



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Regionalkonferenz vor Ort
Kreishaus Recklinghausen 29.1.2020

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Begrüßung

Markus Schlüter

Beigeordneter „Wirtschaftsführung“, Regionalverband Ruhr

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- Leitbilder und Zielaussagen
- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Handlungsansätze
- Phase 3: Modellprojekte
- Weitere Schritte
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- **Hintergrund**
- Leitbilder und Zielaussagen
- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Handlungsansätze
- Phase 3: Modellprojekte
- Weitere Schritte
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Hintergrund Beschlusslage RVR

Verbandsversammlung 24.09.2012

Drucksache Nr. 12/0679-1

Auftrag an Verwaltung für **Erarbeitung** eines Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes

Verbandsversammlung 15.03.2013

Drucksache Nr. 12/0766

Auftrag an Verwaltung für Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes einen **Fachdialog „Verkehr & Mobilität“** durchzuführen und hierzu **Arbeitskreis „Regionale Mobilität“** einzuberufen.

Verbandsversammlung 01.07.2016

Drucksachen Nr. 13/0178-2 und Nr. 13/0533

Auftrag an Verwaltung zur **weiteren Erarbeitung** eines Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes auf **Grundlage Endbericht zu Leitbildern und Zielaussagen** zur Regionalen Mobilität einschließlich der Anregungen aus Planungsausschuss vom 26.8.2015; Berücksichtigung der Anregungen aus den Fraktionen sowie der IHK/HWK und zu den Punkten

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

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Hintergrund Beschlusslage RVR

Verbandsversammlung 30.09.2016

Drucksache Nr. 13/0575

Auftrag, eine **europaweite Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb** zur Erarbeitung der **weiteren Bausteine** des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts für die Metropole Ruhr vorzubereiten

Planungsausschuss 28.02.2018 und 12.09.2018

Drucksache Nr. 13/1038 und 13/1180

Kenntnisnahme **Sachstandsberichte** zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept

Planungsausschuss 21.11.2018

Drucksache Nr. 13/1261

Kenntnisnahme **Entwurf des Analyseberichts**

Planungsausschuss 22.05.2019

Drucksache Nr. 13/1407

Kenntnisnahme **Sachstandsbericht** zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beschlusslage

Änderungsantrag	 REGIONALVERBAND RUHR
Drucksache Nr.: 13/1544-1	

	10.10.2019
Fraktionsantrag	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	11.10.2019	2.7

Betreff: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr: Entwurf des Endberichtes zur 2.Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beschlusslage

Beschlussvorschlag

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.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beschlusslage

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.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beschlusslage

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.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beteiligungsverfahren & Regionalkonferenzen



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

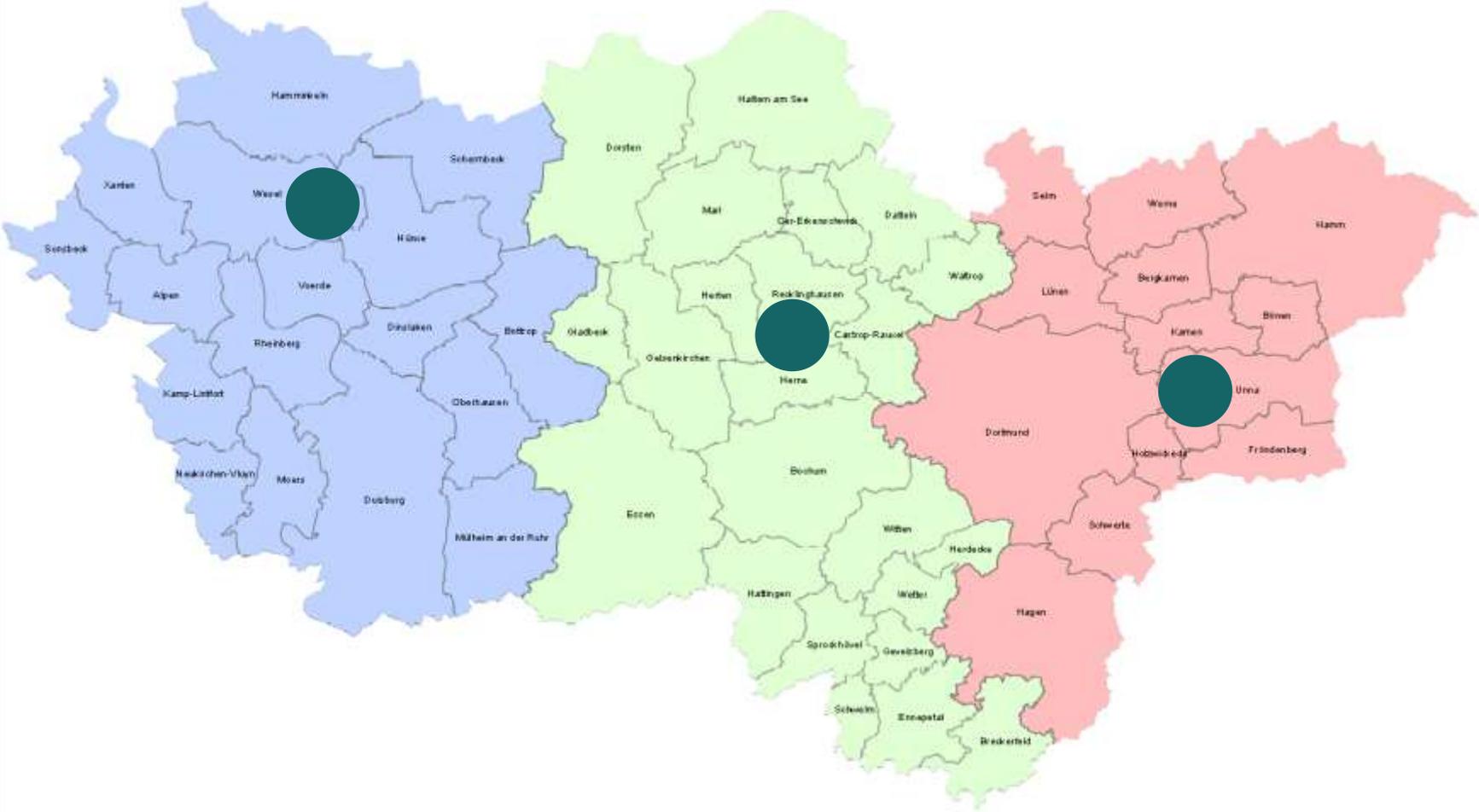
Hintergrund: Beteiligungsverfahren & Regionalkonferenzen

- 4. Dezember 2019: **Regionalkonferenz West**
15.00-18.00 Uhr,
Kreishaus Wesel
Großer Sitzungssaal
- 19. Dezember 2019: **Regionalkonferenz Ost**
15.00-18.00 Uhr,
Kreishaus Unna
Großer Sitzungssaal
- 29. Januar 2020: **Regionalkonferenz Mitte**
15.00-18.00 Uhr,
Kreishaus Recklinghausen
Großer Sitzungssaal

Einladung über RVR an alle kommunalpolitischen Fraktionen

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beteiligungsverfahren & Regionalkonferenzen



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Hintergrund: Beteiligungsverfahren & Regionalkonferenzen



- Regionalkonferenz West in Wesel am 4.12.2019
- 58 Teilnehmende

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Hintergrund: Selbstverständnis

- **integriert**
- **verkehrsträgerübergreifend**
- **für die gesamte Region**
- **Stadtgrenzen überschreitende Verkehre** ganzheitlich betrachten
- Spannungsfelder berücksichtigen
 - lokale Zuständigkeiten und regionale Identität berücksichtigen
 - Verschiedenste Akteure und Anspruch ein integriertes Konzept
 - umsetzungsorientiert und in die Zukunft gerichtet
- **fachliche Expertise nutzen**
- **kein Ersatz für kommunale Planungen**
- **kein Alleinvertretungsanspruch des RVR**
- **für regionale, innovative Mobilität werben**
- **ein „Aufschlag“ in Sachen Regionale Mobilität**

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Hintergrund: Beteiligte

➔ **AK Regionale Mobilität**

➔ **Externes Planungskonsortium**

- Planersocietät
- Gertz, Gutsche, Rümenapp
- Goudappel Coffeng
- HTC
- Spiekermann & Wegener

➔ **Enger Austausch mit Ruhrkonferenz**

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- **Leitbilder und Zielaussagen_Frau Nina Alsdorf**
- **Phase 1: Analyse_Herr Frank Joneit**
- **Phase 2: Handlungsansätze_Frau Nina Alsdorf**
- **Phase 3: Modellprojekte_Herr Frank Joneit**
- Weitere Schritte
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

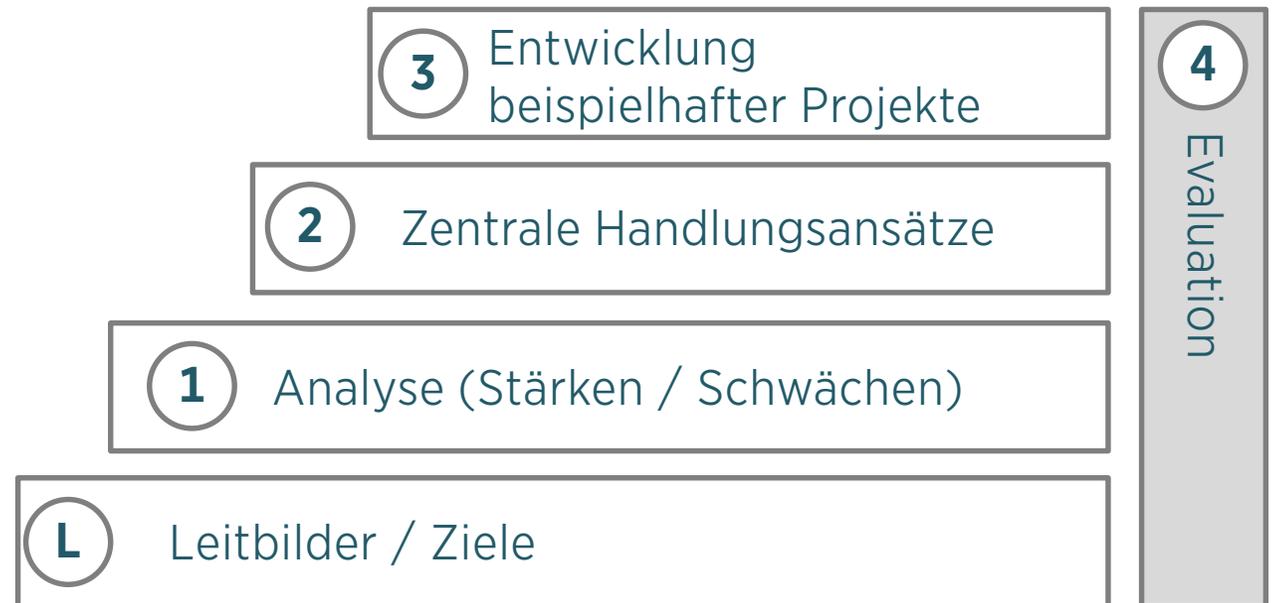
Leitbilder Zielaussagen

- **Fachliche kontinuierliche Zusammenarbeit** und Dialog mit Verbandskommunen und regionalen Partnern
- Erstellung integriertes Konzept für die Mobilität in der Metropole Ruhr bis 8/2019
- In den Folgejahren **bedarfsgerechte Fortschreibung** und Anpassung der Maßnahmen im Drei-Jahres-Rhythmus

Vernetzte Metropole Ruhr



/ Mobilität in der Region



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Leitbilder und Zielaussagen

Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr

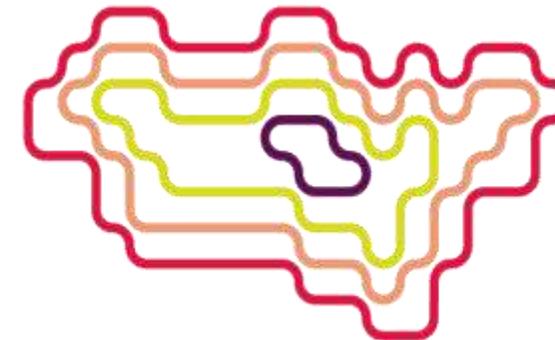
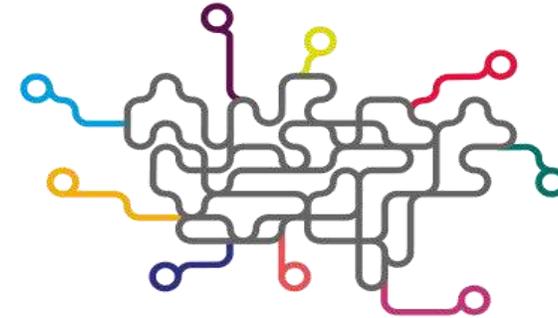
Die Vernetzung **im Bereich Wirtschafts- und Personenverkehr mit benachbarten Regionen** sowie nationalen und internationalen Metropolregionen und **Verkehrsnetzen stärken und weiterentwickeln**

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr

Die **Erreichbarkeit** innerhalb der Region **für Wirtschafts- und Personenverkehr verbessern.**

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr

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



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Leitbilder und Zielaussagen

Raumdifferenzierte Mobilität

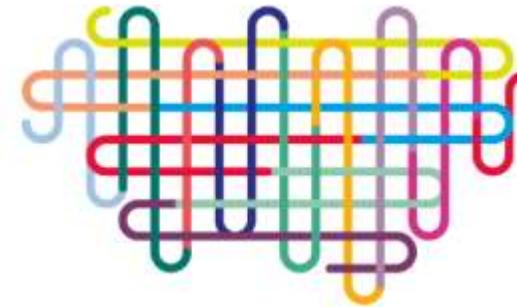
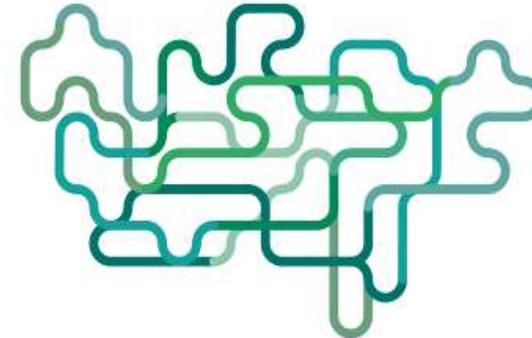
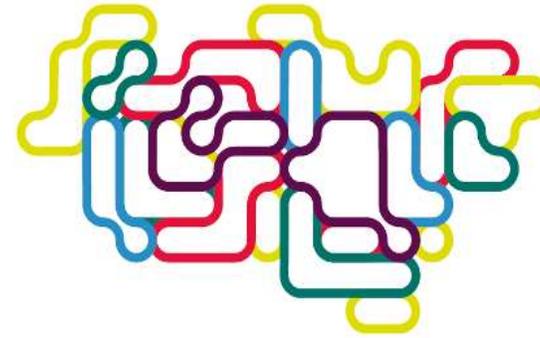
Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur in Hinblick auf Siedlungsstrukturen und Flächen raumdifferenziert und übergreifend **qualifizieren**.

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr

Die **negativen Folgen und Belastungen**, die durch den Verkehr auf Stadt, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, **minimieren**.

Mobilität für alle in der Metropole Ruhr

Eine **gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe** und Chancengleichheit - auch unter dem Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit - für eine **individuelle Mobilität stärken** und weiterentwickeln.



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr



Vier Zielaussagen

Nationale/internationale Vernetzung über alle Verkehrsträger

Innovationscluster mit Strahlkraft

Verbesserung der Zugänglichkeit von Mobilitätsangeboten

Mobilität als Aushängeschild

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Stärkung der nationalen und internationalen Vernetzung sowie Erreichbarkeit über alle Verkehrsträger.	Ausbau, Stärkung und Vernetzung der strategisch wichtigen überregionale Trassen und internationalen Knotenpunkte sowie der digitalen Infrastrukturen	Steigerung der Erreichbarkeit nationaler und internationalen Ziele (Anzahl, Zeit, Umstiege) sowie Zugang zu Information, auch im Vergleich mit anderen Regionen
Etablierung als Innovationscluster für die Mobilität und den Verkehr der Zukunft - mit nationaler und internationaler Strahlkraft.	Förderung der digitalen Erfassung von Infrastrukturen und Bewegung sowie eine offene Verkehrsdatenplattform für innovative Konzepte zur effizienteren Nutzung von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln	Gesteigertes nationales und internationales Interesse an der Metropole Ruhr als Modellregion und Testgebiet für zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrsinnovationen
Für Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen die Orientierung und Zugänglichkeit verbessern.	Einheitliche, umfassende und verständliche Tarif- und Leitsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme sowie ein einheitliches Gesicht für den ÖV	Verbesserung der Kundenzufriedenheit in betroffenen Bereichen und eine stärkere Internationalisierung
Mobilität und Erreichbarkeit als Aushängeschild der Region international und national etablieren.	Strategische Öffentlichkeitsarbeit und Marketing mit medialen und realräumlichen Elementen, national und international Effektive Anbindung an europäische und nationale Zentren	Zunahme der internationalen und nationalen Nutzerzahlen in den jeweiligen Verkehrssystemen Anstieg der Besucherzahlen in der Region insgesamt

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr I



Sieben Zielaussagen

Verbesserung der Erreichbarkeit

Effizienzsteigerung in Bestandsnetzen

Abgestimmte Entwicklung von Mobilitätsangeboten

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region, sowohl zwischen den Zentren als auch in der Fläche	Analyse des vorhandenen Angebotes im öffentlichen Verkehr nach Effizienz Abgestimmtes Konzept von Flächen- und Linienerschließung Erhalt, Sicherung und bedarfsgerechter Ausbau der gebauten Infrastrukturen und Trassen Sicherung bestehender Widmungen von Infrastrukturtrassen	Erreichbarkeit zwischen den Zentren und in der Fläche, jeweils erreichbare Arbeitsplätze und Wohnbevölkerung in Reisezeitstufen
Effizientere Nutzung und Vernetzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen, Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel	Förderung von Mobilitätskonzepten und zur Auslastung von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln auf der gesamten Tagesganglinie / die Etablierung von Umsteigepunkten (Hubs)	Konflikt- und staufreies Verkehrsaufkommen und intensiveres multimodales Verkehrsverhalten
Abgestimmte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten sowie die Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene	Ein mit allen wichtigen Akteuren abgestimmtes Planwerk (bspw. Mobilitätsentwicklungskonzept: Infrastrukturentwicklung und Mobilitätsmanagement)	Beschlossener, durchführungsorientiert abgestimmter Plan und intensivere Zusammenarbeit

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr II



Abstimmung der Verkehrsträger und -angebote

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Optimierung der Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote	Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für die Verkehrsträger der Metropole Ruhr	Nutzung einer gemeinsamen Informations- und Datenplattform für die optimierte Abstimmung von Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten zur Steigerung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung
Übergreifendes und abgestimmtes Informationssystem und Datenmanagement für die Vernetzung der Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote	Entwicklung einer regionalen Verkehrsdatenplattform und eines abgestimmten Mobilitätsentwicklungskonzeptes für innovative Fortbewegung	Effiziente Systeme und Programme zur Verringerung des Verkehrsaufkommens Anzahl der multimodalen und intermodalen Verkehrsmittelnutzungen steigern
Vielzahl innovativer Mobilitätskonzepte und neuer -dienstleistungen	Förderung der Entwicklung und Forschung in der Region (z. B. Universitäten und Hochschulen, neue Exzellenzcluster) bei Konzepten, Pilotprojekten und innovationsanregenden Strukturen Möglichkeiten, Chancen und Herausforderungen durch neue Informations- und Kommunikationstechnologien untersuchen (Smart Cities)	Steigerung der Vielfalt an Mobilitätsmöglichkeiten und -zugänglichkeiten
Stärkung einer Mobilitätskultur des Umweltverbundes	Realräumliche und mediale Kampagnen für den Umweltverbund	Erhöhtes Nutzeraufkommen im Umweltverbund

Information und Datenmanagement

Innovative Mobilitätskonzepte

Stärkung Umweltverbund

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr I



Fünf Zielaussagen

Sicherstellung eines leistungsfähigen Güterverkehrs

Stärkung multimodaler Wirtschaftsverkehre

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Einen leistungsfähigen, bedarfs- und umweltgerechten sowie ressourceneffizienten Güterverkehr sicherstellen, der die logistischen Anforderungen der Wirtschaft erfüllt	Verkehrsmanagement-Systeme Reaktivierung brachliegender Bahntrassen Prüfung und ggf. Förderung alternativer Transportsysteme mit dem Ziel, die Metropole Ruhr als Modellregion für „Green Logistics“ zu etablieren Zustand der Straßen kontinuierlich bewerten Vorausschauende Analyse von Engpässen und deren Ertüchtigung, sowie ggf. Netzausbau und Lückenschlüsse	Fahrzeit bis zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßen- und Schienengüterverkehr Steigerung der Auslastung im Straßen- und Schienengüterverkehr Stauzeiten
Möglichkeiten für bi- und trimodale Wirtschaftsverkehre stärken und weiterentwickeln	Intermodale Logistikstandorte Innovative Konzepte zur Warenbündelung und -verteilung sowie zur Schnittstellenoptimierung unterstützen Bedarfsgerechter Ausbau bedeutsamer Häfen und Terminals des kombinierten Verkehrs	Erhöhung der Modal Split-Anteile von Schiene und Wasserstraße im Wirtschaftsverkehr

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr II



Optimierung / Bündelung von Transporten

Sicherstellung der Erreichbarkeit von Wirtschafts- und Wissensstandorten

Effizienz des Wirtschaftsverkehrs

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Leerfahrten beim Gütertransport reduzieren und Verkehre bündeln	Logistische Systeme für innerstädtische Belieferung und intelligente City-Logistik-Konzepte entwickeln Ausbau der Leitungsinfrastruktur	Investitionen der Logistikbranche in F&E Förderung multimodaler Mobilitäts- und Verkehrsmanagementprojekte Stauzeiten minimieren
Die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe-, Hafen-, Handels- und Dienstleistungs-, sowie Technologie- und Wissensstandorten für Liefer- und Entsorgungsverkehre sicherstellen	Mobilitäts- und Verkehrsmanagement weiterentwickeln und optimieren Vorrangrouten für Lkw-Verkehre weiterentwickeln und ausweisen Modellregion für intelligente Verkehrssteuerung werden	Anzahl neuer Mobilitäts- und Antriebskonzepte Modellregion ausweisen Etablierung einer Wissens- und Forschungslandschaft / Region Mobilität
Voraussetzung für eine effiziente und verlässliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre schaffen	Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem	Ausbau der Verkehrstelematiksysteme

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropole Ruhr I



Fünf Zielaussagen

Stärkung von Angeboten nach räumlichen Anforderungen

Wirtschaftliche Vernetzung nach räumlichen Anforderungen

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Verkehrsangebote und -infrastrukturen nach räumlichen Ansprüchen und Möglichkeiten stärken	Potenziale und Probleme ermitteln und gemeinsam raumdifferenzierte Lösungsansätze formulieren	Abgestimmtes raumdifferenziertes Mobilitätsentwicklungskonzept in der Metropole Ruhr mit Umsetzungsbeispielen
Sowohl dem Charakter des Siedlungsraums als auch der Wirtschaftlichkeit bei der Vernetzung der Regionen gerecht werden	Das Verkehrssystem in Linien- und Flächenerschließung mit Zielen der Wirtschaftlichkeit und Erreichbarkeit abgleichen Siedlungsstrukturen erfassen und hinsichtlich der zukünftigen Mobilitätsanforderungen bewerten sowie Entwicklungshorizonte gemeinsam definieren	Abgestimmtes Mobilitätsentwicklungskonzept zum Umgang mit bestimmten Siedlungstypologien

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropole Ruhr II 

**Sicherstellung der Vernetzung
mit der Kernzone**

**Alternative Angebote für dünn
besiedelte Räume**

**Stärkung von suburbanen
Teilräumen**

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Dünn besiedelte Teilräume mit verdichteten und hochverdichteten Gebieten vernetzen	Linien- und Streckenpriorität feststellen und das multimodale Mobilitätsverhalten stärken	Angleichung der Reisezeit innerhalb der gesamten Metropole Ruhr
Auch für dünn besiedelte Teilräume alternative Mobilitätsangebote schaffen	Förderung von alternativen Mobilitätskonzepten in dünn besiedelten Teilräumen	Erhöhte Erreichbarkeit der dünn besiedelten Teilräume mit alternativen Mobilitätsangeboten und Angleichung der Reisezeit in der gesamten Metropole Ruhr
Verdichtete suburbane Teilräume in ihrer Funktion als raumübergreifende Mobilitätsorte stärken	Strategische Etablierung, Nachverdichtung, Qualifizierung und Leistungssteigerung von Hubs in verdichteten suburbanen Teilräumen	Erhöhte Erreichbarkeit der suburbanen Teilräume mit alternativen Mobilitätsangeboten und Angleichung der Reisezeit in der gesamten Metropole Ruhr

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr I



Sechs Zielaussagen

Stärkung des Umweltverbundes

**Umweltverträgliche
Verkehrsmittelwahl**

**Flächenverbrauchsminimierung
durch abgestimmte Entwicklung**

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Stärkung des Umweltverbundes	Förderung von regionalem Mobilitätsmanagement	Veränderung des Modal Splits zu Gunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel auf regionaler Ebene zumindest im Personenverkehr Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzgkm) um 10 % bis 2025 auf regionaler Ebene
Nutzung effizienter und umweltverträglicher Verkehrsmittel	Förderung inter- und multimodaler Angebote Flächendeckendes Netz an Sharing-Angeboten Ausbau der E-Mobilität	Anzahl von Verknüpfungspunkten Veränderungen des Modal-Splits
Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen und zusätzlichen Flächenverbrauch zu Verkehrszwecken möglichst minimieren	Entwicklung von Siedlungs- und Gewerbeentwicklung vorrangig an bestehender Infrastruktur	Reduzierung des Flächenverbrauchs zu Verkehrszwecken

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr II



Reduzierung von Lärm/ Erschütterungen

Reduzierung von Luftschadstoffen

Klimafolgenanpassung im Verkehr

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Verkehrsbedingten Lärm und Erschütterungen reduzieren	Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen Geschwindigkeitsreduktion in sensiblen Siedlungsbereichen Verflüssigung des Verkehrs	Anteil der Bevölkerung, die verkehrsbedingtem Lärm ausgesetzt sind, reduzieren (max 45 dB(A) nachts; max 65 dB(A) tags)
Den Ausstoß von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele reduzieren	Verbesserung und Verstetigung des Verkehrsflusses Förderung innovativer Antriebe sowohl im Individual- als auch im öffentlichen Personenverkehr sowie im Wirtschaftsverkehr	Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 % und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 % im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990
Klimafolgenanpassung in der Verkehrsplanung berücksichtigen	Beschattung von Straßenräumen Entsiegelung von Verkehrsflächen, wo möglich, geringe Versiegelung bei Neuplanungen Verwendung von hellen Bodenbelägen	Reduzierung der Durchschnittstemperaturen in den Städten

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Mobilität für alle in der Metropole Ruhr I



Vier Zielaussagen

Sicherstellung individueller Mobilität

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Den Zugang zu individueller Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen	Förderung inter- und multimodaler Angebote Umsteigepunkte an Stadträndern zum ÖPNV und Mikromobilität Fußläufig erreichbare Haltestellen Alternative Angebotsstrukturen in gering verdichteten Räumen Bestandsaufnahme, um konkreten Verbesserungsbedarf zu ermitteln	Anzahl multimodal ausgebauter Hubs erhöhen Anteil der Einwohner, die innerhalb von 10 Min. Fußweg eine Haltestelle des ÖPNV erreichen, erhöhen Anzahl der Haltestellen, die mindestens einen 30-Minuten-Takt aufweisen, erhöhen
Mobilitätsbarrieren abbauen und Herausforderungen des demographischen Wandels berücksichtigen	Barrierefreier Ausbau des ÖPNVs und seiner Zuwege Bestandsaufnahme mit einem starken Beteiligungsansatz unterschiedlicher Zielgruppen, um konkreten Verbesserungsbedarfe zu ermitteln	Barrierefreier Umbau des ÖPNV bis spätestens 2022 (Novelle des Personenbeförderungsgesetzes vom 1.1.2013)

Abbau von Mobilitätsbarrieren

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Mobilität für alle in der Metropole Ruhr II



Erhöhung der Verkehrssicherheit

Orientierung / Zugang zu Verkehrssystemen erleichtern

Zielaussage	Handlungsansatz	Messbares Ziel
Die Verkehrssicherheit erhöhen	Optimierung der Verkehrsinfrastruktur (Sicherheitsaudits) Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen	Halbierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auf Basis der Entwicklung in den Jahren von 2004 bis 2015 Reduzierung der Verkehrstoten auf lange Sicht gen Null (Vision Zero)
Eine leicht verständliche Orientierung als Zugang zu den einzelnen Verkehrssystemen gewährleisten	Zielgruppenspezifische Information und Kommunikation von Angeboten Erstellung eines einheitlichen Orientierungs- und Tarifsystems im ÖPNV	Bekanntheitsgrad und Verständlichkeit (z. B. durch Erhebungen)

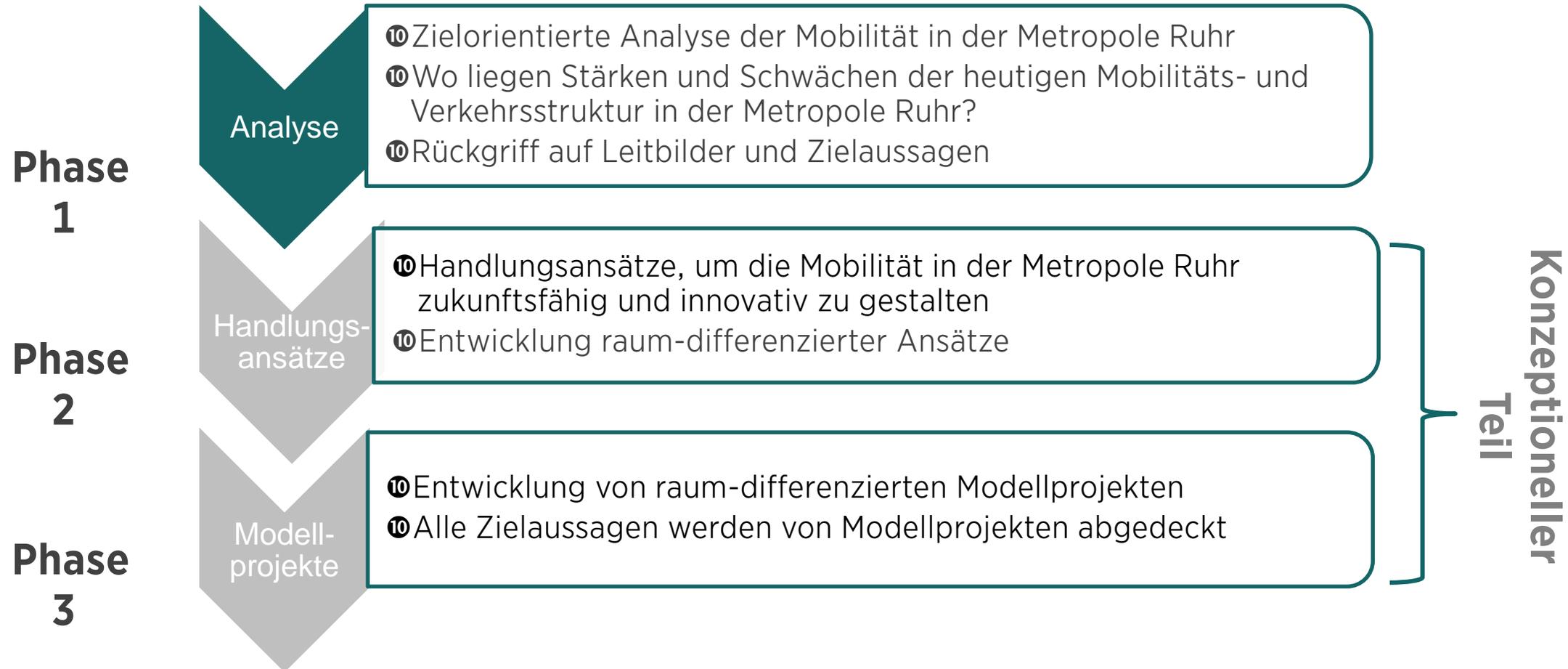
Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- Leitbilder und Zielaussagen
- **Phase 1: Analyse**
- Phase 2: Handlungsansätze
- Phase 3: Modellprojekte
- Weitere Schritte
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Inhalte, Arbeitsphasen und Ergebnisse auf Leitbildern und Zielen aufbauend



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Die Bausteine

MIV

- Netzstruktur
- Kapazitätsengpässe
- Umwelt- und Stadtverträglichkeit
- Verkehrssicherheit
- Instandhaltung / Straßenzustand
- E-Mobilität
- Verkehrs-/Baustellenmanagement

Radverkehr

- Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr
- Alltags- und Freizeitverkehr
- Radschnellverbindungen
- Verknüpfungen mit lokalen Netzen
- Leihräder

Wirtschafts- und Logistikverkehr

- Binnenschifffahrt und Häfen
- Logistikhubs
- Schienengüterverkehr
- Urbane Logistik

Raumökonomische Analyse

- Ermittlung von Magneten für Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Wirtschaftsverkehr
- Grundlage für Ermittlung von Gebietstypen

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Die Bausteine

ÖPNV / Intermodalität

- ÖPNV-Angebotsstruktur und -qualität
- ÖPNV-Tarife
- Mobilstationen
- Intermodale Verknüpfungen

Netzhierarchien und Erreichbarkeiten

- Definition von Qualitätsanforderungen für Netzebenen und Knotenpunkte
- Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen

Luftverkehr

- Flughäfen in der Metropole Ruhr
- Internationale Erreichbarkeit der Metropole Ruhr
- Entwicklungsperspektive für Verkehrsflughäfen

Klima und Umwelt

- Klimaschutzgesetz und Klimaschutzplan
- Luftreinhaltung und Lärminderung
- Schadstoffbelastungen (GreenCity)

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Die Bausteine

Innovationen und Digitalisierung

- Multimodale Mobilitätskarten
- Automatisiertes Fahren
- Car2Car-Kommunikation
- Wirtschaftsverkehr der Zukunft
- Datenmanagement

Marketing und Kommunikation

- Mobilitätsmanagement
- Kampagnen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Internationale Best-Practice-Beispiele
- Bisherige Aktivitäten in der Metropole Ruhr

Raum- und Siedlungsentwicklung

- Landes- und Regionalplanung
- Strategie nachhaltige Metropole Ruhr
- regional governance in der kommunenübergreifenden Steuerung

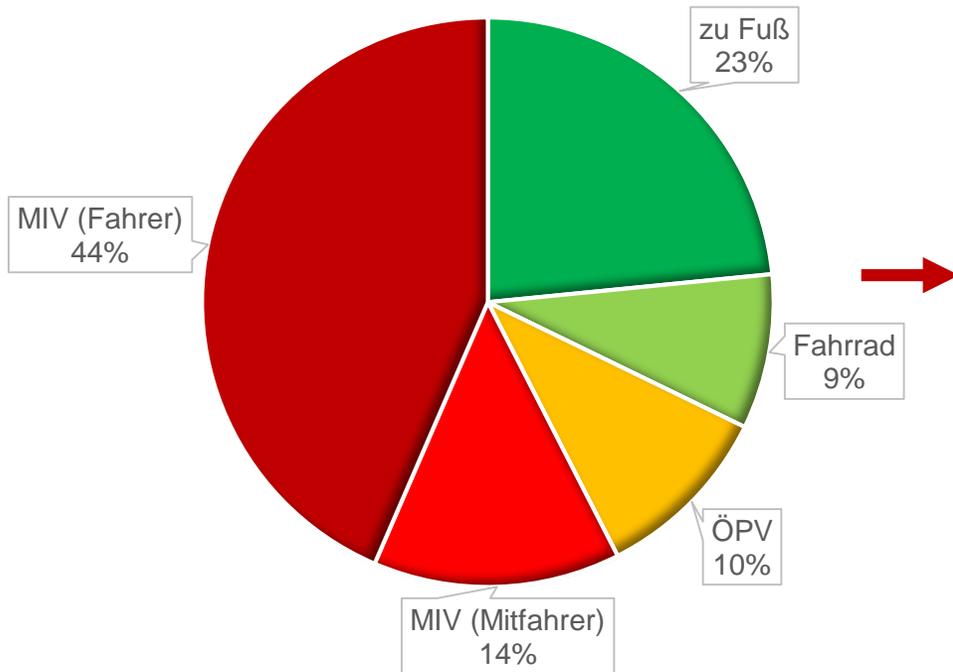
Trends im Mobilitätsverhalten

- Mobilitätsverhalten in der Metropole Ruhr und in Deutschland (MiD 2016)
- Geschlechterspezifische Analysen/ Fair planen
- Globale Trends der Mobilitätsentwicklung und Auswirkung auf die Metropole Ruhr

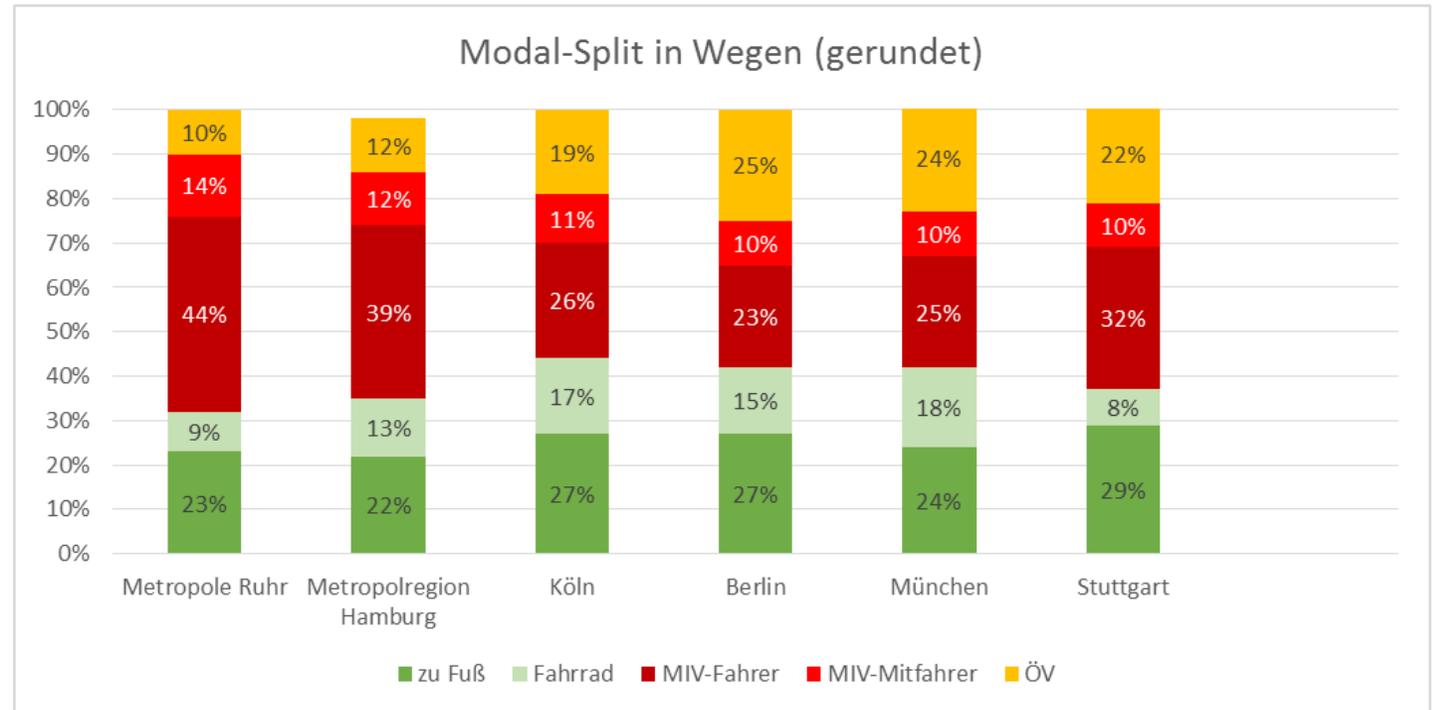
Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Modal Split

Modal Split in der Metropole Ruhr



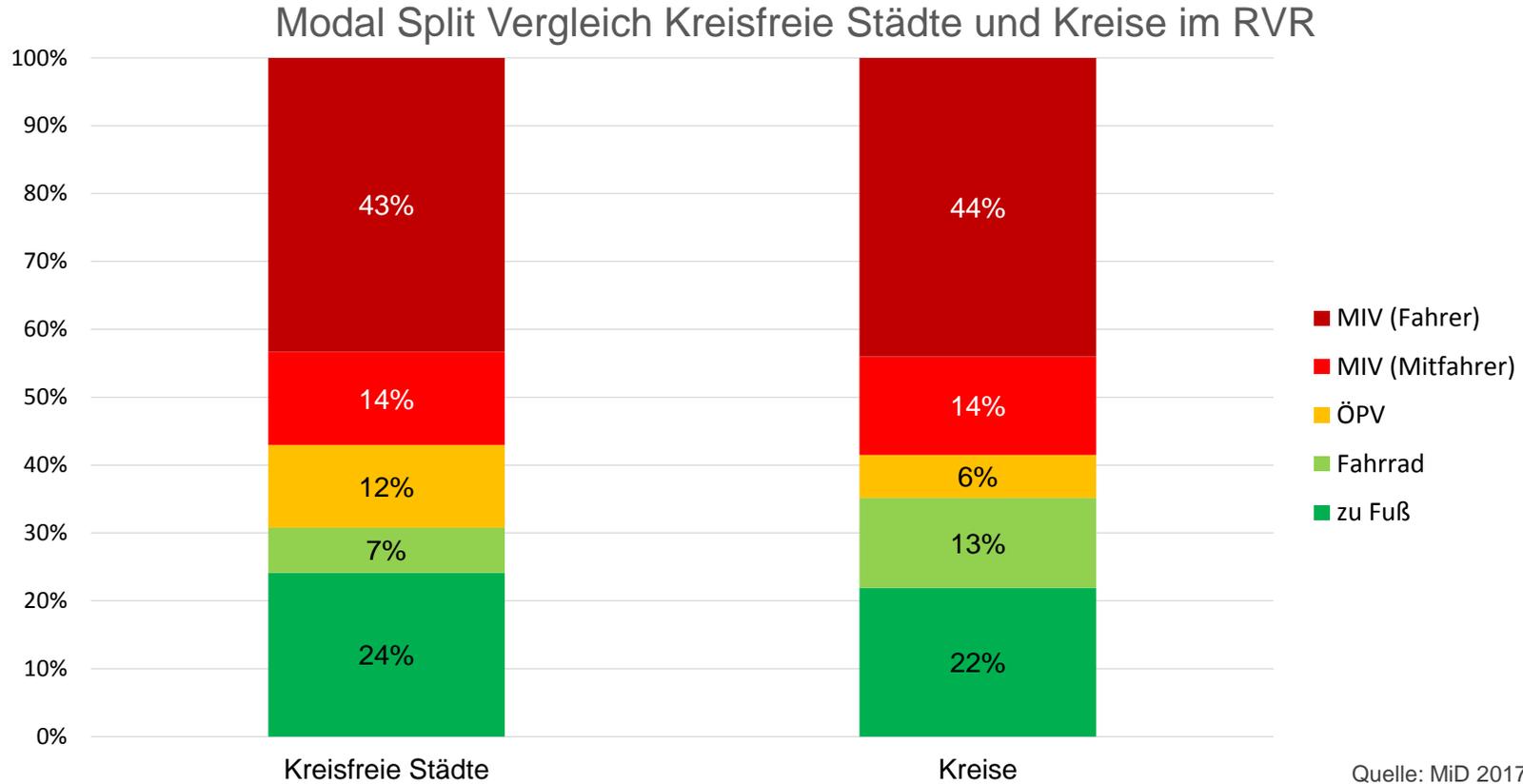
Modal Split im Vergleich



Quelle: MID 2017

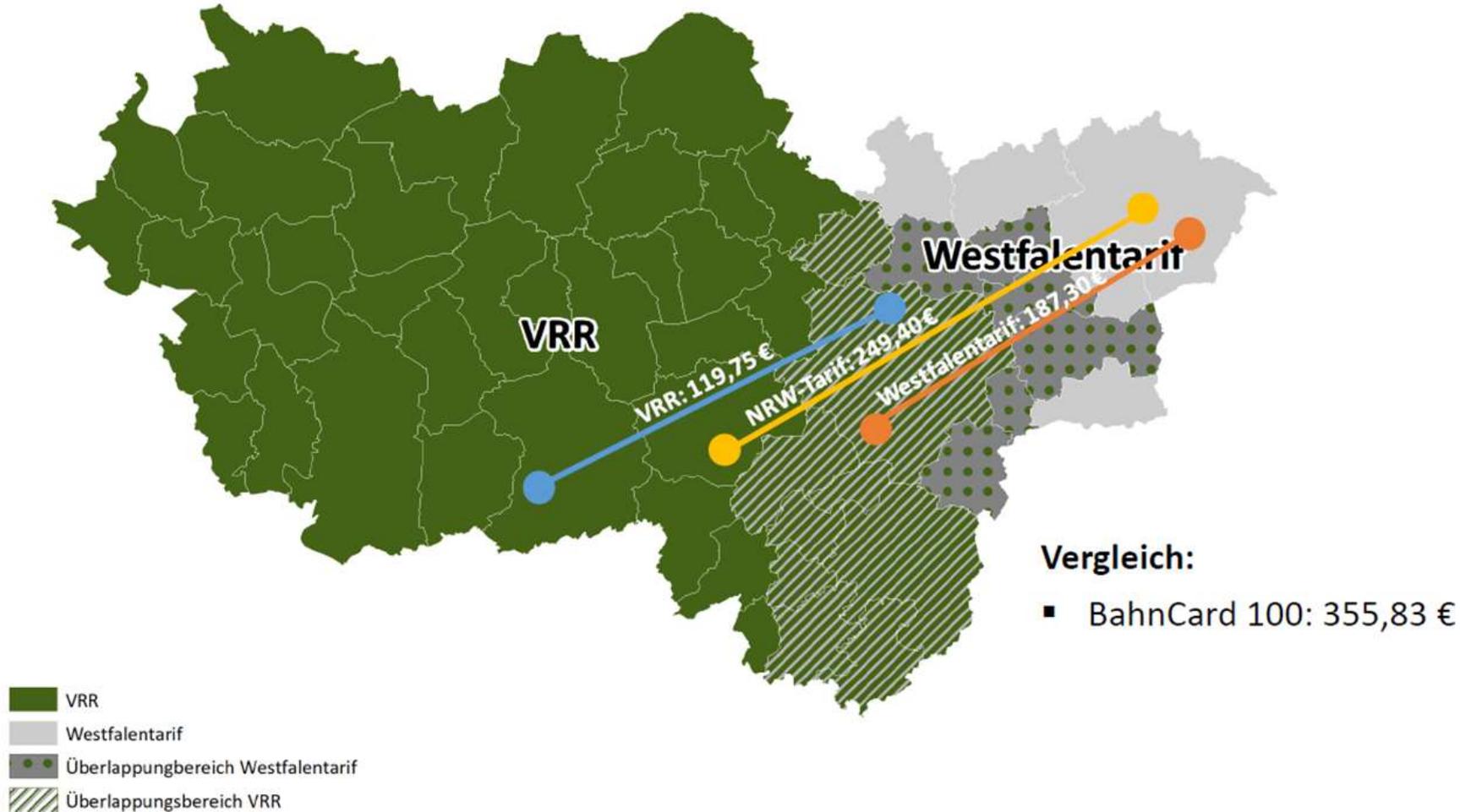
Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Modal Split



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse - Tarif

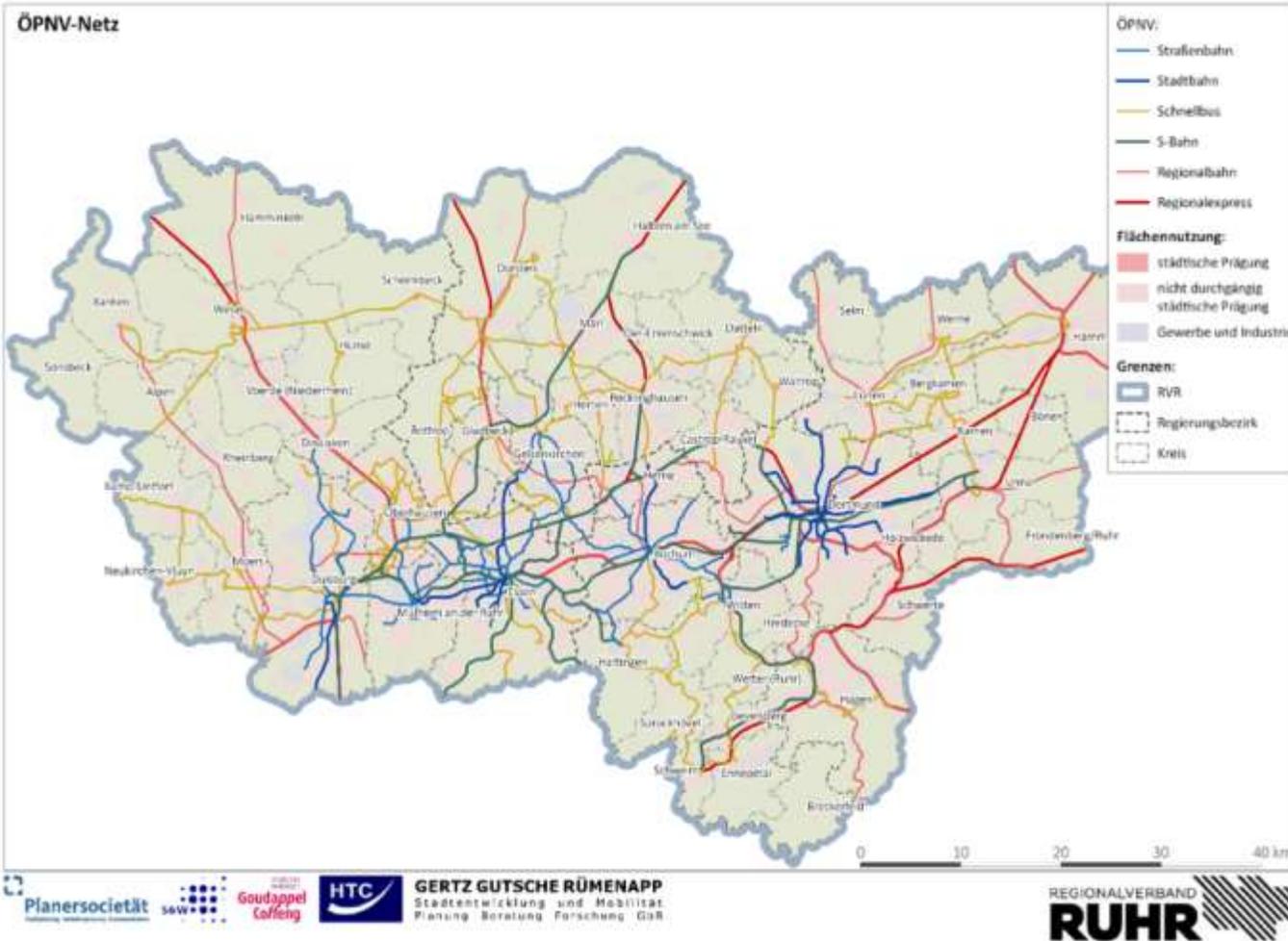


- 3 ÖPNV-Tarife im Verbandsgebiet:
 - VRR
 - Westfalentarif
 - NRW-Tarif
- Verbundgrenze innerhalb der Region
- Unterschiedliche Preisniveaus bei vergleichbarer Reiseweite

Preisvergleich 2018: Monatskarte für vergleichbare Strecken

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse - ÖPNV



12 Städte ohne SPNV-Anschluss:

- Bergkamen
- Breckerfeld
- Datteln
- Herten
- Hünxe
- Kamp-Lintfort
- Neukirchen-Vluyn
- Oer-Erkenschwick
- Schermbeck
- Sonsbeck
- Sprockhövel
- Waltrop

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse - ÖPNV



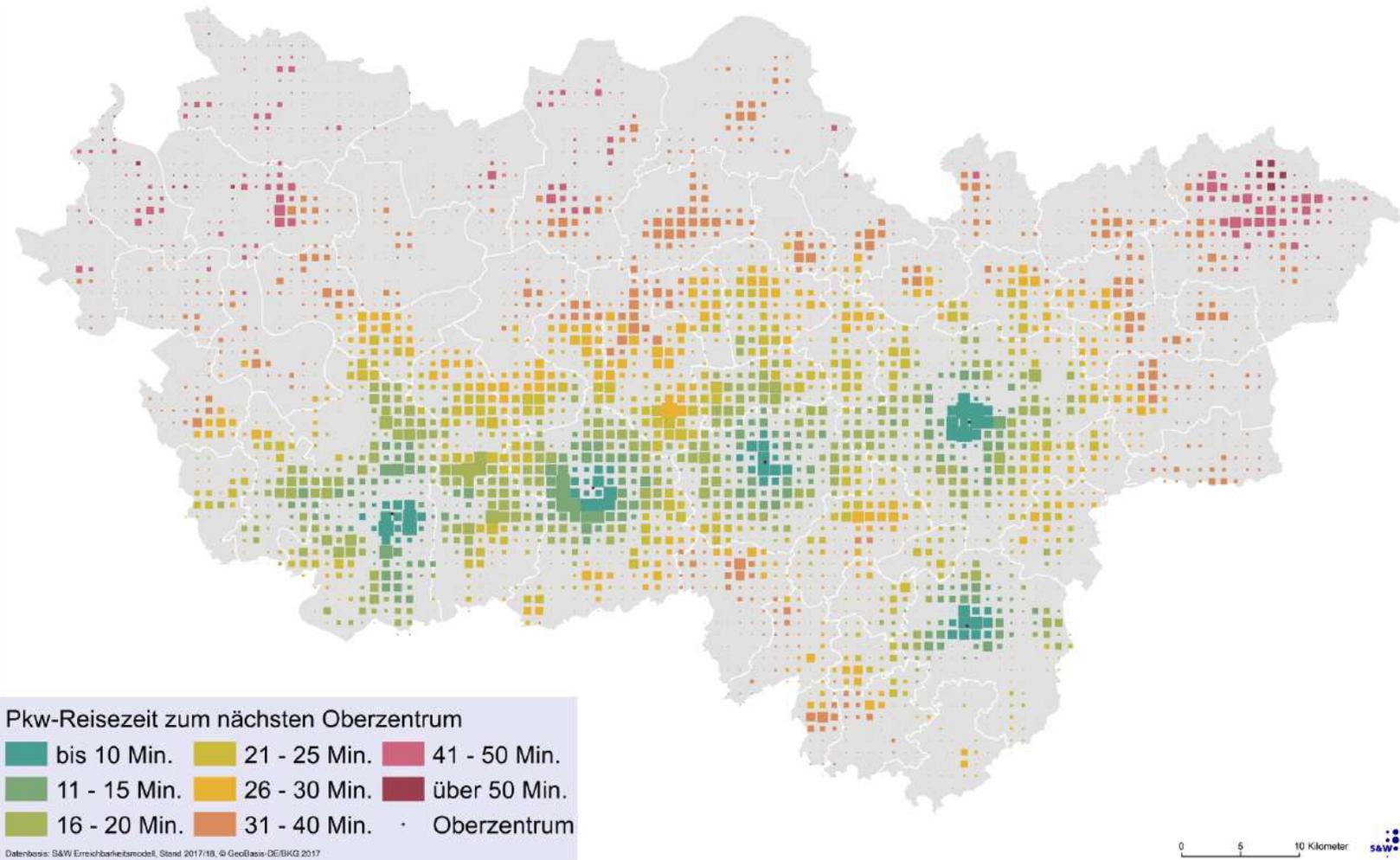
6 Städte in der Mitte ohne SPNV-Anschluss:

- Bergkamen
- **Breckerfeld**
- **Datteln**
- **Herten ***
- Hünxe
- Kamp-Lintfort
- Neukirchen-Vluyn
- **Oer-Erkenschwick**
- Schermbeck
- Sonsbeck
- **Sprockhövel**
- **Waltrop**

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren

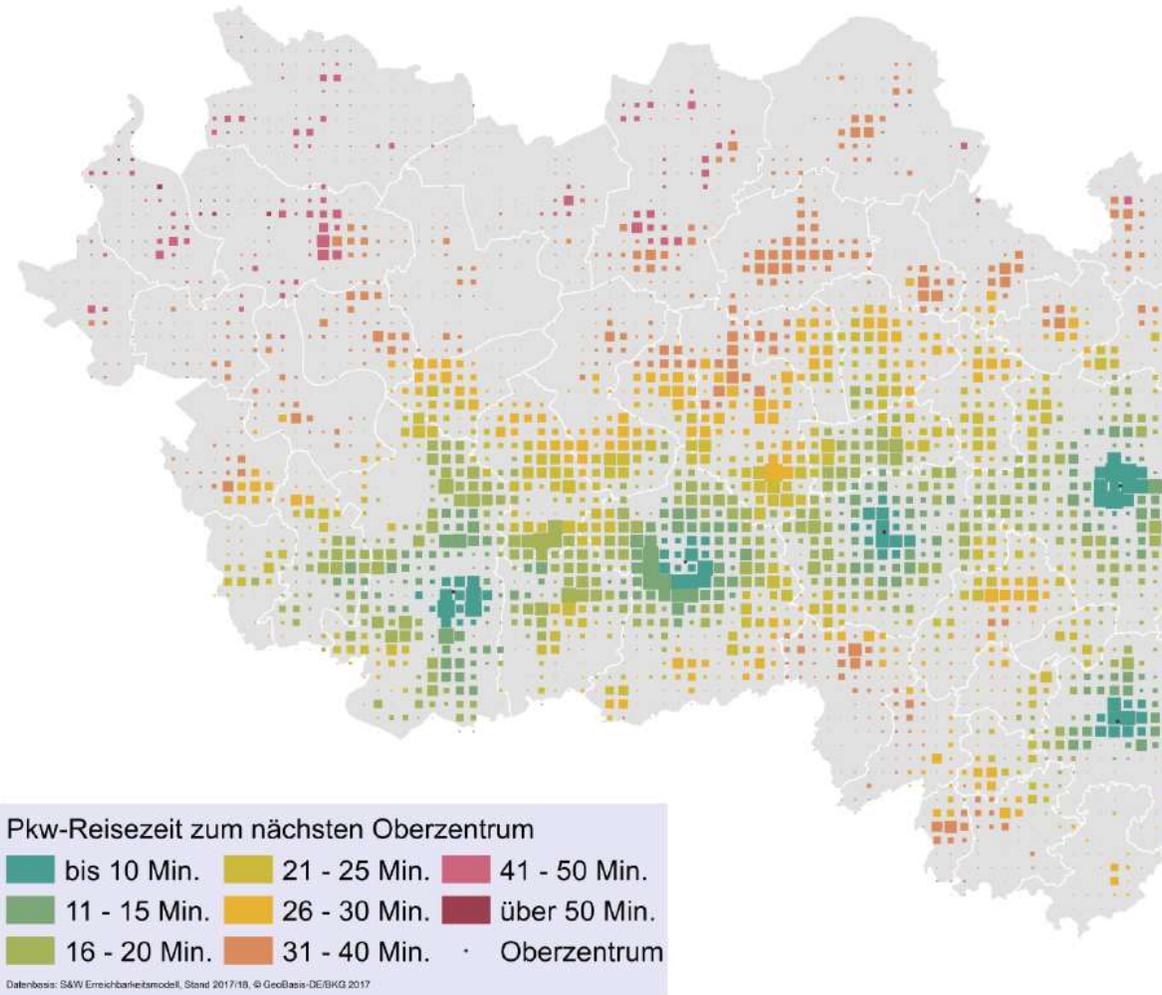
... mit dem Pkw



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren

... mit dem Pkw

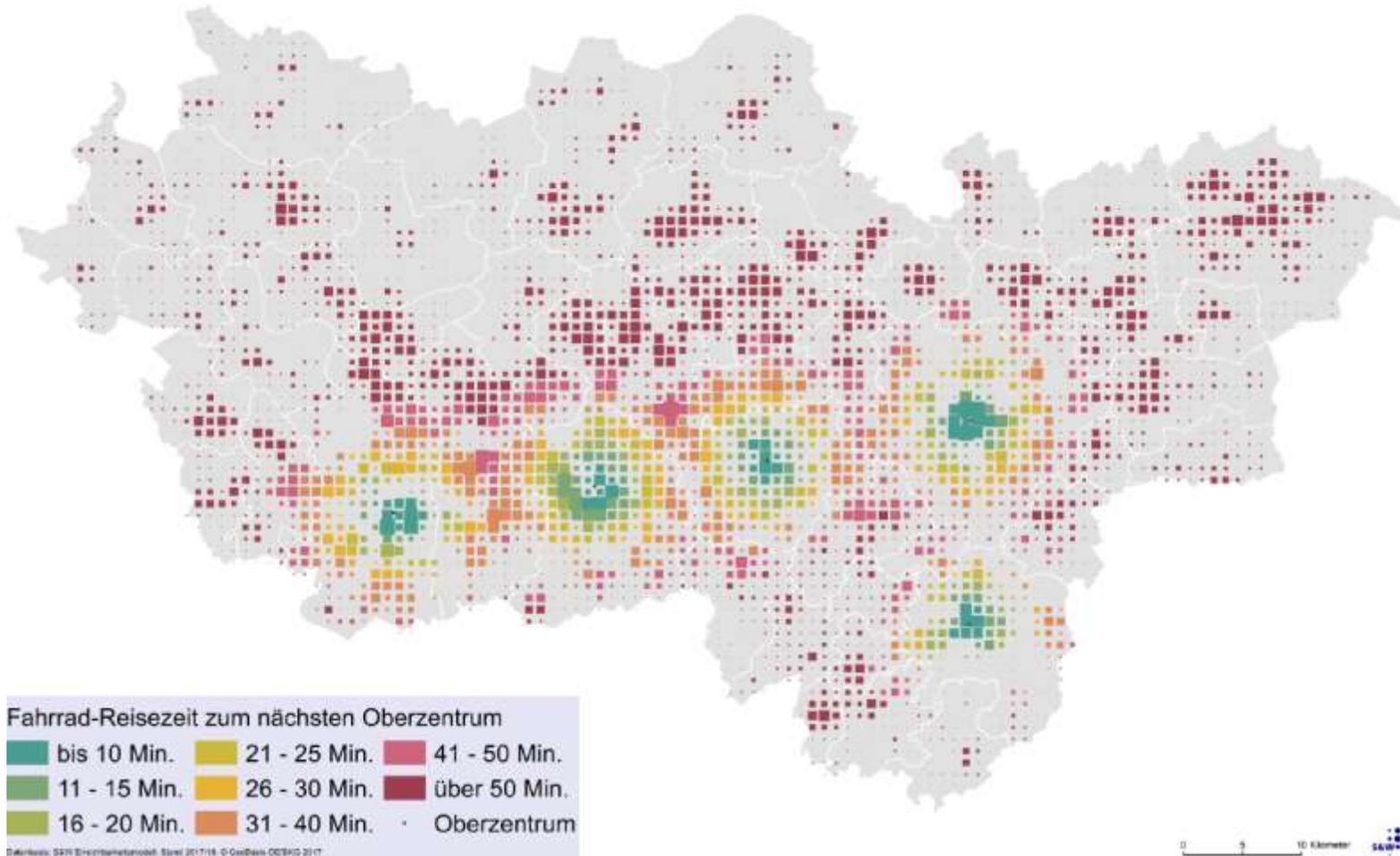


Quelle: RVR

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren

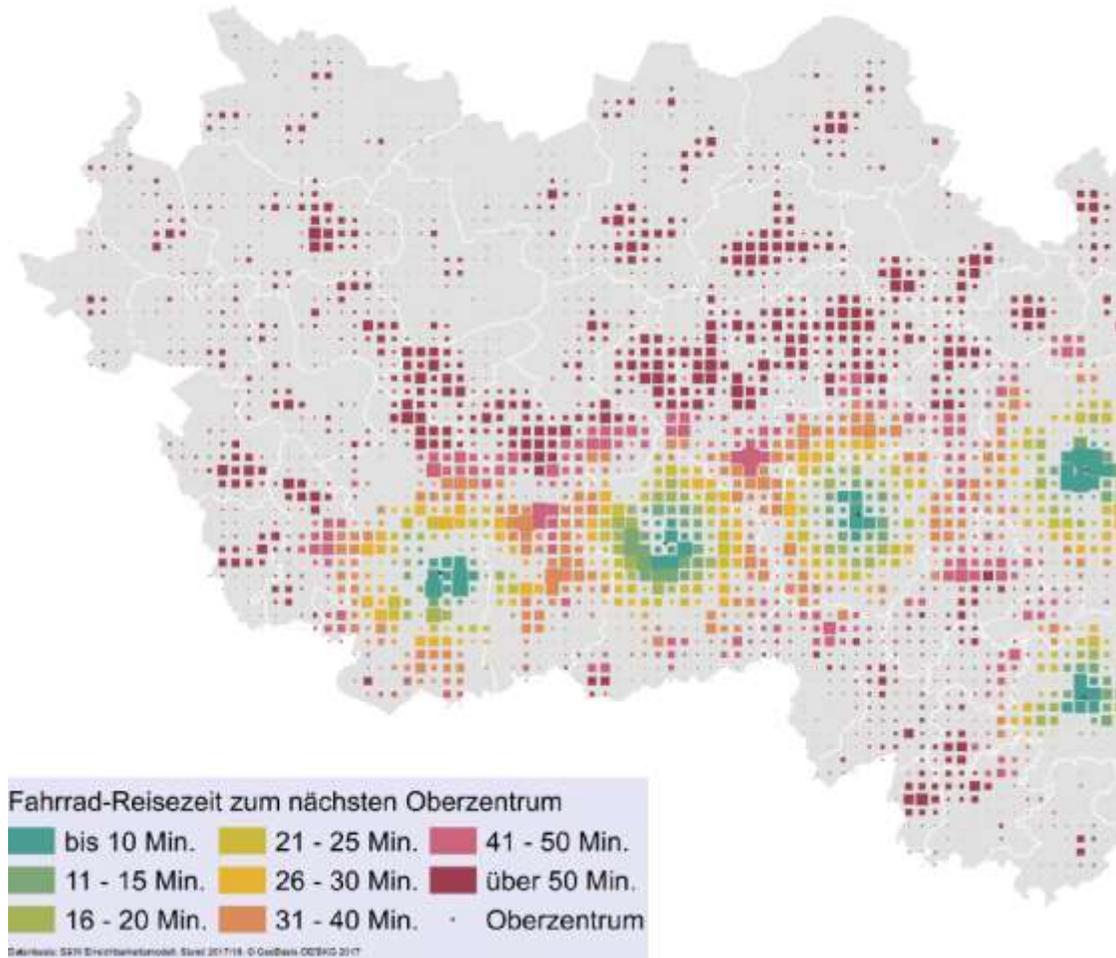
... mit dem Rad



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren

... mit dem Rad

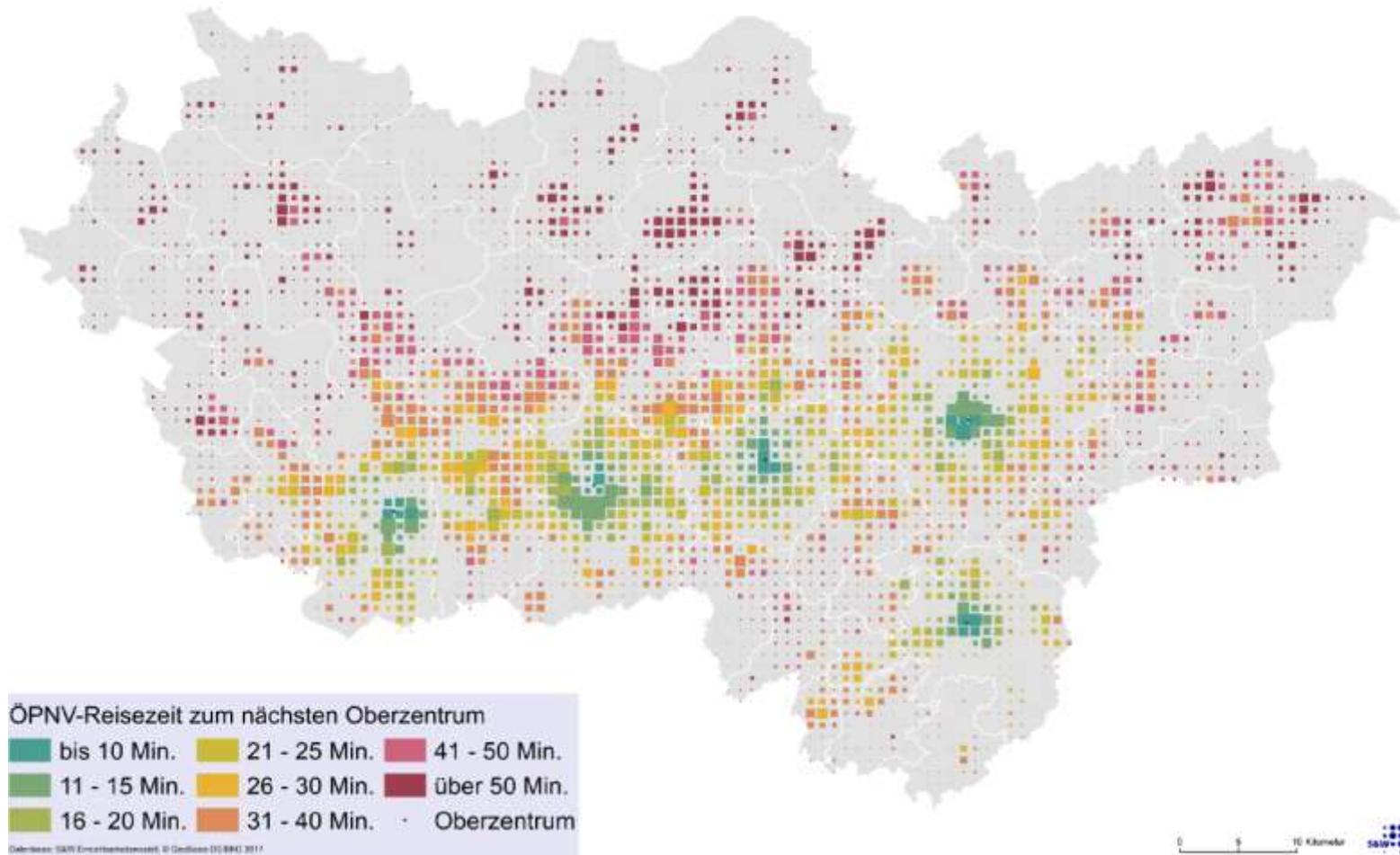


Quelle: RVR

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren

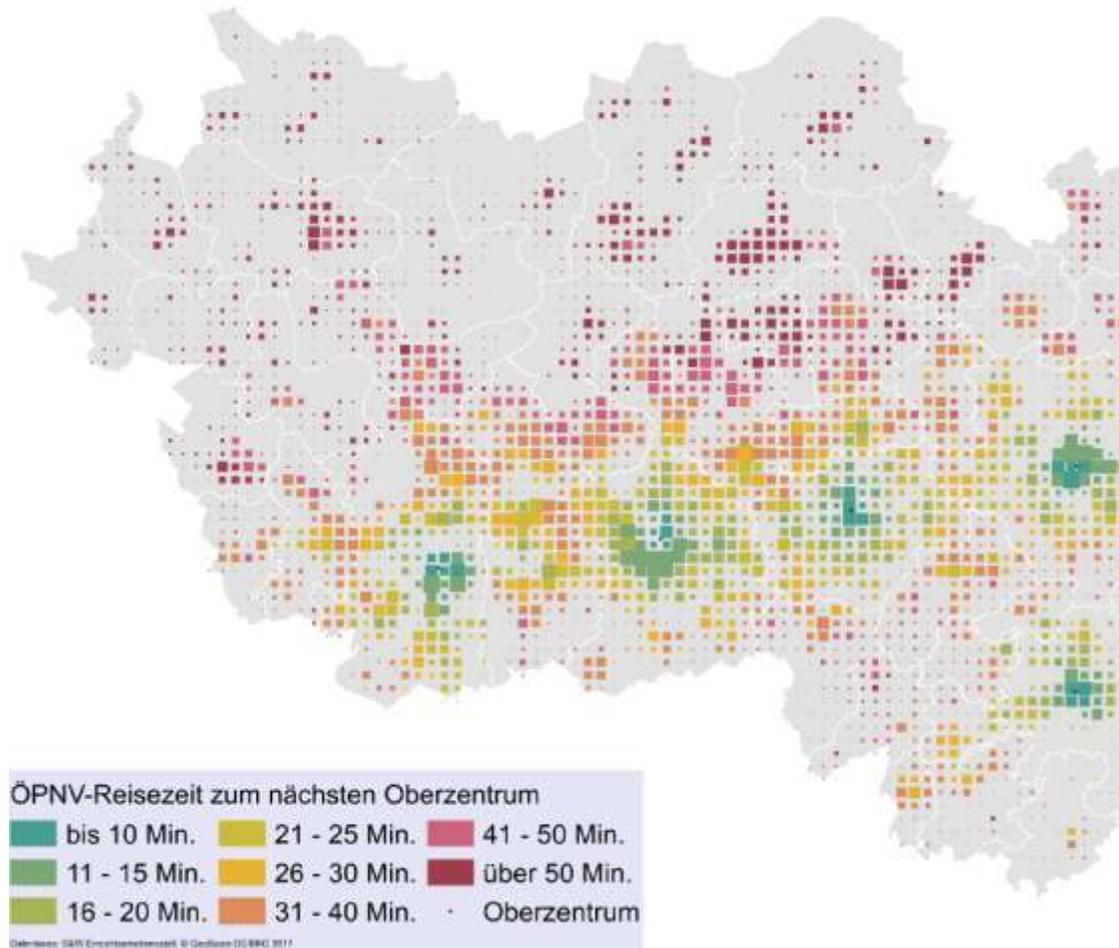
... mit dem ÖPNV



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren

... mit dem ÖPNV



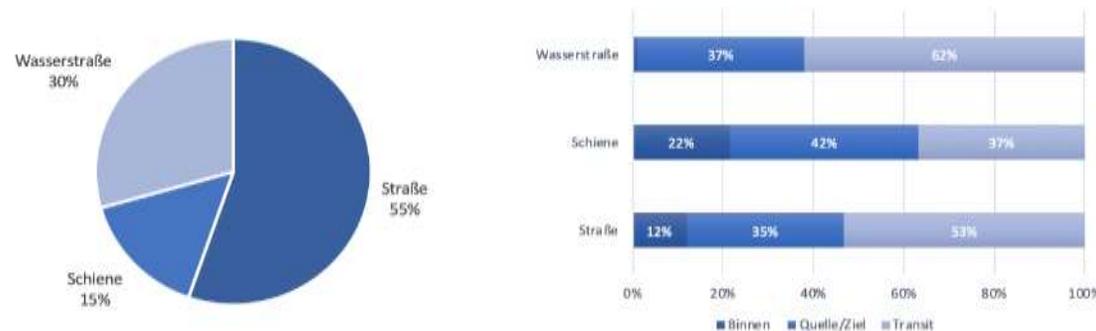
Quelle: RVR

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr

Straßengüterverkehr erreicht Grenzen der Leistungsfähigkeit

- Lkw mit einem Modal-Split Anteil von rund 55 % bezogen auf die Verkehrsleistung
- Bezogen auf das Verkehrsaufkommen dürfte der Modal-Split Anteil sogar einen Wert von annähernd 80 % erreichen.
- Weitere Auswertung verdeutlicht, dass **über 53 % der Verkehre auf den Transit** entfällt, knapp 35 % der Verkehre haben Quelle oder Ziel in der Region, 12 % der Verkehre sind Binnenverkehre.
- Schiene und Wasserstraße spielen mit Modal-Split Anteilen von 15 bzw. 30 % jeweils bezogen auf die Verkehrsleistung eine eher nachrangige Rolle, wobei der hohe Anteil des Wasserstraßentransports im nationalen Vergleich erwähnenswert erscheint.



Quelle: Verkehrsleistung Ruhrgebiet (in tkm), Gutachten im Auftrag der Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH, 2012.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse - Wirtschaftsverkehr

Last-Mile-Logistik

Wachsender Lieferverkehr stellt Metropole Ruhr vor zunehmende Herausforderungen

- Versorgung mit Waren und Dienstleistungen sowie die Entsorgung von nicht mehr benötigten Gütern sind unverzichtbar.
- Zunehmender Wirtschaftsverkehr stellt Städte in der Metropole Ruhr vor immer größere Herausforderungen: Lärm, Luftqualität, Staus, Flächenverbrauch.
- KEP-Logistik gerät zunehmend ins Visier der Verkehrsplaner obwohl ihr Anteil am gesamten Lieferverkehr geschätzt nur ca. 20 % beträgt.
- Erste City-Logistik Konzepte gehen auf die 1980er Jahre zurück, waren aber leider erfolglos.
- Heute sind Konzepte für eine effiziente Belieferung auf der „letzten Meile“ aktueller denn je: Wachsende Mobilitäts- und Umweltprobleme in Folge sozio-demographischer Entwicklung.
- Ziel: neue, umweltfreundliche und effektive Konzepte zur Versorgung der Innenstädte zu entwickeln.



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Analyse – Wesentliche Erkenntnisse

- **Viele gute innovative Ansätze**, aber **bei allen Verkehrsmitteln Optimierungspotentiale der Infrastruktur bei Leistungsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit**
- Gute Einbindung bei Personen- und Wirtschaftsverkehr in nationale und internationale Verkehrsnetze
- **Netze stoßen an Kapazitätsgrenzen** -> höhere Reisezeiten durch Überlastung
- **Verkehrsvermeidung / effiziente Verkehrsabwicklung bei Personen/Wirtschaftsverkehr und Instandhaltungsmanagement bei Straßen und Brücken**
- Erreichbarkeiten sind besser, je höher zentralörtliche Funktion ist,
- **Schlechte Nord-Süd ÖV-Verbindungen, schlechte Schienenanbindung in Kreisen** / größere Entfernungen zu SPNV-Haltepunkten
- Fehlende Logistikflächen/Erweiterungsflächen
- **Hohe Logistikkompetenz**, innovative Zustelllogistik wird erprobt, LKW-Routing
- **Hohe Feinstaub- und Stickoxidbelastungen sowie Lärmbelastung**
- **Gute regionale Ansätze**: RRX, Regionales Radwegenetz, metropolradruhr, Verknüpfung SPNV und Rad, LKW-Routing
- **Basisdaten notwendig für Analyse, Planung und Steuerung, Regionale Kooperationen mit gemeinsamen Planungsstrukturen**

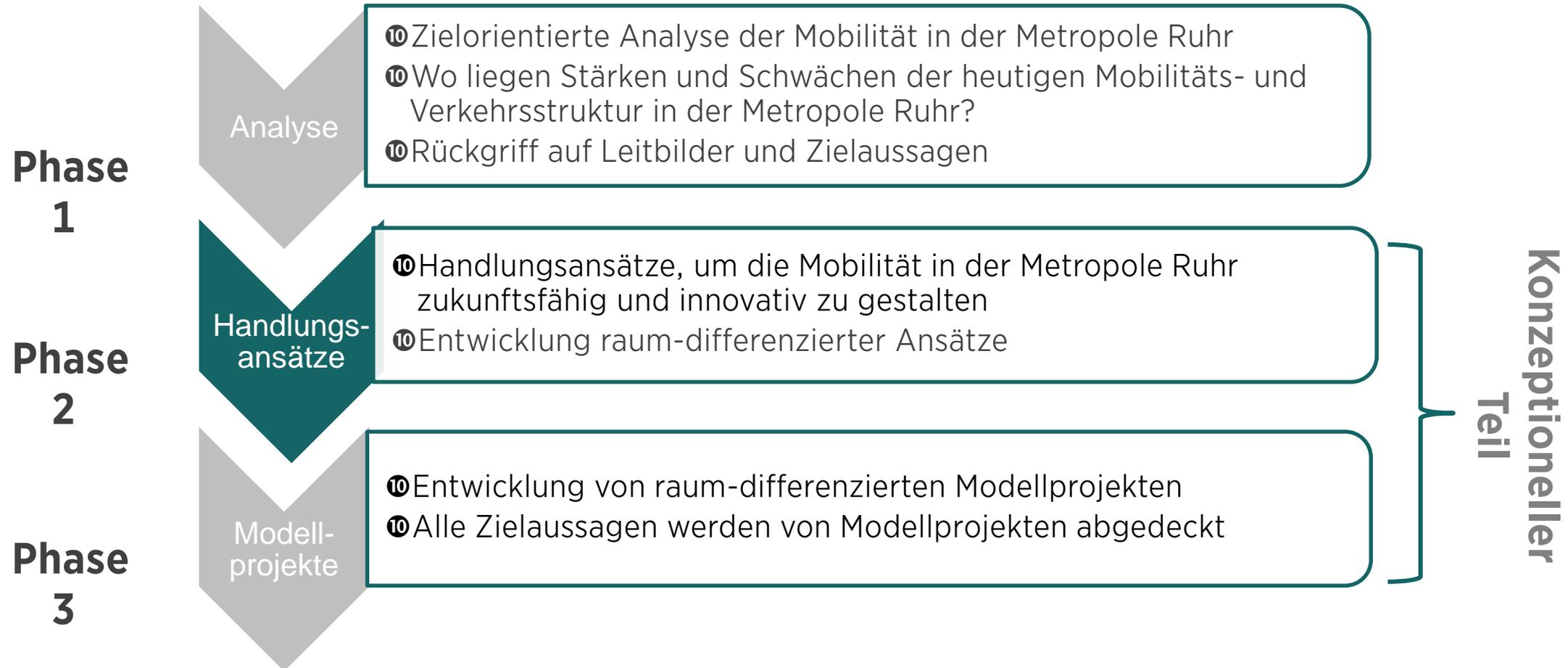
Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- Leitbilder und Zielaussagen
- Phase 1: Analyse
- **Phase 2: Handlungsansätze**
- Phase 3: Modellprojekte
- Weitere Schritte
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Inhalte, Arbeitsphasen und Ergebnisse auf Leitbildern und Zielen aufbauend



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze - Hintergrund

- Bezogen auf definierte Leitbilder und Zielaussagen sowie identifizierte Stärken und Schwächen wurden 36 Handlungsansätze mit ca. 150 zugeordneten Handlungsoptionen entwickelt
- Das Leitbild „Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropole Ruhr“ ist als Querschnittsthema Bestandteil aller Handlungsansätze
- Kriterien zur Auswahl der Handlungsansätze:
 - Wirksam
 - Individuell
 - Nachhaltig
 - Zukunftsgerichtet
 - Erreichbar/Umsetzbar
 - Regional

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze I

Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr (A)		
A1	Deutschlandtakt umsetzen und nationale / internationale Anbindung verbessern	6 HO inkl. 1 MP
A2	Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten	4 HO inkl. 1 MP
A3	Verbesserung der nationalen und internationalen Korridore des Straßenverkehrs	1 HO
A4	Regionale und interregionale ÖPNV-Erreichbarkeit der Metropole Ruhr verbessern	4 HO

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze II

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr (I)		
I1	RRX und schnellen Regionalverkehr als Rückgrat der Mobilität innerhalb der Metropole Ruhr entwickeln und einbinden	4 HO inkl. 2 MP
I2	Systemgrenzen und Stadtgrenzen überwinden	3 HO
I3	Implementierung von Werkzeugen für systematische Verkehrsanalysen	2 HO inkl. 1 MP
I4	Einführung einer regionalen Verkehrsplattform mit regionalem Datenmanagement	2 HO inkl. 1 MP
I5	Integriertes Verkehrsmanagement (IVM)	8 HO
I6	Intelligente Infrastruktur und Testfelder für autonomes Fahren schaffen	2 HO
I7	Smart Region Ruhr	3 HO inkl. 2 MP
I8	Herstellung eines stadtverträglichen, bedarfsgerechten Straßenraums	3 HO
I9	Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement	5 HO inkl. 1 MP
I10	Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für Verkehrsträger des Umweltverbundes	5 HO inkl. 2 MP
I11	Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes und Stärkung des regionalen Radverkehrs	10 HO inkl. 2 MP
I12	Pilotraum Metropole Ruhr – Drohnentechnologie im Verkehr nutzen	2 HO

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze III

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)		
W1	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße	4 HO inkl. 1 MP
W2	Innovationsraum Wirtschaftsmetropole Ruhr	6 HO inkl. 2 MP
W3	Schaffung von Abstellflächen und Ladezonen sowie eines übergreifenden Parkraummanagements	5 HO
W4	Schaffung von innerstädtischen oder innenstadtnahen Konsolidierungspunkten	5 HO inkl. 2. MP
W5	Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenfahrrädern verbessern	4 HO

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze IV

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)		
U1	Lärmbelastung reduzieren	6 HO
U2	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in sensiblen Räumen	4 HO
U3	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe	5 HO
U4	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung	4 HO inkl. 1 MP
U5	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen	4 HO inkl. 1. MP
U6	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten	4 HO inkl. 2 MP

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze V

Mobilität für alle in der Metropole Ruhr (S)		
S1	Regionale Zusammenarbeit in Planung und Kommunikation weiterentwickeln	3 HO inkl. 1 MP
S2	Harmonisierung des ÖPNV Tarifs in der Metropole Ruhr für die Nutzenden	4 HO inkl. 1. MP
S3	Abgestimmter barrierefreier Ausbau des ÖPNV und SPNV	5 HO
S4	Informationen zur barrierefreien Mobilität	4 HO
S5	Regionale Kooperation im Mobilitätsmanagement ausweiten	4 HO inkl. 1 MP
S6	Regionales Verkehrssicherheitskonzept Metropole Ruhr	2 HO
S7	Weiterentwicklung und Verstetigung der Marke „radrevier.ruhr“	7 HO
S8	Regionale Fußverkehrsstrategie	5 HO
S9	IGA 2027 als Impuls für innovative regionale Verkehrsplanung	3 HO inkl. 1 MP

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropolregion Ruhr

Handlungsansatz Beispiel

- **Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten**
- Nutzen statt Besitzen
- Flächendeckende Ausbreitung von Sharing Angeboten
- Ergänzung zum ÖPNV

ENTWURF	ENTWURF	ENTWURF	ENTWURF	ENTWURF
U 6				
Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten				
Kategorie	Inter- und Multimodalität	Handlungsansatz	Bezüge zu Leitsätzen und Zielaussagen	
Zusammenfassung	<p>Der Öffentliche Verkehr, als starkes Rückgrat der zukünftigen Mobilität in der Metropolregion Ruhr, wird ergänzt durch flächendeckende Sharingangebote als Zu- und Abbringer bzw. als Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr für bestimmte Wegezwecke. Hierzu sind - in Abhängigkeit von der Raum- und Siedlungsstruktur - die jeweils geeigneten Angebote zu identifizieren und umzusetzen. Die Integration in den ÖPNV ist dabei wesentliches Qualitätsmerkmal.</p>	<p>Unter dem Begriff „Nutzen statt Besitzen“ können unterschiedliche Mobilitätsangebote in Abhängigkeit von Bedarf und Wegezweck miteinander kombiniert bzw. einzeln genutzt werden. Inter- und multimodales Mobilitätsverhalten wird im Wesentlichen geprägt von vorhandenen Angeboten. Hierbei handelt es sich insbesondere um Bike- und Carsharing und zukünftig verstärkt um E-Scooter; auch als Ergänzung zum ÖPNV. Um Effekte zu erzielen ist eine weitgehende flächendeckende Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel notwendig. Eine Herausforderung bildet der regionale Ansatz. Im Radverkehr bilden die vielen Stationen des metropolradruhr in den größeren Städten der Metropolregion Ruhr eine entsprechende Ausgangsbasis. Eine Ausweitung auch auf kleinere Städte und Gemeinden unterstützt insbesondere Berufs- und Ausbildungspendelnde bei einer Kfz-armen Mobilität. Gerade für die „erste oder letzte Meile“ bieten Leihräder eine ideale Ergänzung zum ÖPNV. Dies setzt allerdings eine weitestgehend flächendeckende Verfügbarkeit, idealerweise auch als Freefloatingangebot, voraus. Ergänzt um Pedelecs und Leihlastenräder können neue Zielgruppen erschlossen werden.</p> <p>Carsharing ist deutschlandweit in den letzten Jahren stark gewachsen. Die Metropolregion Ruhr weist erhebliches Potenzial im Vergleich zu starken Carsharingstädten auf. Dieses Potenzial besteht vor allem in innenstadtnahen Gebieten sowie in Gebieten mit hohem Parkdruck, aber auch in ländlichen Regionen bietet das Carsharing Möglichkeiten auf einen privaten Pkw zu verzichten. E-Scooter bieten große Chancen für die Nahmobilitätsförderung sowie für eine neue mobile Vielfalt in den Städten. Ihre Einbindung in eine Mobilitätsstrategie, das Ausloten von Kooperationen von E-Scooter-Anbietern mit ÖV-Unternehmen sowie ein möglichst breites und flächendeckendes Marktgebiet sind wesentliche Aufgaben. Die räumliche und tarifliche Integration der Sharingangebote in den ÖPNV sowie unkomplizierte und multimodale Zugangsmedien bilden den wesentlichen Erfolgsfaktor.</p>	<p>Die in sich vernetzte Metropolregion Ruhr.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Stärkung einer Mobilitätskultur des Umweltverbundes.▪ Abgestimmte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten sowie die Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene. <p>Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Stärkung des Umweltverbundes für eine gesunde Metropolregion Ruhr.▪ Nutzung effizienter und umweltverträglicher Verkehrsmittel.▪ Effizientere Nutzung und Vernetzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen, Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel. <p>Mobilität für alle in der Metropolregion Ruhr.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Den Zugang zu individueller Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen. <p>Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropolregion Ruhr.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsangebote und -infrastrukturen nach räumlichen Ansprüchen und Möglichkeiten stärken.▪ Dünn besiedelte Teilräume mit verdichteten und hochverdichteten Gebieten vernetzen.▪ Auch für dünn besiedelte Teilräume alternative Mobilitätsangebote schaffen.	
Bezug zur Stärken- / Schwächen-Analyse	<ul style="list-style-type: none">➤ Fehlende flächendeckende Angebote (Sharingangebote, alternative Bedienformen)➤ Marke der Radstationen verbreitet, weist jedoch kein einheitliches Konzept (Zugang, Preis etc.) auf➤ Marketing und Kommunikationsmaßnahmen der Verkehrsverbünde, der Verkehrsunternehmen sowie des RVR➤ Vielzahl an Pendlern, die innerhalb der eigenen Kommune Pendeln sowie Vielzahl an Binnenpendlern innerhalb der Metropolregion Ruhr mit Wegelängen unter 15 km➤ Elektrofahrzeuge in den Carsharing-Flotte von Drive CarSharing, RUHRAUTOe➤ Kfz-Affinität der Bürgerinnen und Bürger➤ Kein flächendeckendes Car- und Bikesharing-System; Angebote enden teilweise an kommunalen Grenzen	Akteure	Kommunen als Eigentümer und Aufgabenträger; Zukunftsnetz Mobilität NRW; VRR, NWL, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, RVR	

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansatz Beispiel

- **Leihfahrradangebote in allen Teilräumen inkl. Einführung von Free floating in Ergänzung zur stationsgebundenen Nutzung**
- Regionsweit einheitliches Fahrradverleihsystem
- **Flächendeckendes Car Sharing**
- Stationsbasiert in Kombination mit Freefloating Fahrzeugen
- Integration in Mobilstationen

ENTWURF		ENTWURF		ENTWURF		ENTWURF		ENTWURF	
U 6		Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten							
Handlungsoptionen (I)									
<p>Ausweitung eines Leihfahrradangebots auf alle Teilräume mit Einführung von Freefloating-Gebieten zur stationsungebundenen Nutzung</p> <p>Durch ein regionales System können sich Fahrradverleihsysteme (FVS) als Mobilitätsangebot in der Region leichter etablieren und gemeinsam mit anderen flexiblen Nutzungsformen und dem ÖPNV ein umfassendes, flexibles Angebot des Umweltverbunds bieten. Ziel ist es, einen vereinfachten Zugang für die aktuellen und potenziellen Nutzenden zu schaffen. Dabei kann das System einerseits wie bisher stationsbasiert sein und andererseits – gerade in den Zentren der großen Städte – ergänzend auch aus einem Freefloating-Angebot bestehen. Ein Freefloatingangebot ermöglicht es, sehr flexibel Räder auszuleihen und abzustellen. Zwar gab es in der Vergangenheit zahlreiche Probleme mit falsch oder störend abgestellten Rädern, aber hier bilden sich immer mehr Vereinbarungen zwischen Städten und Anbietern bzw. Selbstverpflichtungen der Anbieter heraus, die diese ungewünschten „Nebenwirkungen“ deutlich reduzieren (z.B. Geofencing, Belohnungs- und Strafsystem für Nutzende, Begrenzung der Anzahl der Räder insgesamt, aber auch auf bestimmte Dichten). Die Vorteile eines regional kompatiblen FVS sind, gerade in einer Region mit starken regionalen Verkehrsverflechtungen, u.a. eine breite Ansprache der Nutzenden, ein Zugang über identische Medien, eine identische Funktionsweise von Ausleihe und Rückgabe – die Nutzenden müssen sich dadurch nicht über verschiedene Leihfahrradangebote neu informieren und neu anmelden sowie die Möglichkeit, Räder über kommunale Grenzen hinaus leihen und zurückgeben zu können.</p> <p>Die regionale Ausweitung des bestehenden Angebotes erfordert die Erarbeitung eines umfassenden Konzepts. Die Umsetzung könnte mit einer Neuausschreibung der Leistungen beginnen. Inhalte eines solchen Konzepts sind: Zielgruppen- und Potenzialanalyse, Systemfragen, Nutzenaspekte, Buchung und Zugangstypen, Tarifmodelle und Sonderformen, Anforderungen und Kriterien der Standortwahl, Marketing, Vergabeverfahren). Eine enge Verzahnung mit den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbänden ist anzustreben. Beispiele für regionale Systeme mit engem Bezug zum öffentlichen Verkehr sind das VRNnextbike im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, welches auch in kleineren Städten vertreten ist sowie OV-Fiets der Niederländischen Staatsbahnen. Für Regelungen bzgl. eines Freefloatingsystems lohnt ein Blick ins europäische Ausland nach London, Oxford oder Amsterdam sowie in die USA (San Francisco, Seattle) und Australien (Sydney oder Melbourne).</p> <p><i>(Zur Radverkehrsinfrastruktur siehe auch Handlungsansatz I 11 Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes und Stärkung des regionalen Radverkehrs)</i></p>					<p>Flächendeckende Einführung eines Carsharing-Angebotes in der Metropole Ruhr</p> <p>In der Metropole Ruhr existieren eine Vielzahl unterschiedlicher Carsharinganbieter. Teilweise konkurrieren diese um Kund*innen, teilweise sind bereits Vernetzungen erfolgt bzw. existieren Kooperationen zwischen verschiedenen Anbietern. Wie die Analyse zeigte, sind insbesondere Freefloatingangebote bisher kaum vorhanden. Empfohlen wird ein flächendeckendes stationsbasiertes Carsharingangebot in Kombination mit Freefloatingangeboten in bestimmten Teilräumen. Ziel ist ausdrücklich nicht, ein einheitliches System mit einem großen Betreiber zu forcieren. Vielmehr sollen die Angebote so gestaltet werden, dass eine Nutzung existierender und neuer Systeme über räumliche und betriebliche Grenzen hinaus möglich wird. Sinnvoll ist eine zentrale Koordination, die ggf. Organisation, Kommunikation und Information einerseits und technische Aspekte wie Zugangs- und Buchungslösungen andererseits trennt. Eine Integration in den ÖPNV und die enge Verknüpfung mit Mobilstationen muss gegeben sein; auch wenn Carsharing, insbesondere in den großen Städten mit dichtem ÖPNV-Angebot, nicht die letzte Meile in den Fokus nimmt. Anders kann dies in wenig verdichteten Regionen sein, wo Carsharing auch Aufgaben im Vor- oder Nachtransport, beispielsweise zu einem Bahnhof/Haltepunkt der über eine schnelle ÖPNV-Verbindung in die Ober- und Mittelzentren verfügt, übernehmen kann. Steuerungsmöglichkeiten im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität können sich hier beispielsweise über regional differenzierte Tarife ergeben (beispielsweise durch unterschiedliche Stellplatzgebühren in Abhängigkeit der Lage eines Stellplatzes oder einer Mobilstation). Wichtige zu klärende Fragestellungen bzw. Bestandteile eines Konzepts sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition und Festlegung der Koordinationsfunktion ▪ Potenzialanalyse Zielgruppen (Nutzende als auch Anbieter) ▪ Regionale und anschließende lokale Standortanalysen ▪ ÖPNV-Integration ▪ Einheitliche Informationsplattform ▪ Abstimmung Buchungssysteme ▪ Registrierungsvereinbarungen und Datenschutz ▪ Buchungs- und Zugangssysteme ▪ Tarifstrukturen ▪ Klärung Zuschussbedarfe und Möglichkeiten öffentlicher Subventionierungen <p>Ausschreibungskriterien definieren.</p>				
Horizont		Kommunale Relevanz		M	Horizont		Kommunale Relevanz		M
Kosten		Regionale Relevanz			Kosten		Regionale Relevanz		
Priorität					Priorität				

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropolregion Ruhr

Handlungsansatz Beispiel

- **Ergänzung Leihfahrradsystem durch Pedelecs und Lastenräder**
- Bedarforientierte punktuelle Ergänzung
- **Regionale Strategie zur Regulierung von E-Scootern**
- Leitlinien zur Verbreitung der EKfz

ENTWURF		ENTWURF		ENTWURF		ENTWURF		ENTWURF	
U 6 Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten									
Handlungsoptionen (II)									
Ergänzung des Angebotes von Leihfahrrädern um Pedelecs und Lastenrädern an geeigneten Standorten Eine Ergänzung des Fahrradverleihsystems um Pedelecs oder Lastenräder generiert neue Kundengruppen, wie Beispiele aus anderen Städten bzw. Regionen mit Verleihsystemen zeigen (Konstanz, Norderstedt, Rüsselsheim beispielsweise für Lastenräder bzw. Lahr, Rhein-Voralpen-Region, Stuttgart für Pedelecs). Dabei kann eine detaillierte Potenzial- und Standortanalyse für Leihlastenräder oder Pedelecs helfen, Fehlinvestitionen zu vermeiden. Beispielsweise hat das niederlandweite OV-Fiets nach einem Jahr Pedelecs wieder aus dem Angebot herausgenommen, da einerseits die Wartungskosten hoch und die Ausleihzahlen zu niedrig waren.					Gemeinsame Erarbeitung einer regionalen Strategie zur Regulierung und Einführung von E-Scootern Bei E-Scootern handelt es sich um Tretroller oder City-Roller mit elektrischer Unterstützung. Etwas sperrig werden diese E-Scooter, aber auch Hoverboards oder Monowheels, in Fachkreisen auch als Personal Light Electric Vehicle (PLEV) oder Elektrokleinstfahrzeuge bezeichnet. Vor Ort entstehen keine Emissionen, weder Lärm noch Abgase. Sie lassen sich zusammenklappen und sind daher grundsätzlich auch zur Mitnahme im ÖPNV geeignet. Damit sind E-Scooter ein Fortbewegungsmittel für die letzte Meile, werden einerseits auch in Konkurrenz zum Fahrrad und zum zu Fuß Gehen auf Strecken zwischen einem und zehn Kilometern eingesetzt und bieten andererseits die Möglichkeit, gerade kurze Wege mit dem Pkw zu substituieren. Um zulassungsfähig zu sein müssen Kleinstfahrzeuge und damit auch E-Scooter eine Reihe von Voraussetzungen erfüllen. So darf der E-Scooter keine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h aufweisen. Darüber hinaus muss das Fahrzeug über eine gültige Versicherungsplakette, über zwei voneinander unabhängige Bremsen verfügen, mit einer Beleuchtungsanlage ausgestattet sein. Auch an den Fahrenden wird eine Voraussetzung gestellt: zum Fahren von E-Scootern bedarf es zukünftig einer Fahrerlaubnis, mindestens der Klasse M. Ähnlich wie beim Bikesharing haben die Kommunen bisher keine rechtliche Handhabe, um das Aufstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Aufgrund der Tatsache, dass diese nicht als geparkt gelten, sondern wie Fahrräder abgestellt werden dürfen, gilt, dies im rechtlichen Sinn als Gemeingebrauch. Dabei stellt sich neben dem Problem von Konfliktsituationen in der Nutzung (E-Scooter vs. zu Fuß Gehende, E-Scooter vs. Fahrrad etc.) vor allem das Problem der fehlenden Akzeptanz in der Bevölkerung, hervorgerufen u. a. durch zu viele und nicht ordnungsgemäß Roller sowie eine fehlende Aufklärung bzw. Bekanntheit von System und Nutzen. Notwendig ist daher die Erarbeitung einer abgestimmten Strategie in der Metropolregion Ruhr, um entsprechend steuernd die Einführung der Systeme zu gestalten und konkrete Partnerschaften mit Städten oder Verkehrsverbänden zu realisieren. Ggf. kann es auch hier sinnvoll sein, ein regionsweites Netz auszuschreiben (vgl. Handlungsoption Ausweitung Leihradangebot).				
Horizont 	Kommunale Relevanz 	M	Horizont 	Kommunale Relevanz 	S				
Kosten 	Regionale Relevanz 		Kosten 	Regionale Relevanz 					
Priorität 			Priorität 						

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansatz Beispiel



- Flächendeckende Ausbreitung von Fahrradverleihsystem
- Ergänzung zum ÖPNV im Alltagsverkehr
- Ergänzung durch Pedelects und Lastenräder

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Kontrovers diskutierte Themen

- 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

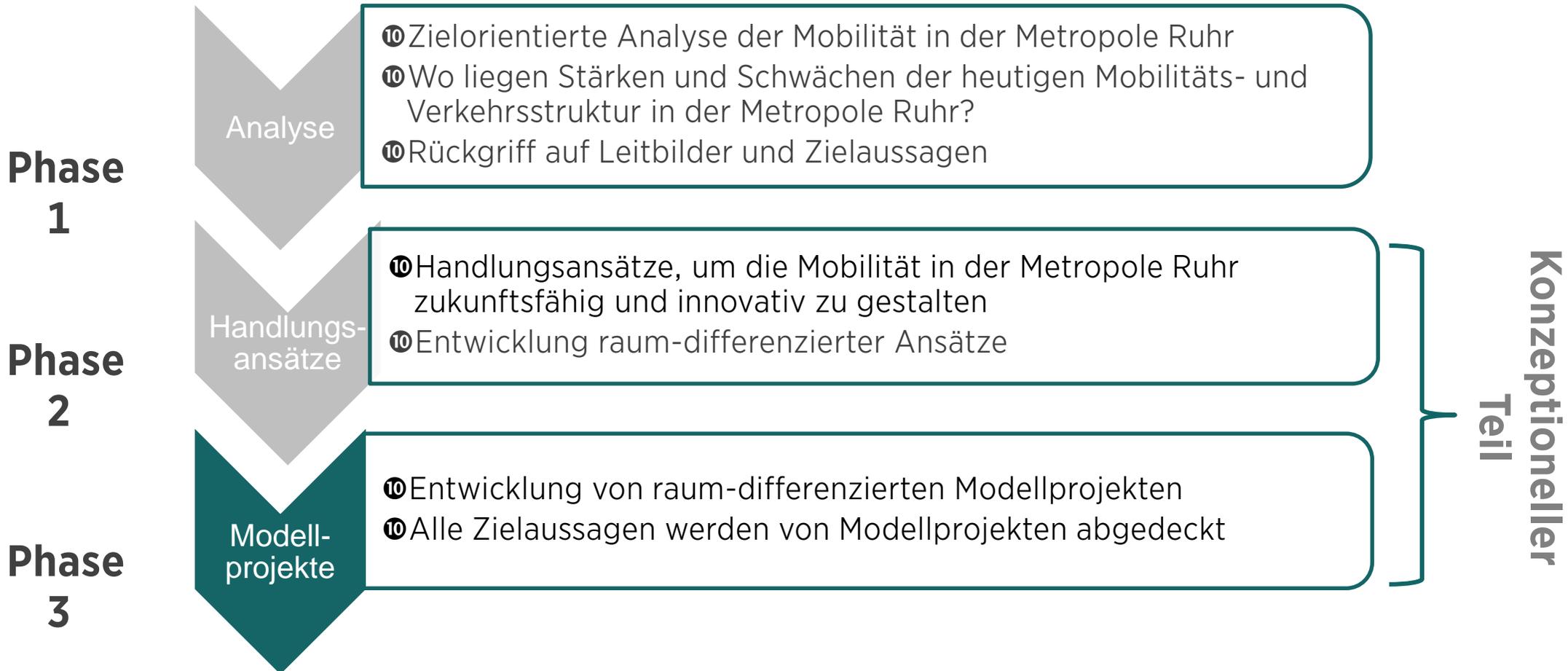
Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- Leitbilder und Zielaussagen
- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Handlungsansätze
- **Phase 3: Modellprojekte**
- Weitere Schritte
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Inhalte, Arbeitsphasen und Ergebnisse auf Leitbildern und Zielen aufbauend

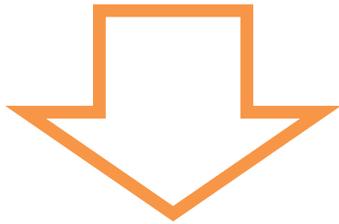


Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Handlungsansätze - Modellprojekte

36 Handlungsansätze

Ca. 150 zugeordnete
Handlungsoptionen



23 Modellprojekte

Die Modellprojekte sind

- ... praxisorientiert Benennung von Arbeitspaketen, Projektstrukturen sowie Bausteinen und Inhalten der Projekte sind Grundlage für eine praktische Umsetzung
- ... zielgerichtet Konsequente Herleitung von den Leitsätzen und Zielaussagen über die Handlungsansätze und Handlungsoptionen zu den Modellprojekten
- ... innovativ Projekte sollen sowohl eine kurzfristige Auseinandersetzung, aber auch eine zukunftsfähige Aufstellung der Metropole Ruhr dienen
- ... gemeinsam Bilden und Nutzen von Netzwerken sowie Einbeziehung von relevanten Akteuren und Aufbau auf Vorerfahrungen und bisherigen Aktivitäten

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

23 Modellprojekte

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 metropoleruhr - 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 Willkommensorte - 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 Umschlagpunkte 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

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Zentrale Modellprojekte für die Metropole Ruhr

- ➔ M-A 2.1 Stationen als Willkommensorte - 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-I 10.5 Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel
- ➔ M-I 11.1 Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes
- ➔ M-W 2.4 Smart Shipping - Digitale Wasserstraße
- ➔ M-S 1.2 Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Modellsteckbriefe – Wie sind sie aufgebaut?

- Vorhabenbeschreibung
- Vorgehensweise
- Kostenrahmen und Förderung
- Akteure und Zuständigkeiten
- Gesamtwirkung
- Projektlaufzeit
- Umsetzungspriorität
- Betroffene Zielaussagen
- Synergien und Abhängigkeiten von anderen Modellprojekten

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

M- A 2.1

Stationen als Willkommensorte

Bahnhöfe sind das Tor zur Metropole Ruhr und geben Gästen den Ersteindruck von den Verbandskommunen sowie der Metropole Ruhr. Umso wichtiger ist es, dass ein positiver Ersteindruck erzeugt wird, da ein modernes, transparentes Erscheinungsbild sowie hochwertig gestaltetes städtebauliches Umfeld mit adäquater Ausstattung auch meist zu einem höheren Sicherheitsgefühl und höherem Wohlbefinden führen. In Abhängigkeit von der räumlichen Lage und insbesondere der städtebaulichen Integration sowie Verkehrsfunktion erfüllen Bahnhöfe unterschiedliche Funktionen, je nachdem ob es sich um Fernbahnhöfe oder Haltepunkte für den Pendlerverkehr handelt.

Im ersten Schritt sind nach den räumlich-funktionalen Ansprüchen Bahnhofskategorien zu bilden, für welche Ausstattungsstandards definiert werden. Dies erfolgt anhand verschiedener räumlicher und verkehrlicher Kriterien. Danach werden Anforderungen für die Bahnhofstypen formuliert, die sich auf die städtebauliche sowie bauliche Gestaltung von Stationen, auf Reise- und Mobilitätsdienstleistungen, auf Einzelhandel und Gastronomie, auf Self-Service-Angebote sowie auf besondere Angebote für Geschäftsreisende und für Touristen beziehen.



Impulse für städtebauliche Umfeldaufwertung
Anbindung an Innenstadt+Fußgängerzone

Etappen

Bestandserhebung

Konzept für Gestaltung+Ausstattungsstandard

mit drei Kategorien

- Fernbahnhof
- Regionaler Netzknoten
- Fernbusbahnhof

Akteure

DB Station+Service, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Fernbusunternehmen, VRR, NWL

Fernbahnhöfe und deren Umfeld wie z. B.

- Essen Hbf
- Recklinghausen Hbf
- Bochum Hbf
- Gelsenkirchen Hbf
- Wanne-Eickel Hbf

ÖPNV-Knoten an Bahnhöfen wie z. B.

- Schwelm
- Witten Hbf
- Herne
- Hattingen

DB Station & Service, Verbandskommunen, VRR/NWL

Akteure:

Fragestellungen für dieses Modellprojekt

- ? Welche Anforderungen werden an welche Stationstypen gestellt?
- ? Inwieweit können Verkehrsstationen auch als Versorgungszentren für das Umfeld dienen?
- ? Welche Akteure sollen an der Erarbeitung der Qualitätsstandards mitwirken?
- ? Welche Ansprüche stellen unterschiedliche Nutzergruppen der Verkehrsstationen?
- ? Wie kann eine Umsetzung der Standards bei zukünftigen Neu- und Umbauten von Verkehrsstationen sichergestellt werden?
- ? Wer finanziert die zusätzlichen Angebote und wie können Anreize zum Einrichten der Angebote geschaffen werden?

Bausteine

- Bilden von Bahnhofskategorien
- Definition von obligatorischen und fakultativen Ausstattungsmerkmalen für jede Bahnhofskategorie
- Beschlussfassung und Grundlage für die zukünftige Bahnhofsentwicklung



Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds

Stationen (Bahnhöfe / Stadtbahnanlagen / Busbahnhöfe) als Tore zu den Städten und zur Metropole Ruhr

→ Schaffung eines positiven Ersteindrucks durch einladende Gestaltung

- Erhebung des Bestandes und Konzeption von Gestaltungsanforderungen und Ausstattungsstandards
- Gestaltungswettbewerbe für drei unterschiedliche Stationskategorien: Fernbahnhof / Regionaler Netzknoten / Fernbusbahnhof
 - Impulse für städtebauliche Aufwertung des Umfelds
 - Anbindung an die Innenstadt (Fußgängerzone)

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

M-I 1.1

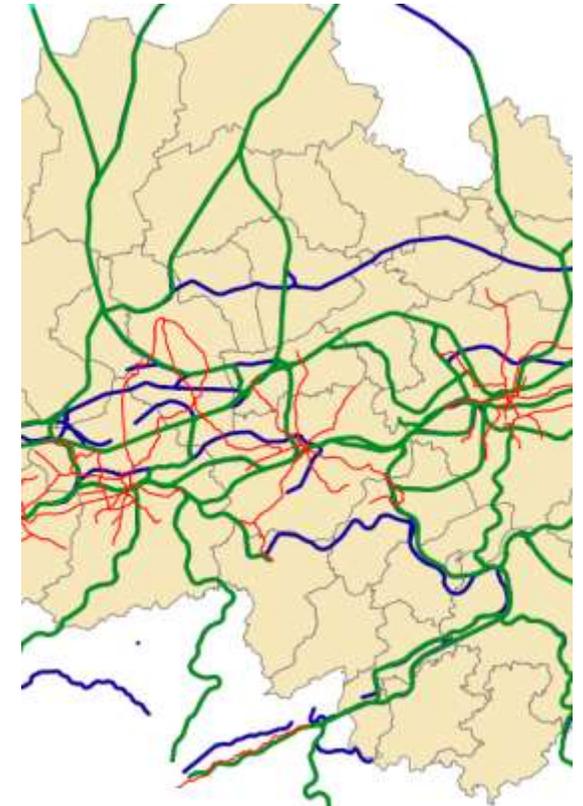
Schiene 2040 – Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr

Die Kapazitätsgrenze vieler Eisenbahnstrecken im Ruhrgebiet ist bereits erreicht und insbesondere auf der Hauptachse Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf wird als überlastete Schieneninfrastruktur eingestuft. Für eine Verlagerung bestehender Verkehre von der Straßen auf die Schiene durch Erweiterung der Angebote im Schienenpersonenverkehr als auch die attraktivere Abwicklung von Fahrten im Güterverkehr sind Kapazitätserweiterungen im Eisenbahnnetz innerhalb der Metropole Ruhr notwendig.

Mit der Aufstellung des Ausbauplans soll das zukünftige Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr unter Anwendung des regionalen Verkehrsmodells abgeschätzt und entsprechende Kapazitätsbedarfe für die Schienenstrecken im Ruhrgebiet benannt werden. Ebenso sind Korridore mit Bedarf für (Neubau)-Strecken und Reaktivierungen auf Grund des ermittelten Verkehrsaufkommens zu benennen. Neben baulichen Maßnahmen sind hier insbesondere auch technische Maßnahmen wie ETCS oder Blockverdichtungen zur Kapazitätserweiterung als Lösungsmöglichkeit zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen sind ebenfalls die Planungen des Deutschland-Taktes sowie des BVWP.

Fragestellungen für dieses Modellprojekt

- ? Wo liegen Bedarfe für zukünftige Verkehre im Personen- und Güterverkehr?
- ? Welche zusätzlichen Anforderungen ergeben sich zukünftig durch die Planungen des Deutschland-Taktes?
- ? Welche Alternativen existieren auf Bestandsstrecken zu baulichen Maßnahmen? Welche zusätzlichen Kapazitäten werden z. B. durch eine vollständige Umrüstung von Bestandsstrecken auf ETCS bereitgestellt?
- ? Wie können bestehende Strecken für den Güterverkehr auch für den SPNV genutzt werden und entsprechende Kapazitäten ohne Beeinträchtigung des Güterverkehrs in der Region geschaffen werden?



z. B. Internat. / nat. Bahnkorridore

- Köln – Ruhr/Wupper – Hamm – Berlin – Polen
- Köln – Hagen – Münster – Hamburg - DK
- Köln – Essen – Recklinghausen – Münster – Hamburg - DK

Quelle: rrx.de

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Städte an die Schiene – leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung

- Von insgesamt 53 Kommunen in der Metropole Ruhr haben 12 Kommunen mit fast 340.00 Einwohnern, darunter acht Mittelzentren, keine Anbindung an den Schienenverkehr.

Mittelzentren ohne SPNV Anschluss	
Bergkamen [UN]	48725 Einw.
Datteln [RE]	34614 Einw.
Herten [RE] SPNV ab 12/2019	61791 Einw.
Kamp-Lintfort [WES] SPNV ab 4/2020	37391 Einw.
Neukirchen-Vluyn [WES] (NVP VRR)	26982 Einw.
Oer-Erkenschwick [RE]	31442 Einw.
Sprockhövel [EN]	24747 Einw.
Waltrop [RE]	29345 Einw.
8 Mittelzentren	295037 Einw.

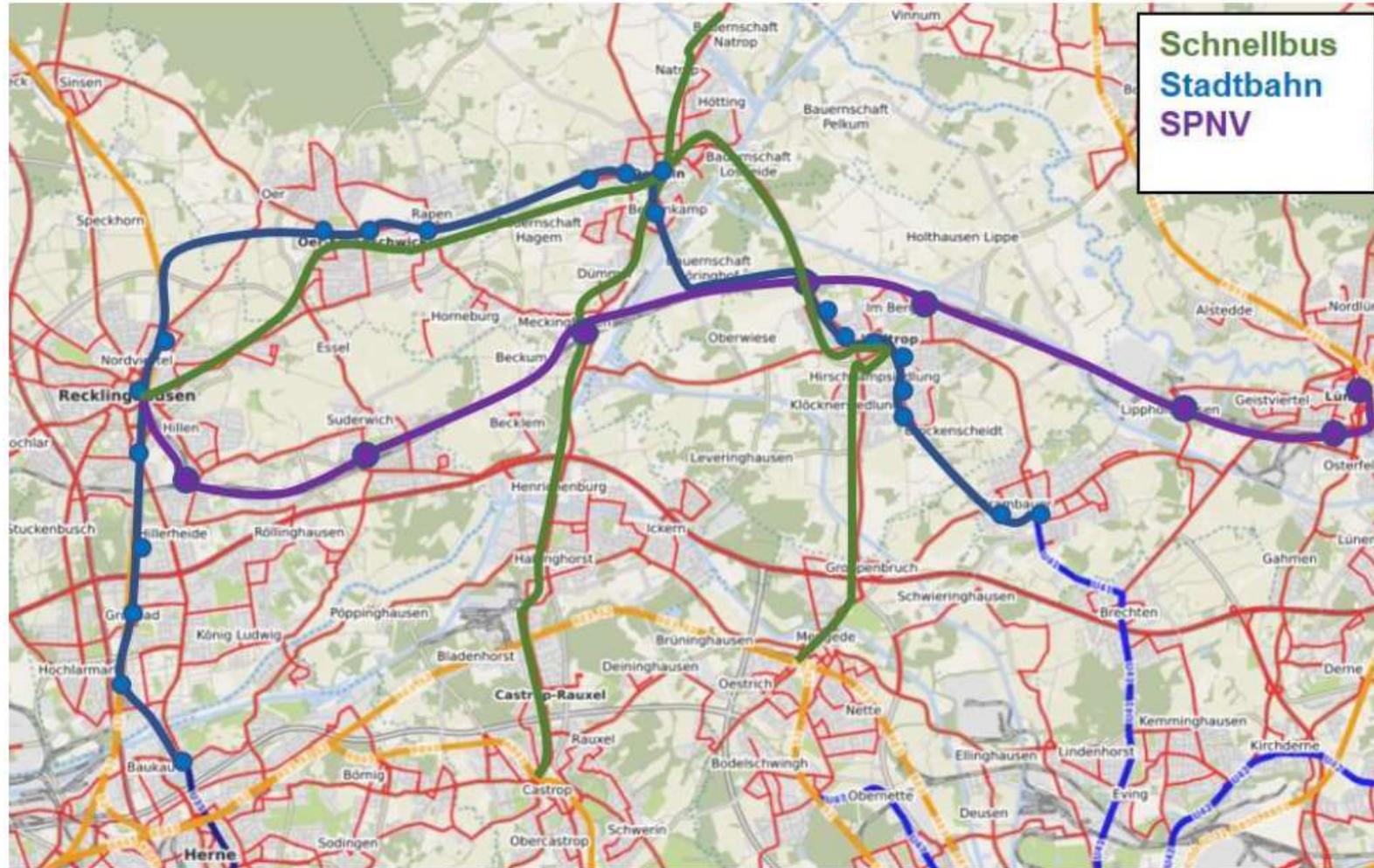
Grundzentren ohne SPNV Anschluss	
Breckerfeld [EN]	8938 Einw.
Hünxe [WES]	13567 Einw.
Schermbeck [WES]	13549 Einw.
Sonsbeck [WES]	8675 Einw.
4 Grundzentren	44729 Einw.

12 Kommunen	339766
--------------------	---------------

- Ein Teil dieser Kommunen wird durch Eisenbahnstrecken erschlossen, auf denen derzeit nur Güterverkehr stattfindet.
- Auch aufkommensstarke Stadtbezirkszentren verfügen häufig nicht über einen Schienenanschluss und auf nachfragestarken Relationen zu den Nachbarstädten fehlt ein attraktives ÖPNV-Angebot.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Städte an die Schiene – Fragestellungen und weitere Vorgehensweise



Akteure

- VRR, NWL,
- BMVI,
- VM Land,
- DB Netz AG,
- Verkehrsunternehmen

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel



Abb.: Systemdarstellung einer intermodalen Wegekette – heutige Situation und Ziel: ein einheitliches Ticket

Akteure
VRR, NWL, Kompetenzzentrum Digitalisierung, NRW Mobil, Verkehrsunternehmen, RVR, ...

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

M- I 11.1

Regionales Radwegenetz – Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzepts

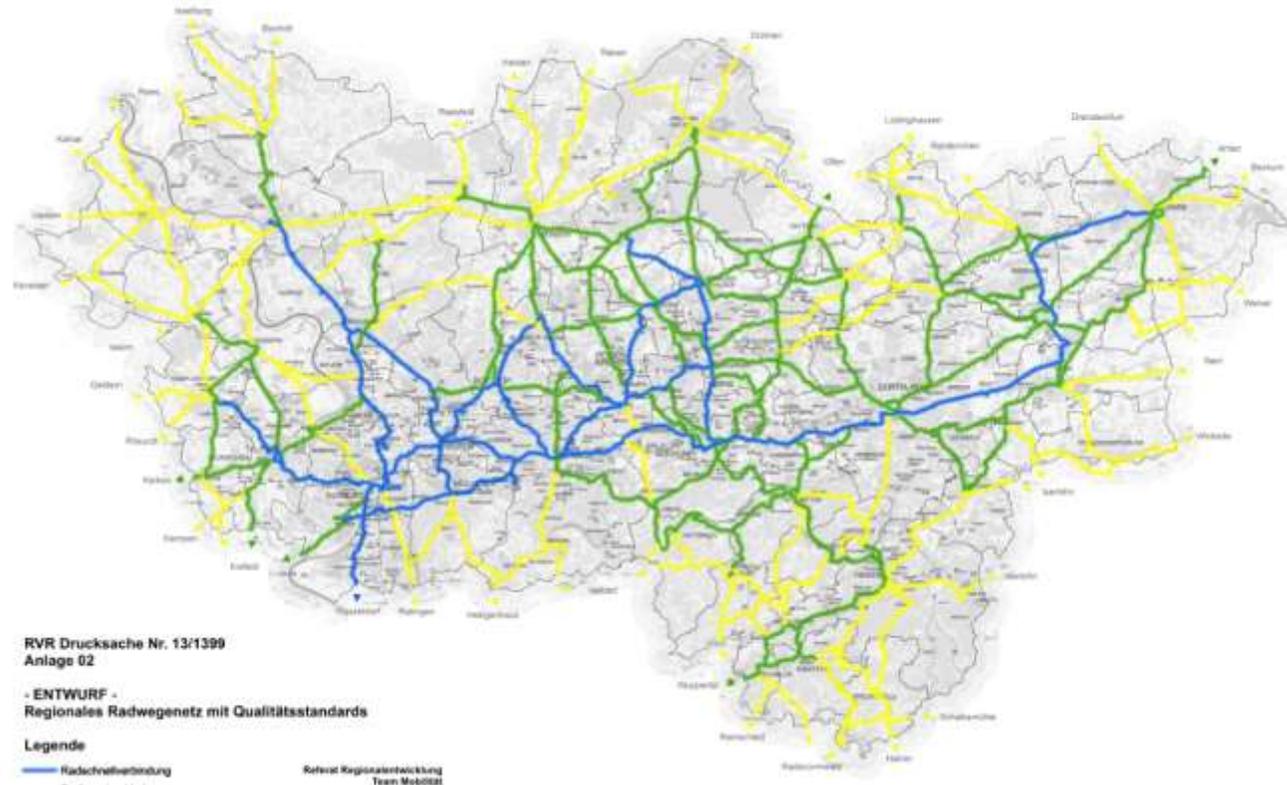
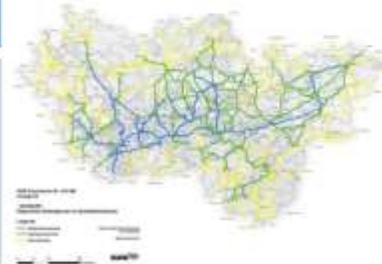
Mit der Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr besteht eine wesentliche Grundlage, um das freizeitorientierte Regionale Radwegenetz mit dem Fokus auf den Alltagsverkehr weiter zu qualifizieren. Der Bedarfsplan berücksichtigt im Sinne einer modernen und integrierten Mobilitätsplanung, die intermodale Verkehrsmittelnutzung in der Metropole Ruhr durch die Einbindung der Bahnhöfe und wesentlichen Haltepunkten des SPNV und ÖPNV. Im Sinne eines konzeptionellen, strategischen und regionalen Handlungsrahmens bildet der Bedarfsplan mit seinen definierten und abgestimmten Qualitätsstandards die Grundlage für die Planung, den Bau und die Pflege des regionalen Radwegenetzes. Er sichert unter Federführung des RVR ein abgestimmtes Vorgehen zwischen allen Verbandskommunen. Die Netzkategorien und deren Qualitätsstandards sind für die Umsetzung verbindlich. Verbindungen werden durchgängig baulastträgerübergreifend und über die Kommunalgrenzen hinweg geplant und realisiert. Anhand der ersten Nutzwertermittlung und unter Berücksichtigung weiterer Kriterien (wie Netzlücken, hohe Abweichung vom Zielstandard etc.) erfolgt eine Priorisierung für die Vergabe von einzelnen Machbarkeitsstudien für die Konkretisierungen von Linienführungen und die anschließende Umsetzungsplanung und Realisierung.

Fragestellungen für dieses Modellprojekt

- ? Wie müssen Aufgaben, Rollen und Zuständigkeiten für die weitere Arbeit und insbesondere an der Umsetzung am regionalen Radwegenetz verteilt werden?
- ? Welche Fördermöglichkeiten bestehen und welche Fördermöglichkeiten können darüber hinaus ermöglicht werden?
- ? Welche Verbindungstypen sollen in regionaler Baulast umgesetzt werden?
- ? Wie wird das weitere Verfahren zur Ergänzung und Aktualisierung des Bedarfsplans gestaltet? Wird es zukünftig ein Anmeldeverfahren für konkrete Maßnahmen geben?
- ? Wie werden dann Maßnahmen bewertet und Prioritäten gesetzt?

Bausteine

- Klärung von organisatorischen Rahmenbedingungen (etwa Baulast)
- Herausarbeiten von Fördermöglichkeiten, ggf. Einrichtung eines Förderprogramms
- Durchführung von kontinuierlichen Facharbeitskreisen zu verschiedenen Themen (z. B. Marketing, Wegweisung, Instandhaltung)
- Teilraumkonferenzen
- Evaluations- und Fortschreibungskonzept erstellen



RVR Drucksache Nr. 13/1399
Anlage 02

- ENTWURF -
Regionales Radwegenetz mit Qualitätsstandards

Legende

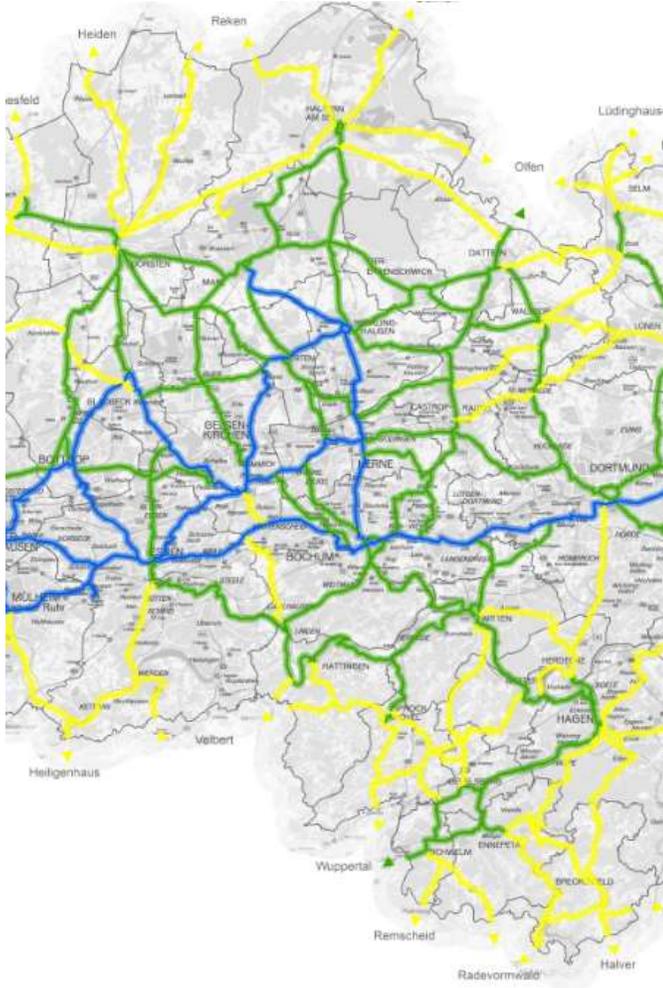
Radverkehrsverbund

Referat Regionalentwicklung

Team Mobilität

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Regionales Radwegenetz – Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzepts



Anbindung:

- Stadtzentren
- Bahnhöfe
- Hochschulen
- Große Gewerbestandorte
- Bedeutende Freizeiteinrichtungen
- Akteure: RVR, VM Land, Kreise, Städte, Gemeinden

Radverkehrspotenziale → Qualitätsstandards

- über 2000 / Tag → Radschnellverbindungen
- 500 – 2000 / Tag → Regionale Radhauptverbindungen
- unter 500 / Tag → Regionale Radverbindungen

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt

**Manuelle Steuerung
durch
Schiffsführenden**

Steuerungsassistenz
(digitale Unterstützung des/r
Schiffsführenden)

Teilautomatisierung
(Digitale Systeme
übernehmen zentrale
Funktionen,
Schiffsführende/r
kann/muss eingreifen)

Bedingte Automatisierung
(Digitale Systeme übernehmen die
Fahrt, der/die Schiffsführende ist die
Kontrollinstanz)

Vollautomatisierung
(Digitale Systeme übernehmen die Fahrt, die
Überwachung erfolgt nicht auf dem Schiff)

Anwendungsfelder Digitalisierung:

- *Be- und Entladungsvorgänge*
- *An- und Ablegevorgänge*
- *Betankung, Wartung und Reparatur*
- *Fahrt/Reise*

Ausbau der Infrastruktur:

- *Brückenhöhen anpassen*
- *Kanalhäfen ausbauen und digitalisieren*
- *Schleusen ausbauen und digitalisieren*

Grundlage:

*Machbarkeitsstudie der IHKn zum autonomen Fahren
in der Binnenschifffahrt in der Metropole Ruhr*

Akteure: IHK, BMVI, WSV, Straßen.NRW.....

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt

Arbeitsschritte

- Erstellen einer Machbarkeitsstudie (bereits geschehen)
- Abstimmung mit interessierten Partnern, WSV Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Häfen
- Aufbau eines Kompetenzzentrums (Smart Shipping)
- Einrichtung eines Testfeldes Autonome Binnenschifffahrt
- Suche nach gemeinsamen Partnern, spezifischen Teilentwicklern.
- Entwicklung von Teilbausteinen für die Automatisierung
 - Ziel 1: Testen von Fahrassistenzsystem/Teilautomatisierte Fahrten (bis 2022)
 - Ziel 2: Bedingt-automatisierte Fahrten (bis 2027)
 - Ziel 3: Automatisierte Fahrten (bis 2030)
- Evaluation, kontinuierliche Bewertung
- Prüfen von Übertragungsmöglichkeiten, Ableiten von Standards und Empfehlungen

Region Mitte

- z. B. Häfen Marl, Dorsten, Herne-Wanne, Gelsenkirchen, Essen
- Datteln-Hamm-Kanal
- Dortmund-Ems-Kanal
- Rhein-Herne-Kanal
- Multimodale Logistikhubs

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt



Quelle: RVR / Friedrich

- Bestandteil des regionalen Nahverkehrsplans werden alle Verkehrsangebote innerhalb der Region mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs.
- Zu gewährleisten ist, dass ein regionaler Nahverkehrsplan eine bessere regionale Koordination der ÖPNV-Angebote sicherstellt als die Summe der lokalen Nahverkehrspläne.
- Gemeinsam definierte Qualitätsstandards, eine einheitliche Produktdifferenzierung und koordinierte Verkehrsangebote sowie die Verknüpfungen mit weiteren Verkehrsträgern bilden einen maßgeblichen Faktor zum Abbau von Nutzungsbarrieren und zur nachhaltigen Förderung des ÖPNV.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- Leitbilder und Zielaussagen
- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Handlungsansätze
- Phase 3: Modellprojekte
- **Weitere Schritte**
- Diskussion

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Weitere Schritte: Beteiligung

- Kommunale und institutionelle Befassung zum Entwurf Endbericht seit 6.11.2019
- Anregungen, Hinweise und Projektideen an RVR bis 29. Mai 2020
- Auswertung eingegangener Stellungnahmen als Synopse durch RVR im Sommer 2020
- Vorlage der Ergebnisse des Prozesses zur Beratung in politischen RVR-Gremien im September 2020

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Weitere Schritte: Beteiligung – Mustervorlage für Städte, Gemeinden und Kreise

Geplante Inhalte der Mustervorlage

- **Rückblick** auf relevante **Beschlüsse** der Verbandsversammlung
- Überblick über **Erarbeitungsstufen**
- Überblick über Beteiligungsprozess im AK Regionale Mobilität beim RVR
- **Zusammenfassende Darstellung**
 - Leitbilder und Zielaussagen,
 - Analyse,
 - Handlungsansätze,
 - Modellprojekte
- **Beteiligungsverfahren:** Regionalkonferenzen und kommunale Befassung

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Weitere Schritte: Beteiligung - Kommunale Befassung in Städten, Gemeinden und Kreisen

Vorschlag für kommunale Befassung

- Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete **Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr wird vom Rat** der Stadt Ax / Rat der Gemeinde Bx / Kreistag des Kreises Cx als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität **unterstützt**.
- **Bei Bedarf** zu ergänzen: **Der Rat** der Stadt Ax / der Rat der Gemeinde Bx / der Kreistag des Kreises Cx **bittet** den Regionalverband Ruhr im *Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr* **folgende Hinweise** für die Stadt Ax/ für die Gemeinde Bx / für den Kreis Cx bei der Weiterentwicklung **zu berücksichtigen** ...
- **Der Rat** der Stadt Ax / der Rat der Gemeinde Bx / der Kreistag des Kreises Cx **unterstützt** den Regionalverband Ruhr bzw. die federführenden Projektpartner **in den Bemühungen zur Umsetzung** der Modellprojekte des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr*.
- **Der Rat** der Stadt Ax / der Rat der Gemeinde Bx / der Kreistag des Kreises Cx **sieht insbesondere im Handlungsansatz /Handlungsoption/Modellprojekt einen Schwerpunkt für ein eigenes verstärktes Engagement und Mitwirken**.
- Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen **Beschluss zu bis zum 29.5.2020 übermitteln**.

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Weitere Schritte: To Do

- Austausch mit Ruhrkonferenz hinsichtlich Modellprojekte
- Ausbau und Vertiefung strategischer Partnerschaften
- Einstieg in Thema Evaluation – Wirkungsanalyse und Umsetzungsanalyse
- Einstieg in Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes
- Entsprechendes Personal/finanzielle Mittel um zukünftige von VV beschlossene Themen umsetzen zu können
- BMVI Klimaschutzprogramm 2030: 1,4 Milliarden € für den Radverkehr zwischen 2020 und 2023
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/14-milliarden-euro-fuer-den-radverkehr-zwischen>

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Hintergrund
- Leitbilder und Zielaussagen
- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Handlungsansätze
- Phase 3: Modellprojekte
- Weitere Schritte
- **Diskussion**

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

Ihre Fragen und Hinweise

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

GLIEDERUNG

- Was haben Sie vermisst?
- Was ist aus Ihrer Sicht nicht nachvollziehbar?
- Welche grundsätzlichen Fragen/Hinweise haben Sie?
- Ihre Fragen/Hinweise zu Leitbilder und Zielaussagen
- Ihre Fragen/Hinweise zur Phase 1: Analyse
- Ihre Fragen/Hinweise zur Phase 2: Handlungsansätze
- Ihre Fragen/Hinweise zur Phase 3: Modellprojekte
- Ihre Fragen/Hinweise zu Weitere Schritte
- Was ist noch offen geblieben?
- Was soll in Sachen Mobilität unbedingt so bleiben wie bisher?
- Was soll sich unbedingt verändern?
- Welche guten Ratschlag geben Sie uns mit auf den Weg?

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Weitere Schritte: Beteiligung

- ➔ Kommunale und institutionelle Befassung zum Entwurf Endbericht seit 6.11.2019
- ➔ Anregungen, Hinweise und Projektideen an RVR bis 29. Mai 2020
- ➔ Auswertung eingegangener Stellungnahmen als Synopse durch RVR im Sommer 2020
- ➔ Vorlage der Ergebnisse des Prozesses zur Beratung in politischen RVR-Gremien im September 2020

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Weitere Schritte: To Do

- Austausch mit Ruhrkonferenz hinsichtlich Modellprojekte
- Ausbau und Vertiefung strategischer Partnerschaften
- Einstieg in Thema Evaluation – Wirkungsanalyse und Umsetzungsanalyse
- Einstieg in Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes
- Entsprechendes Personal/finanzielle Mittel um zukünftige von VV beschlossene Themen umsetzen zu können
- BMVI Klimaschutzprogramm 2030: 1,4 Milliarden € für den Radverkehr zwischen 2020 und 2023
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/14-milliarden-euro-fuer-den-radverkehr-zwischen>
- **Im Anschluss an zwei weitere Regionalkonferenzen – im Januar 2020 – Presseberichterstattung durch RVR**

Vielen Dank für Ihre Mitwirkung

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr