

2. Ausgangssituation

2.1 Strukturelle Grundlagen

Da das Verkehrsgeschehen in einer Region immer sehr stark durch die strukturellen Gegebenheiten geprägt ist, wird im Folgenden ein Überblick über die Struktur des Untersuchungsgebiets gegeben.

Das Untersuchungsgebiet, bestehend aus den Städten Hemer, Menden und Iserlohn bildet den nördlichen Teil des Märkischen Kreises. Geografisch betrachtet liegt das Untersuchungsgebiet im Übergangsbereich zwischen dem Ruhrtal und der Hellweg-Landschaft im Norden und dem Mittelgebirge des Sauerlands im Süden. Dementsprechend ist der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets (nördliche Stadtteile von Menden und Iserlohn) durch ein insgesamt ebenes Landschaftsbild geprägt, während im Süden die Mittelgebirgsausläufer eine topografisch bewegte Geländesituation bedingen. Im Westen und Nordwesten grenzt das Untersuchungsgebiet unmittelbar an den Agglomerationsraum des Ruhrgebiets.

In **Anlage 2.1-1** ist eine grobe Übersicht über die derzeitigen Flächennutzungen im Untersuchungsgebiet wiedergegeben, wobei nach Siedlungsflächen, Waldflächen und sonstigen meist landwirtschaftlich genutzten Flächen unterschieden wird. **Tabelle 2.1-1** gibt die Flächenaufteilung entsprechend der amtlichen Statistik der Gemeinden Nordrhein-Westfalens wieder.

Das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 279 km². Daran haben die Gebäude- und Freiflächen (also im wesentlichen die bebauten Flächen) einen Anteil von 15,4 %. Die Verkehrsflächen liegen mit Werten zwischen 4,1 % (Hemer) und 6,7 % (Iserlohn) an vierter Stelle bei der in der amtlichen Statistik gewählten Untergliederung.

		Hemer	Menden	Iserlohn	Gesamt	Märk. Kreis	NRW
Flächen insgesamt	(km ²)	67,56	86,06	125,50	279,12	1.058,95	34.080,58
Gebäude- und Freifläche	%	13,4	16,1	16,1	15,4	10,2	12,2
Betriebsfläche	%	1,1	0,8	0,4	0,7	0,5	1,0
Erholungsfläche	%	0,6	0,8	1,6	1,1	0,6	1,3
Verkehrsfläche	%	4,1	5,0	6,7	5,5	4,9	6,6
Landwirtschaftliche Fläche	%	23,6	39,1	36,9	34,4	32,4	51,2
Waldfläche	%	54,3	36,4	36,1	40,6	49,4	24,7
Wasserfläche	%	0,3	1,2	0,9	0,8	1,2	1,8
Flächen anderer Nutzung	%	2,5	0,6	1,2	1,3	0,7	1,1

Quelle: Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2000

Tab. 2.1-1: Flächenaufteilung für das Untersuchungsgebiet

Der Anteil der Gebäude- und Freiflächen an der Gesamtfläche liegt im Untersuchungsgebiet deutlich über dem entsprechenden Wert für Nordrhein-Westfalen, während der Anteil der Verkehrsfläche eher unterdurchschnittlich ist. Dementsprechend lässt sich der Untersuchungsraum als Ballungsrand

charakterisieren, der deutliche Verknüpfungen zum dicht besiedelten Rhein-Ruhr-Wupper-Raum aufweist.

Im Untersuchungsraum leben derzeit knapp 200.000 Einwohner, die zur Hälfte in Iserlohn und zur anderen Hälfte in den beiden kleineren Städten leben. Mit 793 Einwohnern je km² weist Iserlohn, gefolgt von Menden mit 689 Einwohnern je km², die höchste Bevölkerungsdichte auf. Die geringere Einwohnerdichte in Hemer wird insbesondere durch die ausgedehnten Waldflächen im Süden der Stadt bedingt.

In **Tabelle 2.1-2** sind die Eckwerte zur Bevölkerung im Untersuchungsgebiet wiedergegeben.

Die Einwohnerdichte ist auch in **Anlage 2.1-2** dargestellt. Deutlich erkennbar sind die Kernorte von Iserlohn, Hemer und Menden mit den sehr hohen Einwohnerdichten sowie die eher ländlich strukturierten Randbereiche insbesondere im Süden von Iserlohn und Hemer.

		Hemer	Menden	Iserlohn	Gesamt
Bevölkerung insgesamt	EW	37.185	59.285	99.474	195.944
davon männlich	EW	18.196	29.160	48.088	95.444
davon weiblich	EW	18.989	30.125	51.386	100.500
Bevölkerungsdichte	EW/km ²	550	689	793	702
Anteil an der Gesamtbevölkerung					
unter 6 Jahre	%	6,7	6,4	6,1	6,3
6-18 Jahre	%	14,5	14,7	13,5	14,1
18-25 Jahre	%	7,3	7,4	7,5	7,4
25-30 Jahre	%	6,0	5,9	6,1	6,0
30-50 Jahre	%	31,3	31,4	30,8	31,1
50-65 Jahre	%	18,5	18,9	19,3	19,0
über 65 Jahre	%	15,7	15,3	16,6	16,0

Quelle: Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2000

Tab. 2.1-2: Bevölkerung des Untersuchungsgebiets am 31.12.1999

Die Wirtschaftsstruktur zeigt auch die Aufteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Von den insgesamt ca. 60.000 Beschäftigten sind rd. 42 % der Gruppe der Fertigungsberufe zuzuordnen, während der Anteil der Dienstleistungsberufe bei rd. 51 % liegt (**vgl. Tabelle 2.1-3**). Das produzierende Gewerbe und insbesondere die Metallverarbeitung sowie verwandte Branchen haben in den drei Städten erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Aufgrund seiner Größe hat Iserlohn als Dienstleistungsstandort eine stärkere Bedeutung als die Nachbarstädte Menden und Hemer.

	Hemer	Menden	Iserlohn	Gesamt
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte insgesamt	11.958	16.233	31.982	60.173
Fertigungsberufe %	47,0	44,0	38,7	41,8
technische Berufe %	7,5	5,5	5,6	6,0
Dienstleistungsberufe %	44,1	49,0	54,2	50,8

Quelle: Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2000

Tab. 2.1-3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Untersuchungsraum (30.06.1999)

Als weitere verkehrsrelevante Strukturgröße, jedoch mit wesentlich geringerer Bedeutung als die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, werden auch die Schüler an allgemeinbildenden Schulen berücksichtigt. An den insgesamt 60 Schulen im Untersuchungsgebiet wurden 1999 ca. 25.300 Schüler unterrichtet. **Tabelle 2.1-4** enthält eine Aufteilung der Schülerzahlen für das Untersuchungsgebiet.

	Hemer	Menden	Iserlohn	Gesamt
Schulen insgesamt	12	21	27	60
Grundschulen Anzahl	8	12	15	35
Schüler	1.925	3.054	4.718	9.697
Hauptschulen Anzahl	2	4	5	11
Schüler	775	1.532	1.614	3.921
Realschulen Anzahl	1	2	3	6
Schüler	715	1.194	2.227	4.136
Gymnasien Anzahl	1	3	3	7
Schüler	925	2.756	2.668	6.349
Gesamtschulen Anzahl			1	1
Schüler			1.194	1.194
Schüler insgesamt	4.340	8.536	12.421	25.297

Quelle: Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2000

Tab. 2.1-4: Schüler an allgemeinbildenden Schulen im Untersuchungsgebiet (15.10.1999)

2.2 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Die Aussagen zum Mobilitätsverhalten im Untersuchungsgebiet basieren im wesentlichen auf den Ergebnissen der durchgeführten Haushaltsbefragung, die am 28. Februar 2002 durchgeführt wurde und die Bevölkerung im Alter über 10 Jahren einbezog.

Eine Aufteilung der durchgeführten Wege entsprechend dem Wegezweck ist in **Tabelle 2.2-1** enthalten. Demnach werden rd. 21 % aller Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstelle zurückgelegt. Weitere 20 % der Wege entfallen auf Aktivitäten im Zusammenhang mit Einkaufen und Besorgungen. Private

Erledigungen einschließlich Bringen und Holen haben einen Anteil von über 30 % an den gesamten Wegen.

Fahrtzweck	Anteil am Modal-Split
Wohnen - Arbeiten	11,7%
Einkaufen/Besorgung	20,0%
Wohnen - Ausbildung	4,4%
Arbeiten - Wohnen	9,2%
Ausbildung - Wohnen	4,0%
Dienstliche Wege	4,6%
Freizeitverkehr	14,5%
private Erledigungen / Holen / Bringen	31,7%
Gesamt	100,0%

Tab. 2.2-1: Aufteilung der Wege entsprechend den unterschiedlichen Fahrtzwecken

Das Mobilitätsverhalten besitzt eine räumliche sowie eine zeitliche Dimension. Die Verteilung der Wege über die 24 Stunden des Tages ist in **Anlage 2.2-1** dokumentiert. Deutlich erkennbar ist die Morgenspitze zwischen 07.00 und 08.00 Uhr, die einen Anteil von insgesamt 9,8 % am gesamten Fahrtenaufkommen hat und wesentlich durch Verkehre zum Arbeitsplatz sowie zum Ausbildungsstandort geprägt wird. Eine zweite, mit 9,4 % des Tagesverkehrsaufkommens ähnlich stark ausgeprägte Spitze findet sich zwischen 16.00 und 17.00 Uhr. Hier überlagern sich Einkaufsverkehre, Verkehre zu privaten Erledigungen, Verkehre, die auf Freizeit und Erholung bezogen sind, sowie die Berufsverkehre.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung spielt der Motorisierungsgrad der Bevölkerung eine entscheidende Rolle. In **Tabelle 2.2-2** ist der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet wiedergegeben. Alle drei Städte weisen einen für das Land Nordrhein-Westfalen überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad auf, wobei die Stadt Iserlohn mit 526 Pkw/1.000 Einwohner Spitzenreiter ist.

Gebiet	Kfz gesamt	darunter Pkw	Pkw je 1000 EW
Hemer	22.505	19.357	519
Menden	35.074	30.361	514
Iserlohn	60.516	52.348	526
Märkischer Kreis	277.885	237.910	517
Nordrhein-Westfalen	10.606.152	9.063.178	504

Tab. 2.2-2: Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet (Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW)

Entsprechend dem hohen Motorisierungsgrad verfügt ein sehr hoher Anteil der Bevölkerung über einen Pkw. Insgesamt ca. 88 % der männlichen und 79 % der weiblichen Bevölkerung kann bei Bedarf einen Pkw nutzen (hierzu zählt auch die Pkw-Verfügbarkeit innerhalb der Familie). Dabei bestehen neben den geschlechtsspezifischen Unterschieden auch Unterschiede bezüglich der Altersklassen. Rund 95 % aller Männer über 30 hat demnach einen Pkw zur Verfügung; dies gilt auch für die befragten Personen über 65. In dieser Altersklasse ist die Pkw-Verfügbarkeit der Frauen mit ca. 58 % allerdings wesentlich geringer. Da davon ausgegangen werden kann, dass die Jugendlichen unter 18 Jahren zum überwiegenden Teil noch im Haushalt ihrer Eltern leben, ergibt sich aus den Haushaltsbefragungsergebnissen, dass ca. 87 % aller Haushalte über einen Pkw verfügen.

Die Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) am Erhebungstag im Februar 2002 ist in **Tabelle 2.2-3** wiedergegeben. Von sämtlichen Wegen, die an diesem Tag durch Bürger der Städte Hemer, Menden und Iserlohn im Alter von über 10 Jahren zurückgelegt wurden, entfallen über 75 % auf den Kfz-Verkehr, wobei 64 % als Kfz-Fahrer und 11 % als Beifahrer unterwegs waren. Der ÖPNV spielt mit 6 % nur eine vergleichsweise geringe Rolle im gesamten Verkehrsgeschehen.

Altersklasse von ... bis unter ... Jahren	Modal-Split-Anteil				
	zu Fuß	Fahrrad	Kfz-Fahrer	Kfz-Mitfahrer	ÖPNV
11 - 18 Jahre	40,9%	2,6%	1,3%	36,0%	19,3%
18 - 25 Jahre	12,7%	4,4%	69,5%	6,3%	7,1%
25 - 30 Jahre	12,2%	5,3%	66,9%	9,1%	6,5%
30 - 50 Jahre	12,1%	1,3%	76,2%	7,4%	3,0%
50 - 65 Jahre	14,3%	1,4%	70,2%	11,2%	2,9%
65 Jahre und mehr	27,3%	1,0%	51,8%	13,0%	7,0%
Gesamt	16,9%	2,0%	64,3%	11,2%	5,6%

Tab. 2.2-3: Modal-Split, differenziert nach Altersklassen

Ein Vergleich mit den Ergebnissen früherer Haushaltsbefragungen ist in der folgenden **Tabelle 2.2-4** enthalten. Dabei zeigen sich zum Teil erhebliche Abweichungen, wobei die Ergebnisse der Befragung im Februar 2002 aufgrund der witterungsbedingten Effekte einen überdurchschnittlichen MIV-Anteil aufweisen. Generell lässt sich aber feststellen, dass der Radverkehrsanteil – mit Ausnahme der Stadt Menden - und der ÖPNV-Anteil – mit Ausnahme der Stadt Iserlohn – sehr gering sind.

Untersuchung	Verkehrsmittel			
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV
Gesamtverkehrsplan Stadt Iserlohn (1990)	29,4%	3,0%	56,5%	11,1%
Gesamtverkehrsplan Stadt Iserlohn (1990), ohne Berücksichtigung sonstiger Reisezwecke	16,0%	3,6%	66,9%	13,5%
Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Hemer (1994), Fortschreibung der Volkszählung 1987	25,0%	3,0%	64,0%	8,0%
Verkehrsentwicklungsplan Märkischer Kreis (1994), Hemer	14,8%	4,1%	73,3%	7,8%
Verkehrsentwicklungsplan Märkischer Kreis (1994), Menden	16,6%	9,7%	66,1%	7,6%
Verkehrsentwicklungsplan Märkischer Kreis (1994), Iserlohn	16,7%	5,4%	64,6%	13,3%
Mobilitätsuntersuchung des Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (LDS), (2000); Werte für ganz Nordrhein-Westfalen	19,2%	13,0%	56,8%	10,9%
Interkommunaler Verkehrsentwicklungsplan Hemer, Menden, Iserlohn (Februar 2002)	16,9%	2,0%	75,5%	5,6%

Tab. 2.2-4: Vergleich der Ergebnisse unterschiedlicher Haushaltsbefragungen

Eine Aufschlüsselung der Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken ist in **Tabelle 2.2-5** wiedergegeben. Bei den Fahrten von und zur Arbeit liegt der Anteil des Kfz-Verkehrs bei rd. 87 %; beim Geschäftsverkehr werden sogar annähernd 95 % aller Wege mit dem Kfz durchgeführt. Hohe Anteile des ÖPNV finden sich ausschließlich bei den Wegen zwischen Wohnung und Ausbildungsstelle (ca. 25 %), ansonsten liegt der ÖPNV-Anteil an den Fahrten durchweg unter 5 %. Insgesamt verdeutlicht diese Differenzierung die überragende Bedeutung, die der Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet besitzt. Gleichzeitig lässt sich auch erkennen, dass die Potentiale des ÖPNV, aber auch des Fahrradverkehrs, nur unzureichend ausgeschöpft sind.

Fahrtzweck	Verkehrsmittel				
	zu Fuß	Fahrrad	Kfz-Fahrer	Kfz-Mitfahrer	ÖPNV
Wohnen - Arbeiten	5,8%	1,8%	82,9%	5,2%	4,4%
Einkaufen/Besorgung	19,6%	1,7%	60,6%	14,1%	4,0%
Wohnen - Ausbildung	18,9%	7,8%	35,3%	16,2%	21,8%
Arbeiten - Wohnen	7,0%	1,3%	82,5%	4,4%	4,9%
Ausbildung - Wohnen	18,4%	7,2%	35,9%	10,1%	28,3%
Dienstliche Wege	3,8%	0,0%	89,4%	5,4%	1,3%
Freizeitverkehr	32,3%	2,8%	45,8%	14,5%	4,7%
Private Erledigung/Holen/Bringen	16,6%	0,9%	66,9%	12,3%	3,2%
Insgesamt	16,9%	2,0%	64,3%	11,2%	5,6%

Tab. 2.2-5: Modal-Split, differenziert nach Wegezwecken

Für den Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr wurde ein durchschnittlicher Besetzungsgrad der Pkw von 1,51 ermittelt. Die Untergliederung nach Fahrtzwecken zeigte deutliche Unterschiede. Den niedrigsten Besetzungsgrad weisen die Fahrten von und zur Arbeit mit 1,16 aus. Spitzenreiter bei der Fahrzeugbesetzung sind die Einkaufsverkehre mit 1,86 sowie die Freizeitverkehre mit 1,79.

Fahrtzweck	Anzahl Insassen									Besetzungsgrad
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
von/zur Arbeit	87,6%	9,7%	1,9%	0,6%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,16
von/zur Ausbildung	64,3%	28,7%	3,8%	1,9%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,47
Berufsausübung	77,1%	18,2%	2,9%	0,9%	0,5%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	1,31
von/zum Einkaufen	39,5%	42,4%	12,5%	4,1%	1,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,86
persönliche Erledigung	54,1%	33,5%	8,2%	3,2%	1,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,64
Freizeit	47,7%	35,2%	10,3%	4,3%	2,0%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	1,79
Alle Fahrtzwecke	64,4%	25,5%	6,5%	2,4%	0,9%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,51

Tab. 2.2-6: Besetzungsgrade der Kfz im Untersuchungsgebiet, differenziert für unterschiedliche Fahrtzwecke

Aus den Daten des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen liegen Informationen zu den Pendlerströmen für das Jahr 1998 vor, die aus der letzten Haushaltsbefragung 1987 hochgerechnet wurden. In den **Anlagen 2.2-2 bis 2.2-7** sind die wesentlichen Informationen visualisiert. Die Auswertungen belegen die sehr engen Verknüpfungen der drei Städte Hemer, Menden und Iserlohn untereinander. Daneben bestehen intensive verkehrliche Beziehungen zum östlichen Ruhrgebiet - insbesondere zu den Städten Dortmund und Hagen. Das gesamte Gebiet weist ein leicht negatives Pendlersaldo auf; 30.500 Einpendlern stehen 33.700 Auspendler gegenüber (**vgl. Tabelle 2.2-7**).

Die Pendlerstatistik verdeutlicht auch die sehr engen verkehrlichen Beziehungen zwischen den drei Städten. So beziehen sich über 60 % der Pendlerströme der Stadt Hemer auf die Nachbarstädte Menden und Iserlohn. Bei Menden und Iserlohn liegt dieser Anteil deutlich niedriger, und zwar bei 27 % bzw. 40 %.

Stadt		Hemer	Menden	Iserlohn	Sonstige	Insgesamt	Anteil Binnenpendler
Hemer	Einpendler		1.732	2.927	2.267	6.926	67,3%
	Auspendler		854	4.196	3.288	8.338	60,6%
	Pendlersaldo		878	-1.269	-1.021	-1.412	
Menden	Einpendler	854		1.177	5.617	7.648	26,6%
	Auspendler	1.732		2.185	5.819	9.736	40,2%
	Pendlersaldo	-878	0	-1.008	-202	-2.088	
Iserlohn	Einpendler	4.196	2.185		9.639	16.020	39,8%
	Auspendler	2.927	1.177		11.530	15.634	26,3%
	Pendlersaldo	1.269	1.008		-1.891	386	
Untersuchungsgebiet	Einpendler					30.594	
	Auspendler					33.708	
	Pendlersaldo					-3.114	

Tab. 2.2-7: Pendlersaldo für das Untersuchungsgebiet

2.3 Güterverkehr

Das produzierende Gewerbe hat mit rd. 36.000 Beschäftigten erhebliche wirtschaftliche Bedeutung für den Untersuchungsraum. Dabei wird die Gewerbestruktur durch eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Unternehmen der Metall-, Elektro- und Kunststoff verarbeitenden Industrie geprägt. Für diese Unternehmen, die traditionell in Hemer, Menden und Iserlohn angesiedelt sind, ist eine gute verkehrliche Anbindung sehr wichtig.

Im Rahmen einer Betriebsbefragung wurde das Verkehrsaufkommen der Gewerbebetriebe des sekundären Sektors (Produktion) erfasst. Demnach haben diese Unternehmen insgesamt ein Werksverkehrsaufkommen – darin sind die Fahrten der Beschäftigten zur und von der Arbeitsstelle nicht enthalten – von ca. 30.000 Kfz-Fahrten/24h. Dabei werden rund 2/3 der Fahrten mit dem Pkw durchgeführt, während die übrigen Fahrten sich ungefähr zu gleichen Teilen auf leichte und schwere Lkw verteilen. In **Tabelle 2.3-1** ist eine entsprechende Aufschlüsselung enthalten.

	Alle Fahrten	Binnenverkehr	regional*	national	international
Gewerbliches Fahrtenaufkommen in Kfz/24h					
Pkw	20.100	7.200	10.500	2.000	400
Lkw < 7,5 t	5.000	1.200	2.300	1.300	200
Lkw > 7,5 t	4.500	600	1.200	1.900	800
Insgesamt	29.600	9.000	14.000	5.200	1.400

Anteile der Entfernungsgruppen

Pkw	100%	36%	52%	10%	2%
Lkw < 7,5 t	100%	24%	45%	27%	4%
Lkw > 7,5 t	100%	13%	28%	42%	18%
Insgesamt	100%	30%	47%	18%	5%

* Umfeld von ca. 100 km

Tab. 2.3-1: Gewerbliches Verkehrsaufkommen des produzierenden Sektors im Untersuchungsgebiet

Eine Aufschlüsselung der Fahrtenstruktur zeigt, dass rund 30% aller Fahrten im Binnenverkehr des Untersuchungsraums abgewickelt werden, bei den übrigen 70% der Fahrten handelt es sich um regionale, nationale bzw. internationale Fahrten.

Je größer die eingesetzten Fahrzeuge sind, um so größer sind auch die Entfernungen: Lediglich 13% der schweren Lkw-Fahrten werden im Binnenverkehr abgewickelt; ca. 60% der 4.500 Fahrten schwerer Lkw sind nationale bzw. internationale Relationen.

Allein aus dem produzierenden Gewerbe resultiert somit ein Aufkommen (Summe beider Fahrtrichtungen) von ca. 9.600 Lkw-Fahrten. Nicht berücksichtigt sind hierbei Verkehre im Rahmen der Anlieferung für Einzelhandelsunternehmen und Ver-/Entsorgung sowie Durchgangsfahrten.

2.4 Beurteilung des Verkehrssystems

Das derzeitige Verkehrssystem im nördlichen Märkischen Kreis hat sich im Laufe der zurückliegenden Jahrhunderte schrittweise entwickelt. Ausgehend von Verbindungswegen zwischen den Siedlungspunkten entstanden mit den zunehmenden Anforderungen an die Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit Straßen, die teilweise auch heute noch als Hauptverkehrsachsen dienen.

Erst vergleichsweise spät wurden Eisenbahnstrecken in Hemer, Menden und Iserlohn realisiert, deren Verlauf sich sehr stark an der vorhandenen Topographie orientierte und die die Erreichbarkeit der Region im Personen- und im Güterverkehr verbesserten, auch wenn es sich bei diesen Strecken nicht um bedeutende überregionale Verbindungen handelte. In der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts entwickelte sich zudem ein Straßenbahnnetz, das auch zur Güterbeförderung genutzt wurde.

Nach dem 2. Weltkrieg gewann der Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung und löste den Schienenverkehr als Rückgrat für den regionalen und

überregionalen Transport ab. Da das Straßennetz insbesondere in den Innerortsbereichen zur Abwicklung der hohen Verkehrsstärken nicht mehr geeignet war, wurden Entlastungsstraßen realisiert. Diese haben aber aufgrund des veränderten Mobilitätsverhaltens und einer Zunahme des motorisierten Verkehrs häufig nicht zu einer nachhaltigen Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen geführt.

Somit übernimmt das Kraftfahrzeug derzeit den überwiegenden Teil der Verkehrsaufgaben im Untersuchungsgebiet; alle anderen Verkehrsarten haben im Vergleich dazu nur einen geringen 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 nachgeordnete 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.