

Verkehrsbeobachtung

Reventlowstraße, Altona

MOB00044

Kurzbericht
für Bezirksamt Altona
Hamburg, 12. Juni 2024

Kontakt:

Elias Olshausen
T +49 30 230 809 249
elias.olshausen@mobility.iges.com

IGES Mobility GmbH

Adenauerallee 28
20097 Hamburg
mobility.iges.com

Inhalt

1.	Hintergrund, Methodik und Zielsetzung	5
2.	Beobachtungsprotokoll 1. Knotenpunkt	7
2.1	Ausgangssituation	7
2.2	Verkehrliche Rahmenbedingungen	7
2.2.1	Baustelle Fuß- und Radweg Reventlowstraße Richtung Süden	8
2.2.2	Baustelle rechte Spur (Rechtsabbieger) Reventlowstraße Richtung Norden	9
2.3	Gesamteindruck	10
2.4	Detailbeschreibung von prägnanten Situationen	13
2.4.1	Kritische Situationen zwischen Pkw und Radfahrenden	13
2.4.2	Kritische Situationen zwischen Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden	17
2.4.3	Kritische Situationen zwischen Radfahrende	18
2.5	Weitere Anmerkungen	18
3.	Beobachtungsprotokoll 2. Knotenpunkt	19
3.1	Ausgangssituation	19
3.2	Verkehrliche Rahmenbedingungen	19
3.3	Gesamteindruck	20
3.4	Detailbeschreibung Abbiegeverhalten der Radfahrenden	21
3.4.1	Abbiegeverhalten von der Reventlowstraße in die Emkendorfstraße	21
3.4.2	Abbiegeverhalten von der Emkendorfstraße in die Reventlowstraße / Olshausenstraße	25
3.5	Weitere Anmerkungen	27
4.	Zusammenfassung	28

Abbildungen

Abbildung 1:	Baustellen Knotenpunkt 1	8
Abbildung 2:	Baustelle Fuß- und Radweg Reventlowstraße Richtung Süden	9
Abbildung 3:	Baustelle rechte Spur (Rechtsabbieger) Reventlowstraße Richtung Norden	10
Abbildung 4:	Schüler:innengruppen auf dem Gehweg	12
Abbildung 5:	Pkw-Stau am Nachmittag	13
Abbildung 6:	Kritische Situationen zwischen Pkw und Radfahrenden beim Abbiegen	14
Abbildung 7:	Variante 1: Radfahrende auf der Straße	15
Abbildung 8:	Variante 2: Radfahrende auf dem Radweg	16
Abbildung 9:	Radfahrende fahren aus Baustellenbereich in den Pkw-Verkehr	16
Abbildung 10:	Radfahrer Blockieren den Gehweg	17
Abbildung 11:	Baustellen Knotenpunkt 2	19
Abbildung 12:	Baustelle Gehweg Reventlowstraße und Bushaltestelle	20
Abbildung 13:	Variante 1: Direktes Abbiegen von Radfahrenden	22
Abbildung 14:	Variante 2: Indirektes Abbiegen von Radfahrenden	23
Abbildung 15:	Straßenüberquerung über die Ampel	24
Abbildung 16:	Rechtsabbiegen von der Emkendorfstraße in die Reventlowstraße	25
Abbildung 18:	Radfahrende überqueren die Straße, während der Verkehr steht	26
Abbildung 19:	Straßenüberquerung über die Ampel	27

1. Hintergrund, Methodik und Zielsetzung

Hintergrund dieser Untersuchung ist das EU-Projekt BATS (**B**altic Sea region- **A**ctive **M**obili**Ty** **S**olutions- in darkness and all weather conditions), welches darauf abzielt, die ganzjährige aktive Mobilität zu fördern. Obwohl in der dunklen Jahreszeit weniger Menschen zu Fuß gehen oder Rad fahren, gibt es in einigen nordeuropäischen Ländern eine stabile Nutzung. Das Projekt, gefördert durch EU-Interreg, wird vom Bezirksamt Altona geleitet und umfasst sieben baltische Länder. Es untersucht und implementiert Maßnahmen, um geeignete Infrastrukturen und Ausrüstungen bereitzustellen, die aktive Mobilität sicher und attraktiv machen, unabhängig von Wetterbedingungen. Die getesteten Lösungen werden anschließend auf benachbarte Städte und Regionen übertragen.¹

In Hamburg kommt es zu einem Ausbau der Veloroute 1. Die Route führt vom Zentrum der Stadt bis in den Westen Hamburgs (City - Altona - Othmarschen - Blankenese – Rissen). Das Bezirksamt Altona wird von Anfang April 2024 bis November 2024 die Reventlowstraße zu Gunsten des Rad-, Fuß- und Busverkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umbauen. Bei der Reventlowstraße handelt es sich um eine wichtige Verkehrsverbindung, mit hohem Radverkehrsanteil.²

Im Zuge des EU-Projekts BATS wurde im Auftrag des Bezirksamts Altona am 06.03.2024 und 07.03.2024 eine Verkehrsbeobachtung an der Reventlowstraße (Veloroute 1) in Othmarschen (Altona) durchgeführt. Die Beobachtung fand an zwei ausgewählten Standorten an zwei unterschiedlichen Normalwochentagen zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends statt:

1. Knotenpunkt Walderseestraße (südlicher Arm) /Reventlowstraße, Blickrichtung Süd von der Mittelinsel aus.
2. Knotenpunkt Emkendorfstraße/Reventlowstraße, Blickrichtung Emkendorfstraße von der Reventlowstraße West aus.

Die Verkehrsbeobachtung wurde nach dem technischen FGSV-Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE R 2)“ durchgeführt. In einer teilnehmenden Beobachtung wird die Verkehrssituation beobachtet und anschließend qualitativ beschrieben. Technische Hilfsmittel zur Aufzeichnung der Verkehrssituation (z.B. Videokameras) wurden nicht verwendet. Eine Verkehrszählung nach EVE R 2 war nicht Untersuchungsbestandteil.

Das Ziel der Verkehrsbeobachtung war es, kritische Situationen zwischen Fuß-, Rad-, Pkw- und Lkw-Verkehr zu dokumentieren sowie Beinaheunfälle, Verkehrskonflikte und sonstiges unsicheres Verhalten zu erfassen. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf den Fuß- und Radverkehr gelegt, wobei eine Abschätzung zum Verhältnis von Fußverkehrsanteil zu Radverkehrsanteil vorgenommen wurde.

¹ vgl. Bezirksamt Altona o.J. a

² vgl. Bezirksamt Altona o.J. b

Im folgenden Beobachtungsprotokoll werden die Ergebnisse der Verkehrsbeobachtung detailliert beschrieben und mit Hilfe von Karten und Fotos dokumentiert.

2. Beobachtungsprotokoll 1. Knotenpunkt

Die erste Beobachtung wurde am Standort Walderseestraße (südlicher Arm) /Reventlowstraße, Blickrichtung Süd von der Mittelinsel aus durchgeführt.

2.1 Ausgangssituation

- ♦ Beobachtungstag; Dienstag: 06.03.2024 / Mittwoch: 07.03.2024
- ♦ Beobachtung morgens: 7:00-9:00 Uhr CET
- ♦ Beobachtung abends: 16:00-19:00 Uhr CET
- ♦ Wetter: Sonnig (teilweise Bewölkt) 4 - 8 Grad Celsius

2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Während des Beobachtungszeitraums waren entlang der Reventlowstraße bereits zahlreiche Baustellen aktiv (vgl. Abbildung 1). Diese Baustellen beeinflussten maßgeblich die Verkehrssituation vor Ort. Die Baustellenaktivitäten führten zu verengten Fahrbahnen, temporär veränderten Verkehrsregelungen und gelegentlich Verkehrsbehinderungen. Zu Fuß Gehende und Radfahrende mussten teilweise Baustellenbereiche durchqueren, wodurch ihre Verkehrssicherheit eingeschränkt wurde. Zudem kam es am ersten Beobachtungstag zu Baumarbeiten entlang der Reventlowstraße, wodurch Radfahrende zeitweise auf die Straße ausweichen mussten.

Abbildung 1: Baustellen Knotenpunkt 1



Quelle: IGES 2024.

2.2.1 Baustelle Fuß- und Radweg Reventlowstraße Richtung Süden

Die Baustelle am Fuß- und Radweg entlang der Reventlowstraße in Richtung Süden führte zu einer Verengung des Weges, was wiederum Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden verursachte (vgl. Abbildung 2). Aufgrund dieser Verengung waren Radfahrende gezwungen, vermehrt auf der Straße zu fahren, was das Gefahrenpotenzial insbesondere während des Abbiegens in die Walderseestraße erhöhte. An dieser Stelle ist die Straße zweispurig, und es kommt häufig zu Spurwechseln durch Pkw. Dies führte dazu, dass sich der Verkehr an dieser Stelle oft staute und somit das Risiko von Zusammenstößen erhöht wurde.

Abbildung 2: Baustelle Fuß- und Radweg Reventlowstraße Richtung Süden



Quelle: IGES 2024.

2.2.2 Baustelle rechte Spur (Rechtsabbieger) Reventlowstraße Richtung Norden

Die rechte Spur entlang der Reventlowstraße in Richtung Norden, die für Rechtsabbieger vorgesehen ist, war durch eine Baustelle gesperrt. Gleichzeitig war auch der parallel verlaufende Gehweg für Zu Fuß Gehende gesperrt (vgl. Abbildung 3). Trotz der Sperrung nutzten einige Radfahrende den abgesperrten Bereich und überholten dabei an der Ampel stehende Pkw über die gesperrte Rechtsabbiegespur. Die Situation wurde dadurch kritisch, dass rechtsabbiegende Pkw nicht zwangsläufig mit Radfahrenden rechneten, die aus der Baustelle kommend in den Bereich einfuhren.

Abbildung 3: Baustelle rechte Spur (Rechtsabbieger) Reventlowstraße Richtung Norden



Quelle: IGES 2024.

2.3 Gesamteindruck

Der Gesamteindruck der Verkehrssituation wird durch Baustellen erheblich beeinträchtigt, was zu Verkehrskonflikten und Gefahren führt. Trotzdem wirken die Verkehrsteilnehmenden überwiegend aufmerksam und rücksichtsvoll. Die größten Herausforderungen entstehen während der Stoßzeiten durch das hohe Aufkommen an Schüler:innen und die Verkehrsüberlastung durch den Pkw-Verkehr. Missachtungen von Verkehrsregeln, insbesondere das Überqueren bei Rot und das Fahren ohne Licht, tragen zusätzlich zum Gefahrenpotenzial bei.

Im morgendlichen Verkehrsgeschehen sind zwischen 8:20 und 8:50 Uhr überwiegend Schüler:innen in größeren Gruppen unterwegs. Sie kommen hauptsächlich aus der Einbahnstraße Walderseestraße und überqueren die Reventlowstraße, was ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Gehwegen verursacht (vgl. Abbildung 4). Zusätzlich tragen Radfahrende, die aus der Reventlowstraße abbiegen, zur Überfüllung der Gehwege bei. Gefahrenpotenzial: Radfahrende kommen aus der Gegenrichtung (Walderseestraße) mit hoher Geschwindigkeit entgegen und müssen ausweichen.

Bezüglich der Einhaltung von Verkehrsregeln ist auffällig, dass viele Schulkinder die Straße bei Rot noch schnell überqueren, wobei kleinere Kinder tendenziell eher anhalten und aufmerksamer sind. Nach den Stoßzeiten morgens gleicht sich die Alters- und Geschlechterverteilung zwischen 18 und 70 Jahren aus, ohne dass

signifikante Unterschiede festzustellen sind. Das Verhältnis von Radfahrenden zu zu Fuß Gehenden liegt bei etwa 80/20. Nach 18:15 Uhr (Dämmerung) sind circa 10% der Radfahrenden ohne Licht unterwegs.

Im Bereich der Mikromobilität wurden während des Beobachtungszeitraums etwa 20-30 E-Scooter gesichtet, von denen viele im Privatbesitz sind. Es waren überwiegend jüngere Menschen mit den E-Scootern unterwegs (~14-30 Jahre), die Geschlechterverteilung war ausgeglichen.

Der spätnachmittägliche Pkw-Verkehr, besonders zwischen 16:15 und 16:45 Uhr, war von hohen Verkehrsstärken geprägt. Dies wurde durch den Stau entlang der Auffahrt zur A1 induziert, der sich bis in die Reventlowstraße erstreckte. Regelmäßiges Hupen deutete auf eine angespannte Verkehrssituation zu dieser Zeit hin, die zunehmend unübersichtlich wurde. Dies führte zu Behinderungen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch den Pkw-Verkehr. Durch den Stau waren die Knotenpunkte stark belastet. Oft staute sich der Kfz-Verkehr auf Knotenpunkten, wodurch das Queren für zu Fuß Gehende und Radfahrende eingeschränkt wurde (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 4: Schüler:innengruppen auf dem Gehweg



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 5: Pkw-Stau am Nachmittag



Quelle: IGES 2024.

2.4 Detailbeschreibung von prägnanten Situationen

2.4.1 Kritische Situationen zwischen Pkw und Radfahrenden

Der überwiegende Teil (ca. 80%) der kritischen Situationen wurde zwischen Pkw und Radfahrenden beobachtet. Zudem ist hier das Gefahrenpotenzial am höchsten. Eine kritische Situation betrifft den Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Pkw und Radfahrenden, insbesondere in Richtung Norden auf der Reventlowstraße. Aufgrund der Baustelle entlang dieser Strecke werden Radfahrende nicht immer sofort von den Pkw-Fahrenden wahrgenommen, und es wird nicht immer mit ihrer Anwesenheit gerechnet, was zu gefährlichen Situationen führt.

Konkret wurde beobachtet, dass einbiegende und abrupt stoppende Pkw den Radverkehr einschränkten (vgl. Abbildung 6). Ein unerwartetes, abruptes Abstoppen der Pkw führte zu besonders gefährlichen Konflikten zwischen Pkw- und Radverkehr. Im Beobachtungszeitraum wurde dies etwa fünfmal beobachtet.

Abbildung 6: Kritische Situationen zwischen Pkw und Radfahrenden beim Abbiegen



Quelle: IGES 2024.

Eine weitere kritische Situation zwischen Pkw- und Radverkehr, wurde bei Radfahrenden in Richtung Norden auf der Reventlowstraße beobachtet. Anstatt den (nicht verpflichtenden) Radweg auf der Mittelinsel zu nutzen (vgl. Abbildung 7), fuhren sie, vermutlich aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn weiter, um den neuen Radfahrstreifen nördlich der Walderseestraße zu erreichen. Dadurch konnte vermieden werden, sich nach der Mittelinsel wieder in den fließenden Verkehr einordnen zu müssen.

Abbildung 7: Variante 1: Radfahrende auf der Straße



Quelle: IGES 2024.

Aufgrund der komplizierten Radwegeführung und der anschließenden Baustelle war nicht intuitiv erkennbar, welchen Weg Radfahrende an dieser Stelle nutzen durften oder sollten (vgl. Abbildung 8), um möglichst ungefährdet die Stelle zu passieren. Durch unvorhersehbares Verhalten der Radfahrenden wurde entweder der Pkw-Verkehr ausgebremst oder die Pkw überholten mit nicht ausreichendem Sicherheitsabstand Radfahrende, die auf der Fahrbahn blieben. Besonders problematisch war diese Situation bei Grünphasen, wenn der Pkw-Verkehr mit hoher Geschwindigkeit und zu geringem Sicherheitsabstand überholte.

Wie schon in Abschnitt 2.2 beschrieben kommt es zudem zu kritischen Situationen, wenn Radfahrende aus der Baustelle kommend in den Pkw-Verkehr ausscheren (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 8: Variante 2: Radfahrende auf dem Radweg



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 9: Radfahrende fahren aus Baustellenbereich in den Pkw-Verkehr



Quelle: IGES 2024.

2.4.2 Kritische Situationen zwischen Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden

Während der Beobachtung wurden nur wenige Gefahrensituationen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden festgestellt. Dennoch sind potenzielle Konflikte zu erkennen.

In Situationen, in denen viele Radfahrende aus der Einbahnstraße Walderseestraße kommen, kann es kurzzeitig zu Einschränkungen auf dem Gehweg kommen, da die Aufstellflächen derzeit veralteten Standards entsprechen (Abbildung 10). Diese Situation kann für zu Fuß Gehende zu Beeinträchtigungen führen. Besonders an der Baustelle am Fuß- und Radweg der Reventlowstraße in Richtung Süden können Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden entstehen. Aufgrund der Baustelle sind Radfahrende gezwungen, den Gehweg oder die Straße zu nutzen. Trotz dieser Umstände wurde jedoch beobachtet, dass die Radfahrenden auf dem Gehweg überwiegend rücksichtsvoll unterwegs waren.

Abbildung 10: Radfahrer Blockieren den Gehweg



Quelle: IGES 2024.

2.4.3 Kritische Situationen zwischen Radfahrende

Kritische Situationen entstehen, wenn Radfahrende aus der Einbahnstraße Walderseestraße kommen und sich an der Ampelkreuzung Reventlowstraße Radfahrende aus der Gegenrichtung (Walderseestraße) mit hoher Geschwindigkeit nähern. In solchen Momenten müssen die Radfahrenden teilweise ausweichen, da der Radweg zu schmal ist, um ihn beidseitig zu befahren. Dies führt dazu, dass sie auf die Straße oder den Gehweg ausweichen müssen. Im Zeitraum der Beobachtung konnten hier jedoch keine konkreten Konflikte beobachtet werden.

2.5 Weitere Anmerkungen

Ampelschaltung an Knotenpunkt 1 Reventlowstraße: Die Querung der doppelten Ampelschaltung an der Ecke Reventlowstraße/Walderseestraße in südlicher Richtung ist für zu Fuß Gehende nicht in einem Durchgang möglich. Rotlichtverstöße wurden dabei nicht beobachtet. In nördlicher Richtung ist das Queren in einem Durchgang möglich. Für Radfahrende ist die Querung in beide Richtungen möglich.

3. Beobachtungsprotokoll 2. Knotenpunkt

Eine weitere Beobachtung wurde am Standort Emkendorfstraße/Reventlowstraße, Blickrichtung Emkendorfstraße von der Reventlowstraße West aus durchgeführt.

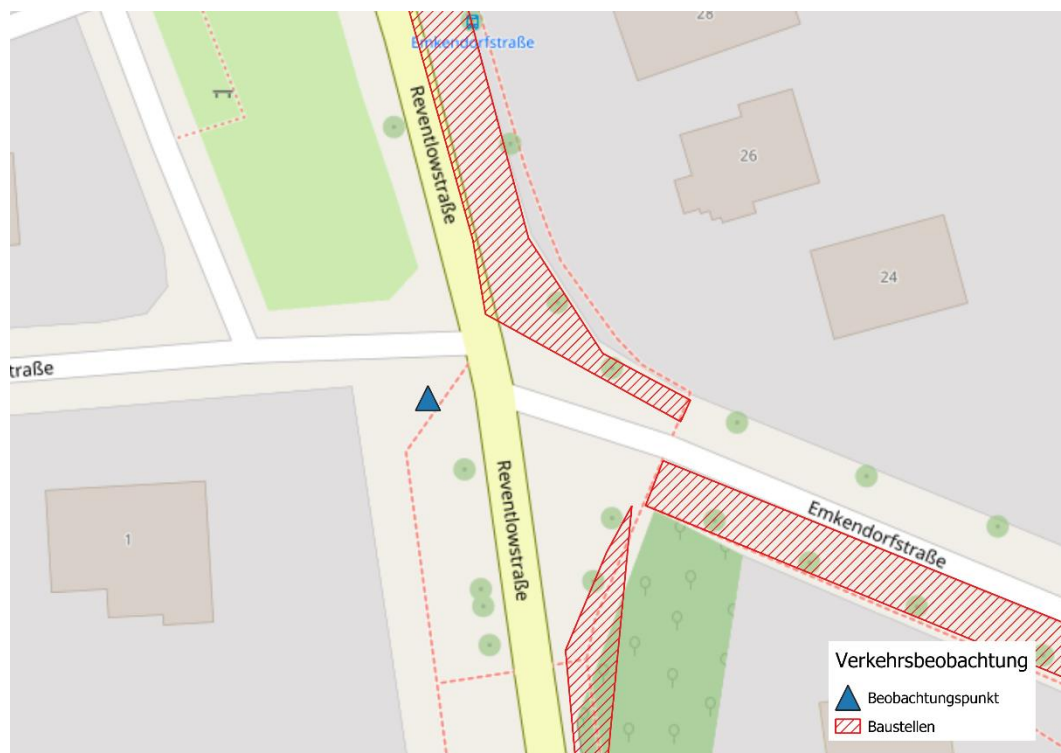
3.1 Ausgangssituation

- ♦ Beobachtungstag; Dienstag: 06.03.2024 / Mittwoch: 07.03.2024
- ♦ Beobachtung morgens: 7:00-9:00 Uhr CET
- ♦ Beobachtung abends: 16:00-19:00 Uhr CET
- ♦ Wetter: Sonnig (teilweise Bewölkt) 4 - 8 Grad Celsius

3.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die bereits erwähnte Baustelle am Knotenpunkt 1, welche die rechte Spur (für Rechtsabbiegende) und den Gehweg der Reventlowstraße in Richtung Norden betrifft, erstreckt sich bis zur Kreuzung mit der Emkendorfstraße. Insbesondere der Gehweg ist hiervon betroffen, wobei auch eine Bushaltestelle großflächig abgesperrt ist, was zu einer Verengung der Fahrbahn führt (vgl. Abbildung 12/12).

Abbildung 11: Baustellen Knotenpunkt 2



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 12: Baustelle Gehweg Reventlowstraße und Bushaltestelle



Quelle: IGES 2024.

3.3 Gesamteindruck

Dieser Beobachtungsbereich ist deutlich verkehrsberuhigter im Vergleich zum Knotenpunkt 1. Das überwiegende Gefahrenpotenzial liegt hier zwischen Radfahrenden und Pkw.

Fahrradfahrende überqueren häufig die stark befahrene Reventlowstraße von der Emkendorfstraße zur Olshausenstraße, ohne die vorhandene Ampel zu nutzen. Diese Ampel befindet sich ungefähr 50-100 Meter südlich versetzt. Zu Fuß Gehende hingegen machen von der Ampel weitestgehend Gebrauch, um die Straße sicher zu überqueren.

Im nächsten Abschnitt wird das unterschiedliche Abbiegeverhalten der Radfahrenden von der Reventlowstraße in die Emkendorfstraße und umgekehrt näher erläutert. Diese Unterschiede können zu kritischen Situationen führen, da Verkehrsteilnehmende verschiedene Verhaltensweisen zeigen, darunter auch riskante Aktionen.

3.4 Detailbeschreibung Abbiegeverhalten der Radfahrenden

3.4.1 Abbiegeverhalten von der Reventlowstraße in die Emkendorfstraße

Bei der Überquerung von der Reventlowstraße in die Emkendorfstraße zeigen Radfahrende unterschiedliches Verhalten:

Einige Radfahrende wählen die direkte Variante und überqueren die Straße, ohne anzuhalten, sofern kein Fahrzeug kommt (vgl. Abbildung 13). Andere signalisieren ihre Absicht zum Abbiegen durch einen Fingerzeig und bremsen dadurch die Autos aus, manchmal allerdings ohne vorherigen Schulterblick. In einer beobachteten Situation musste ein Pkw aufgrund dieses Verhaltens plötzlich stark abbremesen, was beinahe zu einem Unfall führte.

Bei der zweiten Variante nutzen Radfahrende das indirekte Linksabbiegen: sie warten an der Einmündung der Olshausenstraße und überqueren die Straße erst, wenn sie frei ist (vgl. Abbildung 144). Es ist eine Tendenz zwischen Frauen und Männern zu erkennen. Männer neigen häufiger dazu, direkt über die Straße zu fahren, während Frauen öfter anhalten und erst dann weiterfahren. Zusätzlich bevorzugten ältere Personen das indirekte Abbiegen.

Abbildung 13: Variante 1: Direktes Abbiegen von Radfahrenden



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 14: Variante 2: Indirektes Abbiegen von Radfahrenden

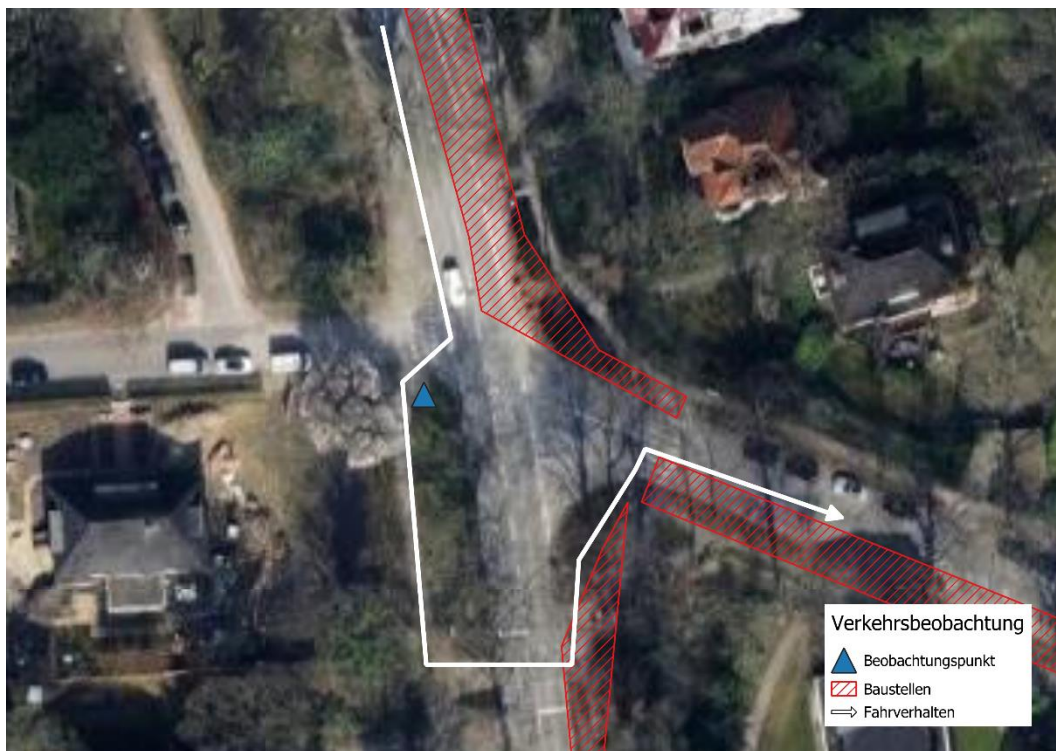


Quelle: IGES 2024.

Eine weitere Abbiegevariante besteht darin, dass Radfahrende den Umweg über die 50 Meter entfernte Ampel nehmen, um die Straße zu überqueren. Diese

Methode wird jedoch selten angewendet und hauptsächlich von jüngeren Schüler:innen genutzt (vgl. Abbildung 155).

Abbildung 15: Straßenüberquerung über die Ampel



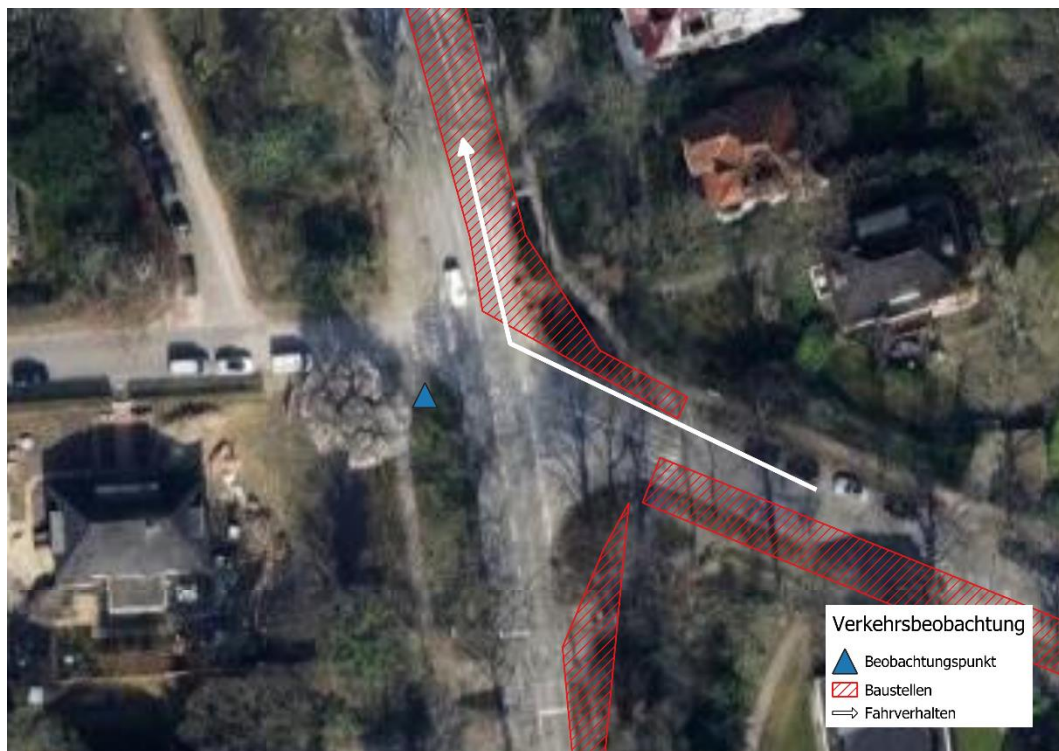
Quelle: IGES 2024.

3.4.2 Abbiegeverhalten von der Emkendorfstraße in die Reventlowstraße / Olshausenstraße

Das Rechtsabbiegen von der Emkendorfstraße in die Reventlowstraße in Richtung Norden gestaltet sich unproblematisch, da aufgrund der Absperrung der Baustelle ausreichend Platz für die Radfahrenden vorhanden ist. Das Gefahrenpotenzial entsteht erst, wenn Radfahrende, die aus der Baustelle kommen, am Knotenpunkt 1 in den Pkw-Verkehr ausscheren (vgl. Abbildung 16).

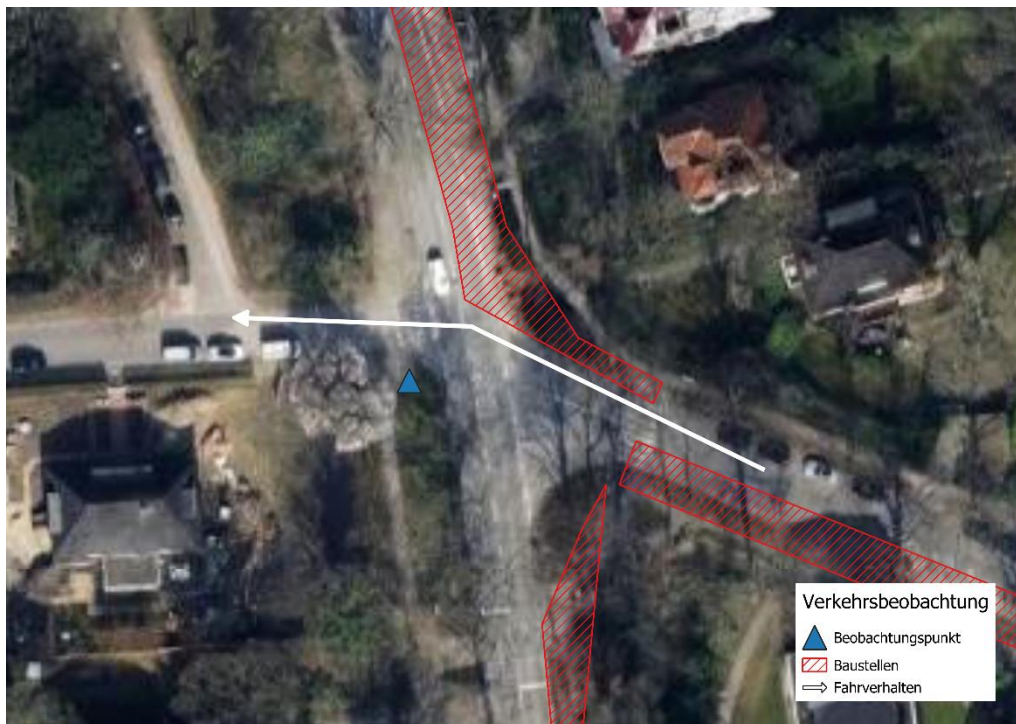
Bei der Überquerung von der Emkendorfstraße zur Olshausenstraße gibt es zwei gängige Varianten. Die erste Variante beinhaltet das direkte Überqueren, wenn kein Auto kommt. Die zweite Variante besteht darin, dass Radfahrende zwischen stehenden Pkw hindurch fahren. Dies birgt ein Gefahrenpotenzial, da auf der anderen Straßenseite noch Fahrzeuge unterwegs sind und Radfahrende möglicherweise die ankommenden Autos auf der anderen Spur nicht so gut erkennen und selbst nur schlecht gesehen werden können (vgl. Abbildung 177). In wenigen Fällen wird die ca. 50 Meter entfernte Ampel genutzt, um die Straße zu überqueren (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 16: Rechtsabbiegen von der Emkendorfstraße in die Reventlowstraße



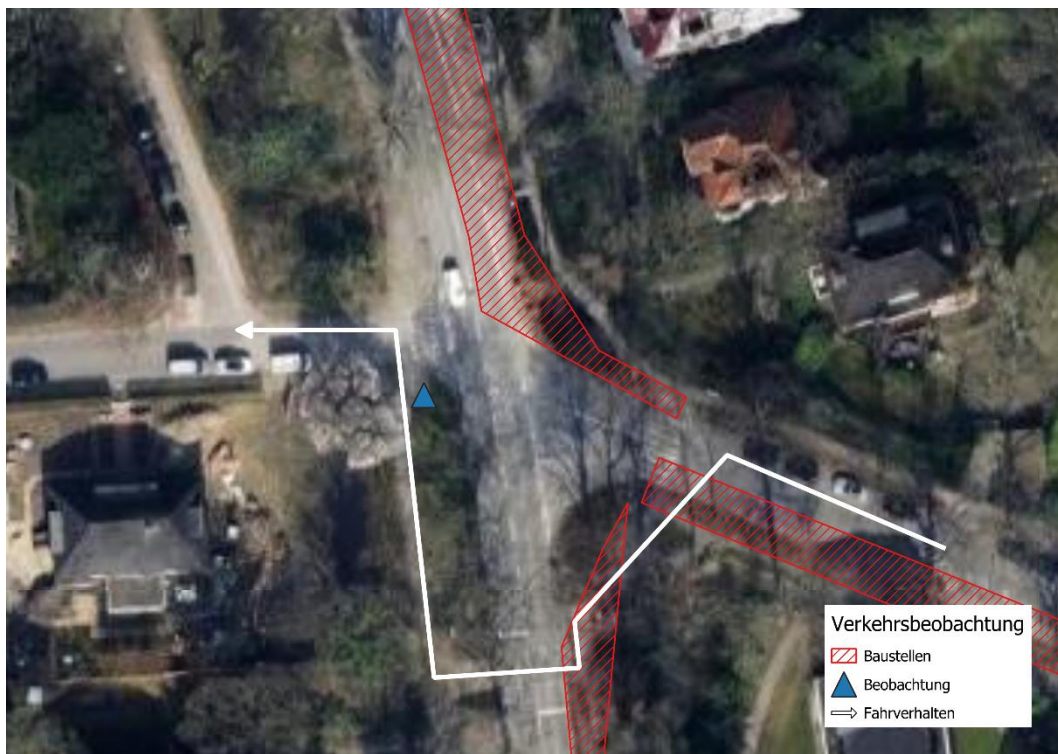
Quelle: IGES 2024.

Abbildung 17: Radfahrende überqueren die Straße, während der Verkehr steht



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 18: Straßenüberquerung über die Ampel



Quelle: IGES 2024.

3.5 Weitere Anmerkungen

Während der Beobachtung fiel auf, dass im Vergleich zum Knotenpunkt 1 noch etwas mehr Radfahrende als zu Fuß Gehende unterwegs waren. Das Verhältnis Radfahrenden zu zu Fuß Gehenden wird auf etwa 90 zu 10 geschätzt, wobei die Alters- und Geschlechtsverteilung identisch zu der am Knotenpunkt 1 war.

Es wurden keine Gefahrensituationen oder Konfliktpotenziale bei den zu Fuß Gehenden beobachtet, da sie die Ampel zur Straßenquerung nutzten. Auch unter Radfahrenden gab es keine Konflikte.

4. Zusammenfassung

Die Verkehrssituation an den Knotenpunkten entlang der Reventlowstraße wurde durch die zahlreichen Baustellen erheblich beeinflusst, weshalb eine objektive Aussage zur Verkehrssituation ohne Baustellen nur bedingt möglich ist und die Ergebnisse entsprechend zu bewerten sind. Die prägnantesten Erkenntnisse aus der Beobachtung sind wie folgt:

Der überwiegende Teil (ca. 80%) der kritischen Situationen wurde zwischen Pkw und Radfahrenden beobachtet, insbesondere durch die Verengung der Fahrbahnen und die damit verbundene Notwendigkeit für Radfahrende, auf die Straße auszuweichen.

Die Baustellen führten zu verengten Fahrbahnen und temporären Verkehrsregelungen, was das Gefahrenpotenzial erhöhte. Besonders kritisch war die Situation an der Reventlowstraße in Richtung Norden, wo Radfahrende oft nicht intuitiv von Pkw-Fahrenden wahrgenommen wurden.

Verschiedene Abbiegevarianten von Radfahrenden führten zu potenziellen Konflikten, besonders an der Kreuzung Reventlowstraße/Emkendorfstraße. Das direkte Überqueren und das Fahren durch stockenden Pkw-Verkehr erhöhen das Risiko.

Die Alters- und Geschlechtsverteilung der Verkehrsteilnehmenden zeigte keine signifikanten Unterschiede. Männliche Verkehrsteilnehmer neigten eher zu direktem Überqueren der Straße, während Frauen und ältere Personen häufiger das indirekte Abbiegen bevorzugten.

Im Vergleich zum Knotenpunkt 1 war der zweite Beobachtungsbereich verkehrsberuhigter, jedoch waren hier mehr Radfahrende als zu Fuß Gehende unterwegs. Das Verhältnis wurde auf etwa 90 zu 10 geschätzt.

Insgesamt wurden keine ernsthaften Konflikte oder Gefahrensituationen unter den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden festgestellt.

Literaturverzeichnis

Bezirksamt Altona (o.J.a): EU-Projekt BATS. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/altona/bats/>, zuletzt abgerufen am 22.05.2024.

Bezirksamt Altona (o.J.b): Ausbau der Veloroute 1: Umfangreicher Umbau der Reventlowstraße. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/altona/bau-stellen/18189462/reventlowstrasse/>, zuletzt abgerufen am 22.05.2024.