

7.3 GRUNDKONZEPTIONIERUNG MOBILSTATIONEN

Mobilstationen werden in verschiedene Kategorien, je nach Nutzungsaufkommen, eingeteilt. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen zentralen Mobilstationen, regional peripheren Mobilstationen sowie Quartiersmobilstationen. Zentrale Mobilstationen besitzen das breiteste Verkehrsangebot und haben eine überörtliche Bedeutung für den ÖPNV. Ihre Ausstattung geht über das Angebot der Mindestausstattung hinaus. Regional periphere Mobilstationen haben das Ziel, Standorte mit höherem MIV-Aufkommen zu entlasten und periphere Ortsteile nachhaltig anzubinden. Darüber hinaus können Quartiersmobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss in den Wohngebieten etabliert werden, um eine wohnortnahe Anlaufstelle für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen zu gewährleisten. Die Größe und Relevanz der Mobilstation bestimmen den Angebotsumfang.

Potenzielle Standorte für **zentrale Mobilstationen** mit einem breiten Angebot in Nottuln sind der Bahnhof Nottuln-Appelhülsen und die Haltestelle Rhodeplatz. Darüber hinaus sollten **regional periphere Mobilstationen** in den Ortsteilen Darup und Schapdetten, am Versorgungszentrum Appelhülsener Str. sowie am Pendlerparkplatz A43 errichtet werden. Mögliche Standorte für **Quartiersmobilstationen** sind die Wohngebiete im Ortsteil Nottuln und Appelhülsen. Eine Priorisierung der Mobilstationen erfolgt in Tabelle 21.

Ein NWL-Konzept zur Errichtung von Mobilstationen⁵ sieht ebenfalls die Standorte Rhodeplatz und den Bahnhof Appelhülsen als potenzielle Standorte für Mobilstationen vor. Es schlägt außerdem die Haltestelle Historischer Ortskern vor. Aufgrund der räumlichen Nähe der Haltestelle Historischer Ortskern zum Rhodeplatz wird weiterführend ausschließlich der Rhodeplatz als potenzielle Mobilstation betrachtet.

Für eine optimale Verteilung und Erreichbarkeit der Stationen werden folgende Standorte vorgeschlagen (vgl. Tabelle 20):

Tabelle 20: Erreichbarkeiten potenzieller Mobilstationen

[Eigene Darstellung]

Standort	Einwohnerzahl im 5 / 10-Min-Umkreis (zu Fuß)
Nottuln Rhodeplatz	1.120 / 3.771
Versorgungszentrum Appelhülsener Str.	1.131 / 3.054
Bahnhof Nottuln-Appelhülsen	193 / 1.102
Pendlerparkplatz A43	/
Darup Mitte	481 / 1.467
Schapdetten Schule	912 / 1.278

⁵ Abrufbar unter: https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/Mobilstation_neu/Steckbriefe/Anlage_3.06_-_Kreis_Coesfeld.pdf

Folgende Ausstattungsmerkmale werden vorausgesetzt. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Handbuch Mobilstationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022 sowie aus dem 3. Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld 2019:

Mindestausstattung:

- ▶ Steele/Säule (Wegweiser, Logo)
- ▶ Informationen zum Angebot (Aushangfahrplan, Umgebungspläne etc.)
- ▶ Beleuchtung
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz
- ▶ Dynamische Fahrgastinformation
- ▶ Abfallbehälter

Bei Bedarf zu ergänzen:

- ▶ Fahrkartenverkauf
- ▶ Fahrradreparaturstation
- ▶ Ladestation für Fahrrad und Pkw
- ▶ B+R-Anlage (Witterungsbeständige Fahrradabstellanlagen/Fahrradstation)
- ▶ Parkplatz

Mobilitätsangebote:

- ▶ ÖPNV / SPNV
- ▶ Bike-Sharing
- ▶ Car-Sharing
- ▶ Evtl. E-Scooter und E-Roller Sharing



Abbildung 78: Informationsstele Mobilstation
[Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022]

7.3.1 Zentrale Mobilstationen

Rhodeplatz Nottuln

Die Haltestelle Rhodeplatz in Nottuln bietet aufgrund der zentralen Lage, dem ÖPNV-Angebot, einer Car-Sharing-Station sowie den bereits vorhandenen Ausstattungselementen das größte Potenzial, als Mobilstation ausgewiesen zu werden. Als zentraler Ort in Nottuln sollte diese Mobilstation die oben genannten Mindestanforderungen überschreiten.

Dieser Standort wird von etwa 1.120 Personen in 5 Minuten und von 3.771 Personen in 10 min fußläufig erreicht. Es sollte darüber nachgedacht werden, eine geschlossene und witterungsbeständige Fahrradabstellanlage – wie am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen – zu errichten sowie Lademöglichkeiten für Fahrräder anzubieten.

Bahnhof Nottuln-Appelhülsen

Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofes ist eine intermodale Anbindung hier besonders wichtig. Aktuell bestehen unterschiedliche Angebote, darunter der SPNV und ÖPNV, witterungsbeständige und abschließbare Fahrradabstellanlagen sowie eine Mitfahrerbank. Die Ausweisung dieses zentralen Knotenpunktes zu einer Mobilstation kann helfen, auf das vorhandene Angebot aufmerksam zu machen und besonders Pendelnde vom MIV auf den SPNV zu verlagern.

7.3.2 Regional-periphere Mobilstationen

Pendlerparkplatz A43

An der Haltestelle „Appelhülsen P&R Platz“ sollte eine Regional-periphere Mobilstation errichtet werden. In Verbindung mit dem Pendlerparkplatz bietet diese Haltestelle das Potenzial, den MIV zu bündeln und Pendelnde zusammenzubringen. Der Weg zu der Mobilstation kann mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Durch die Ausweisung als Mobilstation wird auf das Angebot des Pendlerparkplatzes aufmerksam gemacht.

Versorgungszentrum Nottuln, Appelhüsener Str.

An der Haltestelle „Am Hangenfeld“, an welcher 5 Buslinien verkehren, existieren bereits Ladestationen und ein Car-Sharing-Angebot. Die Angebote sind dabei jedoch räumlich um den Kreisverkehr auf den Parkplätzen der Einzelhändler verteilt. Eine Ausweisung als Mobilstation mit Steele und Beschilderung wäre sinnvoll, um auf die vorhandenen Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen und eine Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Darup Mitte

Auf dem Parkplatz auf der Roruper Str. ist Raum für Car-Sharing-Stellplätze, Ladeinfrastruktur und Fahrradabstellanlagen. Außerdem verkehren hier 5 Buslinien an der angrenzenden Bushaltestelle „Darup Mitte“. Im Einzugsbereich dieses Standortes erreichen 481 Personen in 5 min und 1.467 Personen in 10 min fußläufig die Mobilstation. Auch der Standort „Alter Hof Schoppmann“ würde sich grundsätzlich eignen. Die Bushaltestelle liegt jedoch nicht direkt am Standort, weshalb der Standort Darup Mitte empfohlen wird.

Schapdetten

An der Haltestelle Schapdetten Schule ist die Bündelung von verschiedenen Mobilitätsangeboten sinnvoll. Hier sollten witterungsbeständige Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Eine öffentliche Ladestation und ein Stadtteilauto könnten das Angebot des ÖPNV in Schapdetten sinnvoll ergänzen. Eine einheitliche Beschriftung durch das Ausweisen zu einer Mobilstation fördert die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Schapdetten.

7.3.3 Quartiersmobilstationen

Ein wichtiger Schritt, um die Auswirkungen des MIV zu reduzieren und eine Veränderung im Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erzeugen ist die Etablierung von Quartiersmobilstationen in den Ortsteilen Nottuln und Appelhülsen. Bei diesen steht nicht die Intermodalität im Vordergrund, sondern das Angebot an fußläufig erreichbarer Mikromobilität. Fahrräder und vor allem Lastenräder können von den Bewohner*innen ausgeliehen werden, um nicht mit dem Pkw einkaufen zu fahren. Auf diese Weise müssen keine eigenen Lastenräder angeschafft werden. Bestenfalls sind diese in maximal fünf Minuten zu Fuß erreichbar. Bei einigen der Quartiersmobilstationen bietet sich außerdem die Entwicklung von Car-Sharing-Angeboten an (vgl. Kap. 7.2).



Abbildung 79: E-Lastenradstation an der Universität Dortmund

[Eigene Aufnahme]

Wenn öffentliche Freiflächen, Parkplätze oder Lücken bestehen, können diese für die Quartiersmobilstationen umgenutzt werden. Folgende Standorte in Nottuln kommen dafür in Frage:

Nottuln:

- ▶ Quartier südlich der Rudolf-Harbig-Straße
- ▶ Quartier östlich der Dülmenerstr.
- ▶ Quartier am Hummelbach, nördlich des Sportzentrums

Appelhülsen:

- ▶ Quartier an der Brulandstraße
- ▶ Quartier an der St. Josef Kita
- ▶ Quartier am Sportzentrum Appelhülsen