

# Interkommunaler Verkehrsentwicklungsplan Hemer - Menden - Iserlohn

## 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. Dazu wurden umfangreiche Grundlagen erfasst, die vorhandenen Mängel des Verkehrssystems aufgezeigt, Modellrechnungen zur Quantifizierung der Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen durchgeführt und Konzepte für sämtliche Verkehrsarten aufgestellt.

Mittlerweile sind die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan weitgehend abgeschlossen, so dass die Konzepte für den Motorisierten Straßenverkehr, für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr vorliegen. Dabei wurde besonderer Wert darauf gelegt, nicht nur mittel- und langfristige Konzepte zu entwickeln. Vielmehr sollte der Verkehrsentwicklungsplan auch konkrete Maßnahmen enthalten, die kurzfristig umsetzbar sind und dementsprechend bereits in den nächsten Jahren eine Verbesserung der Verkehrssituation ermöglichen.

Im folgenden werden einige grundlegende Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans erläutert und beispielhafte Maßnahmen vorgestellt.

## Grundlagen des Verkehrsentwicklungsplans Hemer - Menden - Iserlohn

Die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan umfassten eine umfangreiche Analyse der derzeitigen verkehrlichen Situation im Gesamtgebiet und darauf aufbauend eine Prognose sowie eine Mängelanalyse. Die damit geschaffenen Datengrundlagen wurden dann zur Erarbeitung stadtübergreifender Teilverkehrskonzepte für den Straßenverkehr, den ÖPNV sowie für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr genutzt. Diese Datengrundlage umfasst auch ein Verkehrsmodell, mit dem sich Verlagerungswirkungen von Verkehrsströmen ermitteln lassen.

## Beurteilung des Verkehrssystems

Der Kraftfahrzeugverkehr übernimmt derzeit den überwiegenden Teil der Verkehrsaufgaben im Untersuchungsgebiet; alle anderen Verkehrsarten haben im Vergleich dazu nur einen geringeren Anteil. Insofern ist es auch nicht verwunderlich, dass der Kfz-Verkehr der wesentliche Problemfaktor im Untersuchungsgebiet ist:

- Die Autobahn A46 ist unzureichend in das Bundesfernstraßennetz eingebunden. Im Westen endet sie im Innenstadtbereich von Hagen, so dass beispielsweise für die Relation Düsseldorf – Iserlohn häufig zwischen der AS Hagen-Nord (A1) und der AS Hagen-Hohenlimburg (A46) das nachgeord-

nete Straßennetz genutzt wird. Im Osten endet die A46 an der AS Hemer, so dass die Verkehre auf die B7 geführt werden.

- In Richtung Norden besteht mit der B233 eine Anbindung an das Autobahnnetz (A44), die aber nicht ortsdurchfahrtenfrei geführt wird. Damit bestehen keine optimalen Straßenverbindungen zum Rhein-/Ruhr-/Wupper-Raum, der die stärksten Verkehrsverflechtungen mit dem Untersuchungsraum aufweist.
- Die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind vielfach stark belastet, was teilweise zu Überlastungserscheinungen mit schlechter Verkehrsqualität führt.
- Die hohen Verkehrsbelastungen in den Innerortsbereichen führen auch zu erheblichen Konflikten mit den übrigen Verkehrsteilnehmern sowie zu einer Einschränkung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen.
- Der fließende und ruhende Straßenverkehr nimmt in den innerörtlichen Straßenräumen erhebliche Flächen in Anspruch, so dass für die übrigen Verkehrsteilnehmer häufig nur Restflächen verfügbar sind.
- Die Gewerbegebiete verfügen teilweise über eine unzureichende Anbindung an das überregionale Straßennetz, so dass Ortsdurchfahrten zusätzlich durch Schwerverkehre belastet werden.

Gleichzeitig mit den Problemen im Kfz-Verkehr weisen die übrigen Verkehrsarten ebenfalls Mängel auf, die deren Konkurrenzfähigkeit schwächen und somit ihrerseits zur vorherrschenden Stellung des Kfz-Verkehrs beitragen:

- Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Iserlohn und Menden wurde 1989 eingestellt; die Trasse zwischen Iserlohn und Hemer ist teilweise nicht mehr verfügbar. Damit fehlt eine zentrale leistungsfähige ÖPNV-Verbindung zwischen den drei Städten.
- Die Netz- und Angebotsstruktur des Linienbusverkehrs ist teilweise sehr unübersichtlich und für den Kunden schlecht begreifbar.
- Das Radverkehrsnetz ist lückenhaft und teilweise schlecht ausgestattet.

Insofern besteht Handlungsbedarf im Bezug auf eine Optimierung des Gesamtverkehrssystems in Hemer, Menden und Iserlohn.

## **Verkehrsprognose und Entwicklungsszenario**

Um Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs in Hemer, Menden und Iserlohn treffen zu können, wurden 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.

Als Zeithorizont für den Verkehrsentwicklungsplan wurde das Jahr 2015 gewählt. Für diesen Zeithorizont wurden Annahmen zum Mobilitätsverhalten getroffen, die unter den voraussichtlichen demographischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden.

Entsprechend der landesweiten Strukturdatenprognose Nordrhein-Westfalen ist bis zum Jahr 2015 mit einer geringen Abnahme der Einwohnerzahl um ca. 1 % zu rechnen. Dies ist allerdings mit einer gravierenden Veränderung der Altersstruktur verbunden. Während die Anzahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren um nahezu 27 % zurückgeht, bleibt die Zahl der 18- bis 65-Jährigen weitgehend konstant. Zunahmen um über 25 % werden für die Altersklasse über 65 Jahre prognostiziert.

Die veränderte Einwohner- und Wirtschaftsstruktur im Untersuchungsgebiet wirkt sich auch auf die Kfz-Nutzung aus. Bis zum Jahr 2015 ist deshalb von einer weiteren Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs um 10% auszugehen; dies gilt sowohl für den Pkw- als auch für den Lkw-Verkehr mit Quelle oder Ziel im Untersuchungsgebiet.

Der ungebrochene Trend der letzten Jahre hin zu einer verstärkten Pkw-Nutzung führte im Linienbusverkehr trotz der Anstrengungen zur Verbesserung des ÖPNV zu einer weitgehenden Stagnation der Fahrgastzahlen. Deshalb wurde auch für den Prognosezeitraum 2001 bis 2015 von einer gleichbleibenden Nutzung des ÖPNV in Hemer, Menden und Iserlohn ausgegangen.

Eine gesonderte Prognose für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr erfolgt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht, da die Planungen für Fußgänger und Radfahrer im wesentlichen angebotsorientiert erfolgen.

## Konzept für den Straßenverkehr

Die wesentlichen Zielsetzungen für die Optimierung des Straßennetzes sind:

- Schaffung einer leistungsfähigen, sicheren, verträglichen und effizienten Infrastruktur für den motorisierten Verkehr,
- Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes auch in den Spitzenstunden bei mindestens ausreichender Verkehrsqualität,
- Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwachen Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer,
- Sicherung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr,
- Entlastung innerörtlicher und sensibler Bereiche vom motorisierten Verkehr (insbesondere bei hohen Verkehrsbelastungen) und
- Verbesserung der Straßenraumqualität und Lärminderung bei gleichbleibender Verkehrsstärke.

Besondere Bedeutung für die Verkehrssituation im nördlichen Märkischen Kreis hat der in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans eingestufte Lückenschluss der A 46. Diese Maßnahme wird in der Planung derzeit weiter verfolgt, so dass eine Realisierung in den nächsten 10 bis 20 Jahren möglich ist. Die Ortsumgehung Langschede verbleibt dagegen in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“, so dass eine Realisierung frühestens nach 2015 möglich ist.

Die Entwicklung des Teilkonzepts für den motorisierten Verkehr folgte der hierarchischen Gliederung des Straßennetzes beginnend mit den übergeordneten Verbindungen. Dazu wurden die Problembereiche im einzelnen betrachtet und Lösungsmöglichkeiten - teilweise auch Alternativen - aufgezeigt und beurteilt. Das Ergebnis ist ein Gesamtkonzept für den motorisierten Individualverkehr, in das unterschiedliche Maßnahmen eingebunden werden.

Aus der vorhandenen Netzstruktur ergibt sich ein Netz der überregionalen Verbindungen. Da angestrebt wird, auf dem überregionalen Netz eine hohe Verkehrsqualität (Reisegeschwindigkeit) und eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch in den Spitzenstunden sicherzustellen, sollten diese Verbindungen nach Möglichkeit keine Ortsdurchfahrten aufweisen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse von Berechnungen, die mit dem Verkehrsmodell durchgeführt wurden, wurden die einzelnen Teilbereiche des Straßennetzes diskutiert und ein übergeordnetes Netzkonzept entwickelt.

Die wichtigsten Elemente dieses Netzkonzeptes sind:

- Die durchgehende Realisierung der A46, die in erster Linie regionale bzw. überregionale Bedeutung hat, wobei auch erhebliche Entlastungswirkungen für das lokale Straßennetz zu erwarten sind. Die Verkehrsbelastungen der Neubaustrecke liegen zwischen 21.000 und 28.000 Kfz/24h. Entlastet wird vornehmlich die B7 in der Ortsdurchfahrt Hemer und der Streckenzug Seilerseestraße / Landhauser Straße / Bräukerweg. Der östliche Teilabschnitt der A 46 auf Mendener Gebiet führt zu einer Entlastung der Stadt Menden von den großräumigen Ost-West-Verkehren im Zuge der B 7 bzw. der L 680. Auf den Zubringerstraßen ergeben sich teilweise auch Verkehrszunahmen. Aufgrund der ungünstigen Einbindung der A 46 in das Autobahnnetz im Bereich Hagen und des ebenfalls vorgesehenen sechsstreifigen Ausbaus der A 1/A 44 ist davon auszugehen, dass sich die Verlagerungen von überregionalen Fernverkehren auf die A 46 in Grenzen halten.
- Die Westtangente Hemer, die als kommunale Entlastungsstraße geplant wird, allerdings auch als wichtige Spange im regionalen Straßennetzkonzept fungiert.
- Die Nordtangente Menden zwischen der B 515 und der B 7, die den Bereich der Werler Straße und der Märkischen Straße nachhaltig entlastet.
- Die Nordumgehung Rombrock in Kombination mit der Südumgehung Kalthof und einer Anbindung an die Schirrnbergstraße. Diese Netzergänzung trägt dem städtebaulichen Ziel einer Abstufung der Sümmerner Straße, die derzeit anbaufrei geführt wird, Rechnung.
- Eine Verbindungsspange zwischen der Provinzialstraße (B515) im Norden und der Nordumgehung Sümmeren, die als Ergänzung der Ost-West- sowie der Nord-Süd-Achse im nördlichen Untersuchungsgebiet dient.

Das Konzept für den regionalen/überregionalen Verkehr wird ergänzt durch eine Vielzahl von Handlungsansätzen und Maßnahmen, die vorwiegend lokal wirken. Dazu gehören u.a. die Umgestaltung und Optimierung von Knotenpunkten im Straßennetz sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

## Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Ziel des Konzeptes ist es, den ÖPNV im nördlichen Märkischen Kreis soweit zu verbessern, dass er für Verkehrsteilnehmer eine echte Alternative zur Kfz-Nutzung darstellt und auch als solche wahrgenommen wird.

Darüber hinaus übernimmt der ÖPNV eine wesentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge, indem auch für den Teil der Bevölkerung, der nicht über ein Kraftfahrzeug verfügt, die Mobilität gesichert wird. Insofern ist es ein gesamtgesellschaftliches Ziel, auch für diese Bevölkerungsgruppen ein möglichst optimales Mobilitätsangebot anzubieten.

Auch wenn der Nahverkehrsplan für den Märkischen Kreis das lokale ÖPNV-Angebot in Hemer, Menden und Iserlohn als ausreichend einstuft, lässt sich bei einer genauen Analyse eine Vielzahl von Ansatzpunkten für Verbesserungen erkennen, die - zum überwiegenden Teil - ohne tiefgreifende Eingriffe in die vorhandenen Angebotsstrukturen möglich sind.

Das Teilkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr, das sowohl den straßengebundenen als auch den schienengebundenen ÖPNV umfasst, soll das derzeitige Angebot optimieren. Vorschläge zur Verbesserung erfolgen in erster Linie aus Sicht der Fahrgäste, wobei auch die (finanzielle) Machbarkeit berücksichtigt wurde.

Für die Verbindung Iserlohn-Hemer-Menden, die derzeit durch die Buslinie S4 bedient wird, stellt sich die Frage nach einer Reaktivierung der ehemals vorhandenen Schienenverbindung, deren prinzipielle Machbarkeit bereits in einer baulichen Studie im Jahr 2000 nachgewiesen wurde. Um das Nachfragepotential einer Stadtbahnverbindung zwischen Iserlohn, Hemer und Menden abzuschätzen wurden Modellrechnungen durchgeführt.

Für eine Schienenverbindung zwischen Iserlohn und Menden, die im 30-Minuten-Takt verkehrt und nach Dortmund bzw. Unna weitergeführt wird, wurde ein Aufkommen von insgesamt 4.200 Fahrgästen je Werktag ermittelt. Die maximale Querschnittbelastung liegt auf dem Abschnitt Iserlohn – Hemer bei ca. 2.500 Fahrgästen und auf dem Abschnitt Hemer – Menden bei ca. 1.300 Fahrgästen werktäglich. Insgesamt können dadurch ca. 1.000 Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden. Bei einem 10-Minuten-Takt zwischen Iserlohn und Hemer erhöht sich das Potential sogar auf 6.100 Fahrgäste je Werktag.

Das abgeschätzte Nachfragepotential rechtfertigt den Betrieb einer Schienenpersonennahverkehrsverbindung; dies zeigt auch ein Vergleich mit anderen Schienenstrecken in der Region, die zum Teil deutlich geringere Fahrgastzahlen aufweisen. Aufgrund der erforderlichen teilweisen Neutrassierung im Abschnitt Iserlohn – Hemer entstehen jedoch hohe Investitionskosten, so dass nur eine langfristige Realisierung in Frage kommt. Die erforderliche Trasse sollte freigehalten werden, um bei günstiger werdenden Rahmenbedingungen – und hierzu gehören auch Förderprogramme – eine Umsetzung zu ermöglichen.

Zur Verbesserung des Linienbus-Angebots wurde, aufbauend auf dem derzeitigen Linienangebot, eine Vielzahl von Vorschlägen in das Konzept aufgenommen, die großenteils auch kurzfristig realisierbar sind. Grundsätzlich soll u.a.:

- ein nachfragegerechtes und begreifbares Angebot geschaffen werden,
- der ÖPNV eine abgestufte Struktur bestehend aus Schienenverkehr, Schnellbus, Stadtbus, Taxibus, Bürgerbus und Anruf-Sammeltaxen aufweisen,

- der Linienverlauf vereinfacht werden und damit für den Kunden besser begreifbar sein,
- ein vertaktetes Angebot von 6.00 bis 20.00 Uhr sichergestellt sein
- die Verknüpfungspunkte und Haltestellen attraktiv gestaltet werden und
- die Fahrpläne des Busverkehrs in den Taktfahrplan des Schienenverkehrs eingebunden werden.

## Konzept für den Fahrradverkehr

Der nördliche Märkische Kreis liegt im Bezug auf die Fahrradnutzung deutlich unter dem Landesmittel, das bei einem Modal-Split-Anteil von 12 % liegt. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig:

- Insbesondere im südlichen Untersuchungsraum erschwert die vorhandene Topographie die Fahrradnutzung erheblich. Hier bieten sich im Alltagsverkehr nur bestimmte Relationen für den Radverkehr an. In Menden und im nördlichen Stadtgebiet von Iserlohn sind die Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung dagegen durchaus günstig.
- Fahrrad fahren hat im nördlichen Märkischen Kreis keine Tradition - wie etwa im Münsterland. Insofern wird das Fahrrad in weiten Teilen der Bevölkerung nicht als gleichwertiges Verkehrsmittel für die kurzen Wege des Alltags angesehen.
- Die Radverkehrsinfrastruktur ist vielfach lückenhaft oder entspricht nicht den Standards, so dass die Radverkehrsteilnahme insbesondere für ungeübte Personen problematisch ist.

Gerade weil der Radverkehr derzeit lediglich einen geringen Anteil am gesamten Verkehr aufweist und obwohl die Topographie im Untersuchungsgebiet teilweise ungünstig für den Radverkehr ist, besteht in den drei Städten ein deutlich erkennbares Potential für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr. Durch Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und eine konsequente Imageförderung lassen sich Radverkehrspotentiale erschließen, die auch als Mittel zur Reduzierung (der Zuwächse) des Kfz-Verkehrs zu sehen sind.

Mit dem Konzept für den Radverkehr werden im wesentlichen zwei Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer, da Radfahrer aufgrund der fehlenden „Knautschzone“ und der im Vergleich zum Fußgängerverkehr hohen Fahrgeschwindigkeit besonders gefährdet sind.
- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split, um so dämpfend auf die Entwicklung des Kfz-Verkehrs mit seinen negativen Auswirkungen auf Stadtraum und Umwelt einzuwirken.

Zentraler Teil des Konzepts für den Radverkehr ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der städtischen Ziele durch Schaffung eines konsistenten Radverkehrsnetzes, das baulich den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entspricht und über eine zusammenhängende wegweisende Beschilderung verfügt. Ein solches Netzkonzept wurde für den Untersuchungsraum entwickelt.

Darüber hinaus wird das Ziel verfolgt, an sämtlichen hochbelasteten Straßen bzw. Straßen mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten, an denen Radverkehr zugelassen ist,

eine gesicherte Führung der Fahrradfahrer (durch getrennte Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) zu erreichen.

Neben einer Vielzahl einzelner Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur umfasst das Radverkehrskonzept auch Empfehlungen für eine einheitliche Beschilderung und Maßnahmen zur Imagepflege des Radverkehrs.

Wichtig ist, dass das Thema Radverkehr in der öffentlichen Diskussion positiv präsentiert ist. Dazu ist es von Bedeutung, dass Verbesserungen des Angebotes, die entsprechend dem Maßnahmenkonzept nach und nach zu realisieren sind, auch bekannt gemacht werden.

Parallel zum Straßenzug Friedrichstraße / Westfalenstraße in Iserlohn verläuft südlich die Trasse der stillgelegten Eisenbahnverbindung Iserlohn - Hemer, die derzeit im gesamten Verlauf ungenutzt ist. Hier wird die Schaffung einer Radwegeverbindung zwischen Bahnhof Iserlohn und Stadtgrenze Hemer vorgeschlagen, so dass in Kombination mit dem Mühlenweg in Hemer eine durchgehende Radverkehrsachse Iserlohn - Hemer entsteht, die ggfs. auch bis Menden weitergeführt werden kann. Damit wird die Attraktivität der Ost-West-Radwegeverbindung deutlich verbessert und eine attraktive Möglichkeit für die Kombination von Bahn und Fahrrad (Bike+Ride) am Bahnhof Iserlohn geschaffen.

Die Umgestaltung der stillgelegten Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhof Iserlohn und der Stadtgrenze nach Hemer als Fahrradweg kann auch eine „Leuchtturm“-Funktion übernehmen. Durch eine intensive Begleitung des Planungsprozesses, der politischen Meinungsbildung und der Umsetzung durch unterschiedliche Medien lässt sich verdeutlichen, dass die Förderung des Radverkehrs im nördlichen Märkischen Kreis einen hohen Stellenwert einnimmt. Ähnliche Projekte, lassen sich auch in den beiden anderen Städten finden.

## 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  
Herr Buscher  
Tel.: 02372/551-335  
eMail: [a.buscher@hemer.de](mailto:a.buscher@hemer.de)

Stadt Menden  
Herr Weier  
Tel.: 02373/903-612  
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)