

22.04.2020
Drucksache 052/20

Entwurf zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität	17.08.2020	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreisausschuss	31.08.2020	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	01.09.2020	Entscheidung	öffentlich

Organisationseinheit Planung und Mobilität

Berichterstattung Sabine Leißle

Budget	01	Zentrale Verwaltung
Produktgruppe	01.11	Planung und Mobilität
Produkt	01.11.04	Verkehrsentwicklung, Aufgabenträger ÖPNV

Haushaltsjahr	Ertrag/Einzahlung [€]	
	Aufwand/Auszahlung [€]	0,00

Beschlussvorschlag

- Der vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete Entwurf des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr* wird vom Kreistag des Kreises Unna als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unter Berücksichtigung der Stellungnahme (Punkt 5 der Vorlage) des Kreises Unna unterstützt.
- Der Landrat wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr die Stellungnahme zu übermitteln.

Sachbericht

1. Grundlagen

Der Grundlagenbeschluss beim RVR

In der Sitzung der Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr vom 24.09.2012 wurde der einstimmige Beschluss gefasst, dass sich der RVR verstärkt mit dem Thema „Mobilität in der Metropole Ruhr“ auseinandersetzen soll (Drucksache Nr. 12/0679). Es sollte ein Grundkonzept für ein regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr in enger Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Nahverkehrs und den Vertretern der Wirtschaft erarbeitet werden. Mit diesem Beschluss erhielt der RVR den Auftrag zu einer regionalen Gesamtbetrachtung des Themas Mobilität, die bislang in dieser Form und der damit verbundenen integrativen und verkehrsträgerübergreifenden Perspektive nicht stattgefunden hat.

Das von der Verwaltung des RVR skizzierte Grundverständnis der Aufgabe und der Vorschlag zur Struktur für den Erarbeitungsprozess wurde von der RVR-Verbandsversammlung am 15.03.2013 beschlossen. Die Verwaltung wurde daraufhin beauftragt, den mit dem Fachdialog Verkehr & Mobilität begonnenen Diskussionsprozess fortzuführen und einen Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ einzuberufen, um mit diesem an einem Verkehrsträger übergreifenden, an den Verkehrsbedürfnissen der Region orientierten Mobilitätsentwicklungskonzept zu arbeiten (Drucksache Nr. 12/0766).

Die Erarbeitungsstufen

Die Erarbeitung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr erfolgte in kontinuierlicher Zusammenarbeit und im Dialog mit fachlichen Vertretern und Vertreterinnen der Verbandskommunen und regionalen Partnern mit dem Ziel, ein integriertes Konzept für die Mobilität in der Metropole Ruhr zu erstellen.

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr setzt sich aus zwei Stufen zusammen:

- Stufe 1 - Leitbilder und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr
- Stufe 2 - Analyse, Handlungsansätze und Modellprojekte.

In den Folgejahren nach Verabschiedung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr soll eine bedarfsgerechte Fortschreibung und Anpassung der Maßnahmen im Drei-Jahres-Rhythmus erfolgen, die durch eine jährliche Evaluation ergänzt wird.

Der Beteiligungsprozess im Arbeitskreis Regionale Mobilität

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept sollte der RVR gemäß Auftrag des Planungsausschusses und der Verbandsversammlung in Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen im RVR und weiteren regionalen Akteuren aus Verkehr, Umwelt und Wirtschaft entwickeln.

Aus diesem Grunde wurde zum Aufbau einer regionalen Arbeitsstruktur der Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ initiiert, dessen konstituierende Sitzung am 20.03.2013 stattfand. Insgesamt traf der Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ seitdem zwanzigmal zusammen. Zur Teilnahme eingeladen werden Fachvertretende der Städte, Gemeinden, Kreise, Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern, des VCD, Pro Bahn,

des VDV, der VRR AöR, des NWL, des ADFC, des Landesbetriebes Straßenbau NRW, des ILS, des Verkehrsministeriums NRW sowie weitere Verbände aus dem Mobilitäts- und Logistiksektor.

Selbstverständnis

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr stellt auf regionaler Ebene eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende und ganzheitliche Betrachtung von Verkehr und Mobilität in der Metropole Ruhr und über deren Grenzen hinaus dar. Dabei werden sowohl Spannungsfelder der Mobilität als auch lokale Zuständigkeiten und die regionale Identität berücksichtigt. Gleichzeitig galt es jedoch, die Interessen verschiedenster Akteure und den Anspruch an ein integriertes Konzept in Einklang zu bringen.

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr ist umsetzungs- und zukunftsorientiert. Es stellt keinen Ersatz für kommunale Planungen dar und erhebt auch keinen Alleinvertretungsanspruch des RVR. Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr steht für eine innovative, regionale Mobilität.

2. Die 1. Stufe: Leitbilder und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr

Basierend auf dem Meinungsbildungsprozess im Arbeitskreis Regionale Mobilität und der aus diesem heraus gebildeten Arbeitsgruppe Leitbilder und Ziele führte der RVR ein Vergabeverfahren zur *Entwicklung von Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr* durch. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde im Mai 2014 die Bietergemeinschaft Planersocietät & Orange Edge ausgewählt.

Mit dem Endbericht zu *Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr* wurde unter dem regionalen Mobilitätsleitbild „**Die vernetzte Metropole Ruhr**“ ein regionales, verkehrsartenübergreifendes Mobilitätsleitbild mit den folgenden sechs Leitsätzen vorgelegt:

Leitsatz 1: Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr

Vernetzung im Bereich Wirtschafts- und Personenverkehr mit benachbarten Regionen sowie nationalen/internationalen Metropolregionen und Verkehrsnetzen stärken und weiterentwickeln.

Leitsatz 2: Die in sich vernetzte Metropole Ruhr

Erreichbarkeit innerhalb der Region für Wirtschafts- und Personenverkehr verbessern.

Leitsatz 3: Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr

Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr durch einen leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehr weiter stärken.

Leitsatz 4: Raumdifferenzierte Mobilität

Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur in Hinblick auf Siedlungsstrukturen und Flächen raumdifferenziert und übergreifend qualifizieren.

Leitsatz 5: Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr

Negativen Folgen und Belastungen, die durch Verkehr auf Stadt, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, minimieren.

Leitsatz 6: Mobilität für alle in der Metropole Ruhr

Gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit - auch unter dem Aspekt Geschlechtergerechtigkeit - für individuelle Mobilität stärken und weiterentwickeln.

In der Verbandsversammlung des RVR vom 01.07.2016 (Drucksachen Nr. 13/0178-2 und Nr. 13/0533) wurde die Verwaltung beauftragt, das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr (2. Stufe) auf Grundlage des Endberichtes zu Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität einschließlich der Anregungen aus dem Planungsausschuss vom 26.08.2015 zu erarbeiten. Dabei waren auch die Anregungen aus den Fraktionen im RVR sowie der IHK/HWK zu den Punkten

- Veränderung Modal-Split durch technische Innovationen
 - Ansatz zur Koordination des interkommunalen bzw. regionalen Busverkehrs
 - Problemlagen in Teilräumen des Verbandsgebietes
- zu beachten.

3. Die 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr

Die Erarbeitung der zweiten Stufe des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr* erfolgte mit dem im Rahmen eines EU-weiten Auswahlverfahrens ermittelten internationalen Gutachterkonsortium bestehend aus Planersocietät (Dortmund), Spiekermann & Wegener (Dortmund), Geertz Gutsche Rümenapp (Hamburg, Berlin), Goudappel Coffeng (Deventer) und Hanseatic Transport Consultancy (Hamburg) zwischen Februar 2018 und August 2019. Diese Erarbeitung wurde von einer engen Zusammenarbeit und im fachlichen Dialog mit Verbandskommunen und regionalen Partnern unter Einbindung des fachlichen Arbeitskreises Regionale Mobilität begleitet.

Die Erarbeitung der zweiten Stufe des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr* gliederte sich in drei Phasen:

- Phase 1: Analyse,
- Phase 2: Zentrale Handlungsansätze für ein integriertes Mobilitätsentwicklungskonzept,
- Phase 3: Modellprojekte.

Phase 1: Analyse

Die Phase 1 *Analyse* beinhaltet die zielorientierte, verkehrsträgerübergreifende Analyse der Mobilität in der Metropole Ruhr, die Analyse der Stärken und Schwächen der heutigen Mobilitäts- und Verkehrsstruktur in der Metropole Ruhr sowie den Bezug zu Leitbildern und Zielaussagen.

Zu den inhaltlichen Bausteinen der Phase 1 *Analyse* zählen:

- Motorisierter Individualverkehr
- Wirtschafts- und Logistikverkehr
- Luftverkehr
- ÖPNV / Intermodalität
- Radverkehr
- Klima und Umwelt
- Innovationen und Digitalisierung
- Marketing und Kommunikation
- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Trends im Mobilitätsverhalten

Die methodische Herangehensweise basiert u. a. auf einer vorausgehenden Literaturrecherche, der Analyse zu Stärken und Schwächen in der Region und einer Erreichbarkeitsanalyse.

Bezogen auf das Verkehrsaufkommen in der Metropole Ruhr werden neben Quell- und Zielverkehren auch die Transitverkehre berücksichtigt. Bei den Verkehrszwecken werden sowohl Pendlerverkehre und betriebliche Verkehre als auch Freizeitverkehre untersucht.

Weitere analytische Themenschwerpunkte beziehen sich beispielsweise auf die Verkehrsinfrastruktur und Unfallschwerpunkte im Straßennetz.

Im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse wurden neben KEP-Standorten (Kurier-, Express- und Paketdienste) auch Großstandorte des Versandhandels sowie öffentlicher Einrichtungen in die Untersuchungen zu Phase 1 einbezogen. Darüber hinaus wurde bezüglich der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten nicht nur der Logistikverkehr betrachtet sondern auch die Erreichbarkeit für die Mitarbeitenden berücksichtigt. Zusätzlich wurde für Güter- und Logistikverkehre der Modal-Split der Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Schiene ermittelt.

Auf internationaler Ebene wurde die Anbindung der Metropole Ruhr im Luft-, Straßen-, Schienen-, und Schiffsverkehr untersucht. Dabei wurde auch die Erreichbarkeit der Flughäfen Dortmund und Düsseldorf sowie der Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und der relevanten deutschen Nordseehäfen berücksichtigt.

Die Analysen zum Leitsatz *Die in sich vernetzte Metropole Ruhr* zeigten aus Sicht der Gutachter, dass die Erreichbarkeiten sowie hohe Pkw-Nutzung im Personenverkehr deutliche Potenziale im ÖV und Radverkehr belegen. Darüber hinaus gelangten die Gutachter zu der Ansicht, dass auch in der Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander deutliche Potenziale zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund bestehen. Neben infrastrukturellen Optimierungsnotwendigkeiten sei hierzu auch die Verbesserungen im Bereich der Orientierung und Nutzerfreundlichkeit erforderlich. Derzeit fehle es vor allem an einer regionalen Koordination der lokalen Angebote im ÖV und Radverkehr.

In den Analysen zum Leitsatz *Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr* wurde von den Gutachtern dargestellt, dass Produktion und Konsum wichtige Logistik-Standortfaktoren in der Metropole Ruhr sind: „Die Metropole Ruhr zählt zu den bedeutendsten Logistikstandorten Europas“ und „ist nach wie vor ein industrielles Schwergewicht, insbesondere für die transportintensive metallerzeugende und -verarbeitende Industrie. Die Region profitiert von der zentralen Lage in Deutschland und Europa und der direkten Anbindung an die Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen.“

Die Analyse des Leitsatzes *Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr* zeigte, dass der Verkehr in der Metropole Ruhr weiterhin eine Vielzahl von negativen Folgen und Belastungen induziert. Eine Reduktion erscheint nur durch eine verstärkte Nutzung effizienter und umweltverträglicher Verkehrsmittel sowie eine regional abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung möglich.

Im Rahmen der Analyse zur *Raumdifferenzierten Metropole Ruhr* wurde von den Gutachtern festgestellt, dass die Erreichbarkeit der Oberzentren aus geringer verdichteten Räumen mit allen Verkehrsmitteln schlechter ist. Besonders betroffen sind der Radverkehr und der ÖV. Erreichbarkeiten im ÖV sind neben der Lage zentralörtlich hochrangiger Einrichtungen (Krankenhäuser, Universitäten, etc.) auch stark von der Erschließung mit dem SPNV abhängig. Die Angebotsqualität im ÖV ist dabei vor allem im Busverkehr von der Gebietstypologie abhängig. Im SPNV verlaufen Achsen mit starkem Bedienungsangebot auch in dünner besiedelte Teilräume. Ergänzende Mobilitätsangebote für den Alltagsverkehr wie das metropolradruhr und Carsharing bleiben vor allem auf den Ballungskern beschränkt.

Bezüglich des Leitsatzes *Mobilität für alle in der Metropole Ruhr* stellten die Gutachter fest, dass „der individuelle Zugang zum Pkw in der Metropole Ruhr hoch“ sei. „Jedoch insbesondere der Zugang zum Rad sowie zum ÖV ist gering – diese Verkehrsmittel stellen für viele Nutzer*innen scheinbar keine Alternativen dar. Barrieren zur verstärkten Nutzung des ÖV entstehen insbesondere durch die bestehende Haltestelleninfrastruktur, die Reisezeiten, Takte sowie das Ticketsystem.“

Die Ergebnisse der Analysephase des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts für die Metropole Ruhr (Drucksache Nr. 13/1261) wurden seitens der Verwaltung im Planungsausschuss am 28.11.2018 in Form eines 176 Seiten umfassenden Analyseberichtes vorgestellt. Hinweise aus dem fachlich besetzten Arbeitskreis Regionale Mobilität zur Analyse sind in den nun vorgelegten Entwurf des Endberichts eingeflossen.

Phase 2: Handlungsansätze

Die Handlungsansätze bauen auf den *Ergebnissen der Analysephase* auf und orientieren sich an den sechs oben genannten Leitsätzen zu *Leitbildern und Zielaussagen*:

Als Auswahlkriterien für alle Handlungsansätze wurden folgende Elemente herangezogen:

Die Handlungsansätze sollen

- Wirksam
- Individuell
- Nachhaltig
- Zukunftsgerichtet
- Erreichbar/Umsetzbar
- Regional

sein.

Zugehörig zu den 36 Handlungsansätzen sind rund 150 Handlungsoptionen, die Teilaspekte eines Ansatzes jeweils konkreter beschreiben. Das Leitbild der Raumdifferenzierten Mobilität in der Metropole Ruhr ist als Querschnittsthema in allen vorliegenden Handlungsansätzen enthalten.

Aus den Handlungsoptionen werden in einem späteren Schritt die Modellprojekte entwickelt.

Nachfolgend werden die erarbeiteten Handlungsansätze aufgeführt:

Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr (A)

A1	Deutschlandtakt umsetzen und nationale / internationale Anbindung verbessern
A2	Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten
A3	Verbesserung der nationalen und internationalen Korridore des Straßenverkehrs
A4	Regionale und interregionale ÖPNV-Erreichbarkeit der Metropole Ruhr verbessern

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr (I)

I1	RRX und schnellen Regionalverkehr als Rückgrat der Mobilität innerhalb der Metropole Ruhr entwickeln und einbinden
I2	Systemgrenzen und Stadtgrenzen überwinden
I3	Implementierung von Werkzeugen für systematische Verkehrsanalysen
I4	Einführung einer regionalen Verkehrsplattform mit regionalem Datenmanagement
I5	Integriertes Verkehrsmanagement (IVM)
I6	Intelligente Infrastruktur und Testfelder für autonomes Fahren schaffen
I7	Smart Region Ruhr
I8	Herstellung eines stadtverträglichen, bedarfsgerechten Straßenraums
I9	Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement
I10	Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für Verkehrsträger des Umweltverbundes
I11	Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes und Stärkung des regionalen Radverkehrs
I12	Pilotraum Metropole Ruhr – Drohnentechnologie im Verkehr nutzen

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)

W1	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße
W2	Innovationsraum Wirtschaftsmetropole Ruhr
W3	Schaffung von Abstellflächen und Ladezonen sowie eines übergreifenden Parkraummanagements
W4	Schaffung von innerstädtischen oder innenstadtnahen Konsolidierungspunkten
W5	Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenfahrrädern verbessern

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)

U1	Lärmbelastung reduzieren
U2	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in sensiblen Räumen
U3	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe
U4	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
U5	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
U6	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten

Mobilität für alle in der Metropole Ruhr (S)

S1	Regionale Zusammenarbeit in Planung und Kommunikation weiterentwickeln
S2	Harmonisierung des ÖPNV Tarifs in der Metropole Ruhr für die Nutzenden
S3	Abgestimmter barrierefreier Ausbau des ÖPNV und SPNV
S4	Informationen zur barrierefreien Mobilität
S5	Regionale Kooperation im Mobilitätsmanagement ausweiten
S6	Regionales Verkehrssicherheitskonzept Metropole Ruhr
S7	Weiterentwicklung und Verstetigung der Marke „radrevier.ruhr“
S8	Regionale Fußverkehrsstrategie
S9	IGA 2027 als Impuls für innovative regionale Verkehrsplanung

Einige der als Handlungsansätze aufbereiteten Themen wurden im Arbeitskreis Regionale Mobilität kontrovers diskutiert. Diese Themen sind nachfolgend aufgeführt:

- Lärmbelastung reduzieren – Aufstellen eines regionalen Lärminderungsplans für die Metropole Ruhr
- Neubaustrecke Metropole Ruhr – Köln für bessere Fernverkehrsanbindung
- Verstärkte regionale Abstimmung der Schieneninfrastruktur überprüfen
- Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement
- Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für Verkehrsträger des Umweltverbundes
- Anfertigung eines Tarifgutachtens zur Erhöhung der Tarifgerechtigkeit
- Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
- Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen

Phase 3: Modellprojekte

Die Modellprojekte stellen ein Grundgerüst für das Leitbild „Vernetzte Mobilität in der Metropole Ruhr“ dar. Dazu gilt es, die einzelnen Stärken und Kompetenzen der Akteure in der Region einzubinden und bestehende Strukturen aufzunehmen.

Die 23 Modellprojekte sind

- praxisorientiert, d. h. sie benennen Arbeitspakete, Projektstrukturen, Bausteine sowie Inhalte der Projekte und sind Grundlage für eine praktische Umsetzung
- zielgerichtet, d. h. sie basieren auf einer konsequenten Herleitung von Leitsätzen und Zielaussagen über die Handlungsansätze (36) und Handlungsoptionen (ca. 150) zu den Modellprojekten
- innovativ, d. h. sie sollen sowohl als kurzfristiger Lösungsvorschlag, aber auch einer zukunftsfähigen Ausrichtung der Metropole Ruhr dienen
- gemeinsam, d. h. sie basieren auf der Bildung und Nutzung von Netzwerken sowie auf der Einbeziehung von relevanten Akteuren und bauen auf den Vorerfahrungen und bisherigen Aktivitäten auf.

M-I 10.5	Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel
M-U 5.1	Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region
M-S 2.4	Grenzenlos mobil - auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der Metropole Ruhr
M-S 9.2	IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept
M-I 3.1	Verkehrsmodell Metropole Ruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region
M-I 4.2	open.data metropol Ruhr - Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten
M-U 4.2	Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen
M-I 7.1	Smart Region: Mobility – Pilotquartiere – Vom Konzept zur Umsetzung
M-I 7.3	Smart Region: Roads – Maßnahmen testen und Pilotstraßen auswählen
M-I 9.1	Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 2.4	Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt
M-A 1.5	Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen
M-A 2.1	Stationen als Willkommensort - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds
M-I 1.1	Schiene 2040 - Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole

	Ruhr
M-I 1.2	Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung
M-S 1.2	Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt
M-W 1.2	Logistik-Hubs - Bündelungs- und Umschlagspunkte für Schwerlastverkehre schaffen
M-W 2.2	Gleisanschlussbörse - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 4.1/ M-W 4.3	Micro-Hubs - Aufbau eines Leitfadens und einer Datenbank
M-S 5.1	Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität
M-I 11.1	Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes
M-I 11.2	Bike-and-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung
M-U 6.1 / M-U 6.3	metropolradruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems

Der vollständige Entwurf des Endberichtes steht unter <https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/mobilitaetsentwicklungskonzept/> zum Download zur Verfügung.

Die politische Befassung beim RVR

Der Entwurf zum Endbericht der 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr wurde den politischen Gremien des RVR (Drucksache Nr. 13/1495) am 18.09.2019 dem Planungsausschuss, am 30.09.2019 dem Verbandsausschuss vorberatend sowie am 11.10.2019 der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Verbandsversammlung fasste folgenden Beschluss

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Entwurf des Endberichts zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr den am Arbeitskreis Regionale Mobilität beim RVR beteiligten Kommunen, Kreisen und Institutionen/Verbänden zur Beteiligung vorzulegen. Das Beteiligungsverfahren ist bis zum Sommer 2020 abzuschließen.
3. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, in 2019 drei Konferenzen vor Ort zum Regionalen Mobilitätskonzept für die Metropole Ruhr durchzuführen, um politische und verwaltungsseitige Vertretende über den Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr zu informieren.
4. Überdies wird die Verwaltung beauftragt, mit Beginn der Umsetzung der Modellprojekte ein jährliches Monitoring zu implementieren, aus dem Fortschritt und Auswirkungen der Modellprojekte hervorgehen. Die Ergebnisse werden im Planungsausschuss beraten.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den beteiligten Planungsbüros ein ergänzendes Umsetzungskonzept zu erarbeiten, das konkret Akteure, Kosten und Zeithorizonte benennt. Ein Konzeptentwurf soll in der ersten Sitzung des Planungsausschusses in 2020 zum Beschluss vorgestellt werden.
6. Die Ergebnisse der Beteiligung werden der Verbandsversammlung möglichst bis zum Sommer 2020 sowie dem vorhergehenden Fachausschuss in geeigneter Form zur Beratung vorgelegt.

4. Beteiligungsphase

Regionalkonferenzen

Die drei jeweils dreistündigen Regionalkonferenzen, zu denen Politik, Verwaltung und Verbände/ Institutionen eingeladen wurden, fanden

- am 04.12.2019 in Wesel (Regionalkonferenz West),
- am 19.12.2019 in Unna (Regionalkonferenz Ost),
- am 29.01.2020 in Recklinghausen (Regionalkonferenz Mitte)

statt.

Die Veranstaltungen, in denen über die wesentlichen Inhalte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes informiert wurde, waren mit jeweils etwa 60 Teilnehmenden gut besucht.

Eine weitere Informationsveranstaltung für Vertretende der Wirtschaftsverbände fand im März 2020 statt.

Weitere Vorgehensweise

Für die weiteren Schritte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes braucht es den Schulterschluss vieler Akteure. Der RVR steht mit dem Land NRW über die Ruhrkonferenz und den Aufgabenträgern VRR und NWL dazu in engem Austausch.

Auf Basis des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 11.10.2019 wurden die am Arbeitskreis Regionale Mobilität beim RVR beteiligten Kommunen, Kreise und Verbände/Institutionen über das Beteiligungsverfahren informiert und eingeladen, die Befassung zum Entwurf des Endberichtes in Ihren Häusern durchzuführen und dem RVR ihre Anregungen und Hinweise **bis zum 30. September 2020** zukommen zu lassen.

Nach dieser Beteiligungsphase findet die Auswertung beim RVR statt. Es ist vorgesehen, dass die Ergebnisse dieses Prozesses im Frühjahr 2021 den politischen Gremien des RVR zur Beratung vorgelegt werden.

5. Stellungnahme des Kreises Unna

Der vom RVR erarbeitete Entwurf des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr bildet ein zukunftsweisendes und integrierendes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität im Verbandsgebiet. Aufgrund der Lage, der siedlungsräumlichen Struktur und den vorhandenen Mobilitätsbedürfnissen haben die vorgestellten Modellprojekte eine unterschiedliche Bedeutung für den Kreis Unna. Bei einigen Modellprojekten ergeben sich zahlreiche Verknüpfungspunkte zu schon laufenden Mobilitätsaktivitäten des Kreises Unna.

Der Kreis Unna nimmt zu ausgewählten Modellprojekten wie folgt Stellung:

- **M-I 10.5 Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel (S. 470- 474)**

Mit dem Projekt FUN - „Flexibel UNterwegs im Kreis Unna“ hat der Kreis Unna ein Zukunftskonzept umweltfreundlicher und intermodaler Mobilität entwickelt und setzt dies derzeit auch mit Landesförderung um.

Die verschiedenen Mobilitätsangebote werden durch die Bündelung in der fahrtwind-App zusammen mit den Partnern zukunftsfähig gestaltet:

- VKU (Kommunales Verkehrsunternehmen, 90 % Fahrleistung im Kreis Unna)

- Radstationen, Radparkhäuser
- CarSharing, Taxi, Fahrgemeinschaften

Die verkehrsträgerübergreifend agierende Servicezentrale „fahrtwind“ als Plattform des integrierten Mobilitätsdienstleisters VKU dient als kompakte Dienstleistungsplattform für alle Mobilitätsangebote im Kreis, das heißt: „alles aus einer Hand“ - unterschiedliche Angebote und Anbieter mit einem Zugang und nur einmaliger Registrierung für bedarfsgerechte Nutzung aller Angebote = SingleSignOn (1 x informieren, buchen, registrieren, bezahlen).

Zentrales Instrument für diese Optionen ist die **fahrtwind-App** <https://www.kreis-unna.de/x/As-319c3e>, mit der in der Endausbaustufe im Gegensatz zu anderen Mobilitätsapps auf unterschiedliche Tarife zugegriffen werden kann (Westfalen-Tarif, VRR-Tarif und NRW-Tarif)

Der Kreis Unna steht für einen Erfahrungsaustausch gerne zur Verfügung.

Anmerkung: die Benennung des Modellprojektes ist irreführend. Es geht bei der fahrtwind-App des Kreises Unna nicht um die Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel, sondern um die Möglichkeit, über nur eine Plattform die Buchung, Bezahlung und Abrechnung aller Verkehrsmittel zu ermöglichen.

- **M-U 5.1 Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region (S. 475-480)**

Vor allem die Nutzung der Mobilstationen, um in der Ballungsrandzone zum Umstieg vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel zu bewegen, hat ein ruhrgebietsweites Potenzial. Der **Kreis Unna** hat bereits eine umfassende Analyse bezüglich sinnvoller Standorte von Mobilstationen im Kreis Unna erstellt. <https://security.kreis-unna.de/sessionnet/bi/getfile.php?id=6236176&type=do>

Anmerkung: derzeit befinden sich Radstationen in NRW in einem sehr unterschiedlichen Zustand. Die Radstationen im Kreis Unna zeichnen sich durch eine konsequente und einheitliche Umsetzung vereinbarter Qualitätsmerkmale aus. Hierzu gehören u.a. die Öffnungs- und Service-Zeiten, der einheitliche Zugang mittels Chip und im Laufe des Jahres 2020 mittels Smartphone (auch für Leih-Räder und Radparkanlagen) – im gesamten Kreisgebiet.

Der Kreis Unna regt an, dass die Zugangssysteme zum Abstellen eigener Räder im VRR- und NWL-Raum untereinander kompatibel gestaltet werden. Ziel muss die Erarbeitung von Schnittstellenlösungen für die Nutzung des Systems „Dein Radschloss“ (VRR) und des Systems im Kreis Unna sein.

Die Aufrechterhaltung und Verbesserung von Qualitätsmerkmalen der Radstationen ist ein wichtiges Anliegen des Kreises Unna. So sollte der ADFC NRW als verlässlicher Partner und als Inhaber der Marke „Radstation“ in die Prozesse mit eingebunden werden.

Der Kreis Unna steht für einen Informationsaustausch gerne zur Verfügung.

- **M-S 9.2 IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept (S. 486-495)**

Die Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die IGA 2027 wird vom Kreis Unna ausdrücklich begrüßt.

Für den Raum Lünen und Bergkamen sieht das Konzept der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 vor, den Landschaftsraum Lippe und Datteln-Hamm-Kanal in Bergkamen und Lünen als

eintrittsfreier Zukunftsgarten und Exzellenzstandort zu entwickeln. Dieser soll unter dem Motto „Landschaft in Bewegung – Hoch Aktiv, Bewegt, Entspannt und Multimobil an Lippe und Datteln-Hamm-Kanal“ zahlreiche Sport- und Bewegungsangebote für Jung und Alt bereitstellen und dabei die bewegte Topografie der Haldenlandschaft an Kanal und Lippe nutzen. Schon jetzt hat der Radtourismus in der Region durch die vielfältigen Themenrouten (u.a. Route der Industriekultur, Römer-Lippe-Route, LandesGartenSchau-Route) eine wichtige Bedeutung in den Kommunen sowie in der Region. Durch die IGA 2027 wird der Radtourismus im Projektjahr, sowie durch die neuen attraktiven Landschaftsräume auch langfristig steigen. Aus diesem Grund haben die Städte Lünen und Bergkamen gemeinsam eine Projektskizze für einen IGA-Radweg Bergkamen-Lünen erstellt und sich bei der Bundesregierung um Fördermittel im Rahmen des Wettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ beworben. Der IGA-Radweg verknüpft die bestehenden sowie zukünftigen Freizeitziele für die Bewohnerinnen und Bewohner in Bergkamen und Lünen miteinander und schafft neue attraktive und direkte Wege (z.B. Seepark und Strandbad in Lünen, Wasserstadt Aden in Bergkamen). Vielfältige, auch überregional bedeutsame Ziele (z.B. Römerpark in Bergkamen) liegen im direkten Einzugsgebiet des IGA-Radwegs.

- **M-I 3.1 Verkehrsmodell Metropole Ruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region (S. 497-504)**

Der Kreis Unna sieht den Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells als wichtige Grundlage für mehrere Modellprojekte und befürwortet das geplante Vorgehen.

- **M-I 4.2 Open.data Metropole Ruhr – Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten (S. 505-510)**

Der RVR verfügt bereits über ein zentrales Open-Data-Portal für die Metropole Ruhr, auf dem bereits Daten aus verschiedensten Themenbereiche von einigen Verbandskommunen bereitgestellt werden. Eine Ergänzung um das Thema Mobilität wird vom Kreis Unna befürwortet. Hier muss allerdings -im Gegensatz zu den bisher verfügbaren Daten- eine flächendeckende Datenverfügbarkeit gewährleistet sein, also z.B. auch ein Verkehrsverbund übergreifendes Liniennetz. Außerdem ist die Pflege und Aktualität der Daten sicherzustellen. Hierfür ist eine direkte Ansprache auch der kreisangehörigen Kommunen unabdingbar.

- **M-U 4.2 Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen (S. 511- 516)**

Der Mobilitätsaspekt „gute Erreichbarkeit“ ist nur einer von vielen zu berücksichtigenden Aspekten bei der Identifikation von geeigneten Flächen für die Siedlungsentwicklung.

Die hier geplante Potenzialuntersuchung mit einer vertiefenden Erreichbarkeitsanalyse der ÖPNV-Haltepunkte bietet den Kommunen keine zusätzliche Unterstützung bei ihren Planungen, da zum einen diese sich daraus ergebenden Erkenntnisse den Kommunen bereits vorliegen (z.B. im Rahmen der Nahverkehrsplanung) und zum anderen die Kommunen über weit mehr detaillierte Informationen vor Ort verfügen, z.B. auch im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit, um entsprechend neue Siedlungsräume zu erschließen oder bestehende zu optimieren.

Die Abstimmung über die Siedlungsflächenentwicklung war und ist u.a. Gegenstand der Aufstellung des Regionalplanes Ruhr, so dass auch im Hinblick auf das Kostenvolumen eine Potenzialuntersuchung nicht befürwortet wird.

Hauptaugenmerk sollte auf einer Erweiterung des Flächeninformationssystem Ruhr (RuhrFis) in Form von erweiterter und unkomplizierter Nutzung von Daten (Daseinsvorsorge, Siedlungsflächenmonitoring etc.) gelegt werden, damit den Kommunen ein entsprechendes Werkzeug für eigenständige optimierte Planungen zur Verfügung steht.

- **M-I 9.1 Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung (S. 531-536)**

Der Kreis Unna befürwortet eine abgestimmte Strategie für den ruhenden Verkehr. Bereits erfolgte Aktivitäten von Kreisseite sind z.B. die Abfrage von Parkmöglichkeiten und -gebühren in den Kreiskommunen (im Zusammenhang mit dem Lenkungskreis der Städteregion 2030) und die Beauftragung einer Ideenskizze zum Parkraummanagement im Kreis Unna. Weiterhin wurden im Rahmen des Gutachtens Mobilstationen Bedarfe ermittelt.

Wünschenswert wäre zukünftig auch die Integration des Parkraummanagements in die Mobilitäts-App „fahrtwind“ (siehe M-I 10.5), z.B. durch die Einbeziehung von P+R-Parkplätzen mit der Möglichkeit der Reservierung von Parkplätzen im Zusammenhang mit der Nutzung des SPNV/ÖPNV.

- **M-I 11.1 Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes (S.537-542)**

Das durch den RVR in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen entwickelte Regionale Radwegenetz hat als „Bedarfsplan für den Radverkehr“ eine hohe Bedeutung für die Stärkung der Radnutzung im Alltagsverkehr für die gesamte Metropole Ruhr. Im Kreis Unna kommt dem abgestimmten Konzept ein besonders hoher Stellenwert zu, da es als regional übergreifendes hierarchisches Radwegenetz die Basis bildet für das derzeit in Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept Kreis Unna. Vor diesem Hintergrund hat die Umsetzung und Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes des RVR für den Kreis Unna eine hohe Priorität, um für die Bürgerinnen und Bürger auch im Alltagsverkehr ein leistungsfähiges und sicheres Radwegenetz -in Kombination mit dem Radverkehrskonzept Kreis Unna- bereit zu stellen. Hier sieht der Kreis Unna den RVR in der Pflicht, die Umsetzung koordinierend voranzutreiben und entsprechende finanzielle Mittel bei Bund und Land zu eruieren.

- **M-I 11.2 Bike-&-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung (S. 545-547)**

Im bereits unter Punkt M-U 5.1 benannten Gutachten „Mobilstationen im Kreis Unna – Entwicklung einer Bewertungsmatrix“ werden bereits erste Einschätzungen zu Potentialen und Bedarfen für Bike&Ride im Kreis Unna gegeben.

- **M-U 6.1/M-U 6.3 metropolrad.ruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems (S. 548-552)**

Grundsätzlich sind der Ausbau und die Weiterentwicklung eines regionalen Fahrradverleihsystems zu begrüßen. Der Kreis Unna verfügt mit seinen Radstationen über ein gut funktionierendes und qualitativ hochwertiges Angebot. Es steht eine Leihradflotte von 80 Tourenrädern und modernen Pedelecs zur Ausleihe bereit. Nach einmaliger Registrierung besteht die Möglichkeit der Buchung, Bezahlung und Ausleihe rund um die Uhr über die fahrtwind-App. Aufgrund dieses bestehenden Systems beim Kreis Unna muss vorrangig die Verknüpfbarkeit bzw. Entwicklung von Schnittstellen der unterschiedlichen vorhandenen Systeme im Vordergrund stehen. Ein weiterer Aspekt ist, dass auch die unterschiedlichen Nutzungsarten (Alltag und Freizeit) zusammengedacht werden müssen. Es geht also nicht nur um das metropolrad mit dem Fokus der Nutzung für nur kurze Wege, sondern auch um die Freizeitnutzung (revierrad, Radverleihsystem Kreis Unna). Lastenräder können über den ADFC Kreisverband Unna kostenlos ausgeliehen werden.

- **M-A 2.1 Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds (S. 559-566)**

Im Rahmen der „Mobilitätsoffensive 3“ hat der ZRL in der 105. ZRL-Verbandversammlung (Vorlage Nr. 25/2019) Infrastrukturmaßnahmen, Kosten und Umsetzungszeiten zum Ausbau von Stationen unter Berücksichtigung des städtebaulichen Umfelds beschlossen.

- **M-I 1.2 Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung (S. 572-579)**

Aufgrund von hohen Pendlerbeziehungen in die benachbarten Oberzentren ist ein leistungsfähiger ÖPNV für den Kreis Unna und seine Städte von zentraler Bedeutung. Als einzige Stadt im Kreis Unna verfügt Bergkamen über keinen SPNV-Anschluss. Die Erreichbarkeitsqualität ist optimierungsbedürftig. Pläne zur Wiedereinrichtung einer Schienenanbindung Bergkamens mit dem Projekt RegionalStadtBahn zwischen Dortmund und Hamm über Bergkamen konnten bisher nicht umgesetzt werden.

Aktuell lässt der NWL eine ergebnisoffene Machbarkeitsstudie (mit unterschiedlichen Trassenvarianten) erarbeiten, die sämtliche Potenziale untersucht und eine Kosten-/Nutzenanalyse aufstellt. Entsprechende Finanzmittel sind im Haushalt des NWL für 2020 eingeplant.

Als Alternative bzw. Ergänzung des SPNV-Angebotes hat der Kreis Unna ein Gutachten für ein Schnellbuskonzept im Kreis Unna erstellen lassen. (DS055/20).

- **M-S 1.2 Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt (S. 580-583)**

Gem. ÖPNV-G NRW § 8 Abs. 1 ist es den Kreisen und Kreisfreien Städten vorbehalten, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Die seit 1995 gelebten Strukturen der Aufgabenträgerschaft haben sich nach Auffassung des Kreises Unna bewährt: Der Kreis Unna hat gerade in den letzten 7 Jahren bezogen auf die Umsetzung von Nahverkehrsplanmaßnahmen große Erfolge erzielt. Allen voran seien der 15-Minuten-Takt auf der Achse Unna – Kamen – Bergkamen und die erfolgreichen Schnellbuslinien genannt.

Die Schaffung zusätzlicher Strukturen, die ein Regionaler Nahverkehrsplan mit sich bringen würde, ist aus Sicht des Kreises Unna nicht sachgerecht und würde einen erheblichen zusätzlichen Personal- und Abstimmungsbedarf der öffentlichen Hand und der Verkehrsunternehmen bedeuten. Neuorganisationen würden unnötige neue Bedarfe nach enger Abstimmung hervorrufen.

Der Kreis Unna schlägt analog zum Positionspapier der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KöR) alternativ eine Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne – in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden NWL und VRR, sowie dem RVR - vor, um die städteübergreifenden Bus- und Schienenverbindungen zu verbessern.

- **M-S 5.1 Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität (S. 605-609)**

Der Kreis Unna hält die bisher bestehenden Aktivitäten (Zukunftsnetz Mobilität, mobil pro.fit etc.) zur Mobilitätsberatung für ausreichend. Der Kreis Unna verfügt seit 2007 mit dem Projekt „mobil&Job – Initiative Betriebliches Mobilitätsmanagement“ über ein erfolgreiches Konzept, um Arbeitnehmer über umweltfreundliche Mobilitätslösungen für den Arbeitsweg zu informieren.

Das Projekt „mobil&Job“ will sowohl Unternehmen als auch deren Mitarbeiter motivieren, vom eigenen Auto auf das Fahrrad/das E-Bike, den ÖPNV, die Fahrgemeinschaft umzusteigen oder auch öfter mal wieder zu Fuß zu gehen. In Kooperation mit den Unternehmen werden die Arbeitswege der einzelnen Arbeitnehmer analysiert und situationsspezifische Alternativvorschläge zur individuellen Pkw-Nutzung gegeben.

Seit 2019 wird das Projekt mobil&Job über die Mobilitätsplattform „*fahrtwind*“ des Mobilitätsdienstleisters VKU organisiert. Durch eine zusätzlich auf RVR-Ebene angesiedelte Mobilitätsberatung werden für den Kreis Unna keine weiteren positiven Effekte erwartet.

Grundsätzlich sieht der Kreis Unna den RVR in der Pflicht, sich vorrangig auf seine Kernkompetenzen zu konzentrieren. Die weitergehende Übernahme von Aufgaben ist immer unter dem Aspekt finanzieller und

personeller Ressourcen zu betrachten. Außerdem muss eine Beteiligung aller Verbandskommunen (auch der kreisangehörigen Städte/Gemeinden) unter Berücksichtigung derer personeller Ressourcen gewährleistet sein. Dies ist bereits heute nicht immer gegeben.

Anlagen

keine