es zur Fahrtzeiten von bis zu 30 Minuten. Umliegende Städte sind teilweise sehr schlecht angebunden mit dem ÖPNV.

- Bahnhof Henstedt-Ulzburg: 10 Minuten
- Wakendorf II: 15-20 Minuten
- Ulzburg Süd: 15-20 Minuten
- Rhen: 20-25 Minuten
- Kisdorf: 30 Minuten
- Norderstedt: > 30 Minuten





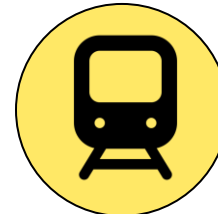
Mit dem **Pkw** ist das Alstergymnasium sehr gut erreichbar. Es gibt direkt an der Schule ausreichend Parkmöglichkeiten, welche durch weitere Stellplätze an der Kita und an der Beckersbergstraße ergänzt werden.



Zu **Fuß** gibt es verschiedene Erschließungsmöglichkeiten zum Alstergymnasium. Die Fußwegeinfrastruktur ist geprägt von geteilten Geh- und Radwegen.



Mit dem **Fahrrad** ist das Alstergymnasium in maximal 25 Minuten aus allen Teilen von Henstedt-Ulzburg erreichbar. Die Fahrradinfrastruktur ist geprägt von geteilten Geh- und Radwegen.



Innerhalb von Henstedt-Ulzburg beruht der **ÖPNV** auf den Busverbindungen. Die Bustaktung ist vor allem zu den Schulrandzeiten unzureichend. Die überregionale Anbindung ist durch die AKN gegeben.



Sehr gutes Angebot



Mittleres Angebot



Schlechtes Angebot

Radverkehr

Radverkehrskonzept Henstedt-Ulzburg

Die Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld des Schulgeländes des Alstergymnasiums ist in weiten Teilen unzureichend. So gibt es entlang der Maurepasstraße und der Beckersbergstraße nur einen gemeinsamen genutzten Geh- und Radweg



Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat in ihrem Radverkehrskonzept von 03/2022 bereits zahlreiche Problembereiche identifiziert und Maßnahmen geplant

Hierzu gehören vor allem:

- Sicherung der Kreuzungen / Einmündungen im Zuge der Hamburger Straße
- Sanierung und Ausbau des Geh-/ Radwegs entlang der Hamburger Straße
- Hauptradroute 3



Maurepasstraße auf Höhe der Schulfahrt. Quelle ARGUS

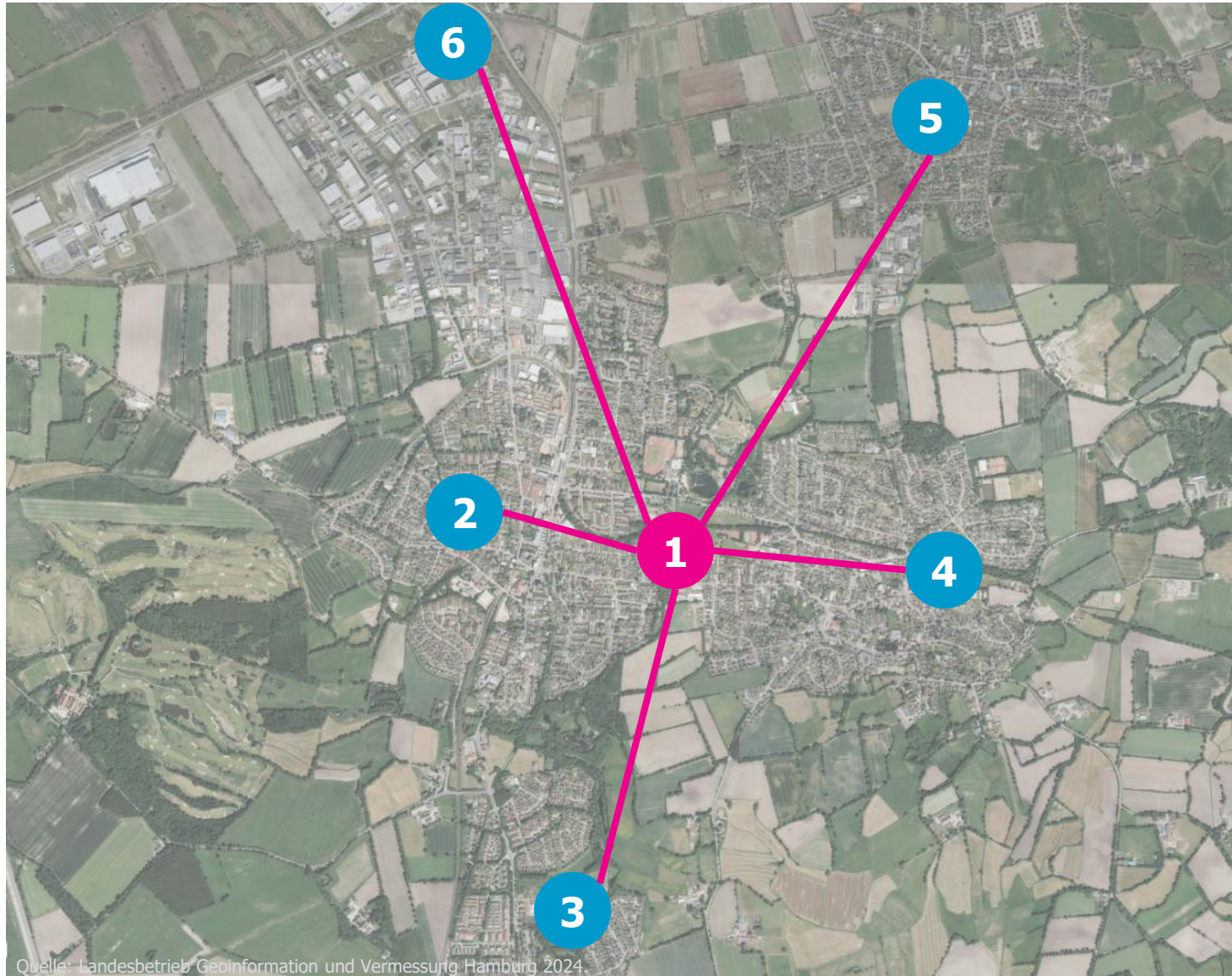
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-a	Ausbau der straßenunabhängigen Wege zwischen Bahnradweg und Maurepasstraße	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die vorhandene Wegeverbindung zwischen Bahnradweg und Maurepasstraße ist heute mit noch ausreichender Qualität befahrbar. Die Wegebreiten und die Oberflächenbeschaffenheit sind aber für eine Hauptradroute noch verbesserungswürdig		
Maßnahmenbestandteile:		
• Ausbau der vorhandenen Wegeverbindungen auf ca. 3,5 m Breite und – sofern mit den naturschutzfachlichen Belangen vereinbar – mit Asphaltoberfläche.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
80-120 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Abstimmung naturschutzfachlicher Belange • Vorplanung	

Ausschnitt aus dem Radverkehrskonzept. Quelle Gemeinde Henstedt-Ulzburg

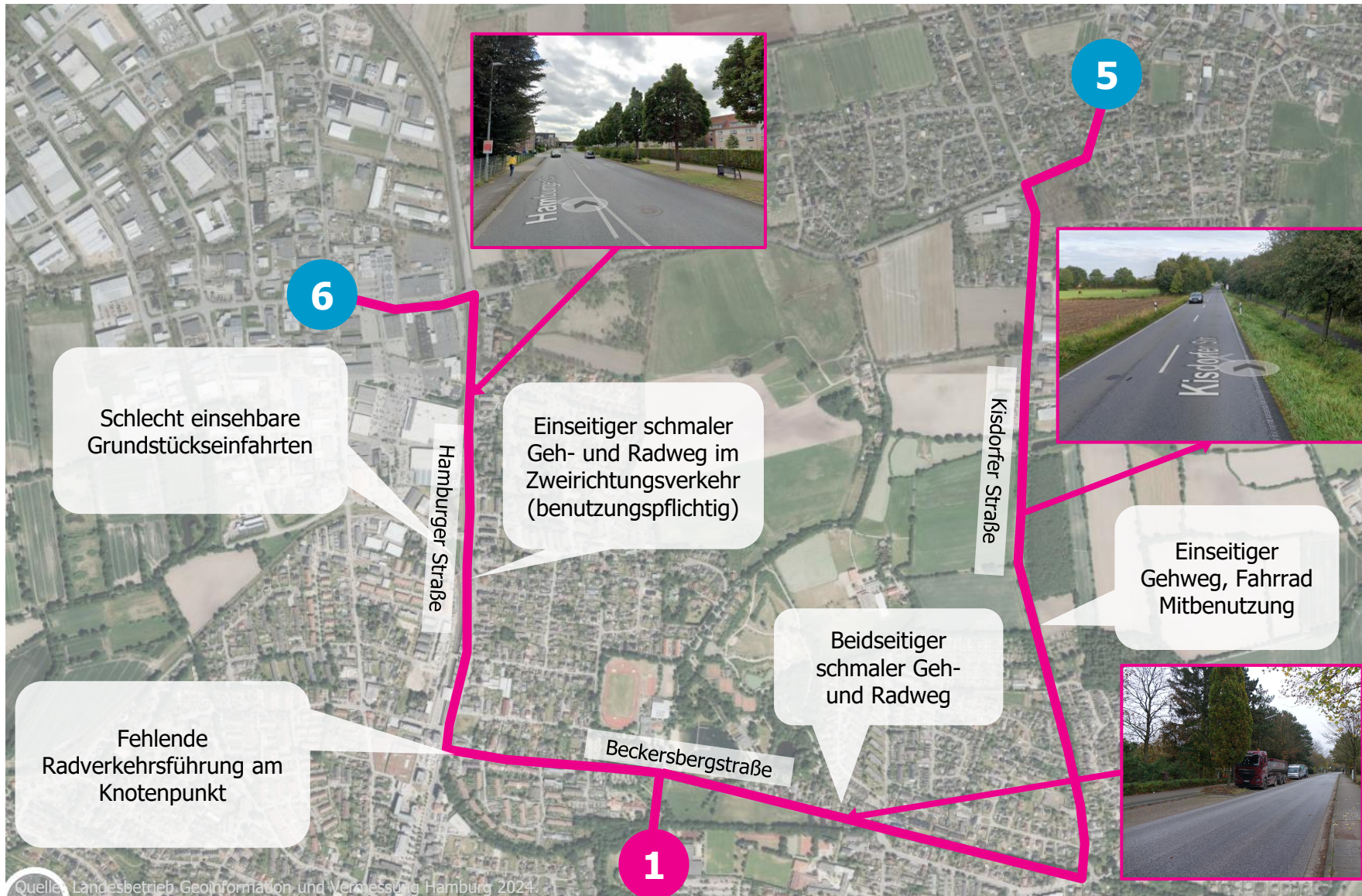
- „Ein sehr hohes Potenzial für die Förderung des Radverkehrs stellen aus unserer Sicht die durch Grünzüge verlaufenden Radwegeverbindungen dar. Viele sind für Radfahrende bei geringem Fußverkehrsaufkommen zügig und konfliktfrei befahrbar.“
- „Diverse Verbindungen im Nebennetz und in Grünzügen ermöglichen ein sicheres und konfliktarmes Befahren ohne bzw. mit wenig Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Insbesondere im Hinblick auf die Zielgruppe der weniger sicher fahrenden Radfahrenden ist dies als Stärke und Potenzial für eine Steigerung des Radverkehrs zu bewerten.“
 - **Grünverbindungen für den Radverkehr qualifizieren (Beleuchtung und Untergrundbeschaffenheit)**
- „Der vorhandene Bestand an gemeinsamen Geh- und Radwegen bzw. Hochbordradwegen ist auf den meisten Streckenabschnitten deutlich zu schmal. Dies gilt insbesondere auch für die verbleibenden Breiten für den Fußverkehr.“
 - **An wichtigen Verbindungen zum Alstergymnasium (Maurepasstraße) die bestehende Radverkehrsinfrastruktur qualifizieren**
- „Besonders problematisch ist dies auf einzelnen Abschnitten der Hamburger Straße, wo ein Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr befahren werden muss (Benutzungspflicht!), der auf weiten Abschnitten nicht die erforderlichen Mindestbreiten aufweist, eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit hat und zudem Konflikte an zahlreichen, z.T. schlecht einsehbaren Grundstückszufahrten birgt. Diese Mängel spiegeln sich auch eindeutig im Unfallgeschehen wider“
 - **An wichtigen Verbindungen zum Alstergymnasium (Maurepasstraße) die bestehende Radverkehrsinfrastruktur qualifizieren**
- „An verschiedenen Knotenpunkten sind die Radverkehrsführungen sehr umwegig oder fehlen gar komplett oder für einzelne Abbiegebeziehungen. Dies ist umso gravierender, wenn zuvor eine Benutzungspflicht für zulaufende Radwege angeordnet ist.“
 - **Für die Erschließung der Alstergymnasiums wichtige Knotenpunkte (Beckersbergstraße/Hamburg Straße) prioritär qualifizieren**

Radverkehr

Quell- und Zielverkehre

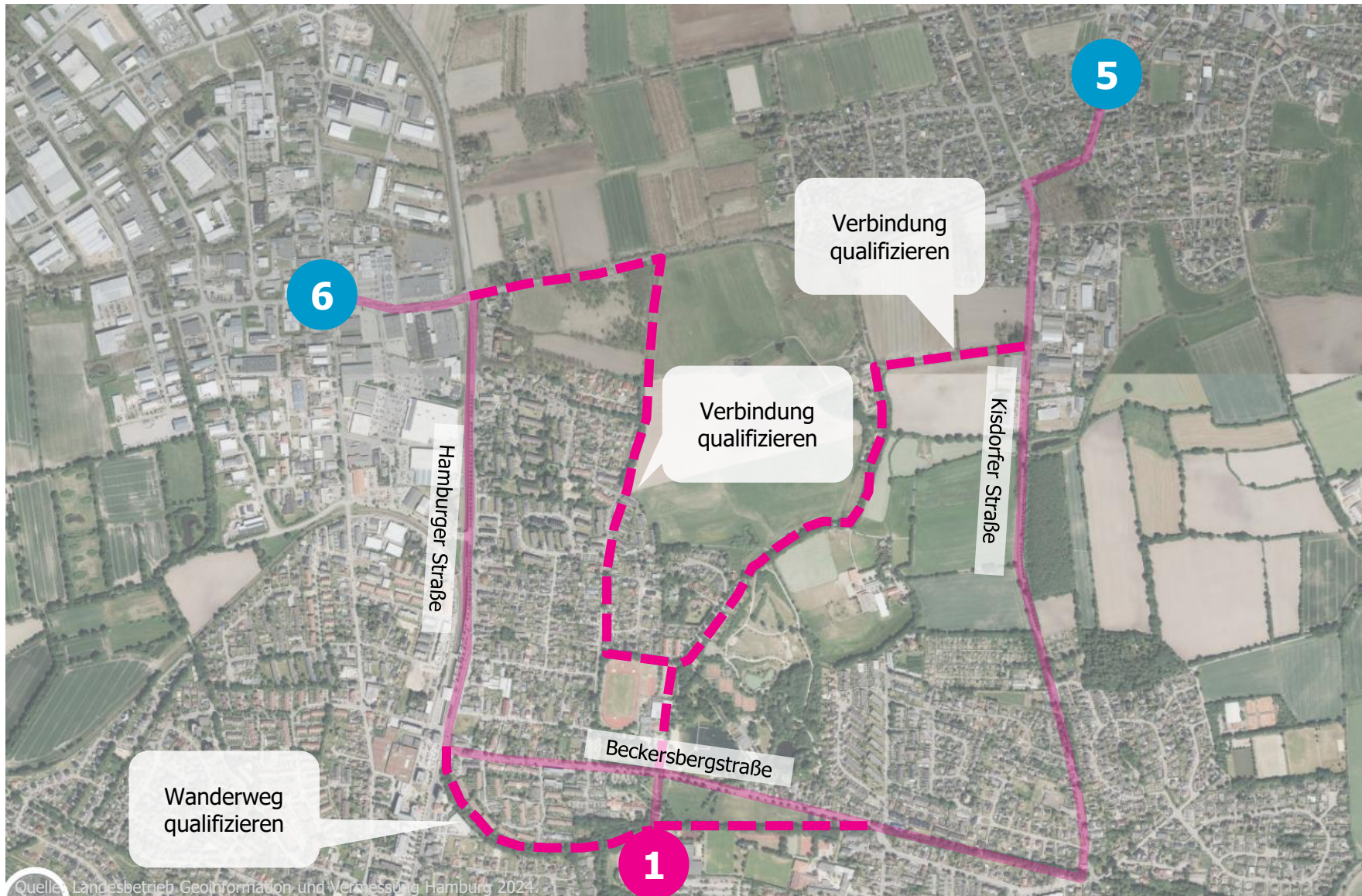


- 1** Alstergymnasium Henstedt-Ulzburg
- 2** Henstedt-Ulzburg Zentrum (1,2 km, 4 Minuten)
- 3** Ulzburg-Süd (3 km, 10 Minuten)
- 4** Henstedt-Ulzburg Ost (1,5 km, 5 Minuten)
- 5** Kisdorf (3 km, 10 Minuten)
- 6** Henstedt-Ulzburg Nord/Kaltenkirchen (3 km, 10 Minuten)



Aktuell fahren rd. 10 % der Schüler:innen, welche mit dem Fahrrad zum Alstergymnasium kommen, über die Beckersbergstraße. Der vorhandene Geh- und Radweg ist im Bestand zu schmal.

Bestehende Geh- und Radwege entlang der Hamburger Straße sind in den meisten Streckenabschnitten zu schmal und weisen eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit auf.



Gemäß dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Henstedt-Ulzburg (2022) verfügen die durch Grünzüge verlaufenden Radwegeverbindungen über ein hohes Potenzial.

Diese Wegebeziehungen ermöglichen ein sicheres Befahren ohne Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, was sie besonders für die Zielgruppe der Schüler:innen interessant macht. Aus diesem Grund sollten für Fahrradfahrer:innen die Wege durch den Bürgerpark qualifiziert werden.

Darüber hinaus sind wichtige Verbindungen entlang des Hauptstraßennetzes so auszubauen, dass ein sicheres befahren möglich ist:

- Maßnahme R1-c: Sicherung der Kreuzungen/Einmündungen entlang der Hamburger Straße
- Maßnahme R1-d: Sanierung und Ausbau des Geh- und Radwegs entlang der Hamburger Straße



Gemäß Grundlagenermittlung fahren rd. 50 % der Schüler:innen die mit dem Fahrrad kommen über die Maurepasstraße. Ein im Bestand zu schmaler Geh- und Radweg führt potentiell zu Konflikten.

Vorhandene Geh- und Radwege entlang der Hamburger Straße sind in den meisten Streckenabschnitten zu schmal und weisen zudem eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit auf.

Radverkehr

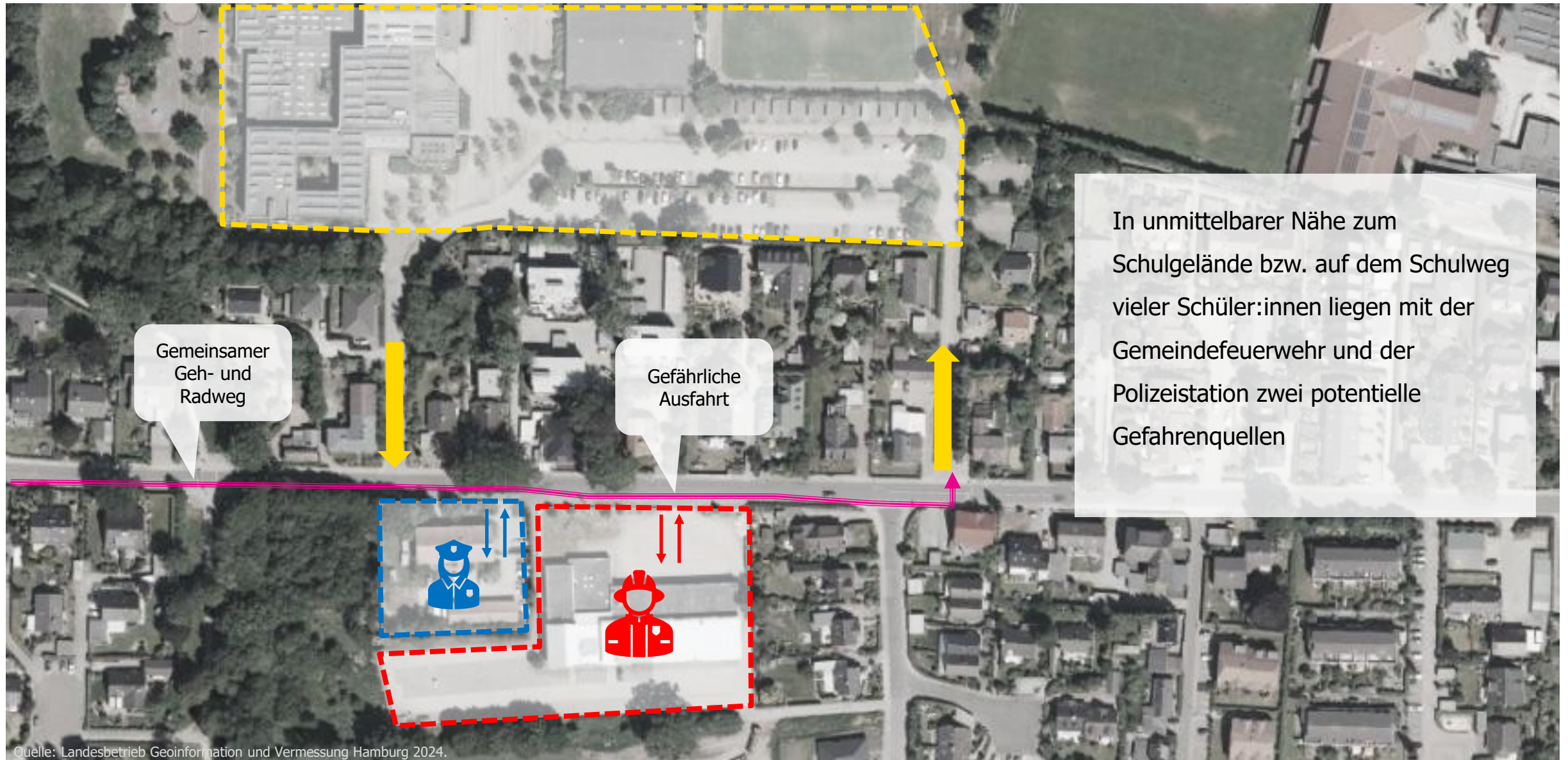
Alternativrouten | Süd

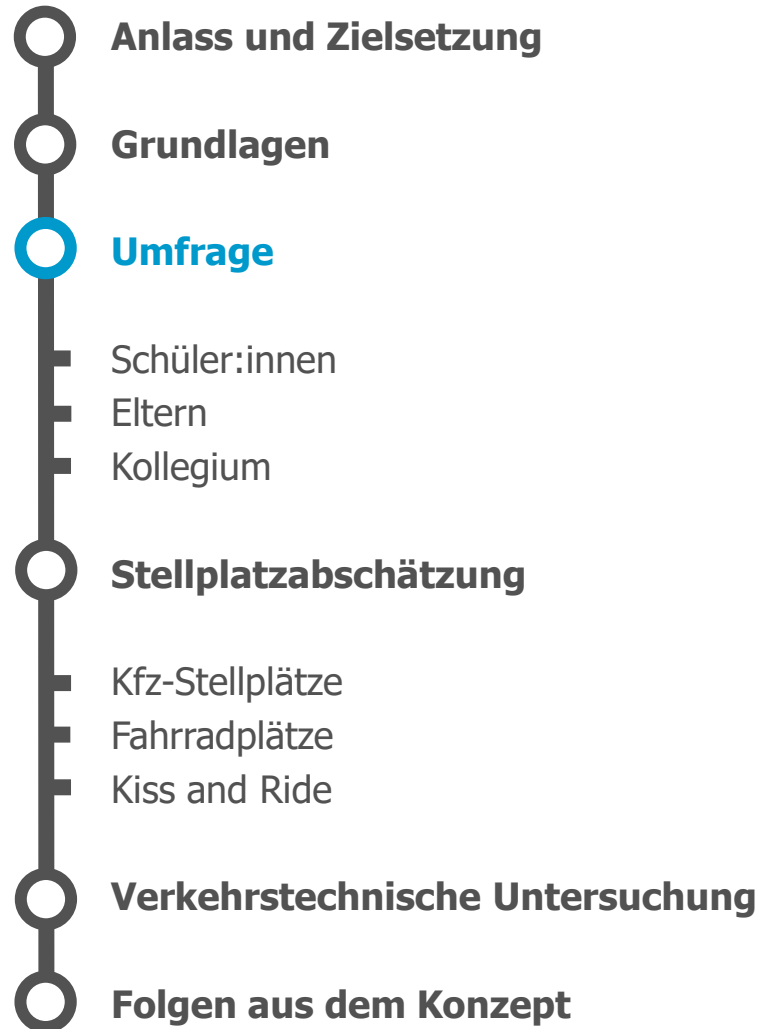


Alternative Routen über das Pinnau-Biotop und den Wanderweg sollten qualifiziert werden, um attraktive Verbindungen durch Grünanlagen aus Henstedt-Süd zu schaffen.

Zudem sind wichtige Verbindungen entlang des Hauptstraßennetzes so auszubauen, dass ein sicheres befahren möglich ist.

Exkurs: Gemeindefeuerwehr an der Maurepasstraße





Umfrage zum Mobilitätsverhalten

Umfragedesign

Ziel der Befragung:

Information über die Verkehrsmittel- und Wegewahl sowie wahrgenommene Probleme

Ablauf:

Analoger Papierfragebogen gerichtet an Schüler:innen, Eltern und das Kollegium

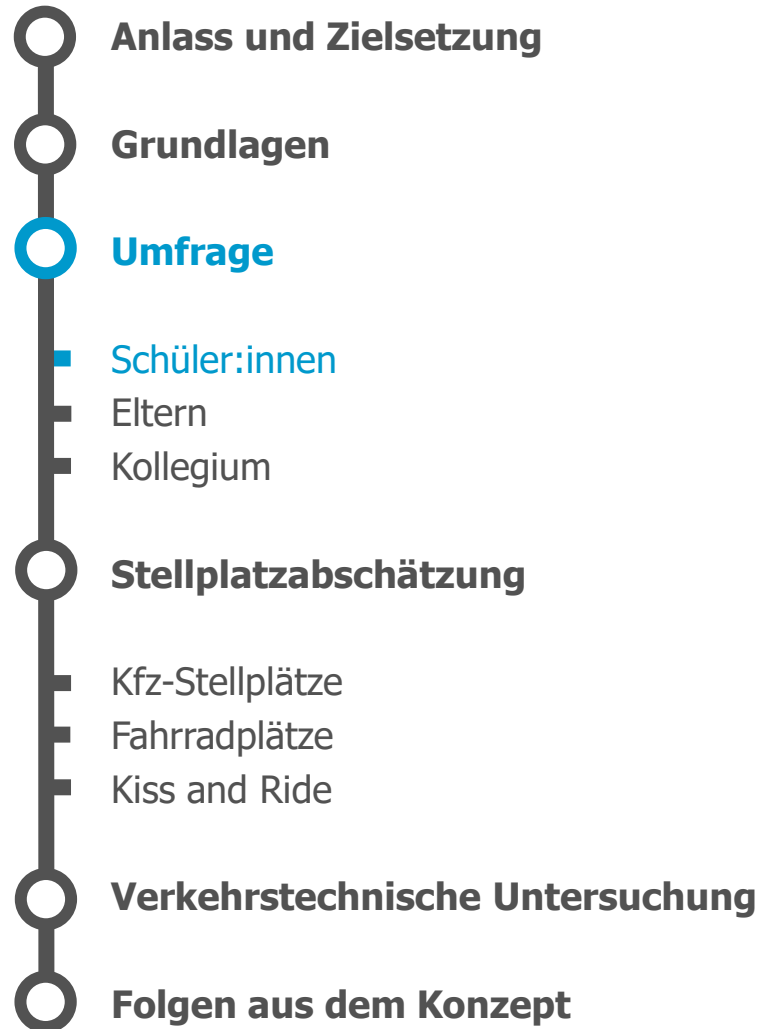
Rücklauf:

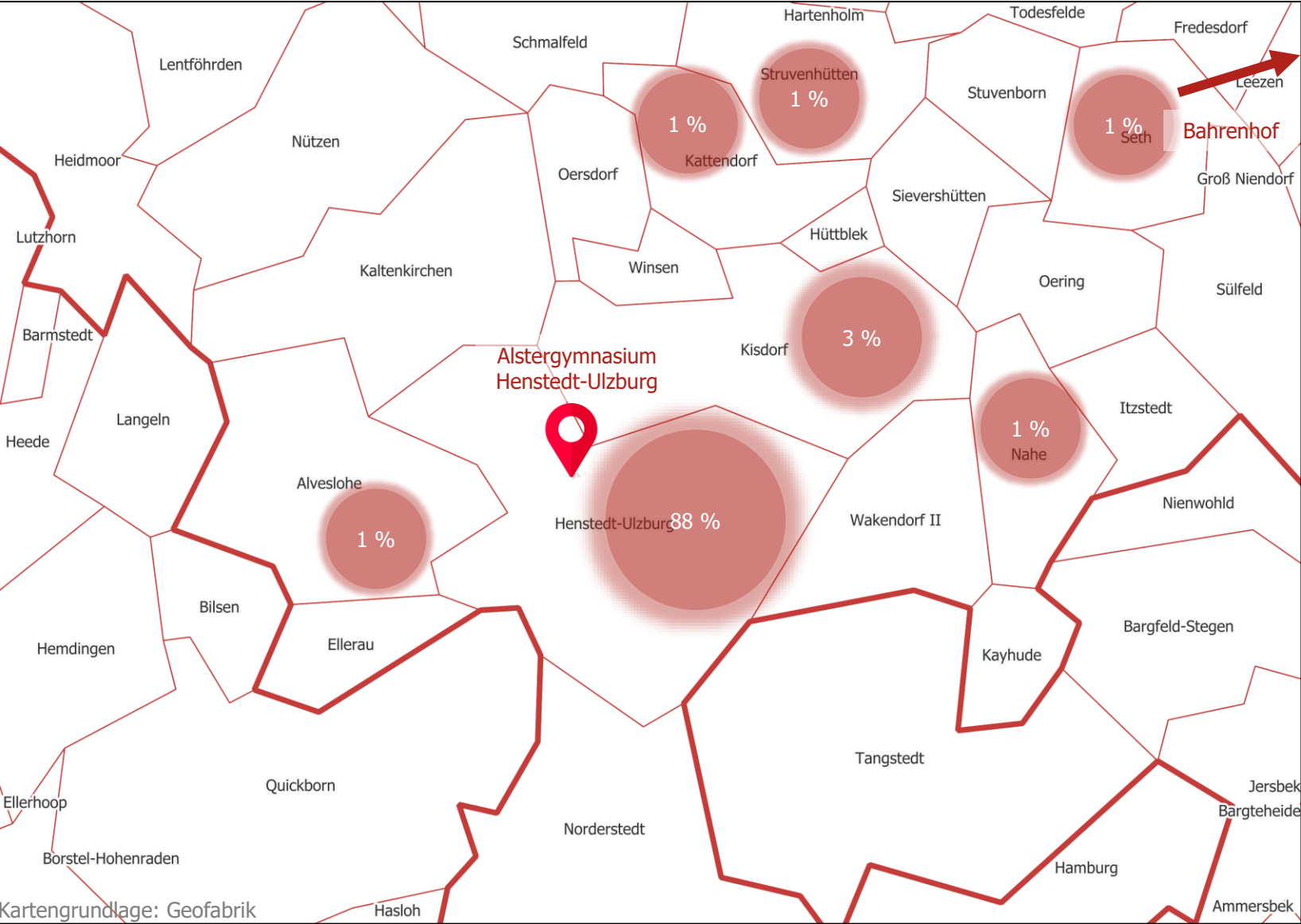
- Schüler:innen: 398 ausgefüllte Fragebögen (rund 34 % aller Schüler:innen)
- Kollegium: 78 ausgefüllte Fragebögen (rund 82 % aller Lehrer:innen)
- Eltern: 395 ausgefüllte Fragebögen (rund 34 % der Elternschaft)

Statistische Einordnung:

Eine Rücklaufquote von 30 % ist ausgezeichnet, weshalb das Ergebnis für alle drei Gruppen positiv zu werten ist. Die Umfrage wird als **repräsentativ** angesehen und gibt die Wahl der Verkehrsmittel und die Probleme auf dem Schulweg zuverlässig wieder. Dank der hohen Teilnahme sind die Resultate besonders aussagekräftig und lassen sich gut auf die gesamte Schule übertragen.

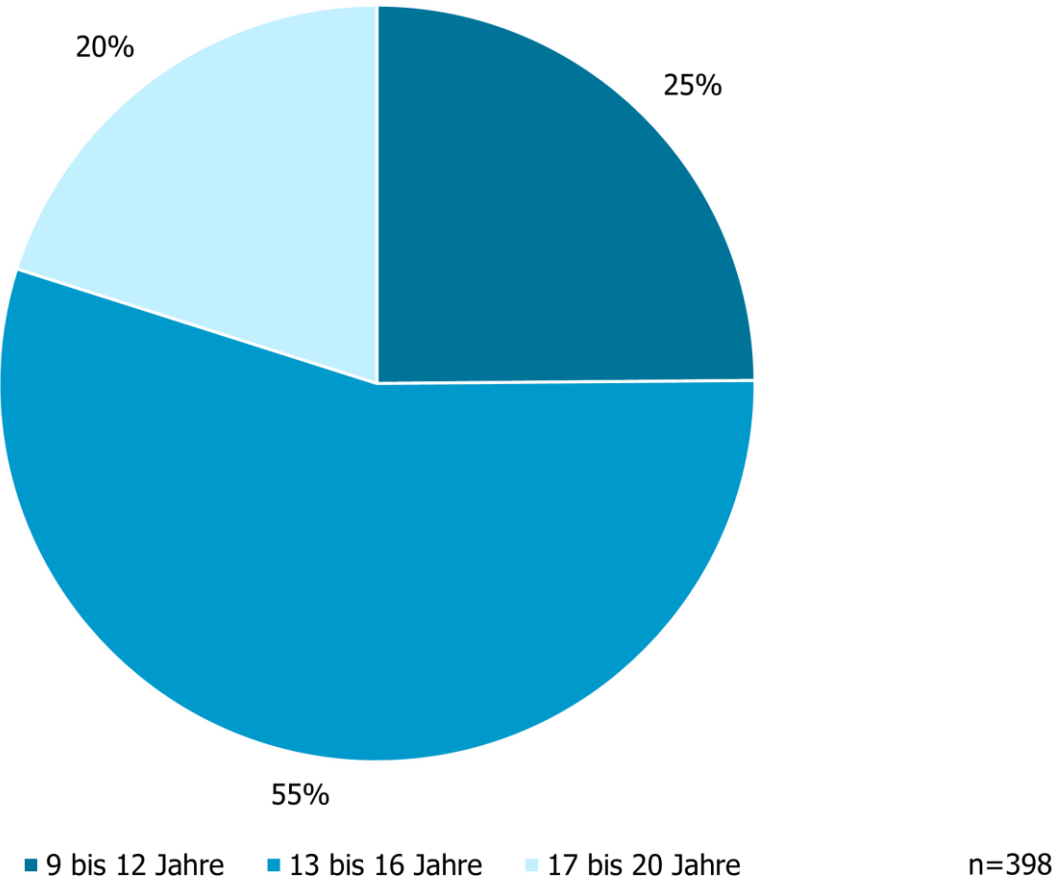
(Quelle: Statista: <https://de.statista.com/statistik/lexikon/definition/116/repraesentativitaet/>)



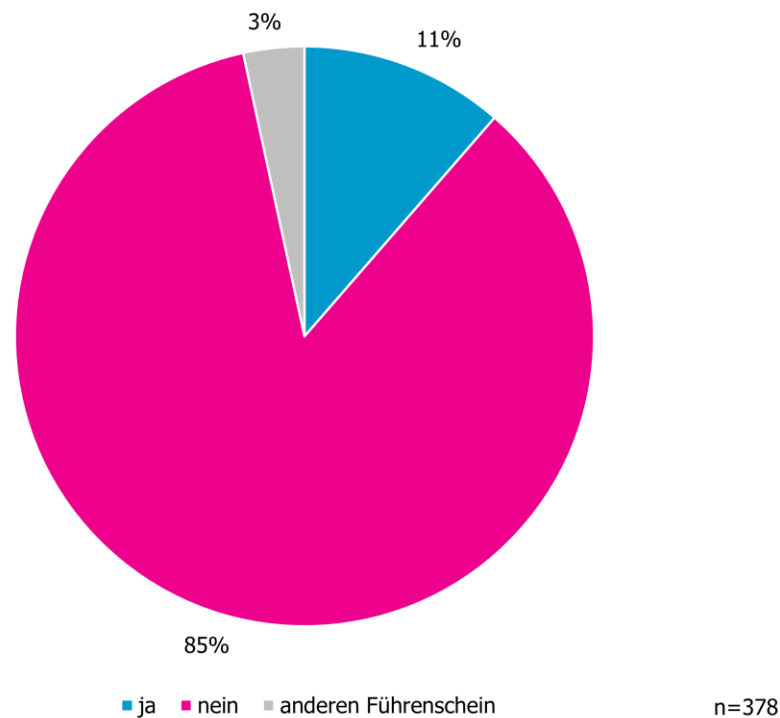


Wohnorte der Schüler:innen (n=367)

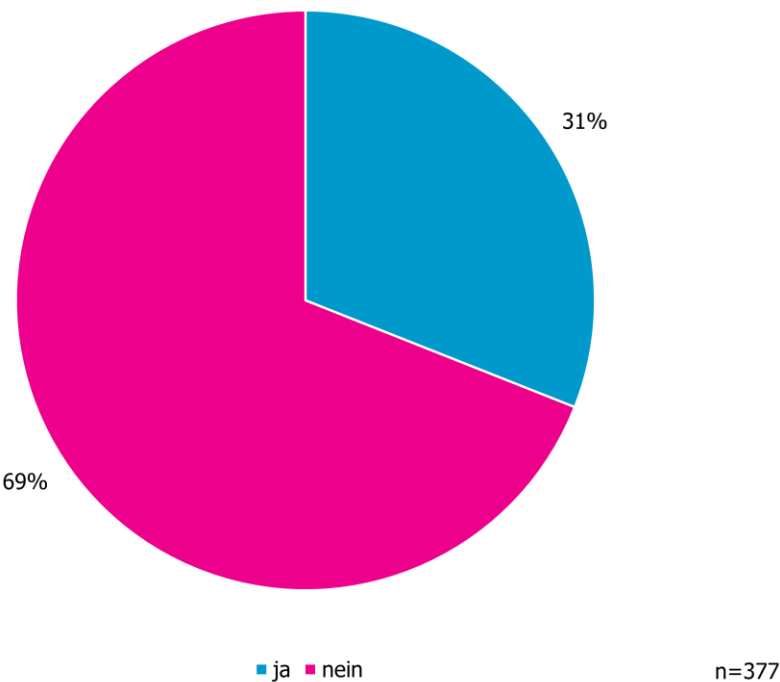
Alter der Schüler:innen (n=398):



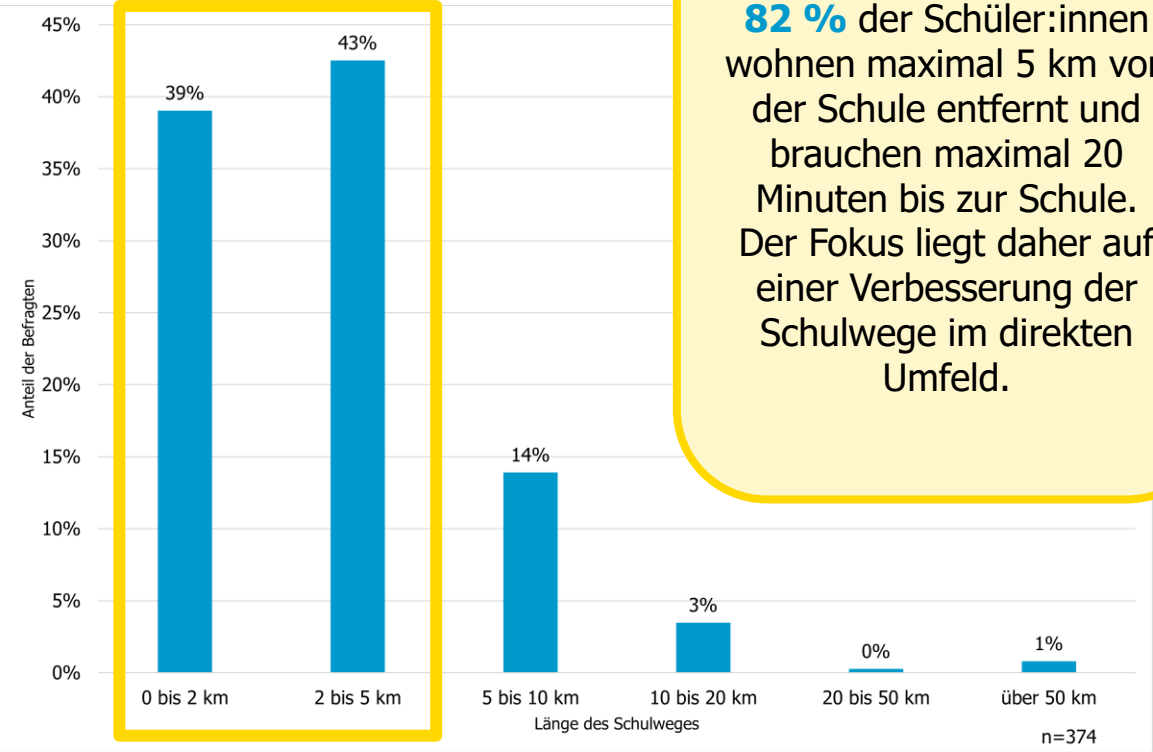
Pkw-Führerschein (n=378):



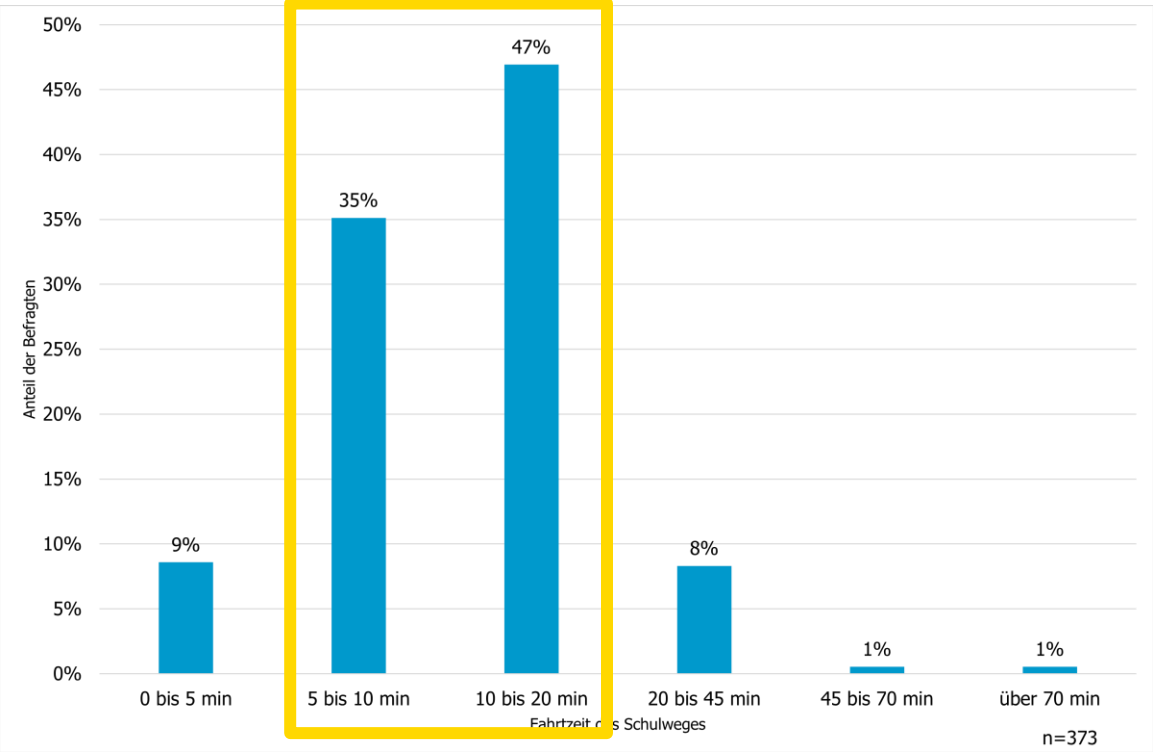
Schülerticket/Deutschlandticket (n=377):



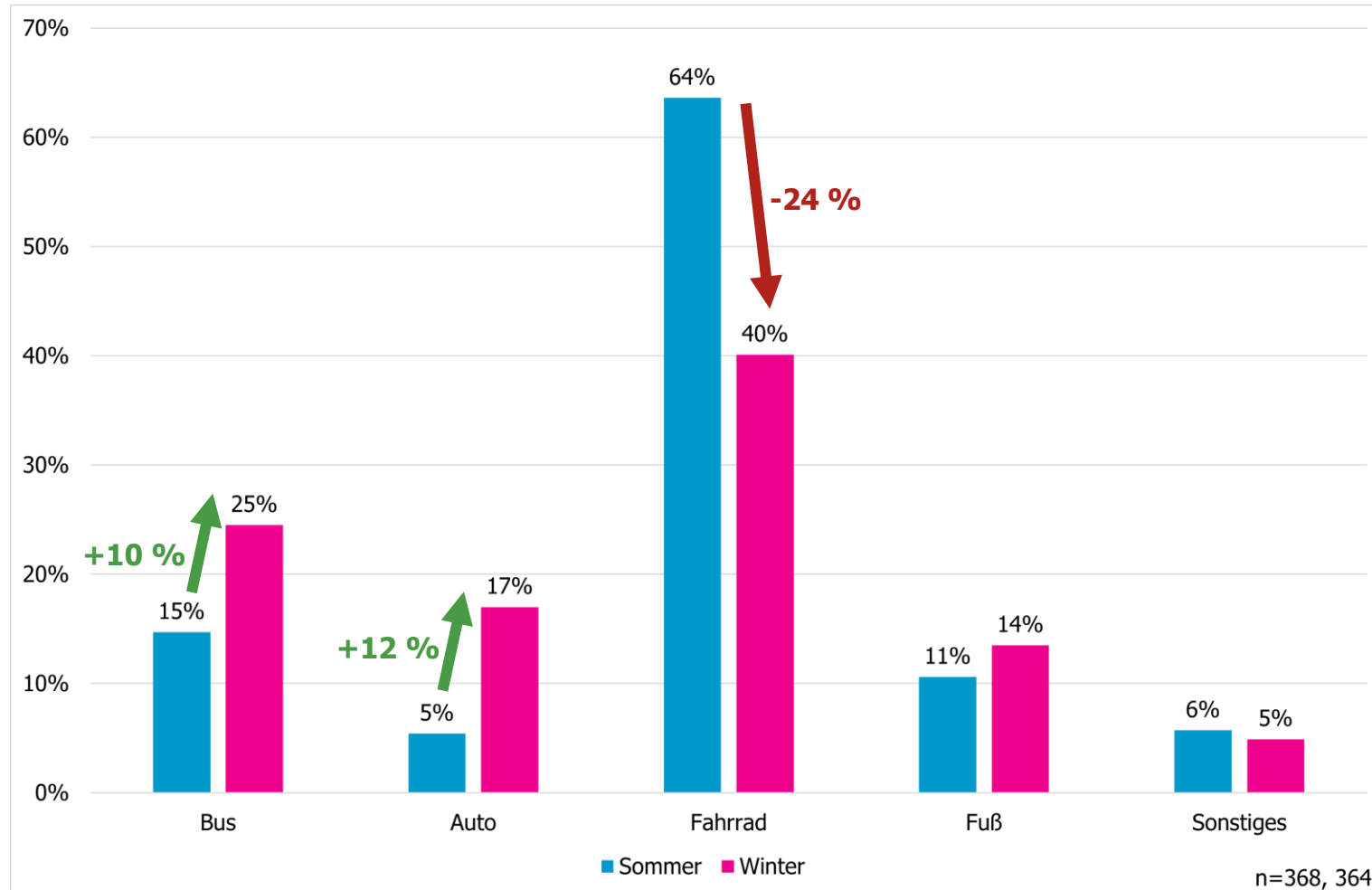
Länge Schulweg (n=374):



Fahrtzeit Schulweg (n=373):



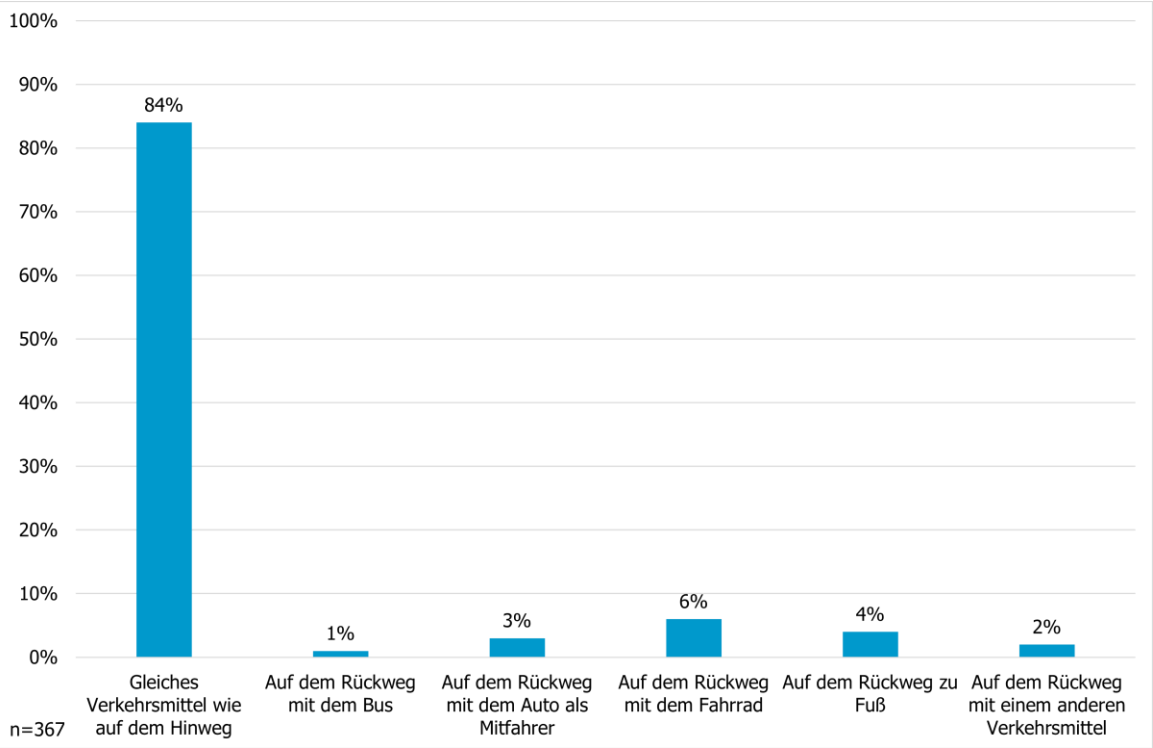
Verkehrsmittelwahl Sommer/Winter (n=368; 364):



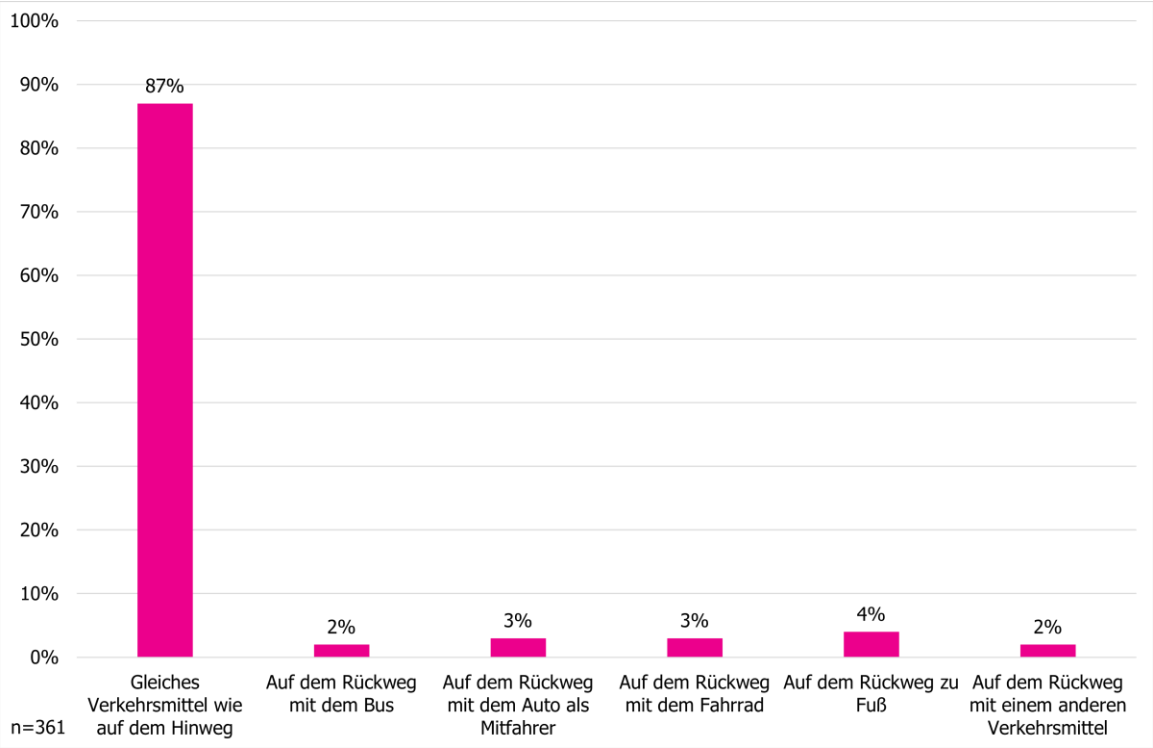
Trotz unzureichender Fahrradinfrastruktur und schlechter Qualität des ÖPNV werden die meisten Wege mit diesen beiden Verkehrsmitteln zurückgelegt. Im Winter verlagern sich die Wege vom Fahrrad auf das Auto und den ÖPNV.

Verkehrsmittelwahl Rückweg Sommer/Winter (n=367; 361):

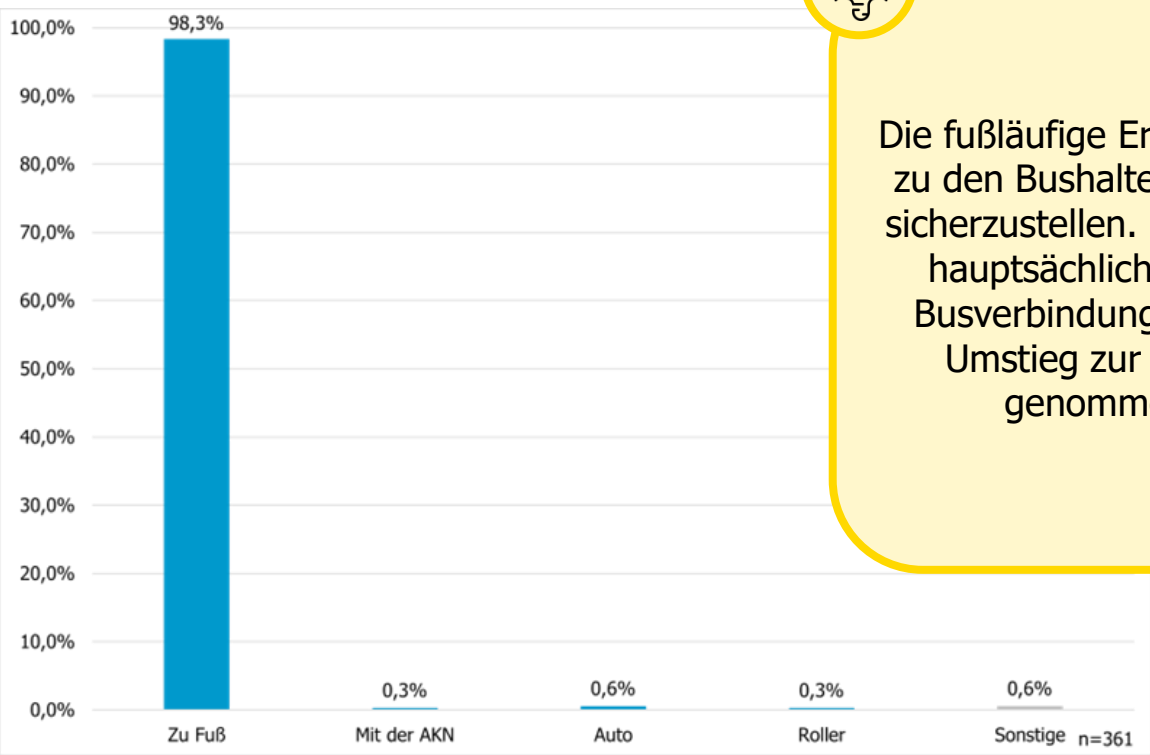
SOMMER



WINTER

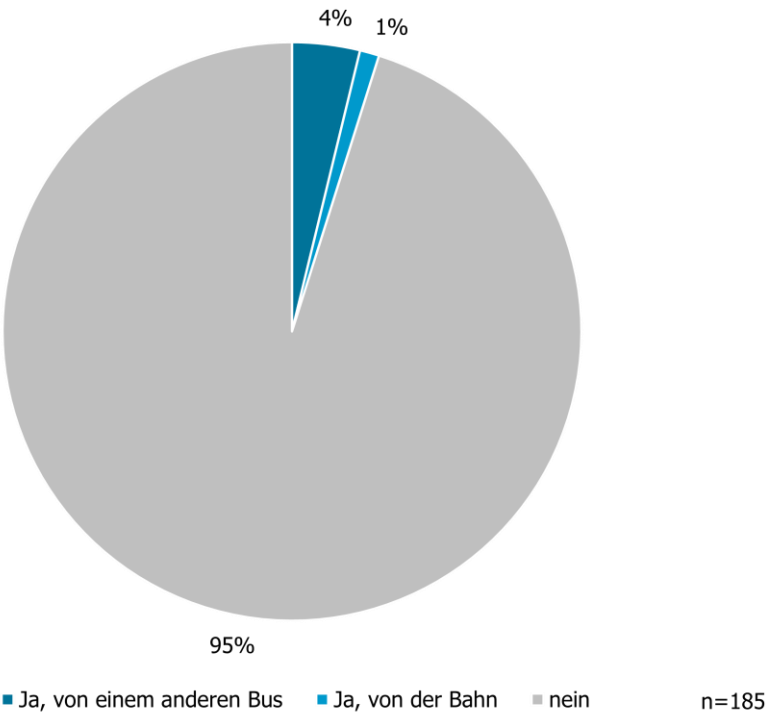


Wie kommst du morgens zum Bus? (n=361)

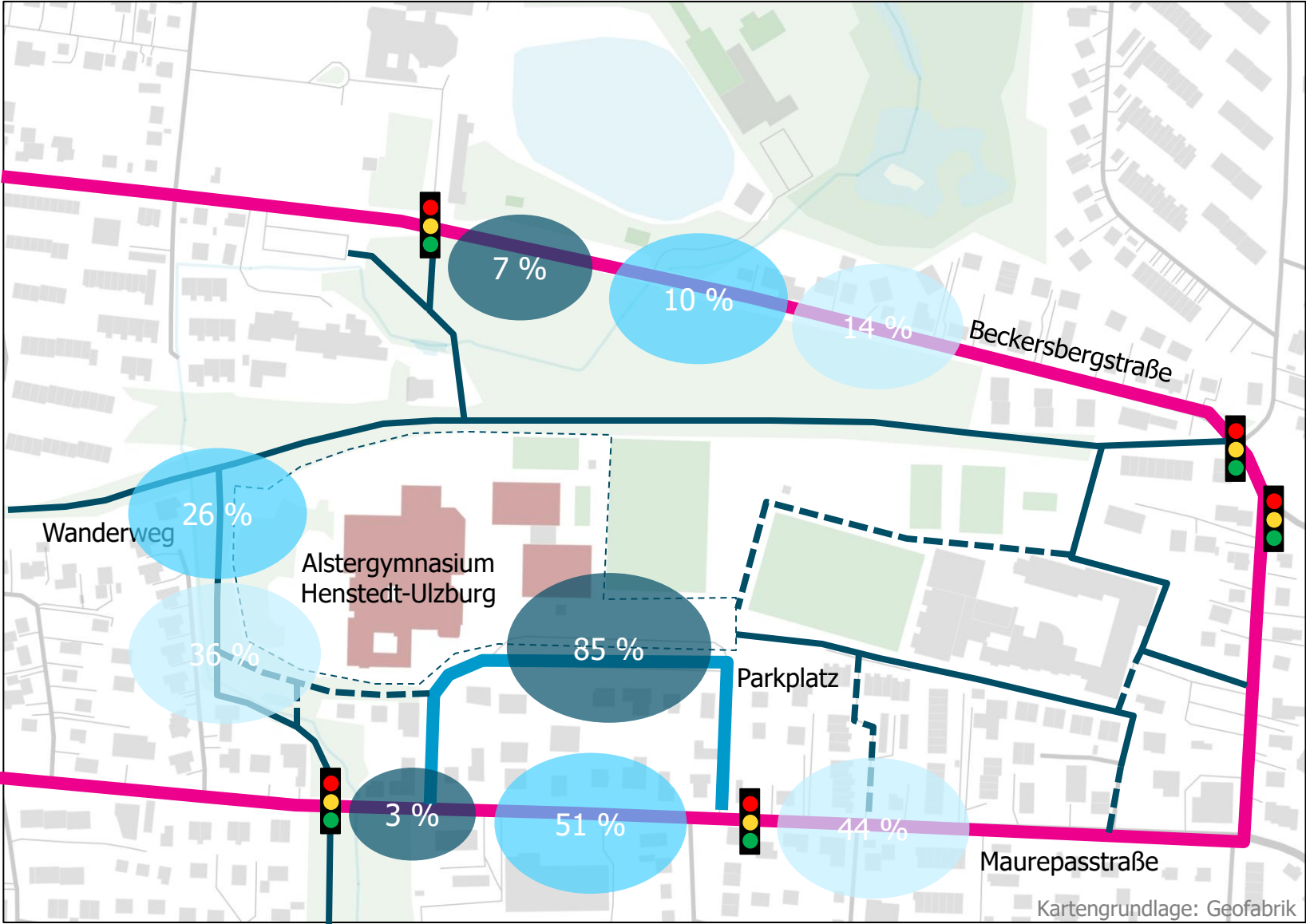


Die fußläufige Erschließung zu den Bushaltestellen ist sicherzustellen. Es werden hauptsächlich direkte Busverbindungen ohne Umstieg zur Schule genommen.

Bus: Musst du vorher umsteigen? (n=185)



Umfrage
Schüler:innen

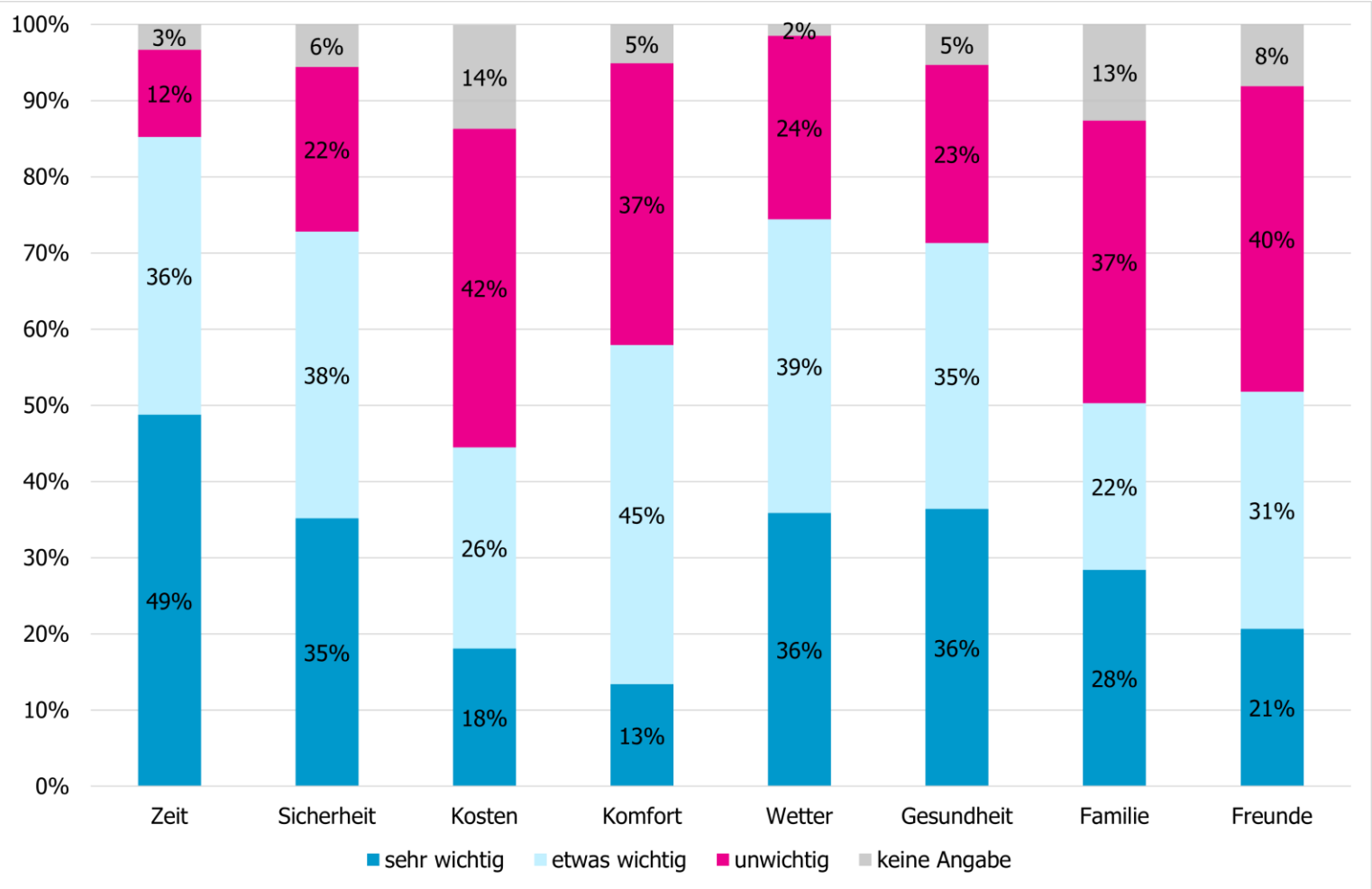


Ausstieg und Erschließung nach Verkehrsträgern:



Fast alle Elterntaxis fahren direkt vor die Schule. Die Erschließung mit dem Fahrrad und zu Fuß erfolgt hauptsächlich über die Maurepasstraße.

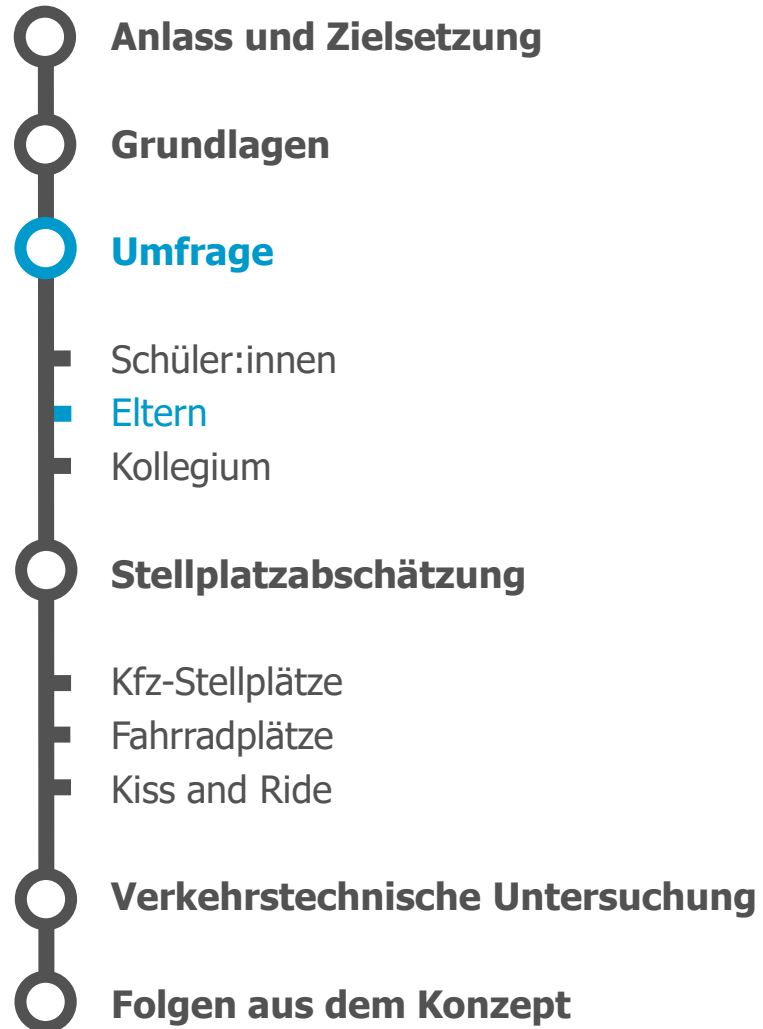
Faktoren Verkehrsmittelwahl:



Den Schüler:innen ist bei der Wahl des Verkehrsmittels vor allem die Zeitersparnis wichtig. Eher unwichtig sind die Kosten.

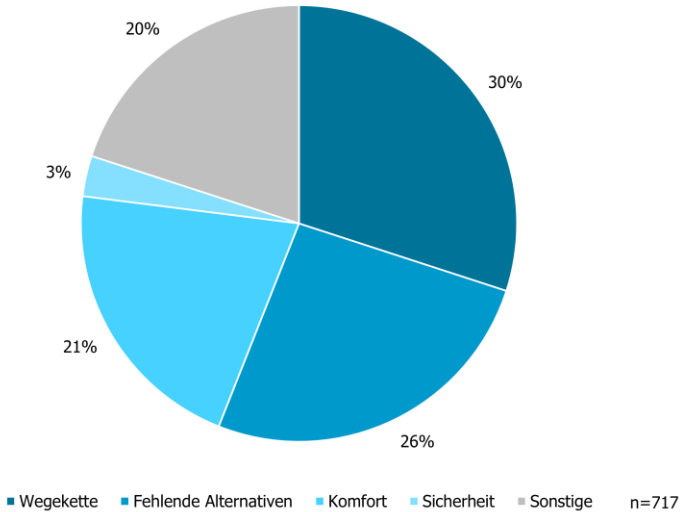
Weitere Anmerkungen der Schüler:innen (n=43, paraphrasiert):

Kategorie	Anteil Befragte	Einzelne Antworten
ÖPNV	28 %	• Forderung eines Schulbusses • Starke Auslastung Bus • Qualität der Bushaltestellen • Lange Wartezeiten durch fehlende Anpassung an den Stundenplan (Taktung) • Fehlende Busverbindung
Fahrradabstellanlagen	21 %	• Forderung nach mehr überdachten Fahrradständern • Zusätzliche Fahrradabstellanlagen aus Richtung Wanderweg und Beckersbergstraße • Fahrradständer zu eng beieinander
Parkplatz	7 %	• Motorrad-Parkplätze durch Autos blockiert • Parkplatz zu klein
Fahrradwege	5 %	• Fehlende Fahrradwege • Fahrradweg an der Maurepasstraße zu schmal
Elterntaxis	2 %	• Mehr Abstand zwischen Bushaltestelle und Parkplatz, durch Autos blockiert
Sicherheit	2 %	• Fehlende Beleuchtung des Wanderweges • Fehlender Winterdienst
Sonstige	35 %	• Alternativlosigkeit bei Wahl des Verkehrsmittels



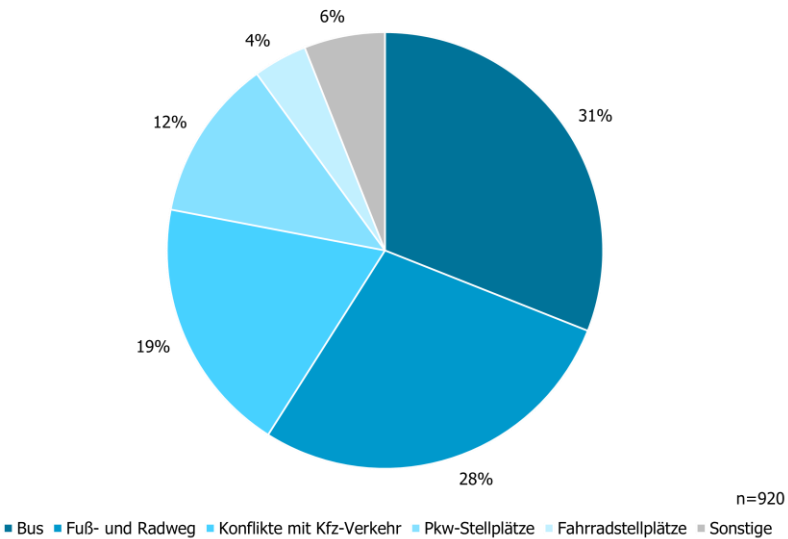
Argumente der Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen (n= 717, Mehrfachantworten möglich, paraphrasiert).

Kategorie	Anteil Befragte	Einzelne Gründe	Anteil Befragte
Wegekette	30 %	• Ich fahre anschließend weiter zur Arbeit • Ich fahre anschließend weiter zum Einkaufen, Freizeit etc. • Ich muss noch ein weiteres Kind zur Schule/Kita bringen	24 % 5 % 1 %
Fehlende Alternative	26 %	• Der Schulweg ist zu Fuß/mit dem Fahrrad ungeeignet • Der Schulweg ist zu Fuß/mit dem Fahrrad zu weit • Es gibt keine Busverbindung • Busverbindung zu teuer • Busverbindung zu umständlich	2 % 4 % 9 % 4 % 7 %
Komfort	21 %	• Es ist bequemer • Es ist schneller • Wir sind unabhängig vom Wetter	2 % 4 % 15 %
Sicherheit	3 %	• Ich habe Angst, dass meinem Kind zu Fuß/mit dem Fahrrad was zustößt • Ich habe Angst, dass meinem Kind etwas zustößt, wenn es den Bus nimmt • Ich finde die Verkehrssituation an der Schule zu gefährlich	3 % 0 % 0 %



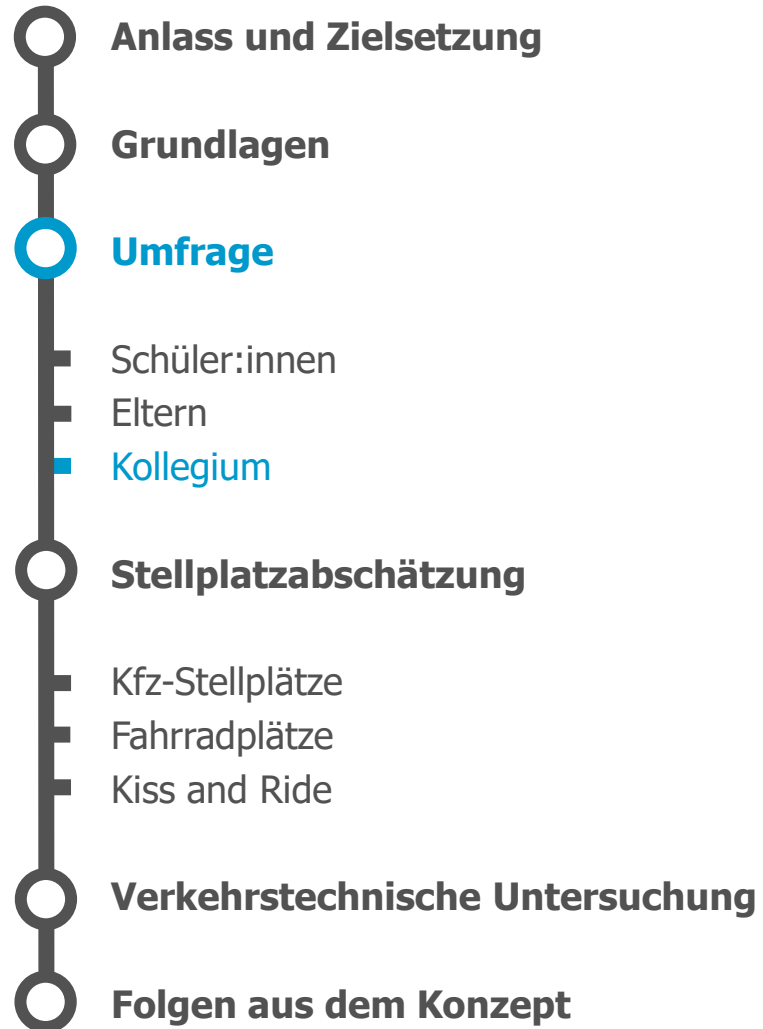
Probleme auf dem Schulweg laut Eltern (n= 920, Mehrfachantworten möglich, paraphrasiert).

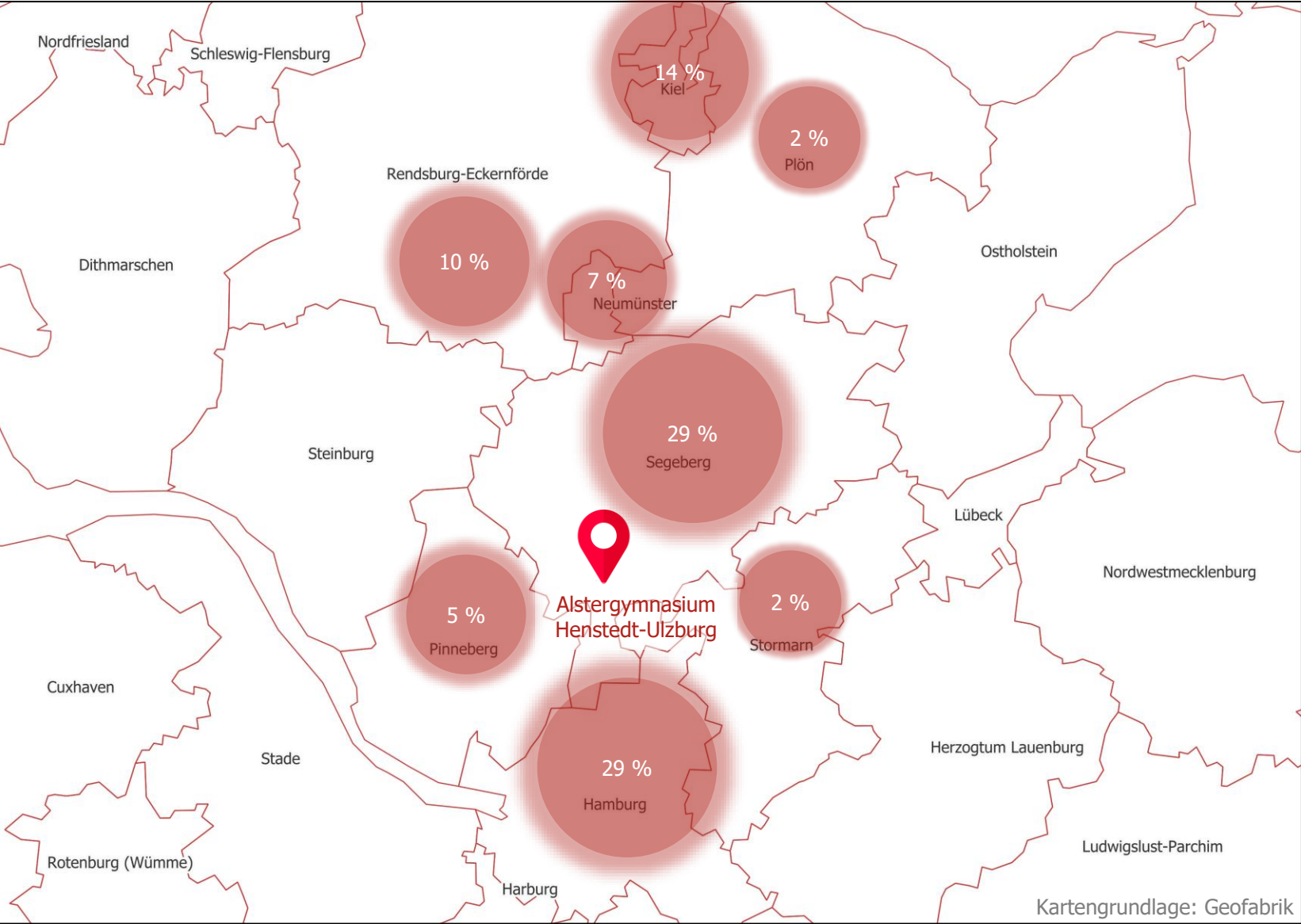
Kategorie	Anteil Befragte	Einzelne Gründe	Anteil Befragte
Bus	31 %	• Es gibt keine Busverbindung • Bus ist überfüllt • Bus ist unpünktlich/unzuverlässig • Der weg von/zur Bushaltestelle ist unsicher/schlecht ausgebaut	9 % 13 % 8 % 1 %
Fuß- und Radweg	28 %	• Der Schulweg ist schlecht ausgeleuchtet • Es gibt keine guten/ausreichenden Radwege • An einigen Stellen fehlen Fußwege	10 % 12 % 6 %
Konflikte mit Kfz-Verkehr	19 %	• Es gibt Straßen, die schlecht zu überqueren sind • Vor der Schule fahren/halten viele Pkw	2 % 17 %
Pkw-Stellplätze	12 %	• Es gibt nicht genügend Pkw-Stellplätze • Es gibt nicht genügend Haltemöglichkeiten	5 % 7 %
Fahrradabstellplätze	4 %	• Es gibt nicht genügend Abstellplätze für Fahrräder	4 %



Weitere Anmerkungen der Eltern (n=393, paraphrasiert):

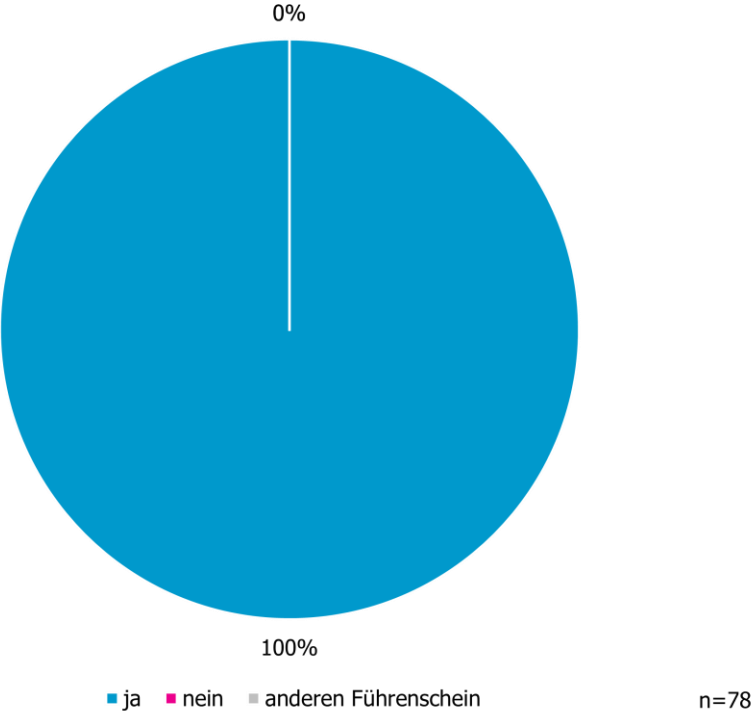
Kategorie	Anteil Befragte	Einzelne Antworten
ÖPNV	8 %	• Bustaktung zu Randzeiten (z.B. Schulschluss nach 4. Stunde) • Vor allem Abreise problematisch • Kostenloses Schülerticket • Bus überfüllt • Busverbindung nach Kisdorf • Fehlende Überdachung Bushaltestelle an der schule
Elterntaxis	4 %	• Stau an der Maurepasstraße • Autos blockieren Bushaltestelle
Sicherheit	2 %	• Fehlende Beleuchtung Wanderweg/Biotop • Fehlender Winterdienst
Fahrradabstellanlagen	2 %	• Diebstahlsicherheit gewährleisten • Mehr überdachte Abstellmöglichkeiten
Fuß- und Fahrradwege	2 %	• Schlechter Zustand in ganz HU • Maurepasstraße zu schmal
Erschließung	1 %	• Ein- und Ausfahrt zur Schule anders regeln
Parkplatz	1 %	• Parkplatz vergrößern
Sonstige	80 %	• Kritik an der Umfrage • Kinder werden bei schlechtem Wetter mit Auto gebracht



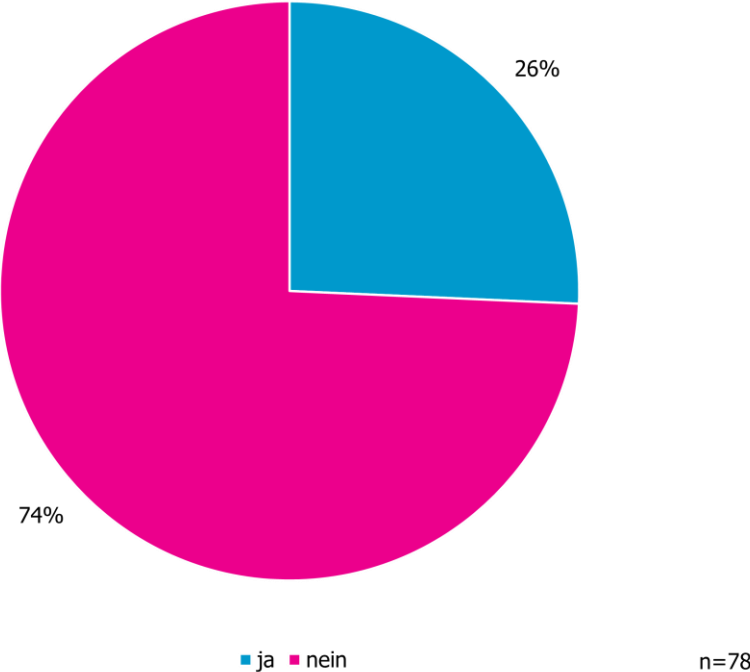


Wohnorte der Lehrer:innen (n=42)

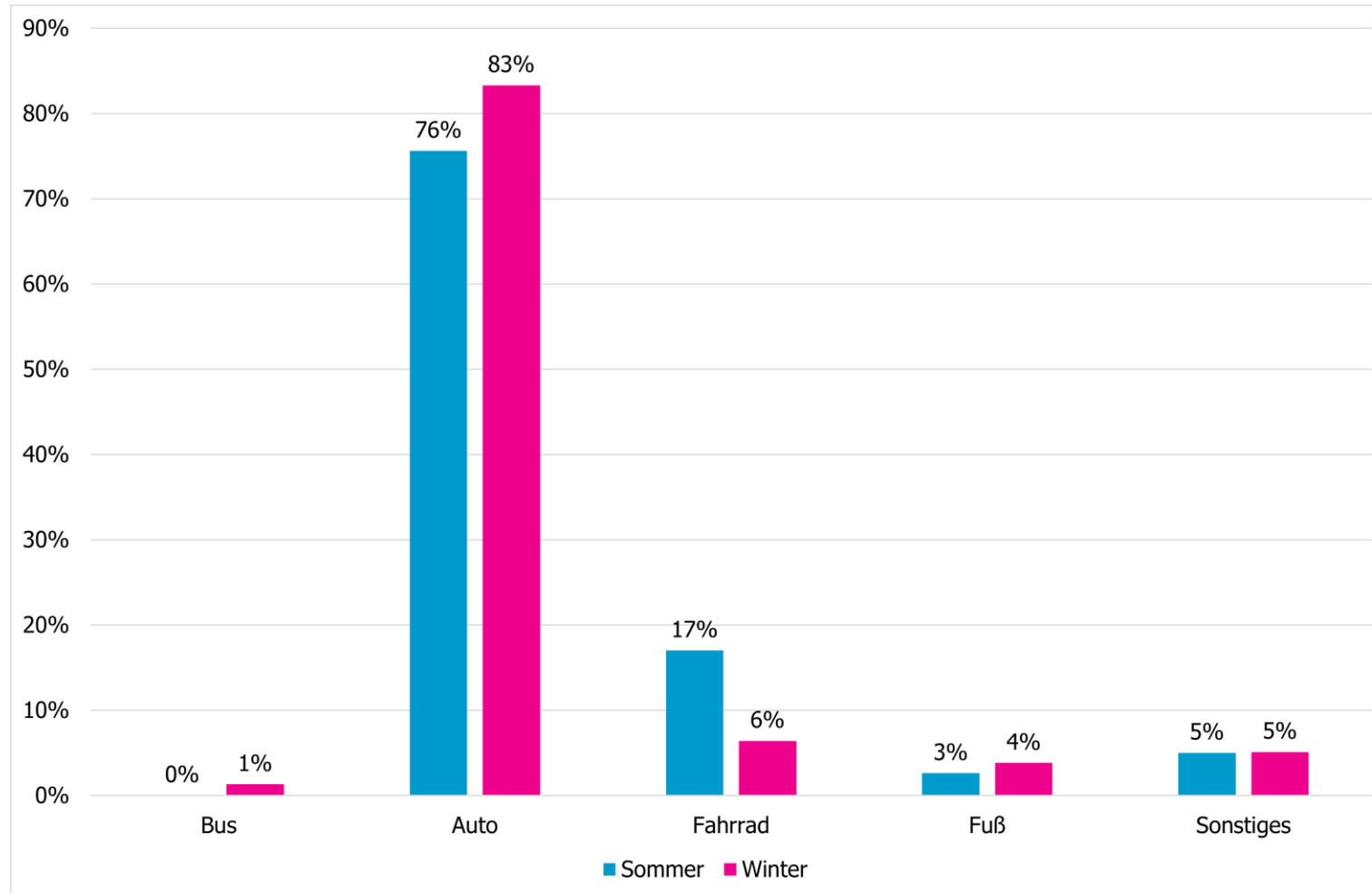
Pkw-Führerschein (n=78):



ÖPNV-Monatsticket (z. B. Deutschlandticket) (n=78):



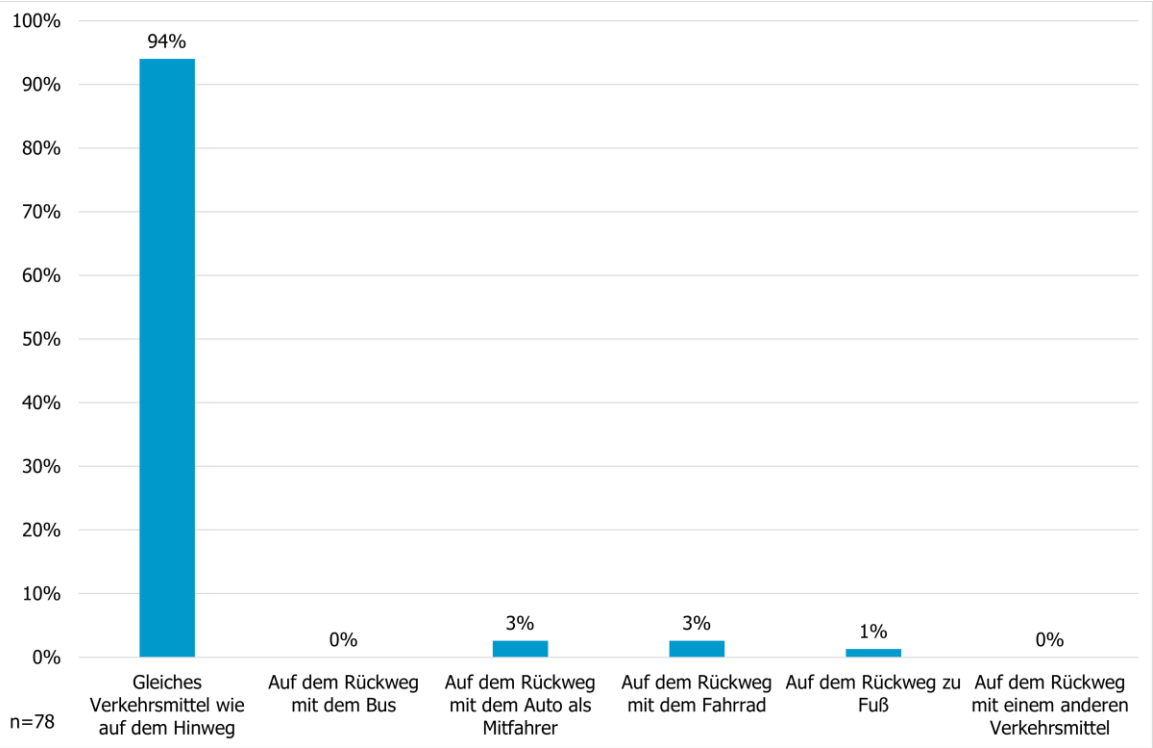
Verkehrsmittelwahl Sommer/Winter (n=78):



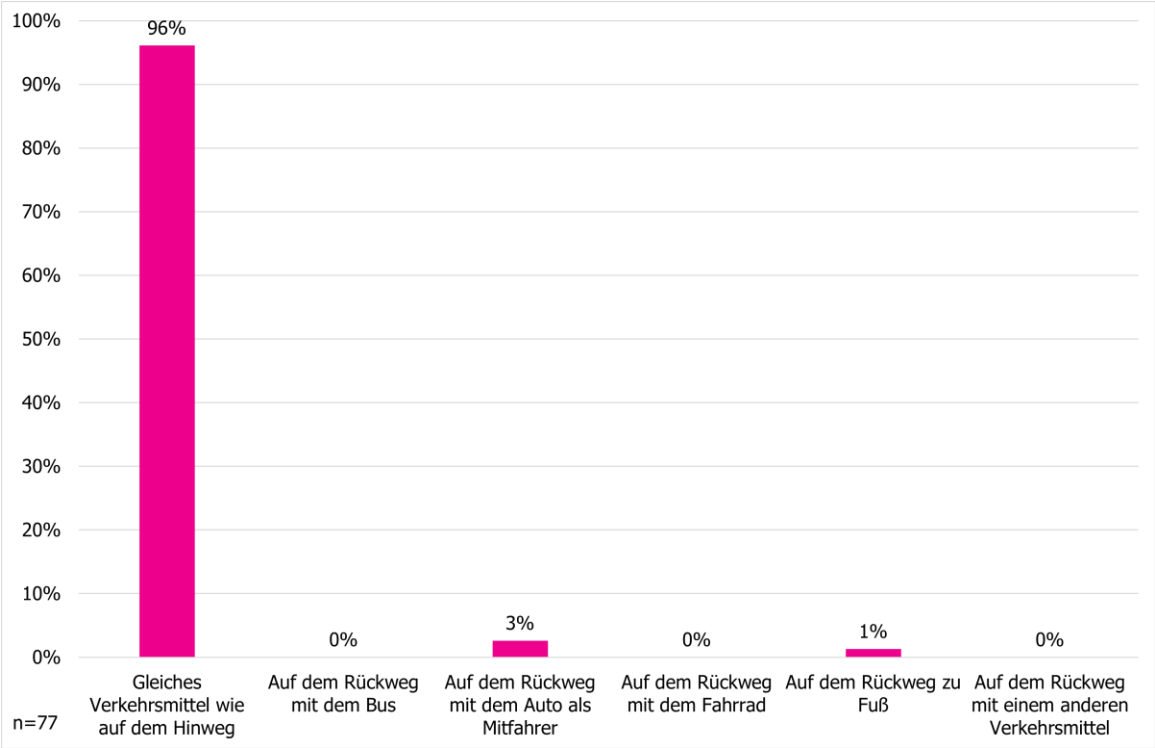
Das Hauptverkehrsmittel der Lehrer:innen ist das Auto. Lediglich das Fahrrad spielt im Sommer eine größere Rolle.

Verkehrsmittelwahl Rückweg Sommer/Winter (n=78; 77):

SOMMER



WINTER



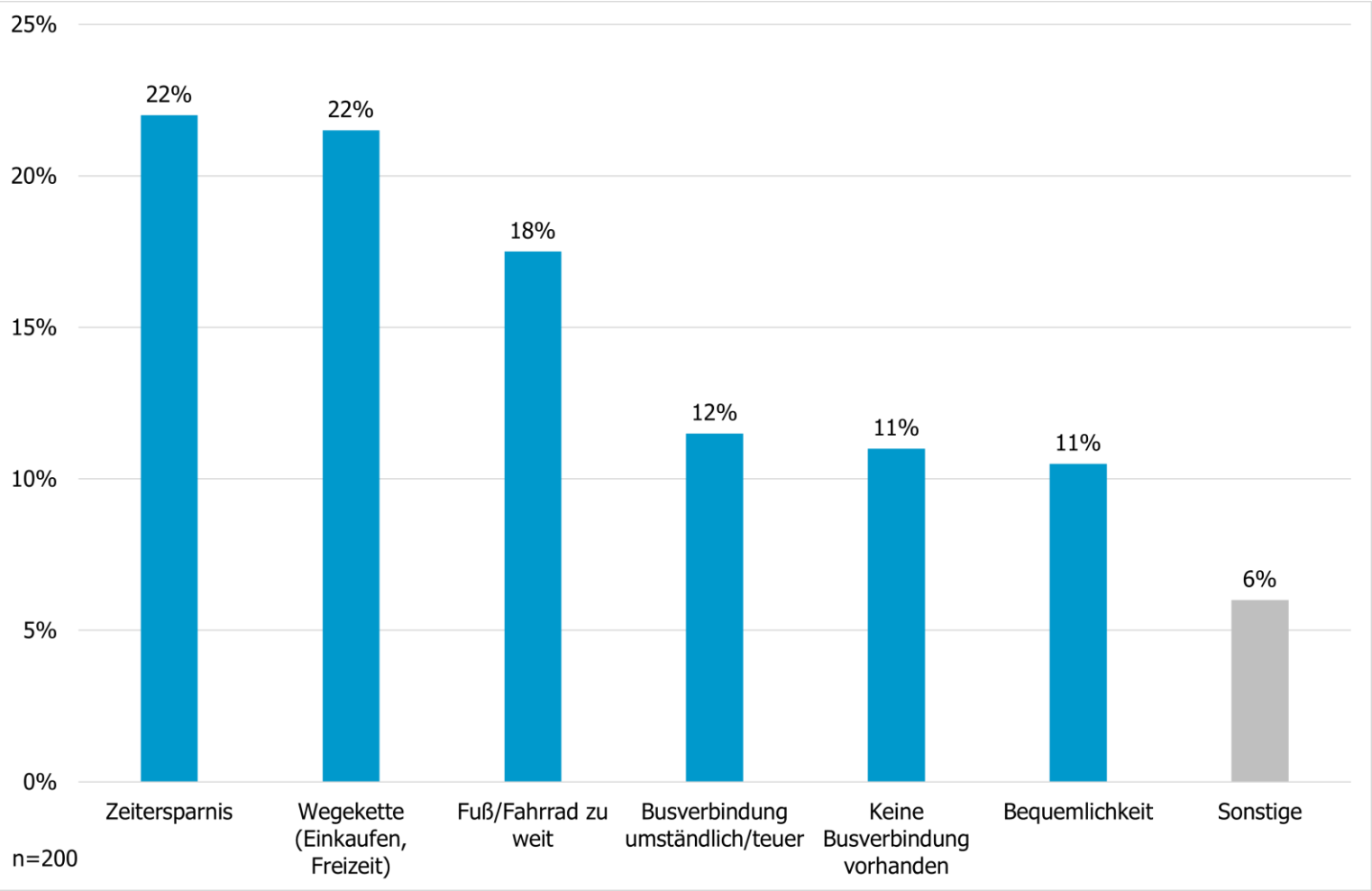


Wenn Sie mit dem Auto kommen,
wo parken Sie dann? (n=71)

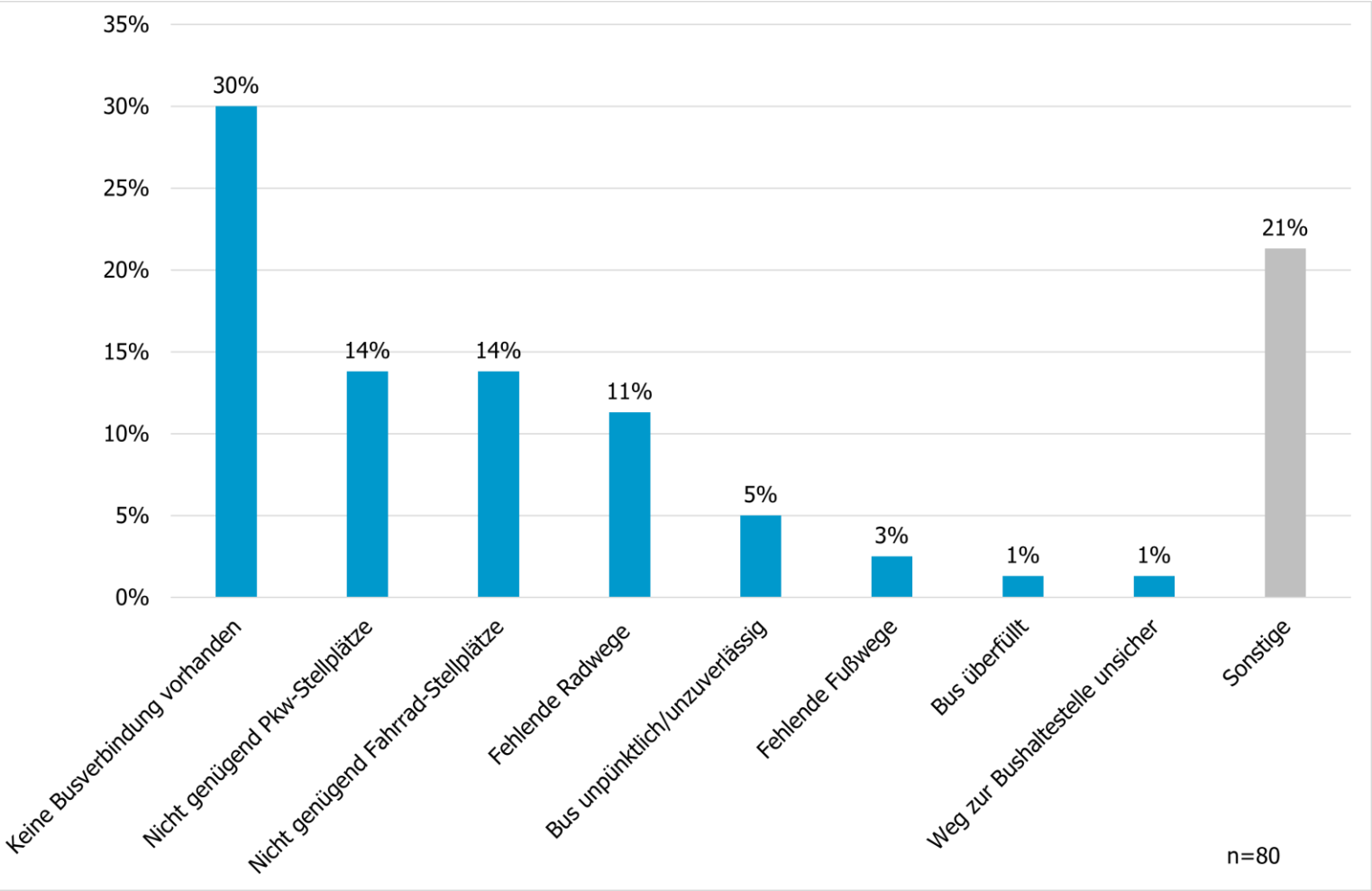


Die Lehrer:innen parken
ihr Auto hauptsächlich auf
dem Schulparkplatz. Auf
das gesamte Kollegium
gerechnet, parken ca. **73
Lehrer:innen** auf dem
Parkplatz.

Gründe für Autonutzung des Kollegiums (n=200, Mehrfachantworten):



Probleme bei Anreise (n=80, Mehrfachantworten):



Weitere Anmerkungen des Kollegiums (n=14, paraphrasiert):

Kategorie	Anteil Befragte	Einzelne Antworten
Parkplatz	43 %	• Forderung eines größeren Parkplatzes • Separater Parkplatz für Lehrkräfte • Forderung von E-Ladesäulen • Forderung einer Tiefgarage
Elterntaxis	14 %	• Blockierung der Straße durch Elterntaxis • Forderung einer „Drop-Off-Zone“ für Elterntaxis
Fahrradabstellanlagen	14 %	• Plätze für E-Bikes • Separate überdachte Fahrradabstellplätze
ÖPNV	14 %	• ÖPNV keine Option für Lehrer aus Kiel • Fehlende direkte Busverbindung
Sonstige	14 %	

Umfrage

Hauptproblemstellen



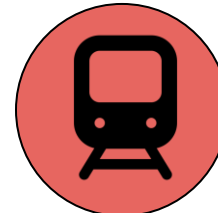
- Fehlende Haltemöglichkeiten für Elterntaxis
- Staubbildung auf der Maurepasstraße
- Fehlende separate Stellplätze für Lehrer:innen



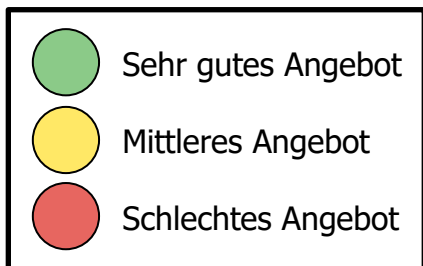
- Unzureichende Fußwegeinfrastruktur inklusive Beleuchtung der Wege
- Fehlende Quermöglichkeiten im Schulumfeld



- Unzureichende Fahrradwegeinfrastruktur inklusive Beleuchtung der Wege
- Ungenügend Fahrradabstellplätze (v.a. überdachte)



- Schlechte Bustaktung (fehlende Anpassung an Stundenplan)
- Unzureichende Kapazitäten
 - Busfahrpläne berücksichtigen Schulzeiten und passen die Taktung und Kapazitäten bei Bedarf an (Stellungnahme SVG)
- Zu hohe Ticketpreise
 - D-Ticket vom Kreis Segeberg vollfinanziert (Hauptwohnsitz im Kreis, allgemeinbildende öff. Schule, Klassen 1-10), ansonsten teilfinanziert (Stn.: SVG)
- Schlechte Erschließung und mangelnde Qualität der Bushaltestellen
 - Verantwortung der Gemeinde (Stn.: SVG)
- Fehlender Schulbus
 - Fehlender Bedarf (Stn.: SVG)
- Unzureichende Busverbindung nach Kisdorf
 - Ganztägige Anbindung von Bhf. HU (Stn.: SVG)
- Direkte ÖV-Anbindung Kiel
 - Kein Bedarf, nicht in der Verantwortung des Kreises (Stn.: SVG)





- Schaffung einer Drop-Off-Zone für Elterntaxis getrennt vom Schulparkplatz
- Überprüfung der Stausituation auf der Maurepasstraße und ggf. neue Verkehrsführung



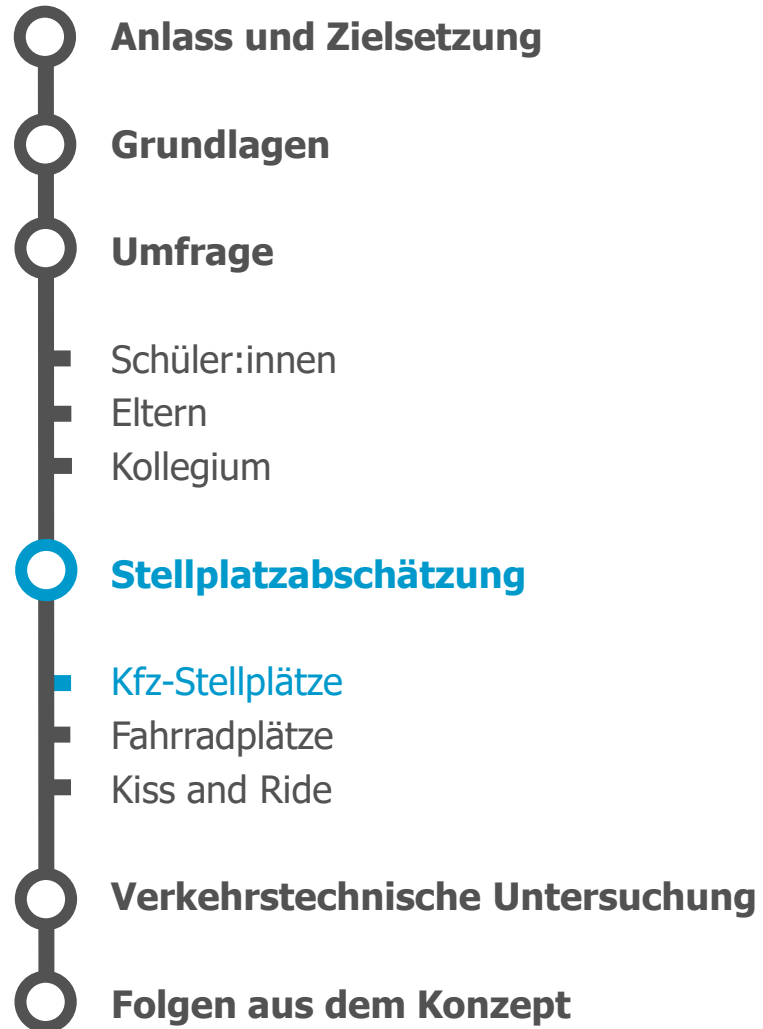
- Gezielte Überprüfung der Gehwege im Schulumfeld und ggf. Verbesserung dieser
- Beleuchtung auf den Schulwegen sicherstellen
- Sichere Quermöglichkeiten schaffen

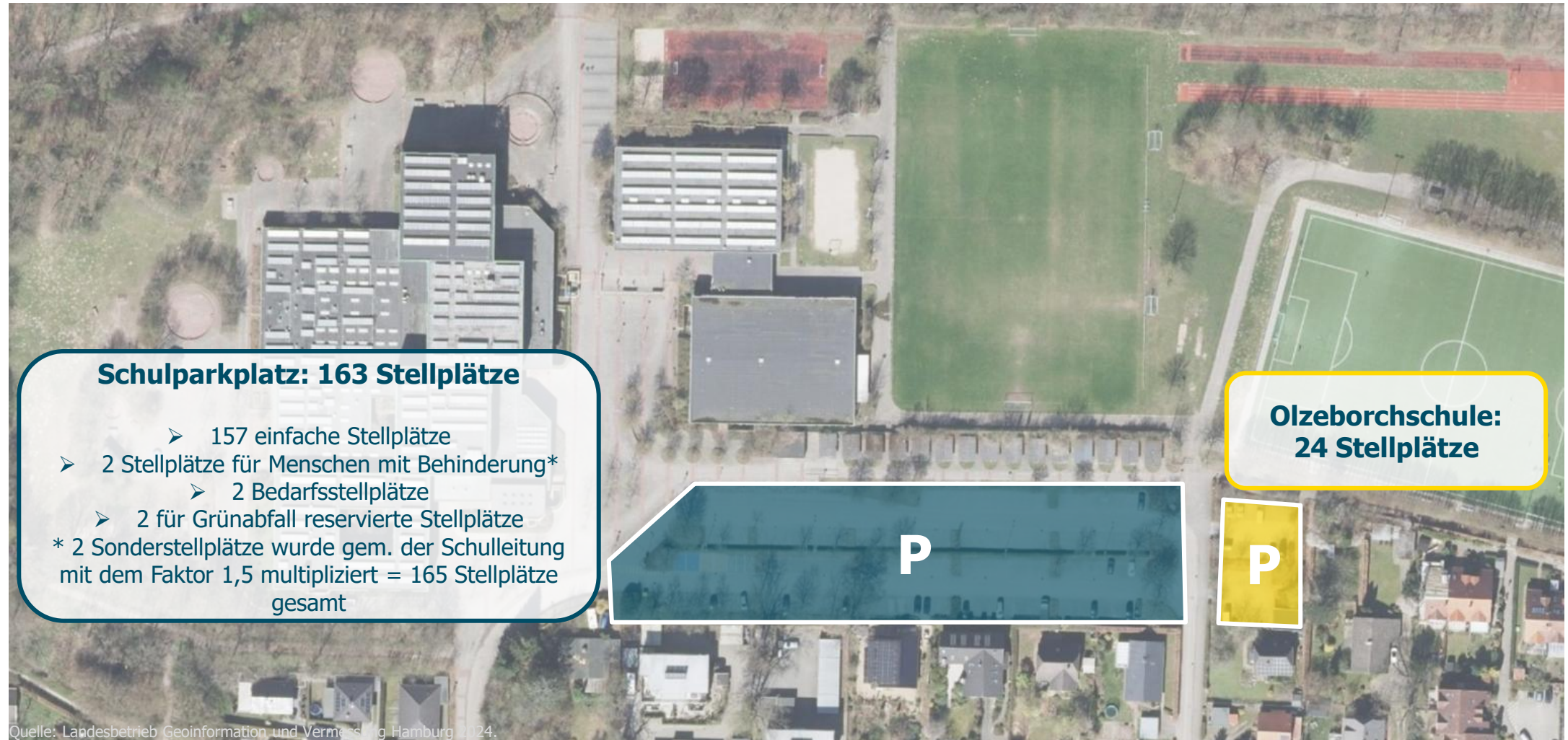


- Gezielte Überprüfung der Radwege im Schulumfeld und ggf. Verbesserung dieser
- Erweiterung des Fahrradabstellangebots v.a überdachte



- Gezielte Überprüfung der Taktung und Kapazitäten v.a. zu Schulrandzeiten
- Barrierefreier Haltestellenausbau nach Maßgabe des hvv-Leitfadens
- Gezielte Überprüfung und ggf. Verbesserung der Erschließung zu den Bushaltestellen





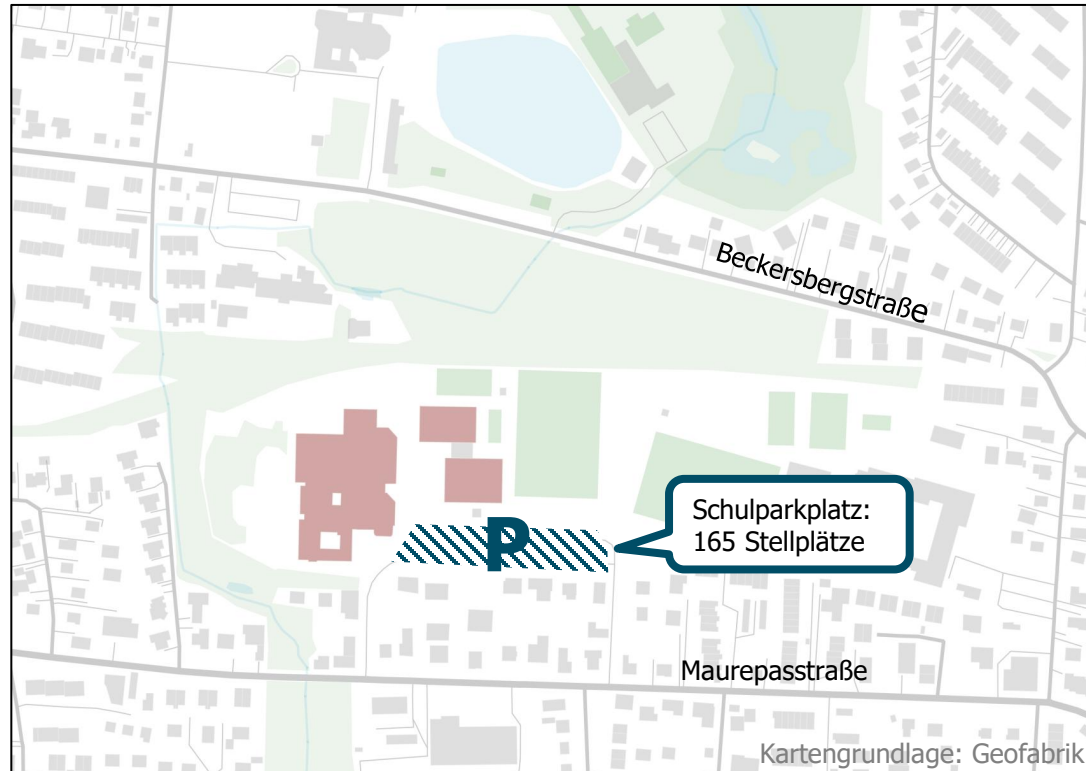
Kfz-Stellplätze

Bedarf

Alstergymnasium Henstedt-Ulzburg

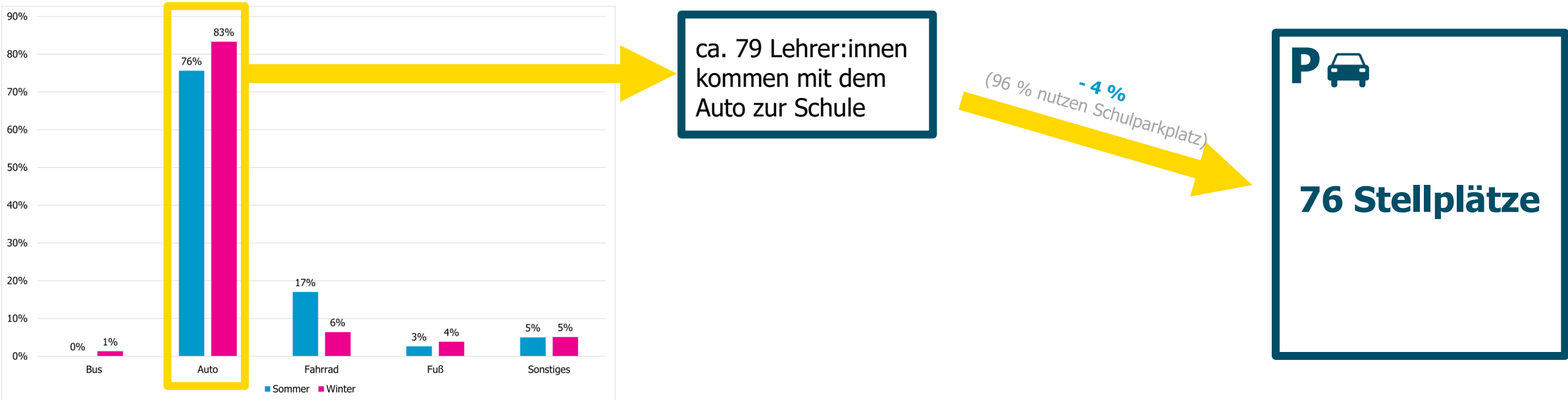
1.175 Schüler:innen im Bestand; 1.300 prognostiziert für das Jahr 2026. 95 Lehrkräfte

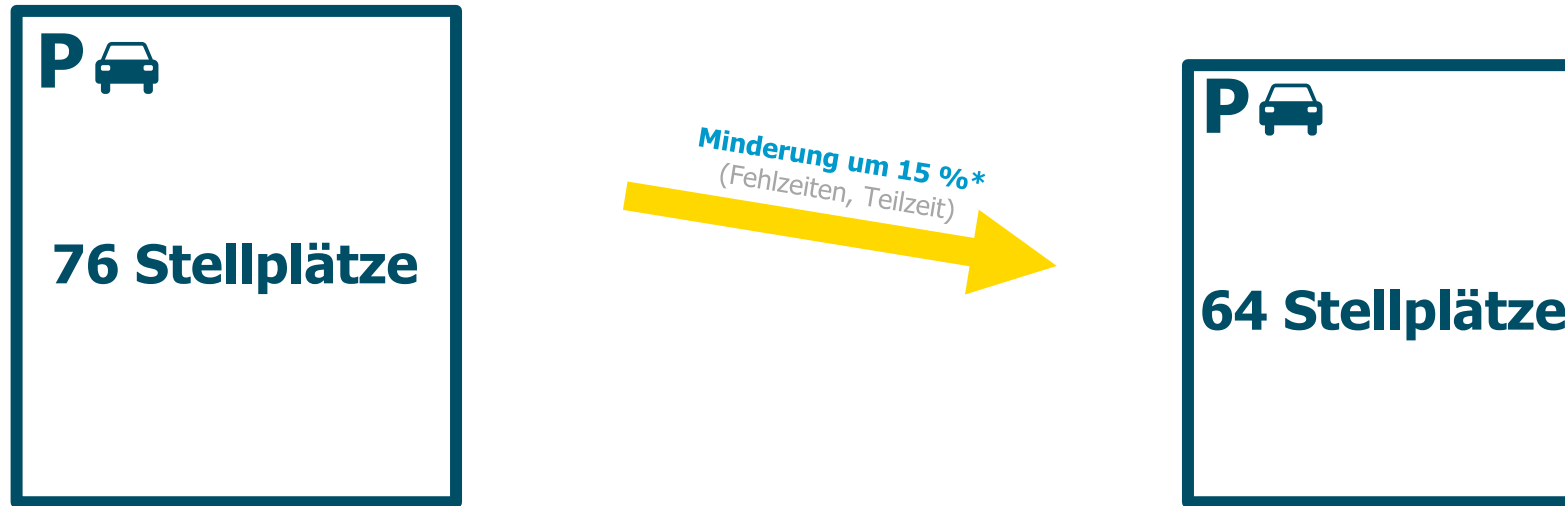
- Bestand: 165 Stellplätze (Schulparkplatz)
- Stellplätze für Beschäftigte
- Stellplätze für Schüler:innen über 18
- Bereich für Hol- und Bringverkehr („Kiss & Ride“)
- Stellplätze für die Schulaula mit 500 Sitzplätzen



- **Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg:** 52 Stellplätze (1 Stellplatz je 25 Schüler:innen)
- **Befragung:** 83 % des Kollegiums kommen mit dem Pkw zur Schule (Winter), 96 % parken auf dem Schulparkplatz

Verkehrsmittelwahl Kollegium (n=78):





Zusammenfassung:

Laut Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg werden für das Alstergymnasium **52 Stellplätze** für Lehrer:innen benötigt. Anhand der Befragungsergebnisse werden **64 Stellplätze** für Lehrer:innen berechnet.

* Pauschale Minderung
aufgrund von Fehlzeiten oder
Teilzeitarbeitszeit

Kfz-Stellplätze

Schüler:innen über 18 Jahre

- **Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg:** 17 Stellplätze (1 je 5-10 Schüler:innen über 18 Jahre gem. Stellplatzsatzung. Bilanziert mit Mittelwert 7,5)
- **Befragung:** 130 Schüler:innen sind über 18 Jahre alt
- **Annahme:** Laut Referenzprojekt in Rellingen-Egenbüttel: 20 % Selbstfahreranteil bei den über 18-Jährigen
 - Bei 130 Schüler:innen kommen 26 Schüler:innen mit dem eigenen Pkw zur Schule

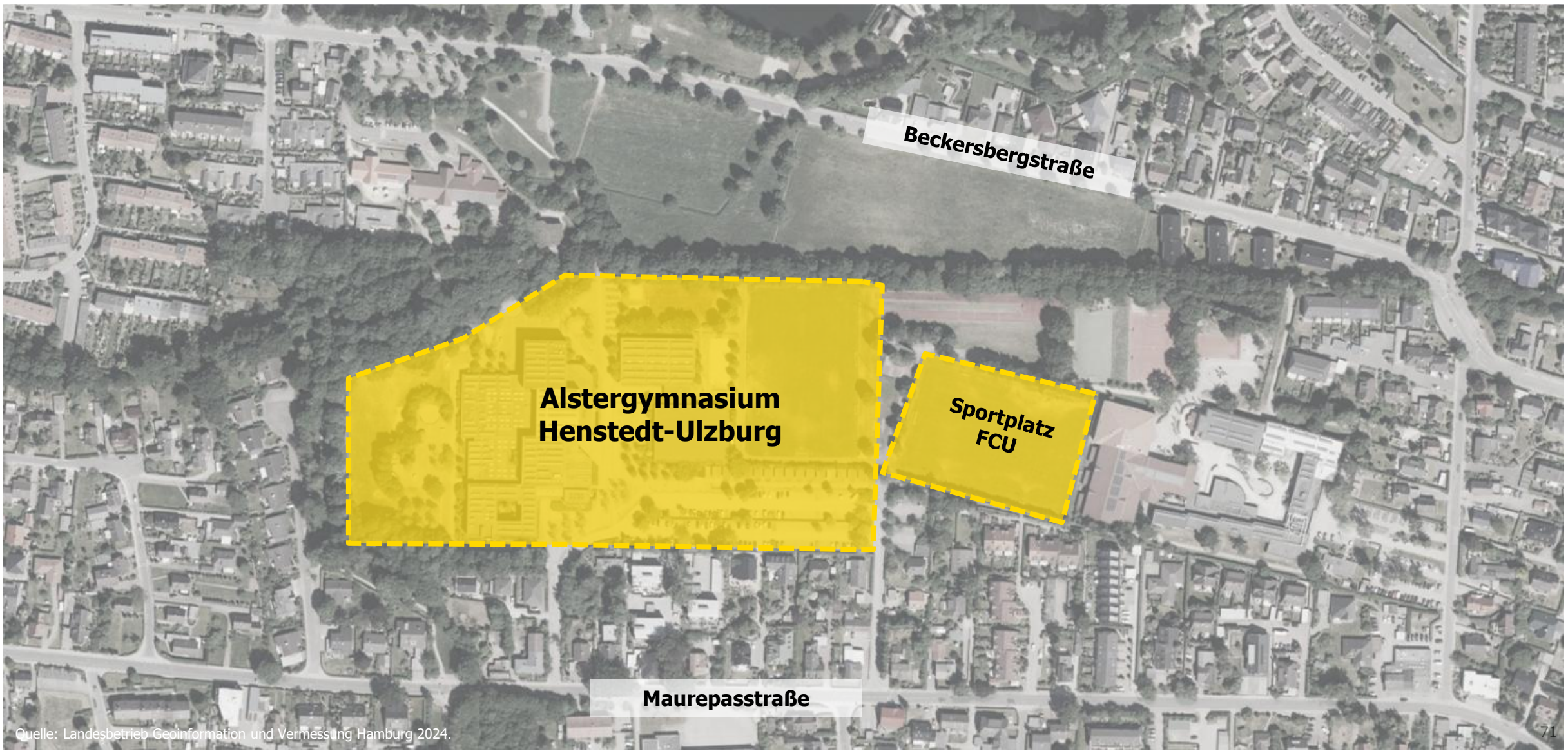


Zusammenfassung:

Laut Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg werden für das Alstergymnasium **17 Stellplätze** für Schüler:innen über 18 Jahren benötigt. Anhand der Befragungsergebnisse werden **22 Stellplätze** für Schüler:innen berechnet.

- Sportplatz: ca. **32 Stellplätze** werden unter der Woche Abends und am Wochenende benötigt (ca. 8.000 m²)
 - Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg: 1 je 250 m² Sportfläche
- Darüber hinaus finden im am **Alstergymnasium** und in der dazugehörigen **Sporthalle** auch Veranstaltungen wie beispielsweise Theateraufführungen und Veranstaltungen statt. Zur Bilanzierung dieser Stellplätze wird die Schulaula mit einer Kapazität von 500 Sitzplätzen als Worst-Case-Szenario (keine Gleichzeitigkeit von Sport und Theater) herangezogen. Unter Berücksichtigung der Stellplatzsatzung von Henstedt-Ulzburg beläuft sich der Bedarf auf **125 Stellplätze**.

Verortung der Nutzungen
Bestand



Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg 2024.



Lehrer:innen: 52-64 Stellplätze

Schüler:innen: 17-22 Stellplätze

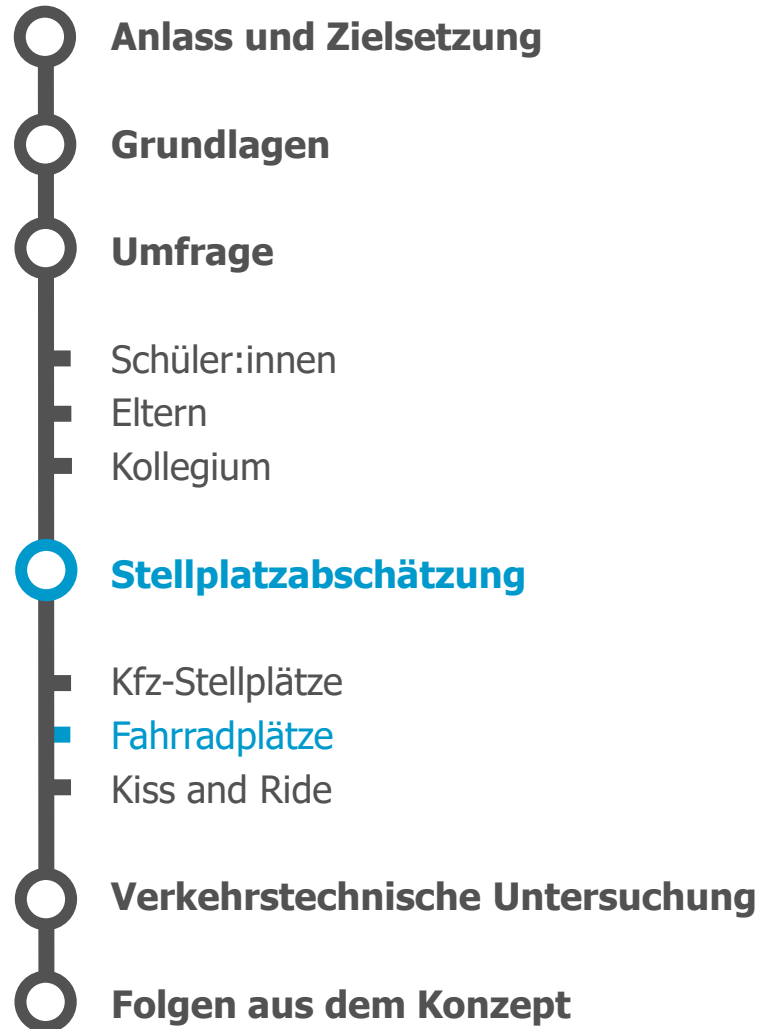
Schulaula: 125 Stellplätze

Gesamtbedarf (Worst-Case)
= 125 Stellplätze

Je nach Bemessungsgrundlage (Stellplatzsatzung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg oder der Befragung) beläuft sich der Bedarf auf 69-86 erforderliche Stellplätze. Da abgesehen vom normalen Schulbetrieb jedoch auch Abend- und Sportveranstaltungen berücksichtigt werden müssen, werden die 125 Stellplätze der Schulaula als Worst-Case-Szenario herangezogen und bilden somit den Gesamtbedarf für den neuen Alstercampus.

Politische Zielsetzung:

Gemäß Stellplatznachweis beträgt der Stellplatzbedarf im Worst-Case-Szenario 125 Stellplätze. Die politische Vorgabe in Henstedt-Ulzburg sieht jedoch vor, dass die bisherige Stellplatzzahl weitestgehend gehalten wird.



Fahrradplätze

Alle Nutzer:innen

Zu nutzender Bestand von Fahrradplätzen

- Überdachte: 336 Fahrradplätze
- Offen: 195 Fahrradplätze

→ **531 Fahrradplätze im Bestand**

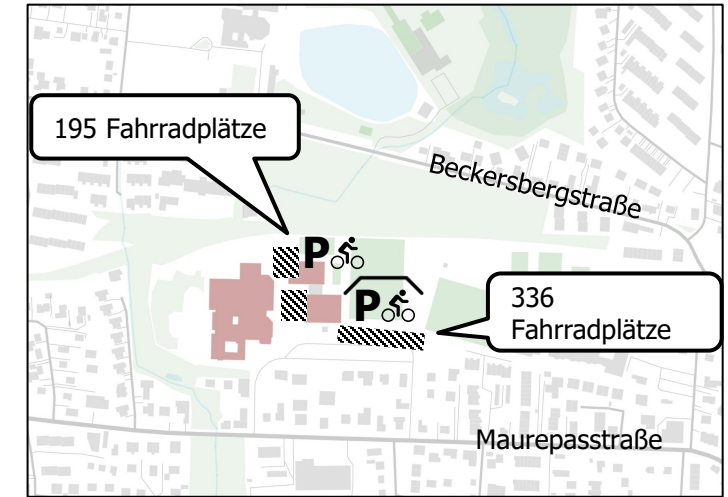
Weiterer Bedarf

Nach Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg

- Alle Nutzer (1 je 2 Schüler:innen): 650 Fahrradplätze
- Schüler:innen über 18 Jahre (1 je 2 Schüler:innen): 65 Fahrradplätze

Laut Umfrage

- 17 % Fahrradnutzung unter Lehrer:innen (Sommer): 16 Stellplätze, Minderung 15 %
- 64 % Fahrradnutzung unter Schüler:innen (Sommer): 832 Stellplätze, Minderung 15 %



$$\begin{array}{r} 650 \text{ Fahrradplätze} \\ 65 \text{ Fahrradplätze} \\ \hline = \textbf{715 Fahrradplätze} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 14 \text{ Fahrradplätze} \\ 716 \text{ Fahrradplätze} \\ \hline = \textbf{730 Fahrradplätze} \end{array}$$



Stellplatzsatzung:

Alle Nutzer:innen: 650 Fahrradplätze

**Schüler:innen ü. 18:
65 Fahrradplätze**

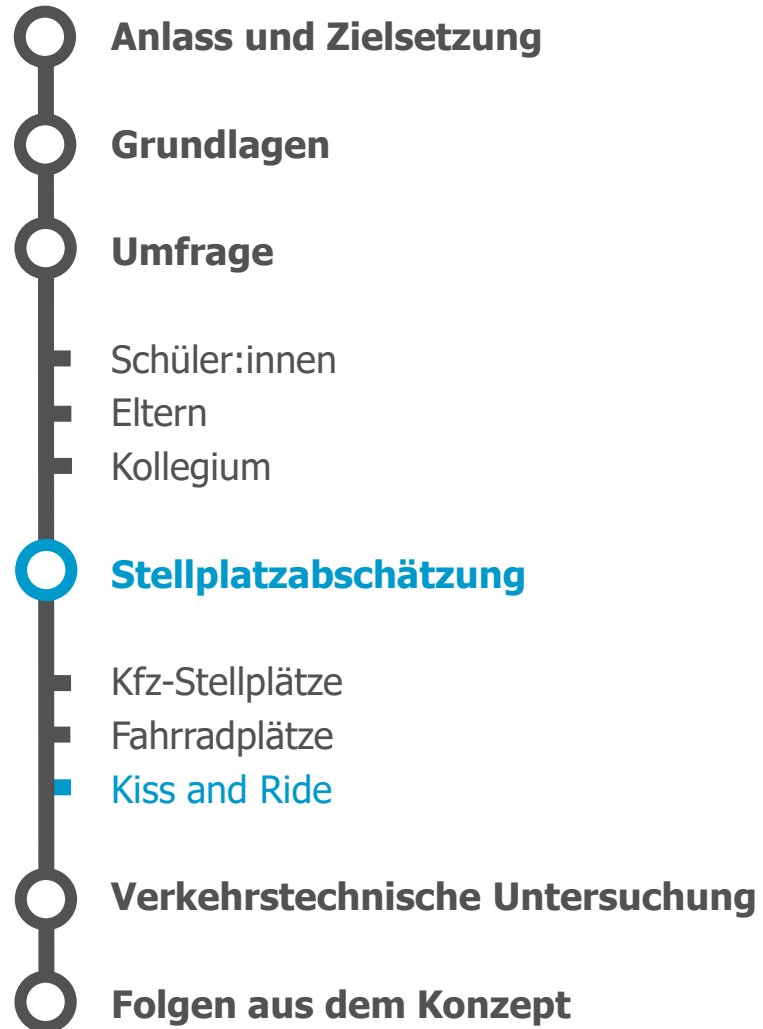
Befragung:

**Lehrer:innen: 14 Fahrradplätze
Schüler:innen: 716 Fahrradplätze**

= 715-730 Fahrradplätze



Quelle: ARGUS



Hintergrund

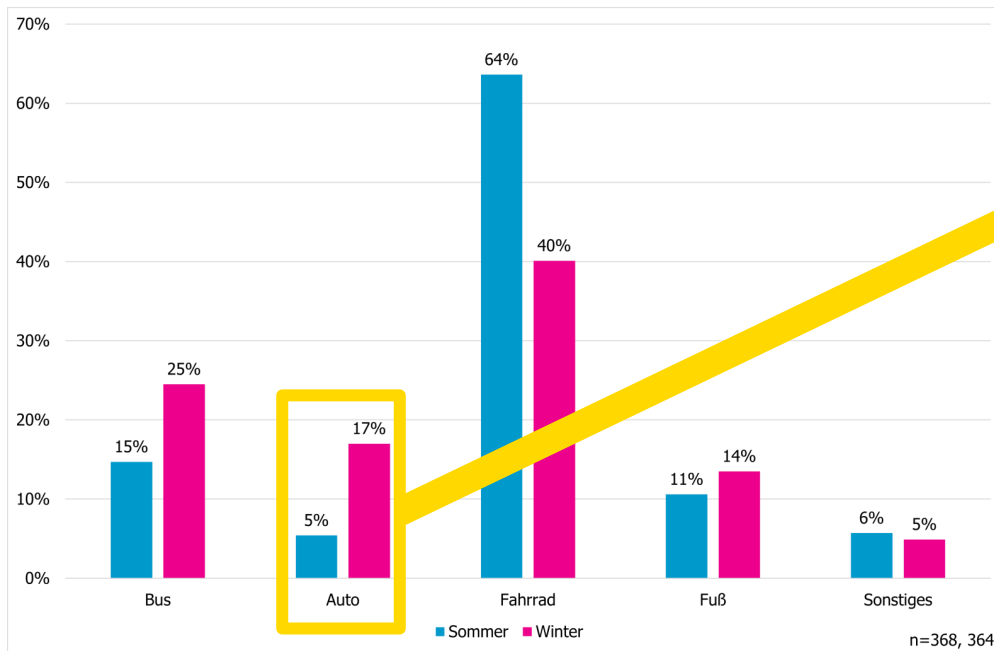
- Hol- und Bringverkehre tragen zu unübersichtlichen bis gefährlichen Situationen vor Schulen bei
- Vorteile der Einrichtung eines Kiss & Ride-Bereichs:
 - Entspannung der Verkehrssituation vor der Schule
 - Schutz der zu Fuß/ mit dem Fahrrad oder Bus ankommenden Schüler:innen
 - Verhinderung unübersichtlicher und gefährlicher Verkehrssituationen/ -manöver

Empfehlungen zu Lage und Dimensionierung

- Vermeidung zusätzlicher Beeinträchtigungen für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Gehwege)
- Vermeidung zusätzlicher Fahrwege/ gefährlicher Fahrmanöver (z.B. Einparken, Linksabbiegen, Wenden)
- Vermeidung zusätzlicher Anreize für Bring- und Holverkehre
 - Entfernung von Schule einhalten (ADAC: mind. 250 m)
 - Dimensionierung je nach Schulgröße: 4 bis maximal 15 Stellplätze wird empfohlen

Kiss and Ride Bedarf

- **Befragung:** 17 % aller Schüler:innen kommen mit dem Auto zur Schule (Winter), ca. 26 Schüler:innen fahren selber mit dem Auto zur Schule



221 Schüler:innen kommen mit dem Auto zur Schule

Minderung um 15 %
(Fehlzeiten etc.)

188 Schüler:innen

- 26 Selbstfahrer:innen

162 Schüler:innen

- **Annahme:** Laut Referenzprojekt in Rellingen-Egenbüttel kommen 60 % der Elterntaxis ab 15 Minuten vor Unterrichtsbeginn an
- **Verkehrsbeobachtung (6.11.2024):** Durchschnittliche Standzeit der Autos liegt bei 45 Sekunden, 15 Minuten vor Schulbeginn kommen die meisten Elterntaxis an
- **Rechnung:** Eine Haltebucht wird für 45 Sekunden belegt
= 1,25 Haltevorgänge pro Minute
= 18 Haltevorgänge in 15 Minuten

= Eine Haltebucht fertigt 18 Schüler:innen ab
= Für 88 Schüler:innen werden ca. 5 Haltebuchten benötigt


**162 ankommende
Autos**

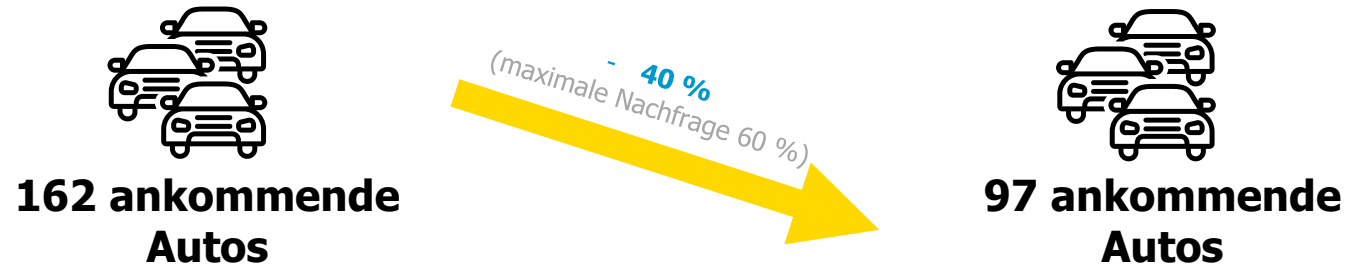
- 40 %
(maximale Nachfrage 60 %)


**97 ankommende
Autos**

Gleichzeitige Nachfrage



- **Annahme:** Laut Referenzprojekt in Rellingen-Egenbüttel kommen 60 % der Elterntaxis ab 15 Minuten vor Unterrichtsbeginn an



- **Verkehrsbeobachtung (06.11.2024):** Durchschnittliche Standzeit der Autos liegt bei 45 Sekunden; 15 Minuten vor Schulbeginn kommen die meisten Elterntaxis an
- Gleichmäßige Verteilung der 97 ankommenden Autos in den 15 Minuten → ca. 2 Fahrzeuge pro 15 Sekunden → max. 6 Fahrzeuge gleichzeitig



Kiss and Ride

Praxis-Beispiele

Langenhagen Niedersachsen:

- Einführung einer Kiss and Ride Anlage an der Buswendeanlage im Zuge eines neuen Gymnasium-Standortes
- Anzahl: ca. 10 Haltebuchten
- Eingeschränktes Halteverbot, nur kurzes Halten möglich
- Entfernung zur Schule: ca. 200 m



Quelle: <https://www.langenhagen.de/portal/meldungen/langenhagen-hat-seine-erste-schulische-kiss-ride-zone-900001308-30890.html>

Kiss and Ride

Praxis-Beispiele

Buxtehude; Niedersachsen:

- Einführung einer Kiss and Ride Zone am Gymnasium Buxtehude
- 15 m lange Haltebucht = ca. 3 Autos
- Einrichtungen von Halteverbotszonen rund um die Schule
- Entfernung zur Schule: 50 m



Hochheim am Main, Hessen

- Einführung einer Kiss and Ride Zone in der Nähe der Weinbergschule (Grundschule) in Hochheim am Main
- 250 Meter Entfernung zur Schule
- Anzahl: ca. 3-4 Haltebuchten



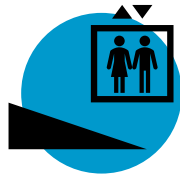
- Nach der **Stellplatzsatzung Henstedt-Ulzburg** und anhand der **Befragung** werden folgende Stellplatzbedarfe bilanziert:



Fahrradplätze

Qualität und Umsetzung

Die Qualität und Umsetzung der neuen Fahrradplätze ist im Entwurf zu lösen. Wichtig: Die Fahrradplätze sollten unbedingt witterungsgeschützt, leicht zugänglich, diebstahlgeschützt und überdacht realisiert werden. Eine hohe Qualität bei den Fahrradabstellanlagen unterstützt die Radfahrenden dabei ihre Anreise komfortabel zu gestalten und verringert dadurch Antriebswiderstände.



Ebenerdig erreichbar oder über Aufzug/Rampe (getrennt von Kfz)



Witterungs- und diebstahlgeschützt



Einfache Bedienung der Abstellanlage



Leicht auffindbar

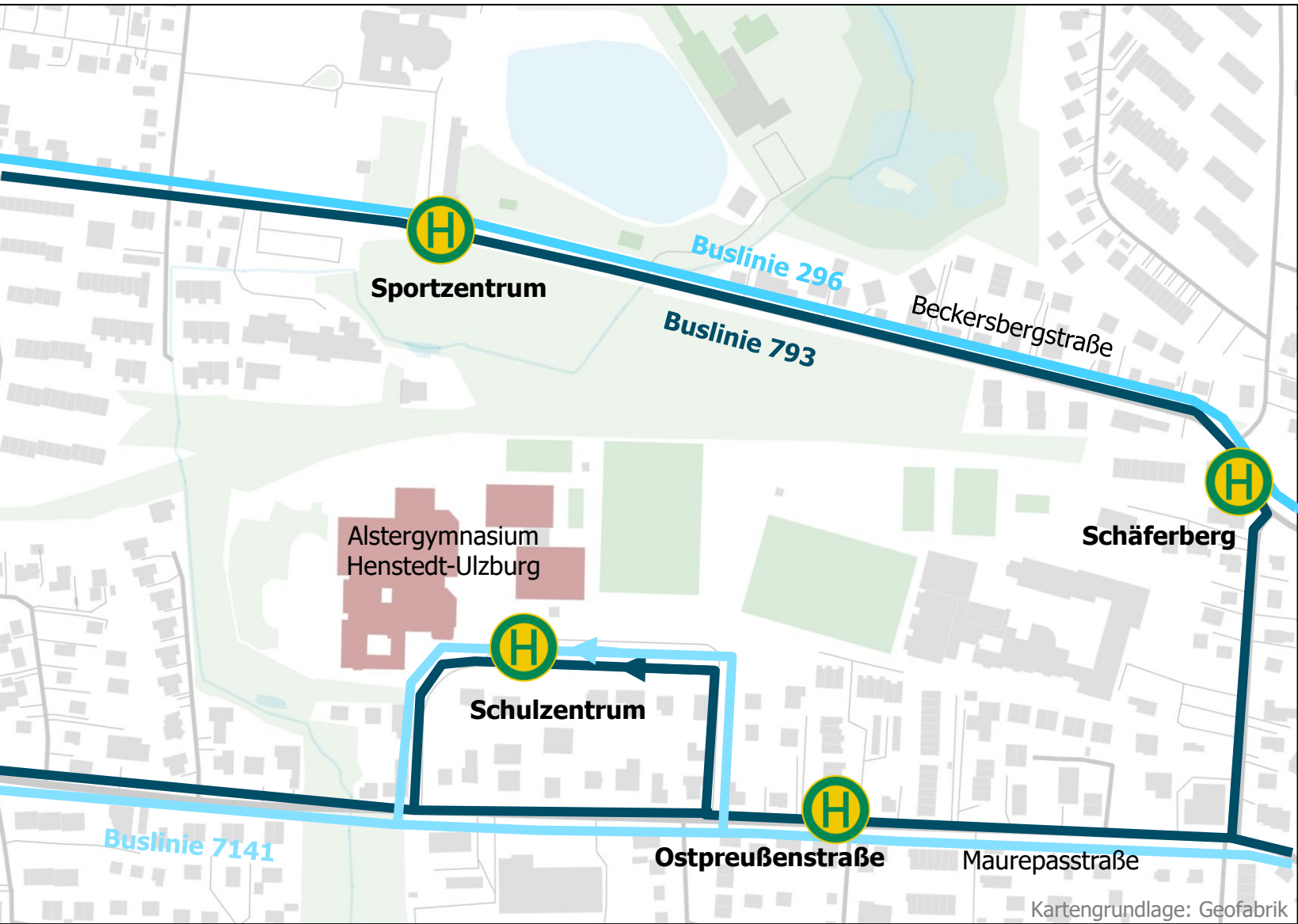


Elektroladestation für E-Bikes

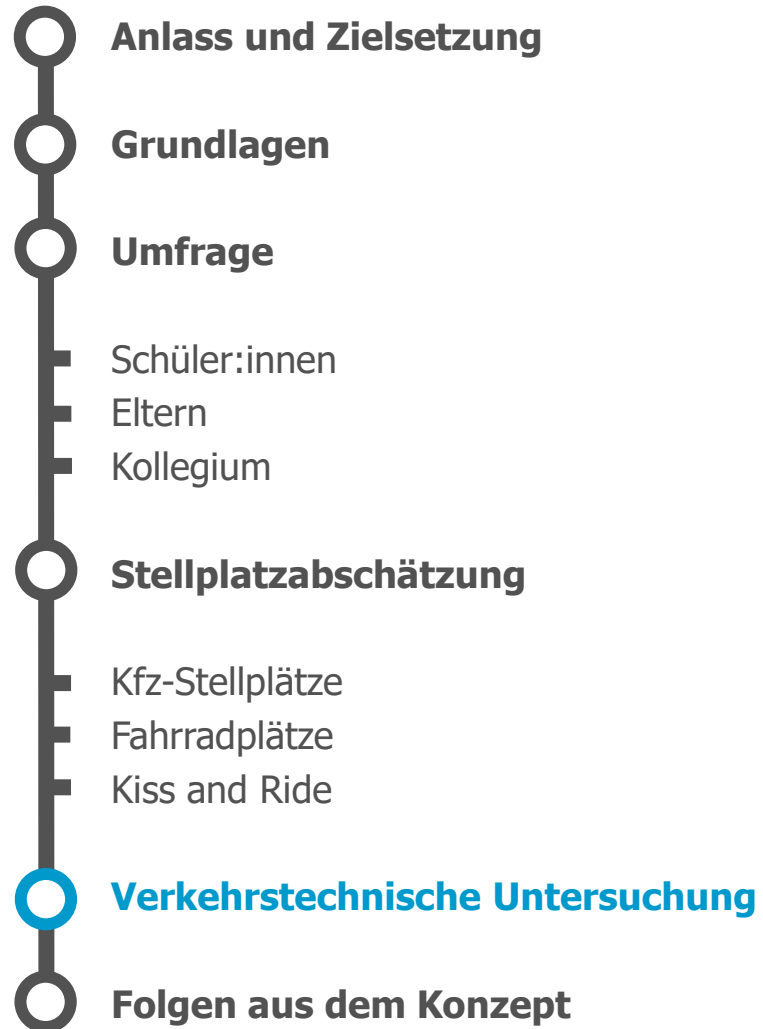


Beispielabbildung Fahrradparken; Quelle: ARGUS

Bestand
Buslinien und Haltestellen



- 793** Rhen ↔ Ulzburg
- 296** Ulzburg (West) ↔ Kisdorf
- 7141** Bad Oldesloe ↔ Henstedt-Ulzburg



Verkehrstechnische Untersuchung

Veranlassung

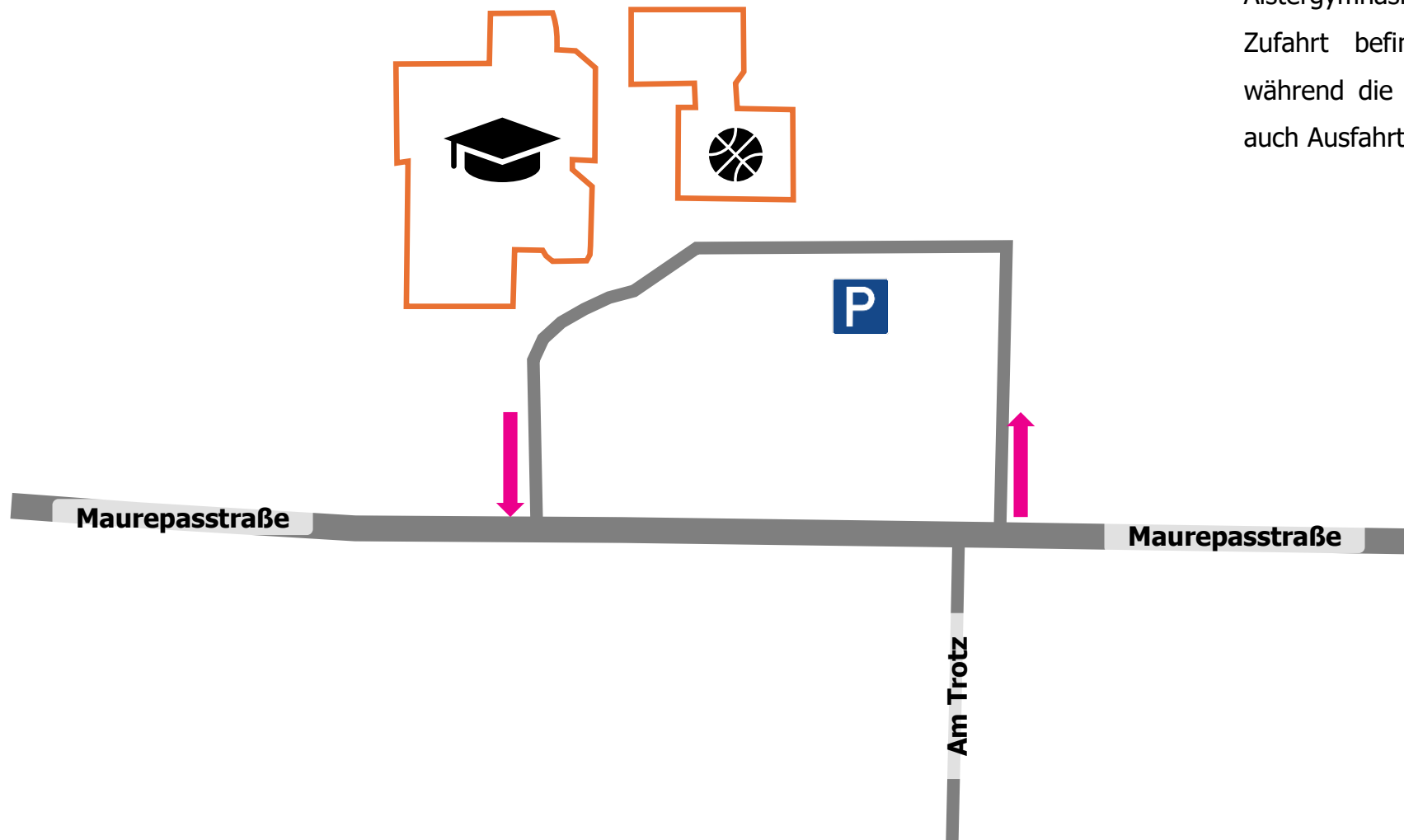
Im Zuge der Neubebauung des Alstergymnasiums Henstedt-Ulzburg im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 154 soll eine verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte erfolgen.

Im folgenden werden die beiden **bestehenden Knotenpunkte** K1 (Zufahrt Schulgelände) und K2 (Ausfahrt Schulgelände) auf Ihre Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Prognoseverkehre überprüft.

Grundlage der Untersuchung sind die heutigen bestehenden Nutzungen **Schule, Sportplatz, Aula (Veranstaltung)**, die im Rahmen der **Verkehrserhebung** am 16.07.2024 ermittelt wurden.

Verkehrstechnische Untersuchung

Schematische Darstellung des Straßenraumes



Die Erschließung des Schulgeländes des Alstergymnasiums erfolgt im Einrichtungsverkehr. Die Zufahrt befindet sich südöstlich des Schulgeländes während die Ausfahrt südwestlich liegt. Sowohl Zu- als auch Ausfahrt schließen an die Maurepasstraße an.

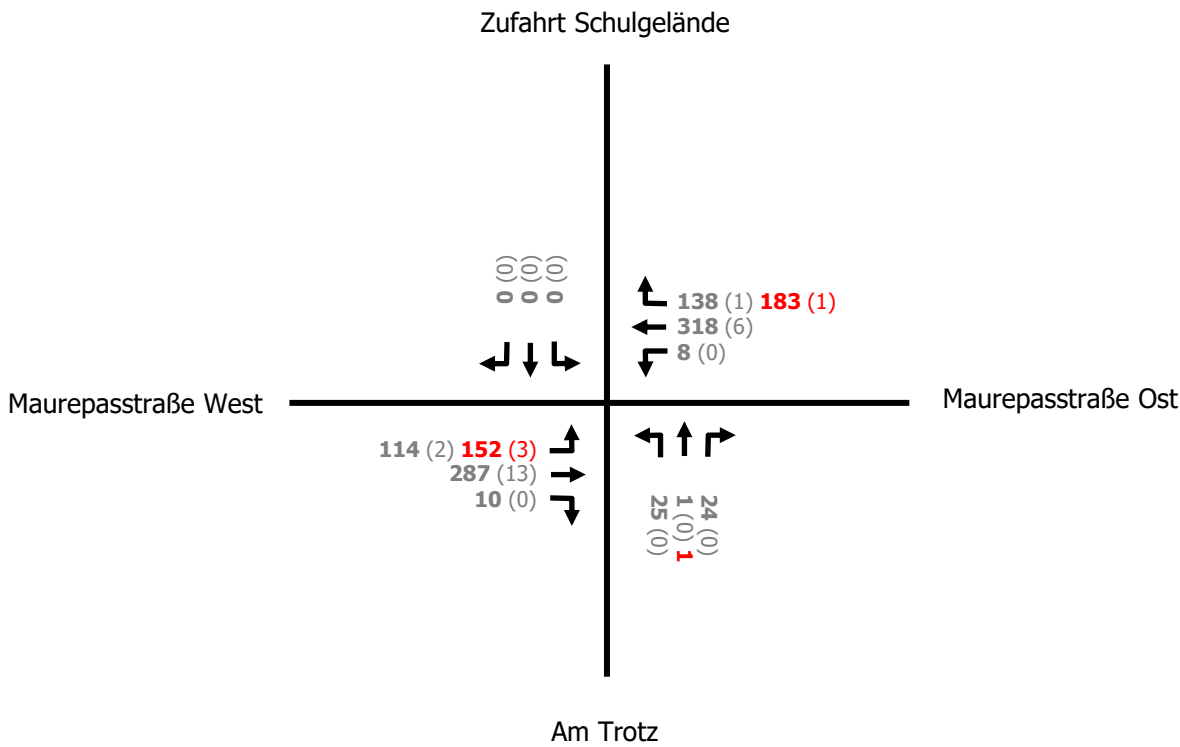
Ergebnisse der Verkehrserhebung

Knotenpunkt 1 | Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände

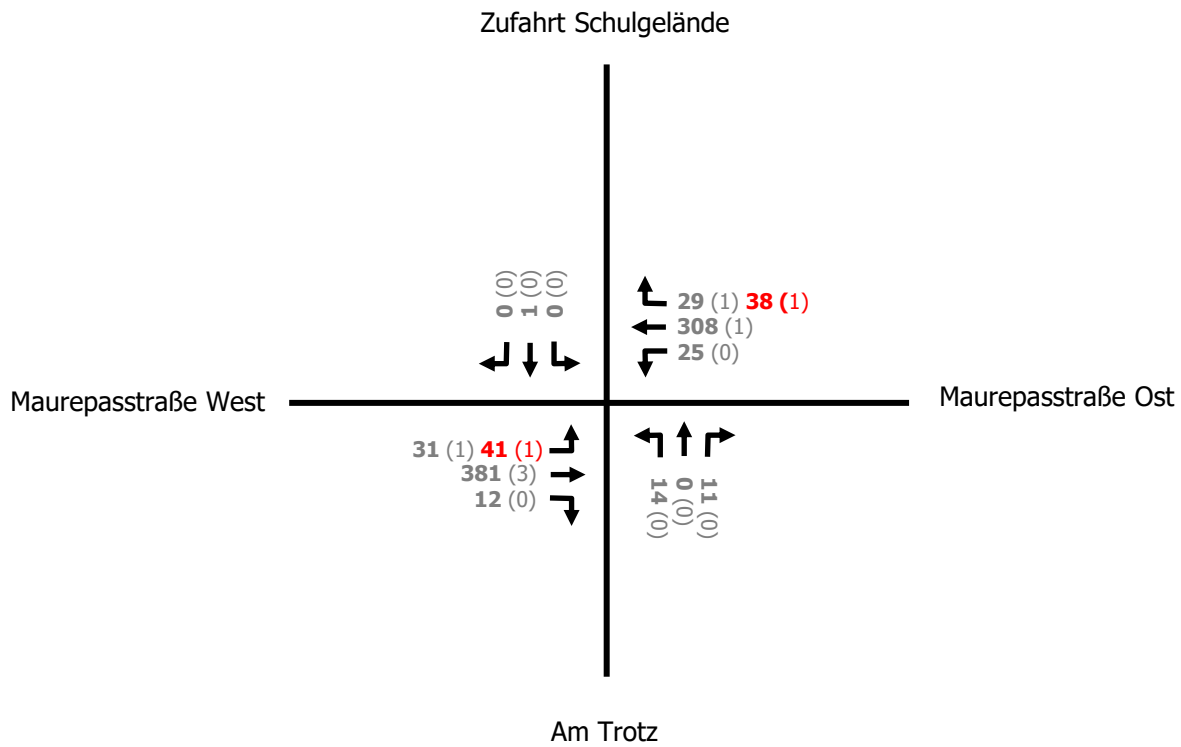
Zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung fanden am Alstergymnasium die jährlichen Projekttagge statt. Aufgrund von außerschulisch stattfindenden Veranstaltungen kamen weniger Schüler:innen zum Schulgebäude. Um die fehlenden Fahrten auszugleichen, wurde das ermittelte Fahrtenaufkommen mit dem Faktor 1,3 multipliziert.

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Ergebnisse der Verkehrserhebung

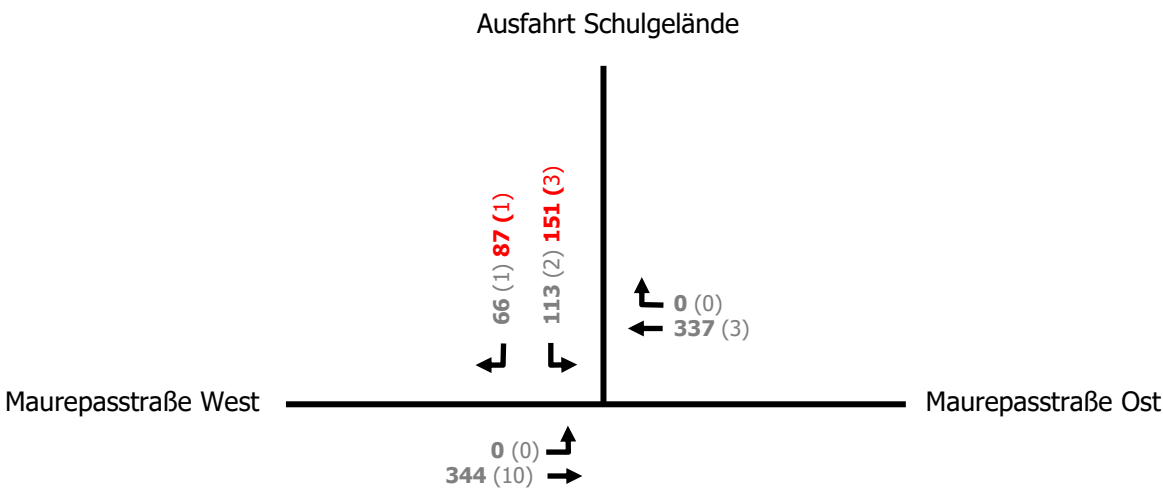
Knotenpunkt 2 | Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände

Zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung fanden am Alstergymnasium die jährlichen Projekttagge statt. Aufgrund von außerschulisch stattfindenden Veranstaltungen kamen weniger Schüler:innen zum Schulgebäude. Um die fehlenden Fahrten auszugleichen, wurde das ermittelte Fahrtenaufkommen mit dem Faktor 1,3 multipliziert.

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)

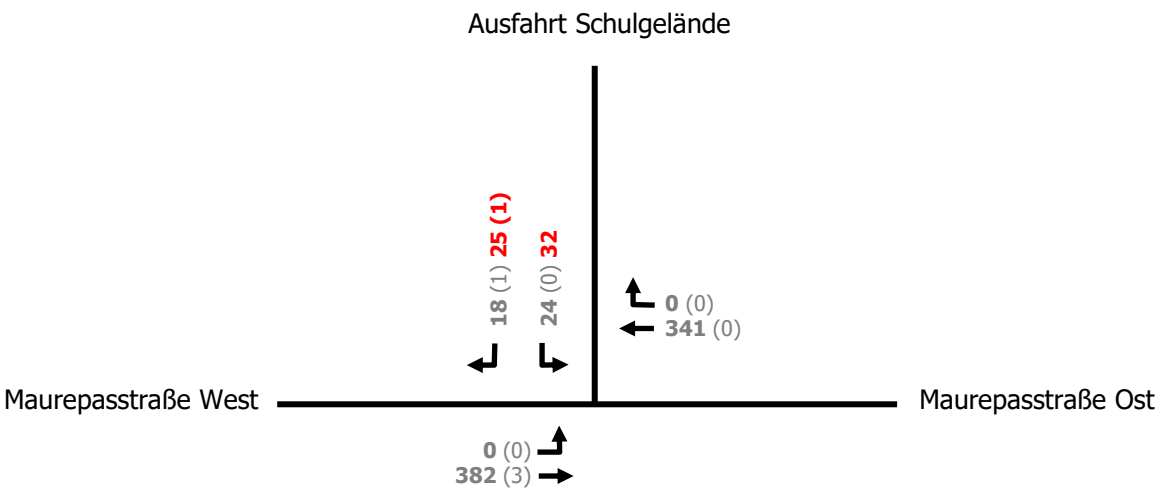
Morgenspitze

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)



Nachmittagsspitze

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)



Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der unsignalisierten Knotenpunkte erfolgt mit dem Programm KNOBEL (BPS GmbH, 7.1.8). Diese Software berechnet die Leistungsfähigkeit mittels einer vereinfachten theoretischen Berechnung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV, 2015).

Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt in Anlehnung an das HBS (FGSV, 2015) anhand von Qualitätsstufen (QSV) mit den Buchstaben A-F, die für die Spanne der durchschnittlichen Wartezeit eines Fahrzeugs auf dem jeweiligen Fahrstreifen stehen. Die Gesamtqualitätsstufe eines Knotenpunktes ergibt sich aus der mittleren Wartezeit des schlechtesten Fahrstreifens. Die Tabelle zeigt die den einzelnen Qualitätsstufen zugeordneten Wartezeiten an unsignalisierten Knotenpunkten.

QSV	Kfz-Verkehr an unsignalisierten Knoten	
	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]	Bedeutung
A	≤ 10	Sehr geringe Wartezeiten
B	≤ 20	Geringe Wartezeiten
C	≤ 30	Spürbare Wartezeiten
D	≤ 45	Hohe Werte für einzelne Fahrzeuge
E	> 45	Sehr große und stark streuende Werte bei den Wartezeiten
F	- (Sättigung > 1)	Knotenpunkte ist überlastet

Kapazitätsprüfung Analysefall

Knotenpunkt 1 | Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände

Auf Basis der erhobenen Verkehrsmengen zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass der Knotenpunkt Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände im **Bestand** in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe (QSV) B zu bewerten ist. In der Nachmittagsspitze wird ebenfalls die QSV B erreicht.

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		157	5,5	2,8	502	726		6,4	1	2	A
2		297				1800					A
3		10				1600					A
Misch-H		463				1781	1 + 2 + 3	2,8	2	2	A
4		25	6,5	3,2	868	252		15,9	1	1	B
5		1	6,7	3,3	960	207		17,5	1	1	B
6		24	5,9	3,0	295	837		4,4	1	1	A
Misch-N		50				377	4 + 5 + 6	11,0	1	1	B
9		185				1600					A
8		321				1800					A
7		8	5,5	2,8	300	914		4,0	1	1	A
Misch-H		514				1800	7 + 8 + 9	2,8	2	2	A
10		0	6,5	3,2	893	236					
11		0	6,7	3,3	873	234					
12		0	5,9	3,0	410	727					
Misch-N		0				460	10+11+12	0,0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		43	5,5	2,8	347	866		4,4	1	1	A
2		383				1800					A
3		12				1600					A
Misch-H		437				1800	1 + 2 + 3	2,7	1	2	A
4		14	6,5	3,2	783	349		10,7	1	1	B
5		0	6,7	3,3	801	320					
6		11	5,9	3,0	387	748		4,9	1	1	A
Misch-N		25				456	4 + 5 + 6	8,4	1	1	A
9		40				1600					A
8		309				1800					A
7		25	5,5	2,8	393	822		4,5	1	1	A
Misch-H		373				1800	7 + 8 + 9	2,5	1	2	A
10		0	6,5	3,2	793	340					
11		1	6,7	3,3	788	326		11,1	1	1	B
12		0	5,9	3,0	328	804					
Misch-N		1				326	10+11+12	11,1	1	1	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Kapazitätsprüfung Analysefall

Knotenpunkt 2 | Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände

Auf Basis der erhobenen Verkehrsmengen zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass der Knotenpunkt Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände im **Bestand** in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe (QSV) B zu bewerten ist. In der Nachmittagspitze wird die QSV A erreicht.

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		339				1800					A
3		0				1600					
4		153	6,5	3,2	681	445		12,4	2	3	B
6		88	5,9	3,0	337	795		5,1	1	1	A
Misch-N		240				530	4 + 6	12,5	3	4	B
8		349				1800					A
7		0	5,5	2,8	337	876					
Misch-H		349				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		341				1800					A
3		0				1600					
4		32	6,5	3,2	723	421		9,3	1	1	A
6		26	5,9	3,0	341	791		4,8	1	1	A
Misch-N		57,5				531	4 + 6	7,7	1	1	A
8		384				1800					A
7		0	5,5	2,8	341	872					
Misch-H		384				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Geplante Situation

Verkehrsaufkommen

Nach Realisierung des Bauvorhabens sollen rd. 11% mehr Schüler:innen das Alstergymnasium besuchen. Wie bereits im Bestand wird nur ein gewisser Anteil dieser Schüler:innen mit dem Auto gebracht werden. Der Anteil der Selbstfahrer:innen ist als noch geringer einzuschätzen.

Im Rahmen der Abbildung eines Worst-Case-Szenarios werden die folgende Verkehrsprognose und die daran anschließenden Leistungsfähigkeitsüberprüfung jedoch mit allen prognostizierten Schüler:innen durchgeführt. Das Ergebnis liegt somit deutlich auf der sicheren Seite.

Unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen berechnen sich für die Erweiterung des Alstergymnasiums rd. 450 Fahrten/ Tag, welche sich vollständig aus Schüler:innenverkehre zusammensetzen.

Die zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens getroffenen Annahmen zeigt die Tabelle.

Verkehrsaufkommen der gepl. Nutzungen in Fahrten/Tag

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwe- senheit	Wege pro Person	MIV- Anteil	Beset- zungsgrad [Pers./Kfz]	Abminde- rungs- faktor	Fahrten/ Tag
Schule	125	Kinder							450
Beschäftigte:		0,2	Betreuer/Kind	0,8	2,5		1,05	1	0
Begleiter:		1,0	Begleiter/Kind	0,9	4,0	1,00	1,0	1	450
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									450

Schulverkehre

Verkehrszu- und abflüsse durch Begleiter
(Montag-Freitag)

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/ Tag u. Richtung
Begleiter	450	225

Stunde	Quellverkehr		Zielverkehr	
	[%]	[Kfz/ h]	[%]	[Kfz/ h]
00:00 - 01:00	0,00	0	0,00	0
01:00 - 02:00	0,00	0	0,00	0
02:00 - 03:00	0,00	0	0,00	0
03:00 - 04:00	0,00	0	0,00	0
04:00 - 05:00	0,01	0	0,01	0
05:00 - 06:00	0,00	0	0,00	0
06:00 - 07:00	0,50	1	8,04	18
07:00 - 08:00	15,77	35	33,15	75
08:00 - 09:00	1,92	4	18,18	41
09:00 - 10:00	1,82	4	5,89	13
10:00 - 11:00	2,28	5	1,75	4
11:00 - 12:00	3,05	7	1,59	4

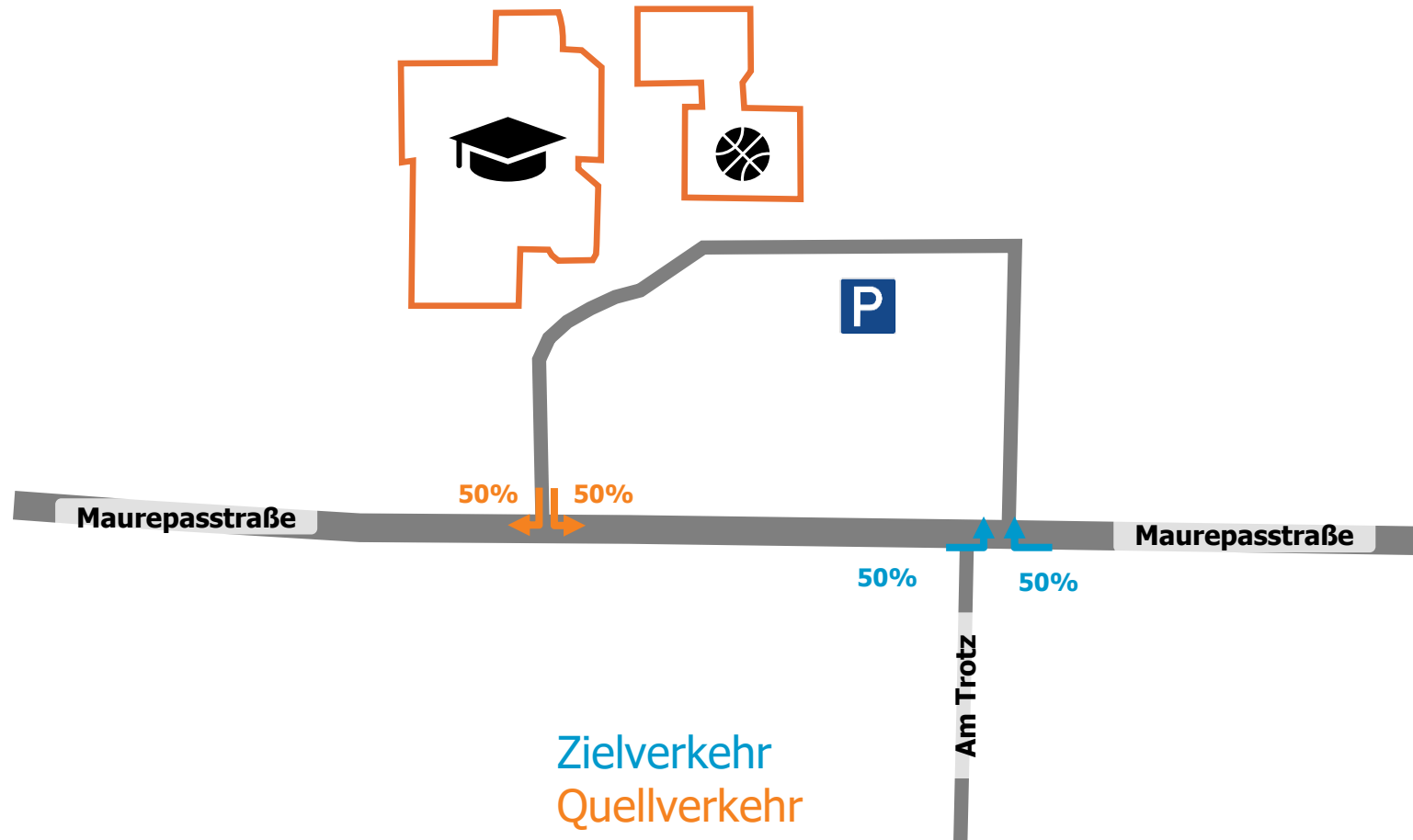
12:00 - 13:00	7,36	17	7,41	17
13:00 - 14:00	9,11	20	1,41	3
14:00 - 15:00	9,29	21	2,76	6
15:00 - 16:00	22,25	50	5,52	12
16:00 - 17:00	7,84	18	4,53	10
17:00 - 18:00	3,85	9	3,34	8
18:00 - 19:00	1,60	4	2,97	7
19:00 - 20:00	3,13	7	3,08	7
20:00 - 21:00	4,41	10	0,26	1
21:00 - 22:00	5,83	13	0,10	0
22:00 - 23:00	0,00	0	0,00	0
23:00 - 24:00	0,00	0	0,00	0
Summe	100,00	225	100,00	225

Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde (FGSV, 2006). Bei der Ermittlung wird grundsätzlich zwischen Ziel- und Quellverkehren (Zu- und Abflüsse) unterschieden.

Aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen ergeben sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Tagesganglinien rd. 110 Fahrten in der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 07:00 und 08:00 Uhr. In der Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 17:00 und 18:00 Uhr ist mit rd. 17 Fahrten zu rechnen

Verkehrstechnische Untersuchung

Richtungsverteilung des Prognoseverkehrs



Zur Beurteilung der Erschließung und der daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen wird die Wegewahl der Ziel- und Quellverkehre, d.h. die Verteilung des Verkehrs im umliegenden Straßennetz, abgeschätzt. Die Abschätzung beruht auf den straßenräumlichen Zusammenhängen im näheren Umfeld des Vorhabens.

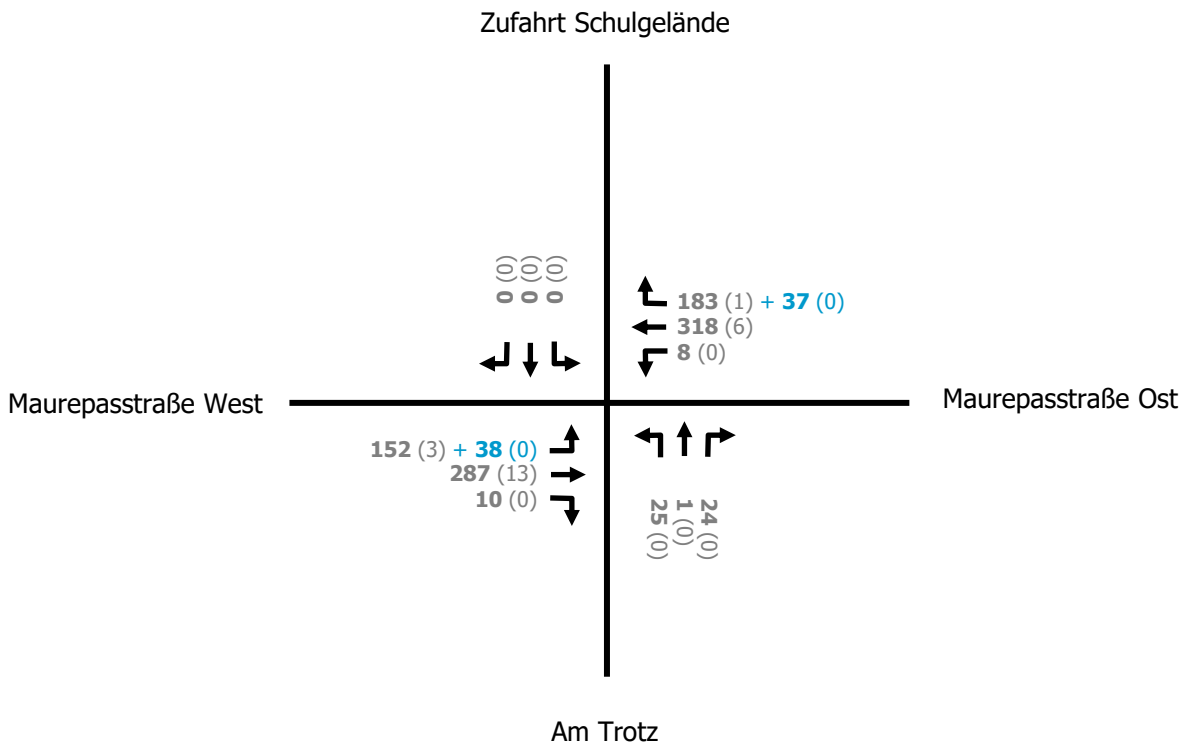
Aufgrund der Lage der geplanten Bebauung im Stadtgebiet sowie den Gegebenheiten des umliegenden Straßennetzes wird davon ausgegangen, dass die Ziel- und Quellverkehre sich jeweils zu rd. 50% auf die beiden Richtungen Westen und Osten aufteilen.

Verkehrsmengen Prognoseplanfall

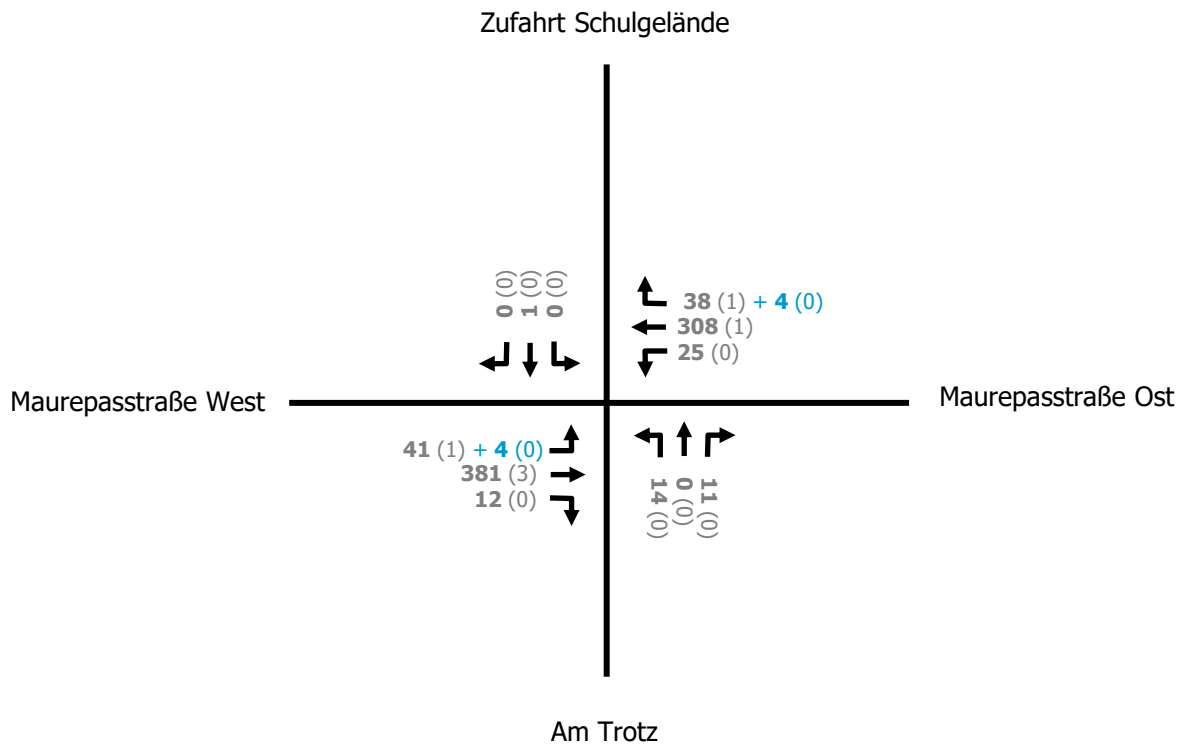
Knotenpunkt 1 | Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände **Spitzenstunde (60 Minuten)**

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)
Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Auf Basis der erhobenen Verkehrsmengen und unter Berücksichtigung der **Prognoseverkehre** zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass der Knotenpunkt Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe (QSV) C zu bewerten ist. In der Nachmittagspitze wird die QSV B erreicht.

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		193	5,5	2,8	538	697		7,2	2	2	A
2		297				1800					A
3		10				1600					A
Misch-H		499				1498	1 + 2 + 3	3,7	2	3	A
4		25	6,5	3,2	922	211		19,4	1	1	B
5		1	6,7	3,3	1032	169		21,4	1	1	C
6		24	5,9	3,0	295	837		4,4	1	1	A
Misch-N		50				327	4 + 5 + 6	13,0	1	1	B
9		221				1600					A
8		321				1800					A
7		8	5,5	2,8	300	914		4,0	1	1	A
Misch-H		550				1800	7 + 8 + 9	2,9	2	3	A
10		0	6,5	3,2	947	197					
11		0	6,7	3,3	927	196					
12		0	5,9	3,0	428	711					
Misch-N		0				439	10+11+12	0,0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		46	5,5	2,8	350	863		4,4	1	1	A
2		383				1800					A
3		12				1600					A
Misch-H		440				1800	1 + 2 + 3	2,7	1	2	A
4		14	6,5	3,2	787	345		10,9	1	1	B
5		0	6,7	3,3	807	315					
6		11	5,9	3,0	387	748		4,9	1	1	A
Misch-N		25				452	4 + 5 + 6	8,4	1	1	A
9		43				1600					A
8		309				1800					A
7		25	5,5	2,8	393	822		4,5	1	1	A
Misch-H		376				1800	7 + 8 + 9	2,5	1	2	A
10		0	6,5	3,2	797	336					
11		1	6,7	3,3	792	322		11,2	1	1	B
12		0	5,9	3,0	329	803					
Misch-N		1				322	10+11+12	11,2	1	1	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

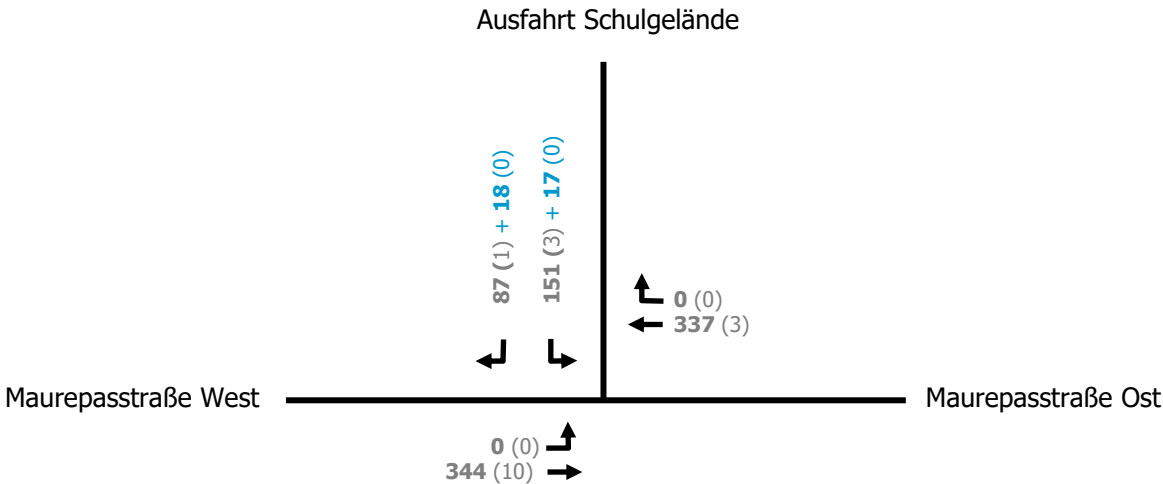
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Verkehrsmengen Prognoseplanfall

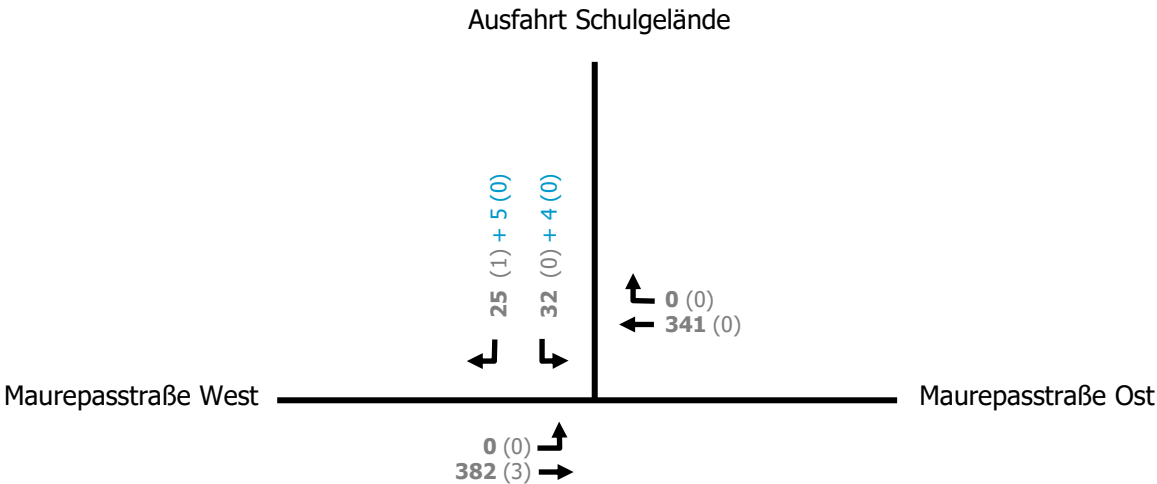
Knotenpunkt 2 | Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände Spitzenstunde (60 Minuten)

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)
Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Kapazitätsprüfung Prognoseplanfall

Knotenpunkt 2 | Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände Spitzenstunde (60 Minuten)

Auf Basis der erhobenen Verkehrsmengen und unter Berücksichtigung der **Prognoseverkehre** zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass der Knotenpunkt Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe (QSV) B zu bewerten ist. In der Nachmittagspitze wird die QSV A erreicht.

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		339				1800					A
3		0				1600					
4		170	6,5	3,2	681	445		13,2	2	3	B
6		106	5,9	3,0	337	795		5,2	1	1	A
Misch-N		275				536	4 + 6	13,8	4	5	B
8		349				1800					A
7		0	5,5	2,8	337	876					
Misch-H		349				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		341				1800					A
3		0				1600					
4		36	6,5	3,2	723	421		9,4	1	1	A
6		31	5,9	3,0	341	791		4,8	1	1	A
Misch-N		66,5				536	4 + 6	7,7	1	1	A
8		384				1800					A
7		0	5,5	2,8	341	872					
Misch-H		384				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Kapazitätsprüfung Prognoseplanfall

Knotenpunkt 1 | Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände | Spitzenviertelstunde

Um die besondere Situation der Hol- und Bringverkehre abzubilden, wird folgend eine Sensitivitätsanalyse für die Spitzenviertelstunde ausgearbeitet. **Besonders zum morgendlichen Schulbeginn findet das Verkehrsaufkommen sehr verdichtet in einem Zeitraum von rd. 15 Minuten vor Unterrichtsbeginn statt.** In diesem Zeitraum wird der maßgebliche Teil der Schüler:innen zur Schule gefahren und dort abgesetzt.

Das zur Kapazitätsüberprüfung nach HBS 2015 verwendete Programm KNOBEL (BPS GmbH, 7.1.8) erlaubt aus technischen Gründen ausschließlich die Überprüfung des Verkehrsaufkommens für eine Stunde. Um das verdichtete Verkehrsaufkommen für die Spitzenviertelstunde zu simulieren, werden die für die morgendliche Spitzenstunde angesetzten Prognoseverkehre mit dem Faktor 4 multipliziert.

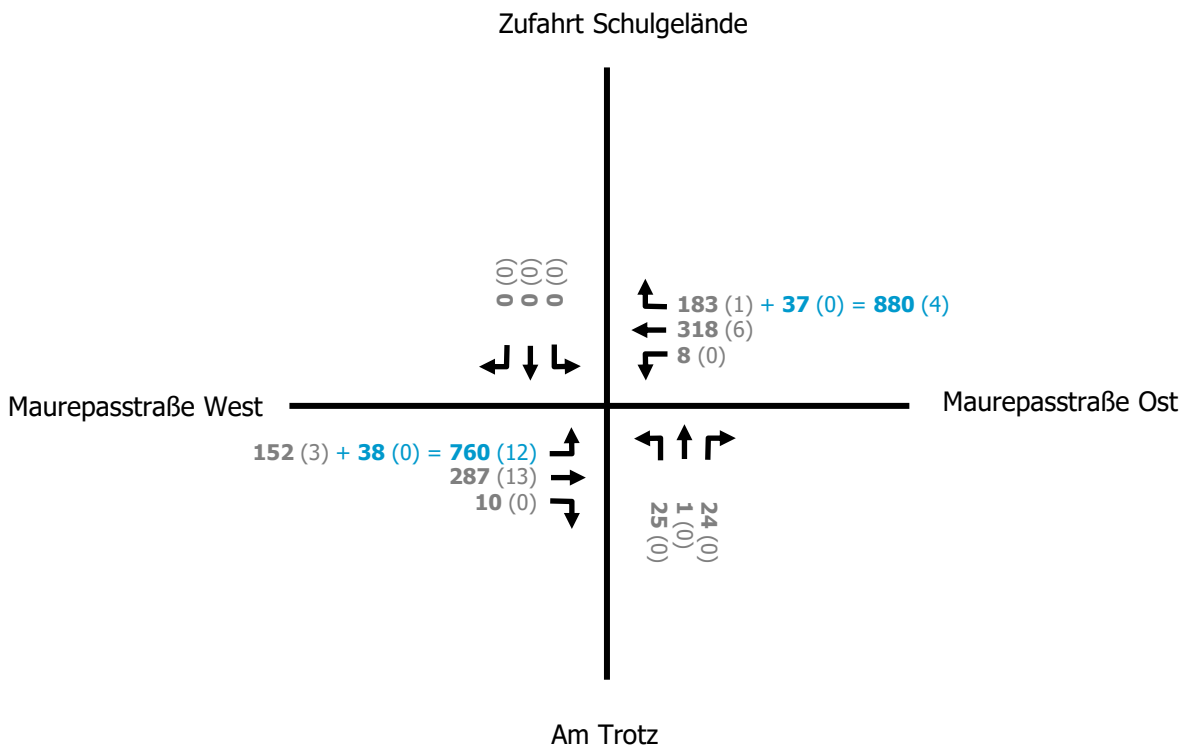
Bei diesem Ansatz handelt es sich nicht um eine verkehrstechnische Standardbetrachtung sondern vielmehr um eine individuelle Hochrechnung um dem speziellen Fall der Bringverkehre gerecht zu werden.

Verkehrsmengen Prognoseplanfall

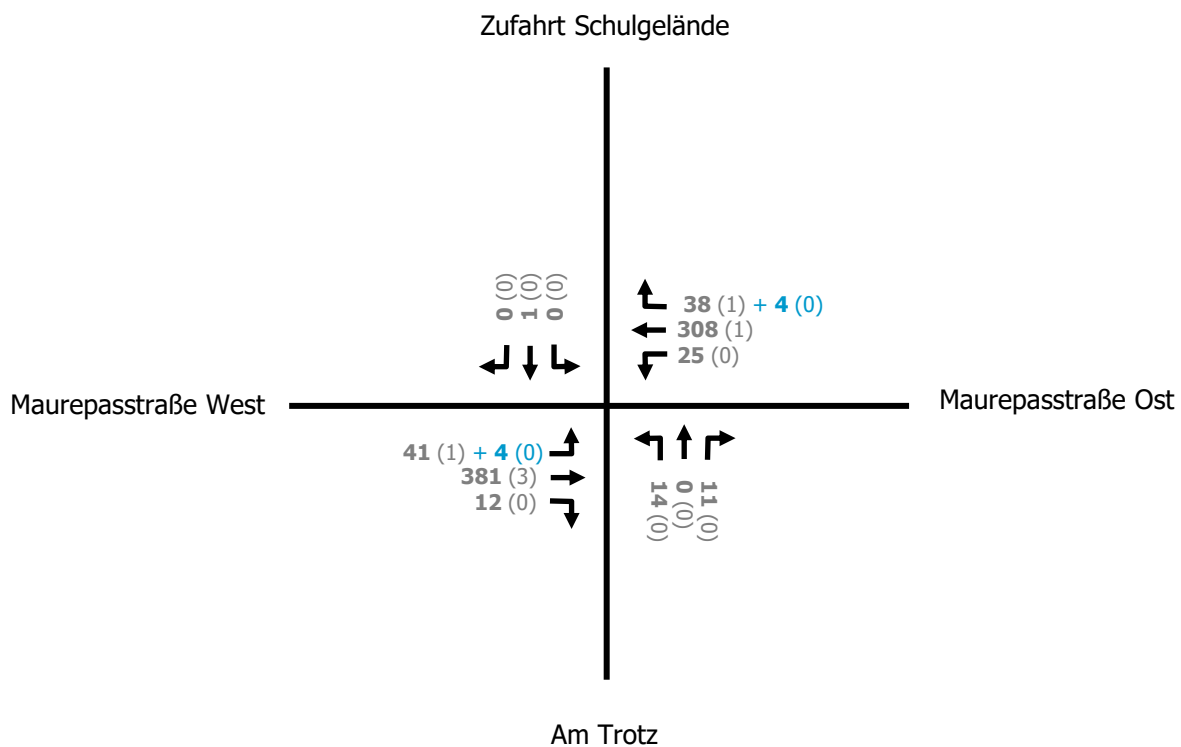
Knotenpunkt 1 | Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände Spitzenviertelstunde (15 Minuten)

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)
Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)

Morgenspitze



Nachmittagsspitze

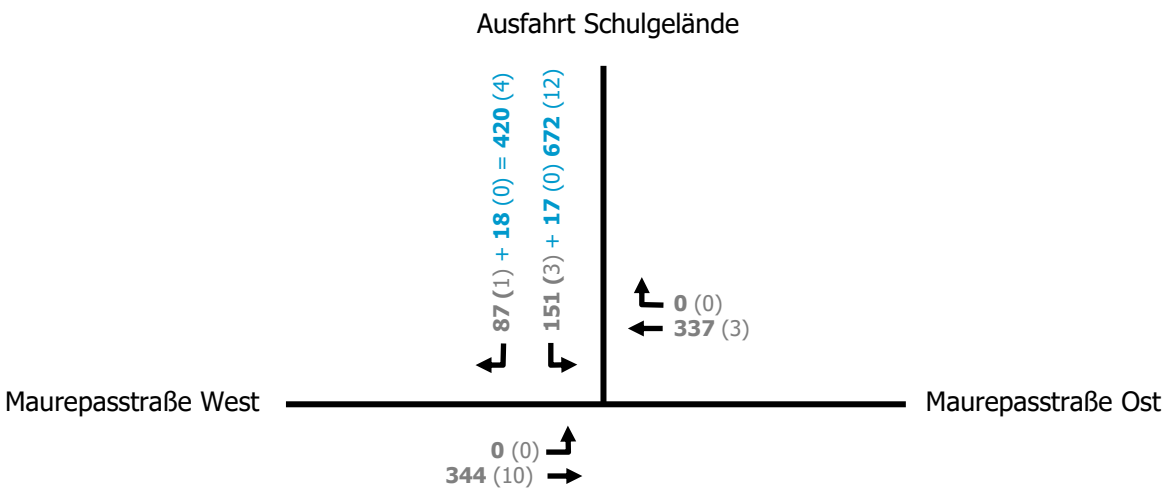


Verkehrsmengen Prognoseplanfall

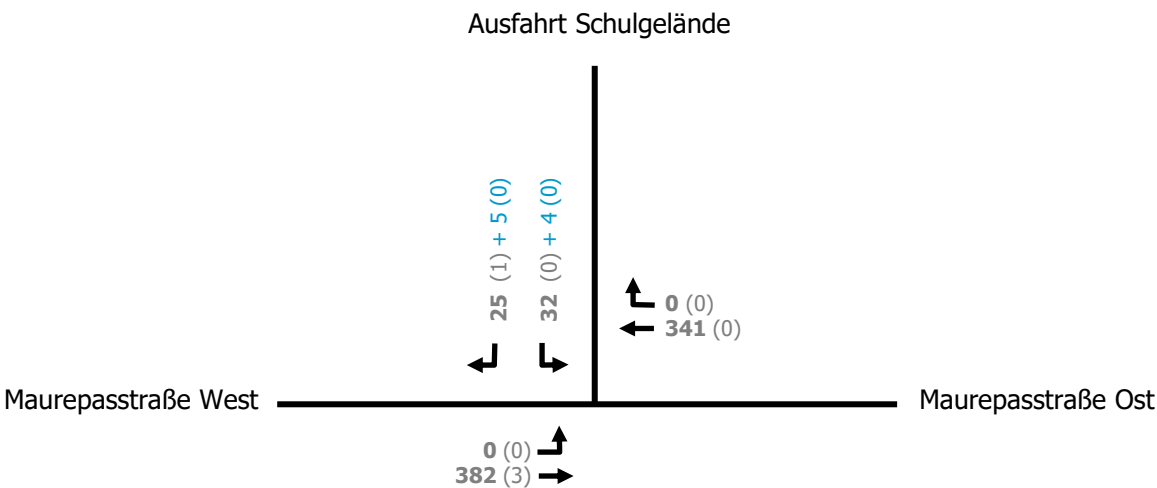
Knotenpunkt 2 | Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände Spitzenviertelstunde (15 Minuten)

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)
Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Kapazitätsprüfung Prognoseplanfall

Knotenpunkt 1 | Maurepasstraße/Zufahrt Schulgelände

Spitzenviertelstunde (15 Minuten)

Auf Basis der erhobenen Verkehrsmengen und unter Berücksichtigung der Prognoseverkehre zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass die Knotenpunkte Maurepasstraße/Zufahrt und auch Ausfahrt Schulgelände in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe (QSV) F zu bewerten sind.

Zufahrt Morgenspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		766	5,5	2,8	1198	329		2427	223	225	F
2		294				1800					A
3		10				1600					A
Misch-H		1070				1069	1 + 2 + 3	82,2	40	50	F
4		25	6,5	3,2	1818	0		9996	996	996	F
5		1	6,7	3,3	2258	0		9996	996	996	F
6		24	5,9	3,0	292	840		4,4	1	1	A
Misch-N		50				0	4 + 5 + 6	9999	28	29	F
9		882				1600					A
8		321				1800					A
7		8	5,5	2,8	297	917		4,0	1	1	A
Misch-H		1211				1800	7 + 8 + 9	6,1	7	10	A
10		0	6,5	3,2	1843	0					
11		0	6,7	3,3	1823	0					
12		0	5,9	3,0	758	475					
Misch-N		0				217	10+11+12	0,0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : F
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Ausfahrt Morgenspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		339				1800					A
3		0				1600					
4		678	6,5	3,2	681	445		974,2	124	128	F
6		422	5,9	3,0	337	795		9,7	4	6	A
Misch-N		1100				536	4 + 6	1914	286	289	F
8		349				1800					A
7		0	5,5	2,8	337	876					
Misch-H		349				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : F
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Verkehrsmengen Prognoseplanfall | Abendveranstaltung Aula

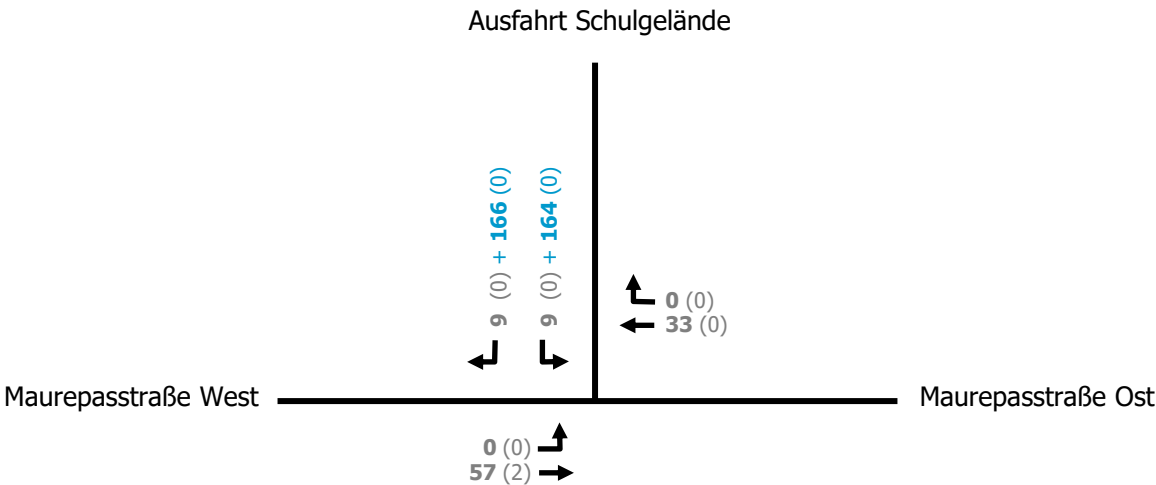
Knotenpunkt 2 | Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände

Abendspitze Veranstaltung (30 Minuten)

Neben dem regulären Schulbetrieb werden auch in Zukunft Veranstaltungen in der Schulaula des Alstergymnasiums stattfinden. Aus diesem Grund ist auch diese Nutzung Teil der verkehrstechnischen Betrachtung. Der Prognoseplanfall der Abendveranstaltung nimmt an, dass alle 165 Stellplätze belegt sind. Im betrachteten Fall wird unterstellt, dass sich der Parkplatz innerhalb von 30 Minuten nach einer Abendveranstaltung entleert. Am Knotenpunkt Maurepasstraße/Ausfahrt Schulgelände teilen sich die Verkehre entsprechend der Richtungsverteilung auf.

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)
Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)

Abendspitze (30 Minuten) 21:00 Uhr – 21:30 Uhr



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	341				1800					A
3	↘	0				1470					
4	↖	82	6,5	3,2	723	403		11,2	1	2	B
6	↗	85	5,9	3,0	341	758		5,4	1	1	A
Misch-N		166,5				529	4 + 6	10,0	2	3	A
8	←	384				1800					A
7	↙	0	5,5	2,8	341	801					
Misch-H		384				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

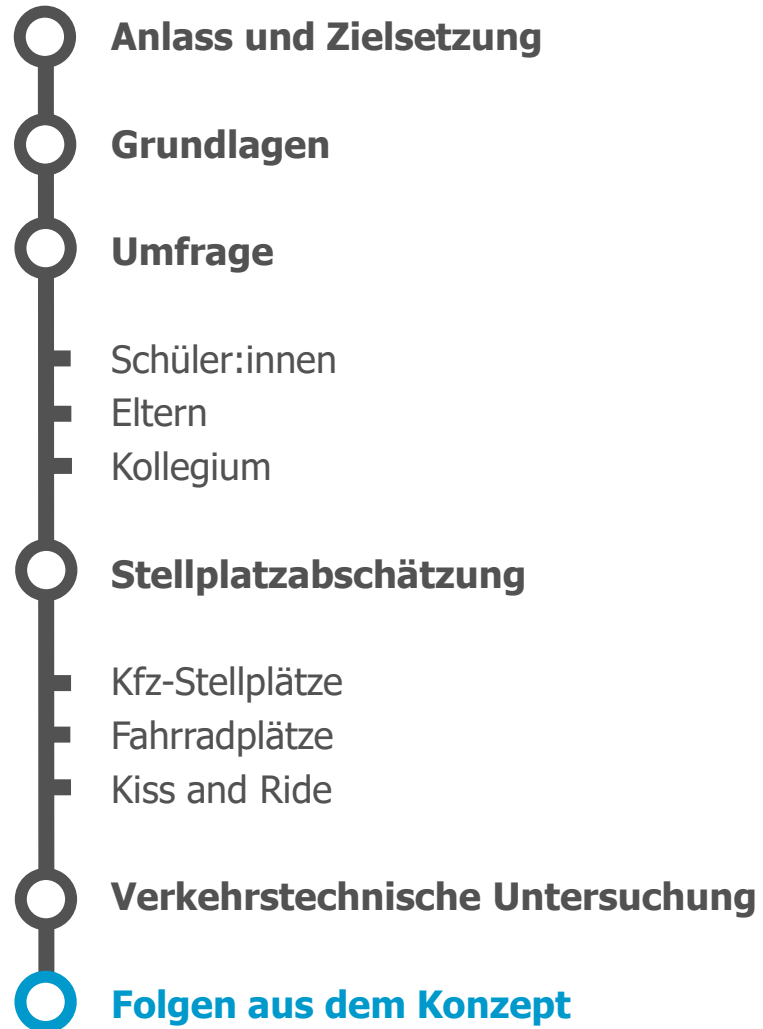
Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Die durch die Erweiterung des Alstergymnasiums induzierten Verkehre sind sowohl an der bestehenden Zu- als auch an der Ausfahrt in den Spitzenstunden leistungsgerecht abwickelbar. Die Zufahrt im Osten ist in der Morgenspitzenstunde mit der Qualitätsstufe (QSV) C zu bewerten. In der Nachmittagsspitzenstunde wird QSV B erreicht. An der Ausfahrt des Schulgeländes wird morgens die Qualitätsstufe B erreicht während die Nachmittagsspitzenstunde mit der höchsten QSV A zu bewerten ist.

Unter Berücksichtigung einer starken Konzentration der Verkehre zu den schultypischen Bringzeiten morgens vor Schulbeginn, sind die Knotenpunkte jedoch mit der QSV F zu bewerten. Dieses Ergebnis stellt sich jedoch nur für einen kurzen Zeitraum ein, sodass die Qualität der Abwicklung der Verkehre sich nach kurzen Rückstauereignissen wieder normalisiert. Zudem ist die Betrachtung dieses komprimierten Verkehrsaufkommens eine näherungsweise Betrachtung. Für den gutachterlichen Nachweis der Verkehrsqualität ist die Spitzenstunde am Morgen sowie am Nachmittag entscheidend.

Die Überprüfung der Veranstaltungsnutzung (Aula) zeigt, dass die Leistungsfähigkeit an der Ausfahrt mit der QSV B zu bewerten ist. Die Verkehre können im Anschluss an eine Schulveranstaltung (Annahme Ende der Veranstaltung um 21:00 Uhr) leistungsgerecht abgewickelt werden.



Das vorliegende Konzept ermöglicht eine umfassende Neuorganisation der Schulverkehre, sodass die Parksituation für die Beschäftigten des Alstergymnasiums deutlich verbessert wird. Die Umsetzung dieser Neuorganisation zieht folgende Bedarfe und Folgen nach sich:

Kommunikationskonzept

Eine klare, frühzeitige und kontinuierliche Kommunikation mit Eltern und Schülern ist essenziell, um einen reibungslosen Übergang sicherzustellen.

Kommunikationsmaßnahmen

1. Frühzeitige Information

- Schriftliche Mitteilung an alle Eltern per Elternbrief und E-Mail.
- Veröffentlichung auf der Schulwebsite und in den sozialen Medien.
- Informationsaushang an Schuleingängen.

2. Transparenz durch visuelle Hilfsmittel

- Erstellen eines Lageplans mit neuen Hol- und Bringzonen.
- Nutzung von Schautafeln und Infoplakaten am Parkplatz und alternativen Haltezonen.

3. Informationsveranstaltung

- Digitale oder Präsenz-Infoveranstaltung für Eltern mit Fragemöglichkeit.

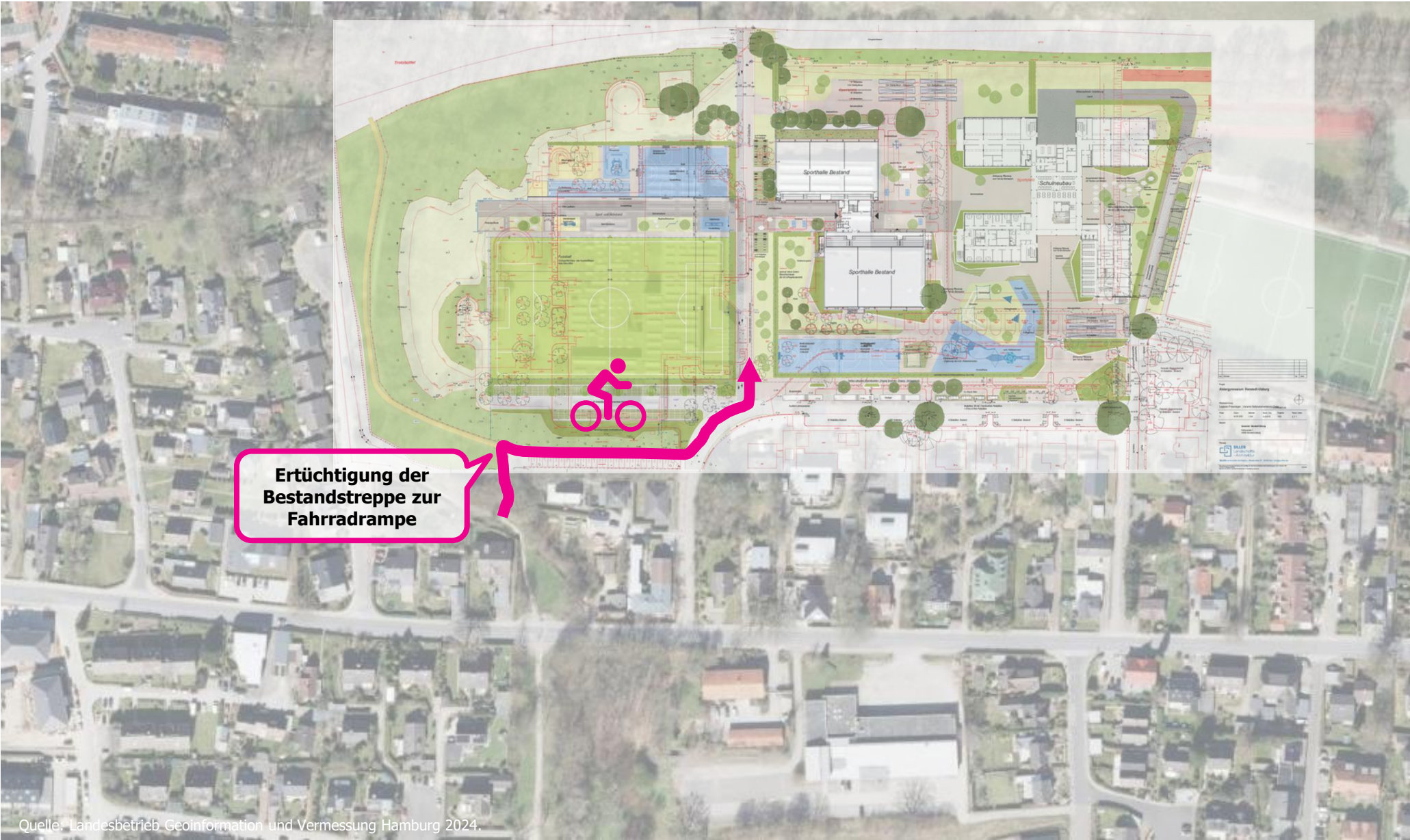
4. Während der Umbauphase

- Temporäre Beschilderung und Bodenmarkierungen zur Orientierung.
- Schulweghelfer oder Lehrer als Ansprechpartner in der Übergangszeit.
- Erinnerungsmails und Push-Nachrichten in der Schul-App.

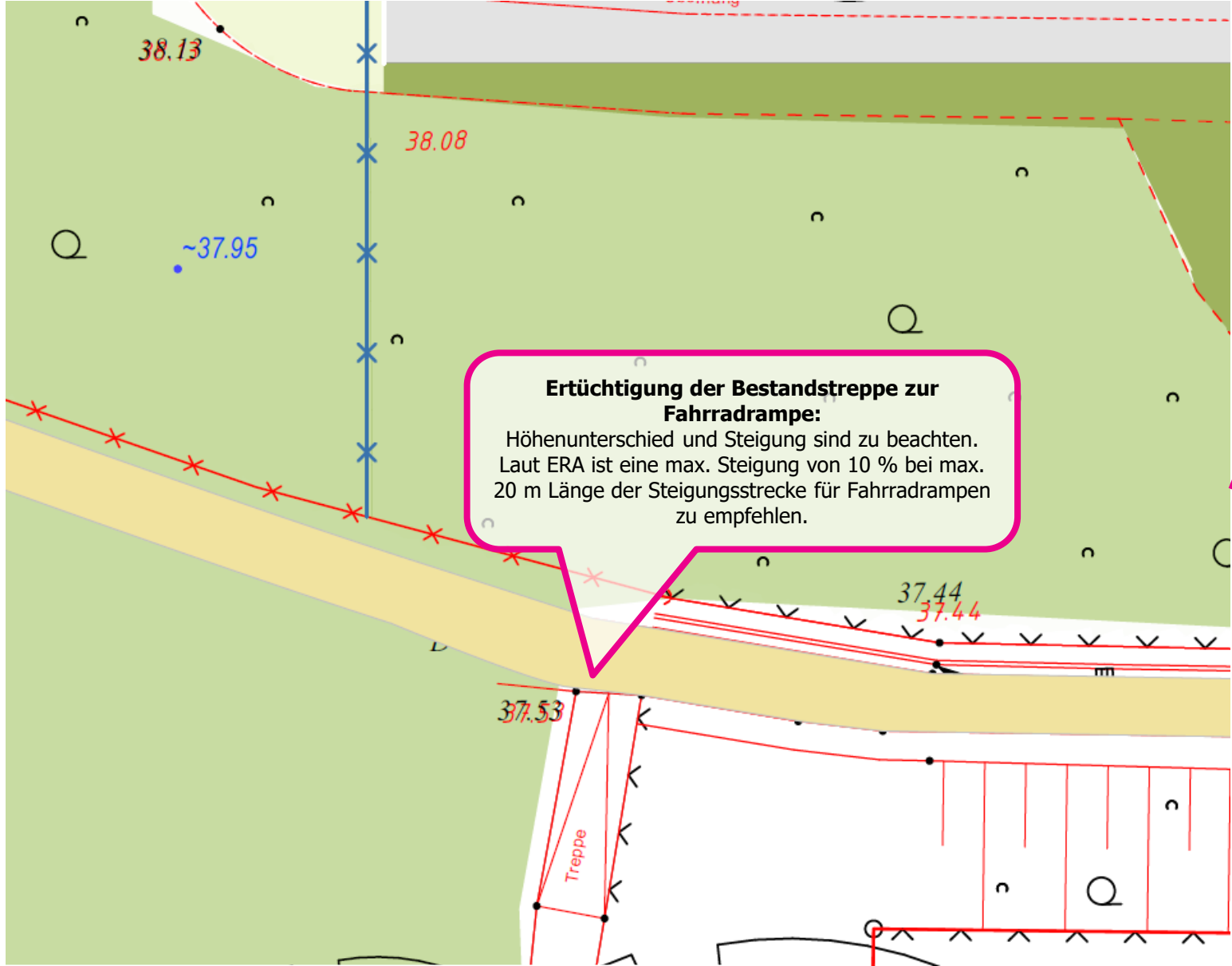
5. Nachhaltige Erinnerung

- Regelmäßige Hinweise in Schulnewslettern.
- Feedback-Möglichkeit für Eltern und Schüler zur Optimierung.

Durch eine klare, mehrstufige Kommunikation wird sichergestellt, dass alle Beteiligten frühzeitig informiert und die Veränderungen bestmöglich umgesetzt werden.

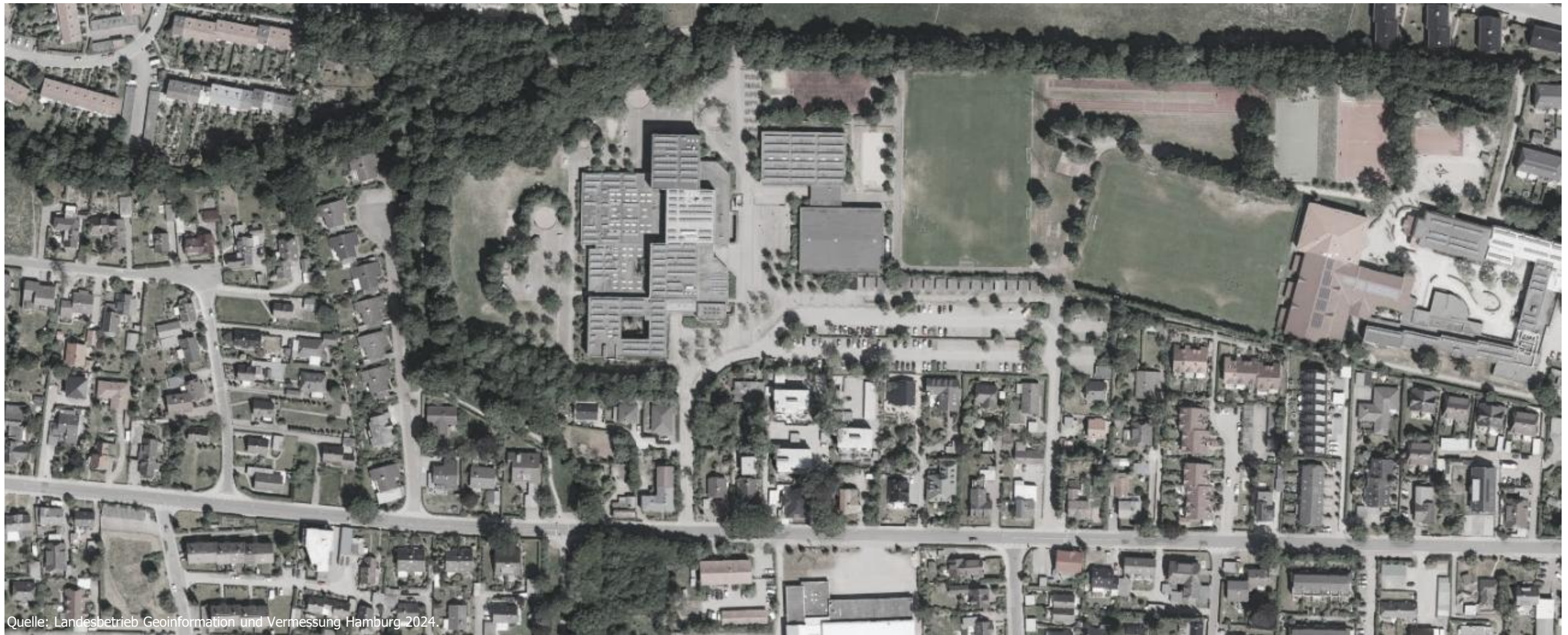


Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg 2024.



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); S.17





Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden:
<https://creativecommons.org/licenses/>