KREIS UNNA
DER LANDRAT

21.07.2026 **Niederschrift 001/2026**

Arbeitskreis Mobilitätskonzept

am 27.05.2026 | Kreishaus Unna | Friedrich-Ebert-Straße 17 | 59425 Unna | C.003

Beginn 17:00 Uhr **Ende** 18:10 Uhr

Anwesend:

Kreistagsmitglieder SPD
Frau Nina Bartsch
Herr Jens Hebebrand
Herr Jens Schmülling

Kreistagsmitglieder CDU
Herr Klaus Herbert Bernemann
Herr Wilfried Feldmann

Kreistagsmitglieder AfD
Herr Simon Knaack
Herr Johannes Hermann Richard Kohlhaas-Müller

Kreistagsmitglied BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Herr Eckhard Kneisel

Kreistagsmitglied DIE LINKE
Frau Katja Wohlgemuth

Verwaltung
Frau Nicola Flucks
Herr Adrian Kersting
Herr Volker Klöpper
Herr Lukas Ossenbrink

Abwesend:

Kreistagsmitglieder CDU
Herr Michael Zolda

Kreistagsmitglieder FFV
Herr Andreas Wette

Herr Kersting eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er unterstreicht, dass es den Interfraktionellen Arbeitskreis Mobilitätskonzept bereits in der vergangenen Legislaturperiode gegeben habe, dieser aber lediglich in seiner ersten Sitzung über das Mobilitätskonzept beriet und anschließend vorrangig die Erstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Unna behandelte. Dieser wurde erfolgreich erarbeitet, erfolgreich vom Kreistag beschlossen, erfolgreich mit Prüfaufträgen versehen, die abgearbeitet wurden, und sei vor zwei Tagen, am 25.05.2026, erfolgreich in die Umsetzung gegangen. Er weist darauf hin, dass diese jetzt umgesetzte, umfassende Veränderung nicht ohne Kritik erfolge, es aber auch zu Kritik geführt hätte, wenn lediglich einzelne Linien verändert worden wären. Daher plädiert er dafür, der VKU zunächst Zeit zu geben, den neuen Nahverkehrsplan auf die Straße zu bringen und etwaige Fehler schnell zu beheben.
Das Mobilitätskonzept sei damals ein Stück weit auf der Strecke geblieben, solle aber ab diesem Jahr erstellt werden. Die heutige Sitzung diene als Auftakttermin zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes.
Herr Kersting fragt die Anwesenden, ob es Fragen oder Ergänzungen zur Tagesordnung gebe, was verneint wird. Die Sitzung umfasst somit folgende Tagesordnungspunkte:

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

Punkt 1	Bestellung einer Schriftführung
Punkt 2	Vorstellung Sachstand für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für den Kreis Unna und anschließende Diskussion
Punkt 3	Verschiedenes

Öffentlicher Teil

Punkt 1 Bestellung einer Schriftführung

Auf Vorschlag des Landrates wird Frau Nicola Flucks als Schriftführerin für den Interfraktionellen Arbeitskreis Mobilitätskonzept bestellt. Einmalig in dieser Sitzung wird Herr Lukas Ossenbrink als Schriftführer bestellt.

Abstimmungsergebnis
einstimmig beschlossen

Punkt 2 Vorstellung Sachstand für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für den

Kreis Unna und anschließende Diskussion

Herr Kersting übergibt sodann das Wort an Herrn Ossenbrink.
Herr Ossenbrink skizziert anhand der Präsentation (Folien 4 bis 39) den Sachstand seitens der Kreisverwaltung zum Mobilitätskonzept für den Kreis Unna. Dies umfasst zunächst eine kurze Darstellung der Ausgangslage und weiterer Sachstände, wobei Verknüpfungen sowohl zu relevanten vom Kreistag beschlossenen Konzepten, als auch zu Konzepten der kreisangehörigen Kommunen erwähnt werden. Weiter werden Anlass und mögliche Struktur des Mobilitätskonzeptes aufgezeigt. So solle das Mobilitätskonzept insbesondere zum Anlass genommen werden, um das Mobilitätssystem zu verbessern, damit die Menschen im Kreis Unna ein Angebot erhielten, günstig, sicher und nachhaltig von A nach B zu kommen.

Die Struktur und der Aufbau ergäben sich durch Anlehnung an einen typischen Aufbau aus der Fachliteratur (Allgemeines und Grundlagen, Bestandsaufnahme und -analyse, Leitbild und Zielentwicklung, Handlungsfelder und Maßnahmen).
Daran anknüpfend wird der vorgeschlagene Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes präsentiert. Dies umfasse neben der Art und dem Umfang möglicher Beteiligungsformate auch die zeitliche Umsetzungsplanung. Anschließend werden erste inhaltliche Vorschläge vorgestellt. Eingegangen wird insbesondere darauf, dass ein Fokus darauf gelegt werden solle, das Mobilitätskonzept als Rahmenstrategie zu verstehen, in der insbesondere die Rollenverteilung von Kreis/Kommunen/VKU hervorgehoben werde und auch die bestehenden Fördermöglichkeiten starke Beachtung finden sollten.
Inhaltlich werden mögliche Leitbilder, Ziele und Zielindikatoren aufgezeigt.

Letztlich wird ein erster Einblick gegeben, welche inhaltlichen Schwerpunkte gelegt werden könnten: Maßnahmen aus den kommunalen Konzepten könnten – dort wo es kommunenübergreifend sinnvoll erscheine – in das Mobilitätskonzept des Kreises implementiert werden. Außerdem sei ein Fokus auf die Vernetzung der Mobilitätsangebote sinnvoll. Neben einer weiteren Fokussierung auf Ansätze zur Verbesserung der Betrieblichen Mobilität werde auch die unterstützende Rolle des Kreises bei der kommunalen Maßnahmenumsetzung hervorgehoben, um Effizienzgewinne zu erzielen.

Es folgt im Anschluss eine Diskussion zu verschiedenen Inhalten der Präsentation:

Zu der vorgestellten Zeitplanung ergänzt Herr Kersting, dass bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten üblicherweise mehrere Hundert Seiten starke Papiere verschriftlicht würden, bei denen insbesondere in der Zielfindung des Konzeptes durch eine umfangreiche Beteiligung Ergebnisse festgelegt würden, die nach der Beschlussfassung des finalen Konzeptes in Vergessenheit geraten würden.

Vor diesem Hintergrund sollte der Leitsatz des Mobilitätskonzeptes sein, die inhaltlichen Umfänge zu verschlanken und auch die Beteiligungsformate auf ein notwendiges Maß zu beschränken.

Auf Nachfrage von Frau Wohlgemuth, ob die kreisangehörigen Kommunen bereits jetzt im Bilde über die Erstellung des kreisweiten Mobilitätskonzeptes und ihre Einbindung hierbei seien, antwortet Herr Kersting, dass es seit mehreren Jahren einen Arbeitskreis Mobilität zwischen Kreis und Kommunen auf Sachebene gebe und dort auch Themen wie das Mobilitätskonzept des Kreises behandelt würden. Das Vorhaben sei dort bereits angekündigt worden. Auch die Wünsche und Anregungen der Kommunen sollten in das kreisweite Mobilitätskonzept einfließen und dies sei den Kommunen bereits mitgeteilt worden.

Zu der Beteiligung und Einbindung insbesondere des NWL und der VKU ReMobility erfragt Herr Schmülling, welche Stakeholder in welchem Rahmen zusammensitzen sollten, um das Konzept in ein gutes Werk zu gießen, das dann nach Wunsch der Kreisverwaltung kein Papiertiger werden solle, sondern in dem die verschiedenen Interessen aufgezeigt und in Einklang gebracht würden.
Herr Kersting antwortet, dass dies darauf ankomme, welche Handlungsfelder mit dem Mobilitätskonzept bedient werden wollen. Auch die VKU ReMobility könne eine tragende Rolle in der Umsetzung einnehmen beispielsweise beim Carsharing- oder Bikesharing-Angebot, aber auch dies müsse abgestimmt sein, und das erhoffe sich die Verwaltung aus dem gemeinsamen Erarbeitungsprozess.
Auch der NWL sehe sich künftig als Mobilitätsdienstleister, sei aber selbst bekanntermaßen derzeit im internen Umbruch.

Herr Feldmann fragt ergänzend zum Beteiligungsformat nach, ob es möglich sei, die relevanten Inhalte der kommunalen Konzepte für das kreisweite Mobilitätskonzept übersichtlich zusammenzufassen und dem IFAK zur Verfügung zu stellen. Dies wird von Seiten der Verwaltung zugesagt.

Herr Hebebrand bittet darum, dass bereits in der Vergangenheit erarbeitete Inhalte zum Mobilitätskonzept als Grundlage für den Erarbeitungsprozess mit einfließen sollten. Herr Kersting bestätigt dies und begründet auch den kurzen Zeitplan für den Erstellungsprozess mit den vorhandenen inhaltlichen Unterlagen. Er erläutert, dass diese entstanden seien, bevor der Fokus in der Verwaltung auf den Nahverkehrsplan gelegt wurde. Die Unterlagen seien in vielen Teilen noch aktuell und müssten an mancher Stelle noch aktualisiert werden, können aber prinzipiell als Grundlage genutzt werden, mit der sofort gearbeitet werden könne.

Frau Bartsch fragt nach, wie das nun zu erstellende Konzept gemeinsam mit den Kommunen umgesetzt werden solle.
Die Frage, ob die Kommunen das kreisweite Konzept umsetzen sollen, wird von Herrn Kersting und Herrn Ossenbrink verneint. Herr Ossenbrink erläutert, dass die Umsetzung von Maßnahmen, die auch die Kommunen selbst umsetzen wollen, manchmal auf Kreisebene sinnvoller aufgehoben sei.

Dass beispielsweise neun von zehn Kommunen in ihren Konzepten die Bikesharing-Maßnahme verschriftlicht haben, diese aber bislang noch nicht umgesetzt haben, verdeutliche, dass eine gebündelte gemeinsame Umsetzung gegebenenfalls zielführender und erfolgversprechender sei. Diese Maßnahmenansätze sollen gemeinsam herausgearbeitet und gebündelt werden und letztlich soll im Kreis-Konzept transportiert werden, welche Zuständigkeiten von wem übernommen werden.

Das genannte Beispiel eines Radverleihsystems greift Herr Kersting auf und erklärt, dass viele Kommunen entsprechende Maßnahmen in ihren Konzepten verschriftlicht hätten. Mit Blick auf das Angebot im Kreis Unna weist er darauf hin, dass es ein bestehendes Verleihsystem an den Radstationen gebe, das auch über den Kreis finanziert wird und in den Radstationen in sieben von zehn Kommunen angeboten werde. Die Möglichkeit, sich dem metropolradruhr anzuschließen, bestehe aktuell, auch losgelöst davon, dass die Stadt Lünen dies bereits anbietet. Man müsse aber auch die Finanzierbarkeit anschauen und vergleichen – auch bei anderen Maßnahmen. Hier müsse geschaut werden, ob es als Kreis und Kreisgemeinschaft sinnvoll sei, gebündelt tätig zu werden. Zum Beispiel sei Carsharing im Ansatz sinnvoller in mehreren aneinander liegenden Kommunen anstatt in einzelnen kleineren Kommunen.
Ein weiteres Beispiel der Schulwegeplanung könne als Maßnahme so verstanden werden, dass dafür eine gemeinsame Leitlinie auf Kreisebene gemeinsam mit den Kommunen erstellt werden könne.

Herr Knaack fragt zum Thema Mobilstation, ob die genannten kreisweiten 150.000 Euro für alle kreisangehörigen Kommunen lediglich die Errichtung von je einer Informationssäule umfassen. Auch wenn es sich um eine Förderung des Landes handele, seien es Steuergelder, die verwendet würden. Herr Kersting antwortet, dass die Frage nach der Verwendung von Steuergeldern an anderer Stelle zu beantworten sei.
Das Mobilstationen-Projekt diene als Beispiel, als kommunale Familie Fördergelder sinnvoll zu nutzen und einen Mehrwert zu schaffen. Herr Ossenbrink ergänzt und erläutert, dass die Gesamtsumme vorab mit 200.000 Euro angesetzt wurde und im Zuge der Ausschreibung und Vergabe deutlich geringer ausgefallen sei. Vom Umfang her umfasse dies aber nicht nur die Erstellung von Säulen, sondern es handele sich um die Aus- und Wegweisung des gesamten Mobilstation-Umfeldes und des umfänglichen Mobilitätsangebotes. Jedes Angebot werde mit Beschilderung ausgewiesen. Dies sei gemeinsam mit den Kommunen konzipiert und sowohl von einem externen Grafikbüro als auch von einem externen Produktionsunternehmen umgesetzt worden. Darüber hinaus solle das ausgewiesene Angebot perspektivisch auch erweitert werden und dies auf den Mobilstation-Wegweisungen auftauchen.

Herr Feldmann gibt den Hinweis, dass das Mobilitätskonzept der Stadt Schwerte aus dem Jahr 2016 den Umsetzungszeitraum bis 2025 hatte. Er halte die Idee für sinnvoll, aus den dortigen Erfahrungen auch Schlüsse zu ziehen und diese in das kreisweite Konzept mit einfließen zu lassen.

Herr Kohlhaas-Müller fragt zu den Carsharing-Maßnahmen in den Kommunen nach. Herr Kersting erläutert, dass der Maßnahmenansatz in den kommunalen Konzepten bedeute, dass die Umsetzung eines solchen Konzeptes vorgeschlagen werde. Diese Maßnahmen stünden in den einzelnen Kommunen für sich, und hier könne eine Diskussion über einen kreisweiten Ansatz sinnvoll sein. Herr Feldmann ergänzt zum Carsharing, dass in Bottrop ein Angebot über ein Smart-City-Projekt angestoßen worden sei und dass dies vielleicht auch ein Umsetzungsweg für den Kreis Unna sei.
Herr Ossenbrink ergänzt, dass ein mögliches Carsharing-Vorhaben verbunden mit einer Förderung sogar sinnvoller sei, wenn noch kein Angebot bestünde, da zwar ein Carsharing-Betrieb gefördert würde, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass es dort noch kein Carsharing gebe. Herr Schmülling erinnert abschließend daran, dass diese vorgeschlagene Vorgehensweise so auch im damaligen Mobilitätsbeirat zum Nahverkehrsplan besprochen worden und auch Carsharing-Anbieter eingeladen worden sei. Dieses bestehende Wissen müsse dokumentiert worden sein.
Auf Basis der vorausgegangenen Wortbeiträge fasst er die Aufgabe dieses Gremiums aus seiner Sicht so zusammen, Lösungen zu finden, das bestehende Mobilitätsangebot zu erweitern, insbesondere an den Mobilstationen und zentralen und wichtigen Verknüpfungspunkten. Dabei müssten sowohl die VKU ReMobility als auch die Entscheidungsträgerinnen und -träger in den Kommunen mit eingebunden werden, da die kommunalen Hoheitsgebiete angefasst werden müssten.

Frau Wohlgemuth lobt die vorgestellten Vorschläge und hält die zeitlichen Umsetzungsvorstellungen vor dem Hintergrund der Präsentationsinhalte für realistisch. Sie stellt die Frage in den Raum, warum die VKU ReMobility die Aufgabe der Umsetzung erhalten solle. Herr Kersting erklärt, dass die VKU ReMobility Ende 2025 als Service- und Mobilitätsdienstleister gegründet worden sei.
Aus dem NVP leite sich der Auftrag ab, das Angebot im Bereich TaxiBus/On-Demand weiterzuentwickeln und dies gemeinsam anzugehen. Die VKU ReMobility solle Dienstleister werden für Angebote, die über den klassischen ÖPNV hinaus gehen.

Außerdem bringt Frau Wohlgemuth ein, dass ein Fokus auf der Radmobilität liegen sollte. Hier seien bereits heute viele Menschen mit dem Rad unterwegs, aber es fehlten Verbindungswege wie ein umgesetzter Radschnellweg. Die Sicherheit im Radverkehr werde immer wichtiger, da Ihrer Meinung nach das Sicherheitsemp-

finden ausschlaggebend sei, ob man mit dem Fahrrad fährt oder nicht. Sie plädiere daher für eine räumliche Trennung der Verkehrsmittel. Der Hinweis wird von der Verwaltung mit aufgenommen.

Die Nachfrage von Herrn Knaack zur Umsetzung von Fahrradstraßen und der damit verbundenen Halteverbote und dem Wegfall von Parkraum beantwortet Herr Kersting damit, dass dies in der Zuständigkeit der Kommunen liege und kein Teil der Befassung eines kreisseitigen Mobilitätskonzeptes sei.

Herr Kneisel hält den vorgestellten Ansatz für sehr ambitioniert, aber grundsätzlich gut und pragmatisch. Als Ableitung des Mobilitätskonzeptes aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept des Kreises Unna hebt er die notwendige Verkehrswende und die Dekarbonisierung des Verkehrs hervor.
Seiner Meinung nach seien die notwendigen Bausteine alle bekannt, zum Beispiel Ladeinfrastruktur, Elektromobilität, mehr Rad- und ÖPNV-Anteile. Diese Bausteine sollten für den Kreis auf die Straße gebracht werden. Beim Nahverkehrsplan vermisse er den Ansatz, die Umsetzung zu operationalisieren und mit quantifizierbaren Zielen zu versehen. Seiner Meinung nach brauche es für das Mobilitätskonzept solche Ziele, aber insbesondere die, die auch tatsächlich erreichbar seien. Es sollten darüber hinaus die vorhandenen Instrumente zusammengefasst werden, um miteinander die Ziele zu erreichen. Außerdem wäre es sinnvoll, Schlüsselprojekte zu erarbeiten, die priorisiert umgesetzt werden sollten. Herr Kersting antwortet, dass, wie beim Nahverkehrsplan, das wirtschaftlich Mögliche im Mobilitätskonzept aufgezeigt werden solle.

Punkt 3 Verschiedenes

Herr Bernemann stellt eine Nachfrage zur Vertretungs-Regelung innerhalb der Kreisverwaltung, ob denn im Falle eines unvorhergesehenen Ausfalls die Bearbeitung des Konzeptes weiterhin gewährleistet sei. Herr Klöpper antwortet, dass in seinem Sachgebiet neben ihm und Herrn Ossenbrink noch Frau Debbeler als Radverkehrskoordinatorin im Bereich der konzeptionellen Mobilitätsplanung tätig seien, es aber keine 1:1-Vertretung gebe. Daher könnte bei einem längerfristigen Ausfall von Herrn Ossenbrink die Erarbeitung nicht ohne Weiteres übernommen und fortgesetzt werden.

Anschließend beendet Herr Kersting die Sitzung um 18:10 Uhr und bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme.

Anlage
Präsentation – Interfraktioneller Arbeitskreis Mobilitätskonzept

gez. Lukas Ossenbrink
Schriftführer

gez. Adrian Kersting
Vorsitzender