



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

STADT UETERSEN

Ersatzneubau Geschwister-Scholl-Haus

Verkehrliche Stellungnahme

Bearbeitungsstand: 19. Dezember 2025

Beauftragt durch:

Stadt Uetersen

Planen und Bauen
Herr Hein

Wassermühlenstraße 7
25436 Uetersen

Verfasst durch:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0

Jorna Lindemann, M.Sc.
Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl

Projekt-Nr.: 125.2231

EINLEITUNG

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 121 der Stadt Uetersen sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ersatzneubau zweier Gebäude am bestehenden Schulstandort sowie den Bau einer Tiefgarage geschaffen werden. Vor diesem Hintergrund bezieht sich die nachfolgende verkehrliche Stellungnahme auf relevante Aspekte der Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Ziel ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf das bestehende Verkehrsnetz zu analysieren, mögliche Handlungsbedarfe aufzuzeigen und Empfehlungen für eine verkehrlich verträgliche Umsetzung des Bauvorhabens zu formulieren.

VERKEHRLICHER BESTAND IM VORHABENUMFELD

Im Rahmen des B-Plan Nr. 121 *Ersatzneubau Geschwister-Scholl-Haus* sind neben den hochbaulichen Aspekten auch verkehrliche Planungen vorgesehen. Diese betreffen neben den Flächen des Vorhabens auch die angrenzenden Straßenzüge *Ossenpadd*, *Alsenstraße* und *Birkenallee*. Der *Ossenpadd* ist im Bestand als Gemeindestraße innerorts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu kategorisieren. Im Bereich der Schule ist auf einer Länge von 200 m von montags bis freitags in der Zeit von 07.00 bis 18.00 Uhr die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Radverkehre werden auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder wahlweise auf dem Gehweg – Radverkehr frei geführt. Beidseitig wird über das allgemeine Gefahrenzeichen VZ 126 auf Kinder hingewiesen. Dieses wird auf der ca. 5,50 m breiten Fahrbahn durch Markierung wiederholt. Die Markierung ist jedoch stark abgefahren. Im Bereich des Vorhabens bestehen an der Einmündung zur *Birkenallee* sowie an der Einmündung *Esinger Steinweg* gesicherte Querungsstellen durch (Bedarfs-) Signalisierungen.

Die parallel verlaufende *Alsenstraße* auf der gegenüberliegenden Seite des Vorhabens weist eine selbige straßenverkehrsrechtliche Ausweisung wie der *Ossenpadd* (innerorts, Tempo 50 km/h; 30 km/h vor der Schule) auf. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es sind Hinweisschilder zum Einhalten des gesetzlich vorgegebenen Überholabstandes von 1,50 m vorhanden. Beidseitig sind Gehwege vorhanden. Es bestehen keine (signalisierten) Querungsstellen.

Die *Birkenallee* ist verkehrsrechtlich als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Zudem ist sie als Einbahnstraße in der Fahrtrichtung von der *Alsenstraße* in Richtung *Ossenpadd*

ausgebildet. Die beidseitigen Gehwege sind über Flachborde von der Fahrbahn abgetrennt. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt und ist in beiden Fahrtrichtungen frei gegeben.

Ruhender Verkehr

Im *Ossenpadd* sind beidseitig Parkbuchten mit Wabenpflaster und einer Breite von 2,00 m vorhanden. Die Parkbuchten werden regelmäßig durch Baumbestände bzw. den Baumscheiben unterbrochen. Es bestehen Wurzelaufbrüche bzw. Pflasteranhebungen.

In der *Alsenstraße* sind einseitig (Westseite) Parkbuchten vorhanden. Ab dem Knotenpunkt *Alsenstraße/ Tornscher Weg (K 20)/ Friedhofstraße* ist für die *Alsenstraße* ein eingeschränktes Haltverbot ausgewiesen. In der Gegenrichtung fehlt jedoch die entsprechende Ausweisung.

In der *Birkenallee* ist überwiegend beidseitig ein absolutes Haltverbot ausgewiesen. Auf der Nordseite ist dieses am Anfang und Ende auf montags bis freitags von 07.00 bis 14.00 Uhr begrenzt. Auf der Südseite besteht ein Parkplatz, der Lehrkräften mit Parkausweis von montags bis freitags von 07.00 bis 16.00 Uhr vorbehalten ist. Zusätzlich ist auf einem Abschnitt das halbseitige Parken auf dem Gehweg sonntags ganztägig sowie werktags von 14.00 bis 07.00 Uhr ausgewiesen.



Abbildung 1: Lehrkräfteparkplatz (links); halbseitiges Gehwegparken (rechts)

ÖPNV und Schulbusse

Im Umfeld des Vorhabens sind die Bushaltestellen *Fourniermühlenweg* im südlichen *Esinger Steinweg*, *Alsenstraße* in der gleichnamigen Straße sowie die (einseitige) Bushaltestelle *Geschwister-Scholl-Haus* für die verkehrs- und mobilitätsplanerischen Aspekte relevant. Die Haltestelle *Alsenstraße* wird von den Linien 6661, 6671, 6675 angefahren. Am *Fourniermühlenweg* hält die Linie 6661, die Linien 6671 und 6675 fahren aus der *Alsenstraße* in die *Birkenallee* und halten an der Bushaltestelle *Geschwister-Scholl-Haus*.



Abbildung 2: Haltestelle *Geschwister-Scholl-Haus* (links); Haltestelle *Alsenstraße* (rechts)

ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN

Für den *Ossenpadd* ist ein langfristiger Straßenaus- und -umbau in der Planung. Dieser sieht die Aufhebung der westlichen Parkbuchten vor sowie die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen. Der westliche Schutzstreifen ist mit einer Breite von 1,50 m, der Östliche mit einer Breite von 1,25 m geplant. Die Sicherheitstrennstreifen ist mit 0,50 m zum 2,00 m breiten Parkstreifen vorgesehen. Der 1,25 m breite Schutzstreifen entspricht der Mindestbreite, die gemäß des *Ad-Hoc Arbeitspapiers Ergänzende Handlungsanleitung zur Anwendung der RAST 06* [1] aus Februar 2024 keine Anwendung mehr finden soll. Selbiges gilt für den Sicherheitstrennstreifen, der 0,75 m betragen sollte. Die vorhandenen Querungshilfen im Bereich des Vorhabens verbleiben wie im Bestand.

Der Konzeptplan zum *Ersatzneubau Geschwister-Scholl-Haus* beinhaltet neben Planungen zu den Hochbauten auch verkehrs- und mobilitätsplanerische Aspekte. Da die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 121 neben den Flächen des Geschwister-

Scholl-Hauses auch den Bereich der Grundschule einbezieht, sind die verkehrs- und mobilitätsplanerische Aspekte für den gesamten Bereich sowie die angrenzenden Straßenzüge zu betrachten.

Einbahnstraßenregelung

Übergeordnet ist eine neue (auch für den Kfz-Verkehr zugängliche) Erschließung parallel zur *Birkenallee* vorgesehen. Diese ist derzeit ebenfalls als Einbahnstraße in gleicher Richtung wie die *Birkenallee* vorgesehen. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird empfohlen die neue Erschließung entgegengesetzt der Einbahnstraßenrichtung in der *Birkenallee* vorzusehen. Dies hat übergeordnet den Vorteil, dass sich das Verkehrsaufkommen im Gesamtnetz gleichmäßiger verteilen kann, weniger Umwegefahrten entstehen und die umfeldbezogenen Wirkungen des motorisierten Verkehrs gemildert werden. [2] Auch aus dem Aspekt der Hol- und Bringverkehre (s.u.) ist die gegenläufige Einrichtung zweckmäßig, um Rangierfahrten zu vermeiden.

Hol- und Bringverkehr

Hol- und Bringverkehre bezeichnen den Verkehr, bei dem Personen – meist Kinder – von Eltern oder Angehörigen mit dem Pkw zu Einrichtungen wie Schulen oder Kindertagesstätten gebracht oder von dort abgeholt werden. Um diesen Verkehr sicher, geordnet und möglichst reibungslos zu gestalten, sind einige grundlegende Maßnahmen sinnvoll. Zum einen sollten separate Haltezonen, sogenannte Hol- und Bringbereiche, eingerichtet werden. Diese ermöglichen ein kurzes Halten zum Aussteigen, ohne den fließenden Verkehr zu behindern und befinden sich idealerweise in kurzer, aber sicherer Entfernung zum Eingang der Einrichtung.

Zum anderen ist es wichtig, den direkten Eingangsbereich durch Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche zu schützen und eine Zufahrt für Elterntaxis bis zur Tür möglichst zu vermeiden. Die Wege vom Hol- und Bringbereich zur Einrichtung sollten klar geführt, gut einsehbar und möglichst getrennt vom Autoverkehr verlaufen. Der *Ossenpadd* sowie die *Alsenstraße* weisen bereits eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf. Die *Birkenallee* ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Für die neue Wegeverbindung ist eine Ausweisung im Mischverkehr (langfristig Tempo 30 Zone) zweckmäßig.

Für die Hol- und Bringbereiche ist es wichtig zu unterscheiden, welche Altersklasse angesprochen wird. So ist es für das Holen und Bringen von Kita-Kindern notwendig,

das Fahrzeug kurz Parken zu können, um das Kind in die Kita zu begleiten. Hierfür ist zudem eine kurze Zuwegung sinnvoll. Selbiges kann ebenfalls für Kinder mit Förderschulbedarf gelten. Kinder ab dem (älteren) Grundschulalter hingegen können im Zuge von Hol- und Bringverkehre kleinere Distanzen (empfohlen werden bis zu 250 m) selbstständig bewältigen. Das kurze Halten ohne Verlassen des Fahrzeuges ist hier oft ausreichend.

Im Rahmen des Konzeptplanes sind bereits vier Hol- und Bringbereiche skizziert. Dieser Ansatz ist aus verkehrsplanerischer Sicht weiterzuverfolgen, da die Gesamtheit der Hol- und Bringverkehre optimal und fahrtwegabhängig verteilt werden kann. Folgende verkehrsplanerische Empfehlungen werden (in Zusammenhang mit der Einbahnstraßenregelung) empfohlen:

Im Zuge der Umplanungen für den *Ossenpadd* sind langfristig nur noch auf der Ostseite Parkbuchten vorhanden. Es wird empfohlen zwei bis maximal fünf dieser Parkbuchten südlich der Bedarfssignalisierung an der Einmündung zur *Birkenallee* über ein eingeschränktes Haltverbot (ggf. zeitlich auf die Schulzeiten begrenzt) als Hol- und Bringbereich einzurichten. Dies ermöglicht ein zur Fahrbahn abgewandtes Aussteigen und anschließendes sicheres Queren des *Ossenpadd*.

Im Zuge der neuen Wegeverbindung ist ebenfalls die Einrichtung von ca. fünf Hol- und Bringparkplätzen zu empfehlen. Die Positionierung liegt hierbei optimal hinter den Gebäudekomplexen der Sporthalle und Grundschule in Abhängigkeit der endgültigen Positionierung der Fahrradabstellmöglichkeiten. Hierbei sollte geprüft werden, ob die Einrichtung von markierten Parkbuchten (mit zulässigem Kurzeitparken (30 Min)) realisierbar ist. Abbildung 3 zeigt den potentiellen Bereich in rot markiert.

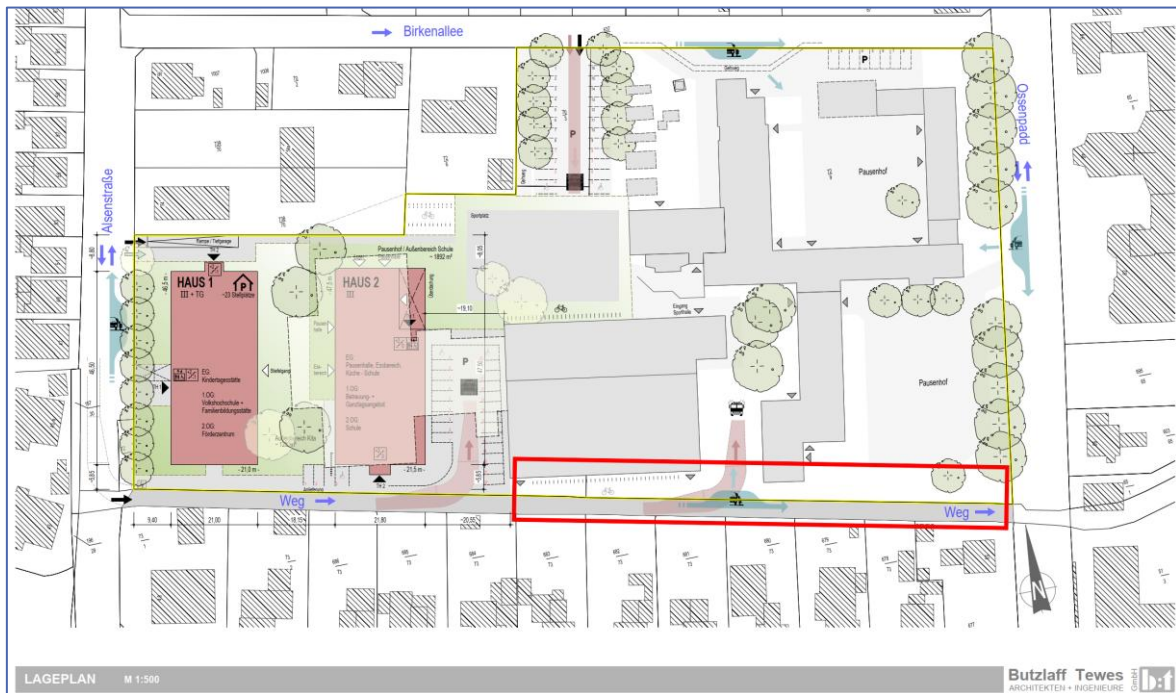


Abbildung 3: Mögliche Positionierung der Hol- und Bringzone (rot); Quelle: Lageplan Butzlaff Tewes

In der *Alsenstraße* wird gleich wie im *Ossenpadd* die Einrichtung von zwei bis fünf Parkbuchten als eingeschränktes Haltverbot (ggf. zeitlich auf die Schulzeiten begrenzt) als Hol- und Bringbereich empfohlen. Durch die Positionierung der Parkbuchten auf der Westseite entsteht fahrwege-technisch ein Pendant zum *Ossenpadd*. Die Einbahnstraßenregelung im Ringsystem ermöglicht optimale Fahrbeziehungen ohne die Notwendigkeit zu Wenden. Ggf. ist hier langfristig die Einrichtung einer Querungshilfe (auch im Bezug auf die Bushaltestelle) zu prüfen.

In der *Birkenallee* ist ebenfalls die Einrichtung eines Hol- und Bringbereiches abgesetzt von der Fahrbahn geplant. In der *Birkenallee* sind mit dieser Planung die Parkplatzzufahrt, die Bushaltestelle, der Hol- und Bringbereich sowie der Parkplatz direkt an der *Birkenallee* (für Lehrkräfte mit Ausweis) sehr eng beieinander positioniert. Um zum einen diese Verkehrssituation zu entzerren sowie den Ausbau einer attraktiven und barrierefreien Haltestelle zu ermöglichen wird empfohlen, den Hol- und Bringbereich als eingeschränktes Haltverbot (ggf. zeitlich auf die Schulzeiten begrenzt) weiter westlich in der *Birkenallee*, ggf. in den Bereich des heutigen Gehwegparkens zu verschieben. Der Gehweg wäre in diesem Bereich an aufzuheben. Abbildung 4 zeigt den Bereich in rot markiert. Da langfristig Seitens der Stadt der Ausbau der *Birkenallee* (Ausbau der Seitenräume als beidseitige Gehwege mit

Hochbord) geplant ist, entfällt auf Grund der restlichen Fahrbahnbreite die Möglichkeit des Parkens und es wird nur noch das kurze Halten möglich sein.

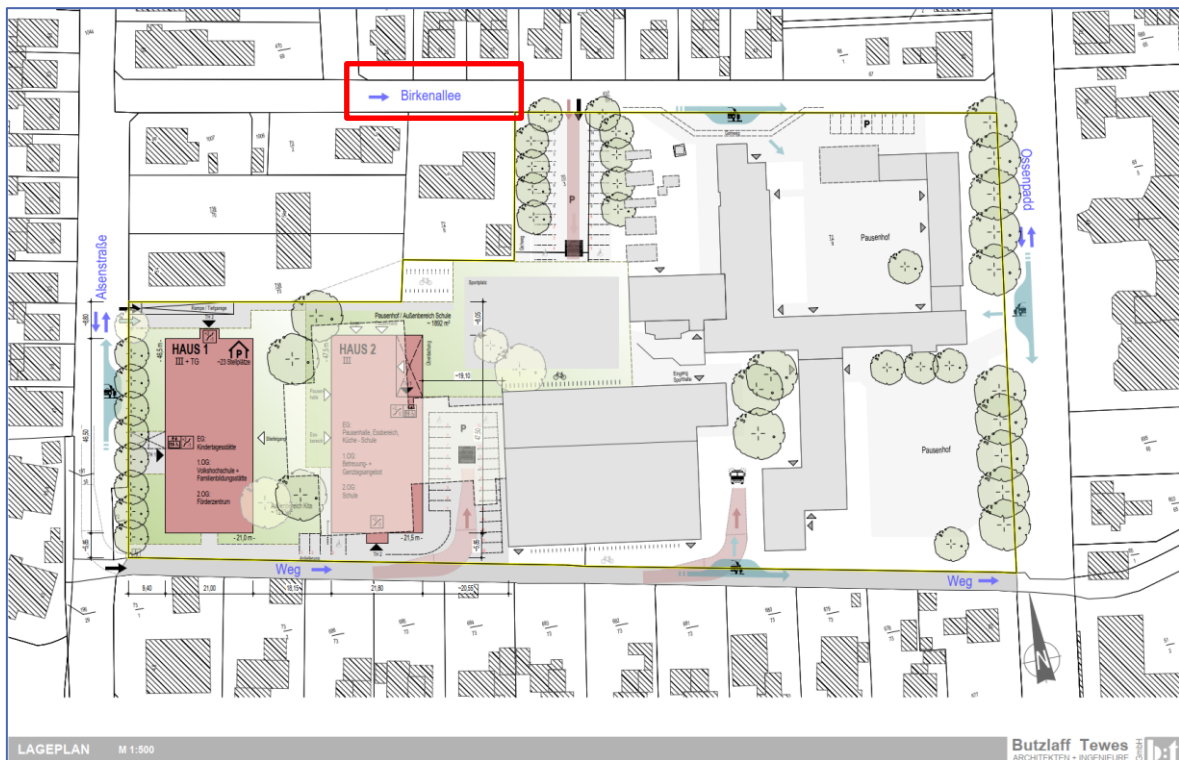


Abbildung 4: Birkenallee - Mögliche Positionierung der Hol- und Bringzone (rot);

Quelle: Lageplan Butzlaff Tewes

Bushaltestellen

Gemäß der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) war bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen zu erreichen. Dieser Forderung ist grundsätzlich auch in der Stadt Uetersen nachzukommen. Alle Bushaltestellen sollten barrierefrei umgebaut werden, um den Zugang zu den Bushaltestellen und den Bussen zu verbessern und allen Personengruppen zu ermöglichen. Der Einstieg in den Bus kann nach Umsetzung der Maßnahmen ebenerdig ohne Stufe erfolgen. Hiervon profitieren u.a. Rollstuhlfahrende, Personen mit Gehhilfen, Gepäck oder z.B. einem Kinderwagen. Die Nutzungsqualität und in Folge die Nutzendenanzahl kann erhöht werden.

Alle Bushaltestellen, insbesondere die Vorhabenrelevanten Haltestellen *Alsenstraße* und *Geschwister-Scholl-Haus* sind barrierefrei zu gestalten. Insbesondere im Hinblick auf die Positionierung des Förderzentrums sowie der Volkshochschule und Familienbildungsstätte ist eine optimale Anbindung an den ÖPNV notwendig.

Fahrradparken

Die Nutzung des derzeitigen Bestandes an Fahrradabstellmöglichkeiten zeigt, dass überwiegend überdachte Abstellmöglichkeiten genutzt werden. Im Zuge der Planungen sollten weitere überdachte Abstellmöglichkeiten angedacht werden. Darüber hinaus sind auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für Angestellte, Lehrkräfte o.ä. zweckmäßig. Vor den Gebäuden des Geschwister-Scholl-Hauses sind weitere Fahrradabstellmöglichkeiten, die über die *Alsenstraße* gut zu erreichen sind, zu empfehlen. Auch hier ist die vom MIV (motorisierter Individualverkehr) unabhängige Erreichbarkeit insbesondere des Förderzentrums sowie der Volkshochschule und Familienbildungsstätte sinnvoll.



Abbildung 5: Stark genutzte überdachte Abstellanlage (links); kaum genutzte Abstellanlage (rechts)

EMPFEHLUNG

Für die verkehrlich verträgliche Umsetzung des Ersatzneubaus am Schulstandort wird abschließend und zusammenfassend empfohlen, die neue Wegeverbindung entgegen der bestehenden Einbahnstraßenrichtung der Birkenallee zu führen, um Verkehrsflüsse zu entzerren und Umwege zu vermeiden. Im *Ossenpadd*, in der *Alsenstraße*, der *Birkenallee* sowie an der neuen Wegeverbindung sollten jeweils Hol- und Bringbereiche eingerichtet werden, um ein sicheres und geordnetes Bringen und Abholen der Kinder zu ermöglichen. Der Hol- und Bringbereich in der *Birkenallee* sollte zur Entlastung weiter westlich angeordnet werden. Zudem wird der barrierefreie Umbau aller relevanten Bushaltestellen, insbesondere der Haltestellen *Alsenstraße* und *Geschwister-Scholl-Haus*, dringend angeraten, um den Zugang für alle Nutzungsgruppen zu verbessern. Für den Radverkehr sollten ausreichend überdachte und gesicherte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, die eine Erschließung aus allen Richtungen ermöglicht.

Aufgestellt: Neumünster, 19. Dezember 2025

gez.

i.A. Jorna Lindemann
M.Sc.

Wasser- und Verkehrs- Kontor

gez.

ppa. Arne Rohkohl
Dipl.-Ing. (FH)



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Ad-Hoc Arbeitspapiere Ergänzende Handlungsanleitung zur Anwendung der RAS 06*, Februar 2024.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*, 2008.
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen*, RAS, 2006.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)*, 2012.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - Teil 5, Stadtstraßen (HBS-S)*, 2015.