

Visionen zum Straßenverkehr der Zukunft in Berg und Mark

Traditionsrede des Iserlohner Bürgerschützvereins

am 23.6.2001

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Schützenkameradinnen und -kameraden,

die Region Berg und Mark ist geprägt durch eine sehr bewegte Topografie und der vorrangigen Entwicklung der Siedlungsstrukturen in den Tälern. Als gebürtiger Iserlohner, der seinen Arbeitsplatz im Bergischen Land gewählt hat, bekomme ich an meinem Wohnort im flachen Rheinland, in dem Müllberge die einzigen Erhebungen sind, mitunter ein Vorurteil gegenüber der Bevölkerung in Berg und Mark zu hören: Es fehle der Weitblick in den Tälern, was eher mit einer Skepsis vor Neuem einhergehe. Dieser Aussage zu begegnen, ist leicht - schließlich eröffnen Berge einen Weitblick, der den Flachländern verborgen bleibt. Voraussetzung ist aber, dass die gewonnenen Einblicke auf dem Weg ins Tal mitgenommen werden müssen. Aufgabe der Traditionsrede ist es insofern, neue Einblicke in das Verkehrsgeschehen und das Verkehrsverhalten zu eröffnen und daraus Handlungsperspektiven für verkehrliche Entwicklungen in der Region Berg und Mark abzuleiten. Zur Tradition gehört dabei zunächst eine kurze Bilanzierung der Entwicklungen in der Vergangenheit, um Trendprognosen zu erstellen, Visionen für die Zukunft zu formulieren und Handlungsoptionen für die Gegenwart zu erschließen.

1. Rückblick

Wir springen 65 Jahre zurück. Mein Vater wohnte in der Obergrüne und begann seine Lehre bei der Firma Prym an der Oberen Mühle im Lägertal. Er legte täglich einen Weg von jeweils 1 Stunde für den Hin- und Rückweg über den Berg zurück. Er hätte auch die Möglichkeit gehabt, nach einem kürzeren Fußweg mit der Straßenbahn zu fahren - aber das war damals etwas für die Reichen. Vor 50 Jahren konnte er sich dann ein Fahrrad leisten - ohne Gangschaltung brauchte er 45 Minuten für einen Weg. Sein vorrangiger Wunsch war, den Wohnort nahe an den Arbeitsplatz zu legen, was später auch gelang.

In Betrachtung der heutigen Situation ist festzustellen, dass der Weg zu Fuß über den Berg immer noch eine Stunde dauert. Mit 21 Gängen am Fahrrad oder einem Mountainbike sind es 35 Minuten, der Bus verkehrt stündlich über den Düsing und zusätzlich fünfmal täglich über Kesbern mit einer resultierenden Reisezeit von 25 Minuten. Mit dem Auto dauert eine Fahrt in etwa 12 Minuten. Die Wünsche sind individuell - die Entfernung zum Arbeitsplatz ist ein eher untergeordnetes Kriterium bei der Wohnortwahl. Alternativen zum Auto werden, insbesondere auf dieser Relation, kaum genutzt. Im Märkischen Kreis entfielen im Jahr 1995 von allen Wegen Anteile von 68% auf den motorisierten Individualverkehr, 11% auf den öffentlichen Verkehr, 5% auf das Fahrrad und 16% auf Wege zu Fuß.

Die Entwicklungen des Verkehrsgeschehens brachten in der Vergangenheit Vor- und Nachteile mit sich. Ein wesentlicher Vorteil ist die verbesserte Erreichbarkeit. Die Auswahl der erreichbaren Strukturen ist durch die Verringerung der Reisezeit wesentlich größer geworden. Hinzu kommt, dass Wegestrecken mit wesentlich höherem Komfort zurückgelegt werden können. Verkehrs- und Wirtschaftswachstum sind zudem eng miteinander verknüpft - als im 19. Jahrhundert Iserlohn an die Schiene angebunden wurde, gab dieses Wirtschaftskraft. Ein Boom blieb allerdings aus, da die Hauptstrecke an Iserlohn vorbeiging. Ebenso beeinflusste die Fertigstellung der A 46 in den 80er Jahren einige Standortentscheidungen.

Der Zuwachs der Mobilität wird oftmals als eine Errungenschaft der letzten Zeit dargestellt. Misst man aber die Mobilität anhand der Zahl der Ortsveränderungen und definiert den Verkehr als Instrument, um diese Ortsveränderungen abzuwickeln, stellt man fest, dass sich die Mobilität in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht verändert hat. Ein Bundesbürger legt im Schnitt 3,2 Wege pro Tag zurück - und dieses war schon immer so. Auch die Unterwegszeit von 60 Minuten im Schnitt blieb über die letzten Jahre und Jahrzehnte konstant.

Dennoch ist in der Region Berg und Mark in der jüngeren Vergangenheit derzeit ein Verkehrswachstum von knapp über 2% pro Jahr zu verzeichnen. Wesentlich ist die Erkenntnis, dass der Anstieg der zurückgelegten Entfernungen das Verkehrswachstum bedingt. Die Ursachen sind vielfältig; es lassen sich beispielsweise folgende Gründe angeben:

- Eine Konzentration der Angebote macht lange Wege erforderlich. Während es früher im ganzen Stadtgebiet verteilt viele Schulen, Tante-Emma-Läden oder Kinos gab, existieren jetzt Großeinrichtungen, die vielfach abseits der Hauptwohnbereiche liegen.
- Im Vergleich zu den allgemeinen Lebenshaltungskosten ist eine Reduktion des Kostenaufwandes für den Verkehr zu verzeichnen. Dies ermöglicht eine Motorisierung von rd. 650 Pkw pro 1.000 Einwohner mit immer noch steigender Tendenz. Der Wegeaufwand spielt bei der Zielwahl oftmals kaum eine Rolle. So bestimmen beispielsweise die stark schwankenden Preise der Müllverbrennung bei Überkapazitäten die Wahl der Anlage – am frühen Morgen fährt ein Mülltransporter in München los und zunächst an 30 Anlagen vorbei, bevor er am Nachmittag von der Zentrale gemeldet bekommt, dass heute in Iserlohn der günstigste Preis zur Müllverbrennung erzielt wurde.
- Die Bequemlichkeit führt zu übermäßig vielen und langen Wegen mit dem Auto, da auch auf kurzen Wegen Alternativen kaum genutzt und möglichst direkt vor der Tür geparkt wird.
- Die Ansprüche an Aktivitäten sind gestiegen. Der Lockruf der Ferne kommt an – bei Freizeitangeboten ist die Angst, etwas zu verpassen, ein Hauptmotiv für Freizeitaktivitäten. So legt man gerne einige Kilometer zurück, um einem Event beizuwohnen; bei Jugendlichen sind 250 km für eine Discotour durchs Ruhrgebiet am Wochenende keine Seltenheit. Der Anspruch auf Angebotsvielfalt führt zu unterschiedlichsten Marken desselben Produktes in den Einkaufsregalen, die aus weit entfernten Regionen geliefert werden.

Aus der daraus resultierenden Verkehrsentwicklung entstehen Beeinträchtigungen. Ein großes Problem ist dabei die Lärmbelastung. Das Herzinfarktrisiko bei dauernden Lärmbeeinträchtigungen wächst - nach neueren Untersuchungen sind jährlich 2.000 Tote durch Verkehrslärm in Deutschland zu verzeichnen. Lärmarme Bereiche und Rückzugszonen sind kaum noch zu finden. Als Folge von Schadstoffbelastungen im Verkehr entstehen die wesentlichen Risiken von Krebserkrankungen durch Dieselrußpartikel und Benzol, Klimaveränderungen durch Kohlendioxyd und Atemwegserkrankungen durch Ozon. Jährlich sind rd. 8.000 Verkehrstote und 500.000 Unfälle mit Personenschaden bundesweit zu verzeichnen. In Iserlohn wurden im Jahr 1975 1.750 Unfälle und im Jahr 1999 3.200 Unfälle gemeldet. Obwohl die Zahl der Verkehrstoten vorwiegend durch fahrzeugtechnische und verkehrsrechtliche Maßnahmen zurückgegangen ist, ist das Risiko im Verkehr Schaden zu nehmen, groß. Mit zunehmender Verkehrsnetzdicke werden Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen zerschnitten und die Netzzwischenflächen immer kleiner. Einzelne Arten bilden sich hier als Spezialisten aus - die Artenvielfalt geht verloren. Letztendlich hat das Verkehrswachstum Folgen für das Landschaftsbild - bestes Beispiel in Iserlohn ist die Seilerseebrücke, deren Beeinträchtigung sich durch Kunst kaum kaschieren lässt.

2. Traditionelle Prognose

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat kürzlich den Verkehrsbericht 2000 veröffentlicht. Demnach wird für den motorisierten Individualverkehr ausgehend vom Jahr 1997 bis zum Jahr 2015 eine Zunahme der Verkehrsleistung um 16,4% erwartet. Drastische Zunahmen um 70,8% werden für den Straßengüterfernverkehr prognostiziert. Noch größere Zunahmen werden im Luftverkehr vorausgesagt, bei dem sich die Verkehrsleistungen bis zum Jahr 2015 mehr als verdoppeln sollen.

Es ist bereits jetzt absehbar, dass das einzig politisch festgelegte Umweltqualitätsziel der Reduzierung der Kohlendioxydemissionen um 25% - ausgehend vom Jahr 1990 bis zum Jahr 2005 - zumindest für den Verkehrsbereich nicht zu erreichen ist; hier werden im Gegenteil Zunahmen zu verzeichnen sein. Trotz des für die Jahre 2003 bis 2007 ausgelegten Antistauprogrammes, das aus ab 2003 verfügbaren Mehreinnahmen aus der streckenbezogenen Autobahngebühr für Lkws finanziert wird, werden weiterhin Engpässe in der Straßenverkehrsinfrastruktur an der Tagesordnung sein. Nicht absehbar ist, ob es gelingt, den Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in Zukunft so zu finanzieren, dass ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet ist.

3. Visionen

In Anbetracht der dargestellten Entwicklungen erscheint es angebracht, Visionen zu entwickeln, die in der Planungs- und Handlungspraxis den Weg weisen können. Die hier aufgeführten Visionen sind subjektive Orientierungspunkte am Horizont, die eine Hilfe für Entscheidungsprozesse liefern können. Oberstes Ziel der Visionen ist die Nachhaltigkeit, nach der die Bedürfnisse der heutigen Generationen unter Erhaltung der Lebensbedingungen zu befriedigen und die Bedürfnisse aller zukünftigen Generationen nicht zu gefährden sind. Der Begriff kommt aus der Forstwirtschaft, wonach

nur soviel Holz geschlagen werden darf, wie es unter natürlichen Bedingungen wieder nachwächst. Es geht vor allem darum, alles zu tun, um die (Verkehrs)Welt jetzt und zukünftig lebenswert zu machen sowie Gesundheit zu erhalten und zu fördern. Dieses Ziel soll nicht durch Rückschritte, sondern vielmehr durch eine ausgewogene Dimensionierung und Gestaltung und einen verantwortungsbewussten Betrieb der Verkehrsanlagen bei Nutzung aller hochentwickelten technischen Möglichkeiten erreicht werden.

Im Rahmen der **verantwortungsbewussten Verkehrsmittelwahl-Vision** wird es auch zukünftig eine Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Verkehrssystemen geben. Durch Attraktivitätssteigerungen des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) werden verfügbare Potenziale besser ausgenutzt. In punkto Komfort und Verfügbarkeit wird das Auto auch weiterhin überlegen sein - die Vorteile des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf die Möglichkeiten der Förderung zwischenmenschlicher Kontakte, anderweitiger Aktivitäten beim Fahren und der Ruhe vorm Fahren gilt es in Zukunft besser auszureizen. Für eine verantwortungsbewusste Verkehrsmittelwahl ist eine Eignungsüberlegung vor jedem Fahrtantritt jedes Einzelnen erforderlich, was die Verfügbarkeit hinreichender Informationen zu allen Verkehrssystemen voraussetzt. Nur wenn bekannt ist, welche Kosten und Wirkungen die jeweilige Fahrt verursacht und welche Fahrzeit tatsächlich unter Einbeziehung etwaiger Staus oder Verspätungen zu erwarten ist, kann eine verantwortungsbewusste Verkehrsmittelwahl erfolgen.

Die **verantwortungsbewusste Routenwahl-Vision** löst sich von der derzeitigen Dominanz des Zeitfaktors bei der Wahl der jeweiligen Fahrtroute. Eine verantwortungsbewusste Routenwahl setzt die Kenntnisse über die positiven und negativen Wirkungen der Routenentscheidung voraus. Sensible und gefährliche Abschnitte können gemieden, unsensible und sichere Abschnitte bevorzugt werden. Bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen dienen zur Unterstützung einer verantwortungsbewussten Routenwahl.

Die **Zero-Unfall-Vision** geht davon aus, dass jede Tötung oder Verletzung im Verkehr potenziell vermeidbar ist. Jeder, der sich beim Fahren schon einmal nur auf das Fahren konzentriert hat, stellt fest, dass eine unfallfreie Welt gar nicht so abwegig ist. Es müssen nur alle Voraussetzungen stimmen: Ein guter Ausbauzustand der Straßeninfrastruktur, ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau an die jeweilige Verkehrs- und Umfeldsituation, die Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, eindeutige Verkehrsregelungen, keine gravierenden Ablenkungen und kein dichter Verkehr. Ein Großteil von Unfällen ist auf überhöhte Geschwindigkeiten zurückzuführen, so dass ein auf die jeweilige Situation angepasstes Geschwindigkeitsniveau erforderlich ist. Es gilt, zulässige Höchstgeschwindigkeiten herabzusetzen und hinreichend zu kontrollieren. Die derzeit in der Forschung befindliche elektronische Drossel könnte dabei straßenabschnitts- und zeitbezogen einen klaren Riegel vor die Überschreitung von zulässigen Geschwindigkeiten schieben.

Bei der **Zero-Schadstoff-Vision** bilden veränderte Antriebstechnologien den Kern, wobei sowohl eine lokale als auch eine globale Betrachtung der Energieumwandlung erfolgen muss.

Die **50-/40-Vision** berücksichtigt, dass erst bei der Einhaltung von Lärmpegeln von 50 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht in Außenbereichen keine negativen Be-

eintrüchtigungen der Bevölkerung zu erwarten sind. Die lärmtechnischen Anforderungen bei Neubaumaßnahmen sind zwar gestiegen - sie entsprechen aber immer noch nicht den Ansprüchen, die aus gesundheitlichen Erwägungen an ein Wohnumfeld oder an Erholungsgebiete zu stellen sind. Dieses auch vor dem Hintergrund, dass die derzeit festgesetzten Grenz- und Orientierungswerte aus finanziellen Gesichtspunkten - und nicht etwa aus medizinischer Betrachtungsweise heraus - festgelegt wurden. Maßnahmepakete mit veränderten Antriebstechnologien, technologischen Entwicklungen zur Reduzierung des Lärmpegels, veränderten Fahrweisen und reduzierten Geschwindigkeiten, können nach und nach zu leiseren Tönen führen.

Eine Forderung der **Zero-Landschaftsverbrauchs-Vision** ist es, dass bei Neu- und Ausbauten an der einen Stelle Verpflichtungen zum Rückbau an anderer Stelle gegeben sind, um natürliche Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen. Das Straßennetz in Deutschland ist bereichsweise überdimensioniert. Auch wenn es Engpässe gibt, existieren in anderen Bereichen parallele und unausgelastete Streckenabschnitte sowie Kapazitätsreserven in anderen Verkehrssystemen, die insgesamt einen hohen Betriebs- und Erhaltungsaufwand erfordern. Die Zero-Landschaftsverbrauch-Vision setzt sich für eine optimale Auslastung der Verkehrsinfrastruktur und für eine Vermeidung von zukünftigem Straßenbau in landschaftlich sensiblen Bereichen ein.

Die **Kostenwahrheits-Vision** fordert ein geschlossenes System von Einnahmen und Ausgaben im Verkehr. Tatsache ist, dass derzeit sowohl aus betriebswirtschaftlicher wie auch aus volkswirtschaftlicher Sicht keine Kostenwahrheit zu verzeichnen ist. Umstritten ist die Frage, welche externen Kosten der Verkehr letztendlich verursacht – unstrittig ist aber, dass diese bei einem geschlossenen Finanzierungssystem einzurechnen sind. Dabei können durchaus umweltfreundlichere Verkehrssysteme durch eher umweltschädigende Systeme mitfinanziert werden.

Die **Wirtschaftsstabilitäts-Vision** koppelt letztendlich die wirtschaftlichen Entwicklungen an der Mobilität und nicht am Verkehr. Es darf durchaus in Frage gestellt werden, ob Wirtschaftswachstum in einem so hoch entwickelten Land wie der Bundesrepublik nötig ist oder ob es eher auf eine Umschichtung und Umorientierung der Arbeit und der Wirtschaftszweige ankommt. Das „schneller-höher-weiter-Prinzip“ divergiert nun mal eher mit den vorgenannten Visionen. Neue Konzepte können alte Strukturen sinnvoll ergänzen und ersetzen. Denkbar ist beispielsweise, dass im Stadtgebiet verteilte 1- bis 6-Personenkabine verfügbar sind, die für unterschiedliche Reiseweiten mit jeweiligem Komfort ausgestattet spezifische Ziele automatisch spurgeführt auf der Straße sicher ansteuern.

4. Wege

Die Wege zu den aufgeführten Visionen sind lang - wichtig ist es aber, heute anzufangen, um Wege zu erschließen und zu bahnen. Es gilt, Ziele zu formulieren und Maßnahmen umzusetzen, die auf 3 Ebenen anzusiedeln sind: die persönliche, die betriebliche und die staatliche/kommunale Ebene.

Auf der persönlichen Ebene geht es zunächst darum, eigene Wertvorstellungen zu überprüfen. Welche Rolle spielt die Zeit in meinem Verkehrsverhalten und sollte die Gesundheit nicht vorgehen? Gerade bei Wegen unter 5 km, die weit mehr als die Hälfte aller Autofahrten ausmachen, drängt sich die Frage nach möglichen Alternati-

ven zum Auto auf. Ein persönliches Ziel könnte es sein, die Wege zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr zu vervielfachen. Gerade bei Entscheidungsträgern ist aber die Vorbildfunktion zu bedenken - man kann durchaus mit Anzug und Krawatte Bus oder Fahrrad fahren und einen Rucksack statt einer Aktentasche nutzen.

Öfter mit der Bahn zu fahren heißt, die Zeit sinnvoll zu nutzen. Gerade wenn nur eine Person im Fahrzeug unterwegs wäre, ist der Preis für eine Fahrkarte im öffentlichen Verkehr schon heute unschlagbar. Auch die Zielwahl gilt es zu überdenken - nahe Ziele sind kaum weniger attraktiv als ferne.

Da die Geschwindigkeiten sowohl für die eigene Sicherheit als auch für die Umfeldbeeinträchtigungen ausschlaggebend sind, ist eine Sensibilität bezüglich der eigenen Geschwindigkeitswahl zu fordern. Wichtig ist dabei, dass die im Verkehrsgeschehen besonders ausgeprägte Schizophrenie eingedämmt wird. In Wohngebieten werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gefordert - die Planer beruhigen die Bevölkerung vor sich selbst. Der Verkehr auf der Autobahn ist offensiv, aggressiv und schnell geworden - die eigene Geschwindigkeitsübertretung ist völlig normal. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten dienen dazu, Sicherheit und Umfeldverträglichkeit zu erzeugen - wenn jemand geblitzt wird, wird er von anderen eher bedauert.

Auch auf der betrieblichen Ebene können kleine Schritte vieles bewirken. Die Förderung von Telearbeitsplätzen in der Wohnung spart Verkehrsleistung. Wenn nur 2 von 5 Arbeitstagen zu Hause verbracht würden, wäre ein Großteil der Stauerscheinungen in den Berufsverkehrsspitzen vermieden.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann gerade dort, wo das Ziel aller beruflich Tätigen identisch ist, Fahrgemeinschaften fördern und Alternativen aufzeigen. Zu den Firmenwagen können auch Firmenräder angeschafft werden - die betriebliche Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen, Servicestationen, Duschen und Trockenräumen für die Kleidung könnte einen zusätzlichen Anreiz für die verstärkte Nutzung des Fahrrads schaffen. Denkbar ist es ebenso, Zuschüsse zu Fahrkartenabos oder zu Arbeitswegen mit dem Fahrrad zu erteilen und Teile der Bahnfahrt als Arbeitszeit anzurechnen. Der Einzelhandel könnte nicht nur Parktickets fördern, sondern die Nutzung des Umweltverbundes beispielsweise durch kleine Aktionen, wie die Ausgabe von Busnutzer-Kaffee oder Radler-Wasser unterstützen.

Auf der kommunalen Ebene sollen an dieser Stelle die regionalspezifischen Möglichkeiten angesprochen werden. Wichtige Entscheidungen stehen bevor: Der Weiterbau der A 46 und die Einführung einer Stadtbahn Iserlohn – Hemer – Menden. Bei den gegenseitigen Einflüssen können nicht beide Maßnahmen separiert voneinander betrachtet werden - gleichwohl darf sich die kommende Diskussion nicht auf ein „entweder, oder“ zuspitzen. Gefordert ist vielmehr die detaillierte Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile von 3 Alternativen

- die Weiterführung der A 46
- die Einführung der Stadtbahn sowie
- die Weiterführung der A 46 und die Einführung der Stadtbahn.

Nur beim Vergleich der jeweiligen Effekte dieser 3 Alternativen kann die Entscheidung auf eine solide Basis gestellt werden. Dabei ist eine lückenlose Offenlegung

und eine öffentliche Diskussion unumgänglich. Bei derart schwerwiegenden Entscheidungen kann auch der Weg über einen Bürgerentscheid der richtige sein.

Die Einführung einer Stadtbahn Iserlohn – Hemer – Menden ist baulich und technisch durchaus noch möglich. Jüngste Beispiele zeigen, dass Nahverkehr mit regionalen Gesellschaften wie auf der Strecke Kaarst – Mettmann durchaus attraktiv betrieben werden kann und neue Überlegungen wie die Einführung einer Güterstraßenbahn in Dresden Erfolge aufweisen. Untersuchenswert ist die Entwicklung eines regionalen Gesamtsystems, das sich beispielsweise an das KARO-Konzept zur Anbindung der Region an das Oberzentrum Dortmund anlehnen könnte. Denkbar wäre die Einführung eines Ringsystems Dortmund – Schwerte – Iserlohn (mit Aufwertung der Strecke) – Hemer – Menden – Fröndenberg (mit Anbindung an die obere Ruhrtalbahn Richtung Kassel) – Schwerte – Dortmund.

Die landschaftlich herausragenden Räume erfordern einen sensiblen Umgang mit Planungen wie der Weiterführung der A 46 oder dem Bau der 43 Unna-Ost - Iserlohn-Seilersee. Zumindest sollte eine Überprüfung der Querschnittswahl in Erwägung gezogen werden - gute Erfahrungen bestehen mit 2+1-Querschnitten, die wechselseitig 2 Spuren in der einen und 1 Spur in der anderen Richtung zur Verfügung stellen und damit sichere Überholmöglichkeiten schaffen. Die Eingriffe in die Landschaft sind bei derartigen Lösungen wesentlich geringer als bei der Wahl von Autobahnquerschnitten. Die Weiterführung der A 46 kann zwar bestehende Stauerscheinungen vermeiden, möglicherweise sind aber auch andere Problemlösungen zu finden. So sind die Stauerscheinungen im Bereich Landhauser Straße/Seilerseestraße auf Kapazitätsdefizite an Knotenpunkten und nicht auf Strecken zurückzuführen. Knotenpunktoptimierungen können beispielsweise durch Umbau in Kreisverkehre, Addition von Abbiegespuren und veränderte Lichtsignalsteuerungen ebenso zur Reduzierung von Verlustzeiten beitragen.

Bei den überdurchschnittlich hohen Güterverkehrsanteilen in der Region Berg und Mark ist ein regionales Güterverkehrsmanagement zu fordern. Neuausweisungen von Gewerbegebieten sollten einen Schienenanschluss erhalten; Planungen wie der Gleisanschluss in Kalthof-Zollhaus gilt es zu forcieren. Wichtig ist, dass vorhandene Flächen wie am Iserlohner Bahnhof für spätere Güterverkehrskonzepte vorgehalten und nicht vollständig überplant werden.

Bei einer Optimierung der Auslastung des Straßennetzes könnten Verkehrsströme auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen wie die Iserlohner Ringe gebündelt werden. Wenn die Voraussetzungen gegeben sind, wären gleichzeitig Sperrungen sensibler Bereiche wie des Bahnhofsplatzes, der Rahmenstraße, der Altstadt und des Hohler Weges denkbar. Ebenso möglich ist die vollständige Freihaltung einzelner Straßen in Wohngebieten vom Verkehr, um in ausgewählten Bereichen den Straßenraum für das Kinderspiel zurück zu gewinnen.

Bei neuen Gebietsausweisungen oder Strukturveränderungen sollte eine Verkehrsauswirkungsprüfung erfolgen. Es ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass günstig gelegene Standorte von verkehrsintensiven Einrichtungen im Vergleich zu ungünstig gelegenen eine resultierende Verkehrsleistung im Faktor 1 : 3 ausmachen können.

Den öffentlichen Verkehr gilt es weiterhin zu attraktivieren. Verloren gegangen ist vor allem die Kundennähe - man erinnere sich an den früheren Schaffner, der seinen Platz im hinteren Teil des Busses hatte und Fahrkarten verkaufte, auf die Sauberkeit achtete und mit den Fahrgästen kommunizierte. Dieses brachte eine Art von Heimeiligkeit, die derzeit bei den erfolgreichen Bürgerbuskonzepten wie in Schalksmühle oder Kevelaer wiederzufinden sind. Die Ausweitung des Anruf-Sammeltaxen-Verkehrs kann zusätzliche Angebote in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten schaffen, größeren Komfort durch die Beförderung bis vor die Haustür bieten und den Zuschussbedarf reduzieren. Erfolgversprechend könnte auch die Einführung einer Freizeit-Buslinie sein, die an Wochenenden die Wohngebiete in der Region mit attraktiven Ausflugszielen ringförmig verbindet. Im Kreis Euskirchen haben die kürzlich eingeführten Freizeitlinien großen Zuspruch.

Eine verstärkte Fahrradnutzung kann durch kommunale Maßnahmen unterstützt werden. Der Aufbau von Radwegenetzen, die für den Berufs-, Freizeit- und Schülerverkehr durchaus unterschiedliche Ansprüche an die Direktheit, die Attraktivität und die Sicherheit stellen, können in Einzelprojekten wie die Initiative zum Bau eines Baarbachtal-Radweges zur Ruhr münden. Analog zu einer Stellplatzsatzung sollte die Zahl der zu errichtenden Fahrrad-Abstellplätze bei neu erstellten Wohn- und Geschäftshäusern durch Verabschiedung einer Fahrrad-Abstellsatzung reglementiert werden. In anderen Städten werden darüber hinaus bereits Leihfahrräder kostenlos zur Verfügung gestellt. Das System funktioniert wie beim Einkaufswagen - mit einem Pfand können die Räder an einem Standort in der Stadt entkettet und an einem anderen der vielfach über die Stadt verteilten Standorte mit Pfandrücknahme wieder angekettet werden.

Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale kann wesentlich zur Informationsgewinnung über Verkehrsangebote, aktuelle Verkehrslagen, Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften oder attraktive Freizeitrouten beitragen und über Mobilitätsberater neue Kunden für den Umweltverbund gewinnen. Schließlich ist die bisher eher stiefmütterlich angegangene Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit über Planungen und Verhaltensweisen im Verkehrsbereich zu intensivieren.

Wenn es mit diesem Beitrag gelungen ist, neue Einblicke in das Verkehrsgeschehen und das eigene Verkehrsverhalten aus der Sicht auf dem Berg bis ins Mark zu prägen, kommen wir den aufgeführten Visionen vielleicht ein Stück näher. Es hilft ein chinesisches Sprichwort: „Lieber ein kleines Licht anzünden, als über die Dunkelheit zu klagen“.

Ihr

Jürgen Gerlach