Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Regionalausschuss Lokstedt, Niendorf, Schnelsen

Verkehrstechnische Untersuchung mit Mobilitätskonzept

Schulcampus Schnelsen

02.06.2025

Quelle: Planersocietät

Agenda

- Anlass und Aufgabenstellung
- Ablauf des Verkehrsgutachtens
- Ergebnisse verkehrstechnische Untersuchung
- Mobilitätskonzept

Quelle: Planersocietät

Anlass und Aufgabenstellung

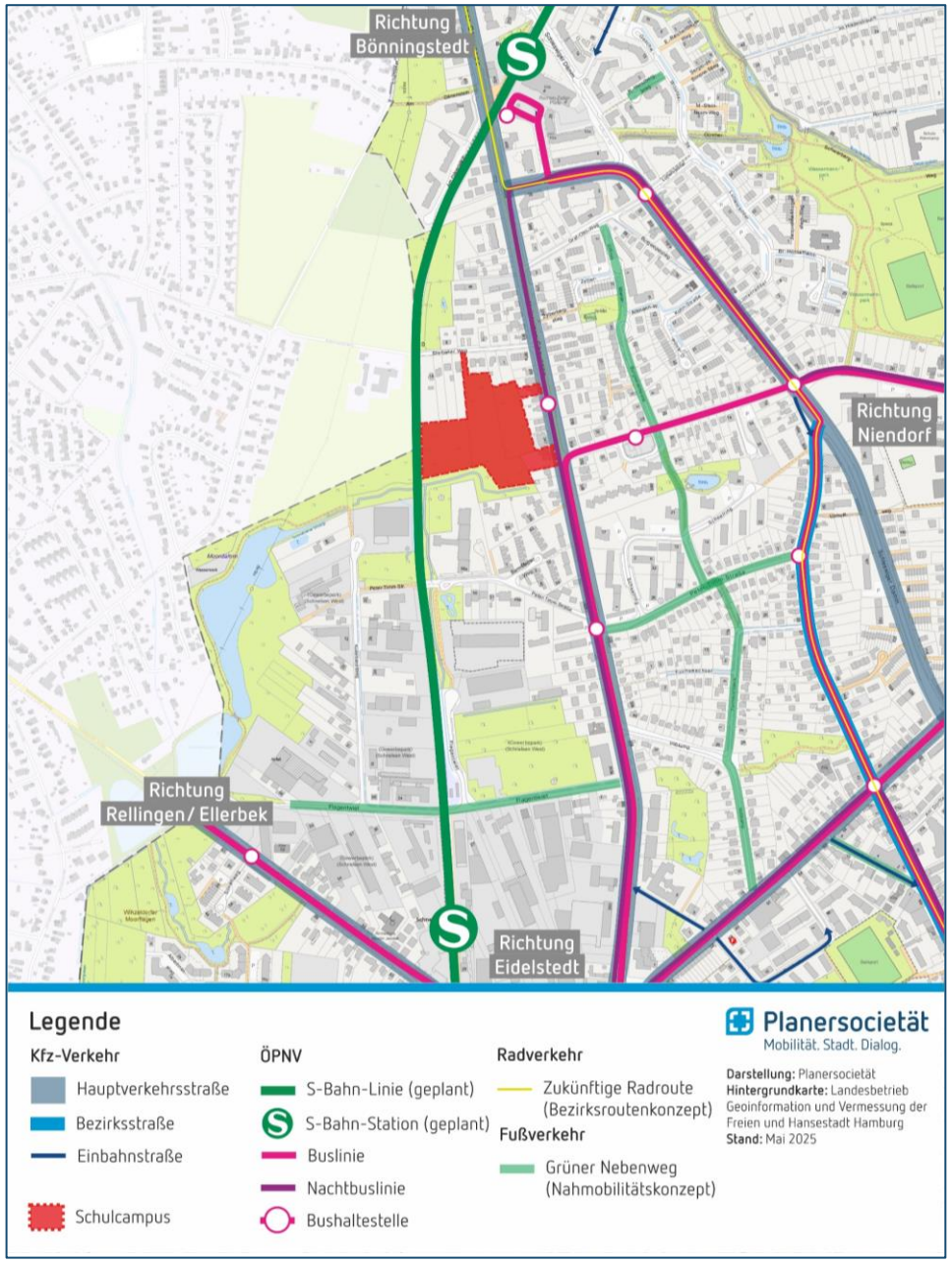
Anlass und Aufgabenstellung

Anlass

- Neubau eines Schulstandorts für 1.500 Schüler:innen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Schnelsen 97
- Diverse weitere geplante oder umgesetzte Vorhaben im Umfeld (Logistikzentrum, Recyclinghof, Wohnungsbaupotenziale)

Aufgabenstellung

- Durchführung einer verkehrstechnischen Untersuchung für Abschätzung entstehender Neuverkehre und deren Auswirkungen
- Ergänzendes Mobilitätskonzept mit Vorschlägen für Reduzierung motorisierter Individualverkehr und Erhöhung Schulwegesicherheit



Ablauf des Verkehrsgutachtens

Ablauf des Verkehrsgutachtens

Verkehrstechnische Untersuchung: Bestandsaufnahme

- Analyse der verkehrlichen Situation vor Ort, der Erschließung (inkl. Erreichbarkeit) und des Unfallgeschehens
- Ermittlung der vorhandenen Verkehrsstärken an angrenzenden Knotenpunkten und Analyse ihrer Leistungsfähigkeit

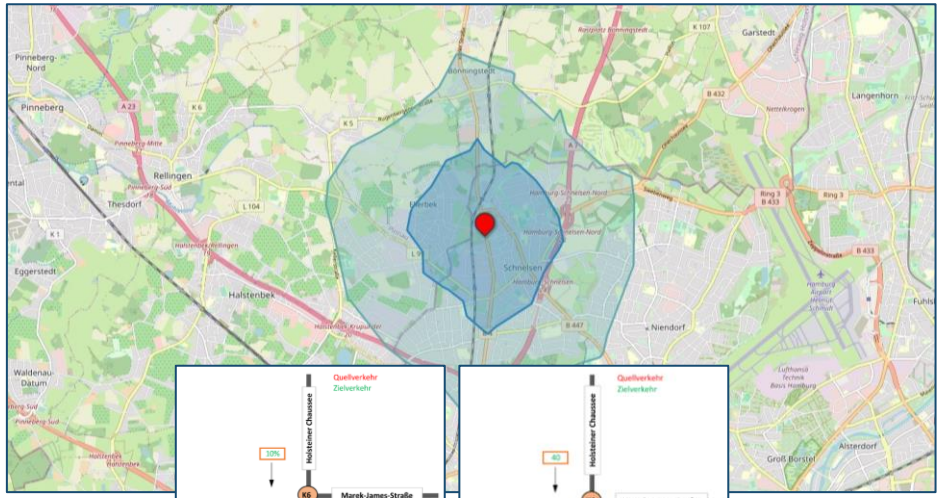
Verkehrstechnische Untersuchung: Prognose

- Berechnung der zukünftigen Verkehrsbelastung auf Grundlage der zusätzlichen Nutzungen
- Analyse der Leistungsfähigkeit angrenzender Knotenpunkte mit prognostizierter Verkehrsbelastung

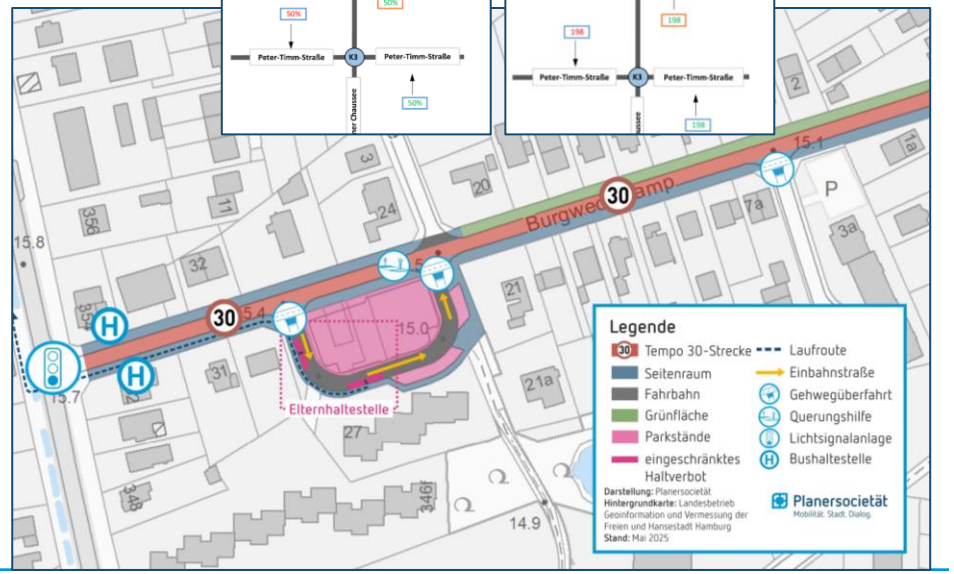
Mobilitätskonzept

- Ergänzendes Mobilitätskonzept mit Vorschlägen für Reduzierung motorisierter Individualverkehr und Erhöhung Schulwegesicherheit

Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende



Quelle: Planersocietät



Ergebnisse verkehrstechnische Untersuchung

Prognose entstehender Neuverkehre

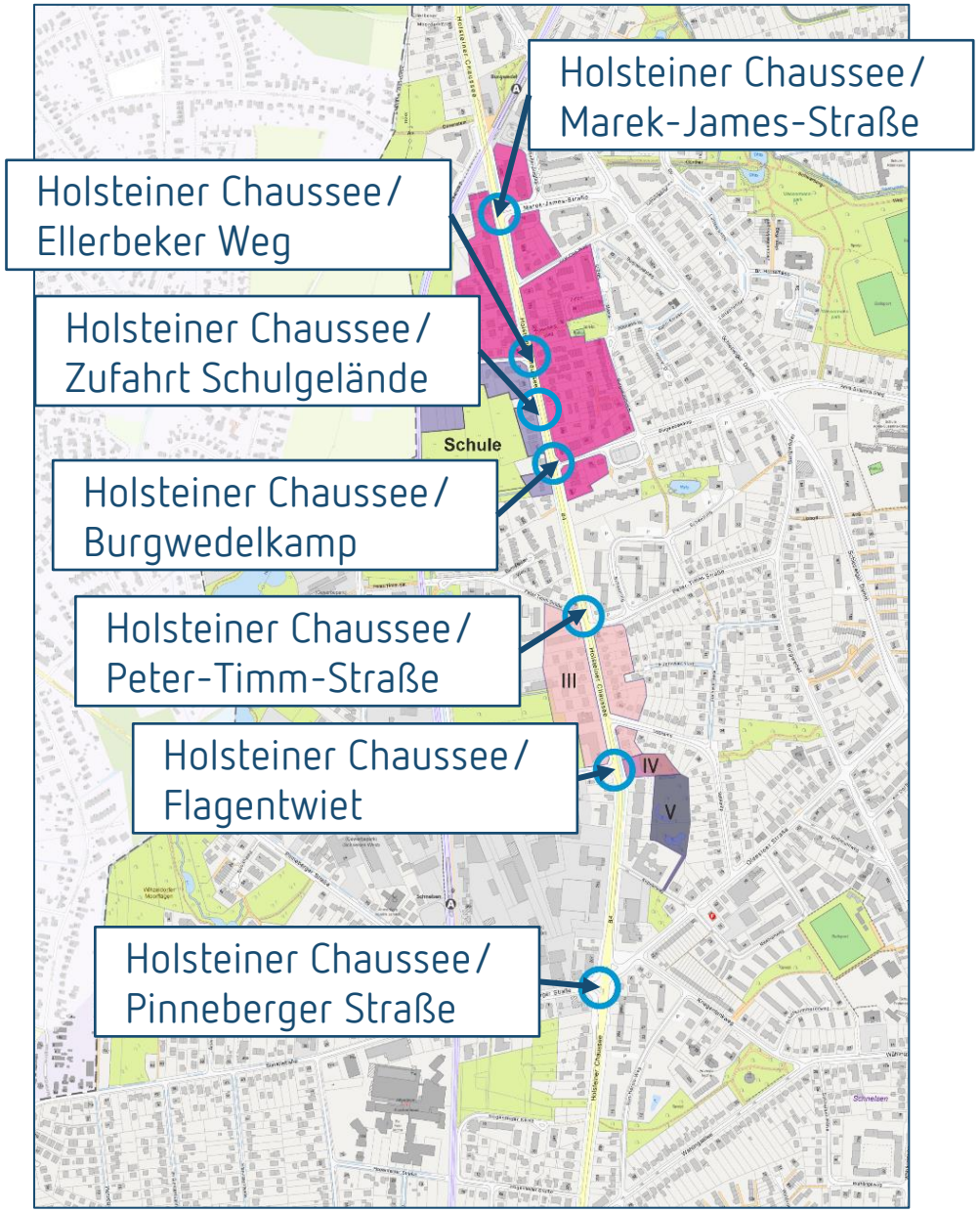
Berücksichtigte Quell- und Zielorte:

- Schule (Beschäftigte; Hol- und Bringverkehre; Schüler:innen, Wirtschaftsverkehre)
- Sportanlagen (Nutzer:innen; Besucher:innen)
- Geplante Wohnnutzungen (Anwohner:innen; Besucher:innen, Wirtschaftsverkehre)
- Recyclinghof (Beschäftigte; Kund:innen; Entsorgungsverkehre)

Berechnungsrundlagen:

- Gutachterliche Einschätzung
- Fachliteratur (Bosserhoff; FGSV)
- Bestehende VTU (Recyclinghof)

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

Stufe A	Die Verkehrsteilnehmenden werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.
Stufe B	Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmenden macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur geringe Beeinträchtigungen der Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
Stufe C	Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmenden ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.
Stufe D	Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmenden führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Stufe E	Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.
Stufe F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Darstellung: Planersocietät nach FGSV, HBS 2015

Holsteiner Chaussee/ Pinneberger Straße/ Oldesloer Straße

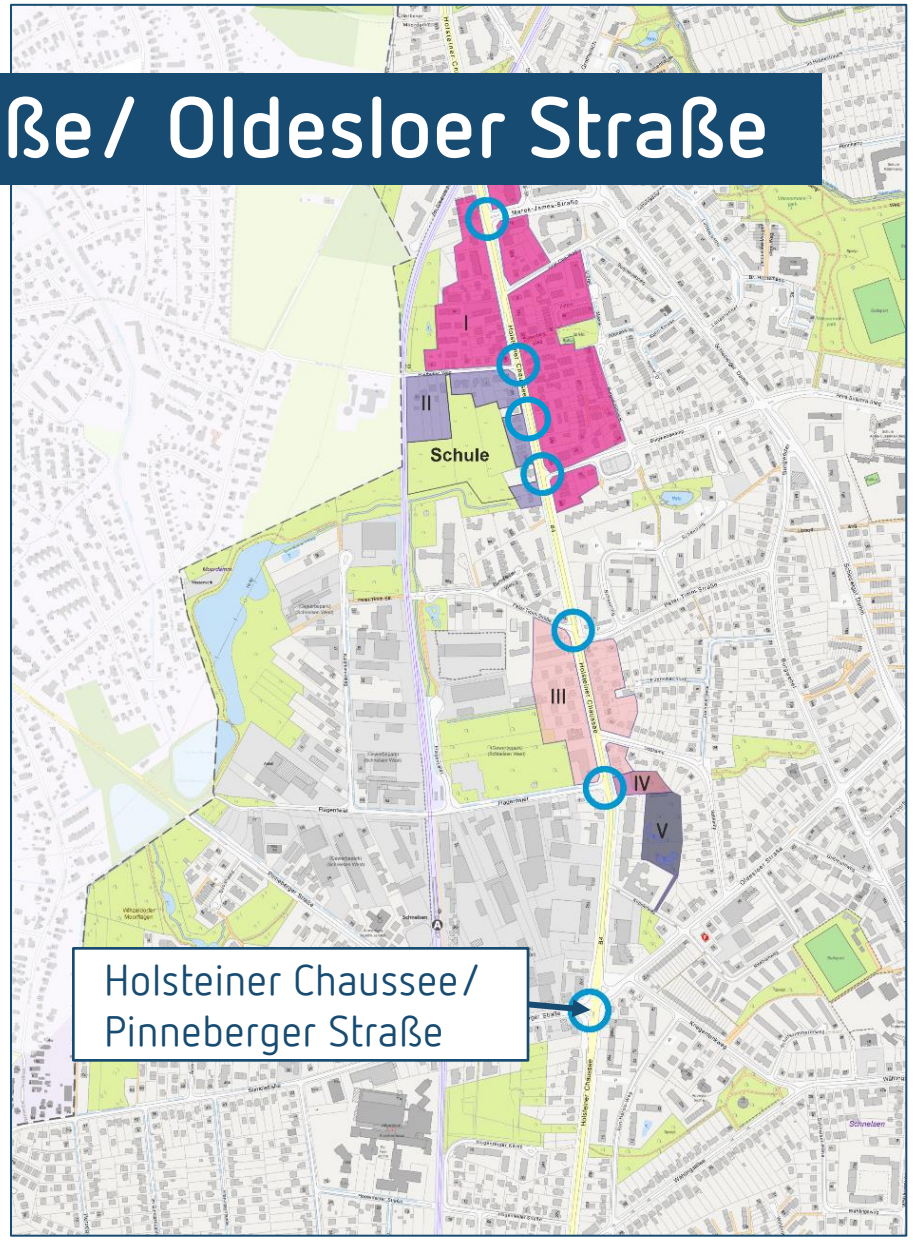
Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV D
- Vormittagsspitze Fuß-/ Radverkehr: QSV E
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV F
- Nachmittagsspitze Fuß-/ Radverkehr: QSV E

Optimierungspotenziale:

- Anpassung der Signalfolge im Lichtsignalprogramm als dreiphasiges Programm
- Verbesserung Kfz-Verkehr in Nachmittagsspitze auf QSV D
- Verbesserung Fuß-/ Radverkehr auf QSV D

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg



Holsteiner Chaussee/ Flagentwiet

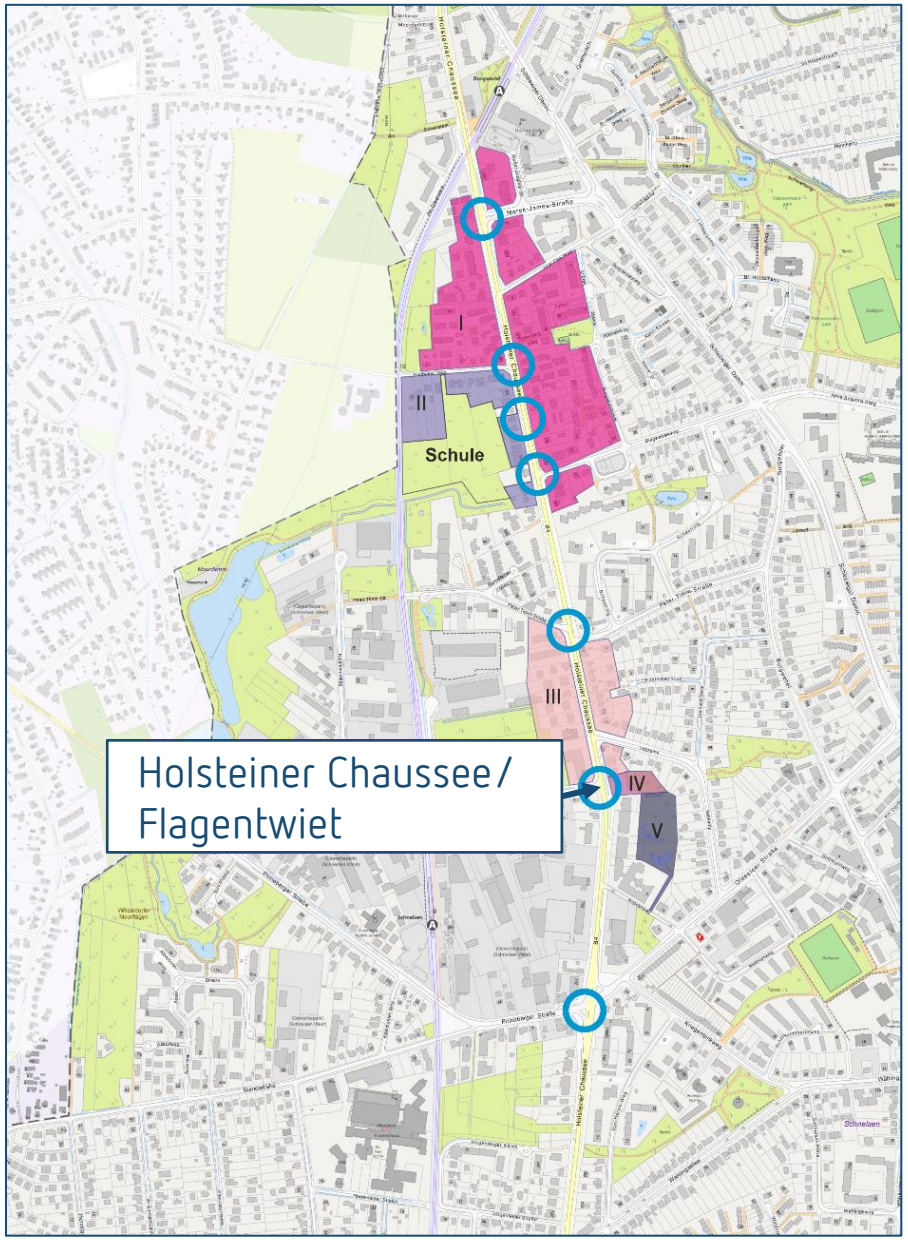
Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV B
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV F

Optimierungspotenziale:

- Entwicklung einer Lichtsignalisierung (Knotenpunkt bisher nicht signalisiert)
- Zweiphasiges Lichtsignalprogramm mit Umlaufzeit von 60 Sekunden
- Fuß- und Radverkehrsfurt an allen Knotenpunktarmen
- Verbesserung Kfz-Verkehr und Fuß-/Radverkehr auf QSV C in Nachmittagsspitze

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg

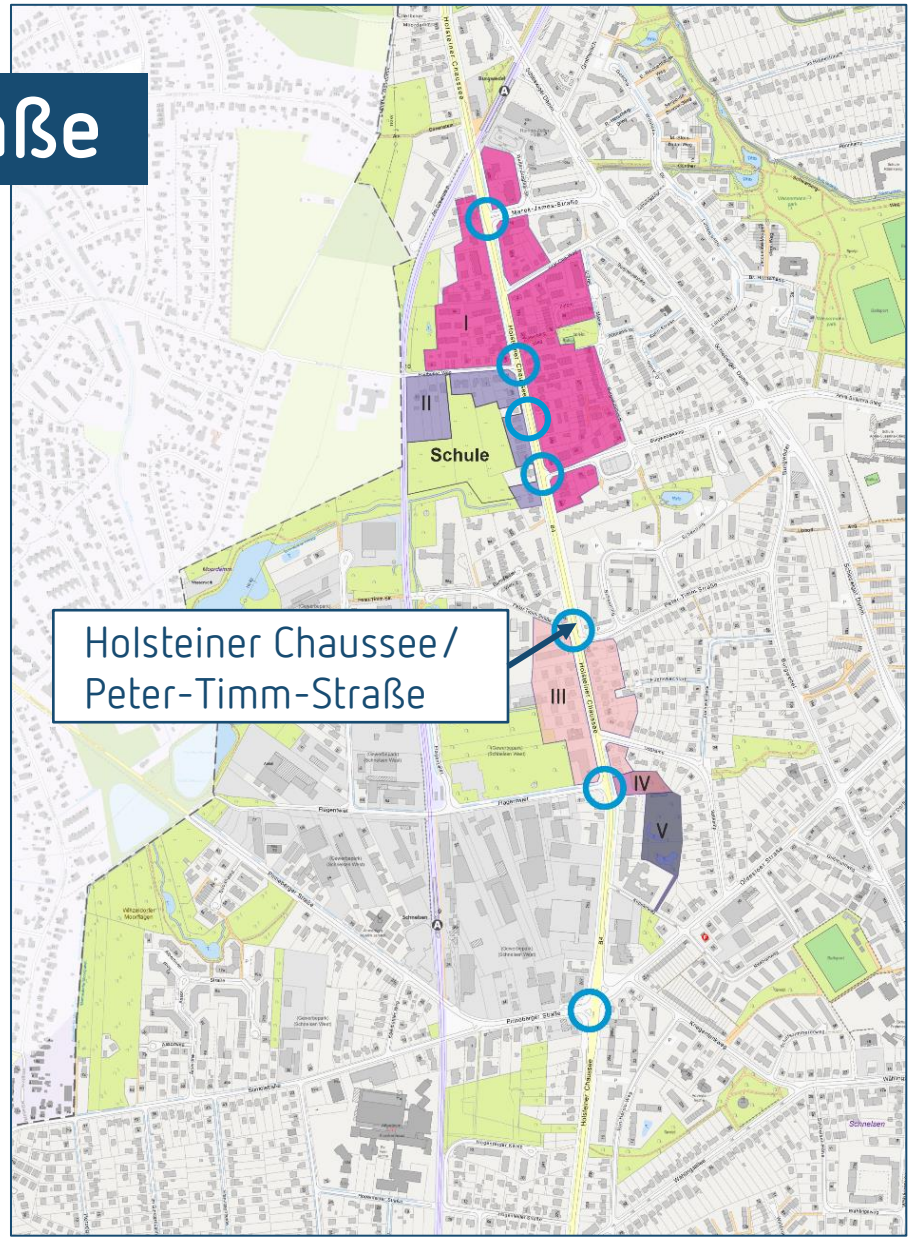


Holsteiner Chaussee/ Peter-Timm-Straße

Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV A
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV B

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg

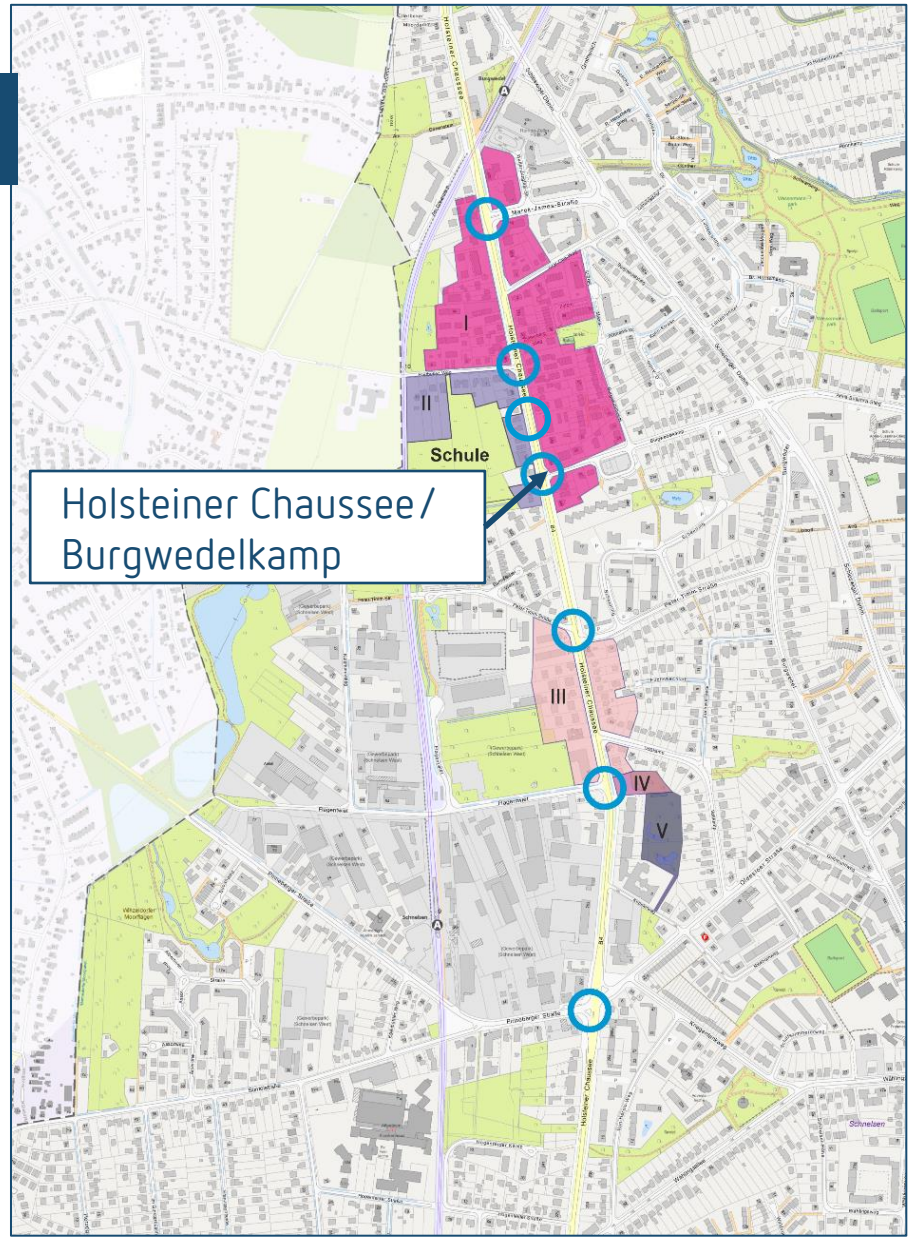


Holsteiner Chaussee/ Burgwedelkamp

Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: **QSV B**
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: **QSV B**

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg

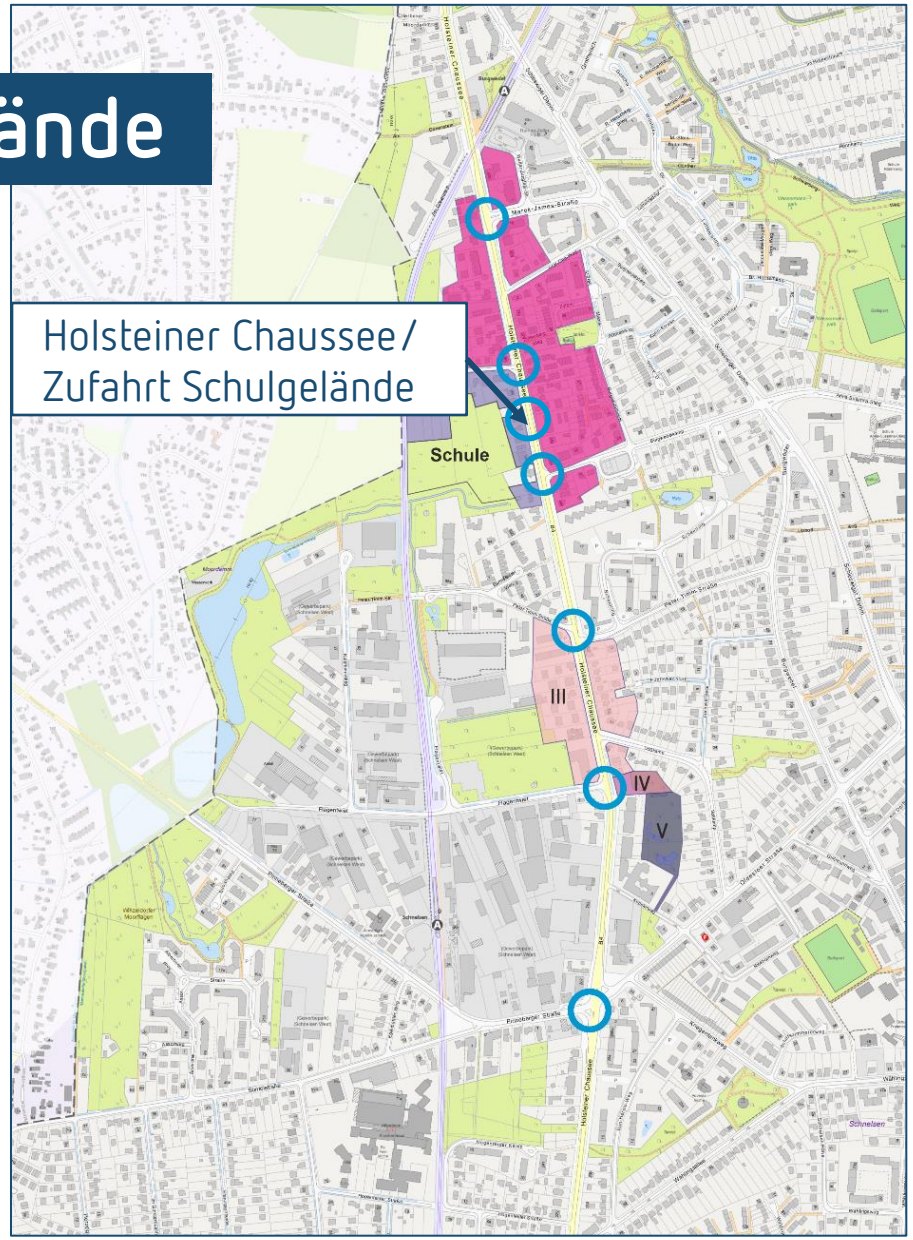


Holsteiner Chaussee / Zufahrt Schulgelände

Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV B
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV B

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg

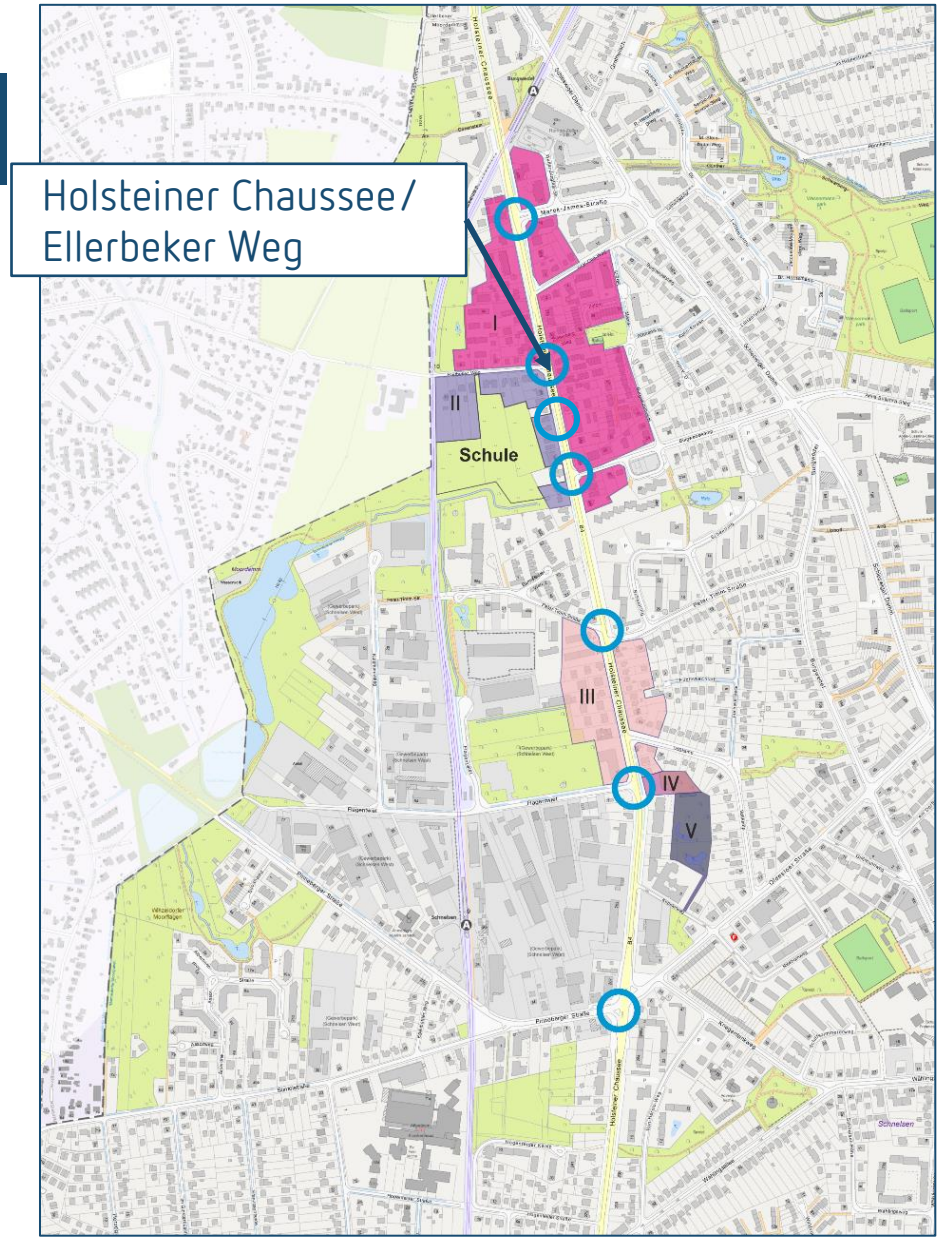


Holsteiner Chaussee/ Ellerbeker Weg

Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV A
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV B

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg



Holsteiner Chaussee/ Marek-James-Straße

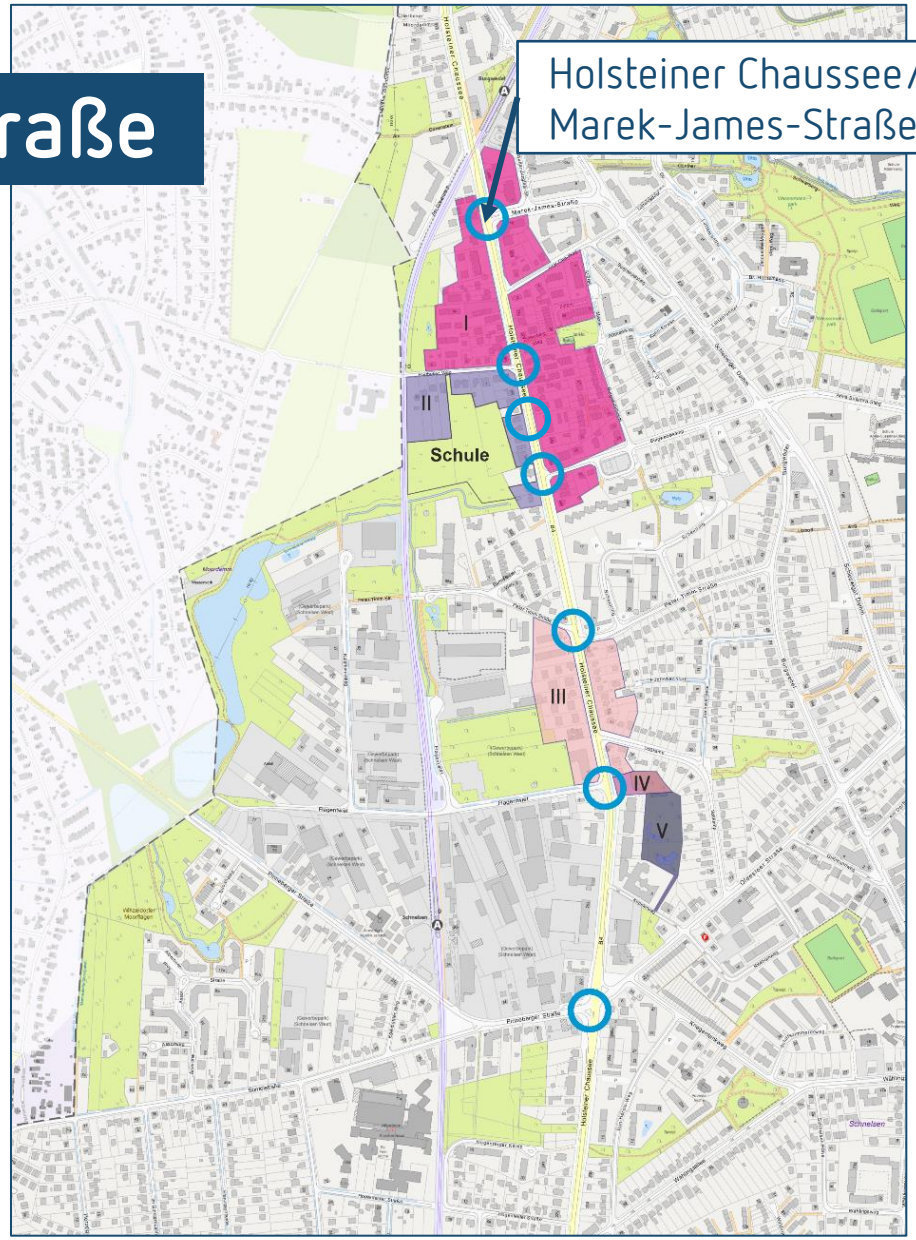
Analyse-Mit-Fall:

- Vormittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV C
- Vormittagsspitze Fuß-/ Radverkehr: QSV E
- Nachmittagsspitze Kfz-Verkehr: QSV C
- Nachmittagsspitze Fuß-/ Radverkehr: QSV E

Optimierungspotenziale:

- Verringerung der Umlaufzeit des Signalprogramms auf 60 Sekunden
- Verbesserung Kfz-Verkehr in Nachmittagsspitze auf QSV B
- Verbesserung Fuß-/ Radverkehr auf QSV C

Darstellung: Planersocietät; Hintergrund: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung der Freien und Hansestadt Hamburg



Mobilitätskonzept

Verkehrsgutachten Schnelsen

Mobilitätskonzept

Zielsetzung

- Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbunds stärken
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insb. für Schüler:innen)

Übersicht Maßnahmen

- Erschließung des Schulcampus
- Umgestaltung Straßenräume Holsteiner Chaussee und Ellerbeker Weg
- Einrichtung einer Elternhaltestelle und weitere Maßnahmen im Burgwedelkamp
- Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr entlang der Gleisanlagen schaffen
- Weitere Maßnahmenvorschläge (u.a. Radabstellanlagen, StadtRAD-Station, Schulwegplan)

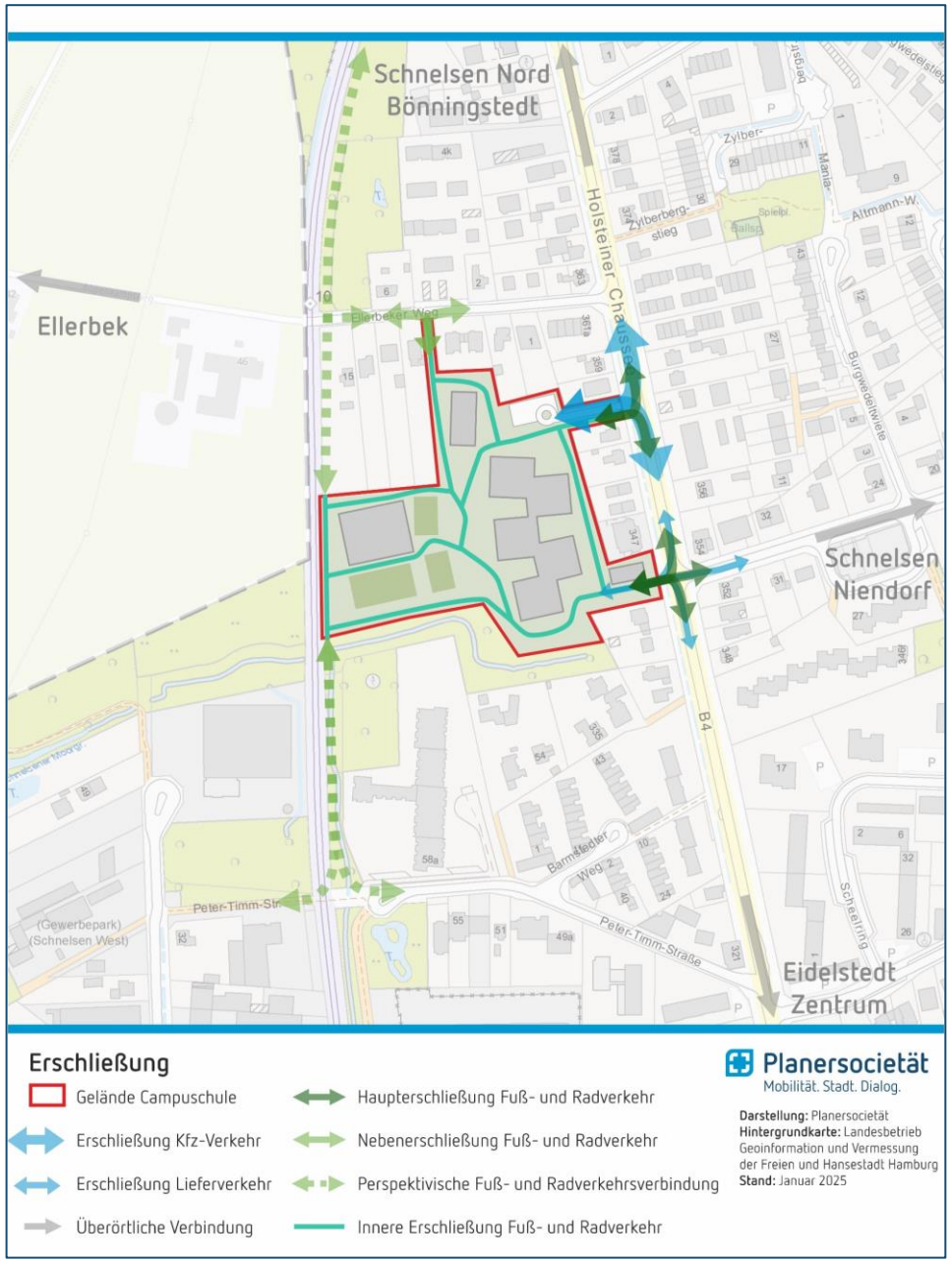
Erschließung des Schulcampus

Kfz-Verkehr

- Hauptsächliche Erschließung über nördlichen Zugang an Holsteiner Chaussee (mit Wendeanlage auf Schulgelände)
- Ergänzende Erschließung über südlichen Zugang an Holsteiner Chaussee (Nur Lieferverkehr und Müllentsorgung, falls notwendig)

Rad- und Fußverkehr

- Erschließung über beide Zugänge der Holsteiner Chaussee
- Nebenerschließung über Ellerbeker Weg
- Perspektivische Erschließung über Geh- und Radweg entlang der Gleisanlagen



Holsteiner Chaussee

Höchstgeschwindigkeit

- Streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Höhe der Schule zwischen Zylberbergstieg und Burgwedelkamp

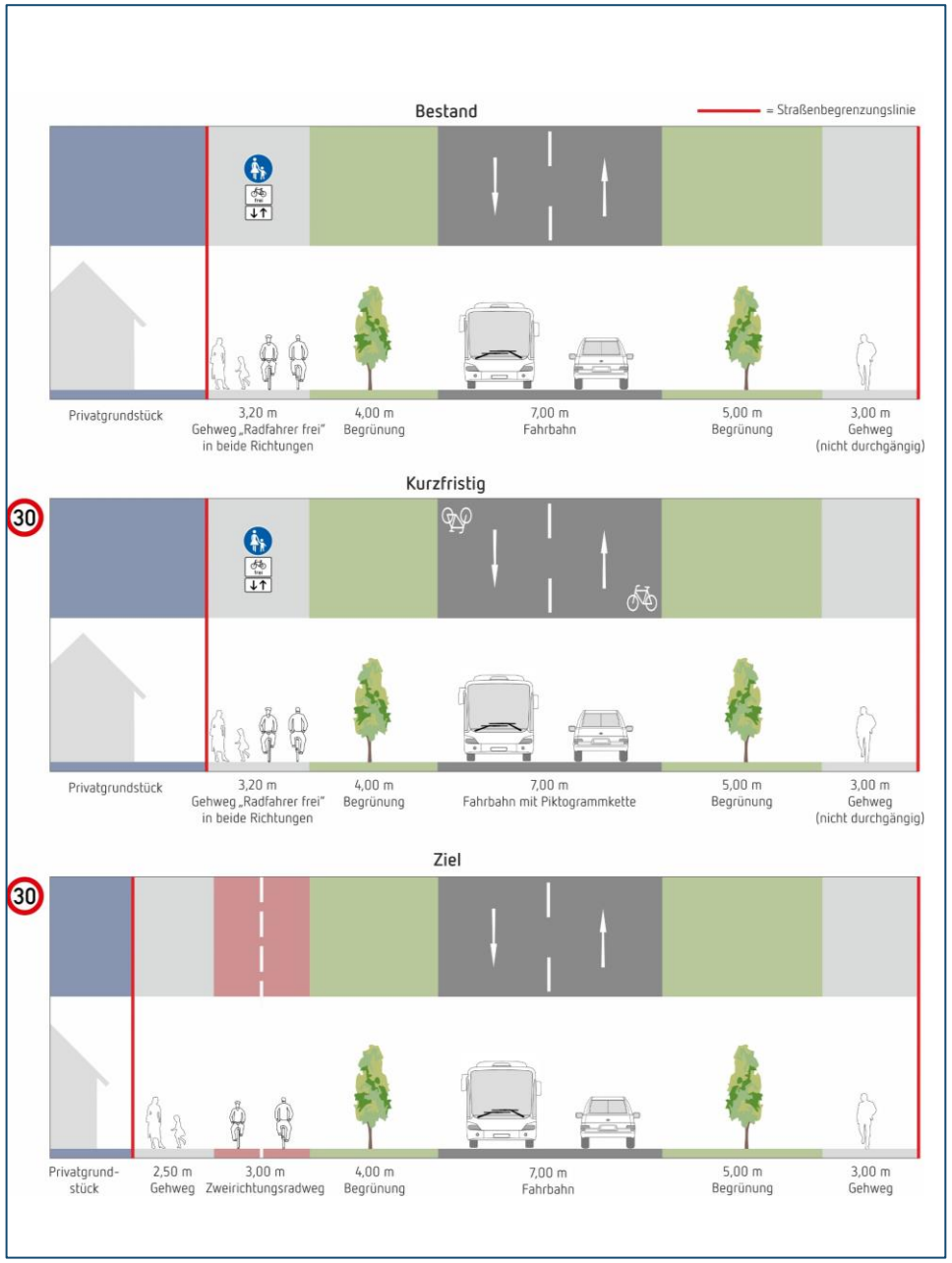
Querungssituation

- Gehwegüberfahrt im Einmündungsbereich zum Ellerbeker Weg einrichten
- Lichtsignalanlage für Fußverkehr auf Höhe Burgwedelkamp zur Querung Holsteiner Chaussee einrichten
- Weitere Querungshilfe auf Höhe des Zylberbergstiegs einrichten

Straßenraumgestaltung

- Langfristig: Verbreiterung Seitenraum westlich und Trennung von Fuß- und Radverkehr (Zweirichtungsradweg 3 m)
- Kurzfristig: Markierung Piktogrammketten auf Fahrbahn

Quelle: Planersocietät



Ellerbeker Weg

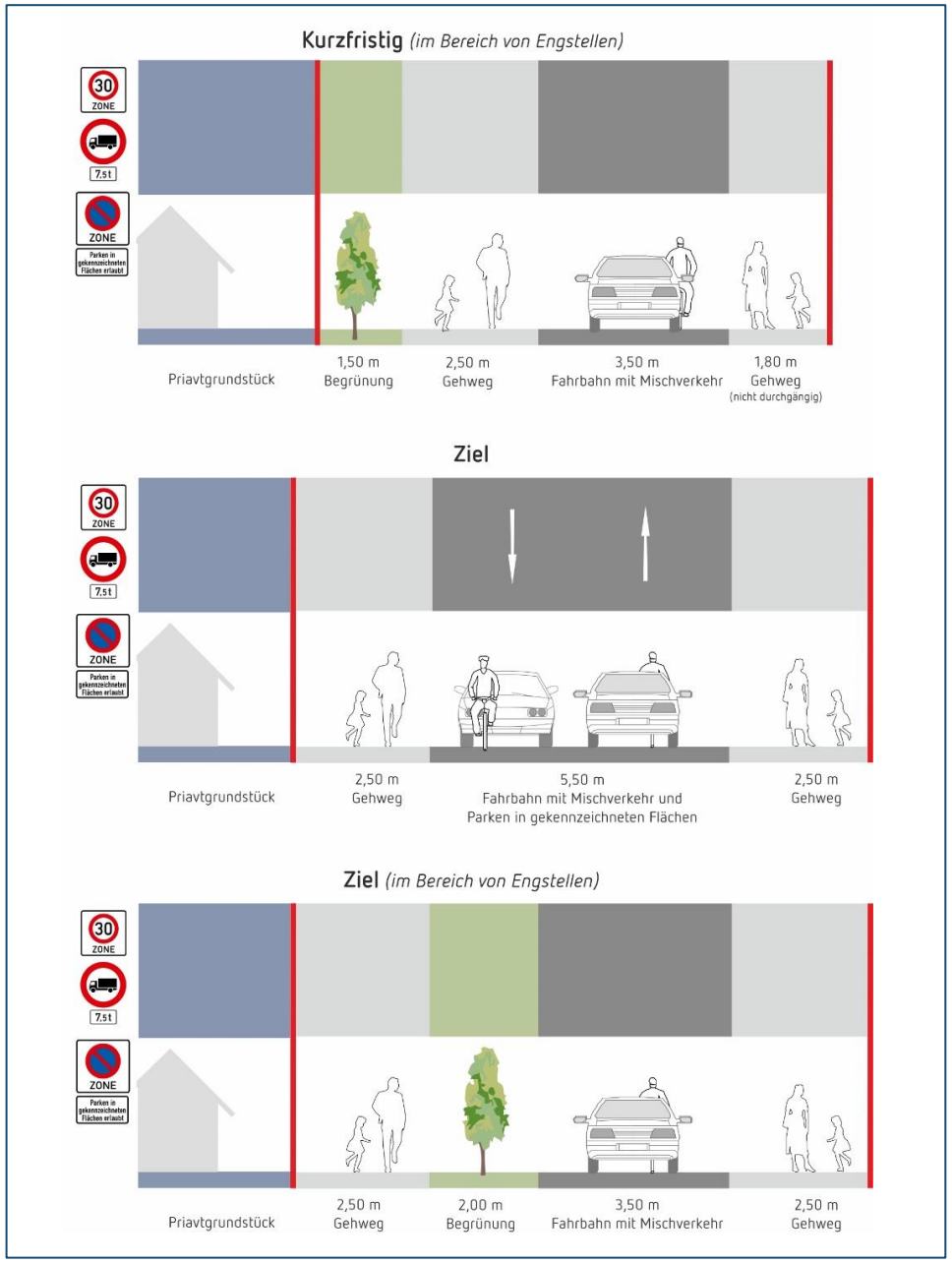
Querungssituation

- Vorgezogene Seitenräume auf Höhe des Eingangs zum Schulgelände einrichten
- Installation von Fahrradbügeln im direkten Umfeld auch zur Sicherstellung Sichtverhältnisse

Straßenraumgestaltung

- Langfristig: Verbreiterung Seitenräume beidseitig auf 2,50 m (Verbreiterung der Straße um insgesamt 1,20 m nötig); Punktuelle Einengung Fahrbahn auf 3,50 m für Bauminseln
- Kurzfristig: Einrichtung Haltverbotszone mit Parken in gekennzeichneten Flächen
- Einrichtung einer temporären Schulstraße prüfen

Quelle: Planersocietät



Burgwedelkamp
Verkehrsgutachte

Einrichtung Elternhaltestelle

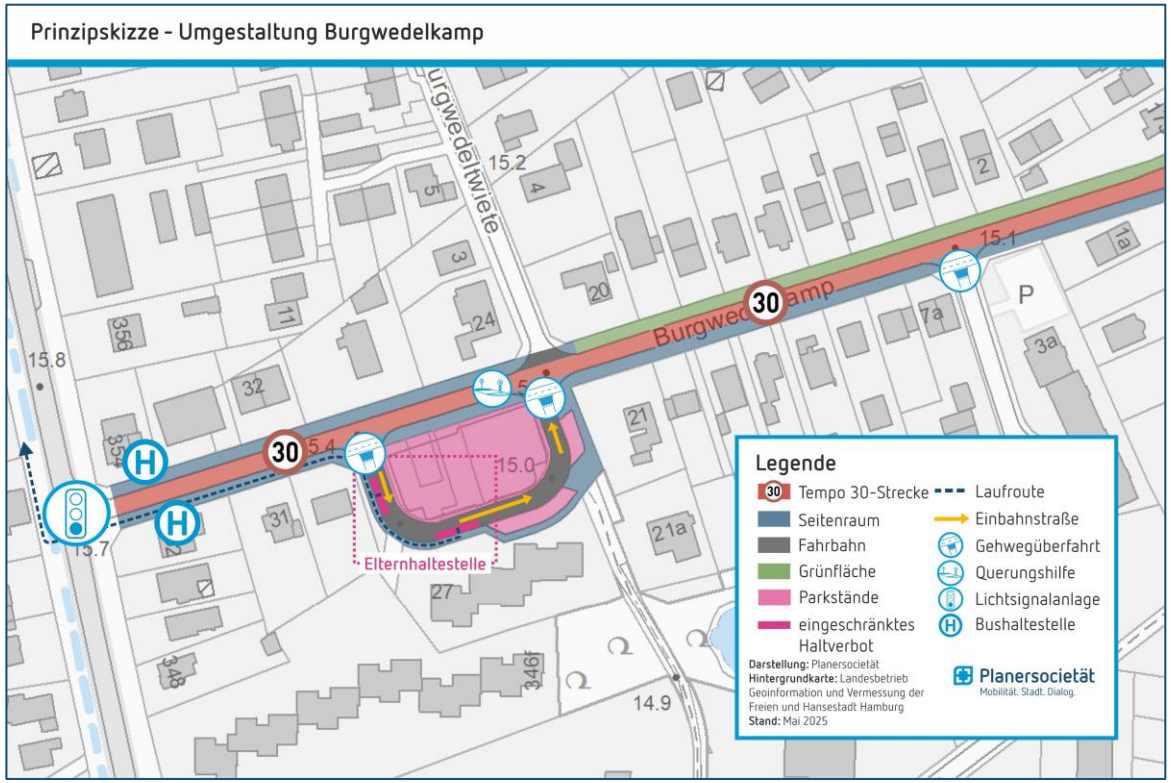
- Standort im Bereich Parkplatz Burgwedelkamp (gute Wendemöglichkeiten, angemessene Entfernung zum Schulstandort)
- Anordnung eingeschränktes Haltverbot (VZ 286) mit Zusatzbeschilderung für zeitliche Begrenzung

Höchstgeschwindigkeit

- Reduzierung auf 30 km/h prüfen (mögliche Begründung: hochfrequentierter Schulweg)

Querungssituation

- Einrichtung Gehwegüberfahrten auf südlicher Seite
- Einrichtung Querungshilfe auf Höhe Burgwedeltwiete



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Quelle: Planersocietät

Planersocietät
Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Fon 02 31 / 58 96 96-0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de