

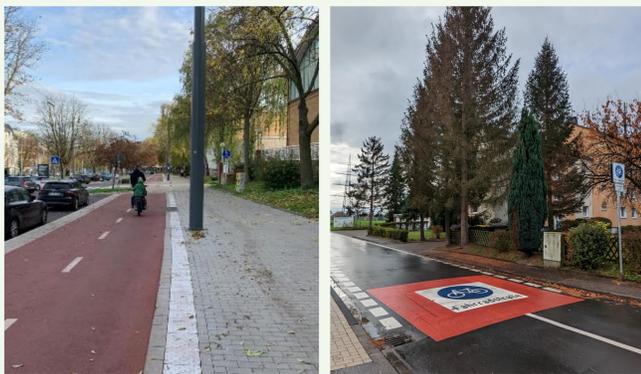
# Nahmobilität – Radverkehr und Fußverkehr



## N1 Radverkehrsnetz Unna

### Worum geht es?

- **Ausbau des bestehenden Netzes & Schließung von Netzlücken**
- Einheitliche Ausbaustandards für den Radverkehr
- Anwendung von neuen Erkenntnissen aus Wissenschaft & Forschung (z.B. Piktogrammketten)
- Einheitliche Gestaltung von z. B. Fahrradstraßen
- Sanierungen von Radwegen
- Aufstellen von Maßnahmen- und Prioritätenliste
- Entwicklung und Umsetzung von wichtigen Velorouten & Radpendelrouten (z.B. Massener Straße)



## N2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten

### Worum geht es?

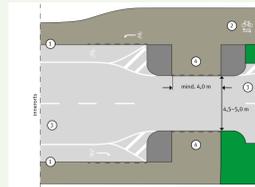
- Erhöhung der Aufmerksamkeit des Radverkehrs
- Deutliche Führung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden (u.a. Aufstellflächen; Furtmarkierungen)
- vorgeschaltete Signalisierung des Radverkehrs an Hauptachsen
- Rotmarkierungen möglich



## N3 Queren auf freier Strecke

### Worum geht es?

- Verbesserungen des Querens auf freier Strecke:
- Mittelinseln
- Portallösung an Ortseinfahrten mit vorgezogenen Seitenräumen
- Linksabbiegespuren und Sperrflächen
- Ergänzend Verkehrsschilder oder Markierungen „Achtung querender Radverkehr“



## N4 Radabstellanlagen

### Worum geht es?

- Schaffung von modernen Radabstellanlagen an allen relevanten Zielen (mindestens Anlehnbügel)
- bedarfsgerechte Erweiterungen :
  - Überdachung
  - E-Lademöglichkeiten
  - Platz für Lastenfahräder und Anhänger
- Radservicestationen für die selbstständige Reparatur



## N5 Mängelbehebung & Instandhaltung

### Worum geht es?

- Regelmäßige Auswertung des Mängelmelders sowie kurzfristige Behebung einfacher Mängel
- Regelmäßige Kontrollen von Oberflächen des Radverkehrs
- Führungen an Baustellen kontrollieren
- Durchführung regelmäßiger Reinigung, saisonale Verstärkung: Winterdienst auf Radwegen (priorisiert auf z.B. Schulwegen und Radhaupttrouten)



## N6 Beleuchtung

### Worum geht es?

- Radwege müssen ausreichend ausgeleuchtet sein > Sicherheit
- Berücksichtigung von Schul- und Arbeitswegen
- Abstimmung mit Naturschutzbehörden



## N7 Umlaufsperrn & Poller

### Worum geht es?

- Umlaufsperrn identifizieren und katalogisieren
- Prüfung der Notwendigkeit
- Entfernung überflüssiger Umlaufsperrn, ggf. Entschärfung durch Umgestaltung des Kreuzungsbereiches (z.B. Poller-Lösungen)
- Andernfalls Ausbau nach Standard



## N8 Maßnahmenprogramm Fußwege

### Worum geht es?

- **Ausbau barrierearmer, sicherer, attraktiver Gehwege:**
- Einheitliche Ausbaustandards für Gehwege und Querungen (u.a. Breiten, Querungsmöglichkeiten)
- Aufwertung der Fußachsen: barrierearme Oberflächen; Trennung vom Radverkehr; Sitzmöglichkeiten integrieren
- Instandhaltung und Pflege der Fußwege
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten: barrierefreier Um- und Neubau an wichtigen Querungsstellen
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit: Absenkungen; taktile Leitelemente



## N9 Aufenthaltsqualität

### Worum geht es?

- Öffentlichen Raum attraktiver gestalten:
- Einrichtung von Sitz- und Spielmöglichkeiten
- Mehr Grün im Straßenraum
- Gestaltung von Plätzen, Parks & Grünanlagen

<p><b>Barrierefreiheit</b></p> <p>Die barrierefreie Gestaltung ermöglicht die Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen.</p>	<p><b>Sitzgelegenheiten</b></p> <p>Viefältige Sitzmöglichkeiten (in Teilen auch überdacht) tragen zur multifunktionalen Nutzbarkeit des Raums bei.</p>	<p><b>Begrünung</b></p> <p>Begrünung erhöht die Aufenthaltsqualität, dient der Regenwasserspeicherung, wirkt sich positiv auf das Mikroklima aus und bietet Schutz vor Hochwasser.</p>
<p><b>Spielelemente</b></p> <p>Unterschiedliche Spielelemente laden verschiedene Altersgruppen zum Verweilen.</p>	<p><b>Erlebbares Wasser</b></p> <p>Zugang zu Wasser steigert die Aufenthalts- und Spielqualität und bietet Mensch und Tier die Möglichkeit zur Erfrischung.</p>	<p><b>Öffentliche Toiletten</b></p> <p>Öffentlich zugängliche Toiletten erhöhen die Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen.</p>

## N10 Verkehrsberuhigung

### Worum geht es?

- Verkehrsberuhigende Gestaltung auf Ortsdurchfahrten, in Wohngebieten und Innenstadtbereichen
- Umgestaltung des Innenstadtrings
- Machbarkeitsstudie läuft

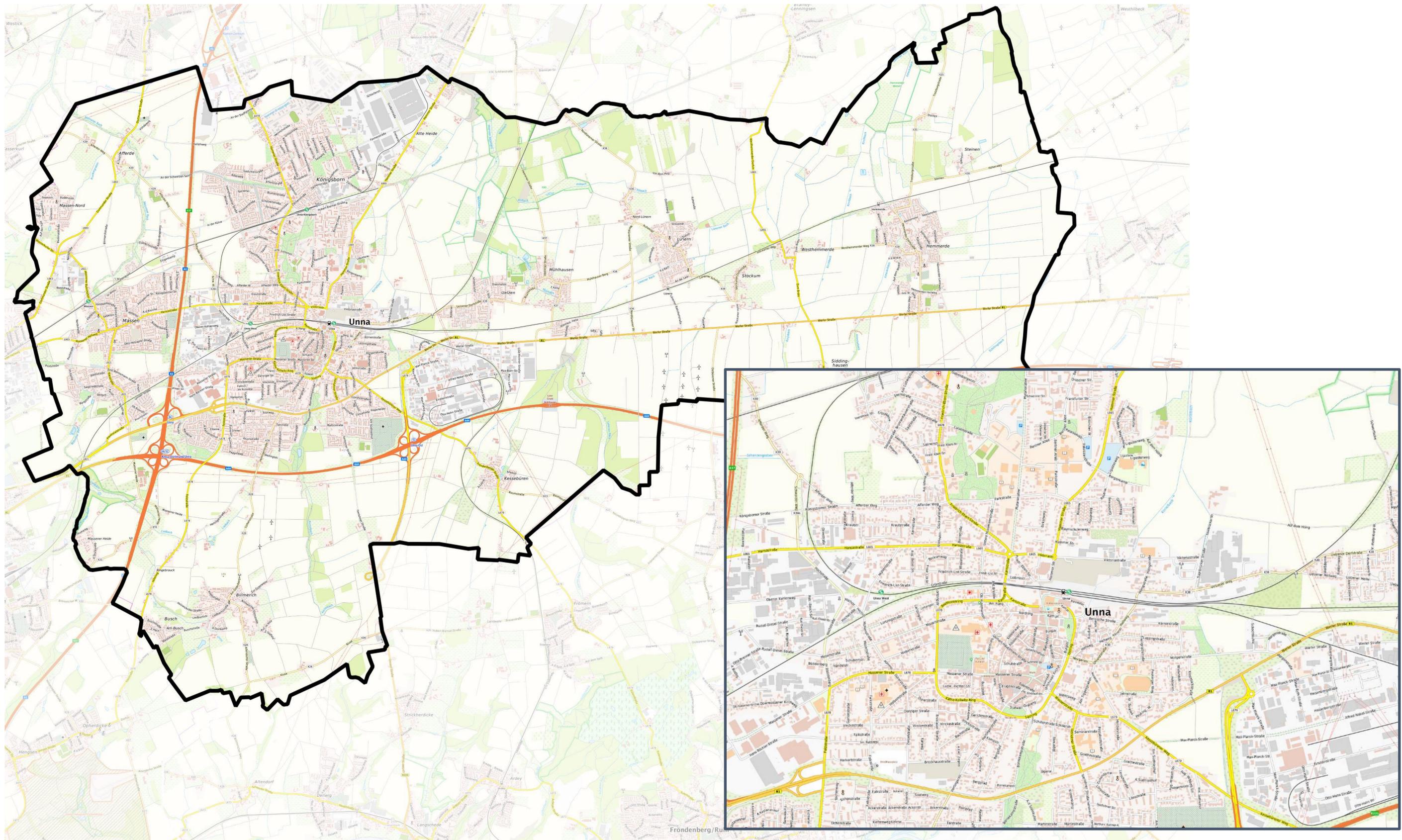
## N11 Angsträume umgestalten

### Worum geht es?

- Regelmäßigen Erfassen und Aufwerten von Angsträumen
- Ersatz defekter Beleuchtung
- Instandsetzung von Wegen
- regelmäßige und intensive Müllbeseitigung und Reinigung
- Gestaltung von Unterführungen (z.B. Licht & Farben)
- Aufnahme in den Mängelmelder



# Nahmobilität – Radverkehr und Fußverkehr



# Nahmobilität – Radverkehr und Fußverkehr



## Was ist besonders wichtig?

	Meine Top 3
Radverkehrsnetz Unna	
Sanierungen von Radwegen (z.B. Kleistraße)	
Ausbau von wichtigen Routen des Radverkehrs (z.B. Afferder Weg, Radverkehr auf dem Ring, Massener Straße)	
Gestaltung von Fahrradstraßen vereinheitlichen (z.B. Platanenallee, Bornekampstraße )	
Führung an (signalisierten) Knotenpunkten	
Furtmarkierung und Aufstellbereiche (rot) markieren (z.B. KNP des Rings; Massener Str.)	
vorgeschaltete Signalisierung für den Radverkehr	
Queren auf freier Strecke (z.B. Ortseingang Kessebüren)	
Radabstellanlagen	
Mängelbehebung & Instandhaltung	
regelmäßige Mängelbehebung/ Instandsetzung	
saisonalen Dienst (Laub- / Schneebeseitigung)	
Beleuchtung von Radwegen	
Umlaufsperrern entfernen/ vergrößern	
Maßnahmenprogramm Fußwege	
Aufwertung der Fußverkehrsachsen (z.B. Platanenallee, Schäferstraße, Parkstraße)	
Instandhaltung & Pflege von Fußwegen	

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten; u.a. Barrierefreiheit(z.B. Knotenpunkte des Rings)

**Aufenthaltsqualität**  
Einrichtung von Stadtmobiliar ( Spiel- & Sitzelemente entlang der Fußwegeachsen)

Verkehrsberuhigende Gestaltung durch Einbauten; Oberflächenbelag, etc.

Umgestaltung Innenstadtring zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs (z.B. Reduktion eines MIV-Fahrbahnenstreifen; Tempo 30 km/h)

Angsträume umgestalten (z.B. Bahnhof Königsborn; Parkplatz Husemannstraße)

## Ihre Ideen und Hinweise

# Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement



## K1 Parkraumstrategie Unna

### Worum geht es?

- Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum festlegen
- Umsetzung und Weiterführung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt
- Umsetzung des geplanten digitalen Parkleitsystems
- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Bevorzugung von Parkhäusern und Großparkplätzen gegenüber straßenbegleitendem Parken
- Umnutzung von Parkflächen im öffentlichen Raum



- Geordnetes Parken in Wohngebieten
- Standards für Neubau- und Bestandsquartiere
- Vorgeschriebene Gehwegbreiten für den Fußverkehr bereitstellen
- Einrichtung von Lade- und Lieferzonen in zentralen Bereichen der Stadt
- Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung



## K2 Förderung alternativer Antriebe

### Worum geht es?

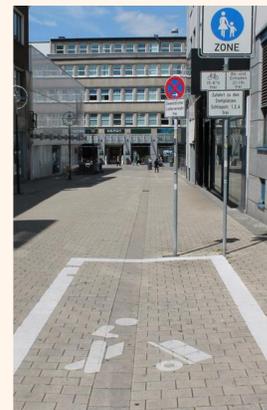
- Errichtung von Schnelladesäulen im öffentlichen Raum und in Innenstadt Nähe
- Ausbau eines bedarfsgerechten und flächendeckenden Ladeinfrastrukturnetzes im öffentlichen und halböffentlichen Raum (u.a. Mobilstation, Parkhäuser / -plätze, P+R-Plätze, Pendlerparkplätze und öffentliche Einrichtungen)
- Bedarfsprognose: Wie viele Lademöglichkeiten werden an welcher Stelle benötigt?
- Kooperationen mit großflächigem Einzelhandel und Arbeitgebern



## K3 Wirtschaftsverkehr

### Worum geht es?

- Umsetzung des City-Logistik-Konzeptes. Unter Berücksichtigung von Logistikhubs für die kleinräumige Logistik, Bereitstellung von Flächen für Mikrohub



- Öffentliche Parkplätze in der Innenstadt für Lade- und Lieferzonen nutzen
- Logistikflächen an unsensiblen Standorten in Innenstadt Nähe sichern
- Ausweisung von Ladezonen in Quartieren
- Freigabe von Ladezonen für Handwerker ist zu prüfen

- Umstellung des Fuhrparks der Kreisstadt Unna auf emissionsarme / -freie Antriebe
- Einbindung der Gewerbegebiete über den Umweltverbund

## K4 Mobilitätsmanagement

### Worum geht es?

#### Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (qualitativ hochwertige Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von E-Bike-, Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende, usw.)
- Homeoffice-Modelle fördern
- Betriebe als Kooperationspartner der Stadt zur Förderung der nachhaltigen Mobilität gewinnen
- Informationen für Unternehmen aufbereiten sowie Mehrwert für Umsetzung schaffen und kommunizieren: Zusammenstellung einer Maßnahmenammlung/Toolbox zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und Gewerbetreibende:



#### Schulisches Mobilitätsmanagement

- Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten
- Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs
- Organisation von Gruppen zur Anreise zu Fuß oder mit dem Fahrrad
- Errichtung von Elternhaltstellen
- Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten
- Durchführung von Informationsveranstaltungen, Aktionstagen und Wettbewerben



## K5 Öffentlichkeitsarbeit

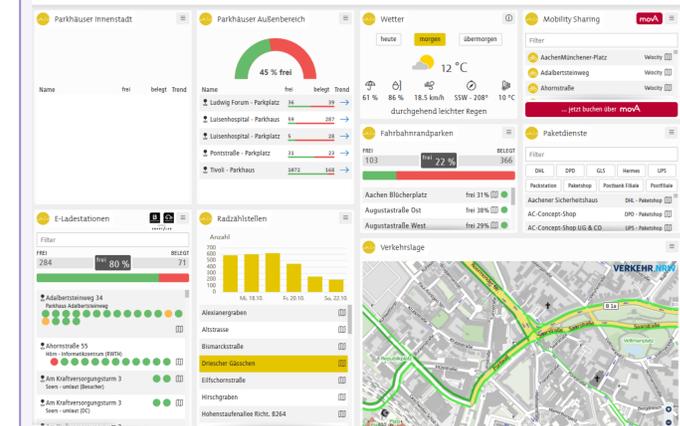
### Worum geht es?

- Öffentlichkeitswirksame Positionierung der Stadt zur Mobilitätswende in Unna
- Entwicklung einer Corporate Identity (z.B.: Gleiches Design/Logo auf Lastenrädern, Radabstellanlagen etc.)
- Bekanntmachung neuer Mobilitätsangebote
- Kostenlose Mobilitäts-Testangebote
- Veranstaltungen und Aktionen zur Mobilität im öffentlichen Raum
- Regelmäßige Berichterstattung über Presseberichte und die kommunale Internetseite
- Verkehrssicherheitskampagnen: Mehr Rücksicht im Straßenverkehr

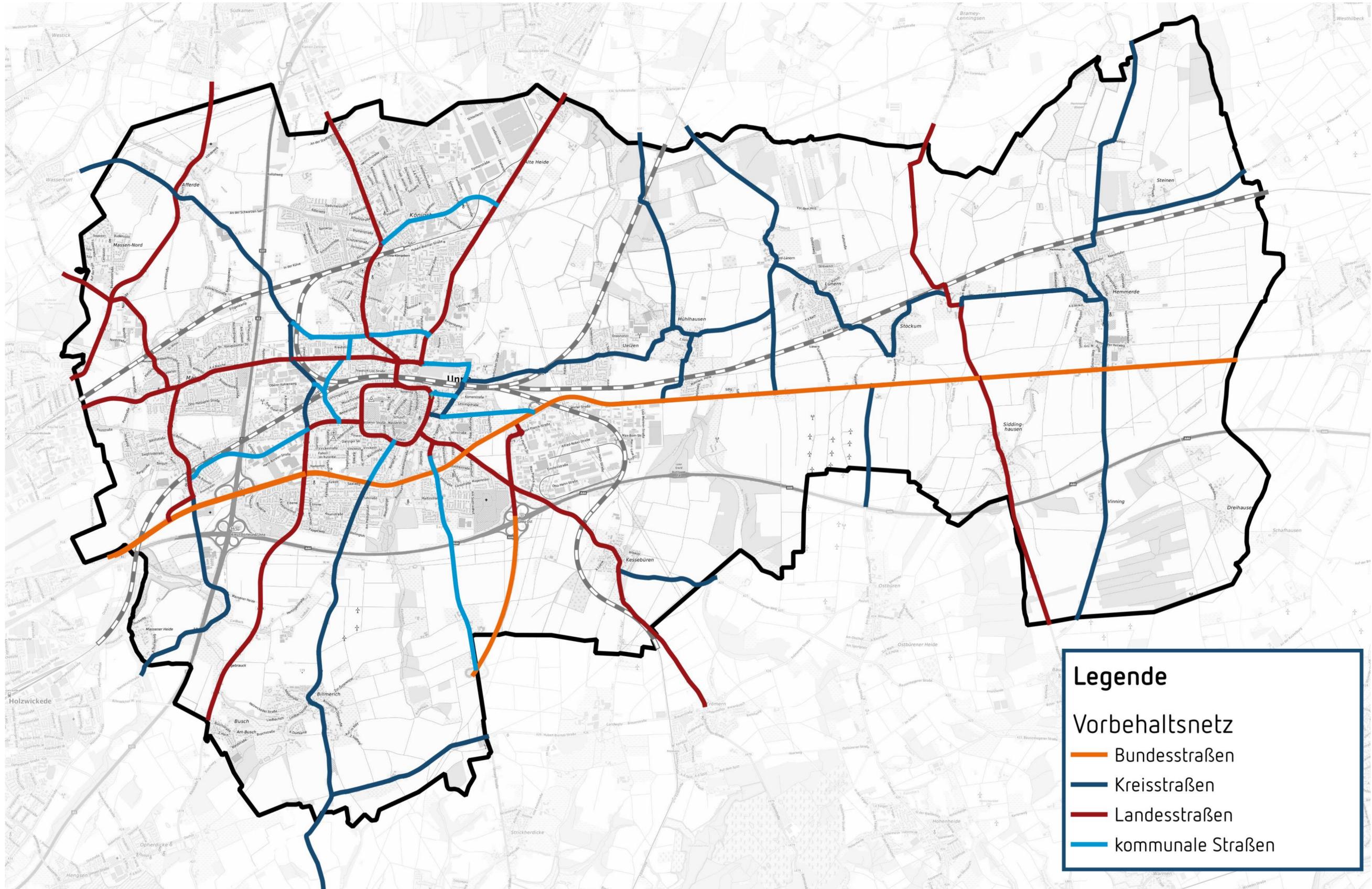


- Aufbau einer kommunalen Mobilitätsplattform
- Gründung eines Arbeitskreises Nahmobilität

### Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen



# Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement



# Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement

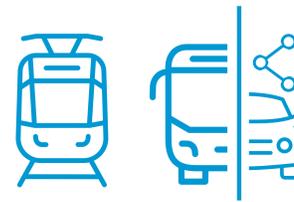


## Ihre Ideen und Hinweise

## Was ist besonders wichtig?

	Meine Top 3
Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum festlegen	
Umsetzung und Weiterführung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt	
Umsetzung des geplanten digitalen Parkleitsystems	
Bevorzugung von Parkhäusern und Großparkplätzen gegenüber straßenbegleitendem Parken	
Umnutzung von Parkflächen im öffentlichen Raum	
Geordnetes Parken in Wohngebieten (ausreichend Gehwegbreiten sicherstellen)	
Förderung alternativer Antriebe Ladeinfrastrukturnetz im öffentlichen und halböffentlichen Raum	
Umsetzung des City-Logistik-Konzeptes z.B. Öffentliche Parkplätze in der Innenstadt für Lade- und Lieferzonen nutzen	
Einbindung der Gewerbegebiete über den Umweltverbund	
Betriebliches Mobilitätsmanagement	
Schulisches Mobilitätsmanagement	
Informations- und Kommunikations-Maßnahmen	

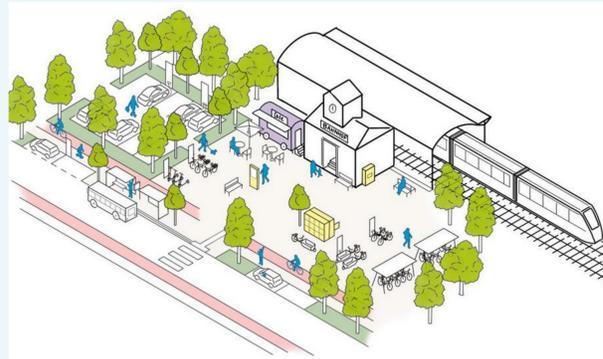
# ÖPNV und vernetzte Mobilität



## Ö1 Stadtweites Mobilstationennetz

### Worum geht es?

- Vorlage durch Feinkonzept des Kreises und NWL-Gutachten
- Verknüpfung von ÖPNV-Haltestellen mit anderen Verkehrsmitteln (Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote und das private Kfz)
- Variation der Ausstattung der Mobilstationen abhängig von der genauen Lage des jeweiligen Standortes
- Umsetzung von Quartiersmobilstationen



- Beispiel Umsetzung Königsborn Bahnhof (Kategorie groß)

### Weiterentwicklung des Standorts

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

### Weitere Projekte an diesem Standort

#### Radschnellweg Ruhr

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

## Ö2 Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs

### Worum geht es?

- Aufgabe des Kreises über den Nahverkehrsplan
- Bedarf der Stadt Unna nach:
  - Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr
  - Konkurrenzfähigkeit zum Pkw wird verbessert



## Ö3 Sharing-Angebote

### Worum geht es?

- Ausweitung von Carsharing-Angeboten
- Etablierung von Bikesharing (Einbezug von E-Bikes und Lastenfahrrädern)
- Bereitstellung in unmittelbarer Nähe zu den Mobilstationen
- ggf. Errichtung eines E-Scootersharing-Angebot
- ggf. Errichtung von Parkflächen für E-Scooter
- Regionale Ausweitung des Angebots



## Ö4 On-Demand Ridepooling

### Worum geht es?

- Ersatz des Anruf-Sammeltaxi-Angebots durch moderneres On-Demand-Ridepooling
- Abdeckung in Gebieten und zu Zeiten, bei denen der klassische ÖPNV unwirtschaftlich ist



## Ö5 Optimierung der Bushaltestellen

### Worum geht es?

- Barrierefreier Umbau von Haltestellen
- Bereitstellung einer Standardausstattung an Haltestellen (Überdachung, Sitzgelegenheiten, verständliches Informationsangebot)



## Ö6 Optimierung der Bahnhofspunkte

### Worum geht es?

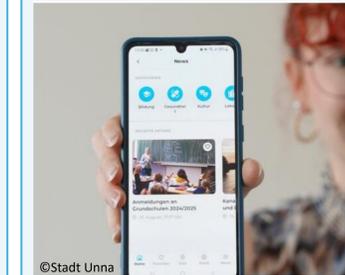
- Beschleunigung des barrierefreien Umbaus der Bahnhofspunkte Unna (Aufgabe DB)



## Ö7 City App mit Mobilitätsangeboten

### Worum geht es?

- Nutzung der geplanten Unna City App, Vernetzung mit VKU-App
- Integration aller Mobilitätsangebote in einer App



## Ö8 Bevorrechtigung des Busverkehrs

### Worum geht es?

- Prüfung der Einrichtung von Busspuren und Bevorrechtigungen an wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV



## Ö9 Autonome Fahrzeuge

### Worum geht es?

- In Zukunft Einsatz von autonomen Fahrzeugen, wenn die technische Entwicklung dies zulässt

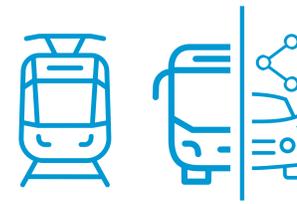
## Ö10 Dekarbonisierung des Busverkehrs

### Worum geht es?

- Umstellung der Busflotte auf Batteriebusse



# ÖPNV und vernetzte Mobilität



Ihre Ideen und Hinweise

Was ist besonders wichtig?

	Meine Top 3
Stadtweites Mobilstationennetz errichten	
Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs - Taktverdichtung	
Carsharing ausbauen	
Bikesharing einrichten	
OnDemand Angebote	
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	
Ausbau der Bahnhaltepunkte (Aufgabe DB)	
Integration von ÖPNV-Informationen und Buchungsmöglichkeiten in einer App	
Bevorrechtigung des Busverkehrs	
Dekarbonisierung des Busverkehrs	

## Mobilitätsbefragung 2022

Repräsentative Befragung der Wohnbevölkerung in Unna bestehend aus Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll eines bestimmten Tages.

Erhebungszeitraum:  
**06. bis 22. September 2022**

Zufällige Auswahl der Haushalte aus den Einwohnermelderegistern, Teilnahme von 1.223 Personen aus 606 Haushalten

## Mobilität am Werktag

2,9 Wege pro Person pro Werktag

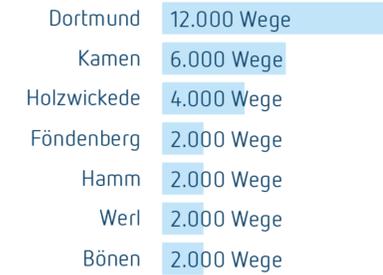
79 % der Einwohner:innen sind an einem Werktag mobil. Diese mobilen Personen...

- machen pro Werktag 3,6 Wege.
- legen 10,8 km pro Wege zurück.
- legen pro Werktag jeweils insgesamt im Schnitt 31 km zurück.

## Der Modal Split 2022 in Unna ist vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. 53 % der zurückgelegten Wege werden mit dem Kfz als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegt. 2 % der Wege werden mit dem Bus gefahren und weitere 3 % mit dem schienengebundenen Personenverkehr, woraus sich ein ÖV-Anteil von 5 % der zurückgelegten Wege ergibt. Insgesamt 42 % der Wege werden aktiv (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) zurückgelegt.

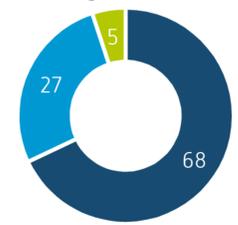
Pro Werktag legen die Einwohner:innen rund **177.000 Wege** zurück. 68 % dieser Wege werden innerhalb der Stadt Unna zurückgelegt. Hochgerechnet auf alle Einwohner:innen sind das 120.000 Wege pro Werktag. Zwischen Unna und dem Umland werden mit 27 % aller Wege rund 48.000 Wege pro Werktag von den Einwohner:innen zurückgelegt. 5 % der Wege werden ohne Bezug zur Stadt Unna getätigt.

## Verkehrsbeziehungen der Stadt Unna



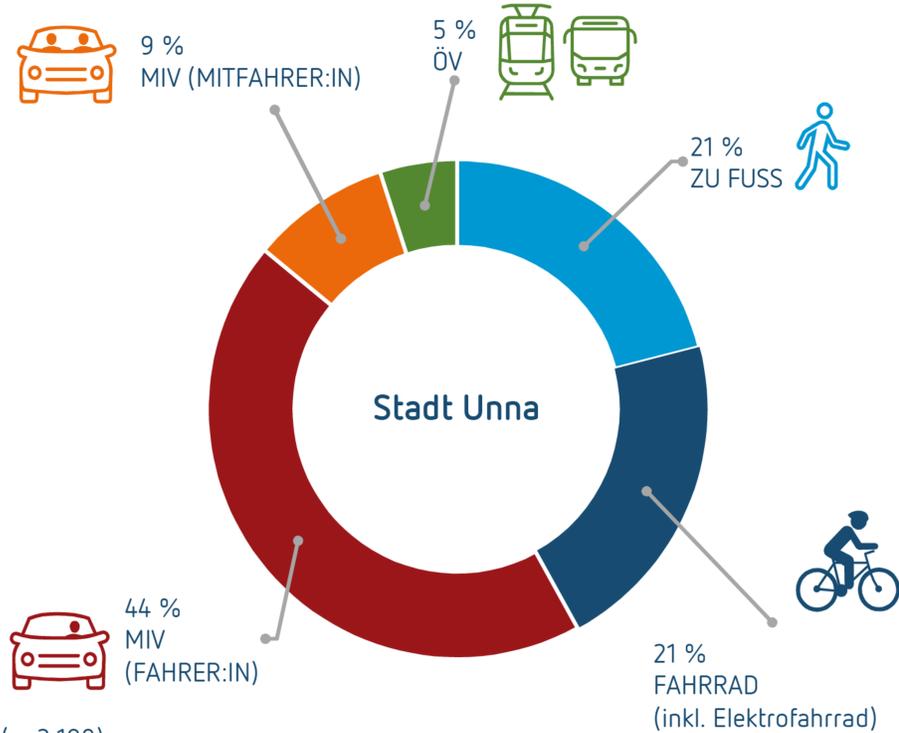
Alle Angaben in Anzahl der hochgerechneten Hin- und Rückwege der Einwohner:innen auf der Verkehrsrelation

## Binnenverkehr und Wegebeziehungen



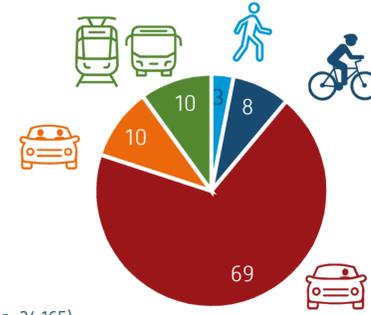
■ Innerhalb der Stadt Unna  
■ über die Stadtgrenze hinaus  
■ ohne Bezug zur Stadt  
(n=3.185)  
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

## Modal Split 2022 | Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



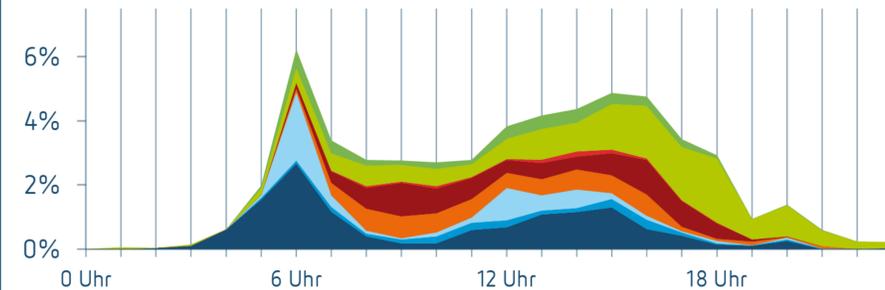
(n=3.198)  
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

## Modal Split nach Verkehrsleistung



(n=34.165)  
Alle Angaben in % der zurückgelegten Personenkilometer

## Wegebeginn im Tagesverlauf nach Wegezweck



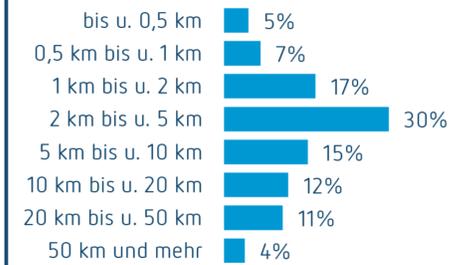
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

- Arbeit
- Dienstl. Erdledigung
- Schule/Uni
- Priv. Erledigung
- Täglicher Einkauf
- Langfristiger Einkauf
- Freizeit
- Bringen/ Holen

## Tageszeitliche Verteilung

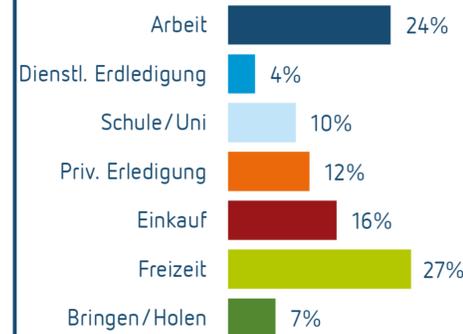
Rund 97 % aller Wege werden tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 17 Uhr. In der morgendlichen Spitze werden vor allem Ausbildungs- und Arbeitswege begonnen. Diese Dominanz ist nachmittags nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung.

## 54 % der Wege sind kürzer als 5 km



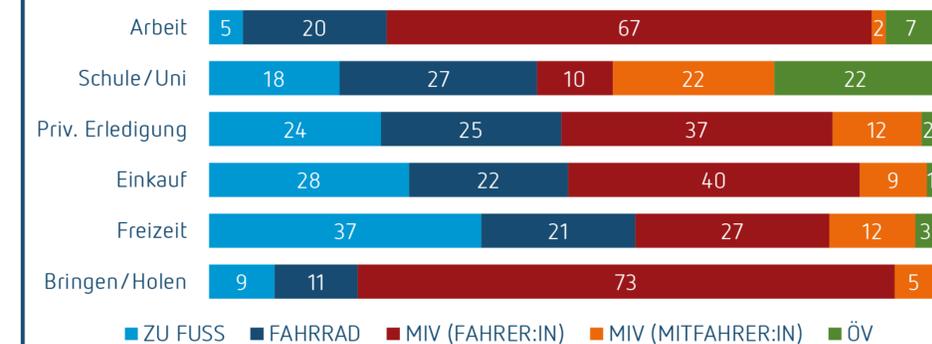
(n=3.176)  
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

## Zwecke der Wege



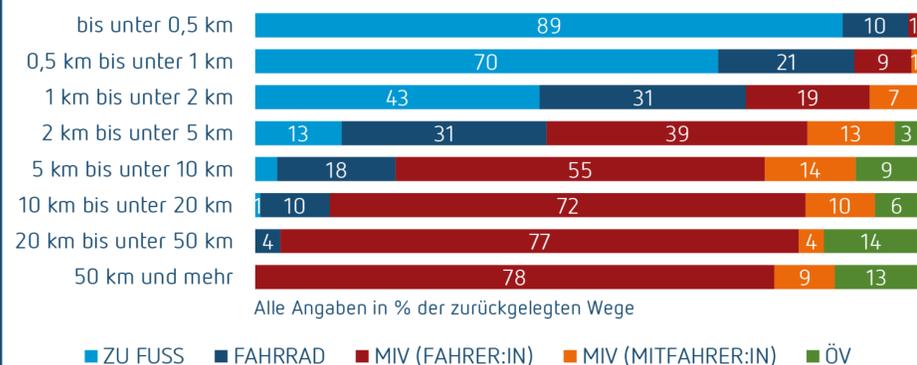
(n=3.157)  
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

## Modal Split nach Wegezwecke



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

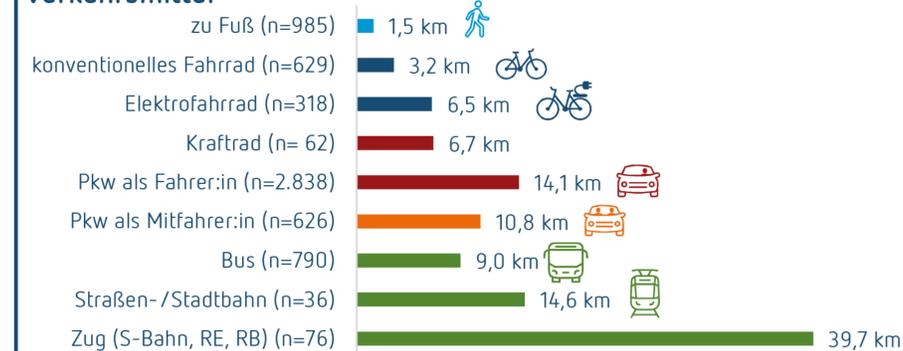
## Modal Split in Entfernungsklassen



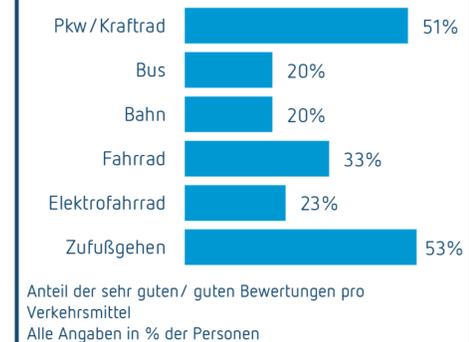
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

## Kurze Wege bis unter 2 km werden von den Einwohner:innen mehrheitlich aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Bereits ab einer Wegelänge von 2 km dominiert aber der MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) mit insgesamt mehr als der Hälfte der zurückgelegten Wege pro Entfernungsklasse. Auf Wegen ab 20 km Länge werden gut drei Viertel der Wege als Fahrer:in mit dem MIV zurückgelegt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden in den höheren Entfernungsklassen für einen größeren Anteil (bis zu 14 %) der Wege genutzt.

## Durchschnittlich zurückgelegte Entfernungen pro Verkehrsmittel



## Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen



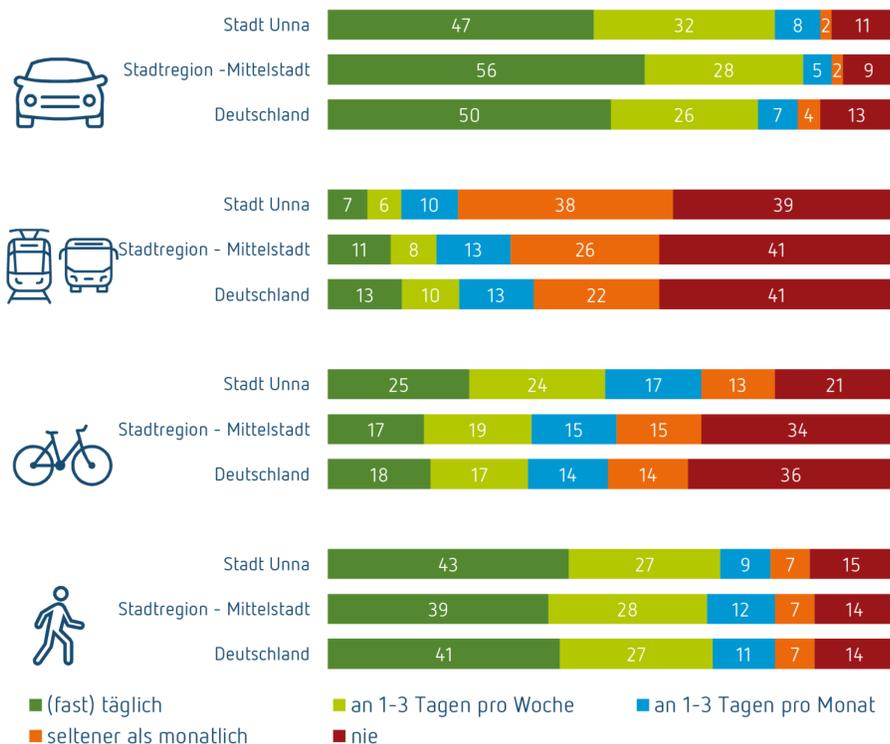
Anteil der sehr guten/ guten Bewertungen pro Verkehrsmittel  
Alle Angaben in % der Personen

# So ist Unna unterwegs...

## 70 % der Personen gehen mind. wöchentlich Wege zu Fuß

Der Kfz-Verkehr weist in der Stadt Unna den größten Anteil (fast) täglicher Nutzer:innen auf. Demgegenüber nutzen lediglich 13 % der Person Bus und Bahn (fast) täglich. Bus- und Bahnnutzung fallen dabei etwa ausgeglichen aus. Die Fahrradnutzung an mind. 1 bis 3 Tagen pro Woche liegt mit ca. 49 % der Personen über dem gesamtdeutschen Schnitt von 35 % der Personen.

## Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



Werte für Stadtregion - Mittelstadt und Deutschland stammen aus der MiD 2017. Alle Angaben in % der Personen.

## Pkw-Verfügbarkeit

92 % der Personen ab 18 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein und 78 % der über 18-Jährigen geben an immer oder täglich auf einen Pkw zurückgreifen zu können. Weitere 14 % der volljährigen Personen verfügen zeitweise oder nach Absprache über einen Pkw. Die Pkw-Verfügbarkeit der Personen liegt damit im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt auf einem etwas höheren Niveau.

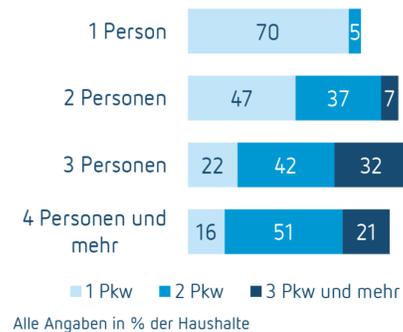
## Pkw-Ausstattung der Haushalte



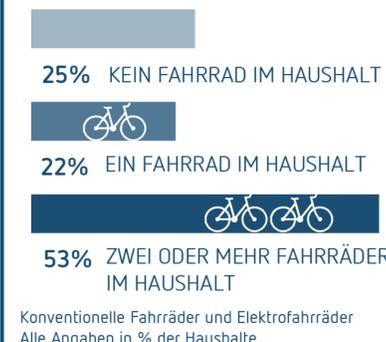
## Pkw Ausstattung

14 % der Haushalte haben keinen privaten oder dienstlichen Pkw und sind damit autofrei. Im gesamtdeutschen Schnitt liegt die Pkw-Ausstattung in Unna auf einem hohen Niveau (MiD 2017: 22 % autofreie Haushalte). Im Vergleich zum Schnitt der Stadtregion - Mittelstadt fällt die Pkw-Ausstattung nur geringfügig höher aus (15 % der Haushalte ohne Pkw). Insgesamt liegt die Pkw-Dichte bei 654 (private oder dienstliche) Pkw pro 1.000 Einwohner:innen.

## Pkw-Besitz nach Haushaltsgröße



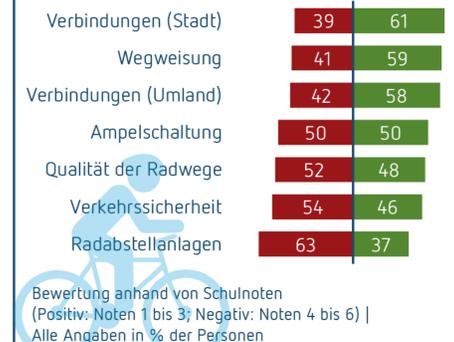
## 940 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen



## Durchschnittlicher Fahrradbesitz

der Haushalte von 77 % mit mind. einem (Elektro-)Fahrrad (MiD 2017: 78 %). Allerdings liegt der Anteil der Haushalte mit mind. einem (Elektro-) Fahrrad mit 22 % der Haushalte bereits auf einem hohen Niveau und spiegelt den aktuellen Marktboom der Elektrofahrräder wieder. Durch die zusätzlichen Elektrofahrräder liegt die Fahrraddichte mit 940 Fahrrädern über den gesamtdeutschen Schnitt von ca. 930 Fahrrädern pro Einwohner:innen (MiD 2017).

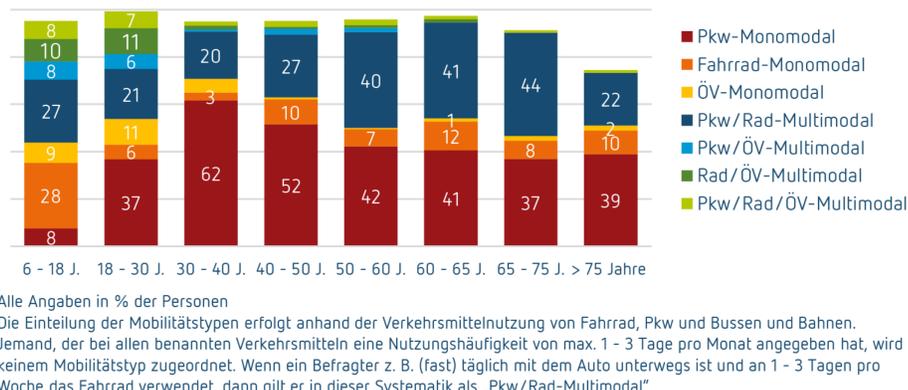
## Bewertung des Radverkehrs



## 40 % Autofahrer:innen

Etwa die Hälfte der Personen nutzen lediglich ein Verkehrsmittel mehrmals pro Woche bzw. sind monomodale Personen (54 %). Rund 10 % der Personen sind monomodale Fahrradfahrer:innen und 4 % monomodale ÖV-Nutzer:innen. 46 % der Personen sind hingegen multimodale Personen. Die beliebteste Kombination ist dabei Auto und Fahrrad. Rund 30 % der Personen nutzen diese Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche.

## Mobilitätstypen nach Altersgruppen

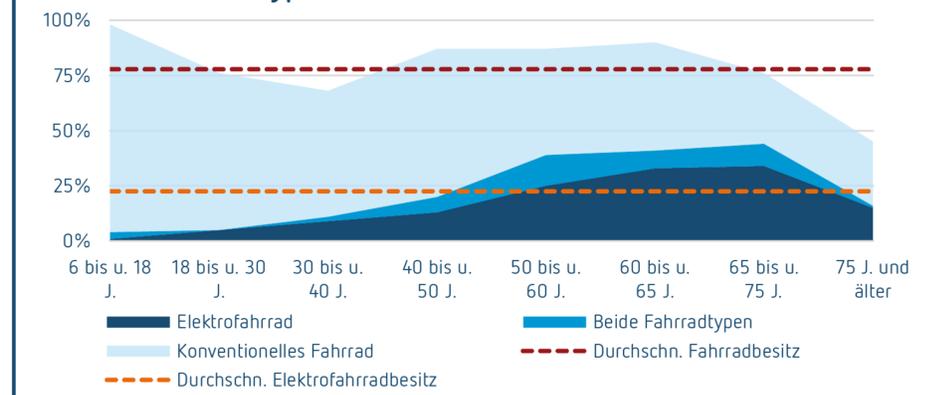


## 78 % der Personen ab 6 Jahren besitzen in Unna ein Fahrrad oder Elektrofahrrad.

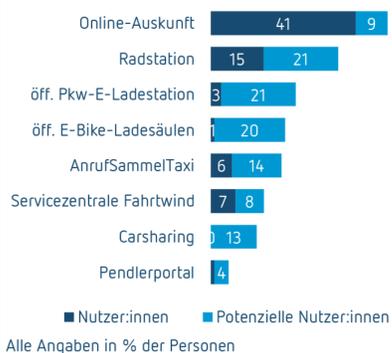
In der Altersklasse ab 75 Jahren fällt der Anteil allerdings unter dem Durchschnitt zurück.

23 % der Personen besitzen ein Elektrofahrrad (Pedelec, S-Pedelec). Die Elektrofahrradbesitzquote liegt dabei in den älteren Altersklassen über dem stadtweiten Schnitt.

## Besitz von Fahrradtypen nach Alter



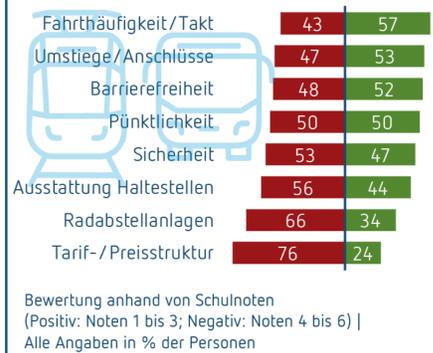
## Nutzer:innen(potenziale) von Mobilitätsangeboten



## 15 % der Personen ab 6 Jahren in Unna besitzen eine Zeitkarte für Bus und Bahn.

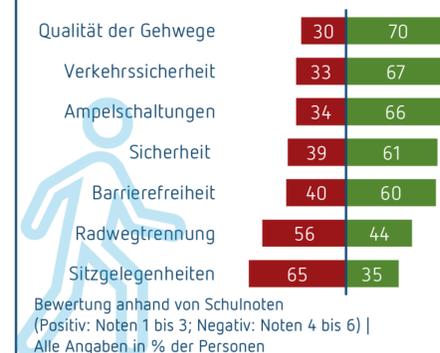
Bei den Zeitkarten handelt es sich vorwiegend um SemesterTickets oder Barentickets (33 % bzw. 26 % der Zeitkarten). Im Vergleich zur MiD 2017 fällt der Zeitkartenbesitz etwas unter dem Durchschnitt (Deutschland: 22 % der Personen, Stadtregion - Mittelstadt: 19 % der Personen).

## Bewertung öffentlicher Verkehrsmittel



Jeweils mehr als die Hälfte die Personen bewerten die Sicherheit an Haltestellen, die Umstiege und Anschlüsse, die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur sowie das Fahrradabstellangebot an Haltestellen als Teilaspekte des öffentlichen Verkehrs mit Schulnoten von 4 bis 6 vergleichsweise negativ. Vor allem bei der Preisstruktur sehen drei Viertel der Personen Verbesserungspotenziale.

## Bewertung des Fußverkehrs



Die Mobilitätsbefragung 2022 wurde im Rahmen des Aufstellungsprozesses des Mobilitätskonzeptes der Stadt Unna durchgeführt. Die Ergebnisse fließen in den Planungsprozess mit ein. Das methodische Vorgehen der Befragung entspricht den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW der Arbeitsgemeinschaft für Fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen, Städte und Kreise.   
 Quelle: Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.   
[www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)   
 Stand: Dezember 2022

## Vorrang für eine klimafreundliche Mobilität

Zu Fuß gehen 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 Fußgänger:innen und Radfahrende als vulnerabelste Teilnehmende am Straßenverkehr im besonderen Maße zu schützen. Gleichzeitig ist der ÖPNV auf mittleren und langen Distanzen das Rückgrat der 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 zu verknüpfen. Dabei spielen neben der Erreichbarkeit und der Geschwindigkeit, Komfort, Zuverlässigkeit und Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle.

## Mobilitätsgarantie für alle – Barrieren abbauen, Teilhabe sichern

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben partizipieren 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 klimatische Auswirkungen 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 soll 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.

## 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.



## Sicherung von regionaler und überregionaler Erreichbarkeit

Eine Vielzahl an Wegen werden 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 verkehrsmittelübergreifenden Erreichbarkeit ein weiteres wichtiges Ziel. Für eine nachhaltige Verkehrs-entwicklung 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 miteinander zu verbinden und Projekte gemeinsam zu initiieren. Handwerker:innen, Einzelhändler:innen oder Gewerbetreibende, alle Gruppen sind auf gute Erreichbarkeiten angewiesen, um Kund:innen 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.