

# **Interkommunaler Verkehrsentwicklungsplan Hemer - Menden - Iserlohn**

## **Begleittext zur zweiten Planungswerkstatt am 13.09.2002**

### **Einleitung**

Die Städte Hemer, Menden und Iserlohn haben sich dazu entschlossen, einen interkommunalen Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen, der als Grundlage für Maßnahmen im Verkehrsbereich für die nächsten 10 bis 15 Jahre dienen soll.

Das Konzept dieses Verkehrsentwicklungsplans wurde in der ersten Planungswerkstatt am 18.01.2002 bereits vorgestellt und mit den Werkstattteilnehmern diskutiert. Mittlerweile sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, so dass die Situationsanalyse weitgehend abgeschlossen ist und erste Ergebnisse vorliegen. Diese betreffen jedoch noch nicht die Entwicklung von Konzepten sondern lediglich die Analyse der derzeitigen Situation sowie das Aufzeigen vorhandener Mängel und Problembereiche.

### **Konzept des Verkehrsentwicklungsplans Hemer - Menden - Iserlohn**

Entsprechend der Zielsetzung eines Verkehrsentwicklungsplans wurde ein Untersuchungskonzept gewählt, das den spezifischen Anforderungen der drei Städte, die die Planung erstellen lassen, gerecht wird. Dementsprechend soll im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans auch ein Instrumentarium entwickelt werden, mit dem sich sowohl verkehrliche Fragestellungen, die für den gesamten Nordkreis relevant sind, als auch verkehrliche Themen einzelner Städte bearbeiten lassen.

Die Methodik sieht eine umfangreiche Analyse der derzeitigen verkehrlichen Situation im Gesamtgebiet und darauf aufbauend eine Prognose sowie eine Mängelanalyse vor. Die damit geschaffene Datengrundlage wird dann zur Erarbeitung stadtübergreifender Teilverkehrskonzepte für den Straßenverkehr, den ÖPNV sowie für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr genutzt. Auf die Datengrundlage kann aber auch in Eigenregie der drei Städte zur Untersuchung lokaler Fragestellungen zurückgegriffen werden.

## Grundlagen

Als Grundlage für die Konzeptentwicklung wurde einerseits auf vorhandene Datenbestände zurückgegriffen. Ergänzend wurden die folgenden Erhebungen durchgeführt:

- Aufnahme des Straßennetzes bzgl. der baulichen und verkehrlichen Situation.
- Stromzählungen an insgesamt 82 Straßenknoten (an normalen Werktagen für den Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr).
- Verkehrsteilnehmerbefragung an 23 Straßenquerschnitten, die das Gebiet der Städte Hemer, Menden und Iserlohn eingrenzen und so Aussagen zu dem Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr zulassen. Insgesamt wurden über 7.000 Verkehrsteilnehmer befragt.
- Haushaltsbefragung, aus der knapp 700 Antworten bzgl. des alltäglichen Verkehrsverhaltens der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet vorliegen.
- Betriebsbefragungsergebnisse für 129 größere Unternehmen im Untersuchungsgebiet, um das Wirtschaftsverkehrsaufkommen abschätzen zu können.
- Fahrgastzählungen auf den Buslinien im Bereich Hemer, Menden und Iserlohn, bei denen die Ein- und Aussteiger an sämtlichen Haltestellen für den Zeitbereich 15.00 und 19.00 Uhr erfasst wurden.

Die Daten aus den Erhebungen wurden aufbereitet und miteinander verknüpft, um so möglichst umfassende Aussagen zur Verkehrssituation in Hemer, Menden und Iserlohn treffen zu können und gleichzeitig eine Basis für den Aufbau des Verkehrsmodells zu haben. Die Erhebungen sind mittlerweile abgeschlossen und die ausgewerteten Daten liegen vor.

## Analyse der derzeitigen Situation

### - Mobilitätsverhalten

Durch die Einwohner der Städte Hemer, Menden und Iserlohn im Alter von mehr als zehn Jahren werden täglich ca. 722.000 Wege durchgeführt. Diese verteilen sich auf unterschiedliche Fahrzwecke, wobei die privaten Erledigungen mit über 30%, die Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz mit ca. 21% und Besorgungen bzw. Einkaufswege (20%) die höchsten Anteile haben.

Mit durchschnittlich 521 Pkw/1.000E liegt der Motorisierungsgrad des Untersuchungsgebietes über dem Landesdurchschnitt (504 Pkw/1.000E). Entsprechend ist auch die Pkw-Verfügbarkeit: Ca. 87% aller Haushalte verfügen direkt oder indirekt über einen Pkw.

Die Aufteilung der durchgeführten Wege entsprechend den genutzten Verkehrsmitteln zeigt die eindeutige Dominanz des Kfz-Verkehrs: 75% aller Wege der über zehnjährigen Einwohner im Untersuchungsgebiet werden mit dem Kfz durchgeführt, 64% als Kfz-Fahrer, 11% als Kfz-Beifahrer. Die restlichen Wege verteilen sich auf den Fußgängerverkehr (17%), den ÖPNV (6%) und den Fahrradverkehr (2%). Bemerkenswert ist der niedrige Anteil der ÖPNV- und Fahrradnutzung, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Befragung im Februar 2002 durchgeführt wurde, so dass witterungs- und jahreszeitbedingt der Fahrradverkehrsanteil unterdurchschnittlich ist.

Die Berufs- und Ausbildungspendlerströme des Untersuchungsgebietes orientieren sich überwiegend in Richtung Nordwesten zu den Zentren Hagen und Dortmund. Die Stadt Iserlohn weist ein leicht positives Pendlersaldo auf; während in Hemer und Menden die Auspendler überwiegen.

## - Motorisierter Individualverkehr

Die umfangreichen Erhebungen liefern flächendeckende Aussagen zum Kfz-Verkehr in Hemer, Menden und Iserlohn. Das Rückgrat des Verkehrssystems wird durch die A 46, die maximale Verkehrsbelastungen bis zu 50.000 Kfz/24h (an der Stadtgrenze nach Hagen) aufweist, und die Bundesstraßen gebildet. Im Stadtgebiet von Iserlohn weist das Straßennetz sehr starke Zubringerfunktionen zur A 46 auf; dementsprechend sind die entsprechenden Straßen am stärksten belastet. Besonders hohe Verkehrsbelastungen bestehen auf innerstädtischen Straßen in Iserlohn sowie auf dem Innenstadtring (Theodor-Heuss-Ring/Konrad-Adenauer-Ring/Hohler Weg/Kurt-Schumacher-Ring) sowie auf der Nord-Süd-Achse der B233. In Hemer sind insbesondere die Nord-Süd-Achse (Im Ohl/Bahnhofstraße/Hauptstraße) und natürlich die in Ost-West-Richtung verlaufende B 7 sowie die Iserlohner Straße sehr hoch belastet. Für Menden ergeben sich besonders hohe Verkehrsbelastungen auf der Westtagente; aber auch die radial zulaufenden Straßen (Bräucker Weg/B 515/B 7) sind zum Teil sehr stark belastet. Auffallend ist, dass trotz Realisierung der B 515n als Umgehung Lendringsen die Verkehrsbelastungen im Innerortsbereich zum Teil weiterhin über 10.000 Kfz/24h liegen.

Die Durchgangsverkehre durch das Untersuchungsgebiet sind insgesamt gering. Lediglich ca. 12.000 Kfz-Fahrten führen als Durchgangsverkehr durch das gesamte Untersuchungsgebiet; während die Quell- und Zielfahren einen Umfang von ca. 140.000 Kfz/24h haben.

Eine Analyse der über die A 46 in das Gebiet einfließenden Verkehrsströme zeigt, dass rd. zwei Drittel dieser Ströme nach Iserlohn hin orientiert ist; weitere 12% haben Quelle oder Ziel in Hemer; knapp 6% sind nach Menden orientiert und lediglich 15,6% sind Durchgangsverkehre, die allerdings zum großen Teil als Eckverkehre, z.B. zur B 236 in Richtung Norden bzw. Süden hin auftreten. Die verkehrlichen Probleme werden also vorwiegend durch Quell- und Zielverkehre - nicht durch Durchgangsverkehre - bedingt.

Die verkehrliche Erschließung der Gewerbebereiche im Untersuchungsgebiet weist punktuelle Mängel auf, die teilweise aus der Lage der Industriebetriebe in den engen Tälern im Süden des Untersuchungsgebietes herrühren. Die neueren Gewerbegebiete wurden im Norden ausgewiesen, so dass die verkehrliche Erschließung in Richtung A 44 relativ günstig ist und gleichzeitig eine weitgehend ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an die A 46 besteht.

## **- Öffentlicher Personenverkehr**

Der ÖPNV in den Städten Hemer, Menden und Iserlohn wird zum überwiegenden Teil durch den liniengebundenen Busverkehr abgedeckt. Der Schienenverkehr, der im Bezug auf die funktionale Hierarchie des ÖPNV als Rückgrat dienen sollte, übernimmt im wesentlichen die Anbindung der Städte Menden und Iserlohn an den Rhein-Ruhr-Raum; Verbindungsfunktionen innerhalb des Untersuchungsraumes werden durch das vorhandene Schienenverkehrsangebot nur im geringen Umfang wahrgenommen. Dies liegt vor allem daran, dass innerhalb des VEP-Gebietes keine durchgehende Schienenstrecke betrieben wird, die die drei Städte miteinander verbindet.

Im Erhebungszeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr wurden im Untersuchungsgebiet knapp 11.000 Fahrgäste mit den Linienbussen befördert. Diese Größe, die einer Gesamtfahrgastzahl von ca. 40.000 Personen/Werktag entspricht, deckt sich mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung. Der Linienbusverkehr über die Gebietsgrenzen hinaus hat insgesamt nur eine sehr geringe Bedeutung; im Erhebungszeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr wurden nur 700 Fahrgäste per Bus über die Gebietsgrenzen hinweg befördert.

## **- Rad- und Fußgängerverkehr**

Auch wenn der Radverkehr lediglich einen geringen Anteil am gesamten Modal-Split aufweist und die Topographie im Untersuchungsgebiet teilweise ungünstig für den Fahrradverkehr ist, besteht hier ein Ansatzpunkt für eine Optimierung des Verkehrssystems. Dementsprechend erfolgte eine differenzierte Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. Die Analyse des Fußgängerverkehrs konzentriert sich auf die zentralen Bereiche der Städte Hemer, Menden und Iserlohn. Da die Wegelängen der Fußgänger relativ kurz sind, hat der Fußgängerverkehr im Rahmen der interkommunalen Verkehrsentwicklungsplanung nur eine untergeordnete Bedeutung.

## **Mängel und Konflikte**

Die Analyse des Modal-Split im Untersuchungsgebiet zeigt, dass der motorisierte Kfz-Verkehr einen überdurchschnittlichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen hat. Trotz der nicht für alle Relationen günstige Rahmenbedingungen für den Radverkehr bestehen jedoch Verlagerungspotentiale, die sich durch entsprechende Maßnahmenbündel ausschöpfen lassen. Der geringe Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsmittelnutzung hat seine Ursachen auch darin, dass das Fahrrad in weiten Bevölkerungskreisen nicht als adäquates Verkehrsmittel angenommen wird.

Problembereich Nr. 1 ist der Kfz-Verkehr, der in allen drei Städten zu Konflikten führt und dementsprechend besondere Bedeutung bei der Mängelanalyse hatte.

### **- Mängel für den Kfz-Verkehr in Hemer**

Die Märkische Straße (B 7) weist Verkehrsstärken bis zu 25.000 Kfz/24h auf; der Knoten Niederhemer ist in den Spitzenstunden deutlich überlastet und weist erhebliche Rückstaulängen auf.

Die innerörtlichen Straßenzüge Im Ohl, Bahnhofstraße, Hauptstraße, Iserlohner Straße und Zeppelinstraße weisen Verkehrsbelastungen bis zu 20.000 Kfz/24h auf, die aufgrund der angrenzenden Nutzungen teilweise zu erheblichen Unverträglichkeiten führen.

Die Erschließung des Einzelhandels an der Mendener Straße, die teilweise direkt und teilweise über die Urbecker Straße und die Oesestraße erfolgt, führt in den Hauptverkehrszeiten zu Kapazitätsproblemen mit entsprechenden Rückstauerscheinungen auf der Mendener Straße.

In der Ortsdurchfahrt Deilinghofen werden ebenfalls Verkehrsbelastungen bis zu 8.000 Kfz/24h erreicht.

Die Gewerbebereiche Eisenbahnschleife und Deilinghofen sind ungünstig an das überregionale Straßennetz angebunden.

### **- Mängel für den Kfz-Verkehr in Menden**

In Menden fehlen weiträumige tangentielle Entlastungsstraßen, die die Durchgangsverkehre aus den Kernbereichen heraushalten. Insbesondere die Führung der B 7 in Richtung Norden (Innerortsbereich) ist unbefriedigend.

Hohe Verkehrsbelastungen finden sich außerdem auf dem Bräucker Weg sowie im Bereich Wallring, Kolpingstraße und Wilhelmstraße (heimliche Ostumgehung), die zu Unverträglichkeiten führen.

Auch nach Realisierung der B 515n weist die alte Ortsdurchfahrt Lendringens Verkehrsbelastungen von über 10.000 Kfz/24h auf.

Die Erschließung des Gewerbebereiches Horlecke ist derzeit unzureichend. (Hier bestehen jedoch Planungen für eine Anbindung an die B 515n).

## **- Mängel für den Kfz-Verkehr in Iserlohn**

Die gesamtstädtische Erschließung erfolgt derzeit überwiegend zentral vom Innenstadtring aus; obwohl eine stärkere tangentiale Erschließung insbesondere im Norden möglich wäre.

Die Ortsdurchfahrten Hennen und Rheinen sind stark belastet.

Unverträgliche Verkehrsbelastungen finden sich im Innerortsbereich auf dem Hohler Weg und dem Kurt-Schumacher-Ring auf Teile des innerörtlichen Straßenrings sowie auf der Straße Altstadt und der Rahmenstraße. Ähnliches gilt für eine Vielzahl weiterer innerörtlicher Straßen (z.B. Mendener Straße, Baarstraße und Schlesische Straße).

Die Situation am Autobahnenende der A 46 ist insgesamt unbefriedigend, da hier zwei hochbelastete Straßen auf die B 7 geführt werden, die damit überlastet ist.

Im Bereich Seilerseestraße/Landhauser Straße kommt es zu Überlastungserscheinungen.

Das Gewerbegebiet Markenfeld/Ostfeld ist ungünstig an das überregionale Straßennetz angebunden.

## **- Sonstige Mängel**

Als entscheidender Mangel im Netz des ÖPNV ist eine fehlende leistungsfähige Verbindung zwischen den Städten Hemer, Menden und Iserlohn (zentrale Achse) zu sehen. Des weiteren verkehren die vorhandenen Buslinien teilweise auf wechselnden Kursen, was die Erkennbarkeit für den Fahrgast deutlich reduziert. Außerdem ist der Zustand der Bahnhofsbereiche in Iserlohn und Menden derzeit unbefriedigend, wobei in beiden Städten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation geplant werden.

Die Radverkehrsinfrastruktur, die eingehend analysiert wurde, weist eine Vielzahl von Mängeln auf (z.B. uneinheitliche Beschilderung, unklare Verkehrsführung oder schlechte Führung von Radverkehrsanlagen).

## Entwicklungsszenario

Um Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs in Hemer, Menden und Iserlohn treffen zu können, werden Prognoseansätze erarbeitet, die die unterschiedlichen Faktoren, die sich auf den Verkehr im Untersuchungsgebiet auswirken, berücksichtigen. Dazu gehören u.a. die Bevölkerungsentwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsraum sowie in NRW, die Entwicklung der Motorisierung bzw. der Pkw-Verfügbarkeit, die Einflüsse der Regional- und Flächennutzungsplanung sowie die Wirkungen von Infrastrukturprojekten, deren Realisierung unabhängig von den unterschiedlichen Ansätzen des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt.

Der über die o.g. Faktoren hinausgehende Gestaltungsspielraum ist im Bezug auf die Verkehrsentwicklung insgesamt sehr eingeschränkt, da folgende Rahmenbedingungen bestehen, die nicht ohne weiteres beeinflussbar sind:

- Verhaltensweisen der Menschen (z.B. Bequemlichkeit, Gewohnheiten), die nur langfristig und in kleinen Schritten verändert werden können.
- Da eine florierende Wirtschaft eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der drei Städte ist, ergeben sich Rahmenbedingungen aus der Führung der Wirtschaftsverkehre und der Lagegunst gewerblicher Entwicklungsgebiete (Erreichbarkeit).
- Die technischen Möglichkeiten der zur Verfügung stehenden Verkehrssysteme (z.B. Geschwindigkeit, Verfügbarkeit, Abmessungen, Energieverbrauch) begrenzen die Handlungsmöglichkeiten weiter.
- Die finanziellen Rahmenbedingungen (öffentliche Haushalte, Fördermöglichkeiten) schränken den Handlungsspielraum weiter ein.
- Gleiches gilt für bundes- und landespolitische Vorgaben (z.B. Gesetze, Steuern), die als verkehrspolitische Instrumentarien genutzt werden und durch die Kommunen nicht beeinflussbar sind.
- Außerdem sind die Planungen auf Bundes-, Landes- und Kreisebene sowie Planungen der Nachbargemeinden zu berücksichtigen.

Aufgrund dieser einengender Rahmenbedingungen, die den Handlungsspielraum durch Maßnahmen auf kommunaler Ebene minimieren, soll auf die Betrachtung alternativer Entwicklungsszenarien verzichtet werden. Vielmehr wird ein Szenario entwickelt, das die wahrscheinliche Entwicklung widerspiegelt und in dem konsensfähige und umsetzbare verkehrspolitische Ziele zugrunde gelegt werden.

Die verkehrlichen Ziele, die der Verkehrsentwicklungsplanung zugrunde gelegt werden, sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Abbau von Kapazitätsengpässen,
- Verbesserung der Angebotsqualität,
- Reduzierung der Belastungen für die Bevölkerung,
- Reduzierung der Belastungen für die natürliche Umwelt,
- Finanzierbarkeit von Investitionen und Betrieb sowie
- Verkehrsplanung als langfristige Perspektive.

## Konzeptentwicklung

Vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose und der verkehrlichen Ziele für den Nordkreis werden spezifische Konzepte für die einzelnen Verkehrsträger erarbeitet. Diese müssen in jedem Fall aufeinander abgestimmt werden. Die Einzelkonzepte betreffen:

- Kfz-Verkehr (Infrastruktur, Umgehungsstraßen etc.),
- ÖPNV (Infrastruktur, Liniennetz, Fahrpläne etc.) und
- Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Die Konzepte für die Teilsysteme Kfz-Verkehr, ÖPNV sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr bilden den Rahmen für die Entwicklung einzelner Maßnahmen zur Erreichung der verkehrlichen Ziele. Diese Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete werden im Bezug auf den Realisierungszeithorizont differenziert. Dadurch wird erreicht, dass einerseits Maßnahmen vorgeschlagen werden, die sich kurzfristig umsetzen lassen und somit zeitnah zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen. Gleichzeitig werden mittel- und langfristige Konzepte – einschließlich der dazugehörigen Maßnahmen – erarbeitet, die die verkehrliche Situation in den drei Städten dauerhaft verbessern sollen.

## Kontakt

Für Fragen und Anregungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Herr Dohmen  
Tel.: 02131/60 40 19  
eMail: [dohmen@igs-kaarst.de](mailto:dohmen@igs-kaarst.de)

Stadt Hemer  
Frau Schlüter  
Tel.: 02372/551-331  
eMail: [m.schlueter@hemer.de](mailto:m.schlueter@hemer.de)

Stadt Menden  
Herr Weier  
Tel.: 02373/903-439  
eMail: [r.weier@menden.de](mailto:r.weier@menden.de)

Stadt Iserlohn  
Herr Pott  
Tel.: 02371/21729-20  
eMail: [verkehrsplanung@iserlohn.de](mailto:verkehrsplanung@iserlohn.de)