



Endbericht

Mobilitätskonzept für die Stadt Unna

Kreisstadt Unna
Rathausplatz 1
59423 Unna

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Moritz Müller (Projektleiter)

Lara Wohland

Lisa Schmitz

Bildnachweis

Titelseite: *Planersocietät*

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
1. Einleitung und Prozess	8
1.1. Anlass und Ausgangslage	8
1.2. Bausteine des Mobilitätskonzeptes	9
1.3. Erarbeitung in einem partizipativen Prozess	9
2. Ausgangslage: Zusammengefasste Stärken und Schwächen	23
3. Zielkonzept	28
4. Maßnahmenentwicklung	32
4.1. Übersicht über die Maßnahmen	33
4.2. Aufbau der Maßnahmensteckbriefe	35
A Handlungsfeld Radverkehr	37
A1 Radverkehrsnetz Unna	39
A1.1 Aufwertung des Radverkehrsnetzes & Schließung von Netzlücken	40
A1.2 Velorouten	48
A1.3 Fahrradstraßen	50
A1.4 Radpendelrouten	52
A1.5 Führung in Gewerbegebieten	53
A1.6 Führung Innenstadtring	54
A2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten	56
A3 Queren auf freier Strecke	57
A4 Radabstellanlagen	58
A5 Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung	59
A6 Beleuchtung	60
A7 Umlaufsperrn und Poller	62
B Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit	63
B1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	64
B1.1 Standards für Gehwege und Querungen entwickeln	66
B1.2 Aufwertung wichtiger Fußachsen	67
B1.3 Instandhaltung und Pflege von Fußwegen	69
B1.4 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	70
B2 Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität	71

B2.1 Begrünung und Aufwertung von Aufenthaltsflächen	72
B2.2 Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum	73
B3 Identifikation und Abbau von Angsträumen	74
B4 Weiterentwicklung und Modernisierung des Fußwegeleitsystems	75
C Handlungsfeld ÖPNV und intermodale Schnittstellen	76
C1 Vernetzte Mobilität & Sharing-Mobility	78
C1.1 Stadtweites Mobilstationennetz	78
C1.2 Bikesharing-Angebot	80
C1.3 E-Carsharing-Angebot	81
C1.4 Mobilitäts-App (MaaS)	82
C2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	83
C2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr	83
C2.2 On-Demand-Ridepooling	84
C3 Optimierung der Haltestellen	85
C3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	85
C3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung der SPNV-Haltestellen	86
C4 Dekarbonisierung des Busverkehrs	87
C5 Bevorrechtigung des Busverkehrs	88
D Handlungsfeld Kfz-Verkehr	89
D1.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum	91
D1.2 Umsetzung, Evaluation und Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts Innenstadt	92
D1.3 Digitales Parkleitsystem	93
D1.4 Geordnetes Parken in Wohngebieten	94
D1.5 Kommunale Stellplatzsatzung überarbeiten	96
D2 Förderung alternativer Antriebe	97
D3 Wirtschaftsverkehr	98
D3.1 Weiterentwicklung Urbane Logistik und City-Logistik-Konzept	99
D3.2 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr und Anbindung der Gewerbegebiete	100
E Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	101
E1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung	102
E2 Mobilitätsmanagement	103
E2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement	103
E2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement	104
E2.3 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten /Kitas	105
E3 Kommunikationskampagne – Mobilität in Unna	106

5. Integriertes Handlungskonzept	107
6. Evaluationskonzept	110
6.1. Wirkungsevaluation	110
6.2. Umsetzungsevaluation	112
6.3. Zusammenfassung und Meilensteine	113
6.4. Evaluationsberichte	114
7. Ausblick	115
8. Anhang	116
Anhang 01 – Bestandsanalyse	116
Anhang 02 – Zielkonzept	116
Anhang 03 – Zusammenfassung Ideenmelder	116
Anhang 04 – Dokumentation Planungstouren	116
Anhang 05 – Hinweise und Exkurse zu Maßnahmen	116

ENTWURF

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erste Sitzung des Mobilitätsbeirats.....	11
Abbildung 2: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema Fußverkehr & Barrierefreiheit	12
Abbildung 3: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema Radverkehr.....	13
Abbildung 4: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema ÖPNV und Intermodalität	14
Abbildung 5: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema Pkw- und Wirtschaftsverkehr.....	15
Abbildung 6: Häufigste Nennungen zu Verbesserungen im Radverkehr (ab 5 Nennungen)	16
Abbildung 7: Begrüßung der Teilnehmenden des Planungsspaziergangs	17
Abbildung 8: Diskussion an einer Station auf der Planungsradtour in Unna	18
Abbildung 9: 2. Mobilitätsforum.....	19
Abbildung 10: Plakat zum Thementisch Nahmobilität – Radverkehr und Fußverkehr	20
Abbildung 11: Modal Split 2022 – Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.....	23
Abbildung 12: Zielkonzept Unna.....	29
Abbildung 13: Bausteine & Maße attraktiver Gehwege.....	64
Abbildung 14: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen.....	108

ENTWURF

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sitzungsübersicht des Mobilitätbeirates	11
Tabelle 2: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Radverkehr	38
Tabelle 3: Auflistung Netzlücken.....	45
Tabelle 4: Mögliche Maßnahmen zur Schließung der Netzlücken.....	46
Tabelle 5: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Fußverkehr	63
Tabelle 6: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr	77
Tabelle 7: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Kfz-Verkehr	90
Tabelle 8: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Mobilitätsmanagement.....	101
Tabelle 9: Wirkungsindikatoren.....	111

ENTWURF

1. Einleitung und Prozess

1.1. Anlass und Ausgangslage

Die Kreisstadt Unna hat sich zur Aufgabe gemacht, ein nachhaltiges, integriertes Mobilitätskonzept auf den Weg zu bringen. Dieses soll auf die neuen Rahmenbedingungen im Verkehr und im Bereich der Mobilität reagieren und unter Einbezug aller Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmenden eine ganzheitliche Strategie darstellen. Insellösungen sollen dabei vermieden und die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel eine hervorgehobene Rolle einnehmen. Das Mobilitätskonzept wird dazu gemäß den Leitlinien der Europäischen Kommission zur Erstellung von kommunalen nachhaltigen Mobilitätskonzepten (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) sowie den Leitlinien für die Planung nachhaltiger städtischer Logistik erarbeitet.

Sowohl die Kreisstadt Unna als auch der Kreis selbst setzen sich bereits seit geraumer Zeit für die Förderung der Nahmobilität und die Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbunds ein. So ist Unna als fahrradfreundliche Stadt ausgezeichnet und besitzt ein weiträumiges Netz an Radwegen. Auch das Pendlerportal – ein kostenloser Mobilitätsservice zur Bildung von Fahrgemeinschaften – und zahlreiche Informationen zum Thema ÖPNV, Elektromobilität und Sharing-Angeboten bilden für die Entwicklung eines integrierten nachhaltigen Mobilitätskonzeptes eine sehr gute Basis zur Vernetzung der Mobilitätsangebote, der Vermeidung und Reduzierung des MIV und der weiteren Förderung der Nahmobilität.

Mit dem Mobilitätskonzept soll darauf aufbauend eine Strategie für den Mobilitätssektor erarbeitet werden, der für die nächsten 10 bis 15 Jahre als roter Faden für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Unna dienen soll.

Mit der Bearbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes wurde das Büro Planersocietät beauftragt, das gemeinsam und mit umfassender Beteiligung verschiedener Gruppierungen der Stadtgesellschaft, der Bürgerschaft, der Politik sowie in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung dieses Konzept erarbeitet hat.

Nach der Analyse der bestehenden Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Unna und der Identifizierung von langfristigen Zielen wurden darauf aufbauende Maßnahmen erarbeitet, die zur Zielerreichung beitragen sollen.

Das entstandene Mobilitätskonzept richtet sich in erster Linie an die Stadtverwaltung und Politik der Stadt Unna und soll diese bei der Festlegung von zu priorisierenden Maßnahmen und deren Umsetzung unterstützen. Besonders die Aufstellung eines strategischen Plans für die Gestaltung der Mobilität in den kommenden Jahren, der eine gemeinsame Vision aufzeigt und Rahmenbedingungen für diese festlegt, steht dabei im Vordergrund. Mit dieser Vision und dem Ziel einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität in Unna richtet sich das Konzept in seiner Erstellung und Umsetzung aber natürlich auch an die Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

1.2. Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Grundlegend baut die Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes auf drei Säulen auf:

- In der **Bestandsanalyse** wurde der Ist-Zustand der Mobilität in Unna erhoben. Die Sichtung und Recherche bestehender Konzepte, Untersuchungen und Unterlagen wurde durch eine umfangreiche Vor-Ort-Erhebung ergänzt. Hierzu zählten auch Befahrungen bzw. Befahrungen.
- Gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem Mobilitätsbeirat, der sich aus verschiedenen Akteuren der Stadtgesellschaft zusammensetzt, wurden **Leitlinien und Ziele** für die Mobilität in Unna für die kommenden 10 bis 15 Jahre erarbeitet. Das Zielkonzept bildet das Fundament der Mobilitätsstrategie und ist als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage ein wichtiges Ergebnis des Prozesses.
- Aufbauend auf den identifizierten Handlungserfordernissen aus der Bestandsanalyse, den erarbeiteten Zielen und den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten wurden abschließend **Maßnahmen** entwickelt, mit denen die vorher definierten Ziele erreicht werden können. Ergänzt werden die Maßnahmen durch ein Handlungskonzept als Umsetzungshilfe sowie ein Evaluationskonzept zur Überwachung des Fortschritts.

1.3. Erarbeitung in einem partizipativen Prozess

Die Themen der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Bürgerinnen und Bürger in Unna. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität hat daher erhebliche Auswirkungen auf die Einwohnerinnen und Einwohner, auf Betriebe und Unternehmen in Unna und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess notwendig, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden.

Dementsprechend fand eine frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik und weiteren Multiplikatoren statt. Zentrales Beteiligungsformat war dabei ein projektbegleitender Beirat, in dem nach dem Stellvertreter-Prinzip die Interessenslandschaft Unnas abgebildet wurden. Der Beirat diente dazu, die vielfältigen Sichtweisen in den Prozess einzubringen und die Ergebnisse und Meilensteine durch Diskussionen zu qualifizieren.

Als weiteres Beteiligungsformat fand ein Mobilitätsforum statt. Die Öffentlichkeit wurde dazu eingeladen, sich zum Prozess zu informieren und mit ihrer lokalen Expertise dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung wertvolle Hinweise sowie Ergänzungen mit auf den Weg zu geben.

Im Anschluss an das Mobilitätsforum wurde zudem ein Online-Ideenmelder geschaltet, um eine breitere Basis zu erreichen, die Anzahl der beteiligten Personen zu erhöhen sowie weitere Ideen und Anregungen zu sammeln.

Die Informations- und Rückmeldemöglichkeit zum Prozess des Mobilitätskonzepts wurde darüber hinaus auch über eine gemeinsame Planungsradtour und einen -spaziergang angeboten. Dazu wurden verschiedene Routen mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten abgefahren bzw. begangen und hinsichtlich Mängel sowie Lösungsmöglichkeiten diskutiert.

In den jeweiligen Beteiligungsformaten wurden Zwischenergebnisse dargestellt und reflektiert. Zudem wurden Anregungen, Hinweise und Vorschläge aufgenommen und bewertet; sie sind so in den Prozess eingeflossen. Bei allen Veranstaltungen waren Fachpersonen der Planersocietät und der Fachverwaltung der Stadt Unna anwesend. Die Rückmeldungen und Eingaben aus den Beteiligungsformaten wurden anschließend ausgewertet und dokumentiert. Soweit möglich wurden die Anregungen nach Prüfung und Rücksprache mit der Fachverwaltung in den Prozess übernommen.

1.3.1. Der Mobilitätsbeirat

Der Mobilitätsbeirat besaß eine zentrale Funktion innerhalb des Prozesses. Zielsetzung war der Aufbau einer prozessbegleitenden Arbeitsgruppe, in der möglichst alle Interessen der Stadtgesellschaft vertreten sind und gleichzeitig eine handhabbare Gruppengröße erreicht wird, in der Diskurse effektiv geführt und Themen gemeinsam be- und erarbeitet werden können. Die Rolle des Beirats war es, Ideen, Anregungen und Ansprüche an das Ergebnis zu formulieren und die jeweiligen Zwischenergebnisse des Prozesses zu reflektieren.

Eingeladene Mitglieder des Beirats waren Vertretende folgender Stakeholder:

- **Vereine und Verbände:** Stadtmarketing Unna, City Werbering, ADFC, VCD, RSV Unna
- **Vertretende der Stadtgesellschaft:** Behindertenvertreter, Jugendrat, Fridays for Future, IHK, Landschaftsarchitektur AKNW BDLA, Gastronomie/Touristik
- **Kommunalpolitik:** Vertretende aus den Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen sowie FLU/WFU
- **Stadt Unna, Kreis Unna, VKU**

Abbildung 1: Erste Sitzung des Mobilitätsbeirats



In sechs Sitzungen wurden die in Tabelle 1 dargestellten Inhalte bearbeitet.

Tabelle 1: Sitzungsübersicht des Mobilitätsbeirates

1. Sitzung	31.05.2022	Einführung und Bestandsanalyse
2. Sitzung	11.08.2022	Zielkonzept Teil 1
3. Sitzung	22.11.2022	Zielkonzept Teil 2
4. Sitzung	23.03.2023	Maßnahmenerarbeitung
5. Sitzung	10.08.2023	Maßnahmenüberarbeitung und -priorisierung
6. Sitzung	06.06.2024	Rückmeldungen zum Endbericht

1.3.2. Beteiligung der Öffentlichkeit

1. Mobilitätsforum

Am 16.08.2022 fand das erste Mobilitätsforum statt, in dem über Inhalt und Ablauf des Mobilitätskonzepts sowie die jeweiligen Beteiligungsmöglichkeiten informiert und der aktuelle Bearbeitungsstand vorgestellt wurde. Außerdem fand ein Austausch zwischen den Unnaer Bürgerinnen und Bürgern, der Verwaltung sowie dem Gutachterbüro statt, der neben Synergien und Potenzialen auch Herausforderungen und Mobilitätsbedarfe herausgestellt hat. Dies wurde in zwei Diskussionsrunden an vier Thementischen (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV & Intermodalität sowie MIV) vertieft. Die Ergebnisse wurden zusammengetragen und zum Abschluss der

Veranstaltung im Plenum vorgestellt sowie mit einem Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte verbunden.

Die zusammengefassten Hinweise zu Stärken, Schwächen und eigenen Ideen der einzelnen Themengebiete können den nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.

Abbildung 2: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema Fußverkehr & Barrierefreiheit

Mobilitätskonzept Unna



Fußverkehr & Barrierefreiheit



Meine Meinung zum Fußverkehr - Was läuft gut?

- Kompaktes Fußwegenetz in der Innenstadt. Viele Wege die genutzt werden können und die auf schnellem Wege durch die Stadt führen.
- Mängelmelder App für jede Störung, Verschmutzung oder Beschädigung im Unnaer Stadtgebiet. Der Melder funktioniert gut und die Anmerkungen werden schnell umgesetzt.



Meine Meinung zum Fußverkehr - Was läuft noch nicht so gut?

- Die Barrierefreiheit am Hbf und an weiteren Haltepunkten ist nicht gegeben und muss dringend hergestellt werden.
- Auch viele Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. An Bushaltestellen sollte immer eine Sitzgelegenheit vorhanden sein.
- Das Gehwegparken in Unna ist ein großes Problem im gesamten Stadtgebiet. Die Restbreiten auf den Gehwegen reichen häufig nicht aus, um sich als Fußgänger zu begegnen. Besonders für Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Rollatoren stellen die Engstellen unüberwindbare Probleme dar.
- Geltende Regelungen zum Gehwegparken müssen daher konsequent kommuniziert und umgesetzt werden. Vor allem auf Beschwerden und Hinweise sollte schneller reagiert werden.
- An Kreuzungen müssen die vorgeschriebenen Sichtbeziehungen eingehalten werden. Auch hier stellen parkende Autos häufig ein Problem dar, welches die Verkehrssicherheit gefährdet.
- Die Qualität der Gehweg-Oberflächen ist teilweise mangelhaft und sollte besser gepflegt werden. Auf eine barrierefreie Integration der vielen Baumscheiben in die Gehwege ist zu achten.



Meine Ideen und Anregungen zum Fußverkehr:

- Faire Aufteilung des Straßenraums. Nicht alle Flächen sollten dem Auto gehören und vor allem Flächen die für den Fußverkehr vorgesehen sind, sollten auch für den Fußverkehr nutzbar sein.
- Mehr Sitzbänke in Unna. Vor allem in den Ortsteilen, aber auch in der Innenstadt.
- Schulwegsicherheit fördern. Neben der Planung sicherer Schulwege, sollte auch die Kommunikation und Schulung zum Thema mitgedacht werden. Die Stadt sollte die Schulen hier unterstützen und auch Vorgaben machen.
- Vermeidung von Angsträumen - Unterführungen und dunkle Ecken, besonders an Bahnhaltelpunkten sollten besser ausgeleuchtet werden.

Abbildung 3: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema Radverkehr

Mobilitätskonzept Unna



Radverkehr



Meine Meinung zum Radverkehr - Was läuft gut?

- Streckenweise besteht bereits eine gute Verkehrsführung des Radverkehrs. Beispielsweise sind die Führung auf dem Afferder Weg sowie in Königsborn zu nennen.
- Der Radverkehr in Unna wird sichtbarer zum Beispiel durch Rotmarkierungen der Radverkehrsfurten, Handgriffe und Taster für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen



Meine Meinung zum Radverkehr - Was läuft noch nicht so gut?

- Der Innenstadtring wird als Schwachpunkt für den Radverkehr in Unna herausgestellt. Durch fehlende Anlagen für Radfahrende und hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs entstehen Gefahrensituationen und ein Unsicherheitsgefühl.
- Wohngebiete sind nicht sicher mit der Innenstadt verbunden. Besonders für Schulkinder können sich gefährliche Situationen ergeben (z.B. Verbindung zum Viktoria-Viertel).
- Der Kreishauskreisel wird weiterhin (trotz bereits umgesetzter Maßnahmen) aufgrund der Führungsform (Radverkehr in Gegenrichtung) als Unfallhäufungsstelle genannt.
- Regeln einer Fahrradstraßen in Unna werden vom Kfz-Verkehr nicht beachtet. Der Radverkehr muss häufig ausweichen und die Autos überholen mit geringem Abstand und hohen Geschwindigkeiten. Zum Teil wird Unkenntnis der Verkehrsregeln als Grund des Konfliktes genannt.
- Die Kleystraße in Massen wird aufgrund des Gefälles und vieler Fahrbahnverschwenkungen als gefährlich und unkomfortabel beschrieben: Führung auf Fahrbahn und im Seitenraum
- Die Anforderung mittels Ampeltaster an Lichtsignalanlagen wird teilweise als Barriere für den Verkehrsfluss des Radverkehrs und Fußverkehrs angesehen.
- Poller und Umlaufsperrn sind in Unna teilweise erst spät ersichtlich und/oder stehen sehr dicht beieinander.



Meine Ideen und Anregungen zum Radverkehr:

- Kommunikation & Aufklärung wichtig (z.B. „Welche Regeln gelten auf einer Fahrradstraße“)
- getrennte Spur für den Radverkehr auf dem Innenstadtring schaffen .B. Sperrflächen als Radverkehrsspur nutzen)
- 30 km/h im gesamten innerstädtischen Bereich (inkl. Ring)
- Radfahrende möchten schnell voran kommen, dafür ist eine sichere Durchgängigkeit im Radverkehrsnetz von Nöten (aus Wohngebieten inkl. Querungsmöglichkeiten)
- erste Ideen mit Verkehrsversuchen erproben & Aufmerksamkeit für Radverkehr schaffen
- Durchgang/Alternative der Fußgängerzone schaffen z.B. Schäferstraße als Fahrradstraße
- Umverteilung von Verkehrsflächen (z.B. Wegfall von Stellplätzen für den Kfz-Verkehr).

Abbildung 4: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema ÖPNV und Intermodalität

Mobilitätskonzept Unna



ÖPNV und Intermodalität

Meine Meinung zum ÖPNV - Was läuft gut?



- Radstation am Hbf ist bereits ein guter Anfang hin zur Mobilstation.
- Die barrierefreien Anzeigedisplays am Hbf erleichtern es mobilitätseingeschränkten Personen den ÖPNV zu nutzen.
- Teilweise gute Verbindungen im Busverkehr

Meine Meinung zum ÖPNV- Was läuft noch nicht so gut?



- Taktung von Busverbindungen ist häufig zu gering
- Busse und Züge sind unzuverlässig
- Ländliche Ortsteile Unnas (z.B. Billmerich und Mühlhausen) sind sehr schlecht an den ÖPNV angebunden. Mehr On-Demand-Angebot wird benötigt
- Querverbindungen fehlen
- Intermodalität sollte mehr gefördert werden (z.B. Möglichkeit Räder im Bus mitzunehmen)
- Unna West und Unna Hbf sind teilweise nicht komplett barrierefrei, wodurch Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen nicht möglich ist.
- Regionale Verbindungen nach Hamm und Dortmund müssen gerade nachts verbessert werden.
- Die komplizierten Tarife stellen für viele eine Nutzungsbarriere des ÖPNVs dar.
- P+R-Parkplätze sind in Unna zu teuer bzw. fehlen am Hbf.
- Busse sind tagsüber oft nicht ausgelastet und verursachen dann nur Emissionen und Lärm.

Meine Ideen und Anregungen zum ÖPNV:



- Mobilität mehr vernetzen durch Digitalisierung (z.B. App für Nachbarschaften, in der Mitfahrgelegenheiten angeboten werden).
- ÖPNV komplett kostenlos anbieten um herauszufinden wie gut ÖPNV dann angenommen wird.

Abbildung 5: Zusammengefasste Stärken, Schwächen und Anregungen zum Thema Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Mobilitätskonzept Unna



Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Meine Meinung zum Pkw-Verkehr - Was läuft gut?



- Unna verfügt über ein gutes Hauptstraßennetz
- Die Stadt ist über Autobahnen und Bundesstraße sehr gut erreichbar

Meine Meinung zum Pkw-Verkehr - Was läuft noch nicht so gut?



- Es fehlen Alternativangebote zum Pkw, insb. in den Ortsteilen und Dörfern der Pkw ist dort notwendig, somit entsteht Verkehr
- Bei Autobahnsperrungen kommt es zu Verkehrsüberlastungen in der Stadt; zumindest der Lkw-Verkehr sollte weiträumiger umgeleitet werden
- Die Vernetzung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr muss besser werden
- Baulastträger sollten sich besser koordinieren (Baustellen, Umbauten besser planen)
- Es gibt sehr viele Falschparker
- Muss Parken im öffentlichen Raum überhaupt noch stattfinden? (dazu gab es unterschiedliche Meinungen)
- Es wird häufig zu schnell gefahren (auch hierzu gab es unterschiedliche Meinungen)
- Es sollte zunächst überlegt werden, warum Menschen mit dem Auto fahren, um dann gezielt Alternativen zu schaffen (z. B. für Großeinkäufe)

Meine Ideen und Anregungen zum Pkw-Verkehr:



- Mehr Carsharing und mehr Vernetzung der Verkehrsmittel
- Bessere P&R-Angebote für Pendler
- Angebote für Pendler ausweiten (ÖPNV: bessere Schnellbusse)
- Leihräder anbieten
- Rückbau des Rings (ist er dann noch leistungsfähig?), den Raum für alle Verkehrsmittel nutzen (einige Stimmen wünschen sich aber auch Parken)
- Mehr Nutzungsmischung in der Siedlungsentwicklung reduziert weite (MIV-)Wege
- Alte Gewohnheiten aufbrechen
- Push&Pull anwenden, Angebote allein werden nicht ausreichen
- Parkgebührenverhältnis anpassen -> mehr von der Straße in die Parkhäuser verlagern, Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser berücksichtigen
- City-Logistik/Hubs (Begrenzung von Lieferzeiten und Tonnagen)
- Verkehrsberuhigung durch optische Verengung der Straßen (z. B. Alleen)

Ideenmelder

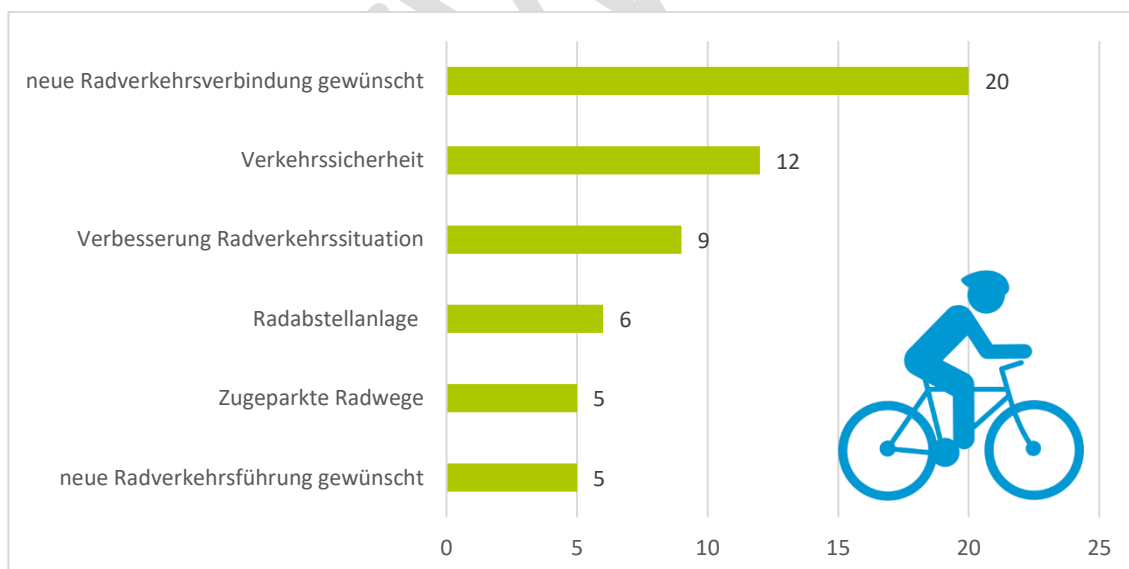
Von Mitte August bis Ende Oktober konnte sich die Öffentlichkeit online zum Mobilitätskonzept äußern. Teilnehmende konnten ihre Ideen und Anregungen sowie Kritik zu verschiedenen Kategorien (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr, Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Sonstiges) abgeben sowie Beiträge anderer über „Likes“ bzw. „Dislikes“ bewerten. Insgesamt sind 181 Beiträge und 367 Reaktionen eingegangen. Die eingebrachten Anregungen und Ideen wurden fachlich geprüft und bei Eignung in den weiteren Prozess eingebracht sowie in der Bestandsanalyse übergreifend berücksichtigt.

Im Ideenmelder ist mit 36 % der größte Anteil an Einträgen zum Radverkehr eingegangen. Jeweils circa 17 % der Einträge betrafen den Fußverkehr sowie das Themenfeld Sicherheit. Weitere 14 % den Kfz-Verkehr und 7 % der Einträge waren dem ÖPNV zugeordnet. Weitere Themen (Aufenthaltsqualität 6 % und Sonstiges 2 %) waren seltener vertreten. Die Teilnehmenden mussten sich bei der Auswahl des Themenfelds für eines entscheiden, auch wenn mit dem Eintrag mehrere angesprochen wurden.

Die vielen Hinweise und Anregungen wurden in Unterkategorien sortiert. Besonders häufig sind im Ideenmelder die Themen „neue Radverkehrsverbindung gewünscht“, „Verkehrssicherheit allgemein“, „Gefahr durch ruhenden Verkehr“ und „Verbesserung ÖV-Anbindung“ angesprochen worden.

Die am besten bewerteten Ideen aus dem Feld Radverkehr thematisieren neue Radverkehrsführungen, Sanierung der Oberflächen und Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr (zugeparkte Radwege).

Abbildung 6: Häufigste Nennungen zu Verbesserungen im Radverkehr (ab 5 Nennungen)



„**Neue Radverkehrsverbindung gewünscht**“ (61 %), hier unter anderem mit Hinweisen zu Verbindungen, die eine wichtige Funktion aufweisen, aber über keine Radinfrastruktur verfügen.

„**Verkehrssicherheit**“ (19 %), insbesondere zu schmale oder ungünstig bzw. gefährlich geführte Radwege (zu nah an Parkplätzen im Seitenraum, schlechte Sichtbeziehungen u. Ä.),

„**Verbesserung der Radverkehrssituation**“ (14 %), durch beispielsweise Trennung von Fuß- und Radverkehr, die Sanierung der Oberfläche oder übersichtlichere Verkehrsführung,

Weitere Themen waren Hinweise auf fehlende Radabstellanlagen (10 %), neue Radverkehrsführungen und zugeparkte Radwege (je 8 %). Auch der Vorrang für den Radverkehr (4 %), die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie verbesserte Ampelschaltungen für den Radverkehr (je 3 %) wurden angeregt.

Eine ausführliche Zusammenfassung der Ergebnisse des Ideenmelders ist im Anhang 03 zu finden.

Planungsspaziergang

Der Planungsspaziergang hat am 15. Mai 2023 stattgefunden und dauerte von 18:00 Uhr bis 19:30 Uhr. Insgesamt nahmen circa 40 Teilnehmende daran teil. Ausgehend vom Reallabor an der Schulstraße führte der Spaziergang über die Gesellschaftsstraße zum Rathaus und zur Unterführung am Trittbrett. Von dort aus ging es zum Morgentor und zum Markt.

Während des Planungsspaziergangs wurden verschiedene Planungen der Stadt vorgestellt und diskutiert sowie entlang der Route und den Stationen über Mängel sowie Ideen und Wünsche der Teilnehmenden gesprochen. Wiederkehrende Wünsche waren dabei vor allem mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung rund um die Innenstadt.

Eine ausführliche Dokumentation des Planungsspaziergangs kann dem Anhang 04 entnommen werden.

Abbildung 7: Begrüßung der Teilnehmenden des Planungsspaziergangs



Planungsradtour

Am 24. Mai 2023 hat die rund 2,5-stündige Planungsradtour im Innenstadtbereich Unnas stattgefunden. Daran nahmen rund 30 Personen teil, die sich im Vorfeld – mit Blick auf die Straßenverkehrssicherheit – angemeldet hatten. Die Route war insgesamt ca. neun Kilometer lang und startete ebenfalls am Reallabor auf dem Parkplatz der Schulstraße. Beendet wurde diese außerplanmäßig in Abstimmung mit den Teilnehmenden am Kreishauskreisel, da die Diskussionen und die Zeit bereits vorangeschritten waren.

Die Route führte entlang wichtiger Verbindungen für den Radverkehr – wie etwa den „Radring Unna“ – und der Fahrradstraße Bornekampstraße über die Eselbrücke. Seitens der Stadtverwaltung wurden an unterschiedlichen Stationen bereits umgesetzte Maßnahmen vorgestellt, etwa der Umbau der Viktoriastraße und die neue Radabstellanlage am Nordausgang des Bahnhofs Unna. Auch Neuplanungen bzw. Konzepte wie der Ausbau einer West-Ost-Verbindung durch eine Fahrradstraße zwischen Unna Massen und Unna Zentrum wurden vorgestellt.

Die Teilnehmenden brachten sich zahlreich in die Diskussionen zu den unterschiedlichen Planungen und bereits umgesetzten Maßnahmen ein. Somit konnten einige Missstände, aber auch positive Ansätze zum Radverkehr in Unna aufgenommen werden. Allgemein äußerten die Teilnehmenden, dass der Anstoß für die Radverkehrsförderung in Unna sichtbar ist und erste Veränderungen positiv wahrgenommen werden. Grundsätzlich war die Erwartungshaltung für die Radverkehrsförderung groß. Das Ausbaupotenzial für die Radverkehrsinfrastruktur müsse genutzt werden.

Eine ausführliche Dokumentation der Planungsradtour kann dem Anhang 04 entnommen werden.

Abbildung 8: Diskussion an einer Station auf der Planungsradtour in Unna



2. Mobilitätsforum

Am 25.10.2023 fand das zweite Mobilitätsforum statt, in dem die erarbeiteten Maßnahmen und Ziele des Mobilitätskonzeptes vorgestellt wurden. Im gemeinsamen Austausch zwischen den Unnaer Bürgerinnen und Bürgern, der Verwaltung sowie dem Gutachterbüro wurden die rund 60 Maßnahmen gemeinsam diskutiert und Schwerpunkte ausgemacht.

Die Ergebnisse der Diskussion an insgesamt drei Thementischen werden im Folgenden dargestellt. Neben der Möglichkeit, Hinweise und Ideen zu diskutieren, waren die Teilnehmenden dazu aufgerufen, eine Priorisierung der Maßnahmenvorschläge vorzunehmen. Je Thementisch konnten sie drei favorisierte Maßnahmen hervorheben.

Abbildung 9: 2. Mobilitätsforum



Thementisch Nahmobilität – Radverkehr und Fußverkehr

Im Themenfeld Nahmobilität wird besonders über den Radverkehr diskutiert. Maßnahmen müssen zeitnah umgesetzt werden, um kurzfristig Verbesserungen zu generieren. Folgende Diskussionspunkte konnten festgehalten werden.

Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen Nahmobilität

- Umsetzung des Radverkehrsnetzes wird als Schlüsselmaßnahme gesehen.
- Velorouten sollten ebenfalls einen hohen Stellenwert erhalten
- Akutmaßnahmen an Gefahrenstellen müssten kurzfristig umgesetzt werden (z. B. Übergang vor Tankstelle Friedrich-Ebert-Straße)
- Bevor große Umbaumaßnahmen geplant werden, sollten bereits kurzfristige (evtl. auch nur temporäre) Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden, um den Fuß- und Radverkehr sicher zu führen.
- Alle Fahrradstraßen sollten nur für Anlieger mit dem Kfz freigegeben werden
- Mobilstation Massen Bahnhof sollte umgesetzt werden
- Radverkehrspiktogramme auf Fußverkehrsfurten (alte Radverkehrsfurten) sollten entfernt werden, da sie irreführend seien.
- Vorschlag: Tempo 30 auf der Morgenstraße bis zum Fahrradweg ausweiten (östliche Richtung)
- Gehwege müssten, besonders auch im Innenstadtbereich, vom Parken freigehalten werden.
- Berücksichtigung, nicht alle Flächen zu versiegeln: Pflasterflächen vor Asphalt für z. B. bestimmte Fahrradwege.
- Wohnquartiere berücksichtigen: besonders gesichertes Fahrradparken
- Mängelmelder der Stadt Unna wird positiv herausgestellt: schnelle Umsetzung kleiner Mängel

- Im Straßenraum sollten auf keinen Fall neue Parkflächen entstehen.
- Es sei wichtig zu vermitteln, dass die Annahme, „ohne Parkplätze sei eine Innenstadt unattraktiv“, falsch ist. Die Attraktivität einer Innenstadt lebe vor allem auch durch Aufenthaltsqualität. Auch der Einzelhandel müsse hier überzeugt werden.
- Gemeinsam genutzte Nachbarschaftsautos (vergleichbar Quartiersmobilstationen Bereich ÖPNV & vernetzte Mobilität) seien eine sehr gute Idee. Diese Quartierspunkte sollten aber auch mit sozialen Elementen ausgestattet werden, um sie zu Treffpunkten im Quartier aufzuwerten.
- In der Mozartstraße müsse eine gute Lösung für die Zulieferverkehre gefunden werden.

Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

1. Umnutzung von Parkflächen im öffentlichen Raum	15 Stimmen
2. Bevorzugung von Parkhäusern und Großparkplätzen gegenüber straßenbegleitendem Parken	6 Stimmen
3. Umsetzung des geplanten digitalen Parkleitsystems	5 Stimmen

Thematisch öffentlicher Verkehr & vernetzte Mobilität

Am Thementisch öffentlicher Verkehr & vernetzte Mobilität, wird unter anderem angemerkt, dass die Qualität des ÖPNV, insbesondere die Takte und Zuverlässigkeit, maßgeblich die Wahrnehmung und Nutzung als Alternative zum Auto beeinflusse. Auf stark befahrenen Busstrecken, insbesondere dem Stadtring Unna, seien daher Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich. Zudem wird über E-Scootern im Sharing-Angebot als Ergänzung zum ÖPNV diskutiert sowie über weitere Anpassungen im aktuellen Busangebot.

Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen öffentlicher Verkehr & vernetzte Mobilität

- Barrierefreiheit ist für alle Menschen wichtig und geht über Hilfen für Menschen mit Behinderungen hinaus, z. B. für Kinderwagen oder Fahrrad.
- E-Scooter als Sharing-Angebot auch in Ergänzung zum ÖPNV werden kritisch gesehen.
- Die großen Busse seien tagsüber oft wenig nachgefragt – zukünftig sollten auch kleinere Busse eingesetzt werden (angepasst an Nachfrage).
- Die Anschlüsse der Busse an den Zugverkehr sollten besser abgestimmt werden.
- Bushaltestellen brauchen eine Grundausstattung mit Fahrradbügeln, damit man auch kurzfristig Fahrrad mit ÖPNV kombinieren kann
- Die Qualität des ÖPNV (Takte und Zuverlässigkeit) sind ein wesentlicher Faktor, um als Alternative zum Auto wahrgenommen und genutzt zu werden
- Auf Straßen mit einem hohen Aufkommen an Bussen brauchen diese Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung, vor allem auf dem Stadtring Unna

Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

1. Stadtweites Netz aus Mobilstationen errichten	14 Stimmen
2. Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs - Taktverdichtung	9 Stimmen
3. Carsharing ausbauen	4 Stimmen
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	4 Stimmen
Ausbau der Bahnhaltepunkte (Zuständigkeit DB)	4 Stimmen

ENTWURF

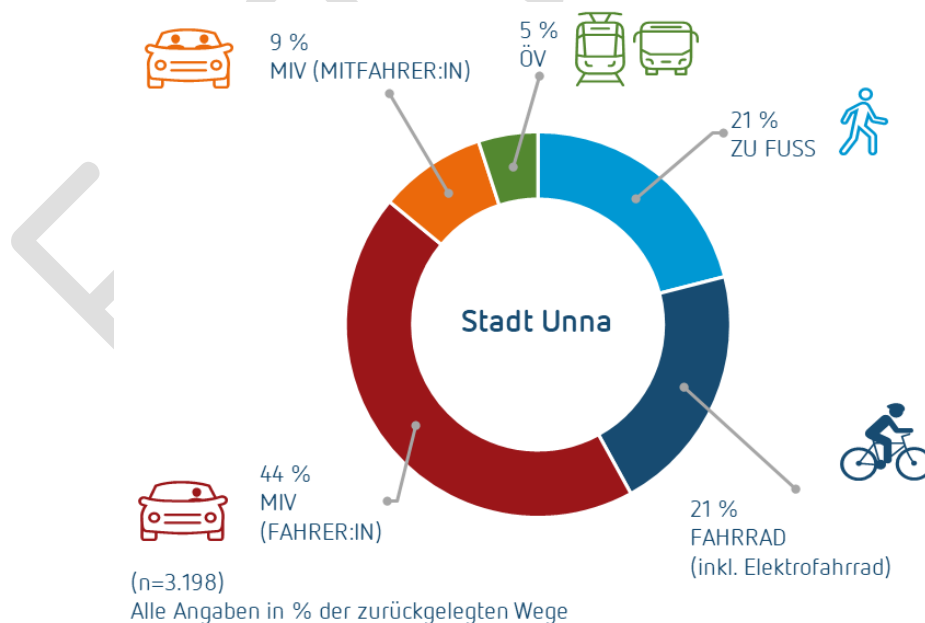
2. Ausgangslage: Zusammengefasste Stärken und Schwächen

Die Bestandsaufnahme und die darauf aufbauende Stärken-Schwächen-Analyse bildeten die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Unna. Die ausführlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Stand 2022) sind in einem eigenständigen Zwischenbericht (Anhang 01) dargestellt. Im Folgenden werden die wesentlichen Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Unna kurz zusammengefasst und die daraus resultierenden Handlungsbedarfe aufgeführt.

Die Untersuchung der Mobilität der Bevölkerung in Unna hat gezeigt, dass der Umweltverbund eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Im Jahr 2013 fiel die Verkehrsmittelwahl der Unnaer Bürgerinnen und Bürger zu Bus, Bahn, dem Zufußgehen oder Radfahren mit insgesamt 35 %¹ noch recht gering aus. In den vergangenen knapp zehn Jahren konnte dieser Anteil jedoch auf 47 % gesteigert werden. Um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, ist eine wichtige Handlungserfordernis, das Angebot für Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken und vor allem attraktive und möglichst konfliktfreie Fußwegeachsen und Radinfrastruktur zu schaffen.

In einer Abfrage zur Bewertung der Verkehrssysteme schneidet das Bus- und Bahnangebot am schlechtesten ab. Dabei werden von den Befragten insbesondere die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur sowie die Radabstellanlagen an Stationen bemängelt bzw. vergleichsweise schlecht beurteilt. Auch hier bestehen somit Potenziale, das ÖPNV-Angebot und die Vernetzung der Verkehrsmittel zu optimieren.

Abbildung 11: Modal Split 2022 – Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen





¹ Mobilitätsbefragung 2013, Helmert

Auf den Folgeseiten erfolgt eine Zusammenstellung der zentralen Stärken und Schwächen der Mobilität in Unna und die daraus abgeleiteten zentralen Handlungserfordernisse. Detailliertere Bewertungen des Ist-Zustandes sind im Anhang 1 dargelegt.

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Radverkehr	
Stärken	Schwächen
+ Radverkehrsanteil von 21 % (HHB 2022)	- Dominanz des Kfz-Verkehrs v. a. auf Hauptverkehrsachsen, insbesondere der Ring stellt Barriere für den Radverkehr dar
+ Geplanter Radschnellwege RS 1 bindet Unna (Ortsteile Massen und Königsborn) an Dortmund und Hamm an	- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr durch gemeinsame Geh- und Radwege
+ Auf den meisten Hauptverkehrsstraßen ist Radwegeinfrastruktur vorhanden	- Vorhandene Netzlücken
+ Attraktive landwirtschaftliche Wege verbinden einzelne Ortsteile	- Zum Teil Wechsel von Radverkehrsanlagen auf einer Strecke (Fahrbahn und Seitenraum)
+ Radroutennetz gut ausgeschildert (inkl. Spielplatzroute, Themenrouten)	- In Teilen sehr schmale Radverkehrsanlagen
+ Einige Lichtsignalanlagen mit Furtmarkierungen und Aufstellflächen	- Radwegeinfrastruktur zum Teil in schlechtem Zustand (Oberfläche)
+ Fahrradparken oft möglich; teils auch witterungsgeschützt (2 Radstationen)	- Mangelhafte Markierung der Radwege
+ Erste Fahrradstraßen vorhanden und weitere Straßen mit Prüfauftrag	- Unzureichendes Angebot an Abstellanlagen, insbesondere in Hinblick auf Sicherheit und E-Mobilität
+ Zum Teil geöffnete Fußgängerzonen für den Radverkehr	- Kein Fahrradverleihsystem vorhanden
+ Einbindung an diverse Freizeitrouten	
+ Einrichtungen für den Radverkehr an LSA: Ampeltaster, Handgriff	

Fußverkehr & Barrierefreiheit	
	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Attraktiver Fußgängerbereich im Zentrum + kurze Wege im Stadtzentrum + eigenständige Gehwege/Durchwegungen + Taktile Leitelemente und barrierefreie Elemente bei Neubaumaßnahmen 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtweit ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreiten und Oberflächenqualität - Gehwegparken erzeugt vermehrt Konflikte - Mangelnde Barrierefreiheit im Bestand (v. a. an Querungssituationen) - Infrastruktur und Barrierefreiheit sind in den Randbezirken unzureichend umgesetzt - längere Wege zwischen den Stadtteilen durch Stadtstruktur
ÖPNV & Schnittstellen	
	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + ZOB als intermodale Schnittstelle und attraktiv gestalteter Aufenthaltsort + Gute regionale Anbindung zu den wichtigsten Pendlerzielen, vor allem in die Großstadt Dortmund + Grundsätzlich gute räumliche Erschließung des Stadtgebiets mit Bushaltestellen + Der Bahnhof ist aus fast allen Stadtteilen ohne Umsteigen erreichbar + Kostenvorteil ggü. dem MIV auf den meisten Verbindungen im Regionalverkehr und auf vielen städtischen Verbindungen + Gute Anbindung von Bahnhof Unna nach Lünern, Hemmerde, Massen und Königsborn durch die SPNV-Verbindungen 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die meisten SPNV-Stationen und viele Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei gestaltet - Unzureichendes Busangebot in ländlichen Stadtteilen - Zu geringe Taktung des Busverkehrs in den verdichteten Stadtteilen (Unna-Kernstadt, Massen, Unna-Königsborn) - Unzureichendes Busangebot zu Schwachverkehrszeiten in den städtisch geprägten Stadtteilen - Mangelhaftes Informationsangebot an den Haltestellen - Intermodalität ist durch ein geringes Sharing-Angebot kaum möglich

Kfz-Verkehr und Straßennetz



Stärken

- + Sehr gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz, die B 1, B 233 und die BAB 1 und BAB 44
- + Gewerbe- und Handelsstandorte gut über Hauptstraßennetz angebunden (Erreichbarkeit als Kreisstadt, Verkehrsbündelung)
- + Stadtring sorgt für gute Erschließung der Innenstadt
- + Tempo 30 auf Hauptverkehrs- und Einfallachsen mindert die negativen Folgen des Verkehrsaufkommens und verstetigt den Verkehrsfluss
- + Teils sehr attraktiv gestaltete Alleen und Straßenräume
- + Weitgehend flächendeckend verkehrsberuhigte Wohngebiete
- + Attraktives und gut gelegenes Angebot an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt

Schwächen

- Zu Spitzenzeiten hohe Verkehrsbelastung auf den einfallenden Hauptverkehrsstraßen sowie dem Innenstadtring
- Meist hohe Anteile der Fahrbahn am Straßenquerschnitt auf Hauptstraßen
- Viele Einpendler kommen mit dem Kfz
- Stadtring erzeugt eine große Barrierewirkung und Flächenbedarf
- Zeitweise hohe Luft- und Lärmbelastung der Hauptachsen durch den Kfz-Verkehr
- Teils funktionale Straßenräume ohne Aufenthaltsqualität (z. B. Stadtring)
- Konflikte durch das Parken im öffentlichen Raum in Wohngebieten (rund um die Innenstadt)
- Zum Teil fehlende Verkehrsberuhigung und verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten

Zentrale Handlungsnotwendigkeiten

Folgend werden vier zentrale und ausgewählte Handlungsnotwendigkeiten aus der Bestandsanalyse für die in Kapitel 4 folgenden Handlungsfelder stichpunktartig aufgeführt.

Handlungsfeld Radverkehr

- Weiterentwicklung und Ausbau des Radwegenetzes
- Verbesserung von wichtigen innerörtlichen Verbindungen und bessere Anbindung der Stadtteile sowie von Umlandkommunen in das Radverkehrsnetz (mit dem Fokus auf landwirtschaftliche Wege)
- Ausbau von Fahrradstraßen im Gesamtkontext
- Ausbau und Ausschilderung des Radrings und weiterer Alternativwege innerhalb des Innenstadtverkehrsrings

Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Schaffung hochwertiger Fußwegeinfrastruktur (Gehwegbreiten oberhalb der Mindestmaße, Abbau von Barrieren, Oberflächenqualität etc.)
 - Planungsstandards im Fußverkehr & Barrierefreiheit in der Praxis aufstellen und umsetzen
 - Zentrale Wegeachsen attraktiver gestaltet
- Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr und parkenden Kfz – Ordnung des ruhenden Verkehrs weiter ausbauen und Gehwegparken vermeiden.
- Barrierefreie Gestaltung bestehender Querungsanlagen und Knotenpunkte
- Aufenthaltsqualität zentraler Bereiche weiter erhöhen (mehr Sitzelemente, Begrünung, Verkehrsberuhigung)

Handlungsfeld ÖPNV & vernetzte Mobilität

- Ausbau und Verbesserung des Busangebots sowohl in den ländlich geprägten Stadtteilen als auch in den städtisch geprägten Stadtteilen
- Ausbau von Angeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität durch den Umbau wichtiger ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen und durch die Bereitstellung von Sharing-Angeboten
- Beschleunigter barrierefreier Umbau der noch fehlenden Haltestellen und des Bahnhofs Unna

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

- Derzeitige und zukünftige Ansprüche des Straßennetzes prüfen und darauf aufbauende Festlegung der Gestaltung; insbesondere Aufteilung der Straßenquerschnitte, bzw. Potenziale des Stadtrings
- Möglichkeiten zur Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. grüne Welle bei 30 km/h)
- Überprüfung des Parkraumangebots, insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit des Parkraum-Angebots im innerstädtischen Straßenraum und Potenzialen zur gestalterischen Entwicklung der Innenstadt
- Ausbau der Lenkungsmöglichkeiten, um innerstädtischen Parkdruck zu senken und Wohngebiete zu entlasten

3. Zielkonzept

Die Möglichkeit mobil zu sein, ist ein Grundbedürfnis und zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Fast jede Aktivität im täglichen Leben löst einen Bedarf nach Mobilität aus. Entsprechend betrifft Mobilitätsplanung und -politik alle Menschen in Unna. Um ein gemeinsames Verständnis von Planung und Entwicklung zu haben, auf dessen Basis eine stringente, zielgerichtete Planung erfolgen kann, ist es unumgänglich, politisch verabschiedete und mit der Stadtgesellschaft abgestimmte Ziele zu entwickeln. Diese können einerseits als roter Faden für die Mobilitätsplanung dienen, andererseits auch eine Bewertung und Evaluierung von Maßnahmen erlauben. Das Zielkonzept soll von der Stadtgesellschaft mitgetragen werden. Daher wurde bei der Erstellung des Zielkonzeptes auf eine Beteiligung relevanter Akteure und der Öffentlichkeit geachtet. Über einen Facharbeitskreis wurden Fachakteure, Verwaltungen, Aufgabenträger und Vertretende von Interessensgruppen eingebunden. Gemeinsam wurden in mehreren Sitzungen Ziele aufgestellt, ergänzt und weiterentwickelt.

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft, der gestellte Auftrag des Mobilitätskonzeptes sowie die Rahmenbedingungen (z. B. gesetzliche Weichenstellungen durch Förderung von vernetzter, umweltfreundlicher Mobilität sowie übergeordnete Klimaziele) formulieren den klaren Auftrag an das Zielkonzept, eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Dabei soll der Klimaschutz verstärkt berücksichtigt werden, ohne den Menschen und seine Bedürfnisse außer Acht zu lassen. Als übergeordnetes Thema wird in den Diskussionen immer wieder deutlich, dass Kommunikation und Marketing besonders wichtig sind. Ein entscheidendes Ziel für die kommenden Jahre ist es, die Menschen von einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens und auch den damit vorhandenen Vorteilen zu überzeugen.

Das Zielkonzept

Basierend auf den Analysen, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie den exogenen und endogenen Entwicklungen/Zielstellungen und in enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis wurde ein **Leitbild mit vier Oberzielen** für das Mobilitätskonzept entwickelt. Das Zielkonzept soll dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Mobilitätskonzept vorgeben. Zum anderen kann ein gut in die Gegebenheiten und Ziele der Stadt integriertes und konsensuales Leitbild Identität stiften und motivieren. Darauf aufbauend wird ein differenziertes Zielkonzept mit Unterzielen aufgestellt, die grundsätzliche Aussagen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Unna formulieren und konkretisieren.

Leitbild

Das Leitbild der Stadt Unna „**Mobilität klimaneutral gestalten – gemeinschaftlich, innovativ, vielfältig**“ zielt auf die klimafreundliche Gestaltung der Mobilitätswende. Die Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität müssen aktiv angenommen werden, um Unna als lebenswerte Stadt und attraktiven Standort zu stärken. Eine nachhaltige Mobilität gewährleistet eine gute Erreichbarkeit für alle, unabhängig der persönlichen Rahmenbedingungen, und reduziert die negativen Effekte des Verkehrs auf allen Ebenen. Dies beinhaltet auch, den 2019 beschlossenen Klimanotstand der Stadt Unna im Zielkonzept zu berücksichtigen. Auch weitere bestehende Ziele, z. B. in

Bezug auf die Verkehrssicherheit (Vision Zero) oder die Barrierefreiheit, sowie die weiteren formulierten Umwelt- (Lärmschutz, Luftreinhalteplanung) und Klimaziele (CO₂-Reduktion) sind zu beachten und gelten als zentraler Bestandteil des Zielkonzeptes.

Um dies zu berücksichtigen, hat die Stadt **vier Oberziele** formuliert, die gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Gemeinsam sollen sie einen Beitrag zur attraktiven, lebenswerten Stadt leisten und zeitgleich den Erfordernissen der Mobilitätswende Rechnung tragen. Jedes Oberziel fokussiert sich dabei auf einen Schwerpunkt der zukünftigen Mobilitätsplanung in Unna und enthält mehrere Unterziele, die zum einen eine Ausdifferenzierung darstellen und zum anderen eine spätere Überprüfung der Zielerreichung je Oberziel ermöglichen.

Abbildung 12: Zielkonzept Unna



Im Folgenden werden die einzelnen Oberziele inklusive ihrer Unterziele näher beschrieben.

Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Daher stellt die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Unna dar. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, aber auch gesundheitlicher Risiken zum Beispiel durch die Folgen des Klimawandels zu berücksichtigen.

Neben dem Ausbau barrierefreier Verkehrsinfrastrukturen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dazu sollen mehr Platz und Qualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie mehr Bewegungsräume für Kinder und Erwachsene geschaffen werden - kurz: mehr Lebensqualität und Raum für alle.

Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit

Eine Vielzahl an Wegen wird täglich innerhalb Unnas zurückgelegt. Zudem gibt es in Unna, als Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr, enge Verknüpfung zu den umliegenden Städten. Um als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiv zu bleiben, ist die Steigerung der verkehrsmittel-übergreifenden Erreichbarkeit ein weiteres wichtiges Ziel. Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind dabei, neben der Sicherung der regionalen Erreichbarkeit über die Straße, vor allem Radwege und regionale ÖPNV-Beziehungen zu stärken.

Zudem gilt es, die Wirtschaft miteinzubeziehen und Projekte gemeinsam zu initiieren. Handwerkerbetriebe, der Einzelhandel oder Gewerbetreibende, alle Gruppen sind auf gute Erreichbarkeiten angewiesen, um Kundinnen und Kunden zu empfangen, Waren zu liefern oder um Einsätze vor Ort gut umsetzen zu können. Daher ist es wichtig, die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und der Stadtteilzentren zu sichern und gleichzeitig auch die Mobilitätswende im Güter- und Logistikverkehr einzuleiten und zu gestalten.

Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten

Unna ist ein beliebter Wohnstandort im Einzugsgebiet von Dortmund und der Region. Dieser Standortfaktor soll durch das Mobilitätskonzept erhalten und ausgebaut werden, indem attraktive und lebenswerte Straßen, Wege und Plätze sowie eigenständige und verkehrsberuhigte Ortsteile wesentlicher Bestandteil der Anziehungskraft Unnas sind. Daher werden öffentliche Räume, Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung zusammen gedacht und mit Umweltbelangen verzahnt. Dies betrifft wiederum auch die Stadt der kurzen Wege, zum Beispiel durch gut erreichbare Nahversorgungsmöglichkeiten und eine integrierte, nachhaltige Flächenentwicklung. Dafür sollen Straßen, Wege und Plätze, insbesondere in den Ortszentren, zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten gestaltet und ggf. umgenutzt werden.

Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität

Zufußgehen und Radfahren sind die gesündesten und nachhaltigsten Fortbewegungsarten. Entsprechend soll klimafreundliche Mobilität in Unna gefördert werden. Dazu braucht die aktive Mobilität mehr Platz und mehr Qualität im Straßen- und Stadtraum. Hierbei gilt es, Wegeketten von Anfang bis Ende zu denken. Dies bedeutet vor allem durchgängige Rad- und Fußverbindungen, die komfortabel und schnell sind. Soll die aktive Mobilität gefördert werden, sind Zu Fuß Gehende und Radfahrende als vulnerabelste Teilnehmende am Straßenverkehr im besonderen Maße zu schützen. Gleichzeitig ist der ÖPNV auf mittleren und langen Distanzen das Rückgrat der klimafreundlichen Mobilität in Unna und soll stärker als Alternative zum Kfz-Verkehr etabliert werden. Daher ist die Sicherstellung eines dichten, schnellen und zuverlässigen ÖPNV-Angebotes in Unna unerlässlich. Es gilt, die Stadtteile, die Region sowie die umliegenden Metropolen gut miteinander zu verknüpfen. Dabei spielen neben Erreichbarkeit und Geschwindigkeit auch Komfort, Zuverlässigkeit und Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle.

ENTWURF

4. Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmenentwicklung leitet sich aus der Bestandsanalyse, dem Zielkonzept und den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten ab. Zur Kategorisierung der Maßnahmen wurden diese in fünf Handlungsfelder unterteilt. Diese orientieren sich an der klassischen Aufteilung auf die vier Verkehrsmittel sowie einem Handlungsfeld zu Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden eine Sammlung an Maßnahmen, aus der in den nächsten Jahren regelmäßig ableit- (und umsetz-)bare Maßnahmen beschlossen werden können. Die Maßnahmensammlung kann in den nächsten Jahren der Umsetzung flexibel erweitert werden. Die Wirkung und Evaluierung der Maßnahmen spielen dabei eine große Rolle (vgl. Evaluationskonzept).

Die einzelnen Maßnahmen sind in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Die Steckbriefe enthalten weitere Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung. Dazu wurden die Maßnahmen jeweils hinsichtlich ihrer Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden Hinweise auf zu beteiligende Akteure gegeben.

Die Reihenfolge der Handlungsfelder und auch der Maßnahmen selbst stellt weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam.

ENTWURF

4.1. Übersicht über die Maßnahmen

A Radverkehr	B Fußverkehr & Barrierefreiheit	C ÖPNV & vernetzte Mobilität
<p>1 Radverkehrsnetz Unna</p> <p>1.1 Aufwertung & Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz</p> <p>1.2 Velorouten</p> <p>1.3 Fahrradstraßen</p> <p>1.4 Radpendelrouten</p> <p>1.5 Führung in Gewerbegebieten</p> <p>1.6 Führung Innenstadtring</p> <p>2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten</p> <p>3 Querens auf freier Strecke</p> <p>4 Radabstellanlagen</p> <p><i>Bikesharing siehe C1.2</i></p> <p>5 Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung</p> <p>6 Beleuchtung</p> <p>7 Umlaufsperrern & Poller</p>	<p>1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege</p> <p>1.1 Standards für Gehwege und Querungen entwickeln</p> <p>1.2 Aufwertung Fußsachsen</p> <p>1.3 Instandhaltung und Pflege von Fußwegen</p> <p>1.4 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten</p> <p>2 Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität</p> <p>2.1 Begrünung und Aufwertung von Aufenthaltsflächen</p> <p>2.2 Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum</p> <p>3 Identifikation und Abbau von Angsträumen</p> <p>4 Weiterentwicklung und Modernisierung des Fußwegeleitsystems</p>	<p>1 Vernetzte Mobilität & Sharing-Mobility</p> <p>1.1 Stadtweites Mobilstationennetz</p> <p>1.2 Bikesharing-Angebot</p> <p>1.3 E-Carsharing-Angebot</p> <p>1.4 Mobilitäts-App</p> <p>2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs</p> <p>2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr</p> <p>2.2 On-Demand-Ridepooling</p> <p>2.3 Neue Wege im öffentlichen Verkehr</p> <p>3 Optimierung der Haltestellen</p> <p>3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen</p> <p>3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung der SPNV-Haltestellen</p> <p>4 Dekarbonisierung des Busverkehrs</p> <p>5 Beschleunigung des Busverkehrs</p>

D Kfz-Verkehr

- 1 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie**
 - 1.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum
 - 1.2 Umsetzung und Weiterführung Parkraumkonzept Innenstadt
 - 1.3 Digitales Parkleitsystem
 - 1.4 Geordnetes Parken in Wohngebieten
 - 1.5 Kommunale Stellplatzsatzung überarbeiten
- 2 Förderung alternativer Antriebe**
- 3 Wirtschaftsverkehr**
 - 3.1 Weiterentwicklung Urbane Logistik
 - 3.2 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr und Anbindung Gewerbegebiete

E Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

- 1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung**
- 2 Mobilitätsmanagement**
 - 2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement
 - 2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - 2.3 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten/Kitas
- 3 Kommunikationskampagne – Mobilität in Unna**



ENTWURF


4.2. Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Diese erfolgt zum einen nach gutachterlicher Einschätzung, insbesondere im Hinblick auf die Aspekte Beitrag zur Zielerreichung und Kosten-Nutzen-Verhältnis unter Berücksichtigung der notwendigen Ressourcen. Da die Priorisierung jedoch einen erheblichen Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung und die Wirkungsrichtung des Mobilitätskonzeptes besitzt, wurde die vorgeschlagene Priorisierung intensiv im Abstimmungsprozess mit der Stadtverwaltung diskutiert und angepasst.

Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:

- Hohe Priorität 
- Mittlere Priorität 
- Niedrige Priorität 

Zusätzlich sind *Schlüsselmaßnahmen* definiert worden (mit blauem Schlüssel gekennzeichnet). Diese besitzen einen besonders herausragenden Stellenwert für das Mobilitätskonzept und haben eine entsprechend übergeordnete Priorität. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die im Sinne des Zielsystems eine besonders starke und sichtbare Zielwirkung in relativ geringer Zeit und mit vergleichbar geringem Aufwand entfalten. 

Zeiträumen

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wurde der Planungszeitraum des Mobilitätskonzeptes in drei Abschnitte unterteilt:

- kurzfristig: bis 2027
- mittelfristig: 2028 bis 2030
- langfristig: 2031 bis 2035

Je nach Dauer der Maßnahme können die einzelnen Maßnahmen einem oder mehreren Zeiträumen zugeordnet werden. Ferner gibt es Daueraufgaben, die nicht innerhalb der nächsten 15 Jahre abgeschlossen werden, sondern durchgehend und über das Jahr 2035 hinaus ausgeübt werden sollten.

Kostenklasse

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jeder Maßnahme einer von drei Kostenklassen zugeordnet. Die Abschätzung erfolgt dabei als eine Grobkostenschätzung. Insbesondere bei baulichen Vorhaben sind Kosten schwer abzuschätzen und können von den hier dargestellten Werten abweichen. Zudem soll die Kostenklasse auch eine erste Einschätzung zu möglichen Folgekosten der zunächst oft konzeptionellen/strategischen Maßnahmen geben. So verursacht bspw. die Maßnahme „Aufwertung des Radverkehrsnetzes & Schließung von Netzlücken“ nur sehr geringe Kosten in der Entwicklung des Netzes selbst, in der sich anschließenden Umsetzung von Baumaßnahmen entstehen jedoch außerordentlich hohe Kosten. Aus diesem Grund wird auch diese konzeptionelle Maßnahme bereits mit einer hohen Kostenklasse kategorisiert.

Um Scheingenaugigkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt, die Werte sind eher als grobe Richtwerte zu verstehen und die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

- geringe Kosten: ungefähr bis 100.000€
- mittlere Kosten: ungefähr 100.000 € bis 500.000 €
- hohe Kosten: ungefähr über 500.000 €

CO₂-Einsparpotenzial

Die CO₂-Einsparpotenziale erläutern, ob Emissionen (direkt oder indirekt) durch die Maßnahme eingespart werden können, bspw. weil der motorisierte Individualverkehr reduziert wird. Letzteres wirkt sich dabei nicht nur positiv auf die Reduktion verkehrsbedingter Emissionen aus, sondern ermöglicht ggf. Flächengewinne, die für Aufenthalts- und Grünflächen genutzt werden können. Eine quantifizierte Berechnung der CO₂-Einsparpotenziale ist maßnahmenscharf nicht möglich, da die Wirkung der Maßnahmen sich gegenseitig stark bedingen und somit eine isolierte Berechnung nicht aussagekräftig ist. Es ergibt sich jedoch aufgrund der möglichen Wechselwirkungen auf der einen Seite eine Wirkungsspanne, auf der anderen Seite auch ein zusätzliches Potenzial durch positive Wirkungen auf andere Maßnahmen durch Wechselwirkungen. Aus diesem Potenzial wurde eine Wirkungsstärke jeder Maßnahme in drei Stufen abgeleitet (niedriges bis hohes Einsparpotenzial).

Die CO₂ Einsparpotenziale der Maßnahmen sollen nachgelagert zum Mobilitätskonzept zudem genauer untersucht werden und gemeinsam mit Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept in die Online Plattform „climateview²“ eingepflegt werden.

Zielbezug

Unter diesem Aspekt wird die Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf das Zielsystem des Mobilitätskonzeptes (Kapitel 3) dargestellt. Es wird jeweils nur das Oberziel aufgeführt, das die größte Überschneidung aufweist. Viele Maßnahmen wirken sich jedoch auf mehrere Ziele aus.

Die Oberziele werden dabei wie folgt symbolisiert:

Mobilitätsgarantie für alle
– Barrieren abbauen,
Teilhabe sichern



**Sicherung von regionaler
und überregionaler
Erreichbarkeit**



**Aufenthaltsqualität
steigern und
Straßenräume aufwerten**



**Vorrang für eine klima-
freundliche Mobilität**



² <https://www.climateview.global/de>

A | Handlungsfeld Radverkehr

Der Radverkehr stellt eine tragende Säule des Umweltverbundes dar. Mit dem Fahrrad ist individuelle Mobilität auch auf mittellangen Distanzen ressourcen- und flächeneffizient möglich. Somit trägt ein hoher Radverkehrsanteil zum Klimaschutz bei, reduziert Lärm- und Schadstoffemissionen sowie den Flächenverbrauch, steigert die selbstständige Mobilität und stärkt die Gesundheit der Nutzenden. Zusätzlich bietet das Fahrrad eine im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich kostengünstigere Mobilität und sichert so gesellschaftliche Teilhabe (Fraunhofer ISI 2021). Daher ist der Radverkehr neben dem Fußverkehr das einzige Verkehrsmittel, das einen volkswirtschaftlichen Gewinn bei der Nutzung schafft und keine Belastung für die Gesellschaft verursacht. Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil belegen regelmäßig die oberen Ränge bei der Bewertung der Lebensqualität. Schließlich bietet der Radverkehr das Potenzial, die Erreichbarkeit der Stadt Unna klimafreundlich und nachhaltig zu sichern, und sollte daher weiter gestärkt werden.

Der Radverkehr hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Dies betrifft zum einen die Möglichkeiten der Integration in Straßenräume und Kreuzungen, zu der eine Vielzahl an Instrumenten entwickelt und getestet werden (zuletzt z. B. Grünpfeil für Radfahrende, Protected Bike Lanes und Fahrradzonen). Zum anderen ist auch das Nutzerverhalten und die Technik durch Innovationen geprägt. Durch die Elektrifizierung (z. B. Pedelecs) werden besonders in Städten mit größeren Höhenunterschieden neue Potenziale erschlossen und die Einsatzbereiche in Bezug auf die Wegelänge erweitert, Pendelnde in oder nach Unna können diesen Fortschritt ebenso nutzen. Lastenfahrräder eröffnen die Möglichkeit, auch den privaten und gewerblichen Warentransport in Teilen auf das Fahrrad zu verlagern. Dies bedeutet aber auch, dass die Fahrräder größer, hochwertiger und schneller werden sowie die Geschwindigkeitsunterschiede innerhalb des Radverkehrs zunehmen. Diese neuen Ansprüche müssen bei der Planung zukunftsweisender Radverkehrs- und Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Dabei sollte die Radverkehrsplanung immer als Angebotsplanung aufgefasst werden. Die Herstellung eines attraktiven Angebots an geeigneten Radverkehrsinfrastrukturen liegt einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zu Grunde. Je besser das Angebot ist, desto mehr Menschen nutzen das Fahrrad. Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist eine systemische Herangehensweise, in der die Infrastruktur (Radwege, Radabstellanlagen etc.), Serviceangebote (z. B. öffentliche Luft- und Reparaturstationen, Fahrradverleih) sowie Kommunikation und Außen-darstellung gemeinsam erfolgen.

Umfragen in Städten mit hohem Radverkehrsanteil zeigen, dass die Einwohnerinnen und Einwohner dort das Fahrrad größtenteils nicht aus Idealismus nutzen, sondern weil es eine schnelle, komfortable und gesunde Mobilitätsmöglichkeit darstellt. Damit das Fahrrad in Unna eine vergleichbar pragmatisch genutzte Mobilitätsoption wird, sind vor allem in drei Bereichen umfangreiche Maßnahmen notwendig:

- **Infrastruktur:** Ein sicheres und komfortables Netz ohne Lücken ist die Basis des Radverkehrs. Aufgrund der vielfältigen Typen von Nutzenden gilt es hierbei den Wunsch nach subjektiver Sicherheit und Leichtigkeit mit einer hohen Reisegeschwindigkeit zu vereinen. Dafür muss die Infrastruktur nicht nur die objektiven Bedingungen der Regelwerke erfüllen, sondern auf subjektiver Ebene einladend, intuitiv und verständlich sein.

- **Abstellmöglichkeiten:** Sichere Abstellmöglichkeiten bilden den Start und das Ziel jeden Weges und sollten während des Parkens bestmöglich vor Diebstahl und Witterungseinflüssen schützen.
- **Service:** Serviceangebote wie Radservicestationen, die Beleuchtung von Radwegen sowie saubere Radwege bieten Radfahrenden ganzjährig sorgenfreie Fahrten und ein verlässliches Verkehrsmittel.

Folgende Maßnahmen wurden in das Handlungsfeld A „Radverkehr“ aufgenommen:

Tabelle 2: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Radverkehr

A Radverkehr	Priorität
A1 Radverkehrsnetz Unna	
A1.1 Aufwertung & Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	Schlüsselmaßnahme
A1.2 Velorouten	Schlüsselmaßnahme
A1.3 Fahrradstraßen	Schlüsselmaßnahme
A1.4 Radpendelrouten	mittel
A1.5 Führung in Gewerbegebieten	gering
A1.6 Führung Innenstadtring	Schlüsselmaßnahme
A2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten	hoch
A3 Querern auf freier Strecke	gering
A4 Radabstellanlagen	hoch
A5 Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung	hoch
A6 Beleuchtung	mittel
A7 Umlaufsperrn und Poller	mittel

A1 Radverkehrsnetz Unna

Das Radverkehrsnetz bildet die Grundlage der Radverkehrsinfrastruktur. Sowohl auf Hauptverbindungen als auch im Nebennetz gilt es für den Radverkehr eine sichere, komfortable und durchgehende Führung zu schaffen, sodass alle Stadtgebiete über eine qualitativ hochwertige Radinfrastruktur erreichbar sind. Eine der Hauptaufgaben bei der Aufwertung des Radverkehrsnetzes ist die Hierarchisierung und Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes (Haupt- und Nebenrouten, Ausbaustandards, innerörtliche, möglichst Umwege arme Radverbindungen) und Priorisierung von Handlungsbedarfen.

Bei der weiteren Umsetzung der Konzepte ist dringend zu beachten, dass die ERA, die als Grundlage für den Ausbau von Radverkehrsanlagen dient, aktuell novelliert wird. Weitere Anmerkungen zu den Regelwerken sind unter den Handlungsempfehlungen zu finden.

Bereits bestehende Planungen sowie die Schließung von Netzlücken könnten durch ein Maßnahmenprogramm mit einem jährlichen Budget von ca. 1,8 Mio. € (in Anlehnung an NRVP 2022; 30 Euro p. P.) gestützt werden. Eine jährliche Qualifizierung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur (Breiten und Oberflächen von Radverkehrsanlagen; Schließen von Netzlücken) entsprechend des Radverkehrszielnetzes wären von Nöten.

ENTWURF

A1.1 Aufwertung des Radverkehrsnetzes & Schließung von Netzlücken

Priorisierung 	Zeitraumen langfristig bis 2035	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	---	-----------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Ein zusammenhängendes und hochwertiges Radnetz in Unna stellt eine Schlüsselmaßnahme des Mobilitätskonzeptes dar. Das Radverkehrsnetz besteht dabei aus Haupttrouten mit hervorgehobener Bedeutung für den Radverkehr sowie einem Nebenroutennetz. Neben besonderen Radnetzkatgorien wie den Fahrradstraßen und dem Radring werden zudem Velorouten ausgewiesen (vgl. Maßnahme A1.2), die eine hochwertige Verbindung der Stadtteile ins Zentrum darstellen.

Bei der Aufwertung des Radverkehrsnetzes wird Bezug auf bestehende Anlagen des Radverkehrs genommen, die Mängel in der Führungsform, Oberflächenbeschaffenheit oder Abweichungen von den Standards aufweisen. Im Rahmen des Mobilitätsforums und des Ideenmelders, aber auch bei der Bestandserhebung wurden verschiedene Mängel identifiziert und aufgezeigt. Einige wären kurzfristig zu beheben, andere bedürfen einer längeren Planung sowie ggf. Anpassungen im gesamten Straßenquerschnitt. Neben der bestehenden Infrastruktur finden sich Lücken im Radverkehrsnetz, in denen es an jeglicher Infrastruktur für den Radverkehr fehlt. Besonders an diesen Stellen sollte eine Führung für den Radverkehr geschaffen werden, um durchgehende Sicherheit für alle Personen mit dem Fahrrad zu schaffen. Dort wo sich das Radhauptnetz sowie das Kfz-Vorbehaltsnetz überlagern, müssen Lösungen gefunden werden, um die Standards für beide Verkehrsträger zu erfüllen. Sollte dies nicht möglich sein, sind umgebungsnah möglichst vergleichbare Führungen im Straßennetz zu finden, auf denen die Standards erfüllt werden können. Zur Umsetzung wird das Aufstellen eines Ausbauprogramms empfohlen, das eine Priorisierung sowie eine zeitliche Planung der Maßnahmen beinhaltet. Besonders hoch priorisiert werden sollten dabei Maßnahmen, die der Sicherheit der Radfahrenden dienen. Maßnahmen zur Schließung der priorisierten Netzlücken befinden sich in Tabelle 4. Zu berücksichtigende Maßnahmen bei der Aufwertung des Radverkehrsnetzes und Hinweise zur Umsetzung finden sich im Steckbriefanhang und im Anhang „Hinweise und Exkurse“.



Bausteine

- Umsetzung von Schlüsselprojekten im Radverkehr zur Aufwertung des Radverkehrsnetzes
- Standard für Radverkehrsanlagen gemäß den bestehenden Regelwerken in Unna festlegen, hier sollte man sich an den Ausbaustandards des Kreisradwegenetzes im Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 orientieren
- Identifizierung bestehender Mängel und Lücken im Radverkehrsnetz bzgl. der festgelegten Standards. Siehe Steckbriefanhang
- Aufstellen einer Maßnahmenliste inkl. Prioritätenfestlegung, Zeitplan und Verankerung im Haushalt
- Ausbau- bzw. Neubauplanungen der Radverkehrsanlagen mit Wahl der Führungsform in Abhängigkeit der Belastungsklasse
- Ausbau und Optimierung des Basisnetzes entsprechend der festgesetzten Standards für die Stadt Unna

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Kreis Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)

Umsetzungshinweise und (Schlüssel)Maßnahmen

- Machbarkeitsstudie Innenstadttring
- Massener Straße (BV 1692/19)

Massener Straße: Abschnitt Innenstadttring bis Obermassener Kirchweg



- Aufwertung der Achsen zwischen zentralen Zugangsbereichen zur Innenstadt
- Entfall von Stellplätzen auf der Straße und im Seitenraum zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs (Wegnahme von Parkplätzen an der Nordseite der Massener Straße zwischen Beethovenring und Mühlenstraße)
- Möglichst Erhalt des Baumbestandes
- Afferder Weg - Alternative/Ergänzung Fahrradstraße (siehe A1.3)
- Umbau der Nebenanlagen Afferder Weg und/oder Parkstraße
- Ausbau Morgenstraße
- Ausbau Reckerdingsweg/Anbindung an RS1

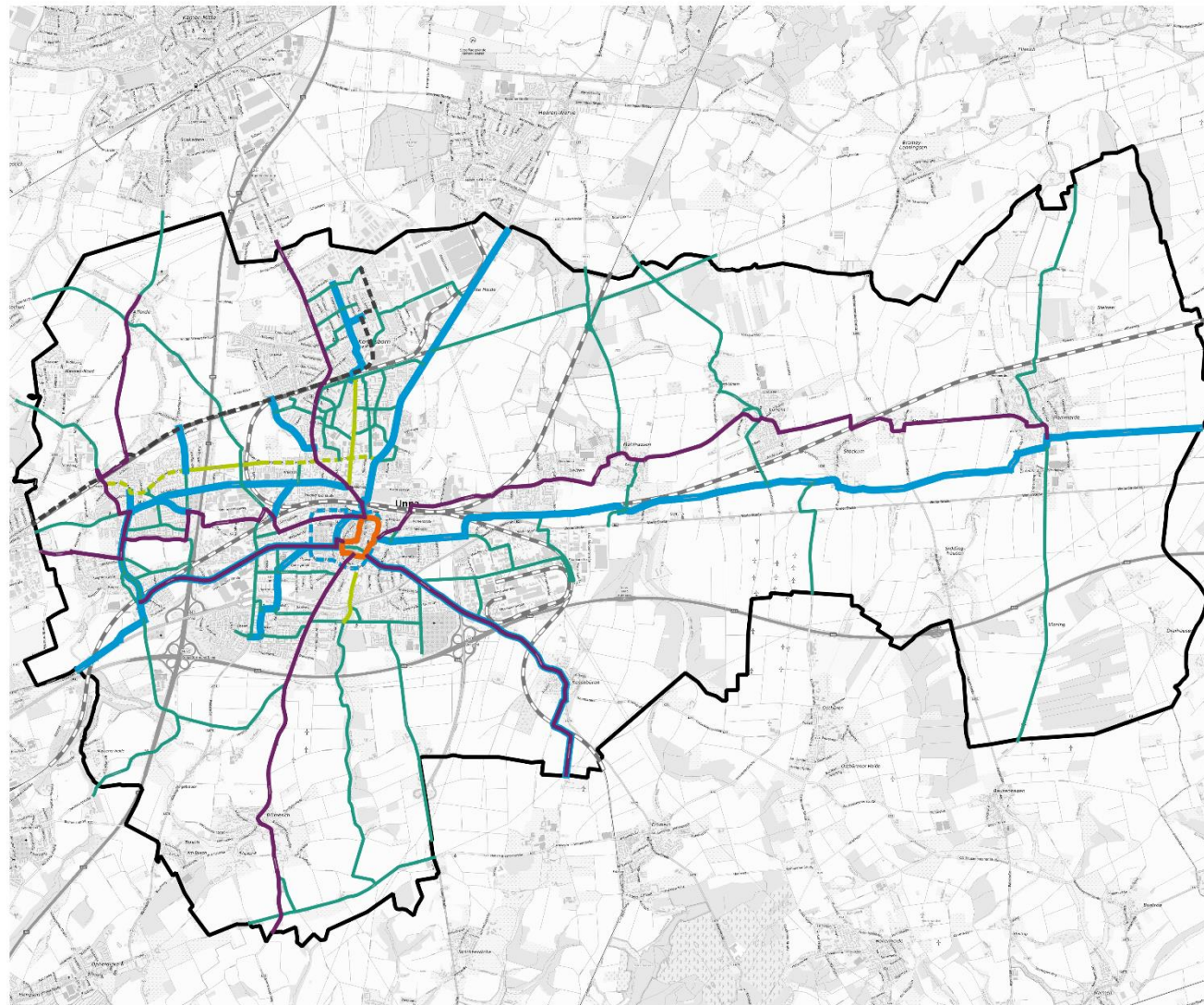
Kleistraße: Abschnitt Massener Kirchweg bis Massener Hellweg



- Auflösung des Radfahrstreifens an Mittelinseln (östlicher Radweg)
- Radverkehr auf der Fahrbahn führen (westlicher Radweg): Markierung entfernen
- Alternativ: Radverkehr beidseitig im Mischverkehr führen, da Tempo 30 angeordnet
- Einbauten und vorgezogene Seitenräume können zur Entschleunigung dienen und Platz für Stadtmobiliar (Bänke, Radabstellanlage etc.) bieten

Weiterer expliziter Anpassungsbedarf (u.a.)

- Massener Hellweg: tlw. sehr schmaler gemeinsamer Geh-/Radweg, tlw. Führung auf Fahrbahn
- Hansastraße: beidseitiger Schutzstreifen bei großem Straßenquerschnitt -> Radfahrstreifen anlegen bei Wegfall von Stellplätzen auf der Fahrbahn
- Mittel- bis langfristig Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Schließung von Netzlücken, siehe Kartenwerk sowie Tabelle 3 und Tabelle 4



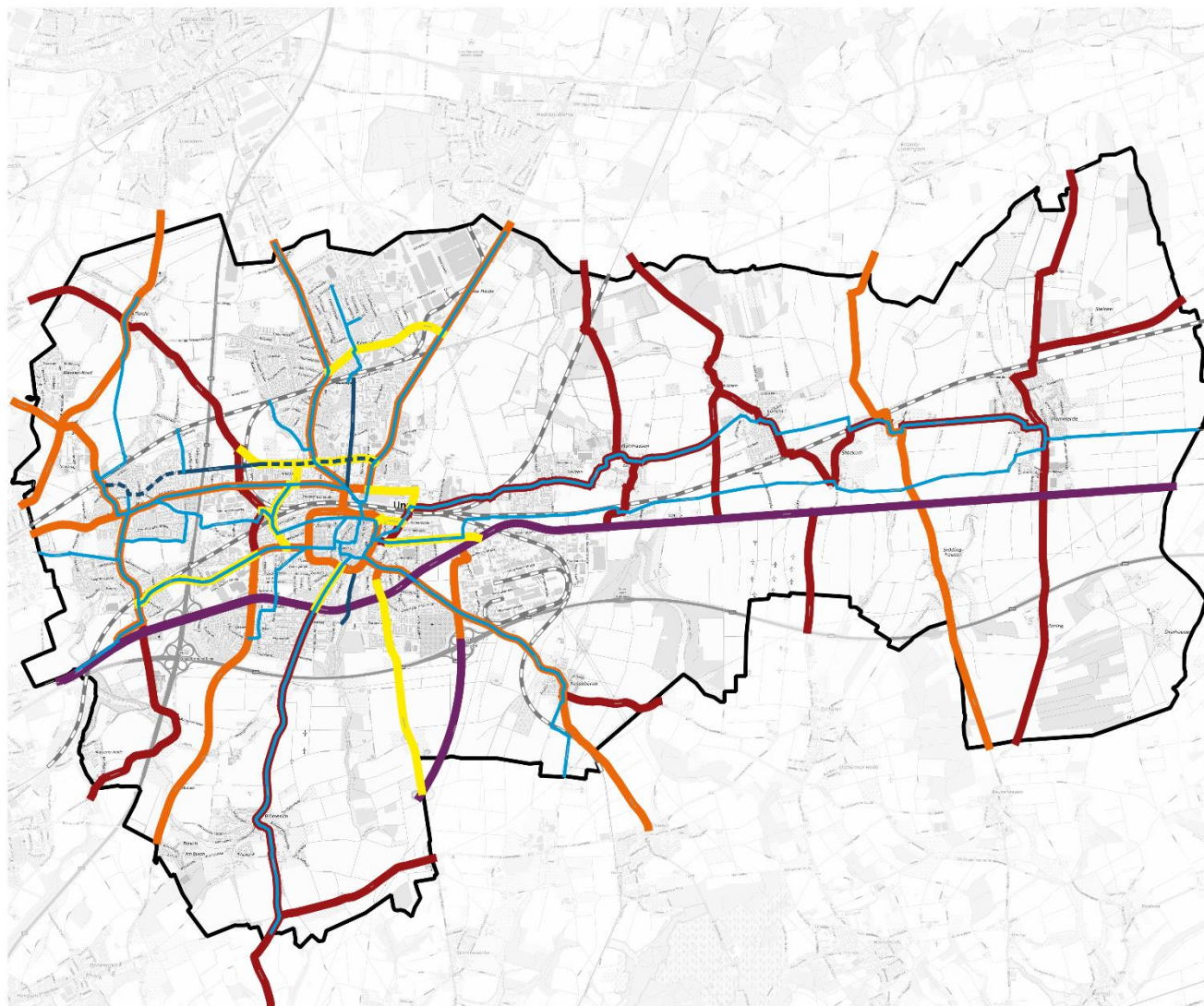
Mobilitätskonzept Unna

Zielnetz des Radverkehrs

Legende

- Hauptrouten
- in Planung (Machbarkeitsstudie)
- Nebenrouten
- Velorouten
- Radring Unna
- Fahrradstraßen
- - - Fahrradstraßen in Planung/
Prüfauftrag
- - - Planung RS1

Kartendarstellung: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Mobilitätskonzept Unna

Kfz Vorbehaltsnetz und
Zielnetz Radverkehr

Legende

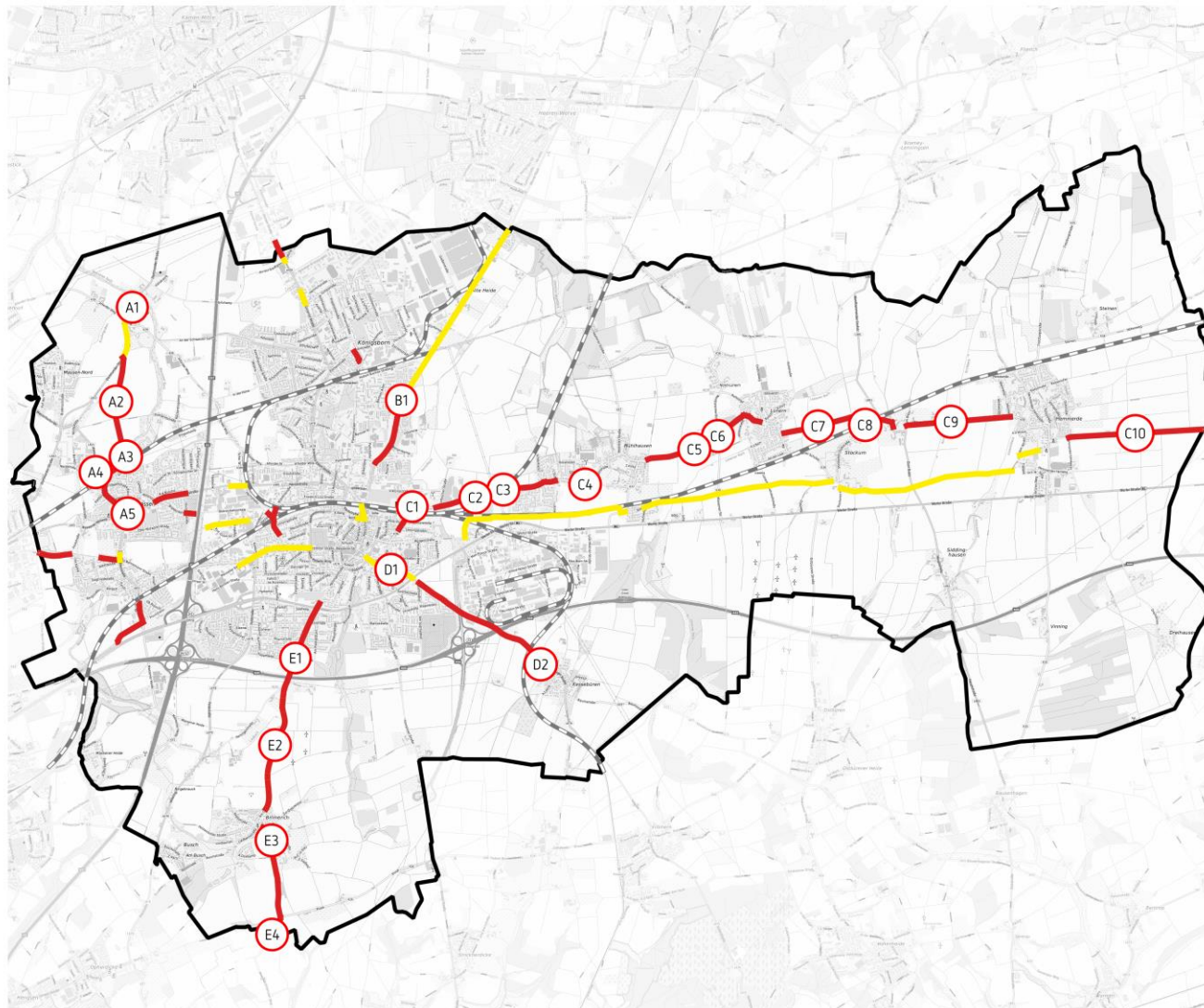
Kfz Vorbehaltsnetz

- Bundesstraßen
- Kreisstraßen
- Landesstraßen
- städtisches Vorbehaltsnetz

Radnetz

- Haupt-/Velorouten und Cityring
- Fahrradstraßen
- Fahrradstraßen in Planung/Prüfauftrag

Kartendarstellung: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Mobilitätskonzept Unna

Netzlücken Radnetz entlang Haupt- und Velorouten

Legende

- Netzlücke
- Gemeinsame Führung im Seitenraum
- Maßnahmen ID

Kartendarstellung: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Tabelle 3: Auflistung Netzlücken

Name	Klasse	Radverkehrsführung (Nord/Ost)	Radverkehrsführung (Süd/West)
Altendorfer Straße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Altendorfer Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	nicht vorhanden
Am Freizeitbad	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Am Ostenberg	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	nicht vorhanden
Bahnhofstraße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Bismarckstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Büddenberg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Dortmunder Straße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Dortmunder Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Fröndenberger Straße	Haupttrouten	nicht vorhanden	Gemeinsam im Seitenraum
Hammer Straße	Haupttrouten	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Hammer Straße	Haupttrouten	Gemeinsam im Seitenraum	nicht vorhanden
Hammer Straße	Haupttrouten	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Hammer Straße	Haupttrouten	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Hemmerder Hellweg	Haupttrouten	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	Schutzstreifen
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	Mischverkehr Tempo30
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	Mischverkehr Tempo30
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	Schutzstreifen
Hertingerstraße	Veloroute	nicht vorhanden	Mischverkehr Tempo30
Hochstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Holtumer Weg	Haupttrouten	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Im Stillen Winkel	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Im Wiesengrund	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Kamener Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Getrennter Geh- und Radweg
Kamener Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Kamener Straße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Kamener Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Getrennter Geh- und Radweg
Kleiststraße	Haupttrouten	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Massener Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Massener Bahnhofstr.	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Massener Hellweg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Mühlenstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Mühlhauser Berg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Nordring	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Poststraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Provinzialstraße	Haupttrouten	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Rudolf-Diesel-Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Rudolf-Diesel-Straße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Getrennter Geh- und Radweg
Stockumer Hellweg	Haupttrouten	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Stockumer Weg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Türkenstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Türkenstraße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	nicht vorhanden
Twiete	Haupttrouten	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Uelzener Dorfstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Uelzener Weg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Virchowstraße	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Vöhdeweg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Wasserstraße	Veloroute	Gemeinsam im Seitenraum	Gemeinsam im Seitenraum
Westhemmerder Weg	Veloroute	nicht vorhanden	nicht vorhanden

Tabelle 4: Mögliche Maßnahmen zur Schließung der Netzlücken

ID	Name	Radverkehrsführung (Nord/Ost)	Radverkehrsführung (Süd/West)	Alternativvorschlag
A1	Dortmunder Straße (Hallohweg - Afferder Weg)	Ausbau 2,50 m Gehweg „Radverkehr frei“	Ausbau 2,50 m Gehweg „Radverkehr frei“	Piktogrammketten
Anmerkung	Kurzfristig: Piktogrammketten, um Aufmerksamkeit zu schaffen, langfristig: Ausbau zur Veloroute			
A2	Bismarckstraße (Dortmunder Straße - Im Wiesengrund)	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Mischverkehr belassen, Bankettbefestigung
Anmerkung	Prüfung Möglichkeit Fahrradstraße, da landwirtschaftliche Nutzung (generell möglich), alternativ Oberflächensanierung inklusive des Banketts			
A3	Im Wiesengrund (Bismarckstraße - Massener Bahnhofstraße)	Mischverkehr	Mischverkehr	Fahrradstraße
Anmerkung	Führung im Mischverkehr beibehalten, da nur für Anliegende frei			
A4	Massener Bahnhofstr. (Im Wiesengrund - Massener Hellweg)	Mischverkehr	Mischverkehr	Piktogrammketten
Anmerkung	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h, alternativ Piktogrammketten			
A5	Massener Hellweg (Massener Bahnhofstr. - Kleistraße)	Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	Schutzstreifen
Anmerkung	Langfristig: Straßenraumumbau: Ausbau Gehwege auf 2,50 m; Radfahrstreifen in beiden Richtungen (min. 1,85 m + 0,5 Sicherheitstrennstreifen); Prüfung von Entfall der Linksabbiegespur LSA Kleistraße; Entfall der Stellplätze für den ruhenden Verkehr; barrierefreier Ausbau der Haltestellen am Fahrbahnrand			
B1	Hammer Straße (Haus Nr. 92a - Parkstraße)	Piktogrammketten	Piktogrammketten	
Anmerkung	Aktuell Tempo 30 und Gehweg für Radverkehr frei			
C1	Hellweg (Lessingstraße - Uelzener Weg)	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h	Piktogrammketten
Anmerkung	Schmaler Straßenquerschnitt > wenig Handlungsspielraum			
C2	Uelzener Weg (Saarbrücker Straße - Uelzener Weg Hs.-Nr. 45)	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h	Gemeinsamer Geh-/Radweg oder „Radfahrer frei“ mit Reduktion von Stellplätzen
Anmerkung	Schmaler Straßenquerschnitt > zu prüfen, ob gemeinsamer Geh-/Radweg in beiden Richtungen möglich; Entfall von Stellplätzen und ggf. Bäumen; Mischverkehr mit Geschwindigkeitsreduktion möglich			
C3	Uelzener Weg (Hs.-Nr. 45 - Von-Aldenbockum-Weg)	Schutzstreifen	Gemeinsamer Geh-/Radweg min. 2,50 m + 0,5m	Piktogrammketten
Anmerkung	Zu prüfen: Gemeinsamer Geh-/Radweg min. 2,50 m + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen; Schutzstreifen 1,50m + 0,25m; ggf. Grunderwerb notwendig; Berücksichtigung der Engstelle zwischen Uelzener Hellweg und Weißdornweg; Temporeduktion/Piktogrammketten			
C4	Uelzener Weg (Zum Osterfeld - Mühlhauser Dorfstraße)	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h	Piktogrammketten
Anmerkung	Geschwindigkeitsreduktion, da Schulweg			
C5	Mühlhauser Berg (Hs.-Nr. 4 - Nordlünener Straße)	Baulicher Zweirichtungsradweg	-	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtung)
Anmerkung	Baulicher Zweirichtungsradweg: 2,0 m + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen; Grunderwerb notwendig, Berücksichtigung Gehwege; Alternativ: gemeinsame Geh-/Radwege (Einrichtung); Regelbreite 2,50 m			
C6	Lünener Kirchstraße (Nordlünener Str. - Hinterstraße)	Fahrradstraße	Fahrradstraße	
Anmerkung	Anliegerstraße (Friedhof); Oberflächensanierung notwendig			

ID	Name	Radverkehrsführung (Nord/Ost)	Radverkehrsführung (Süd/West)	Alternativvorschlag
C7	Vöhdeweg, Hacheneý	Mischverkehr	Mischverkehr	
Anmerkung	Anliegerstraße, bereits attraktiv für den Radverkehr, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung reduzieren			
C8	Stockumer Weg (Hacheneý - Stockumer Weg Hs.-Nr. 6)	Baulicher Zweirichtungsradweg	-	
Anmerkung	Baulicher Zweirichtungsradweg: 2,0 m + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen; Grunderwerb notwendig; zu prüfen: Weiterführung der Radwegeverbindung entlang der Bahnanlage bis Hemmerde			
C9	Hemmerder Weg und Westhemmerder Weg bis Wannweg	Baulicher Zweirichtungsradweg	-	
Anmerkung	Baulicher Zweirichtungsradweg: 2,0 m + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen; Grunderwerb notwendig			
C10	Holtumer Weg (Oststraße - In der Bredde)	Mischverkehr	Mischverkehr	
Anmerkung	Anliegerstraße, bereits attraktiv für den Radverkehr, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung reduzieren			
D1	Kessebürener Weg (Wasserstraße - Herder Straße)	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Mischverkehr Verkehrsberuhigt
Anmerkung	Schulumfeld			
D2	Kessebürener Weg (Am Südfriedhof - Kessebüren)	-	Ausbau vor. Zweirichtungs-Geh-/Radweg	
Anmerkung	Gemeinsamer Zweirichtungs-Geh-/Radweg vorhanden, langfristig: Breitenausbau oder gemeinsamer Geh-/Radweg je Einrichtung; Regelbreite 2,50 m; Grunderwerb notwendig			
E1	Hertingerstraße (Ahornstraße - Türkenstraße)	Piktogrammketten	Piktogrammketten	Prüfung Fahrradstraße
Anmerkung	Schmaler Straßenquerschnitt; Prüfung Fahrradstraße (Kfz-Aufkommen? Verbindung Zentrum mit Billmerich)			
E2	Türkenstraße (Hertingerstraße - Beginn Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg)	Baulicher Zweirichtungsradweg		Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtung)
Anmerkung	Baulicher Zweirichtungsradweg: 2,0 m + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen; Grunderwerb notwendig, Berücksichtigung Gehwege; Alternativ: gemeinsame Geh-/Radwege (Einrichtung); Regelbreite 2,50 m			
E3	Altendorfer Straße (Holzwickeder Str. - Am Südfeld)	Piktogrammketten	Piktogrammketten	
Anmerkung	Führung im Mischverkehr in Tempo-30-Zone ausreichend			
E4	Altendorfer Straße (Friedhof Billmerich)	Alternative Führung (eigenständig)	Alternative Führung (eigenständig)	
Anmerkung	Führung um den Friedhof herum, auf eigenständigem Weg			

A1.2 Velorouten

Priorisierung 	Zeitraumen langfristig bis 2035	Kostenklasse mittel-hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	---	------------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Mit einer Qualifizierung des Radverkehrsnetzes durch Velorouten kann Unna eine besondere Rolle zur Förderung des Radverkehrs einnehmen. Velorouten sind schnelle innerstädtische Verbindungen, die zur schnellen Erschließung wichtiger Ziele und Quellen des Radverkehrs auf direktem Weg dienen. Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern gewinnen Velorouten auch für Radpendelnde auf Entfernungen jenseits der 5 km an Bedeutung und sollten integriert gedacht werden (vgl. Steckbrief A1.4).



Velorouten sind möglichst direkt (d. h. umwegfrei/-arm) geführte Radverbindungen aus den Ortsteilen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen. Die Routen haben einen durchgängig hohen Qualitätsstandard, um ein bequemes und zügiges Vorankommen der Radfahrenden mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit zu ermöglichen. Dazu werden Velorouten so weit wie möglich an Knotenpunkten bevorrechtigt. Die innerhalb dieses Prozesses empfohlenen Achsen für Velorouten orientieren sich vor allem am Nebennetz, da die begrenzten Flächenverfügbarkeiten sowie Kfz-Verkehrsmengen auf vielen Hauptverkehrsstraßen einen Ausbau der vorhandenen Rad-

infrastrukturen (noch) nicht zulassen. Perspektivisch sollten auch hier Velorouten geprüft werden (z. B. entlang der Massener Straße oder Massener Hellweg). Die Wahl der Infrastruktur erfolgt je nach Flächenverfügbarkeit (vgl. Hinweise).

Bausteine

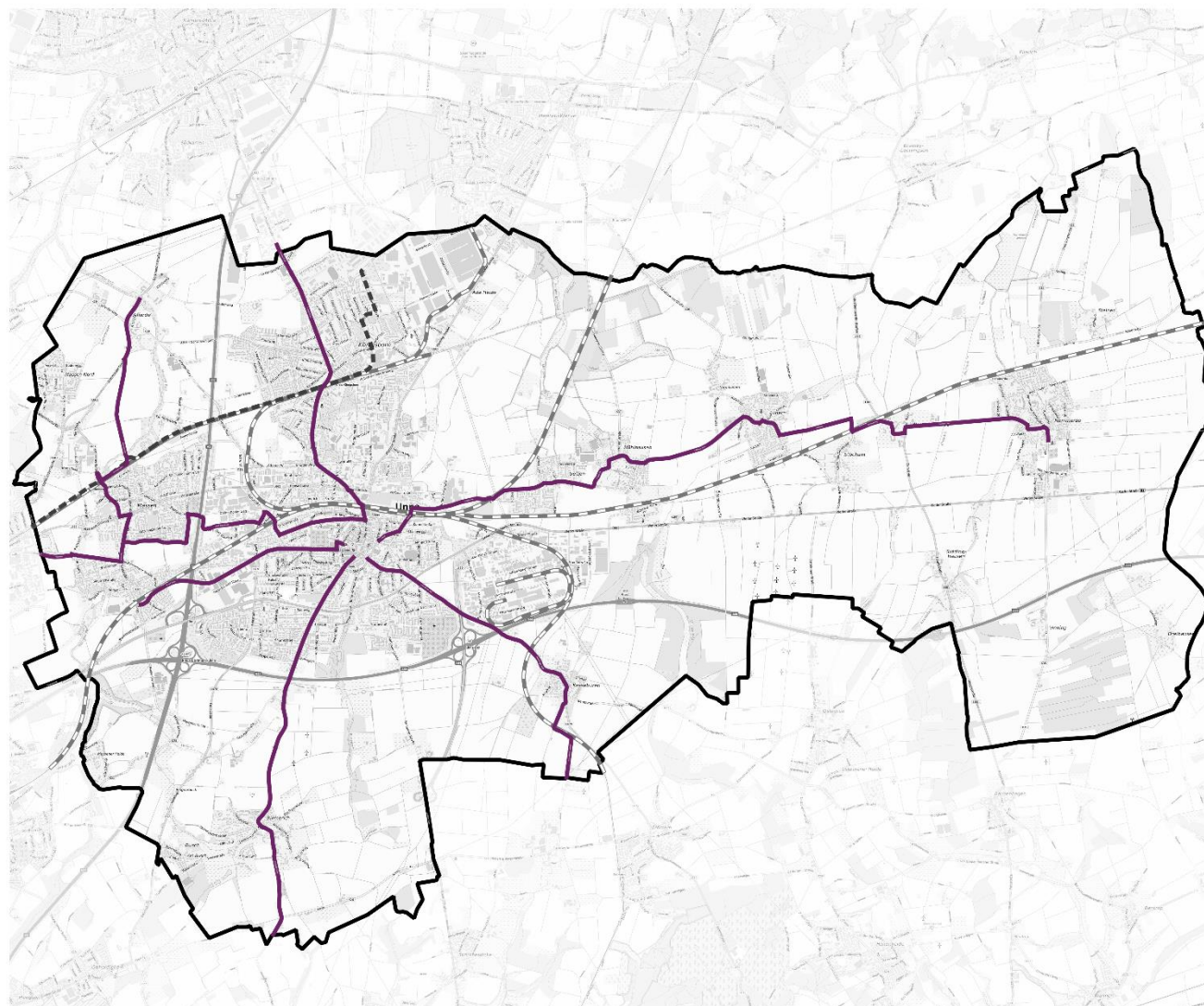
- Definition von Qualitätsstandards für Velorouten gem. FGSV (mindestens ERA-Standard)
- Verknüpfung mit bestehendem Netz, zu Rad-schnellwegen und Radpendelrouten
- Öffentlichkeitswirksame Benennung und Kennzeichnung (Stadtmarke)
- Schrittweise Umsetzung einer ersten Veloroute („Testphase“)
- Evaluierung und Auswertung der Erfahrungen des ersten Veloroutenbaus
- Erstellung eines Ausbauprogramms: z. B. alle zwei- bis drei Jahre Ausbau einer weiteren Veloroute: Haushaltsmittel bereitstellen bzw. Fördergelder beantragen; Personal vorhalten
- Perspektivisch: Anbindung der Velorouten an die Umlandkommunen

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Kreis Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)

(Schlüssel)Maßnahmen

- Veloroute zwischen Billmerich und Unna Zentrum
- Veloroute zwischen Massen und Unna Zentrum



Mobilitätskonzept Unna

Auszug Velorouten aus Zielnetz Radverkehr

Legende

- Velorouten
- - - Planung RS1

A1.3 Fahrradstraßen

Priorisierung 	Zeitrahmen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	---	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

In Unna sind bereits einige Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen (z. B. Bornekampstraße, Platanenallee) oder befinden sich aktuell zur Prüfung in Bearbeitung. Erste Erkenntnisse bewerten die Einrichtung einer Fahrradstraße der Ost-West-Verbindung zwischen Unna und Massen zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Afferder Weg und der Parkstraße als positiv. Besonders die Schulstandorte Hellweg Realschule und Schillerschule (Grundschule) in Massen sowie das Hansa und Hellweg Berufskolleg und die weiteren Schulen in der Nähe der Parkschule machen die Verbindung für Schülerinnen und Schüler attraktiv und lassen einen hohen Bedarf erkennen.

Um eine höhere Qualität an Radinfrastruktur bereitzustellen, wird empfohlen, weitere Tempo-30-Zonen als Fahrradstraßen auszuweisen. Ziel ist es, dass so ein Netz aus Fahrradstraßen und anderen hochwertigen Fahrradwegen entsteht. Im Sinne der Radverkehrsförderung sind diese Maßnahmen zu begrüßen und unbedingt zu verfolgen. Fahrradstraßen können dort eingerichtet werden, wo bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen vorherrscht oder dies zu erwarten und geplant ist. Auch die Herstellung von zusammenhängenden Radnetzen ist ein Argument für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Aufgrund der Regelgeschwindigkeit von 30 km/h eignen sie sich vor allem im nicht klassifizierten Netz und dort, wo aufgrund von Tempo-30-Zonen eigenständige Radverkehrsanlagen nicht möglich sind. Außerdem bieten Fahrradstraßen eine hochwertige Infrastruktur für alle Teile der Bevölkerung (z. B. Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Radpendelnde auf dem Arbeitsweg) sowie für unterschiedliche Fahrradtypen (E-Bikes, Lastenräder, Fahrradanhänger), denn Radfahrende dürfen auf Fahrradstraßen nicht behindert werden.



Bausteine

- Festlegung eines kommunalen Gestaltungsfadens für Fahrradstraßen gemäß des Leitfadens Fahrradstraßen von der AGFS NRW (Abstimmung mit Kommunen der Regionen empfehlenswert, um Gestaltung zu vereinheitlichen)
- Umsetzungsprogramm für benannte Fahrradstraßen mit internen Zielen formulieren und strategisch umsetzen
- Lokal die Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs (z. B. durch modale Filter oder Einbahnstraßensysteme) prüfen
- Flankierende Maßnahmen: Begleitung der Einrichtung von Fahrradstraßen durch umfassende Informationskampagnen, um alle Verkehrsteilnehmenden über die Gebote und geltenden Regeln in Fahrradstraßen zu informieren. Dies kann mit allgemeinen Informationen in der Presse sowie mittels Flyer oder Plakaten passieren. Vor allem vor Ort sollte eine Begleitung, zum Beispiel durch die Polizei, im Rahmen der Einrichtung der Fahrradstraße stattfinden.
- Berücksichtigung neuer Vorgaben der bevorstehenden ERA

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)

Fahrradstraße Platanenallee



- Ergänzung von Markierungen auf freier Strecke und an Knotenpunkten gemäß Leitfaden der AGFS NRW
- Rückbau der bestehenden Einbauten (Überfahrten für Radverkehr)
- Entfernung des VZ 274.1 „Tempo-30-Zone“
- Überprüfung, ob Zufahrt des Kfz-Verkehrs nur für Anwohnende möglich ist (Berücksichtigung wichtiger Ziele und Verkehrsverlagerung)
- Langfristig Oberflächenverbesserung

Fahrradstraße Bornekampstraße



- Ergänzung von Markierungen auf freier Strecke und an Knotenpunkten gemäß Leitfaden der AGFS NRW
- Zufahrt von Eselsbrücke auf Fahrradstraße mit VZ und Piktogramm kennzeichnen
- Überprüfung, ob Zufahrt des Kfz-Verkehrs nur für Anwohnende möglich ist (Berücksichtigung wichtiger Ziele und Verkehrsverlagerung)
- Markierung von Parkständen (internierendes Parken)
- Langfristig Oberflächenverbesserung

Aktuelle Prüfung

- Fahrradstraßenkonzept Afferder Weg/Parkstraße: Achse Königsborner Straße bis zur Hammer Straße zukünftig als durchgängige Fahrradstraße (ca. 3,5 km)
- Potenzielle Verlängerung: Massener Hellweg und Massener Bahnhof
- Einsatz unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen
- Detaillierte Maßnahmenkonzeption: Fahrradstraßenkonzept Afferder Weg/Parkstraße zu entnehmen

Weitere zu prüfende Straßen als Fahrradstraße sind beispielsweise:

- Bismarckstraße ab Haus-Nr. 55 bis Dortmunder Straße
- Eintrachtstraße
- Luisenstraße
- Königsborn Wohngebiet (Grillostraße, Dorotheenstraße, Wilhelminenstraße, Salzweg)
- Kessebürener Weg im Abschnitt Wasserstraße bis Herderstraße, ggf. bereits ab Innenstadtring; Vorteil: KNP Iserlohner Straße wird entschärft
- Weitere möglich

A1.4 Radpendelrouten

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Unna ist umgeben von mehreren Städten, die für die Bevölkerung zusätzliche Arbeitsplätze schaffen und so entsprechend täglich ein- und auspendelnden Verkehr entstehen lässt. Sowohl Kamen, Bergkamen und Holzwickede als auch Dortmund und Hamm zählen zu den Zielorten der Pendelnden, genauso wird aber auch Unna als Arbeitsplatzort angesteuert. Durch den Durchbruch der E-Mobilität bei Fahrrädern werden längere Arbeitsstrecken immer häufiger mit dem Rad zurückgelegt. Auch hier spielt eine attraktive Infrastruktur einen großen Faktor bei dem Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad. Bei Pendelnden steht eine direkte und schnelle Verbindung im Vordergrund.



Pendlerbewegungen in Unna können insbesondere in Richtung Dortmund, Kamen, Bergkamen, Hamm und Fröndenberg identifiziert werden. Der RS1 deckt zukünftig die Verbindungen nach Dortmund, Kamen und Bergkamen ab. Weitere Verbindungen (z. B. nach Fröndenberg/Menden über Kessebüren; Werl; Lünen) sollten geprüft und entsprechend ausgebaut werden. Die in Steckbrief A1.2 beschriebenen Velorouten dienen als Orientierung für die Radpendelrouten. Eine ortsübergreifende Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen ist an dieser Stelle anzustreben. Auch die Einbindung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kann zur Streckenfindung beitragen, besonders im Übergang von den Velorouten zum Arbeitsplatz.

gen, besonders im Übergang von den Velorouten zum Arbeitsplatz.

Bausteine

- Auswertung der Pendelnden-Zahlen bzgl. Wegebeziehungen
- Bestehende Wege analysieren (Potenziale und Schwachstellen)
- Radpendelrouten benennen und diese nach den Standards von Radschnellverbindungen ausbauen

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)
- Unternehmen

(Schlüssel)Maßnahmen

- Radpendelroute zwischen Kamen und Unna Zentrum (in Verlängerung bis Bergkamen > interkommunale Zusammenarbeit)

A1.5 Führung in Gewerbegebieten

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	---	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Neben den Pendelnden in Unna arbeiten auch viele Einwohnende in Unna selbst. Die nah an der Innenstadt gelegenen Industriestandorte (Industriepark Unna; Industriebereich Formerstraße) bieten viele Arbeitsplätze. Aktuell werden diese Standorte vorrangig mit dem Auto angefahren. Industriegebiete sind zumeist durch hohen Schwerlastverkehrsanteil gekennzeichnet, was für den Radverkehr häufig unattraktiv ist. Zudem ist dort keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden.

In Gewerbegebieten sollte mehr Aufmerksamkeit und Platz für den Radverkehr geschaffen werden, um einen Arbeitsweg zu ermöglichen, der sich als Alltags- oder Freizeitradweg für andere Personengruppen integrieren lassen kann. Beispiele sind die Rudolf-Diesel-Str. und der Obere Kohlenweg, die über einen unabhängig geführten Weg Unna Massen (über Büddenberg) durch das Industriegebiet mit Unna Mitte verbinden.



Besonders für unsichere Radfahrende bietet sich die Führung des Radverkehrs im Seitenraum an, um diesen möglichst weit vom Schwerlastverkehr fahren zu lassen. Ist dies nicht möglich, müssen Radverkehrsanlagen nach Regelmäß integriert werden (vgl. Steckbrief A1.1). An Kreuzungen muss besondere Aufmerksamkeit für den Radverkehr geschaffen werden und diese in das Sichtfeld von Lkw bringen, um Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Anbindung der Gewerbestandorte

Die großen Arbeitsstandorte können durch einen erhöhten Einsatz von Fahrrädern und Pedelecs das motorisierte Verkehrsaufkommen reduzieren. Die Anfahrtswege zum Beispiel von den Bahnhöfen oder den Außenbezirken aus sind für viele Beschäftigte von der Wegelänge her mit dem Fahrrad gut zu bewältigen. Hier sollte ein Netz erstellt werden, das die Gewerbestandorte anschließt, die eine Radverkehrsförderung anstreben und entsprechende Infrastruktur wie zum Beispiel Radverkehrsanlagen vorhalten.

Zusätzlich kann ein Leasingangebot über den Arbeitgeber für die Mitarbeitenden den Radverkehr fördern. Verschiedene Anbieter ermöglichen es Unternehmen, den Beschäftigten Fahrrad-Leasing anzubieten (z. B. jobrad.org, businessbike.de etc.). Ebenso können Fahrradverleihstationen (vgl. Steckbrief A5) an Industriestandorten zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrads führen.



Bausteine

- Identifikation der Gewerbe- und Industriestandorte mit Mitarbeiterzahlen und vorhandener Infrastruktur für Radfahrende
- Potenziale und Schwachstellen an den Gewerbestandorten erkennen
- Haupttrouten für den Radverkehr benennen und diese verstärkt sicher ausbauen
- Angebot von Fahrrad-Leasing-Modellen seitens der Unternehmen
- Berücksichtigung der Standards bei der Ausweisung von neuen Gebieten

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)
- Gewerbetreibende (Arbeitgeber)

A1.6 Führung Innenstadtring

Priorisierung 	Zeitraumen langfristig bis 2035	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial hoch	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	---	-----------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

In Unna wird sowohl beim Befahren als auch beim Queren des Innenstadtrings deutlich, dass dieser vom Auto dominiert wird und eine Barriere zum Kernbereich Unnas darstellt. Der Ring wurde einst autoorientiert zur leistungsfähigen Anbindung und Erschließung der Innenstadt angelegt. Der zweispurige, teilweise dreispurige Einrichtungsring hält für den Kfz-Verkehr viel Platz vor, andere Verkehrsteilnehmende müssen sich unterordnen. Piktogramme auf der Fahrbahn, die auf den Radverkehr hinweisen reichen bei den vorhandenen Verkehrsmengen nicht aus, eine Umverteilung des Straßenraums ist an dieser Stelle notwendig. Mit dem Wegfall einer Fahrspur des MIV könnte ein Zweirichtungsradweg eingeführt und der Seitenraum komplett dem Fußverkehr zugeschlagen werden. Die Berücksichtigung einer sicheren Führung und besonders das Queren des Innenstadtrings an Knotenpunkten und Einmündungen ist für den Fuß- und Radverkehr unabdingbar.



Um eine verkehrsverträgliche Führung auf dem Innenstadtring zu ermöglichen und vorhandene Barrieren abzubauen, wird aktuell das „Konzept zur Führung des Radverkehrs entlang des Innenstadtrings“ von Brilon Bondzio Weiser GmbH erstellt. Bislang wurden drei Varianten der Radverkehrsführung entwickelt und schematisch dargestellt. Darunter fallen beidseitige Einrichtungsradwege, ein einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Innenstadtseite und ein einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Innenstadtfernen Seite. In allen drei Varianten ist der Entfall einer Kfz-Spur erforderlich. Aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeit können keine beidseitigen Fahrradwege realisiert werden.

Alternativ dazu könnte eine Anpassung der Geschwindigkeit auf 30 km/h die Sicherheit auf dem Innenstadtring ebenfalls erhöhen und sollte daher angestrebt werden. Die Reduktion der Geschwindigkeit erhöht einerseits die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und senkt andererseits auch Lärm- und CO₂-Emissionen. Dies trägt zu einer höherem Aufenthaltsqualität bei. Ein Verkehrsversuch mit einer vorübergehenden Radverkehrsführung (Pop-up-Radweg) und anschließender Evaluation kann Aufschluss über die Führungsform und Verkehrsverteilung/Umverteilung des MIV geben und wird daher aus planerischer Sicht empfohlen.

Bausteine

- Möglichkeiten sind aufgrund ihrer Komplexität durch umfassende Machbarkeitsstudien und Mikrosimulationen auf Vor- und Nachteile zu prüfen
- Maßnahmen, die auch Kreuzungen betreffen, sind voraussichtlich erst mit einer Kfz-Verkehrsmengenreduktion möglich
- Priorität des Umweltverbundes: z. B. Freigabezeiten/ „Grünzeiten“ an LSA
- Verkehrsversuch: z. B. Einrichtung einer Radverkehrsspur auf dem Innenstadtring
- Prüfung: Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf dem gesamten Innenstadtring

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)
- Brilon Bondzio Weiser GmbH

Innenstadtring Strecke.



- Reduktion von Fahrstreifen für den MIV, insbesondere auch Abbiegestreifen
- Herstellung Radverkehrsanlage
- Schaffen von Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h
- Langfristig Oberflächenverbesserung

Innenstadtring Knotenpunkte





- Infrastruktur für den Radverkehr schaffen: Aufstellflächen, Markierungen über Kreuzung; Ampelschaltung etc. (vgl. Steckbrief A2)
- Barrierefreie Querungsanlagen: taktile Leitelemente, akustische Signale an LSA, angepasste Grünphase etc. (vgl. Steckbrief B1.4)
- Barrieren abbauen (z. B. Umlaufsperrern)

Weiterer expliziter Anpassungsbedarf (u. a.)

- Sämtliche Kreuzungen des Innenstadtring müssen zu Gunsten des Radverkehrs überplant werden, dies ist in Abstimmung mit der Umgestaltung des Innenstadtrings abzustimmen
- Untergeordnete Zugangsstraßen können bereits kurzfristig durch Markierungen zu Gunsten des Radverkehrs angepasst werden

A2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	--	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Herausforderungen entstehen für Radfahrende in Unna an Kreuzungen, insbesondere an signalisierten Kreuzungen. Gerade ein Abbiegen nach links ist für unsichere Radfahrende häufig problematisch, da sie sich in den Verkehrsfluss der Kraftfahrzeuge einreihen müssen. Durch ein hohes Verkehrsaufkommen mit hohen Geschwindigkeiten ist dieses teilweise nicht möglich. Infolgedessen weichen Radfahrende auf den Gehweg aus. Zur Sicherung an Kreuzungen sollte ein Maßnahmenprogramm für Knotenpunkte erstellt werden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden steht dabei immer vor der Schnelligkeit der Verkehrsabwicklung. Ziel der Gestaltung der Knotenpunkte ist es, allen Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen, wer welchen Raum nutzen darf und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Eine einheitliche Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt sind anzustreben, um Missverständnisse zu vermeiden und so eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Der fahrradfreundliche Ausbau von Knotenpunkten sollte sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz orientieren.

Um den Radverkehr in Kreuzungssituation sicher und intuitiv zu führen, sind Einrichtungen für Radfahrende zu schaffen. Dazu zählen unter anderen Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr. Zudem sollte die Furtmarkierung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen (LSA) optisch abgehoben und mit Piktogrammen versehen werden, als gekennzeichnete Bereich für Radfahrende. Eine bevorrechtigte Signalschaltung ermöglicht Radfahrenden zudem einen Vorsprung an LSA, womit sie in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gelangen. Zusätzlich sollte der Abstand zu wartenden Kfz vergrößert werden.

Bausteine

- Identifizierung kritischer Kreuzungen ohne Radverkehrsführung
- Prüfung möglicher Umsetzungen für den Radverkehr an bestehenden Kreuzungen
- Berücksichtigung bei Neuplanungen
- Aufstellung eines Maßnahmenprogramms: Umsetzungspriorisierung für eine aktive Radverkehrsförderung Dauerhafte Bereitstellung von Ressourcen: Finanzierung und Personal
- Sukzessive Umsetzung

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)

KNP Massener Str./Beethovenring



- ARAS inkl.; alternativ: indirektes Abbiegen
- Kurzfristig: Rotmarkierung der Bestandsfurt
- Vorgeschaltete Grünschaltung für den Radverkehr

KNP Platanenallee/Parkstraße



- Kurzfristig: Überprüfen der Induktionsschleife
- Langfristig: Überplanung gem. Fahrradstraßen Konzept (vgl. Steckbrief A1.3)

A3 Queren auf freier Strecke

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern
---	--	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Nicht nur an Straßenkreuzungen können gefährliche Situationen für Radfahrende entstehen, sondern auch auf freier Strecke. Solche Gefahrensituationen entstehen insbesondere dann, wenn ein Wechsel in der Führung des Radverkehrs bevorsteht. Dies kommt zum Beispiel bei einseitig geführten Zweirichtungsradwegen vor, die am Ende auf die Fahrbahn oder die andere Seite geführt werden. Gemäß § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 VwV StVO muss am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung eine sichere Quermöglichkeit der Fahrbahn für Radfahrende vorhanden sein.

Zum einen kann der Einsatz von Linksabbiegespuren für den Radverkehr auf der Fahrbahn markiert werden, die durch kleine Einbauten (Poller; kleine Pflanzeninsel o. ä.) vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Der Einsatz einer Mittelinsel bietet dem Radverkehr und auch dem Fußverkehr ein sicheres Queren der Straße, benötigt aber auch mehr Platz. Je nach Situation sollte eine Verlängerung oder Verkürzung der Radverkehrsanlage in Betracht gezogen werden, um sichere Sichtachsen zu schaffen. Zusätzlich sollten Verkehrsschilder (VZ 138-10/20 „Radverkehr“) oder Markierungen der Fahrbahn auf querende Radfahrende hinweisen.

Bausteine

- Identifizierung der ungesicherten Querungsstellen auf freier Strecke
- Prüfung der Sichtachsen und Straßenquerschnitte bzgl. Maßnahmen
- Umsetzungsplanung Quermöglichkeit, bevorzugt mit Mittelinsel

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger (Straßen NRW)

Ortseingang/-ausgang Kessebüren



- Markierungslösung mit Aufstellbereich im Seitenraum (vgl. Exkurs Queren auf freier Strecke)
- Einengung der Fahrbahn entschleunigt Kfz-Verkehr in der Überfahrt zum Ortseingang
- Aufstellbereich im Seitenraum für wartenden Radverkehr nach der Unterführung (Platz vorhanden ggf. Grunderwerb notwendig)

Mittelinsel Am Südfriedhof



- Grundlage für weitere Stellen in Unna
- Radfurt Am Südfriedhof rot hervorheben; mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen markieren
- Markierung des Gehweges mit Piktogrammen und Pfeilrichtung (Radverkehr) in Richtung Mittelinsel
- Prüfung Reduktion der Verkehrsschilder

A4 Radabstellanlagen

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Der Stadt Unna liegt für die Innenstadt bereits ein Konzept zum Fahrradparken vor („Standortkonzept Fahrradparken Innenstadt 2020“). Sukzessive wurden bereits Abstellanlagen aus dieser Planung umgesetzt.

Um den Bedarf an Radverkehrsanlagen zu decken, wurde der Fokusraum Innenstadt berücksichtigt. Zusätzlich sollten die Wohngebiete, sowohl im Innenstadtbereich als auch in Außenbezirken, berücksichtigt werden. Nicht



jeder Person steht privat ein Stellplatz für das Fahrrad zur Verfügung. Fahrradparkhäuser können Abhilfe verschaffen, das Fahrrad auch nachts sicher unterzubringen. An Zielen, wo das Fahrrad für einen längeren Zeitraum abgestellt wird, etwa am Bahnhof, sollte zudem ein Angebot von abschließbaren Anlagen (z. B. Fahrradboxen) geschaffen werden. Erste Fahrradboxen wurden bereits installiert. Bei der Umsetzung sind eine bedarfsgerechte Ausstattung (mindestens Anlehnbügel) und eine möglichst hochwertige und einheitliche Gestaltung der Radabstellanlagen zu realisieren. Dabei sind die Maße von Spezial-Fahrzeugen (Lastenräder, Räder mit Anhängern) zu

berücksichtigen. In Kooperation mit dem Stadtmarketing, dem Einzelhandel und weiteren Betrieben muss auf eine deutliche Ausweitung des Angebots von Abstellmöglichkeiten hingewirkt werden. Bezüglich der Qualitäten von Radabstellanlagen und weiterer Service-Angebote gilt es, Qualitätsstandards zu berücksichtigen.

Weitere öffentliche Serviceeinrichtungen wie zum Beispiel öffentlich zugängliche Reparaturstationen können die Attraktivität des Radfahrens fördern und in Bereichen von Radabstellanlagen integriert werden. „Pannensäulen“ und Schlauchautomaten tragen zum Serviceangebot der Stadt für den Radverkehr bei.

Bausteine

- Umsetzung „Standortkonzept Fahrradparken Innenstadt 2020“, insbesondere Schaffung weiterer Abstellanlagen am Bahnhof und an den Eingängen der Fußgängerzone
- Ersatz von Vorderradhaltern durch moderne Anlehnbügel, priorisiert in der Innenstadt, an Schulen und Freizeiteinrichtungen
- Bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen, v. a. auch in den Ortsteilen, an Nahversorgern, Schulen, Kitas, in Gewerbegebieten, Einkaufsstraßen:
 - Berücksichtigung von Lastenrädern und (Kinder-) Anhängern bei der Dimensionierung
 - Überdachung: Zielorte mit voraussichtlich längerer Aufenthaltsdauer, z. B. an Freizeiteinrichtungen oder am Bahnhof
 - Serviceangebote entsprechend der Qualitätsstandards
 - Servicestationen unabhängig von Abstellanlagen an wichtigen Haupttrouten und Freizeitrouten installieren
 - Optional: Wegweisung und Markierung zu größeren Radabstellanlagen

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Unna Marketing
- ggf. Wohnbaugesellschaften und Unternehmen

A5 Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung

Priorisierung 	Zeitraumen dauerhaft	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--------------------------------	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Instandhaltung, Pflege und Winterdienst sind elementar für einen komfortablen und alltagstauglichen Radverkehr. Langfristige Instandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise die Wiederherstellung von Oberflächen und Markierungen, die Reinigung und der Austausch von Verkehrsschildern (z. B. wenn diese verblasst sind) haben ebenso wie die Qualität der Durchführung eine hohe Bedeutung. So sollten beispielsweise Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich der Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen (vgl. Maßnahme R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung) gleichkommen. Regelmäßige bzw. saisonale Pflegearbeiten wie Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst sind analog zu den Fahrbahnen auch für die Radwegeinfrastruktur durchzuführen und stellen wichtige Daueraufgaben dar. Damit bleibt das Rad witterungsunabhängig nutzbar und Alleinunfällen wird entgegengewirkt. Die Priorisierung von Winterdienst und Pflege ist entsprechend der Hierarchisierung des Netzes vorzunehmen. Haupttrouten, als besonders wichtige Radwegeverbindungen mit z. T. überörtlicher Bedeutung, sind Nebenrouten vorzuziehen.





Bausteine

- Aufbau eines Monitorings und Instandhaltungsmanagements bei der Stadtverwaltung durch systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln:
 - Kontrolle der Oberflächen: mindestens im Zweijahresrhythmus
 - regelmäßige Kontrolle der Wegweisung
 - regelmäßige Auswertung des Mängelmelders
- Zu diesem Zweck sollte eine Instandsetzungs- und -haltungsliste erarbeitet werden. Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung muss in diesem Bereich abteilungsübergreifend zusammengearbeitet werden.
- Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz
- Kurzfristige Umsetzung einfacher infrastruktureller Maßnahmen (z. B. Beseitigung von Wurzeln, Ausbesserung von Schlaglöchern etc.)
- Weiterführung des Reinigungs- und Winterdienstes: regelmäßige Reinigung von Radwegen, saisonal (Laubbeseitigung im Herbst, Schneeräumung im Winter) verstärkte Priorität auf Haupttrouten des Radverkehrs und Schulwegen
- Radverkehrsführung an Baustellen: Baustellenmanagement zur Kommunikation und Ausweisung temporärer Radverkehrsumfahrungen; regelmäßige Kontrollen der Baustellenführung (wird bereits durchgeführt und sollte beibehalten werden). Baustellenabsicherung nach Leitfaden der AGFS („Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“)

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna; Stadtbetriebe Unna
- Kreis Unna (Kreisstraßen); Landesbetrieb Straßen NRW (Landes- und Bundesstraßen)
- ausführende Firmen (Baustellenführung)

A6 Beleuchtung

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	--	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Abhängig von Witterungsverhältnissen und dem Zeitpunkt des Radfahrens entstehen Herausforderungen. Besonders in den Wintermonaten wird es erst spät am Tag hell und früh wieder dunkel. Entsprechend legen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer den Arbeitsweg häufig bei Dunkelheit zurück. Eine ausreichende Beleuchtung ist neben der eigenen Fahrradausstattung auf Wegen des Radverkehrs unabdingbar. Hindernisse und Wegführung müssen rechtzeitig erkannt werden, gleichzeitig tragen gut ausgeleuchtete Wege zum sozialen Sicherheitsempfinden bei und sorgen ebenso dafür, die Wahrnehmung des Radverkehrs für den motorisierten Verkehr zu verbessern.



Die Beleuchtung von Radinfrastruktur im Straßennetz ist i. d. R. über die reguläre Straßenbeleuchtung gegeben, allerdings sind Seitenräume in einigen Fällen schlecht ausgeleuchtet.

Um Störungen von Bewohnenden und Natur zu vermeiden, ist der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen und/oder indirekter Beleuchtung zu prüfen und die Maßnahmen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Beispielsweise ermöglicht eine adaptive Beleuchtung einen hohen Radkomfort und hält zugleich die Lichtverschmutzung so gering wie möglich. Nach H RSV soll für Radschnellverbindungen innerorts eine durchgehende und ortsfeste Beleuchtung vorgesehen werden. Dies muss auch für Raddirektverbindungen angestrebt werden. Außerorts wird eine Beleuchtung von Radschnell- und Raddirektverbindungen empfohlen (ggf. in Verbindung mit einer Nachtabsenkung, z. B. auf 10 % der regulären Leuchtdichte). Außerorts sollte zumindest an besonderen Konfliktstellen eine ortsfeste Beleuchtung vorgesehen werden (z. B. an Engstellen, Kreuzungsstellen oder bei Unterführungen). Vorhandene Beleuchtung ist daraufhin zu prüfen, ob sie den Anforderungen genügt (H RSV 2021).

In Unna sind die Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen häufig unbeleuchtet. Da diese über landwirtschaftliche Wege führen, ist zu prüfen, inwiefern dort ein Ausbau zu realisieren ist. Besonders durch den Einsatz von LED-Technik und adaptiver Beleuchtung (automatische Dimmung bzw. Erhöhung der Helligkeit je nachdem, ob Personen wahrgenommen werden), kann eine angemessene Beleuchtung geschaffen werden, die zu einer Erhöhung des Sicherheitsempfindens beiträgt.

Bausteine



- Identifizierung der bisher unbeleuchteten Strecken(-abschnitte) an Raddirektverbindungen
- Abstimmung der geplanten Maßnahmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden und Prüfung auf Genehmigungsfähigkeit
- Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungsplans sowie kontinuierliches Monitoring und Instandhaltungsmanagements
- Modell-Vorhaben adaptive Beleuchtung, bspw. Hellweg-Radweg

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Eigentümerinnen und Eigentümer Wirtschaftswege

ENTWURF

A7 Umlaufsperrn und Poller

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Umlaufsperrn kommen zur Absicherung von Wegen des Fuß- und Radverkehrs zum Einsatz, wenn diese auf Straßen münden, die eine hohe Verkehrsbelastung oder eine hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit aufweisen. Anwendung finden Umlaufsperrn insbesondere bei schlechten oder nicht vorhandenen Sichtbeziehungen zwischen Geh- und Radwegen einerseits und der zu kreuzenden Straße andererseits. Zudem werden Umlaufsperrn eingesetzt, um motorisierten Verkehrsteilnehmenden die Zufahrt bestimmter Wege zu verwehren. Umlaufsperrn haben insbesondere für den Baulastträger Vorteile, für den Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende sind Umlaufsperrn häufig mit Einschränkungen und Nachteilen verbunden. Dies trifft insbesondere auf Lastenräder oder Fahrradanhänger zu. Laut ERA ist deshalb der Bau von Umlaufsperrn nur als letztes Mittel einzusetzen. Es wird empfohlen, auf Umlaufsperrn zu verzichten. Bestehende Sperrn sind in Unna zurückzubauen bzw. durch eine sachgerechte Anordnung von Pollern zu ersetzen.

Grundsätzlich bedarf es zum Errichten einer Umlaufsperrn einer verkehrsrechtlichen Anordnung gem. § 45 Abs. 3 StVO. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage gem. § 34 Abs. 9 StVO. Einen Sonderfall stellen Umlaufsperrn an Bahnübergängen dar.

Besonders zu berücksichtigen ist zudem der im März 2024 veröffentlichte Erlass des Verkehrsministerium NRW, laut dem Sperreinrichtungen auf Radwegen von den Kommunen überprüft und bei Bedarf auch entfernt werden sollen.

Bausteine

- Bestehende Umlaufsperrn und Poller identifizieren und katalogisieren
- Prüfung der Notwendigkeit
- Entfernung überflüssiger Umlaufsperrn und Poller
- Ggf. Entschärfung durch Umgestaltung des Kreuzungsbereiches (z. B. Poller-Lösungen)
- Ist eine Entfernung aus Sicherheitsgründen nicht möglich, ist ein ERA-konformer Ausbaustandard (FGSV 2010: 81) einzuhalten

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

Alternativer Einsatz von Umlaufsperrn



B | Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg zum bzw. vom Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km, z. B. im eigenen Quartier) ist der Fußverkehr für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende haben zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Ferner ist das Zufußgehen gesund und sichert die selbständige Mobilität unabhängig der finanziellen Ausstattung vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte, was – angesichts der alternden Gesellschaft sowie mit Blick auf die soziale Gerechtigkeit – eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Eine Kommune lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten: Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Tabelle 5: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Fußverkehr

B Fußverkehr und Barrierefreiheit	Priorität
B1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	
B1.1 Standards für Gehwege und Querungen entwickeln	Schlüsselmaßnahme
B1.2 Aufwertung wichtiger Fußachsen	Schlüsselmaßnahme
B1.3 Instandhaltung und Pflege von Fußwegen	hoch
B1.4 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	mittel
B2 Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität	
B2.1 Begrünung und Aufwertung von Aufenthaltsflächen	mittel
B2.2 Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum	Schlüsselmaßnahme
B3 Identifikation und Abbau von Angsträumen	gering
B4 Weiterentwicklung und Modernisierung des Fußwegeleitsystems	gering

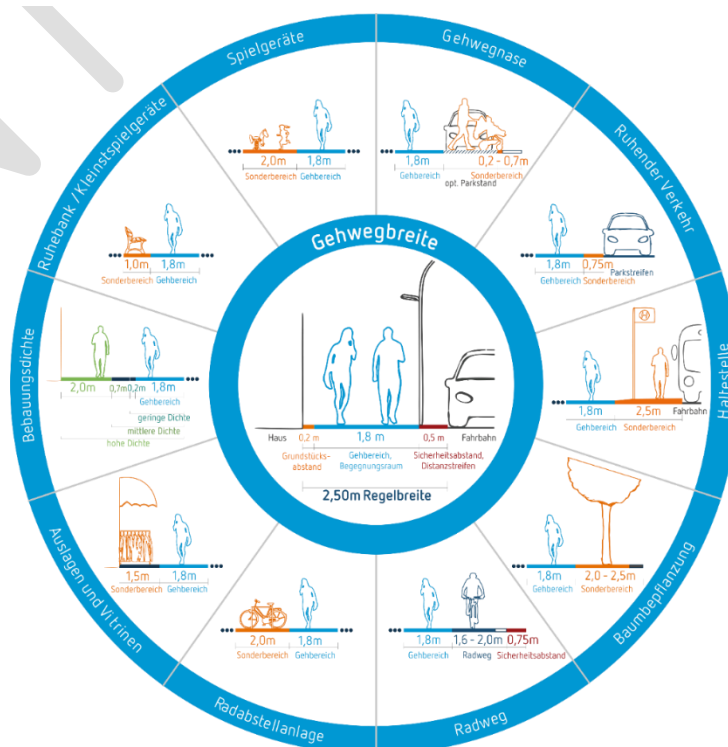
B1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege

Während gesamtstädtische Netzkonzeptionen für den Rad-, Kfz- und öffentlichen Personennahverkehr weit verbreitete Bestandteile der Verkehrsplanung sind, stellt die gesonderte Betrachtung des Fußverkehrs bisher eine Ausnahme dar. Im Gegensatz zum Kfz- oder Radverkehr stehen im Fußverkehr weniger gesamtstädtische Verbindungen im Vordergrund. Vielmehr fokussierte sich der Fußverkehr auf Nahverbindungen innerhalb einzelner Stadtteile (z. B. von Wohngebieten ins Zentrum), zwischen einzelnen Stadtteilen (Königsborn <-> Unna Zentrum) oder zu weiteren Zielen im Stadtgebiet (z. B. zur Stadthalle oder dem Christlichen Klinikum). Ziel des Ausbaus und der Optimierung der Fußverkehrsinfrastruktur ist die nachhaltige Beachtung der Fußverkehrsbelange in zukünftigen Planungen. Mit Hilfe der Steigerung der Sicherheit und des Komforts beim Zufußgehen sowie bei einer stärkeren Berücksichtigung der Ansprüche unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen können Potenziale im Fußverkehr ausgeschöpft werden und die im Zielkonzept beschlossenen Ober- und Unterziele weiterverfolgt werden.

Die kompakte Stadtstruktur im Stadtkern von Unna bietet eine gute Ausgangslage zur Steigerung des Anteils des Fußverkehrs. Barrierearme, sichere und attraktive Fußwege sollen ganzheitlich dem Ziel dienen, die Qualität des Zufußgehens für alle zu verbessern. Das Maßnahmenprogramm setzt daher darauf, die Chancen des kompakten Stadtkerns zu nutzen, insbesondere bei den Fußwegen aus den zentrumsnahen Wohnquartieren oder zu Schulen, Freizeiteinrichtungen sowie touristisch relevanten Zielen. Hier müssen sowohl die Qualität und Ausstattung der Fußwege als auch eine stringente und gut sichtbare Wegweisung berücksichtigt werden. Engpässe, Hindernisse, Konflikte mit parkenden Kfz oder dem Radverkehr sollten vermieden werden; Barrieren wie bspw. der Ring oder die Bahntrasse sollten möglichst ohne größere Umwege querbar sein.

Auch Knotenpunkte im Unnaer Stadtgebiet sind teilweise auf die Belange des Kfz-Verkehrs im Sinne einer optimalen Leistungsfähigkeit ausgerichtet. Die Belange des Fußverkehrs treten oftmals dahinter zurück. Im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes sollte versucht werden, die Kreuzungen und Knotenpunkte systematisch auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse des Fußverkehrs auszurichten und dabei zu hinterfragen, ob beispielsweise die Wartezeiten bei bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlagen noch vertretbar, ob die angesetzten Freigabe- und Räumzeiten für den Fußverkehr an den einzelnen Lichtsignalanlagen vor

Abbildung 13: Bausteine & Maße attraktiver Gehwege



allem in Hinblick auf die jeweilige Lage und Nachfragehäufigkeit noch adäquat sind oder ob die Sicht auf den querenden Fußverkehr aus allen Richtungen gegeben ist. Wichtig ist zudem, das Thema Barrierefreiheit weiterzuerfolgen und bei Umbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Auch hier sind besonders die Knotenpunkte zu berücksichtigen. Die Standards der FGSV insbesondere bezüglich der Breite von Gehwegen sollen dabei entsprechend (weiterhin) zugrunde gelegt werden und werden als erste Maßnahme des Handlungsfelds zusammengestellt und auf die Ansprüche und Ziele des Fußverkehrs in Unna abgestimmt. Hier geht es vor allem darum, zukünftige Planungsstandards festzulegen und den Umgang mit Nutzungskonflikten vorzudenken. Diese Nutzungskonflikte betreffen bspw. den ruhenden Verkehr: In Teilen der Innenstadt und insbesondere in den Wohngebieten herrscht eine deutliche Überprägung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr. Beispielsweise auf der Gerhart-Hauptmann-Straße entstehen dadurch teils erhebliche Behinderungen für den Fußverkehr, die in Zukunft dringend vermieden werden sollten. Um jederzeit ausreichende Gehwegbreiten für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, ist eine detaillierte Prüfung dazu notwendig, auf welchen Straßenabschnitten das Gehwegparken zugelassen werden kann, ohne dass eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs zu befürchten ist. Auf anderen Straßenabschnitten ist das regelwidrige Gehwegparken konsequent zu unterbinden. Bei Bedarf sollten auch bauliche Maßnahmen zur Unterbindung des Gehwegparkens an den gewünschten Stellen ergriffen werden.

Wichtig ist, dass bei der Umsetzung solcher Maßnahmen eine frühzeitige und intensive Auseinandersetzung mit den betroffenen Anliegern erfolgt. Des Weiteren ist eine regelmäßige Parkverbotskontrolle durchzuführen, die die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen sicherstellt und damit potenziellen Behinderungen für den Fußverkehr entgegenwirkt. Dabei ist zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen von zu Fuß Gehenden im Längsverkehr, im Querverkehr und an Knotenpunkten zu unterscheiden.

B1.1 Standards für Gehwege und Querungen entwickeln

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Zu den wesentlichen Merkmalen der Fußverkehrsinfrastruktur zählt zunächst die ausreichende Gehwegbreite. Diese ist, gemäß der gängigen Regelwerke, mit mindestens 2,50 m bemessen (1,80 m freie Bewegungsfläche zzgl. Abständen zu Grundstücken und der Straße). Diese sollte nicht unterschritten werden (siehe FGSV E-Klima). Im Bestand weisen viele Fußwege jedoch grundsätzlich baulich diese Breiten nicht auf. Teilweise können sie aufgrund der historisch gewachsenen Straßenräume nicht hergestellt werden, an anderen Stellen wird die Gehwegbreite durch gestattetes oder illegales Parken auf dem Gehweg eingeschränkt. Weitere Gestaltungsmerkmale der Infrastruktur sind u. a. die Barrierefreiheit sowie die sichere Führung an Knoten und Querungen. Hier ist bspw. eine wichtige Maßnahme der Bau von Nullabsenkungen bzw. Doppelborden an Fußgängerquerungen.

Um das Ziel „Komfortable Geh- und Radwege“ zu erfüllen, sollen für zukünftige Neu- und Umbaumaßnahmen Planungs- und Entscheidungs-Standards für einen attraktiven Fußverkehr festgelegt und beschlossen werden.

Bausteine

- Interne Abstimmung zu zukünftigen Standards im Fußverkehr
- Ggf. bereichsübergreifender Workshop zur Entwicklung der Standards

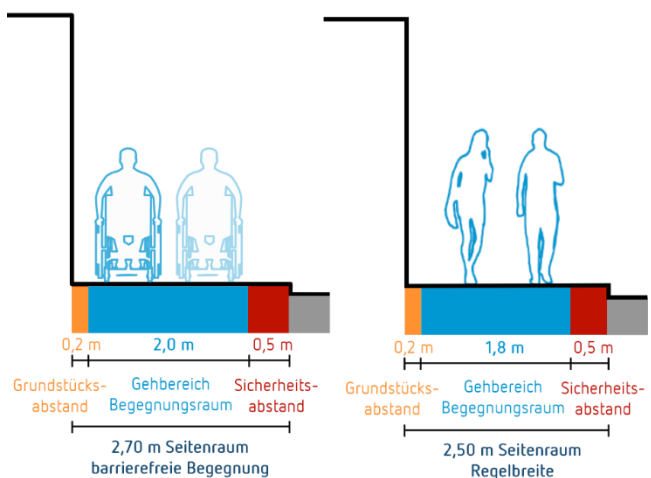
Schlüsselmaßnahmen:

- Überarbeitung der bestehenden Straßenplanungen unter Berücksichtigung der neuen Regelwerke (besonders E Klima) und eigenen Standards
- Beschluss der Standards im ASM
- Umsetzung der Standards bei Neu- und Umbaumaßnahmen sowie sukzessive Umsetzung im Bestand



Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

Hinweise zur Umsetzung siehe Anhang Hinweise und Exkurse



B1.2 Aufwertung wichtiger Fußachsen

Priorisierung 	Zeitraumen langfristig bis 2035	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial hoch	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-----------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Die aufgestellten Standards gilt es kontinuierlich in der Praxis umzusetzen und nicht nur bei Aus- und Umbaumaßnahmen zu berücksichtigen, sondern nach und nach auch im Bestand einzuführen. Dies soll vor allem auf wichtigen Fußachsen im Zentrum Unnas erfolgen, um eine gute fußläufige Erreichbarkeit von den umliegenden Wohnquartieren bzw. vom Hauptbahnhof aus ins Zentrum zu gewährleisten. Zudem sind auch wichtige Verbindungen in den einzelnen Stadtteilzentren zu berücksichtigen.

Neben den gut gestalteten Wohn- und Geschäftsstraßen, die oft eine reduzierte Geschwindigkeit aufweisen, müssen insbesondere die innerstädtischen Haupt- und Einfallstraßen für den Fußverkehr verbessert werden. Diese sind für den Kfz-Verkehr ausgelegt, was in Spitzenzeiten zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führt. Im dicht bebauten Innenstadtbereich und auf den Ringstraßen ist eine bessere Ausgewogenheit zwischen Fahrbahn und Seitenraum erforderlich, um die Bedingungen für den Fußverkehr zu stärken und die Trennwirkung zu minimieren.

In Wohnstraßen ist das hohe Parkaufkommen negativ, da dies oft zu Verengungen oder Blockaden der Gehwege führt und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Die Aufwertung wichtiger Verbindungen im Fußwegenetz, einschließlich der Einrichtung von Sitz- und Spielrouten, soll die Attraktivität des Zufußgehens steigern. Die Ausstattung dieser Routen mit Sitz- und Spielgelegenheiten sowie ausreichend breiten Gehwegen kann dazu beitragen, eine Verlagerung des Verkehrs auf den Fußverkehr zu fördern und somit zu einer emissionsarmen Mobilität beizutragen.

Bausteine

- Verbreiterung der nutzbaren Gehwege in zentralen Versorgungsbereichen (z. T. sind auch Shared-Space-Ansätze denkbar, gerade in Bereichen mit sehr schmalen Straßenräumen).
- Konfliktharme Führung: Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Verkehr, Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels oder der Außengastronomie.
- Einrichtung barrierefreier Wege und Nullabsenkungen an Fußgängerquerungen
- Aufwertung unter Berücksichtigung der in B1.1 festgesetzten Standards

Umsetzung

- Unterführung Bahnhofstraße am Bahnhof Richtung Mühle Bremme
- Ausbau Schäferstraße, Gerhard-Hauptmann Straße, Schulstraße – Aufwertung der Achsen zwischen zentralen Zugangsbereichen der Innenstadt
 - ➔ ggf. in Verbindung mit der Einrichtung einer Fahrradstraße und unter Berücksichtigung der Hinweise aus dem Parkraumkonzept
- Aufwertung der Hertinger Straße
- Installation von Begrünung und Aufenthaltsflächen (siehe B2)
- Weiterführung Parkraumkonzept
- Bau von Nullabsenkungen an Fußgängerquerungen
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (siehe C3)

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna



Schlüsselmaßnahme

Flaniererrouten Gerhart-Hauptmann-Straße, Schäferstraße und Schulstraße

- Aufwertung der Achsen zwischen zentralen Zugangsbereichen zur Innenstadt
- Ausreichend Restgehwegbreite neben ruhenden Verkehr auf Gehweg sicherstellen (tlw. sogar <2,0m im Bestand)
- Engstellen vermeiden und ggf. markieren
- Verlagerung von ruhendem Verkehr in Parkbauten möglich
- Entwurf eines Shared Space Bereich
- Installation von Begrünung und Aufenthaltsflächen
- Einschränkung der Flächen für den ruhenden Verkehr (Bewohnerparken)
- Ggf. in Verbindung mit der Einrichtung einer Fahrradstraße und unter Berücksichtigung der Hinweise aus dem Parkraumkonzept



B1.3 Instandhaltung und Pflege von Fußwegen

Priorisierung 	Zeitraumen Daueraufgabe	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	-----------------------------------	--	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Zur Pflege und Instandhaltung der Gehwege ist ein langfristig, strategisches Erhaltungsmanagement aufzubauen, mit dem der Mittelbedarf des gesamten Straßenerhaltungsprozesses zielgerichtet geplant werden kann. Daraus kann abgeleitet werden, welcher Straßenabschnitt wann und mit welcher Priorität behandelt werden muss. Das Budget für die Erhaltungsmaßnahmen kann darauf basierend zielgerichtet angepasst werden, um einen zukünftigen Sanierungsstau zu vermeiden.

Neben dem Wegezustand sollte auch die Bedeutung der Straße Prioritätsfaktor sein. Dazu kann eine Orientierung an der Bedeutung im Hauptverkehrsstraßennetz und im Radverkehrszielnetz erfolgen.





Bausteine

- Priorisierungsliste mit zu erneuernden Gehwegen erstellen
- Finanzielle Mittel bereitstellen
- Marketingkampagne zum Mängelmelder

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Unna Marketing
- Ggf. Straßenbaulastträger

B1.4 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	--	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Zu einer aktiven Fußverkehrsförderung in Unna sollte strategisch überlegt werden, ob die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs bzw. der Kfz-Verkehrsfluss gerade in bebauten, zentralen Bereichen weiterhin die Planungsprämisse darstellen soll – oder ob nicht auch längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr zugunsten einer sicheren und bestenfalls auch komfortablen Querung für zu Fuß Gehende in Kauf genommen werden können. Diese Überlegungen fördern so nicht nur den Fußverkehr an sich, sondern sind ein zentraler Baustein einer inklusiven, gleichberechtigten Mobilitätsplanung. Insbesondere für ältere und körperlich eingeschränkte Menschen ist die Querung von Straßen eines der Hauptelemente, das verbessert werden kann.



Hierzu wird eine Prüfung von Verlängerungen der Freigabezeiten für den Fußverkehr vorgeschlagen.

Für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung soll grundsätzlich auf Anforderungs-LSA verzichtet und generell Freigabezeiten für den Fußverkehr eingeplant werden. Vor allem an größeren Knotenpunkten gilt es, alle Furten zu sichern (nach Möglichkeit mittels LSA oder FGÜ) und möglichst eine Querung in einem Zug zu ermöglichen. Ebenso müssen gewünschte Vereinfachungen für den ÖPNV und Radverkehr in die Planungen miteinbezogen werden. Daher empfiehlt sich eine gebündelte Untersuchung der Signalprogramme unter Berücksichtigung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes.

Bausteine

- Bestandserfassung der bestehenden Querungsanlagen und Ermittlung des Handlungsbedarfs für eine fußverkehrsauffine Umgestaltung
- Barrierefreiheit an Fußgängerquerungen herstellen: Bau von Nullabsenkungen bzw. Doppelborden
- Priorisierung für die Umgestaltung vornehmen, z. B.
 - Querungsanlagen entlang wichtiger Fußwegeverbindungen und Fußwegeachsen
 - Querungsanlagen im Umfeld von (wichtigen) ÖPNV-Haltestellen, Schulen, Kindergärten oder Seniorenheimen
- Kommunales Aktionsprogramm zum (Um-)Bau von Querungen aufstellen
- Handlungsbedarfe zur Anpassung im Bestand prüfen

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Straßenbaulastträger

B2 Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums spielt für die zu Fuß Gehenden eine besondere Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen sollten somit nicht nur dem Zweck dienen, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern auch eine Aufenthaltsfunktion ermöglichen (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur und Freiraumgestaltung (z. B. Fassadengestaltung, Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten sowie ausreichend Platz) spielen in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle. In öffentlichen Räume mit hoher Aufenthaltsqualität halten sich Menschen nicht nur vermehrt auf, sie gehen auch häufiger zu Fuß.

Die Wichtigkeit dieser Maßnahmen spiegelt sich auch im Oberziel „Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten“ wider. Der öffentlicher Raum soll inklusiv sein, an die Folgen des Klimawandels angepasst werden sowie ein stadt- und umweltverträgliches Mobilitätsangebot bieten. Eine Ausgestaltung der öffentlichen Räume, die darauf zielt, dass sich alle Menschen dort gerne und gut aufhalten können, ist eine wichtige Grundlage für ein gutes Miteinander und eine umsichtige Mobilität.

Um attraktive, enkelfähige öffentliche Räume zu schaffen, sind Elemente wie Aufenthalt, Spielen, Bewegung und Orientierung zu integrieren. Dementsprechend sind Maßnahmen wie die Schaffung von Sitzgelegenheiten, Begrünung, Beleuchtung, Teilhabe durch den Abbau von Angsträumen und Klimaadaptation (z. B. Prinzip Schwammstadt) vorzusehen.

B2.1 Begrünung und Aufwertung von Aufenthaltsflächen

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	--	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Der öffentliche Raum soll über seine Verkehrsfunktion hinaus als Aufenthaltsfläche attraktiv gestaltet werden und die Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes kontinuierlich steigen (siehe Zielsystem). Ebenso kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes bei der Klimafolgenanpassung in Städten eine besondere Bedeutung zu (vgl. Klimakonzept).

Um diese Funktionen bestmöglich zu erfüllen, sollte der öffentliche Raum möglichst attraktiv gestaltet sein, d. h. über sichere Wege, Sitz- und Spielgelegenheiten, schattige und sonnige Bereiche sowie eine attraktive Begrünung und Mülleimer verfügen. In Unna wurde mit dem Reallabor Schulstraße bereits ein gutes Beispiel mit Blick auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes gegeben; der Platz bietet nun eine hohe Aufenthaltsqualität. Die positiven Rückmeldungen aus der Beteiligung zum Reallabor wie auch die Rückmeldungen aus der weiteren Beteiligung zum Mobilitätskonzept zeigen, dass großer Bedarf an Räumen mit höherer Aufenthaltsqualität besteht. Hierzu gibt es besonders in den Zentren und entlang von Hauptverkehrsstraßen ein deutliches Verbesserungs- und Aufwertungspotenzial – z. B. im Umfeld der Fußgängerzone, entlang des Rings, im Umfeld des Hellweg Museums, beim Ausbau der Schäferstraße, der Gerhard-Hauptmann-Straße oder der Schulstraße (vgl. Maßnahme B1.2).



Bausteine

- Ermittlung von bestehenden Defiziten und Wünschen im bzw. an den öffentlichen Raum von Plätzen in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern Unnas
- Prüfung der Beteiligungsergebnisse und Zusammenstellung eines Maßnahmenkatalogs zur übergreifenden Verwendung in Aufwertungs- und Gestaltungsprozessen
- Anwendung des Maßnahmenkatalogs zur Gestaltung des öffentlichen Raums einzelner Plätze, Parks und Grünanlagen
- Sukzessive Um- und Neugestaltung von Plätzen zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualitäten, zum Abbau von Angsträumen, zur Erhöhung der Sauberkeit sowie zur Minderung von Hitzeinseln
- Kommunales Programm z. B. mit der Zielsetzung, alle 300 Meter (auf bestimmten Achsen) eine Sitzgelegenheit einzurichten; mit einem jährlichen Ziel von z. B. 10 Sitzgelegenheiten / Jahr
- Spielgelegenheiten in Aufenthaltsräumen und auf Achsen zu Schulen ergänzen

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

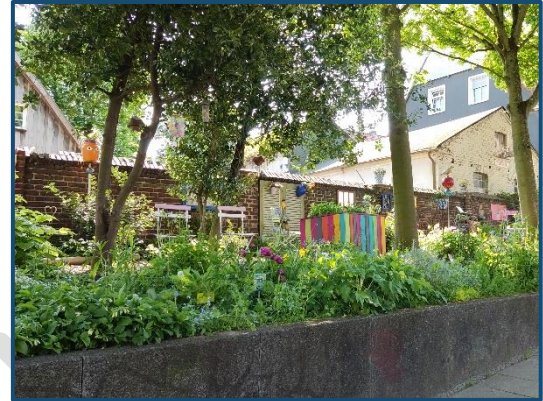
B2.2 Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	--	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Eine attraktive Straßenraumgestaltung mit hohem Grünanteil hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Straßenbegleitgrün, Bäume, Beete und entsiegelte Flächen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Temperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern. Verbesserungspotenzial liegt in Unna eher in vereinzelt Räumen und auch im Umfeld der Fußgängerzone, wo insgesamt viel Fläche versiegelt ist.

Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen können zudem zur Gesundheitsförderung, zur Verhaltens- und zur Verhältnisprävention beitragen. Wohnortnahe Bewegungsräume sind eine wichtige Voraussetzung für alle Bevölkerungsgruppen, v. a. jedoch für Kinder- und Jugendliche, um sich im Alltag und in der Freizeit zu bewegen. Hier können Bewegungsparks in den Stadtteilen ein gutes Angebot bieten. Weiter sollte bei Straßenneu- und -umbauten nicht nur Straßenbegleitgrün, sondern auch aktiv eingeplante Spiel-, Grün- und Aufenthaltsbereiche mitgedacht werden. Dies bietet sich z. B. an, wenn ehemals großzügig dimensionierte Kreuzungsbereiche angepasst werden. Alternativ können auch Abschnitte von Parkstreifen dafür eingesetzt werden. Weiterhin kann geprüft werden, ob Dächer Bushaltestellen begrünt werden können.





Neben den genannten Beispielen aus der Beteiligung zum Reallabor Schulstraße sollte auch der Mängelmelder zukünftig die Möglichkeit bieten, Vorschläge für Sitzmöglichkeiten, Begrünung von Straßenräumen sowie weiteres Stadtmobiliar zu machen. Konzeptionelle Überlegungen in diesen Bereichen liegen überdies im Klimakonzept vor. Derzeit wird durch das Umweltamt das Programm KRIS³ umgesetzt.

Bausteine

- Identifizierung möglicher Orte und Straßenabschnitte zur Umsetzung erster Maßnahmen für mehr Grün im Stadtraum (z. B. Fußgängerzone, Rathausplatz, Schäferstraße, Gerhard-Hauptmann Straße, Schulstraße) sowie Orte für Bewegungsparks
- Aktionen seitens der Stadt (z. B. Baumpflanzaktionen, 50 Quartiersbänke für Unna etc.)
- Dach- oder Fassadenbegrünung bei Neubauten und an städtischen Gebäuden umsetzen
- Flächen entsiegeln, Festlegen von Standards, welche Bäume und Pflanzen bevorzugt berücksichtigt werden
- Möglichkeiten zur Weiterverwendung von Regenwasser prüfen
- Einfache Möglichkeiten bereitstellen für Patenschaften der Anwohnenden für straßenbegleitendes Grün
- Einrichtung von weiteren Bewegungsparks/Calisthenicsanlagen (nach Vorbild Döbelner Straße mit Beteiligung Kinder- und Jugendbüro)

³ <https://www.klima-werk.de/klimaforderung/kris-foerderung.html>

B3 Identifikation und Abbau von Angsträumen

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel bis hoch	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	--	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum spielt für viele Menschen eine wichtige Rolle in ihrem Mobilitätsverhalten und ist ein präsent Thema. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist von verschiedenen Faktoren abhängig (z. B. der Gestaltung der Räume oder dem subjektiven Sicherheitsempfinden). Ängste im öffentlichen Raum konzentrieren sich meist auf die Abend- und Nachtstunden und auf bestimmte Orte. Die wichtigsten Einflussfaktoren für die Empfindung von Angsträumen sind demnach:

- Mangelnde Beleuchtung (auch Wechsel zwischen hell und dunkel)
- Als unangenehm empfundenen Publikum
- Unbelebtheit, fehlende Ausweichmöglichkeiten
- Unübersichtlichkeit
- Verwahrlosung, Ungepflegtheit



In der Stadt Unna gibt es Räume, die diese Merkmale aufweisen. Dies umfasst zum Beispiel den Bahnhof Königsborn, besonders die dortige Personenunterführung, oder der Parkplatz an der Oberen Husemannstraße. Da die Wahrnehmung dieser Räume jedoch sehr subjektiv ist, empfiehlt es sich, eine Abfrage nach weiteren Angsträumen auf Unna Stadtgebiet durchzuführen und daraufhin Maßnahmen zu entwickeln, um das Sicherheitsgefühl der Stadtbevölkerung in diesen Räumen zu erhöhen. In einem ersten Schritt sollte der bestehende Mängelmelder der Stadt um die Kategorie Angsträume/Gefahrenstellen erweitert werden, bei dem Angsträume, Orte, die Unwohlsein hervorrufen, und (subjektive) Gefahrenstellen gemeldet werden können. Für den Abbau von Angsträumen sollen allgemeine, auf verschiedene Räume und Situationen übertragbare Lösungen zur Verbesserung von Beleuchtung, Sauberkeit und Einsehbarkeit öffentlicher Wege und Plätze sowie ÖPNV-Haltestellen etc. angewendet werden.



Bausteine

- Aufnahme der Kategorie „Angstraum“ im Mängelmelder der Stadt Unna
- Einstufung bekannter öffentlicher Räume (z. B. leicht angstbesetzt bis extrem angstbesetzt) zur Priorisierung von Maßnahmen
- Kontinuierliche Evaluation dieser Einstufung alle 1-3 Jahre
- Budget für die Umsetzung der Maßnahmen einplanen
- Umgestaltung erster bekannter Angsträume, z. B. Bahnhof Königsborn, S-Bahn Haltepunkt Unna West

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Ansprechpersonen verschiedener Vereine und Gruppierungen, z. B. Unnaer Tafel e.V., Sozialarbeiter

B4 Weiterentwicklung und Modernisierung des Fußwegeleitsystems

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	---	-------------------------------	--	---

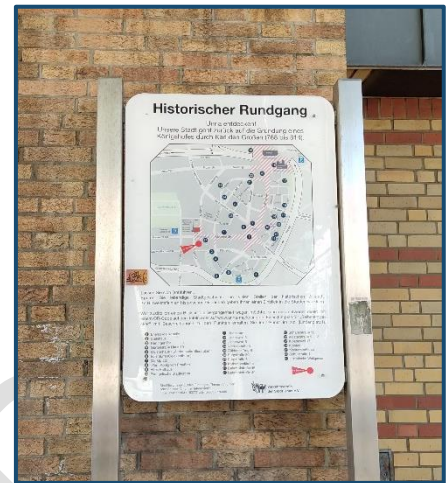
Maßnahmenbeschreibung

Fußwegeleitsysteme sind eine wichtige Stütze zur Orientierung von ortsfremden und neu hinzugezogenen Personen und weisen auch Ortskundige auf die schnellste und/oder attraktivste Fußwegeverbindung hin. So können attraktive Fußwegeverbindungen gestärkt und zu Fuß Gehenden auf alltäglichen Wegen positive Erlebnisse vermittelt werden.

In Unna liegen Fußwegeleitsysteme bereits in einzelnen Teilen des Stadtzentrums vor. Derzeit ist die Beschilderung jedoch teilweise veraltet.

So sollte bspw. der kürzlich eingerichtete City-Radring mit aufgenommen werden. Durch eine Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems wird der Fußverkehr sichtbarer und auch „Geheimtipps“ werden für jeden zugänglich.

Eine Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems unter Einbindung wichtiger Alltagsziele wird daher empfohlen und sollte sich an den nachfolgenden Bausteinen orientieren.



Bausteine

- Ggf. Modernisierung des einheitlichen Designs für die Elemente des Wegeleitsystems (gute Lesbarkeit- und Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum)
- Vorhandenes Leitsystem auf Aktualität prüfen
- Das bestehende Wegeleitsystem ist auszubauen und um weitere Ziele wie bedeutende Infrastrukturen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sowie wichtige Ziele des Alltags (z. B. Schulen) zu erweitern. Zusätzlich sind Informationen zur Wegelänge zu ergänzen. Ergänzend sind auch Freizeit- und Wanderrouten einzubeziehen
- Bei der Ausweisung ist neben der Attraktivität und der Wegelänge auch auf eine barrierefreie bzw. barrierearme Führung zu achten. Verlaufen Strecken über Treppen oder andere nicht barrierefreie Wege, ist dies zum einen durch entsprechende Beschilderung kenntlich zu machen und zum anderen eine alternative Wegeführung aufzuzeigen
- Ergänzende Möglichkeiten sind: Bodenmarkierungen sowie digitale und analoge Pläne

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Unna Marketing

C | Handlungsfeld ÖPNV und intermodale Schnittstellen

Ein attraktiver, leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilnahme für möglichst alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen.

In Deutschland nehmen Aspekte der Mobilitätswende und somit der alternativen Mobilitätsmöglichkeiten einen wachsenden Stellenwert ein, wenngleich der private Pkw-Besitz weiter steigt. Trotzdem verhalten sich immer mehr Menschen multi- oder intermodal, sind also mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit Sharingfahrzeugen (Pkw, Fahrrad, E-Tretroller) unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum öffentlichen Verkehr gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser erfordert die Vereinigung der umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Neben der Weiterentwicklung der Multimodalität ist es allerdings wichtig, ein gutes Grundangebot im klassischen ÖPNV zu schaffen. Aus der Bestandsanalyse ging hervor, dass in Unna zwar flächenmäßig eine akzeptable Erschließung des Stadtgebiets sowie – ausgehend vom Zentrum – eine gute Verknüpfung in die Region besteht. Allerdings zeigt die Bestandsanalyse auch, dass vor allem in den ländlichen Bereichen Unnas ein unzureichendes Busangebot besteht. Auf Grund von geringen Taktfolgen und kurzen Bedienzeiträumen ist der ÖPNV dort nicht konkurrenzfähig zum Auto, weshalb er für wahlfreie Nutzende nur in seltenen Fällen eine Alternative darstellt.

Die große Fläche und die in Summe nachfrageschwachen Räume erschweren allerdings die Finanzierbarkeit von Angebotserweiterungen im klassischen Linienverkehr. Potenzial bietet hier die Optimierung durch flexible Bedienungsformen wie On-Demand-Angebote, die mit alternativen Mobilitätsangeboten wie Bike-, Car- und Ridesharing kombiniert werden. Insgesamt gilt es, Nutzungshemmnisse abzubauen und die komfortable Nutzung sowie Vermarktung der Angebote zu verbessern.

Da die detaillierte Planung des ÖPNV vor allem im Nahverkehrsplan auf Kreisebene erfolgt, befinden sich viele der nachfolgenden Maßnahmen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Unna. Mit dem Mobilitätskonzept sollen daher die Interessen der Stadt Unna gegenüber den weiteren Aufgabenträgern – insbesondere dem Kreis Unna und Verkehrsunternehmen – wie der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna – vertreten und Impulse zur weiteren Verbesserung gegeben werden.

Eine zentrale Handlungserfordernis für die Stadt Unna ist es, eine klare Kommunikation und Zuweisung von Zuständigkeiten innerhalb der Kommune sowie zwischen Kommune, Kreis und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Tabelle 6: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

C Öffentlicher Verkehr	Priorität
C1 Vernetzte Mobilität & Sharing-Mobility	
C1.1 Stadtweites Mobilstationennetz	Schlüsselmaßnahme
C1.2 Bikesharing-Angebot	Schlüsselmaßnahme
C1.3 E-Carsharing-Angebot	mittel
C1.4 Mobilitäts-App (MaaS)	mittel
C2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	
C2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr	mittel
C2.2 On-Demand-Ridepooling	Schlüsselmaßnahme
C3 Optimierung der Haltestellen	
C3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	hoch
C3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung der SPNV-Haltepunkte	hoch
C4 Dekarbonisierung des Busverkehrs	mittel
C5 Beschleunigung des Busverkehrs	gering

C1 Vernetzte Mobilität & Sharing-Mobility

C1.1 Stadtweites Mobilstationennetz

Priorisierung 	Zeitraumen langfristig bis 2035	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Um ein multi- und intermodales Mobilitätsverhalten zu fördern und weitere Potenziale für den ÖPNV zu erschließen, ist ein stadtweites Netz von Mobilstationen sinnvoll. Mobilstationen verknüpfen ÖPNV-Haltestellen mit anderen Mobilitätsangeboten. Diese attraktiven Verknüpfungspunkte senken die Barrieren für einen Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität erheblich. Gleichzeitig stellen Mobilstationen durch ein einheitliches Design ein sichtbares und wiedererkennbares Symbol für die verknüpfte und umweltfreundliche Mobilität dar.

Die Errichtung von Mobilstationen wurde bei der Stadt Unna bereits im Integrierten Klimaschutzkonzept (2022) thematisiert. Vorschläge zu Standorten für Mobilstationen liegen bereits in dem bestehenden Gutachten zu Mobilstationen des NWL und in dem Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna vor. Anknüpfend an diese Dokumente werden weitere intermodale Verknüpfungspunkten verschiedener Kategorien empfohlen. Je nach Bedeutung des Verknüpfungspunkts werden verschiedene Ausstattungsmerkmale empfohlen. Dabei wird auf den Gestaltungsleitfaden und das Handbuch Mobilstationen vom Zukunftsnetz NRW⁴ verwiesen. Für die Stadt Unna werden in Anlehnung an den genannten Leitfaden fünf Kategorien von Verknüpfungspunkten vorgeschlagen⁵:

- Städtisch zentrale Mobilstation (SZ)
- Städtisch periphere Mobilstation (SP)
- Regional periphere Mobilstation (RP)
- Lokale Mobilstation (LO)
- Quartiersmobilstationen (Q)

Die Einteilung von Mobilstationen in Kategorien und die Zuteilung unterschiedlicher Ausstattungsstandards soll einen flexiblen Rahmen bieten. Eine stringente Umsetzung von festgelegten Kategorien wird aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten als schwierig erachtet (Flächenverfügbarkeit, Nachfragepotenziale, ggf. Bereitschaft von Mobilitätspartnern, sich zu beteiligen). Die kartographisch dargestellten Standorte (siehe Anhang 1.4) ergeben ein zentrales und dezentrales Netz aus Mobilstation. Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Standorte gilt es detailliertere Prüfungen dieser (z. B. Flächenverfügbarkeit) vorzunehmen.

Bausteine

- Umsetzung erster Quartiersmobilstationen in Massen
- Prüfung und Weiterentwicklung des Baustein-kastens von Ausstattungsmerkmalen

- Einordnung der identifizierten Standorte nach Umsetzungsprioritäten
- Zeitnahe Errichtung weiterer Mobilstationen
- Langfristige Verknüpfung aller Mobilitätsangebote in einer einheitlichen MaaS-App

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Kreis Unna

- VKU
- NWL
- Sharing Anbieter

Hinweise zur Umsetzung

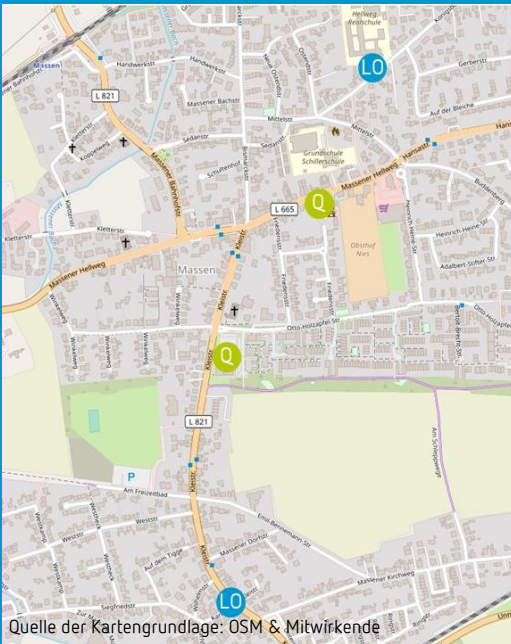
- Siehe Beispiel Mobilstationen in Massen und Anhang Hinweise und Exkurse

⁴ Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: Handbuch Mobilstationen NRW 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage

⁵ Die Erläuterung der einzelnen Kategorien und deren Ausstattungsmerkmale ist in Anhang 05 dargestellt.

Beispiel: „Errichtung eines Netzes an Mobilstationen in Massen“

Lage im Stadtgebiet



Der Stadtteil Massen

- Hoher Anteil an Wohnnutzung
- Einrichtungen des täglichen Bedarfs, z. B. Supermärkte und soziale Einrichtungen wie Grundschulen vorhanden
- Öffentlicher Straßenraum stark auf das Kfz- ausgerichtet

Potenzielle Standorte von Mobilstationen LO und Q

- Gemeindeplatz
- Edeka-Parkplatz
- Bushaltestelle Karlstraße
- Bushaltestelle Hellweg-Realschule
- Engmaschigere Verteilung zu besseren Netzabdeckung weiterhin denkbar

Bahnhof Massen als potenzieller Standort einer Mobilstation RP

- Hohe Umsteigezahlen im ÖPNV
- Regionale Anbindung

Beispiel Mobilstation Q am Gemeindeplatz

- Umfeldnutzung: Zentrale Geschäftsstraße
- Aufenthaltsfläche/Freifläche, Spielmöglichkeiten für Kinder, Sitzbänke und Radabstellanlagen
- Geringe Gestaltungsqualität der Aufenthaltsfläche
- Viel unbespielte Freifläche
- Keine ÖPNV-Anbindung



Mögliche Mobilitätsangebote

- 2 E-Carsharing-Fahrzeuge
- Abstellzone E-Scooter
- 2 (E-) Lastenräder & 4 Leihräder
- Überdachte Radabstellanlage
- Erhalt 2 öffentlicher Stellplätze

Mögliche Ergänzungen

- Paketstation
- Frei nutzbares Fahrradwerkzeug
- Aufwertung des Platzes zu einem Quartiersplatz mit Spiel- und Sportelementen für alle Generationen

C1.2 Bikesharing-Angebot

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Bikesharing-Angebote stellen im städtischen Raum vor allem für kurze Strecken eine Komponente für spontane und unkomplizierte Mobilität dar und im ländlichen Raum oder am Stadtrand bieten sie die Chance, vom ÖPNV weniger gut erschlossene bzw. bediente Stadtteile an stärkere ÖPNV-Schnittstellen anzuschließen. E-Bikes erweitern den Radius von ÖPNV-Haltestellen noch einmal. Auch die Integration von (E-)Lastenrädern ist sinnvoll, da dadurch die Möglichkeit besteht, größere Lasten oder Einkäufe zu transportieren.

Ziel ist es, in Unna ein Netz aus Bikesharing-Stationen zu etablieren und angesichts des Nutzungsverhaltens sowie der zukünftigen Nachfrage weiter auszubauen. Bikesharing-Stationen sind in Verbindung mit den in Maßnahme C1.1 vorgeschlagenen Standorten für Mobilstationen zu errichten und zusätzlich in weiteren relevanten Bereichen. Die Stationen können fest installierte Bikesharing-Stationen sein, aber auch virtuelle Stationen.

Die Nutzung des Bikesharing-Angebots sollte vor allem einfach sein, z. B. durch eine Buchung über eine Mobilitätsapp (vgl. C1.4) und die Platzierung in den Mobilstationen (vgl. C1.1.). Zudem sollte das Angebot auch regional gedacht werden, bzw. durch bereits bestehende Angebote in umliegenden Kommunen erweitert werden (z. B. Stadt Lünen oder Dortmund).

Neben einem Bikesharing-Angebot kann auch die Implementierung eines E-Tretroller-Angebots sinnvoll. Diese haben ähnliche Vorteile wie Bikesharing-Angebote. Vor allem werden neue Nutzendgruppen angesprochen, die aus unterschiedlichen Gründen kein Bikesharing nutzen möchten. Wichtig hierbei ist es, gemeinsam mit den Anbietern von E-Tretrollern Rahmenbedingungen und Restriktionen zur Nutzung festzulegen. Die Abstimmung sollte proaktiv gesucht werden, bevor E-Tretroller im Stadtgebiet eingesetzt werden, ohne jegliche Restriktionen festgelegt zu haben.

Bausteine

- Ausschreibung eines Interessenbekundungsverfahrens zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für die Bereitstellung von gewerblichen Verleihsystemen für Leihräder
- Fortführung der Kommunikation mit externen Anbietern zur Implementierung eines Bikesharing-Angebots
- Integration der Buchungsmöglichkeit in die eigene Mobilitätsapp

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Bikesharing-Anbieter
- Kreis Unna, VKU, RVR (metropolrad)



C1.3 E-Carsharing-Angebot

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Nach wie vor sind einige Ziele mit dem Pkw schneller, einfacher oder flexibler als mit dem Umweltverbund zu erreichen, weswegen ein vollständiger Verzicht auf die Pkw-Nutzung für Bürgerinnen und Bürgern in Unna oft noch unattraktiv erscheint. E-Carsharing kann dabei helfen, Personen, die aktuell gelegentlich den Pkw benötigen, dazu zu motivieren, auf die teure Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten oder den Zweitwagen im Haushalt abzuschaffen.

Die Stadtwerke Unna stellen aktuell in Kooperation mit dem Anbieter Stadtmobil ein E-Carsharing-Fahrzeug am Bahnhof Unna zur Verfügung. Auf diesem Angebot sollte vor allem in Verbindung mit der Errichtung von Mobilstationen (vgl. C 1.1) weiter aufgebaut und ein stadtweites Netz an E-Carsharing-Standorten errichtet werden. Zudem sollten Bestands- und Neubau-Siedlungen stets auch E-Carsharing ausweisen, was Autobesitz und Anzahl der erforderlichen Stellplätze (und somit Kosten für den Investor) reduzieren kann.



Neben der städtischen Erschließung sollte mittel- bis langfristig ein regional agierender Betreiber gefunden werden, um auch Pendelverkehre zu reduzieren und um auf Berufswegen auf ein eigenes Auto verzichten zu können. Hier sind auch die Ergebnisse des AK Mobilität des Kreises abzuwarten.



Bausteine

- Fortführung der Kooperation mit dem E-Carsharing-Anbieter Stadtmobil
- Einbezug von Mobilstationen bei der Suche nach geeigneten Carsharing-Standorten im Stadtgebiet (vgl. C1.1)
- Abstimmung mit Investoren/Wohnungsbauunternehmen, bei großen Wohnungsbauvorhaben und ggf. auch in bestehenden, verdichteten Wohnbereichen ein E-Carsharing-Angebot zu integrieren
- E-Carsharing als Teil von betrieblichem/kommunalen Mobilitätsmanagement prüfen
- Initiierung von Abstimmungen mit Umlandkommunen zur Etablierung eines regionsweit buchbaren E-Carsharing-Angebots

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna (Pilotprojekt in Unna Hemmerde)
- Kreis Unna AK Mobilität
- VKU
- E-Carsharing-Anbieter
- Unnaer Kreis-Bau und Siedlungsgesellschaft mbH

C1.4 Mobilitäts-App (MaaS)

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Herzstück von Mobility as a Service (MaaS) ist eine App, die alle Mobilitätsangebote smart miteinander vernetzt und somit deren Nutzung einfach und komfortabel macht. Dabei steht der Service für die Nutzenden im Vordergrund. In einer im besten Fall regionalen App werden nach Möglichkeit alle Mobilitätsangebote vereint. Neben der Buchung von Sharing- und On-Demand-Ridepooling-Angeboten gilt es, Informations- und Ticketbuchungsangebote für den Nah- und Regionalverkehr in die App zu integrieren.

Im Kreis Unna gibt es die VKU-App, die bereits mehrere Mobilitätsangebote vereint. Die App bietet z. B. Fahrplanauskünfte oder den Kauf von Tickets für den kreisweiten Nahverkehr an, zudem können die Leihräder der Radstationen im Kreis Unna per VKU-App gebucht werden. Da es bereits die kreisweite App gibt und starke Pendlerbeziehungen im Kreis Unna vorliegen, ist es aus gutachterlicher Sicht sinnvoll, die bestehende VKU-App weiter zu verbessern. Aufgrund der starken Pendlerbeziehungen nach Dortmund ist die Integration des Angebots des VRR sinnvoll. Daher liegt der Fokus darauf, die Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Angeboten, Betreibern, Akteuren und der App zu gestalten.

Alternativ besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit, eine eigene kommunale App aufzubauen, die alle Angebote zusammenfügt.

Bausteine

- Integration der bestehenden und neu aufgesetzten Mobilitätsangebote in Unna (E-Carsharing, Bikesharing, Lastenradverleih, E-Scootersharing, Standorte der Mobilstationen) in die kreisweite VKU-App oder in eine eigene kommunale App
- In den jeweiligen Sondernutzungserlaubnissen, die mit den Anbietern geschlossen werden, gilt festzuhalten, dass die mit der Nutzung der Verkehrsmittel erzeugten Daten der Stadt zu Verfügung gestellt werden
- Prüfung, inwiefern die Möglichkeit besteht, weitere regionale Mobilitätsangebote z. B. aus dem Stadtgebiet Dortmund zu integrieren

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Wirtschaftsförderung
- Kreis Unna
- NWL
- VKU

C2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs

C2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern
---	--	-----------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Die Taktung der städtischen Busse stellt eine wesentliche Grundlage des ÖPNV-Angebots für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets dar. Die Realisierung dieser Maßnahme liegt jedoch nicht direkt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Unna. Die Stadt wird sich aber im Zuge des Nahverkehrsplans des Kreises für eine Taktverdichtung einsetzen.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden Defizite bezüglich der Taktung des Busnetzes identifiziert. Die Stadtbuslinien verkehren im Grundtakt entweder in einem 30-minütigen oder in einem 60-minütigen Takt. Zu Schwachverkehrszeiten ist der Takt noch geringer. Zum Beispiel wird Kessebüren samstags nur in einem 120-Minutentakt bedient. Da der ÖPNV somit in Ortschaften wie Kessebüren keine echte Alternative zum privaten Pkw bietet, sind die Menschen hier zu Schwachverkehrszeiten auf den privaten Pkw angewiesen.



Um auch in aktuell defizitär (bezüglich der Taktung) erschlossenen Gebieten Unnas den ÖPNV konkurrenzfähig zu gestalten, wird im Grundtakt eine 15-minütige oder maximal 30-minütige Taktung vorgeschlagen und zu Schwachverkehrszeiten eine 60-minütige Taktung.

Bausteine

- Die Stadt Unna setzt sich bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Unna für eine verdichtete Taktung des Nahverkehrs ein

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- VKU
- NWL
- Kreis Unna

C2.2 On-Demand-Ridepooling

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern
---	--	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

In Unna erfolgt die Bedienung vieler Haltestellen in den Abend- und Nachtstunden durch Anruf-Sammeltaxen (AST), die mit längeren Vorlaufzeiten von 30 Minuten telefonisch bestellt werden müssen. Diese schaffen zwar ein Grundangebot an Mobilität in Bereichen, in denen es nicht wirtschaftlich ist, ein Linienangebot zu betreiben, allerdings stellt sich das veraltete, nicht nutzerfreundliche System oft als Nutzungshemmnis dar.

Um einen attraktiven ÖPNV zu ermöglichen, der eine echte Alternative zum Kfz darstellt, bedarf es einer Angebotserweiterung. Eine Möglichkeit bietet hier die Implementierung eines On-Demand-Ridepooling-Angebotes. Dieses hat u. a. den Vorteil, die Ortschaften besser untereinander zu vernetzen, denn das Busnetz in Unna ist sternförmig angelegt, wodurch die einzelnen Ortschaften nur durch einen Umstieg am ZOB miteinander verbunden sind.

Als On-Demand-Verkehr werden Mobilitätsangebote auf Bestellung bezeichnet. Beim On-Demand-Verkehr kommt der Fahrdienst nur auf Bestellung und wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Die Abholung kann dabei fahrplan- oder haltestellengebunden oder über eine Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen.⁶ Ziel ist es, durch flexible Mobilitätsangebote auf Bestellung Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz zu schließen, wie z. B. die „erste und letzte Meile“, ebenso Lücken in dünn besiedelten Räumen und zu Tagesrandzeiten.

In Unna gilt es zu prüfen, inwiefern das bestehende ÖPNV-Angebot über On-Demand-Ridepooling-Angebote sinnvoll ergänzt werden kann. Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden, soll explizit keine Konkurrenz zu den bestehenden ÖPNV-Angeboten geschaffen werden. Dabei ist insbesondere das Zusammenwirken und der Einfluss auf das bestehende AST-Angebot zu beachten. Daher sollen einerseits Ergänzungen des bestehenden ÖPNV-Angebots in Schwachverkehrszeiten, an Wochenenden und Feiertagen geprüft werden. Auch die Anbindung von Gewerbegebieten kann im Rahmen einer Prüfung solcher Angebote berücksichtigt werden. Bei einer Implementierung ist zu prüfen, ob eine Zusammenarbeit mit dem örtlichen Taxi-Gewerbe sinnvoll ist.

Bausteine

- Prüfauftrag im NVP
- Durchführung einer Potenzialanalyse zur Identifizierung möglicher Bedienegebiete z. B. ländlich geprägte Ortsteile Unnas
- Fortführung der Kommunikation mit externen Anbietern zur Implementierung eines Bikesharing-Angebots
- Integration der Buchungsmöglichkeit in die eigene Mobilitätsapp

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

Hinweise zur Umsetzung

- Anhang Hinweise

⁶ PTV Planung Transport Verkehr AG 2019: Voraussetzung & Einsatzmöglichkeiten von automatisiert und elektrisch fahrenden (Klein-) Bussen im ÖPNV. Abgerufen von https://fops.de/wp-content/uploads/2020/07/70.941_Schlussbericht.pdf (zuletzt zugegriffen am 27.07.2023).

C3 Optimierung der Haltestellen

C.3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern
---	--	-----------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Aus der Bestandsanalyse geht hervor, dass die weitreichenden Modernisierungsbedarfe der Bushaltestellen eine Schwäche des öffentlichen Verkehrs in Unna darstellen. Dies bezieht sich sowohl auf qualitative Ausstattungsmerkmale als auch auf den barrierefreien Ausbau, der per Personenbeförderungsgesetz bis 2022 hätte vorgenommen werden müssen.

Formaljuristisch erfolgt die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV nach den NVP. Im Fall der Stadt Unna ist hier der Kreis Unna bzw. die VKU hauptverantwortlich. Im aktuell gültigen NVP des Kreis Unnas wurden Bushaltestellen je nach Handlungsbedarf in drei Priorisierungsstufen kategorisiert. Zudem liegt für die Stadt Unna eine eigene Priorisierungsliste vor, die einen guten Anhaltspunkt darstellt. Allerdings umfasst die Liste nicht alle Haltestellen und sollte demnach fortgeführt werden.

Neben dem alleinigen barrierefreien Umbau der Haltestellen ist es zudem wichtig das Haltestellenumfeld und die Hauptverbindungen zur Haltestelle für den Fußverkehr zu betrachten. Dies stellt eine komplexe Koordinierungsaufgabe dar. Unter anderem müssen viele verschiedenen Eigentümer beteiligt werden und es gibt eine Vielzahl an teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüchen an den Raum. Die bereits vorliegende Priorisierungsliste sollte somit um den barrierefreien Ausbau des Haltestellenumfelds erweitert werden.

Neben der Barrierefreiheit sind ein verbessertes und barrierefreies Informationsangebot sowie die Errichtung von Überdachungen, Sitzmöglichkeiten, Abfallbehältern und Radabstellanlagen wichtig. Zusätzlich ist auf soziale Sicherheit durch eine ausreichende Beleuchtung sowie auf das Thema Klimaresilienz (z. B. Begrünung von Haltestellendächern) zu achten. Ein umfangreiches Informationsangebot beinhaltet insbesondere den Aushang von Liniennetzplänen, einer übersichtlichen Fahrplanauskunft sowie von Ticketinformationen. An wichtigen Haltestellen – z. B. an bedeutenden Schnittstellen oder in der Nähe relevanter Ziele – sollten Haltestellen auch mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeige) ausgestattet werden.

Bausteine

- Erweiterung der Priorisierungsliste um den barrierefreien Ausbau des Haltestellenumfelds, der Definition von Haltestellentypen und von Anforderungen an deren Umfeld
- Definition von Ausstattungselementen je Haltestellentyp. Standardausstattung sollte sein: Überdachung, Sitzgelegenheiten, leicht verständliches Informationsangebot über Preise, das Liniennetz sowie intuitiv lesbare Fahrpläne
- Sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen, des Haltestellenumfelds und des festgelegten Qualitätsausbaus auf der Grundlage des Kastasters, der Ausstattungsstandards und der Priorisierung

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- VKU
- NWL

C3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung der SPNV-Haltestellen

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern
---	--	-----------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Da die Stadt Unna starke Pendlerverflechtungen nach Dortmund und in weitere Nachbarkommunen hat, ist der barrierefreie Zugang und die Ausstattung der SPNV-Haltestellen und somit die Teilhabe aller Nutzergruppen von großer Wichtigkeit. Der Bahnhof Unna ist dabei der wichtigste Verknüpfungspunkt der Stadt in die Region. Wie die Bestandsanalyse zeigt, ist der Bahnhof nur teilweise barrierefrei gestaltet und nicht alle Gleise sind für mobilitätseingeschränkte Personen optimal erreichbar. Der Bahnhof ist bereits Teil der Modernisierungsoffensive 3 der Deutschen Bahn. Das Projekt befindet sich noch in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und die Umsetzungsphase wird voraussichtlich erst im Jahr 2026 beginnen.

Zudem sind die SPNV-Haltestellen Unna-Königsborn, Unna-West und Massen nicht vollständig barrierefrei gestaltet und es mangelt oft an Aufenthaltsqualität. Diese SPNV-Haltestellen verbinden die bevölkerungsreicheren Stadtteile Unnas mit Dortmund und daher sollte der barrierefreie Umbau dieser Haltestellen schnellstmöglich angestoßen werden.





Bausteine

- Die Stadt Unna setzt sich für die Beschleunigung des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs Unna ein
- Beantragung von Fördermitteln der Stadt Unna für den barrierefreien Umbau der SPNV-Haltestellen Unna-Königsborn und Unna-West

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Deutsche Bahn
- VKU
- NWL

C4 Dekarbonisierung des Busverkehrs

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial hoch	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-----------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Mit dem Busverkehr gehen Emissionen einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung sowie der Luftreinhaltung zu verringern gilt. Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, werden auf den Buslinien des VKU Fahrzeuge mit fossilen Verbrennungsmotoren eingesetzt. Insbesondere auf dem Innenstadtring und entlang der Busachsen bzw. am Knotenpunkt Unna Bahnhof kommt es daher zu erheblichen Emissionen. Daher ist eine Umrüstung und Modernisierung der in Unna verkehrenden Busflotte unumgänglich.

Im Kreis Unna wurde 2022 ein Integriertes Klimaschutzkonzept beschlossen, welches das Ziel hat, Treibhausgase zu reduzieren. Um dies zu erreichen, hat der Kreistag Anfang 2023 beschlossen, die Busflotte des VKU auf den Batteriebetrieb umzustellen.

Bausteine

- Schnellstmöglich Umstellung der Busflotte des VKU auf Batteriebusse. Priorisierte Umstellung zunächst auf dem stark befahrenen Innenstadtring in Unna
- Erste Abstimmungen zwischen VKU und der Kreisstadt
 - ➔ Abstimmungen bezüglich der Einrichtung einer Lademöglichkeit am Busbahnhof in Unna haben bereits stattgefunden
- Durchführung eines gemeinsamen Marketings zur Einführung von alternativen Antriebsformen im öffentlichen Verkehr

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Kreis Unna
- VKU
- NWL

C5 Bevorrechtigung des Busverkehrs

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Pünktlichkeit und Schnelligkeit des ÖPNV sind zwei bedeutende Aspekte, die mitentscheidend für die Qualität des ÖPNV-Angebots sind und in hohem Maße zu Entscheidungen für bzw. gegen die Nutzung des ÖPNV beitragen. Insbesondere der Busverkehr ist im Hinblick auf Pünktlichkeit und Schnelligkeit von den Verkehrsbelastungen und der Verkehrssituation im Stadtgebiet abhängig, da er nur in Einzelfällen auf separaten Spuren geführt wird. Besonderes Augenmerk liegt für die Aspekte Pünktlichkeit und Schnelligkeit auf den Spitzenzeiten des Verkehrs, in denen der ÖPNV ggf. in der Lage sein kann, durch Maßnahmen zur Bevorrechtigung Defizite in der Reisezeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abzubauen. Wie aus dem Reisezeitvergleich der Analyse hervorgeht, ist der Busverkehr auf zahlreichen Verbindungen im Stadtgebiet nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Eine Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV ist vor allem über Bevorrechtigungen möglich. Bevorrechtigungen können beispielsweise in Form von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) oder durch die Einrichtung von separaten Spuren erreicht werden (Bussonderfahrstreifen/Busschleusen/Umweltspuren). Dabei sind die Belange der anderen Verkehrsträger zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen. Auf dem Stadtgebiet von Unna kommen hierfür insbesondere der Innenstadtring und die einfallenden Hauptachsen des Busverkehrs in Frage.

Bausteine

- Prüfung der Einrichtung von Bus- oder Umweltspuren bzw. Busschleusen an für den ÖPNV entscheidenden Knotenpunkten, z. B. entlang des Innenstadtrings, und auf den einfallenden Hauptachsen des Busverkehrs, z. B. Uelzener Weg, Friedrich-Ebert-Straße, Massener Straße, Hansasträße.
- Bei Straßenraumgestaltung oder der Weiterentwicklung des Straßennetzes in Unna gilt es, die Belange des ÖPNV priorisiert zu berücksichtigen und Busspuren oder anderweitige Bevorrechtigungen des Busverkehrs von Anfang an mitzudenken.
- Einbringung der Interessen der Stadt Unna zur Busbeschleunigung und Busbevorrechtigung in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

- VKU
- Straßen.NRW



D | Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Die Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept hat gezeigt, dass Unna insgesamt gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden ist: Die Kfz-Infrastruktur in Unna ist dicht ausgebaut und das übergeordnete Straßennetz (v. a. die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) ist mit allen Stadtteilen sehr gut vernetzt und schnell erreichbar. In der Innenstadt ermöglicht der Stadtring eine gute Bündelung der Verkehrsmengen und insgesamt gute Erreichbarkeiten mit dem Kfz-Verkehr. Gleichzeitig zieht der dreispurige Ring auch Trennwirkungen für Fuß- und Radverkehr nach sich und erfüllt heutige Standards für Verkehrsmittel des Umweltverbunds nicht.

Insgesamt lassen sich die Handlungsbedarfe zum Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) im Rückschluss auf die Bestandsanalyse (vgl. Anhang 01) und das Zielsystem (vgl. Kapitel 3) wie folgt zusammenfassen:

- Derzeitige und zukünftige Ansprüche des Straßennetzes prüfen und darauf aufbauend Festlegung der Gestaltung; insbesondere Aufteilung der Straßenquerschnitte bzw. Potenziale des Stadtrings
- Möglichkeiten zur Verstetigung des Verkehrsflusses
- Überprüfung des Parkraumangebots, insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit des Parkens im innerstädtischen Straßenraum und der Potenziale zur gestalterischen Entwicklung der Innenstadt
- Ausbau der Lenkungsmöglichkeiten, um innerstädtischen Parkdruck zu senken und Wohngebiete zu entlasten

Ziel der Maßnahmen im Handlungsbereich des Kfz-Verkehrs ist daher eine Reduzierung des Aufkommens des motorisierten Verkehrs, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren, wie beispielsweise Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit, zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu werden eine Flächenumverteilung und teilweise der Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr erforderlich sein. Lange bestehende, aber nicht mehr verträgliche Gewohnheiten (z. B. beim Parken oder in der Verkehrsführung) müssen baulich, verkehrsordnerisch sowie kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. So soll sich im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbunds (vgl. Handlungsfelder A bis C) und von Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr betreffen, erreichen lassen, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stattfindet oder der Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglicher abgewickelt wird, dass die Erreichbarkeit mit dem Kfz erhalten bleibt und dass durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentliche Raum Unnas weiter qualifiziert wird.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse (vgl. Anhang 01) sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 3) wurden die nachfolgenden Maßnahmenfelder und Maßnahmen abgeleitet:

Tabelle 7: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Kfz-Verkehr

D Kfz-Verkehr	Priorität
D1 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie	
D1.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum	Schlüsselmaßnahme
D1.2 Umsetzung und Weiterführung Parkraumkonzept Innenstadt	Schlüsselmaßnahme
D1.3 Digitales Parkleitsystem	mittel
D1.4 Geordnetes Parken in Wohngebieten	Schlüsselmaßnahme
D1.5 Kommunale Stellplatzsatzung überarbeiten	mittel
D2 Förderung alternativer Antriebe	mittel
D3 Wirtschaftsverkehr	
D3.1 Weiterentwicklung Urbane Logistik	mittel
D3.2 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr und Anbindung Gewerbegebiete	mittel

ENTWURF

D1.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Viele verschiedene Ansprüche stehen sich beim Thema Parken und öffentlicher Raum gegenüber. Besonders die Innenstadt und angrenzende Wohngebiete sind von Parksuchverkehren und den daraus folgenden negativen Effekten (z. B. Lärm- und Luftbelastungen) betroffen. Aber auch für den Fußverkehr zeigen sich Probleme, da an vielen Stellen zu geringe Restgehwegbreiten neben halbachtig (meist regelwidrig) parkenden Fahrzeugen im Seitenraum zur Verfügung stehen. Zur Erreichung der mit dem Mobilitätskonzept einhergehenden Ziele und zur Umsetzung weiterer Maßnahmen (z. B. Verkehrsberuhigung Wohngebiete und Förderung des Fußverkehrs) sind die unten in den Bausteinen aufgeführten Grundsätze elementar.

Bausteine



- Ausreichend Platz für den Fußverkehr im Seitenraum priorisieren. Nur wenn dies möglich ist, soll Gehwegparken angeordnet werden. Wenn dies nicht möglich ist: kein Gehwegparken
- Je zentraler die Lage und je beanspruchter die Straße (auch durch weitere Verkehrsarten oder Nutzungen) desto strikter die Bewirtschaftung
- Straßenbegleitendes Parken sollte teurer sein als Parken auf zusammenhängenden Parkplätzen, in Parkgaragen oder Tiefgaragen
- Innerhalb einer fußläufigen Entfernung von mindestens 300 Metern um die zentralen Bereiche sollte es mittelfristig keine frei nutzbaren Parkmöglichkeiten mehr geben
- Steuerung des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten über ordnende Maßnahmen (Markierung, Beschilderung, Unterbindung von Gehwegparken, Einrichtung von Parkverbotszonen mit ausgenommenen markierten Bereichen)
- Regelwidriges Gehwegparken konsequent ahnden
- Anlassbezogene Prüfung, ob in bestimmten Bereichen Bewohnerparkregelungen⁷ sinnvoll und erforderlich sind
- Ausweitung der Kontrolle der eingeführten Regelungen
- Weitere Maßnahmen für den ruhenden Verkehr umsetzen (D1.2 bis D1.7)

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

⁷ Voraussetzungen Bewohnerparken: nach VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 – 1e ist die Einrichtung von Bewohnerparkzonen nur unter den folgenden Voraussetzungen möglich: Mangel an privaten Stellflächen, erheblicher allgemeiner Parkdruck, Bewohner finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug, Bereich ist nicht größer als 1.000 m², es handelt sich um einen Nahbereich der von Bewohnern zum Parken aufgesucht wird, werktags von 09:00 – 18:00 Uhr nicht mehr als 50 % der Parkmöglichkeiten für Bewohner reserviert (in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %)

D1.2 Umsetzung, Evaluation und Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts Innenstadt

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial hoch	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Die Bausteine der Parkraumstrategie sind flankierende Maßnahmen zu den Handlungsfeldern A, B und C. Während diese auf Qualitätsverbesserungen im Umweltverbund fokussiert sind, soll die Parkraumstrategie den ruhenden Verkehr neu ordnen und stärker in Richtung einer umweltverträglichen Abwicklung steuern. Studien (z. B. Push-Pull aus Faktenblatt Agora Verkehrswende, 2022, vgl Anhang „Hinweise und Exkurse“) zeigen, dass insbesondere ein Zusammenspiel aus Anreizen (Pull-Faktoren) und entsprechenden Gegenmaßnahmen (Push-Faktoren) helfen können motorisierte Individualverkehre verträglicher abzuwickeln.

Die Parkraumstrategie in der Innenstadt sollte daher auf Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund sowie auf die effiziente und stadtverträgliche Nutzung des Parkraumangebots setzen. Durch die Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbunds und der intermodalen Schnittstellen (Pull-Maßnahmen) aus den Handlungsfelder A, B und C, kann der Parkdruck in den Zentren abnehmen.

Das zuletzt beschlossene Parkraumkonzept (Stand 15. Juni 2023) gibt dafür eine wichtige Zielrichtung vor und beinhaltet aus Sicht des Mobilitätskonzeptes die richtigen Maßnahmen, um die erkannten Probleme anzugehen.

Nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen gilt es, die Auswirkungen des Konzeptes zu evaluieren und ggf. nachzubessern, sollten die gewünschten Effekte nicht eintreten.

Bausteine

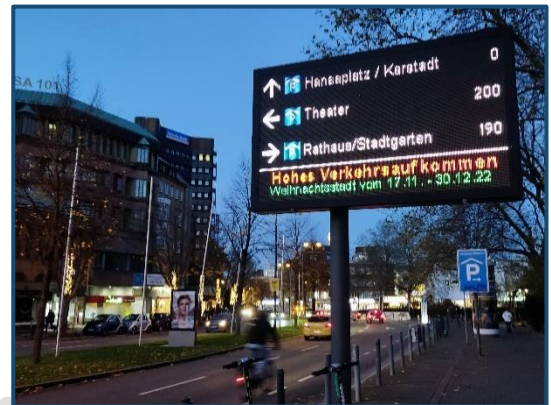
- Kontinuierliche Evaluation des Parkraumkonzeptes und ggf. Nachsteuerung der Maßnahmen
- An Grundsätzen der Parkraumstrategie festhalten:
- Konzentration des Parkens in Parkbauten und Großparkplätze
In der Innenstadt ist das Ziel, das Parken in den Parkbauten und Großparkplätzen zu konzentrieren. In einem weiteren Schritt könnten diese aufgewertet und bspw. durch Sharing-Angebote, Packstationen oder weitere Elementen ergänzt werden.
- Verbesserung und Ausweitung des Parkleitsystems (D1.3)
Zur effizienten Verteilung des Parkdrucks und der Steuerung der Parksuchverkehre, werden die Ausweitung und die Weiterentwicklung des bestehenden digitale Parkleitsystems im Sinne eines „Smart-Parking-Ansatzes“ empfohlen
- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung
Die Formen der Parkraumbewirtschaftung sind vor Ort auf das Ziel der Verlagerung des Parkdrucks in die Parkbauten anzupassen. Die im aktuellen Konzept beschlossenen Parkgebühren werden als guter Ansatz bewertet, sind aber weiterhin zu prüfen
- Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung
Um die Einhaltung der Vorgaben der Parkraumbewirtschaftung und insbesondere verkehrsgefährdendes Falschparken zu vermeiden, wird die personelle und flächenmäßige Ausdehnung der städtischen Parkraumüberwachung empfohlen

D1.3 Digitales Parkleitsystem

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--	-----------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung



Ein digitales und dynamisches Parkleitsystem kann die Lenkung des Parksuchverkehrs auf die Parkplatzanlagen verbessern. Durch den Einbezug von Echtzeitdaten der einzelnen Parkplatzanlagen (Erfassung über Schranken, Kontaktschleifen im Boden oder Kameras) kann das bestehende Parkleitsystem aufgewertet und mit wesentlichen Zusatzinformationen ausgestattet werden. Dies kann die Suche nach einem Parkplatz einerseits weniger zeitaufwendig gestalten und andererseits Emissionen durch weniger Parksuchverkehr einsparen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, weitere Informationen in das System einzubinden und so beispielsweise auf E-Lademöglichkeiten, auf (Geschwindigkeits-)Vorteile und Angebote des ÖPNV und des Radverkehrs, auf die Nutzung von P+R-Anlagen oder weitere Mobilitätsangebote zur Verknüpfung sowie auf kommunale Aktionen aufmerksam zu machen. Bei der Umsetzung sind frühzeitig technische Möglichkeiten von „Long Range Wide Area Network“ zu berücksichtigen, um ein leitungsloses Übertragungsverfahren der Informationen zu ermöglichen. Ein digitales Parkleitsystem eignet sich in Unna insbesondere für die Innenstadt, um hier die Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs von Parkflächen im öffentlichen Raum in die bereits vorhandenen Parkbauten zu lenken. Daher ist ein digitales Parkleitsystem, wie es auch im Parkraumkonzept vorgeschlagen wird, auch im Sinne des Mobilitätskonzeptes zu empfehlen.



Bausteine

- Identifizierung aller relevanten Parkplätze für das digitale Parkleitsystem
- Aufbau einer Erfassungssystematik auf den zum Parkleitsystem zugehörigen Parkplätzen (z. B. über Kameras, Schranken oder Kontaktschleifen im Boden)
- Identifizierung von Beschilderungsstandorten
- Umsetzung einer dynamischen Beschilderung der zu erfassenden Echtzeit-Kapazitäten auf den einzelnen Parkplätzen
- Nutzung der neuen Beschilderung zur weiteren Information von Verkehrsteilnehmenden (z. B. Marketing, Informationen zu Abfahrtszeiten des ÖV, Reisezeiten zu bestimmten Zielen mit dem ÖV etc.)
- Prüfung der Möglichkeit des Einbezugs von Fahrradabstellplätzen im Parkleitsystem
- Prüfung, ob das Leitsystem auf bestimmten Parkplätzen bis zum einzelnen Stellplatz fortgeführt werden kann (Anzeige einzelner freier bzw. besetzter Stellplätze über grüne bzw. rote Lichtsignale)
- Einbeziehung der Möglichkeit des Handyparkens in allen Bereichen der Stadt, in denen eine Bewirtschaftung des Parkraums über Parkscheinautomaten erfolgt
- Prüfung der Möglichkeit, Informationen aus dem digitalen Parkleitsystem in Navigationsapps bzw. -geräte zu implementieren (z. B. über Vorschläge zum nächstgelegenen freien Parkplatz bei der Zielwahl)
- Regelmäßige Prüfung, ob neue technische Systeme mit Bezug zum ruhenden Verkehr für die Parkraumstrategie gewinnbringend sein können (z. B. dynamische Parkgebühren)

D1.4 Geordnetes Parken in Wohngebieten

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Aufenthaltsqualität steigern und Straßenräume aufwerten
---	--	-----------------------------	--	--

Wohnquartiere müssen aus verkehrlicher Sicht den Ansprüchen an Erreichbarkeit (insbesondere bei Arbeitswegen) und gleichzeitig eines attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsraumes gerecht werden. Diesen Ansprüchen werden gerade die älteren Bestandsquartiere in Unna aufgrund einer häufig funktionalen/Kfz-orientierten Gestaltung zurzeit nur eingeschränkt gerecht: So werden bspw. immer wieder Gehwege rechtswidrig zum Parken genutzt und versperren so gerade für Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren die Fußwege. Insbesondere bei der Bürgerbeteiligung wurden mehrere Gebiete benannt, in denen durch den hohen Anteil des ruhenden Verkehrs die Verkehrssicherheit nicht mehr überall gegeben ist. Andererseits stehen in einigen Wohnquartieren nicht ausreichend Kfz-Stellplätze zur Verfügung, wie im Rahmen der Bürgerbeteiligung geäußert wurde.



Das geordnete Parken in Wohngebieten ist zudem eine wichtige Grundlage für weitere Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes, wie (Quartiers)Mobilstationen (vgl. C1.1) und allgemein die Umnutzung des öffentlichen Raums für mehr Aufenthaltsqualität (vgl. B2).

Bausteine



- Ordnung des Gehwegparkens
 - Um zukünftig Gehwegparken zu verhindern, wird empfohlen, das Parkverbot auf Gehwegen gemäß § 12 StVO klarer zu kommunizieren
 - Gehwegparken sollte nur dort erlaubt sein, wo es ausdrücklich per Markierung erlaubt ist
 - Die Untersuchung der Wohnquartiere ist erforderlich, um Gehwegparken unter Berücksichtigung empfohlener Gehwegbreiten (2,50 m) und Fahrbahnbreiten (mindestens 3,10 m für Rettungsfahrzeuge) zu erlauben
 - Die Umsetzung schafft eine Datengrundlage für zukünftige Maßnahmen und erhebt das Parkplatzangebot im öffentlichen Raum
- Anpassung bzw. Einrichtung von Bewohnerparkzonen
 - Bewohnerparkzonen können gemäß § 45 StVO und § 6 StVG bei erheblichem Parkraumangel ausgewiesen werden, wenn verschiedene Nutzergruppen um wenige Stellplätze konkurrieren
 - Parkraumbewirtschaftung kann auch zur Reduzierung der NO₂-Belastung eingeführt werden, wie durch das Urteil des VG Wiesbaden bestätigt
 - Als Gutachter empfiehlt man eine Ausweitung des Bewohnerparkens um den Innenstadtkern
 - Wenn eine Ausweitung aufgrund fehlender Voraussetzungen nicht möglich ist, sollte die Regelung "Parken nur in gekennzeichneten Flächen" genutzt werden, um den ruhenden Verkehr zu steuern

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar

ENTWURF

D1.5 Kommunale Stellplatzsatzung überarbeiten

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Mit Inkrafttreten der neuen Landesbauordnung NRW (BauO NRW) zum 01.01.2019 sind die nord-rhein-westfälischen Kommunen dazu ermächtigt worden individuell ausgestaltete kommunale Stellplatzsatzungen zu erlassen (vgl. § 48 BauO NRW). Die BauO NRW definiert für die Kommunen verschiedene Regelungsmöglichkeiten und Handlungsspielräume (vgl. § 48 Abs. 3 Nr. 1 – 8 BauO NRW).

Eine kommunale Stellplatzsatzung ermöglicht es, über die landesweit einheitlich geltende Stellplatzverordnung NRW hinaus, es über Regelungen zu notwendigen Stellplätzen für Kfz und Abstellanlagen für Fahrräder die örtlichen Begebenheiten, Herausforderungen und verkehrspolitischen Ziele der Kommune zu adressieren.

Kommunale Stellplatzsatzungen regeln die Herstellung von Stellplätzen für Kfz und Abstellanlagen für Fahrräder bei Neubau oder (Nutzungs-)Änderung einer baulichen Anlage. In kommunalen Stellplatzsatzungen werden unter anderem die Anzahl sowie die qualitativen Ausstattungsmerkmale für Stellplätze und Radabstellanlagen festgelegt. Damit stellen kommunale Stellplatzsatzungen ein Steuerungsinstrument im Bereich des ruhenden Verkehrs dar. Die Festsetzung der Anzahl der notwendigen Stellplätze hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen und fördert die Nutzung alternativer Mobilitätsformen.



Da die Einflussmöglichkeiten von kommunalen Stellplatzsatzungen den öffentlichen Raum nicht miteinschließen, bezieht sich die angesprochene Steuerung nur auf den privaten bzw. halböffentlichen (z.B. Stellplatzanlagen von Supermärkten) Raum. In diesem Zusammenhang kann das Instrument der kommunalen Stellplatzsatzung auch als Bestandteil des Parkraummanagements angesehen werden. Die Ausgestaltung der Regelungen für Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen kann Menschen in ihrer Mobilität beeinflussen.

So können bspw. unter Einbezug von ÖPNV-Qualitäten, eine Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl möglich sein. Zudem können Vorgaben für Radabstellanlagen getätigt werden, um das Unnaer Ziel „Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität“ weiter zu fördern.

Bausteine

- Festlegung der Anzahl herzustellender Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze bei Bauvorhaben (Neu- und Umbau) für unterschiedliche Nutzungen mittels Richtwerte
 - Möglichkeiten zur Reduzierung der Anzahl der Kfz-Stellplätze auf Basis
 - der Zentralität des Vorhabens (integrierte Lage)
 - der ÖPNV-Qualität in unmittelbarer Umgebung (bis max. 300 m)
 - der Vorlage und Umsetzung des Mobilitätskonzepts
- (z.B. Umsetzung von Carsharing, Qualität der Radabstellanlagen, Bike-/Lastenradsharing, Mobilitätsmanagementmaßnahmen, Jobticket-Abnahme etc.)
- Mehrfachnutzung von Stellplätzen unterschiedlicher Nutzungen
 - Festlegung der Qualitäten für notwendige Fahrradabstellplätze (z.B. Anschlussmöglichkeiten, Platzbedarf, Beleuchtung, E-Lademöglichkeit, Überdachung etc.)
 - Integration der Ablösesatzung in die kommunale Stellplatzsatzung und ggf. Anpassung der aktuellen Ablösesummen

D2 Förderung alternativer Antriebe

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse hoch	CO₂-Einsparpotenzial hoch	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--	-----------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Aufgrund der zunehmenden und – angesichts der internationalen und nationalen Klimaziele – notwendigen Marktdurchdringung von Elektro-Kfz wird eine kommunale Strategie zur Anpassung notwendiger Infrastrukturen für die E-Mobilität benötigt. Um dem absehbar zunehmenden Ladebedarf Rechnung zu tragen, muss insbesondere an Wohn- und Arbeitsplatzstandorten (eher im privaten Raum) sowie im Bereich von größeren Stellplatzanlagen (öffentlicher und privater Raum), wo über längere Zeiträume geparkt wird (z. B. Parkhäuser, P+R-Anlagen etc.), die Anzahl an Lademöglichkeiten erhöht werden. Dafür bestehen gesetzliche Bestimmungen (z. B. das GEIG; auf kommunaler Ebene die Stellplatzsatzung). Auf die Schaffung neuer öffentlicher Parkmöglichkeiten sollte im Zusammenhang mit der Etablierung der E-Mobilität in Unna allerdings verzichtet werden.



Im öffentlichen Raum, bspw. in Innenstadtnähe, sind Schnellladesäulen zu empfehlen, da so auch in kurzer Zeit eine nennenswerte Ladung stattfinden kann. Weiterer Bedarf ist hier insbesondere im Umfeld der Versorgungszentren und ÖV-Haltestellen zu sehen. Es ist eine Kooperation mit dem großflächigen Einzelhandel und auch Arbeitgebern zu empfehlen. Kunden und Beschäftigte können so während ihres Einkaufs oder ihrer Arbeitszeit das E-Auto laden. Als Bereiche für eine Umsetzung bieten sich Parkieranlagen in Zentren an sowie auch Parkieranlagen außerhalb gelegener Standorte an, bspw. von Baumärkten oder Möbelhäusern. Lademöglichkeit an Fahrbahnrandern sollten möglichst vermieden werden.

Bausteine

- Identifikation öffentlicher Ladebedarfe: Anzahl Ladepunkte, Ladeleistung, Ladedauer
- Vorabstimmung mit potenziellen privaten Ladesäulenbetreibern, die auch öffentlich genutzt werden können (Tankstellen, Gastronomie, Einzelhandel etc.)
- Entscheidung, ob öffentliche Ladesäulen errichtet oder Konzessionen ausgeschrieben werden sollen
- Prüfung der Netzkapazität an den vorgesehenen Standorten
- Ausschreibung zur Konzession von Ladekapazitäten oder Bau öffentlicher Ladesäulen
- Prüfung der Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Förderungen für E-Lademöglichkeiten für Privatleute und Unternehmen zu vergeben (z. B. durch finanzielle Anreize, durch Informationsinhalte zur E-Mobilität etc.)

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Private Akteure: Firmen (z. B. Heisel und Heiner), Einzelhandel, Wirtschaftsförderung, Gastronomie, Banken etc.

D3 Wirtschaftsverkehr

Unter Wirtschaftsverkehr versteht man die gewerbsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern sowie die beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung von Arbeits- und/oder Dienstleistungen am Zielort während der Arbeitszeit. Im Folgenden steht jedoch der Güterverkehr im Mittelpunkt. Dabei lassen sich verschiedene Güterverkehrsströme unterscheiden. Während in Gewerbegebieten und Einzelhandelsbereichen vor allem Unternehmen als Empfänger auftreten (B2B), sind es in Wohngebieten vor allem Privatkundinnen und -kunden (B2C). Neben den Speditionen, die vor allem den Einzelhandel und größere Unternehmen beliefern, nimmt der Anteil der KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste) am Verkehrsgeschehen stark zu. Der übrige Wirtschaftsverkehr, z. B. Dienstreisen, wird weitgehend durch Maßnahmen anderer Handlungsfelder abgedeckt, für den berufsbedingten Ortswechsel z. B. im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die bisherige Entwicklung zeigt, dass im Güterverkehr die Effizienz aufgrund des steigenden Güteraufkommens grundsätzlich zunimmt, gesellschaftliche Ziele (z. B. in Bezug auf Lärm oder THG-Emissionen) innerhalb des Sektors bisher jedoch eine eher untergeordnete Rolle spielen. Um den Güterverkehrssektor in eine Mobilitätswende einzubinden, sind daher planerische Maßnahmen erforderlich. Dabei sind anreizbasierte mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu kombinieren (Push&Pull-Prinzip). Eine ganzheitliche Energie- und Verkehrswende im Güterverkehr ist jedoch nur durch die Einbettung in bundesweite Maßnahmen (z. B. zum Ausbau des Schienengüterverkehrs, zur Reduzierung des Transportaufkommens oder der Verkehrsleistung) möglich. Die Handlungs- und Einflussmöglichkeiten der Stadt Unna sind daher begrenzt. Im Vordergrund stehen daher Maßnahmen, den eigenen Wirtschaftsverkehr möglichst nachhaltig zu gestalten und weiteren Schwer- und Wirtschaftsverkehr möglichst stadtverträglich abzuwickeln.

D3.1 Weiterentwicklung Urbane Logistik und City-Logistik-Konzept

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Das bestehende City-Logistik-Konzept soll überarbeitet werden, um auf die veränderten Anforderungen des innerstädtischen Lieferverkehrs und die übergeordneten Ziele des Mobilitätskonzeptes zu reagieren und ausreichende Qualitäten für die City-Logistik bereitzustellen.

Dies soll vor allem durch die Ausweisung von ausreichenden Lade- und Lieferzonen und den Einsatz von emissionsfreien/emissionsarmen Fahrzeugen erreicht werden. Dazu können öffentlich zugängliche Parkplätze reduziert und in Lieferzonen umgewandelt werden. Lieferzonen sollen vorrangig in der Innenstadt, aber auch in anderen Stadtteilzentren und entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden. Mittelfristig können weitere Lieferzonen in dicht besiedelten und vom ruhenden Verkehr geprägten Quartieren eingerichtet werden. Die Lieferzonen sollten entsprechend beschildert und markiert werden und die zulässige Halte- und Wartezeit sollte 30 Minuten nicht überschreiten. Die Freigabe der Lieferzonen für Fahrzeuge mit Handwerkerparkausweis wird empfohlen. Insbesondere in Wohnquartieren sollte auch die temporäre Ausweisung als Lieferzone genutzt werden (z. B. von 9 bis 17 Uhr für den Lieferverkehr freihalten, in der übrigen Zeit steht der Parkplatz zur freien Verfügung).

Bausteine

- Aktualisierung des City-Logistik-Konzepts
- Schaffung von Ladezonen in der Innenstadt und im Quartier (potenziell in Verbindung mit Mobilstationen bzw. Mobilpunkten)
 - die Anzahl und Lage dieser Zonen sollte in Quartieren mit hoher Flächenkonkurrenz so bemessen sein, dass eine Zustellung in Kombination mit einem Paketwagen zumutbar und effizient ist
 - Einbezug von Mehrfachnutzbarkeit solcher Ladezonen durch Nutzungszeiträume
- Konsequente Sanktionierung bei Halten außerhalb der geschaffenen Ladezonen durch ausgeweitete sowie möglichst einfache Kontrollen
- Unterstützung/Förderung von Abholstationen (z. B. finanziell, durch Marketing oder die Schaffung nahegelegener Ladezonen). Dabei sind Paketshoplösungen aufgrund der vorhandenen Flächen gegenüber Paketstationen zu bevorzugen. Proprietäre Systeme sollten aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit vermieden werden
- Verknüpfung mit dem digitalen Management von Stellflächen aus Baustein 2 City-Logistik-Konzept

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- City-Werbering
- Wirtschaftsförderung
- KEP-Dienstleister

D3.2 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr und Anbindung der Gewerbegebiete

Priorisierung 	Zeitraumen mittelfristig bis 2030	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial mittel	Oberziel:  Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Unna tritt im Wirtschaftsverkehr einerseits als aktiver Akteur mit dem eigenen kommunalen Fuhrpark auf (z. B. Gebäudemanagement, Servicehof Stadtbetriebe etc.). Andererseits ist sie Auftraggeberin für verschiedene Dienstleistungen von Unternehmen (z. B. Bauleistungen), die ihrerseits aktiv am Wirtschaftsverkehr teilnehmen. Somit hat die Stadt sowohl durch die Gestaltung ihres eigenen Wirtschaftsverkehrs als auch durch die Festlegung geeigneter Bedingungen bei der Vergabe von Aufträgen oder Konzessionen Einfluss auf eine nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs. In beiden dargestellten Bereichen hat die Stadt eine Vorbildfunktion, die sich im öffentlichen Raum widerspiegelt und der sie im Hinblick auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes gerecht werden sollte. Maßnahmen hierzu sind beispielsweise die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf elektrische Antriebsformen und die Einrichtung von E-Lademöglichkeiten an den Verwaltungsstandorten. Zudem ist die Anbindung der Gewerbegebiete mit dem Umweltverbund zu verbessern, z. B. indem hochwertige Radabstellanlagen vor den Betrieben bereitgestellt werden (vgl. Maßnahme A1.5). An einem neuen Gewerbegebiet, das an der Provinzialstraße entstehen soll, ist bereits vorgesehen, den Radverkehr bei den Planungen mitzudenken und gut zu integrieren.

Bausteine

- Fuhrparkanalyse zur Identifizierung von Fahrzeugen, die sich für eine Umrüstung auf emissionsarme/-freie Antriebe eignen; anschließend sukzessive Umrüstung des kommunalen Fuhrparks
- Ausstattung der kommunalen Betriebshöfe sowie der kommunalen Parkplätze/Parkbauten mit entsprechender Ladeinfrastruktur
- Bereitstellung kommunaler Lastenfahrräder, um dienstliche Kfz-Fahrten zu reduzieren
- Verknüpfung der Vergabe von Bauleistungen an die Einhaltung bestimmter Standards. Die Standards sollten hinsichtlich der jeweiligen (zukünftigen) Rahmenbedingungen flexibel anpassbar sein. Ziele sind, neben dem Einsatz emissionsarmer/-freier Fahrzeuge, die Lärminderung sowie ggf. Tonnagebeschränkungen bei Maßnahmen in sensiblen Bereichen
- Förderung der Schaffung von E-Lade- und Betankungskapazitäten an Logistik-Standorten
- Bessere Einbindung der Gewerbegebiete in den Umweltverbund: Hochwertige Radabstellanlagen installieren, Sharing-Angebote anbieten und Bus- oder On-Demand-Angebote etablieren

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Wirtschaftsförderung

E | Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, eine klimafreundliche und (kosten-)effiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft zu implementieren und zu fördern. Dazu wird die Steuerung des Alltagsverhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmenden durch zielgruppenspezifische Ansprache mittels öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen wie z. B. Mobilitätsaktionen/ -tage, Wettbewerbe o. ä. eingesetzt. Der Stadt Unna kommt dabei vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Rolle zu. Mobilitätsmanagement lässt sich in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement unterteilen. In den jeweiligen Bereichen stehen individuelle Ansätze und Maßnahmen zur Verfügung.



Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen nicht nur initiiert und koordiniert werden, sondern erfordern in der Regel auch Überzeugungsarbeit seitens der Kommune. Dementsprechend wichtig ist die Einbindung von Akteuren und Multiplikatoren. Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl von Berührungspunkten zu den bereits beschriebenen Handlungsfeldern aufweist und daher ein strukturiertes Vorgehen erfordert.

Als „weiche“ und weniger investive Maßnahmen zielen Mobilitätsmanagementmaßnahmen darauf ab, die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient sowie stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Darüber hinaus sollen die Maßnahmen der anderen Handlungsfelder entsprechend ergänzt und miteinander verknüpft werden.

Tabelle 8: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

E Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	Priorität
E1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung	hoch
E2 Mobilitätsmanagement	
E2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement	mittel
E2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement	mittel
E2.3 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten/Kitas	hoch
E3 Kommunikationskampagne – Mobilität in Unna	hoch

E1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung

Priorisierung 	Zeitraumen langfristig bis 2035	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	---

Maßnahmenbeschreibung

Klar ist, dass das Mobilitätskonzept mit der Vielzahl an konzipierten Maßnahmen hohe Anforderungen an die Verwaltung stellt. Neben dem Mitteleinsatz für investive Maßnahmen und der Umsetzung weiterer weniger bzw. nicht-investiver Maßnahmen ist eine Verankerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses der Maßnahmen sowie deren Evaluierung (vgl. Kapitel 7) von Bedeutung. Darüber hinaus sollte weiter klar sein, dass die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine strukturierte Koordination erfordern wird. Insbesondere die Umsetzung von Infrastrukturprojekten wird über zahlreiche Abteilungen hinweg personelle Kapazitäten (sowohl auf Leitungs- als auch auf Sachbearbeitungsebene) binden. In Teilen können Koordination und strukturierte Umsetzung der Maßnahmen mit den gegebenen Ressourcen der Verwaltung bewältigt werden. Es wird aber empfohlen, zu prüfen, ob die vorhandenen personellen Ressourcen ausreichen, um die zahlreichen – mit den konzipierten Maßnahmen einhergehenden – neuen Aufgaben angehen zu können und den bereits bestehenden Betrieb aufrechtzuerhalten. Wesentlich wird in diesem Zusammenhang sein, dass vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert und mit den betroffenen Fachbereichen und Stabsstellen und den dort vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Gegebenenfalls müssen Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch zusätzliche personelle Ressourcen geschaffen werden.

Bausteine

- Implementierung von verwaltungsinternen Kommunikationsformaten, die einerseits über den Umsetzungsprozess und -stand sowie erreichte Meilensteine informieren und andererseits dazu beitragen, die jeweilige Expertise des Fachdienstes/Fachbereichs in die Umsetzung einzubringen
- Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW nutzen: Workshops für Verwaltung und Politik wahrnehmen
- Fortführung des Mobilitätsbeirats bei konkreten Projekten/Beratungsaufträgen
- Einrichtung umsetzungsbezogener Projekt-/Arbeitsgruppen, die anlassbezogen die Umsetzung der Maßnahmen abstimmen und vorantreiben
- Regelmäßige bzw. anlassbezogene Berichte aus den eingerichteten Projekt-/Arbeitsgruppen in den eingerichteten verwaltungsinternen Kommunikationsformaten

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna

E2 Mobilitätsmanagement

E2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Neben der Umsetzung der planerisch-baulichen Maßnahmen sind auch die Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsorganisation und des Mobilitätsmanagements ein entscheidender Baustein für die Verkehrs- und Mobilitätswende. Neben der Aktivierung und Organisation von Mobilitätsmanagement-Angeboten für Betriebe, Kitas und Schulen in Unna gilt es auch, innerhalb der Stadtverwaltung mit positivem Beispiel voranzugehen und die Mobilität unter den Mitarbeitenden nachhaltig aufzustellen und zu fördern, was allgemein unter kommunalem Mobilitätsmanagement zusammenzufassen ist. Wichtige Aspekte sind hierbei u. a. das Angebot eines Job-Tickets, E-Ladestationen für Kfz- und Radverkehr auf eigenen Parkplätzen, diverse Maßnahmen, um Voraussetzungen für die Nutzung von Pkw-Alternativen zu schaffen (bspw. Umkleieräume für Radfahrende).

Bausteine

Interne Bausteine:

- Regelmäßige Erhebung (z. B. alle 5 Jahre) aller relevanten Daten zur Mobilität der städtischen Mitarbeitenden über eine Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung
- Verbesserte Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Arbeitsweg (z. B. Duschen, qualitativ hochwertige Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderung von E-Bike-, Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende usw.)
- Ausbau der Alternativen zum dienstlich nutzbaren Pkw (z. B. Dienstpedelec, Dienstlastenrad)
- Fortführung der sukzessiven Umrüstung aller kommunalen Kfz auf emissionsarme/-freie Antriebsformen (mindestens im Zuge der regelmäßigen Austauschzyklen)

- Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf stadteigenem Gelände
- Förderung und Unterstützung von Homeoffice/individuellen Arbeitszeitmodellen
- Installation von E-Lademöglichkeiten (siehe D2)
- Interne Kommunikation ausweiten, über Möglichkeiten und Best-Practice informieren
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen



Externe Bausteine:

- Durchführung von Mobilitätstagen zur Bewerbung alternativer Mobilitätsmöglichkeiten (ggf. mit Vorstellung des kommunalen Mobilitätsmanagements)
- Digitale und analoge Broschüre mit Informationen zu nachhaltiger und umweltbewusster Mobilität
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Mobilitätsangebote und -maßnahmen
→ Einführung der App *climateview.global*

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Wirtschaftsförderung

E2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt an der alltäglichen Mobilität von Betrieben, Unternehmen und Gewerbebetrieben an und hat zum Ziel, durch deren Steuerung zur effizienten, stadtverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität beizutragen. Dazu ist es für die Stadt Unna notwendig, eine möglichst große Anzahl an Betrieben, Unternehmen und Gewerbebetrieben als Kooperationspartner zu gewinnen. Als potenzielle Wirkbereiche können die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstfahrten/-reisen, der jeweilige Fuhrpark und dessen Management, Mitfahrmöglichkeiten sowie das Parkraummanagement angesehen werden. Die Stadt Unna muss in diesem Zusammenhang als initiiierende und koordinierende Stelle auftreten.

Während der Erstellung des Mobilitätskonzeptes konnte diese Aufgabe bereits initiiert werden; sie wird separat erarbeitet.

Bausteine

- Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und Gewerbebetriebe
- Einführende Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Ziele des Mobilitätskonzepts und zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für interessierte Betriebe
- Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Finanzielle Förderung z. B. von qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende, von Jobtickets usw. oder von externen Beratungsleistungen in Betrieben
- Begleitung und Unterstützung von betriebs- oder standortübergreifenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben mit Informationen zum bestehenden Informationsangebot
- Interne und externe Kommunikation zu eingeleiteten und umgesetzten Maßnahmen
- Fortbildungen BMM (z.B. Zukunftsnetz Mobilität NRW) nutzen und für Firmen in Unna anbieten
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Unternehmen als Kooperationspartner für betriebliches Mobilitätsmanagement

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Wirtschaftsförderung
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

E2.3 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten /Kitas

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse gering	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas betrifft in erster Linie die An- und Abreise von Schülerinnen und Schülern. Dabei steht einerseits das Ziel im Fokus, die selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern, und andererseits, Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw zu verringern.

Des Weiteren stehen auch Lehrkräfte und das Erziehungspersonal im Fokus, wobei deren Wegeanteil im Vergleich zu den Kindern und Jugendlichen (bzw. deren Eltern) deutlich geringer ausfällt. Trotzdem haben diese in diesem Zusammenhang eine bedeutende Vorbildfunktion.

Die Stadt Unna muss in diesem Zusammenhang als initiiierende und koordinierende Stelle auftreten. Die Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten ist bereits ein präsent Thema in der Stadtverwaltung, das weiterverfolgt werden muss. Zudem sollten neben Schulmobilitätskonzepten auch ein Fokus auf Kindergärten und Kitas gelegt werden.

Während der Erstellung des Mobilitätskonzeptes konnte diese Aufgabe bereits initiiert werden; sie wird separat erarbeitet.



Bausteine

- Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Schulen und Kindergärten/Kitas (siehe Anhang 05) Interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Schulen und Kindergärten/Kitas für schulisches Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines Netzwerks für schulisches Mobilitätsmanagement durch die Stadt Unna (Akteure sind u. a. Schulamt, Schulen, Polizei, Stadtwerke, Verkehrswacht, Elternbeirat)
 - Einführende Informationsveranstaltung für interessierte Schulen und Kindergärten/Kitas sowie Schülerinnen und Schüler, Eltern und Lehrende.
- Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Schulen und Kindergärten/Kitas (oder ggf. Aufbau als öffentlichkeitswirksame Gewinnspielaktion)
- Einführung dauerhafter Programme zur Schulwegmobilität (z. B. „Verkehrszähmer“, „kleine Klimaschützer unterwegs“)
- Initiierung von Schulwegeplänen – vor allem mit dem Ziel, Gefahrenstellen zu identifizieren und kurzfristig zu beheben
- Prüfung ggf. bestehender Schulwegpläne auf Aktualität und ggf. Neuaufstellung bzw. Weiterentwicklung
- Einbezug des Radverkehrs durch Radschulwegepläne

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Schulen und Kindergärten/Kitas
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- ADFC Unna

E3 Kommunikationskampagne – Mobilität in Unna

Priorisierung 	Zeitraumen kurzfristig bis 2027	Kostenklasse mittel	CO₂-Einsparpotenzial gering	Oberziel:  Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität
---	--	-------------------------------	--	--

Maßnahmenbeschreibung

Mobilität ist ein konfliktreiches Themenfeld. Daher sind Erfolge bei der Umsetzung der Mobilitätswende nicht zuletzt auf eine transparente und umfassende Kommunikationsarbeit zurückzuführen. Eine Kommunikationskampagne zur Mobilität in Unna gilt es, von kommunaler Seite aus koordiniert und strukturiert anzugehen. Dazu sind neben finanziellen Mitteln (z. B. für Informationsmittel oder Werbekampagnen) auch personelle Ressourcen bereitzustellen. Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Abteilungen der Stadtverwaltung (z. B. Stadtplanung, Grünflächen und Geodaten, Tiefbau, Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung usw.) sowie einer verantwortlichen Stelle (kommunale Mobilitätsplanung). Wichtig ist es, die Vorteile der Maßnahmen zu kommunizieren. Bspw. den Gewinn an Aufenthaltsqualität hervorzuheben und zu vermitteln, bei möglicher Umgestaltung von Parkflächen. Die positive Kommunikation ist somit eine wichtige Begleitmaßnahme für alle Punkte des Mobilitätskonzeptes, ganz nach dem Motto „Lust machen auf die Umsetzung“.

Bausteine

- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zur Mobilitätswende in Unna, beispielsweise mit persönlichen Statements (auch stadtbekannter Persönlichkeiten)
- Entwicklung einer Corporate Identity (z. B. gleiches Design/Logo auf Lastenrädern, Radabstellanlagen etc.)
- Bekanntmachung neuer/innovativer Mobilitätsangebote durch die sichtbare Platzierung dieser im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung wie z. B.:
 - verstärkte Bewerbung attraktiver ÖPNV-Tarife
 - Bewerbung eines Mitfahrerportals
 - Kosten für Straßen und Kfz-Maßnahmen sollten transparent dargestellt werden und auch in Bezug zu Kosten für Radwege oder ÖPNV gesetzt werden
- Aufzeigen der Praxistauglichkeit der Mobilitätsangebote (z. B. durch kostenlose Testangebote)
- Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen zur Mobilität im öffentlichen Raum, bei Unternehmen oder Schulen
- Initiierung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende (z. B. CO₂-Einsparung im Alltag, gesundheitsfördernde Mobilität etc.)
- Aufbau eines Marketings für Neubürgerinnen und Neubürger, das Informationen zur Mobilität und Unnas Mobilitätsangeboten beinhaltet
 - Regelmäßige Berichterstattung über den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzeptes (Presseberichte, kommunale Website bzw. climateview.global)

Zu beteiligende Akteure

- Stadtverwaltung Unna
- Politische Akteure
- Unna Marketing
- Unternehmen
- Schulen/Kindergärten/Kitas

5. Integriertes Handlungskonzept

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Maßnahmen und Maßnahmenbündeln in den einzelnen Handlungsfeldern ist ein integriertes Handlungskonzept abgeleitet worden. Dazu wurden die einzelnen Steckbriefe auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und priorisiert. Die entsprechenden Priorisierungen, Kosten und Zeitrahmen sowie weitere Informationen sind in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen festgehalten.

Nicht alle aufgezeigten Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden; sie erfordern je nach Eingriffsintensität, dem kommunalen Finanzbudget, den vorhandenen Personalkapazitäten oder abhängig von vorgelagerten Maßnahmen bzw. Handlungsschritten einen unterschiedlichen Planungsvorlauf. Des Weiteren müssen Maßnahmen in politische oder ggf. auch in öffentliche Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse eingebracht werden.

Das Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept stellt einen Umsetzungsplan dar, der die Realisierung der konzipierten Maßnahmen in eine zeitliche Reihenfolge bringt. Dazu werden neben erforderlichen Planungsvorläufen, die in den Maßnahmensteckbriefen ersichtlichen Priorisierungsempfehlungen und Umsetzungshorizonte herangezogen. Des Weiteren werden mit Blick auf die Finanzierung von Maßnahmen die finanziellen Ressourcen der Stadt Unna, die derzeitige Förderkulisse von Bund und Land sowie die derzeit nur schwer abschätzbaren wirtschaftlichen Entwicklungen im integrierten Handlungskonzept einbezogen. Zusammenfassend stehen folgenden Fragen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des Mobilitätskonzepts unter Beachtung der genannten Faktoren am besten erreicht?
- Welche zeitliche Reihenfolge der Maßnahmen ist unter Berücksichtigung von Maßnahmenabhängigkeiten, Umsetzungsressourcen und Prioritäten sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind im Gesamtzusammenhang des Mobilitätskonzepts besonders entscheidend?

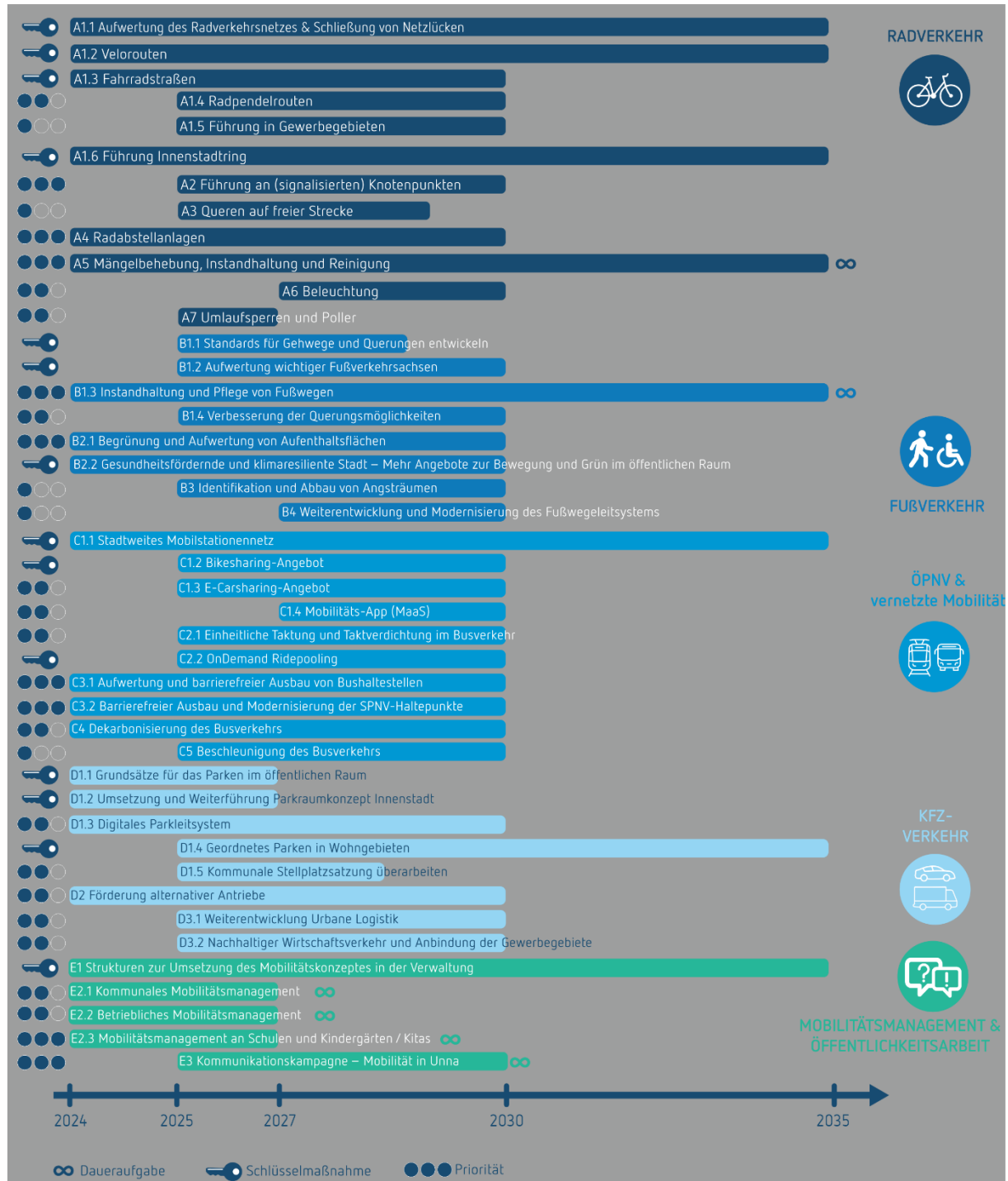
Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über alle Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzepts. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Vorgegeben werden die Zeithorizonte „2024“ (Sofortmaßnahme) für kurzfristig umsetzbare und bereits angestoßene Maßnahmen, „ab 2025“ für Maßnahmen, die vorbereitet werden müssen und demnach später eingeleitet werden oder insgesamt zeitaufwändiger sind sowie „ab 2027“, für Maßnahmen, die später eingeleitet werden, sehr zeitaufwändig sind oder bei denen der Zeitraum (auch) von äußeren Einflüssen abhängt.

In den übergeordneten und allgemein gehaltenen Maßnahmen-Steckbriefen werden häufig Einzelmaßnahmen genannt und erste Umsetzungsvorschläge aufgezeigt. Aus diesen Einzelmaßnahmen werden für eine möglichst kurzfristige Umsetzung die folgenden Einzel-Schlüsselmaßnahmen empfohlen:

- Umgestaltung Gerhart-Hauptmann-Straße, Schulstraße, Schäferstraße: Aufwertung als Fuß- und Radachse mit Verkehrsberuhigung und Fokus auf Aufenthaltsqualität. Ggf. Umsetzung von Fahrradstraßen in Verbindung mit Parken und Grün im Straßenraum
- Fahrradstraße Afferder Weg

- Neuordnung Parken im Seitenraum in der Morgenstraße
- Radverkehrsführung Massener Straße (BV 1692/19)
- Mobilstation Massen Gemeindeplatz

Abbildung 14: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen



Die im Mobilitätskonzept für die Stadt Unna konzeptionierten und in das Integrierte Handlungskonzept aufgenommenen Maßnahmen können zu folgenden Prämissen zusammengefasst und dahingehend bewertet werden:

Durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts kann die Stadt Unna eine Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt wurden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbund erreichen. Hierbei sind Zuwächse aufgrund der Ausrichtung des Mobilitätskonzepts sowie der Ausgangslage Unnas insbesondere im Bereich des Radverkehrs und im Bereich der intermodalen Mobilitätsformen zu erwarten. Grund dafür sind neben dem verfolgten Ausbau des Radverkehrsnetzes auch die Förderung des Fußverkehrs und der Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Einrichtung von Mobilitätsschnittstellen. Von großer Relevanz sind hierbei Qualitäts- und Komfortverbesserungen in sämtlichen Bereichen des Umweltverbunds sowie gewisse Komfort- und Bevorrechtigungseinbußen im Bereich des Kfz-Verkehrs.

Insbesondere im innerstädtischen Bereich sollen sukzessive kurze Wege mit dem Auto auf den Umweltverbund verlagert werden, die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität erhöht und die Attraktivität als Einkaufs- und Wirtschaftsstandort gesteigert werden. Grundlegend ist in diesem Zusammenhang die kontinuierliche Umsetzung und Weiterentwicklung der Parkraumkonzeption, verbunden mit der dahinterstehenden Strategie, den Straßenraum von ruhendem Verkehr weitgehend freizuhalten und diesen in Parkbauten bzw. auf zusammenhängende Parkplätze zu verlagern. So kann Parksuchverkehr reduziert werden; für mobilitätseingeschränkte Personen bleibt die Innenstadt durch die Ausweisung erforderlicher Stellflächen jedoch gut erreichbar.

6. Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept sind die Ziele, Ansätze und Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Unna für die nächsten etwa 10 Jahre definiert. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Unna weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die gesteckten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, die Erreichung bzw. Verfolgung der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Diese können kleinräumiger Art und lokal, aber auch von überregionaler Bedeutung sein.

Mit Blick auf die exogenen und endogenen Einflüsse befindet sich die Mobilität kontinuierlich im Wandel. Hierzu gehören

- politische, wirtschaftliche und klimatische Entwicklungen
- neue gesetzliche Entwicklungen (wie z. B. StVO, Richtlinien oder Klimaschutzgesetze)
- der neue NVP des Kreises
- allgemein die vorliegenden umzusetzenden Pläne und Konzepte
- neue Pläne und Konzepte
- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen
- künftige Innovationen
- prognostizierte Bevölkerungsentwicklung
- ausdifferenzierte Lebensentwürfe und Mobilitätsbedarfe

Daraus ergeben sich steigende Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, die es stetig zu überprüfen und anzupassen gilt. Gleichzeitig bietet die Evaluation die Möglichkeit, Umsetzungsfortschritte zu beschreiben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu beurteilen und ggf. Maßnahmen anzupassen.

Bei der Evaluation ist zwischen der **Wirkungsevaluation** und der **Umsetzungsevaluation** zu unterscheiden. Im Rahmen der Wirkungsevaluation werden Veränderungen im Verkehrsgeschehen und Mobilitätsverhalten mittels messbarer Indikatoren erfasst. Im Rahmen einer Umsetzungsevaluation wird der Fortschritt der Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts aufgezeigt.

6.1. Wirkungsevaluation

Als Hilfestellung für die empfohlene Wirkungsevaluation werden neben den Wirkungs- und Umsetzungszielen weitere mögliche Indikatoren dargestellt. Diese Indikatoren sind in der nachstehenden Tabelle in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung ei-

ner Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Stadt Unna als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (siehe unten: Evaluationsberichte) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2030 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein. Auch, wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen. Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzepts erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

Ebenso können weitere Akteure wie lokale Gewerbetreibende aktiv in die Wirkungsevaluation integriert werden. So können bspw. Auswirkungen von Maßnahmen wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse für die Optimierung/Anpassung der Maßnahmen genutzt werden. Ebenso können Maßnahmen wie Verkehrsversuche direkt begleitet und ausgewertet werden, um schnelle und aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können. Darauf aufbauend können Maßnahmen stadtweit ausgeweitet werden.

Tabelle 9: Wirkungsindikatoren

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren

(alle 1-2 Jahre)

Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebauter Querungen oder ÖPNV-Haltestellen)

Entwicklung der Unfälle mit Personen- (inkl. Schwere) und mit Sachschaden

Anzahl der Mobilstationen

Anzahl geschaffener Radabstellanlagen

Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen

Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet

Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse

Fahrgastzahlen ÖPNV

ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit)

Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen (z. B. im Rahmen allgemeiner Verkehrszählungen oder durch Radzählstellen)

Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests

Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr

Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)

Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen (alle 3-5 Jahre)

Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels Online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)

Auslastung der Radabstellanlagen

Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre

Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)

Entwicklung der Parkraumauslastung

Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement

Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insbesondere indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5-10 Jahre)

Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

Ergebnisse des Lärmaktionsplans (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

6.2. Umsetzungsevaluation

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System verfolgt, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt / es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde geprüft und wird wegen eines negativen Ergebnisses nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der zuständige politische Ausschuss sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

Öffentlichkeitswirksam kann die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und der Stand einzelner Maßnahmen über das Projekt climateview⁸ (vgl. E2.1) umgesetzt werden, das in Unna aktuell bereits erprobt wird.

⁸ <https://www.climateview.global/de>

6.3. Zusammenfassung und Meilensteine

Oberziel	Mögliche Indikatoren/ Messgrößen	Meilensteine
Mobilitätsgarantie für alle Barrieren abbauen, Teil- habe sichern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit ▪ Anzahl barrierefreier Haltestellen ▪ Entwicklung Unfallzahlen ▪ Ergebnisse von Befragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden) ▪ Anzahl Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ alle Haltestellen innerhalb des bebauten Bereichs bis 2030 barrierefrei ▪ >90 % der signalisierten Knotenpunkte sind vollständig barrierefrei ▪ „Vision Zero“ bis 2035 deutlicher Rückgang der Schwerverletzten im Straßenverkehr
Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reisezeitvergleiche vorher/nachher im öffentlichen Verkehr ▪ Anzahl + Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R) ▪ Anzahl der Mobilstationen ▪ Anzahl Carsharing Fahrzeuge ▪ Anzahl Ladesäulen ▪ Umgesetzte Radpendelrouten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radpendelroute zwischen Kamen und Unna Zentrum umgesetzt ▪ Veloroute zwischen Billmerich sowie Massen und Unna Zentrum ▪ Hochwertige Radabstellanlagen an allen größeren Haltestellen ▪ Einführung eines On-Demand-Systems
Aufenthaltsqualität steigern und Straßen- räume aufwerten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr ▪ Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr ▪ Ergebnisse des Lärmaktionsplans ▪ Versiegelte Fläche ▪ Ergebnisse von Befragungen (Zufriedenheit) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Grüne Flaniertrouten“ Gerhart-Hauptmann-Straße, Schäferstraße und Schulstraße ▪ Neuordnung Parken im Seitenraum in der Morgenstraße ▪ keine Lärmbetroffenen bis 2030 im LAP entsprechend der geltenden Grenzwerte
Vorrang für eine klima- freundliche Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ▪ Kfz-Querschnittsbelastungen ▪ Fahrgastzahlen ÖPNV ▪ Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen ▪ ÖV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit) ▪ Rad: Dauerzählstellen, Belegung von Abstellanlagen in Zentren, Länge der hergestellten Radinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umweltverbund Anteil am Modal Split: 50 % bis 2030 ▪ Wege < 1km: MIV-Anteil <= 5 % ▪ Umsetzung Fahrradstraße Afferder Weg ▪ Umsetzung Radverkehrsführung Massener Straße (BV 1692/19) und Hertinger Straße ▪ Umsetzung Mobilstation Massen Gemeindeplatz

6.4. Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2030) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind und weil mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts dargestellt werden (siehe Umsetzungsevaluation). Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Unna (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzepts (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzepts).

7. Ausblick

Das Mobilitätskonzept als Meilenstein für Unna

Das hier vorliegende Konzept stellt die Weichen für eine nachhaltigere Mobilität in Unna. Nach einem intensiven Prozess ist ein Mobilitätskonzept entstanden, das die Mobilitätsplanung für die nächsten Jahre prägen soll. Das Konzept zeigt transparent die Richtung, in die sich Unna mit den selbst gesteckten Zielen entwickeln möchte. Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes ist der Prozess allerdings nicht abgeschlossen. Vielmehr bildet dieser Meilenstein einen Startpunkt, um die gesetzten Leitlinien, Ziele und Maßnahmenempfehlungen in das tägliche Politik- und Verwaltungshandeln zu integrieren und die Umsetzung voranzutreiben.

Das Mobilitätskonzept als Grundlage für zukünftige Entscheidungen

Die Stadt Unna hat sich mit dem Zielkonzept ehrgeizige Ziele gesetzt. Mobilität soll einen Beitrag leisten, dass Unna eine lebenswerte und attraktive Stadt bleibt. Ein Schlüssel dafür soll eine Mobilitätswende hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätsangebot sein, das Themen wie der Aufenthalt- und Lebensqualität im öffentlichen Raum, der Barrierefreiheit, aber auch z. B. der Erreichbarkeit eine hohe Bedeutung zuweist. Jede getroffene Mobilitätsentscheidung muss sich in Zukunft anhand der Ziele des Mobilitätskonzeptes messen lassen. Die Strategien und Hinweise leiten sich aus den beschlossenen Zielen ab und bilden dabei die Grundlage für zukünftiges Verwaltungshandeln. Die Maßnahmenempfehlungen sowie die Konzepte bilden dabei Ansatzpunkte für konkrete Projekte, um die Ziele zu erreichen. Einige Maßnahmen sind dabei bereits angestoßen, andere bedürfen weiterer Abstimmung.

Das Mobilitätskonzept als gemeinsames Projekt der Stadtgesellschaft

Hier kann sich die Stadt Unna auf eine aktive Stadtgesellschaft verlassen. So entspringt der hier vorliegende Bericht bereits einem intensiven Diskurs mit der Stadtgesellschaft. Die Kultur des Miteinanders weiter zu fördern, muss daher das Ziel sein, um besonders die vielen kontroversen Themen konstruktiv zu diskutieren und schließlich umsetzungsreife Lösungen zu finden. Dabei sind sowohl die Stadtgesellschaft, die Verwaltung, aber auch die Politik gefordert. Besonders für zentrale Räume wie dem Innenstadtbereich oder dem Ring muss der Dialog fortgesetzt werden.

Das Mobilitätskonzept als Teil einer integrierten Gesamtplanung

Eine abgestimmte Planung ist nötig. Mobilität wird immer Mittel zum Zweck sein, daher ist es notwendig, bei Mobilitätsentscheidungen stets eine integrierte Betrachtung vorzunehmen. Dies schließt die Betrachtung der Region über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Integration anderer Fachdisziplinen außerhalb der Verkehrsplanung ein. So muss die Stadtentwicklung und Bauleitplanung ihren Beitrag leisten, um kurze Wege in allen Stadtteilen durch eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. So werden Verkehrsströme vermieden, bevor sie entstehen und in der Folge verlagert oder optimiert werden müssen.

Das Mobilitätskonzept als lebendiges Planwerk

Das bestehende Konzept ist ein lebendiges Planwerk. Dies bedeutet, dass die Leitlinien, Strategien und Maßnahmen nicht starr, sondern dynamisch sind und gegebenenfalls aufgrund neuer Entwicklungen (z. B. sozialer Wandel, neue Technologien etc.) evaluiert und angepasst werden müssen. Dies verdeutlicht den Bedarf an regelmäßiger Evaluation der bestehenden Konzepte und Maßnahmen.

8. Anhang

Anhang 01 – Bestandsanalyse

Anhang 02 – Zielkonzept

Anhang 03 – Zusammenfassung Ideenmelder

Anhang 04 – Dokumentation Planungstouren

Anhang 05 – Hinweise und Exkurse zu Maßnahmen

ENTWURF