

1. Vorbemerkungen

Die in den Städten Hemer, Menden und Iserlohn verfügbaren konzeptionellen Verkehrspläne (Generalverkehrspläne bzw. Verkehrsentwicklungspläne) sind z.T. bereits mehr als 10 Jahre alt, so dass die darin enthaltenen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen häufig nicht mehr den derzeitigen Vorstellungen entsprechen. Zum einen haben sich die Schwerpunkte bei der Verkehrsentwicklungsplanung zwischenzeitlich verschoben. Außerdem sind in den drei Städten des nördlichen Märkischen Kreises neue Probleme entstanden oder vorhandene Fragestellungen unter den aktuellen Rahmenbedingungen neu zu beurteilen.

Aufgrund der räumlichen Nähe und der intensiven verkehrlichen Verknüpfung zwischen den drei Städten Hemer, Menden und Iserlohn ist eine isolierte Betrachtung der Einzelstädte, wie sie in der Vergangenheit durchgeführt wurde, nicht sinnvoll. Die Städte Hemer, Menden und Iserlohn haben sich deshalb entschlossen, einen gemeinsamen, interkommunalen Verkehrsentwicklungsplan zu erstellen.

Auf die veränderten Rahmenbedingungen wurde in den Städten in den vergangenen Jahren durch mehrere Einzelkonzepte reagiert, die jedoch bisher nicht in einem übergreifenden konzeptionellen Zusammenhang stehen. Solche Einzelkonzepte können jedoch auf Dauer nicht die systematischen Grundlagen eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans ersetzen, zumal ein solcher Verkehrsentwicklungsplan auch dann von besonderem Nutzen ist, wenn es darum geht, verkehrliche Einzelprojekte inhaltlich abzusichern und so in einen Gesamtzusammenhang zu stellen.

Die Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplans ist es deshalb, die heute für die drei Städte vorhandene Verkehrssituation (Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot) zu analysieren und die bestehenden bzw. zu erwartenden Mängel und Probleme aufzuzeigen. Darauf aufbauend sind Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten, um diese Mängel und Konflikte zu reduzieren oder gänzlich zu beseitigen. Die entwickelten konzeptionellen Vorgaben dienen dann für die nächste Dekade als Planungsrahmen.

Das Zusammengehen der Städte Hemer, Menden und Iserlohn bei der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans ist insofern bemerkenswert, da hier erstmals eine stadtübergreifende Fachplanung erarbeitet wird, die den verkehrlichen Verflechtungen der drei Städte gerecht wird. Lösungen für die anstehenden verkehrlichen Probleme lassen sich in Zukunft häufig nur gemeinsam finden, da die Auswirkungen bestimmter verkehrlicher Infrastrukturmaßnahmen nicht auf den Raum einer Stadt beschränkt bleiben. Beispiele für solche stadtübergreifenden verkehrlichen Problembereiche sind:

- Die verkehrlichen Auswirkungen durch den Weiterbau der A 46 in Richtung Osten, der zu einer Veränderung der Verkehrsverflechtungen - insbesondere in Hemer und Menden - führen wird,
- Überlegungen zur Reaktivierung der Schienenstrecke zwischen Iserlohn und Menden als Stadtbahn, um so alternativ zur B 7 eine attrak-

tive Achse des Schienenpersonennahverkehrs zur Verbindung der benachbarten Städte zu schaffen,

- neue Gewerbegebiete und Konversionsstandorte (ehemalige militärisch genutzte Flächen), deren verkehrliche Auswirkungen und Möglichkeiten zur Anbindung an die vorhandene Infrastruktur zu berücksichtigen sind,
- Engpässe im Straßennetz, insbesondere im Bereich hochbelasteter Knotenpunkte, die dringend einer Lösung bedürfen,
- die Situation des schienen- und straßengebundenen ÖPNV, der teilweise eine mangelnde Qualität aufweist und
- ein Radverkehrsnetz, das erhebliche Lücken aufweist und dementsprechend kein attraktives Angebot darstellt.

Der Untersuchungsansatz für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wird so gewählt, dass in einer ersten Stufe eine umfangreiche Datenbasis geschaffen wird. Hierzu gehört auch ein Verkehrsmodell, mit dem die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlichster Maßnahmen im Verkehrsnetz simuliert werden können.

Aufbauend auf dieser Grundlage werden Konzepte für die unterschiedlichen Teilverkehrssysteme (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) entwickelt und bezüglich ihrer Wirkungen untersucht, die den gesamten Untersuchungsraum betreffen. Gleichzeitig bietet sich aber auch die Möglichkeit, lokale Problemstellungen zu untersuchen, die nur eine der beteiligten Städte betreffen.

Zur Schaffung der Datengrundlage wird einerseits auf vorhandene Datenbestände zurückgegriffen. Ergänzend wurden die folgenden Erhebungen durchgeführt:

- Stromzählungen an einer Vielzahl von Straßenknoten,
- Verkehrsteilnehmerbefragungen an 23 Straßenquerschnitten,
- Haushaltsbefragung,
- Betriebsbefragung,
- Fahrgastzählung im ÖPNV.

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.

Bei der Erarbeitung der darauf aufbauenden Konzepte spielt die Entwicklung der verkehrlichen und sonstigen Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle. Hierzu waren deshalb plausible und realitätsnahe Annahmen zu treffen.

Bei der Frage nach dem Gestaltungsspielraum, der durch eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklungsplanung ausgeschöpft werden sollte, sind die Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, 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 Städte Hemer, Menden und Iserlohn 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 öffentlicher 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.

Bei der Entwicklung eines kommunalen Verkehrsentwicklungsplans ist dementsprechend davon auszugehen, dass eine grundlegende Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer nur langfristig zu erreichen ist. Außerdem muss eine enge Abstimmung mit den Planungen auf Kreis-, Landes- und Bundesebene erfolgen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass sich auch Planungen auf regionaler oder landesweiter Ebene beeinflussen lassen, wenn tragfähige kommunale Konzepte dies erforderlich machen. Insofern hat ein kommunaler Verkehrsentwicklungsplan - insbesondere wenn eine interkommunale Zusammenarbeit erfolgt - das Potential, verkehrliche Entwicklungen zu steuern.

Aufgrund der Rahmenbedingungen, die das Veränderungspotential bezüglich der strukturellen Entwicklung und des Mobilitätsverhaltens durch Konzepte und Maßnahmen auf kommunaler Ebene einschränken, wird auf die Betrachtung alternativer Entwicklungsszenarien verzichtet. Vielmehr wird ein Prognose-Szenario erarbeitet, das die wahrscheinliche Entwicklung widerspiegelt.

Bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans werden konsensfähige verkehrspolitische Ziele zugrunde gelegt, um die Umsetzungsfähigkeit des Rahmenplans sicher zu stellen. Dabei sind die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit ihren spezifischen Vor- und Nachteilen im Sinne einer möglichst effizienten Arbeitsteilung zu kombinieren. Außerdem ist dem Aspekt der Daseinsvorsorge Rechnung zu tragen, so dass Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsschichten bestehen.

Begleitet wurde die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans durch einen Arbeitskreis aus Vertretern der Verwaltungen der drei Städte sowie durch

Werkstattgespräche, in denen Zwischenergebnisse diskutiert und Anregungen von unterschiedlichsten Interessensgruppen aufgenommen wurden.