

05.02.2015

Drucksache 018/15

Bahnhofskataster/Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität	24.02.2015	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Organisationseinheit	Planung und Mobilität		
Berichterstattung	Sabine Leißer		
Budget	01	Zentrale Verwaltung	
Produktgruppe	01.11	Planung und Mobilität	
Produkt	01.11.04	Verkehrsentwicklung/ÖPNV	
Haushaltsjahr	2015 ff.	Ertrag/Einzahlung [€]	0,00
		Aufwand/Auszahlung [€]	0,00

Beschlussvorschlag

Dem Landrat wird empfohlen, die Aufstellung eines Bahnhofskatasters in Verbindung mit der Konzeption und planerischen Weiterentwicklung intermodaler Verknüpfungspunkte im Kreis Unna durch die Vergabe entsprechender Gutachten umzusetzen. Zur Finanzierung dient ein Teilbudget aus dem Förderprogramm 2013-2015 des ZRL.

Sachbericht

Vorab: Begriffserklärungen

Intermodaler Verknüpfungspunkt – Verkehrsknotenpunkt, meist Bahnhof oder Schienenhaltepunkt, jedoch auch zentrale Bushaltestelle oder neu zu schaffender zentraler Punkt z.B. in Gewerbegebieten oder Innenstädten, wo umweltfreundliche Verkehrsarten verknüpft werden, wie z.B. Schiene, Bus, TaxiBus, Pedelec-/Leihfahrrad, Ladestation, Fahrradparken, Car-Sharing, Fahrgemeinschaftenrendezvouspunkt etc.

Bahnhofskataster – Zusammenstellung aller relevanten Infrastruktur- und Angebotselemente im Bereich Bestand und Planung für Bahnhöfe und Schienenhaltepunkte incl. der Bahnhofsumfelder und der P&R-Anlagen

P&R – Park und Ride – mit dem Pkw ankommen, am Bahnhof parken, mit dem Zug zum Ziel (Arbeitsort o.a.) und später mit dem Pkw wieder wegfahren – dto. B&R – Bike und Ride – Radfahren und Bahnfahren

ZRL – Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe – Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Kreis Unna, HSK, MK, Soe, Stadt Hamm – nicht zuständig für Schienenfernverkehr wie z.B. InterCity

NWL – Dachverb. d. Schienenpersonennahverkehrszweckverbände in Westfalen, Mitglied ist u.a. der ZRL

MOF - Programm „Modernisierungsoffensive“ DB/Land – Ziel: barrierefreie Gestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte

RRX – Rhein Ruhr Express - neues Bedienungskonzept in NRW: sechs Linien des RRX werden in Zukunft die Metropolen Nordrhein-Westfalens verbinden. Dank schneller Taktung auf hohem Pünktlichkeitsniveau werden die Fahrgäste künftig von attraktiven Fahrzeiten profitieren und so schneller ans Ziel kommen: Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund wird alle 15 Minuten ein RRX für die Passagiere verkehren. Zudem erwartet sie mehr Komfort, dank des hohen Ausstattungsniveaus und des neuen Innenraum-Designs. Ein weiterer Vorteil ist die geplante Niveaugleichheit zwischen Bahnsteig und RRX-Türschwelle. Damit wird das Ein- und Aussteigen viel einfacher und bequemer. Ohne Aufpreis zu den Nahverkehrstarifen in NRW geplant.

Umweltverbund – alle umweltfreundlichen Verkehrsarten: Radverkehr, Fussverkehr, ÖPNV

Nahmobilität – alle muskelbetriebenen, umweltfreundlichen Verkehrsarten – Radverkehr, Fussverkehr, Pedelecs, Behindertenfahrstühle etc.

Modal Split – Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel in einer Region, i.W. % Fussverkehr, % Radverkehr, % Kfz-Fahrer, %-Kfz-Mitfahrer, % Busverkehr, % Bahnverkehr

ZOB – Zentraler Omnibusbahnhof

NimmBus – vom Kreis Unna und der VKU kreierter Name für die Projekte, mit denen den Nutzerguppen Kinder, Jugendliche, Schüler, Senioren die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsarten näher gebracht werden soll, insbesondere geht NimmBus in die Schulen

Pedelec – Ein Pedelec ist eine spezielle Ausführung eines Elektrofahrrades, bei dem der Muskeleinsatz des Fahrers von einem Elektroantrieb unterstützt wird.

Anlass

Anlässe zur Befassung mit dem Thema sind:

- a) Ergebnisse der „Modal Split Untersuchung“ aus 2013
- b) Neues Projekt „FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna“
- c) Nutzung besonderer Fördermittel des ZRL
- d) Auftrag zur Erstellung eines „Bahnhofskatasters“ unter besonderer Berücksichtigung der Bewertung vorhandener und Bedarfsermittlung auszuweitender sowie neuer P&R-Anlagen

a) Bemerkenswerte Einzelergebnisse der „Modal Split Untersuchung“ (s.a. DS 124/14)

- Bei den 18-29-jährigen wird der ÖPNV mit 21% schon erfreulich gut genutzt.

- Kurzstrecken: 50% aller Wege bis 6 km werden mit dem Auto durchgeführt (Potenzial für ÖPNV und Radverkehr).
- 7 von 10 Personen geben an, am Arbeitsort keine geeigneten Fahrradabstellanlagen zur Verfügung zu haben. Hier ist also möglicherweise ein zusätzliches Potenzial für den Radverkehr zu heben.
- Die Verkehrsströme auf der Nord-Süd-Achse zwischen Unna, Kamen und Bergkamen sind auffallend stark ausgeprägt. Knapp 19.000 Fahrten werden täglich zwischen Unna und Kamen sowie gut 22000 zwischen Kamen und Bergkamen durchgeführt. Das sind deutlich mehr als jeweils zwischen diesen Städten und der Stadt Dortmund (Potenzial für ÖPNV und Radverkehr).

b) Neues Projekt FUN (Flexibel UNterwegs im Kreis Unna) als Konsequenz aus den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung (s.a. DS 124/14)

Um den Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtheit der Verkehre vor dem Hintergrund der in der Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises Unna formulierten Zielsetzung zu steigern, entwickelte die Stabsstelle Planung und Mobilität u.a. in enger Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) in den vergangenen Monaten aufbauend auf den Ergebnissen der Modal-Split-Untersuchung die bestehenden Aktivitäten (Beispiel: Radstationen, Radverkehrskonzept, NimmBus etc.) unter dem Titel „FUN – Flexibel Unterwegs im Kreis Unna“ weiter.

Als wesentliches Ziel für das Projekt „FUN“ war die Schaffung eines intermodalen Verkehrsangebotes im Kreis Unna, in dessen Rahmen die klimafreundlichen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden, definiert worden. Dabei soll der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) das Rückgrat der Mobilität darstellen. Deshalb sind „Intermodale Verknüpfungspunkte“ primär an Bahnhöfen, Schienenhaltepunkten, ZOBs und sonstigen zentralen Bushaltestellen anzusiedeln. Durch die Vernetzung/Verknüpfung mit komplementären Angeboten (Fahrrad, Pedelec, Car-Sharing etc.) soll eine lückenlose Mobilitätskette entstehen. Im Rahmen der Sitzungsvorlage DS 124/14 ist bereits unter dem Projekt „FUN“ auf das Thema „Ausdehnung der Fahrradverleihsysteme auf weitere ÖPNV-/Radstations-Verknüpfungspunkte“ hingewiesen worden.

c) Nutzung besonderer Fördermittel des ZRL

Die Zweckverbandsversammlung des ZRL hatte im Juli 2013 ein außerordentliches Förderprogramm mit einem Volumen von insgesamt ca. 6 Mio. Euro und einer Laufzeit von 2013 bis Ende 2015 beschlossen. Daraus erhält der Kreis Unna einen Anteil von 650.000 Euro. Ein Großteil der daraus finanzierten Projekte ist in der DS 125/14 beschrieben worden:

Pilotmaßnahme Bahnhofsvorplatz Schwerte

mobil&Job - Optimierung der Arbeitsabläufe mittels neuer Auswertungssoftware

Maßnahmen an Radstationen

Ausbau der Radstation Lünen Hbf.

Umrüstung Chipsystem

Infrastrukturelle Sofort- und Kleinmaßnahmen

Qualifizierung der Radstationen als Hotspots der Nahmobilität

Implementierung eines neuen Fahrradverleihsystems

VKU-Pedelecs an Radstationen „Erste und letzte Meile“ einer Wegekette

Erst nach der Sitzung des Ausschusses für Kreisentwicklung und Mobilität am 9.9.2014 konnten die Gesamtkosten und damit der Förderanteile einiger der o.g. Teilprojekte ermittelt werden. Es ergab sich ein verbleibendes Budget in Höhe von 95.000 Euro für den Kreis Unna. Der ZRL hatte eine nicht zu überschreitende letzte Frist zur Antragsstellung auf den 30.9.2014 festgelegt, so dass der Landrat schnell reagieren musste, um diese Fördermittel nicht verfallen zu lassen. Deshalb stellte der Kreis Unna auf der Grundlage

- a) der Ergebnisse der Modal Split Untersuchung

- b) der Planungen zum Projekt „FUN“
- c) der vom ZRL festgelegten Förderbedingungen
- d) der im Rahmen der Ausschusssitzung vom 9.9.14 seitens der Politik zur Sprache gebrachten Notwendigkeit zur Überprüfung und Bewertung der Gegebenheiten im Zusammenhang mit Park&Ride-Anlagen im Kreis Unna, s. Niederschrift 001/2014

... fristgerecht einen Förderantrag beim ZRL unter dem Titel:

„Pilotprojekt zum Ausbau von intermodalen Verknüpfungspunkten an P+R-Anlagen und in Gewerbegebieten sowie an sonstigen intermodalen Knotenpunkten“. Der ZRL stellte dem Kreis Unna im Oktober 2014 den entsprechenden Zuwendungsbescheid zu, wobei er erfreulicherweise auch die beantragte 100%-Förderung bewilligen konnte.

e) Auftrag des Kreistages vom 16.12.2014

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 16.12.2014 einstimmig den Landrat mit der Erstellung eines sog. „Bahnhofskatasters Kreis Unna“ beauftragt. Gefordert wurde eine Übersicht zur Qualität der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs im Kreis Unna. Berücksichtigt werden sollen insbesondere folgende Punkte:

- Parkmöglichkeiten für Pendler
- Schnittstellenfunktion zum Bus- und Radverkehr
- Barrierefreiheit der Anlagen
- Service, Sicherheit und Sauberkeit
- Attraktivierung und Einbindung in das städtebauliche Umfeld.

Auf Basis des Berichtes ist eine Maßnahmenliste zu erstellen, die in die Gespräche mit dem Zweckverband Ruhr-Lippe bzw. NWL zur Förderung eingebracht wird.

Der Landrat vertritt die Auffassung, dass es zweckmäßig ist, die Zielsetzungen zu b), c), d) und e) integriert im Rahmen eines aus mehreren Teilgutachten bestehenden Gesamtprojektes zu bearbeiten, welches im Folgenden beschrieben wird.

Regionales Pilotprojekt für den Kreis Unna: Qualifizierung der vorhandenen Bahnhöfe und Haltepunkte als „intermodale Verknüpfungspunkte“ sowie Planung zusätzlicher Verknüpfungspunkte

Vorstudie zur Projektorganisation und Zeitplanung

Ziel des Projektes ist es im Kern, die vorhandenen Haltepunkte und Bahnhöfe auf Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen und weitere mobilitätsstrategisch bedeutsame Knotenpunkten zu definieren und zu priorisieren. Dabei sollen neben der Infrastruktur (Bahnsteige, barrierefreier Zugang, Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation, Park- und Ride, Bike- und Ride etc.) mögliche weitere Angebote zu integrierten Mobilitätsketten geprüft werden, um die Nutzung zu steigern und so Potenziale auszunutzen. Ebenso ist es die Aufgabe, anhand der vorhandenen Intermodalen Verknüpfungspunkte zu analysieren, ob es Bedarf für zusätzliche intermodale Knotenpunkte gibt.

Der Kreis Unna hat im November 2014 eine Vorstudie in Auftrag gegeben. Dabei sollte eine Projekt- und Zeitplanung erarbeitet werden, die sicherstellt, dass das Gesamtprojekt bis zum Ablauf der vom Fördermittelgeber ZRL festgelegten Frist 31.12.2015 abgeschlossen ist.

Ergebnisse der Vorstudie

Der Kreis Unna verfügt über ein leistungsfähiges Angebot im schienen- wie straßengebundenen Öffentlichen

Personennahverkehr. Er verfügt über das bundesweit dichteste Netz von Radstationen. Er unterstützt den Aufbau von komplementären Angeboten wie Mieträdern, Pedelecs, Car-Sharing und Taxidiensten und plant im Rahmen seines Projektes „FUN – flexibel unterwegs“ integrierte Mobilitätsangebote. Der Zweckverband Ruhr-Lippe ist hier ein zentraler Akteur und Partner beim Ausbau und der Optimierung der SPNV-Haltepunkte. In mehreren Kommunen laufen Projekte zur Aufwertung der Bahnhöfe (MOF – Programm „Modernisierungsoffensive“ DB/Land – Ziel: barrierefreie Gestaltung der Bhf.). Gleichzeitig gibt es hohe Bedarfe aus zentralen Siedlungs- und Gewerbegebieten für den ÖPNV ergänzende Verkehrsangebote.

Zur Nutzung der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen im Kreisgebiet liegen umfassende Datenbestände und Analysen vor:

- Regionales Bahnhofskonzept Kreis Unna aus dem Jahr 1999
- Nahverkehrsplan Kreis Unna, Fortschreibung 2013, Januar 2014
- Nahverkehrsplan Kreis Unna, Haltestellenkataster, Januar 2014
- Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, NWL, Oktober 2011
- NWL-Qualitätsberichte
- Nachfrageanalysen der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna für alle Linien
- Ein- und Aussteiger-Analysen des Zweckverbandes Ruhr-Lippe 2012 Der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) lässt Ein- und Aussteigerzahlen für die SPNV-Haltepunkte regelmäßig erheben. Vor- und Nachlauf-Untersuchungen, die einen Hinweis auf intermodale Verknüpfungen bieten, sind nur teilweise vorhanden.
- Mobilitätsbefragung 2013 Kreis Unna, veröffentlicht April 2014 Die Modal-Split-Untersuchung zeigt die bisherige Nutzung der Verkehrsmittel in denäglichen Wegekettten. Sie ergab zudem mit den unterschiedlichen Anteilen der Nutzung von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten (Fußverkehr, Bus, Bahn, Rad) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr klare Hinweise auf Potenziale sowie Stärken und Schwächen im Umweltverbund.
- Auswertungen des Modellprojektes Radstationen im Kreis Unna ergänzt durch aktuelle Nutzerdaten der Radstationen

Es gibt neue Konzepte und Studien im Rahmen der Modernisierungsoffensive des Landes und begleitender Maßnahmen der Zweckverbände und der Deutschen Bahn.

Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) lässt die SPNV-Verkehrsstationen zudem kontinuierlich auf die Stationsqualität untersuchen. Der NWL und der ZRL verfolgen deshalb im Rahmen der Qualifizierung der Verkehrsstationen weitergehende Planungen, die mit der Modernisierungsoffensive des Landes gekoppelt sind und diese noch verstärken.

Die Vielzahl der Daten sind allerdings für die jeweiligen Aufgaben erfasst, strukturiert und kontextabhängig aufbereitet worden. Sie haben weder einheitliche Maßstäbe, noch Quellen oder Bemessungsgrundlagen.

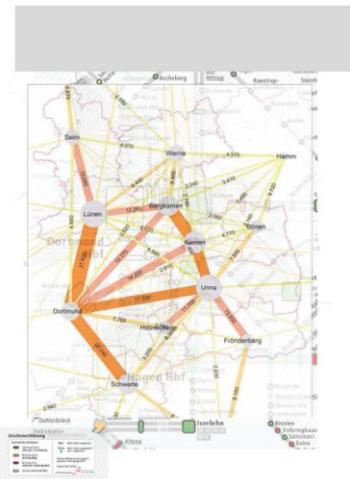
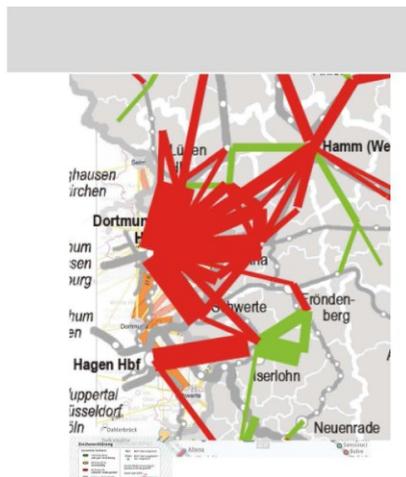
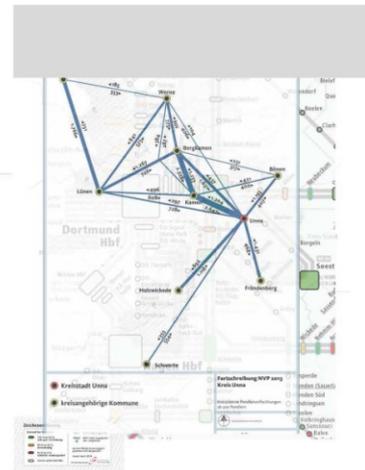
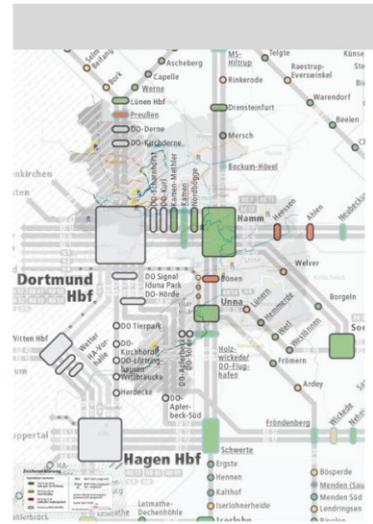
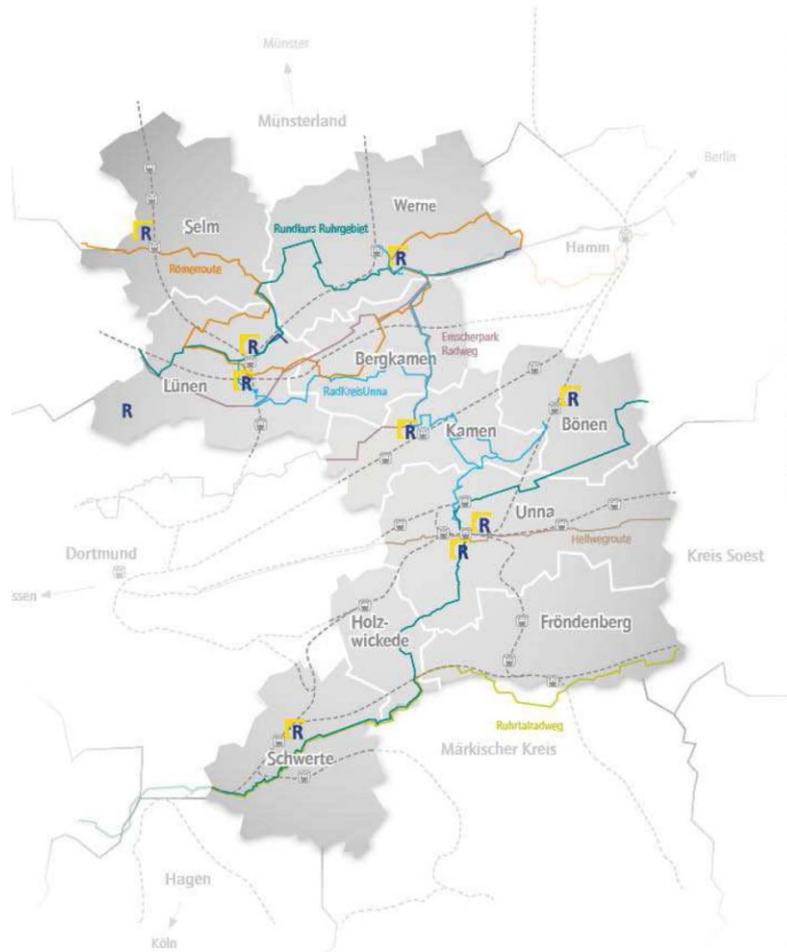
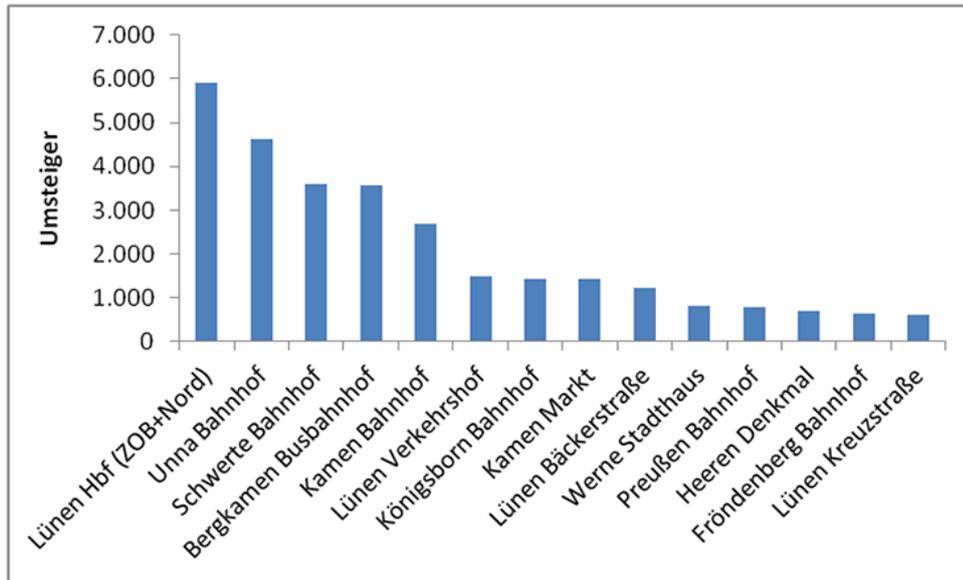


Abbildung der unterschiedlichen Perspektiven (Radstationen, NWL-Qualitätsbericht, Nahverkehrsplan Kreis Unna, NWL-Nahverkehrsplan, Mobilitätsbefragung)

Dies führt zu bisher nicht integriert betrachteten Teil-Aussagen, es fehlt ein einheitlicher Maßstab, der für alle Akteure und die Politik die Entscheidungsoptionen aufzeigt.

Beispiele zur Feststellung der relevanten Verknüpfungspunkte:

Abb. 6: Verknüpfungspunkte im Kreis Unna (ab 500 Umsteigern pro Woche)



Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

Ein-Aussteiger Bahnhöfe ZRL, Mo-Fr (2012)			
STATIONSNAME	Montag - Freitag		E+A (Sa) ing. 2012
	Einsteiger 2012	Aussteiger 2012	
Ardey	126	152	278
Bönen	812	856	1.668
Bork	125	103	228
Ergste	142	175	317
Frömern	29	47	76
Fröndenberg	1.308	1.453	2.761
Hemmerde	405	364	770
Holzwickede	1.774	1.657	3.431
Kamen	2.785	2.960	5.744
Kamen Methler	573	556	1.128
Lünen Hbf	2.315	2.220	4.535
Lünern	260	232	492
Massen	342	345	687
Nordböge	191	185	376
Preußen	799	765	1.565
Schwerte	3.340	3.290	6.631
Selm	166	234	400
Selm-Beifang	300	239	539
Unna	4.902	4.916	9.818
Unna Königsborn	1.111	1.081	2.192
Unna West	154	175	329
Werne	802	728	1.530
Gesamt	22.761	22.733	45.494

12.05.2014
M.Sielenkämper
KC ITF NRW

Zur Erfassung der Nachfrage wie auch der Potenziale der verschiedenen Verknüpfungspunkte wären Daten über die jeweils verknüpften Verkehrsmittel bzw. die aktuelle Wahl der Verkehrsmittel in den täglichen Wegeketten wichtig. Diese existieren nur teilweise bzw. nur für die Verknüpfung Bus-Schiene, bzw. Bus-Rad, Schiene-Rad für Unna, Kamen und Schwerte (s. folg. Tab).

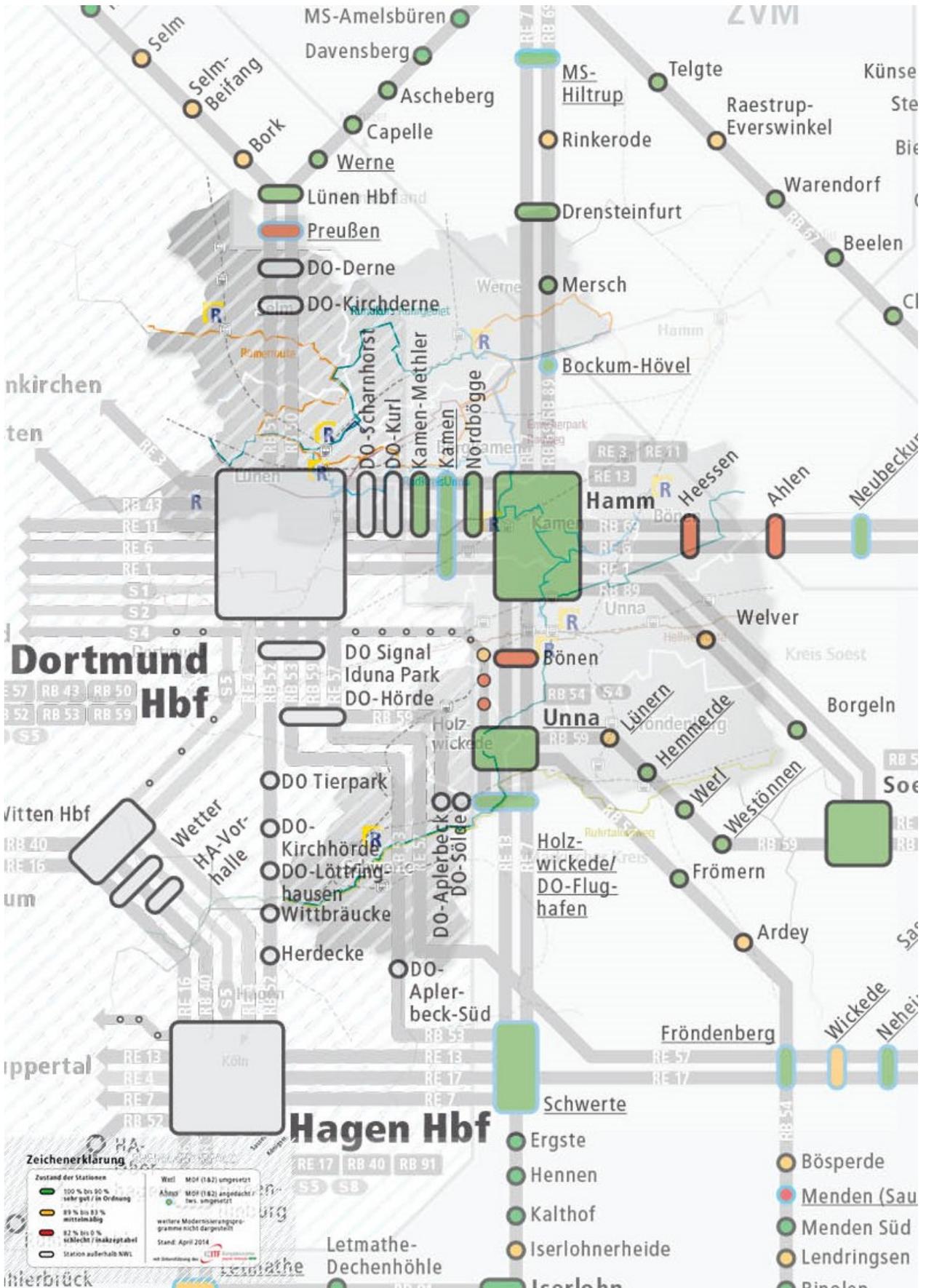
Beispiel:

Unna	Vorlauf	Nachlauf	Ausgewertet wurden die Linien RE 13, RB 54 und RB 59			
k.A.	439	424				
Bus	223	263				
Tram/U-Bahn	11	0				
Fuß	1.711	1.788				
Rad	85	86				
Pkw;Motorrad	151	166				
Taxi	15	12				
RegZug/S-Bahn	307	304				
Schwerte	Vorlauf	Nachlauf	Ausgewertet wurden die Linien RE 13 und RB 53			
k.A.	505	437				
Bus	352	349				
Tram/U-Bahn	2	0				
Fuß	809	826				
Rad	69	69				
Pkw;Motorrad	158	135				
Taxi	2	6				
RegZug/S-Bahn	281	278				
Kamen	Vorlauf	Nachlauf	Ausgewertet wurde die Linie RE 3			
k.A.	113	55				
Bus	48	53				
Fuß	186	118				
Rad	38	16				
Pkw;Motorrad	84	61				
Taxi		1				
RegZug/S-Bahn	12	4				

Es fehlen Aussagen über viele zentrale Bahnhöfe (z.B. Lünen, Bönen, Haltepunkte wie Nordbögge, Massen etc.). Es fehlen ebenso Aussagen zu den z.B. in der Modal-Split-Untersuchung als relevant ausgewiesene Wegeketten wie z.B. Fußverkehr-Busverkehr-Schienenverkehr-Umstiege oder Radverkehr-Schiene-Schiene bzw. Schnellbus etc. oder KFZ-P+R-S-Bahn/RE-RE, bzw. KFZ-Schnellbus-Schiene.

Qualität der Verknüpfungspunkte

Die Aussagen über die Qualität aller Stationen, Haltepunkte, Bahnhöfe, die hier immer als vorhandene bzw. potenzielle Verknüpfungspunkte bezeichnet werden, sind ebenso unterschiedlich. So legt etwa der Nahverkehrsplan Kreis Unna samt seinem Haltestellenkataster hier andere Maßstäbe an, als etwa der jährliche NWL-Qualitätsbericht (Auszug siehe unten).



Haltestellenkataster zum Nahverkehrsplan (nach Prioritäten):

GIS-Nummer	Kommune	Ortsteil	Haltestelle (gemäß Vor-Ort-Angabe)	Kategorie	Linien (gemäß Vor-Ort-Informationen)	Radstation	Radabstellmöglichkeit
2072	Bergkamen	Mitte	Schulzentrum	Kategorie II	R12, R81, D80, 128	keine Relevanz	optional ergänzen
2073	Bergkamen	Mitte	Schulzentrum	Kategorie II	R11/N11,	keine Relevanz	optional ergänzen
3051	Kamen	Mitte	Markt	Kategorie I	C21, C23, 122, 184, 187, 188, S80, R12, R81, T84	optional ergänzen	optional ergänzen
3052	Kamen	Mitte	Markt	Kategorie I	C21, C23, 122, 184, 187, 188, S80, R12, R81, T84	optional ergänzen	optional ergänzen
6000	Werne	Mitte	Stadthaus	Kategorie I	S10, S80, R14, R81, R82, 521, 522, 525, 536, 538, 620, 621, 623, 624, 625, T52, T53, T55, T81, N11, D86, F80	optional ergänzen	optional ergänzen
7007	Lünen	Mitte	Persiluhr	Kategorie I	S10, R11, R12, C2, C4, C5, N2, 106	optional ergänzen	erfüllt
7016	Lünen	Mitte	Bäckerstraße	Kategorie I	S10, R11, R12, R19, C2, C4, C5, C14, N1, N2, 106, 112, 116, 118, 119, 530	optional ergänzen	optional ergänzen
7018	Lünen	Mitte	Bäckerstraße	Kategorie I	C1, C4, C5, C14, R11, R12, 109	optional ergänzen	optional ergänzen
7019	Lünen	Mitte	Lange Str.	Kategorie II	C1, C2, C4, C5, C14, R11, R12, 109, AST, N1	keine Relevanz	optional ergänzen
7023	Lünen	Mitte	Lippe Berufskolleg	Kategorie II	S10, R19, C1, N1, 109, 118, 530	keine Relevanz	optional ergänzen
7024	Lünen	Mitte	Lippe Berufskolleg	Kategorie II	C1, N1, 109, 118, AST	keine Relevanz	optional ergänzen
7085	Lünen	Brambauer	Emil-Stade-Platz	Kategorie II	C1, AST, 107, 109, N1	keine Relevanz	optional ergänzen
7096	Lünen	Brambauer	Wittekindstraße	Kategorie II	C1, 284, 107, 109, N1, AST	keine Relevanz	erfüllt
7119	Lünen	Brambauer	Brambauer Verkehrshof	Kategorie I	472, C1, N1, NE1	optional ergänzen	optional ergänzen
7275	Lünen	Lünen-Süd	Kirche	Kategorie II	R11, C4, C5, C14, N10, AST, 106	keine Relevanz	optional ergänzen
7276	Lünen	Lünen-Süd	Kirche	Kategorie II	R11, C4, C5, C14, 106, 119	keine Relevanz	optional ergänzen
7314	Lünen	Brambauer	Verkehrshof	Kategorie I	C1, 284, 107, 109	optional ergänzen	optional ergänzen
8005	Unna	Mitte	Kreishaus	Kategorie II	S80, C43, C44D80, F80, 119	keine Relevanz	optional ergänzen
8006	Unna	Mitte	Kreishaus	Kategorie II	S80, C43, C44D80, F80, 119, 155, 156	keine Relevanz	optional ergänzen
8378	Unna	Mitte	Lindenbrauerei	Kategorie II	C40, C41, C42, C44, C45, R51, R53	keine Relevanz	optional ergänzen

Infrastruktur: Die Aussagen zum Bedarf in den einschlägigen Planwerken wie etwa Nahverkehrsplänen des Kreises und des NWL sowie in den Plänen des Landes und Bundes sind unterschiedlich.

Entsprechend gibt es auch kein einheitliches Raster bzw. Kriteriensystem für die Feststellung des aktuellen und künftigen Bedarfes an den unterschiedlichen Verknüpfungspunkten.

Die Feststellung, ob neue Park- und Ride-Flächen, Bike- und Ride-Anlagen, ergänzende Mobilitätsangebote nötig und sinnvoll sind, bleibt lückenhaft und in die jeweiligen Planungen eingebunden.

Chancen: Die zentralen Verknüpfungspunkte sind im Fokus aktueller Modernisierungs- und Investitionsvorhaben von Bahn, Land, NWL und Kommunen.

Die Aufbereitung der vorhandenen Daten und eine entsprechende Analyse wäre insbesondere sinnvoll, weil der Kreis Unna und seine Kommunen dank dem Engagement des NWL, ZRL und aller Partner von vielen Investitionsprogrammen profitiert.

- Mehrere Bahnhöfe wie Unna, aktuell Holzwickede, Fröndenberg oder Kamen sind Bestandteil der Modernisierungsoffensive.
- An weiteren Bahnhöfen wie etwa Bönen, Schwerte, Lünen und Lünen-Preußen laufen die Planungen zur zeitnahen Aufwertung.
- An vielen Haltepunkten hat der ZRL aus ÖPNVG-Mitteln Investitionen gefördert, z.B. der Bahnhofsvorplatz in Schwerte.
- Die RRX-Planungen werden hier auch Haltepunkte wie etwa Nordbögge oder Kamen-Methler in den Fokus rücken.
- Die Infrastrukturförderung nach § 12 ÖPNVG des NWL sieht ausdrücklich die Möglichkeit für entsprechende Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten vor.

Das mit der Voruntersuchung beauftragte Büro hat intensive Gespräche mit den Verantwortlichen für die jeweiligen Gutachten (Stabsstelle Kreis Unna, ZRL, NWL, Büro Helmert) geführt. Dabei wurde folgende Strategie entwickelt, um sowohl die Ziele des Pilotprojektes wie das von der Kreispolitik geforderte Bahnhofskataster zu erreichen:

1. Teil-Gutachten: Datenaufbereitung, bisherige Nachfrage

Im Rahmen des neuen Pilotprojektes Bahnhofskataster/Intermodale Verknüpfungspunkte soll ein ausgewiesenes Fachbüro beauftragt werden, die vorliegenden Nutzerdaten von SPNV und ÖPNV für alle Haltepunkte und Stationen auszuwerten, in Bezug zu setzen, Kennzahlen zu entwickeln. Diese dienen als Grundlage für die Diskussion mit den Kommunen, mit allen relevanten Akteuren und der folgenden Erörterung auf Kreisebene.

Zur Aufgabe der Gutachter gehört:

- Die Zusammenfassung und Analyse der Ein- und Aussteigerzahlen sowie die Entwicklung über drei Jahre
- Darstellung bzw. Erfassung vorhandener Vor- und Nachlaufdaten (Verkehrsmittelwahl siehe Grafik)
- Ableitung von Handlungshinweisen für die Erfassung und Aufbereitung von relevanten Daten zur Bewertung der Verknüpfungspunkte
- Teilnahme an der Diskussion mit den Kommunen und mit den Fachgremien des Kreises.

2. Teil-Gutachten: Potenziale

Im Rahmen des neuen Pilotprojektes Bahnhofskataster/Intermodale Verknüpfungspunkte soll ein Büro mit einer zusätzlichen Datenauswertung der Daten aus der Modal Split Untersuchung beauftragt werden. Aus den erfassten Wegeprotokollen für alle Kommunen des Kreises ist zu analysieren:

- Wo verlaufen motorisierte Individualverkehre, die durch eine Optimierung der Verknüpfungspunkte und der Angebote zugunsten des Nahmobilitäts- und Umweltverbundes zu mindern wären?
- Wo zeigen sich in der Nutzerbefragung Stärken und Schwächen der unterschiedlichen Verknüpfungspunkte?
- Wo könnte durch zusätzliche intermodale Angebote der Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändert werden?
- Welche zusätzlichen Angebote (Bike-/Carsharing/-Hol- und Bringdienste wie z.B. Einkaufsfahrten, Fahrten zum Arzt für Angehörige/Verwandte, Transporte zu Kindergarten, Schulen und Freizeitangeboten etc.) wären an welchen Haltepunkten geeignet, die Nachfrage zu verändern und die Nutzung des ÖPNV zu verbessern?
- Gibt es größere Ziel- und Quellverkehre (Siedlungsgebiete, Gewerbegebiete), die nach den Daten der Modal-Split-Untersuchung nicht oder nicht zureichend vom den Angeboten des Umweltverbundes erfasst werden?

3. Teil-Gutachten: Abstimmung mit kommunalen Planungen

In vielen Kommunen des Kreises laufen Planungen und Projekte, darunter die Maßnahmen der Modernisierungsoffensive oder städtebauliche Aktivitäten, die unmittelbar die Optimierung von Verknüpfungspunkten und deren Umfeld berühren. Nach Rücksprache mit Vertretern der Städte und Gemeinden ergibt sich als vorläufiges Bild:

Die **Stadt Werne** plant im Zuge eines neuen Rad-Rundkurses um die Innenstadt, dessen Bau in 2015 beginnen soll (Planung abgeschlossen, Fördermittel für den Radwegebau bewilligt und auch im Haushalt dargestellt) die Einrichtung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen am Stadthaus (ZOB). Im Zuge des Regionale-Projektes Energiestadt Werne hat die Stadt hohes Interesse daran, hier mit einem E-Bike-/Pedelec-Verleihstandort Zeichen für Elektromobilität und Umweltverbund zu setzen. Der ZRL und die Kommune sehen einen dringenden Bedarf für eine Verbindung zum städtebaulich abgelegenen Bahnhof – für die Innenstadt, ebenso für die Gewerbegebiete, in denen wechselnde Schichtzeiten der Firmen und damit Bedarfe nicht mit einem finanzierbaren ÖPNV-Angebot zu befriedigen wären.

Die **Stadt Bergkamen** qualifiziert aktuell ihre Bike- und Ride-Station am Rathaus/ZOB für Elektrofahrräder. Sowohl Kommune wie VKU oder große Unternehmen wie Schering haben in Vorgesprächen ein hohes Interesse an entsprechenden E-Bike-Verleihsystemen gezeigt, die in diese Station zu integrieren wären.

Die **Stadt Unna und die Wirtschaftsbetriebe der Stadt Unna** haben hohes Interesse an einer Aufwertung der Radstation im Parkhaus Massener Straße/Lindenbrauerei. Diese Station ist für die Bewachung des Parkhauses montags–donnerstags 8.00–23.00 Uhr, freitags 8.00–2.00 Uhr, samstags 7.00 – 3.00 Uhr, sonntags 12.00 bis 24.00 Uhr personell besetzt. Sie verfügt bisher noch über keinen Chipzugang. Sie könnte aus Sicht der Kommune und der Wirtschaftsbetriebe nicht nur für das anliegende Kultur- und Bildungszentrum, sondern auch für das benachbarte Neubaugebiet und den innerstädtischen Einzelhandel weitere Funktionen (z.B. Verleihsysteme, Nachbarschaftsauto etc.)

übernehmen. Die Stadtwerke Unna/Wirtschaftsbetriebe Unna, die Kreis-Initiative mobil&Job sowie die Wirtschaftsförderung des Kreises prüfen für das **Gewerbegebiet Unna-Ost (B1)** den Aufbau von Verknüpfungspunkten, die als Ergänzung des Busverkehrs und Mitfahrerlösungen insbesondere E-Bikes und E-Carsharing vorhalten. Auch hier decken sich die betrieblich bedingten Bedarfe nicht mit den Möglichkeiten eines finanzierbaren ÖPNV-Angebotes. Im Bahnhofsbereich mit dem neugestalteten Umfeld werden die Stadtwerke ab April 2015 zusätzlich zum E-Bike-Verleih noch (E-)Carsharing anbieten.

Die Gemeinde **Holzwickede** prüft im Zuge der Modernisierung des Bahnhaltepunktes die Einrichtung von gesicherten Fahrradabstellanlagen, Bedarf wird hier auch im Zentrum gesehen.

Die **Stadt Fröndenberg** sieht im Zuge ihrer Tourismus-Offensive und den bisher geringen Fahrradanteilen im Modal Split den Bedarf zur Förderung der (E-)Bikes, die die topografischen Hindernisse überwinden könnten. Insbesondere mit Blick auf die Personalprobleme des Bürgerbusses, der bisher das ÖPNV-Angebot ergänzt, werden hier zusätzliche Module für den Umweltverbund gesucht.

In der **Gemeinde Bönen** wird der Neubau eines Rathauses in Verbindung mit einem Einkaufscenter die Umgestaltung des Bahnhofsbereiches sowie des Bahnhofes im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 geplant. Hier sind die Realisierung der lange geplanten Bahnunterführung zur Lösung der städtebaulichen Zäsur ebenso wie neue Wege der umweltfreundlichen Mobilität ein aktuelles Thema. Gefordert wird zudem von Gemeinde wie Firmen eine komfortable ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes am Mersch. Im Rahmen des kommunalen Klimakonzeptes setzt die Kommune zudem auf verstärkte Elektromobilität im Umweltverbund.

In der **Stadt Lünen** bietet die geplante Neugestaltung der Radstation am Hauptbahnhof ebenso wie die damit angestoßene Neugestaltung des Bahnhofsbereiches die Möglichkeit, den Nahmobilitätsverbund umfassend weiter zu entwickeln. Neben dem Hbf. stehen die Neugestaltung des Bahnhofes Preußen und seines Umfeldes sowie die Aufwertung des Haltepunktes Brambauer auf der Agenda.

In der **Stadt Schwerte** steht mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereiches und der Aufwertung des Bahnhofes im Zuge der Modernisierungsoffensive ein Quantensprung für den Bereich der Nahmobilität in 2015 an. Bei der Neugestaltung des Bahnhofsbereiches sind auch zusätzliche intermodale Angebote (E-Bike-Verleih, (E-)Car-Sharing) schon implementiert. Diese können auch als zusätzliche verkehrliche Anbindung zu zentralen Einrichtungen wie etwa Haus Villigst, kath. Akademie, Rohrmeisterei oder neuen Gewerbegebieten dienen.

In der **Stadt Selm** werden mit den Regionale-Projekten „Aktive Mitte Selm“, Campus Selm und „Neue Stadt am Wasser“ drei Projekte angestoßen, die unmittelbar Einfluss auf die Verkehrsinfrastruktur haben. Bisher randständig gelegene Haltepunkte wie etwa Selm-Beifang erhalten hier neue Bedeutung und auch Nachfrage.

In der **Stadt Kamen** ist mit dem neugestalteten Bahnhofsumfeld samt Busbahnhof und Parkhaus ein rege genutzter Verknüpfungspunkt in Richtung Ruhrgebiet entstanden. Die laufende Aufwertung des Haltepunktes Kamen Hbf. im Rahmen der Modernisierungsoffensive wird hier noch die Nachfrage steigern. Gleichzeitig steigen die Bedarfe der verkehrlichen Verknüpfung zu zentralen Siedlungs- und Gewerbebereichen in der Stadt. Die Kommune hat zusätzliche Bedarfe in der Aufwertung der Verkehrsstation im SPNV (Kamen-Methler) wie auch in Siedlungsschwerpunkten (Kamen-Heeren-Werve).

In allen Kommunen werden zudem aus unterschiedlichen Motiven Bedarfe zur Aufwertung der Stationen und Angebote angemeldet (Beispiel: P+R Unna-Lünern).

In diesem Teilgutachten sollen die kommunalen Planungen und Bedarfe mit den Nutzungs- und Potenzialuntersuchungen aus Teil 1. und 2. abgeglichen werden. Ziel ist eine kommunal und regional auf Kreisebene abgestimmte Bedarfsliste für Infrastruktur und Verkehrsangebote, die den Zugang zu den unterschiedlichen Fördermöglichkeiten (ÖPNV, Städtebau, ZRL etc.) qualifiziert sichert und das Netz entsprechend optimiert.

4. Teil-Gutachten: Machbarkeitsstudie und Umsetzung von Pilotstandort/en

In der Praxis stellen sich bei der Qualifizierung von Verkehrsstationen zahlreiche Probleme: Verfügbarkeit von Grundstücken, Zweckbindungen, Infrastruktur hinsichtlich Kommunikations- und Energieleitungen etc. In einem Teilauftrag sollen die entsprechenden Restriktionen modellhaft ermittelt und Wege zur Lösung aufgezeigt werden.

Bei dem Pilotstandort sollen nicht nur die Planung, sondern auch die exemplarische Umsetzung eine Musterbeispiel liefern, das für die geplante Aufwertung aller „intermodalen Verknüpfungspunkte“ im Kreis Unna künftig genutzt werden kann.

In dem Teilauftrag soll die Auswahl des Pilotstandortes, die Planung und die Evaluation der Realisierung untersucht und Handlungshinweise für vergleichbare Projekte gegeben werden.

5. Teil-Gutachten: Dokumentation – Basis weiterer Planungen

Für die Kreispolitik, für die Kommunen und deren Entscheidungsgremien, für die relevanten Partner in Verkehrsverbänden und Aufgabenträger, für Fördermittelgeber müssen die Ergebnisse des Gesamtprojektes kontinuierlich nachvollziehbar und überzeugend dokumentiert werden. In dem Teilauftrag ist die Auswertung und Zusammenfassung aller Ergebnisse an ein geeignetes Fachbüro zu vergeben.

Anlagen

keine