SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH

Evaluation der Pop-Up-Bikelane „Max-Brauer-Allee“

Im Auftrag

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

November 2021

Evaluation der Pop-Up-Bikelane „Max-Brauer-Allee“

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Fachbereich S2 – Planung Infrastruktur Individualverkehr
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg
lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: [redacted]

Stand: November 2021

Inhalt

1 Vorbemerkungen 6
1.1 Begriffsdefinition 6
1.2 Anlass 6
1.3 Ziel 6

2 Beschreibung der Maßnahme 8
2.1 Auswahl des Versuchsabschnitts 8
2.2 Beschreibung der Vorher-Situation 12
2.3 Beschreibung der umgesetzten Maßnahme 13

3 Auswertung und Darstellung der Evaluierungsergebnisse 17
3.1 Grundlagen 17
3.2 Verkehrsmengen 17
3.3 Unfallzahlen 22
3.4 Verkehrsabläufe 26
3.5 Markierungszustand und Protektionselemente 29
3.6 Geschwindigkeiten 30
3.7 Befragungen 33
3.8 Stellungnahmen von extern 40

4 Zusammenfassung und Fazit 42

5 Ausblick 45
5.1 Kfz-Verkehr 45
5.2 ÖPNV 45
5.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit 46
5.4 Radverkehr 46
5.5 Ruhender Verkehr / Wirtschaft- und Lieferverkehr 47
5.6 Protektionselemente 47
5.7 Für weitere Verkehrsversuche 48

6 Anlagen 49
6.1 Markierungen 50
6.2 Online-Umfrage 57
6.3 Antworten zu Frage 3 59
6.4 Anmerkungen von privaten Nutzern 63
6.5 Ganglinien zu Geschwindigkeiten und Fahrzeiten 65
6.6 Anordnung Verkehrsversuch (inkl. Pläne) 65
6.7 Lageberichte Rad + Kfz 65
6.8 Unfallauswertungen Gesamtdokumente 65
6.9 Verkehrszählungen BVM Rad und Kfz und SBI Querschnittszählungen 65

6.10 Lageplan Umbau Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße.....65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestimmung des Belastungsbereichs anhand der Anzahl der Fahrstreifen 8
Abbildung 2: Übersichtsplan mit Querschnitt und Kamerastandorten 18
Abbildung 3: Verkehrsmengen am Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche 19
Abbildung 4: Radverkehrsmenge am Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche 20
Abbildung 5: Beginn der PUBL im Süden 20
Abbildung 6: Ableitung vorhandener Radweg vor LSA / Zufahrt Bei der Johanniskirche 21
Abbildung 7: Einteilung / Legende der Unfälle 22
Abbildung 8: Verteilung der Unfälle – vorher 2018/19 22
Abbildung 9: Verteilung der Unfälle – vorher 2019/20 23
Abbildung 10: Verteilung der Unfälle – während 2020/2021 24
Abbildung 11: Unfälle nach Typ 24
Abbildung 12: Unfälle nach Kategorie 25
Abbildung 13: Blickfeld der Kamera am Standort Süd 26
Abbildung 14: Blickfeld der Kamera am Standort Mitte 26
Abbildung 15: Blickfeld der Kamera am Standort Nord 27
Abbildung 16: Beobachtung der Verkehrsabläufe anhand verschiedener Kategorien 28
Abbildung 17: Zerstörte Leitbarken im nördlichen Abschnitt, 26.03.2021 29
Abbildung 18: Zerstörte Leitbarken im nördlichen Abschnitt, 27.07.2021 30
Abbildung 19: Beschädigte Leitbarken im südlichen Abschnitt, 26.03.2021 30
Abbildung 20: Veränderung der Geschwindigkeit und Fahrzeit je Richtung – Vorher-Während 31
Abbildung 21: Tagesganglinien der Geschwindigkeit je Quartal in Richtung Südwest 32
Abbildung 22: Tagesganglinien der Geschwindigkeit je Quartal in Richtung Nordost 32
Abbildung 23: Online-Umfrage – Frage 1 33
Abbildung 24: Online-Umfrage – Frage 2 34
Abbildung 25: Online-Umfrage – Frage 3 35
Abbildung 26: Online-Umfrage – Frage 4 36

Abbildung 27: Online-Umfrage – Frage 5 36
Abbildung 28: Online-Umfrage – Frage 6 37
Abbildung 29: Online-Umfrage – Frage 7 und 8 38
Abbildung 30: Online-Umfrage – Frage 9 und 10..... 39
Abbildung 31: Online-Umfrage – Frage 11 und 12..... 39

1 Vorbemerkungen

1.1 Begriffsdefinition

Bei dem im Bericht verwendeten Begriff Pop-up-Bikelane (PUBL) handelt es sich rechtlich um eine kurzfristig eingerichtete Radverkehrsführung, welche bei einer akuten Gefahren- oder Krisensituation oder bei plötzlich veränderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehr schnell für mehr Platz und Sicherheit im Radverkehr sorgen soll. Diese können temporär oder dauerhaft in Form von Radfahrstreifen oder Radwegen eingerichtet werden.

1.2 Anlass

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden deutschlandweit verschiedenste Maßnahmen umgesetzt. Eine davon ist die kurzfristige Einführung von Radfahrstreifen, den sogenannten Pop-Up-Bikelanes. Auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben das Mobilitätsverhalten in den Städten verändert und solche Entwicklungen vorangetrieben. Im aktuellen Koalitionsvertrag für Hamburg 2020 ist die Einführung dieser Pop-Up-Bikelanes erwähnt und bereits mit konkreten Vorschlägen für Straßenabschnitte versehen. Dazu zählt die Straße Max-Brauer-Allee zwischen Stresemannstraße und Holstenstraße.

Die Max-Brauer-Allee, zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße, ist eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße mit überbreiten Fahrstreifen (sog. unechte 4-Streifigkeit). Sie liegt im Bezirk Altona im Stadtteil Altona-Altstadt, an der Grenze zu den Stadtteilen Altona-Nord und Sternschanze. Sie ist Teil der Bezirksroute B des Altonaer Radverkehrskonzepts. Diese stellt eine wichtige verbindende Funktion zwischen dem Bezirk Eimsbüttel und dem Bhf. Altona dar. Die Route führt über den Straßenzug Max-Brauer-Allee zwischen Schulterblatt und Bhf. Altona. Der Routenverlauf folgt im Wesentlichen einer alltäglich sehr stark nachgefragten Radverkehrsverbindung zwischen den dichten Wohnquartieren in St. Pauli, Sternschanze, Eimsbüttel, den Radverkehrsschwerpunkt Universität und dem Bezirkszentrum von Altona. Trotz der neuralgischen Funktion für das Radverkehrsnetz sind bisher keine durchgängigen und anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen im Straßenzug vorhanden.

Aktuell unzureichende Radverkehrsanlagen verbunden mit einer wichtigen Verbindungsfunktion für den Radverkehr sind u.a. wichtige Voraussetzungen zur Einrichtung von Pop-Up-Bikelanes.

1.3 Ziel

Das Ziel der Einrichtung von PUBLs ist es, ohne einen aufwendigen Straßenumbau, durch Neuaufteilung des vorhandenen Verkehrsraumes, in Abhängigkeit zur Kfz-Verkehrsstärke eine dem Radverkehrsaufkommen entsprechende Radverkehrsanlage gemäß anerkannten Regeln der Technik zu schaffen und damit eine Gefährdung der Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge zu mindern. Im Rahmen eines solchen Verkehrsversuchs nach § 45 (1) Satz 2 Nr.6 zweiter Halbsatz i.V.m. § 45 (9) StVO soll erprobt werden ob die geplanten Maßnahmen geeignet und erforderlich sind, um diese Gefährdung auf Dauer zu beseitigen oder zu entschärfen. Dafür soll ein Kfz-Fahrstreifen pro Richtung über einen eingeschränkten Zeitraum von einem Jahr als Radfahrstreifen markiert werden.

Mit dem Verkehrsversuch sollen auch die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss nach Einrichtung der Pop-Up-Bikelane näher betrachtet werden.

Zudem sind auch die im Verkehrsversuch verwendeten Sichtzeichen (Minibaken, Zeichen 628 StVO), die partiell eingebaut worden, Untersuchungsgegenstand. Hierbei soll erprobt werden, ob die Minibaken zur Erhöhung der Sicherheit insbesondere der Radfahrenden beitragen können und welche Auswirkungen diese auf die übrigen Verkehrsarten haben.

Im Rahmen eines solchen Verkehrsversuchs wird das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsabschnitt beobachtet, erfasst und analysiert. Die Erkenntnisse werden in diesem Evaluationsbericht zusammengefasst und fließen in eine weitere Straßenplanung ein. So sollen bei einer positiven Bewertung der Ergebnisse der vorliegenden Evaluation ggf. zusätzliche bauliche oder verkehrslenkende- oder regelnde Maßnahmen aufgezeigt werden, die bei einer etwaigen Verstetigung des Verkehrsversuchs berücksichtigt werden sollten.

2 Beschreibung der Maßnahme

2.1 Auswahl des Versuchsabschnitts

Für die Umsetzung von temporären Radverkehrsanlagen im Sinne der o. g. „Pop-Up-Bikelanes“ wurde unter Federführung der BVM zusammen mit der BIS, dem LBV und LSBG Eckpunkte festgelegt, um zu entscheiden, ob ein Straßenzug grundsätzlich für die Umsetzung des Verkehrsversuchs geeignet ist und welche Auswirkungen erwartet werden. Dazu wurde zum einen geprüft, ob der Straßenzug gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA) für die Anlage von Radfahrstreifen empfohlen wird. Zum anderen wurden durch die o.g. Beteiligten die erwarteten Auswirkungen auf Lichtsignalanlagen, den Kfz-Verkehr im direkten und erweiterten Bereich der Pop-Up-Bikelane, des Busverkehrs und des Fußverkehrs geprüft.

2.1.1 Prüfung der geeigneten Radverkehrsführung gemäß ERA

Die Prüfung einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr in der Straße Max-Brauer-Allee, zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße erfolgte zunächst anhand der letzten vorliegenden Verkehrszählung vom 23.08.2012.

Da in der Max-Brauer-Allee zwei überbreite Fahrstreifen bestehen (sog. unechte 4-Streifigkeit) wurden für die Prüfung sowohl die Belastungsbereiche für 2- als auch für 4 streifige Straßen herangezogen, da es kein separates Diagramm für unechte 4-streifige Straßen gibt. Bei Annahme einer echten 4-Streifigkeit kann in Abhängigkeit der vorliegenden werktäglichen Spitzenstunde im Fahrbahnquerschnitt und einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h kein Belastungsbereich abgelesen werden, da die y-Achse erst bei 1.600 Kfz/h beginnt. Bei der Annahme einer echten 2-Streifigkeit konnte ein Belastungsbereich III abgelesen werden (siehe Abbildung 1).

Verkehrszählung	**Max. Kfz/h im Querschnitt**	**Annahme: 4-Fahrstreifen; Nachweis gem. ERA, Bild 8**	**Annahme: 2-Fahrstreifen; Nachweis gem. ERA, Bild 7**
23.08.2012 Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße	1.456	Nicht abgebildet	Belastungsbereich III
13.08.2020 Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche	1.015	Nicht abgebildet	Belastungsbereiche II, III

Abbildung 1: Bestimmung des Belastungsbereichs anhand der Anzahl der Fahrstreifen

Der Belastungsbereich III besagt, dass das Trennen des Radverkehrs von Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein kann. Mischverkehr sollte nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, ggf. mit Schutzstreifen oder anderen flankierenden Maßnahmen. Die ERA empfiehlt hier Radfahrstreifen, Radwege oder einen gemeinsamen Geh- und Radweg als Führungsform.

Aufgrund des Ziels von Pop-Up-Bikelanes, mit einer kurzfristigen Planung und ohne erheblichen baulichen Aufwand, eine in Abhängigkeit der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke sichere Radverkehrsanlage zu schaffen, können daher Radfahrstreifen als Radverkehrsanlage in der Straße Max-Brauer-Allee gewählt werden. Eine Führung des Radverkehrs in den Nebenflächen ist gemäß den dafür erforderlichen Breiten für Fuß- und Radverkehr nicht möglich. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen der FGSV (EFA) empfehlen für den vorliegenden Straßenraum eine lichte Breite für den Fußverkehr von rd. 3m. Innerhalb der vorhandenen Nebenfläche in der Max-Brauer-Allee ist jedoch keine ausreichende Fläche vorhanden, um regelwerkskonforme und durchgängige Radverkehrsanlagen und gleichzeitig einen regelkonformen Gehweg herzustellen.

Aufgrund dieses Prüfergebnisses kann daraus abgeleitet werden, dass ohne Einrichtung einer geeigneten Radverkehrsanlage in diesem Streckenabschnitt, die Befürchtung naheliegt, dass es in überschaubarer Zukunft, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu Schadensfällen kommen kann. Daher liegt hier eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs vor.

Im Zusammenhang mit der dann geplanten und schlussendlich umgesetzten Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee wurde anschließend noch eine weitere Vorher-Zählung am 13.08.2020 durchgeführt. Auch hier wurde eine Prüfung gemäß ERA vorgenommen (siehe Abbildung 1). In Abhängigkeit der werktäglichen Spitzenstunde im Querschnitt und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde für diese Zählung ein Belastungsbereich zwischen 2 und 3 ermittelt. Ausgehend vom höheren Belastungsbereich 3 empfiehlt die ERA hier Radfahrstreifen, Radweg oder einen gemeinsamen Geh- und Radweg als Führungsform. Es ist anzumerken, dass ein möglicher Einfluss der COVID-19-Pandemie auf die Verkehrszahlen aus 2020 besteht.

2.1.2 Prüfung der Auswirkungen auf Lichtsignalanlagen

Der Fachbereich IVS des LSBG hat die Auswirkungen einer Reduzierung von je einem Kfz-Fahrstreifen je Richtung für die Anlage einer Pop-Up-Bikelane in Form von Radfahrstreifen hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen untersucht.

Es befinden sich folgende LSA im Versuchsbereich:

- LSA 131 Max-Brauer-Allee/Holstenstraße
- FLSA 2174 Max-Brauer-Allee/Suttnerstraße
- LSA 18 Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße

Die für die LSA verkehrlich entscheidende Radwegbenutzungspflicht (RWB) sind an den o.g. LSA aufgehoben. D. h. der Radverkehr wird auf der Straße geführt und bei der Einschätzung der vorhandenen Leistungsfähigkeit im Bestand indirekt über die LSA-Schaltung mit der Zwischenzeitmatrix berücksichtigt.

Die LSA 131 wird seit Juli 2021 durch den LSBG umgebaut und mit Radfahrstreifen ausgestattet. Hier sind keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch einen Anschluss an die Pop-Up-Bikelane zu erwarten.

FLSA 2174 ist für die Prüfung der Auswirkung auf den Verkehrsfluss nicht maßgebend. Daher sind dadurch keine negativen verkehrlichen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch die Einführung der Pop-Up-Bikelane zu erwarten.

Bei der LSA 18 würde sich die Anlage einer Pop-Up-Bikelane ohne große Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs am Knoten realisieren lassen. Gemäß Verkehrsbelastungen (Zählung vom 23.08.2012) ist die Verkehrsnachfrage in der Max-Blauer-Allee relativ gering. Die Planung hätte jedoch Auswirkungen auf die Abwicklung des Busverkehrs (M15) aus der Haltestelle.

Aufgrund dieses Prüfergebnisses kann daraus abgeleitet werden, dass die geplanten Beschränkungen für den Kfz-Verkehr (Herstellung von 2 regelkonformen Kfz-Fahrstreifen anstatt 2 überbreiter Kfz-Fahrstreifen) in diesen Knotenpunkten, die von der Einrichtung der Pop-Up-Bikelane betroffen sind, als vertretbar einzuschätzen sind. Mit der geplanten Neuaufteilung des Verkehrsraums sollen für den fließenden Verkehr keine neuen Verbote, wie zum Beispiel neue Abbiegeverbote, einhergehen.

2.1.3 Prüfung der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr im direkten und erweiterten Bereich

Das Referat VE2 der BVM hat die Auswirkungen einer Reduzierung von je einem Kfz-Fahrstreifen je Richtung für die Anlage einer Pop-Up-Bikelane in Form von Radfahrstreifen hinsichtlich der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr im direkten und erweiterten Bereich einer möglichen Pop-Up-Bikelane beleuchtet.

Bei der Betrachtung der direkten verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr bei einer Einrichtung einer Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee, ergibt sich bei Aufhebung der unechten 4-Streifigkeit nur noch ein regulärer Fahrstreifen pro Richtung für den Kfz-Verkehr. Die Max-Brauer-Allee ist im Bereich der geplanten Pop-Up-Bikelane als Nebenrichtung ausgewiesen, was an den LSA 131 Max-Brauer-Allee/Holstenstraße und LSA 18 Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße dazu führt, dass diese eine geringere Grünzeit gegenüber der Hauptrichtung aufweist. Der Knoten Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße wäre mit einem Fahrstreifen nicht mehr leistungsfähig (LOS schlechter D). Der Fachbereich IVS1 des LSBG hat hier bereits im Vorfeld eine Skizze und Überprüfung vorgelegt, die zu dem Ergebnis kommt, dass der Knoten leistungsfähig abgewickelt werden kann.
In der Max-Brauer-Allee verläuft eine Buslinie, die nicht auf einer Bussonderspur fährt, d.h. es kann zu Stauerscheinungen und Verzögerungen für den Busverkehr kommen. Laut Landesbetrieb für Verkehr (LBV) ist mit mittlerem Konfliktpotential hinsichtlich des Parkens im Untersuchungsbereich zu rechnen.

Die übergeordneten verkehrlichen Auswirkungen bei einer Einrichtung einer Pop-Up-Bikelane wurden in einem Verkehrsmodell überprüft. Es lassen sich dabei leichte Verdrängungsverkehre in die Holstenstraße erkennen. Es ist ebenfalls mit erhöhter Belastung auf der Chemnitzstraße als Verbindung vom Lessingtunnel zu rechnen. Ebenso lassen sich leichte Verdrängungen in die Waterloostraße beobachten.

Weitere Auswirkungen auf das erweiterte Umfeld und in Verbindung mit weiteren geplanten verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen oder Maßnahmen nach BImSchG im Umfeld sind infolge der Einrichtung der Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee nicht zu erwarten.

Aufgrund dieses Prüfergebnisses kann daraus abgeleitet werden, dass die geplanten Beschränkungen für den Kfz-Verkehr (Herstellung von 2 regelkonformen Kfz-Fahrstreifen anstatt 2 überbreiter Kfz-Fahrstreifen) in diesem Streckenabschnitt als vertretbar einzuschätzen sind.

2.1.4 Prüfung der Auswirkungen auf den Busverkehr

Das Referat VM1 der BVM hat die Auswirkungen einer Reduzierung von je einem Kfz-Fahrstreifen je Richtung für die Anlage einer Pop-Up-Bikelane in Form von Radfahrstreifen hinsichtlich der erwarteten verkehrlichen Auswirkungen auf den Busverkehr geprüft.

Die Haltestellensituationen sind bei einer Einführung von Pop-Up-Bikelanes von besonderer Bedeutung. Die Ein- und Ausfahrtsbereiche für den Bus sollten in ausreichender Länge vorgesehen werden. Im Vergleich zu einem Radfahrstreifen muss die Unterbrechung des Fahrstreifens eher erfolgen, da Pop-Up-Bike-Lanes breiter sind und der Bus somit mehr Entwicklungslänge benötigt, um die vorhandenen Haltestellen weiterhin bordsteinparallel anzufahren. Gleichzeitig kann der Verflechtungsvorgang zwischen Bus und Rad so mit möglichst wenig Behinderung durchgeführt werden. Je nach Lage der Bushaltestellen sehen es die Verkehrsunternehmen deshalb als sinnvoll an, auf gewissen Abschnitten Bus und Rad gemeinsam auf einem Fahrstreifen zu führen.

Außerdem muss die Leistungsfähigkeit im Bereich der Knotenpunkte mit Busverkehren besonders beachtet werden. Insbesondere sollte Platz für rechts- oder linksabbiegende Fahrzeuge vorhanden bleiben, damit der geradeausfahrende Verkehr dadurch nicht stark eingeschränkt wird.

Im konkreten Fall einer Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee ist die verzögerungsfreie Anfahr- und Abfahrbarkeit der Bushaltestelle „Sternbrücke“ zu gewährleisten. In Richtung Altona sollte der rechte Fahrstreifen zum Rechtsabbieger in die Stresemannstraße werden, jedoch sollte der Linienbus beide Spuren für die Geradeausfahrt nutzen dürfen.

Insgesamt wird die Gestaltung der Pop-Up-Bike-Lane von den Verkehrsunternehmen kritisch gesehen. Im Sinne einer Mobilitätswende zur Stärkung des Umweltverbundes erscheint die Einrichtung von Pop-Up-Bikelanes nicht zielführend. Vielmehr sollte die Stärkung aller Akteure des Umweltverbundes erreicht werden.

2.1.5 Prüfung der Auswirkungen auf den Fußverkehr

Die vorhandenen Breiten für den Fußverkehr in den Nebenflächen entsprechen in Hamburg nicht regelhaft den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen der FGSV (EFA). Bei der Einrichtung von PUBL’s wird, bei Vorhandensein von Radwegen in den Nebenflächen, davon ausgegangen, dass diese Flächen dann dem Fußverkehr zugeschlagen werden können, da die Radfahrenden dann auf einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn geführt werden. Der vorhandene Gehweg kann dann, um die Breite der vorhandenen Radwege, vergrößert werden. Zudem könnten auch bei Vorhandensein von gemeinsamen Geh-und Radwegen oder der Freigabe der Gehwege für den Radverkehr, durch die Einführung von PUBL’s, die durchgehende Nutzbarkeit der Gehwege durch den Fußverkehr verbessert werden. Personen mit Gehhilfen, Kinderwagen oder Gepäck, Kinder auf Fahrrädern, ggf. in Begleitung der radfahrenden Begleitpersonen, sind bei einer größeren bzw. alleinigen Fläche für den Fußverkehr dann auch besser geschützt.

Innerhalb der vorhandenen Nebenfläche in der Max-Brauer-Allee ist in Teilabschnitten noch ein nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Diese Fläche kann als Potentialfläche für die Erweiterung der Gehwegfläche angenommen werden.

2.2 Beschreibung der Vorher-Situation

Nachfolgend ist die Situation, bezogen auf die einzelnen Verkehrsteilnehmenden, beschrieben, die vor Umsetzung der Pop-Up-Bikelane in dem Straßenabschnitt vorgefunden wurde.

2.2.1 Kfz-Verkehr

Der betrachtete Abschnitt weist zwischen den beiden plangleichen Knotenpunkten (KP) Max-Brauer-Allee/Holstenstraße und Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße eine Fahrbahn mit einem Fahrstreifen pro Richtung auf. Diese beiden Fahrstreifen sind mit jeweils rd. 6,0 m überbreit, sodass eine sog. unechte 4-Streifikeit vorliegt.

Die Straße Max-Brauer-Allee ist im betrachteten Abschnitt nicht Teil einer Groß- und Schwertransportroute und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50km/h.

2.2.2 ÖPNV

Im Planungsgebiet befinden sich eine Bushaltestelle der Linie 15 („Sternbrücke“) in Fahrtrichtung Bhf. Altona auf Höhe Max- Brauer-Allee Nr. 211 sowie in Fahrtrichtung Eimsbüttel auf Höhe der Einmündung Bei der Johanniskirche. Die Haltestelle in Richtung Bhf. Altona ist als Busbucht ausgebildet, die in Gegenrichtung als Fahrbahnrandhaltestelle.

2.2.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Für den Fußverkehr stehen im betrachteten Bereich durchgehend beidseitige Gehwege zur Verfügung. Diese umfassen je einen Gehweg mit einer lichten Breite zwischen rd. 1,5 m - 4,4 m sowie zahlreiche Bäume. Teilweise sind auf den Nebenflächen nichtbenutzungspflichtige Radwege vorhanden.

Die Nutzung des Gehwegs als Servicelösung für den Radverkehr wird durch das Zusatzzeichens 1022-10 auf Höhe der Hausnummer 203 gestattet. In diesen Anschnitten kann es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommen.

Die Fußverkehrsflächen sind nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

2.2.4 Radverkehr

Für den Radverkehr ist keine durchgängige Infrastruktur vorhanden. In Teilbereichen sind Radwege auf beiden Straßenseiten mit einer Breite zwischen rd. 0,6 m - 1,0 m vorhanden, die nicht benutzungspflichtig sind.

Die Nutzung des Gehwegs als Servicelösung wird durch das Zusatzzeichens 1022-10 auf Höhe der Hausnummer 203 gestattet.

2.2.5 Ruhender Verkehr / Wirtschafts- und Lieferverkehr

Zwischen den Bäumen befinden sich abschnittsweise Längsparkstände auf Gehwegniveau. Diese sind bituminös oder mit Plattenbelag befestigt. Baulich hergestellte Parkbuchten bestehen nicht.

Ausgewiesene Ladezonen sind im Versuchsbereich der Pop-Up-Bikelane nicht vorhanden. 6 Parkstände zwischen Bei der Johanniskirche (Nord) und Stresemannstraße sind mit einer zeitlichen Begrenzung der Parkdauer mittels Parkscheibenregelung belegt.

Im gesamten Untersuchungsabschnitt ist auf beiden Straßenseiten, mit Ausnahme der nördlichen Fahrbahnseite zwischen Suttnerstraße und Holstenstraße ein durchgängiges absolutes Halteverbot durch VZ 283 ausgewiesen.

2.3 Beschreibung der umgesetzten Maßnahme

Insgesamt wurden mit Umsetzung der Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße 370 m Hauptverkehrsstraße im Sinne der Radverkehrsstrategie des Senats mit insgesamt rd. 740 laufenden Metern Radfahrstreifen ausgestattet. Für eine detaillierte Darstellung der Planung siehe angehängte Lagepläne und straßenverkehrsbehördliche Anordnung (vgl. Anlage 6.6).

Die Pop-Up-Bikelane Max-Brauer-Allee wurde am Wochenende des 14./15.11.2020 eingerichtet.

Nachfolgend ist die Situation, bezogen auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer, beschrieben, die nach Umsetzung der Pop-Up-Bikelane in dem Straßenabschnitt gegenwärtig besteht.

2.3.1 Kfz-Verkehr

Die beiden vorhandenen überbreiten Kfz-Fahrstreifen wurden auf 2 reguläre Fahrstreifen mit je 3,25 m Breite reduziert.

Im Zufluss zum KP Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße wird der vorhandene Rechtsabbiegefahrstreifen um rund 50m eingekürzt, um den Radfahrstreifen in diesem Bereich zu realisieren und den Anschluss an die vorhandene Radverkehrsführung im KP herzustellen. Die Aufstellfläche des Rechtsabbiegers wird dadurch entsprechend verkürzt.

Im Bereich der Knotenpunkte werden alle Abbiegebeziehungen aufrechterhalten.

Die Straße Max-Brauer-Allee ist im betrachteten Abschnitt weiterhin nicht Teil einer Groß- und Schwertransportroute und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50km/h.

2.3.2 ÖPNV

Die Bushaltestelle der Linie 15 („Sternbrücke“) in Fahrtrichtung Bhf. Altona wird von der Einrichtung der Pop-Up-Bikelane nur geringfügig verändert. Die An- und Abfahrtssituation entspricht der des Bestands. Auf Höhe der Busbucht wurde das Einengungssymbol zur Ankündigung des Beginns der Pop-Up-Bikelane auf der Fahrbahn aufgebracht.

Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Eimsbüttel wird durch den Einbau temporären Radfahrstreifen verändert. Die Busse müssen nun vor Einfahrt in die Haltstelle auf den Radverkehr

auf den Radfahrstreifen achten. Die Radfahrstreifen sind im Haltestellenbereich entsprechend unterbrochen. Zudem wurden Protektionselemente vor und nach der Haltestelle zur Abgrenzung des Radfahrstreifens vom Kfz-Verkehr eingebaut. Die Protektionselemente enden 40 m vor der Bushaltestelle und beginnen 70 m nach der Bushaltestelle. Zudem kommt es durch die Einkürzung des vorhandenen Rechtsabbiegefahrstreifens im KP Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße um rd. 50 m zu einer reduzierten Aufstellbereich am KP.

2.3.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Für den Fußverkehr stehen im betrachteten Bereich durch die Anlage von Radfahrstreifen, in den Abschnitten, wo noch alte Radwege vorhanden sind, breitere befestigte Flächen zur Verfügung. Die nutzbare Gehwegbreite erhöht sich um die Breite der alten Radwege von 0,6 m - 1,0 m. Die Radwege wurden aufgrund des Verkehrsversuchs nicht zurückgebaut und blieben baulich vorhanden, jedoch wurde durch das Verkehrszeichen VZ 237 (benutzungspflichte Radverkehrsanlage) die Nutzung der temporären Radfahrstreifen geboten sowie durch das VZ 295 (Gehweg) das Auffahren auf den parallel verlaufenden Radweg auf der Nebenfläche verboten. Die Nutzung des Gehwegs als Servicelösung wird durch Abbau des Zusatzzeichens 1022-10 auf Höhe der Hausnummer 203 verboten.

Der Verkehrsraum für den Fußgängerverkehr wurde daher vergrößert. Die Breite der nutzbaren Nebenfläche entsprechen nun weitgehend den Forderungen gemäß ReStra bzw. Rast06. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Nebenflächen werden durch die eindeutige Zuordnung der Wege verringert.

Die Fußverkehrsflächen sind nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet worden. An den Lichtsignalanlagen wurden keine Anpassungen im Zuge der Barrierefreiheit vorgenommen.

2.3.4 Radverkehr

Eine Führung des Radverkehrs in den Nebenflächen ist gemäß den dafür erforderlichen Breiten für Fuß- und Radverkehr nicht möglich. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen empfehlen für den vorliegenden Straßenraum eine lichte Breite für den Fußverkehr von rd. 3 m. Innerhalb der Nebenfläche ist somit kein Potential, regelwerkskonforme und durchgängige Radverkehrsanlagen herzustellen. Zusammen mit der Prüfung der geeigneten Radverkehrsführung gemäß ERA (siehe Kapitel 2.1.1) wurden als Schlussfolgerung beidseitig sogenannte Pop-Up-Bikelanes in Form von Radfahrstreifen in Gelbmarkierung aufgebracht. In Teilabschnitten wurden diese zusätzlich mit einem Streifen mit Minibaken, die zwischen zwei Schmalstrichmarkierungen aufgeklebt wurden, vom Kfz-Verkehr abgegrenzt (sog. Protektionselemente).

Die Pop-Up-Bikelane weist zwischen Holstenstraße und Suttnerstraße eine Breite von 2,0 m (inkl. Markierung) auf. Im Abschnitt zwischen Suttnerstraße und Stresemannstraße können Breiten zwischen 2,50 m und 2,66 m (inkl. Markierung) realisiert werden. Die Breite der Radfahrstreifen wurde dahingehend gewählt, dass zwei regelkonforme 3,25 m breite Kfz-Fahrstreifen bestehen bleiben sollten. Zudem sollte die Fahrbahnmitte/Straßenachse aufgrund der Anschlüsse zu den KP Holstenstraße und Stresemannstraße möglichst nur geringfügig angepasst werden. Die restliche Fahrbahnfläche wurde folglich als Radfahrstreifen ausgewiesen. Eine Restfläche sollte dabei ausgeschlossen werden, da diese aufgrund der angren-

zenden Parkstände nicht mittels Sperrfläche o.ä. abgegrenzt werden könnte. Die Radfahrstreifenbreiten liegen teilweise über dem Regelmaß von 2,25 m. Breitere Radfahrstreifen wurden aufgrund größerer Überholabstände zwischen Kfz- und Radverkehr und zwischen Radfahrenden als unkritisch hinsichtlich der objektiven und subjektiven Sicherheit im Planungsprozess bewertet.

Aufgrund der über das Regelmaß hinausgehenden Radfahrstreifenbreite wurde geprüft, ob Protektionselemente zur physischen Abgrenzung zwischen Kfz- und Radverkehr eingerichtet werden können. Die Bereiche der Protektion wurden unter der Maßgabe ausgewählt, so wenig Parkraum wie möglich zu reduzieren, da Protektionselemente mit dahinterliegendem Parkraum nicht verträglich sind. Aus diesem Grund wurde sich entschieden nur auf 2 Abschnitten eine Protektion vorzusehen. Der eine Bereich wurde ausgewählt, wo bereits im Vorher- Zustand keine dahinterliegenden Parkplätze vorhanden waren und der andere Bereich gewählt, wo im Vorher-Zustand 6 Parkstände mit zeitlicher Beschränkung vorhanden waren. Diese 6 Parkstände mussten aus diesem Grund entfallen. Zudem wurde die Straßenseite gewählt, wo weniger direkte Anlieger von dem Wegfall von Parkständen betroffen wären.
Eine Protektion wurde daher auf der südlichen Straßenseite zwischen Hausnummer 177 und Hausnummer 193 (entspricht rd. 70 m) eingerichtet. Eine zweite Protektion wird ebenfalls auf der südlichen Straßenseite zwischen Hausnummer 188 und 198 (entspricht rd. 50 m) eingerichtet. Die nutzbare Breite der Radfahrstreifen zwischen Protektion und Bordsteinkante beträgt jeweils. rd. 2,2 m.

Die Ausführung der Protektionselemente für den Verkehrsversuch sollte zum einen leicht und schnell installierbar sein und zum anderen eine gute optische und physische Barriere bieten. Vorbild war hier die eingerichtete Baustellenverkehrsführung der Maßnahme im Sievekingsdamm die 70 cm hohe Minibaken zwischen zwei Schmalstrichmarkierungen aufgeklebt haben. Die Minibaken sind einseitig reflektierend und durch ihre Größe gut durch die Verkehrsteilnehmenden zu erkennen. Durch eine einfache Verklebung der Sockelfüße sind sie zudem leicht montierbar. Eine weitere Möglichkeit der Abgrenzung mittels kleinen Mittelinseln von 50 cm Breite, die durch Klebeborde hergestellt werden können, wurde aufgrund des größeren baulichen Auf- und ggf. Rückbauaufwands verworfen.

Am Beginn der Pop-Up-Bikelane Höhe Holstenstraße wurde eine provisorische Ableitung für den Radverkehr geschaffen. Am Ende der Pop-Up Bikelane wird auf den vorhanden Radfahrstreifen aufgeleitet. Weitere bauliche Veränderungen werden nicht vorgenommen.

Die Radwege wurden aufgrund des Verkehrsversuchs nicht zurückgebaut und blieben baulich vorhanden, jedoch wurde durch das Verkehrszeichen VZ 237 (benutzungspflichte Radverkehrsanlage) die Nutzung der temporären Radfahrstreifen geboten sowie durch das VZ 295 (Gehweg) das Auffahren auf den parallel verlaufenden Radweg auf der Nebenfläche verboten. Die Nutzung des Gehwegs als Servicelösung wird durch Abbau des Zusatzzeichens 1022-10 auf Höhe der Hausnummer 203 verboten.

2.3.5 Ruhender Verkehr / Wirtschafts- und Lieferverkehr

Durch die Protektionselemente entfallen zur Abgrenzung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr im Bereich zwischen Bei der Johanniskirche (Nord) und Stresemannstraße 6 Kfz-Parkstände,

die mittels zeitlicher Begrenzung der Parkdauer durch Parkscheibenregelung belegt waren. Das übrige bestehende Angebot für den ruhenden Verkehr bleibt unverändert.

Da mit der Markierung der temporären Radfahrstreifen ein absolutes Halteverbot einhergeht wurden die ursprünglich vorhandenen VZ283 entlang des Straßenzuges entfernt.

Mit Einrichtung des Verkehrsversuchs haben sich somit keine Änderungen bzgl. des Wirtschaftsverkehrs in Bezug auf das Liefern- und Laden oder bzgl. der Anwohnerlogistik ergeben. Im Bereich der entfallenen 6 Parkstände können über die angrenzende Einmündung Bei der Johanniskirche (Nord) abgewickelt werden. Die maximale Entfernung zur nächstmöglichen Parkmöglichkeit auf der gleichen Straßenseite im Vergleich zum Vorherzustand beträgt rd. 60 m.

3 Auswertung und Darstellung der Evaluierungsergebnisse

3.1 Grundlagen

Die Radfahrstreifen im Straßenzug Max-Brauer-Allee wurde am Wochenende 14./15.11.2020 umgesetzt. Der Versuchszeitraum betrug ein Jahr. Daher endet der Verkehrsversuch offiziell am 15.11.2021.

Die Evaluation beinhaltet, vor und während des Verkehrsversuchs Daten abzurufen bzw. zu erheben und anschließend auszuwerten und zu untersuchen, ob das Ziel der Einrichtung der Pop-Up-Bikelane erreicht werden konnte (vgl. Kapitel 1.2). Dafür wurden Verkehrsmengen, Unfallzahlen, Verkehrsabläufe und Stellungnahmen ausgewertet. Zudem wurde eine Online Befragung durchgeführt und analysiert.

Hinweise zur Corona-Pandemie:

Der Versuchszeitraum der Pop-Up-Bikelane Max-Brauer-Allee befindet sich inmitten der Corona-Pandemie. Da sich die Beschränkungen durch die Verordnung zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 in der Freien und Hansestadt Hamburg während des Versuchszeitraums zum Teil deutlich unterschieden haben, können daher mögliche Einflüsse auf die vorliegenden Ergebnisse nicht ausgeschlossen werden.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat während der Corona-Pandemie wöchentlich einen sog. „Lagebericht Rad- und Kfz-Verkehr“ erstellt. Dieser stellt die ermittelten Verkehrszahlen für den Rad- und Kfz-Verkehr in Relation zu den Vorjahreszahlen, um so den Pandemieeinfluss einschätzen zu können. Zur Einordnung der für den Versuchszeitraum erhobenen Verkehrsmengen wurden für die jeweiligen Wochen die Lageberichte in Anlage 6.7 angefügt.

Zudem wurde bei dem Vergleich der Unfalldaten auch zusätzlich zum Vorjahreszeitraum Daten aus 2018 und 2019 mit in die Betrachtung einbezogen.

3.2 Verkehrsmengen

Für die Beobachtung und den Vergleich der Verkehrsmengen vor der Einführung der Pop-Up-Bikelane können folgende Verkehrszählungen herangezogen werden.

An der Kfz-Bedarfszählstelle der BVM 7441-Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche und der Rad-Bedarfszählstelle 8642-Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche wurde am 13.08.2020 (Donnerstag) die entsprechenden Verkehrsmengen gezählt. Diese werden als Vergleichsdaten für den Vorher-Zeitraum des Verkehrsversuchs gewertet.

Dazu wurden während des Verkehrsversuchs am 23.03.2021 und 08.06.2021 (jeweils Dienstag) die Verkehrsmengen entlang der Straße Max-Brauer-Allee mit Hilfe von Kameraaufzeichnungen erhoben. Die Kamerastandorte Nord (N), Mitte (M) und Süd (S), sowie der Querschnitt zur Erfassung der Verkehrsmengen sind der Abbildung 2 zu entnehmen.

Eine weitere Verkehrszählung wurde durch die BVM am 18.05.2021 (Dienstag) an der Kfz-Zählstelle 7441-Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche und der Rad-Bedarfszählstelle 8642-Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche durchgeführt.

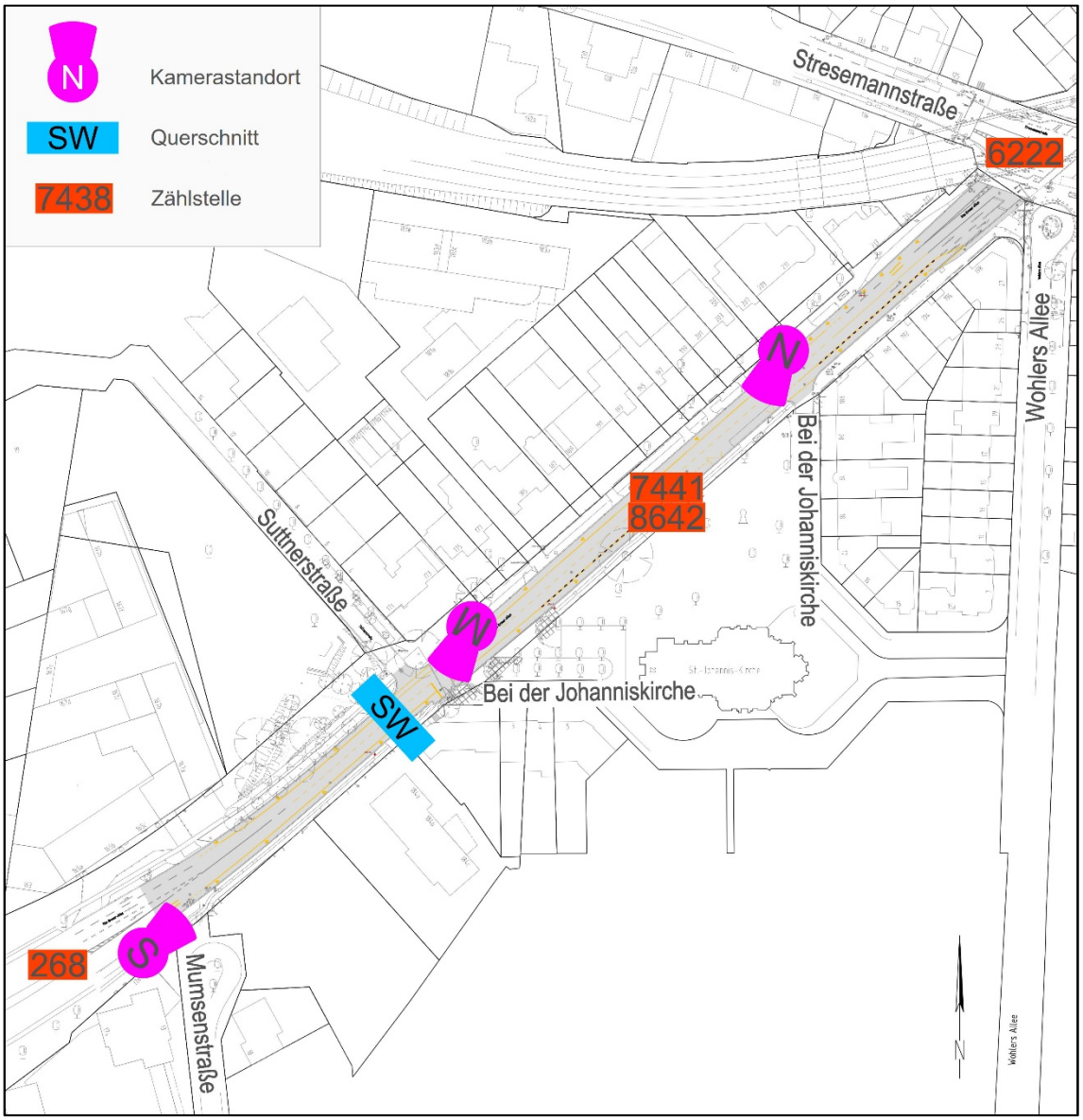


Abbildung 2: Übersichtsplan mit Querschnitt und Kamerastandorten

An der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche wurden während der Verkehrsversuchs die Verkehrsmengen im Querschnitt an drei verschiedenen Tagen gezählt. In Abbildung 3 werden die Kfz- und Fahrrad-Mengen des Zeitraums von 6 bis 19 Uhr im Querschnitt der Straße Max-Brauer-Allee dargestellt.

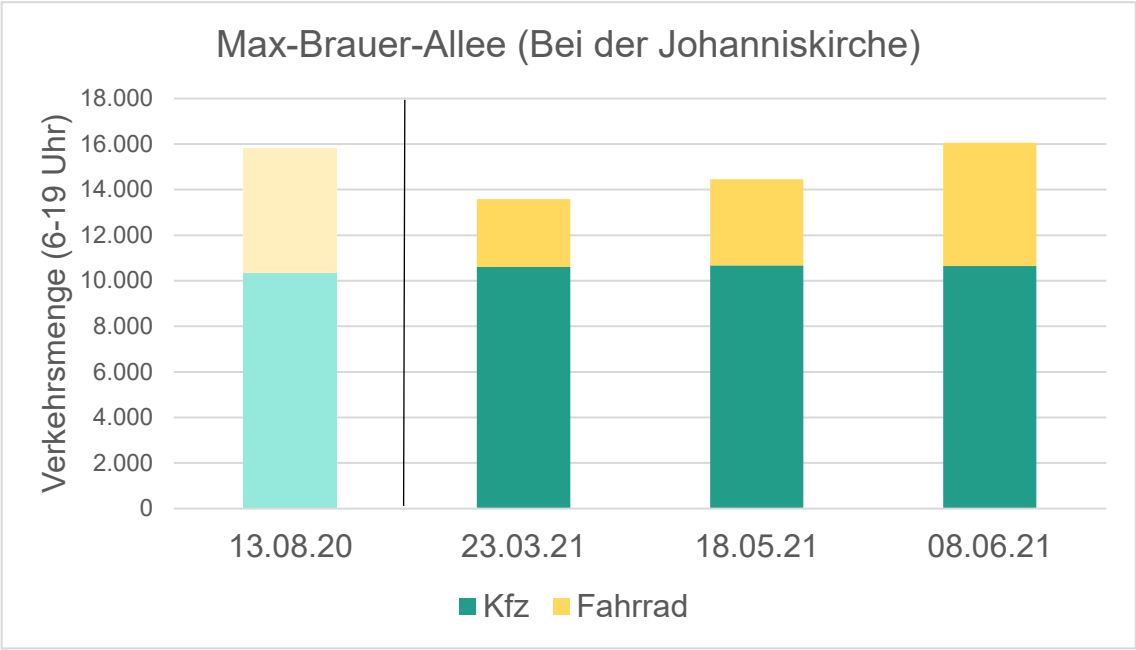


Abbildung 3: Verkehrsmengen am Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche

Während der 13 Stunden wurden je Querschnitt zwischen 13.600 und 16.100 Fahrten (Kfz+Rad) gezählt. Die Kfz-Belastung blieb über die drei Erhebungen konstant (zwischen 10.300 und 10.700 Fahrten in 13 Stunden).

Die Radverkehrsmengen sind im März am geringsten und legen im Mai wieder etwas zu (siehe Hinweis zu Jahreszeiteneffekt im Radverkehr). Im Vergleich der beiden Sommer-Erhebungen lässt sich keine markante Veränderung durch die Einführung der PUBL feststellen. Bezogen auf diese beiden Verkehrsarten nimmt der Radverkehr in diesen Querschnitten vorher und während des Untersuchungszeitraums etwa 35 % ein.

In der nachfolgenden Abbildung 4 werden die Radverkehrsmengen gesondert mit der Unterscheidung Fahrbahn und Nebenfläche dargestellt. Hier wird der klare Rückgang im März noch deutlicher. Bei den dargestellten Werten gilt allerdings zu berücksichtigen, dass bei den Erhebungen vom 13.08.20 und 18.05.21 die Verkehrsmengen etwas weiter nördlich (Zählstelle 8642) als bei den anderen beiden Erhebungen (Querschnitt SW) erfasst wurden (vgl. Abbildung 2).

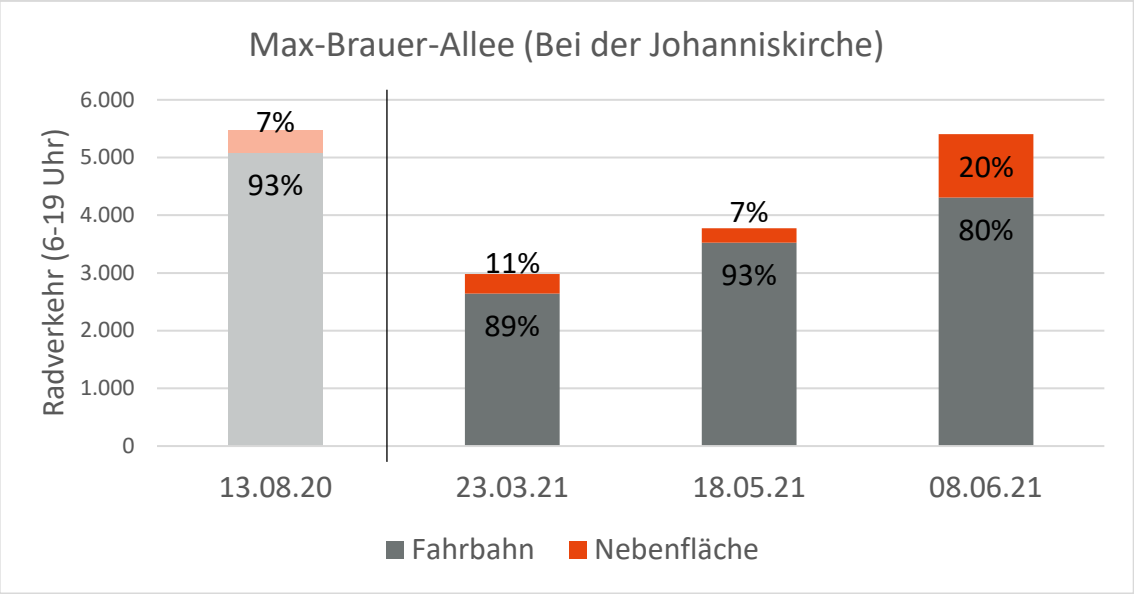


Abbildung 4: Radverkehrsmenge am Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche

Bei der Vorher-Erhebung wurde ein Großteil des Radverkehrs auf der Fahrbahn abgewickelt. Der Anteil der Radfahrenden auf der Nebenfläche blieb während des Verkehrsversuchs im Frühjahr ähnlich gering (7 - 11 %). Zur Erhebung im Juni lag dieser Anteil im Bereich südlich der Zufahrten Bei der Johanniskirche bei 20 %. Viele Radfahrer*innen wurden von der Holstenstraße kommend auf der Nebenfläche gezählt, da es sich beim Beginn der PUBL um einen nicht eindeutigen Übergang handelt (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Beginn der PUBL im Süden

Hier scheint zunächst unklar zu sein, ob die Beschilderung und damit verbundene Benutzungspflicht für die PUBL oder für den nicht vollständig zurückgebauten Radweg gilt. Die Ableitung ist zudem in einem Winkel gestaltet, der den Radfahrer*innen den Übergang erschwert und sie teilweise auf die Kfz-Fahrspur rausträgt.

Im weiteren Verlauf Richtung Eimsbüttel nutzen viele erst die Ableitung kurz vor der Fußgänger*innen-LSA bei der Johanniskirche (vgl. Abbildung 6). Ab dieser Stelle fahren fast sämtliche Radfahrer*innen dann auf der PUBL weiter. Der Nutzungsanteil auf der Nebenfläche bleibt also hier ähnlich gering wie vor Einführung des Verkehrsversuchs.

Abbildung 6: Ableitung vorhandener Radweg vor LSA / Zufahrt Bei der Johanniskirche

Es lässt sich somit konstatieren, dass sich durch die Maßnahme auf diesem Abschnitt keine Veränderung für den Fußverkehr eingestellt hat, wobei der Anteil des Radverkehrs auf der Nebenfläche schon vorher sehr gering war.

Hinweis Corona und Jahreszeiteinflüsse Radverkehr:

Die erhobenen Kfz-Verkehrsmengen unterliegen einem möglichen Einfluss durch die Corona-Pandemie (vgl. Kapitel 3.1). Die erhobenen Kfz-Verkehrsmengen aus 2020 und 2021 liegen unter dem DTVw von 2018 bzw. 2019 (vgl. Anlage 6.7).

Zur Einordnung der Radverkehrsmengen sei hier noch auf den Jahreszeiteneffekt hingewiesen. Im Vergleich mit dem Radverkehrsaufkommen im August 2020 liegt das Aufkommen im März 2021 bei etwa der Hälfte. Für die vier Zählstellen im Umfeld des Verkehrsversuchs, in der Lobuschstraße, Ehrenbergstraße, Schröderstiftstraße und Mansteinstraße wurden die Mengen für die gleiche Zeit der Erhebung in der Max-Brauer-Allee betrachtet. Die Vorher-Erhebung fand in der KW33/2020 und die erste Während-Erhebung in der KW12/2021 statt. Für diese und jeweils angrenzenden Wochen (davor und danach) wurden die Werte verglichen. Demnach liegt die Radverkehrsmenge im März 2021 bei 50-55% von der Radverkehrsmenge im August 2020. Auf den gleichen Wert kommen auch die Erhebungen am Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche. Dies belegt, dass der Rückgang des Radverkehrs in der Straße Max-Brauer-Allee auf einen stadtweiten Rückgang während der Wintermonate und/oder der Pandemie zurückzuführen ist.

3.3 Unfallzahlen

Für die Beobachtung der aufgetretenen Verkehrsunfälle wurde ein Zeitraum von 259 Tagen ausgewertet. Unter Berücksichtigung der Bearbeitungszeiten der Auswertung durch die Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion VD 01 – Lagezentrum Verkehr, ist dies die maximale Dauer. Eine erweiterte Untersuchung des Unfallgeschehens im Umfeld der Maßnahme hat nicht stattgefunden, da die Ursache-Wirkung-Betrachtung in Bezug auf den Verkehrsversuch in der Max-Brauer-Allee nicht möglich ist.

Während des Verkehrsversuchs wird der Zeitraum vom 15.11.2020 bis 31.07.2021 betrachtet. Für die Vorher-Untersuchung wird der gleiche Zeitraum ein Jahr zuvor (15.11.2019 – 31.07.2020) ausgewertet. Um eventuelle Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie herauszurechnen, wird hier zusätzlich der gleiche Zeitraum ein weiteres Jahr davor (15.11.2018 – 31.07.2019) mit angegeben.

Die Unfälle werden nach Kategorien und Typen unterschieden. Abbildung 7 zeigt wie diese Einteilung in den nachfolgenden Unfalltypenkarten dargestellt wird.

Abbildung 7: Einteilung / Legende der Unfälle

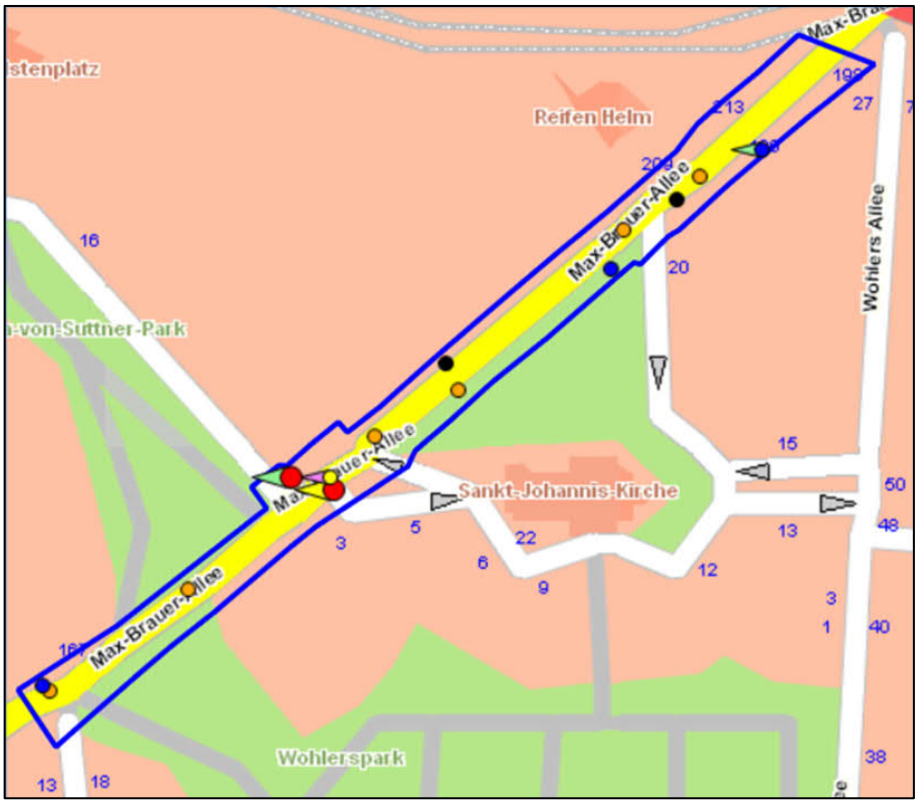


Abbildung 8: Verteilung der Unfälle – vorher 2018/19

Im Vergleichszeitraum 2018/19 wurden insgesamt 14 Unfälle erfasst. Wie sich diese entlang der Straße Max-Brauer-Allee verteilen, ist der Abbildung 8 zu entnehmen. Dabei forderte ein Unfall im südlichen Abschnitt eine leichtverletze Radfahrerin. Bei weiteren Unfällen kam es insgesamt zu 3 Leichtverletzten. Des Weiteren sind 6 Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6) aufgetreten.

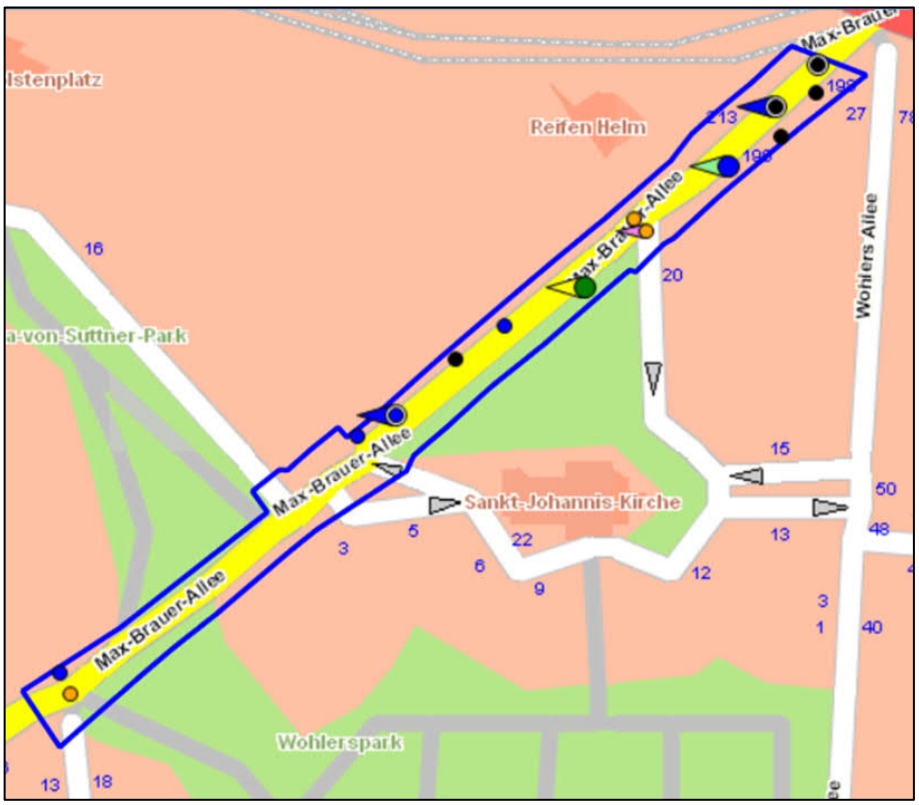


Abbildung 9: Verteilung der Unfälle – vorher 2019/20

Im Untersuchungszeitraum Vorher 2019/20 wurden 15 Unfälle erfasst. Dabei wurden zwei Unfälle mit insgesamt zwei Leichtverletzten aufgenommen. Es war ein Radfahrer und kein*e Fußgänger*in an den Unfällen beteiligt. Des Weiteren sind 4 Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6) aufgetreten. Vergleiche dazu Abbildung 9.

Im Untersuchungszeitraum Während 2020/21 (vgl. Abbildung 10) wurden 4 Unfälle erfasst, die nur Sachschaden forderten. Dabei war insgesamt ein*e Fußgänger*in und kein*e Radfahrer*in beteiligt. Es konnte nur ein Unfall im Längsverkehr (Unfalltyp 6) verzeichnet werden.

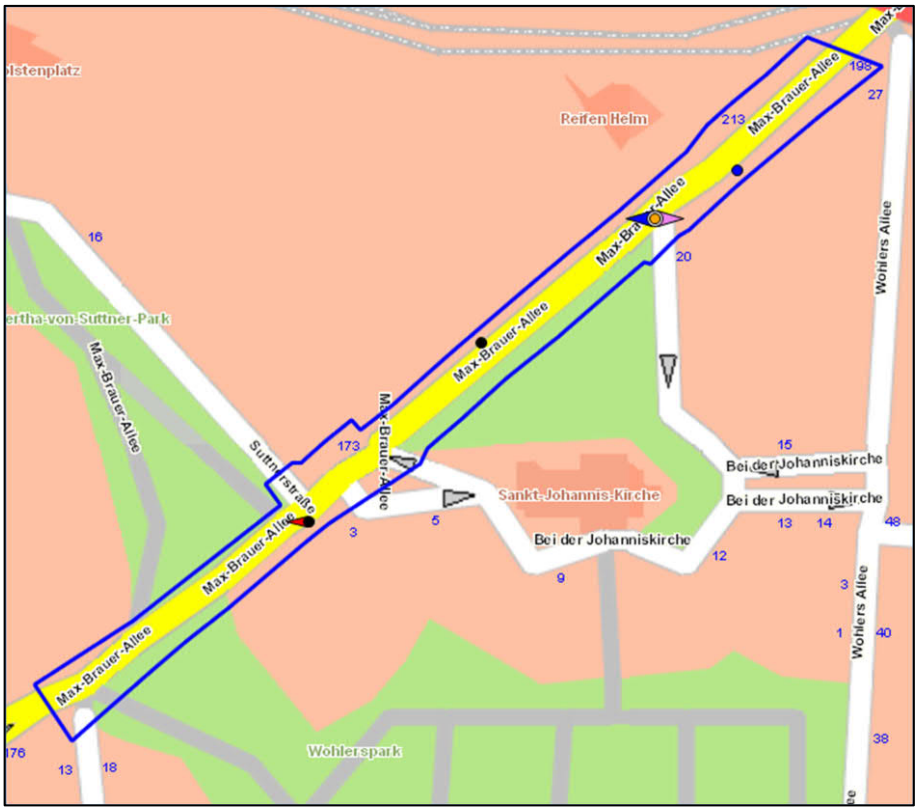


Abbildung 10: Verteilung der Unfälle – während 2020/2021

Zusammenfassend sind die, in den drei Zeiträumen 14, 15 und 4, erfassten Unfälle in Abbildung 11, nach Typ sortiert, dargestellt. Während des Verkehrsversuchs traten im Vergleich zu den Vorher-Erhebungen deutlich weniger Unfälle auf. Es ist deutlich erkennbar, dass neben einen einem Rückgang von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung auch Unfälle des Typs 6, Unfälle im Längsverkehr rückläufig sind.

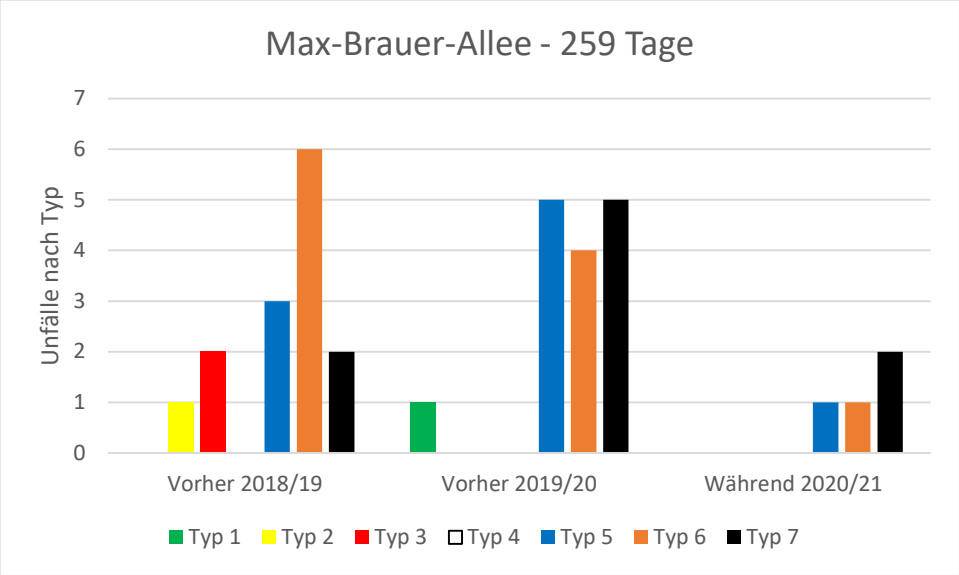


Abbildung 11: Unfälle nach Typ

Abbildung 12 zeigt noch die Anzahl der Unfälle je Untersuchungszeitraum unterschieden anhand der Unfallkategorie. In den drei Zeiträumen gab es 2, 2 und 0 Unfälle mit leichtverletzten Personen. Alle übrigen Unfälle forderten nur Sachschäden.

Max-Brauer-Allee - 259 Tage							
Zeitraum	**Kat. 1**	**Kat. 2**	**Kat. 3**	**Kat. 4**	**Kat. 5**	**Kat. 6**	**Gesamt**
Vorher 2018/19	0	0	2	0	12	0	**14**
Vorher 2019/20	0	0	2	1	10	2	**15**
Während 2020/21	0	0	0	1	3	0	**4**

Abbildung 12: Unfälle nach Kategorie

Abschließend lässt sich festhalten, dass durch die Einführung der PUBL die Unfallgefahr nicht angestiegen ist. Die Gesamtzahl der erfassten Unfälle, sowie die Anzahl der beteiligten Radfahrer*innen ist niedriger ausgefallen als in den Vorjahren. Im ersten Zeitraum waren zwei, im zweiten ein*e Radfahrer*in bei Unfällen beteiligt. Während des Verkehrsversuchs war kein*e Radfahrer*in beteiligt. In Anlage 6.8 lassen sich die Unfallauswertungen im Detail nachlesen.

Über den o.g. Auswertungszeitraum (15.11.2020 – 31.07.2021) hinaus konnten lediglich die ALIS-Daten abgerufen werden. ALIS steht dabei für „Allgemeines Lageinformationssystem zur Darstellung von polizeilichen Einsätzen in Straßenkarten und Tabellen zur Erkennung von Häufigkeitsverteilungen und Unterstützung von Schwerpunkteinsätzen“ Diese können lediglich eine Aussage über die Anzahl der bereits im System befindlichen Einsätze für diesen Straßenabschnitt treffen. Die Auswertung für den 01.08.2021-31.10.2021 ergab für den Straßenabschnitt drei Einsätze. Neben zwei Unfällen unter Pkw und Lkw mit Sachschaden, gab es einen Einbiegen/Kreuzen-Unfall mit Beteiligung eines Radfahrers, der dabei leicht verletzt wurde.

Im Gegensatz zu den EUSKA-Daten (Elektronische Unfallsteckkarte) können sich die Daten aufgrund verschiedener Faktoren, noch ändern und sind daher nicht valide. Eine entsprechende Auswertung ist daher nicht möglich.

3.4 Verkehrsabläufe

Zur Beobachtung der Verkehrsabläufe wurden die Aufnahmen von drei Kameras (siehe auch Abbildung 2) an zwei Tagen (23. März und 08. Juni) ausgewertet. Die Standortwahl der Kameras garantiert freie Blickfelder (vgl. Abbildung 13 - Abbildung 15), um die zuvor festgelegten, für den Standort spezifischen Kategorien zu untersuchen. Über den Zeitraum von 6 bis 10 Uhr und 15 bis 19 Uhr wurde der Verkehr während der Vor- und Nachmittagsspitze beobachtet. So wurde der Standort Mitte beispielsweise gewählt, um Rotlichtverstöße an der LSA zu zählen und der Standort Nord dient zur Beobachtung des Verhaltens mit dem ÖPNV an der Bushaltestelle.

Abbildung 13: Blickfeld der Kamera am Standort Süd

Abbildung 14: Blickfeld der Kamera am Standort Mitte

Abbildung 15: Blickfeld der Kamera am Standort Nord

In der nachfolgenden Tabelle (Abbildung 16) sind die gezählten Beobachtungen, sortiert nach Kategorie und Kamerastandort, aufgelistet. Bezogen auf die betrachteten acht Stunden fällt die Anzahl der aufgetretenen Konflikte bzw. Behinderungen und Fehlverhalten sehr gering aus. Bei haltendem Linienbus wurden mehr Radfahrer*innen gezählt, die am Bus vorbeifahren, als Radfahrer*innen, die hinter dem Bus warten.

Am 23.03. wurde die PUBL im einsehbaren Bereich am Standort Nord durch ein Lieferwagen 2 Minuten und am Standort Süd durch zwei Kfz insgesamt 5 Minuten blockiert. Am 08.06. hielten am Standort Nord zwei Kfz insgesamt 8 Minuten und am Standort Mitte ein Müllfahrzeug 4 Minuten auf der Bikelane.

Während des Beobachtungszeitraum wurden viele Radfahrer*innen gezählt, die nebeneinander gefahren sind. Der Großteil davon wurde im nördlichen Abschnitt der Bikelane mit 65 im März und 168 Radfahrer*innen im Juni gezählt.

Außerdem wurden auf Höhe der Lichtsignalanlage bei der Zufahrt Suttnerstraße die Rotlichtverstöße erfasst. Über die acht Stunden Beobachtungszeitraum wurden davon im März 43 und im Juni 99 Radfahrer*innen gezählt, die bei Rot über die Ampel gefahren sind oder bei Rot auf den Gehweg wechselten. Behinderungen oder Gefährdungen von Zufußgehenden durch die Verstöße waren dabei nicht zu beobachten.

Aufgrund der Vielzahl von Rotlichtverstößen von Radfahrenden wurde die Anlage nochmal genauer betrachtet. Die aufgebrachten Gelbmarkierungen der Radfahrstreifen und die Haltlinien der Radfahrstreifen sind wie angeordnet hergestellt worden und sind eindeutig. Auch mit den im Zuge des Verkehrsversuchs aufgebrachten Markierungen wurde für den Radverkehr keine neue Situation geschaffen. In Richtung Eimsbüttel gab es schon zuvor vor der FLSA eine Ableitung des Radweges mittels Radfahrstreifen. In der Gegenrichtung fuhr der Radverkehr im Mischverkehr und musste die Kfz-Signale beachten. Die Signalgeber der FLSA (in beide Richtungen jeweils ein rechtes Grundsignal und ein Signal an einem Kurzauslegermast) sind gut erkennbar.

Bei der Lichtsignalanlage handelt es sich um eine Bedarfsanlage, bei der durch Tasterdruck die Zufußgehenden ein Grünsignal zum Queren anfordern können. Die Anlage wird in der Hauptzeit rund alle 90 Sek. angefordert. Damit besteht ein hoher Fußgängerquerverkehr an

dieser Stelle. Die Lichtsignalanlage ist damit nicht entbehrlich. Der Umlauf der Anlage beträgt 45 Sek. Der Kfz- und Radverkehr wird dafür 20 Sek. angehalten. Gemäß HBS wird hier eine Qualitätsstufe A erreicht.

Beobachtungen	**23.03.2021**			**08.06.2021**		
	NORD	MITTE	SÜD	NORD	MITTE	SÜD
Radverkehr						
Rotlichtverstoß, Radfahrer*in fährt bei roter Ampel		40			93	
Rotlichtverstoß, Radfahrer*in weicht auf Nebenfläche aus		3			6	
Nebeneinanderfahrende Radfahrer*innen	65	1	5	168	27	4
Überholende Radfahrer*innen (mit Verlassen der Bikelane)	4	0	5	0	5	6
falsche Richtung auf der Bikelane	3	2	4	0	0	4
Fußverkehr						
Konflikt mit querenden Fußgänger*innen	0	0	1	0	0	3
Konflikt mit Radfahrer*innen auf Nebenfläche	0	0	0	0	0	0
Ruhender Verkehr						
Fahrzeug hält ganz oder teilweise auf der Bikelane [in Minuten]	2	0	5	8	4	0
Fahrzeug hält links neben der Bikelane	0	0	0	0	0	0
plötzlich aufgehende Autotür (Dooring)	0	0	0	1	0	0
Konflikt mit aus- oder einparkenden Fahrzeugen	1	1	0	1	0	0
ÖPNV						
bei haltendem Linienbus: wartende Radfahrer*innen	2			15		
bei haltendem Linienbus: vorbeifahrende Radfahrer*innen	27			52		
Kfz-Verkehr						
Konflikt beim Ein- oder Ausfädeln am Anfang oder Ende der Bikelane			0			0
Konflikt durch rechts-abbiegende Kfz (schneiden, Vorfahrt nehmen etc.)	0	0		0	0	
Kfz fährt über die Markierung auf die Bikelane	1	0	0	0	0	2

Abbildung 16: Beobachtung der Verkehrsabläufe anhand verschiedener Kategorien

3.5 Markierungszustand und Protektionselemente

Nachdem der Verkehrsversuch etwa ein halbes Jahr gelaufen ist, wurde der Zustand der Markierung am 26.03.2021 überprüft. Die Längsmarkierungen des provisorischen Radfahrstreifens waren im einwandfreien Zustand. Die Fahrrad-Piktogramme waren kaum noch zu erkennen. Diese waren zunächst im Gegensatz zur Längsmarkierung nur als gelbe Farbmarkierung aufgebracht.

Im ursprünglichen Plan waren 30 Piktogramme vorgesehen, davon wurden 13 auf der östlichen Seite (Fahrtrichtung Eimsbüttel) und 16 Piktogramme auf der westlichen Fahrbahnseite aufgebracht. Ende März waren davon die meisten Markierungen abgefahren, bei einigen war kein Fahrrad mehr zu erkennen. Anschließend wurden am 18.05.2021 29 Piktogramme mit Kaltplastik aufgetragen, die bis zum Abschluss des Verkehrsversuchs gut sichtbar blieben. Im Einzelnen sind die Piktogramme in einer Tabelle in Anlage 6.1 aufgelistet.

Auf der Ostseite der PUBL wurden vor und nach der Bushaltestelle Protektionselemente (Mini-Leitbarken) aufgeklebt. Nördlich der Zufahrt Bei der Johanniskirche zwischen Hausnummer 188 und 198 wurden diverse Leitbarken beschädigt. In Abbildung 17 sieht man den Zustand der Barken am 26.03.2021.

Abbildung 17: Zerstörte Leitbarken im nördlichen Abschnitt, 26.03.2021

Die Minibarken in diesem Bereich wurden deutlich mehr beschädigt als die im zweiten Protektionsabschnitt vor der Bushaltestelle. Auch nach Instandsetzung aller beschädigten Minibarken am 18.05.2021 sind wieder ähnliche Beschädigungen aufgetreten (siehe Abbildung 18). Die hinteren Minibarken sind während des Versuchszeitraums nicht oder kaum beschädigt worden.

Abbildung 18: Zerstörte Leitbarken im nördlichen Abschnitt, 27.07.2021

Im südlichen Bereich mit Protektionselementen zwischen Hausnummer 177 und 193 waren die Barken in einem besseren Zustand (siehe Abbildung 19) wobei auch hier einzelne Leitbarken ersetzt werden mussten.

Abbildung 19: Beschädigte Leitbarken im südlichen Abschnitt, 26.03.2021

3.6 Geschwindigkeiten

Für den Abschnitt zwischen Stresemannstraße und Holstenstraße wurden die Geschwindigkeiten und Fahrzeiten der Kfz jeweils eine Woche über die von der LSBG zur Verfügung gestellten Daten des Anbieters INRIX analysiert und ausgewertet. Der Anbieter INRIX Traffic

Scorecard analysiert Milliarden an Echtzeit-Daten aus Hunderten von Quellen, einschließlich einer Vielzahl von geschäftlichen Fahrzeugen, wie Taxis, Flughafen-Shuttles, Lieferwagen, Fernverkehr-LKW und PKW sowie mobilen Geräten.

Die Vorher-Erhebung fand von 10. bis 15. August 2020 und die Während-Erhebung von 17. bis 22. Mai 2021 statt, jeweils in der Woche in der auch die Verkehrsmengen vom BVM gezählt wurden. Dabei wurde für die Werte von Montag bis Freitag der Mittelwert bestimmt und für die einzelnen Tagesabschnitte die Veränderungen ermittelt. Diese sind nach Richtung getrennt in der nachfolgenden Abbildung 20 absolut und prozentual dargestellt. Zur Einordnung in welchem Verhältnis die Veränderungen stehen sind die Vorher und Während Werte mit angegeben.

Ri. Südwest	**0-24 Uhr**				**7-10 Uhr**				**15-18 Uhr**			
	Vor-her	Wäh-rend	**Differenz**		Vor-her	Wäh-rend	**Differenz**		Vor-her	Wäh-rend	**Differenz**	
Geschwindig-keit [km/h]	30,9	30,4	**-0,5**	**-2%**	30,3	27,9	**-2,4**	**-8%**	27,9	24,7	**-3,3**	**-12%**
Fahrzeit [s]	56	58	**2**	**3%**	57	62	**5**	**9%**	61	70	**8**	**14%**

Ri. Nordost	**0-24 Uhr**				**7-10 Uhr**				**15-18 Uhr**			
	Vor-her	Wäh-rend	**Differenz**		Vor-her	Wäh-rend	**Differenz**		Vor-her	Wäh-rend	**Differenz**	
Geschwindig-keit [km/h]	27,6	26,7	**-0,9**	**-3%**	26,8	24,1	**-2,6**	**-10%**	23,8	19,7	**-4,1**	**-17%**
Fahrzeit [s]	64	68	**5**	**7%**	65	73	**8**	**13%**	73	88	**15**	**21%**

Abbildung 20: Veränderung der Geschwindigkeit und Fahrzeit je Richtung – Vorher-Während

Im Vergleich der Vorher- und Während Erhebung lässt sich eine leichte Verlängerung der Fahrzeit für diesen Streckenabschnitt von rund 3 s bzw. 7 s feststellen. (Die durchschnittliche Fahrzeit vor Einführung der PUBL betrug 56 s bzw. 64 s.) Damit einhergehend hat die durchschnittliche Geschwindigkeit in beiden Richtungen um weniger als 1 km/h abgenommen. Diese war Vorher in Richtung Südwest mit rund 31 km/h etwas höher als Richtung Nordost mit 28 km/h. Die Reduzierung der Geschwindigkeit fiel zu den Hauptverkehrszeiten vor- und nachmittags noch etwas größer aus als im Tagesmittel.

Zusammenfassend lässt sich jedoch festhalten, dass trotz Reduzierung auf einen Fahrstreifen, die gleiche Verkehrsstärke (vgl. Kapitel 3.2) ohne übermäßigen Anstieg der Fahrzeiten abgewickelt wird.

Die Tagesganglinien der zwei ermittelten Werte sind für beide Erhebungen in Anlage 6.5 zu finden.

Neben den Werten zum Vorher-Während Vergleich werden hier die Tagesganglinien zur Geschwindigkeit je nach Richtung für die ersten vier Quartale des Verkehrsversuchs dargestellt (Abbildung 21 und Abbildung 22). Dabei sieht man, dass beide Richtungen zu Beginn in etwa gleich schnell befahren werden. Im Herbst (dunkelblau) und teilweise auch schon im Sommer

(grün) hat die durchschnittliche Geschwindigkeit abgenommen. Dies liegt an den Bauarbeiten im Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße, die Ende Juli 2021 begonnen haben. Durch die Baustelle entstehen vermehrt Rückstaus, wodurch das Geschwindigkeitsniveau auf dem untersuchten Abschnitt der Max-Brauer-Allee verringert wird.

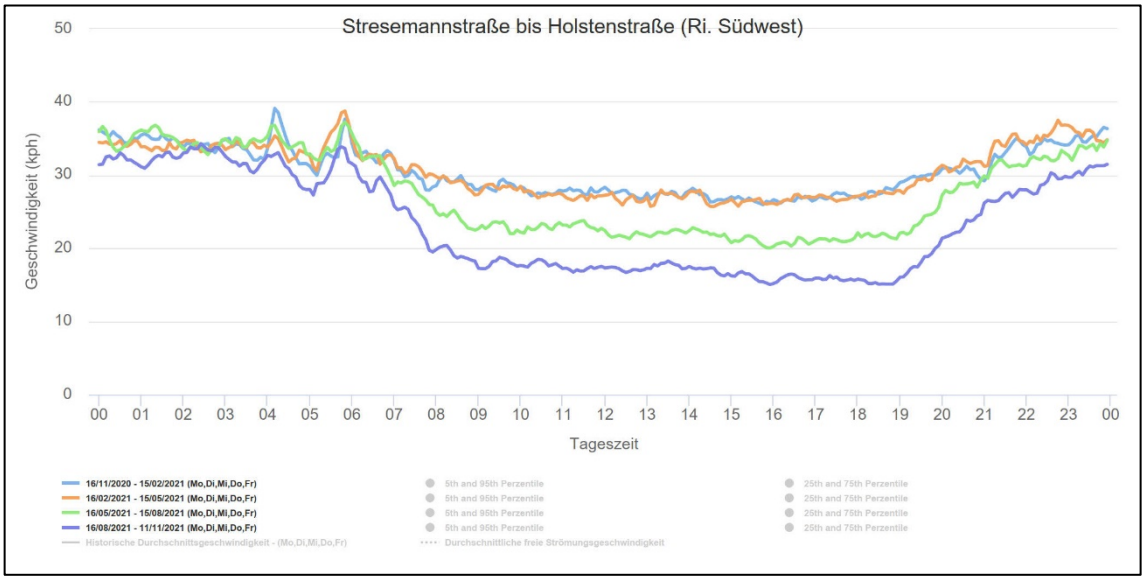


Abbildung 21: Tagesganglinien der Geschwindigkeit je Quartal in Richtung Südwest

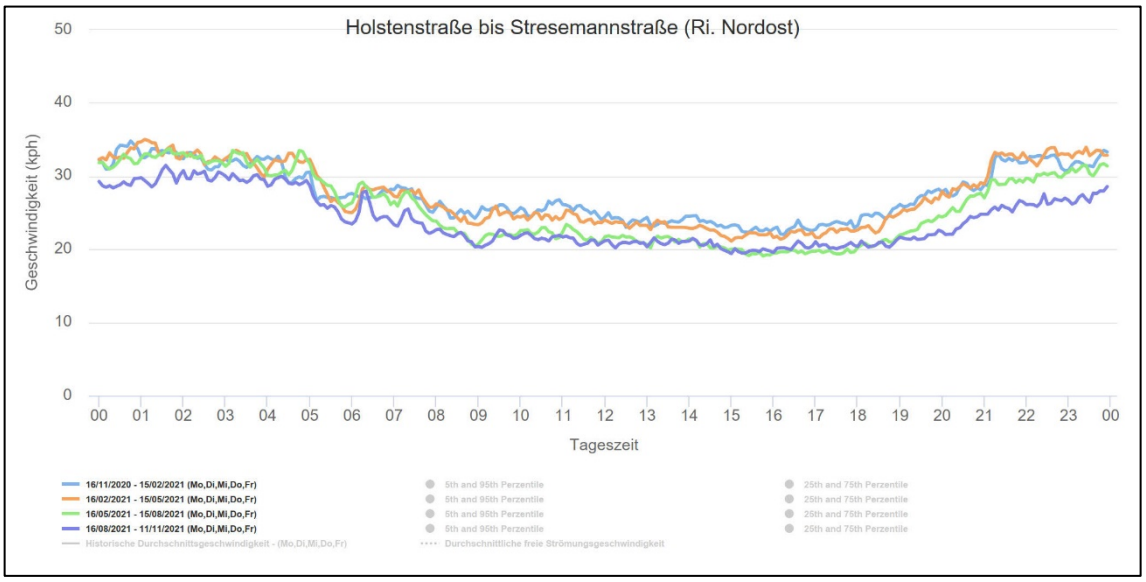


Abbildung 22: Tagesganglinien der Geschwindigkeit je Quartal in Richtung Nordost

3.7 Befragungen

Zur qualitativen Erhebung der Verkehrssicherheit und der Akzeptanz wurde zusammen mit der Kommunikationsabteilung des LSBG ein Fragebogen mit insgesamt 12 Fragen (8 geschlossene Fragen und 4 offene Fragen) entwickelt und zur öffentlichen Beteiligung auf die Internetseite der BVM gestellt.

Die Zielsetzung des Fragebogens ist es eine Rückmeldung der Nutzerinnen und Nutzer des Verkehrsversuchs an der Max-Brauer-Allee zu erhalten. Die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Straße und im Umfeld wurden dabei bewusst nicht gezielt mittel Postkarten o.ä. angeschrieben, da diese nur ein Teil der Zielgruppe sind und dies zu einer Überrepräsentation der Sichtweise der Anwohnenden führen könnte. Eine gezielte Abfrage bei Stakeholdern im Umfeld (Uni, Kitas, Schulen, Bürgervereine) würde ebenfalls stärker auf die lokale Betroffenheit lenken. Mit der Online-Befragung sollte eine möglichst allgemeine, wenngleich möglichst große Zielgruppe der Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden.

Über eine Pressemitteilung und E-Mails an Mobilitätsverbände durch die BVM wurde diese Online-Befragung zu den Pop-Up-Bikelanes publik gemacht und dann in den ersten beiden Juniwochen (31.05. – 13.06.2021) durchgeführt.

Es beteiligten sich 127 Personen. Die Ergebnisse sind als nicht repräsentativ zu betrachten und bieten lediglich ein Stimmungsbild. Der gesamte Fragebogen lässt sich der Anlage 5.2 entnehmen. Die Antworten werden im Folgenden dargestellt. Die geschlossenen Fragen 1 - 3 und 7 - 12 werden mit Prozentangaben dargestellt. Die Antworten zu den offenen Fragen lassen sich nur qualitativ zusammengefasst in Textform darstellen. Die Anzahl der Personen, die die einzelnen Fragen beantwortet haben, ist jeweils mit angegeben (n = 127).

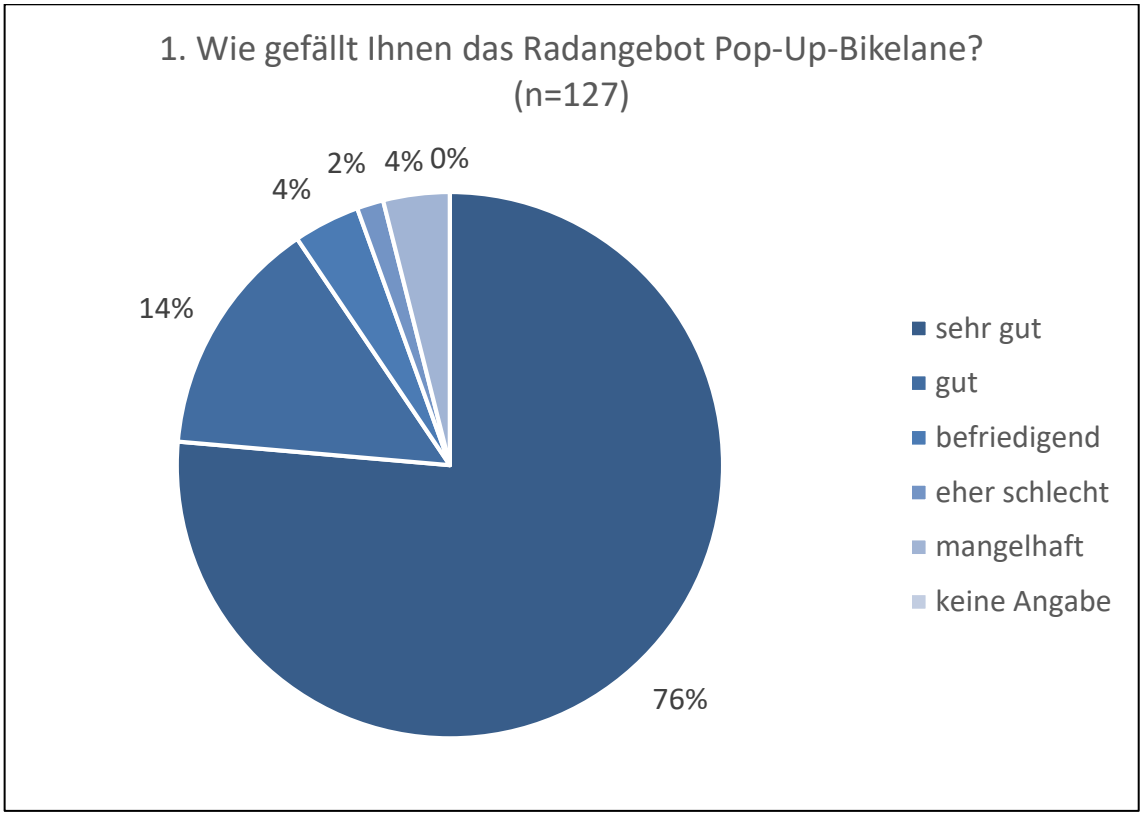


Abbildung 23: Online-Umfrage – Frage 1

Das Angebot der Pop-Up-Bikelane wird größtenteils als positiv bewertet. Abbildung 23 ist zu entnehmen, dass 90% der Teilnehmer*innen der Umfrage das Radangebot gut oder sehr gut gefällt. Die empfundene Sicherheit wird ein wenig schlechter bewertet (Frage 2). Sicher und sehr sicher fühlen sich 77% der Radfahrer*innen (vgl. Abbildung 24). Dieser Wert, sowie der zugehörige Mittelwert bei der gefühlten Sicherheit liegt im Gegensatz zur Pop-Up-Bikelane „Beim Schlump“, die ohne Protektionselemente ausgeführt wurde, etwas höher.

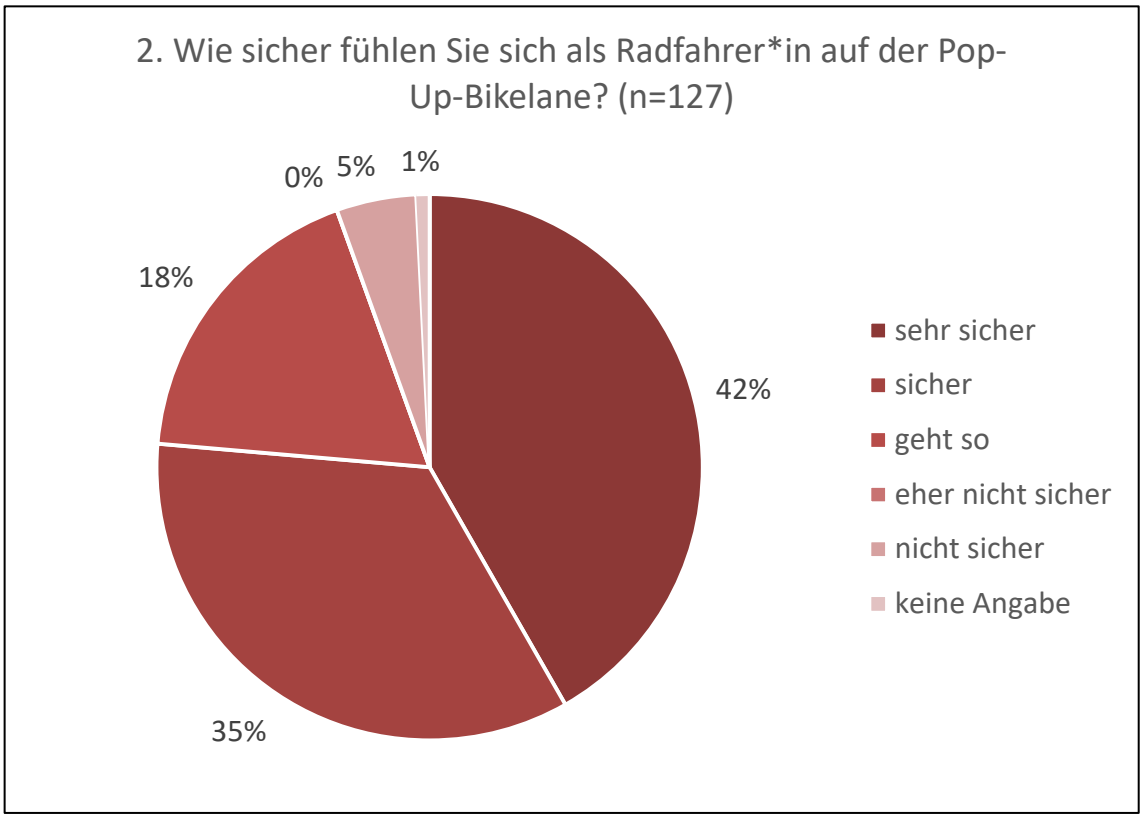


Abbildung 24: Online-Umfrage – Frage 2

In Frage 3 wurde nach Konflikten bzw. Behinderungen mit anderen Verkehrsteilnehmern gefragt. Dabei wurden zunächst mögliche Konflikte bzw. Behinderungen abgefragt und wenn die Befragten hier mit „ja“ antworteten, erschien die Möglichkeit, diese im Freitext noch zu lokalisieren. Die zugehörigen Antworten wurden zu Clustern zusammengefasst und lassen sich in Anlage 6.3 nachlesen.

In der Befragung wurde formell keine Unterscheidung zwischen Behinderung und Konflikt getroffen. Bei einem verkehrsbedingten Halten auf der PUBL z.B. durch einen Bus an einer Haltestelle stellt eine Behinderung dar, da dies zum normalen Verkehrsgeschehen gehört, jedoch formell keinen Konflikt. Ein Konflikt entsteht dann, wenn durch ein kritisches Manöver eine Gefährdung entstehen kann.

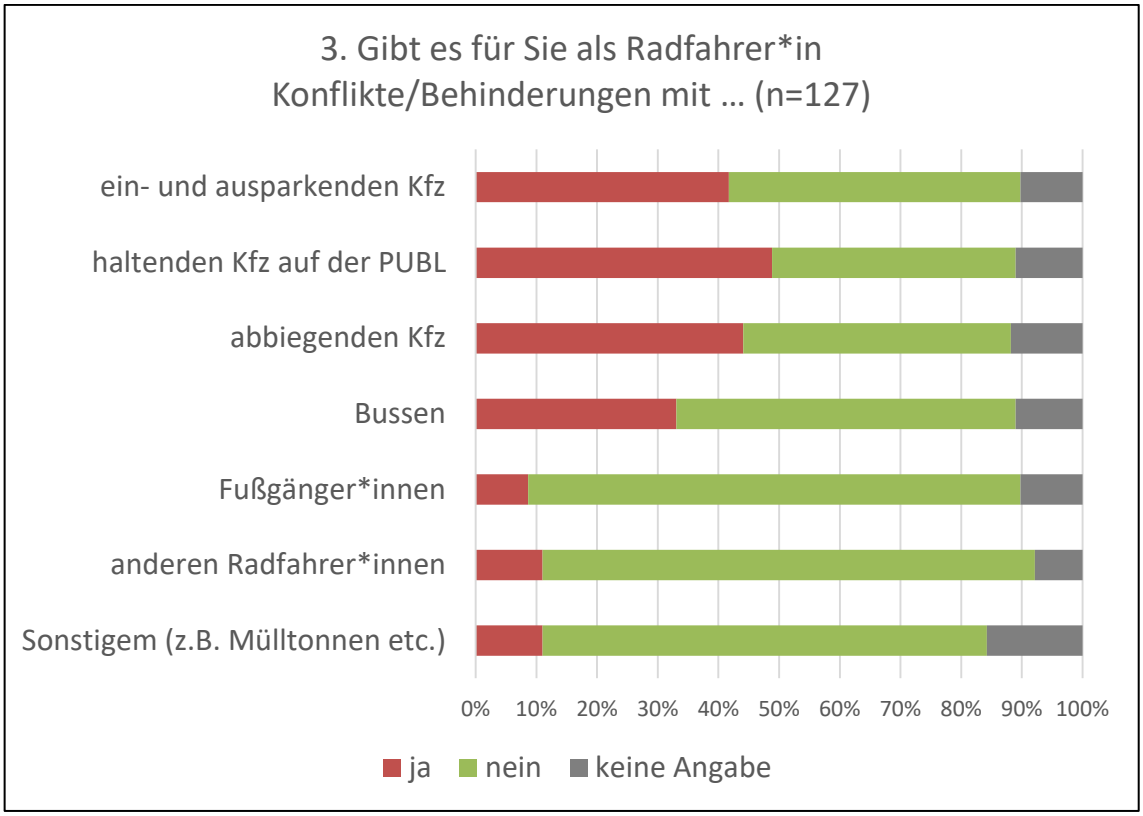


Abbildung 25: Online-Umfrage – Frage 3

Konflikte bzw. Behinderungen treten vorwiegend mit Kraftfahrzeugen auf, wobei hier die meisten Konflikte entstehen, wenn Pkw oder Lkw auf der Pop-Up-Bikelane halten oder parken. Wie in Abbildung 25 zu sehen, gaben etwas weniger als die Hälfte der befragten Personen an, dass hier ein Konflikt bzw. eine Behinderung entsteht. Gut 30 % stellten Behinderungen mit Bussen fest, deren Haltestellen als Buskaps ausgeführt sind und sich deshalb den Platz mit den Radfahrstreifen teilen. Diese Tendenz lässt sich auch an den Videobeobachtungen (vgl. Abbildung 16) erkennen. Potenzielle Konflikte entstanden durch haltende Pkw auf der PUBL oder durch das Überholen der Busse an der Haltestelle.

Anzumerken ist, dass eine rechtmäßige Nutzung von Radfahrstreifen durch Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr nach § 35 Abs. 6 StVO besteht. Diese Fahrzeuge genießen Sonderrechte und dürfen im Rahmen ihrer Tätigkeit alle Straßen und Straßenteilen und auf jeder Straßenseite in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten.

Um mögliche Konflikte bzw. Behinderungen auch aus einer anderen Perspektive zu betrachten, wurde in Frage 4 gefragt welche Konfliktpotenziale die Fußgänger*innen sehen. In Abbildung 26 werden die Freitext-Antworten zusammengefasst dargestellt. Dabei gibt die Schriftgröße die Häufigkeit der Nennung wieder. Mit Abstand am häufigsten (50 von 73) gaben die Teilnehmer*innen der Umfrage an, dass sie als Fußgänger*innen kein Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr sehen.

Abbildung 26: Online-Umfrage – Frage 4

Anschließend wurde auch nach Konfliktpotenzial aus Sicht der Autofahrer*innen gefragt. Die Antworten sind in Abbildung 27 zusammengefasst dargestellt. Auch hier wurde am häufigsten geantwortet, dass keine Konfliktpotenziale bestehen.

Abbildung 27: Online-Umfrage – Frage 5

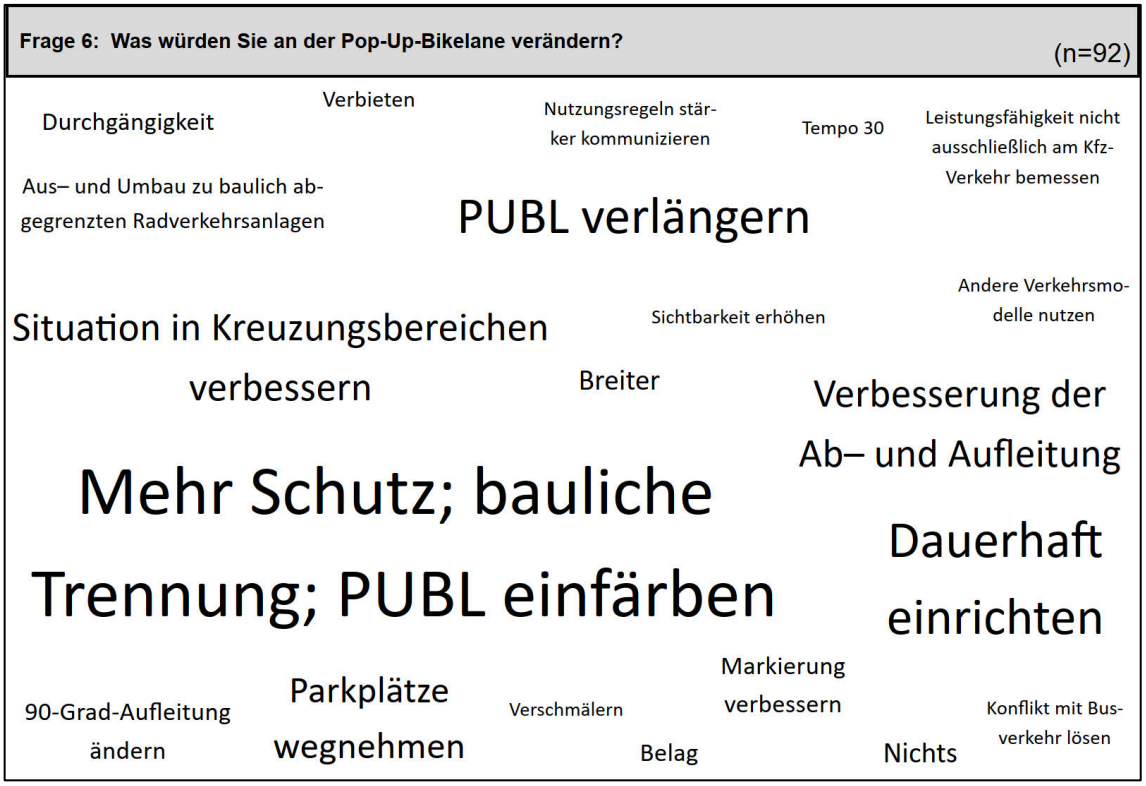


Abbildung 28: Online-Umfrage – Frage 6

In Frage 6 wurde nach Änderungsvorschlägen gefragt. In Abbildung 28 sind die vielfältigen Antworten dargestellt, die sich teilweise auch widersprechen. Dabei überwiegt allerdings der Wunsch nach Verstetigung und Ausbau der PUBL. Am häufigsten wird vorgeschlagen die PUBL bzw. den möglicherweise im Nachgang des Verkehrsversuchs entstehenden Radfahrstreifen mit einer baulichen Trennung und Einfärbung zu versehen, um den Radverkehr besser zu schützen.

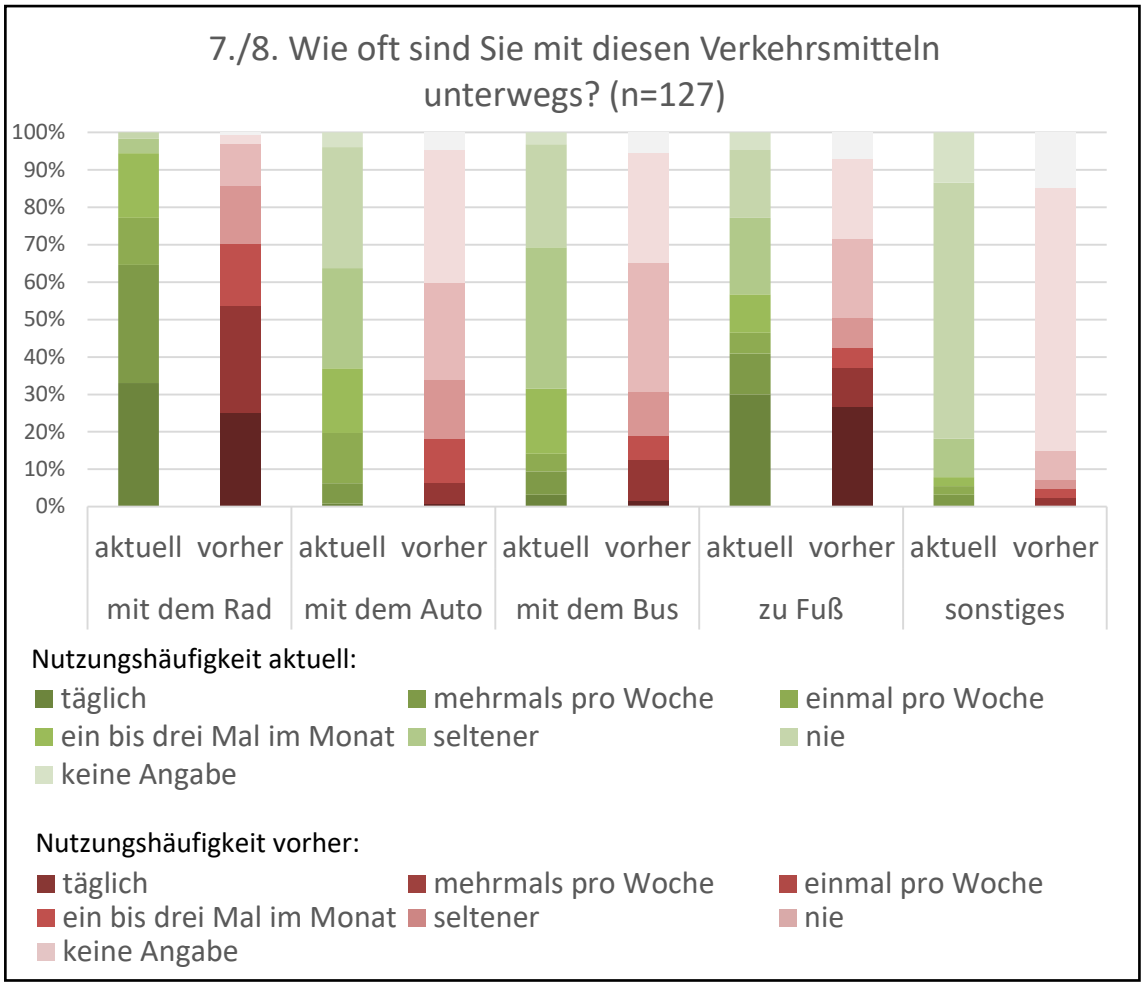


Abbildung 29: Online-Umfrage – Frage 7 und 8

In Abbildung 29 werden die Antworten der Fragen 7 und 8 zusammengefasst. Dort wurde nach der Verkehrsmittelwahl der Teilnehmer*innen aktuell (grün) und vor Einführung der PUBL (rot) gefragt. Je dunkler die Farbe desto häufiger wurde das entsprechende Verkehrsmittel gewählt. Am häufigsten sind Teilnehmer*innen mit dem Rad oder zu Fuß in der Straße Max-Brauer-Allee unterwegs. Bei diesen beiden Verkehrsmitteln hat zudem die Nutzungshäufigkeit gegenüber vorher noch leicht zugenommen. Bus und Auto werden von den meisten eher sporadisch genutzt und sind in dieser Stichprobe daher unterrepräsentiert.

Anschließend wurde danach gefragt, warum die Personen hier in der Max-Brauer-Allee unterwegs sind, wobei Mehrfachnennungen möglich waren. Wie in Abbildung 30 (links) zu sehen ist, wurden am häufigsten die Zwecke private Erledigungen und Freizeit genannt. Aber viele nutzen die Strecke auch auf dem Weg von oder zur Arbeit. In Frage 10 wurde nach dem Wohnort gefragt. Knapp 90% der Teilnehmer*innen nutzen den Straßenabschnitt nur zum Durchfahren.

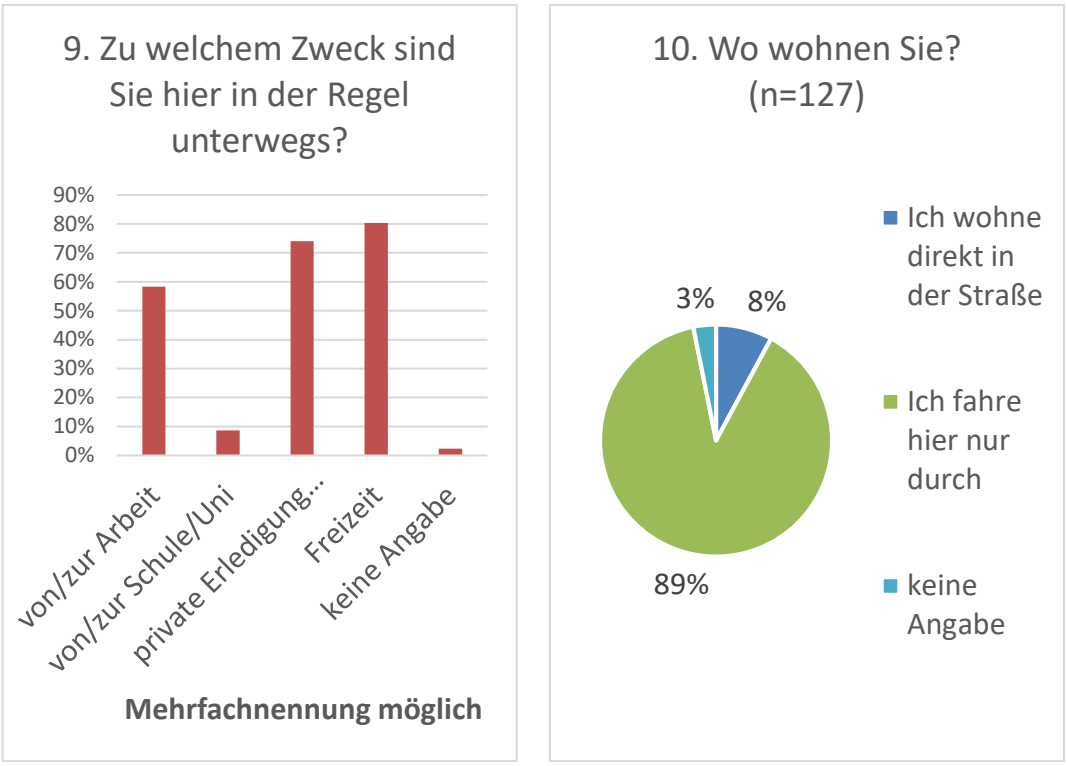


Abbildung 30: Online-Umfrage – Frage 9 und 10

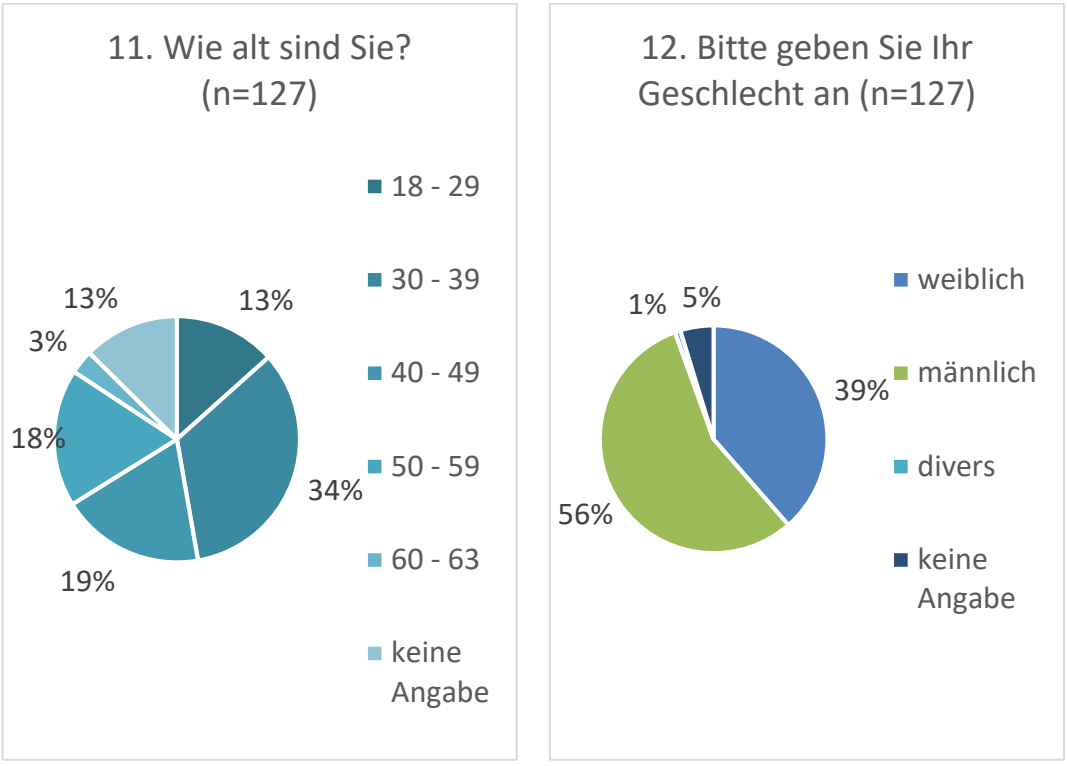


Abbildung 31: Online-Umfrage – Frage 11 und 12

Zum Abschluss wurden die Teilnehmer*innen noch gebeten Angaben zur eigenen Person zu machen (vgl. Abbildung 31). Das Altersspektrum derjenigen, die an der Umfrage teilgenommen haben, reicht von 18 bis 63 Jahre und ist recht gleichmäßig auf die Jahrzehnte verteilt. Beim Geschlecht überwiegt der männliche Anteil.

3.8 Stellungnahmen von extern

Während des Verkehrsversuchs erreichten den LSBG verschiedene Anmerkungen und Kommentare von privaten Nutzer*innen. Darunter drei positive Kommentare, die sich für die Einführung der PUBL bedanken und sich zum Teil auch wünschen, dass noch mehr solcher Radfahrstreifen entstehen. Allerdings werden je einmal der Beginn der PUBL bemängelt. Insbesondere am südlichen Anfang der PUBL scheint die Aufleitung zu kurz und rechtwinklig und birgt deshalb erhöhtes Gefahrenpotenzial. Durch den Umbau der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Holstenstraße wird dieser Bereich jedoch momentan umgebaut und deshalb zukünftig anders gestaltet. Der genaue Wortlaut aller Anmerkungen und Fragen inklusive der Antworten des LSBG lässt sich in Anlage 6.4 nachlesen.

Außerdem liegt noch eine Stellungnahme der VHH zum Busverkehr vor.

- Bushaltestelle Sternbrücke in Richtung Schlump:

  Bislang konnte die Haltestelle als Halt am Fahrbahnrand aus dem rechten Fahrstreifen gerade, bordsteinparallel und ohne Zeitverlust angefahren werden. Ebenso gestaltete sich das Verlassen der Haltestelle problemlos, da sich der Bus im nachfolgenden Verkehrsraum im Einklang mit dem übrigen Verkehrsgeschehen nach links eingeordnet hat und im Regelfall mit der nächsten Freigabe der LSA Sternbrücke weiter in Richtung Eimsbüttel fahren konnte, da sich die Rechtsabbieger in Richtung Neuer Pferdemarkt im ausreichend lang dimensionierten Rechtsabbiegefahrstreifen befanden.

  Seit Umstellung der Verkehrsführung ist die Haltestelle de facto kein Halten am Fahrbahnrand mehr, sondern wie eine Busbucht mit dem Zusatz, dass bei der Einfahrt in die Bucht dem rechts fahrenden, sehr starken Radverkehr Vorrang zu gewähren ist. Ebenso ist die Anfahrtsverziehung sehr (zu) kurz, so dass es nur durch sehr langsames Fahren, scharfen Lenkbewegungen (mit entsprechendem ausschwenken des Fahrzeugheck) und auch Überstreichen der Aufstellfläche möglich ist, den Bordstein einigermaßen parallel zu erreichen. Durch den bevorrechtigten Radverkehr und die äußerst knapp bemessene Anfahrt kommt es hier zu einem spürbaren Zeitverlust, da bei jeder Anfahrt erst eine Lücke im Radverkehr abgewartet werden muß, um sich dann am einzig möglichen Punkt langsam in die Haltestelle hineinzutasten. Dies wirkt auch deutlich behindernd auf den nachfolgenden Fahrzeugverkehr.

  Ebenso ist das Verlassen der Haltestelle nun mit deutlichen Zeitverlusten behaftet, da jetzt erst eine Lücke im nachfolgenden Verkehr abgewartet werden muß, um sich nach links einzuordnen. Dann ist durch den deutlich verkürzten Rechtsabbieger häufig der verbleibende Fahrstreifen so stark belegt - häufig auch zurück bis zur Haltestelle - dass der ÖPNV an der nachfolgenden LSA Sternbrücke im Regelfalle eine Phase verliert.

- Durch fehlende Ladezonen kommt es auch immer wieder dazu, dass Lieferverkehr notgedrungen und unvermeidbar auf der Fahrbahn steht und dadurch den ÖPNV deutlich behindert.

- Auf Grund der Coronasituation sind objektive Ergebnisse von Fahrzeitmessungen derzeit nicht zielführend, da die Verkehrssituation nicht dem Normalzustand entspricht, seien es Verkehrsmengen auf der Straße als auch Nutzerzahlen im ÖPNV.“

Weiterhin wurden die Erfahrungen der Stadtreinigung Hamburg mit der Reinigung des Straßenabschnitts in Bezug auf die verwendeten Protektionselemente abgefragt. Hier liegt folgende Stellungnahme vor:

- Die Reinigung der Pop-Up-Bikelane hat regelmäßig zwei Mal wöchentlich durch die Stadtreinigung Hamburg (SRH) stattgefunden.
- Durch die Baumaßnahme konnte die Großkehrmaschine leider nicht mehr in diesem Bereich eingesetzt werden, da durch die Baken entweder die Maschine oder die Baken kaputt gemacht worden wären. Der betroffene Abschnitt wurde dann seitens der SRH mit einer Kleinkehrmaschine befahren, diese hatte keine Probleme den Weg zu befahren und zu reinigen. Der Einsatz der Kleinkehrmaschine bedeutet jedoch einen Mehraufwand für das Team. Besondere Verschmutzungen oder Schwierigkeiten beim Reinigen sind darüber hinaus nicht entstanden.
- Seitens des Reinigungsteams wurde noch berichtet, dass der Einsatz der Baken generell eine gute Idee ist, es jedoch für die Reinigung mit einer Großkehrmaschine einfacher wäre, wenn kleinere Baken genutzt werden könnten, um die gesamte Fahrbahn reinigen zu können.
- Um eine Reinigung der Radwege mit Großkehrmaschinen gewährleisten zu können, dürfen die Baken nicht höher als 15 cm sein und müssen fest am Boden montiert sein. Für Kleinkehrmaschinen spielt die Bakengröße keine Rolle da sie nicht über sie drüberfahren. Wichtig ist allerdings bei Kleinkehrmaschinen, dass die Fahrbahn mindestens 1,60 m breit ist.

4 Zusammenfassung und Fazit

Für die kurzfristige Einführung von Radfahrstreifen, sogenannten Pop-Up-Bikelanes (PUBL) in der Straße Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße wurde während des Verkehrsversuches eine verkehrliche Analyse einschließlich einer Onlinebeteiligung durchgeführt, die mit verschiedenen Vorherdaten analysiert wurde.

Die Kernaussagen der Auswertungen lassen sich folgendermaßen zusammenfassen.

- Die Kfz-Belastung blieb im Vergleich zwischen Vorher- und Während-Zeitraum weitestgehend konstant. Dies geht auch mit den erwarteten und geringen Verdrängungsverkehren in die Holstenstraße, Chemnitzstraße und Waterloostraße einher. Grundlegende Beschränkungen des fließenden Kfz-Verkehrs haben sich damit nicht ergeben.
- Die Radverkehrsmengen haben sich während des Verkehrsversuchs nicht sehr verändert.
  Allerdings ist hierbei anzumerken, dass im Vergleich mit dem Radverkehrsaufkommen im August das Aufkommen im März bedingt durch den Jahreszeiteneffekt bei etwa der Hälfte liegt. Vergleichsdaten von Zählungen im umliegenden Straßennetz bestätigen diesen Umstand.
- Der erhoffte Effekt der erhöhten Verkehrssicherheit und damit einer Reduzierung der Gefahrenlage ist eingetreten.
  Die Gesamtzahl der erfassten Unfälle im Untersuchungsgebiet ist niedriger ausgefallen als in den Vorjahren. Dies gilt nicht nur für die Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, sondern erkennbar auch für die anderen Verkehrsarten. Vor allem die Unfälle im Längsverkehr des Kfz-Verkehrs sind ebenfalls deutlich rückläufig.
- Am südöstlichen Beginn der Bikelane werden viele Radfahrer*innen beim Übergang vom Radweg auf die PUBL aufgrund des niedrigen Winkels etwas weiter auf die Fahrbahn getragen oder fahren auf dem Gehweg weiter, und wechseln erst später auf den Radfahrstreifen.
- Bezogen auf den Auswertezeitraum (8 Stunden) fällt die Anzahl der aufgetretenen Konflikte bzw. Behinderungen und Fehlverhalten, abgesehen von einer hohen Anzahl an Rotlichtverstößen an der FLSA Max-Brauer-Allee/Suttnerstraße gering aus. Querender Fußverkehr wurde dadurch aber nicht behindert oder gefährdet.
- Behinderungen treten vorwiegend mit Kraftfahrzeugen auf, wobei hier die meisten Konflikte entstehen, wenn Pkw oder Lkw auf der Pop-Up-Bikelane halten oder parken. Mit der Einführung des neuen Bußgeldkatalogs und dem erhöhten Überwachungsdruck, ist vermutlich mit einer Reduzierung dieser Konfliktart zu rechnen.
- Es konnten mehrere nebeneinanderfahrende Radfahrer*innen auf der PUBL beobachtet werden, was als gesteigertes Sicherheitsgefühl gewertet werden kann, da bei dieser Breite ausreichend Platz zur Verfügung steht ohne dabei den übrigen Verkehr zu beeinträchtigen.
- Die zunächst nur mit Farbe aufgetragenen Fahrrad-Piktogramme waren nach einem halben Jahr größtenteils nicht mehr zu erkennen. Die anschließend mit Kaltplastik aufgetragenen Piktogramme haben eine deutlich längere Haltbarkeit.

- Die aufgetretenen Beschädigungen an den Protektionselementen führen zu dem Schluss, dass diese Form der Protektion für den dauerhaften Einbau nicht zu empfehlen ist, da diese regelhaft erneuert werden müssten.
- Die durchschnittlich Fahrtzeit für Kfz durch die Straße Max-Brauer-Allee hat sich durch die Reduzierung auf einen Fahrstreifen nur um wenige Sekunden verlängert. Die aktuelle Verkehrsstärke lässt sich immer noch gut abwickeln.
- Das Stimmungsbild der nicht repräsentativen Online-Umfrage fällt größtenteils positiv aus. Es wird eine dauerhafte Einrichtung von Radfahrstreifen gewünscht, die wenn möglich zusätzlich baulich getrennt vom Kfz-Verkehr ausgeführt werden.
- Die VHH sehen eine erschwerte Anfahrsituation und damit verbundenen Verzögerungen der Fahrten ihrer Busse aufgrund von haltenden Pkws, aber vor allen Dingen durch das Abwarten einer Lücke sowohl beim Anfahren (Radverkehr), als auch Verlassen (MIV) der Haltestelle. Eine behördenübergreifende Abstimmung zur Reduzierung der Verlustzeiten findet gegenwärtig bereits statt.
- Die Reinigung der Pop-Up-Bikelane konnte trotz der verwendeten Protektionselemente gut durchgeführt werden. Anstatt einer Großkehrmaschine muss jedoch nun mittels Kleinkehrmaschine gereinigt werden.

Fazit

Die Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen auf dem untersuchten Abschnitt im Rahmen des Verkehrsversuchs kann in Hinsicht darauf, dass der Radverkehr die PUBL annimmt, als Erfolg gewertet werden. Dies spiegelt sich auch in dem Rückgang der erfassten Unfälle, sowie der Anzahl der daran beteiligten Radfahrer*innen gegenüber den Vorjahren wider. Die Unfälle mit den anderen Verkehrsarten sind ebenfalls deutlich zurückgegangen, sodass auch die Verkehrssicherheit der übrigen Verkehrsarten gesteigert werden konnte. Auch dass die Kfz-Verkehrsmengen vor und während des Versuchszeitraums annähernd konstant geblieben sind, zeigt dass auch der Kfz-Verkehr weiterhin im Straßenraum ohne große Geschwindigkeits- und Fahrzeitverluste abgewickelt werden kann. Die nur im leichten Umfang erwarteten Verdrängungsverkehre können damit bestätigt werden. Daraus ist abzuleiten, dass verkehrliche oder städtebauliche Maßnahmen oder Maßnahmen im Rahmen des BImSchG im Umfeld der PUBL nicht betroffen bzw. nicht zu berücksichtigen sind. Zudem konnten nur in geringem Umfang Behinderungen bzw. Konflikte sowie einzelnes Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern festgestellt werden. Die Ausnahme bildet hier die FLSA Suttnerstraße, wo eine große Anzahl an Rotlichtverstößen von Radfahrenden begangen wurde, bei denen jedoch keine Behinderung oder Gefährdung des querenden Fußverkehrs festgestellt werden konnte.

Damit ist das beschriebene Ziel (vgl. Kapitel 1.2), durch die Maßnahme, kurzfristig eine sichere Radverkehrsanlage zu schaffen, die den Kfz- und Radverkehrsaufkommen entsprechen und damit die Sicherheit des Radverkehrs und den Komfort in dem Abschnitt zu erhöhen, erfüllt worden. Die hergestellte Radinfrastruktur entspricht den anerkannten Regeln der Technik und wird der wichtigen Verbindungsfunktion der Straße Max-Brauer-Allee gerecht.

Zudem sind auch die im Verkehrsversuch partiell eingebauten Protektionselemente (Minibaken, Zeichen 628 StVO) erprobt worden. Die Art der Ausführung ist mit den aufgetretenen

Beschädigungen nicht für einen dauerhaften Einsatz geeignet und sollten zurückgebaut werden. Eine Anpassung der Markierung in diesen Bereichen müsste damit einhergehen. Die subjektive Sicherheit durch die Protektionselemente wird von den Nutzer*innen als positiv bewertet und eine dauerhafte und ausgeweitete Einrichtung einer Protektion gewünscht.

Die im Rahmen des Verkehrsversuchs nach § 45 (1) Satz 2 Nr.6 zweiter Halbsatz i.V.m. § 45 (9) StVO erprobten Maßnahmen, zur Abwehr der Gefährdung von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge, haben sich als geeignet erwiesen, um diese Gefährdung auf Dauer zu beseitigen bzw. zu entschärfen.

Aus verkehrlicher Sicht wird empfohlen, die Maßnahme zu verstetigen. Dabei sollten die gewonnenen Hinweise aus der Evaluation dazu genutzt werden, noch zusätzliche Details zu integrieren. Diese werden im nachfolgenden Kapitel 5 erläutert.

5 Ausblick

Bei der etwaigen Verstetigung der Pop-Up-Bikelane im Straßenzug Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße im Rahmen einer Ad-hoc-Maßnahme oder bei zukünftigen Umbaumaßnahmen im Straßenzug wird empfohlen die gewonnen Erkenntnisse dieser Evaluation zu nutzen. Diese werden nachstehend, in die einzelnen Verkehrsteilnehmer und weiteren Aspekten unterschieden, dargestellt.

5.1 Kfz-Verkehr

Bei einer Verstetigung der Pop-Up-Bikelane würden Kfz-Verkehr nur noch auf 2 reguläre Fahrstreifen mit je 3,25 m Breite abgewickelt werden. Die überbreiten Fahrstreifen stünden nicht mehr zur Verfügung. Im Zufluss zum KP Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße würde der vorhandene Rechtsabbiegefahrstreifen um rund 50 m eingekürzt um den Radfahrstreifen in diesem Bereich zu realisieren und den Anschluss an die vorhanden Radverkehrsführung im KP herzustellen. Die Aufstellfläche des Rechtsabbiegers wird dadurch entsprechend verkürzt. Im Bereich der Knotenpunkte würden alle Abbiegebeziehungen aufrechterhalten.

Weitere Optimierungsmöglichkeiten am KP Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße bestehen ohne einen Komplettumbau der Kreuzung nicht. Aufgrund der darüber verlaufenden Eisenbahnbrücke, die sog. „Sternbrücke“ und deren Stützen, die im Verkehrsraum liegen, ist eine andere Aufteilung des Verkehrsraums gegenwärtig nicht möglich. Ab Ende 2022 bis Ende 2026 soll der Ersatzneubau der sog. „Sternbrücke“, die den Kreuzungsbereich überspannt, durchgeführt werden. Ein Umbau des Knotenpunkts ist mit Fertigstellung der Brückenarbeiten durch den LSBG vorgesehen. Dabei soll auch der Knotenpunkt hinsichtlich einer Verbesserung der Abwicklung des Kfz-Verkehrs verbessert werden.

Die Ableitung an der Kreuzung Holstenstraße wird aktuell im Rahmen der Umplanung des Knotenpunkts Max-Brauer-Allee/Holstenstraße angepasst (vgl. Anlage 6.10). Der Konflikt beim Übergang vom Bestandsradweg auf die Pop-Up-Bikelane wird damit behoben, da nun auch über den Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße Radfahrstreifen geführt werden. Diese schließen an die Pop-Up-Bikelane direkt an.

5.2 ÖPNV

Unabhängig von der Verwendung von Protektionselementen sollte bei einer möglichen Verstetigung der Pop-Up-Bikelane v.a. der Ein- und Ausfahrtsbereich der Haltestelle vergrößert werden, um eine bessere Einfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten. Zur Reduzierung von Behinderungen durch haltende Lieferfahrzeuge sollte die Einrichtung von Ladezonen geprüft werden. Hierzu finden bereits behördeninterne Abstimmungen statt, um die Verlustzeiten des Busverkehrs zu reduzieren.

Eine Verbesserung der Situation für den ÖPNV am KP Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße kann gegenwärtig durch das vorhandene Brückenbauwerk und der Stützen, die im Verkehrsraum liegen, nicht erfolgen. Ab Ende 2022 bis Ende 2026 steht der Ersatzneubau der sog. Sternbrücke durch die DB an, die den Kreuzungsbereich überspannt. Ein Umbau des Knotenpunkts ist mit Fertigstellung der Brückenarbeiten durch den LSBG vorgesehen. Dabei sollte im Rahmen des Umbaus des KP Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße auch eine Verbesserung der Abwicklung des ÖPNV mitgeplant werden.

Eine weitere Optimierung hinsichtlich einer gemeinschaftlichen Förderung von Rad- und ÖPNV war nicht Untersuchungsgegenstand der Pop-Up-Bikelanes, daher kann durch die Evaluation hierzu keine Empfehlung abgegeben werden. Trotzdem sollte bei einer zukünftigen Umgestaltung dieser Punkt erneut geprüft werden. Die Freigabe der PUBL für den Busverkehr ist aufgrund der vorhandenen Breiten des Radfahrstreifens nicht umsetzbar.

5.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Bei einer möglichen Verstetigung der Pop-Up-Bikelane würden die alten nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege zurückgebaut und den Gehwegflächen zugeschlagen. Dadurch wird dem Fußverkehr zu einen Gehwegbreiten von durchgängig über 2,25 m bereitgestellt. Zum anderen werden die Konflikte auf den Nebenflächen reduziert, da die alten Radwege zurückgebaut wurden und nunmehr eine eineindeutige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn besteht. Der Gehweg wird dabei regelhaft mit grauen Betonplatten befestigt.

Einrichtungen der Barrierefreiheit sind von der Maßnahme nicht direkt betroffen und werden nicht verändert. Jedoch profitieren vor allem auch mobilitätseingeschränkte Personen vom Entfall der Radwegeführung in der Nebenfläche, da deutlich mehr Platz für den Fußverkehr zur Verfügung steht und die Konfliktpotenziale reduziert werden. Personen mit Gehhilfen, Kinderwagen oder Gepäck, Kinder auf Fahrrädern, ggf. in Begleitung der radfahrenden Begleitpersonen, sind bei einer größeren bzw. alleinigen Fläche für den Fußverkehr dann auch besser geschützt.

Weiterhin könnten nun auch Fahrräder für Mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Dreiräder) die Radverkehrsanlagen problemlos nutzen, da dieser eine ausreichende Bereite aufweist.

5.4 Radverkehr

Bei einer dauerhaften Einrichtung der Pop-Up-Bikelane könnten zwischen Holstenstraße und Suttnerstraße Radfahrstreifen mit Breiten von 2,0 m (inkl. Markierung) und im Abschnitt zwischen Suttnerstraße und Stresemannstraße wären Breiten zwischen 2,50 m und 2,66 m (inkl. Markierung) realisierbar. Die Evaluation zeigte keine Hinweise darauf, dass die gewählte Breite der Radverkehrsanlagen sich nachteilig auf den Verkehr auswirkte. Die Breite bietet die Möglichkeit des Überholens von Radfahrenden untereinander, oder die problemlose Nutzung durch Lastenräder.

Die Radfahrstreifen und Fahrradpiktogramme sollten in weißer Kalt- oder Heißplastik ausgeführt werden.

Die Ableitung vom Bestandsradweg auf die Pop-Up-Bikelane in Fahrtrichtung Stresemannstraße sollte angepasst werden, da sie von zahlreichen Radfahrer*innen nicht angenommen wurde. Durch den aktuellen Umbau der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Holstenstraße wird dieser Bereich aktuell umgebaut und das Problem dadurch behoben (vgl. Anlage 6.10).

Ein Umbau der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße ist aktuell leider nicht möglich. Hier steht ab Ende 2022 bis Ende 2026 der Ersatzneubau der Sternbrücke an, die den Kreuzungsbereich überspannt. Ein Umbau des Knotenpunkts ist mit Fertigstellung der Brückenarbeiten durch den LSBG vorgesehen. Dabei sollen auch die Radverkehrsführungen im Knotenpunkt und der Anschluss an die Pop-up-Bikelane optimiert werden.

Hinsichtlich der zahlreich aufgetretenen Rotlichtverstöße an der FLSA Max-Brauer-Allee/Suttnerstraße können keine planerischen oder signaltechnischen Änderungen vorgenommen werden, um Rotlichtverstößen von Radfahrenden entgegenzuwirken. Zur Verbesserung der Einhaltung der Verkehrsregeln besteht hier nur die Möglichkeit der polizeilichen Kontrolle.

5.5 Ruhender Verkehr / Wirtschaft- und Lieferverkehr

Durch eine etwaige Verstetigung der Pop-Up-Bikelane tritt bei einer Beibehaltung von Protektionselementen zwischen Hausnummer 188 und 198 eine dauerhafte Änderung der Park- und Liefersituation ein. Durch den etwaigen dauerhaften Wegfall dieser ehemaligen Kurzeitparkstände verlängert sich der Weg bis zur nächstmöglichen Parkmöglichkeit auf der gleichen Straßenseite um maximal 60 m. Die nächste Parkmöglichkeit steht, auf der gleichen Straßenseite, in der Straße Bei der Johanniskirche (Nord) zu Verfügung. Es wäre zu prüfen ob hier eine Ladezone eingerichtet werden kann. Weiterhin sollte auch geprüft werden, ob auch in Fahrtrichtung Altona Ladezonen eingerichtet werden können, um mögliche Behinderungen durch haltende Kfz zu reduzieren.

Im übrigen Straßenzug ergeben sich durch eine mögliche dauerhafte Einrichtung der Pop-Up-Bikelane keine Änderungen bzgl. des ruhenden Verkehrs und des Wirtschafts- und Lieferverkehrs. Grund hierfür ist, dass, weiterhin der Straßenzug durchgängig durch alle Verkehrsarten befahren werden kann. Dabei würden alle Abbiegebeziehungen aufrechterhalten werden. Zudem war schon vor Einrichtung der Pop-Up-Bikelane fast im gesamten Straßenzug absolutes Halteverbot VZ283 angeordnet, was mit der Anlage von Radfahrstreifen einhergeht.

Bei einer etwaig notwendigen Sperrung der Radfahrstreifen in Zuge von Sondernutzungen, die nicht über die bestehenden Parkplätze abgewickelt werden können, müsste in Abhängigkeit des Prüffalls, eine Verkehrsführung nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) eingerichtet werden.

5.6 Protektionselemente

Die vorhandenen Protektionselemente sind in der ausgeführten Form nicht für einen möglichen dauerhaften Einsatz geeignet, da entsprechend der Erhebungen, es regelhaft zu Beschädigungen der Minibaken kommen kann. Der Unterhaltungsaufwand wäre hierfür zu groß.

In einer möglichen Planung für einen verstetigten Zustand sollte geprüft werden, ob andere bauliche Leitelemente als Protektionselement zum Einsatz kommen können. Hierzu sind auch weitere Abstimmungen mit der Stadtreinigung für einen möglichen Einsatz eines Großkehrfahrzeuges zu prüfen. Alternativ könnten auch die Bereiche ohne Protektion ausgeführt werden (klassischer Radfahrstreifen) oder in Abstimmung mit der BIS-VD andere Markierungsformen oder eine flächige Einfärbung der Radfahrstreifen geprüft werden, die eine breitere Abgrenzung zwischen Kfz- und Radverkehr ermöglicht.

Vor allem der Beginn einer etwaigen Protektion sollte bei zukünftigen Planungen im besonderen Fokus stehen und eindeutiger gestaltet werden. Denkbar wäre beispielsweise eine größere Insel, die eine Leitplatte VZ 626 aufnehmen kann.

5.7 Für weitere Verkehrsversuche

In der Auswertung der Unfalldaten hätte man durch eine quartalsweise Abfrage der Unfalldaten in der Vorher- und Während Betrachtung noch ein differenzierteres Bild erhalten können. So können Problem des Versuchsaufbaus frühzeitig erkannt und ggf. behoben werden. Jedoch wurde sich zu Versuchsbeginn auf eine Auswertung über den Gesamtzeitraum entschieden. In den noch folgenden Evaluationen zu Pop-Up-Bikelanes wird eine Quartalsweise Auswertung der Unfalldaten empfohlen.

Bei einer Befragung im Zuge einer Evaluation sollten weitere Anstrengungen unternommen werden, die zu einer größeren Anzahl an Teilnehmenden und zu einer breiteren Streuung der Verkehrsarten führt.

6 Anlagen

1. Markierungen
2. Online-Umfrage
3. Antworten zu Frage 3
4. Anmerkungen von privaten Nutzern
5. Ganglinien zu Geschwindigkeiten und Fahrzeiten
6. Anordnung Verkehrsversuch (inkl. Pläne)
7. Lageberichte Rad+Kfz
8. Unfallauswertungen Gesamtdokumente
9. Verkehrszählungen BVM Rad und Kfz und SBI Querschnittszählungen
10. Lageplan Umbau Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße

6.1 Markierungen

Pikto-gramm Nr.	Geplant	Als Farbmarkierung aufgebracht	Markierungszustand am 26.03.2021	Mit Kaltplastik neu aufgetragen
Ostseite				
01	Ja	Ja		Ja
02	Ja	Ja		Ja
03	Ja	Ja		Ja
04	Ja	Ja		Ja
05	Ja	Ja		Ja

Pikto-gramm Nr.	Geplant	Als Farbmarkierung aufgebracht	Markierungszustand am 26.03.2021	Mit Kaltplastik neu aufgetragen
06	Ja	Ja		Ja
07	Ja	Ja		Ja
08	Ja	Ja		Ja
09	Ja	Ja		Ja
10	Ja	Ja		Ja

Pikto-gramm Nr.	Geplant	Als Farbmarkierung aufgebracht	Markierungszustand am 26.03.2021	Mit Kaltplastik neu aufgetragen
11	Ja	Ja		Ja
12	Ja	Ja		Ja
13	Ja	Ja		Ja
Westseite				
14	Ja	Ja		Ja
15	Ja	Ja		Ja
16	Ja	Nein	Kein Foto	Nein
17	Ja	Ja	Kein Foto	Ja
18	Ja	Ja	Kein Foto	Ja

Pikto-gramm Nr.	Geplant	Als Farbmarkierung aufgebracht	Markierungszustand am 26.03.2021	Mit Kaltplastik neu aufgetragen
19	Ja	Ja		Ja
20	Ja	Ja		Ja
21	Ja	Ja		Ja
22	Ja	Ja		Ja
23	Ja	Ja		Ja

Pikto-gramm Nr.	Geplant	Als Farbmarkierung aufgebracht	Markierungszustand am 26.03.2021	Mit Kaltplastik neu aufgetragen
24	Ja	Ja		Ja
25	Ja	Ja		Ja
26	Ja	Ja		Ja
27	Ja	Ja		Ja
28	Ja	Ja		Ja

Pikto-gramm Nr.	Geplant	Als Farbmarkierung aufgebracht	Markierungszustand am 26.03.2021	Mit Kaltplastik neu aufgetragen
29	Ja	Ja		Ja
30	Ja	Ja		Ja
Ge-samt	**30**	**29**		**29**

Stresemannstraße
Max-Brauer-Allee
Bei der Johanniskirche
Suttnerstraße
Bei der Johanniskirche
Mumsenstraße
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
24
25
26
27
28
29
30

6.2 Online-Umfrage

1. Wie gefällt Ihnen das Radangebot Pop-Up Bikelane?

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- eher schlecht
- mangelhaft
- keine Angabe / kann ich nicht beurteilen

2. Wie sicher fühlen Sie sich als Radfahrer*in auf der Pop-Up Bikelane?

- sehr sicher
- sicher
- geht so
- eher nicht sicher
- nicht sicher
- keine Angabe / kann ich nicht beurteilen

3. Gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit

Grund	ja	nein	keine Angabe/	wenn ja, wo
ein- und ausparkende Kfz				
haltende oder parkende Kfz auf der Pop-Up Bikelane				
abbiegenden Kfz				
Busse				
Fußgänger*innen				
andere Radfahrer*innen				
sonstige ---------- (z.B. Mülltonnen, etc.)				

4. Welche Konfliktpotenziale sehen Sie als Fußgänger*in mit dem Radverkehr auf der Pop-Up Bikelane?

---

5. Welche Konfliktpotenziale sehen Sie als Autofahrer*in mit dem Radverkehr auf der Pop-Up Bikelane?

---

6. Was würden Sie an der Pop-Up-Bikelane verändern?

---

7. Wie oft sind Sie mit den nachfolgend aufgeführten Verkehrsmitteln hier in der Regel unterwegs?

Verkehrsmittel	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	ein bis drei Mal im Monat	seltener	nie	keine Angabe
mit dem Rad							
mit dem Auto							
mit dem Bus							
zu Fuß							
sonstiges ---------- (z.B. E-Roller etc.)							
keine Angabe							

8. Wie oft sind Sie mit den nachfolgend aufgeführten Verkehrsmitteln vor der Einführung der Pop-Up Bikelane hier unterwegs gewesen?

Verkehrsmittel	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	ein bis drei Mal im Monat	seltener	nie	keine Angabe
mit dem Rad							
mit dem Auto							
mit dem Bus							
zu Fuß							
sonstiges ---------- (z.B. E-Roller etc.)							
keine Angabe							

9. Zu welchem Zweck sind Sie hier in der Regel unterwegs?

- von/zur Arbeit
- von/zur Schule/Uni
- private Erledigung (Einkauf, Arzt etc.)
- Freizeit
- keine Angabe

10. Wo wohnen Sie?

- Ich wohne direkt in der Straße
- Ich fahre hier nur durch
- keine Angabe

11. Wie alt sind Sie?

- ----------

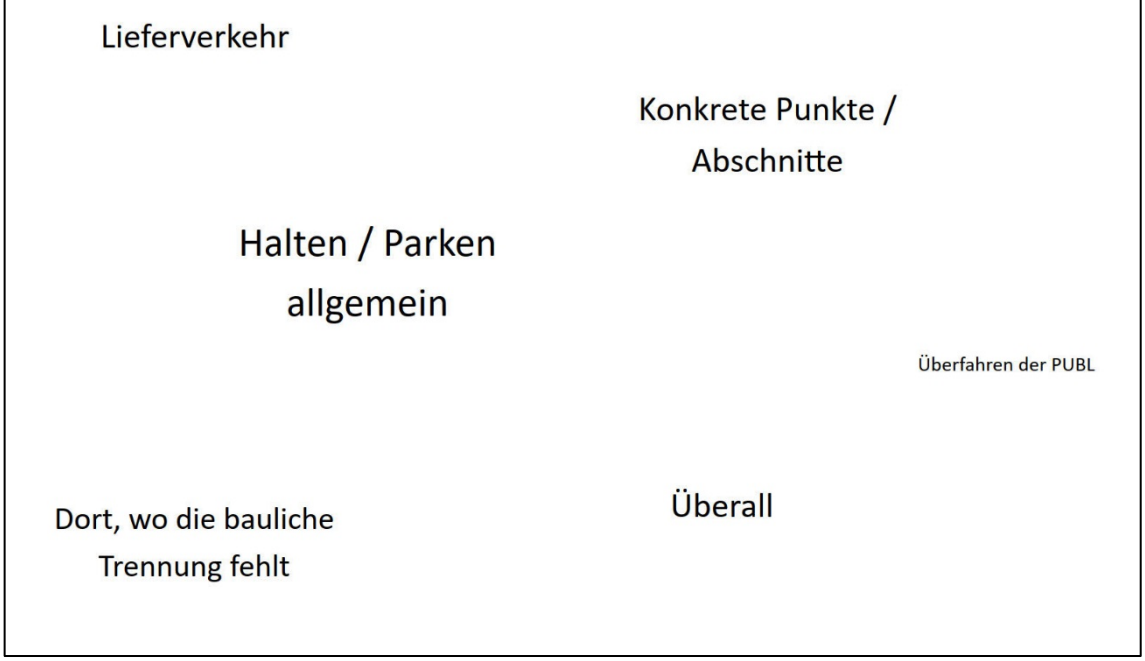
12. Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an

- Weiblich
- Männlich
- divers
- keine Angabe

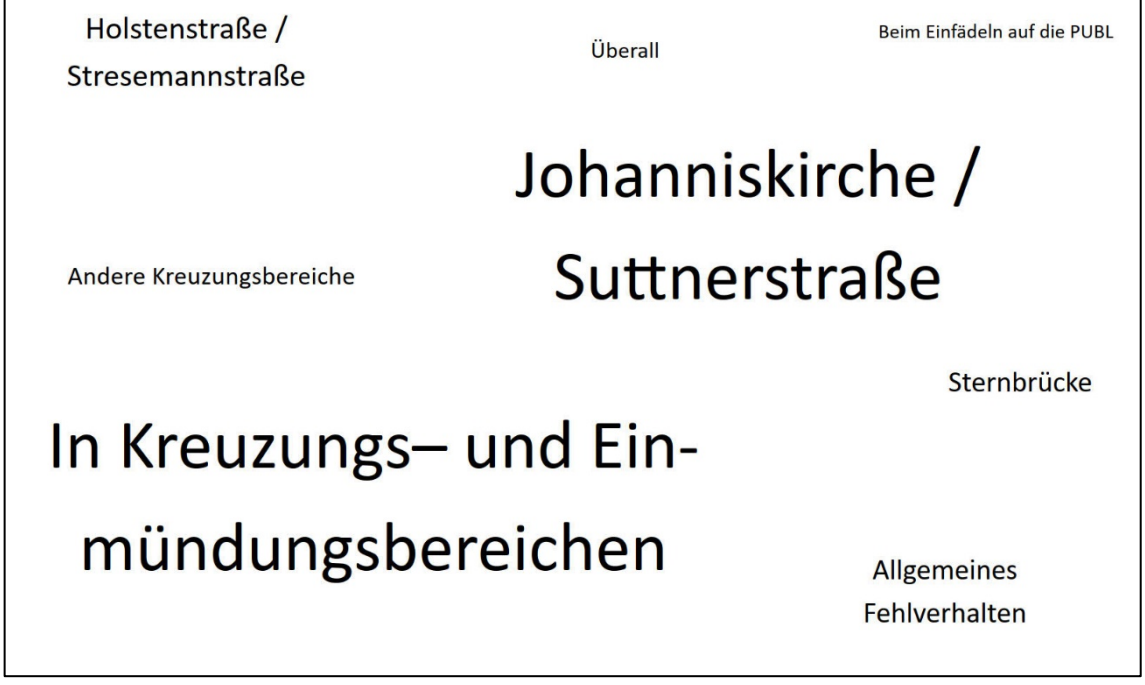
6.3 Antworten zu Frage 3

Frage 3.1: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit ein– und ausparkenden Kfz? (n=32)

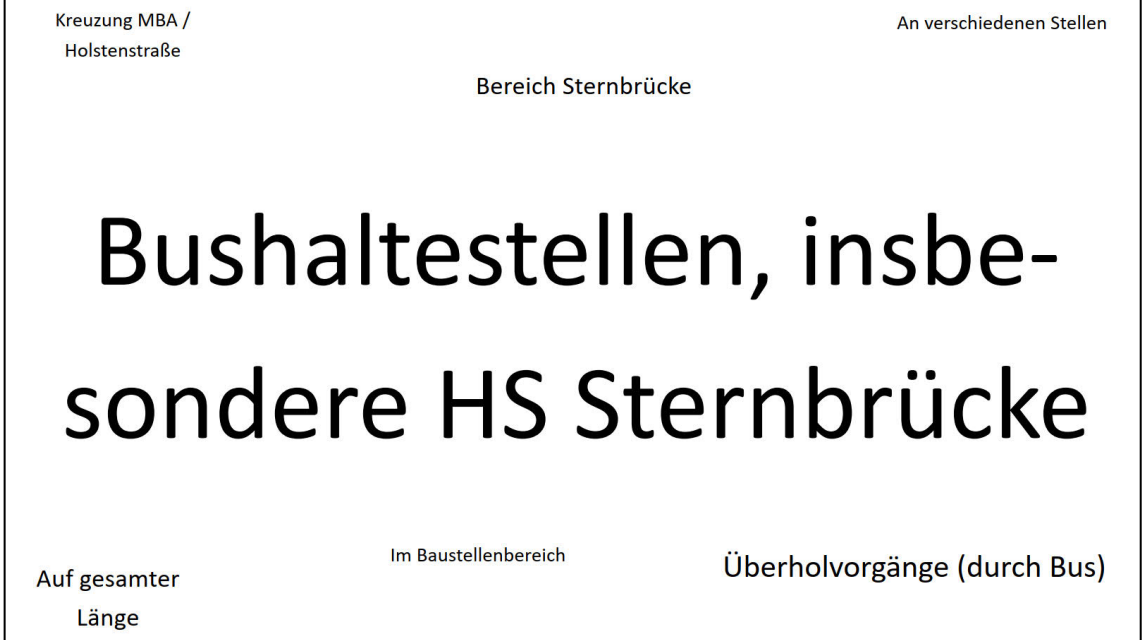
Frage 3.2: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit haltenden oder parkenden Kfz auf der Pop-Up-Bikelane? (n=32)



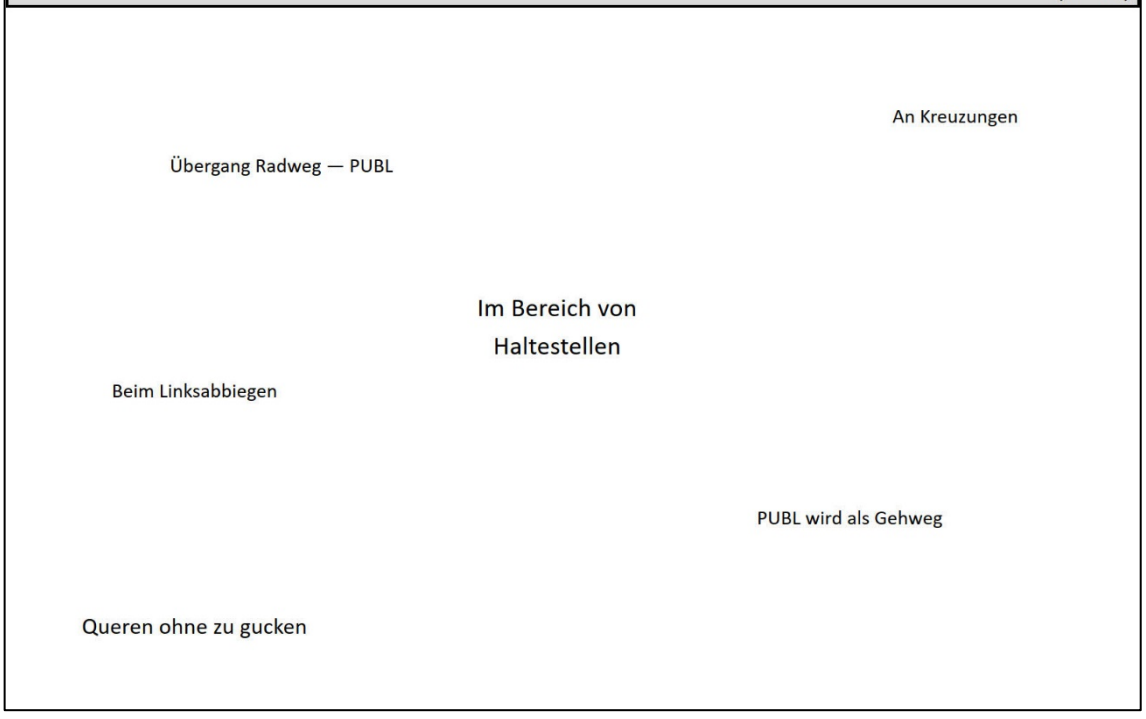
Frage 3.3: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit abbiegenden Kfz? (n=40)



Frage 3.4: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit Bussen? (n=36)

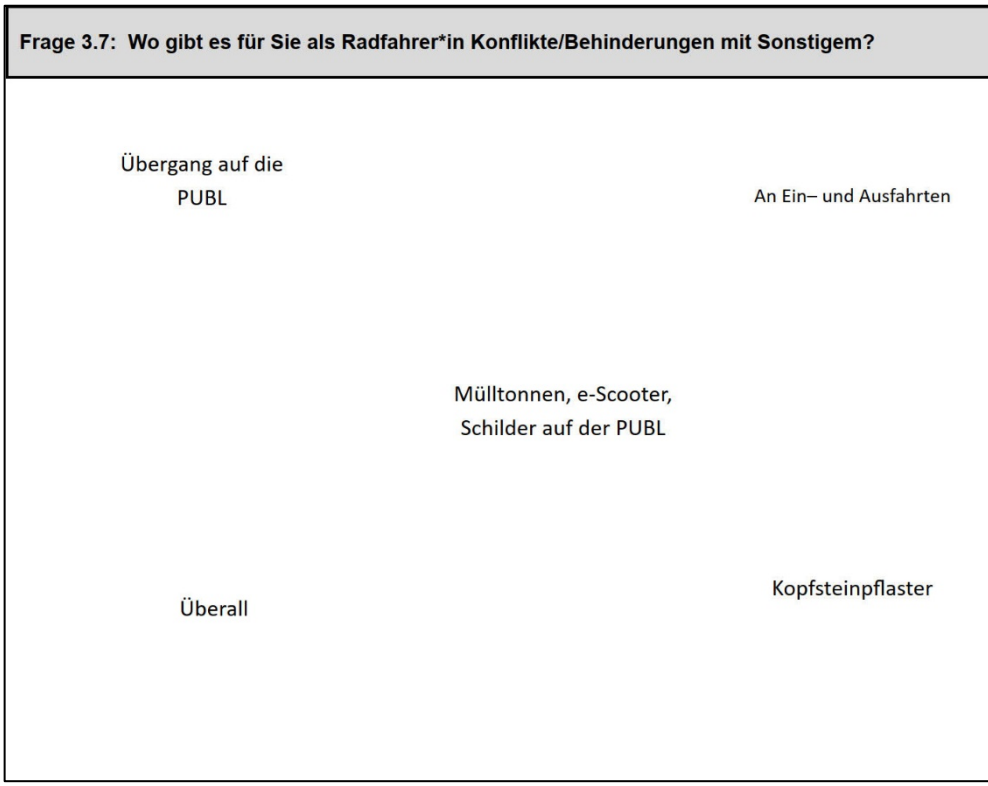


Frage 3.5: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit Fußgänger*innen? (n=12)



Frage 3.6: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit anderen Radfahrer*innen? (n=12)

Frage 3.7: Wo gibt es für Sie als Radfahrer*in Konflikte/Behinderungen mit Sonstigem? (n=7)



6.4 Anmerkungen von privaten Nutzern

Während des Verkehrsversuchs erreichten den LSBG verschiedene Anmerkungen und Anfragen von privaten Nutzer*innen, die auch beantwortet wurden:

Frau. G.: *„[…] bei der Fahrt mit dem Fahrrad an der Max-Brauer-Allee von Altona kommend wird man nach Überquerung der Holstenstraße mit dem Radweg vom Bürgersteig auf die gelb markierte Fahrradspur gelenkt. Die Abbiegung ist hinter einem Stromkasten ziemlich eng, sodass ich das beim ersten Mal schon zu spät bemerkte und vorbeigefahren war. Beim zweiten Mal konzentrierte ich mich dann, langsamer zu fahren, um die Abzweigung nach links zu bekommen und langsam genug zu sein, um dann rechts zu lenken, um nicht auf der Autospur zu landen, aber dabei fuhr mich dann fast ein Auto um, das wiederum von der Kurzfristigkeit seiner Verengung der Fahrspur überrumpelt war und mich schlecht auf dem Radweg sehen konnte. Der Autofahrer konnte mich auf dem Radweg neben sich vermutlich kaum sehen, weil zwischen uns die besetze Parkspur den Blick auf den Radweg behindert. Und wer Stromkasten. Und er gerade versuchte, sich in den Verkehr einzufädeln. Zum Glück waren wir beide langsam genug. Die Stelle ist mega gefährlich und da das auch der Schulweg zum Gymnasium Allee ist, müsste da dringend nachgebessert werden. Entweder baulicher Schutz des Fahrradstreifens bei der Führung auf die Straße oder erst weiter hinten an der ehemaligen Stelle bei der Kirche die Radfahrer auf die Radspur führen. Ich finde die enge Führung auf die Straße grundsätzlich nicht gelungen und ist an anderen Stellen anders geregelt. Grundsätzlich aber eine tolle Spur. Auch die Weiterführung beim Schlump finde ich großartig. Vielen Dank.“*

LSBG: *„[…] Gern erläutern wir Ihnen die Hintergründe zu unserer Planung: Die Ableitung wurde im Rahmen der Pop-Up -Bikelane aufgebracht, mit nur sehr geringen baulichen Anpassungen und Markierungen. Ein baulicher Schutz wurde im Rahmen der Planungen geprüft, konnte aber wegen der aufgehobenen Radwegebenutzungspflicht auf der Max-Brauer-Allee nicht umgesetzt werden, da auch Radfahrende, die bereits im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren, ohne Hindernisse in die Pop-Up-Bikelane einfahren sollen können. Diese Ableitung wird im Rahmen der Evaluation unseres temporär eingerichteten Fahrradstreifen besonders untersucht werden. Ihre Hinweise werden dazu werden wir in die Auswertung einfließen lassen. Im Rahmen des Umbaus der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Holstenstraße, die in diesem Sommer startet, wird der Übergang zur Pop-Up-Bikelane neu gestaltet, auch die von Ihnen beschriebene Stelle. Die Radwege im Kreuzungsbereich werden durch Radfahrstreifen ersetzt, sodass ein bündiger und gerader Übergang ohne Ableitung ermöglicht wird. Die beschriebene Situationen bei der Verflechtung wäre damit dann aufgehoben.“*

Frau. K.: *„[…] zum wiederholten Male bin ich kurz nach der Sternbrücke, Richtung Altona, von einem Autofahrer umgeheizt worden. Wenn ich beim Fahren getaumelt wäre, gäbe es mich jetzt vermutlich nicht mehr. Darum möchte ich Ihnen mitteilen, dass nach meinen Erfahrungen der pop up Radweg zu spät beginnt. Würde die Markierung vor dem Kiosk einsetzen, wäre diese Kreuzung vielleicht etwas lebensbejahender!“*

LSBG: *„[…] vielen Dank für Ihre Rückmeldung zur Pop-Up- Bikelane in der Max-Brauer-Allee. Wir bedauern, dass Sie im Zulauf auf die Pop- UP- Bikelane von Autofahrer*innen bedrängt wurden. Hierbei handelt es sich leider um ein klares Fehlverhalten seitens des Autofahrenden. Ein Überholvorgang in diesem Bereich ist gem. aktuellem Verkehrsrecht mit*

einem Abstand von 1,50m durchzuführen oder hat zu unterbleiben. Um zu verdeutlichen, dass Radfahrende die Fahrbahn nutzen sollen und dürfen, wurden in diesem Bereich Radpiktogramme auf die Straße markiert. Die Einrichtung der Pop-Up-Bikelane ist mit der Polizei abgestimmt und von dieser genehmigt worden. Ihren Vorschlag den Radfahrstreifen zu verlängern können wir leider, bis uns durch den Umbau der Sternbrücke weitere Flächen zur Verfügung stehen, nicht realisieren. Dies hat mit der Position der Stützen unter der Brücke und der Anfahrbarkeit der Bushaltestelle zu tun.“

Herr L.: *„[…] ich habe Ihre Anliegerinformation erhalten, dass am kommenden Wochenende in der Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße eine "Pop-Up-Bikelane" (PUBL) errichtet wird. In dieser Anliegerinfo wird die PUBL beschrieben, aber weder in der Information noch im Internet kann man Planunterlagen einsehen. Deshalb möchte ich Sie bitten, mir Folgendes zuzusenden: - Planungs- oder Ausschreibungsunterlagen (Lagepläne) der PUBL in der Max-Brauer-Allee. Dies ist ein Antrag auf Zugang zu Information nach § 1 Hamburgisches Transparenzgesetz (HmbTG) bzw. § 1 HmbUIG, soweit Umweltinformationen betroffen sind. Ausschlussgründe liegen meines Erachtens nicht vor. Sofern Teile der Information durch Ausschlussgründe geschützt sind, beantrage ich mir die nicht geschützten Teile zugänglich zu machen. Ich bitte Sie zu prüfen, ob Sie mir die erbetene Auskunft auf elektronischem Wege kostenfrei erteilen können. Sollte die Aktenauskunft Ihres Erachtens in jedem Fall gebührenpflichtig sein, möchte ich Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Ich verweise auf § 13 Abs. 1 HmbTG und bitte Sie, mir die erbetenen Informationen unverzüglich und nur im Ausnahmefall spätestens nach Ablauf eines Monats nach Antragszugang zugänglich zu machen. Sollten Sie für diesen Antrag nicht zuständig sein, bitte ich Sie, ihn an die zuständige Behörde weiterzuleiten und mich darüber zu unterrichten. Ich widerspreche ausdrücklich der Weitergabe meiner Daten an Dritte. Ich möchte Sie um eine Antwort in elektronischer Form (E-Mail) bitten und bitte Sie um eine Empfangsbestätigung. Danke für Ihre Mühe!“*

LSBG: *„[…] beigefügt übersenden wir Ihnen den Lageplan der Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee sowie den zugehörigen Erläuterungsbericht. Die beiden Dokumente werden auch noch auf unserer Internetseite: https://lsbg.hamburg.de/aktuelle-planungen/ veröffentlicht. Ich bitte um eine kurze Eingangsbestätigung. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.“*

Herr R.: *„[…] heute morgen, als ich vom Balkon guckte, welch tolle Überraschung: die Max-Brauer-Allee zwischen Sternbrücke und Holstenstraße bekommt Fahrradstreifen. Wunderbar! Bitte viel mehr davon. Ihnen vielen Dank und Grüße“*

6.5 Ganglinien zu Geschwindigkeiten und Fahrzeiten

Im Anhang

6.6 Anordnung Verkehrsversuch (inkl. Pläne)

Im Anhang

6.7 Lageberichte Rad + Kfz

Im Anhang

6.8 Unfallauswertungen Gesamtdokumente

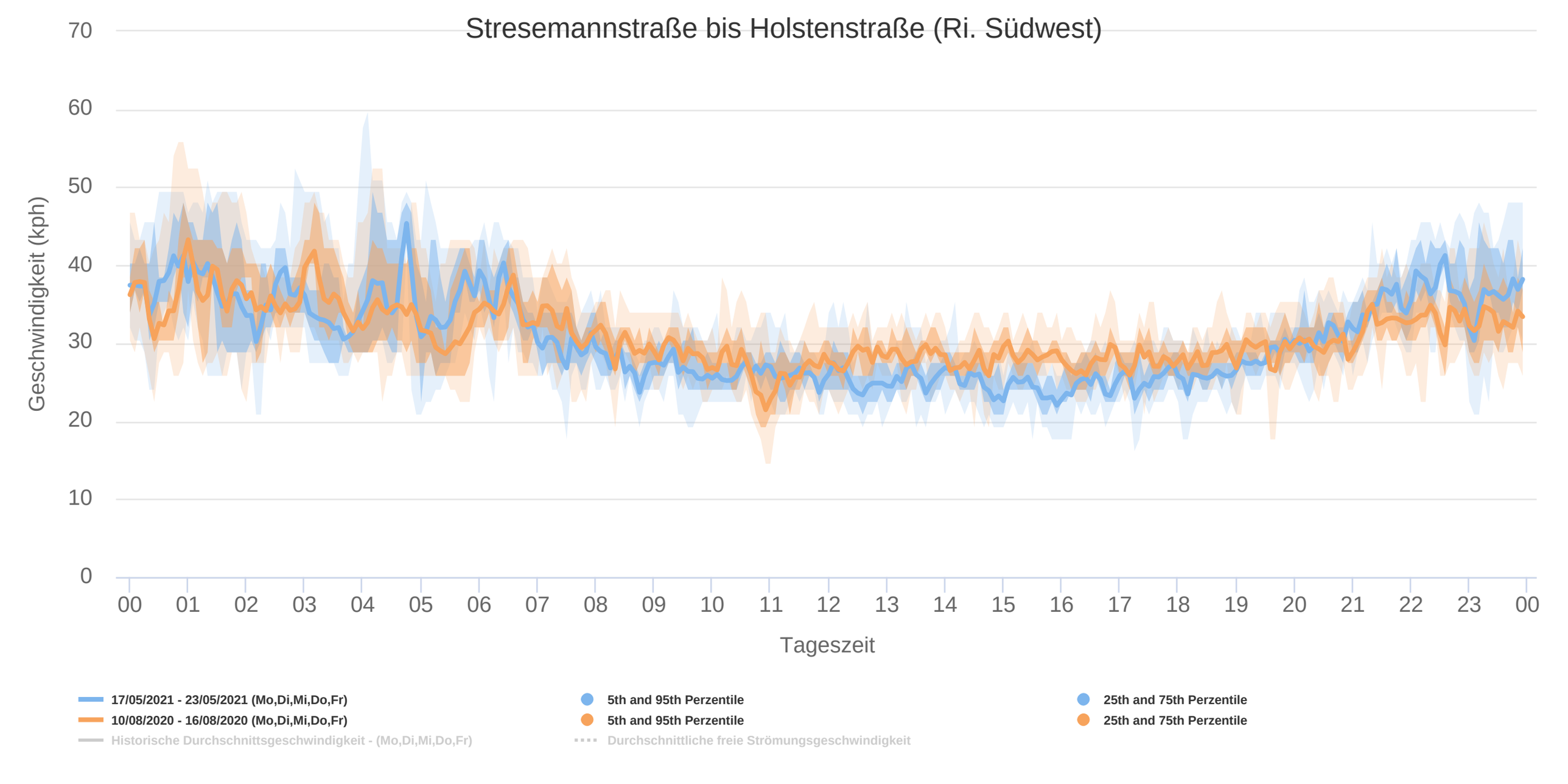
Im Anhang

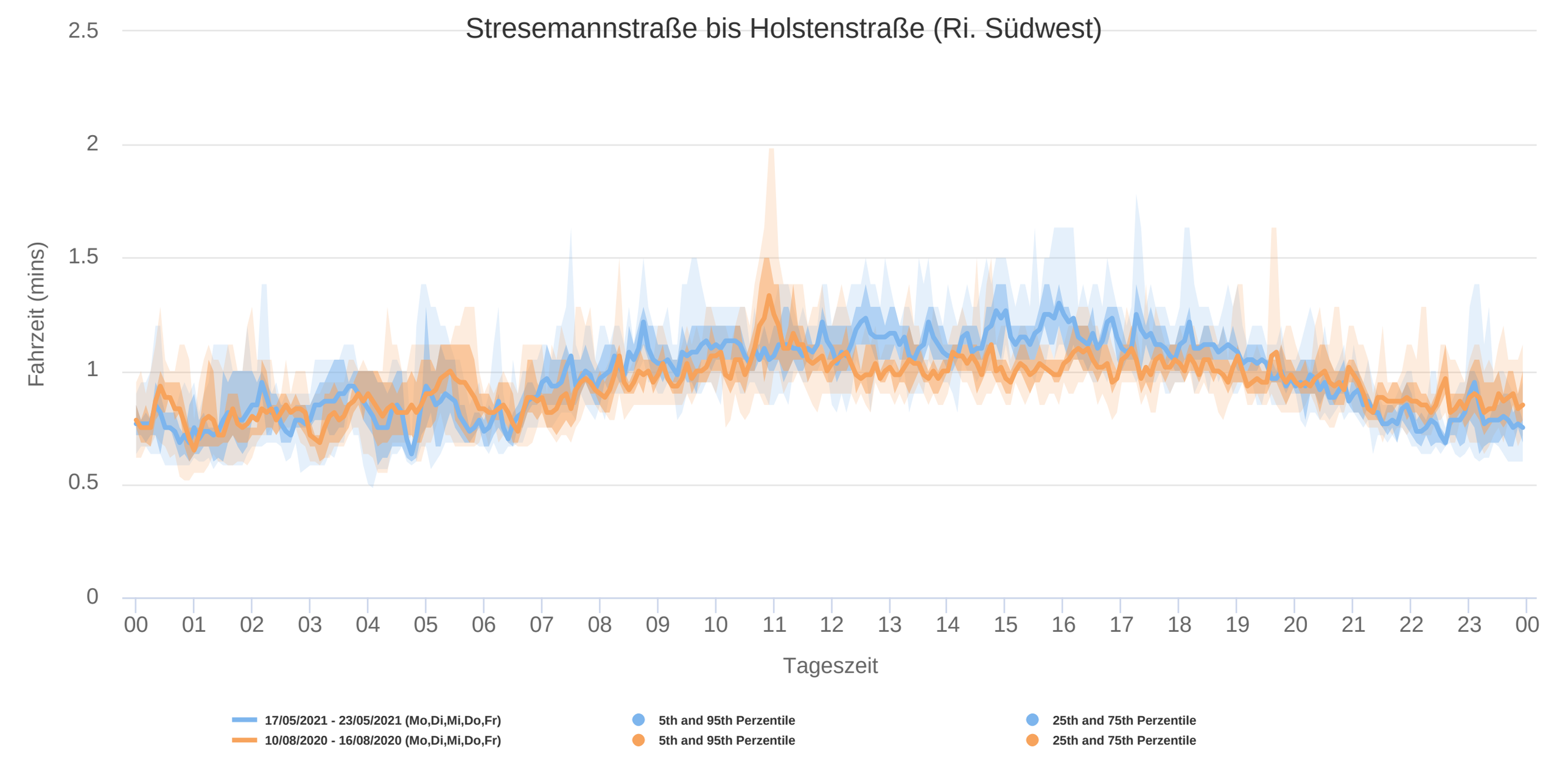
6.9 Verkehrszählungen BVM Rad und Kfz und SBI Querschnittszählungen

Im Anhang

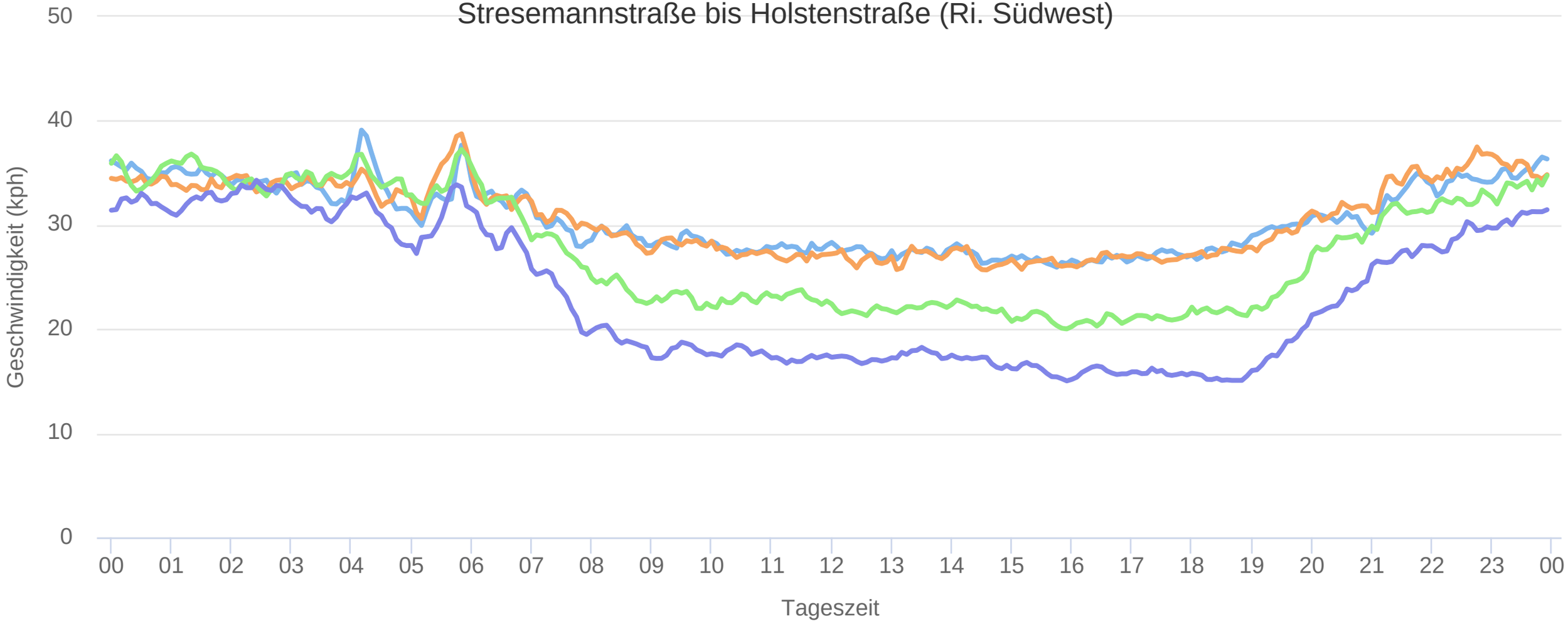
6.10 Lageplan Umbau Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße

Im Anhang


Stresemannstraße bis Holstenstraße (Ri. Südwest)
Geschwindigkeit (kph)
70
60
50
40
30
20
10
0
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
00
Tageszeit
17/05/2021 - 23/05/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
10/08/2020 - 16/08/2020 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
Historische Durchschnittsgeschwindigkeit - (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
Durchschnittliche freie Strömungsgeschwindigkeit
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile


Stresemannstraße bis Holstenstraße (Ri. Südwest)
Fahrzeit (mins)
2.5
2
1.5
1
0.5
0
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
00
Tageszeit
17/05/2021 - 23/05/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
10/08/2020 - 16/08/2020 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile

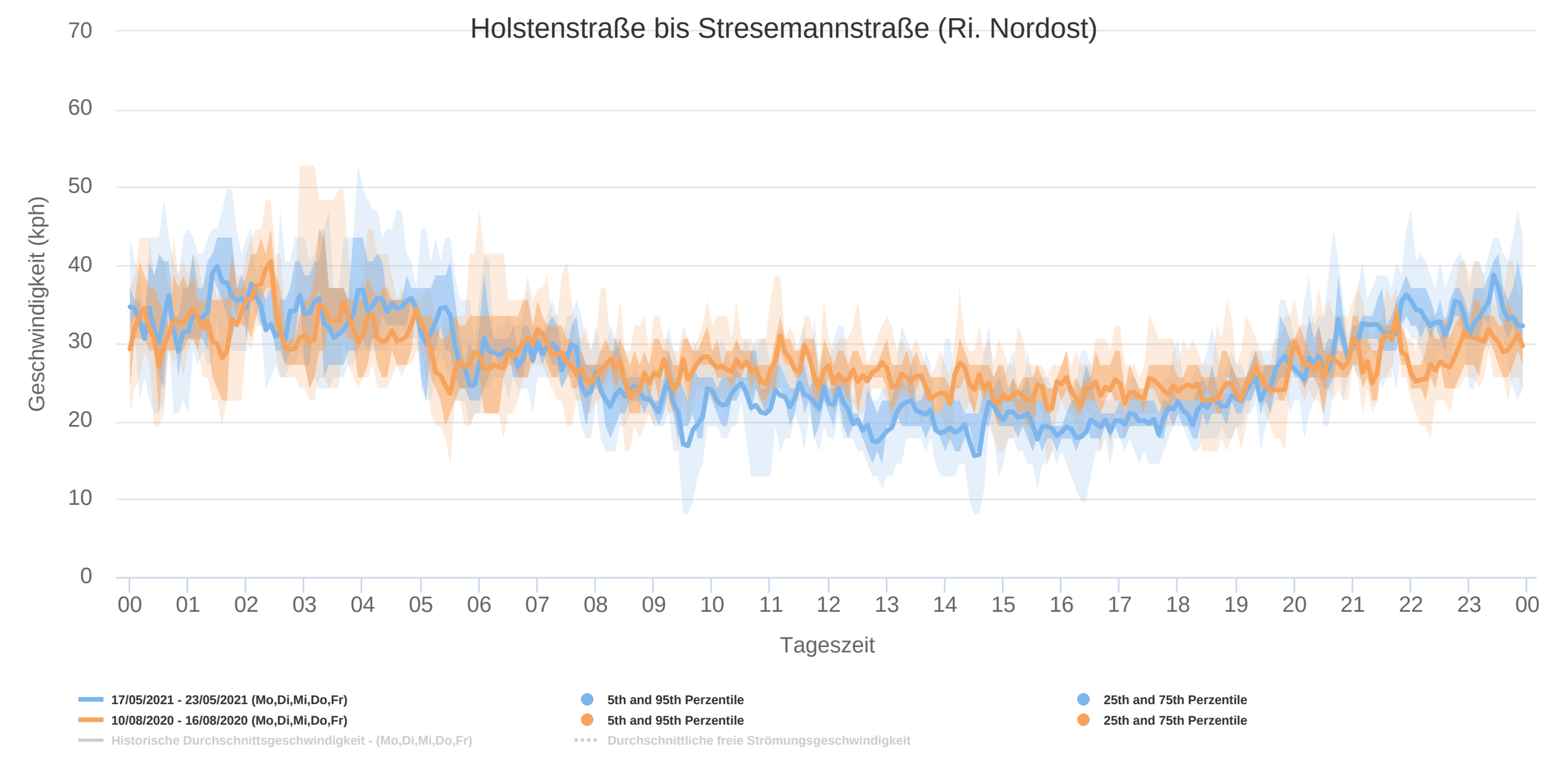
Stresemannstraße bis Holstenstraße (Ri. Südwest)

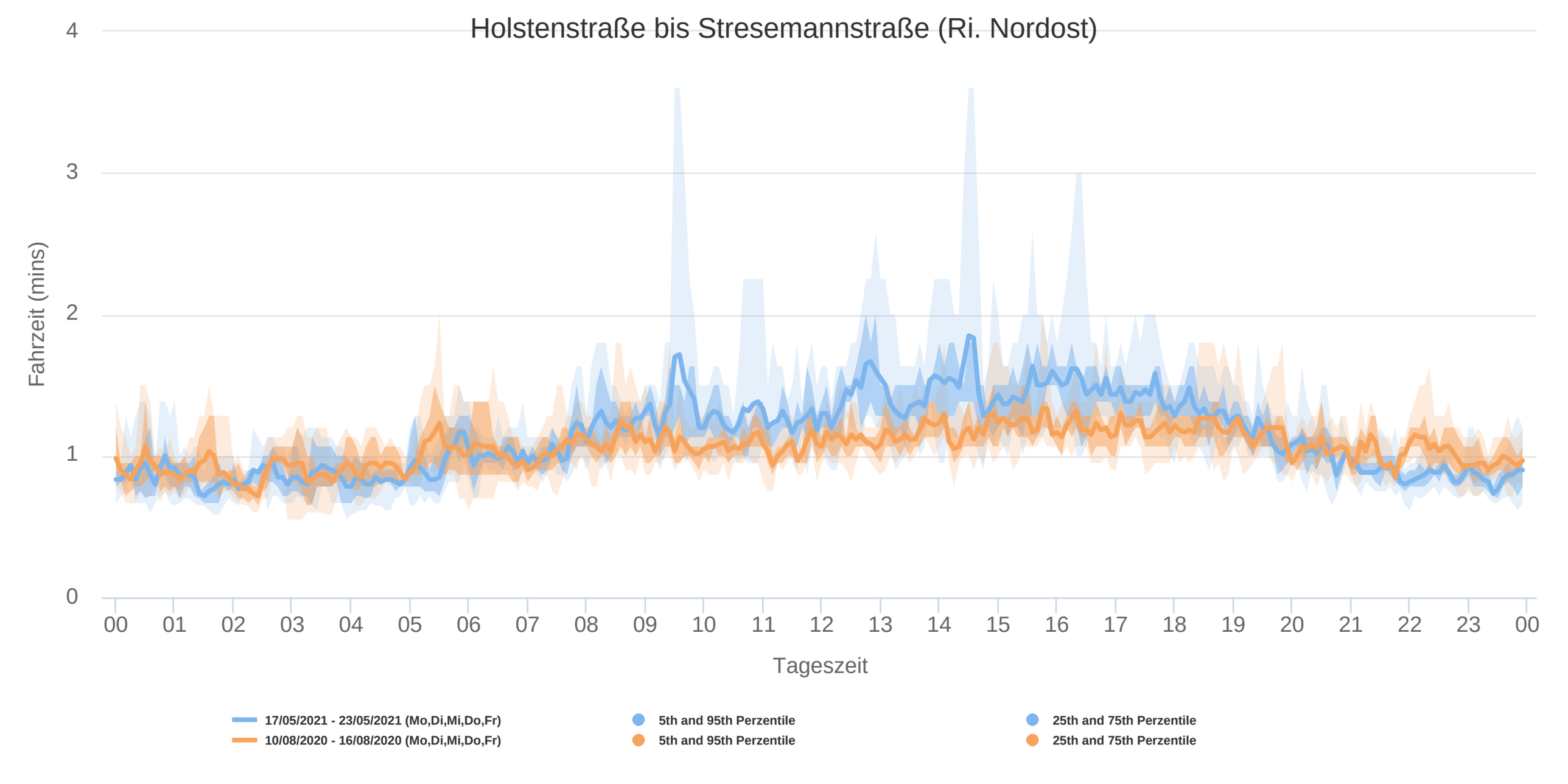


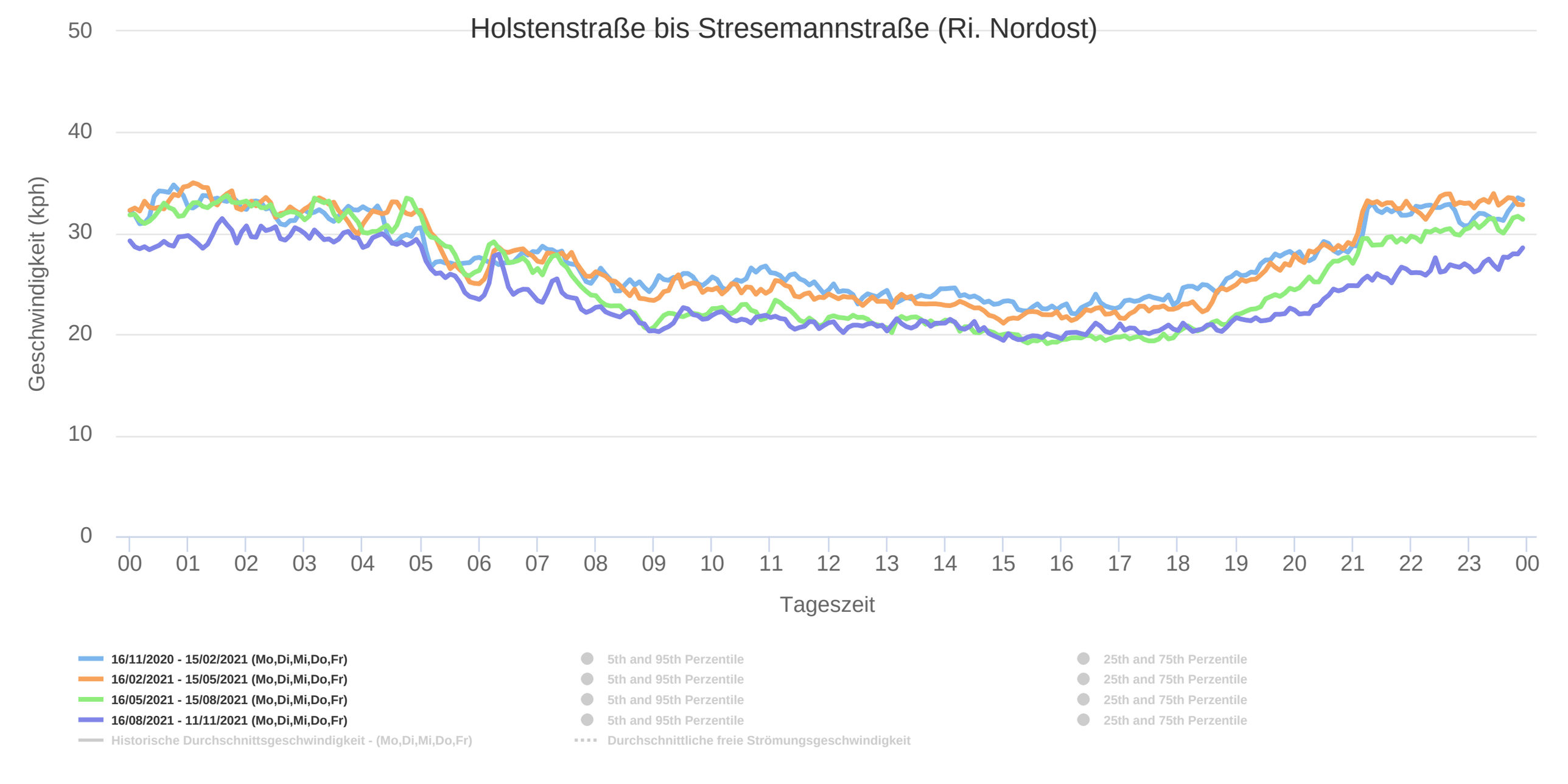
16/11/2020 - 15/02/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
16/02/2021 - 15/05/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
16/05/2021 - 15/08/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
16/08/2021 - 11/11/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
Historische Durchschnittsgeschwindigkeit - (Mo,Di,Mi,Do,Fr)

5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
Durchschnittliche freie Strömungsgeschwindigkeit

25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile


Holstenstraße bis Stresemannstraße (Ri. Nordost)
Geschwindigkeit (kph)
70
60
50
40
30
20
10
0
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
00
Tageszeit
17/05/2021 - 23/05/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
10/08/2020 - 16/08/2020 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
Historische Durchschnittsgeschwindigkeit - (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
Durchschnittliche freie Strömungsgeschwindigkeit
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile


Holstenstraße bis Stresemannstraße (Ri. Nordost)
Fahrzeit (mins)
4
3
2
1
0
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
00
Tageszeit
17/05/2021 - 23/05/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
10/08/2020 - 16/08/2020 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile


Holstenstraße bis Stresemannstraße (Ri. Nordost)
Geschwindigkeit (kph)
50
40
30
20
10
0
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
00
Tageszeit
16/11/2020 - 15/02/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
16/02/2021 - 15/05/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
16/05/2021 - 15/08/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
16/08/2021 - 11/11/2021 (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
Historische Durchschnittsgeschwindigkeit - (Mo,Di,Mi,Do,Fr)
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
5th and 95th Perzentile
Durchschnittliche freie Strömungsgeschwindigkeit
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile
25th and 75th Perzentile

POLIZEI
Hamburg

PK212-StVB, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Firma
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle PK212-StVB
Mörkenstraße 30
22767 Hamburg
Telefon [redacted]
Fax [redacted]
pk21@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [redacted]

Datum 22.10.2020
Aktenzeichen **021/8V/0682723/2020**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

Nachrichtlich: VD 52

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
-Schreiben LSBG/ Herr [redacted] vom 21.10.2020-

Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße
Temporärer provisorischer Radfahrstreifen („Pop-Up-Bike-Lane“)

Lagepläne **20-13475-04-01** **vom** **21.10.2020**
20-13475-04-02 **vom** **21.10.2020**

Wir stimmen den übersandten Unterlagen zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (1) Satz 2 Nr.6 zweiter Halbsatz in Verbindung mit § 45 (9) der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Die Anordnung wird auf ein Jahr befristet. Der Zeitraum beginnt mit Aufbringung der Ummarkierung.

Begründung:

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 der StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie nach Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz der Vorschrift zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. Nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 7 StVO entfällt dabei das Erfordernis der Darlegung einer Gefahrenlage. Erprobt werden dürfen nur Maßnahmen, die endgültig ebenfalls mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu treffen sind (Lütkes u.a. Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht, § 45 Rn. 64).

Ziel des Versuches ist es zu erproben, ob den stark anwachsenden Radverkehrszahlen mit einer Ausweitung des Angebotes an Radwegen kurzfristig mit einem adäquaten Angebot entsprochen werden kann. Mit dem Versuch sollen auch die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss näher erforscht

...

werden. Zudem sind auch die verwendeten Sichtzeiten (Minibaken, Zeichen 628 StVO), die partiell Verwendung finden, Gegenstand des Versuchs. Es soll erprobt werden, ob eine Linienführung ohne Sichtzeichen unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten ausreichend ist oder ob die Minibaken zur Erhöhung der Sicherheit insbesondere der Radfahrenden erforderlich sind. Dabei soll auch darauf geachtet werden, dass die Linienführung durch die Sichtzeichen nicht beeinträchtigt wird. Schließlich soll herausgefunden werden, ob die Einzelmaßnahmen unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit ausreichend sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre über zusätzliche bauliche Maßnahmen nachzudenken.

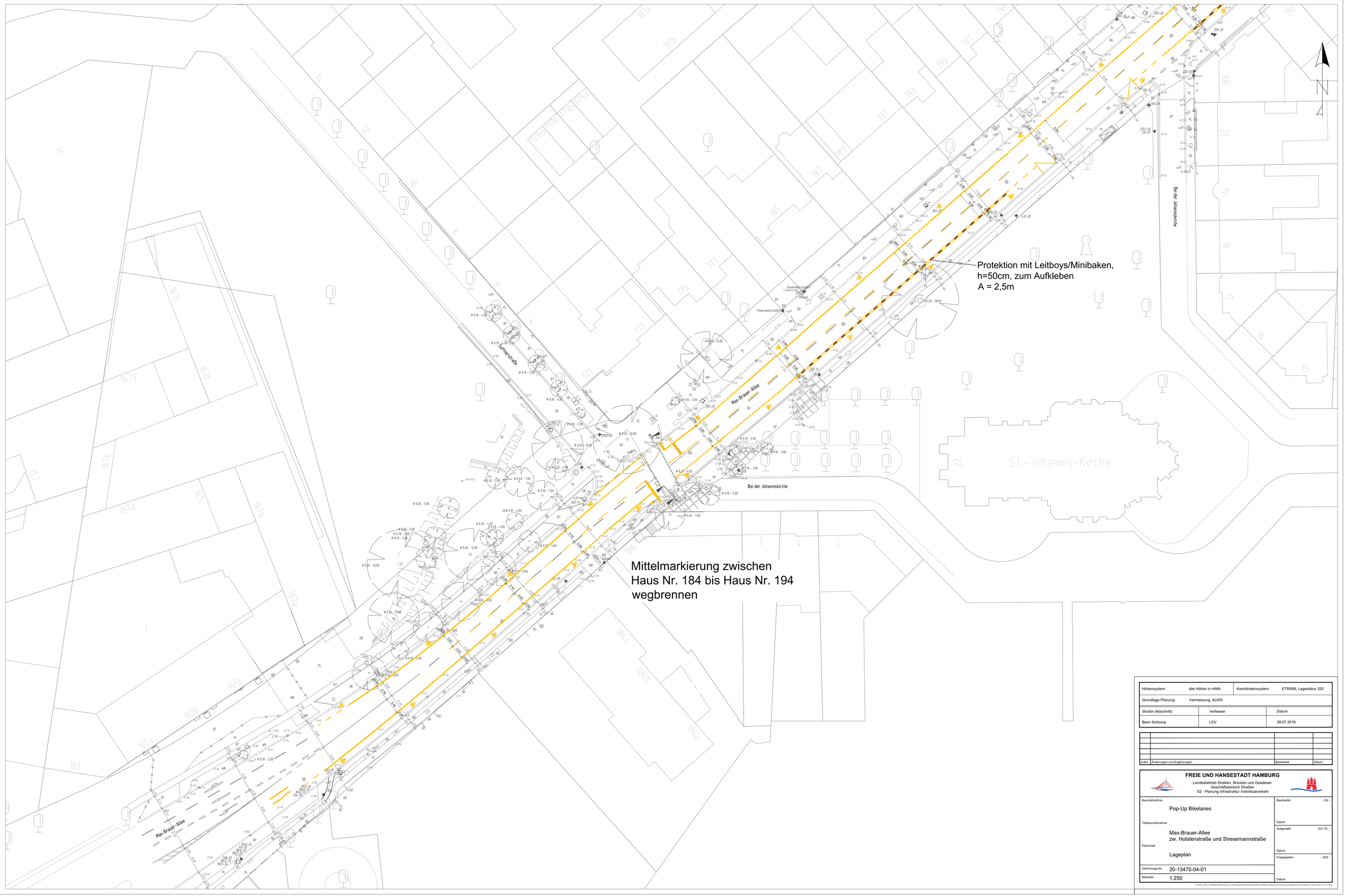
Die Maßnahme und der dafür vorgesehene räumliche Bereich sind für eine solche Erprobung geeignet und erforderlich.
Das Straßenverkehrsrecht bietet hierzu geeignete Mittel, die zeitnah bereitgestellt werden können. Im Vergleich zu einer aufwändigen baulichen Maßnahme zur Schaffung neuer Radverkehrsanlagen können Markierungen mit geringem Aufwand und ohne längerfristige Planung aufgebracht und auch wieder entfernt werden.

Da die Max-Brauer-Allee auch für den motorisierten Verkehr eine wichtige Verbindung darstellt, eignet sich der Bereich ebenfalls gut für die Erprobung bzw. Erforschung der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in diesem Bereich. Sie bietet zudem die räumlichen Voraussetzungen für die Erprobung der beschriebenen Sicherungsmittel (Minibaken), bei denen es sich ebenfalls um eine Maßnahme nach der StVO handelt.

Die Maßnahme ist auch verhältnismäßig, da sie den widerstreitenden Interessen, die sich bei den Verkehrsteilnehmenden der unterschiedlichen Verkehrsarten ergeben, durch geringstmögliche Eingriffsintensität gerecht wird. Denn sie ist im Vergleich zu einer baulichen Veränderung nicht mit großen Sperrungen oder vergleichbaren Einschränkungen verbunden, so dass der nicht von ihr betroffene Verkehrsraum ohne zeitliche Unterbrechung den übrigen Verkehrsarten zur Verfügung steht. Sie kann zudem zügig auch wieder entfernt werden für den Fall, dass sie sich bei der Auswertung des Versuchs als ungeeignet erweisen sollte. Bei der Auswahl der Strecke hat man sich zudem von der Überlegung leiten lassen, dass sie ausreichend leistungsfähig ist, um sowohl die bestehende Verkehrslast abzuwickeln als auch zusätzlichen Raum für Radverkehr bereit zu stellen. Die weiteren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sollen sodann, wie bereits ausgeführt, untersucht werden.

Die Maßnahme ist auf ein Jahr zu befristen. Nach § 36 Absatz 2 Nr. 1 HmbVwVfG darf ein Verwaltungsakt nach pflichtgemäßem Ermessen mit einer Befristung erlassen werden.
Die Befristung auf ein Jahr erscheint sachgerecht, da die Anforderungen im Radverkehr an Komfort, insbesondere aber auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit jahreszeitlich stark schwanken. Während in den Herbst- und Wintermonaten insbesondere Fragen der Ausleuchtung und gegebenenfalls auch der Laub- und Schneeräumung eine Rolle spielen, ist in Frühlings- und Sommerzeiten bei der Erprobung mehr die aufwachsende Zahl an Nutzerinnen und Nutzern in den Blick zu nehmen. Um insbesondere hinsichtlich der sich aus dem Wechsel der Jahreszeiten ergebenden unterschiedlichen Gesichtspunkte bei der Evaluierung des Versuchs ausreichend valides Material zur Verfügung zu haben, ist ein ganzjähriger Versuch unerlässlich.

[redacted]ch § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)



Höhensystem:	alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Beim Schlump	LGV	28.07.2016	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme: Pop-Up Bikelanes	Bearbeitet: - S2 -
Teilbaumaßnahme: Max-Brauer-Allee zw. Holstenstraße und Stresemannstraße	Datum
Planinhalt: Lageplan	Aufgestellt: - S2 / PL -
	Datum
	Freigegeben: - S20 -
Zeichnungs-Nr.: 20-13475-04-01	
Maßstab: 1:250	Datum

G:\GB_S2\Radverkehr\Pop up Radwege\Max-Brauer-Allee Holsten-stresemannstraße\gestimmte Variante_final 2020-10-21.dwg

Mittelmarkierung zwischen
Haus Nr. 184 und Haus Nr. 194
wegbrennen

Protektion mit Leitboys/Minibaken,
h=50cm, zum Aufkleben
A = 2,5m

Protektion mit Leitboys/Minibaken,
h=50cm, zum Aufkleben
A = 2,5m

Stresemannstraße

Max-Brauer-Allee

Wohlers Allee

Bei der Johanniskirche

Gemeindehaus

N

Höhensystem:	alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Beim Schlump	LGV	28.07.2016	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme: Pop-Up Bikelanes	Bearbeitet: - S2 -
Teilbaumaßnahme:	Datum
Max-Brauer-Allee zw. Holstenstraße und Stresemannstraße	Aufgestellt: - S2 / PL -
Planinhalt: Lageplan	Datum
Zeichnungs-Nr.: 20-13475-04-02	Freigegeben: - S20 -
Maßstab: 1:250	Datum

O:\GB_INFE_SO\Radverkehr\Pop up Radwege\Max-Brauer-Allee Holsten-stresemann\genehmigte Varianten_final 2020-10-21.dwg

POLIZEI
Hamburg

VD5, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung GF/IVS 1
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle VD5
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +[redacted]
Fax [redacted]
vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [redacted]

Datum 28.10.2020
Aktenzeichen **VD5/8V/0698453/2020**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

nachrichtl.: PK 212 (per E-Mail)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung als Zusatz zum Aktenzeichen 021/8V/0682723/2020 zur Einrichtung von einem temporären, provisorischen Radfahrstreifen
- Schreiben LSBG GF/IVS1, [redacted] vom 21.09.2020 -

FLZA Max-Brauer-Allee/ Bei der Johanniskirche - Knoten 2174 -
- 11426 **–**
Kurzfristig angelegter, temporärer, provisorischer Radfahrstreifen (umgangssprachlich: Pop-Up-Bikelane)

Lageplan 11/2174-04-01/01 [redacted] vom 17.09.2020

Die Signalsteuerung bleibt von der Lageplanänderung unberührt.

Wir stimmen den übersandten Unterlagen zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (1) Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz i.V.m. § 45 (9) Straßenverkehrsordnung (StVO).

Begründung:

Zur Umsetzung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung des PK21, als örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde, muss der lichtzeichengeregelte Bereich am Knoten 2174 neu markiert werden. Die hierfür erforderliche Anordnung der zentralen Straßenverkehrsbehörde VD52 wird hiermit erteilt. Die Begründung wurde mit der Anordnung des PK21 erstellt.

[redacted]
(bei elektronischem Versand nach § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)

Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen diese Anordnung können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Widerspruch bei der absendenden Dienststelle einlegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

KN 18

KN 131

Suttnerstraße

Max-Brauer-Allee

Bei der Johannis Kirche

Markierung zwischen
Haus Nr. 184 und Haus
Nr. 194 wegbrennen

LSA
VZ 306
K2a
T3a
K2b
F3b
4 m
K1b
F3a
T3b
K1a
VZ 306
RVZ 205
RVZ 205
RVZ 205
25 m
25 m
4
173
171
186
3
4

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearb./Gez.	Facht. begl.	Datum
1	Ergänzung Gelbmarkierung für PopUp Radwege			17.09.20

Bearbeitet :

Gezeichnet :

Facht. begleitet : - GF/IVS1 -

Planinhalt : FLSA
Max-Brauer-Allee/Suttnerstraße

Maßstab : 1:250

Zeichnungsnr. : 11/2174-04-01 1

LSBG Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsführung - Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung

Datum : 17.01.2011

POLIZEI
Hamburg

VD5, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und
Gewässer
Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung GF/IVS 1
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle VD5
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon [redacted]
Fax [redacted]
vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [redacted]

Datum 11.11.2020
Aktenzeichen **VD5/8V/0731274/2020**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

nachrichtl.: PK 212 (per E-Mail, VZ-Plan per Stafette)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
- Schreiben LSBG GF/IVS1 [redacted] vom 26.10.2020 -

LZA Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Knoten 18 -
- Anwahlnummer 24543 **-**

Lageplan 05/18-04-06 vom 26.10.2020

Wir stimmen den übersandten Unterlagen zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (3) Straßenverkehrsordnung (StVO).

Begründung:

Für die Einrichtung einer sog. Popup-Bikelane wird eine Gelbmarkierung auf der Max-Brauer-Allee aufgebracht. Dies beginnt und endet jeweils auch im Knoten 18. Hier wird der Radfahrer in Richtung Osten vor dem Knoten wieder auf den baulichen Radweg geführt. Aus diesem Grund wurde Zeichen 295 in Gelb (als Abgrenzung zum vorher parallelen MIV) nach rechts verschwenkt. Die Bestandsmarkierung des Zeichen 295 muss deswegen auch in Strich-Lücke geändert werden.

[redacted]
(bei elektronischem Versand nach § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)

Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen diese Anordnung können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Widerspruch bei der absendenden Dienststelle einlegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

KN 883

KN 2353

KN 315

KN 2174

Stresemannstraße

Sternbrücke

Max-Brauer-Allee

Wohlers Allee

LVZ H13
mit Kontrastblende

Sonderausführung
SG R12

LVZ H13 (Kontrastblende)
über R12

R12
seitl. angew.
Röhrenblenden

Gummischuten

Markierung zwischen Haus
Nr. 184 und Haus Nr. 194
wegbrennen

SG-Mast K4a/K4b/K10a/F9a
mit drehbarem Ausleger
-Großraumtransporte-

Kamera	Detektionsfeld
D5	D3.5, D3.6
D6	D4.7, D4.8

am SG-Mast F8a

Linksabbieger
so einordnen und dann
Radfahrersignale
beachten

2,8t

Linienbusse
HVV
frei

frei

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearb./Gez.	Facht. begl.	Datum
9	Ergänzung Gelbmarkierung für PopUp Radwege#	[redacted]		26.10.20
8	PIR gegen Videoerfassung ersetzt. Umrüstung auf LED.			27.01.20
7	LVZ H13 mit Kontrastblende versehen.			09.03.17
6	Regelplan erstellt.			04.07.16
5	Taktile Signalgeber ergänzt.			25.08.15
4	H6b ergänzt und H6 in H6a geändert.			09.02.15
3	Kombi.-Sinnbild bei SG F7a entfernt.			25.06.13

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsführung - Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Baumaßnahme :

Planinhalt : LSA
Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee

Bearbeitet : [redacted]
Datum :
Gezeichnet : [redacted]
Datum :

Zeichnungsnr. : 05/18-04-06

3 4 5 6 7 8 9

Maßstab : 1:250

Facht. begleitet : - GF/IVS1 -
Datum :

POLIZEI
Hamburg

PK212-StVB, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Firma
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle PK212-StVB
Mörkenstraße 30
22767 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-52134
Fax +49 40 427 3 12238
pk21@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [redacted]

Datum 17.11.2020
Aktenzeichen **021/8V/0744898/2020**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

Nachrichtlich: VD 52

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
-Ergänzung zur StVB-AO mit dem Az.021/8V/682723/20 vom 22.10.2020-

Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße
Temporärer provisorischer Radfahrstreifen

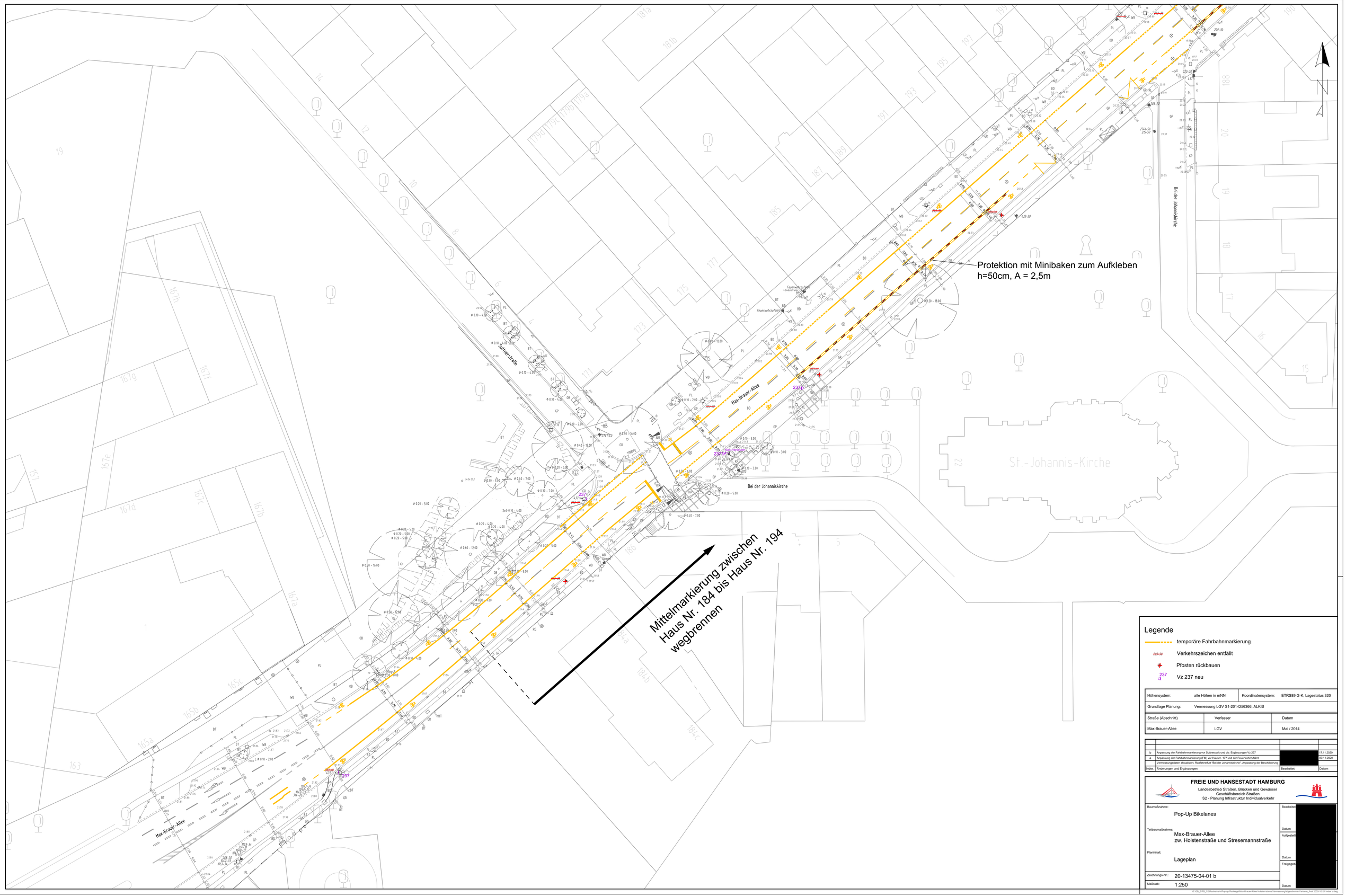
Lagepläne **20-13475-04-01b** **vom** **29.10.2020**
20-13475-04-02b **vom** **29.10.2020**

Wir stimmen den übersandten Unterlagen zu und erteilen die hierfür erforderliche Straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (1) Satz 2 Nr.6 zweiter Halbsatz in Verbindung mit § 45 (9) der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Begründung:

Zur Evaluierung dieses Projekts ist die verpflichtende Nutzung ausschließlich der temporären Radfahrstreifen erforderlich. Daher wird durch das Verkehrszeichen (Vz) 237 die dortige Nutzung geboten sowie durch das Vz 295 das Auffahren auf den parallel verlaufenden Radweg auf der Nebenfläche verboten. Die Nutzung des Gehwegs als Servicelösung wird durch Abbau des Zusatzzeichens 1022-10 auf Höhe der Hausnummer 203 verboten.
Ferner wird der Abbau sämtlicher Vz 283 entlang des Verlaufs des temporären Radfahrstreifens angeordnet, da diese mit Anordnung des Radfahrstreifens entbehrlich sind.

[redacted]
(bei elektronischem Versand nach § 37 (5) Satz HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)



Legende

- temporäre Fahrbahnmarkierung
- Verkehrszeichen entfällt
- Pfosten rückbauen
- 237 Vz 237 neu

Höhensystem:	alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89 G-K, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung LGV S1-2014256366, ALKIS		

Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum
Max-Brauer-Allee	LGV	Mai / 2014

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum
b	Anpassung der Fahrbahnmarkierung vor Suttnerpark und div. Ergänzungen Vz 237	[redacted]	17.11.2020
a	Anpassung der Fahrbahnmarkierung (FM) vor Hausnr. 177 und der Feuerwehrzufahrt		09.11.2020
	Vermessungsdaten aktualisiert, Radfahrerfurt "Bei der Johanniskirche", Anpassung der Beschilderung		

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme:	Pop-Up Bikelanes	Bearbeitet	[redacted]
		Datum	
Teilbaumaßnahme:	Max-Brauer-Allee zw. Holstenstraße und Stresemannstraße	Aufgestellt	
Planinhalt:	Lageplan	Datum	
		Freigegeben	
Zeichnungs-Nr.:	20-13475-04-01 b		
Maßstab:	1:250	Datum	

G:\GB_SIFB_S2\Radverkehr\Pop up Radwege\Max-Brauer-Allee Holsten-stresen\Vermessung\aktgestimmte Variante_final 2020-10-21 Index b.dwg

Mittelmarkierung zwischen
Haus Nr. 184 bis Haus Nr. 194
wegbrennen

Protektion mit Minibaken zum Aufkleben
h=50cm, A = 2,5m

Protektion mit Minibaken zum Aufkleben
h=50cm, A = 2,5m

Stresemannstraße

Max-Brauer-Allee

Bei der Johanniskirche

Wohlers Allee

Gemeindehaus

Legende

- temporäre Fahrbahnmarkierung
- Verkehrszeichen entfällt
- Pfosten rückbauen
- Vz 237 neu

Höhensystem:	alle Höhen in mNN	Koordinatensystem: ETRS89 G-K, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung LGV S1-2014256366, ALKIS	

Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum
Max-Brauer-Allee	LGV	Mai / 2014

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum
b	Ergänzung Vz 237	[redacted]	17.11.2020
a	Anpassung der Fahrbahnmarkierung (FM) vor Hausnr. 177 und der Feuerwehrzufahrt		09.11.2020
	Vermessungsdaten aktualisiert, Radfahrerfurt "Bei der Johanniskirche", Anpassung der Beschilderung,		
	Aufteilung auf vorh. Radverkehrsanlage		

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme:	Pop-Up Bikelanes	Bearbeitet:	[redacted]
Teilbaumaßnahme:	Max-Brauer-Allee zw. Holstenstraße und Stresemannstraße	Datum	
Planinhalt:	Lageplan	Aufgestellt:	[redacted]
		Datum	
Zeichnungs-Nr.:	20-13475-04-02 b	Freigegeben:	[redacted]
Maßstab:	1:250	Datum	

G:\GB_SVFE_S2\Radverkehr\Proj\ up Racheget\Max-Brauer-Allee Holstenstrasse\Vermessung\abgestimmte Variante_final 2020-10-21 Index b.dwg

Lagebericht Rad- und Kfz-Verkehr der BVM für KW 33 2020

Rad-Lagebericht

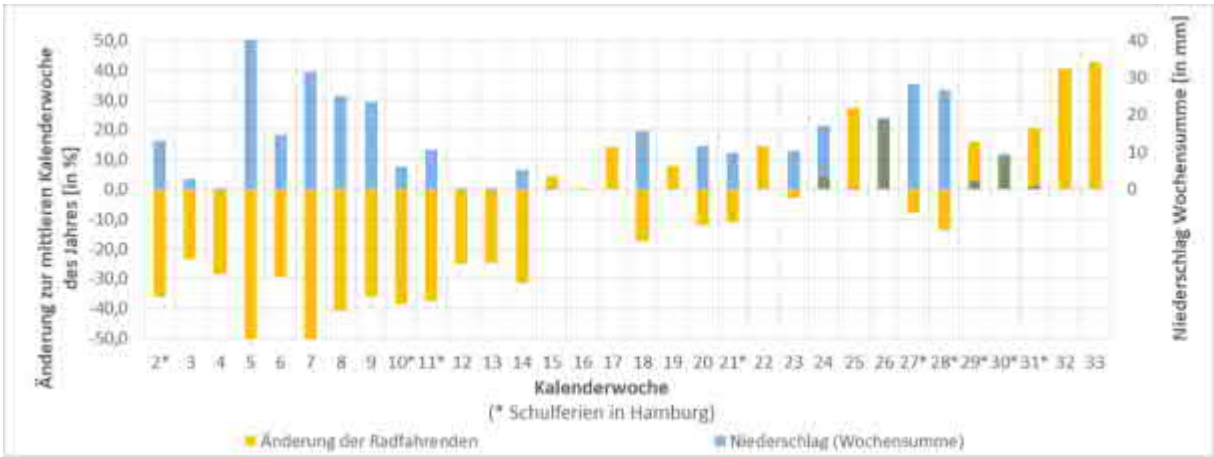
Rad-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 33 im Vergleich		
Vorhergehende Kalenderwoche	↗	leichte Zunahme
Durchschnitt an Werktagen des Jahres	↑	deutliche Zunahme

Ein zusammenfassender Satz zur Radverkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 33 (10. August bis 16. August 2020):

Das durchschnittliche Aufkommen von Radfahrenden lag in der Kalenderwoche 33 von Montag bis Freitag rund 1 % über dem Aufkommen an den Werktagen der vorhergehenden Kalenderwoche.

Es handelt sich um die Kalenderwoche mit dem bisher höchsten Radverkehrsaufkommen des Jahres.

Änderung der Anzahl der Radfahrenden (gesamt) zur durchschnittlichen Kalenderwoche des zweiten Halbjahres 2020:



Änderungen der letzten Kalenderwoche im Vergleich zu deren Vorwoche (in %, *seit KW19):

Kalender-woche (KW) 33	Änderung im Vergleich zur KW 32 [in %]	Abweichung von mittlerer KW des Jahres [in %]*	Zahlen in KW 33		stärkste KW insgesamt*			stärkster Tag insgesamt*		
			Radfah-rende	Anzahl Standorte	Radfah-rende	KW	Anzahl Standorte	Radfah-rende	Datum	Anzahl Standorte
Gesamt	1,6	35,0	214.600	11	214.600	33	11	38.580	16.06.2020	12
Veloroute	1,4	38,4	158.500	8	158.500	33	8	29.507	16.06.2020	9
keine Veloroute	2,1	78,1	56.100	3	56.100	33	3	9.381	13.08.2020	3
Südlich Elbquerung	0,9	26,6	9.800	3	10.000	32	3	1.679	04.08.2020	3
Elbquerung	0,1	32,9	10.300	1	28.700	25	2	5.117	17.06.2020	2
Außenalster	0,6	50,6	112.500	2	112.500	33	2	20.153	05.08.2020	2
Innerhalb Ring 2 (ohne Außenalster)	3,0	35,3	66.600	3	66.600	33	3	11.252	13.08.2020	3
Außerhalb Ring 2	2,2	32,6	15.400	2	15.400	33	2	2.704	13.08.2020	2

	KW 33	KW 32
Niederschlag Wochensumme	0 mm	0 mm

Positive Änderung = Zunahme des Radverkehrs um X Prozent,

Negative Änderung = Abnahme des Radverkehrs um Y Prozent

Tage mit Niederschlag	0	0

Kfz-Lagebericht

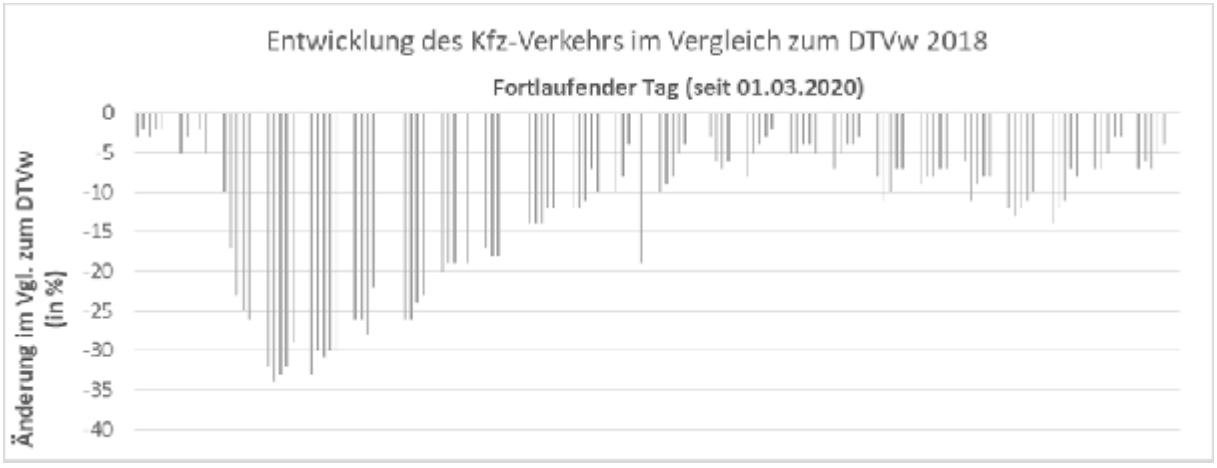
Nachfolgend ein Kurzüberblick:

Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in Kalenderwoche 33 im Vergleich		
DTVw (2018)	↘	leichte Abnahme
Vorhergehende Kalenderwoche	↘	leichte Abnahme

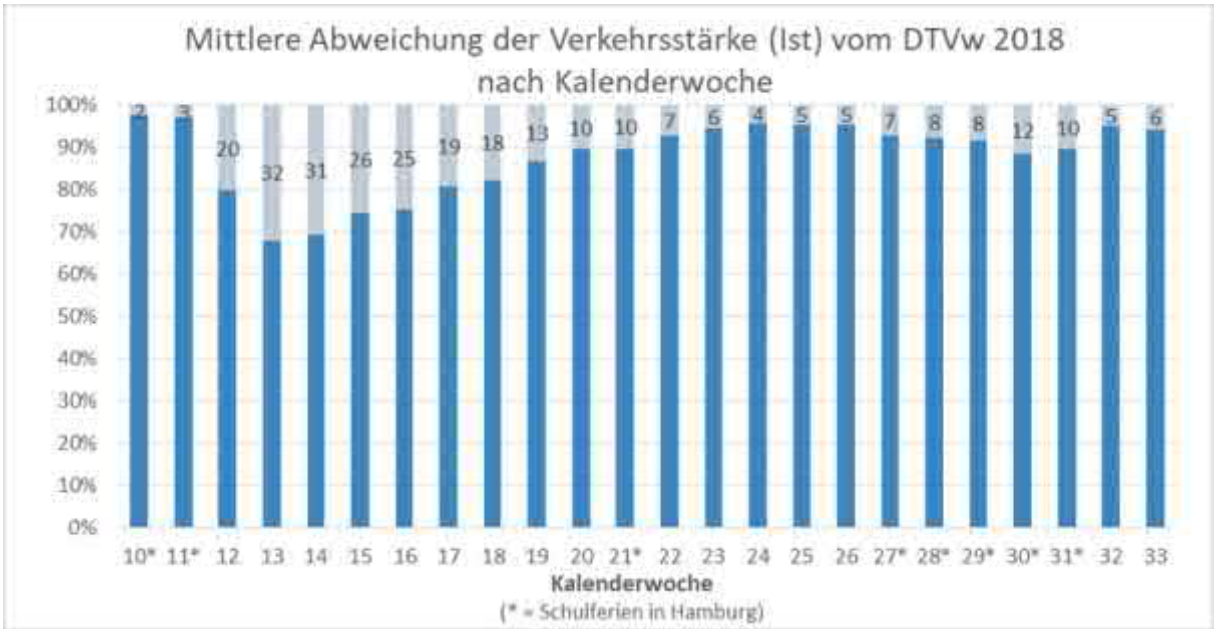
Ein zusammenfassender Satz zur Verkehrsstärke an den Werktagen der Kalenderwoche 33 10. August bis 16. August 2020):

Das durchschnittliche Kfz-Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen lag in der Kalenderwoche 33 von Montag bis Freitag im Durchschnitt rund 6 % unter der entsprechenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen und hat damit im Vergleich zur vorhergehenden Kalenderwoche leicht abgenommen.

Nachfolgend die Entwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens an den ausgewählten Standorten seit Anfang März bis einschließlich gestern:



Etwas „grober“ zusammengefasst: Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw 2018 in den jeweiligen Kalenderwochen:



Nachfolgend ein Überblick über die Standorte mit den jeweiligen Abweichungen an den einzelnen Standorten in der Kalenderwoche 33:

Knoten-nummer	KP-Name	DTVw (2018) [Kfz / 24h]	Abweichung [in %] zum DTVw 2018				
			10.08.2020	11.08.2020	12.08.2020	13.08.2020	14.08.2020
0084	Jungfernstieg / Neuer Wall	13.200	-6	-2	-6	0	3
0136	Bramfelder Straße / Habichtstraße	44.400	-12	-11	-9	-9	-9
0239	Mohnhof / Bergedorfer Straße	35.800	-14	-11	-12	-10	-8
0320	Wilstorfer Straße / Moorstraße	7.800	-6	-7	-7	-3	-3
0549	Elbchaussee / Manteuffelstraße	21.000	-1	4	2	3	1
0565	Kieler Straße / Langenfelder Damm	43.900	-11	-11	-9	-9	-8
0578	Langenhorner Chaussee / Schmuggelstieg	25.900	-8	-9	-9	-7	-7
0650	Luruper Hauptstraße / Ackerstieg	27.000	-9	-9	-9	-14	-8
0751	Frohmestr. / Wendlohstr. / Schleswiger Damm	48.500	-4	-3	-3	0	3
0756	Fuhlsbüttler Straße / Meister-Bertram-Straße	24.100	-10	-9	-8	-9	-7
1010	Harburger Chaussee / Schlenzigstraße	11.200	n.v.	n.v.	-26	-19	-20
1239	Brombeerweg / Hummelsbüttler Landstraße	10.000	-15	-13	-14	-13	-12
2078	Stresemannstraße / Lerchenstraße	12.000	8	9	8	8	5
2133	Wedeler Landstraße / Schulauer Moorweg	9.900	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.

2196	Stein-Hardenberg-Straße / Ausfahrt FW Wandsbek	32.500	10	9	9	12	13
2240	Holsteiner Chaussee / Marek-James-Straße	9.000	-26	-26	-30	-24	-22

Abweichung gesamt [in %]	-7	-6	-7	-5	-4

Hinweis:

- Das Verkehrsaufkommen hat in den letzten beiden Wochen wieder ungefähr das Vor-Ferien-Niveau erreicht.

Lagebericht Rad- und Kfz-Verkehr der BVM für KW 12 2021

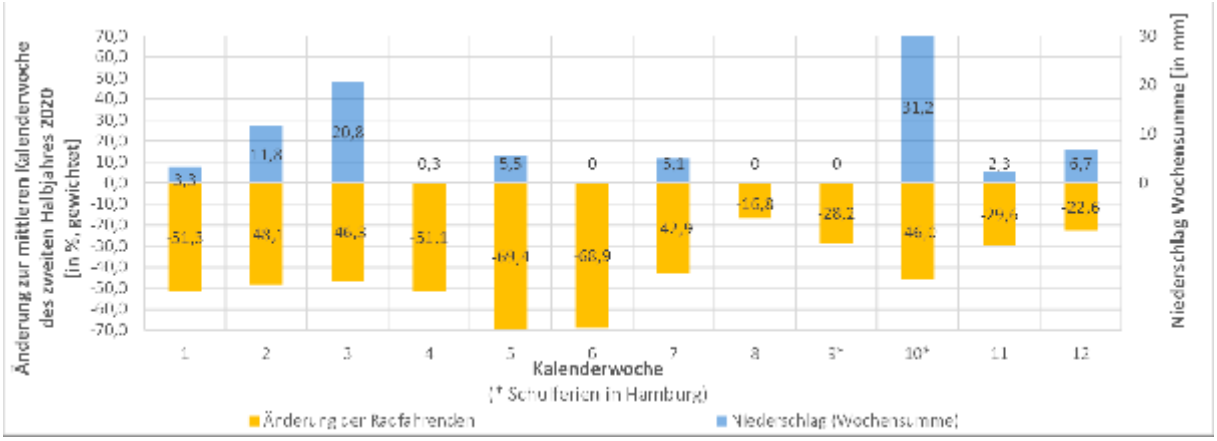
Rad-Lagebericht

Rad-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 12 im Vergleich		
Vorhergehende Kalenderwoche	↑	deutliche Zunahme
DTVw (2020, 2. Halbjahr)	↓	deutliche Abnahme

Ein zusammenfassender Satz zur Rad-Verkehrsstärke den Werktagen in der Kalenderwoche 12 (22. März bis 28. März):

Das durchschnittliche Aufkommen von Radfahrenden lag in der Kalenderwoche 12 von Montag bis Freitag rund 19 % über dem Aufkommen an den Werktagen der vorhergehenden Kalenderwoche.

Änderung der Anzahl der Radfahrenden (gesamt) zur durchschnittlichen Kalenderwoche des zweiten Halbjahres 2020:



Änderungen der letzten Kalenderwoche im Vergleich zu deren Vorwoche (in %):

Kalender-woche (KW) 12	Änderung im Vergleich zur KW 11 [in %, gewichtet]	Abweichung von mittlerer KW zweites Halbjahr 2020 [in %, gewichtet]	Zahlen in KW 12		stärkste KW insgesamt			stärkster Tag insgesamt		
			Radfah-rende	Anzahl Standorte	Radfah-rende	KW	Anzahl Standorte	Radfah-rende	Datum	Anzahl Standorte
Gesamt	10,0	-22,6	156.800	13	168.600	8	13	31.471	24.02.2021	13
Veloroute	9,9	-24,5	124.500	11	138.200	8	11	26.168	24.02.2021	11
keine Veloroute	9,3	-14,2	35.900	2	35.900	12	2	6.130	26.03.2021	2
Südlich Elbquerung	8,2	-25,9	5.300	2	5.900	8	2	1.077	24.02.2021	2
Elbquerung	8,2	-19,1	14.500	2	16.700	8	2	3.500	21.02.2021	2
Außenalster	13,2	-26,6	52.700	2	59.100	8	2	11.607	24.02.2021	2
Innerhalb Ring 2 (ohne Außenalster)	9,5	-17,9	47.000	3	47.000	12	3	8.922	26.03.2021	3
Außerhalb Ring 2	7,2	-23,1	37.300	4	40.700	8	4	7.422	24.02.2021	4

	KW 12	KW 11
Niederschlag Wochensumme	6,7 mm	2,3 mm

Positive Änderung = Zunahme des Radverkehrs um X Prozent,

Negative Änderung = Abnahme des Radverkehrs um Y Prozent

Tage mit Niederschlag	2	3

Kfz-Lagebericht

Nachfolgend ein Kurzüberblick:

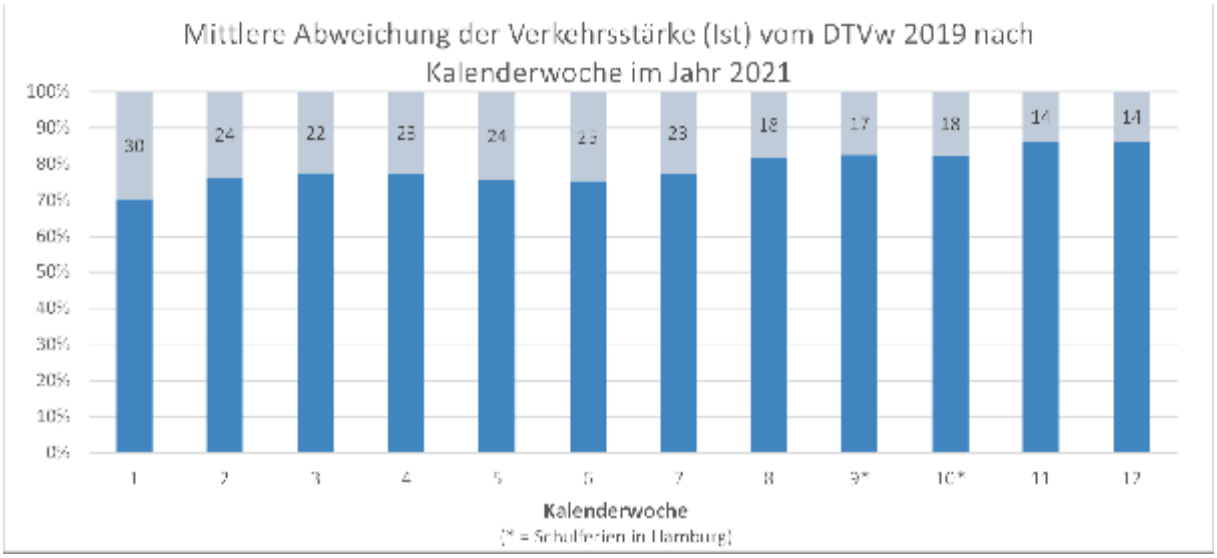
Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in Kalenderwoche 12 im Vergleich		
DTVw (2019)	↓	deutliche Abnahme
Vorhergehende Kalenderwoche	→	unverändert

Ein zusammenfassender Satz zur Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 11 (15. März bis 21. März):

Das durchschnittliche Kfz-Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen lag in der Kalenderwoche 12 von Montag bis Freitag im Durchschnitt rund 14 % unter der entsprechenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen und ist damit im Vergleich zur vorhergehenden Kalenderwoche unverändert.

Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw an den jeweiligen Werktagen des Jahres 2020 und 2021:

Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw 2019 in den jeweiligen Kalenderwochen:



Nachfolgend ein Überblick über die Standorte mit den jeweiligen Abweichungen an den einzelnen Standorten in der letzten Kalenderwoche:

Knoten-nummer	KP-Name	DTVw (2019) [Kfz / 24h]	Abweichung [in %] zum DTVw 2019				
			22.03.2021	23.03.2021	24.03.2021	25.03.2021	26.03.2021
0058	An der Alster / Schmilinskystraße	63.700	-22	-19	-18	-18	-17
0136	Bramfelder Straße / Habichtstraße	44.400	-14	-12	-11	-10	-9
0141	Eiffestraße / Ausschläger Weg	36.600	-26	-23	-23	-23	-22
0168	Breitenfelder Straße / Hoheluftchaussee	68.000	-26	-24	-22	-21	-21
0239	Mohnhof / Bergedorfer Straße	47.000	-41	-39	-39	-37	-35
0320	Wilstorfer Straße / Moorstraße	16.900	-15	-15	-15	-13	-10
0549	Elbchaussee / Manteuffelstraße	39.400	-18	-18	-14	-10	-10
0565	Kieler Straße / Langenfelder Damm	52.200	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
0578	Langenhorner Chaussee / Schmuggelstieg	25.400	-15	-15	-13	-11	-11
0650	Luruper Hauptstraße / Ackerstieg	27.000	-15	-15	-14	-10	-11
0751	Frohmestr. / Wendlohstr. / Schleswiger Damm	57.700	-12	-11	-13	-10	-10
0756	Fuhlsbüttler Straße / Meister-Bertram-Straße	23.400	-14	-12	-12	-10	-10
1010	Harburger Chaussee / Schlenzigstraße	21.300	-15	-18	-16	-15	-14
1239	Brombeerweg / Hummelsbüttler Landstraße	19.700	-26	-25	-25	-24	-23
1690	Hammer Straße / Grenzknick	19.800	11	13	16	18	20
2078	Stresemannstraße / Lerchenstraße	27.700	-2	-5	1	0	2
2133	Wedeler Landstraße / Schulauer Moorweg	22.500	-12	-13	-13	-11	-8
2196	Stein-Hardenber-Straße / Ausfahrt FW Wandsbek	33.700	-7	-7	-7	-4	-4
2240	Holsteiner Chaussee / Marek-James-Straße	9.300	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.

Abweichung gesamt [in %]	-16	-15	-14	-12	-11

Lagebericht Rad- und Kfz-Verkehr der BVM für KW 20 2021

Hinweise:

- Feiertag 23.05.2021 (Sonntag // Pfingsten)
- Schulen Wechselunterricht für alle Klassenstufen und Kitas eingeschränkter Regelbetrieb seit 17.05.2021 (Montag)
- Öffnung Einzelhandel, Außengastronomie seit 22.05.2021 (Sonnabend)

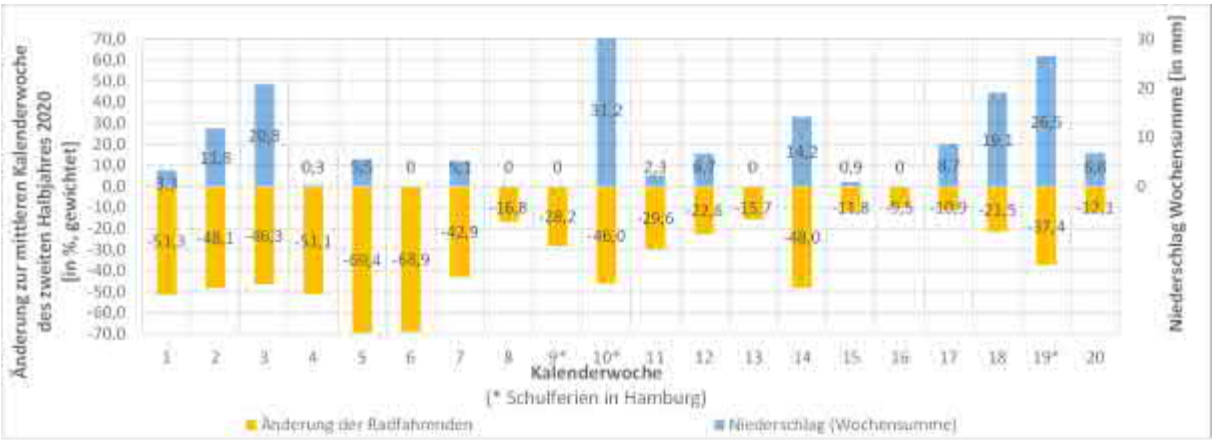
Rad-Lagebericht

Rad-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 20 im Vergleich		
Vorhergehende Kalenderwoche	↗	deutliche Zunahme
DTVw (2020, 2. Halbjahr)	↓	deutliche Abnahme

Ein zusammenfassender Satz zur Rad-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 20 (17. Mai bis 23. Mai):

Das durchschnittliche Aufkommen von Radfahrenden lag in der Kalenderwoche 20 von Montag bis Freitag rund 68 % über dem Aufkommen an den Werktagen der vorhergehenden Kalenderwoche.

Änderung der Anzahl der Radfahrenden (gesamt) zur durchschnittlichen Kalenderwoche des zweiten Halbjahres 2020:



Änderungen der letzten Kalenderwoche im Vergleich zu deren Vorwoche (in %):

Kalender-woche (KW) 20	Änderung im Vergleich zur KW 19 [in %, gewichtet]	Abweichung von mittlerer KW zweites Halbjahr 2020 [in %, gewichtet]	Zahlen in KW 20		stärkste KW insgesamt			stärkster Tag insgesamt		
			Radfah-rende	Anzahl Standorte	Radfah-rende	KW	Anzahl Standorte	Radfah-rende	Datum	Anzahl Standorte
Gesamt	40,4	-12,1	178.000	13	183.400	16	12	38.394	30.03.2021	13
Veloroute	42,2	-13,1	143.200	11	145.600	15	11	31.445	30.03.2021	11
keine Veloroute	29,5	-7,5	39.700	2	42.800	16	2	6.961	31.03.2021	2
Südlich Elbquerung	46,8	-0,1	7.100	2	7.100	16	2	1.283	31.03.2021	2
Elbquerung	43,2	-7,5	16.500	2	20.200	16	2	4.222	09.05.2021	2
Außenalster	44,5	-12,0	63.200	2	73.400	16	2	14.824	20.04.2021	2

Innerhalb Ring 2 (ohne Außenalster)	36,6	-10,2	51.400	3	51.500	17	3	10.583	31.03.2021	3
Außerhalb Ring 2	36,9	-17,9	39.800	4	44.600	16	4	8.437	31.03.2021	4

	KW 20	**KW 19**
Niederschlag Wochensumme	6,8 mm	26,5 mm
Tage mit Niederschlag	7	7

Positive Änderung = Zunahme des Radverkehrs um X Prozent,

Negative Änderung = Abnahme des Radverkehrs um Y Prozent

Kfz-Lagebericht

Nachfolgend ein Kurzüberblick:

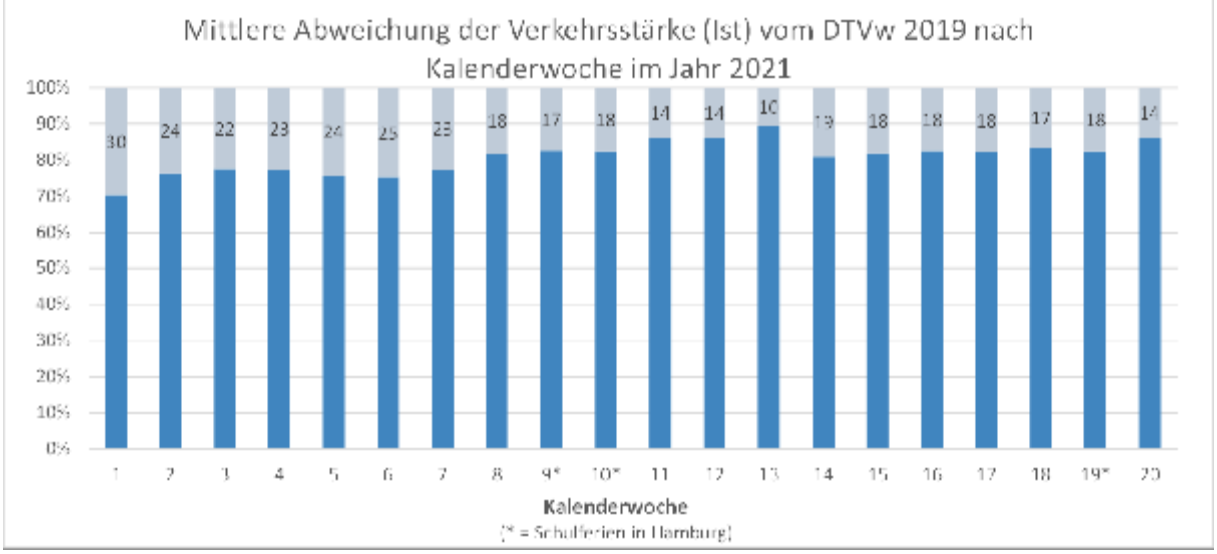
Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in Kalenderwoche 20 im Vergleich		
DTVw (2019)	↓	deutliche Abnahme
Vorhergehende Kalenderwoche	↗	leichte Zunahme

Ein zusammenfassender Satz zur Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 20 (17. Mai bis 23. Mai):

Das durchschnittliche Kfz-Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen lag in der Kalenderwoche 20 von Montag bis Freitag im Durchschnitt rund 14 % unter der entsprechenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen und hat damit im Vergleich zur vorhergehenden Kalenderwoche leicht zugenommen.

Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw an den jeweiligen Werktagen des Jahres 2020 und 2021:

Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw 2019 in den jeweiligen Kalenderwochen:



Nachfolgend ein Überblick über die Standorte mit den jeweiligen Abweichungen an den einzelnen Standorten in der letzten Kalenderwoche:

Knoten-nummer	KP-Name	DTVw (2019) [Kfz / 24h]	Abweichung [in %] zum DTVw 2019				
			17.05.2021	18.05.2021	19.05.2021	20.05.2021	21.05.2021
0058	An der Alster / Schmilinskystraße	63.700	-15	-14	-15	-13	-17
0136	Bramfelder Straße / Habichtstraße	44.400	-12	-12	-9	-26	-14
0141	Eiffestraße / Ausschläger Weg	36.600	-21	-21	-17	-20	-21
0168	Breitenfelder Straße / Hoheluftchaussee	68.000	-27	-22	-20	-18	-18
0239	Mohnhof / Bergedorfer Straße	47.000	-37	-35	-36	-35	-33
0320	Wilstorfer Straße / Moorstraße	16.900	-9	-11	-11	-8	-7
0549	Elbchaussee / Manteuffelstraße	39.400	n.v.				
0565	Kieler Straße / Langenfelder Damm	52.200	n.v.				
0578	Langenhorner Chaussee / Schmuggelstieg	25.400	-12	-12	-12	-8	-9
0650	Luruper Hauptstraße / Ackerstieg	27.000	-13	-11	-11	-6	-6
0751	Frohmestr. / Wendlohstr. / Schleswiger Damm	57.700	-13	-11	-10	-5	-4
0756	Fuhlsbüttler Straße / Meister-Bertram-Straße	23.400	-12	-12	-10	-10	-9
1010	Harburger Chaussee / Schlenzigstraße	21.300	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
1239	Brombeerweg / Hummelsbüttler Landstraße	19.700	-27	-23	-21	-25	-27
1690	Hammer Straße / Grenzknick	19.800	3	2	-5	6	12
2078	Stresemannstraße / Lerchenstraße	27.700	-12	-12	-9	-14	-8
2133	Wedeler Landstraße / Schulauer Moorweg	22.500	-11	-9	-9	-5	-7

2196	Stein-Hardenber-Straße / Ausfahrt FW Wandsbek	33.700	-12	-13	-9	-9	-12
2240	Holsteiner Chaussee / Marek-James-Straße	9.300	n.v.				

Abweichung gesamt [in %]	-15	-14	-14	-13	-12

Lagebericht Rad- und Kfz-Verkehr der BVM für KW 23 2021

Hinweis(e):

- Kitas Regelbetrieb seit 07.06.2021

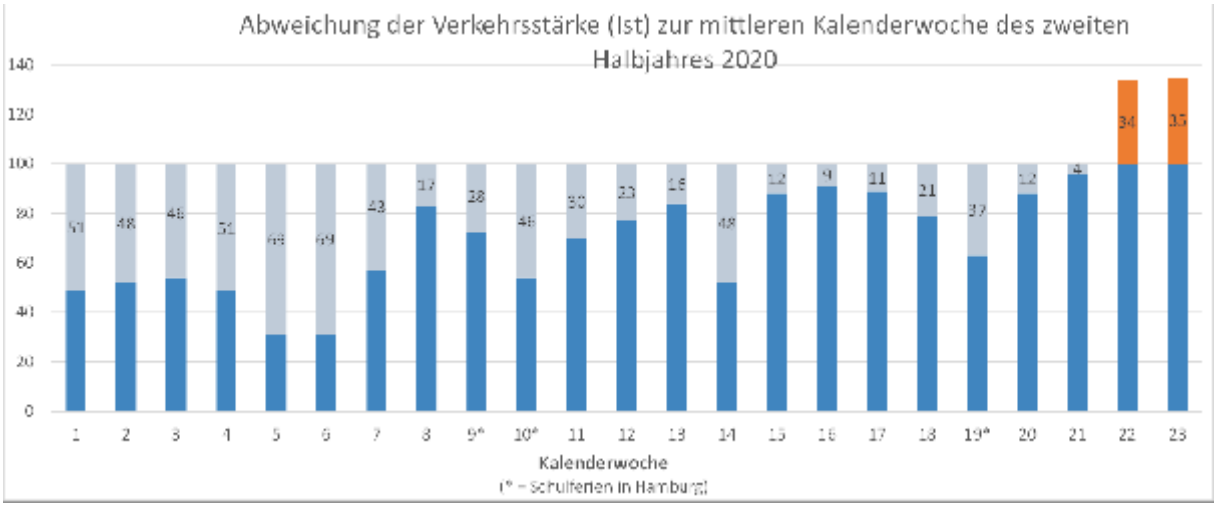
Rad-Lagebericht

Rad-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 23 im Vergleich	
Vorhergehende Kalenderwoche ↗	leichte Zunahme
DTVw (2020, 2. Halbjahr) ↑	deutliche Zunahme

Ein zusammenfassender Satz zur Rad-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 23 (07. Juni bis 13. Juni):

Das durchschnittliche Aufkommen von Radfahrenden lag in der Kalenderwoche 23 von Montag bis Freitag rund 7 % über dem Aufkommen an den Werktagen der vorhergehenden Kalenderwoche.

Änderung der Anzahl der Radfahrenden (gesamt) zur durchschnittlichen Kalenderwoche des zweiten Halbjahres 2020:



Änderungen der letzten Kalenderwoche im Vergleich zu deren Vorwoche (in %):

Kalender-woche (KW) 23	Änderung im Vergleich zur KW 22 [in %, gewichtet]	Abweichung von mittlerer KW zweites Halbjahr 2020 [in %, gewichtet]	Zahlen in KW 23		stärkste KW insgesamt			stärkster Tag insgesamt		
			Radfah-rende	Anzahl Standorte	Radfah-rende	KW	Anzahl Standorte	Radfah-rende	Datum	Anzahl Standorte
Gesamt	0,9	35,0	273.400	13	273.400	23	13	48.132	09.06.2021	13
Veloroute	0,6	35,7	223.800	11	223.800	23	11	39.696	09.06.2021	11
keine Veloroute	2,5	31,8	49.600	2	49.600	23	2	8.572	10.06.2021	2
Südlich Elbquerung	9,2	67,8	12.000	2	12.000	23	2	2.052	10.06.2021	2
Elbquerung	3,6	39,4	25.000	2	25.000	23	2	4.338	30.05.2021	2
Außenalster	-0,8	39,6	100.300	2	101.000	22	2	18.315	09.06.2021	2
Innerhalb Ring 2 (ohne Außenalster)	1,5	34,5	76.900	3	76.900	23	3	13.353	10.06.2021	3
Außerhalb Ring 2	0,5	22,2	59.200	4	59.200	23	4	10.262	09.06.2021	4

	KW 23	KW 22
Niederschlag Wochensumme	2,6 mm	0,6 mm
Tage mit Niederschlag	2	2

Positive Änderung = Zunahme des Radverkehrs um X Prozent,

Negative Änderung = Abnahme des Radverkehrs um Y Prozent

Kfz-Lagebericht

Nachfolgend ein Kurzüberblick:

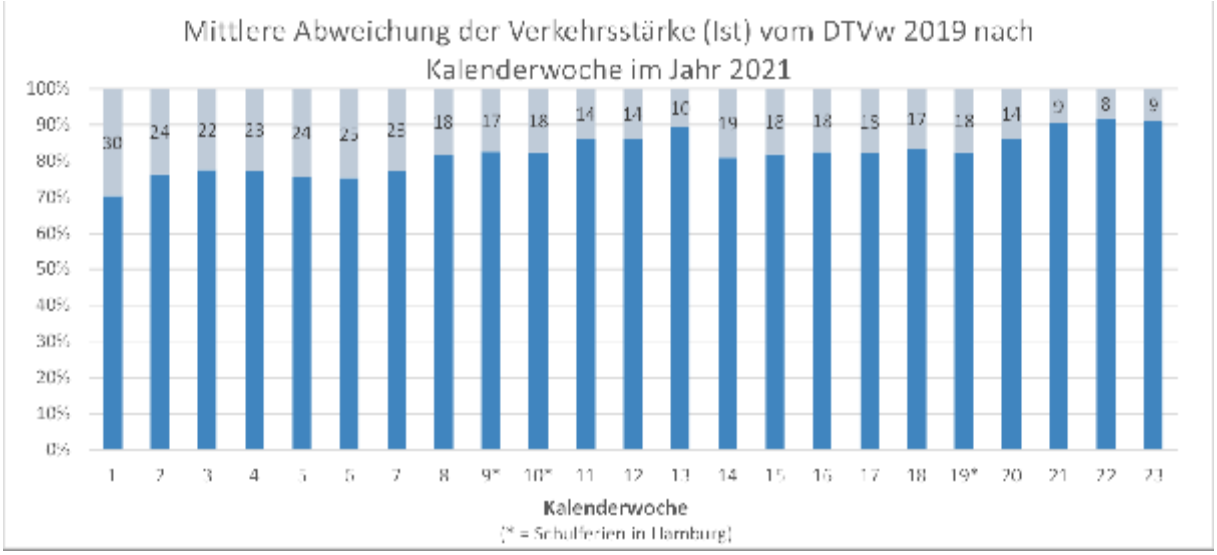
Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in Kalenderwoche 23 im Vergleich		
DTVw (2019)	↘	leichte Abnahme
Vorhergehende Kalenderwoche	↘	leichte Abnahme

Ein zusammenfassender Satz zur Kfz-Verkehrsstärke an den Werktagen in der Kalenderwoche 23 (07. Juni bis 13. Juni):

Das durchschnittliche Kfz-Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen lag in der Kalenderwoche 23 von Montag bis Freitag im Durchschnitt rund 9 % unter der entsprechenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen des Vorjahres und hat damit im Vergleich zur vorhergehenden Kalenderwoche leicht abgenommen.

Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw an den jeweiligen Werktagen des Jahres 2020 und 2021:

Nachfolgend ein Überblick über die mittlere Abweichung der Kfz-Verkehrsstärke vom DTVw 2019 in den jeweiligen Kalenderwochen:



Nachfolgend ein Überblick über die Standorte mit den jeweiligen Abweichungen an den einzelnen Standorten in der letzten Kalenderwoche:

Knoten-nummer	KP-Name	DTVw (2019) [Kfz / 24h]	Abweichung [in %] zum DTVw 2019				
			07.06.2021	08.06.2021	09.06.2021	10.06.2021	11.06.2021
0058	An der Alster / Schmilinskystraße	63.700	-22	-16	-17	-16	-19
0136	Bramfelder Straße / Habichtstraße	44.400	-8	-6	-5	-6	-5
0141	Eiffestraße / Ausschläger Weg	36.600	-21	-17	-17	-15	-15
0168	Breitenfelder Straße / Hoheluftchaussee	68.000	-20	-16	-14	-11	-13
0239	Mohnhof / Bergedorfer Straße	47.000	-34	-31	-33	-29	-28
0320	Wilstorfer Straße / Moorstraße	16.900	0	0	-2	2	2
0549	Elbchaussee / Manteuffelstraße	39.400	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
0565	Kieler Straße / Langenfelder Damm	52.200	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
0578	Langenhorner Chaussee / Schmuggelstieg	25.400	-11	-11	-10	-7	-7

0650	Luruper Hauptstraße / Ackerstieg	27.000	-6	-6	-1	2	-3
0751	Frohmestr. / Wendlohstr. / Schleswiger Damm	57.700	-3	0	2	4	3
0756	Fuhlsbüttler Straße / Meister-Bertram-Straße	23.400	-9	-6	-6	-6	-7
1010	Harburger Chaussee / Schlenzigstraße	21.300	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
1239	Brombeerweg / Hummelsbüttler Landstraße	19.700	-32	-27	-28	-26	-29
1690	Hammer Straße / Grenzknick	19.800	1	-1	1	5	11
2078	Stresemannstraße / Lerchenstraße	27.700	3	9	10	10	10
2133	Wedeler Landstraße / Schulauer Moorweg	22.500	-10	-9	-6	-4	-5
2196	Stein-Hardenberg-Straße / Ausfahrt FW Wandsbek	33.700	-8	-4	-6	-4	-5
2240	Holsteiner Chaussee / Marek-James-Straße	9.300	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.

	Abweichung gesamt [in %]	-12	-9	-9	-7	-7

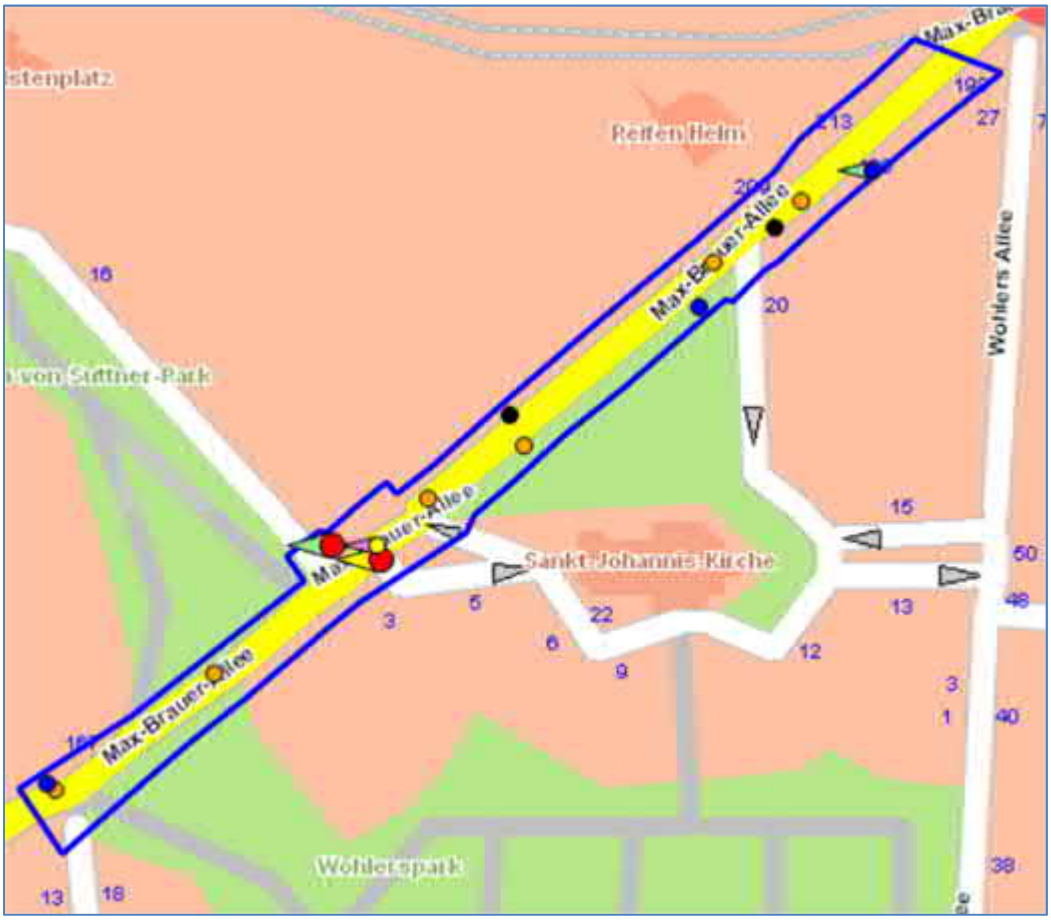
Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion
Lagezentrum Verkehr – VD 01
EGV 26316

Hamburg, den 20.07.2021
[redacted]

Verkehrsunfallauswertung

Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße

Stand: 20.07.2021



Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahrunfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzen	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Die Verkehrsbelastung der betrachteten Strecke liegt bei werktäglich 15.000 - 20.000 Fahrzeugen, Stand 2014.
Im Auswertezeitraum 15.11.2018 – 31.07.2019 ereigneten sich auf der bewerteten Strecke 14 Verkehrsunfälle. Dabei wurde keine Person getötet oder schwer verletzt. 2 Verkehrsunfälle forderten insgesamt 3 Leichtverletzte.

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) sind die Knoten

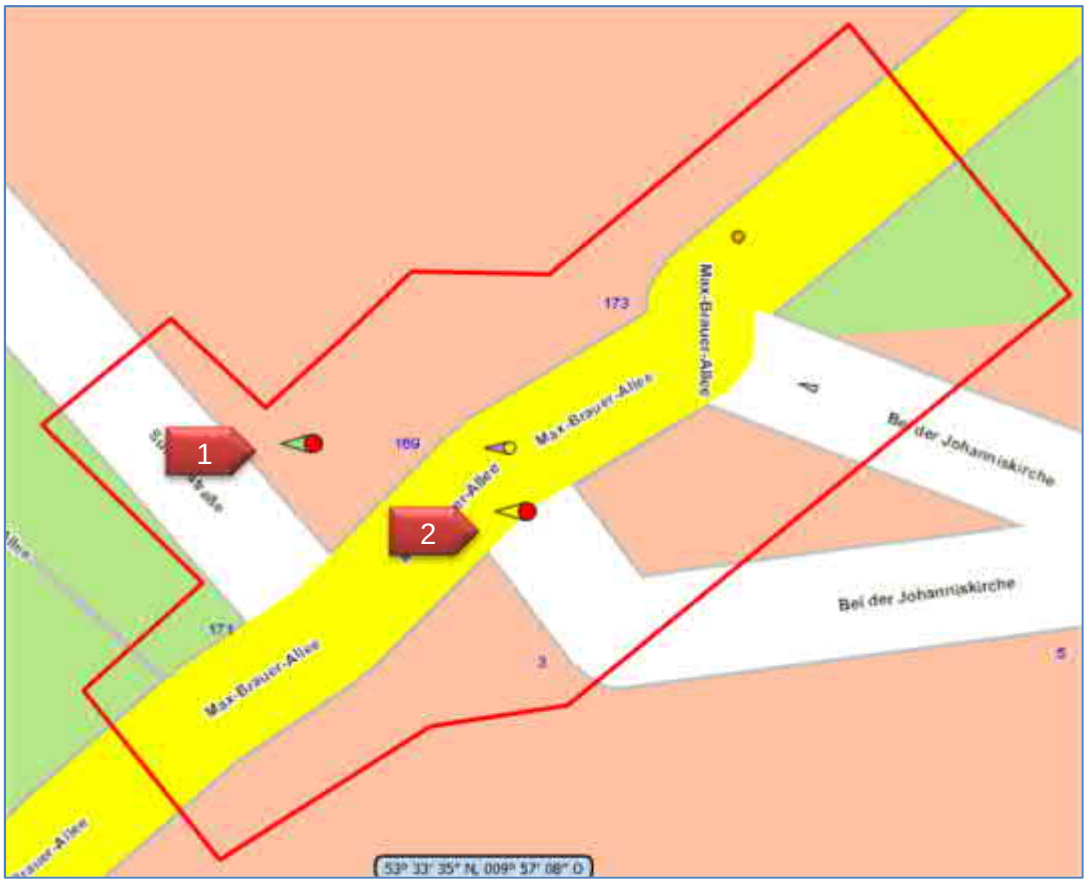
- Bei der Johanniskirche / Max-Brauer-Allee / Suttnerstraße
- Bei der Johannes-Kirche / Max-Brauer-Allee 188 - 196

gekennzeichnet.

<u>Bei der Johanniskirche / Max-Brauer-Allee / Suttnerstraße</u>

Die UHS wurde aufgrund von mehreren unabhängig voneinander zutreffenden Faktoren ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.



Im Berichtszeitraum sind in dieser UHS 4 VU erfasst, davon beide VU mit Personenschaden.

1. Juli 2019, Mittwoch, 08:10 Uhr
   trocken, Tageslicht
   Radfahrer fährt verbotswidrig und entgegengesetzt auf dem Gehweg der Suttnerstraße in den Knoten und kollidiert mit Radfahrerin, welche ordnungsgemäß den für RF freigegebenen Gehweg der Max-Brauer-Allee nutzt.

2. Februar 2019, Montag, 17:05 Uhr
   trocken, Dämmerung
   Pkw biegt aus der Straße „Bei der Johanniskirche“ nach links ab und erfasst das Krad, welches Rtg Nordost auf der Max-Brauer-Allee fährt.

Darüber hinaus ist ein Überhol-VU notiert, bei dem der überholende Pkw mit dem links abbiegenden überholten Pkw zusammenstößt (Sachschaden) sowie ein klassischer Auffahrunfall mit 3 Pkw (Sachschaden).

Bei der Johannes-Kirche / Max-Brauer-Allee 188 - 196

Die UHS wurde aufgrund von mehreren unabhängig voneinander zutreffenden Faktoren ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.

Im Berichtszeitraum sind in dieser UHS 5 VU registriert.

Es handelt sich um einen VU durch Streifen eines parkenden Kfz, einen Auffahrunfall aus Unachtsamkeit, einen VU beim Einparken, einen Fehler beim Fahrstreifenwechsel und (Juli 2019, Montag, 18:30 Uhr, trocken, Tageslicht) einen „Dooring-Unfall“, als der Beifahrer eines Pkw unachtsam die Tür öffnete und der 47-jährige Radfahrer, der mit seinem Kind auf dem Gehweg fuhr, gegen die Tür stieß.

Bei den übrigen VU außerhalb der UHS handelt es sich um
1 x Fehler beim Fahrstreifenwechsel
2 x Fehler beim Ausparken
2 x Auffahrunfälle

Verkehrsunfälle mit Radfahrenden

Es wurden im Auswertezeitraum zwei VU mit Radfahrenden erfasst, welche bereits beschrieben sind.

Im Übrigen siehe beigefügte statistische Daten.

[redacted]

Auswertung der Verkehrsunfalldaten

Anzahl Verkehrsunfälle	14
Erstellungsdatum	20.07.2021
Zeitraum	
Dienststelle	BfI
Unfallfilter	Unfalldatum ist zwischen 15.11.2018 und 31.07.2019
Gebiete	Max-Brauer-Allee - NICHT ÄNDERN

Unfälle nach Kategorie

	Kategorie						
	1	2	3	4	5	6	**Gesamt**
2018	0	0	0	0	2	0	2
2019	0	0	2	0	10	0	12
Gesamt	0	0	2	0	12	0	14

Kat 1:	Unfall mit Getöteten
Kat 2:	Unfall mit Schwerverletzten
Kat 3:	Unfall mit Leichtverletzten
Kat 4:	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat 5:	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat 6:	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Anzahl verunglückter Personen

	Anzahl			
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	**Gesamt**
2018	0	0	0	0
2019	0	0	3	3
Gesamt	0	0	3	3

Unfälle gleichen Typs

	Typ							
	1	2	3	4	5	6	7	**Gesamt**
2018	0	0	0	0	0	2	0	2
2019	0	1	2	0	3	4	2	12
Gesamt	0	1	2	0	3	6	2	14

Typ 1:	Fahrunfall (F)
Typ 2:	Abbiegeunfall (AB)
Typ 3:	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Typ 4:	Überschreiten-Unfall (ÜS)
Typ 5:	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Typ 6:	Unfall im Längsverkehr (LV)
Typ 7:	Sonstiger Unfall (SO)

PTV VISTAD

Straßenzustände zum Zeitpunkt der Unfälle

	Anzahl	Prozent
0: trocken	13	93%
1: nass/feucht	1	7%
2: winterglatt	0	0%
5: Schlüpfrigkeit	0	0%
Gesamt	14	100%

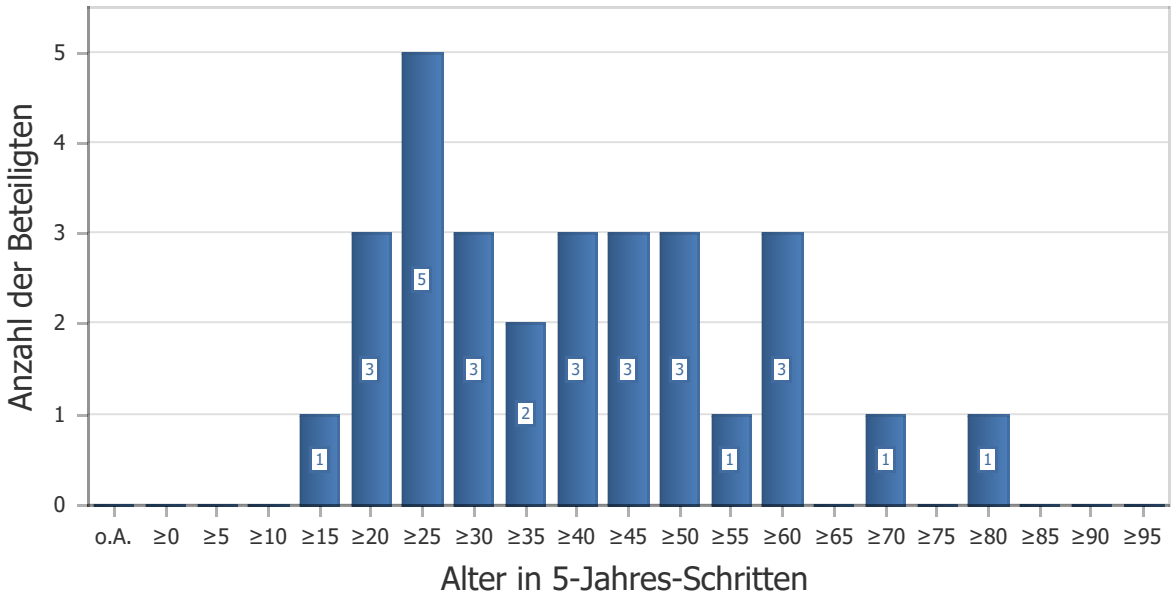
Anzahl Unfälle mit Radfahrer- und/oder Fußgängerbeteiligung

	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer oder Fußgänger
2018	0	0	0
2019	2	0	2
Gesamt	2	0	2

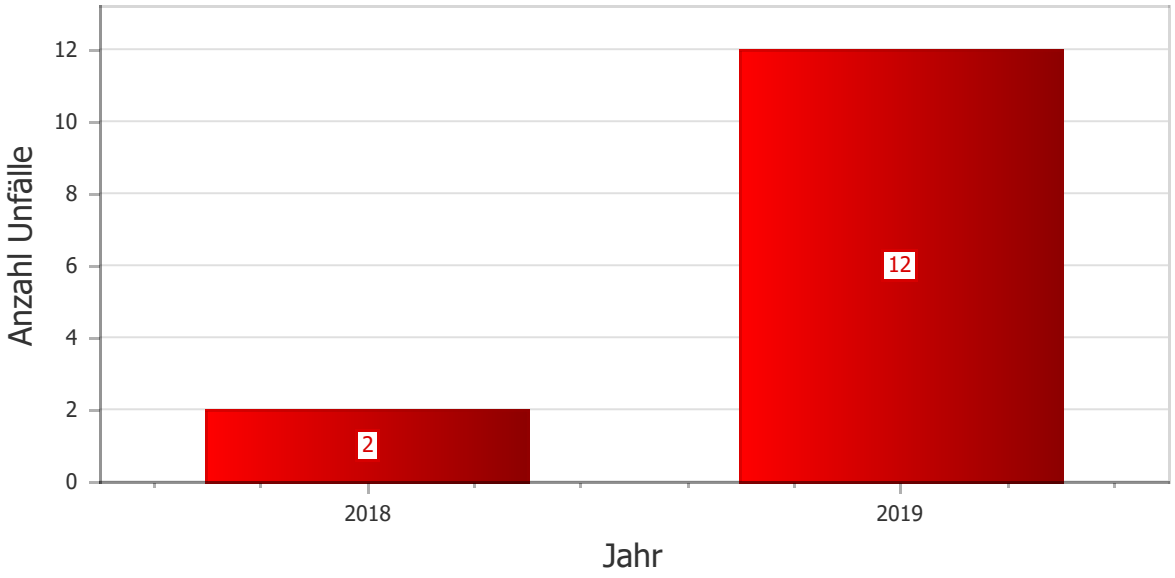
Verkehrsbeteiligung

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	24
Gruppe 2: Fahrräder	3
Gruppe 3: Fußgänger	0
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	0
Gruppe 5: Busse	1
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	1
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	0
Gesamt	29

Lebensalter der Beteiligten

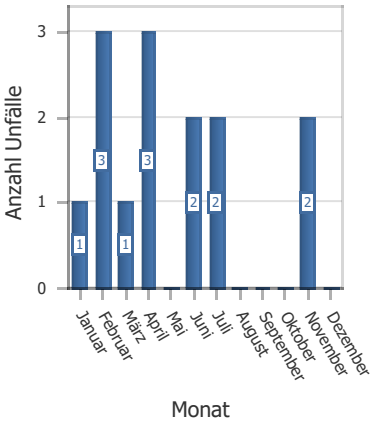


Verkehrsunfälle in Jahren

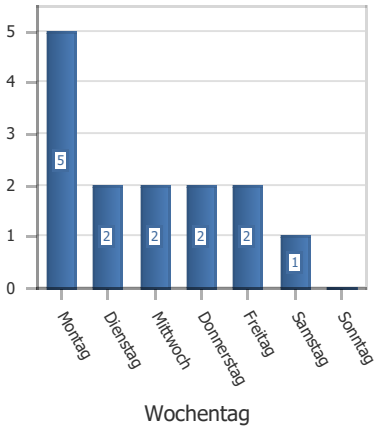


2018 bis 2019

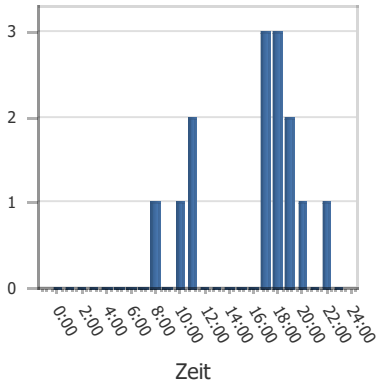
VU in Monaten



VU an Tagen

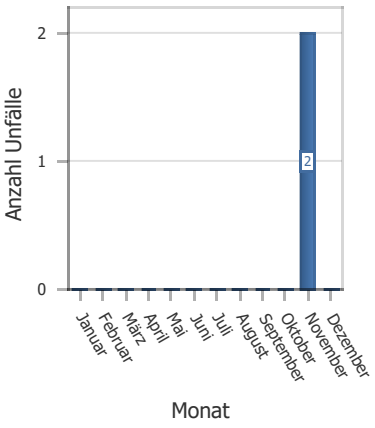


VU im Tagesverlauf

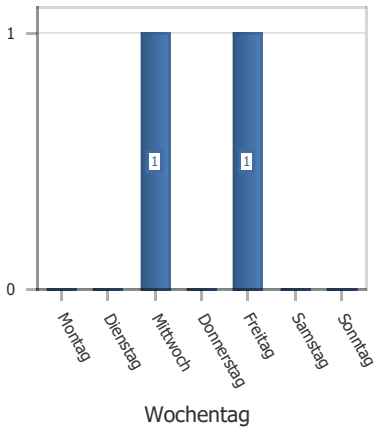


2018

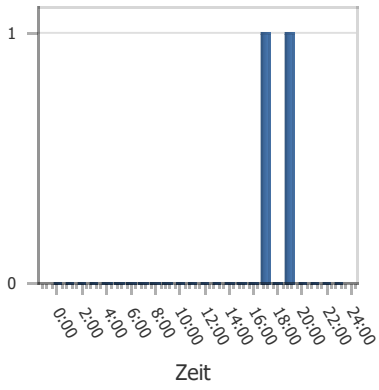
VU in Monaten



VU an Tagen

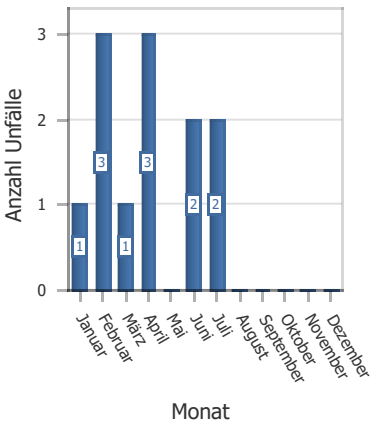


VU im Tagesverlauf

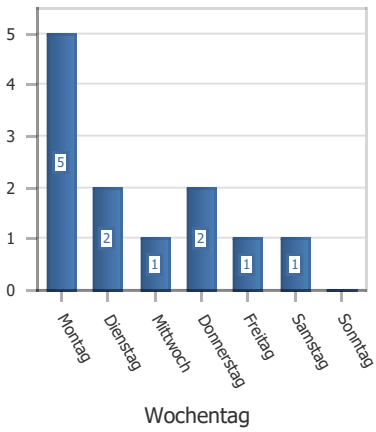


2019

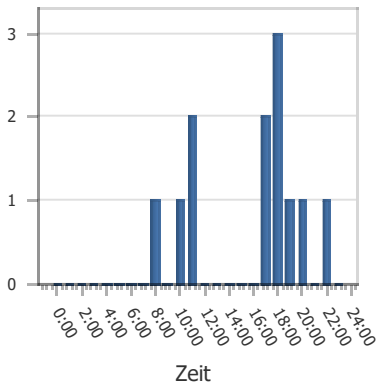
VU in Monaten



VU an Tagen



VU im Tagesverlauf



PTV VISTAD

Ursachen

		Ursache 1	Ursache 2	Ursache 3	**Gesamt**
10	Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	1	0	0	1
13	Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	0	0	1
14	Ungenügender Sicherheitsabstand	4	0	0	4
18	Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	0	0	1
25	Nichtbeachten des nachfol. Verkehrs beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	0	0	1
26	Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtung	2	0	0	2
28	Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	0	0	1
37	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	1	0	0	1
45	Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	0	0	1
49	Andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	0	0	3

Zusammenfassung der Unfalldaten

Erstellungsdatum	20.07.2021
Zeitraum	
Dienststelle	BfI
Unfallfilter	Unfalldatum ist zwischen 15.11.2018 und 31.07.2019
Gebiete	Max-Brauer-Allee - NICHT ÄNDERN

Anzahl der Unfälle	14
Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	2
Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden	0
Verunglückte Personen	3
Unfallkosten gesamt	101 T€

Den Angaben liegen die Unfallkostensätze 2010 der BASt zugrunde.

Zusammenfassung der Unfalldaten

Unfälle

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Anzahl	14	0	0	2	0	12	0
Kosten (T€)	101	0	0	29	0	72	0
Sachschaden (T€)	18	0	0	4	0	14	0
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	3	0	0	3	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Alkohol	0	0	0	0	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Drogen	0	0	0	0	0	0	0

Beteiligte

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	3	0	0	3	0	0	0
Unverletzte Personen	26	0	0	1	0	25	0
Summe	29	0	0	4	0	25	0

Mitfahrer

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0	0

Legende

Kat. 1: Unfall mit Getöteten
Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten
Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten
Kat. 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat. 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat. 6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

PTV VISTAD

Unfallkategorie	Anzahl		Kosten (T€)	
Unfall mit Leichtverletzten	2	14%	29	29%
Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel	12	86%	72	71%

Unfalltyp	Anzahl		Kosten (T€)	
2 Abbiegeunfall (AB)	1	7%	6	6%
3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	2	14%	29	29%
5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	3	21%	18	18%
6 Unfall im Längsverkehr (LV)	6	43%	36	36%
7 Sonstiger Unfall (SO)	2	14%	12	12%

Unfallumstände	Anzahl		Kosten (T€)	
Radfahrer	2	14%	21	21%
Kraftrad	1	7%	15	15%
Überholunfall	1	7%	6	6%

Umweltfaktoren	Anzahl		Kosten (T€)	
nass/feucht	1	7%	6	6%
Dämmerung	2	14%	21	21%
Dunkelheit	5	36%	30	30%

Häufigste Unfallursachen aller Beteiligten	Anzahl	
1. 14 - Ungenügender Sicherheitsabstand	4	25%
2. 26 - Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtung	2	13%
3. 10 - Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	1	6%
3. 13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	6%
3. 18 - Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	6%
3. 25 - Nichtbeachten des nachfol. Verkehrs beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	6%
3. 28 - Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	6%
3. 37 - Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	1	6%
3. 45 - Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	6%
49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	19%

PTV VISTAD

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers

		Anzahl	
1.	14 - Ungenügender Sicherheitsabstand	3	21%
2.	10 - Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	1	7%
2.	13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	7%
2.	18 - Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	7%
2.	25 - Nichtbeachten des nachfol. Verkehrs beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	7%
2.	26 - Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtung	1	7%
2.	28 - Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	7%
2.	37 - Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	1	7%
2.	45 - Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	7%
	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	21%

Jahr

	Anzahl		Kosten (T€)	
2018	2	14%	12	12%
2019	12	86%	89	88%

Monat

	Anzahl		Kosten (T€)	
Januar	1	7%	6	6%
Februar	3	21%	27	27%
März	1	7%	6	6%
April	3	21%	18	18%
Mai	0	0%	0	0%
Juni	2	14%	12	12%
Juli	2	14%	21	21%
August	0	0%	0	0%
September	0	0%	0	0%
Oktober	0	0%	0	0%
November	2	14%	12	12%
Dezember	0	0%	0	0%

Wochentag

	Anzahl		Kosten (T€)	
Montag	5	36%	39	39%
Dienstag	2	14%	12	12%
Mittwoch	2	14%	21	21%
Donnerstag	2	14%	12	12%
Freitag	2	14%	12	12%
Samstag	1	7%	6	6%
Sonntag	0	0%	0	0%

PTV VISTAD

Tageszeit	Anzahl		Kosten (T€)	
0 :00	0	0%	0	0%
1 :00	0	0%	0	0%
2 :00	0	0%	0	0%
3 :00	0	0%	0	0%
4 :00	0	0%	0	0%
5 :00	0	0%	0	0%
6 :00	0	0%	0	0%
7 :00	0	0%	0	0%
8 :00	1	7%	15	15%
9 :00	0	0%	0	0%
10:00	1	7%	6	6%
11:00	2	14%	12	12%
12:00	0	0%	0	0%
13:00	0	0%	0	0%
14:00	0	0%	0	0%
15:00	0	0%	0	0%
16:00	0	0%	0	0%
17:00	3	21%	27	27%
18:00	3	21%	18	18%
19:00	2	14%	12	12%
20:00	1	7%	6	6%
21:00	0	0%	0	0%
22:00	1	7%	6	6%
23:00	0	0%	0	0%

Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion
Lagezentrum Verkehr – VD 01
EGV 26316

Hamburg, den 20.07.2021
[redacted]

Verkehrsunfallauswertung

Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße

Stand: 20.07.2021

Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahrunfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzen	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Die Verkehrsbelastung der betrachteten Strecke liegt bei werktäglich 15.000 - 20.000 Fahrzeugen, Stand 2014.
Im Auswertezeitraum 15.11.2019 – 31.07.2020 ereigneten sich auf der bewerteten Strecke 15 Verkehrsunfälle. Dabei wurde keine Person getötet oder schwer verletzt. 2 Verkehrsunfälle forderten insgesamt 2 Leichtverletzte.

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) sind die Knoten

- Bei der Johanniskirche / Max-Brauer-Allee / Suttnerstraße
- Bei der Johannes-Kirche / Max-Brauer-Allee 188 - 196

gekennzeichnet.

<u>Bei der Johanniskirche / Max-Brauer-Allee / Suttnerstraße</u>

Die UHS wurde aufgrund von mehreren unabhängig voneinander zutreffenden Faktoren ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.

Im Berichtszeitraum sind in dieser UHS 2 VU erfasst, in beiden Fällen handelt es sich um das Streifen geparkter Pkw mit ausschließlich Sachschaden.

<u>Bei der Johannes-Kirche / Max-Brauer-Allee 188 - 196</u>

Die UHS wurde aufgrund von mehreren unabhängig voneinander zutreffenden Faktoren ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.

Im Berichtszeitraum sind in dieser UHS 4 VU registriert.

Es handelt sich um einen VU durch einen Fehler beim Fahrstreifenwechsel, eine seitliche Berührung an der Verengung der beiden Fahrstreifen, eine seitliche Berührung eines geparkten Pkw und einen VU mit Leichtverletzten unter Beteiligung eines Fahrrades:

März 2020, Freitag, 13:15 Uhr
nass/ feucht, Tageslicht
Fahrerin des im Rechtsabbiegestreifen stehenden Pkw öffnet die Fahrertür, als der 14-jährige Radfahrer links vorbeifährt. Er wird von der Tür getroffen und leicht verletzt, kein Sachschaden.

Bei den übrigen VU außerhalb der UHS handelt es sich um

1 x Fehler beim Fahrstreifenwechsel
2 x Streifen eines geparkten Kfz
1 x Eigenunfall eines Krades (Sturz beim Bremsen) – leicht verletzt
2 x Fehler beim Ein- / Ausparken
2 x Fehler beim Rückwärtsfahren (davon 1 x unter Alkoholeinfluß)
1 x Fehler beim Wenden

<u>Verkehrsunfälle mit Radfahrenden</u>

Es wurde im Auswertezeitraum ein VU mit Radfahrenden erfasst, welcher bereits beschrieben ist.
Im Übrigen siehe beigefügte statistische Daten.

[redacted]

Auswertung der Verkehrsunfalldaten

Anzahl Verkehrsunfälle	15
Erstellungsdatum	20.07.2021
Zeitraum	
Dienststelle	BfI
Unfallfilter	Unfalldatum ist zwischen 15.11.2019 und 31.07.2020
Gebiete	Max-Brauer-Allee - NICHT ÄNDERN

Unfälle nach Kategorie

	Kategorie						
	1	2	3	4	5	6	**Gesamt**
2019	0	0	0	0	1	1	2
2020	0	0	2	1	9	1	13
Gesamt	0	0	2	1	10	2	15

Kat 1:	Unfall mit Getöteten
Kat 2:	Unfall mit Schwerverletzten
Kat 3:	Unfall mit Leichtverletzten
Kat 4:	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat 5:	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat 6:	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Anzahl verunglückter Personen

	Anzahl			
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	**Gesamt**
2019	0	0	0	0
2020	0	0	2	2
Gesamt	0	0	2	2

Unfälle gleichen Typs

	Typ							
	1	2	3	4	5	6	7	**Gesamt**
2019	0	0	0	0	1	1	0	2
2020	1	0	0	0	4	3	5	13
Gesamt	1	0	0	0	5	4	5	15

Typ 1:	Fahrunfall (F)
Typ 2:	Abbiegeunfall (AB)
Typ 3:	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Typ 4:	Überschreiten-Unfall (ÜS)
Typ 5:	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Typ 6:	Unfall im Längsverkehr (LV)
Typ 7:	Sonstiger Unfall (SO)

PTV VISTAD

Straßenzustände zum Zeitpunkt der Unfälle

	Anzahl	Prozent
0: trocken	10	67%
1: nass/feucht	5	33%
2: winterglatt	0	0%
5: Schlüpfrigkeit	0	0%
Gesamt	15	100%

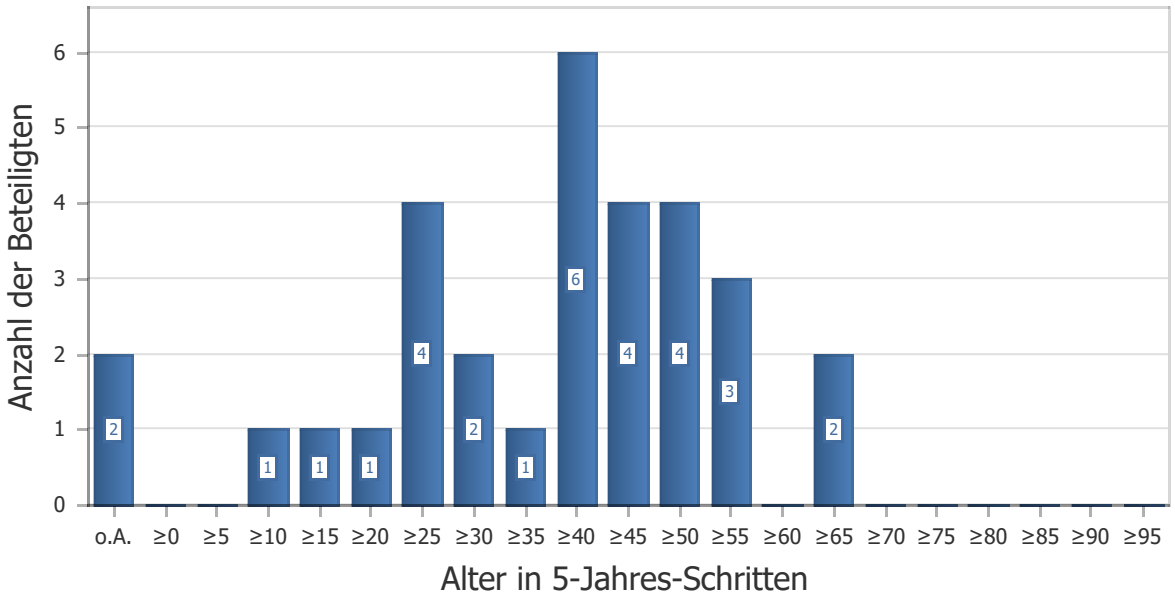
Anzahl Unfälle mit Radfahrer- und/oder Fußgängerbeteiligung

	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer oder Fußgänger
2019	0	0	0
2020	1	0	1
Gesamt	1	0	1

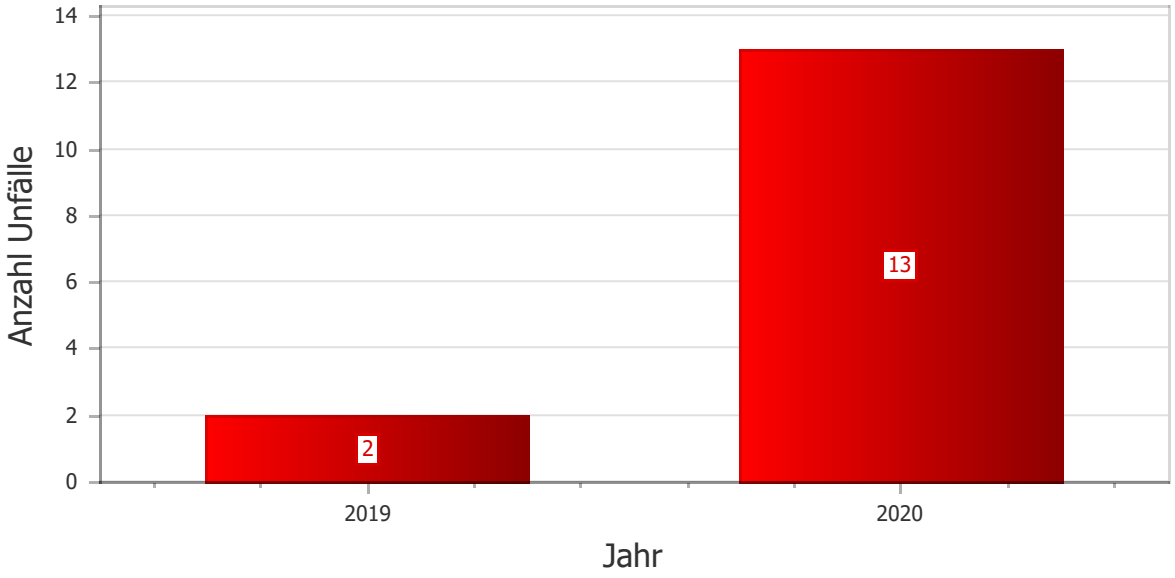
Verkehrsbeteiligung

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	25
Gruppe 2: Fahrräder	1
Gruppe 3: Fußgänger	0
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	2
Gruppe 5: Busse	1
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	1
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	1
Gesamt	31

Lebensalter der Beteiligten

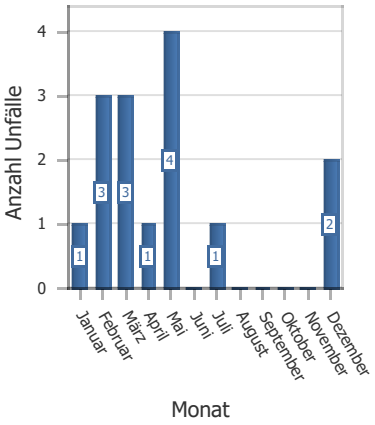


Verkehrsunfälle in Jahren

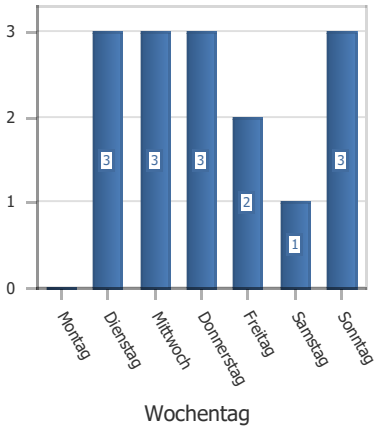


2019 bis 2020

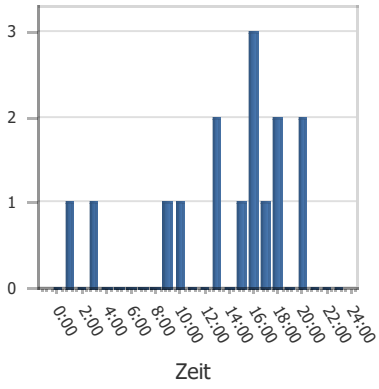
VU in Monaten



VU an Tagen

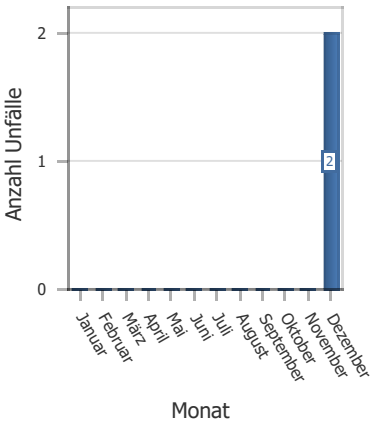


VU im Tagesverlauf

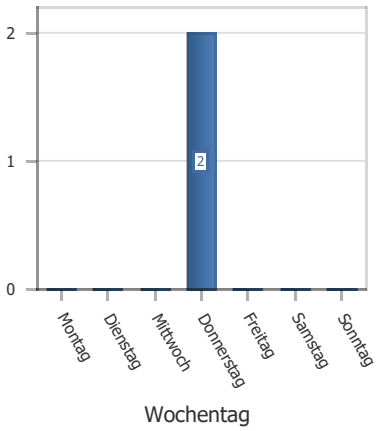


2019

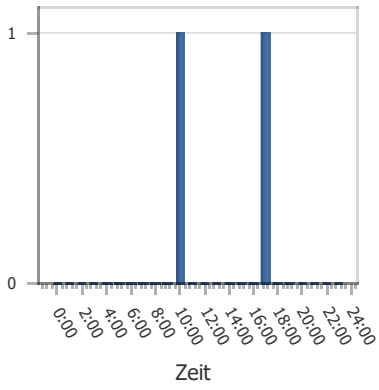
VU in Monaten



VU an Tagen

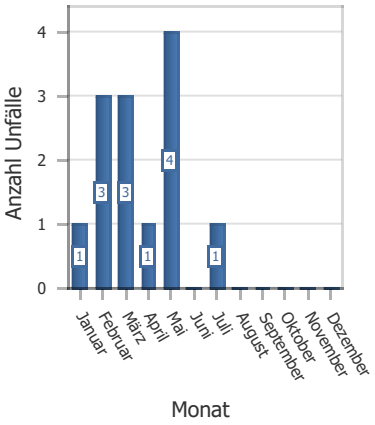


VU im Tagesverlauf

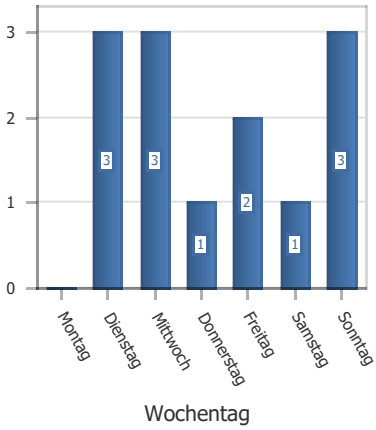


2020

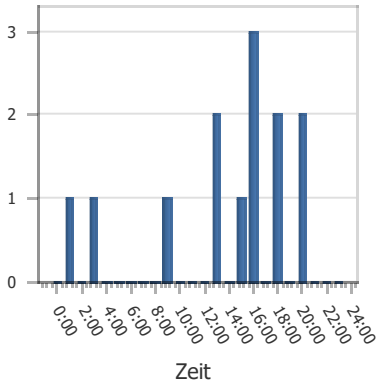
VU in Monaten



VU an Tagen



VU im Tagesverlauf



Ursachen

		Ursache 1	Ursache 2	Ursache 3	**Gesamt**
1	Alkoholeinfluss	0	2	0	2
13	Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	0	0	1
22	Sonstige Fehler beim Überholen	1	0	0	1
26	Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtung	2	0	0	2
36	Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	0	0	3
45	Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	0	0	1
49	Andere Fehler beim Fahrzeugführer	7	0	0	7

Zusammenfassung der Unfalldaten

Erstellungsdatum	20.07.2021
Zeitraum	
Dienststelle	BfI
Unfallfilter	Unfalldatum ist zwischen 15.11.2019 und 31.07.2020
Gebiete	Max-Brauer-Allee - NICHT ÄNDERN

Anzahl der Unfälle	15
Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	2
Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden	0
Verunglückte Personen	2
Unfallkosten gesamt	132 T€

Den Angaben liegen die Unfallkostensätze 2010 der BASt zugrunde.

Zusammenfassung der Unfalldaten

Unfälle

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Anzahl	15	0	0	2	1	10	2
Kosten (T€)	132	0	0	29	14	60	29
Sachschaden (T€)	43	0	0	2	12	25	4
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	2	0	0	2	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Alkohol	2	0	0	0	0	0	2
Unfälle unter Einfluss von Drogen	0	0	0	0	0	0	0

Beteiligte

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	2	0	0	2	0	0	0
Unverletzte Personen	29	0	0	1	2	22	4
Summe	31	0	0	3	2	22	4

Mitfahrer

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0	0

Legende

Kat. 1: Unfall mit Getöteten
Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten
Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten
Kat. 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat. 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat. 6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

PTV VISTAD

Unfallkategorie	Anzahl		Kosten (T€)	
Unfall mit Leichtverletzten	2	13%	29	22%
Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)	1	7%	14	11%
Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel	10	67%	60	45%
Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel	2	13%	29	22%

Unfalltyp	Anzahl		Kosten (T€)	
1 Fahrunfall (F)	1	7%	15	11%
5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	5	33%	47	36%
6 Unfall im Längsverkehr (LV)	4	27%	24	18%
7 Sonstiger Unfall (SO)	5	33%	47	36%

Unfallumstände	Anzahl		Kosten (T€)	
Radfahrer	1	7%	15	11%
Kraftrad	1	7%	15	11%
Alkohol oder Drogen	2	13%	29	22%
Überholunfall	1	7%	6	5%

Umweltfaktoren	Anzahl		Kosten (T€)	
nass/feucht	5	33%	39	30%
Dunkelheit	5	33%	47	36%

Häufigste Unfallursachen aller Beteiligten	Anzahl	
1. 36 - Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	18%
2. 1 - Alkoholeinfluss	2	12%
2. 26 - Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtung	2	12%
4. 13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	6%
4. 22 - Sonstige Fehler beim Überholen	1	6%
4. 45 - Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	6%
49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	7	41%

PTV VISTAD

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers

		Anzahl	
1.	36 - Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	18%
2.	1 - Alkoholeinfluss	2	12%
2.	26 - Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlusssystem-Missachtung	2	12%
4.	13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	6%
4.	22 - Sonstige Fehler beim Überholen	1	6%
4.	45 - Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	6%
	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	7	41%

Jahr

	Anzahl		Kosten (T€)	
2019	2	13%	20	15%
2020	13	87%	112	85%

Monat

	Anzahl		Kosten (T€)	
Januar	1	7%	6	5%
Februar	3	20%	18	14%
März	3	20%	44	33%
April	1	7%	6	5%
Mai	4	27%	24	18%
Juni	0	0%	0	0%
Juli	1	7%	14	11%
August	0	0%	0	0%
September	0	0%	0	0%
Oktober	0	0%	0	0%
November	0	0%	0	0%
Dezember	2	13%	20	15%

Wochentag

	Anzahl		Kosten (T€)	
Montag	0	0%	0	0%
Dienstag	3	20%	27	20%
Mittwoch	3	20%	26	20%
Donnerstag	3	20%	26	20%
Freitag	2	13%	21	16%
Samstag	1	7%	14	11%
Sonntag	3	20%	18	14%

Tageszeit	Anzahl		Kosten (T€)	
0 :00	0	0%	0	0%
1 :00	1	7%	6	5%
2 :00	0	0%	0	0%
3 :00	1	7%	14	11%
4 :00	0	0%	0	0%
5 :00	0	0%	0	0%
6 :00	0	0%	0	0%
7 :00	0	0%	0	0%
8 :00	0	0%	0	0%
9 :00	1	7%	14	11%
10:00	1	7%	6	5%
11:00	0	0%	0	0%
12:00	0	0%	0	0%
13:00	2	13%	21	16%
14:00	0	0%	0	0%
15:00	1	7%	6	5%
16:00	3	20%	18	14%
17:00	1	7%	14	11%
18:00	2	13%	12	9%
19:00	0	0%	0	0%
20:00	2	13%	21	16%
21:00	0	0%	0	0%
22:00	0	0%	0	0%
23:00	0	0%	0	0%

Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion
Lagezentrum Verkehr – VD 01
EGV 26316

[redacted]mburg, den 17.09.2021
[redacted]

Verkehrsunfallauswertung

Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße

Stand: 17.09.2021

Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahrunfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzen	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Die Verkehrsbelastung der betrachteten Strecke liegt bei werktäglich 15.000 - 20.000 Fahrzeugen, Stand 2014.
Im Auswertezeitraum 15.11.2020 – 31.07.2021 ereigneten sich auf der bewerteten Strecke 4 Verkehrsunfälle. Dabei wurde keine Person getötet oder verletzt.

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) sind die Knoten

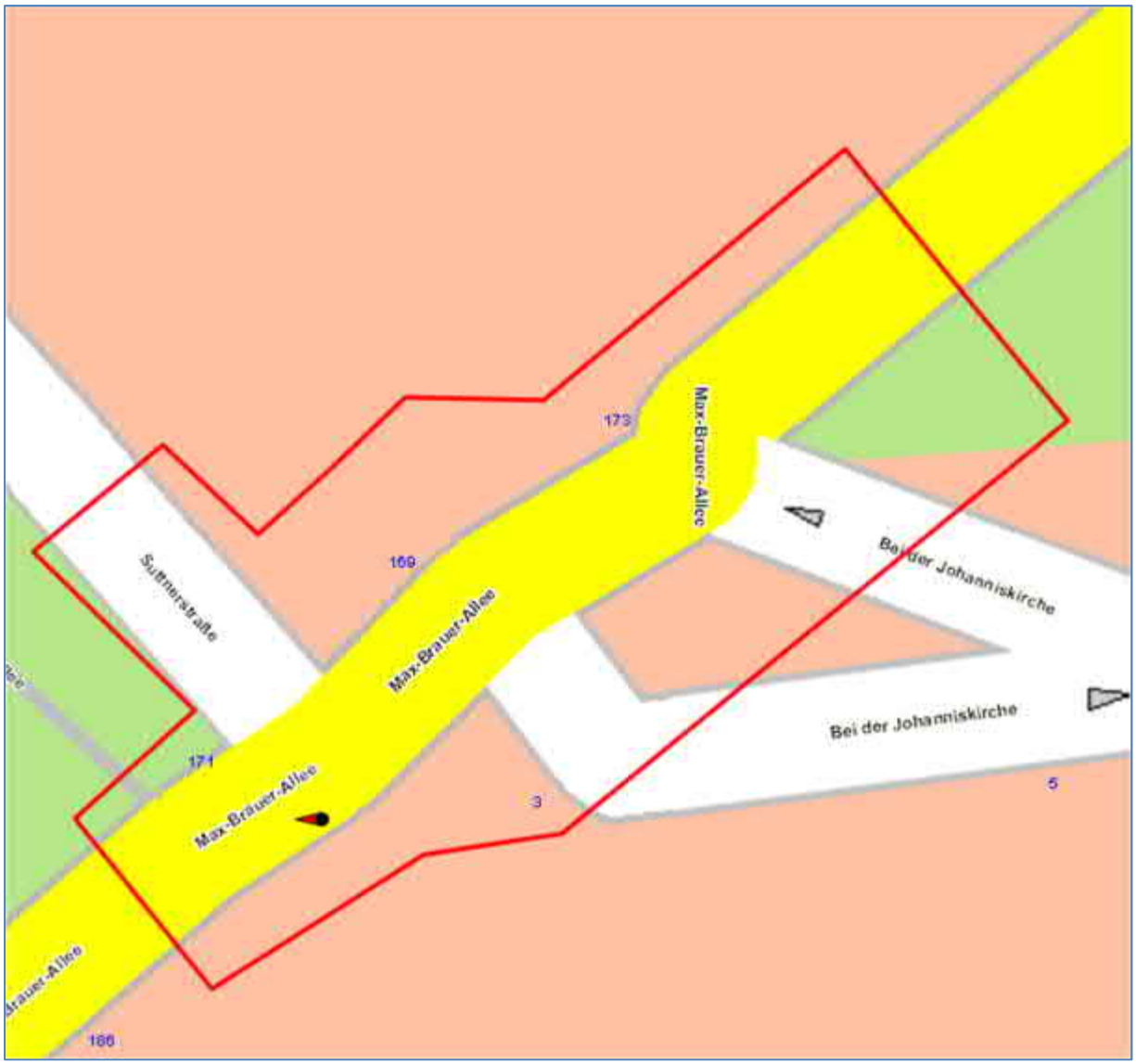
- Bei der Johanniskirche / Max-Brauer-Allee / Suttnerstraße
- Bei der Johannes-Kirche / Max-Brauer-Allee 188 - 196

gekennzeichnet.

<u>Bei der Johanniskirche / Max-Brauer-Allee / Suttnerstraße</u>

Die UHS wurde aufgrund von mehreren unabhängig voneinander zutreffenden Faktoren ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.



Im Berichtszeitraum ist in dieser UHS 1 VU erfasst. Dabei fuhr ein Fußgänger mit seinem Skateboard entgegengesetzt auf dem Radweg und verlor das Skateboard ohne Fremdeinwirkung. Dies rollte auf die Fahrbahn und beschädigt einen fahrenden Pkw.

Bei der Johannes-Kirche / Max-Brauer-Allee 188 - 196

Die UHS wurde aufgrund von mehreren unabhängig voneinander zutreffenden Faktoren ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.

Im Berichtszeitraum sind in dieser UHS 2 VU registriert.

Es handelt sich um einen VU durch einen Fehler beim Wiedereinscheren nach dem Überholvorgang, wobei der Verursacher unter Alkoholeinfluss stand (beteiligt 2 Pkw) sowie das Streifen eines parkenden Kfz durch einen Pkw.

Bei dem verbleibenden VU außerhalb der UHS handelt es sich um einen VU beim Einparken.

Verkehrsunfälle mit Radfahrenden

Es wurden im Auswertezeitraum keine VU mit Radfahrenden erfasst.

Im Übrigen siehe beigefügte statistische Daten.

[redacted]

Auswertung der Verkehrsunfalldaten

Anzahl Verkehrsunfälle	4
Erstellungsdatum	17.09.2021
Zeitraum	
Dienststelle	BfI
Unfallfilter	Unfalldatum ist zwischen 15.11.2020 und 31.07.2021
Gebiete	Max-Brauer-Allee - NICHT ÄNDERN

Unfälle nach Kategorie

	Kategorie						
	1	2	3	4	5	6	**Gesamt**
2021	0	0	0	1	3	0	4
Gesamt	0	0	0	1	3	0	4

Kat 1:	Unfall mit Getöteten
Kat 2:	Unfall mit Schwerverletzten
Kat 3:	Unfall mit Leichtverletzten
Kat 4:	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat 5:	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat 6:	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Anzahl verunglückter Personen

	Anzahl			
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	**Gesamt**
2021	0	0	0	0
Gesamt	0	0	0	0

Unfälle gleichen Typs

	Typ							
	1	2	3	4	5	6	7	**Gesamt**
2021	0	0	0	0	1	1	2	4
Gesamt	0	0	0	0	1	1	2	4

Typ 1:	Fahrunfall (F)
Typ 2:	Abbiegeunfall (AB)
Typ 3:	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Typ 4:	Überschreiten-Unfall (ÜS)
Typ 5:	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Typ 6:	Unfall im Längsverkehr (LV)
Typ 7:	Sonstiger Unfall (SO)

PTV VISTAD

Straßenzustände zum Zeitpunkt der Unfälle

	Anzahl	Prozent
0: trocken	4	100%
1: nass/feucht	0	0%
2: winterglatt	0	0%
5: Schlüpfrigkeit	0	0%
Gesamt	4	100%

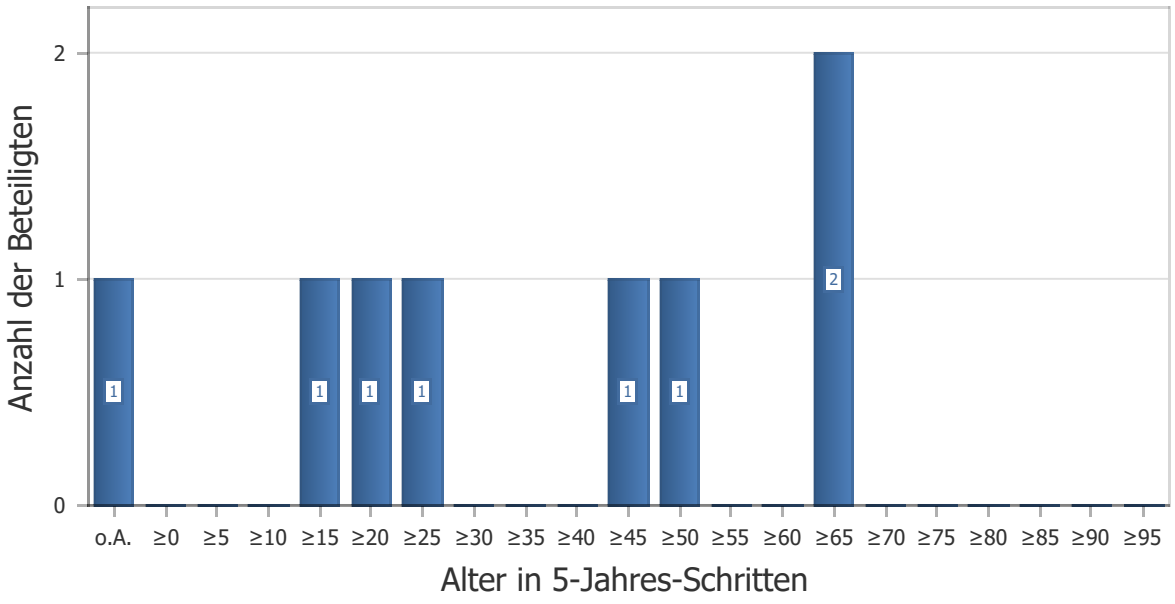
Anzahl Unfälle mit Radfahrer- und/oder Fußgängerbeteiligung

	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer oder Fußgänger
2021	0	1	1
Gesamt	0	1	1

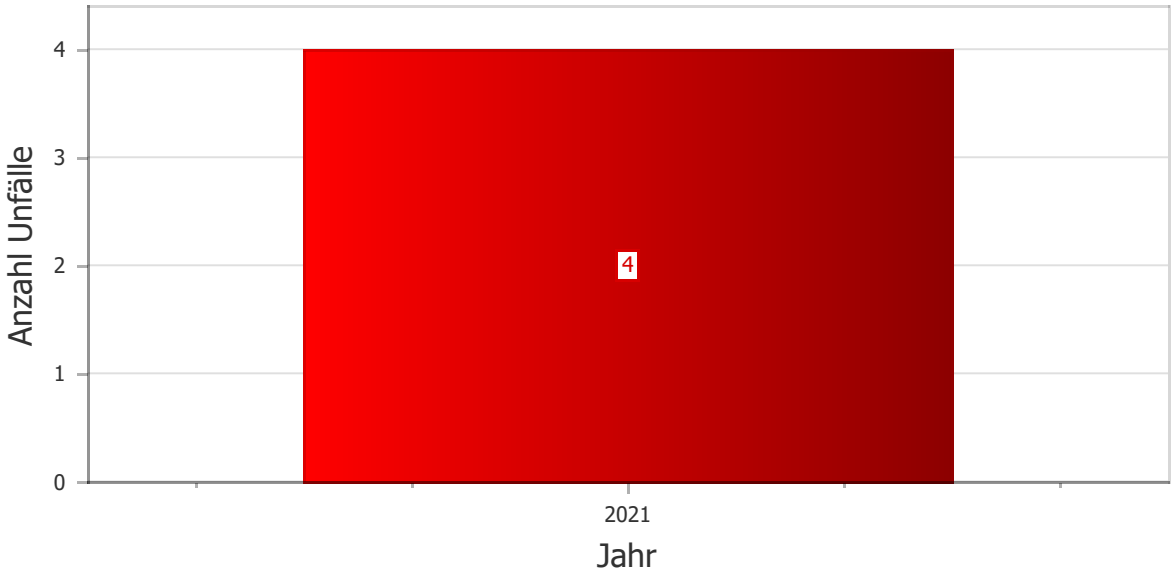
Verkehrsbeteiligung

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	7
Gruppe 2: Fahrräder	0
Gruppe 3: Fußgänger	1
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	0
Gruppe 5: Busse	0
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	0
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	0
Gesamt	8

Lebensalter der Beteiligten

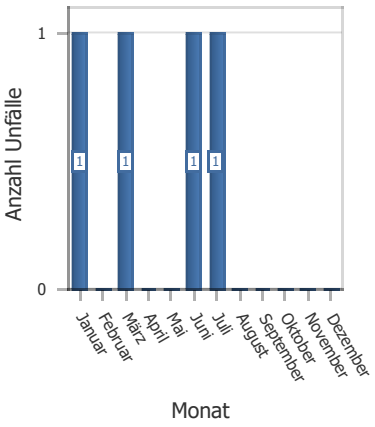


Verkehrsunfälle in Jahren

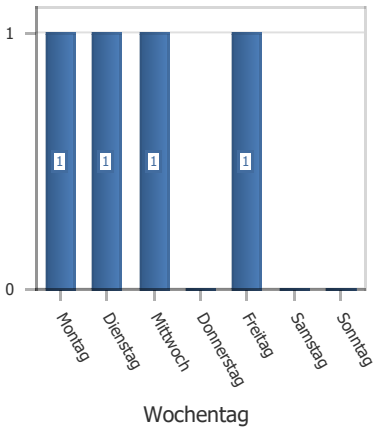


2021 bis 2021

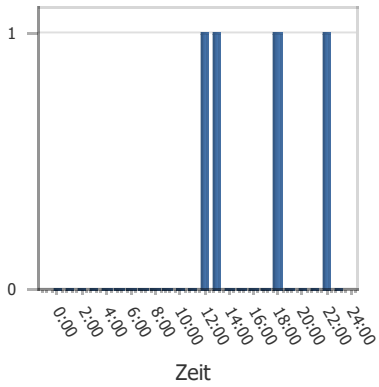
VU in Monaten



VU an Tagen

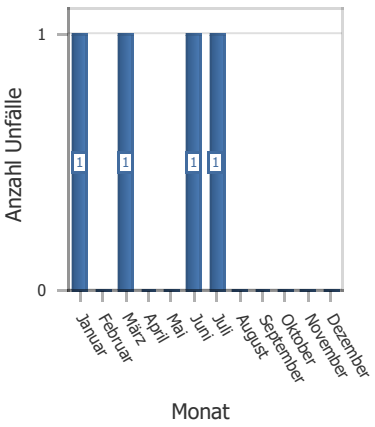


VU im Tagesverlauf

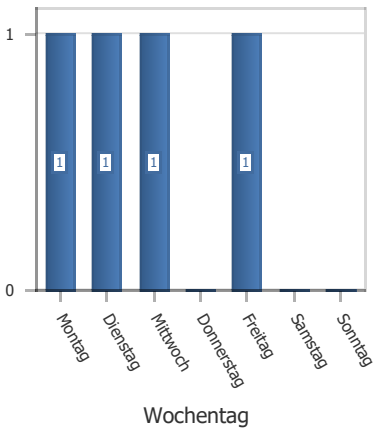


2021

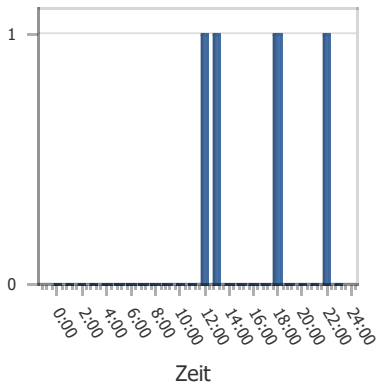
VU in Monaten



VU an Tagen



VU im Tagesverlauf



Ursachen

		Ursache 1	Ursache 2	Ursache 3	**Gesamt**
1	Alkoholeinfluss	0	1	0	1
21	Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts (nach Überholen)	1	0	0	1
49	Andere Fehler beim Fahrzeugführer	2	0	0	2
69	Andere Fehler der Fußgänger	1	0	0	1

Zusammenfassung der Unfalldaten

Erstellungsdatum	17.09.2021
Zeitraum	
Dienststelle	BfI
Unfallfilter	Unfalldatum ist zwischen 15.11.2020 und 31.07.2021
Gebiete	Max-Brauer-Allee - NICHT ÄNDERN

Anzahl der Unfälle	4
Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	0
Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden	0
Verunglückte Personen	0
Unfallkosten gesamt	32 T€

Den Angaben liegen die Unfallkostensätze 2010 der BASt zugrunde.

Zusammenfassung der Unfalldaten

Unfälle

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Anzahl	4	0	0	0	1	3	0
Kosten (T€)	32	0	0	0	14	18	0
Sachschaden (T€)	7	0	0	0	4	3	0
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Alkohol	1	0	0	0	1	0	0
Unfälle unter Einfluss von Drogen	0	0	0	0	0	0	0

Beteiligte

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Unverletzte Personen	8	0	0	0	2	6	0
Summe	8	0	0	0	2	6	0

Mitfahrer

	Summe	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0	0

Legende

Kat. 1: Unfall mit Getöteten
Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten
Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten
Kat. 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
Kat. 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
Kat. 6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

PTV VISTAD

Unfallkategorie

	Anzahl		Kosten (T€)	
Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)	1	25%	14	44%
Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel	3	75%	18	56%

Unfalltyp

	Anzahl		Kosten (T€)	
5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	1	25%	6	19%
6 Unfall im Längsverkehr (LV)	1	25%	14	44%
7 Sonstiger Unfall (SO)	2	50%	12	38%

Unfallumstände

	Anzahl		Kosten (T€)	
Fußgänger	1	25%	6	19%
Alkohol oder Drogen	1	25%	14	44%
Überholunfall	1	25%	14	44%

Umweltfaktoren

	Anzahl		Kosten (T€)	
Dunkelheit	1	25%	14	44%

Häufigste Unfallursachen aller Beteiligten

		Anzahl	
1.	1 - Alkoholeinfluss	1	20%
1.	21 - Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts (nach Überholen)	1	20%
1.	69 - Andere Fehler der Fußgänger	1	20%
	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	2	40%

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers

		Anzahl	
1.	1 - Alkoholeinfluss	1	20%
1.	21 - Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts (nach Überholen)	1	20%
1.	69 - Andere Fehler der Fußgänger	1	20%
	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	2	40%

Jahr

	Anzahl		Kosten (T€)	
2021	4	100%	32	100%

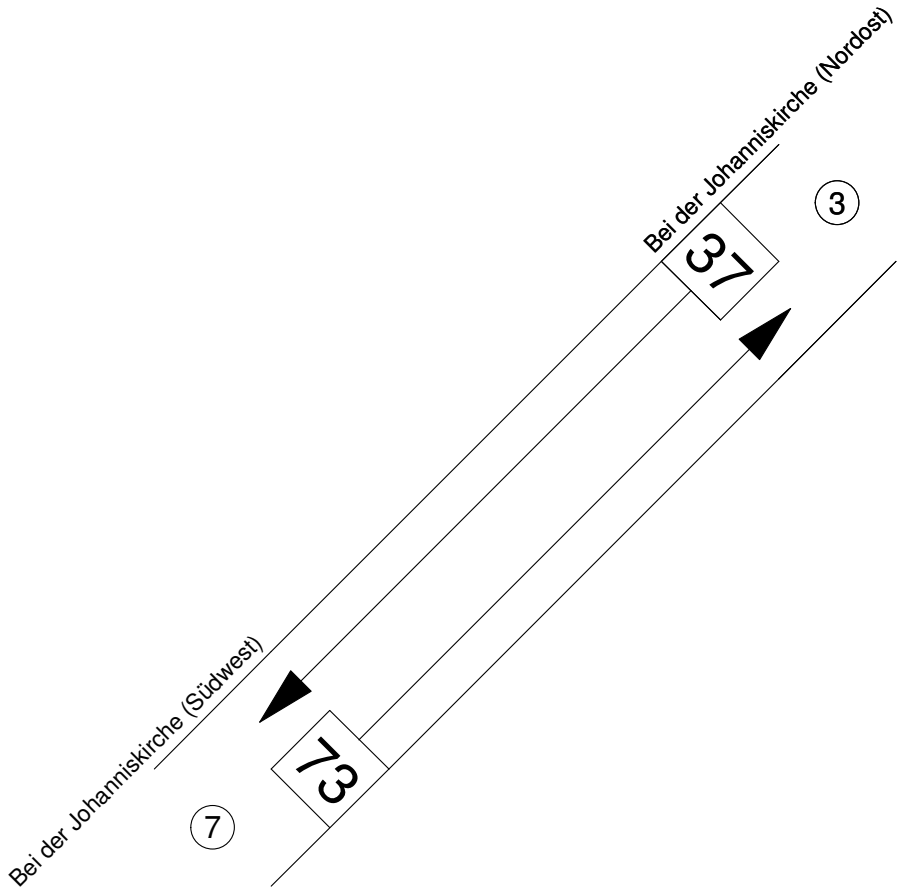
PTV VISTAD

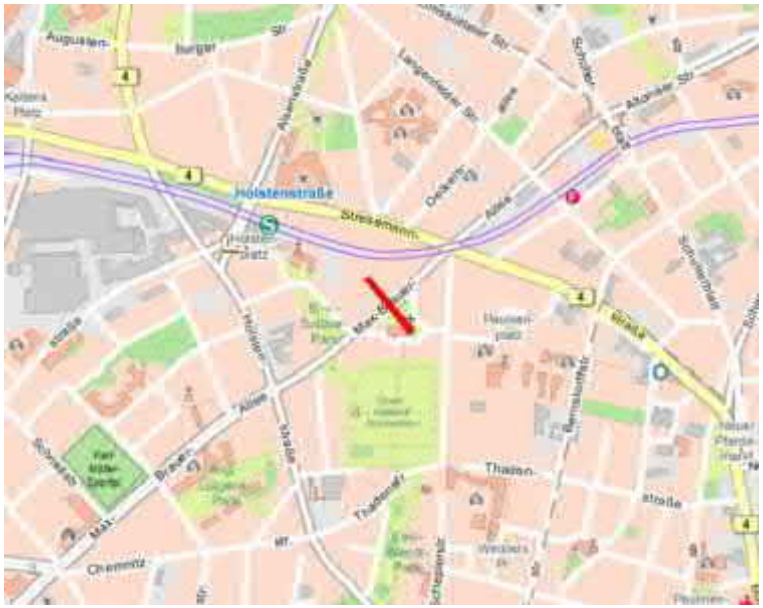
Monat	Anzahl		Kosten (T€)	
Januar	1	25%	14	44%
Februar	0	0%	0	0%
März	1	25%	6	19%
April	0	0%	0	0%
Mai	0	0%	0	0%
Juni	1	25%	6	19%
Juli	1	25%	6	19%
August	0	0%	0	0%
September	0	0%	0	0%
Oktober	0	0%	0	0%
November	0	0%	0	0%
Dezember	0	0%	0	0%

Wochentag	Anzahl		Kosten (T€)	
Montag	1	25%	6	19%
Dienstag	1	25%	14	44%
Mittwoch	1	25%	6	19%
Donnerstag	0	0%	0	0%
Freitag	1	25%	6	19%
Samstag	0	0%	0	0%
Sonntag	0	0%	0	0%

Tageszeit	Anzahl		Kosten (T€)	
0 :00	0	0%	0	0%
1 :00	0	0%	0	0%
2 :00	0	0%	0	0%
3 :00	0	0%	0	0%
4 :00	0	0%	0	0%
5 :00	0	0%	0	0%
6 :00	0	0%	0	0%
7 :00	0	0%	0	0%
8 :00	0	0%	0	0%
9 :00	0	0%	0	0%
10:00	0	0%	0	0%
11:00	0	0%	0	0%
12:00	1	25%	6	19%
13:00	1	25%	6	19%
14:00	0	0%	0	0%
15:00	0	0%	0	0%
16:00	0	0%	0	0%
17:00	0	0%	0	0%
18:00	1	25%	6	19%
19:00	0	0%	0	0%
20:00	0	0%	0	0%
21:00	0	0%	0	0%
22:00	1	25%	14	44%
23:00	0	0%	0	0%

Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)





Zählstelle: 7441

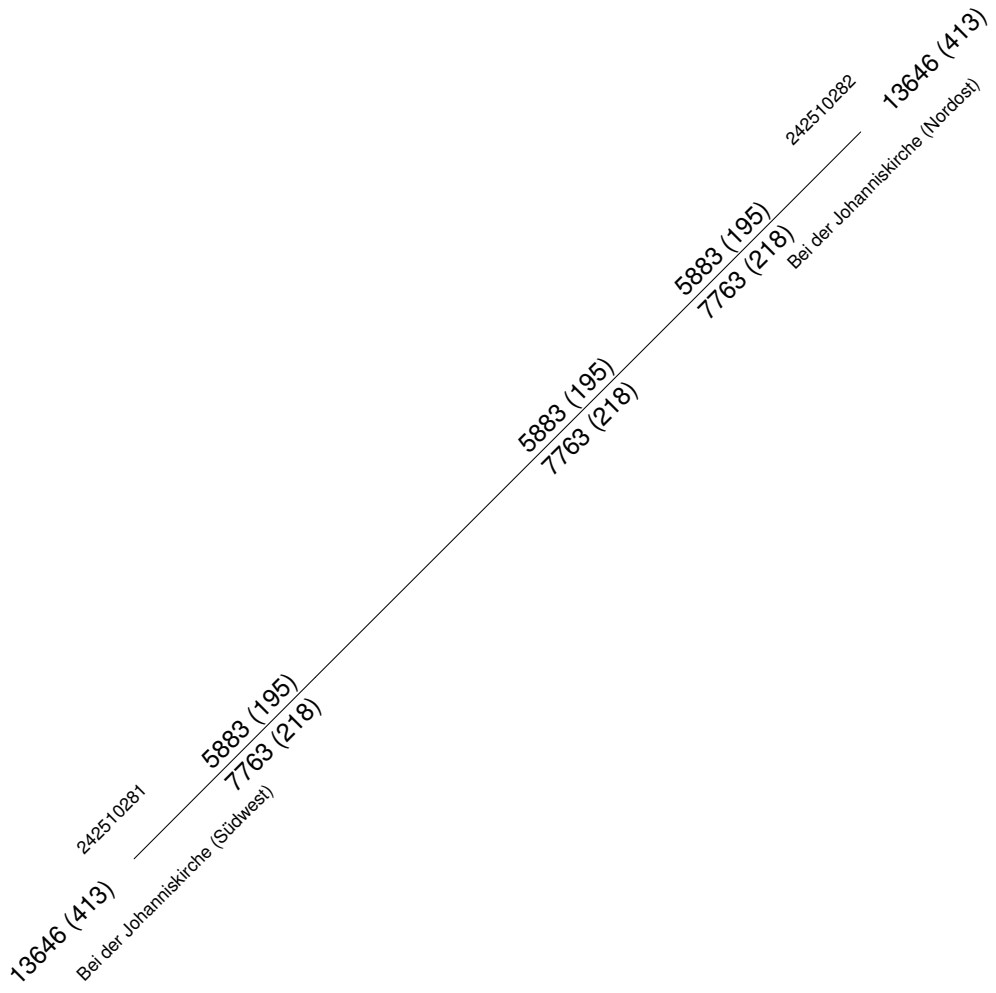
Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)

13.08.2020 **Donnerstag** **Woche 33**

Bei der Johanniskirche (Nordost)

Bei der Johanniskirche (Südwest)

Zählzeit: 6.00-20.00 Uhr



Zählstelle 7441 13.08.2020 Donnerstag
Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)
0.00-24.00 Uhr
Zählzeit 6.00-20.00 Uhr
Summe aller Beziehungen: 13646 (413)
(SV in Klammern)

Zst. 7441 , Do, 13. 8.2020 Seite 1
Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	5883	5883
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.3	3.3
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		7763	0	7763
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.8	0.0	2.8
Summe		7763	5883	13646
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.8	3.3	3.0
QUERSCHNITT Summe		13646	13646	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.0	3.0	

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 22:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	5238	5238
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.2	3.2
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		6834	0	6834
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.8	0.0	2.8
Summe		6834	5238	12072
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.8	3.2	3.0
QUERSCHNITT Summe		12072	12072	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.0	3.0	

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	4484	4484
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.3	3.3
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		5861	0	5861
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.0	0.0	3.0
Summe		5861	4484	10345
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.0	3.3	3.1
QUERSCHNITT Summe		10345	10345	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.1	3.1	

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 09:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	734	734
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	4.4	4.4
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		1071	0	1071
Schwerverkehrsanteil	(%)	4.2	0.0	4.2
Summe		1071	734	1805
Schwerverkehrsanteil	(%)	4.2	4.4	4.3
QUERSCHNITT Summe		1805	1805	
Schwerverkehrsanteil	(%)	4.3	4.3	

GESAMTBELASTUNG 09:00 bis 15:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	2080	2080
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.6	3.6
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		2688	0	2688
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.2	0.0	3.2
Summe		2688	2080	4768
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.2	3.6	3.4
QUERSCHNITT Summe		4768	4768	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.4	3.4	

GESAMTBELASTUNG 10:00 bis 14:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	1339	1339
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.8	3.8
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		1819	0	1819
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.2	0.0	3.2
Summe		1819	1339	3158
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.2	3.8	3.5
QUERSCHNITT Summe		3158	3158	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.5	3.5	

GESAMTBELASTUNG 15:00 bis 16:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	434	434
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.3	2.3
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		466	0	466
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.1	0.0	2.1
Summe		466	434	900
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.1	2.3	2.2
QUERSCHNITT Summe		900	900	
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.2	2.2	

GESAMTBELASTUNG 16:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	1236	1236
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.3	2.3
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		1636	0	1636
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.9	0.0	1.9
Summe		1636	1236	2872
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.9	2.3	2.1
QUERSCHNITT Summe		2872	2872	
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.1	2.1	

MAX.-STUNDENWERTE (VON-ZEITEN) 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	459	459
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.0	2.0
	Uhrzeit	00:00	15:30	15:30
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		585	0	585
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	0.0	1.5
	Uhrzeit	15:45	00:00	15:45
Summe		585	459	1036
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	2.0	1.7
	Uhrzeit	15:45	15:30	15:45
QUERSCHNITT Summe		1036	1036	
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.7	1.7	
	Uhrzeit	15:45	15:45	

15:45 bis 16:45 max. Wert des Knotens
zw. 00:00 und 24:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	451	451
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.0	2.0
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		585	0	585
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	0.0	1.5
Summe		585	451	1036
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	2.0	1.7
QUERSCHNITT Summe		1036	1036	
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.7	1.7	

15:45 bis 16:45 max. Wert des Knotens
zw. 06:00 und 22:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	451	451
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.0	2.0
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		585	0	585
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	0.0	1.5
Summe		585	451	1036
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	2.0	1.7
QUERSCHNITT Summe		1036	1036	
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.7	1.7	

15:45 bis 16:45 max. Wert des Knotens
zw. 06:00 und 19:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	451	451
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.0	2.0
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		585	0	585
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	0.0	1.5
Summe		585	451	1036
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.5	2.0	1.7
QUERSCHNITT Summe		1036	1036	
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.7	1.7	

08:00 bis 09:00 max. Wert des Knotens
zw. 06:00 und 09:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	348	348
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.2	3.2
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		475	0	475
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.4	0.0	3.4
Summe		475	348	823
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.4	3.2	3.3
QUERSCHNITT Summe		823	823	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.3	3.3	

14:00 bis 15:00 max. Wert des Knotens
zw. 09:00 und 15:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	409	409
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.4	2.4
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		446	0	446
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.2	0.0	2.2
Summe		446	409	855
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.2	2.4	2.3
QUERSCHNITT Summe		855	855	
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.3	2.3	

11:45 bis 12:45 max. Wert des Knotens
zw. 10:00 und 14:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	368	368
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	3.0	3.0
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		469	0	469
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.6	0.0	2.6
Summe		469	368	837
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.6	3.0	2.7
QUERSCHNITT Summe		837	837	
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.7	2.7	

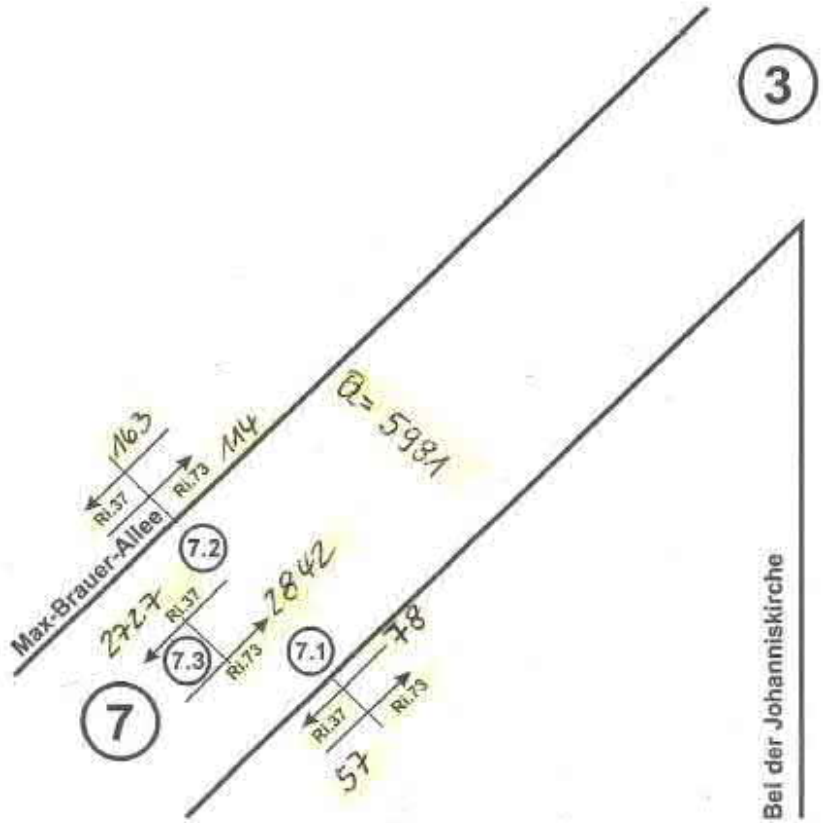
15:00 bis 16:00 max. Wert des Knotens
zw. 15:00 und 16:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	434	434
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.3	2.3
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		466	0	466
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.1	0.0	2.1
Summe		466	434	900
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.1	2.3	2.2
QUERSCHNITT Summe		900	900	
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.2	2.2	

16:00 bis 17:00 max. Wert des Knotens
zw. 16:00 und 19:00 Uhr in Kfz

V O N \ N A C H		3	7	Summe
3 Bei der Johanniskirche (Nordost)		0	442	442
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	2.0	2.0
7 Bei der Johanniskirche (Südwest)		573	0	573
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.6	0.0	1.6
Summe		573	442	1015
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.6	2.0	1.8
QUERSCHNITT Summe		1015	1015	
Schwerverkehrsanteil	(%)	1.8	1.8	

Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)



Zählstelle: 8642	Radfahrer	
Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)		
13.08.2020	**Donnerstag**	**Woche 33**
Bei der Johanniskirche (Nordost)		
Bei der Johanniskirche (Südwest)		
		Zählzeit: 6:00 - 20:00 Uhr

Radfahrer

Zst.-Nr.: **8642** Datum: **Do., 13.08.2020**

Zst.-Name: **Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)** Woche: **33**

Uhrzeit		Q7.1			Q7.2			Q7.3			Gesamt
		Ri. 37	Ri. 73		Ri. 37	Ri. 73		Ri. 37	Ri. 73		Σ
6	**00 - 15**	0	0		0	0		5	2		7
	15 - 30	0	0		1	0		10	7		18
	30 - 45	0	0		0	0		20	19		39
	45 - 60	0	0		0	1		22	26		49
7	**00 - 15**	0	0		0	0		20	21		41
	15 - 30	0	0		1	2		39	39		81
	30 - 45	3	0		10	4		51	67		135
	45 - 60	2	5		1	5		67	70		150
8	**00 - 15**	0	1		2	2		40	68		113
	15 - 30	2	0		2	4		56	81		145
	30 - 45	1	0		0	2		80	75		158
	45 - 60	0	0		3	4		64	97		168
9	**00 - 15**	0	2		5	2		57	49		115
	15 - 30	3	1		3	2		37	47		93
	30 - 45	1	1		0	0		50	61		113
	45 - 60	0	0		1	0		37	53		91
10	**00 - 15**	1	0		2	0		21	47		71
	15 - 30	1	2		1	1		24	27		56
	30 - 45	2	2		3	4		25	34		70
	45 - 60	5	1		3	4		33	31		77
11	**00 - 15**	1	0		4	2		27	41		75
	15 - 30	0	2		2	0		40	21		65
	30 - 45	2	2		2	4		31	36		77
	45 - 60	1	0		1	1		46	31		80
12	**00 - 15**	0	1		4	1		24	32		62
	15 - 30	3	0		1	4		51	31		90
	30 - 45	0	1		2	3		44	42		92
	45 - 60	2	2		4	1		35	40		84
13	**00 - 15**	2	1		3	1		40	40		87
	15 - 30	0	1		3	2		41	45		92
	30 - 45	1	2		3	2		32	40		80
	45 - 60	2	1		7	4		42	38		94
14	**00 - 15**	3	1		2	2		45	40		93
	15 - 30	1	0		1	4		58	39		103
	30 - 45	0	1		2	2		48	44		97
	45 - 60	2	1		3	0		61	53		120
15	**00 - 15**	0	2		15	1		53	45		116
	15 - 30	1	0		6	6		71	44		128
	30 - 45	2	0		3	1		51	71		128
	45 - 60	1	1		4	2		38	51		97
16	**00 - 15**	1	3		4	1		68	47		124
	15 - 30	0	2		5	4		74	67		152
	30 - 45	3	0		1	3		55	68		130
	45 - 60	2	3		1	3		55	64		128
17	**00 - 15**	4	1		1	0		58	52		116
	15 - 30	0	3		4	1		72	72		152
	30 - 45	3	0		6	1		66	87		163
	45 - 60	4	2		2	1		71	75		155
18	**00 - 15**	0	0		4	3		80	71		158
	15 - 30	1	1		2	7		78	102		191
	30 - 45	3	5		12	3		103	65		191
	45 - 60	3	0		0	0		83	75		161
19	**00 - 15**	2	1		4	1		75	60		143
	15 - 30	0	0		3	2		50	60		115
	30 - 45	3	2		3	1		47	59		115
	45 - 60	4	0		1	3		56	73		137
Summe	**Σ**	**78**	**57**		**163**	**114**		**2727**	**2842**		**5981**

Wetterdatenblatt

Ortsteil/Stadtteil: **Hamburg, Schlump**

Datum: **Do., 13.08.2020**

Woche: **33**

Wetterdaten		**Uhrzeit**		
		06:00	13:00	18:00
Bewölkungsgrad:	wolkenlos	x	x	x
	bewölkt			
	bedeckt			
Niederschlag:	kein Niederschlag	x	x	x
	leichter Regen/Schnee			
	Regen/Schnee			
	Starkregen/-schnee			
Wind:	windstill/leichter Wind	x	x	x
	windig			
	stürmisch			
Temperatur:	°C			
Beobachter:		<Name>	<Name>	<Name>

Verkehrszählung am 23.03.2021 (Dienstag) **Zählzeit: 6-19 Uhr** **Kfz**

Knotenpunkt **Max-Brauer-Allee/ Bei der Johanniskirche/ Suttnerstraße**

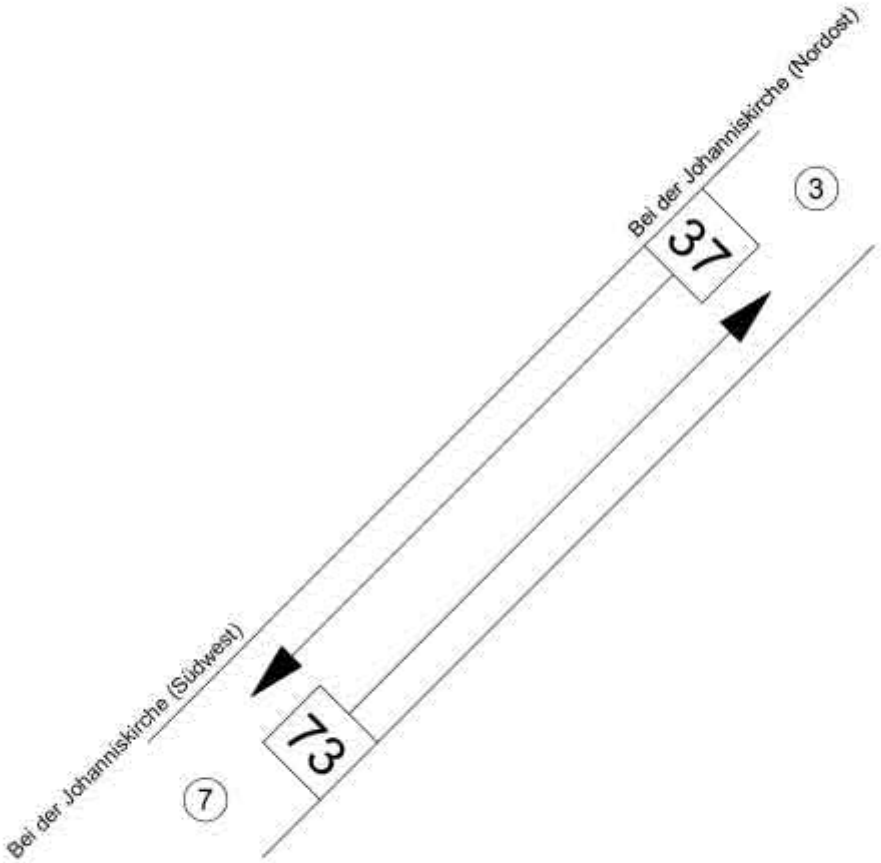
Zeit-intervall	Max-Brauer-Allee NO									Bei der Johanniskirche									Max-Brauer-Allee SW									Suttnerstraße								
	RA 14			GA 13			LA 12			RA 21			GA 24			LA 23			RA 32			GA 31			LA 34			RA 43			GA 42			LA 41		
	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw
0:15																																				
0:30																																				
0:45																																				
1:00																																				
1:15																																				
1:30																																				
1:45																																				
2:00																																				
2:15																																				
2:30																																				
2:45																																				
3:00																																				
3:15																																				
3:30																																				
3:45																																				
4:00																																				
4:15																																				
4:30																																				
4:45																																				
5:00																																				
5:15																																				
5:30																																				
5:45																																				
6:00																																				
6:15	2	0	0	28	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	27	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	3	0	0	18	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	34	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	29	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0
7:00	0	0	0	38	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	54	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15	2	0	0	39	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	66	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	45	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	70	3	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45	1	0	0	80	2	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	100	2	0	1	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0
8:00	3	0	0	101	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	101	2	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
8:15	3	0	0	94	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	100	2	4	1	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0
8:30	1	0	0	100	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	86	3	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0
8:45	1	0	0	104	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	91	2	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0
9:00	3	0	0	94	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	105	2	2	1	0	0	5	0	0	1	0	0	4	0	0
9:15	0	0	0	90	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	99	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
9:30	1	0	0	89	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	99	3	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0
9:45	2	0	0	66	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	106	2	2	1	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	2	0	0	98	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	92	2	0	2	0	1	3	0	1	0	0	0	2	0	0
10:15	2	0	0	68	2	1	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	112	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0
10:30	1	0	0	72	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	94	3	3	2	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0
10:45	2	0	0	76	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	93	2	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0
11:00	2	0	0	80	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	2	1	1	0	0	4	0	0	1	0	0	2	0	0
11:15	5	0	0	62	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	89	2	6	6	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0
11:30	2	0	0	77	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	99	4	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	1	0	0	82	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	90	2	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	2	0	0	86	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	113	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15	2	0	0	81	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	92	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30	3	0	0	77	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	113	3	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0
12:45	4	0	0	86	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	122	2	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0
13:00	4	0	0	100	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	103	2	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15	1	0	0	92	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	102	3	0	3	0	1	6	0	0	0	0	0	2	0	0
13:30	6	0	0	97	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	122	3	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0
13:45	3	0	0	97	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	100	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
14:00	0	0	0	89	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	100	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0
14:15	1	0	0	97	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	109	2	1	2	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0
14:30	1	0	0	94	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	113	3	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
14:45	3	0	0	91	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	108	3	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0
15:00	3	0	0	98	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	111	2	0	2	0	0	7	0	0	0	0	0	3	0	0
15:15	2	0	0	93	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	102	2	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30	1	0	0	104	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	147	2	0	5	0	0	7	0	0	0	0	0	1	0	0
15:45	2	0	0	107	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	126	3	1	1	0	0	6	0	0	0	0	0	5	0	0
16:00	3	0	0	95	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	120	2	1	4	0	0	7	0	0	0	0	0	1	0	0
16:15	2	0	0	129	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	136	2	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30	4	0	0	96	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	142	3	0	4	0	0	6	0	0	0	0	0	5	0	0
16:45	2	0	0	107	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	116	2	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0
17:00	1	0	0	99	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	98	2	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	5	0	0
17:15	0	0	0	103	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	118	3	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30	1	0	0	97	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	110	2	0	2	0	0	3	0	0	2	0	0	2	0	0
17:45	1	0	0	92	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	134	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
18:00	2	0	0	81	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	128	2	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
18:15	2	0	0	97	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	121	2	0	3	0	0	6	0	0	0	0	0	2	0	0
18:30	1	0	0	101	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	114	3	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45	6	0	0	102	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	115	2	0	3	0	0	6	0	0	0	0	0	2	0	0
19:00	1	0	0	97	4	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	129	2	0	2	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0
19:15																																				
19:30																																				
19:45																																				
20:00																																				
20:15																																				
20:30																																				
20:45																																				
21:00																																				
21:15																																				
21:30																																				
21:45																																				
22:00																																				
22:15																																				
22:30																																				
22:45																																				
23:00																																				
23:15																																				
23:30																																				
23:45																																				
0:00																																				
SUMME	103	0	0	4.415	121	29	94	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	255	0	3	5.319	118	56	74	0	2	202	0	1	6	0	0	73	0	0
	103			**4.565**			**95**			**1**			**0**			**1**			**258**			**5.493**			**76**			**203**			**6**			**73**		
	4.763									**2**									**5.827**									**282**								

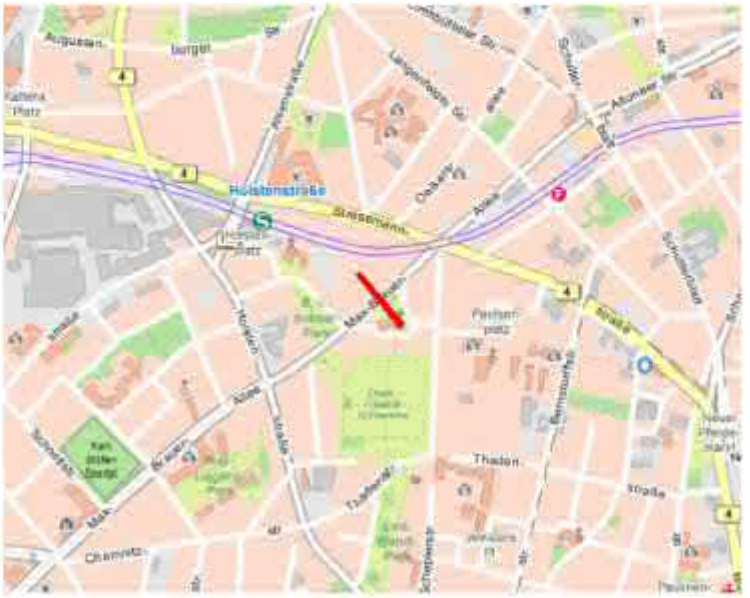
Verkehrszählung am 23.03.2021 (Dienstag) **Zählzeit: 6-19 Uhr** **Rad**

Knotenpunkt **Max-Brauer-Allee/ Bei der Johanniskirche/ Suttnerstraße**

Zeit-	Max-Brauer-Allee NO						Bei der Johanniskirche						Max-Brauer-Allee SW						Suttnerstraße					
	RA		GA		LA		RA		GA		LA		RA		GA		LA		RA		GA		LA	
intervall	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn
0:15																								
0:30																								
0:45																								
1:00																								
1:15																								
1:30																								
1:45																								
2:00																								
2:15																								
2:30																								
2:45																								
3:00																								
3:15																								
3:30																								
3:45																								
4:00																								
4:15																								
4:30																								
4:45																								
5:00																								
5:15																								
5:30																								
5:45																								
6:00																								
6:15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	1	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0
7:00	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	2	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	2	0	0	0	2	0
7:45	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	34	0	0	0	0	1	0	0	0
8:00	0	0	3	27	1	0	0	0	0	0	0	2	3	1	4	31	0	0	0	0	1	0	1	0
8:15	0	0	2	33	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	32	0	2	0	0	1	0	0	0
8:30	0	0	6	39	1	0	0	0	0	0	0	3	0	2	3	48	0	1	1	0	0	0	2	0
8:45	0	1	2	39	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	4	46	0	1	0	0	2	0	1	0
9:00	1	0	5	38	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	39	0	0	0	0	0	0	1	0
9:15	0	0	3	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	25	0	0	0	0	0	0	1	0
9:30	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	33	0	0	0	0	1	0	1	0
9:45	0	0	7	21	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	27	0	3	0	1	0	0	0	0
10:00	0	0	3	23	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	6	32	0	1	0	0	1	0	0	0
10:15	0	0	2	19	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	14	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30	0	0	1	17	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	23	0	0	1	0	0	0	0	0
10:45	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	0	0	2	16	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	19	0	0	1	0	0	0	2	0
11:15	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	19	0	0	1	0	0	0	0	0
11:30	0	0	2	13	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	18	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	0	0	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	23	0	0	3	0	0	0	0	0
12:00	0	0	5	26	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	22	0	0	2	0	0	0	0	0
12:15	0	0	6	23	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	12	0	1	0	0	0	0	0	0
12:30	0	0	4	22	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	19	0	0	0	0	1	0	0	0
12:45	0	0	4	18	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	1	0	2	19	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	1	27	0	1	0	0	0	0	0	0
13:15	0	1	3	22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	21	0	0	1	0	1	0	1	0
13:30	1	0	3	30	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	1	17	1	0	0	0	0	0	0	0
13:45	0	0	7	21	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	3	35	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	0	0	7	28	0	0	1	0	0	2	2	0	0	1	0	24	0	0	0	0	0	0	1	0
14:15	0	0	1	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	1	0	0	2
14:30	0	0	5	28	0	0	0	0	3	0	0	1	3	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	1
14:45	0	1	4	24	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	35	1	0	1	1	0	0	0	0
15:00	0	1	2	13	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	22	1	0	1	1	1	0	0	0
15:15	0	0	7	27	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	4	24	0	0	1	0	0	0	3	0
15:30	1	1	10	20	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	22	0	1	0	0	0	0	0	0
15:45	1	0	5	26	3	0	0	1	0	2	2	0	0	1	0	24	0	1	1	0	0	0	0	0
16:00	2	0	2	31	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	23	0	0	0	1	1	0	0	0
16:15	0	0	1	32	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	28	0	0	0	0	2	0	0	1
16:30	0	0	5	24	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	1	35	0	0	1	0	1	0	1	1
16:45	0	0	5	33	0	0	1	0	0	3	2	0	0	1	0	29	1	0	0	0	0	0	0	0
17:00	0	0	6	33	0	0	1	0	0	1	2	1	1	0	0	25	0	0	0	0	1	0	0	0
17:15	0	0	8	35	0	0	5	0	0	4	1	2	2	0	0	25	0	1	1	0	0	0	0	0
17:30	1	0	3	32	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	24	0	0	0	0	0	1	0	0
17:45	0	0	4	39	0	0	0	1	0	1	2	0	0	1	1	36	0	0	0	1	0	0	0	0
18:00	0	1	7	38	0	0	0	0	0	2	1	3	3	1	1	45	0	0	0	0	2	0	0	0
18:15	1	0	2	23	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	44	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30	1	0	5	38	0	0	0	0	0	3	1	1	1	1	2	35	0	0	0	0	1	0	0	1
18:45	1	1	3	48	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	1
19:00	0	0	7	27	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	1	22	0	0	0	0	1	0	0	0
19:15																								
19:30																								
19:45																								
20:00																								
20:15																								
20:30																								
20:45																								
21:00																								
21:15																								
21:30																								
21:45																								
22:00																								
22:15																								
22:30																								
22:45																								
23:00																								
23:15																								
23:30																								
23:45																								
0:00																								
SUMME	11	7	178	1.255	9	2	8	4	4	33	31	32	43	27	60	1.310	4	13	19	5	20	1	17	7
	1.462						**112**						**1.457**						**69**					
	3.100																							

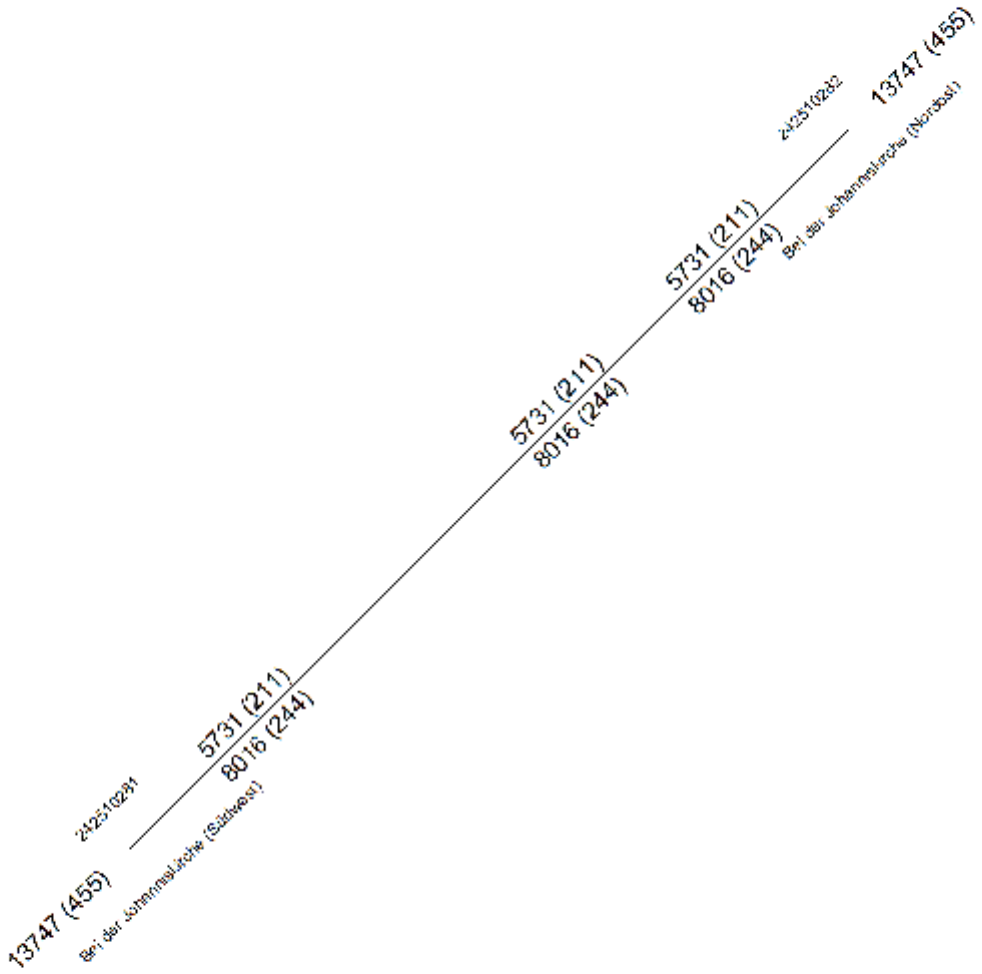
>> Gestört << Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)





Zählstelle: 7441	
>> Gestört << Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)	
18.05.2021	**Dienstag** **Woche 20**
Bei der Johanniskirche (Nordost)	
Bei der Johanniskirche (Südwest)	
	Zählzeit: 6.00-20.00 Uhr

Zählung während Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie
(Schulen Wechselunterricht, Kitas eingeschränkter Regelbetrieb. Einzelhandel, Gastronomie usw. weitgehend geschlossen)



Zählstelle 7441 18.05.2021 Dienstag

>> Gestört << Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)

0.00-24.00 Uhr

Zählzeit 6.00-20.00 Uhr

Summe aller Bezichungen: 13747 (455)

(SV in Klammern)

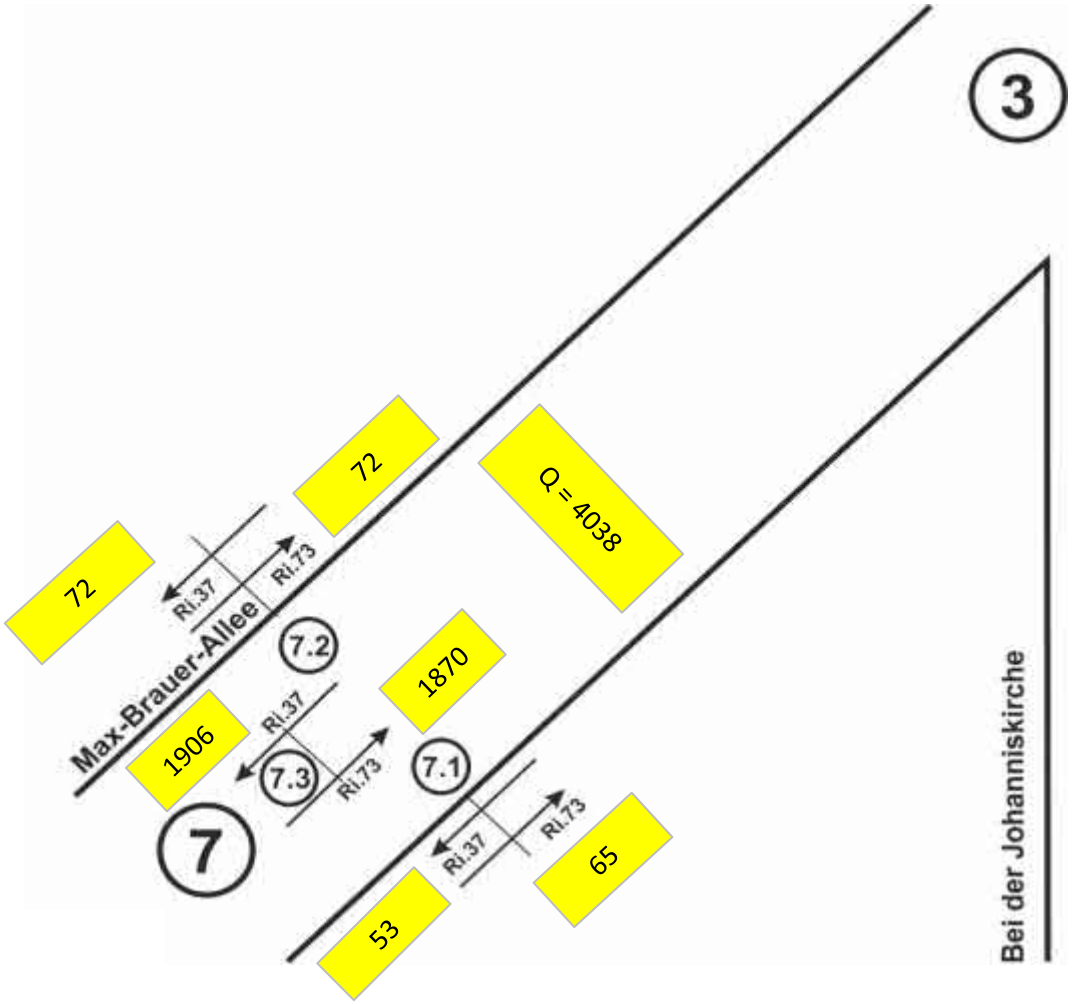
Zählstelle 7441, Dienstag, 18. 5.2021 >> Gestört << Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)
Fahrtrichtung 37 Bei der Johanniskirche (Nordost) » Bei der Johanniskirche (Südwest)

Zeit	PKW	LKW	SV	Kfz	PkwE	PkwE %	SV %	Ges.
1.00	73	4	4	77	79.0	1.35	5.19	77
2.00	38	4	4	42	44.0	0.75	9.52	42
3.00	20	4	4	24	26.0	0.45	16.67	24
4.00	14	4	4	18	20.0	0.34	22.22	18
5.00	9	4	4	13	15.0	0.26	30.77	13
6.00	30	8	8	38	42.0	0.72	21.05	38
7.00	97	13	13	110	116.5	2.00	11.82	110
8.00	235	8	8	243	247.0	4.23	3.29	243
9.00	366	10	10	376	381.0	6.53	2.66	376
10.00	340	14	14	354	361.0	6.19	3.95	354
11.00	290	15	15	305	312.5	5.35	4.92	305
12.00	312	14	14	326	333.0	5.71	4.29	326
13.00	348	11	11	359	364.5	6.25	3.06	359
14.00	341	15	15	356	363.5	6.23	4.21	356
15.00	360	11	11	371	376.5	6.45	2.96	371
16.00	380	13	13	393	399.5	6.84	3.31	393
17.00	459	9	9	468	472.5	8.10	1.92	468
18.00	432	11	11	443	448.5	7.68	2.48	443
19.00	418	10	10	428	433.0	7.42	2.34	428
20.00	280	11	11	291	296.5	5.08	3.78	291
21.00	243	6	6	249	252.0	4.32	2.41	249
22.00	173	4	4	177	179.0	3.07	2.26	177
23.00	145	4	4	149	151.0	2.59	2.68	149
24.00	117	4	4	121	123.0	2.11	3.31	121
Ges.	5520	211	211	5731	5836.5	100.00	3.68	5731

Zählstelle 7441, Dienstag, 18. 5.2021 >> Gestört << Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)
Fahrtrichtung 73 Bei der Johanniskirche (Südwest) » Bei der Johanniskirche (Nordost)

Zeit	PKW	LKW	SV	Kfz	PkwE	PkwE %	SV %	Ges.
1.00	108	4	4	112	114.0	1.40	3.57	112
2.00	65	2	2	67	68.0	0.84	2.99	67
3.00	40	3	3	43	44.5	0.55	6.98	43
4.00	29	4	4	33	35.0	0.43	12.12	33
5.00	49	4	4	53	55.0	0.68	7.55	53
6.00	108	10	10	118	123.0	1.51	8.47	118
7.00	166	14	14	180	187.0	2.30	7.78	180
8.00	381	19	19	400	409.5	5.03	4.75	400
9.00	445	21	21	466	476.5	5.86	4.51	466
10.00	497	15	15	512	519.5	6.38	2.93	512
11.00	448	15	15	463	470.5	5.78	3.24	463
12.00	453	13	13	466	472.5	5.81	2.79	466
13.00	460	16	16	476	484.0	5.95	3.36	476
14.00	478	13	13	491	497.5	6.11	2.65	491
15.00	490	15	15	505	512.5	6.30	2.97	505
16.00	494	14	14	508	515.0	6.33	2.76	508
17.00	539	14	14	553	560.0	6.88	2.53	553
18.00	594	12	12	606	612.0	7.52	1.98	606
19.00	512	9	9	521	525.5	6.46	1.73	521
20.00	357	10	10	367	372.0	4.57	2.72	367
21.00	320	5	5	325	327.5	4.02	1.54	325
22.00	293	4	4	297	299.0	3.67	1.35	297
23.00	258	4	4	262	264.0	3.24	1.53	262
24.00	188	4	4	192	194.0	2.38	2.08	192
Ges.	7772	244	244	8016	8138.0	100.00	3.04	8016

Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)



Zählung während Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie (Schulen Wechselunterricht für alle Klassenstufen und Kitas eingeschränkter Regelbetrieb. Einzelhandel, Gastronomie usw. weitgehend geschlossen)

Zählstelle: 8642	**Radfahrer**	
Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)		
18.05.2021	**Dienstag**	**Woche 20**
Bei der Johanniskirche (Nordost)		
Bei der Johanniskirche (Südwest)		
		Zählzeit: 6:00 - 20:00 Uhr

Radfahrer

Zst.-Nr.: **8642** Datum: **Di., 18.05.2021**

Zst.-Name: **Max-Brauer-Allee SW Bei der Johanniskirche (Nordost)** Woche: **20**

Uhrzeit		Q7.1			Q7.2			Q7.3			Gesamt
		Ri. 37	Ri. 73		Ri. 37	Ri. 73		Ri. 37	Ri. 73		Σ
6	**00 - 15**	0	0		0	0		3	4		7
	15 - 30	0	0		0	0		6	6		12
	30 - 45	0	0		2	0		6	9		17
	45 - 60	0	0		0	1		13	14		28
7	**00 - 15**	0	0		0	0		15	16		31
	15 - 30	0	0		0	0		17	41		58
	30 - 45	0	0		0	1		44	35		80
	45 - 60	1	1		5	0		41	54		102
8	**00 - 15**	1	0		0	1		38	57		97
	15 - 30	1	1		4	1		45	54		106
	30 - 45	0	0		5	0		38	79		122
	45 - 60	1	4		0	1		51	61		118
9	**00 - 15**	2	0		2	0		48	49		101
	15 - 30	1	0		5	2		27	41		76
	30 - 45	0	1		3	1		31	39		75
	45 - 60	3	0		5	2		24	26		60
10	**00 - 15**	0	1		2	1		23	26		53
	15 - 30	1	2		0	0		35	24		62
	30 - 45	2	0		5	1		22	19		49
	45 - 60	0	0		2	1		25	35		63
11	**00 - 15**	1	0		1	2		30	26		60
	15 - 30	0	0		2	0		17	28		47
	30 - 45	1	1		0	2		19	29		52
	45 - 60	1	0		0	2		29	20		52
12	**00 - 15**	2	0		0	3		29	19		53
	15 - 30	2	4		1	2		34	28		71
	30 - 45	1	0		0	1		26	32		60
	45 - 60	1	3		1	0		25	25		55
13	**00 - 15**	1	5		0	0		32	23		61
	15 - 30	0	1		0	3		36	31		71
	30 - 45	1	8		1	0		27	13		50
	45 - 60	0	4		0	1		44	27		76
14	**00 - 15**	0	2		0	0		21	25		48
	15 - 30	0	1		0	3		35	25		64
	30 - 45	2	1		1	0		39	37		80
	45 - 60	1	2		0	3		31	32		69
15	**00 - 15**	4	0		2	3		33	42		84
	15 - 30	1	4		1	2		49	35		92
	30 - 45	0	0		0	0		43	35		78
	45 - 60	1	5		4	4		42	28		84
16	**00 - 15**	1	1		0	0		45	30		77
	15 - 30	3	4		2	0		44	39		92
	30 - 45	0	0		3	1		48	40		92
	45 - 60	0	0		2	6		46	41		95
17	**00 - 15**	1	1		1	2		42	34		81
	15 - 30	1	0		0	3		47	36		87
	30 - 45	3	3		2	2		48	40		98
	45 - 60	3	0		4	2		48	51		108
18	**00 - 15**	0	1		0	6		53	47		107
	15 - 30	0	1		0	0		68	53		122
	30 - 45	1	1		2	2		52	42		100
	45 - 60	2	1		0	0		43	45		91
19	**00 - 15**	2	1		2	1		41	47		94
	15 - 30	3	0		0	1		27	35		66
	30 - 45	0	0		0	2		31	21		54
	45 - 60	0	0		0	0		30	20		50
Summe	**Σ**	**53**	**65**		**72**	**72**		**1906**	**1870**		**4038**

Wetterdatenblatt

Ortsteil/Stadtteil: **Hamburg, Altona**

Datum: **Di., 18.05.2021**

Woche: **20**

Wetterdaten		Uhrzeit		
		06:00	13:00	18:00
Bewölkungsgrad:	wolkenlos	x		
	bewölkt			
	bedeckt		x	x
Niederschlag:	kein Niederschlag	x	x	x
	leichter Regen/Schnee			
	Regen/Schnee			
	Starkregen/-schnee			
Wind:	windstill/leichter Wind	x	x	x
	windig			
	stürmisch			
Temperatur:	°C			
Beobachter:		<Name>	<Name>	<Name>

Verkehrszählung am 08.06.2021 (Dienstag) **Zählzeit: 6-19 Uhr** **Kfz**

Knotenpunkt **Max-Brauer-Allee/ Bei der Johanniskirche/ Suttnerstraße**

Zeit-intervall	Max-Brauer-Allee NO									Bei der Johanniskirche									Max-Brauer-Allee SW									Suttnerstraße								
	RA 14			GA 13			LA 12			RA 21			GA 24			LA 23			RA 32			GA 31			LA 34			RA 43			GA 42			LA 41		
	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw	LV	Bus	Lkw
0:15																																				
0:30																																				
0:45																																				
1:00																																				
1:15																																				
1:30																																				
1:45																																				
2:00																																				
2:15																																				
2:30																																				
2:45																																				
3:00																																				
3:15																																				
3:30																																				
3:45																																				
4:00																																				
4:15																																				
4:30																																				
4:45																																				
5:00																																				
5:15																																				
5:30																																				
5:45																																				
6:00																																				
6:15	0	0	0	20	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
6:30	4	0	0	24	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	43	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
6:45	0	0	0	30	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	1	0	0	37	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	48	2	3	1	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0
7:15	1	0	0	36	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	78	4	2	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	64	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	65	3	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45	3	0	0	63	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	104	1	3	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	2	0	0	79	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	117	2	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	1	0	1	75	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	108	2	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0
8:30	1	0	0	101	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	116	3	1	2	0	0	5	0	1	0	0	0	1	0	0
8:45	1	0	0	91	2	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	108	2	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0
9:00	2	0	0	90	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	111	2	3	1	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0
9:15	1	0	0	90	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	109	2	4	1	0	0	8	0	0	0	0	0	1	0	0
9:30	3	0	0	110	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	107	3	1	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
9:45	1	0	0	105	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	116	2	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0
10:00	3	0	0	70	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	96	2	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0
10:15	2	0	0	65	3	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	78	2	4	0	0	0	5	0	0	1	0	0	1	0	0
10:30	1	0	0	70	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	109	3	2	2	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0
10:45	2	0	0	71	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	104	2	1	2	0	0	3	0	1	0	0	0	1	0	0
11:00	0	0	0	82	2	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	98	2	5	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	75	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	93	2	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0
11:30	0	0	0	70	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	94	4	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	2	0	0	85	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	2	0	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	3	0	0	69	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	110	2	1	0	0	1	3	0	0	0	0	0	2	0	0
12:15	3	0	0	85	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	124	2	1	1	0	0	5	0	0	0	0	0	3	0	0
12:30	0	0	0	74	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	96	2	1	1	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0
12:45	5	0	0	81	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	116	3	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	2	0	0
13:00	0	0	0	80	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	118	2	2	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0
13:15	4	0	0	91	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	119	2	0	3	0	0	5	0	0	0	0	0	3	0	0
13:30	2	0	0	92	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	96	3	1	1	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0
13:45	2	0	0	81	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	103	2	1	2	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0
14:00	1	0	0	101	3	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	108	2	1	1	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0
14:15	1	0	0	70	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	99	2	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	0
14:30	1	0	0	86	1	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	119	3	2	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45	3	0	0	101	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	141	2	1	3	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0
15:00	4	0	0	97	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	109	3	1	1	0	0	6	0	0	0	0	0	4	0	0
15:15	3	0	0	102	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	107	2	0	1	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0
15:30	2	0	0	99	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	133	4	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	2	0	0
15:45	1	0	0	87	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	117	2	0	4	0	0	6	0	0	0	0	0	2	0	0
16:00	1	0	0	100	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	118	2	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0
16:15	3	0	0	98	4	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	126	2	1	3	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0	0
16:30	0	0	0	111	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	108	3	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0
16:45	2	0	0	100	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	104	2	0	3	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0
17:00	3	0	0	111	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	107	2	1	5	0	0	5	0	0	0	0	0	4	0	0
17:15	3	0	0	114	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	100	3	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0
17:30	0	0	0	112	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	126	2	0	4	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0
17:45	0	0	0	76	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	111	2	1	3	0	0	4	0	0	1	0	0	3	0	0
18:00	3	0	0	99	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	110	2	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	1	0	0
18:15	4	0	0	94	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	135	2	0	5	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0
18:30	1	0	0	94	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	125	3	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45	2	0	0	95	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	109	2	0	5	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0
19:00	3	0	0	83	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	116	2	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	3	0	0
19:15																																				
19:30																																				
19:45																																				
20:00																																				
20:15																																				
20:30																																				
20:45																																				
21:00																																				
21:15																																				
21:30																																				
21:45																																				
22:00																																				
22:15																																				
22:30																																				
22:45																																				
23:00																																				
23:15																																				
23:30																																				
23:45																																				
0:00																																				
SUMME	91	0	1	4.286	117	48	103	0	1	2	0	1	1	0	0	3	0	0	242	0	3	5.423	119	59	86	0	1	245	0	2	8	0	0	70	0	0
	92			**4.451**			**104**			**3**			**1**			**3**			**245**			**5.601**			**87**			**247**			**8**			**70**		
	4.647									**7**									**5.933**									**325**								

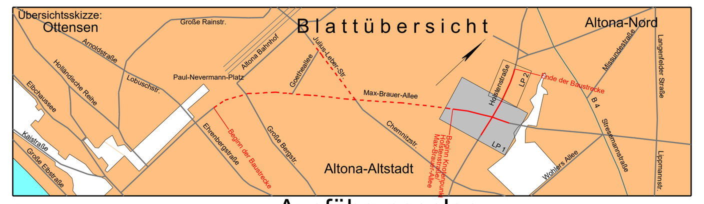
Verkehrszählung am 08.06.2021 (Dienstag) **Zählzeit: 6-19 Uhr** **Rad**

Knotenpunkt **Max-Brauer-Allee/ Bei der Johanniskirche/ Suttnerstraße**

Zeit-	Max-Brauer-Allee NO						Bei der Johanniskirche						Max-Brauer-Allee SW						Suttnerstraße					
	RA		GA		LA		RA		GA		LA		RA		GA		LA		RA		GA		LA	
intervall	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn	NF	Fahrbahn
0:15																								
0:30																								
0:45																								
1:00																								
1:15																								
1:30																								
1:45																								
2:00																								
2:15																								
2:30																								
2:45																								
3:00																								
3:15																								
3:30																								
3:45																								
4:00																								
4:15																								
4:30																								
4:45																								
5:00																								
5:15																								
5:30																								
5:45																								
6:00																								
6:15	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1
6:45	1	1	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	17	0	0	1	0	0	0	0	1
7:00	1	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	29	0	0	0	0	0	0	0	1
7:15	0	0	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	1	0	0	2
7:30	1	1	0	36	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	1
7:45	0	1	1	49	0	1	2	0	1	0	1	1	0	0	1	44	0	0	0	0	0	0	0	3
8:00	1	0	0	46	0	1	1	0	2	2	0	0	0	0	2	65	0	0	0	0	0	3	2	0
8:15	1	0	12	50	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	30	23	0	0	0	0	2	0	0	0
8:30	4	0	10	47	6	0	1	0	1	0	3	0	2	0	27	42	1	0	1	0	1	0	0	0
8:45	6	0	2	60	1	0	0	0	2	0	4	0	2	0	57	51	1	0	0	0	4	1	3	0
9:00	1	0	9	62	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	27	35	2	0	0	0	0	1	2	0
9:15	1	0	2	49	0	0	1	0	1	0	3	0	8	0	27	28	1	0	0	0	0	0	1	0
9:30	0	0	12	45	3	0	0	0	0	0	3	0	2	0	17	26	1	0	0	0	0	0	0	0
9:45	0	0	5	43	1	0	0	0	1	0	3	0	1	0	24	22	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	3	0	9	31	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	17	28	0	0	0	0	1	0	1	0
10:15	0	1	3	26	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	19	15	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30	0	2	1	26	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	14	18	2	0	0	0	1	0	1	0
10:45	1	0	1	32	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0	19	27	0	0	1	1	0	0	0	1
11:00	1	0	7	27	0	0	0	0	0	0	2	0	4	0	12	21	0	0	1	0	1	0	2	0
11:15	1	0	3	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	15	1	0	0	0	0	0	0	0
11:30	1	0	6	25	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	15	20	0	0	0	0	1	0	1	0
11:45	1	0	8	31	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	14	15	0	0	0	0	0	0	1	0
12:00	2	0	3	20	0	0	0	0	1	0	4	0	2	0	16	19	1	0	0	0	0	0	0	0
12:15	0	1	9	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15	24	0	0	0	0	1	0	0	1
12:30	0	1	8	49	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	20	26	0	1	0	0	0	0	0	2
12:45	0	0	4	39	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	10	24	0	0	1	0	0	0	5	2
13:00	1	0	2	43	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	5	34	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15	3	0	4	37	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	7	28	0	0	0	0	1	0	1	0
13:30	0	1	7	40	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	10	26	0	0	1	0	0	0	2	0
13:45	1	1	6	31	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	12	33	0	1	0	0	4	0	1	0
14:00	1	1	6	45	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	13	27	0	0	0	0	1	0	2	0
14:15	1	2	5	45	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	10	30	0	0	0	0	0	0	3	0
14:30	0	0	11	40	0	0	3	1	3	0	1	0	1	0	8	32	0	0	0	0	1	0	0	0
14:45	0	1	6	43	1	0	2	0	0	0	2	0	1	1	6	33	0	0	0	0	2	0	6	0
15:00	0	0	6	38	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	51	0	0	1	0	2	0	0	0
15:15	0	1	7	45	3	1	2	0	4	0	5	0	0	0	3	50	0	1	1	0	1	0	1	0
15:30	0	0	7	37	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	68	0	0	0	0	0	0	3	0
15:45	0	2	11	57	0	0	0	0	1	0	3	0	0	1	2	49	0	0	0	0	0	0	2	0
16:00	0	5	16	71	1	0	0	0	1	0	5	0	1	0	5	51	0	1	0	0	6	0	2	0
16:15	3	0	6	50	2	0	1	0	2	0	8	0	0	0	5	45	0	0	0	0	0	0	5	0
16:30	1	0	9	70	1	0	2	0	3	0	3	0	0	0	4	46	1	1	0	0	2	0	2	0
16:45	1	0	10	52	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	47	0	2	2	0	0	0	4	0
17:00	2	0	10	61	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	50	0	1	1	0	0	0	4	0
17:15	2	0	5	50	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	3	70	0	2	0	0	3	0	0	0
17:30	0	0	15	70	1	0	4	0	1	0	4	0	3	0	7	60	1	0	0	0	0	0	1	0
17:45	3	0	12	60	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	3	70	0	1	1	0	0	0	0	0
18:00	0	0	10	62	0	0	0	0	0	0	5	0	1	0	9	70	0	2	1	0	4	0	1	0
18:15	0	0	12	60	1	0	1	0	0	0	3	0	2	0	10	92	0	0	0	0	1	0	2	0
18:30	0	0	8	80	0	0	0	0	1	0	5	0	0	0	13	93	0	0	4	0	0	0	4	0
18:45	2	0	13	80	0	0	2	0	3	0	3	0	2	0	6	90	0	0	0	0	1	0	1	0
19:00	1	0	14	70	1	0	2	0	0	0	0	0	2	0	5	90	0	0	2	0	1	0	6	0
19:15																								
19:30																								
19:45																								
20:00																								
20:15																								
20:30																								
20:45																								
21:00																								
21:15																								
21:30																								
21:45																								
22:00																								
22:15																								
22:30																								
22:45																								
23:00																								
23:15																								
23:30																								
23:45																								
0:00																								
SUMME	49	22	333	2.237	29	5	26	3	41	2	107	2	55	5	560	2.049	12	13	19	1	43	5	72	15
	2.675						**181**						**2.694**						**155**					
	5.705																							

Legende

	vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
	vorh. / gepl. Beleuchtung
	vorh. / gepl. Lichtsignalanlage
	vorh. / gepl. Bügel / Radbügel
	vorh. / gepl. Parkautomat
	vorh. / gepl. Poller
VZ 306	vorh. / gepl. Verkehrszeichen
	vorh. / gepl. Baum
	Baum fällen und roden
	vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	vorh. / gepl. Trumme
	gepl. Hochbord (Mittelinseln Ausführung als Klebebord)
	gepl. abgesenkter Hochbord (Mittelinseln Ausführung als Klebebord)
	gepl. Tiefbord
	gepl. Rundbord
	gepl. Sonderbord
Fahrbahn	
BD	Fahrbahn, Asphalt, Vollausbau BK 32, gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 5a
	Fahrbahn, gefräst Deckenerneuerung
GA	Gußasphalt
	Fahrbahn rote Fahrbahnmarkierung auf Asphalt für Radverkehrsanlagen
Nebenflächen	
BD	Radweg, Asphaltdecke, grau
BT	Radweg, Betonpflaster 25/25/7, rot gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
BT	Sicherheitsstreifen, Betonpflaster 25/25/7 gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
PL	Gehweg, Betonplatten 50/50/7, grau gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
BD	Radweg/Überfahrt, Asphaltdecke, grau BK 0,3, gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 5a
WB	Parkstreifen/Überfahrt, Betonpflaster, Wabensteine, d=8, grau BK 0,3, gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 3
WB	Parkstreifen/Überfahrt, Betonpflaster, Wabensteine, d=10, grau BK 1,8, gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 3
BN	Busbucht, Stahlbeton BK 32, gem. ReStra, Tafel 2, Zeile 3.1
OB	Grünfläche
OB	vorh. Grünfläche anpassen
Bodenindikatoren	
BT	Rippenplatten 25/25/7, weiß gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2 Rippenplatten 25/25/7, grau gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
BT	Noppenplatten 25/25/7, weiß gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2



Verfasst: **- Ausführungsplan -**

Planverfasser:

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Ludwigsluster Chaussee 72 , 19061 Schwerin
Tel.: 0385/39960 Mail: name@miv-schwerin.de

gez. [redacted]
Geschäftsführer

Schwerin, den 06/2021

F:\ ZEICHNER\STRATIS\167420_VE_14_HAA_Max-Brauer-Allee-HH\KP-Holsten.pas, (1,41m²) 06.08.2021

	Datum	Zeichen
Bearb.:	06/21	[redacted]
Gez.:	06/21	[redacted]
Gepr.:	06/21	[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG	Datum
a	Anpassung Lage Trummen, Zufahrt Aldi	[redacted]	S1	04.08.2021

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Strassen
Planung Infrastruktur ÖPNV - S1 -

Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25

Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße
BA 1: Knoten Max-Brauer-Allee/Holstenstraße

Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan
Blatt 1 von 2

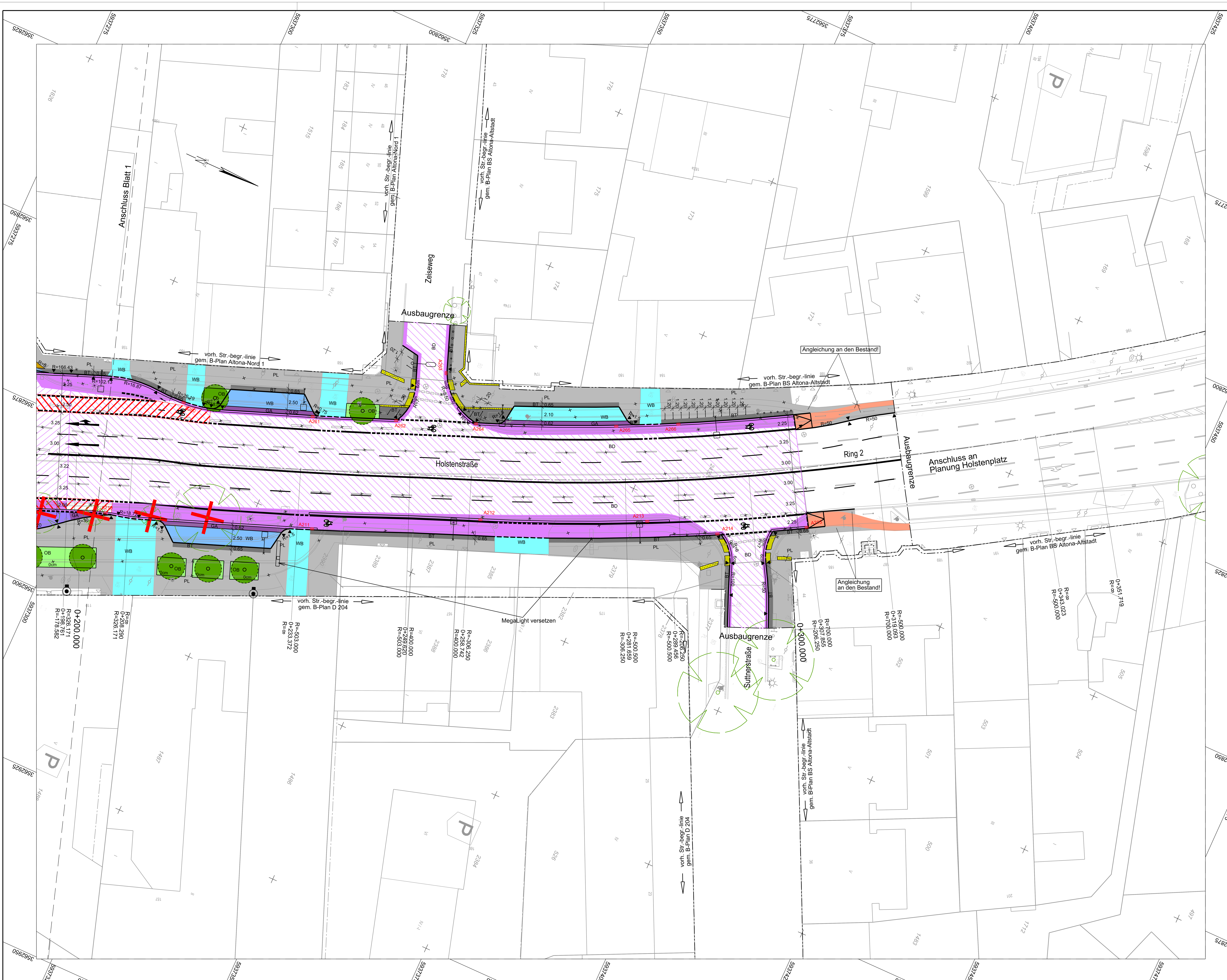
Bearbeitet: -S1-
gez. [redacted]
Datum 25.06.21

Aufgestellt: -S1/PL-
gez. [redacted]
Datum 25.06.21

Freigegeben: -S10-
gez. [redacted]
Datum 25.06.21

Zeichnungs-Nr.: 11860_MBA_PB_A_02_001_a_z_ Verkehrstechnischer Lageplan Ausführungsplanung

Maßstab: 1 : 250



Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
vorh. / gepl. Beleuchtung
vorh. / gepl. Lichtsignalanlage
vorh. / gepl. Bügel / Radbügel
vorh. / gepl. Parkautomat
vorh. / gepl. Poller
VZ 306 VZ 306 vorh. / gepl. Verkehrszeichen
vorh. / gepl. Baum
Baum fällen und roden
vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
vorh. / gepl. Trumme
gepl. Hochbord (Mittelinseln Ausführung als Klebebord)
gepl. abgesenkter Hochbord (Mittelinseln Ausführung als Klebebord)
gepl. Tiefbord
gepl. Rundbord
gepl. Sonderbord

Fahrbahn

BD	Fahrbahn, Asphalt, Vollausbau BK 32, gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 5a
	Fahrbahn, gefräst Deckenerneuerung
GA	Gußasphalt
	Fahrbahn rote Fahrbahnmarkierung auf Asphalt für Radverkehrsanlagen

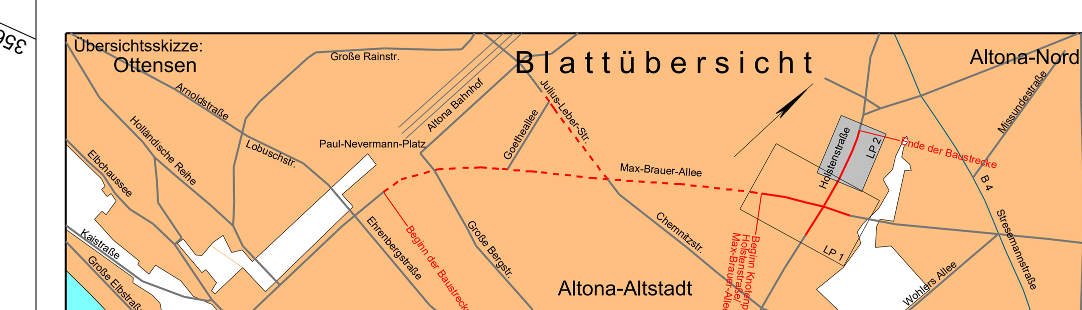
Nebenflächen

BD	Radweg, Asphaltdecke, grau
BT	Radweg, Betonpflaster 25/25/7, rot gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
BT	Sicherheitsstreifen, Betonpflaster 25/25/7 gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
PL	Gehweg, Betonplatten 50/50/7, grau gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
BD	Radweg/Überfahrt, Asphaltdecke, grau BK 0,3, gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 5a
WB	Parkstreifen/Überfahrt, Betonpflaster, Wabensteine, d=8, grau BK 0,3, gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 3
WB	Parkstreifen/Überfahrt, Betonpflaster, Wabensteine, d=10, grau BK 1,8, gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 3
BN	Busbucht, Stahlbeton BK 32, gem. ReStra, Tafel 2, Zeile 3.1
OB	Grünfläche
OB	vorh. Grünfläche anpassen

Bodenindikatoren

BT	Rippenplatten 25/25/7, weiß gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2 Rippenplatten 25/25/7, grau gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
BT	Noppenplatten 25/25/7, weiß gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2

Übersichtsskizze:



Verfasst: **- Ausführungsplan -**

Planverfasser:

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Ludwigsluster Chaussee 72, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/39960 Mail: name@miv-schwerin.de
gez. [redacted]
Geschäftsführer
Schwerin, den 06/2021

F:\ ZEICHNER\STRATIS\167420_VE_14_HAA_ Max-Brauer-Allee-HH\ KP-Holsten.pas, (0,57m²) 06.08.2021

	Datum	Zeichen
Bearb.:	06/21	[redacted]
Gez.:	06/21	[redacted]
Gepr.:	06/21	[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG	Datum
a	Anpassung Lage Trummen	[redacted]	S1	04.08.2021

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Strassen
Planung Infrastruktur ÖPNV - S1 -

Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25

Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße
BA 1: Knoten Max-Brauer-Allee/Holstenstraße

Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan
Blatt 2 von 2

Bearbeitet: -S1- gez. [redacted] Datum 25.06.21
Aufgestellt: -S1/PL- gez. [redacted] Datum 25.06.21
Freigegeben: -S10- gez. [redacted] Datum 25.06.21

Zeichnungs-Nr.: 11860_MBA_PB_A_02_002_a_z_ Verkehrstechnischer Lageplan Ausführungsplanung

Maßstab: 1 : 250