



## ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

**Beteilt:**

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

**Betreff:**

Bericht zu Verkehrsversuch: Modaler Filter Fahrradstraße Augustastraße

**Beratungsfolge:**

11.06.2024 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

18.06.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

**Beschlussfassung:**

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

**Beschlussvorschlag:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen



## Kurzfassung

Auf Grundlage der Berichtsvorlage 0189/2024 und gem. Beschluss der Vorlage 0154/2020 wurde während der Kampagne STADTRADELN ein modaler Filter in der Augustastraße errichtet. Der Verkehrsversuch fand zwischen dem 29. April und 27. Mai statt und wurde durch Verkehrszählungen begleitet.

## Begründung

Die Augustastraße ist seit September 2023 die erste Fahrradstraße in Hagen. Es handelt sich um die direkte Verbindung zwischen der Hagener Innenstadt mit den Stadtteilen Wehringhausen, Hestert und Haspe und bildet zudem eine Verbindungsfunction zu den Städten Gevelsberg und Ennepetal.

In einer Fahrradstraße hat der Radverkehr Vorrang. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren und sie geben die Geschwindigkeit vor. Der Radverkehr darf nicht eingeschränkt oder behindert werden und der gesetzliche Überholabstand von mind. 1,5m innerorts bzw. 2,0m außerorts ist einzuhalten. Grundsätzlich sind in Fahrradstraßen ausschließlich Fahrräder zugelassen. Der motorisierte Verkehr kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden.

In der Augustastraße ist der Anliegerverkehr als motorisierter Verkehr zugelassen. Anliegerverkehr setzt sich aus Personen zusammen, die in der Augustastraße wohnen, arbeiten, oder Erledigungen zu machen haben. Durchgangsverkehr ist somit untersagt.

Aufgrund vermehrter Meldungen und Beobachtungen kommt es dennoch zu hohem Durchgangsverkehr. Dieser wurde vor Umsetzung der Maßnahme erfasst, sowie während des Verkehrsversuchs.



Die temporäre Sperrung der Augustastraße wurde durch einen Wassertank sichergestellt.

## Methodik

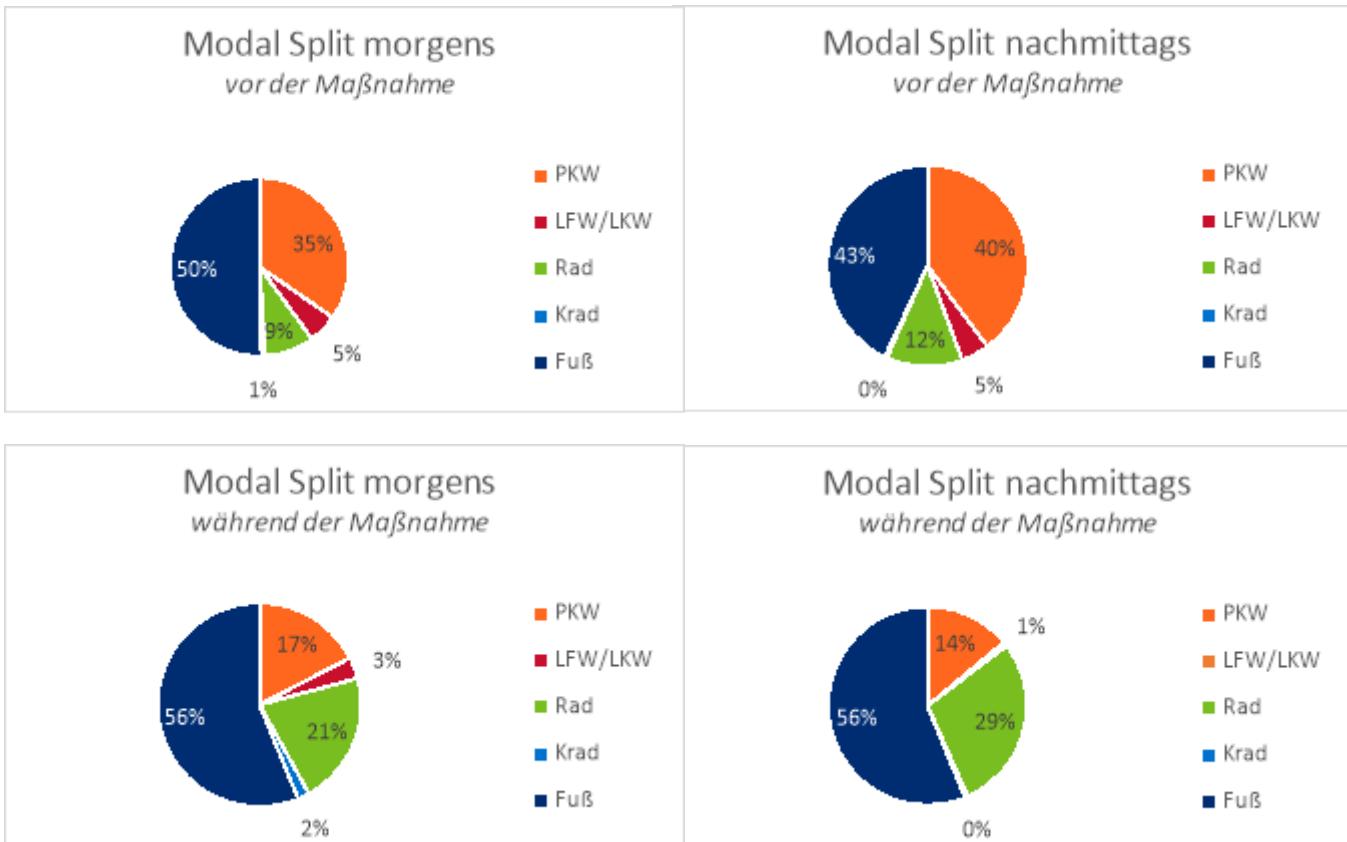
Die Verkehrszählungen fanden an einem Wochentag zwischen 7.00 und 9.00 Uhr sowie zwischen 15.15 und 17.30 Uhr statt, um die Stoßzeiten zu erfassen. Zur Vergleichbarkeit wurden die Zählungen auf den jeweils gleichen Wochentag im Abstand von ca. 2 Wochen gesetzt.

Durchgeführt wurde eine Querschnittszählung, bei welcher jeglicher Verkehr, der eine gedachte Linie passiert, erfasst. Bei den Verkehrsmitteln wurde zwischen Autos (PKW), Lieferwagen, Lastkraftwagen, Fahrrädern, Krads (inklusive E-Scooter) sowie Fußgärtinnen und Fußgängern unterschieden.

## Ergebnisse

Das Verkehrsaufkommen nachmittags ist bei der Untersuchung vor und während der Maßnahme höher als in den Morgenstunden. Zur Visualisierung wird ein Modal Split,

also eine Verteilung der Verkehrsmittel nach Verkehrsaufkommen erstellt.



Auffällig ist, dass die Verkehrsströme in Richtung Haspe geringfügig stärker sind als jene in Richtung Innenstadt. Das größte Verkehrsaufkommen lässt sich zwischen 15.45 und 16.00 Uhr sowie zwischen 16.30 und 16.45 Uhr erfassen. Insgesamt lässt sich eine Agglomeration zwischen 15.30 und 16.45 Uhr beobachten.

Neben den prozentualen Ergebnissen in visueller Form lassen sich die Ergebnisse auch in Matrizen zusammenfassen, die sowohl die Daten in prozentualem als auch in totalem Verhältnis zueinander darstellen. Dem Anhang kann die Auswertung in Form der Matrizen entnommen werden.

Hervorzuheben ist, dass der Anteil des motorisierten Verkehrs erheblich nachgelassen hat und zeitgleich ein Anstieg an der Nutzung des Rad- und Fußverkehrs zu vermerken ist. Diese Beobachtung ist im Nachmittagsbereich stärker als im Zeitbereich morgens. Die Abnahme des motorisierten Verkehrs beträgt hier zwischen -17 und -91% (PKW) bzw. 0 bis -100% (LFW/LKW). Der Radverkehr verzeichnet einen Anstieg in der Nutzung um +33 bis +800%. Auch beim Fußverkehr ist eine Zunahme von wenigen Prozenten bis hin zu 500% zu vermerken.

## Hemmisse

In Vorbereitung der Maßnahme wurde im Bereich der Einmündung Kottmannstraße ein absolutes Halteverbot eingerichtet, welches im Rahmen der Ordnungstätigkeiten geahndet werden musste. Im direkten Umfeld der mobilen Sperre kam es zu



Parkverstößen, die ein Durchfahren der Sperrung hinderten und auch ein Anleitern der Feuerwehr einschränken. Diese Problematik wurde kurzfristig durch zusätzlich Beschilderung, die das gesetzliche Halteverbot im Knotenpunktbereich verdeutlich, entschärft. Des Weiteren bestehen Anmerkungen eines Hausbesitzers, dass Fahrzeuge den Gehweg und die Grünbeete nutzen, um die Sperre zu umfahren. Bei einer dauerhaften Errichtung einer Sperre ist entsprechend darauf zu achten, dass auch die Befahrbarkeit des Gehweges eingeschränkt wird.

### **Schlussfolgerungen**

Der Verkehrsversuch kann anhand der beschriebenen Ergebnisse als positives Beispiel aufgenommen werden. Gem. Beschluss der BV-Mitte vom 27.08.2020 (DS 0154/2020) sowie vom 12.03.2024 (DS 0189/2024, BV-Mitte) bzw. 20.03.2024 (DS 0189/2024, UKM) soll eine dauerhafte Errichtung einer Durchfahrtssperre für den Durchgangsverkehr errichtet werden. Diese Maßnahme soll gedanklich an die Maßnahme zur Tunnelaufweitung Augustastraße geknüpft werden, sollte jedoch aufgrund des nicht von der Hand zu weisenden Bedarfs auch früher erfolgen.

Eine dauerhafte Sperrung ist so zu errichten, dass ausreichend Platz für Liegeräder, Lastenräder und mehrspurige Fahrräder beim Passieren der Sperre eingeplant ist. Die Verwaltung prüft derzeit das geeignete Mittel für eine dauerhafte Sperrung (z.B. Umlegbare Poller) und strebt an diese zeitnah umzusetzen.

### **Inklusion von Menschen mit Behinderung**

Belange von Menschen mit Behinderung

sind betroffen

Kurzerläuterung:

Die im Verkehrsversuch beschränkten Platzverhältnisse sind im Rahmen einer dauerhaften Lösung aufzuweiten, sodass auch mehrspurige Fahrräder (Dreiräder) die Sperre passieren können.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung**

positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Alle Maßnahmen zur Stärkung des sogenannten Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) tragen zur Klimaverbesserung bei.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.



gez.

Henning Keune  
*Technischer Beigeordneter*

gez.

Dr. André Erpenbach  
*Beigeordneter*



## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

**Oberbürgermeister**

**Gesehen:**

**Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer**

**Amt/Eigenbetrieb:**

**Stadtsyndikus**

**Anzahl:**

**Beigeordnete/r**

**Die Betriebsleitung**

**Gegenzeichen:**

**60/3**

**32/0 per Workflow**

**32 per Workflow**

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:** \_\_\_\_\_ **Anzahl:** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_