



Stärken

- gutes Radwegenetz für Touristik (Kanal)
- Radwege Wesel-Datteln Kanal
- viele Radwege
- Radwege Bahntrasse Richtung Schermbeck
- Gute Beschilderung der Radwege
- Genug und gute Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt (mo-fr)
- Lippe Fähre Baldur ist eine tolle Sache

Lichtsignalanlagen & Schaltung

Schwächen

Fehlende Radwegeverbindungen & Zustand

- keine Radverbindung über die Lippe von Ostrich aus
- fehlender Radweg an der Gahlener Str. nach Ostrich
- wenig überregionale Radschnellverbindungen ins Ruhgebiet
- schlechter Radweg an der Gahlener Str. (in der Nähe der Kopper Gmbh)
- fehlender Radweg an der Klosterstr. bis Hardt / Aldi
- Kein Fahrradweg von Ostrich zur Innenstadt
- fehlende Radwegen entlang von Bundesstraßen
- Zu wenig durchgehende Radwege
- schlechter Zustand der Radwege (Gahlener Str., Kloster Str.)
- Anbindung der P&R-Stellplätze an der A31
- Schlechter Zustand der Radwege
- Schlechte Ausschilderung Fahrradwege
- kein Radweg von Ostrich zur Innenstadt
- Fürst-Liepsold-Allee: neue Straße ohne eigenen Radweg
- Staub auf Wege entlang Lippe-Kanal

- Ampeleinschaltung für Fußgänger: zu lange Wartezeiten
- Ampeleinschaltung Gemeindefriedeck verbessert: zu lange Wartezeiten
- Barrierefreie Gestaltung von Lichtsignalanlagen fehlen
- Grüne Welle von Hardt in die Stadt fehlt (via Gahlener Str.)
- keine einstufige Regelung für Radfahrer an Ampelkreuzungen
- Bettelampeln

Fahrradzonen / Fahrradstraßen / Führungsformen

- Einbahnstraßenregelung mit Fahrradgegenverkehr zu eng
- Bei Ampeln keine Eindeutigkeit von Rad- und Fußwegen
- Fährstraße leider keine Fahrradstraße
- Zu wenig Fahrradzonen
- Radverkehr Innenstadt = nur nicht nutzbare Einbahnstraßen
- Keine Fahrradstraßen
- fehlende Fahrradzonen nördlich und südlich der Klosterstr.
- Innenstadt Radverkehr nicht in allen Richtungen freigegeben
- Übergänge Radweg / Straße sehr schlecht
- Angstzonen Radweg Mercedes

Fahrradabstellanlagen

- Mehrfamilienhäuser: oft kein Platz für E-Bikes und Seniorenbikes
- Abstellmöglichkeiten für Lastenräder nicht vorhanden (Discourter)
- mehr Fahrradstellplätze an Lebensmittelgeschäftstandorten (auch Lastenräder und E-Bikes)

Infrastruktur für E-Fahrräder

- Bike-Ladestationen und Servicestationen
- Ladestationen E-Bikes und E-Scooter (Senioren)
- Wenn E-Bikes als Ersatz für Auto, dann will man ein anderes Tempo: gute Radwege
- Fehlende Ladestation für E-Bikes
- Übergänge zwischen Fahrbahn und Radweg sehr schlecht
- keine Trennung der Fahrtrichtungen des Fahrradverkehrs vorhanden
- keine Trennung von Fuß- und Radverkehr vorhanden

- fehlende bzw. schlechte Radwegmarkierungen an der Klosterstr. (Nähe ALDI)
- Radstreifen Westwall gefährlich
- Fußgänger und Radfahrer zu eng zusammen
- Autos fahren zu schnell an Radfahrern vorbei
- Kanalplanken fehlen
- Umfahrungsanlagen oft eng

Fußverkehrsinfrastruktur

- Parkende Autos auf Geh- und Radwege
- zu schmale Fußwege und schlechter Zustand
- unsicherer Schulweg entlang der Clemens-August-Str.
- keine Querungshilfen an Bundesstraßen
- barrierefreie Fußwege schlecht zu Rathaus, Altstadt, Ärzte, Krankenhaus
- keine sichere Schulwege
- Taktile Inseln ohne Anbindung an ÖPNV
- Schmale Fußwege in den Altstadt-Gassen

Sonstiges

- Umlaufsperrn im Stadtgebiet sind zu eng für Lastenräder / Anhänger (Bsp. am Kanal, Lippe)
- fehler Informationsfluss
- Fahrradmitnahme im Bus schlecht: zu umständlich
- Leihstationen für Lastenräder

Idee: Schließfächer für Einkaufstaschen in der Innenstadt

Idee: Fahrradaktionstage als Werbung fürs Fahrrad

Baustellen sind ein Problem für den Radverkehr

fehlende / schlecht Radweg-Markierungen an der Klosterstr.



MOBILITÄTSENTWICKLUNGSPLAN DORSTEN

STATUS QUO

Stärken

Bahnhaltepunkte

gutes
klassifiziertes
Straßennetz

Umgestaltung des
Bahnhofs und
Bahnhofsplatzes

2 Autobahnen (A31
und A52) und 3
Bundesstraßen (58,
224, 225)

Zustand der
Züge
(Saubерkeit)

Gute Taktung der
RE-Züge

Schwächen

ÖPNV

Anschluss-
möglichkeit Bus
+ Bahn

direkte Bus- und
Bahnverbindung nach
Münster und Haltern
fehlen

ÖPNV auf
Hauptachse nicht
auf Quartiere

Umstieg in der
"letzten Meile"
schwierig

keine ÖPNV-
Anbindung
Hardt-Kaufland

ÖPNV:
Einkaufsmöglichkeiten
sollten berücksichtigt
werden

keine gute Taktung des
ÖPNV in
Außenbereichen (Ostlich)

unzureichendes
ÖPNV-Angebot

Anbindung ÖPNV
nach Östlich
ausbaufähig

Tariffsystem zu
kompliziert + zu
teuer

ÖPNV zu
teuer

zu wenig Fahrrad-
stellflächen im
Zug und Bus

Kinderwagen-
mitnahme /
Fahrradmitnahme im
ÖPNV

Zeitersparnis
MIV gegenüber
ÖPNV

Verkehrsführung & Geschwindigkeiten

keine Umgehung,
daher starker Durch-
die Innenstadt

Tempo in den
Altstadtgassen

zu wenig
Kreisverkehre

keine Tempo-30
Begrenzung auf
der Hardtstraße

wenige
Tempo-30-Zonen

Keine
Ausweichstreifen
in Wulfen

Verkehrsaufkommen

Elterntaxi

zu viel Schwerlast-
verkehr durch die
Stadt

Bei Autobahnsperrung
immenses
Verkehrsaufkommen
in Dorsten

Verkehrssteuerung

Vorrangschaltung
für Rettungsfahrten
(Polizei, Feuerwehr)

Ampelschaltung im
Bereich
Industriegebiet Ost

Grüne Welle von
Ampeln für MIV

Keine
Einfahrbeschränkung
Altstadtgassen

Sonstiges

weite Fahrten zum
Einkauf; Nutzung
des Autos

Beziehungsverhältnisse von
Straßen (Kreis, Land,
Bund) für Dorsten
gering

Lärmbelastigung
Bundesstraßen /
Autobahn

Vorrang Straßen-
instandhaltung
(MIV)

Oft keine
Trennung Rad /
Auto / Fußverkehr

zu hohes Tempo
auf der A31

Infrastruktur an Bahnhöfen & Haltestellen

Keine Bügel an
öffentlichen
Haltestellen

zu wenige
Fahrradsänder im
Zentrum an
Bushaltestellen

Bahnhof Hervest
nicht barrierefrei
und fahrradgerecht

Ausstattung des Bahnhofes
und Bushaltestellen:
- Fahrgästelektros
- Barke
- Saubertische

Bahnhöfe: keine
Abstellmöglichkeiten
für teure Fahrräder
(E-Bikes)

negatives
Sicherheitsgefühl am
Bahnhof + in den
Zügen

Alternative Mobilität

keine
Carsharing-
Angebote

zu wenig
Ladesäulen

zu wenig
Park+Ride

Ladesäulen mit
unterschiedlichen
Abrechnungssyste-
men

Ruhender Verkehr

zu wenig
Generations-
parkplätze

schlechte Parksituation
Wilhelm-Lehrstads-
Schule (Elterntaxi)

zu viele
Parkplätze in der
Innenstadt

Zustand P+R-
Plätze
(Erreichbarkeit)

Logistik & Logistik-Verkehre

Anlieferung in
der
Fußgängerzone

hinderliche
Paket-
zustelldienste

zu viel ruhender
Verkehr in den
Altstadtgassen - keine
Kontrollen

zu viele
parkende Autos
in der Innenstadt

zu wenig
Parkplätze

fehlende
Parkplätze in der
Innenstadt

letzte Meile

zu viele Logistik-
unternehmen in
Dorsten



LEITZIELE

Steigerung der
Wohn- und
Lebensqualität

Rad- / Fußverkehr

Sichere und komfortable
Radverkehrsinfrastruktur
fördern / bereitstellen

Stärkung der Fuß- und
Radverkehrs-
verbindung zwischen
den Stadtteilen

Nebenstraßen als 30-
Zonen und
Fahradzonen
ausweisen

Verbesserung der
Ampelschaltungen
zugunsten des Fuß-
und Radverkehrs

Entwicklung und
Ausbau von
Fahrradstraßen

Kreuzungsfreie
Radwegever-
bindung Nord / Süd

Überprüfung der
Qualität und
Instandsetzung von
Radwegen

Herstellung einer sicheren
Radverkehrsverbindung
zwischen Östlich und die
Innenstadt (u.a. für den
Schülerverkehr)

eine attraktive,
autofreie
Innenstadt

Schaffung umwegreifer
Verbindungen zwischen
den Stadtteilen für den
Fuß- & Radverkehr

Öffentlicher Verkehr

Taktverdichtung
im SPNV auf
max. 30 Min.

Anschluss an das S-
Bahn-Netz des
Ruhrgebietes und
Münster herstellen

Verbesserung der
Vernetzung von Bus-
und Bahnverkehr

SPNV-Anschluss Dorsten-
Coesfeld - Münster stärken
→ Erreichbarkeit der Stadt
Münster mit dem ÖPNV
verbessern

Verbesserung der
Fahradmitnahme im
öffentlichen Verkehr (ggf. mit
Anhängern oder Boxen)

Förderung von
alternativen
Bedienformen im
ÖPNV (z.B. AST)

Verbesserung der
Tarifstruktur und der
Transparenz im ÖPNV
und SPNV

Sonstiges

Überprüfung von
Möglichkeiten zur
Neuorganisation von
Lieferverkehren

Ermittlung von
Bewegungsprofilen als
Grundlage für eine
bedarfsgerechte
Mobilitätsplanung

Informationsfluss in
Navigationssysteme
verbessern

Etablierung eines
Carsharing-
Angebots

Zeitnahe Umsetzung
von Maßnahmen unter
Berücksichtigung des
Klimawandels

Motorisierter / ruhender Verkehr

Neuordnung des
Parkraumes in
der Stadt Dorsten

Reduktion von
ruhemdem Verkehr
in Einbahnstraßen

Entwicklung von
parkplatzfreien
Zonen

Intensivierung der
Kontrolle des
ruhenden Verkehrs

Ausweiten von
Temporeduktionen
im Stadtgebiet

Überprüfung von
Möglichkeiten um den
Durchgangsverkehr aus
der Stadt fernzuhalten

Modal Split

Erhöhung des
ÖPNV-Anteils am
Modal Split auf 20%

Erhöhung des
Radverkehrsanteils am
Modal Split auf 40 %