

Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna

Empfehlung zum Ausbau
von Mobilstationen



Impressum

Herausgeber

Kreis Unna - Der Landrat
Fachbereich Mobilität, Natur und Umwelt
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna
www.kreis-unna.de

Druck

Hausdruckerei | Kreis Unna

Stand

März 2023



Aufbau

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Hintergrund..... | 5 |
| 1.1 | Vernetzte Mobilität im Umweltverbund | 5 |
| 1.2 | Mobilitätsentwicklung im Kreis Unna | 5 |
| 1.3 | Untersuchungen mit Relevanz für den Kreis Unna..... | 6 |
| 1.4 | Handbuch Mobilstationen NRW – 3. Auflage | 6 |
| 1.5 | Relevanz von Fußverkehr | 7 |
| 1.6 | Relevanz von Sicherheit | 8 |
| 1.7 | Beteiligung | 9 |
| 1.8 | Vom Konzept zur Realisierung | 9 |
| 2 | Übersicht der Standorte | 11 |
| 2.1 | Auswahl und Kategorien | 11 |
| 2.2 | Stadt Bergkamen | 13 |
| 2.2.1 | Standort: ÖPNV groß Busbahnhof | 13 |
| 2.2.2 | Standort: ÖPNV klein Fritz-Husemann-Straße (Ost)..... | 16 |
| 2.2.3 | Standort: ÖPNV klein Museumsplatz | 18 |
| 2.2.4 | Standort: Mitfahrerparkplatz Anschlussstelle Kamen/Bergkamen (A2) | 20 |
| 2.3 | Gemeinde Bönen | 22 |
| 2.3.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof | 22 |
| 2.3.2 | Standort: ÖPNV groß Nordböge Bahnhof | 25 |
| 2.3.3 | Standort: Mitfahrerparkplatz Anschlussstelle Bönen (A2)..... | 27 |
| 2.4 | Stadt Fröndenberg/Ruhr | 29 |
| 2.4.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof | 29 |
| 2.4.2 | Standort: ÖPNV klein Ardey Bahnhof..... | 31 |
| 2.4.3 | Standort: ÖPNV klein Frömern Bahnhof | 33 |
| 2.5 | Gemeinde Holzwickede | 35 |
| 2.5.1 | Standort: ÖPNV groß Holzwickede | 35 |
| 2.5.2 | Standort: ÖPNV klein Hengsen | 38 |
| 2.6 | Stadt Kamen | 40 |
| 2.6.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof | 40 |
| 2.6.2 | Standort: ÖPNV groß Methler Bahnhof | 43 |
| 2.6.3 | Standort: ÖPNV klein Südkamener Straße | 45 |
| 2.7 | Stadt Lünen | 47 |
| 2.7.1 | Standort: ÖPNV groß Hauptbahnhof..... | 47 |
| 2.7.2 | Standort: ÖPNV groß Preußen Bahnhof | 50 |
| 2.7.3 | Standort: ÖPNV groß Alstedde Bahnhof | 52 |
| 2.7.4 | Standort: ÖPNV groß Brambauer Verkehrshof | 54 |
| 2.7.5 | Standort: ÖPNV klein Kreuzstraße | 56 |
| 2.8 | Stadt Schwerte | 58 |
| 2.8.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof | 58 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 2.8.2 | Standort: ÖPNV groß Ergste Bahnhof..... | 60 |
| 2.8.3 | Standort: ÖPNV groß Westhofen Bahnhof..... | 62 |
| 2.8.4 | Standort: ÖPNV groß Geisecke Bahnhof..... | 64 |
| 2.8.5 | Standort: ÖPNV klein Talweg..... | 66 |
| 2.8.6 | Standort: Mitfahrerparkplatz Anschlussstelle Schwerte-Ergste (A45)..... | 68 |
| 2.9 | Stadt Selm..... | 70 |
| 2.9.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof..... | 70 |
| 2.9.2 | Standort: ÖPNV groß Beifang Bahnhof..... | 72 |
| 2.9.3 | Standort: ÖPNV groß Bork Bahnhof..... | 74 |
| 2.10 | Stadt Unna..... | 76 |
| 2.10.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof..... | 76 |
| 2.10.2 | Standort: ÖPNV groß Königsborn Bahnhof..... | 79 |
| 2.10.3 | Standort: ÖPNV groß Massen Bahnhof..... | 81 |
| 2.10.4 | Standort: ÖPNV groß Lünern Bahnhof..... | 83 |
| 2.10.5 | Standort: ÖPNV groß Hemmerde Bahnhof..... | 85 |
| 2.10.6 | Standort: ÖPNV klein West Bahnhof..... | 87 |
| 2.10.7 | Standort: ÖPNV klein Rehfuß..... | 89 |
| 2.11 | Stadt Werne..... | 91 |
| 2.11.1 | Standort: ÖPNV groß Bahnhof..... | 91 |
| 2.11.2 | Standort: ÖPNV groß Stadthaus..... | 94 |
| 2.11.3 | Standort: ÖPNV klein La Taverna..... | 96 |
| 2.12 | Standorte in Quartieren..... | 98 |
| 3 | Kreisweite Themenfelder..... | 100 |
| 4 | Fördermöglichkeiten..... | 103 |
| 5 | Anhang..... | 104 |
| 6 | Verzeichnisse..... | 105 |
| 6.1 | Abbildungen..... | 105 |
| 6.2 | Tabellen..... | 105 |
| 6.3 | Abkürzungen..... | 106 |
| 6.4 | Fotonachweis..... | 106 |
| 6.5 | Literatur..... | 107 |

1 Hintergrund

1.1 Vernetzte Mobilität im Umweltverbund

Unsere Mobilität ist von einer fast grenzenlosen Freiheit gekennzeichnet. Sie ist ein wichtiger Standortfaktor für alle Lebensbereiche. Gleichzeitig ist die Mobilität mit einem wachsenden Anteil motorisierter Individualverkehrs ein relevanter Emissions- und damit Klimafaktor. Daher gilt es, Alternativen und Ergänzungen zur individuellen Mobilität auf Basis fossiler Energieträger zu etablieren.

Dazu braucht es nicht nur eine Weiterentwicklung bei den Kraftfahrzeugen. Zwar können alternative Antriebe bzw. Kraftstoffe sowie eine Steigerung der Auslastung einen wichtigen Beitrag in der Verkehrswende hin zu mehr nachhaltiger Mobilität leisten. Aber nicht alle Herausforderungen individueller Mobilität mit dem eigenen Auto lassen sich damit lösen. Zu den Belastungen zählen weiter Feinstaub durch Reifen und Bremsen, Flächenverbrauch durch Straßen und Parken sowie Lärmemissionen durch Reifen und Fahrtwind.

Daher kommt den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, Bahn/Bus, Sharing/Taxi) eine ebenso große Bedeutung in der Verkehrswende zu. Diese sind nicht nur für sich weiterzuentwickeln. Ebenso relevant ist die bessere Vernetzung untereinander sowie mit dem Auto (zum Beispiel Park-and-Ride und Mitfahrerparkplätze), um eine flexiblere Nutzung und einfachere Umstiege zu ermöglichen.

Der Umweltverbund steht damit vor der Herausforderung, als ein ganzheitliches Angebot mehrerer Mobilitätslösungen gestaltet und wahrgenommen zu werden. Die erforderliche Vernetzung findet dazu auf mehreren Ebenen statt (in der Infrastruktur vor Ort, digital über Apps, kommunikativ über Marketing und subjektiv bei jeder und jedem Einzelnen).

Die Qualität der Umsetzung ist verbunden mit der Qualität im Betrieb. Die vernetzten Angebote müssen objektiv und subjektiv zuverlässig sein, weil der Umstieg immer eine Hürde darstellt. Dazu sind einzelne Aspekte der subjektiven Wahrnehmung attraktiver Mobilitätsangebote besonders relevant:

zum Beispiel subjektive Sicherheit in Form von Beleuchtung und Sauberkeit bzw. Instandhaltung sowie teils dem Einsatz von Videokameras (siehe Kapitel 1.6).

Für die Vernetzung durch die Infrastruktur vor Ort nehmen Mobilstationen die wesentliche Funktion ein. Sie bündeln kompakt und je nach Potenzial mehrere Mobilitätsangebote und die erforderliche Infrastruktur an einem Ort. Die Gestaltung und Ausstattung solcher öffentlich zugänglichen Standorte ist der Schwerpunkt dieses Feinkonzepts. Es dient dem Kreis Unna und den kreisangehörigen Kommunen als Empfehlung und Handlungsleitfaden für die konkrete weitere Entwicklung von Standorten zu Mobilstationen.

1.2 Mobilitätsentwicklung im Kreis Unna

Die Weiterentwicklung der Mobilität erfolgt im Kreis Unna mit dem Grundgedanken 3V: Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung.

Die erste Priorität hat die Verkehrsvermeidung. Der klimafreundlichste Weg bleibt der Weg, der nicht erforderlich ist.

Die zweite Priorität hat die Verkehrsverlagerung. Nicht alle Wege lassen sich vermeiden. Daher ist es wichtig, möglichst viele Wege in den Umweltverbund verlagern zu können.

Die dritte Priorität liegt bei der Verkehrsverbesserung innerhalb des Umweltverbunds. Diese setzt sich aus vielen verschiedenen Mobilitätsangeboten zusammen, die als Ganzes eine Alternative zur monomodalen Nutzung des Autos sein sollen. Dazu gilt es, im Umweltverbund jedes Mobilitätsangebot für sich und in der Vernetzung untereinander zu verbessern.

Mit den Mobilstationen wird ein Beitrag zur zweiten Priorität (Verkehrsverlagerung) und zur dritten Priorität (Verkehrsverbesserung) ermöglicht. Die Standorte erleichtern einen Umstieg zwischen Mobilitätsangeboten (zum Beispiel Radstation und Bahn) und können in Quartieren eine Alternative zum eigenen Auto (zum Beispiel Sharing von Fahrrädern und Autos) sein.



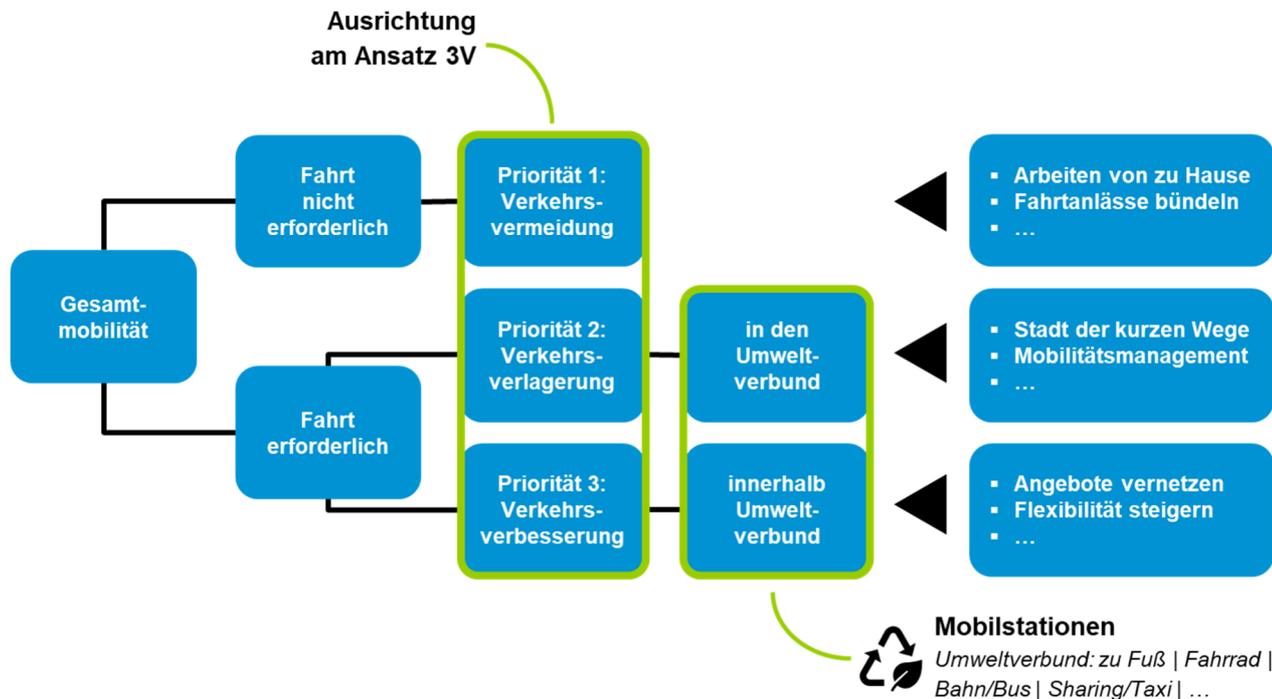


Abbildung 1 Gestaltungsansatz 3V für die Mobilität in Kontext von Mobilstationen

1.3 Untersuchungen mit Relevanz für den Kreis Unna

Bereits durch verschiedene Akteure wurden in den letzten Jahren Untersuchungen, Konzepte und Handbücher zur Verbesserung der vernetzten Mobilität erstellt. Diese gehen ein, in die Weiterentwicklung der vernetzten Mobilität im Kreis Unna.

Übergeordnete und kreisweite Konzepte sowie Dokumente mit Relevanz für den Kreis Unna:

- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen
- Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage
- Regionalverband Ruhr (2021): Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Der Kreis Unna hat bereits früh durch weitere Untersuchungen und Konzepte Impulse für eine nachhaltigere Mobilität durch mehr Vernetzung gesetzt. Dieses Themenfeld wird dazu auch als Querschnittsthema in weitere Planungen eingebracht. Dazu wurden bereits frühzeitig weitere Konzepte

und Dokumente mit einem Fokus auf das Kreisgebiet beauftragt und bearbeitet:

- Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna (2016)
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Fahrrad (2018)
- Mobilstationen Kreis Unna, Entwicklung einer Bewertungsmatrix (2019)
- Radverkehrskonzept Kreis Unna (2021)
- Nahverkehrspläne u.a.: Fortschreibung Kreis Unna 2017 bis 2019 (2019)

1.4 Handbuch Mobilstationen NRW – 3. Auflage

Das Handbuch für den Auf- und Ausbau von Mobilstationen wurde durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW im Jahr 2022 bereits in der dritten aktualisierten Auflage herausgegeben. Es informiert umfassend über die relevanten Bausteine für die Umsetzung einer Mobilstation: Standortsuche, Potenzialermittlung, Planungsprozess, Umsetzung, Betrieb und Fördermöglichkeiten.



Die Mobilstationen in NRW sollen einen gemeinsamen Markenauftritt haben. Dazu formuliert das Handbuch eine Mindestausstattung (siehe Abbildung 2). Ergänzend besteht ein Gestaltungsleitfaden für die visuelle Umsetzung.

Auch für das Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna soll diese Mindestausstattung die Grundlage für die weitere Entwicklung von Mobilstationen sein. Hinzu kommen die Rahmenbedingungen vor Ort sowie die bisherigen Erfahrungen in der Umsetzung im Kreisgebiet.

Daraus sind leichte Modifikationen der Mindestausstattung aus dem Handbuch Mobilstationen möglich, ohne grundsätzlich von dieser abzuweichen. Dies gilt besonders für Mitfahrerparkplätze ohne Anbindung durch Bahn/Bus. Die dynamische Fahrgastinformation, ein Internet-Hotspot und der Fahrkartenverkauf sind hier nicht relevant.

Demgegenüber kann die Standardausstattung erweitert und teils auch umfassender interpretiert werden. Die Mobilstationen im Kreis Unna sollten zusätzlich immer über Mülleimer verfügen. Bei der Barrierefreiheit speziell an Bahnsteigen ist nicht nur der bauliche Zustand relevant. Ebenso bestimmen die eingesetzten Fahrzeuge mit, wie barrierefrei der Ein- und Ausstieg ist (Höhengleichheit und Bahnsteigspalt). Dem Witterungsschutz soll nicht nur der Schutz vor Niederschlägen zukommen, sondern auch immer ein Warten im Schatten ermöglichen.



Abbildung 3 Warten im Schatten wird wichtiger

1.5 Relevanz von Fußverkehr

Zu Fuß gehen ist die natürlichste Form der Fortbewegung. Zusammen mit dem Fahrrad ist diese

An allen Mobilstationen:

- Stele/Säule mit der Kennzeichnung „Mobilstation NRW“**
(ggf. Hinweisschilder, Wegweiser, Einschub in eine Stele bzw. Wegweiser, Logo zum Aufkleben bei kleineren Stationen)
- Informationen zum Angebot**
(Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, Nutzungsbedingungen, Umgebungspläne)
- Beleuchtung**
für Verkehrssicherheit und soziale Kontrolle
- Barrierefreiheit**
(Stufenfreiheit, Wegeleitung für Sehbehinderte, Zwei-Sinne-Prinzip)
- Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz**

Bei Bedarf:

- DFI** **Dynamische Fahrgastinformation**
nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten mit/ohne integrierte Uhr
- WLAN-Hotspot**
für die Nutzung digitaler Angebote
- Fahrkartenverkauf**
(auch im Fahrzeug möglich oder per App) nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten
- B+R-Anlage**
wahlweise oder in Kombination: verschließbare Sammelabstellanlage (ebenerdig, Hochbau), Fahrradboxen, Stellplätze als Fahrradbügel mit Knieholm (Überdachung soweit baulich realisierbar)

Definition der Standardausstattung nach Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Abbildung 2 Empfehlungen für die Standardausstattung von Mobilstationen

Darstellung: Zukunftsnetz NRW (2022), bearbeitet

besonders klimafreundlich. Für den Kreis Unna ist der Fußverkehr von großer Relevanz für die Nutzung von Bahn- und Bus. Als Zubringer zu einem Bahnhof bzw. einer Haltestelle wurde im Jahr 2013 zu rund 87% zu Fuß gegangen.¹

Daher muss dem Fußverkehr bei der vernetzten Mobilität – auch im Sinne der Barrierefreiheit – eine

¹ Kreis Unna (2013)



hohe Bedeutung zu kommen. Die Barrierefreiheit umfasst im Kontext von Inklusion nicht nur Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Einschränkungen in der selbstbestimmten Mobilität. Ebenso sind Personen mit Gepäck, Fahrrad oder Kinderwagen relevant. Zudem kann unterstellt werden, dass mehr Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen immer auch mehr Komfort für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen bedeutet.

Für eine nachhaltigere Mobilität im Kreis Unna kommt dem Fußverkehr bei Mobilstationen daher zwei Funktionen zu.

1) Vernetzung innerhalb einer Mobilstation:

Eine Mobilstation ist ein Ort, an dem ein Umstieg erforderlich ist (zum Beispiel zwischen Radstation und Bahnsteig). Auch wenn die Module einer Mobilstation kompakt angelegt sind, ohne direkte und barrierefreie Fußwege ist kein Umstieg attraktiv.

2) Vernetzung mit der Umgebung:

Fußwege enden nicht innerhalb einer Mobilstation. Insbesondere bei Mobilstationen in städtischen Lagen können sich Start- und Zielpunkte einer Reise in fußläufiger Entfernung befinden (zum Beispiel Rathaus oder Einkaufszone). Eine Mobilstation muss daher auch in die lokalen Fußverkehrsnetze integriert sein. Dies muss auch für den Radverkehr gelten.

Dieser Ansatz hat Einfluss auf die Definition einer Mobilstation analog dem Handbuch Mobilstationen NRW. Dieses sieht die Verknüpfung von mindestens zwei Mobilitätsangeboten als Grundlage vor.² Mit dem Verständnis des Fußverkehrs für Mobilstationen im Kreis Unna bedeutet dies, dass eine Mobilstation immer mindestens drei Mobilitätsformen miteinander verknüpft.

- Zwei Mobilitätsangebote analog Definition aus dem Handbuch Mobilstationen NRW (zum Beispiel Fahrrad + Zug)



Abbildung 4 Grundlage für attraktive Mobilstationen im Kreis Unna: Fußverkehr und Inklusion

- Weitere Mobilität Fußverkehr: innerhalb einer Mobilstation und in der Anbindung mit dem Umfeld.

1.6 Relevanz von Sicherheit

Die Bereitschaft, Mobilstationen zu nutzen, ist abhängig von objektiven Fakten und subjektiver Wahrnehmung. Es ist also mehr erforderlich, als Mobilstationen bereitzustellen über Infrastruktur, Apps und Marketing.

Wie wichtig die subjektive Wahrnehmung ist, zeigt dazu die Wissenschaft in Form des Eisbergmodells. All unser Handeln wird von objektiven Fakten und subjektiven Eindrücken beeinflusst. Allerdings haben diese subjektive und objektive Ebene nicht die gleichen Anteile. Die objektive Ebene (Daten, Fakten, Statistiken, Zahlen) hat in unserem Handeln nur einen Anteil von rund 20%.

² Zukunftsnetz NRW (2022)



Demgegenüber steht die subjektive Ebene mit einem Anteil von rund 80%. Es ist damit elementar, sicher zu stellen, dass sich Menschen bei der Nutzung von vernetzter Mobilität und damit von Mobilstationen sicher fühlen. Relevant sind hier unter anderem Ängste, Erfahrungen und Traumata – bei sich selbst und über Dritte.

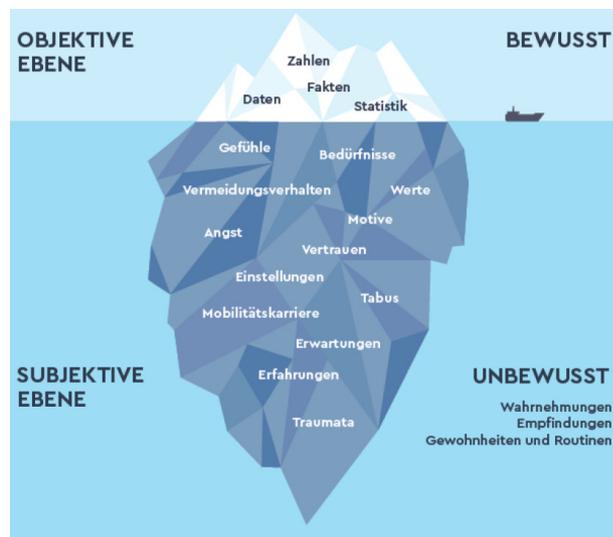


Abbildung 5 Eisbergmodell
Darstellung: Institut für innovative Städte (2022)

Der Erfolg von Mobilstationen muss daher auf die subjektive Ebene der Verkehrsmittelwahl eingehen. Damit verbunden sind einmalige Maßnahmen (Beseitigung von Angsträumen, Einsatz von Videokameras, usw.) genauso wie kontinuierliche Maßnahmen (Instandhaltung, Reinigung, usw.).

1.7 Beteiligung

Die Handlungsempfehlung wurde im Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen erarbeitet. Dazu erfolgte in jeder Kommune ein Termin vor Ort, um detailliert die in Frage kommenden Standorte für Mobilstationen zu besprechen. Dies erfolgte auch teils mit Besichtigungen vor Ort. Zum Ende des Projekts erfolgte eine zweite schriftliche Beteiligungsrunde zu dem gesamten Bericht dieses Feinkonzepts.

Zusätzlich zu den kreisangehörigen Kommunen wurden die lokalen Verkehrsunternehmen eingebunden. Dies umfasste die Verkehrsunternehmen, welche den überwiegenden Anteil der Verkehrs-

leistung im Kreis Unna erbringen: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und Deutsche Bahn Westfalenbus. Hinzu kam das Zukunftsnetz Mobilität mit der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe für das Thema der Mobilstationen im Allgemeinen und Förderfragen im Speziellen.

1.8 Vom Konzept zur Realisierung

Die Umsetzung von Mobilstationen kann inzwischen auch an begrenzten personellen Ressourcen bei den Kommunen scheitern. Die trennscharfe Übersicht und Recherche, welche Angebotsmodule in den vielfältigen Fördermöglichkeiten in Frage kommen und die Abstimmung mit den Fördermittelgebern ist aufwendig. Dies gilt auch für die Erstellung der Anträge selbst samt Marktabfragen bei den Herstellern.

Eine Option kann hier sein, dass die Kommunen ihre Vorhaben mit einer Koordination des Kreises bündeln. Hierzu gehören zum Beispiel Förderrecherchen, Abstimmung mit Fördermittelgebern und Synergien bei größeren Ausschreibungen durch im Mittel geringere Preise. Es stellt sich daher die Frage, welche Möglichkeiten bestehen, Zuständigkeiten in der Beantragung von Fördermitteln, Realisierung der Module und auch im anschließenden Betrieb zu bündeln.

Am Beispiel der Förderrichtlinie zur Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements³ zeigt sich, dass hier verschiedene Konstellationen je nach Förderatbestand möglich sein können. Für Infrastrukturen zur Vernetzung von Verkehrsmitteln, denen die Mobilstationen zugeordnet sind, können Kommunen bzw. Kommunalverbände Förderungen erhalten.

Die zeitliche Umsetzung ist verbunden mit Fristen in den Kommunen (Aufstellung und Genehmigung des Haushalts) und bei den Fördermittelgebern (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe oder Bezirksregierung Arnsberg). Das Ziel sollte es sein, unter Wahrung dieser Fristen, Maßnahmen höchsten innerhalb von drei Jahren umzusetzen.

³ Bezirksregierung Düsseldorf (2022)



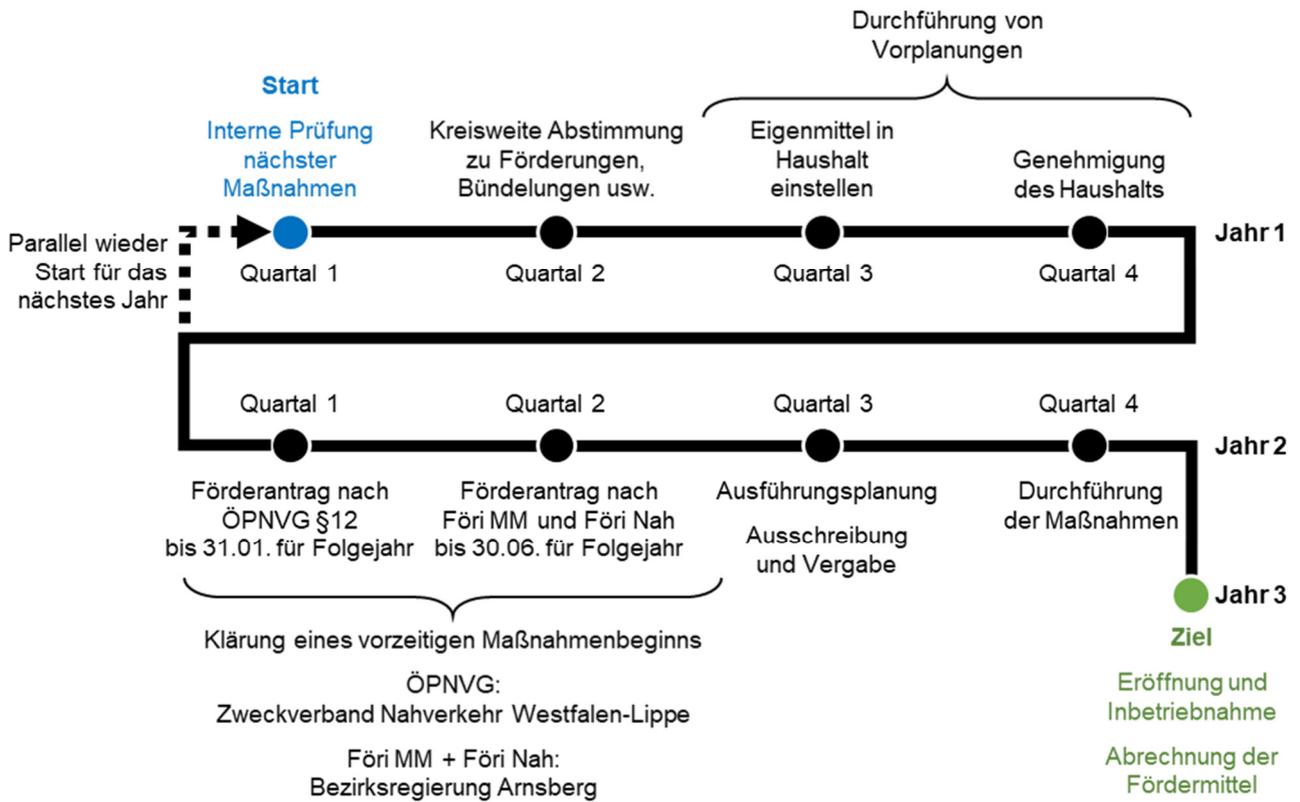


Abbildung 6 Muster einer Zeitplanung für die Realisierung von Maßnahmen



2 Übersicht der Standorte

2.1 Auswahl und Kategorien

Mobilstationen können unterschiedliche Funktionen und Potenziale haben. Für dieses Feinkonzept bilden drei Kriterien die Grundlage, um zwischen verschiedenen Funktionen bei Mobilstationen unterscheiden zu können (siehe Tabelle 1):

- Verkehrsfunktion
- Hauptlagen
- Anbindung

Diese drei Kategorien werden von allen im Kreis Unna möglichen Standorten in unterschiedlich starkem Umfang erfüllt. Hierzu berücksichtigt das Feinkonzept auch Standorte ohne eine Umsteigemöglichkeit mit Bahn/Bus. Insgesamt ergeben sich vier Typen von Mobilstationen (siehe Tabelle 1):

- Standort ÖPNV groß
- Standort ÖPNV klein
- Standort Mitfahrerparkplatz
- Standort Quartier

Die ersten drei Standorte zeichnet aus, dass diese immer im öffentlichen Raum liegen (zum Beispiel an einem Bahnhof). Der vierte Standort Quartier kann sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum liegen (zum Beispiel in einer Wohnanlage, an einem Einkaufs- oder Freizeitzentrum oder bei einem Unternehmen). Für die potenziellen Standorte im öffentlichen Raum ist eine Abstimmung mit kommunalen Gestaltungssatzungen zu prüfen.

Bei dem Standort ÖPNV erfolgt eine Unterscheidung zwischen großen und kleinen Standorten. Diese definiert sich über die regionale Anbindung, die von einem Standort aus möglich ist. Große ÖPNV-Standorte ermöglichen eine direkte Anbindung in mindestens eine benachbarte Großstadt (Dortmund, Hagen, Hamm). Kleine ÖPNV-Standorte haben mehr einen Bezug zu den nächstgelegenen Mittelzentren.

Mit der Kategorie Mitfahrerparkplatz will der Kreis Unna multimodale Mobilität auch an Standorten forcieren, an denen kein Bahn- bzw. Busangebot besteht, aber Umstiege trotzdem relevant sind (zum Beispiel mit dem Fuß- und Fahrradverkehr).



Abbildung 7 Fahrradparken am Mitfahrerparkplatz nahe der Anschlussstelle Fernwald (A5 bei Gießen)

Der Standort Quartier hat den Schwerpunkt auf den Start bzw. das Ziel einer Reise. Dazu können auch Mobilstationen im privaten Raum gehören, so dass für diesen Standorttyp weitere Akteure relevant sind

| Mobilstationstyp | Verkehrsfunktion | | Hauptlagen | Anbindung |
|-----------------------------|------------------|---------|-----------------------|--|
| | Start/Ziel | Umstieg | | |
| Standort ÖPNV groß | ■ | ■ | öffentlich | Direkte und umsteigefreie Verbindung mit Bahn/Bus in ein Oberzentrum bzw. Großstadt (ab 100.000 Einwohnern) - mindestens alle 60 Minuten |
| Standort ÖPNV klein | ■ | ■ | öffentlich | Direkte und umsteigefreie Verbindung mit Bahn/Bus in ein Mittelzentrum bzw. Stadtteilzentrum eines Oberzentrums - mindestens alle 60 Minuten |
| Standort Mitfahrerparkplatz | | ■ | öffentlich | Lage an überregional bedeutsamer Autobahn bzw. vergleichbar ausgebauter Bundesstraße |
| Standort Quartier | ■ | | öffentlich und privat | Wohnen, Arbeit, Freizeit, Versorgung, Bildung |

Mitfahrerparkplätze können ein Teil von Haltestellen sein. Dann gelten die Vorgaben der Typen *Standort ÖPNV klein* bzw. *Standort ÖPNV groß*. Beide Typen enthalten die Standardausstattung für den Standort Mitfahrerparkplatz.

Tabelle 1 Typen von Mobilstationen im Kreis Unna



(zum Beispiel Einzelhandel, Projektentwickler oder Wohnungsunternehmen).

Das Feinkonzept ist eine Handlungsempfehlung und gibt einen aktuellen Stand wieder. Mit Entwicklungen in der Raumstruktur, Flächenentwicklung und dem Mobilitätsverhalten kann jederzeit ein

Bedarf für weitere Standorte aller vier Kategorien entstehen.

Die Erarbeitung des Feinkonzepts für die Standorte in diesem Konzept (Kapitel 2.2 bis 2.12) erfolgte in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen. Der Sachstand ist 12/2022.

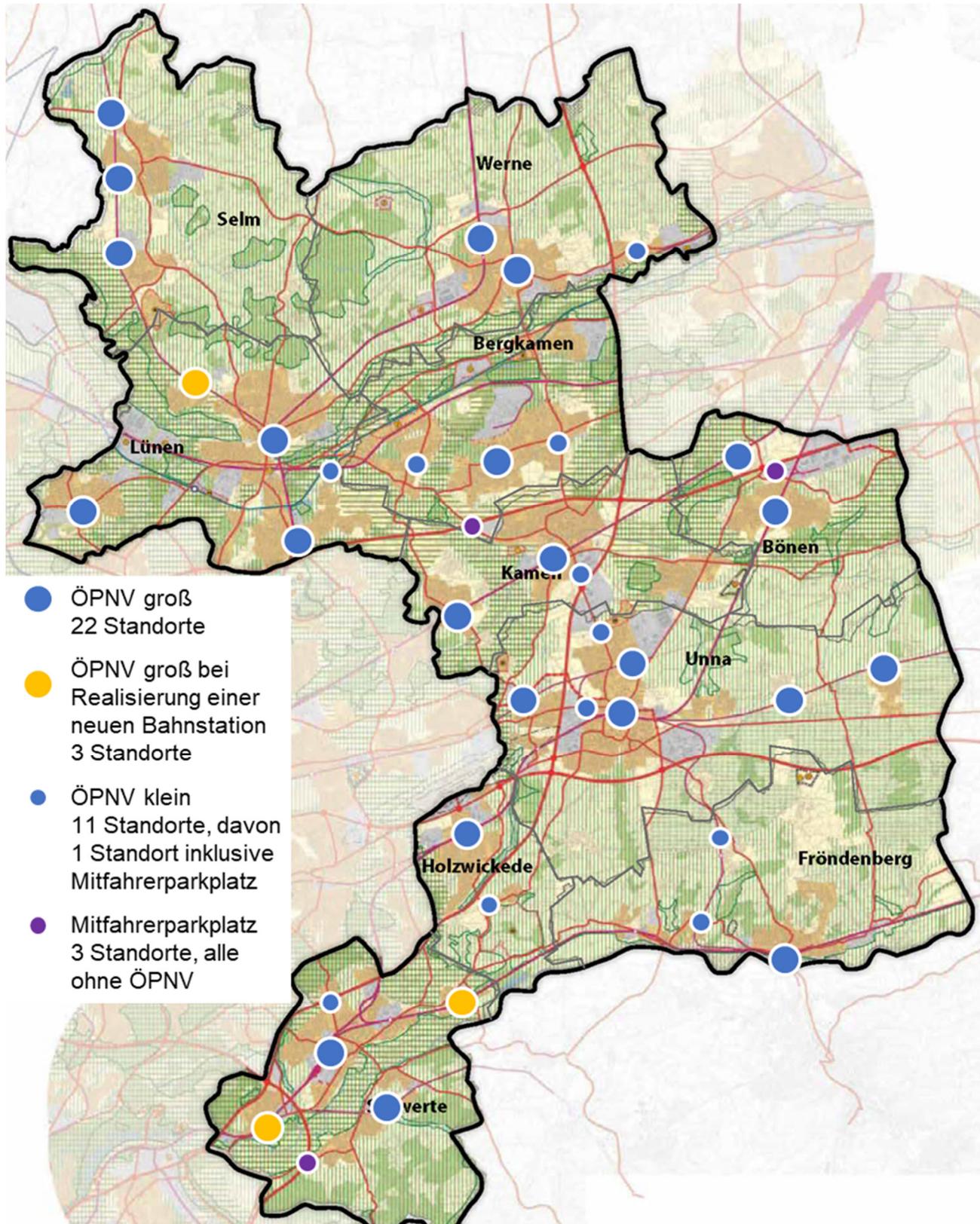


Abbildung 8 Übersicht der Standorte für Mobilstationen im Kreis Unna (ohne Quartiersstandorte)



2.2 Stadt Bergkamen

2.2.1 Standort: ÖPNV groß | Busbahnhof



Anbindung



Der Standort ist ebenerdig erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem durch Gehwege entlang der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist sowohl durch das Radverkehrsnetz NRW, sowie durch weitere touristische Routen angebunden. So bestehen in Richtung Osten (Hamm-Pelkum), Westen (Lünen) und Süden (Kamen) entsprechende Verbindungen. Über die Landwehrstraße wird zudem der geplante Radschnellweg Ruhr erreicht.



Die regionale Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen in die Zentren der Großstädte Dortmund (S30) und Hamm (S20). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt überwiegend durch regionale Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen. Die Zufahrt aus Richtung Osten (Hubert-Biernat-Straße) soll für den Autoverkehr gesperrt werden.



Die Stadt Bergkamen hat als einzige Kommune im Kreis Unna keinen eigenen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene. Daher sind neben Mobilstationen im Stadtgebiet auch weitere Mobilstationen mit Bahnanbindung relevant: Lünen Hauptbahnhof, Lünen Preußen Bahnhof, Werne Bahnhof und Kamen Bahnhof.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel auf dem Dach des Busbahnhofs und Bannern an dem Radparkhaus ▪ Vermarktung als Mobilstation Bergkamen Busbahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überdachung und Beleuchtung der bestehenden Fahrradbügel ▪ Modernisierung und Erweiterung des Radparkhauses (grundlegende Sanierung der Substanz) ▪ Prüfung einer Ergänzung von Fahrrad-Sharing ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW ▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation als Übersichtsanzeige für alle Abfahrten am Busbahnhof mit gesonderter Anzeige der nächsten Fahrten zum Bahnhof Kamen ▪ Prüfung, ob alle Fahrten nach Kamen Bahnhof dieselbe Abfahrtsposition nutzen können |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Akquisition einer Paketstation ▪ Sanierung der Überdachung des ZOB-Wartebereichs ▪ Überprüfung der Gesamtorganisation der verkehrlichen Flächennutzungen (Stellplätze, Zuwegungen, Sharing-Angebote) auf Grund der geringen Flächenreserven |

 Die Realisierung einer Paketstation, von Carsharing und Ladesäulen ist mit den Planungen, die Rathausstraße in eine Einbahnstraße zu ändern, abzuwägen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit einer Paketstation, mit Carsharing und Ladesäulen induzierte Autofahrten entstehen.

Die Attraktivität von Fahrrad-Sharing hängt stark von der Standortdichte für den Verleih bzw. die Rückgabe ab. Dies sollte für diesen Standort im Kontext von Planungen zur Ausweitung des Angebots metropolradruhr und der IGA 2027 detailliert bewertet werden.



Weitere Projekte an diesem Standort

Berg-Karree (westlich vom Busbahnhof Bergkamen)

Auf der Fläche der ehemaligen Turmarkaden soll ein neues Quartier entstehen. Dieses umfasst rund 14.000 Quadratmeter Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen. Hinzu kommen unter anderem ein Ärztehaus, Gastronomie, Büros und Einzelhandel für die Nahversorgung.⁴ Änderungen dieser Planung können jederzeit durch den Investor erfolgen.

SPNV-Anbindung Stadt Bergkamen

Es bestehen unterschiedliche Überlegungen zur Anbindung der Stadt Bergkamen durch eigene Haltepunkte an den Nahverkehr auf der Schiene.⁵ Für eine vernetzte Mobilität über Mobilstationen haben Varianten Priorität, die bis zum Busbahnhof Bergkamen führen.

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Morsers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.⁶

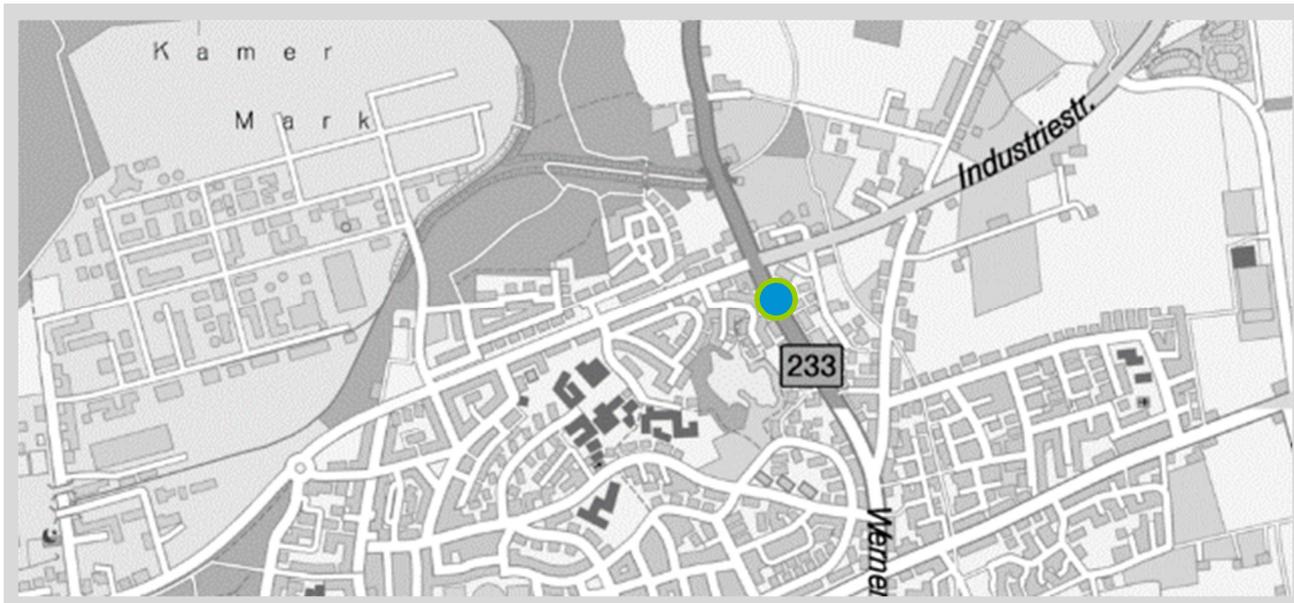
⁴ Bergkamener Infoblog (2021)

⁵ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022)

⁶ Regionalverband Ruhr (2015)



2.2.2 Standort: ÖPNV klein | Fritz-Husemann-Straße (Ost)



Anbindung



Der Standort ist ebenerdig erreichbar. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem durch den Gehweg entlang der B233. Es fehlt eine Querungshilfe direkt an der Haltestelle. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort verfügt weder über eine ausgeschilderte Anbindung an das Radverkehrsnetz NRW, noch an das touristische Netz. Über die Industriestraße wird die Nord-Süd-Trasse des Klöcknerbahn-Radwegs und damit der künftige Radschnellweg Ruhr erreicht.



Die regionale Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Zentrum der Großstadt Hamm (S20). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt ebenfalls durch regionale Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Die Stadt Bergkamen hat als einzige Kommune im Kreis Unna keinen eigenen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene. Daher sind neben Mobilstationen im Stadtgebiet auch weitere Mobilstationen mit Bahnanbindung relevant: Lünen Hauptbahnhof, Lünen Preußen Bahnhof, Werne Bahnhof und Kamen Bahnhof.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Bergkamen-Weddinghofen Nord▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Ergänzung einer Ausschilderung an das Radwegenetz▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen▪ qualitativ hochwertiger Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten▪ Querungshilfe an der B233 |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr▪ Umsetzung direkterer Radwegeverbindungen analog dem Radverkehrskonzept des Kreises Unna (K16) |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

Weitere Projekte an diesem Standort

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.⁷

⁷ Regionalverband Ruhr (2015)



2.2.3 Standort: ÖPNV klein | Museumsplatz



Anbindung



Der Standort ist ebenerdig erreichbar. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem durch Gehwege entlang der Haupt- und Nebenstraßen. Es fehlt eine Querungshilfe direkt an der Haltestelle. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist über das lokale Radverkehrsnetz, sowie über weitere touristische Radrouten angebunden.



Die regionale Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Zentrum der Großstadt Hamm (S20). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt ebenfalls durch regionale Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Die Stadt Bergkamen hat als einzige Kommune im Kreis Unna keinen eigenen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene. Daher sind neben Mobilstationen im Stadtgebiet auch weitere Mobilstationen mit Bahnanbindung relevant: Lünen Hauptbahnhof, Lünen Preußen Bahnhof, Werne Bahnhof und Kamen Bahnhof.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

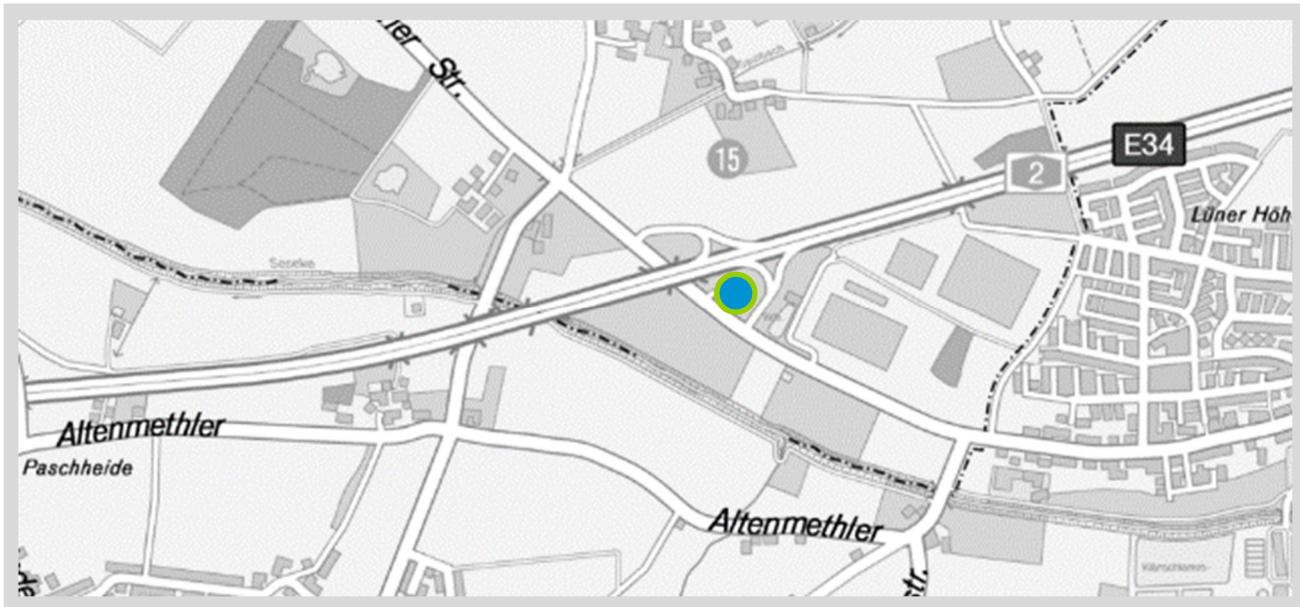
| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Bergkamen-Oberaden▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen▪ qualitativ hochwertiger Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten▪ Querungshilfe an der Jahnstraße |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

Weitere Projekte an diesem Standort

Herabstufung der Jahnstraße

Mit der Fertigstellung der L821n wird die Jahnstraße zu einer Gemeindestraße herabgestuft. Vor diesem Hintergrund werden zukünftig Flächenpotenziale für alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds entstehen.

2.2.4 Standort: Mitfahrerparkplatz | Anschlussstelle Kamen/Bergkamen (A2)



Anbindung

 Der Standort ist nicht barrierefrei erreichbar. Es ist kein durchgehendes Gehweg an der Lünener Straße vorhanden. Es besteht keine Beleuchtung.

 Der Standort ist weder über das Radverkehrsnetz NRW noch über andere touristische Radrouten angebunden. Eine Verbindung entlang der Lünener Straße ist mit dem Regionalen Radwegenetz der Metropole Ruhr vorgesehen.

 Es besteht keine Anbindung im Bahn- und Busnetz. Die Linie S30 (Dortmund – Bergkamen) nutzt zwar die Anschlussstelle Kamen/Bergkamen der A2. Auf Grund der Straßenführungen ist ein Halt an diesem Standort in beide Richtungen aber nicht möglich.

 Die Anbindung erfolgt regional über die A2 in Richtung Hamm sowie nördliches Ruhrgebiet. Eine weitere regionale und lokale Anbindung erfolgt durch die Lünener Straße in Richtung Lünen und Kamen.

 Die Lage von Mitfahrerparkplätzen ergibt sich aus zwei Kriterien, die überwiegend zu dezentralen Lagen führen: der Umstieg zwischen zwei Autos und die schnelle Erreichbarkeit einer Autobahn. Hierdurch haben einzelne Verkehrsmittel eine geringere Bedeutung für die intermodale Verknüpfung.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

 Die Standardausstattungen Dynamische Information, Internet-Hotspots und Fahrkartenerwerb sind nur relevant bei Mobilstationen, die eine sinnvolle Verknüpfung mit Bahn/Bus ermöglichen. Die Barrierefreiheit bei Mobilstationen an Mitfahrerparkplätzen umfasst die ebenerdige Anbindung mit dem Fuß- und Radwegenetz.



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design durch Folierung der Radparkanlage und Kennzeichnung durch einen Logo-Würfel auf dem Dach▪ Vermarktung als Mobilstation Bergkamen A2▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Prüfung einer Umsetzung des Radwegs entlang der Lünener Straße als kombinierter Fuß-/Radweg in Richtung Kamen Lünener Höhe▪ qualitativ hochwertiger Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Potenzialprüfung über eine Fahrradflunder (siehe Anhang) für gesichertes Parken▪ Umsetzung Regionales Radwegenetz entlang der Lünener Straße |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.3 Gemeinde Bönen

2.3.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Der Standort umfasst auch die rund 50 Meter östlich liegende Haltestelle Rathaus des Bürgerbusses (Höhe Lidl-Parkplatz).

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei eingeschränkt erreichbar. Der Bahnsteig in Richtung Unna (Gleis 2 und 3) verfügt nur über eine Treppe. Eine Querungshilfe an der nördlich verlaufenden Oststraße ist nicht vorhanden. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem durch Gehwege entlang der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist sowohl an das Radverkehrsnetz NRW, als auch an weitere touristische Radrouten in Ost-, West- und Süd-Richtung angebunden. Eine ausgeschilderte Radwegeverbindung in Richtung Norden fehlt.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahnlinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem mit den Zentren der Großstädte Hagen und Hamm (beide RE7 und RE13). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt durch zwei Buslinien. Zusätzlich verkehrt der Bürgerbus in Wohnquartiere Nordbögge, Altenbögge und Bönen Mitte.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Direkt am Bahnhof Bönen kreuzt die Bahntrasse die Bahnhofstraße ebenerdig. Die Verbindung zwischen Bahnsteigzugang und dem Ortsteil Altenbögge ist mit allen Verkehrsmitteln und zu Fuß nur bei geöffneter Schranke möglich. Durch das dichte Aufkommen an Zügen (Nah-, Fern- und Güterverkehr) kann in einzelnen Stunden der Bahnübergang länger geschlossen als geöffnet sein.



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: vorhanden | zu ergänzen

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel auf dem Dach der Bushaltestelle ▪ Vermarktung als Mobilstation Bönen Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Ergänzung einer ausgeschilderten Radwegeverbindung in Richtung Norden ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernisierung und barrierefreier Ausbau des Bahnhofs und Bahnhofsvorplatzes inklusive Bushaltestelle ▪ Verlängerung der Fußgängerzone mit einer Unterführung bis zum Bahnhofszugang |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualifizierung des öffentlich zugänglichen Parkens mit der Modernisierung des Bahnhofs (Umstellung auf Rahmenbügel, Kapazitätserweiterung, Überdachung, Beleuchtung) ▪ Aufwertung einer Radwegeverbindung in Richtung Norden durch eine Fahrradstraße auf der Bachstraße ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung eines Halts des Bürgerbusses direkt vor dem Bahnhofszugang (Haltestelle Bahnhof) |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Akquisition einer Paketstation |



Bei der Investition in die Infrastruktur sind die parallelen Entwicklungen rund um die Beseitigung des Bahnübergangs und Modernisierung des Bahnhofs zu berücksichtigen.

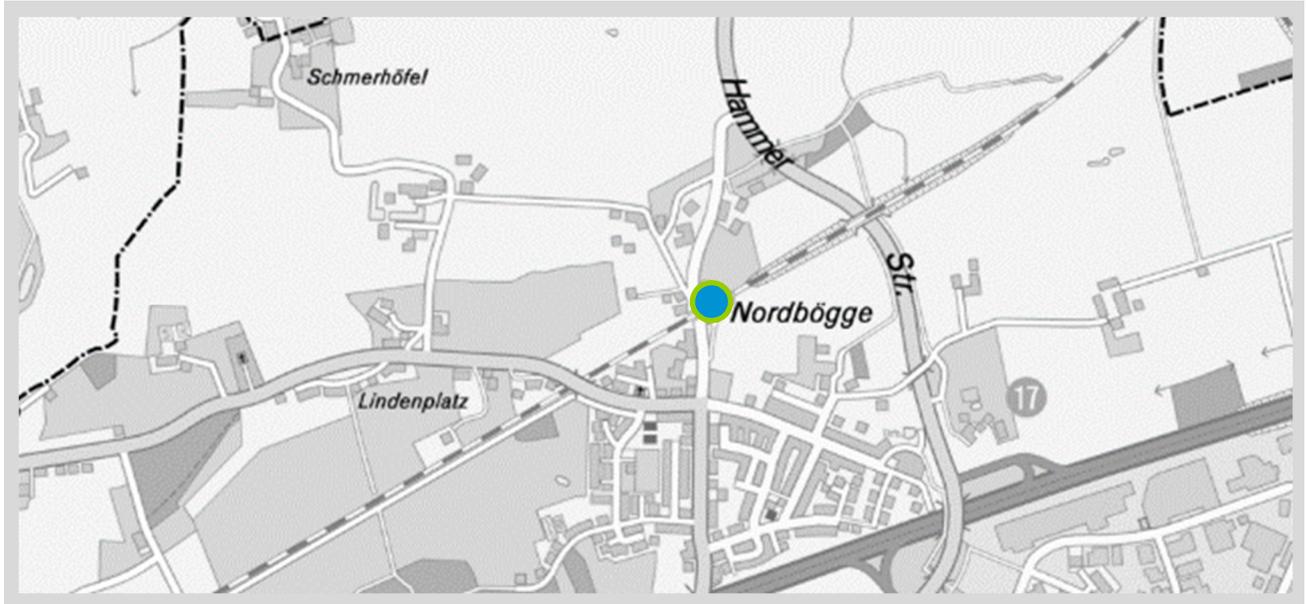
Weitere Projekte an diesem Standort

Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung des Bahnhofsbereichs im Zentrum

Die Beseitigung des Bahnübergangs sieht einen Tunnel für den Straßenverkehr vor, der südlich vom Bahnhof die Bahntrasse quert. Hinzu kommt eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe des heutigen Bahnübergangs, um die Fußgängerzone bis an den Bahnhofszugang zu verlängern. Damit verbunden ist auch eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereichs.



2.3.2 Standort: ÖPNV groß | Nordböge Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei eingeschränkt erreichbar. Beide Seiten des Bahnhofs sind über eine Brücke verbunden. Die Rampen sind nach DIN-Norm nicht barrierefrei. Die Anbindung in umliegende Quartiere erfolgt vor allem durch den Gehweg entlang der Hammer Straße (Nebenstraße) in Richtung Nordböge. An der Hauptstraße ist eine Querungshilfe vorhanden. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet, die Brücke nicht.



Der Standort ist über eine touristische Radroute (A1) angebunden. Eine regionale Anbindung in alle Richtungen ist im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Kreises Unna vorgesehen und besteht in Teilen bereits. Eine Ausschilderung fehlt. Der südlich der Gleise gelegene Standort ist von Norden über eine Fußgängerbrücke erreichbar. Diese Fußgängerbrücke ist wegen zu niedriger Brüstungen nicht für den Radverkehr freigegeben.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahnlinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem mit den Zentren der Großstädte Dortmund und Hamm (beide RE1 und RE3). Die lokale Anbindung in die Ortsteile Nordböge, Mitte und Altenböge erfolgt durch eine Buslinie. Zusätzlich verkehrt der Bürgerbus, allerdings ohne Halt direkt am Bahnhof.



Die Anbindung erfolgt nördlich und südlich durch Nebenstraßen. Die für beide Richtungen relevante Hammer Straße ist im Bereich des Bahnhofs durch die Bahntrasse unterbrochen. Die nördliche Hammer Straße führt in Richtung Hamm-Pelkum, die südliche Hammer Straße in Richtung des Wohnquartiers Nordböge.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.



Weiterentwicklung des Standorts

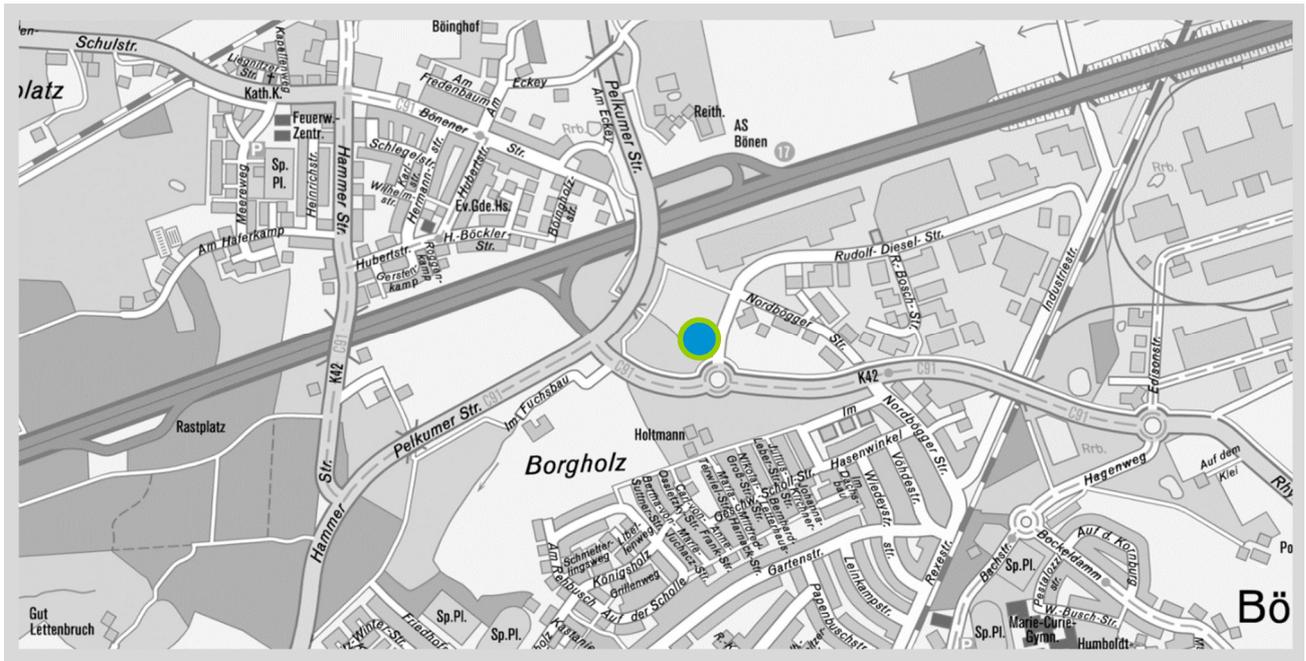
| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses und Folierung der Bushaltestelle und Bannern an dem Radparkhaus▪ Vermarktung als Mobilstation Bönen-Nordböge Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Ergänzung einer Ausschilderung der Radrouten▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle▪ Aufwertung der Hammer Straße zwischen Bahnhof und Schulstraße▪ Ergänzung einer Beleuchtung der Brücke |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Radparkhaus auf der Südseite des Bahnhofs▪ freizugängliches Parken auf beiden Seiten des Bahnhofs mit Rahmenbügeln, Überdachung und Beleuchtung▪ Erhöhung der Brückenbrüstung, perspektivisch barrierefreier Neubau▪ Ausweisung der südlichen Hammer Straße bis Kreuzung Schulstraße/Bönener Straße als Fahrradstraße▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an der Bushaltestelle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.3.3 Standort: Mitfahrerparkplatz | Anschlussstelle Bönen (A2)



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Die Anbindung in Richtung Altenböge erfolgt über einen kombinierten und baulich getrennten Geh-/Radweg entlang der Rhyner Straße; in Richtung Nordböge über einen Feldweg. Am Kreisverkehr ist eine Querungshilfe vorhanden. Eine Beleuchtung besteht in beiden Richtungen nicht.



Der Standort ist über eine touristische Radroute (A1) angebunden. Die regionale Anbindung in Süd-, Ost- und West-Richtung ist im Rahmen des Kreisradwegekonzepts vorgesehen und durch eine bauliche Fahrradinfrastruktur entlang der Rhyner Straße gesichert. Durch abweigende Straßen (Richtung Altenböge und Zentrum) sowie einen Rad- und Fußweg (Richtung Nordböge) sind die nächstgelegenen größeren Wohnquartiere erreichbar.



Es besteht keine Anbindung im Bahn- und Busnetz.



Die Anbindung erfolgt regional über die A2 in Richtung Hamm sowie nördliches Ruhrgebiet. Eine weitere regionale und lokale Anbindung erfolgt über die Rhyner Straße. (K42).



Die Lage von Mitfahrerparkplätzen ergibt sich aus zwei Kriterien, die überwiegend zu dezentralen Lagen führen: der Umstieg zwischen zwei Autos und die schnelle Erreichbarkeit einer Autobahn. Hierdurch haben einzelne Verkehrsmittel eine geringere Bedeutung für die intermodale Verknüpfung. Dies betrifft zum Beispiel den Busverkehr, vor allem wenn dieser nur einen geringen Taktfahrplan hat.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**



Die Standardausstattungen Dynamische Information, Internet-Hotspots und Fahrkartenverkauf sind nur relevant bei Mobilstationen, die eine sinnvolle Verknüpfung mit Bahn/Bus ermöglichen. Die Barrierefreiheit bei Mobilstationen an Mitfahrerparkplätzen umfasst die ebenerdige Anbindung mit dem Fuß- und Radwegenetz.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design durch Logo-Würfel auf dem Dach und Banner an der Seite eines Radparkhauses▪ Vermarktung als Mobilstation Bönen A2▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Potenzialprüfung über eine Fahrradflunder (siehe Anhang) für gesichertes Parken▪ Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Kreis Unna |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |

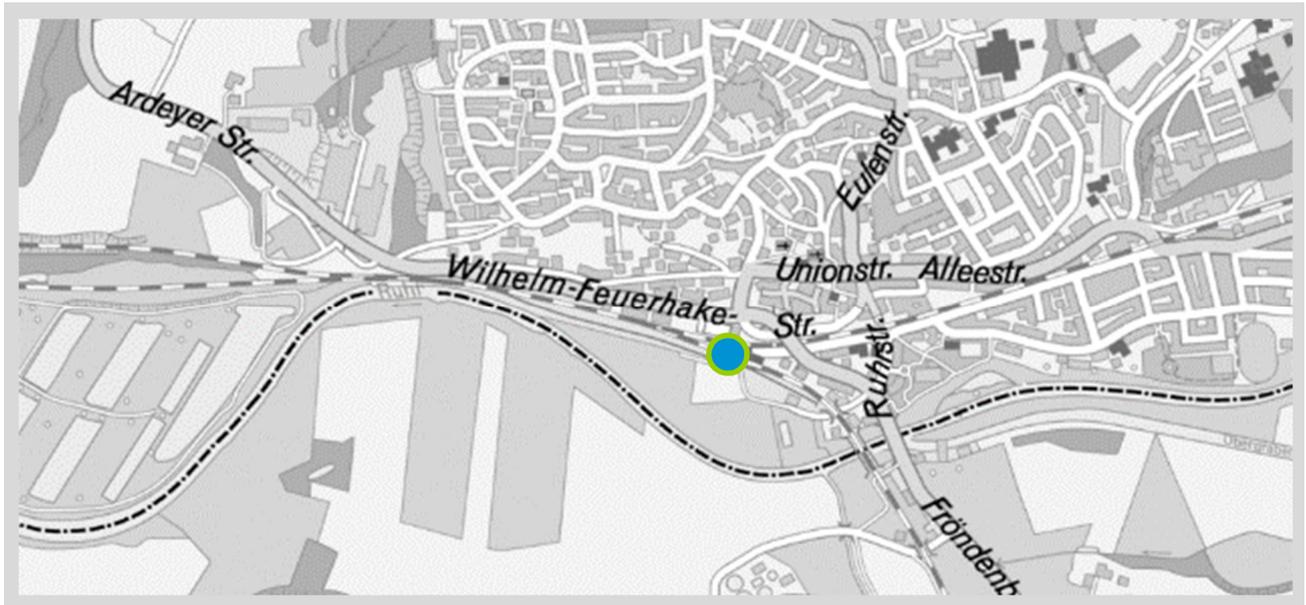
Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.4 Stadt Fröndenberg/Ruhr

2.4.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der nördlich verlaufenden Haupt- und Nebenstraßen. Alle Bahnsteige verfügen zusätzlich über eine Anbindung am östlichen Bahnsteigende. An den Hauptstraßen bestehen Querungsmöglichkeiten. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist sowohl an das Radverkehrsnetz NRW als auch an weitere touristische Radrouten in alle Richtungen angebunden.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen mit den Zentren der Großstädte Dortmund (RE57) und Hagen (RE17) mit der Bahn. Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt durch mehrere Buslinien. Zusätzlich verkehrt der Bürgerbus in mehrere Ortsteile.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Mit der Lage an der südlichen Stadtgrenze erstreckt sich der Einzugsbereich deutlich in die Stadt Menden (Märkischer Kreis).

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts

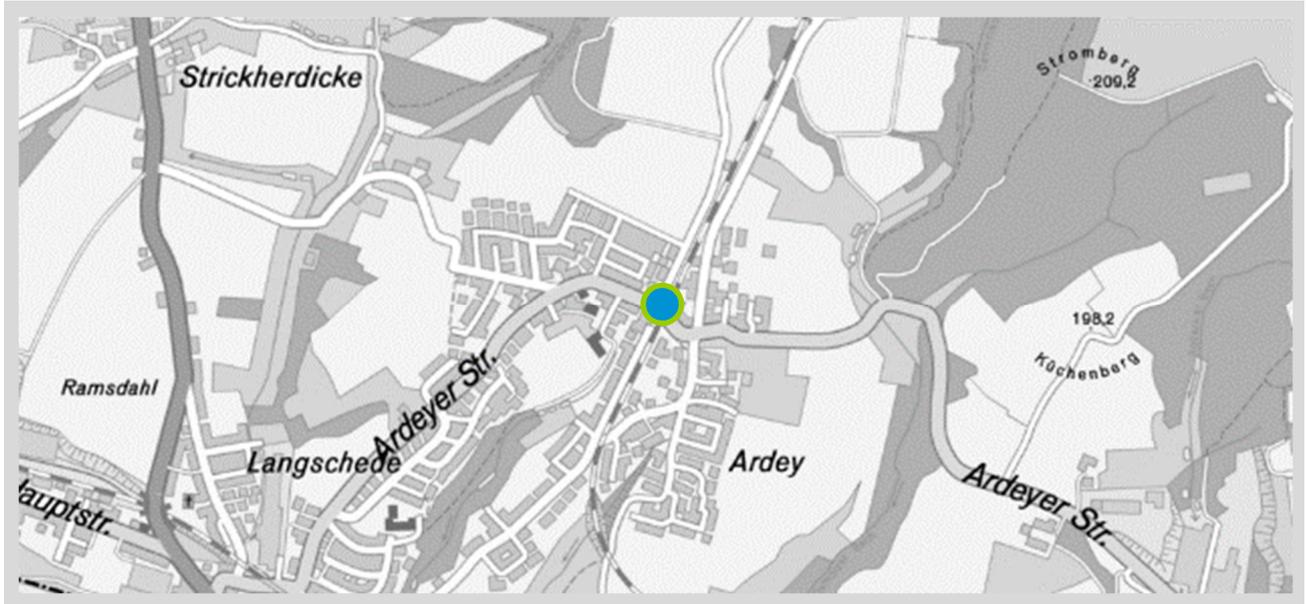
| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses und Folierung der Bushaltestelle ▪ Vermarktung als Mobilstation Fröndenberg Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ersatz der bestehenden Radparkanlage (Radparkhaus und öffentliches Parken) mit Rahmenbügeln, Überdachung und Beleuchtung ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW ▪ Anbindung an RuhrtalRadweg |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an der Bushaltestelle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |

Weitere Projekte an diesem Standort

Entfällt



2.4.2 Standort: ÖPNV klein | Ardey Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An der Hauptstraße besteht keine Querungshilfe. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist direkt über das Radverkehrsnetz NRW, sowie an das touristische Radroutennetz angebunden. Zum Stadtzentrum sowie Richtung Langschede ist keine ausreichende Radinfrastruktur vorhanden.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie (RB54). Es besteht keine umsteigefreie Verbindung in ein Zentrum einer Großstadt. Ein Umstieg an den Bahnhöfen Unna oder Fröndenberg/Ruhr ist erforderlich. Die lokale Anbindung erfolgt durch eine Buslinie.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Dieser Bahnhof hat keine umsteigefreie Verbindung mit einer Großstadt. Daher ist der Bahnhof der Kategorie ÖPNV klein zugeordnet.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf dem Bahnsteig vorhanden.



Weiterentwicklung des Standorts

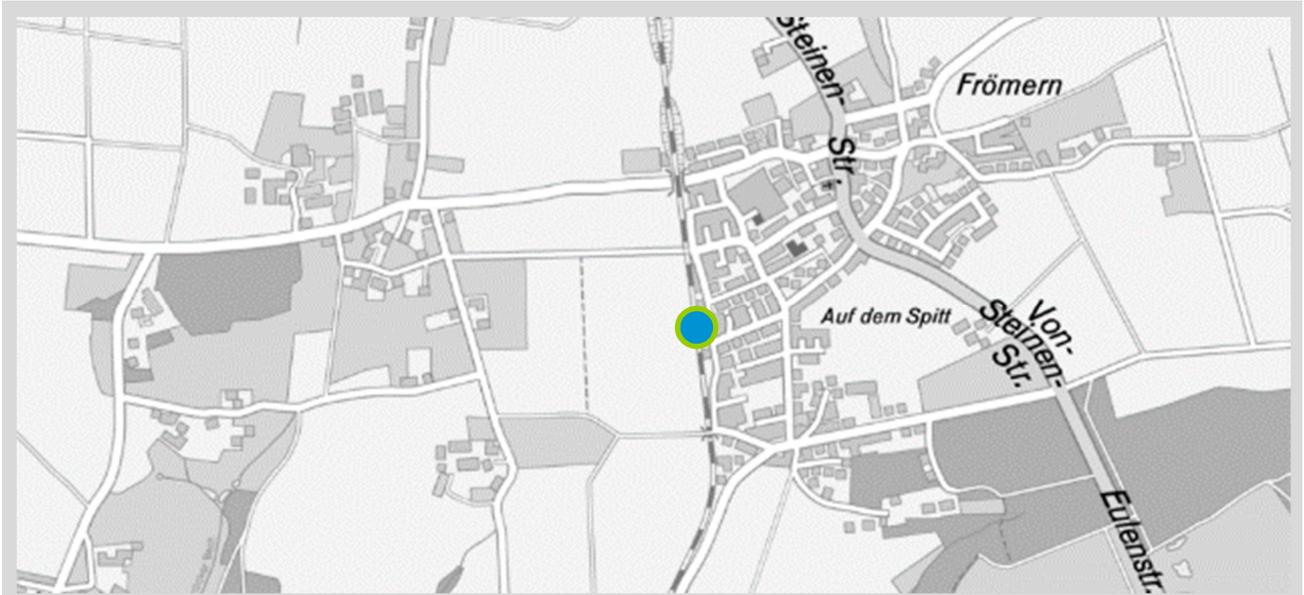
| | |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einer Stele am Bahnhofszugang und Folierung des Wetterschutzes an der Bushaltestelle▪ Vermarktung als Mobilstation Fröndenberg-Ardey Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs und der Bushaltestelle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung▪ Neubau einer Radwegeverbindung Richtung Fröndenberg-Mitte analog dem Radverkehrskonzept des Kreises Unna bei Straßen.NRW als Baulasträger forcieren |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.4.3 Standort: ÖPNV klein | Frömern Bahnhof



Der Standort umfasst nicht die im Umfeld liegenden Bushaltestellen Frömern (R70) und Mühlenweg (Bürgerbus). Beide Linien bedienen denselben Korridor wie die Bahnlinie. Der Umstieg zwischen diesen Bahn- und Buslinien hat daher keine Relevanz.

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Querungsmöglichkeiten sind hier nicht relevant. Der Bahnhof liegt in einem Umfeld aus Nebenstraßen. Die Anbindung in das umliegende Quartier erfolgt vor allem über Gehwege der Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist direkt an das touristische Radroutennetz in alle Richtungen angebunden. Dies ist in Teilen nur über Umwege gegeben. Es bestehen Verbindungen in Richtung Frömern und Ardey. Die Anbindung über direkte Wegeverbindung ist als Maßnahme im Radverkehrskonzept enthalten.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie (RB54). Es besteht keine umsteigefreie Verbindung in ein Zentrum einer Großstadt. Ein Umstieg an den Bahnhöfen Unna oder Fröndenberg/Ruhr ist erforderlich. Eine Führung der Buslinien im Ortsteil Frömern bis an den Bahnhof ist auf Grund der Straßencharakteristik nicht möglich.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Dieser Bahnhof hat keine umsteigefreie Verbindung mit einer Großstadt. Daher ist der Bahnhof der Kategorie ÖPNV klein zugeordnet.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einer Stele am Bahnhofszugang ▪ Änderung der Haltestellenbezeichnung der Buslinie R70 Frömer in Frömer Ortsmitte, um den Unterschied zum Bahnhof Frömer besser zu kommunizieren ▪ Vermarktung als Mobilstation Frödenberg-Frömer Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung ▪ Umsetzung direkterer Radwegeverbindungen analog dem Radverkehrskonzept des Kreises Unna |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.5 Gemeinde Holzwickede

2.5.1 Standort: ÖPNV groß | Holzwickede



Der Standort umfasst zwei Bushaltestellen. An der Haltestelle Bahnhof auf dem Bahnhoftsplateau halten derzeit alle Linien (R51, R52, Airport-Shuttle und 177). Die Haltestelle Bahnhof (P+R) liegt am Park-and-Ride-Stellplatz am südlichen Zugang (Kreuzung Bahnhofstraße/Karlstraße) und ist derzeit ohne Bedienung.

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei aus Süden erreichbar. In Richtung Westen besteht nur ein schmaler Gehweg an der Rampenzufahrt zur Bushaltestelle auf dem Bahnhoftsplateau. Diese ist zudem nicht nach DIN-Norm barrierefrei. Auch fehlt an der Nordstraße eine Querungshilfe. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist sowohl an das Radverkehrsnetz NRW als auch an weitere touristische Radrouten in Ost-, West- und Süd-Richtung angebunden. Von Süden aus wird der Standort durch die Bahnunterführung von der Bahnhofstraße aus erreicht. Aus Richtung Norden fehlt die eine entsprechende Anbindung. Die Rampe zum Bahnsteigplateau ist von der Nordstraße nur über einen schmalen Gehweg mit Radfahrer frei zu erreichen. Die Nordstraße ist im Regionalen Radwegenetz des Regionalverbands Ruhr als Maßnahme enthalten.



Die regionale Anbindung erfolgt vor allem durch Bahnlinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem mit den Zentren der Großstädte Dortmund (RB59), Hagen und Hamm (beide RE7 und RE13) mit der Bahn. Die lokale Anbindung in die Ortsteile erfolgt durch regionale Buslinien. Vom Bahnhof verkehrt das Airport-Shuttle zum Flughafen Dortmund. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses und Bannern an der Brücke Nordstraße ▪ Erweiterung der Stele am Zugang Bahnhofstraße um die Mobilitätspiktogramme aus dem Handbuch Mobilstationen ▪ Vermarktung als Mobilstation Holzwickede Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen ▪ Verbesserung der Gehweganbindung über die Rampe am Zugang Nordstraße mit einer geringeren Neigung ▪ Verlängerung des Bahnsteigtunnels in Richtung Norden zur Stehfenstraße |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung eines Teil der Rahmenbügel am südlichen Zugang auf das Bahnhoftsplateau (Gleise 4 und 5) mit Ergänzung einer Überdachung und Beleuchtung ▪ Vollständige Überdachung der verbleibenden Rahmenbügel am südlichen Zugang des Bahnhofs auf dem Park-and-Ride-Stellplatz ▪ Ergänzung von Radinfrastruktur entlang der Nordstraße analog Radverkehrskonzept Kreis Unna ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung von Alternativen zur Bedienung der Haltestelle auf dem Bahnhoftsplateau im Zuge der ganzheitlichen Weiterentwicklung des Standorts |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Unterbindung der P+R-Nutzung durch Personen, die kostenlos parken, aber nicht auf Bahn bzw. Bus umsteigen ▪ Aufhebung der zeitlichen Befristung für das Laden von Elektroautos auf P+R-Standorten |
| + | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |



Die Prüfung von Alternativen zur Bushaltestelle auf dem Bahnhoftsplateau ist auf Grund der beengten Platzverhältnisse sinnvoll. Es bestehen keine Überholmöglichkeiten für Busse. Der Einsatz von Gelenkbussen ist ebenfalls nicht möglich.



Weiterentwicklung des Standorts

Die Unterbindung einer Fehlnutzung am P+R-Parkplatz durch Nicht-Nutzer von Bahn und Bus kann derzeit nur erfolgen, wenn der P+R-Standort nicht mit Fördermitteln errichtet wurde. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr läuft dazu ein Pilotprojekt (zum Beispiel Dortmund: Stadtbahnstation Hauptfriedhof an der B1).⁸

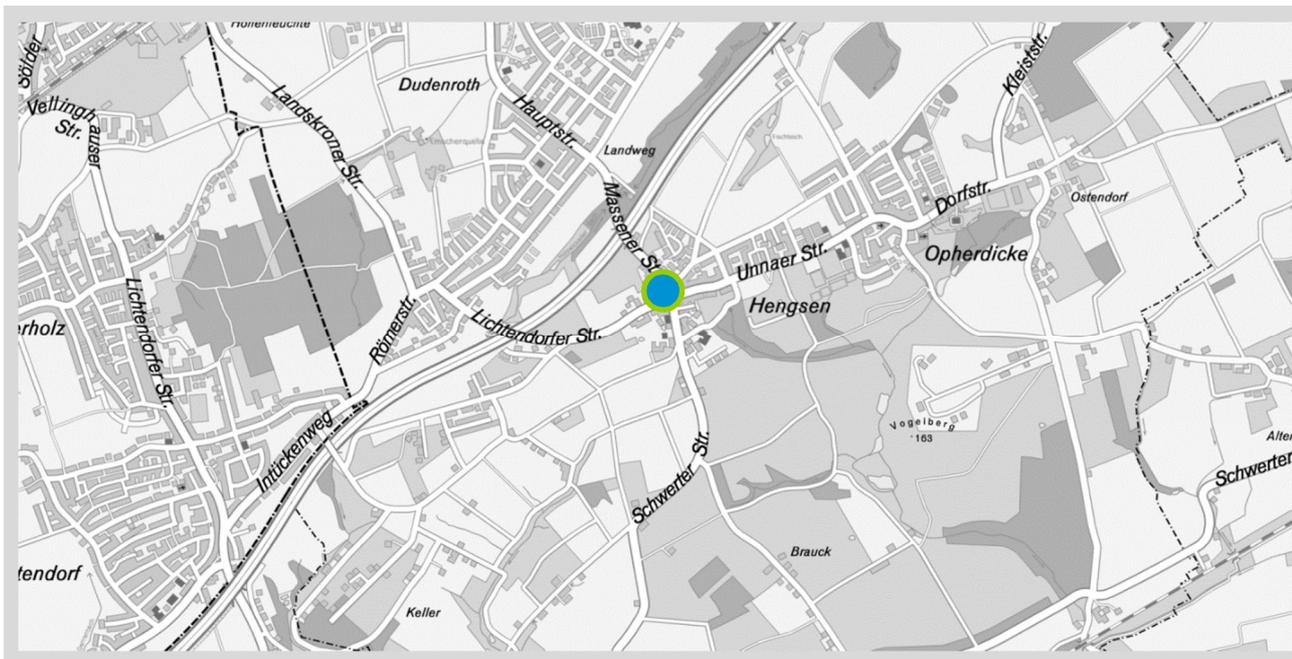
Weitere Projekte an diesem Standort

Konzept der Deutschen Bahn zur Weiterentwicklung des Bahnhofs.

⁸ Ruhr Nachrichten (2022)



2.5.2 Standort: ÖPNV klein | Hengsen



Der Standort für eine potenzielle Mobilstation im Ortsteil Hengsen ist nicht Bestandteil des Gutachtens Mobilstationen NRW. Dieser wurde aus der Abstimmung mit der Gemeinde Holzwickede im Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna ergänzt.

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Am Kreisverkehr befinden sich Querungshilfen. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist direkt an das Radverkehrsnetz NRW angeschlossen. In einer Entfernung von rund 200 Metern sind auch touristische Radrouten wie zum Beispiel das radrevier.ruhr oder die Route RadKreisUnna erreichbar.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen in die Zentren der Städte Unna (R51, R52) und Schwerte (R50). Eine lokale Anbindung erfolgt ebenfalls durch Buslinien (R51, R52).



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | zu ergänzen

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

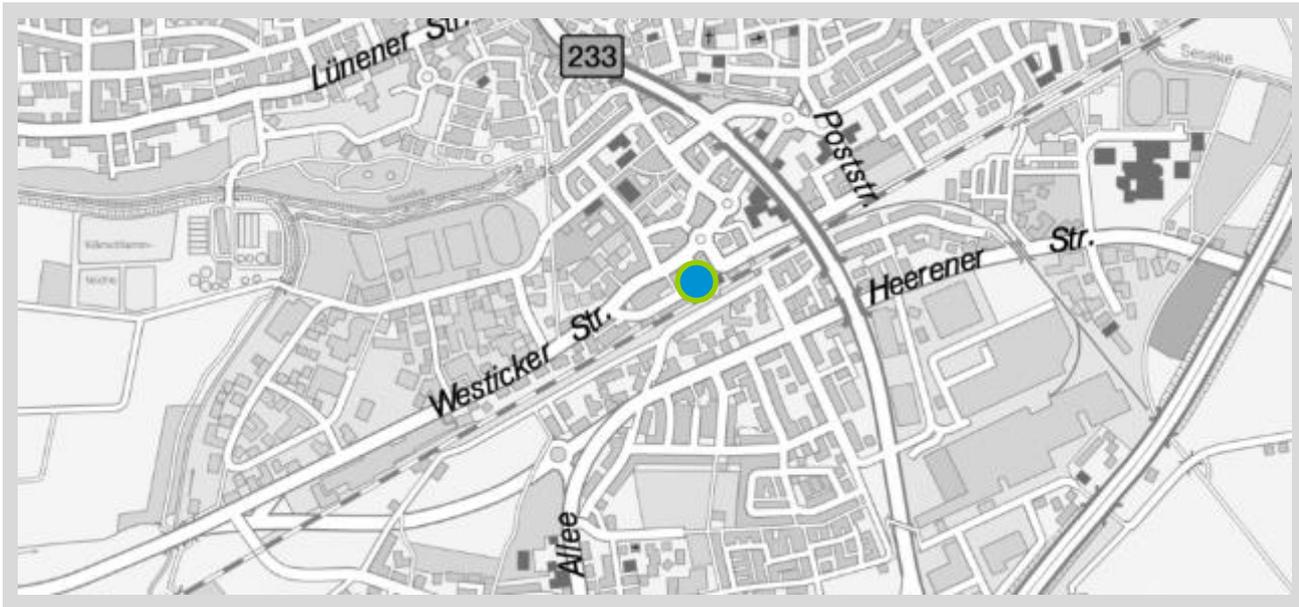
| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Holzwickede-Hengsen▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen▪ Prüfung einer Verlängerung aller Fahrten der Linie R50 bis Hengsen▪ Prüfung von Buskaps statt Buchten, um Platz für die weitere Ausstattung zu erhalten |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.6 Stadt Kamen

2.6.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Quermöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist sowohl an das Radverkehrsnetz NRW als auch an touristische Radrouten in alle Richtungen angebunden. Im Rahmen des Regionalen Radwegenetzes ist eine direkte Zubringerverbindung über eine alte Bahntrasse an den Radschnellweg Ruhr angedacht. Die Anbindung aus Richtung Süden erfolgt über die Bahnunterführung. Die Anbindung in Richtung Norden und Stadtzentrum erfolgt über die Bahnhofstraße als Fahrradstraße.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem mit den Zentren der Großstädte Dortmund und Hamm (beide RE1, RE3, RE6, RE11) mit der Bahn. Die regionale Anbindung in Nord-Süd-Richtung und die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Der Bahnhof Kamen verfügt über die beste regionale Anbindung im Nahverkehr auf der Schiene im Kreis Unna; auch nachts. Hier halten alle vier Linien des Rhein Ruhr Express (RE1, RE3, RE6, RE11) auf dem Abschnitt Hamm – Dortmund. Zudem kann in Richtung Ruhrgebiet bereits der Tarif des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genutzt werden. Dies führt zu einer besonders hohen Nachfrage.



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die dynamische Fahrgastinformation für den Busverkehr gehört zu den ältesten Anlagen im Kreis Unna. Die altersbedingte Störungsanfälligkeit verbunden mit hohem Instandhaltungsaufwand erfordert Handlungsbedarf.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel durch Banner am Parkhaus (Gebäudeecken Ecke Westicker Straße/Am Bahnhof) ▪ Realisierung einer Stele bei der Umsetzung eines zweiten Zugangs am westlichen Bahnsteigende (Borsigstraße) ▪ Bessere Beschilderung der Bushaltestellen und Informationsvitriolen für Fahrplanaushänge ▪ Vermarktung als Mobilstation Kamen Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der südlichen Wohnquartiere an das westliche Bahnsteigende |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ weitere Stellplätze mit Realisierung eines weiteren westlichen Zugangs (Borsigstraße) ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW ▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung einer Führung der Linie C22 über Borsigstraße mit Realisierung eines westlichen Zugangs zu den Bahnsteigen ▪ Erneuerung der dynamischen Fahrgastinformation an den Bushaltestellen und Ergänzung einer Übersichtsanzeige am Ausgang östlich der Radstation mit gesonderter Anzeige der nächsten Fahrten zum Busbahnhof Bergkamen |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing ▪ Unterbindung der P+R-Nutzung durch Personen, die kostenlos parken, aber nicht auf Bahn bzw. Bus umsteigen |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ alternativer Standort für die Entsorgungscontainer vor dem Bahnhofsgebäude ▪ Akquisition einer Paketstation |



Die Unterbindung einer Fehlnutzung am P+R-Parkplatz durch Nicht-Nutzer von Bahn und Bus kann derzeit nur erfolgen, wenn der P+R-Standort nicht mit Fördermitteln errichtet wurde. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr läuft dazu ein Pilotprojekt (zum Beispiel Dortmund: Stadtbahnstation Hauptfriedhof an

Weiterentwicklung des Standorts

der B1).⁹

Weitere Projekte an diesem Standort

Schöner ankommen in NRW

Die Landesregierung NRW und die Deutsche Bahn vereinbaren gemeinsame Ziele für attraktive Bahnhofsgebäude und Vorplätze. Gebäude sollen mit neuem Leben gefüllt werden. Bahnhöfe sind wichtige Knotenpunkte für die Verkehrswende.¹⁰

Bau.Land.Bahn

Das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung hat im Zuge des Programms Bauland an der Schiene im südlichen Bahnhofsumfeld ein Planungsbüro mit der Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplanung beauftragt. In der weiteren Planung sollten die städtebauliche Verbindung der beiden Bahnhofsseiten sowie eine weitere Bushaltestelle auf der Südseite mitberücksichtigt werden, um die Mobilstation am Kamener Bahnhof bestmöglich anzubinden.

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.¹¹

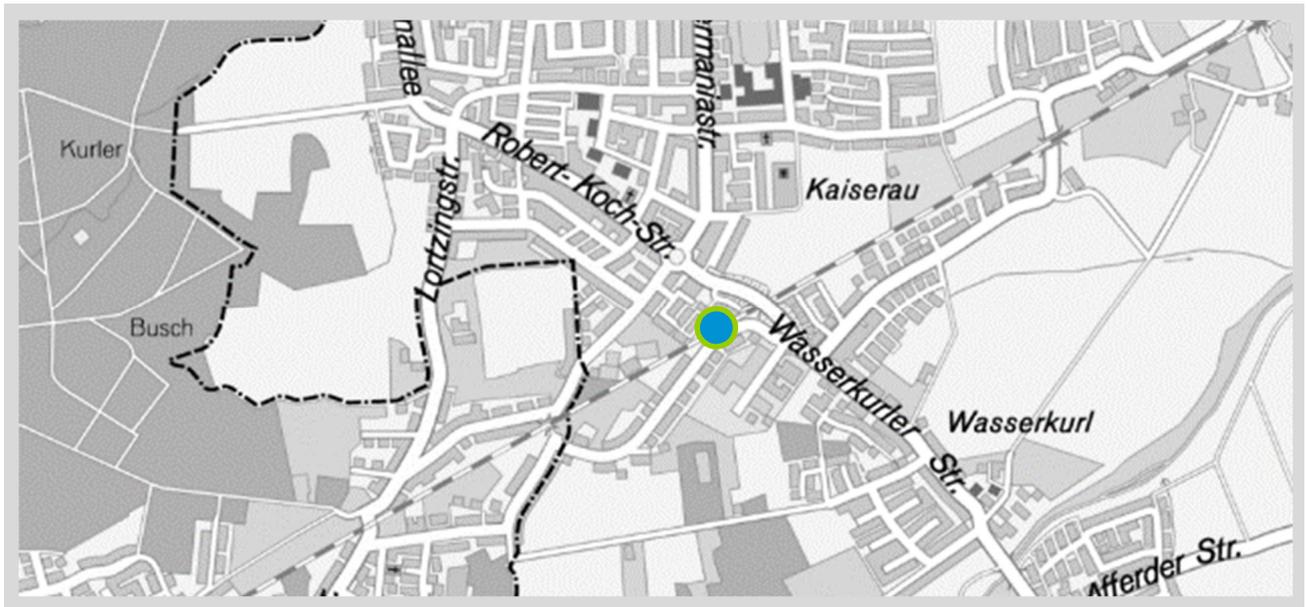
⁹ Ruhr Nachrichten (2022)

¹⁰ Deutsche Bahn (2022)

¹¹ Regionalverband Ruhr (2015)



2.6.2 Standort: ÖPNV groß | Methler Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei eingeschränkt erreichbar. Die Brücke über die Bahngleise sowie die Rampen direkt von der L821 zu den Bahnsteigen sind nach DIN-Norm nicht barrierefrei. An der Hauptstraße auf Höhe der Bushaltestelle besteht eine Querungshilfe. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet. Zwischen Bushaltestelle und Bahnsteigen ist ein längerer Fußweg (bis zu 300 Metern) erforderlich.



Der Standort ist nicht direkt über das Radverkehrsnetz NRW oder lokale Routen angebunden. Die Verbindung über die Robert-Koch- und Wasserkurler Straße erfolgt über kombinierte Geh- und Radwege, mit Anbindung an das ausgeschilderte Radwegenetz.



Die regionale Anbindung erfolgt vor allem durch Bahnlinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem in die Zentren der Großstädte Dortmund und Hamm (beide RE1, RE3 und RE11) mit der Bahn. Die lokale Anbindung sowie in die Stadt Unna erfolgen durch Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

Kennzeichnung Mobilstation

Barrierefreiheit

Internet-Hotspots

Informationen zum Angebot

Wetterschutz mit Sitzen

Fahrkartenerwerb



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

Beleuchtung

Fahrradparken

Dynamische Informationen



Eine dynamische Fahrtgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts



- Vermarktung als Mobilstation Kamen-Methler Bahnhof
- Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle



- Prüfung von Möglichkeiten, eine nach DIN-Norm vollständige Barrierefreiheit in den Zuwegungen nachträglich zu ermöglichen



- Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW



- Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen
- Prüfung einer Haltestelle auf der Brücke mit barrierefreien Zuwegen zu den Bahnsteigen



- Stellplätze optional für Carsharing
- Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing



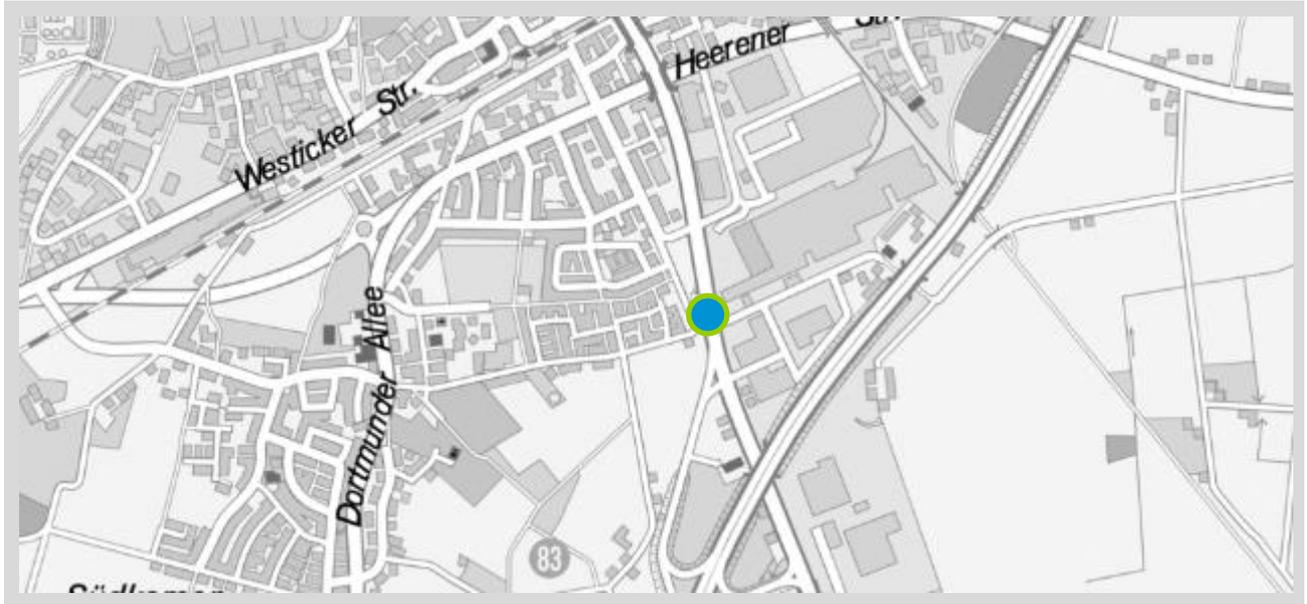
- Akquisition einer Paketstation
- Bedarfsprüfung einer öffentlichen Toilette

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.6.3 Standort: ÖPNV klein | Südkamener Straße



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei eingeschränkt erreichbar. Die Querung der B233 über eine Brücke ist nicht nach DIN-Norm barrierefrei. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet, die Brücke nicht.



Der Standort ist an das lokale Radwegenetz angebunden. Die Anbindung an den zukünftigen Radschnellweg Ruhr erfolgt über die Straße Zollpost. Richtung Unna und Kamen ist der Ausbau der Radwegeverbindung über die B233 im Rahmen des Radverkehrskonzepts Kreis Unna vorgesehen. Die Fußgängerbrücke ist wegen zu niedriger Brüstungen nicht für den Radverkehr freigegeben.



Die Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderen in die Zentren der Städte Unna (S40, S81 und R81), Lünen (S40) und Bergkamen (S81 und R81).



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Dieser Standort verfügt über eine Anschlussstelle mit der A1 (Kamen Zentrum). Hierzu gehört auch ein Parkstreifen am südlichen Ende der Unnaer Straße. Auf Grund der ebenfalls vorhandenen Busanbindung ist dieser Standort der Kategorie ÖPNV klein zugeordnet (anstatt Kategorie Mitfahrerparkplatz).

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen, Folierung eines Wetterschutzes und Bannern an der Fußgängerbrücke▪ Vermarktung als Mobilstation Kamen Südkamener Straße▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Ausweisung der Stellplätze am südlichen Ende der Unnaer Straße als Mitfahrerparkplätze▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung eines Gehwegs entlang der südlichen Unnaer Straße▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Aufwertung der vorhandenen Stellplätze mit Rahmenbügeln, Überdachung und Beleuchtung▪ Bedarfsprüfung für ein ergänzendes Radparkhaus▪ Ergänzung von Radinfrastruktur entlang der B233 analog Radverkehrskonzept Kreis Unna▪ perspektivisch breiterer und barrierefreier Neubau der Fuß- und Fahrradbrücke |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen Schließfächer▪ |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Abtrennung der Entsorgungscontainer am Mitfahrerparkplatz (zum Beispiel Zaun), um Umweltbelastung des Umfelds zu verringern und Sauberkeit der Mobilstation zu erhöhen |

Weitere Projekte an diesem Standort

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.¹²

¹² Regionalverband Ruhr (2015)



2.7 Stadt Lünen

2.7.1 Standort: ÖPNV groß | Hauptbahnhof



Der Standort umfasst auch die nördlich vom Hauptbahnhof liegenden Bushaltestellen Hbf. Nord (Ernst-Becker-Straße) und Hbf. Nord (Münsterstraße). Diese dienen vor allem als Umsteigemöglichkeit vom Bus auf den Zug bei geschlossener Bahnschranke.

Anbindung



Der Standort ist eingeschränkt barrierefrei erreichbar. Der östliche Mittelbahnsteig (Gleise 3 und 4) ist nur über Treppen oder Treppenlifte mit Anmeldung angebunden. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist sowohl an das Radverkehrsnetz NRW als auch an weitere touristische Radrouten in alle Richtungen angebunden.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen mit den Zentren der Großstädte Dortmund (RB50 und RB51), Münster (RB50) mit der Bahn und Hamm (S10 und S20) mit dem Bus. Die Linie S40 führt in die Zentren der Städte Kamen und Unna. Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Gleise 3 und 4 (RB50 Dortmund – Münster) sind nur über einen Treppenlift erreichbar, der eine telefonische Anmeldung bis 20:00 Uhr des Vortags benötigt. Dies wird nicht als barrierefrei gewertet. Zudem fehlen durchgehend taktile Elemente am gesamten Standort. Der barrierefreie Ausbau soll in Kürze durch Deutsche Bahn Station & Service initiiert werden und bis zur Eröffnung der Internationalen Gartenausstellung 2027 abgeschlossen sein.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel auf dem Dach des Busbahnhofs (Ecke Merschstraße/Kurt-Schumacher-Straße), Stele im Bereich Münsterstraße/Bahnhofsvorplatz, und Logo an den Bushaltestellen Hbf. Nord (Ernst-Becker-Straße) und Hbf. Nord (Münsterstraße) ▪ Stele am östlichen Zugang (Am Wüstenknapp) mit Realisierung des Tunneldurchstichs ▪ Vermarktung als Mobilstation Lünen Hauptbahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung des Bahnhofstunnels in Richtung Osten (Am Wüstenknapp) ▪ barrierefreier Ausbau des gesamten Bahnhofs und der Bushaltestellen Hbf. Nord (Ernst-Becker-Straße) und Hbf. Nord (Münsterstraße) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Stellplätze am neuen östlichen Zugang als öffentliche Anlage (Rahmenbügel, Überdachung, Beleuchtung) und Radparkhaus ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW ▪ Erweiterung um das öffentliche Fahrradverleihsystem metropolraduhr |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ gesamter Busbereich (westlich vom Bahnhof) hat keine freien Kapazitäten für weitere Linien, Optimierung erfordert komplett neue konzeptionelle Entwicklung des Busbahnhofs |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung einer Echtzeiterfassung der belegten Stellplätze ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing ▪ Unterbindung der P+R-Nutzung durch Personen, die kostenlos parken, aber nicht auf Bahn bzw. Bus umsteigen |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Akquisition einer Paketstation ▪ Bereitstellung öffentlich zugänglicher Schließfächer ▪ Erweiterung des bestehenden Internet-Hotspots auf den gesamten Bereich der Mobilstation |



Weiterentwicklung des Standorts

- Prüfung weiterer Einsatzmöglichkeiten für Sensoren nicht nur bei den Autostellplätzen



Die Unterbindung einer Fehlnutzung am P+R-Parkplatz durch Nicht-Nutzer von Bahn und Bus kann derzeit nur erfolgen, wenn der P+R-Standort nicht mit Fördermitteln errichtet wurde. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr läuft dazu ein Pilotprojekt (zum Beispiel Dortmund: Stadtbahnstation Hauptfriedhof an der B1).¹³

Weitere Projekte an diesem Standort

Internationale Gartenausstellung 2027

Mit der Internationalen Gartenausstellung 2027 entsteht ein Standort der Zukunftsgärten, der sich zwischen den Städten Lünen und Bergkamen erstreckt. Er grenzt an die Ostseite des Bahnhofsgeländes.¹⁴

Ausbau der Bahnstrecke

Der Hauptbahnhof Lünen liegt an der Bahnstrecke Lünen – Werne – Münster, auf der Nah-, Fern- und Güterverkehr erfolgen. Die Strecke ist eingleisig mit Überhol- bzw. Begegnungsmöglichkeiten an mehreren Bahnhöfen entlang der Strecke. Mit dem Ausbau der Bahnstrecke soll vor allem die Zuverlässigkeit der stark frequentierten Strecke verbessert werden. Zudem sollen damit mehr Fahrten zwischen den Städten Dortmund, Lünen und Münster gegenüber dem aktuell stündlichen Angebot ermöglicht werden.

Anschluss an den Rhein Ruhr Express

Mit dem Ausbau der Bahnstrecke ist auch eine Änderung der Linie 3 des Rhein Ruhr Express verbunden. Mit einer Verlängerung von Dortmund bis Münster ist ein weiterer Halt am Hauptbahnhof Lünen vorgesehen. Zusätzlich zu den Städten Dortmund und Münster hält diese Linie unter anderem bereits in den Städten Köln, Düsseldorf, Duisburg und Gelsenkirchen.

¹³ Ruhr Nachrichten (2022)

¹⁴ IGA Metropole Ruhr 2027 GmbH



2.7.2 Standort: ÖPNV groß | Preußen Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist an das touristische Radwegenetz (A7) angeschlossen. Die Erschließung über die Bebel- und Preußenstraße ist verbesserungswürdig. Eine direkte Verbindung Richtung Dortmund-Lanstrop ist über die Kurler Straße gegeben.



Die regionale Anbindung erfolgt vor allem durch Bahnlösungen. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen mit den Zentren der Großstädte Dortmund (RB50 und RB51) und Münster (RB50). Die lokale Anbindung in die umliegenden Ortsteile erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | zu ergänzen

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.



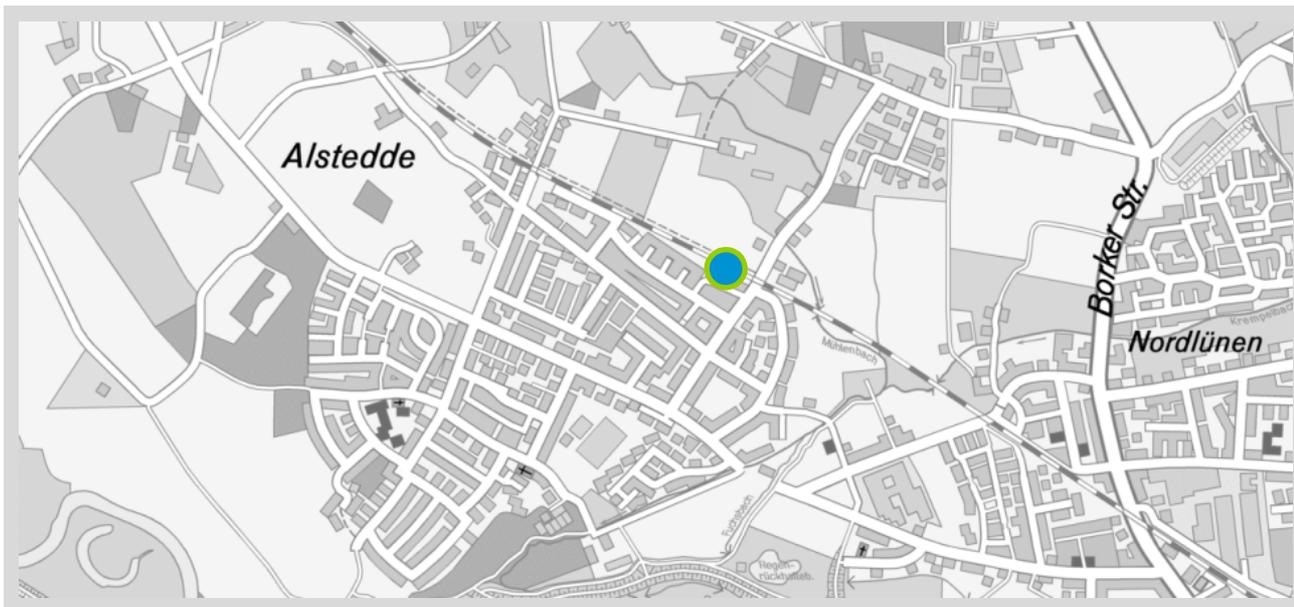
Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses, Folierung der Bushaltestellen und Bannern an den Brücken Am Preußenbahnhof und Kurler Straße▪ Umsetzung eines einheitlichen Standortnamens unabhängig von Verkehrsunternehmen und Baulastträgern▪ Vermarktung als Mobilstation Lünen Preußen Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ gesichertes Radparkhaus an der südlichen Seite▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW▪ Verbesserung der Radinfrastruktur an Bebel- und Preußenstraße analog Radverkehrskonzept Kreis Unna▪ Erweiterung um das öffentliche Fahrradverleihsystem metropolraduhr |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Prüfung von Busbuchten in Fahrtrichtung Bergkamen und Lünen-Niederaden als Wartemöglichkeit für Anschlüsse |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Markierung der Stellplätze für optimale Ausnutzung der Parkplatzfläche▪ Einführung einer Echtzeiterfassung der belegten Stellplätze▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Aufhebung der zeitlichen Befristung für das Laden von Elektroautos auf P+R-Standorten |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Bereitstellung öffentlich zugänglicher Schließfächer▪ Akquisition einer Paketstation▪ Prüfung weitere Einsatzmöglichkeiten für Sensoren nicht nur bei den Autostellplätzen |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.7.3 Standort: ÖPNV groß | Alstedde Bahnhof



Anbindung



Der Standort wird barrierefrei erreichbar sein. Querungsmöglichkeiten sind hier nicht relevant. Der Bahnhof liegt in einem Umfeld aus Nebenstraßen. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist direkt über eine touristische Radroute (A7) angebunden. Das Radverkehrsnetz NRW (Alstedder Straße) ist über den Römerweg zu erreichen.



Die regionale Anbindung per Bahn wird eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB51) ermöglichen. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Der Bahnhof Lünen-Alstedde ist Teil des SPNV-Zielnetzes 2032. Eine Realisierung ist bis zum Jahr 2026 geplant.¹⁵

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

¹⁵ Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (2022)



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**



Die Standardausstattung der Kategorie *vorhanden* wird als gesetzt für die Realisierung eines neuen Bahnhofs angenommen.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses▪ Vermarktung als Mobilstation Lünen-Alstedde Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ gesichertes Radparkhaus an der östlichen Seite▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW▪ Ausbau der Radinfrastruktur entlang Alstedder Straße analog Radverkehrskonzept Kreis Unna |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Prüfung einer Führung der Linie R12 bis zum neuen Bahnhof |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Einführung einer Echtzeiterfassung der belegten Stellplätze▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
| | <ul style="list-style-type: none">▪ Akquisition einer Paketstation▪ Bereitstellung öffentlich zugänglicher Schließfächer▪ Prüfung weitere Einsatzmöglichkeiten für Sensoren nicht nur bei den Autostellplätzen |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.7.4 Standort: ÖPNV groß | Brambauer Verkehrshof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist in Nord-Süd-Richtung über das Radverkehrsnetz NRW (Waltroper und Brechtener Straße) angebunden. Eine West-Ost-Verbindung ist in rund 500 Metern nördlich des Standorts über die alte Seilbahntrasse gegeben.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Stadtbahnlinie und mehreren Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Zentrum der Großstadt Dortmund mit der Stadtbahn (U41). Die lokale Anbindung in den Ortsteil und in das Zentrum der Stadt Lünen erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses und Folierung der Bushaltestellen▪ Vermarktung als Mobilstation Lünen-Brambauer Verkehrshof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen (für 2023 geplant) |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Reaktivierung der ehemaligen Radstation als Radparkhaus▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW▪ Erweiterung um das öffentliche Fahrradverleihsystem metropolraduhr |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation▪ Bereitstellung öffentlich zugänglicher Schließfächer▪ Prüfung weitere Einsatzmöglichkeiten für Sensoren zu Kapazitätserfassungen |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.7.5 Standort: ÖPNV klein | Kreuzstraße



Der Standort für eine potenzielle Mobilstation im Ortsteil Beckinghausen ist nicht Bestandteil des Gutachtens Mobilstationen NWL. Dieser wurde aus der Abstimmung mit der Stadt Lünen im Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna ergänzt.

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Quermöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort liegt auf einer Radverbindung, die im Regionalen Radwegenetz des Regionalverbands Rhein-Ruhr als Ost-West-Verbindung zwischen den Städten Lünen und Bergkamen bzw. Kamen vorgesehen ist. Das Radverkehrsnetz NRW, sowie touristische Routen sind entlang der Kamener Straße in ca. 500 m Entfernung zu erreichen.



Die Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Hamm (S20). Zusätzlich zum Hauptbahnhof Lünen besteht auch eine umsteigefreie Verbindung zum Bahnhof Lünen Preußen.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

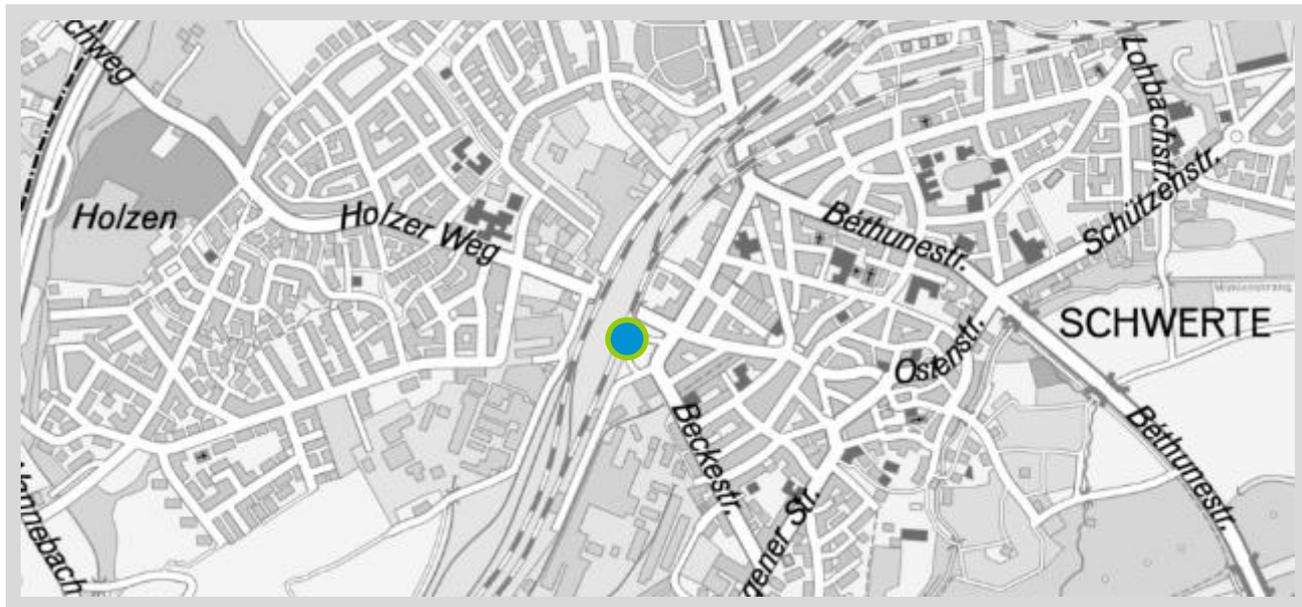
| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Lünen-Beckinghausen▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen (für 2023 geplant) |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.8 Stadt Schwerte

2.8.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Quermöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist über das Radverkehrsnetz NRW, sowie über weitere touristische Routen in alle Richtungen angebunden.



Die regionale Anbindung erfolgt vor allem durch Bahnlinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem mit den Zentren der Großstädte Dortmund (RB53), Hagen und Hamm (beide RE7 und RE13). Die lokale Anbindung in die umliegenden Ortsteile erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses und Banner an der Brücke Bahnhofstraße▪ Vermarktung als Mobilstation Schwerte Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Erweiterung der frei zugänglichen Rahmenbügel, Überdachung und Beleuchtung aller Stellplätze▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW▪ Anbindung an RuhrtalRadweg |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Unterbindung der P+R-Nutzung durch Personen, die kostenlos parken, aber nicht auf Bahn bzw. Bus umsteigen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Akquisition einer Paketstation▪ Instandsetzung des Bahnhofsgebäudes (innen und außen) |



Die Unterbindung einer Fehlnutzung am P+R-Parkplatz durch Nicht-Nutzer von Bahn und Bus kann derzeit nur erfolgen, wenn der P+R-Standort nicht mit Fördermitteln errichtet wurde. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr läuft dazu ein Pilotprojekt (zum Beispiel Dortmund: Stadtbahnstation Hauptfriedhof an der B1).¹⁶

Weitere Projekte an diesem Standort

Schöner ankommen in NRW

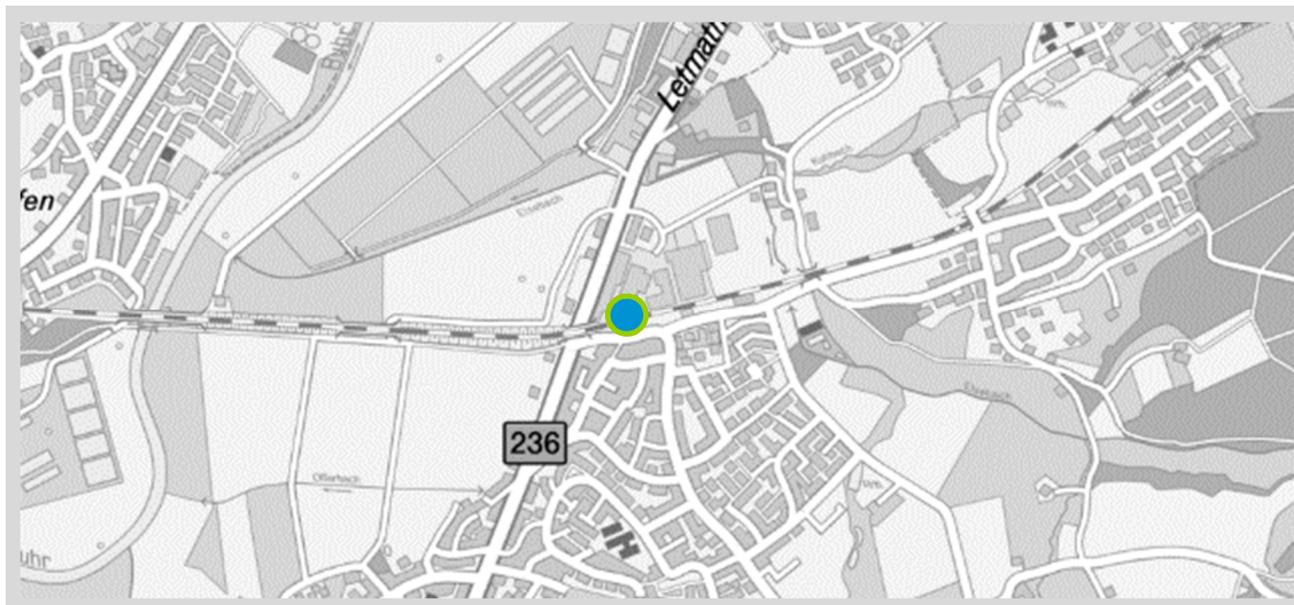
Die Landesregierung NRW und die Deutsche Bahn vereinbaren gemeinsame Ziele für attraktive Bahnhofsgebäude und Vorplätze. Gebäude sollen mit neuem Leben gefüllt werden. Bahnhöfe sind wichtige Knotenpunkte für die Verkehrswende.¹⁷

¹⁶ Ruhr Nachrichten (2022)

¹⁷ Deutsche Bahn (2022)



2.8.2 Standort: ÖPNV groß | Ergste Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Eine Querungshilfe auf der südlich verlaufenden Hauptstraße fehlt. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist über das Radverkehrsnetz NRW in West-Ost-Richtung angebunden. Die direkte Verbindung Richtung Schwerte-Villigst erfolgt über einen versetzten, parallel der Letmather Straße verlaufenden Radweg. Die südliche Anbindung ist gemäß Radverkehrskonzept mit einer Radinfrastruktur auszubauen.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB53). Die lokale Anbindung in die umliegenden Ortsteile erfolgt durch eine Buslinie. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Der Bahnsteig ist nicht barrierefrei ausgebaut. Eine dynamische Fahrgastinformation fehlt an den Bushaltestellen.



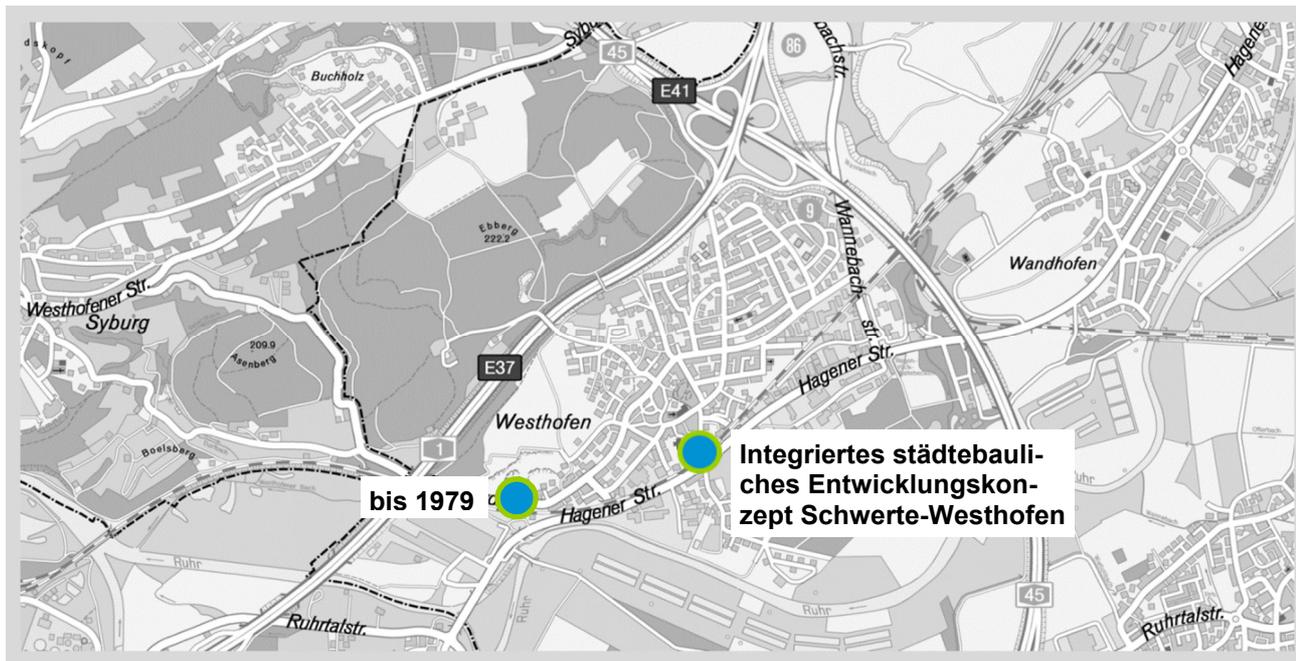
Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel durch Folierung der Bushaltestellen und Banner am westlichen Zugang zum Bahnsteig▪ Vermarktung als Mobilstation Schwerte-Ergste Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs und der Bushaltestellen▪ Querungshilfe Bürenbrucher Weg |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ausbau der Radinfrastruktur für eine südliche Anbindung analog Radverkehrskonzept Kreis Unna▪ Ersatz der alten Fahrradboxen durch weitere Rahmenbügel, Überdachung und Beleuchtung aller Rahmenbügel▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen▪ Prüfung einer Führung der Linie 5 über Ergste Bahnhof |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

Weitere Projekte an diesem Standort

Entfällt

2.8.3 Standort: ÖPNV groß | Westhofen Bahnhof



Die Planungen zur Wiedereinführung eines Bahnhofs im Ortsteil Schwerte-Westhofen enthalten noch keine abschließende Aussage für einen geeigneten Standort. In der Karte sind daher der ehemalige Bahnhof (bis 1979) und ein möglicher Standort (Höhe Reichshofschule) aus dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Schwerte-Westhofen dargestellt.¹⁸ Der Bahnhof Schwerte-Westhofen ist Teil des SPNV-Zielnetzes 2040.¹⁹

Anbindung



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Konkrete Aussagen zur Anbindung im Fußverkehr sind daher noch nicht möglich.



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Konkrete Aussagen zur Anbindung im Radverkehr sind daher noch nicht möglich.



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Für das SPNV-Zielnetz 2040 ist ein Halt der Linie RB54 (Hagen – Schwerte – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Neuenrade) vorgesehen.¹⁹



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Konkrete Aussagen zur Anbindung mit dem Auto sind daher noch nicht möglich.



Die klimafreundlichste Anbindung in das nähere Umfeld gewährleisten der Fuß- und Radverkehr. Dies erfordert eine integrierte Lage des neuen Haltepunktes im Ortsteil Schwerte-Westhofen. Für eine vernetzte Mobilität über Mobilstationen sollte daher der Standort des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den Ortsteil Schwerte-Westhofen (Höhe Reichshofschule) weiterverfolgt werden.

¹⁸ Stadt Schwerte (2015)

¹⁹ Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (2022)



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Standardausstattung der Kategorie *vorhanden* wird als gesetzt für die Realisierung eines neuen Bahnhofs angenommen.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses ▪ Vermarktung als Mobilstation Schwerte-Westhofen Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ beidseitige barrierefreie Erreichbarkeit durch Brücke oder Tunnel |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ frei zugängliche Abstellanlage (Rahmenbügel, Überdachung, Beleuchtung) ▪ gesichertes Radparkhaus an der nördlichen Seite ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW ▪ Anbindung an RuhrtalRadweg |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung einer Führung der Linie 594 über/bis Westhofen Bahnhof ▪ Prüfung einer Verlängerung der Linie 432 aus Dortmund-Holzen bis Westhofen Bahnhof |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
| + | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Akquisition einer Paketstation |



Alle Angaben beziehen sich auf einen möglichen Standort auf Höhe der Reichshofschule

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.8.4 Standort: ÖPNV groß | Geisecke Bahnhof



Die Planungen zur Wiedereinführung eines Bahnhalts im Ortsteil Schwerte-Geisecke enthalten noch keine abschließende Aussage für einen geeigneten Standort. In der Karte ist daher der ehemalige Bahnhof dargestellt. Der Bahnhof Schwerte-Geisecke ist Teil des SPNV-Zielnetzes 2040.²⁰

Anbindung



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Konkrete Aussagen zur Anbindung im Fußverkehr sind daher noch nicht möglich.



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Konkrete Aussagen zur Anbindung im Radverkehr sind daher noch nicht möglich.



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Für das SPNV-Zielnetz 2040 ist ein Halt der Linie RB54 (Hagen – Schwerte – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Neuenrade) vorgesehen.²⁰



Der Standort für die Wiedereinführung eines SPNV-Halts ist noch offen. Konkrete Aussagen zur Anbindung mit dem Auto sind daher noch nicht möglich.



Die klimafreundlichste Anbindung in das nähere Umfeld gewährleisten der Fuß- und Radverkehr. Dies erfordert eine integrierte Lage des neuen Haltepunktes im Ortsteil Schwerte-Geisecke. Für eine vernetzte Mobilität über Mobilstationen hat daher ein Standort zwischen den Brücken Geisecker Talstraße und Zum Wellenbad Priorität.

²⁰ Integraler Taktfahrplan (2022)



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Standardausstattung der Kategorie *vorhanden* wird als gesetzt für die Realisierung eines neuen Bahnhofs angenommen.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses ▪ Vermarktung als Mobilstation Schwerte-Geisecke Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ beidseitige barrierefreie Erreichbarkeit durch Brücke oder Tunnel |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ frei zugängliche Abstellanlage (Rahmenbügel, Überdachung, Beleuchtung) ▪ gesichertes Radparkhaus an der nördlichen Seite ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsteigemöglichkeit mit den Buslinien R30 und R50 |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Akquisition einer Paketstation |



Alle Angaben beziehen sich auf einen möglichen Standort zwischen den Brücken Geisecker Talstraße und Zum Wellenbad

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.8.5 Standort: ÖPNV klein | Talweg



Der Standort umfasst auch die rund 80 Meter westlich im Talweg liegende Haltestelle Am Kieküm (Linie C33).

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Die Querung der Hauptstraße ist durch eine Ampel gegeben. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist weder an das Radverkehrsnetz noch an das touristische Radwegenetz angebunden. Die Radinfrastruktur in West-Ost-Richtung ist über Nebenstraßen und die K20 gegeben. Die Anbindung in Nord-Süd-Richtung über die B236 ist laut Regionalem Radwegenetz zu optimieren.



Die regionale und lokale Anbindung erfolgt durch eine Buslinie (430/435). Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Stadtteilzentrum Dortmund-Hörde; von hier mit Umstieg auf die Stadtbahn (U41) weiter ins Stadtzentrum Dortmund. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Schwerte Talweg▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung▪ Radparkhaus mit Realisierung eines Mitfahrerparkplatzes▪ Umsetzung einer Anbindung an das (touristische) Radverkehrsnetz |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Erweiterung um einen Mitfahrerparkplatz▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Entsorgungscontainer mit Realisierung eines Mitfahrerparkplatzes |

Weitere Projekte an diesem Standort

Ausbau der B236

Zwischen der Kreuzung Schützenstraße und der Straße Am Eckey soll in Zukunft fast durchgängig ein zweiter Fahrstreifen in Richtung Dortmund entstehen. Dafür muss auch die Brücke, über die der Bahnverkehr die B236 quert, erneuert werden. Außerdem werden mehrere Fußgängerüberwege neu gebaut, um die Straße sicherer zu machen. Für Radfahrer wird nach Abschluss der Bauarbeiten in Richtung Süden ein durchgehender Radweg zur Verfügung stehen.²¹

Gewerbegebiet Am Dohrbaum

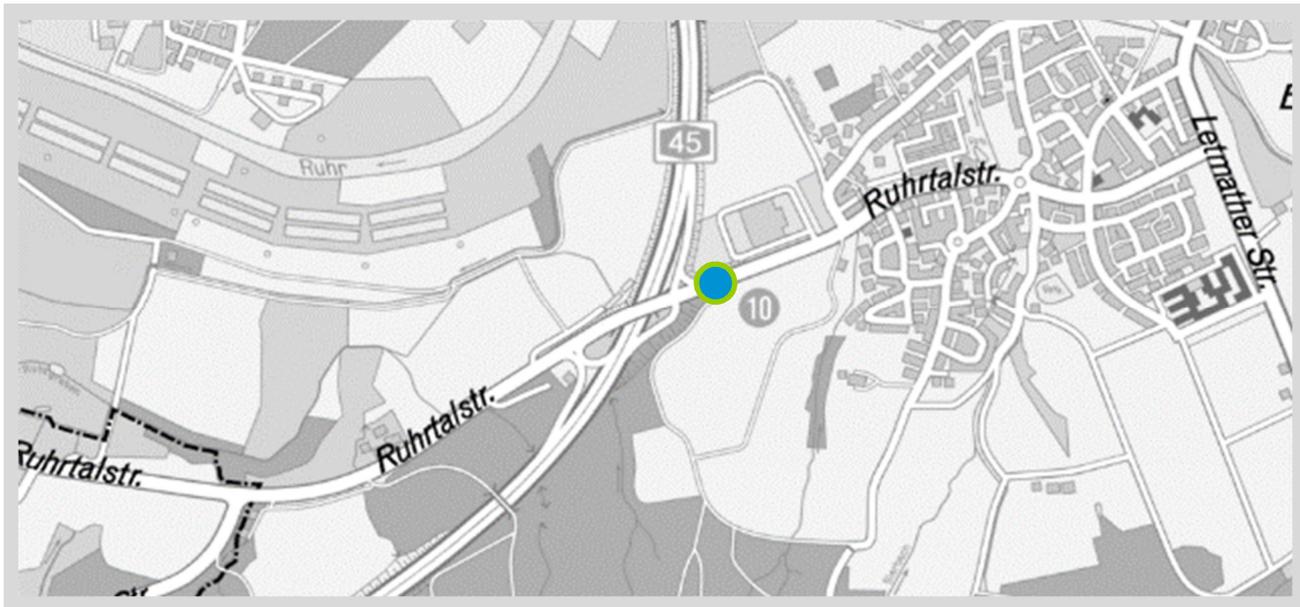
Nahe der Anschlussstelle Schwerte (A1/B236) entsteht an der Straße Am Eckey ein neues Gewerbegebiet. Es wird als reines Gewerbegebiet ohne weitere Mischnutzungen geplant.²²

²¹ Straßen.NRW (2022)

²² Stadt Schwerte (2022)



2.8.6 Standort: Mitfahrerparkplatz | Anschlussstelle Schwerte-Ergste (A45)



Anbindung

 Es ist kein Gehweg an der Ruhrtaalstraße vorhanden. Es besteht keine Beleuchtung.

 Der Standort ist nicht an das Radverkehrsnetz NRW angebunden. Die Verbindung über die Ruhrtaalstraße Richtung Ergste ist laut Radverkehrskonzept auszubauen. Die Anbindung an eine touristische Route (A10) ist nur über die Ruhrtaalstraße zu erreichen.

 Es besteht keine Anbindung im Bahn- und Busnetz.

 Die Anbindung erfolgt regional über die A45 in Richtung Frankfurt/Main sowie östliches Ruhrgebiet. Die lokale Anbindung erfolgt über die Ruhrtaalstraße in West-Ost-Richtung.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenverkauf |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

 Die Standardausstattungen Dynamische Information, Internet-Hotspots und Fahrkartenverkauf sind nur relevant bei Mobilstationen, die eine sinnvolle Verknüpfung mit Bahn/Bus ermöglichen. Die Barrierefreiheit bei Mobilstationen umfasst die ebenerdige Anbindung mit dem Fuß- und Radwegenetz.



Weiterentwicklung des Standorts

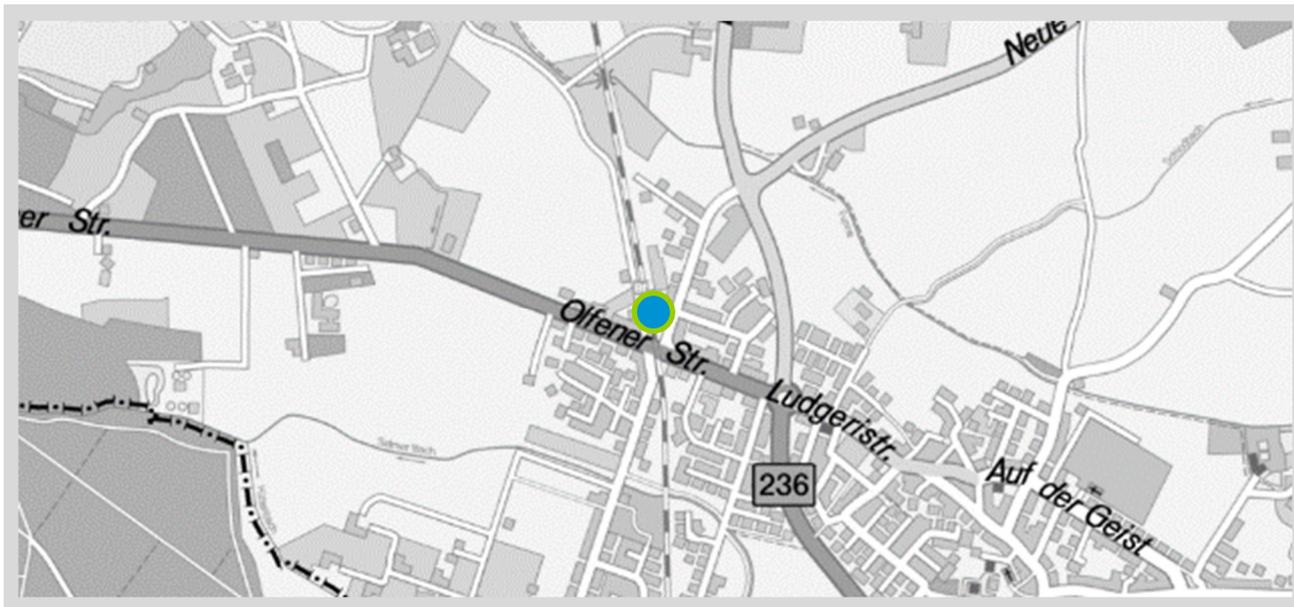
| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design durch Folierung der Radparkanlage und Kennzeichnung durch einen Würfel auf dem Dach▪ Vermarktung als Mobilstation Schwerte A45▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bedarfsprüfung einer Freigabe eines noch zu realisierenden Radwegs für Fußgänger in Richtung Schwerte-Ergste |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Potenzialprüfung über eine Fahrradflunder (siehe Anhang) für gesichertes Parken▪ Ausbau der Radinfrastruktur auf der Ruhrtalstraße in Richtung Schwerte-Ergste analog Radverkehrskonzept Kreis Unna |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.9 Stadt Selm

2.9.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei eingeschränkt erreichbar, was vor allem die Qualität der Gehwegoberflächen betrifft. Eine Querungshilfe auf der Lüdinghausener Straße fehlt. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet. Die soziale Sicherheit wird durch die fehlende städtebauliche Integration des Standorts eingeschränkt.



Der Standort ist über das Radverkehrsnetz NRW sowie über weitere touristische Routen in alle Richtungen angeschlossen.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB51). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt durch Bus- und Bedarfslinien.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Eine dynamische Fahrgastinformation und Wetterschutz mit Sitzen sind nur auf dem Bahnsteig



vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design, Gestaltungsmöglichkeiten abhängig von der gesamten städtebaulichen Weiterentwicklung▪ Vermarktung als Mobilstation Selm Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Modernisierung des gesamten Bahnhofsbereichs▪ barrierefreier Ausbau des Bahnhofs und der Bushaltestellen▪ Querungshilfe an der Lüdinghausener Straße auf Höhe Bahnhofszugang |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ gesichertes Radparkhaus an der östlichen Seite▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW▪ Modernisierung der freien Fahrradstellplätze mit Rahmenbügeln, Überdachung und Beleuchtung |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen▪ Ergänzung von Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten an den Bushaltestellen▪ Einrichtung einer Wendeschleife für Linienbusse |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation▪ städtebauliche Aufwertung |
|  | <p>Bei der Investition in die Infrastruktur sind die parallelen Entwicklungen rund um die Beseitigung des Bahnübergangs und Modernisierung des Bahnhofs zu berücksichtigen.</p> |

Weitere Projekte an diesem Standort

Bahnübergang Olfener Straße

In einem gemeinsamen Projekt aus Stadt Selm, Kreis Unna und Deutsche Bahn wird die Modernisierung des Bahnübergangs direkt südlich vom Bahnhof Selm angestrebt. Dafür sollen vorab mit einem Pilotprojekt einzelne Teilmaßnahmen umgesetzt werden. Dies umfasst eine Verkürzung der Schrankenschließzeiten und eine Aufhebung des Linksabbiegens von der Olfener Straße auf die Lüdinghauser Straße.

2.9.2 Standort: ÖPNV groß | Beifang Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Querungsmöglichkeiten sind hier nicht relevant, da der Bahnhof in einem Umfeld aus einer Fahrradstraße und Nebenstraßen liegt. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist direkt über eine touristische Radroute (A5) in das Radwegenetz eingebunden. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts Kreis Unna ist die Anbindung über den Beifanger Weg bzw. über den als Fahrradstraße ausgewiesenen Sandforter Weg vorgesehen.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB51). Eine Anbindung durch Buslinien erfolgt bisher nicht.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design durch Banner am Radparkhaus und mit Logo-Würfel auf dem Dach▪ Vermarktung als Mobilstation Selm-Beifang Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit der Prüfung einer roten Einfärbung der Fahrradstraße▪ Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Kreis Unna entlang Sandforter und Beifanger Weg▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Buslinie zum Stadtzentrum Selm und Gewerbegebiet Industriestraße |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

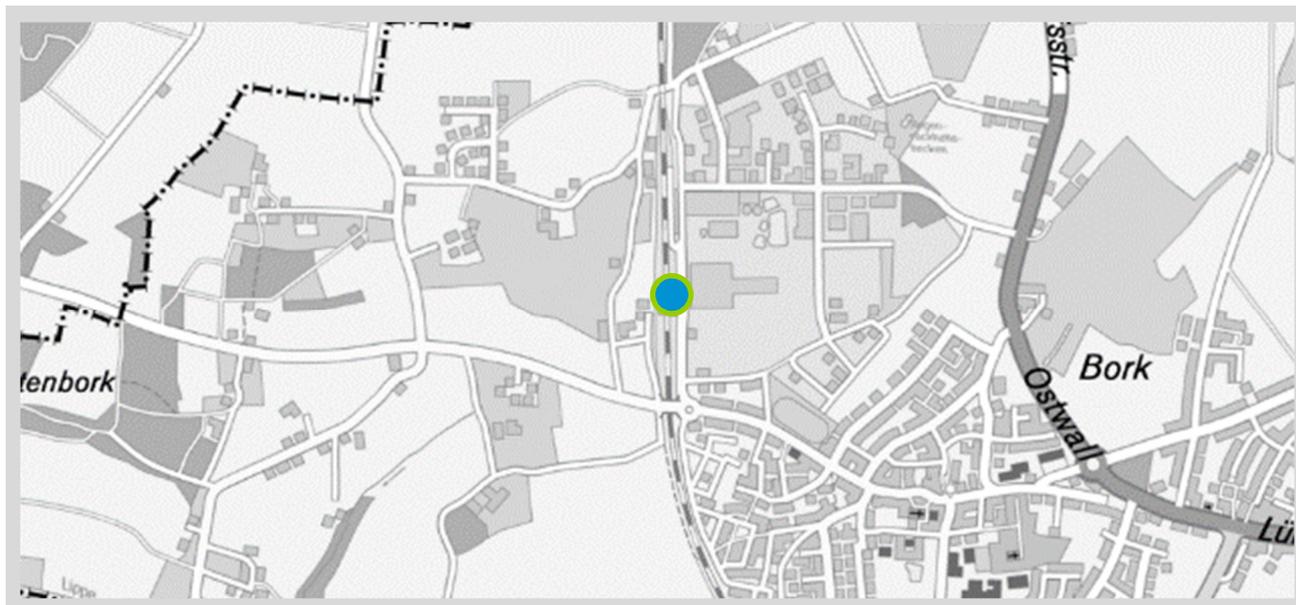


Mit der Anbindung des Bahnhofs durch eine Buslinie des Alltagsnetzes sind ein barrierefreier Ausbau, Anzeigen mit Abfahrten in Echtzeit sowie ein Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten Teil der Standardausstattung für Bushaltestellen.

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt

2.9.3 Standort: ÖPNV groß | Bork Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist eingeschränkt barrierefrei erreichbar. Teile der Bahnhofstraße bis zum Kreisverkehr Vinnummer Straße haben keinen Gehweg. Nicht alle Wege im Umfeld sind beleuchtet. Die soziale Sicherheit wird durch die fehlende städtebauliche Integration des Standorts eingeschränkt.



Der Standort ist direkt über das Radverkehrsnetz NRW, sowie über weitere touristische Routen in alle Richtungen zu erreichen. Es besteht auf Abschnitten eine eigene Fahrradinfrastruktur. Eine Anbindung zum Bahnhof Bork erfolgt aus dem Zentrum Bork durch Straßen mit Tempo 20 bis 30.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB51). Eine Anbindung durch Buslinien erfolgt nicht.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design durch Banner an einem Radparkhaus mit Logo-Würfel auf dem Dach▪ Vermarktung als Mobilstation Bork Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau des Bahnhofs |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ gesichertes Radparkhaus an der östlichen Seite▪ Modernisierung der freien Fahrradstellplätze mit Rahmenbügeln, Überdachung und Beleuchtung▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW▪ Aufwertung der Radverbindung mit dem Zentrum von Bork durch eine Fahrradinfrastruktur entlang der Bahnhofstraße |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |
|  | <p>Bei der Investition in die Infrastruktur sind die parallelen Entwicklungen rund um die Modernisierung des Bahnhofsumfelds zu berücksichtigen (siehe nachfolgend).</p> |

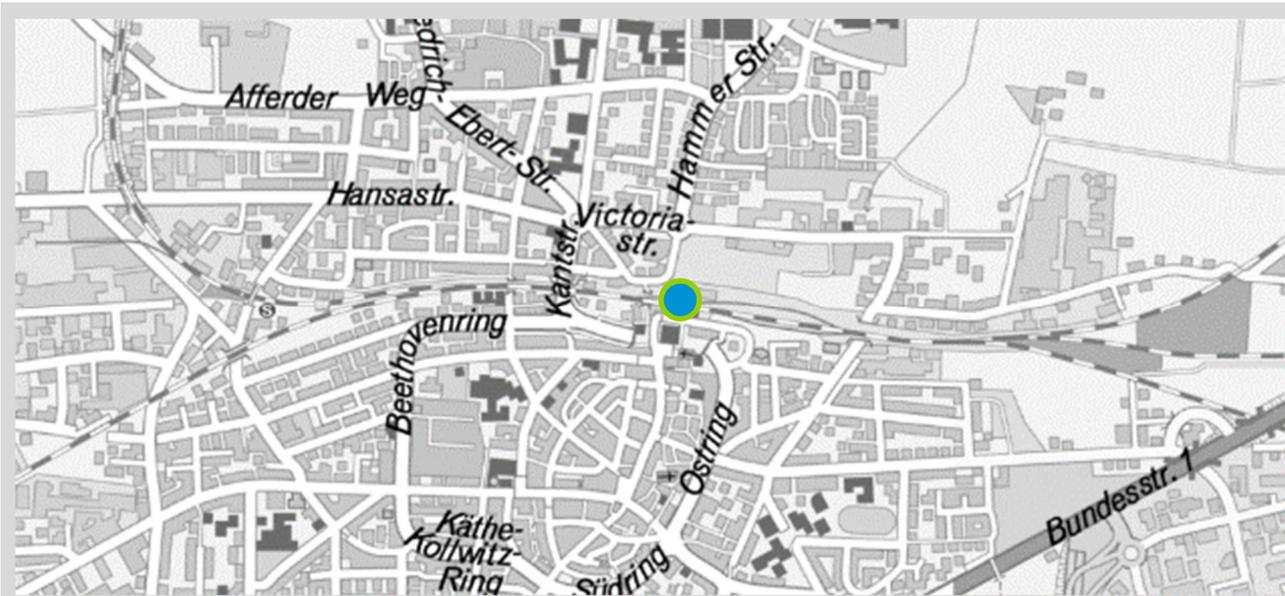
Weitere Projekte an diesem Standort

Anbindung und Parken am Bahnhof

Für diesen Standort ist bis Ende 2024 eine umfangreiche Aufwertung vorgesehen. Diese deckt sich in Teilen mit den Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Standorts (siehe oben). Hierzu gehören die Modernisierung der Auto- und Fahrradstellplätze sowie die Herstellung bzw. Markierung einer Fahrradinfrastruktur zwischen dem Bahnhof und dem Kreisverkehr Vinnumber Straße (Bahnhofstraße). Für das Fahrradparken sind überdachte und freizugängliche Stellplätze in Kombination mit einem Radparkhaus vorgesehen. Der barrierefreie Ausbau des Bahnsteigs ist nicht in diesem Projekt enthalten.

2.10 Stadt Unna

2.10.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Der Standort umfasst auch die rund 50 Meter nördlich liegende Haltestelle Königsborner Tor (S81, R81 und C23) für einen Umstieg vom Bus auf den Zug. Sonst wäre mit diesen drei Linien erst die Fahrt über den Stadtring und die Lindenbrauerei erforderlich.

Anbindung



Der Standort ist eingeschränkt barrierefrei erreichbar. Der südliche Mittelbahnsteig (Gleise 1 und 18) ist nur über eine Treppe oder durch einen Treppenlift mit Anmeldung erreichbar. Der westliche Zugang zum Bahnsteig 4 West ist von Westen nur über eine Treppe möglich. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist über das Radverkehrsnetz NRW, sowie über weitere touristische Routen angebunden. Städtische Planungen sehen zukünftig eine Ausweisung der oberen Friedrich-Ebert-Straße als Fahrradstraße vor, sowie die Anbindung über den neuen Radweg Viktoriastraße/obere Hammer Straße oder über den Innenstadt-Radring Bahnhofstraße/Rathausplatz.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderem in die Zentren der Großstädte Dortmund (RB59 und S4), Hagen und Hamm (beide RE7 und RE13) mit der Bahn. Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Gleise 1 und 18 (Züge an Hamm, Soest und Menden) sind nur über eine Treppenlift erreichbar, der eine telefonische Anmeldung bis 20:00 Uhr des Vortags benötigt. Dies wird nicht als barrierefrei gewertet. Der Zugang zum Gleis 4 West aus der Fußgängerunterführung ist nur über eine Treppe möglich.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design durch Folierung der Radstation sowie Folierung der vorhandenen Stelen am Busbahnhof ▪ Vermarktung als Mobilstation Unna Bahnhof ▪ Erweiterung der Haltestellen Bezeichnung Königsborner Tor zu Königsborner Tor/Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Fußwegverbindung zwischen der Haltestelle Königsborner Tor und dem Zugang zum Gleis 4 West ▪ Verlängerung des Bahnsteigtunnels in Richtung Norden (Viktoria-Gelände) ▪ barrierefreier Zugang zum südlichen Bahnsteig (Gleis 1 und 18) sowie von der Fußgängerzone und zum westlichen Teil des S-Bahn-Bahnsteigs (Gleis 4 West sowie Gleise 2 und 4) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung der Radabstellanlage am nördlichen Zugang des Tunnels zur Fußgängerzone und Zugang Gleis 4 West (Bügel, Überdachung, Beleuchtung) ▪ Radparkanlage und öffentliches Radparken im Zuge der Entwicklung des Viktoria-Geländes, wenn eine Verlängerung des Bahnsteigtunnels erfolgt ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW ▪ Herstellung einer Verbindung zur Fahrradstraße Platanenallee ▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Akquisition einer Paketstation ▪ Städtebauliche Aufwertung der westlichen Hammer Straße zwischen Kreuzung Leibnizstraße und Tunnel zur Fußgängerzone und Zugang Gleis 4 West |

Weitere Projekte an diesem Standort

Entwicklung des Viktoria-Geländes (nördlich am Bahnhof)

Auf dem rund 56.000 Quadratmetern großen Brachgelände entsteht ein neues Stadtquartier. Der autofreie Kern umfasst 260 Wohneinheiten für unterschiedliche Zielgruppen. Hinzu kommen Büro- und Gewerbegebäude.²³

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.²⁴

²³ Viktoria Grundstücks GmbH & Co. KG (2022)

²⁴ Regionalverband Ruhr (2015)



2.10.2 Standort: ÖPNV groß | Königsborn Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist nicht an das Radverkehrsnetz NRW angebunden, aber an touristische Radrouten. Die südliche Anbindung über die Platanenallee (Fahrradstraße) gilt als wichtiger Zubringer zum Radschnellweg Ruhr. Dieser wird nördlich der Gleise verlaufen und durch eine bereits bestehende Unterführung angebunden sein.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (S4). Die lokale Anbindung in die Quartiere erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut. Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf dem Bahnsteig vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf der dynamischen Fahrgastinformationssäule des Busbahnhofs, Folierung der Bushaltestelle Königsborner Tor und Bannern an der Unterführung zur Fußgängerzone▪ Vermarktung als Mobilstation Unna-Königsborn Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltelle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ausbau der Radparkanlage als gesichertes Radparkhaus▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem radbox.NRW▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Neugestaltung der Haltepositionen mit ausreichend Platz für zwei gleichzeitig wartende Gelenkbusse▪ Erneuerung der technischen Unterstützung für eine Anschlusssicherung Bahn/Bus |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

Weitere Projekte an diesem Standort

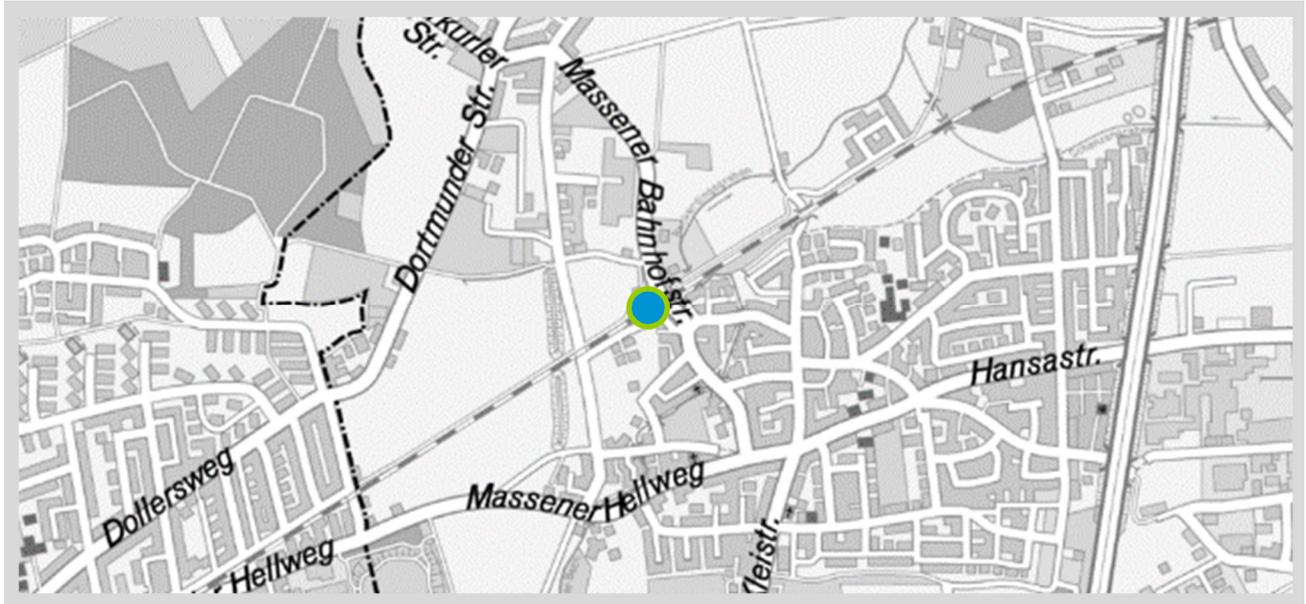
Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.²⁵

²⁵ Regionalverband Ruhr (2015)



2.10.3 Standort: ÖPNV groß | Massen Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist nicht über das Radverkehrsnetz NRW angebunden, aber über eine touristische Route (A3). Die weitere Anbindung erfolgt über den Radweg an der Massener Bahnhofstraße bzw. über den Radweg entlang der Gleise für den geplanten Radschnellweg Ruhr.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (S4). Die lokale Anbindung in die Quartiere erfolgt durch mehrere Buslinien. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut. Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach eines Radparkhauses, Folierung der Bushaltestellen und Bannern an der Brücke Massener Bahnhofstraße▪ Vermarktung als Mobilstation Unna-Massen Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ gesichertes Radparkhaus an der südlichen Seite▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

Weitere Projekte an diesem Standort

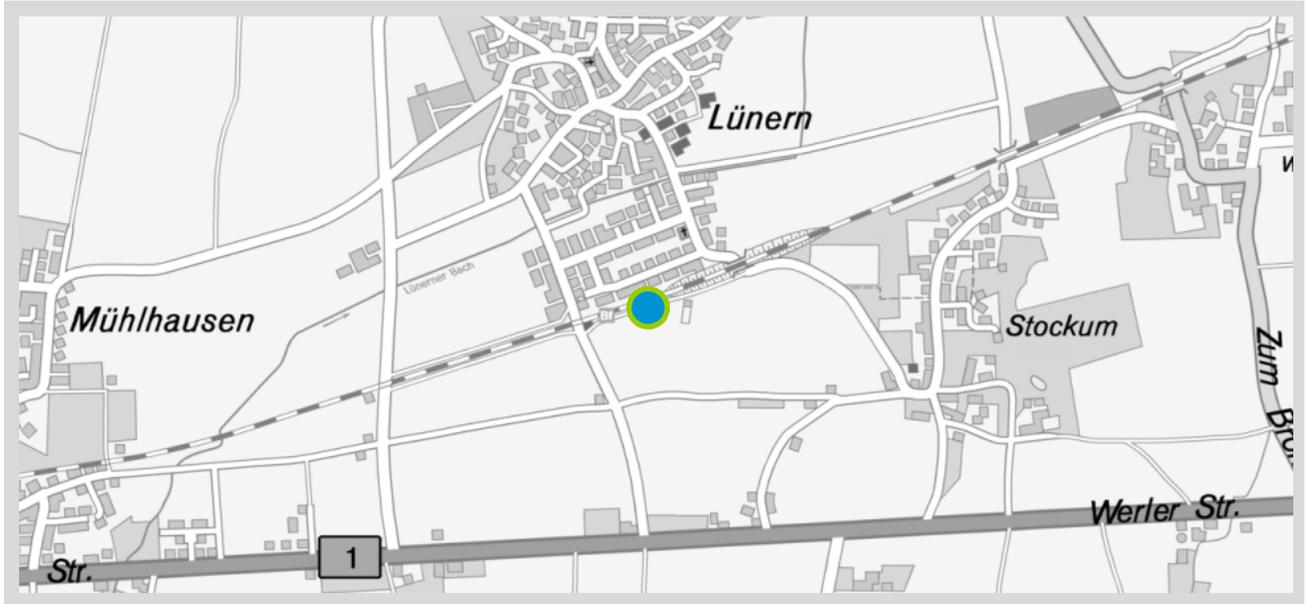
Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.²⁶

²⁶ Regionalverband Ruhr (2022)



2.10.4 Standort: ÖPNV groß | Lünern Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Querungsmöglichkeiten sind hier nicht relevant, da der Bahnhof in einem Umfeld aus Nebenstraßen liegt. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist über das Radverkehrsnetz NRW, sowie über touristische Routen in West-Ost-Richtung angebunden. Die Nord-Süd-Verbindung ist über den neuen Radweg von Ostbüren in Richtung Lünern gegeben.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB59). Die lokale Anbindung in die Quartiere erfolgt durch eine Buslinie. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | zu ergänzen

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut. Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses und Folierung der Bushaltestelle▪ Vermarktung als Mobilstation Unna-Lünern Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Radparkhaus auf der nördlichen Seite▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bau von Stellplätzen für Park and Ride▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.10.5 Standort: ÖPNV groß | Hemmerde Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Querungsmöglichkeiten sind hier nicht relevant. Der Bahnhof liegt in einem Umfeld aus Nebenstraßen. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist weder über das Radverkehrsnetz NRW noch über touristische Routen angebinden. Bisher erfolgt die Anbindung über Seiten- und Nebenstraßen ohne separate Radwegführung wie die Hemmerder Dorfstraße, Hemmerder Bahnhofstraße oder den Wannweg.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (RB59). Die lokale Anbindung erfolgt durch eine Buslinie und Bedarfsverkehre. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.



Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf dem Bahnsteig vorhanden.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

Kennzeichnung Mobilstation

Barrierefreiheit

Internet-Hotspots

Informationen zum Angebot

Wetterschutz mit Sitzen

Fahrkartenerwerb

Beleuchtung

Fahrradparken

Dynamische Informationen



Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut. Eine dynamische Fahrgastinformation ist nur auf den Bahnsteigen vorhanden.



Weiterentwicklung des Standorts

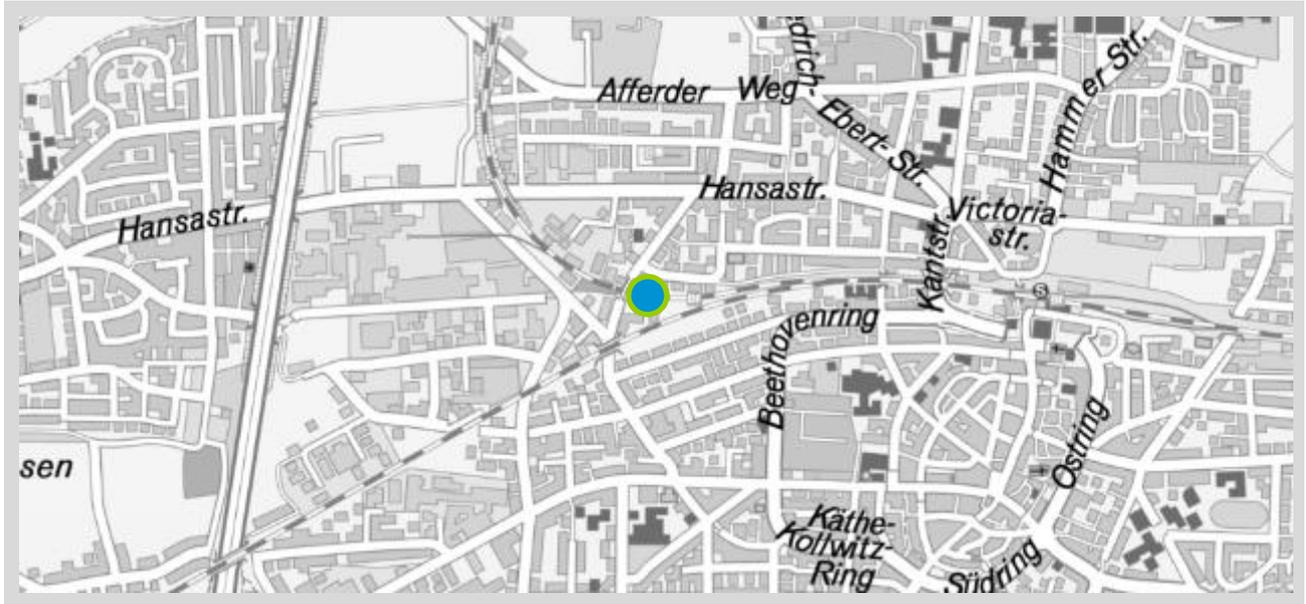
| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses und Folierung der Bushaltestelle▪ Vermarktung als Mobilstation Unna-Hemmerde Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Radparkhaus auf der östlichen Seite▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW▪ Sicherstellung einer Radanbindung im Straßennetz von Hemmerde |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots▪ Akquisition einer Paketstation |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.10.6 Standort: ÖPNV klein | West Bahnhof



Anbindung



Der Standort ist nicht barrierefrei erreichbar. Der Zugang zum Bahnsteig ist nur über eine Treppe möglich. Querungsmöglichkeiten sind hier nicht relevant. Der Bahnhof liegt in einem Umfeld aus Nebenstraßen. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege dieser Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist weder über das Radverkehrsnetz NRW angebunden, noch über touristische Routen. Die Zufahrt erfolgt bisher vom abgesetzten Radweg an Büddenberg/Hochstraße über die Mühlenstraße bzw. vom Geh- und Radweg entlang der Grünstraße durch die Friedrich-List-Straße/Mühlenstraße.



Die regionale Anbindung erfolgt durch eine Bahnlinie. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung mit dem Zentrum der Großstadt Dortmund (S4). Eine lokale Anbindung durch Buslinien erfolgt nicht. Für Fahrten in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann dessen Tarif bereits genutzt werden.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch und Nebenstraßen.



Dieser Bahnhof hat eine umsteigefreie Verbindung mit einer Großstadt. Es ist aber keine direkte Verbindung, da Züge am Bahnhof Unna-Königsborn wenden müssen. Damit verbunden ist eine Standzeit von rund 5 Minuten. Daher ist der Bahnhof der Kategorie ÖPNV klein zugeordnet.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit einem Logo-Würfel am Zugang des Bahnsteigs▪ Vermarktung als Mobilstation Unna West Bahnhof▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau des Bahnhofs |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung▪ Sicherstellung einer Radanbindung im örtlichen Straßennetz |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.10.7 Standort: ÖPNV klein | Rehfuß



Der Standort umfasst die Haltepositionen auf der Kamener Straße (S81 und R81) sowie auf der Wilhelminenstraße (C44).

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Die Querung der Hauptstraße ist mit einer Ampel direkt am Standort möglich. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist nicht über das Radverkehrsnetz NRW angebunden, aber über touristische Routen, so dass die Anbindung an den zukünftigen Radschnellweg Ruhr gegeben ist. Die Radverbindung in Nord-Süd-Richtung und damit die direkte Verbindung zwischen Kamen und Unna ist entlang der Kamener Straße durch eine bestehende Radinfrastruktur vorhanden.



Die regionale und lokale Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es bestehen umsteigefreie Verbindungen unter anderen nach Kamen und Bergkamen (beide S81). Eine lokale Anbindung erfolgt ebenfalls durch Buslinien.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | zu ergänzen

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Unna Rehfuß▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen▪ Prüfung von Buskaps statt Buchten bei den Haltestellen der Linien S81 und R81, um Platz für die weitere Ausstattung zu erhalten▪ Wetterschutz mit Sitzgelegenheit an den Haltestellen der Linien S81 und R81 |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen der Linien S81 und R81 |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

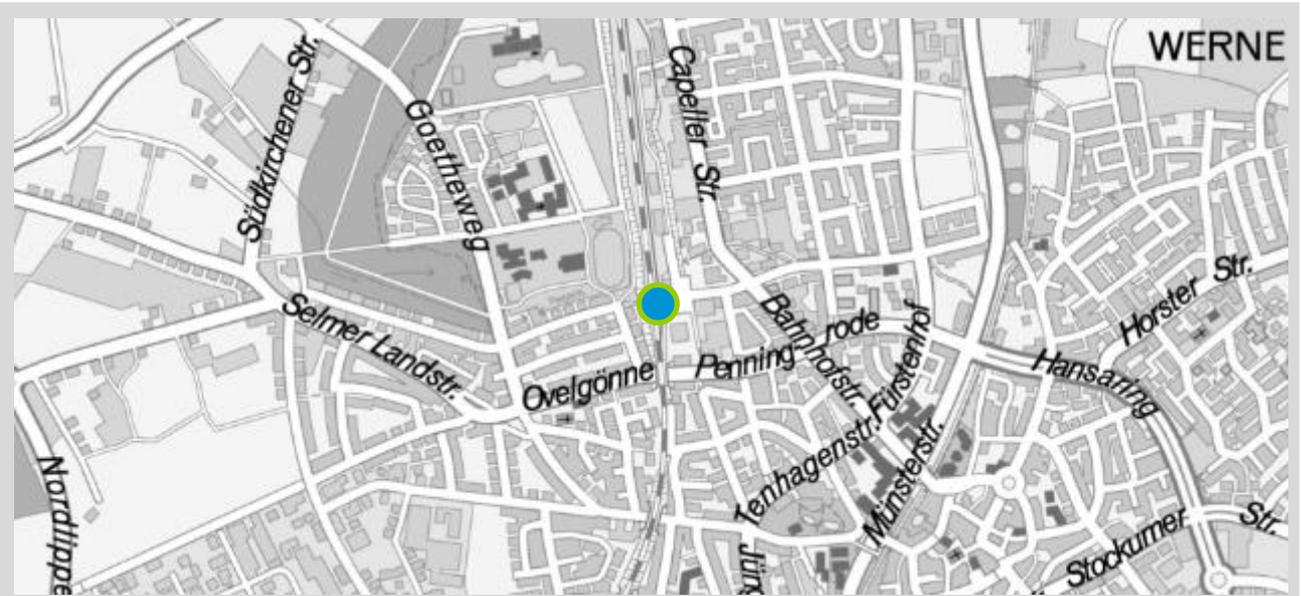
Weitere Projekte an diesem Standort

entfällt



2.11 Stadt Werne

2.11.1 Standort: ÖPNV groß | Bahnhof



Der Standort umfasst auch die rund 50 Meter südlich liegende Haltestelle Kettelerstraße (Linie T53).

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. In Richtung Süden fehlt eine Querungshilfe an der Straße Penningrode. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem über Gehwege der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist an das Radverkehrsnetz NRW und an touristische Routen angebunden. Die Anbindung erfolgt über Münster- und Bahnhofstraße mit separaten Radwegen bzw. aus Richtung des Schulzentrums durch die Unterführung in Fortsetzung Münsterfort. In Richtung Norden (Capeller Straße) ist der Ausbau der Radwegeinfrastruktur im Rahmen des Radverkehrskonzepts vorgesehen.



Die regionale Anbindung erfolgt durch Bahn- und Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Zentrum der Großstädte Dortmund und Münster mit der Bahn (beide RB50) sowie in die Großstadt Hamm mit dem Bus (R14). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt ebenfalls durch regionale Buslinien und Bedarfsverkehre.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Eine dynamische Fahrtgastinformation ist nur auf dem Bahnsteig vorhanden.

Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses, Folierung der Bushaltestelle und Stele am Zugang Penningrode/Am Bahnhof ▪ Vermarktung als Mobilstation Werne Bahnhof ▪ Erweiterung der Haltestellenbezeichnung Kettelerstraße zu Kettelerstraße/Bahnhof ▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld ▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Querungshilfe an Penningrode für die Gehwegverbindung zwischen Bahnhof und Kettelerstraße |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW ▪ Ausbau der Radinfrastruktur entlang der Capeller Straße analog Radverkehrskonzept Kreis Unna ▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr ▪ Überdachung und Beleuchtung der frei zugänglichen Fahrradständer ▪ Erweiterung um Abstellmöglichkeiten für Elektroroller |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze optional für Carsharing ▪ Bedarfsprüfung von Elektroladesäulen auch im Kontext von Carsharing |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots ▪ Akquisition einer Paketstation |



Weitere Projekte an diesem Standort

Ausbau der Bahnstrecke

Der Bahnhof Werne liegt an der Bahnstrecke Lünen – Werne – Münster, auf der Nah-, Fern- und Güterverkehr erfolgen. Die Strecke ist eingleisig mit Überhol- bzw. Begegnungsmöglichkeiten an mehreren Bahnhöfen entlang der Strecke. Mit dem Ausbau der Bahnstrecke soll vor allem die Zuverlässigkeit der stark frequentierten Strecke verbessert werden.²⁷

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.²⁸

²⁷ Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022)

²⁸ Regionalverband Ruhr (2015)



2.11.2 Standort: ÖPNV groß | Stadthaus



Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. An den Hauptstraßen bestehen mehrere Querungsmöglichkeiten. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem durch Gehwege entlang der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist über das Radverkehrsnetz NRW, sowie touristische Routen angebunden. Die Anbindung erfolgt über Münsterstraße/Bahnhofstraße bzw. Roggenmarkt, Konrad-Adenauer-Platz und Alte Münsterstraße auf separaten Radwegen.



Die regionale und lokale Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Zentrum der Großstadt Hamm (S10 und R14). Die lokale Anbindung in alle Ortsteile erfolgt ebenfalls durch regionale Buslinien und Bedarfsverkehre.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel Logo-Würfel auf dem Dach des Radparkhauses und des Busbahnhofs▪ Vermarktung als Mobilstation Werne Stadthaus▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Integration der gesicherten Fahrradstellplätze in das NRW-weite Buchungssystem rad-box.NRW▪ Überdachung und Beleuchtung der frei zugänglichen Fahrradständer▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Stellplätze optional für Carsharing |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

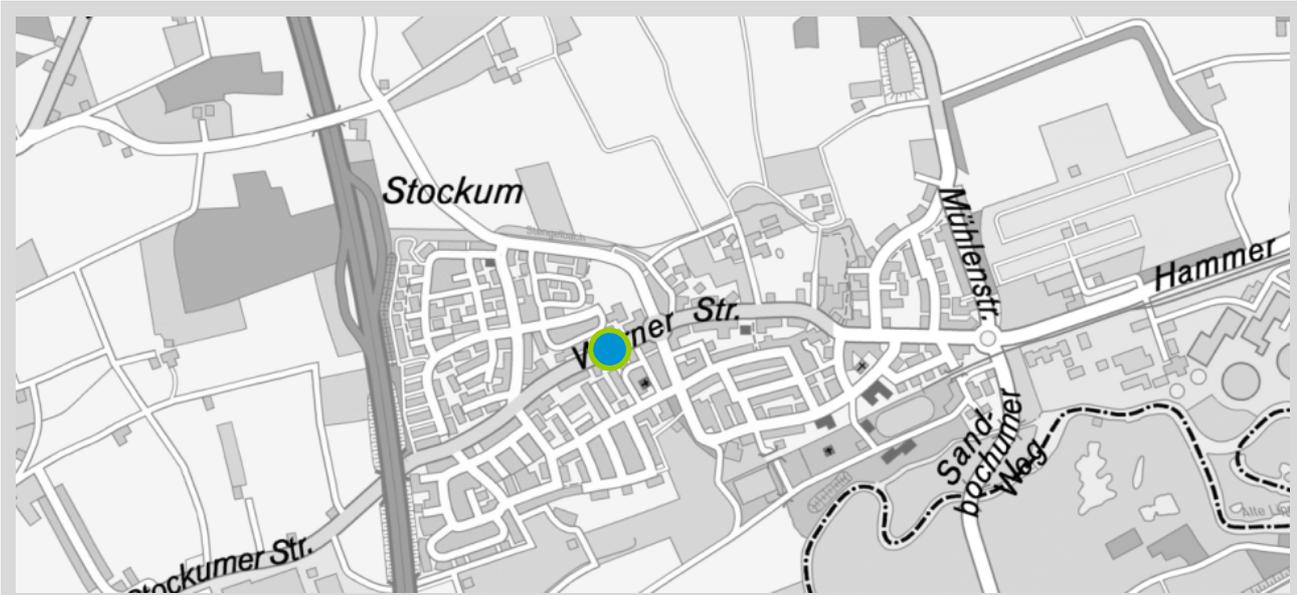
Weitere Projekte an diesem Standort

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.²⁹

²⁹ Regionalverband Ruhr (2015)

2.11.3 Standort: ÖPNV klein | La Taverna



Der Standort für eine potenzielle Mobilstation im Ortsteil Stockum ist nicht Bestandteil des Gutachtens Mobilstationen NRW. Dieser wurde aus der Abstimmung mit der Stadt Werne im Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna ergänzt.

Anbindung



Der Standort ist barrierefrei erreichbar. Zu beiden Seiten der Haltestellen besteht eine Quermöglichkeit der Werner Straße. Die Anbindung in die umliegenden Quartiere erfolgt vor allem durch Gehwege entlang der Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege im Umfeld sind beleuchtet.



Der Standort ist direkt über eine touristische Radroute (A5) angebunden. Der Anschluss Richtung Innenstadt ist über die Stockumer Straße vorgesehen; nach Süden (Stadt Bergkamen, Stadt Kamen) und Osten (Stadt Hamm) erfolgt die Anbindung über den zukünftigen Radschnellweg Ruhr (Verlauf entweder über die alte Bahntrasse oder entlang des Kanals).



Die regionale und lokale Anbindung erfolgt nur durch Buslinien. Es besteht eine umsteigefreie Verbindung in das Zentrum der Großstadt Hamm (S10 und R14). Die lokale Anbindung in das Ortszentrum Werne erfolgt ebenfalls durch diese beiden Linien.



Die Anbindung in das Umfeld sowie die weiteren Ortsteile erfolgt durch Haupt- und Nebenstraßen.

Standardausstattung nach Handbuch Mobilstationen NRW: **vorhanden** | **zu ergänzen**

| | | |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Kennzeichnung Mobilstation | Barrierefreiheit | Internet-Hotspots |
| Informationen zum Angebot | Wetterschutz mit Sitzen | Fahrkartenerwerb |
| Beleuchtung | Fahrradparken | Dynamische Informationen |



Weiterentwicklung des Standorts

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Kennzeichnung als Mobilstation im Corporate Design Mobilstation NRW zum Beispiel mit Logo am Masten der Haltestellen und Folierung eines Wetterschutzes▪ Vermarktung als Mobilstation Werne-Stockum Mitte inklusive Umbenennung der Bushaltestelle von La Taverna zu Stockum Mitte▪ Ergänzung einer Ausschilderung im Umfeld▪ Sicherstellung regelmäßiger Reinigungs- und Instandhaltungsintervalle |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen, Prüfung von Buskaps statt Buchten für mehr Platz für weitere Module einer Mobilstation (siehe nachfolgend)▪ Wetterschutz mit Sitzgelegenheit |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mindestens 3 Rahmenbügel für 6 Stellplätze mit Überdachung und Beleuchtung▪ Anbindung zum geplanten Radschnellweg Ruhr▪ Optimierung der Radinfrastruktur an der Werner Straße analog Radverkehrskonzept Kreis Unna |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Ergänzung einer dynamischen Abfahrtsinformation an den Bushaltestellen |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ kein Handlungsbedarf |
|  | <ul style="list-style-type: none">▪ Bereitstellung eines Internet-Hotspots |

Weitere Projekte an diesem Standort

Der Radschnellweg Ruhr wird als West-Ost-Verbindung das mittlere Ruhrgebiet zwischen den Städten Moers und Hamm verlaufen. Damit verbunden ist auch eine intermodale Verknüpfung von Teilstrecken zum Beispiel mit Bahnhöfen und Bushaltestellen an bzw. im näheren Umfeld der Trasse.³⁰

³⁰ Regionalverband Ruhr (2015)

2.12 Standorte in Quartieren

Das Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna stellt in den Kapiteln 2.2 bis 2.11 potenzielle Standorte vor, bei denen der Umstieg im Fokus liegt. Dies sind die Standorttypen ÖPNV groß, ÖPNV klein und Mitfahrerparkplatz (siehe Kapitel 2.1). Sie liegen immer im öffentlichen Raum. Hier hat die kompakte Anordnung der einzelnen Module einen hohen Stellenwert, um einen möglichst angenehmen und intuitiven Umstieg zu ermöglichen.

Damit ein Umstieg möglich wird, braucht es auch Mobilstationen am Start (zum Beispiel Wohnkomplex) bzw. Ziel (zum Beispiel Arbeitsplatz) einer Reise. So gaben in der Mobilitätsbefragung der Einwohner des Kreises Unna im Jahr 2013 zum Beispiel rund 37% der Befragten an, am Wohnort keine sichere Parkmöglichkeit für ein Fahrrad zu haben, am Arbeitsort waren es rund 68%.

Ein Umstieg zum Beispiel vom Fahrrad auf den Zug kann aber nur eine Option sein, wenn auch am Start- bzw. Zielort zum Beispiel ein Fahrrad sicher geparkt werden kann. Dafür braucht es Mobilstationen in den Quartieren. Hier steht dann nicht der Umstieg, sondern der Start bzw. das Ziel einer Reise im Fokus. Die räumlich kompakte Anordnung von Modulen für einen angenehmen und intuitiven Umstieg ist daher in den Quartieren weniger relevant. Ebenso unterscheidet sich dieser Standorttyp Quartier von den anderen drei Typen dadurch, dass dieser auf privaten Arealen liegen kann.

An den Standorten in Quartieren können Mobilitätsangebote einen Mehrwert erhalten, der an Mobilstationen mit dem Schwerpunkt auf den Umstieg weniger gegeben ist: zum Beispiel Elektrolasterräder im Quartier Wohnen. Diese sind nur dann eine Alternative zum Auto, wenn eine Nutzung direkt an der eigenen Wohnungstür beginnt und wieder endet. Eine Bereitstellung zum Beispiel direkt am Supermarkt ist dagegen nicht zielführend. So würden statt zwei Wegen insgesamt vier Wege erforderlich, was auch nicht der Strategie der Verkehrsvermeidung entsprechen würde (siehe Kapitel 1.2).

Elektrolasterrad im Quartier Wohnen: 2 Wege

1. mit Lastenrad zum Supermarkt
2. mit Lastenrad und Einkauf zurück ins Quartier

Elektrolasterrad am Supermarkt: 4 Wege

1. mit Auto zum Supermarkt
2. mit Lastenrad und Einkauf zurück ins Quartier
3. mit Lastenrad leer zurück zum Supermarkt
4. mit dem Auto zurück ins Quartier

Mit der Kategorie Quartier lassen sich fünf verschiedene Typen unterscheiden: Wohnen, Arbeit, Versorgung, Freizeit und Bildung. Beispiele für Mobilstationen in diesen Quartieren sind für viele Kategorien im Kreis Unna bereits vorhanden.



Abbildung 9 Beispiel Quartier Wohnen

Carsharing und Fahrradgarage für Räder aller Art sowie Rollstühle und Rollatoren (im Hintergrund) in der Siedlung Sybil-Westendorp-Straße (Unnaer Kreis-Bau- und Siedlungsgesellschaft)



Abbildung 10 Beispiel Quartier Arbeiten

Überdachte Radabstellanlage und eigene Bushaltestelle direkt am Eingang inklusive Fußweganbindung von der Hauptstraße (Arvato Kamen)





Abbildung 11 Beispiel Quartier Bildung
Carsharing-Stellplätze (im Hintergrund) und gesonderter Bereich für Fahrräder aller Art in der Hochgarage (Zentrum für Information und Bildung Unna)



Abbildung 12 Beispiel Quartier Versorgung
Kleine Mobilstation mit überdachtem Fahrradparken und Lademöglichkeiten vor einem Einkaufszentrum (Zentrum Recklinghausen)



Abbildung 13 Beispiel Quartier Freizeit
Kleine Mobilstation mit Fahrradparken und überdachtem Schließfachern, Reparaturbereich und Sitzmöglichkeit (Südstrand Wilhelmshaven)

Eine Grundlage für das Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna bildet das Gutachten des NWL zu Mobilstationen im gesamten Zweckverbandsbereich. Darin enthalten sind auch Standorte, welche in Abstimmung mit den Kommunen der Kategorie Quartier zugeordnet werden sollten. An diesen Standorten steht der Start bzw. das Ziel einer Reise im Fokus, nicht der Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten.

| Kommune | Standorte |
|------------------|---|
| Bergkamen | IGA Zukunftsgarten Marina Rünthe Nordberg |
| Bönen | - |
| Fröndenberg/Ruhr | Mitte |
| Holzwickede | Eco Port Ost Kirchstraße |
| Kamen | Karree Markt |
| Lünen | Bürgerplatz Im Hagen/Stadtwerke Kupferwerk Lippewerk |
| Schwerte | Marienkrankenhaus |
| Selm | - |
| Unna | Ahornstraße Kreishaus |
| Werne | - |

Tabelle 2 Einordnung in Kategorie Quartier

Die Tabelle umfasst alle Standorte aus dem Gutachten Mobilstationen des NWL für den Kreis Unna, für die kein Schwerpunkt auf den Umstieg angenommen wird. Sie sind daher der Kategorie Quartier im Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna zugeordnet. In Abstimmung mit den Kommunen wurden einzelne Standorte zusätzlich zum Gutachten des NWL ergänzt.

Die Einordnung von Standorten aus dem Gutachten Mobilstationen des NWL in die Kategorie Quartier des Feinkonzepts Mobilstationen Kreis Unna ist nicht abschließend. Mit Raum- und Strukturentwicklungen bei den kreisangehörigen Kommunen und dem Kreis Unna können jederzeit Potenziale für weitere Standorte entstehen.

3 Kreisweite Themenfelder

Mit dem Feinkonzept Mobilstationen ergeben sich kreisweite Handlungsansätze. Für die Umsetzung kann es daher sinnvoll sein, einzelne Bedarfe an den Standorten der kreisangehörigen Kommunen zu bündeln, indem der Kreis Unna bei der Umsetzung eine koordinierende und moderierende Rolle einnimmt.

NRW-weites Buchungs- und Schließsystem des NWL (radbox.nrw)

Der Kreis Unna verfügt über mehrere Radstationen und Radparkhäuser. Alle Standorte lassen sich mit einem Chip oder Smartphone (per Bluetooth) öffnen. Inzwischen integriert der NWL Standorte in ein verbundweites Buchungs- und Schließsystem für das gesicherte Fahrradparken. Es ist NRW-weit kompatibel (radbox.nrw).

Dieser Prozess ist für alle Kommunen im Kreis Unna mit technischen und finanziellen Fragestellungen verbunden. Hierzu gehören unter anderem:

- Aufgabe des aktuellen Schließsystems mit Nachrüstung von Zugangsterminals an allen Anlagenzugängen
- Kommunikation des Schließsystems im Kreis Unna mit dem des NWL im Hintergrund
- Tiefenintegration des Buchungssystems in die fahrtwind-App
- Verzicht auf eine Überbuchung der Standorte bei radbox.nrw für eine optimalere Auslastung
- Zweckbindungen und Förderschädlichkeit für in der Vergangenheit geleistete Förderungen

Der Kreis Unna hat hier bereits eine koordinierende Rolle eingenommen. Dies umfasst primär die Abstimmung mit den Zweckverbänden NWL und ZRL. Aussagekräftige Zwischenstände dieser Abstimmung werden mit den Kommunen besprochen. Diese liegen derzeit (Stand 03/2023) noch nicht vor.

Mehrwert für gesichertes Fahrradparken

Sowohl für die Radstationen außerhalb der Servicezeiten als auch bei Radparkhäusern generell bestehen über das Parken hinaus noch Potenziale für Mehrwerte. Diese ergeben sich durch weitere Self-Service-Möglichkeiten, für die ein kreisweiter Standard sinnvoll ist.

- Schließfächer
überwiegend vorhanden, aber teils Kapazitätsengpässe
- Lademöglichkeiten
nur teilweise in den Schließfächern integriert
- Umkleidekabine
noch an keinem Standort vorhanden
- Self-Service-Station inklusive Ersatzteilautomat (analoge/digitale Bezahlung)
bisher nur am Bahnhof Kamen und ohne digitale Bezahlung



Abbildung 14 Self-Service und Schlauchautomat an der Radstation des Bahnhof Kamen

Für den Bereich der Dienstleistungen können zusätzlich Kooperationen mit weiteren Anbietern einen weiteren Mehrwert darstellen, zum Beispiel Radfix der Deutschen Bahn.

Erweiterung um Elektro-Roller-Stellplätze

Der Bedarf an Stellplätzen ist auch für neue Mobilitätsformen einzuplanen. Im Bereich der Nahmobilität ist mit Elektro-Rollern eine weitere Mobilität entstanden. Dies umfasst das Parken privater Elektro-Roller genauso, wie perspektivisch ein Abstellen von Sharing-Rollern. Letztere werden derzeit durch keinen Anbieter im Kreis Unna bereitgestellt. Da diese Sharing-Modelle grundsätzlich nicht stationsbasiert sind, ist der tatsächliche Bedarf an konkreten Abstellflächen gesondert zu bewerten gegenüber privaten Elektro-Rollern.

Die Ansprüche, private Elektro-Roller sicher zu parken, kann mit dem Bedarf von privaten (und hochwertigen) Rädern verglichen werden. Daher sollten



die Radstationen und Radparkhäuser nicht mehr monomodal auf das Fahrrad, sondern multimodal weiterentwickelt werden. Dies könnte das sichere Parken von Elektro-Rollern umfassen.

Zusätzlich bietet sich – auch wie beim Fahrrad – die Möglichkeit für diese Art der Mobilität klassische Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu ergänzen. Dies wurde zum Beispiel bereits in der Stadt Werne an einem Standort realisiert.



Abbildung 15 Elektro-Roller-Stellplätze ergänzend zum Fahrrad im Stadtzentrum Werne

Bündelung von Sharing-Angeboten

In unterschiedlichem Umfang sind kommunale und private Akteure mit Sharing-Angeboten zu Fahrrädern, Autos und Elektrorollern aktiv. Damit entsteht zwar eine multimodale Vielfalt gegenüber dem eigenen Auto. Diese kann aber nur zur Geltung kommen, wenn alle kommunalen und privaten Anbieter auf einer integrierten und idealerweise mindestens kreisweiten Plattform gebündelt werden: Information, Buchung, Nutzung und Bezahlung. So eine Plattform wäre auf Ebene des Kreises mit Verknüpfung auf die Internetseiten der kreisangehörigen Kommunen mit dem größten Wirkungsgrad verbunden. Dafür ist auch die Tiefenintegration in Mobilitäts-Apps (zum Beispiel fahrtwind) wünschenswert.

Verbesserung des Außenauftritts

Die Nutzung der vernetzten Mobilität, insbesondere von Bahn- und Bus kommt nicht ohne Wartezeiten aus. Unabhängig der Länge der Wartezeiten hat daher die Aufenthaltsqualität an Mobilstationen einen hohen Stellenwert. Sie ist prägend für das subjektive Sicherheitsempfinden und damit maßgebend, Alternativen zum eigenen Auto in Erwägung zu ziehen.

An Mobilstationen können verschiedene Zuständigkeiten bestehen. Diese sind aber aus Nutzersicht und damit für die Imagebildung vernetzter Mobilität nicht relevant. Es ist eine kooperative Zusammenarbeit für das positive Erscheinungsbild eines Standorts wichtig.

- Zusammenführung von Zuständigen zur Reinigung auf einen kreisweiten Dienstleister
- Durchführung ortsabhängiger Reinigungsintervalle
- Verbesserung der städtebaulichen Integration
- regelmäßige Prüfung auf Angsträume und deren Beseitigung
- Kontrolle und Beseitigung von Schrotträdern

Bereitstellung von Frischwasser

Die Qualität des Wartens wird in Zukunft nicht nur vom Wetterschutz bei schlechtem Wetter abhängen. Das Warten im Schatten wird an Bedeutung zu nehmen. Dies erfordert nicht nur, die Gestaltung und Lage von überdachten Wartemöglichkeiten neu zu denken. Auch die Bereitstellung von kostenlosem Frischwasser ist ein Ansatz, der zum Beispiel in den Niederlanden ein Teil der Bahnhöfe ist.



Abbildung 16 Watertappunt Station Deurne (Niederlande)

Paketstationen

Die Bedeutung von Kurier-, Express- und Paketdiensten ist mit einer Zunahme von Belastungen in Anwohnerstraßen und generell beim Kurzzeitparken verbunden. Ebenso suchen Paketdienstleister nach Möglichkeiten, Pakete zeitunabhängig und sicher an geeigneten Orten für Kunden abzulegen.

Dazu haben sich Paketstationen von Deutsche Post und Amazon bereits im Kreis Unna etabliert. Allerdings befinden sich die meisten Standorte bisher nicht an Bahnhöfen, sondern Supermärkten (Packstation) und Tankstellen (Amazon Smart Locker).

Die Ausweitung von Standorten für Paketstationen kann besonders für Mobilstationen die Attraktivität steigern. Der Umstieg ist ohnehin mit Wartezeiten verbunden, die für den Versand (Hinfahrt) und Abholung (Rückfahrt) von Paketen genutzt werden können.

Standorte an Mobilstationen leisten dann nicht nur einen Mehrwert zur vernetzten Mobilität. In der Schnittmenge zu Smart-City- und City-Logistik-Konzepten tragen Paketstationen an Mobilstationen auch zur Entlastung der Straßen allgemein und speziell in Wohnquartieren von Kurier-, Express- und Paketdiensten bei.



Abbildung 17 Packstation (Deutsche Post) am Bahnhof Holzwickede

Internetzugang ausweiten und vereinheitlichen

Die Bereitstellung eines nach Datenvolumen oder Nutzungszeit limitierten kostenlosen Zugangs zum Internet ist bereits heute Bestandteil mehrerer Bahnhöfe im Kreis Unna. Auch das Handbuch

Mobilstationen NRW sieht einen Internet-Hotspots als mögliches Merkmal der Standardausstattung von Mobilstationen vor (siehe Kapitel 1.4).

Zudem bestehen auch in den Zentren mehrerer kreisangehöriger Kommunen bereits Angebote zur kostenlosen Nutzung eines Internet-Hotspots. Eine kreisweite Lösung, die auch weitere Mobilstationen aufnimmt, kann für die Nutzer weiteren Komfort bieten, zum Beispiel kein erneutes Einwählen beim Wechsel des Internet-Hotspots. Ebenso können ökonomische Synergien bei einem kreisweiten Ansatz möglich sein.

Ergänzung von Solaranlagen auf Haltestellendächern

Die Energiekrise seit dem ersten Quartal 2022 zeigt die Notwendigkeit, im Bereich der alternativen Energien und in einer Dezentralisierung der Energiegewinnung aktiver zu handeln. Bushaltestellen – besonders bei größeren Überdachungen der Busbahnhöfe – können ein kreisweiter Ansatz sein. Die Anlage von Solarpanelen auf Haltestellendächern kann parallel die Möglichkeit für die Fahrgäste bieten, mehr Warteflächen im Schatten zu ermöglichen.

Koordinierung von Planung und Umsetzung

Um die vorgenannten Punkte umsetzen zu können, gehört auch, dass jede Mobilstation unter Einsatz von finanziellen und personellen Ressourcen in der jeweiligen Kommune geplant und umgesetzt werden müsste. Eine koordinierende Stelle, die von den Kommunen mit der Planung, Steuerung und Umsetzung der einzelnen baulichen und organisatorischen Maßnahmen betraut wird, kann Synergieeffekte erzielen. Die Beschaffung der Ausstattungsgegenstände lässt sich optimieren und durch Mengeneffekte idealerweise bessere Einkaufspreise erzielen. Die Umsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbilds wird erleichtert. Die Kommunalverwaltungen müssen sich kein spezielles Wissen aneignen, sondern können vielmehr von den Erfahrungen der anderen Standorte profitieren.



4 Fördermöglichkeiten

Für die Realisierung von Mobilstationen können verschiedene Förderprogramme genutzt werden. Dabei ist es möglich, dass einzelne Ausstattungsmerkmale über mehrere Förderprogramme umgesetzt werden können. In diesen Fällen ist zu prüfen, welche Förderung günstiger für den Antragssteller (zum Beispiel Kommune) ist. Es ist nicht möglich, mehrere Förderungen für denselben Fördertatbestand miteinander zu kombinieren.

Für die Mobilstationen in NRW sind drei Förderungen besonders relevant, da diese die Realisierung von Mobilstationen weitestgehend abdecken:

- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (§12)
- Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements
- Förderrichtlinien Nahmobilität

Eine Orientierung für in Frage kommende Förderungen bietet für NRW der Förderfinder und das Zukunftsnetz Mobilität. Für den Kreis Unna ist die Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe zuständig.

Zukunftsnetz Mobilität NRW



Abbildung 19 Zukunftsnetz Mobilität NRW



Willkommen beim Förderfinder

Der Förderfinder findet die passenden Förderprogramme für Ihr Mobilitätsprojekt in NRW. Nutzen Sie unsere interaktive Suche!

Tip: Sie können Ihre Sucheingaben jederzeit nachjustieren. Navigieren Sie mit den „Zurück“- und „Weiter“-Buttons zwischen den Suchschritten oder klicken Sie auf die Überschriften, um zu dem jeweiligen Bereich zu gelangen.



37 gefilterte Einträge

Alle Förderungen anzeigen

Neue Suche

1. Zuwendungsempfänger auswählen

Bitte wählen Sie aus, für welche Art von Zuwendungsempfänger Sie eine Förderung beantragen wollen (optional)

- Anstalten, sonstige Körperschaften & Stiftungen des öffentlichen Rechts
- Forschungseinrichtungen & Hochschulen
- Kommunen & Zweckverbände
- Privatpersonen
- Unternehmen
- Vereine

Weiter

2. Geltungsgebiet auswählen

3. Förderschwerpunkt und -gegenstand auswählen

4. Ergebnisse einsehen

Abbildung 18 Förderfinder für Mobilstationen in NRW



5 Anhang



Abbildung 20 Fahrradflunder: Einfache und mobile Radabstellanlage zur Potenzialabschätzung



6 Verzeichnisse

6.1 Abbildungen

| | |
|---|-----|
| Abbildung 1 Gestaltungsansatz 3V für die Mobilität in Kontext von Mobilstationen | 6 |
| Abbildung 2 Empfehlungen für die Standardausstattung von Mobilstationen..... | 7 |
| Abbildung 3 Warten im Schatten wird wichtiger | 7 |
| Abbildung 4 Grundlage für attraktive Mobilstationen im Kreis Unna: Fußverkehr und Inklusion | 8 |
| Abbildung 5 Eisbergmodell..... | 9 |
| Abbildung 6 Muster einer Zeitplanung für die Realisierung von Maßnahmen | 10 |
| Abbildung 7 Fahrradparken am Mitfahrerparkplatz nahe der Anschlussstelle Fernwald (A5 bei Gießen) | 11 |
| Abbildung 8 Übersicht der Standorte für Mobilstationen im Kreis Unna (ohne Quartiersstandorte)..... | 12 |
| Abbildung 9 Beispiel Quartier Wohnen | 98 |
| Abbildung 10 Beispiel Quartier Arbeiten | 98 |
| Abbildung 11 Beispiel Quartier Bildung..... | 99 |
| Abbildung 12 Beispiel Quartier Versorgung | 99 |
| Abbildung 13 Beispiel Quartier Freizeit | 99 |
| Abbildung 14 Self-Service und Schlauchautomat an der Radstation des Bahnhof Kamen..... | 100 |
| Abbildung 15 Elektro-Roller-Stellplätze ergänzend zum Fahrrad im Stadtzentrum Werne | 101 |
| Abbildung 16 Watertappunt Station Deurne (Niederlande)..... | 101 |
| Abbildung 17 Packstation (Deutsche Post) am Bahnhof Holzwickede | 102 |
| Abbildung 17 Förderfinder für Mobilstationen in NRW | 103 |
| Abbildung 19 Zukunftsnetz Mobilität NRW | 103 |
| Abbildung 20 Fahrradflunder: Einfache und mobile Radabstellanlage zur Potenzialabschätzung..... | 104 |

6.2 Tabellen

| | |
|---|----|
| Tabelle 1 Typen von Mobilstationen im Kreis Unna..... | 11 |
| Tabelle 2 Einordnung in Kategorie Quartier | 99 |



6.3 Abkürzungen

| | |
|-------|---|
| A | Autobahn |
| B | Bundesstraße |
| DIN | Deutsches Institut für Normung |
| NRW | Nordrhein-Westfalen |
| NWL | Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖPNVG | Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr |
| R | Regionalbus |
| RB | Regionalbahn |
| RE | Regionalexpress |
| S | Schnellbus |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| VKU | Verkehrsgesellschaft Kreis Unna |
| ZRL | Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe |

6.4 Fotonachweis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hessen
Seite 11

Coöperatie Stationspark Deurne
Seite 101

Hellweger Anzeiger
Seite 101

Institut für innovative Städte
Seite 9

Kreis Unna
Seiten 6, 7, 8, 10, 100, 102

Radspinnerei
Seite 104

Zukunftsnetz Mobilität
Seiten 7, 103



6.5 Literatur

- Bergkamener Infoblog (2021): Nachfolge der Turmarkaden: INTERRA will in das neue „Berg Karree“ rund 100 Mio. Euro investieren
Nachfolge der Turmarkaden: INTERRA will in das neue „Berg Karree“ rund 100 Mio. Euro investieren – Bergkamener Infoblog (bergkamen-infoblog.de) [30.09.2022]
- Bezirksregierung Düsseldorf (2022): Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM).
https://www.brd.nrw.de/themen/verkehr/strassenverkehr/foerderung-der-vernetzten-mobilitaet-und-des-mobilitaetsmanagements#faq_21006 [30.09.2022]
- Deutsche Bahn (2022): Schöner ankommen in Nordrhein-Westfalen.
<https://www.bing.com/search?q=sch%C3%B6ner+ankommen+nrw&cvid=aa8de6a460904878978d62885d11a205&aqs=edge.0.0.3208j0j4&FORM=ANAB01&PC=U531> [17.05.2022]
- IGA Metropole Ruhr 2027 GmbH (2022): Unsere Gärten. Lokale und interkommunale Aktivitäten mit regionaler Ausstrahlung.
<https://www.iga2027.ruhr/die-iga-auf-drei-ebenen/unsere-gaerten/> [28.09.2022]
- Kreis Unna (2013): Mobilitätsbefragung 2013. Modal Split Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Unna
- Kreis Unna (2015): Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna. Projektbericht. Unna
- Kreis Unna (2019): Nahverkehrsplan Kreis Unna, Fortschreibung 2017 bis 2019. Unna
- Kreis Unna (2021): Endbericht Kreis Unna Radverkehrskonzept 2021. Unna
- Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (2022): SPNV-Zielnetze für NRW.
<https://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/> [30.09.2022]
- Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (2022): Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW -
https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&bes_id=3913&aufgehoben=N [30.09.2022]
- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2022): Nahmobilität
<https://www.vm.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet/index.php> [30.09.2022]
- Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022): Ausbaustrecke Lünen – Münster: Mitfinanzierung des Landes NRW
https://sitzungsdienst.kdz-ws.net/gkz970/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZQo6AaYX_BoZe_VrL317cozROHo7VqESVo8Qqq88z1Zh/Mitteilungsvorlage_23-2022.pdf [28.09.2022]
- Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022): NWL – Reaktivierungen
Reaktivierungen (nwl-info.de) [30.09.2022]
- Niederlandse Spoorwegen (2019): Tap gratis water bij stations
<https://nieuws.ns.nl/tap-gratis-water-bij-stations/> [29.08.2022]
- Radspinnerei (2019): Die Fahrradflunder.
<https://rad-spinnerei.de/2019/05/14/die-fahrradflunder/> [10.08.2022]
- Regionalverband Ruhr (2015): Machbarkeitsstudie Radschnellweg RS1 – Kurfassung. Essen
- Regionalverband Ruhr (2021): Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr. Endbericht. Essen.



- Ruhr Nachrichten (2022): Dortmunder P+R-Parkplätze bekommen Schranken – Anwohner fürchten Parkplatz-Not.
<https://www.ruhrnachrichten.de/dortmund/dortmunder-pr-parkplaetze-bekommen-schranken-anwohner-fuerchten-parkplatz-not-w1726127-p-2000452911/> [30.09.2022]
- Stadt Schwerte (2015): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (Westhofen).
<https://www.schwerte.de/wirtschaft-planen-bauen-verkehr/planen-bauen/stadtentwicklung/isek-westhofen> [27.09.2022]
- Stadt Schwerte (2022): Am Dohrbaum entsteht ein reines Gewerbegebiet
<https://www.schwerte.de/politik-verwaltung/verwaltung/nachrichten-presseinfos/detailansicht/am-dohrbaum-entsteht-ein-reines-gewerbegebiet> [30.09.2022]
- Straßen.NRW (2022): B236: Ausbau in Schwerte
<https://www.strassen.nrw.de/de/b236-ausbau-in-schwerte-projektueberblick.html> [30.09.2022]
- Viktoria Grundstücks GmbH & Co. KG (2022): Wohnen und Arbeiten im Herzen der Stadt
Wohnen und Arbeiten (viktoriamunna.info) [30.09.2022]
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen NRW, 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Köln
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Unna

