FUN

Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Mobilstationen Kreis Unna

Gutachten zur Entwicklung einer Bewertungsmatrix

Ausschuss Kreisentwicklung und Mobilität 14.05.2019

Agenda

- Gutachten Bewertungsmatrix Mobilstationen
  Vorarbeiten: Gutachten Intermodale Verknüpfungspunkte, Radparken an Bushaltestellen, Modellprogramm Radstationen

- Mobilstationen: Inhalt und Funktion

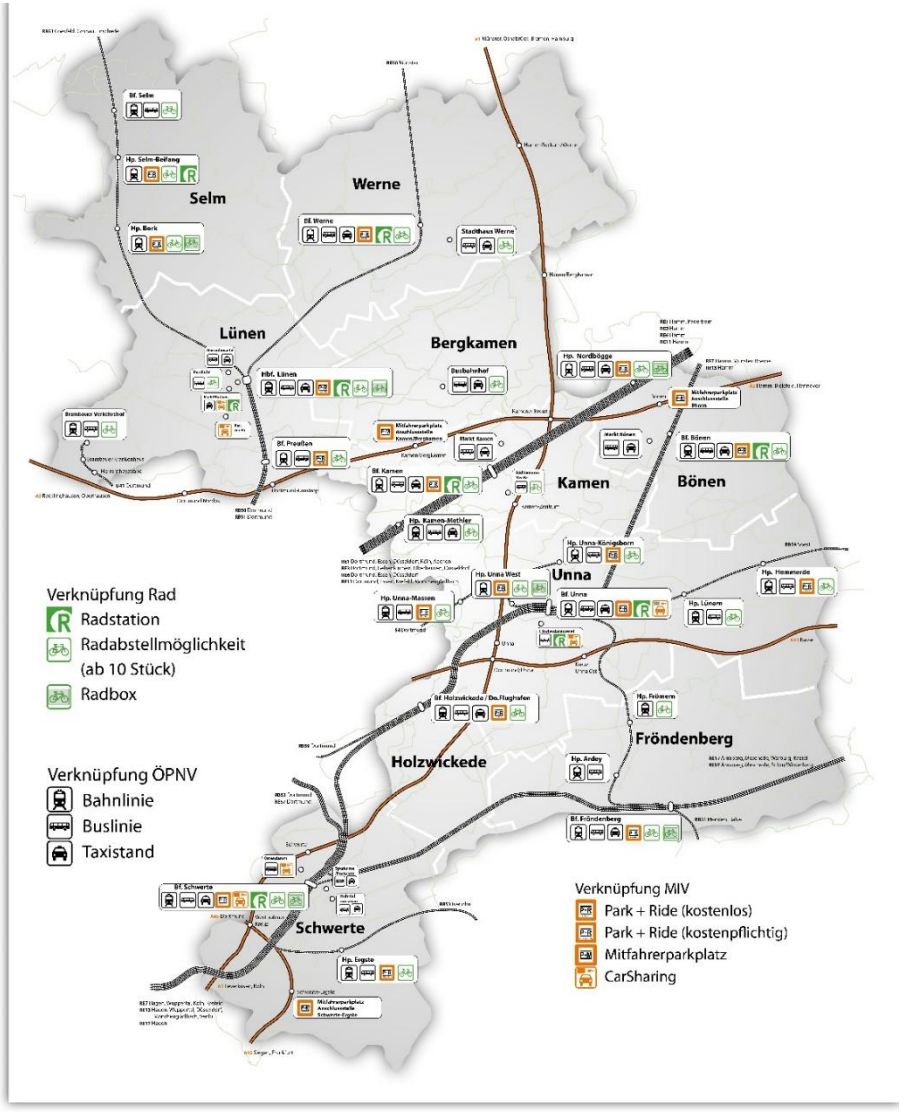
- Entwicklung der Bewertungsmatrix

- Wesentliche Ergebnisse

Erinnerung:

- Modellprogramm Radstationen
- Gutachten Intermodale Verknüpfungspunkte

Gutachten Intermodale Verknüpfungspunkte



- 2015 auf Stärken und Schwächen untersucht

Typ	Anzahl	Kapazität
Park- und Ride-Anlagen	17	1.605
Pendler-Parkplätze	3	150
Bike- und Ride-Anlagen	30	1.456
Radstationen	9	1.375

- Feststellung Hauptverknüpfungspunkte: Bergkamen ZOB, Bönen, Kamen, Lünen Hbf, Schwerte Bf.,Unna Bf., Werne Bf. mit ZOB
- Bedarf für P+R, für B+R, Bestätigung: Radstationen an allen Hauptverknüpfungspunkten nötig

Strategie FUN: Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

- Fachtagung und 2017 Workshops im Rahmen Jubiläumsfeier 25 Jahre Radstationen

- Experten und Ministerium bestätigen: Verknüpfungspunkte mit Radstation als Kernelement zu Mobilstationen ausbauen

Strategie FUN: Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

- Deutlicher Hinweis: Radstationen sind mehr als Radparkstationen
- Mit Radverleih, Radservice, Information, ÖPNV-Partnerschaft etc. sind bemannte Stationen das menschliche Gesicht und die flexible Kernmannschaft für das wachsende Netz an Mobilstationen

Ziel: Mobilität aus einer Hand – einmal registrieren und alles nutzen

Land unterstützt die Strategie des Kreises:

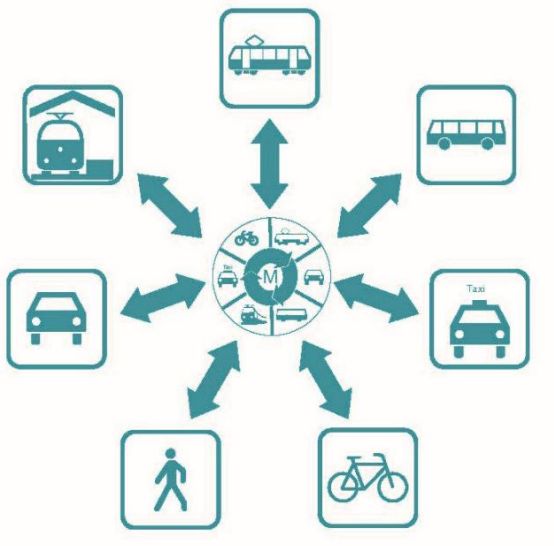
- fahrtwind wird der integrierte Mobilitätsdienstleister im Kreis Unna
- Kunden wird integrierte Mobilität aus einer Hand geboten. Einmal anmelden und dann Bus, Bahn, Rad, Carsharing… fahren
- Digital mobil: Online informieren, buchen und bezahlen – das Smartphone als Zündschlüssel für alle Angebote
- Kunden finden in Mobilstationen ein wachsendes Angebot an Mobilitätsangeboten
- Das Netz wird weiter und engmaschiger

Mobilstationen: Wo mit welchen Angeboten?

- Mobilstationen verknüpfen **mindestens zwei** Mobilitätsangebote

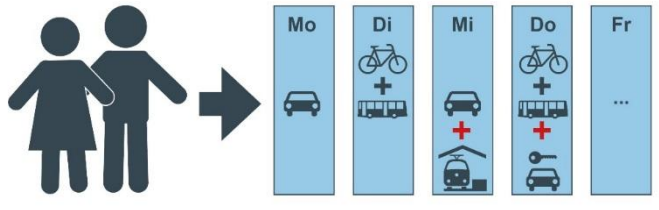
Mobilstationen: Intermodal und multimodal

- Eine nutzerfreundliche Infrastruktur ist Grundstein für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- Die intermodale Nutzung verschiedener Mobilitätsformen weist deutschlandweit ein großes Potenzial für die Verlagerung von Fahrten weg vom motorisierten Individualverkehr auf.
- Zur Förderung der Inter- und Multimodalität ist neben dem Ausbau des Liniennetzes die Verbesserung der Umsteigepunkte zentraler Schwerpunkt.



- **Intermodal:** (Täglicher) Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das nächste.

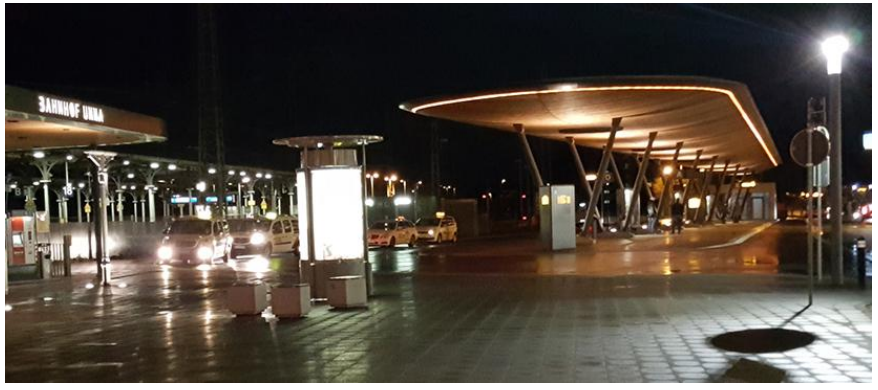
- **Multimodal:** Flexible Wahl des Verkehrsmittels



Grundlagen Mobilstationen

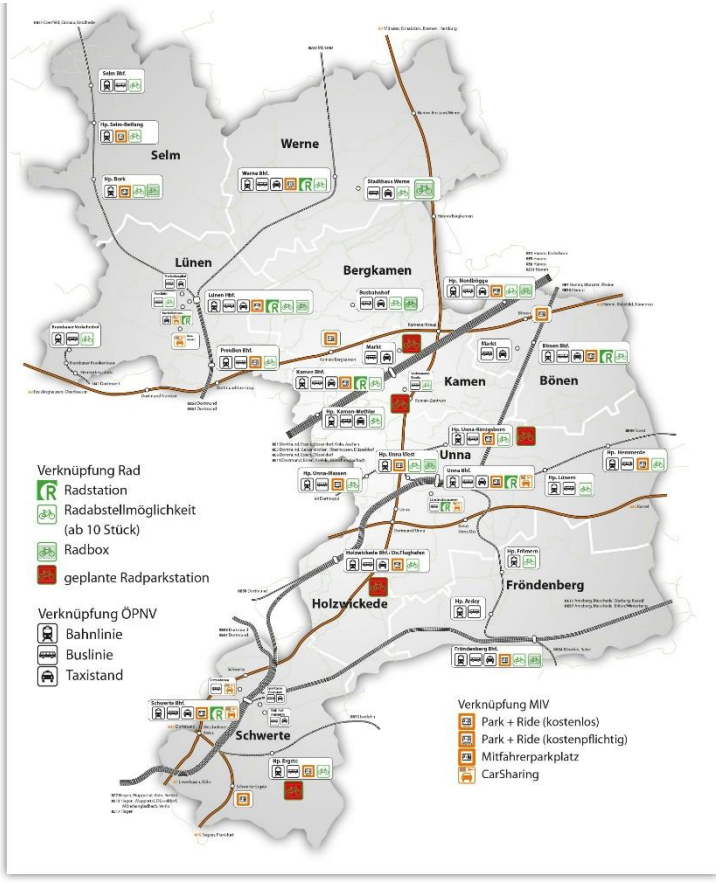
- Mobilstationen haben einen klaren einheitlichen Auftritt

- Mobilstationen haben eine sichtbare und spürbare Qualität (Städtebauliche Qualität, Aufenthaltsqualität mit Wetterschutz, Beleuchtung, Sicherheit, Sauberkeit…)



Grundlagen Mobilstationen: Ein Netz von Angeboten

- Die Mobilstationen bilden ein erkennbares Netz
- An jeder Station sehen Nutzer, wo welche weiteren Stationen mit welchen Angeboten sind
- Verbindung mit Nachbarregionen erwünscht



Mobilstationen: Eine Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

- Kommunen und Kreis brauchen ein Werkzeug / Matrix, um geeignete Standorte und deren Ausstattung zu bestimmen

- Auswahl zur Entwicklung dieser Matrix: Es wurden Standorte an oder in der Nähe von regionalen Bus- und Bahnlinien ausgewählt
- Bewertet werden die vorhandene Infrastruktur und die vorhandenen Mobilitätsbausteine (für ÖPNV/SPNV, Rad und PKW)

- Aus der Bewertung ergeben sich Empfehlungen für weitere Mobilitätsbausteine und für zusätzliche Infrastruktur

Mobilstationen: Eine Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

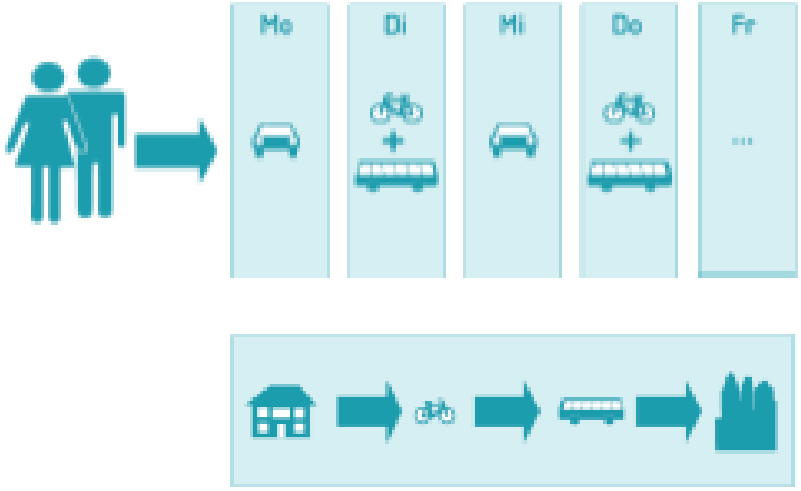
- Zum Test und zur Optimierung der Matrix wurden 40 Standorte in den zehn Kreiskommunen ausgewählt:
    - **Verknüpfungspunkte** (Bahnhöfe, Busbahnhöfe, zentrale Haltestellen), die schon im Gutachten intermodale Verknüpfungspunkte untersucht wurden.
    - **Schwerpunktziele** (Arbeit, Einkaufen, Freizeit), vor allem die von der WFG genannten wesentlichen Gewerbegebiete
    - **kernstädtische Quartiere** (über 21 Einwohner/ha) aus den Bevölkerungsdaten des Kreises Unna, weil in entsprechend verdichteten Quartieren die Potenziale für entsprechende gemeinsam genutzte Infrastruktur bestehen

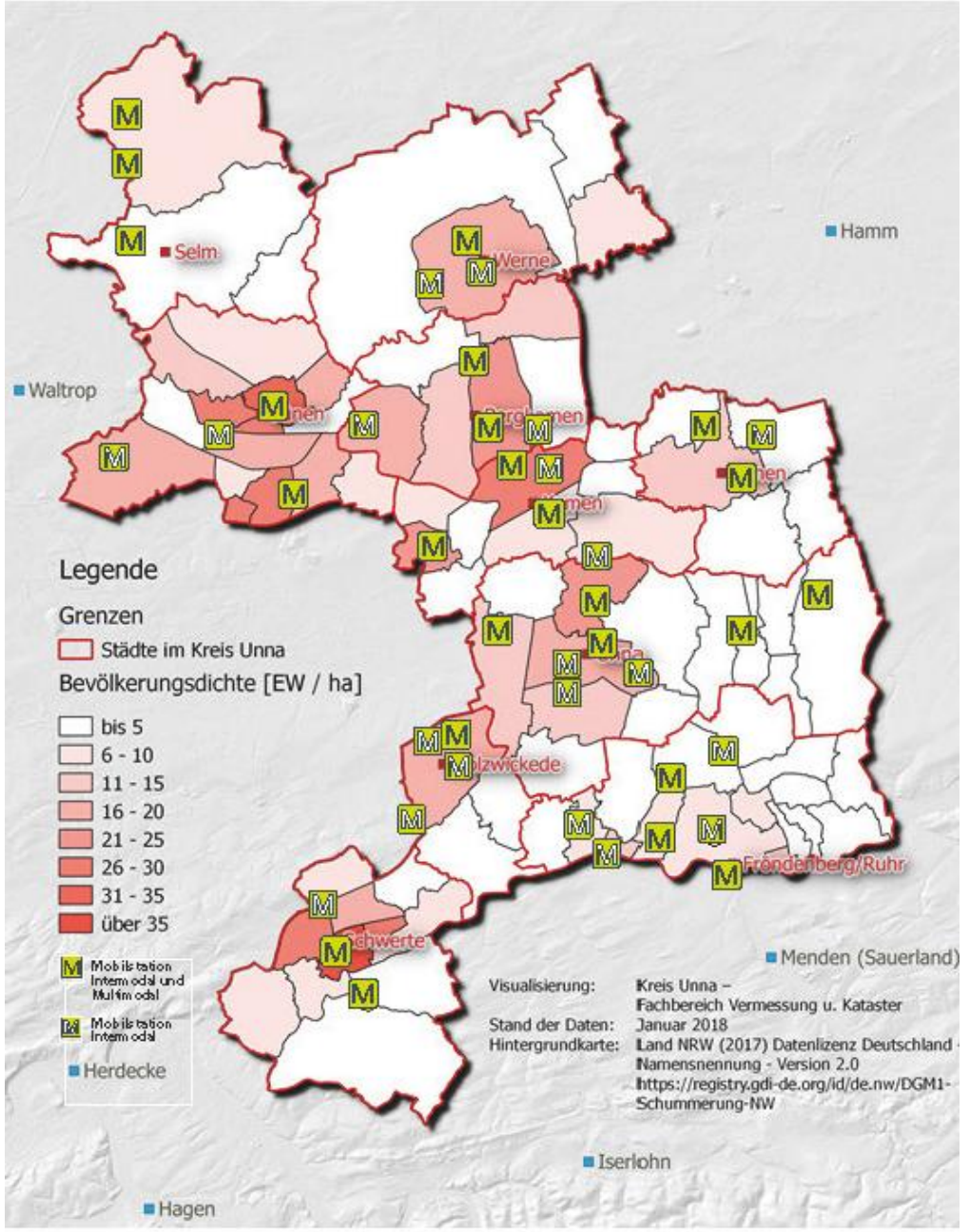
FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Mobilstationen: Übersicht

M **Intermodal/multimodal:** Standorte, die sowohl einen Umstieg in einer Wegeverbindung bieten als auch für NutzerInnen die spontane Auswahl aus vielen Mobilitätsangeboten.

M **Intermodal:** Standorte, die überwiegend Umstieg in der täglichen Wegekette sind.





Mobilstationen: Eine Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

Bedarf: Bausteine im Radverkehr	Kernstädtische Wohnquartiere		Schwerpunktziele (Arbeit, Einkauf, Freizeit)		Verknüpfungspunkte	
Standortbewertung						
Radparkmöglichkeit vor Ort	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1
Radparkmöglichkeit ebenerdig	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1
Radparkmöglichkeit wetterfest	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1
Radparkmöglichkeit sicher[1]	Ja/nein	0/2	Ja/nein	0/2	Ja/nein	0/2
Parkdruck Auto vorhanden[2]	Ja/nein	1/0	Ja/nein	1/0	Ja/nein	1/0
Parkdruck Fahrrad vorhanden[3]	Ja/nein	2/0	Ja/nein	2/0	Ja/nein	2/0
Duschmöglichkeiten	-	-	Ja/nein	0/1	-	-
Einzelhandelsschwerpunkt am Zielort	bis 5 km	Lastenrad	-	-	-	-

[1] Bewertung qualitativ in Abstimmung mit Polizei vor Ort

[2] ja ab Auslastung 90% (Parksuchverkehr entsteht)

[3] ja ab Auslastung 90% (zunehmend wild abgestellt)

Mobilstationen: Eine Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

Abschätzung des Bedarfs weiterer Mobilitätsbausteine im Radverkehr

Werte	Kernstädtische Wohnquartiere	Schwerpunktziele (Arbeit, Einkauf, Freizeit)	Verknüpfungspunkte
0 bis 1	▪ kein Bedarf	▪ überdachtes und kostenloses Fahrradparken	▪ überdachtes und kostenloses Fahrradparken
2 bis 6	▪ überdachtes und bewachtes Fahrrad Parken für Fahrräder, Rollstühlen und Kinderwagen am Wohnort[W]	▪ überdachtes und kostenloses Fahrradparken ▪ überdachtes und bewachtes Fahrradparken[P/R]	▪ überdachtes und kostenloses Fahrradparken [FP] ▪ überdachtes und videoüberwachtes Fahrradparken[R]
ab 6	▪ überdachtes und bewachtes Fahrradparken am Wohnort[W] ▪ überdachtes und bewachtes Parken von motorisierten Zweirädern am Wohnort[W]	▪ überdachtes und kostenloses Fahrradparken ▪ vernetzte Verleihangebote[R]	▪ überdachtes und kostenloses Fahrradparken[FP] ▪ personalbesetzte Radstationen[R] an den Hauptverknüpfungspunkten* vernetzte Verleihangebote[R]
Option Elektromobilität	▪ abh. von Infrastruktur vor Ort (qualitativ prüfen)	▪ abh. von Infrastruktur vor Ort (qualitativ prüfen)	▪ abh. von Infrastruktur vor Ort (qualitativ prüfen)
	▪ zu prüfen, wenn Einzelhandelszielort max. 5 km entfernt	▪ zu prüfen, wenn kernstädtische Quartiere max. 5km entfernt	▪ kein Bedarf

[W] in Kooperation mit Wohnungsgenossenschaften zu prüfen
[P] in Kooperation mit Privatwirtschaft zu prüfen
[R] in Kooperation mit der Radstation zu prüfen
[FP] hierzu zählt auch die Optimierung vorhandener Anlagen nach ADFC-Standard

* Hauptverknüpfungspunkte sind im Kreis Unna die zentralen Bus- und Bahnknoten: Bergkamen ZOB, Bönen Bhf,, Fröndenberg Bhf.,, Holzwickede Bhf., Kamen Bhf., Lünen Hbf., Schwerte Bhf., Unna Bhf. Werner ZOB mit Bhf.

Mobilstationen: Eine Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

Bedarf an Bausteinen im Autoverkehr	Kernstädtische Wohnquartiere		Schwerpunktziele (Arbeit, Einkauf, Freizeit)		Verknüpfungspunkte	
Standortbewertung						
Abstellmöglichkeit befestigte Oberfläche	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1
Abstellmöglichkeit sicher	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1	Ja/nein	0/1
Parkdruck vorhanden[1]	Ja/nein	1/0	Ja/nein	1/0	Ja/nein	1/0

Mobilstationen: Eine Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

Abschätzung des Bedarfs weiterer Mobilitätsbausteine im Autoverkehr

Werte	Kernstädtische Wohnquartiere	Schwerpunktziele (Arbeit, Einkauf, Freizeit)	Verknüpfungspunkte
0 bis 2	▪ bei Parkdruck: CarSharing [C], sonst kein Bedarf	▪ bei Parkdruck: CarSharing [C], sonst kein Bedarf	▪ bei Parkdruck: CarSharing [C], sonst kein Bedarf ▪ bei Anschlussstelle Autobahn: Pendlerparkplatz ▪ P+R: nur außerstädtisch ohne Nutzungseinschränkung
3	▪ CarSharing	▪ CarSharing[C]	▪ CarSharing [C] ▪ Wartebereich ▪ bei Anschlussstelle Autobahn: Pendlerparkplatz ▪ außerstädtisch: Erweiterung P+R prüfen ▪ innerstädtisch: Erweiterung P+R mit Nutzungsbeschränkung und parallele Maßnahmen bei ÖPNV/Fahrrad/Fuß
Option Elektromobilität	▪ abh. von Infrastruktur vor Ort (qualitativ prüfen)	▪ abh. von Infrastruktur vor Ort (qualitativ prüfen)	▪ abh. von Infrastruktur vor Ort (qualitativ prüfen)

[C] Carsharing nur bei Gebieten ab rund 3.500 Einwohner/km²

Anwendungsbeispiel: Bahnhof Werne

Bedarf an Bausteinen im Radverkehr	Verknüpfungspunkte	
Standortbewertung Bahnhofsvorplatz		
Radparkmöglichkeit vor Ort	**ja**	**0**
Radparkmöglichkeit ebenerdig	**ja**	**0**
Radparkmöglichkeit wetterfest	**nein**	**1***
Radparkmöglichkeit sicher	**nein**	**2***
Parkdruck Auto vorhanden	**ja**	**1**
Parkdruck Fahrrad vorhanden	**ja**	**2***
Gesamtergebnis		**6**

Bedarf:

- Überdachtes und kostenloses Fahrradparken
- * nach Kündigung des Betriebs der Radstation am Bahnhof Werne durch das Perthes-Werk (Fokus auf Arbeitsmarkt-Maßnahmen) **eindeutig Bedarf für eine personenbesetzte Radstation mit gesichertem 24-Stunden-Zugang und Videoüberwachung**.

Anwendungsbeispiel: Selm-Beifang

Bedarf an Bausteinen im Radverkehr	Verknüpfungspunkte	
Radparkmöglichkeit vor Ort	ja	0
Radparkmöglichkeit ebenerdig	ja	0
Radparkmöglichkeit wetterfest	ja	0/1*
Radparkmöglichkeit sicher	nein	2
Parkdruck Auto vorhanden	ja	1
Parkdruck Fahrrad vorhanden	ja	2
Gesamtergebnis		5/6*

Bedarf:

- Überdachtes und kostenloses Fahrradparken
- ***Neueröffnung Radstation prüfen, mit dem Baugebiet der benachbarten Selmer Neuen Mitte (ca. 250 Wohneinheiten) ist mit einem deutlich erhöhten Parkdruck auf den Standort zu rechnen**,
- sonst in Kooperation mit Radstation prüfen: Überdachtes und bewachtes Fahrradparken

Anwendungsbeispiel Radparkanlagen

- Gerade an Zugängen zu Hauptverknüpfungspunkten fehlen häufig **überdachte Radparkanlagen (nicht abgeschlossene moderne Radparkständer)**

- Beispiele Bönen Bahnhof, Lünen Hauptbahnhof, Unna Königsborner Tor (jeweils 5 Punkte)

Anwendungsbeispiel Radparkstationen

- An vielen Verknüpfungspunkten werden vorhandene Radparkanlagen nicht genutzt, weil die Räder durch Diebstahl bzw. Vandalismus gefährdet sind
- Hier werden **abgeschlossene und videokontrollierte Radparkstationen** mit elektronischem Zugang empfohlen
- Beispiele S-Bahn-Station Unna-Königsborn (3 Pkt.) und Preußen Bahnhof (5 Pkt.)

Anwendungsbeispiel Radparkstation Schwerte

- Abgeschlossene **und videokontrollierte Radparkstationen** mit elektronischem Zugang bewähren sich, Beispiel Schwerte:

Anwendungsbeispiele Gewerbegebiete

- In den meisten Gewerbegebieten fehlen auf dem Firmengelände Fahrradabstellanlagen ganz oder sind ungepflegt weitab vom Werkstor, Beispiele Bönen Am Mersch, Lippewerk Lünen, DHL Unna-Königsborn
- Der Parkdruck für Autos ist hoch, Autoparkplätze fehlen, öffentliche Straßen werden zugeparkt
- Der Bedarf muss individuell beurteilt werden

Anwendungsbeispiele Gewerbegebiete

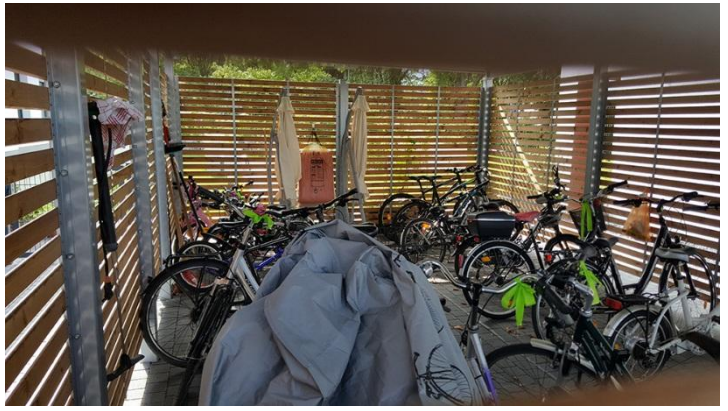
- Es gibt allerdings Beispiele guter Praxis
- Firmen nutzen Fahrräder als Transport für weitläufige Betriebsgelände
- Beispiele Aurubis, KiK

Anwendungsbeispiele Wohnen

- In den Wohnstandorten fehlen häufig moderne Radabstellanlagen
- Vielfach ist der Parkdruck von Autos hoch, öffentliche Straßen werden zugeparkt
- Beispiele Schwerte und Unna Gartenvorstand wie Berliner Allee
- Infrastruktur müsste auf privatem Grund geschaffen werden

Anwendungsbeispiel Wohnen: UKBS

- Kommunale Wohnungsbaugesellschaften, voran UKBS, zeigen, wie es anders geht. Beispiel Unna Weberstraße/Sybil-Westendorp-Straße
- Radparkhaus neben Mehrgenerationenhaus, E-Tankstelle (bald mit Carsharing)

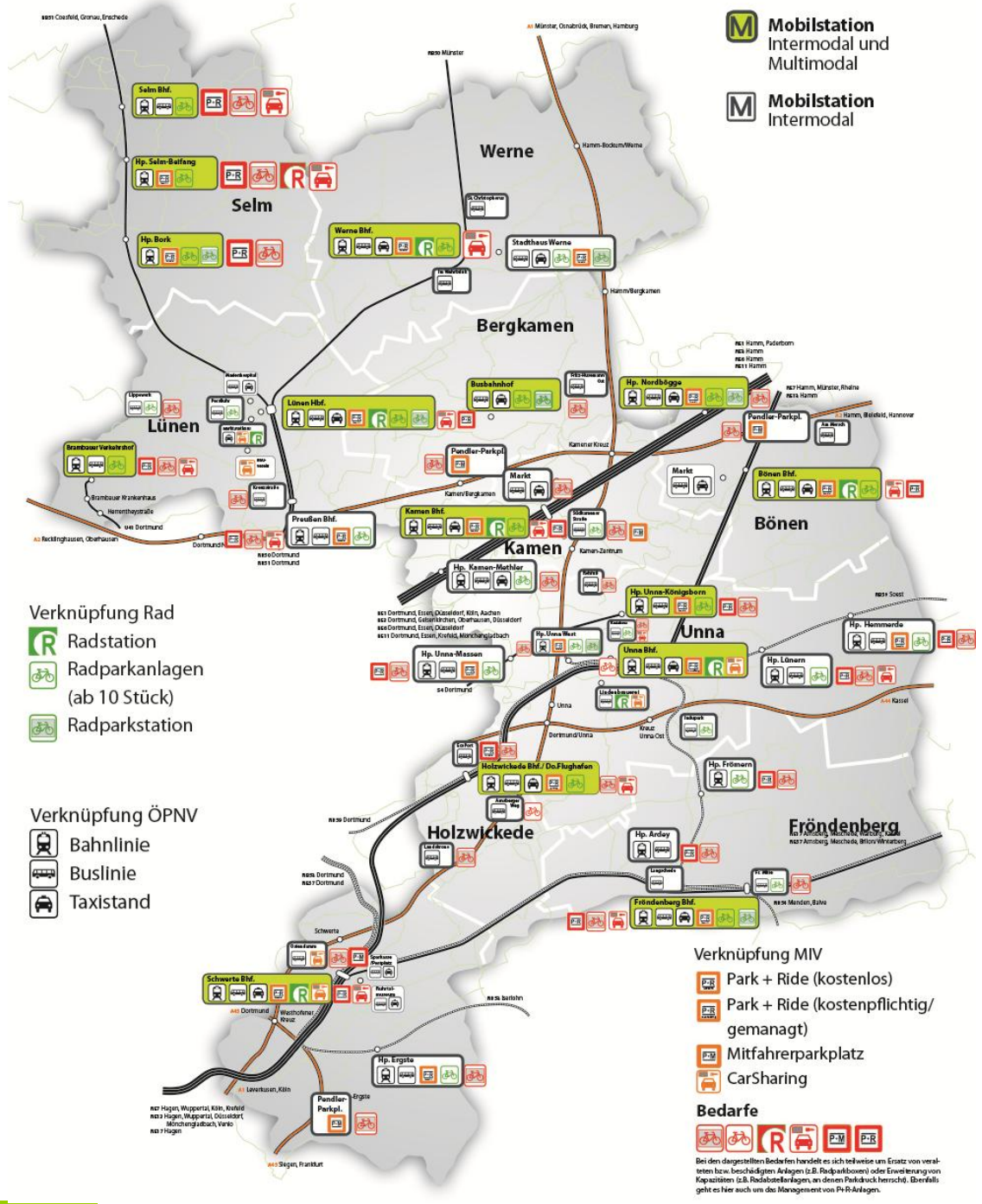


Mitfahrer-/Pendlerparkplätze

- Offizielle Pendlerparkplätze sind meist überfüllt
- Wohngebiete und Parkplätze in Autobahnnähe werden stattdessen genutzt
- Es fehlt an moderner Infrastruktur wie Beleuchtung, Radabstellanlagen und Wegweisung

Mitfahrer-/Pendlerparkplätze

- Forderung an Straßen NRW: Entsprechende Infrastruktur schaffen
- Kommunen wie Schwerte und Kamen planen eigene Plätze
- Beispiele: Mobilstationen Bamberg und Münster

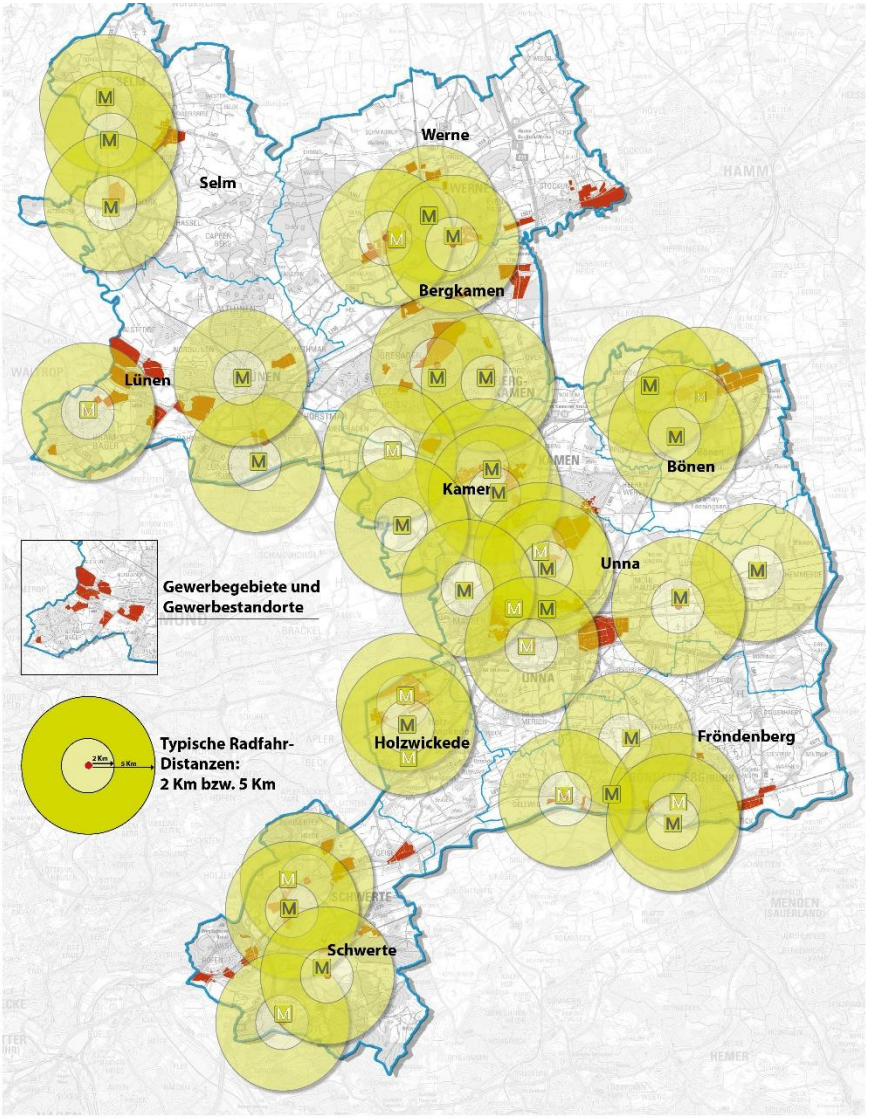


Mobilstationen: Ergebnisse Bewertungsmatrix für potenzielle Standorte

FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Mobilstationen: Ergebnisse für Gewerbegebiete

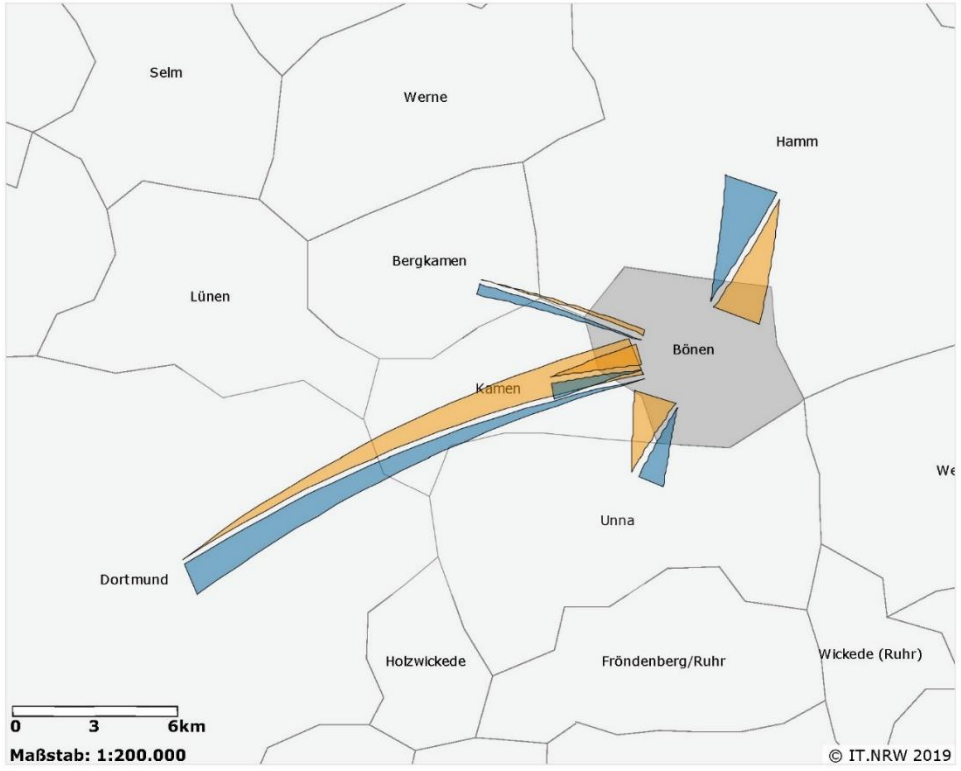
- Sowohl die heutigen Gewerbegebiete wie die geplanten liegen in einer fahrradfreundlichen Distanz von 2 – 5 Kilometern zu den Mobilstationen
- Sie sind mit dem Rad bequem in einer Viertelstunde zu erreichen.
- Eine Radparkmöglichkeit neben der Stechuhr oder noch besser am Arbeitsplatz spart unnötige Wege- und Arbeitszeit.



Erarbeitung Prioritäten / Kommune - Vorgehen und Kriterien

- Beim Auf- und Ausbau der Mobilstationen müssen die Kommunen und der Kreis Prioritäten setzen
- Um hier gemeinsame Maßstäbe und ein einheitliches Konzept anzuwenden, wurde die Entwicklung eines entsprechenden Entscheidungsrasters beauftragt
- Dafür wird vorgeschlagen:
- **1. Nutzerpotenziale aus Pendlerdaten** der Kommune ermitteln.

Mobilstationen: Beispiel Nordbögge
Nutzerpotenziale aus Pendlerdaten



PENDLERATLAS NRW

Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme 2017
Bönen

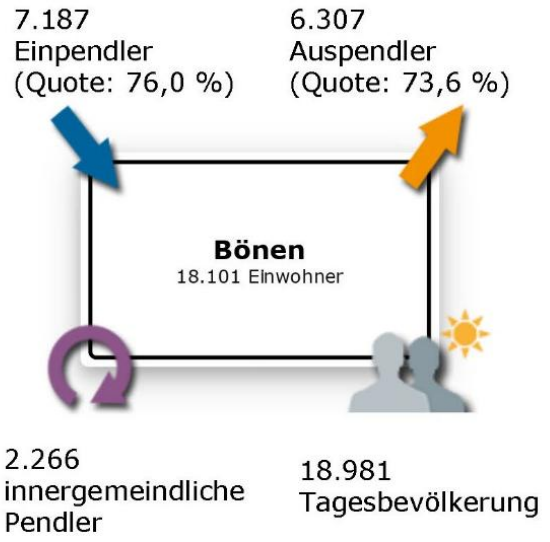
Einpendlergemeinden	Pendler	Km
Hamm	1.763	8,6
Dortmund	675	22,3
Unna	656	6,9
Kamen	515	7,3
Bergkamen	498	10,1

Auspendlergemeinden	Pendler	Km
Hamm	1.271	8,6
Unna	1.255	6,9
Dortmund	832	22,3
Kamen	583	7,3
Bergkamen	240	10,1

Legende
Staatsgrenze
Bundeslandsgrenze

PENDLERATLAS NRW

Berufspendler, Einwohner und Tagesbevölkerung 2017



- Von den 7.187 Bönener Einpendlern fahren rund 4.850 in den Gewerbepark am Mersch/Inlogparc an der A2 (Daten Wfg-kreis-unna.de)

Mobilstationen: Potenziale | Pendlerströme | Beispiel Nordbögge

Aussteiger Nordbögge	208	
Einsteiger Nordbögge		185
Beschäftigte Gewerbegebiet	4.850	
Einwohner Nordbögge		1417
Potenzial	**4.642**	**1232**
in Prozent	**95,71**	**86,94**

Mobilstationen: Nutzerpotenziale aus Pendlerdaten

PENDLERATLAS NRW

Berufspendler, Einwohner und Tagesbevölkerung 2017

67.267
Einpendler
(Quote: 39,3 %)

89.778
Auspendler
(Quote: 46,3 %)

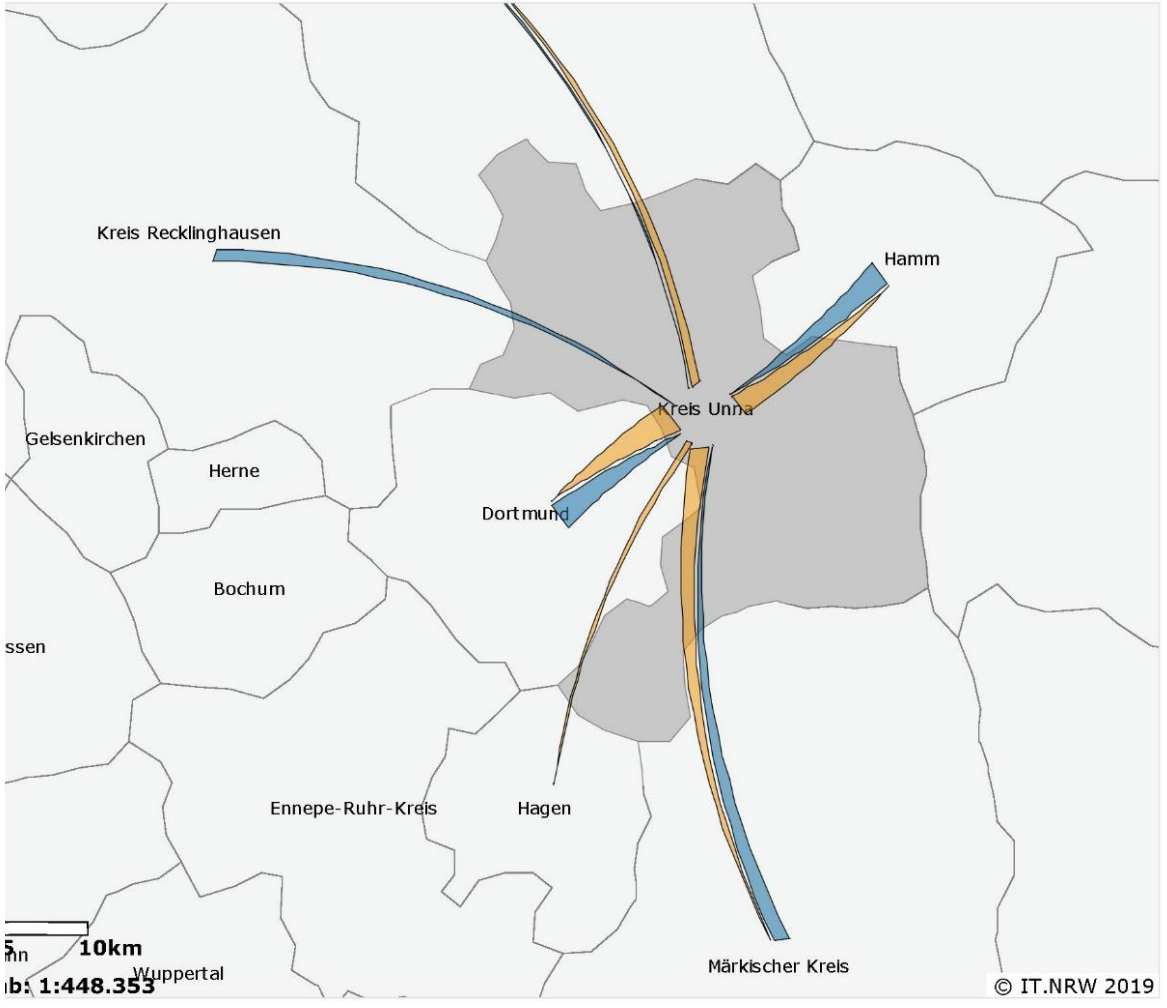
104.100
Pendler innerhalb des Kreises

372.122
Tagesbevölkerung

Legende

Staatsgrenze

Bundeslandsgrenze



PENDLERATLAS NRW

Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme 2017

Kreis Unna

Einpendlerkreise	Pendler	Km
Dortmund	18.876	14,4
Hamm	7.441	14,4
Märkischer Kreis	5.213	15,1
Kreis Recklinghausen	4.045	22,4
Kreis Coesfeld	3.460	16,9

Auspendlerkreise	Pendler	Km
Dortmund	34.601	14,4
Hamm	6.805	14,8
Märkischer Kreis	6.151	15,8
Kreis Coesfeld	3.911	15,2
Hagen	3.644	18,6

Legende

Staatsgrenze

Bundeslandsgrenze

Prioritäten: Bisherige Nutzer

- **2. Aktuelle Ein- und Aussteigerzahlen** dazu bewerten. Diese zeigen das ausgeschöpfte Nutzerpotenzial.
- 3. Anschließend Bewertung der aktuellen **Reichweite des SPNV-/ÖPNV-Angebotes** von und zu der jeweiligen Mobilstation.
- Diese Verbindungsreichweite zeigt, in welchem Umfang Pendlerströme von und zu den jeweiligen Start- und Zielorten durch ein verbessertes Angebot
  - der Mobilstation (P+R, B+R, Carsharing…)
  - und/oder des Bahn- und Busanbindung für die Nutzung mobilisiert werden können.
- Daraus ergibt sich ein Maßstab, mit dem die Kommune die Planung für ihre Mobilstationen priorisieren kann.
- Wir haben den entsprechenden Maßstab für kleine, mittlere und große Gemeinden getestet

Mobilstationen: Potenziale | Pendlerströme

Ein-Aussteiger Bahnhöfe ZRL, Mo-Fr (2016)					
	Montag - Freitag				
STATIONSNAME	Einsteiger 2016	Aussteiger 2016	Ein+Aus insg. 2016	Ein+Aus insg. 2010	Steigerung bzw. Rückgang
Ardey	108	108	216	196	9,26%
Bönen	974	1.076	2.050	1.577	23,07%
Bork	146	232	378	247	34,66%
Ergste	174	177	351	329	6,27%
Frömern	61	85	146	105	28,08%
Fröndenberg	1.308	1.301	2.609	2.306	11,63%
Hemmerde	278	310	588	635	-7,99%
Holzwickede	1.796	1.740	3.536	3.037	14,11%
Kamen	2.611	3.228	5.839	4.979	14,73%
Kamen Methler	539	553	1.092	1.202	-10,07%
Lünen Hbf	2.374	2.485	4.859	3.754	22,74%
Lünern	163	201	364	360	1,10%
Massen	342	345			
Nordbögge	185	208	393	305	22,39%
Preußen	823	897	1.720	1.326	22,91%
Schwerte	3.392	3.355	6.747	6.282	6,89%
Selm	149	184	333	248	25,53%
Selm-Beifang	326	345	671	434	35,32%
Unna	4.852	4.880	9.732	9.160	5,88%
Unna Königsborn	983	953	1.936	2.037	-5,22%
Unna West	154	175	k.A.	k.A.	k.A.
Werne	1.014	913	1.927	1.293	32,90%
Gesamt	**22.752**	**23.751**	**45.487**	**39.812**	**12,48%**

- Von den Mobilstationen (die im vorliegenden Gutachten wie im Gutachten Intermodale Verknüpfungen untersucht wurden) wird bisher nur ein Bruchteil des Potenzials erfasst
- Täglich > 260.000 Pendler im Kreis
- Nur 45.500 Pendler nutzen insgesamt diese SPNV-Haltepunkte

Mobilstationen: | Bewertung nach Reichweite = Attraktivität

- Um für die Entwicklung einzelner Standorte die Reichweite zu ermitteln, wird folgendes Bewertungsschema angewandt:

Kriterien:

- Angebot an Bus- bzw. Bahnverbindungen in Mittel- und Oberzentren montags bis freitags tagsüber
- Anzahl Fahrten pro Stunde
- Fahrzeit maximal eine Stunde
- Anzahl der Verbindungen

Bewertung-Maßstab

• Mittelzentren mit Umstieg	0,5 Punkte
• Mittelzentren ohne Umstieg	1 Punkt
• Oberzentren mit Umstieg	1,5 Punkte
• Oberzentren ohne Umstieg	2 Punkte

Bewertungsschema für jeden Standort:

- Bus-bzw. Bahnlinien zu den Mittel- bzw. Oberzentren:
  Bewertungsmaß multipliziert mit Fahrten/Stunde = Kennzahl.

Mobilstationen: Reichweiten Beispiel Bönen

Bönen Bahnhof

montags bis freitags mindestens im Takt 60 tagsüber — Fahrplanauskunft VRR
Fahrzeit maximal 60 Minuten — 30.01.2019 10:00
ein Umstieg
Bahnhof Bönen

gesamt 47

Ziel	Linie	Umstieg	Zentrum	Fahrt/Stunde	gesamt
Wuppertal	RE7/RE13	0	2	2	4
Schwelm	RE7/RE13	0	1	2	2
Ennepetal	RE7/RE13	0	1	2	2
Hagen	RE7/RE13	0	2	2	4
Gevelsberg	RE13 + S8	1	0,5	1	0,5
Wetter	RE7/RE13 + RB40/S8	1	0,5	2	1
Witten	RE7/RE13 + RB40/S8	1	0,5	2	1
Herdecke	RE7 + RB52	1	0,5	1	0,5
Bochum	RE13 + RE6	1	1,5	1	1,5
Schwerte	RE7/RE13	0	1	2	2
Dortmund	RE7/RE13/C91 + RE1/RE3/RE6/RI	1	1,5	4	6
Unna	RE7/RE13	0	1	2	2
Kamen	RE13/C91 + RE3/RE6/R81/C23	1	0,5	4	2
Castrop-Rauxel	C91 + RE3	1	0,5	1	0,5
Hamm	RE7/RE13	0	1	2	2
Emsdetten	RE7	0	1	1	1
Greven	RE7	0	1	1	1
Münster	RE7	0	2	1	2
Münster	RE7 + RB89	1	1,5	1	1,5
Gütersloh	RE7/RE13 + RE6/RB69	1	0,5	2	1
Rheda-Wiedenbrück	RE7/RE13 + RE6/RB69	1	0,5	2	1
Oelde	RE7/RE13 + RE6/RB69	1	0,5	2	1
Beckum	RE7/RE13 + RE6/RB69	1	0,5	2	1
Ahlen	RE7/RE13 + RE6/RB69	1	0,5	2	1
Werl	RE7/RE13 + RB59	1	0,5	2	1
Soest	RE7/RE13 + RE11/RB59	1	0,5	3	1,5
Lippstadt	RE7/RE13 + RE11/RB89	1	0,5	2	1
Geseke	RE13 + RB89	1	0,5	1	0,5
Menden	RE7/RE13 + RB54/27	1	0,5	2	1
Arnsberg	RE7 + RE17	1	0,5	1	0,5

Haltepunkt Nordbögge

montags bis freitags mindestens im Takt 60 tagsüber — Fahrplanauskunft VRR
Fahrzeit maximal 60 Minuten — 30.01.2019 10:00
ein Umstieg

gesamt 20

Ziel	Linie	Umstieg	Zentrum	Fahrt/Stunde	gesamt	Anmerkung
Essen	RE3 + RE6	1	1,5	1	1,5	
Bochum	RE3 + RE6	1	1,5	1	1,5	
Dortmund	RE3 + RE6	1	1,5	1	1,5	
Gelsenkirchen	RE3	0	1	1	1	
Herne	RE3	0	1	1	1	
Castrop-Rauxel	RE3	0	1	1	1	
Waltrop	RE3 + SB24	1	0,5	1	0,5	
Lünen	RE3 + RB51	1	0,5	1	0,5	
Selm	RE3 + RB51	1	0,5	1	0,5	
Werne	RE3 + S10	1	0,5	1	0,5	
Hamm	RE3	0	1	1	1	ohne C91 + RE7
Bergkamen	RE3 + D80	1	0,5	1	0,5	
Kamen	RE3	0	1	1	1	
Unna	RE3/C91 + R81/RE7	1	0,5	2	1	
Schwerte	C91 + RE7	1	0,5	1	0,5	
Hagen	RE3 + RE4	1	1,5	1	1,5	
Witten	RE3 + RE4	1	0,5	1	0,5	
Soest	RE3 + RB89	1	0,5	1	0,5	
Lippstadt	RE3 + RB89	1	0,5	1	0,5	
Rheda-Wiedenbrück	RE3 + RB69	1	0,5	1	0,5	
Oelde	RE3 + RB69	1	0,5	1	0,5	
Beckum	RE3 + RB69	1	0,5	1	0,5	
Ahlen	RE3 + RB69	1	0,5	1	0,5	
Münster	RE3 + RB89	1	1,5	1	1,5	

Nicht gewertet
Verbindungen, die eine Fahrt in die Gegenrichtung erfordern wie RE3 bis Kamen, dann RE11 nach Hamm

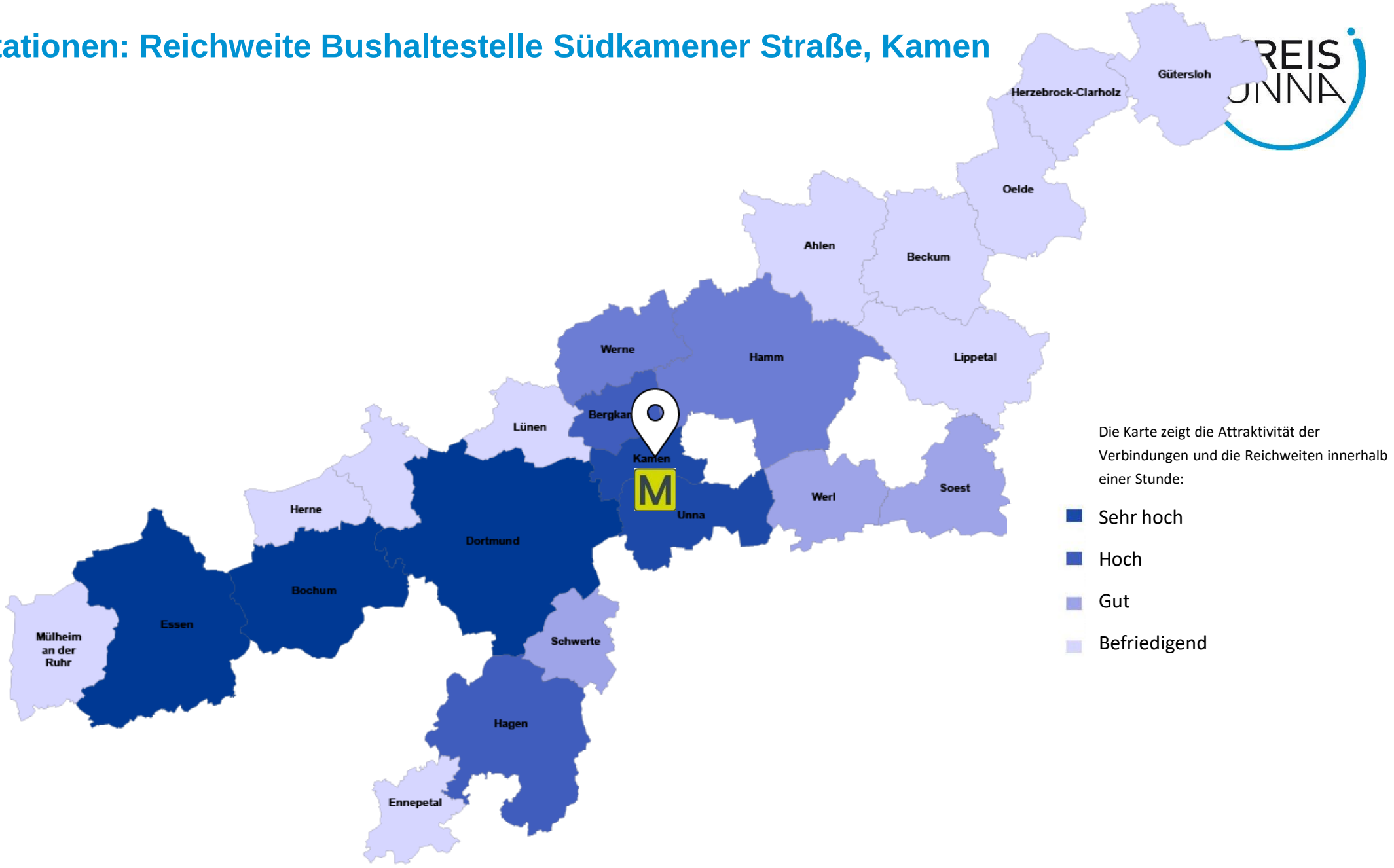
Mobilstationen: Reichweite Bushaltestelle Südkamener Straße, Kamen

montags bis freitags mindestens im Takt 60 tagsüber			Fahrplanauskunft VRR		gesamt
Fahrzeit maximal 60 Minuten			30.01.2019	10:00	40
ein Umstieg					
Südkamener Str.					
Ziel	**Linie**	**Umstieg**	**Zentrum**	**Fahrt/Stunde**	**gesamt**
Werne	S81/R81	0	1	2	2
Bergkamen	S81/R81	0	1	3	3
Kamen	S81/R81	0	1	4	4
Unna	S81/R81	0	1	4	4
Mülheim an der Ruhr	S81 + RE1	1	0,5	1	0,5
Essen	S81/R81 + RE1/RE6/RE11	1	1,5	3	4,5
Bochum	S81/R81 + RE1/RE6/RE11	1	1,5	3	4,5
Dortmund	S81/R81 + RE1/RE6/RE11	1	1,5	3	4,5
Hamm	S81/R81 + RE1/RE3/RE6/RE11	1	0,5	4	2
Gütersloh	R81 + RE6	1	0,5	1	0,5
Rheda-Wiedenbrück	R81 + RE6	1	0,5	1	0,5
Oelde	R81 + RE6	1	0,5	1	0,5
Beckum	R81 + RE6	1	0,5	1	0,5
Ahlen	R81 + RE6	1	0,5	1	0,5
Lippstadt	R81 + RE11	1	0,5	1	0,5
Soest	R81 + RB59	1	0,5	2	1
Werl	R81 + RB59	1	0,5	2	1
Schwerte	S81/R81 + RE7/RE13	1	0,5	2	1
Hagen	S81/R81 + RE7/RE13	1	1,5	2	3
Ennepetal	S81 + RE13	1	0,5	1	0,5
Herne	S81 + RE3	1	0,5	1	0,5
Castrop-Rauxel	S81 + RE3	1	0,5	1	0,5
Lünen	S81 + S20	1	0,5	1	0,5

Zum Vergleich:

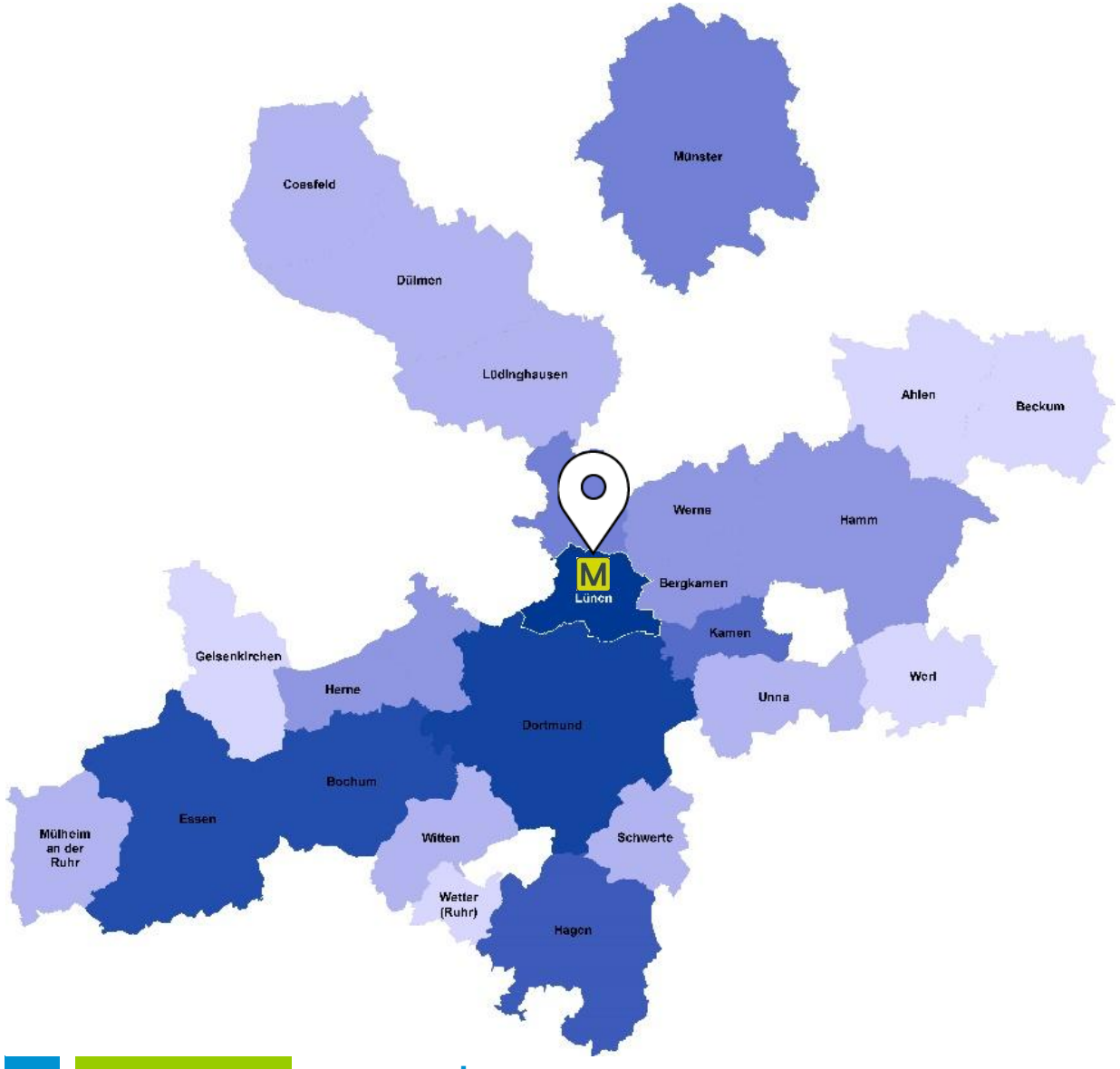
Lünen Hbf:	44 Punkte
Preußen Bf.:	41,5 Punkte
Verkehrshof Bra.:	29 Punkte
Bönen Bf.:	47 Punkte
Nordbögge:	20 Punkte
Schwerte Bf.:	61 Punkte
Frö.Ardey:	12 Punkte

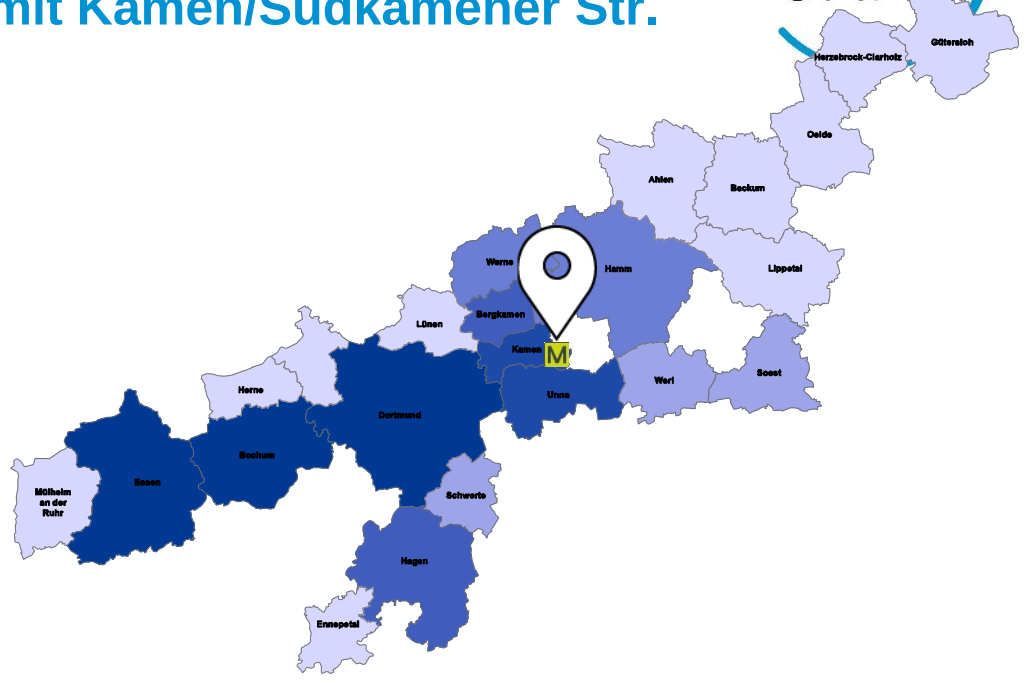
Mobilstationen: Reichweite Bushaltestelle Südkamener Straße, Kamen



FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Mobilstationen: Reichweite Lünen Hbf. im Vergleich mit Kamen/Südkamener Str.





Mobilstationen: Fördertöpfe für Investitionen sind gefüllt

- §12/13 ÖPNVG: P&R-, Radparkanlagen
- FöRiNah (gültig bis Ende 2019): Radstationen
- FöRiMM: Nahmobilität (Mobilstationen und rundum alles, was der Nahmobilität dient)
- Klimaschutz Bund: Modellmaßnahmen
- Kommunalrichtlinie: Programm Bahn&Bike der DB
- Förderung Elektromobilität Bund und Land

FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

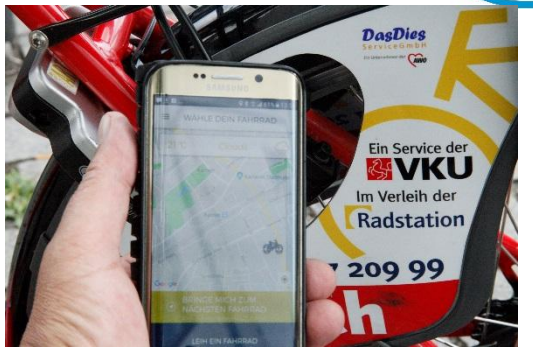
Kreis und VKU setzen bewilligte Landesförderung um

- Digitale Zugänge zu allen Modulen der Stationen, z.B. mit dem Smartphone in die Radstation oder aufs Leihrad
- Marketing für das Gesamtangebot
- Erweiterung der fahrtwind-App: E-Ticketing, Einbindung Carsharing…

FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Förderantrag FUN II des Kreises – digitale Zugänge

Kommune	Station	Zugänge	Aktueller Stand des Ausbaus
Bergkamen	Radparkstation ZOB	1	Parkstation in Betrieb mit Chipsystem
Bönen	Radstation Bhf.	1	Radstation in Betrieb mit Chipsystem
Holzwickede	Radparkstation Bhf.	1	Radparkstation gefördert, verschobener Baubeginn 2019
Kamen	Radstation Bhf.	2	Radstation in Betrieb mit Chipsystem
Kamen	Willy-Brandt-Platz	1	Radparkhaus im Bau
Kamen	Bahnhaltepunkte Methler	1	Beschlossene Radparkstation, Baustart 2019
Lünen	Radstation Bhf.	2	Radstation in Betrieb mit Chipsystem
Schwerte	Radstation Bhf.	1	Radstation in Betrieb mit Chipsystem
Schwerte	Radparkstation Schwerte-Ergste	1	Beschlossene Radparkstation, Förderung für 2019 beantragt
Unna	Radstation Bhf.	1	Radstation in Betrieb mit Chipsystem
Unna	Radstation Lindenbrauerei	1	Radstation in Betrieb mit Chipsystem
Unna	Radparkstation S-Bahn Königsborn	1	Beschlossene und geförderte Radparkstation, Baustart 2019
Werne	Radparkstation ZOB	1	Parkstation in Betrieb mit Chipsystem
Werne	Radstation Bhf.	1	Radstation in Betrieb - ab 2019 mit Chipsystem
Summe		16	



Zusammenfassung:

- Der Kreis Unna ist Pendlerregion und Mobilitätsdrehscheibe zwischen Ruhrgebiet, Münsterland, Sauerland und Börde
- Der Kreis Unna ist Schnittstelle zwischen zwei großen Verkehrsverbünden
- Der Kreis Unna trägt erhebliche Lasten und Verantwortung für die Mobilität seiner EinwohnerInnen wie für die Mobilität der Betriebe und deren MitarbeiterInnen
- Der Kreis Unna hat die besten Chancen, aus den bestehenden Verknüpfungspunkten ein Netz moderner Mobilstationen zu entwickeln
- Der Kreis Unna hat damit die besten Chancen, für seine Einwohner, Einpendler, Besucher und Gäste, für die großen Bildungseinrichtungen und für die heimische Wirtschaft ein flächendeckendes Angebot für FUN zu entwickeln:
  Flexibel UNterwegs mit Komfort und Klimaschutz

Zusammenfassung - Handlungserfordernisse:

Bei der Qualifizierung des Netzes von Mobilstationen ist notwendig:

- Eine moderne Weiterentwicklung der P+R-Angebote: Aufwertung, Management knapper Ressourcen, Komfortangebote zur Buchung, Wegweisung
- Initiative zur Einrichtung von Mobilstationen in Gewerbegebieten auf Firmengelände, vor allem: Schaffung von Radparkstationen „am Arbeitsplatz“ (Beispiele: Arvato, Bayer Healthcare, Kath. Hospitalverbund Hellweg)
- Initiative zur Einrichtung von Mobilstationen in den verdichteten Wohngebieten des Kreises (Beispiele UKBS, Bauverein zu Lünen)
- Aufwertung bzw. Schaffung von Mitfahrer- und Pendlerparkplätzen an den zentralen Fernstraßen des Kreises durch Straßen NRW incl. Radparkanlagen
- Aufwertung bzw. Auf- und Ausbau der B+R-Angebote
- Und: Schließung der Lücken im Netz der Radstationen, die als Kernelemente das wachsende Angebot personell stützen

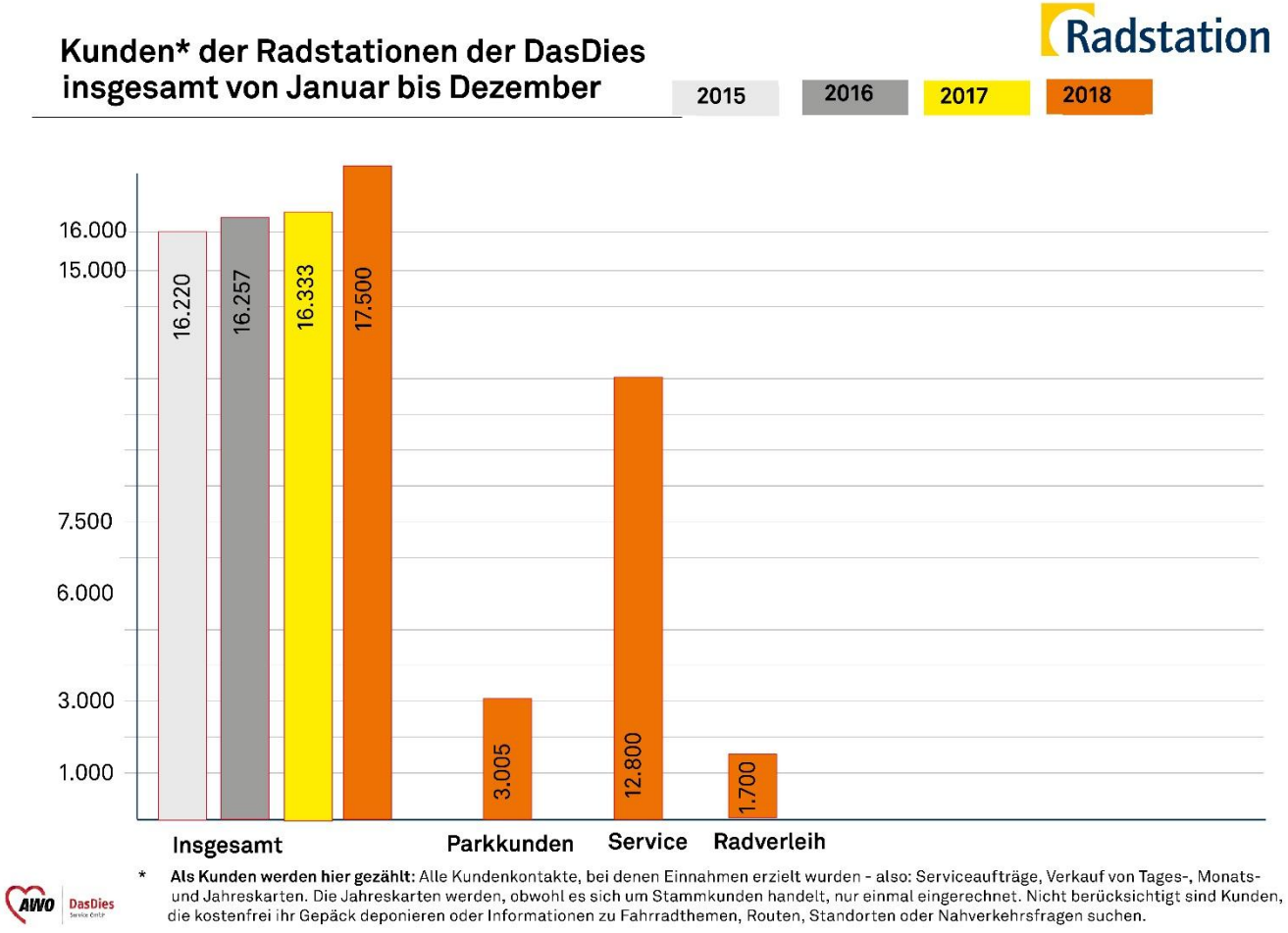
Zusammenfassung - Handlungserfordernisse:

- Radstationen übernehmen jetzt schon viele Aufgaben der bestehenden „Mobilstationen“:
  - neben bewachtem Radparken und Radservice den Radverleih als Teil des Mobilitätsangebotes
  - In enger Kooperation mit der fahrtwind-Servicezentrale Information über alle Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn sowie Informationen zum Standort und zur Region
  - Hilfen für mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen
  - Management der Radparkstationen (bestehende und geplante)
  - Sicherung von Sauberkeit und Überwachung kommunaler Anlagen (von WC bis PKW-Parkhaus)
- Im Netz dieser Radstationen gab es Lücken in Werne und gibt es absehbar Bedarf in Selm-Beifang

Zusammenfassung - Handlungserfordernisse:

- Bewährt hat sich in den vergangenen zehn Jahren das landes- und bundesweit beachtete Modell Kreis Unna: Radstationen sind mit Stammpersonal ausgestattet, die durch Einnahmen nicht gedeckten Personalkosten werden von Standortkommune und Kreis Unna jeweils zur Hälfte gedeckt.
- Die entsprechende Förderung ist limitiert, jährlich wird nach dem geprüften Jahresergebnis spitz abgerechnet
- Das bisherige Kreisbudget (aus ZRL-Mitteln) von 60.000 Euro jährlich ist mit der anteiligen Förderung für die Stationen in Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte und Unna voll ausgeschöpft, eine Aufstockung der ZRL-Mittel ist bisher nicht möglich
- Die nötige Ergänzung des Radstations-Netzes erfordert zusätzliche Finanzmittel des Kreises und der Kommunen
- Die Stadt Werne ist bereits mit Vertrauen auf die Kreishilfe mit 40.000 Euro eingestiegen, um eine Schließung der Radstation zu verhindern

Zusammenfassung - Handlungserfordernisse:



- Mit dem vorgeschlagenen Finanzierungsanteil von 40.000 Euro lässt sich das Netz der Radstationen komplettieren
- Die Summe ist ein Maximum, Radstationen rechnen jährlich spitz ab
- Nach einer Anlaufzeit erwirtschaften die Radstationen aktuell 75 Prozent ihrer Kosten selbst

Zusammenfassung - Handlungserfordernisse:

- Radstationen sind **nicht nur Kernelemente von Mobilstationen**
- Radstationen sind auch wichtige **Pfeiler im sozialen Arbeitsmarkt**
- Von aktuell 21 fest angestellten MitarbeiterInnen waren 19 zuvor **langzeitarbeitslos**. Zwei Drittel sind **Menschen mit Behinderungen**.
- Sie kümmern sich um rund 20 Menschen in Programmen für Langzeitarbeitslose und Benachteiligte.
- Radstationen bieten vier Ausbildungsplätze für benachteiligte Menschen

Mobilstationen: Andere Regionen werben schon

Kölner Stadt-Anzeiger HOME KÖLN REGION FREIZEIT 1. FC KÖLN SPORT RATGEBER ANZEIGEN E-PAPER ABO

zunimmt, macht... | des toten Fußballers... | Finanzmärkte 2019? | für den...

hier werben

Erftstadt ist Vorreiter 460 Mobilstationen im Rheinland sind möglich – 100 in Köln

Von Peter Berger 16.01.19, 12:18 Uhr

EMAIL FACEBOOK TWITTER MESSENGER

Vorbildcharakter: Zwölf Millionen Euro hat der Umbau des Bahnhofs Erftstadt zur Mobilstation gekostet.

INVESTITIONSKOSTEN

Mindestausstattung

Kostenschätzung für Anschaffungen: rund 18 Mio. EUR

Mit Zugrundelegung der ausgerechneten Zahl und bei einer kompletten Ausstattung und Netzstruktur von Mobilstationen kann geschätzt werden, dass je Mobilstationen ca. 15.000 km pro Tag eingespart werden können. Was einer Einsparung von ca. 2 t CO2 entspricht.

Kreis/kreisfreie Stadt	Kosten	Anzahl Mobilstationen	Durchschnittliche Kosten je Mobilstation
Aachen	905.800 €	22	41.173 €
Bonn	1.188.300 €	37	32.116 €
Köln	3.316.450 €	100	33.165 €
Kreis Düren	1.694.800 €	34	49.847 €
Kreis Euskirchen	1.000.900 €	24	41.704 €
Kreis Heinsberg	1.114.300 €	26	42.858 €
Leverkusen	559.350 €	15	37.290 €
Oberbergischer Kreis	894.100 €	21	42.576 €
Rhein-Erft-Kreis	1.865.550 €	42	44.418 €
Rheinisch-Bergischer Kreis	1.237.800 €	30	41.260 €
Rhein-Sieg-Kreis	2.907.500 €	74	39.291 €
Städteregion Aachen (ohne Stadt Aachen)	1.267.350 €	30	42.245 €
Summe	17.952.200 €	455	39.455 €

VERBANDWEITES KONZEPT FÜR DIE ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN Köln, 16.01.2019

Gut vernetzt und mobil

30.04.2019 Artikel vorlesen zurück Empfehlen

Stadt stellt Konzept für Mobilstation vor

Gut vernetzt und mobil

Bahn, Bus, Fahrrad und Carsharing räumlich, organisatorisch und digital verknüpft: Die neue Mobilstation am Hammer Bahnhof soll Mobilität einfacher, schneller und umweltfreundlich machen.

Der Hammer Bahnhof ist mit rund 40.000 täglichen Nutzern der verschiedenen Angebote ein wichtiger Verkehrsknoten im Ruhrgebiet. Durch den Aufbau einer Mobilstation am Bahnhof sollen die Verkehrsangebote verknüpft und ergänzt werden. „Wir investieren, unterstützt durch Fördermittel des Landes, mehr als 650.000 Euro in die Mobilstation. Das ist gut angelegtes Geld: Wir wollen und müssen öffentliche und umweltfreundliche Mobilitätsangebote attraktiver machen – und genau das werden wir durch die Mobilstation erreichen."

Erhebliche Verbesserung

FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Fragen ? Sonstiges?