



Foto: Albert Osabel

Mobilitätsbericht 2024

zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept

www.rvr.ruhr

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 0: Ausgangslage aus dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept	3
Kapitel I: Fortschrittsbericht zu den Modellprojekten des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes	3
M-I 1.1 Schiene 2040.....	6
M-S 1.2 Mobilitätsimpuls.RUHR	6
M-I 1.2 Städte an die Schiene	7
M-W 2.4 Smart Shipping.....	7
M-S 2.4 Grenzenlos mobil	8
M-I 3.1 ruhrMobil.....	9
M-I 4.2 Open.data metropol Ruhr.....	10
M-S 5 Regionale Mobilitätspartnerschaften	10
M-U 5.1 Mobilstationen.....	12
M-U 6.1, M-U 6.3 Metropolradruhr	12
M-I 9 Regionales Aktionsprogramm Parkraum in der Metropole Ruhr	13
M-S 9.2 IGA 2027	14
M-I 10.5 Alles auf eine Karte.....	14
M-I 11.1 Regionales Radwegenetz (RRWN).....	15
M-I 11.2 Bike-and-Ride	16
Kapitel II: Schwerpunkte der RVR-Arbeit.....	16
Kapitel III: Berichte aus den Kommunen/ Kreisen/ Institutionen	19
Kapitel IV: Ausblick.....	23

1. Fortschrittsbericht auf Grundlage der Modellprojekte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes

Kapitel 0: Ausgangslage aus dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept

Mit der Erarbeitung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes (RMEK) ist der Regionalverband Ruhr (RVR) neue Wege gegangen. Erstmals wurde für den größten Ballungs- und Wirtschaftsraum Deutschlands eine gesamtregionale verkehrsträgerübergreifende Zukunftskonzeption mit Handlungsmaßnahmen und Pilotprojekten etabliert und von der Verbandsversammlung 2021 beschlossen. Dabei arbeiteten die zentralen Akteure aus den Kommunen, Institutionen und Organisationen in der Region mit dem RVR zusammen.

Als erster Baustein des Konzepts wurden Leitbilder und Ziele zur regionalen Mobilität erarbeitet. Sechs Leitsätze stehen unter dem regionalen Mobilitätsleitbild „Die vernetzte Metropole Ruhr“.

Sie bilden die Grundlage für alle Analysen, Handlungsansätze und Pilotprojekte, die in der Konzeptentwicklung erarbeitet wurden. Basis des Konzeptes bilden die Ergebnisse einer umfassenden Analyse des RVR zur Mobilität in der Metropole Ruhr und deren Stärken und Schwächen. Darauf aufbauend bilden 36 Handlungsansätze die Grundlage für insgesamt 23 Modellprojekte.

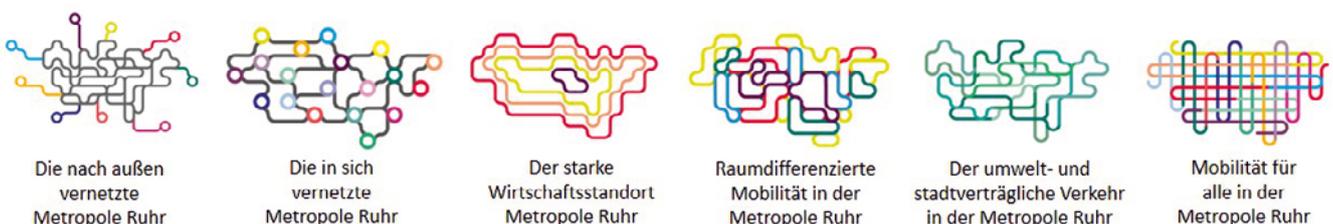
Um einen Überblick über den aktuellen Sachstand und Fortschritt zu den 23 Modellprojekten zu erhalten, erarbeitete der RVR – mit der Unterstützung der Kommunen, Kreise und Institutionen der Region – diesen ersten Mobilitätsbericht zu den Modellprojekten des RMEK. Alle zwei Jahre soll damit fortlaufend, systematisiert und transparent unter Mitwirkung der federführend an den jeweiligen Projekten Beteiligten eine komprimierte Berichterstattung erfolgen.

Der Bericht ist folgendermaßen aufgebaut: In Kapitel I erfolgt tabellarisch und steckbriefartig die Darstellung des aktuellen Umsetzungsstandes der jeweiligen Modellprojekte. Die Schwerpunkte der RVR-Arbeit werden in Kapitel II dargestellt. Das Kapitel III besteht aus Berichten von den Kommunen, Kreisen und Institutionen über weitergehende Projekte, die im Themenfeld Mobilität eine besondere Bedeutung enthalten bzw. Vorbildcharakter haben und zur Nachahmung und Weiterentwicklung anregen. In Kapitel IV gibt es einen abschließenden Ausblick.

Kapitel I: Fortschrittsbericht zu den Modellprojekten des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes

Im Folgenden wird ein tabellarischer Überblick über den aktuellen Umsetzungsstand der 23 Modellprojekte des RMEK gegeben. Neben den Projektiteln sind die Nummern dargestellt, die den Modellprojekten im Endbericht des RMEK zugewiesen wurden. Neuerungen im Titel bzw. in der Projektausrichtung sind ebenfalls vermerkt. Außerdem finden sich in der Tabelle Aussagen zu der jeweils federführenden Institution, welche die Inhalte zu den Projektständen übermittelt hat, sowie das Datum, zu dem die Auskunft über den aktuellen Projektstand an den RVR erfolgte. Zudem wird in der Tabelle eine Kurzzusammenfassung zum Umsetzungsstand des jeweiligen Projektes gegeben, welche ebenfalls durch die Projektfederführenden übermittelt wurde.

Über die Inhalte der Tabelle hinaus, haben die jeweils Projektfederführenden weitere Informationen zu Projektbeschreibung, Federführung, Zeitplanung, Herausforderungen und weiteren Schritten verfasst, welche im weiteren Verlauf dieses Kapitels dargestellt werden.



tabellarische Projektübersicht / Stand 15. August 2024

Nr.	Datum	Projekt	Projektstatus					Federführende Institution	Aktueller Umsetzungsstand
			0	1	2	3	3		
M-I.1.1	01.12.23	Schiene 2040 - Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr	0	1	2	3	VRR	Laufender Prozess, das Zielnetz wird ständig weiterentwickelt, auch im Hinblick auf den Deutschlandtakt.	
M-S 1.2	22.07.24	Neuer Titel: Mobilitätsimpuls.RUHR; Ursprünglicher Titel: Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt	0	1	2	3	RVR	Synchronisierung und Harmonisierung der Nahverkehrspläne in einem mehrstufigen Prozess. 1. Stufe Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurde im Herbst/Winter 2023/2024 von den 14 beteiligten Aufgabenträgern beschlossen. Die ursprünglich vorgesehene zeitnahe Umsetzung ab 2024 kann nicht erfolgen, da entgegen früherer Zusagen des Landes NRW landesweit keine finanzielle Unterstützung erfolgt, auf die Aufgabenträger angewiesen sind. 2. Stufe Mobilitätsimpuls.RUHR 2027: Die Arbeiten am Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 starteten im Frühjahr 2024. Es erfolgt ein intensiver fachlicher Austausch mit den Aufgabenträgern im AK Nahverkehrsplanung.RUHR zur gemeinsamen Erarbeitung raumdifferenzierter Qualitätskriterien und Standards für den ÖPNV.	
M-I.1.2	01.12.23	Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV- Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung	0	1	2	3	VRR	Sieben Linien realisiert, rd. 60 weitere Linien im Portfolio, 14 davon umsetzungsbereit.	
M-W 2.4	23.08.23	Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt	0	1	2	3	Niederrheinische IHK	Das Rhein-Ruhr Testfeld wird mit autonomen Versuchsschiffen befahren und neue Technologien schrittweise erprobt. Aus der Initiative zum Testfeld sind indessen am Duisburger DST weitere Projekte zur Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt hervorgegangen, beispielsweise die seit 2019 stattfindende Autonomous Inland and Short Sea Shipping Conference (AISS), ein Versuchs- und Leistungszentrum für Assistenzsysteme (VeLAB) oder ein Versuchszentrum für innovative Hafen- und Umschlagtechnologien (HaFoLa).	
M-S 2.4	31.07.24	Grenzenlos mobil - Auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der Metropole Ruhr	0	1	2	3	VRR	Die Aktivitäten des VRR zur Vereinfachung der Tarife und der Tarifstruktur im Verbundgebiet des VRR sind unabhängig vom Modellprojekt des RWEK und werden verbund- bzw. landesweit unabhängig vom Modellprojekt des RWEK verfolgt.	
M-I 3.1	29.07.24	ruhrMobil - Verkehrsmodell Metropole Ruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region	0	1	2	3	RVR	Die ersten beiden Phasen der Modellentwicklung sind bereits abgeschlossen, so dass ein intermodales Personenverkehrsmodell vorliegt. Die entwickelten Tools wurden erprobt und die Validität der Ergebnisse überprüft. Die gewonnenen Erkenntnisse bei der Weiterentwicklung sind im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes mit eingeflossen. Die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrsmodells befindet sich kurz vor dem Abschluss.	
M-I 4.2	29.07.24	open.data metropol Ruhr - Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten	0	1	2	3	RVR	Das Datenportal Metropole Ruhr wurde um das Themenfeld Mobilität erweitert, sodass Daten eingestellt werden können. Aufgrund fehlender Personalressourcen wird das Thema zur Zeit nicht aktiv weiterverfolgt.	
M-S 5.1	16.08.23	Regionale Mobilitätspartnerschaften - Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität	0	1	2	3	Handwerkskammer Dusseldorf	Im Zusammenspiel der Partner sind •Veranstaltungsformate entwickelt worden •interkommunaler Austausch gepflegt worden •Forschung angestoßen worden •wichtige Kommunikation über verkehrliche Veränderungen angestoßen worden •Best-Practice Beispiele aufgearbeitet worden •Ein Mobilitätsnetzwerk nach Bundesrichtlinie angestoßen worden •Erfahrungswerte zu logistischen Herausforderungen und Lösungen entwickelt worden •Informationen in die Unternehmen hineingespielt und konkrete Problemangebote geschaffen worden	
M-U 5.1	11.06.24	Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region	0	1	2	3	VRR	Die Kommunen sind in Zusammenarbeit oftmals mit den örtlichen VU in einem permanenten Austausch. Da die Förderung und eigene Finanzierung aus unterschiedlichen Richtungen erfolgt ist eine Gesamtzusammenstellung der realisierten Mobilstationen nicht möglich. Jedoch ist festzustellen, dass der Aufbau permanent vorangetrieben wird und keine Mobilstation wieder abgebaut wurde.	
M-U 6.1. M-U 6.3	26.06.24	metropolradruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems	0	1	2	3	RVR	1. Stationsnetzplanung ist abgeschlossen 2. Technische Entwicklung ist in Arbeit 3. Betriebsorganisationskonzept wird erstellt 4. Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung des Betriebs ist in Arbeit	
M-I 9	10.07.24	Neuer Titel: Regionales Aktionsprogramm Parkraum in der Metropole Ruhr; Ursprünglicher Titel: Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung	0	1	2	3	RVR	Aktuell befindet sich das Projekt in der Sondierungsphase. Die ersten zwei Workshops der fachlichen Projektgruppe haben am 08. Mai und 02. Juli 2024 zusammen mit insgesamt elf Akteuren stattgefunden. Die Projektgruppe schafft dabei ein Einvernehmen zu Zielen, Handlungsfeldern, dem Zeitrahmen sowie dem weiteren Vorgehen und sammelte Argumente für die regionale Befassung. Für Oktober 2024 ist eine Betratung im Kommunalrat vorgesehen.	

Aktueller Projektstatus liegt vor

Nr.	Datum	Projekt	Projektstatus	Federführende Institution	Aktueller Umsetzungsstand
M-S 9.2	10.06.24	IGA 2027 – ein nachhaltiges Mobilitätskonzept	0 0 1 2 3	IGA Metropole Ruhr 2027 g GmbH	<ul style="list-style-type: none"> 2020: Vorstudie Verkehr-Mobilität: Untersuchung und Analyse des zu erwartenden Besucherverhaltens sowie der Verkehrsstrukturen zwischen den Hauptstandorten 2021-2022: Erarbeitung regionales Mobilitätskonzept: Aufnahme und Analyse des Ist-Zustands der Mobilität an den Standorten und deren Verbindungen zueinander; Formulierung klarer Leitlinien und Ziele, die die Richtung vorgeben, in die sich die Mobilität zur IGA 2027 entwickeln sollte; Ableitung von Maßnahmen, die weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden sollen Gliederung in sechs Handlungsfelder: Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Wassermobilität, Erreichbarkeit & Vernetzung, Mobilitätsmarketing & Information Seit 2022: Erarbeitung kommunaler Mobilitätskonzepte in den Zukunftsgartenkommunen: Ausarbeitung konzeptioneller Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen für Verkehre, Erreichbarkeiten und Anbindungen der Zukunftsgärten innerhalb der Stadtgrenzen; Verantwortlich: Kommune des jeweiligen Zukunftsgartenstandortes; Umsetzungsstand: Bereits abgeschlossen oder kurz vor dem Abschluss Seit 2023: Sukzessive Umsetzung der Maßnahmen des regionalen Mobilitätskonzepts
M-I 10.5	16.07.24	Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel	0 0 1 2 3	VRR	
M-I 11.1	29.07.24	Regionales Radwegnetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes	0 0 1 2 3	RVR	Die Integration des Freizeitnetzes in das Regionale Radwegnetz wurde am 28. Juni 2024 durch die Verbandsversammlung beschlossen. Die Projektierung des Konzeptes zur Zustandserfassung und des Monitorings erfolgt derzeit.
M-I 11.2	11.06.24	Bike-and-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung	0 0 1 2 3	VRR	Der VRR hat mit Dein Radschloss das bundesweit größte Projekt zu digital betriebenen Fahrradabstellanlagen mit den Kommunen umgesetzt. Dieses Projekt wird permanent ausgebaut. Daneben unterstützt der VRR die Kommunen auch beim Aufbau von weiteren Produkten und Projekten rund um BHR. Dies auch mit Fördermitteln.
M-W 1.2		Logistik-Hubs - Bündelungs- und Umschlagpunkte für Schwerlastverkehre schaffen	zur Zeit keine Bearbeitung	Bisheriger Vorschlag: BMR	
M-A 1.5		Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen	0 0 1 2 3 zur Zeit keine Bearbeitung	Bisheriger Vorschlag: VRR/AGR/ NWL, Kommunen	
M-W 2.2		Gleisanschlussbörse - Vom Konzept zur Umsetzung	0 0 1 2 3 zur Zeit keine Bearbeitung	Bisheriger Vorschlag: RVR	
M-W 4.1, M-W 4.3		Micro-Hubs - Aufbau eines Leitfadens und einer Datenbank	0 0 1 2 3 zur Zeit keine Bearbeitung	Bisheriger Vorschlag: BMR	
M-I 7.1		Smart Region: Mobility - Pilotquartiere - Vom Konzept zur Umsetzung	0 0 1 2 3 zur Zeit keine Bearbeitung	Bisheriger Vorschlag: Kommunen	
M-A 2		Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrstationen und des Umfelds	0 0 1 2 3		
M-U 4.2		Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen	0 0 1 2 3		
M-I 7.3		Smart Region: Roads - Maßnahmen testen und Pilotstraßen auswählen	0 0 1 2 3		

Umsetzungsstand
0 0 1 2 3

0=noch nicht gestartet, 1=in Vorbereitung, 2=(in Teilen) laufend, 3=abgeschlossen

Aktueller Projektsachstand liegt vor

derzeit keine Befassung

derzeit fehlende Federführung

➤ **M-I 1.1 Schiene 2040** – Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr

Federführung

VRR, NWL, go.Rheinland, MUNV, DB Netz, weitere

Beschreibung

Siehe „Der Schiene gehört die Zukunft“ – Das Zielnetz 2040 des VRR für die Metropolregion Rhein-Ruhr (2023)

Zeitplanung

Laufend



Schiene 2040 (Bild: © VRR)

Herausforderungen

Das Projekt ist hochgradig abhängig von bundes- und landespolitischen Entscheidungen bezüglich der Verkehrspolitik und bedarf einer soliden Finanzierung der Betriebsleistung als auch der Kosten für die benötigte Infrastruktur

Weitere Schritte

-

➤ **M-S 1.2 Neuer Titel: Mobilitätsimpuls.RUHR;** Ursprünglicher Titel: Regionaler Nahverkehrsplan – ein Kooperationsprojekt

Federführung

RVR in Zusammenarbeit mit dem VRR

Beschreibung

Gegenüber der im RMEK definierten Zielsetzung ist eine Aktualisierung erfolgt. Das Projekt Mobilitätsimpuls.RUHR verfolgt das Ziel die Nahverkehrsplanungen in der Metropole Ruhr untereinander inhaltlich und zeitlich

noch stärker aufeinander abzustimmen und Bedarfe für metropolengerechte Angebote gegenüber Dritten aufzeigen zu können. Dazu gliedert sich das Projekt in zwei große Phasen: Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 und Mobilitätsimpuls.RUHR 2027.

Mit dem Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurde seit 2021 das Ziel verfolgt interkommunale Optimierungsstellen im ÖPNV zu identifizieren, die eine schnelle Umsetzung ermöglichen. Als Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr mit 28 konkreten Projekten wurden in den Kommunen und Kreisen zeitgleiche Beschlüsse gefasst.

Der Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 – Synchronisierung und Harmonisierung der Nahverkehrspläne – erfolgt in mehreren Etappen. Zunächst sollen raumdifferenzierte Zielaussagen und Qualitätsstandards für einen metropolengerechten ÖPNV in der Metropole Ruhr erarbeitet werden. Diese dienen als Grundlage für die Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne mit dem Ziel der stufenweisen Umsetzung und zur Akquirierung von erforderlichen Mitteln.

Eine synchrone Beschlussfassung dazu ist geplant, die dann als Grundlage für die Implementierung der Inhalte in die kommunalen Nahverkehrspläne dienen soll. Das Projekt endet mit einer synchronen Beschlussfassung der harmonisierten Nahverkehrspläne in den Kommunen.

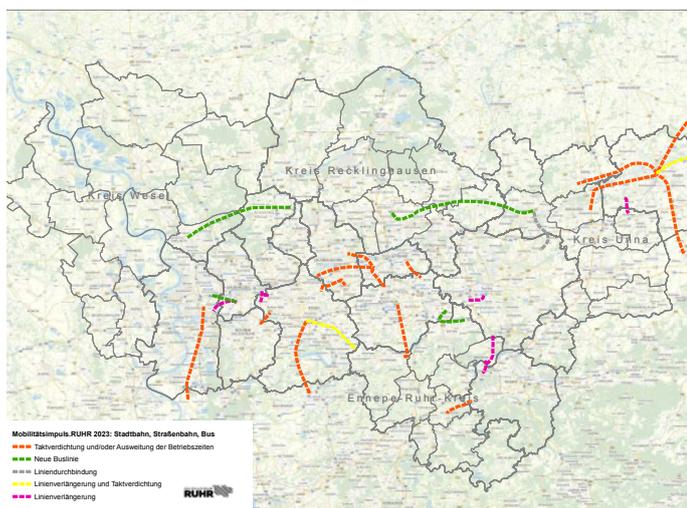
Die Erarbeitung erfolgt mit den kommunalen und regionalen Aufgabenträgern im Arbeitskreis Nahverkehrsplanung Ruhr.

Zeitplanung

- 2021-2023: Mobilitätsimpuls.RUHR 2023: Erarbeitung des Regionales Aktionsprogramms
- 2023/24: Synchrone politische Befassung
- 2024-2025: Mobilitätsimpuls.RUHR 2027: Erarbeitung der Analyse, Abstimmung über raumdifferenzierte Qualitäten und Standards
- 2025/26: Synchrone politische Befassung RVR/ AT
- 2026-2027: Erarbeitung der inhaltlichen Harmonisierung der NVP
- 2027: Synchrone politische Befassung RVR/ AT
- Ab 2028: Umsetzung

Herausforderungen

Mobilitätsimpuls.RUHR 2023: Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr: Umsetzung nur bei ausreichender



Mobilitätsimpuls.Ruhr (Bild: © RVR)

finanzieller Förderung durch das Land NRW, ansonsten keine Umsetzung aufgrund fehlender Finanzmittel der Aufgabenträger möglich.

Mobilitätsimpuls.RUHR 2027: Berücksichtigung der unterschiedlichen Zeitschienen, Bearbeitungsstände und Anforderungen der beteiligten Akteure.

Weitere Schritte

Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 – Synchronisierung und Harmonisierung der Nahverkehrspläne in der Metropole Ruhr: Gemeinsame Erarbeitung raumdifferenzierter Qualitätskriterien und Standards für den ÖPNV mit dem AK Nahverkehrsplanung.RUHR und synchrone Einbringung der Ergebnisse in die politischen Gremien des RVR und der Aufgabenträger.

Berücksichtigung der Beschlussinhalte in der weiteren Erarbeitung der kommunalen Nahverkehrspläne mit abschließender synchroner politischer Befassung bei den Aufgabenträgern und beim RVR.

➔ **M-I 1.2 Städte an die Schiene** – leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung

Federführung

VRR, kommunale Aufgabenträger, kommunale Verkehrsunternehmen, MUNV, NWL, go.Rheinland

Beschreibung

Seit 2019 wird gemeinsam mit den Städten und Kreisen im VRR sowie mit den Verkehrsunternehmen an einem Netz aus regionalen Schnellbussen gearbeitet, das explizit auch zum Ziel hat, schienenferne Räume (auch im Ruhrgebiet) anzubinden. Das Portfolio umfasst derzeit rd. 60 Linien. Die Planungen finden in Abstimmung mit

den Nachbarzweckverbänden NWL und go.Rheinland statt, es sind landesweite Standards vereinbart worden. Gleichzeitig arbeitet der VRR auch an Streckenreaktivierungen im SPNV, um langfristig weitere Städte an die Schiene anzubinden.

Zeitplanung

Seit 2019 laufend

Herausforderungen

Umsetzung abhängig von Förderung des Landes NRW (vgl. entsprechender Abschnitt im Koalitionsvertrag)

Weitere Schritte

-

➔ **M-W 2.4 Smart Shipping** – Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt

Federführung

IHK Ruhr

Beschreibung

Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten, die Potenziale der Wasserstraßen besser zu nutzen. Mit dem Modellprojekt Smart Shipping aus den Smart Projekten soll daher die Schifffahrt mit Autonomisierungsprozessen und intelligenter Verkehrssteuerung konkurrenzfähiger gemacht werden. Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie der Ruhr IHKs soll dafür ein Testfeld in der Metropole Ruhr zur Erprobung des autonomen Betriebs geschaffen werden.



Binnenschifffahrt (Bild: © dpa/crj kno jol hoh)

Zeitplanung

- November 2018: Veröffentlichung der Ruhr IHK Machbarkeitsstudie für ein Testfeld für autonome Binnenschiffe
- November 2019: Beginn der Förderung durch das NRW-Verkehrsministerium
- September 2021: Erste Testfahrt im Rhein-Ruhr Testfeld
- Bis 2027: Bedingt-automatisiertes Fahren
- Bis 2030 Automatisierte Fahrten

Herausforderungen

Die Zulassungs- und Haftungsfragen sind komplex und teilweise ungeklärt. Die Effizienzgewinne der Binnenschifffahrt hängen gerade im Kanalnetz auch von der Infrastruktur ab. Einerseits müssen marode Schleusen, Wehre, Poller etc. ertüchtigt werden. Andererseits müssen die Brücken über dem Kanalnetz angehoben werden, um einen wirtschaftlich attraktiven, mehrlagigen Containerverkehr zu ermöglichen. Die Infrastruktur der Wasserstraßen liegt in der Verantwortung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Weitere Schritte

Die IHKs werben beim Land NRW und beim Bund für weitere Fördermittel.

➔ **M-S 2.4 Grenzenlos mobil** – Auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der Metropole Ruhr

Federführung

Für das räumliche Zuständigkeitsgebiet des RVR: VRR AöR (und NWL), kreisfreie Städte und Kreise im VRR (und im NWL) als Aufgabenträger für den ÖPNV und die konzessionierten Verkehrsunternehmen im VRR (und im NWL)

Beschreibung

Gemeinsam mit den Tariforganisationen in NRW wurden bereits in den letzten Jahren Tarifprodukte eingeführt, die das Reisen innerhalb von NRW vereinfacht haben. Die Tarifprodukte des NRW-Tarifs stellen eine Ergänzung zum VRR-Produktportfolio dar. Für Gelegenheitskunden gibt es seit dem Jahr 2022 den flächendeckenden und NRW-weit einheitlichen elektronischen Tarif eazy. Ergänzt wird dies durch das DeutschlandTicket sowie durch die zielgruppenspezifischen Varianten des DeutschlandTickets.

Der VRR verfolgt folgende Leitsätze:

- Die meisten Flatrateprodukte werden mindestens landesweit gedacht und konzipiert, Varianten des Deutschlandtickets bundesweit.
- Das Deutschlandticket wird in seiner Einfachheit auch für sonstige ÖPNV-Tarifprodukte zum Maßstab, sei es durch Pauschalierung oder – siehe anhand des eTarifs eazy – durch Einfachheit mittels technischer Innovation.
- Das bisherige Sortiment des VRR-Tarifs wird grundlegend auf das Deutschlandticket ausgerichtet und verschlankt.
- Übergangs-, Kragen- und sonstige Tarife aus der heutigen Welt der verbundübergreifenden Fahrten werden auf ein Minimum reduziert oder vollständig abgelöst.

Diese Veränderungen sind in hohem Maße zukunftsweisend, einfach für die Nutzer*innen im VRR und sie betreffen Tarifprodukte für alle bedeutenden Nutzergruppen. Der VRR setzt sich aktiv auf allen relevanten Ebenen – auch in Land und Bund – für die grundlegenden Veränderungen und Vereinfachungen im Tarif und für die Sicherstellung der hierfür notwendigen finanziellen Rahmenbedingungen ein.

Das Tarifmodell des DeutschlandTickets wurde in Kooperation mit den Tarifräumen in NRW sowie dem Land NRW für weitere Zielgruppen ausgeweitet. Im Fokus standen hier die Schüler*innen, Studierende, sozial Bedürftige und JobTicket-Nutzer*innen.

Das Barsortiment soll der Einfachheit geschuldet ebenfalls schlank gehalten werden und die analogen Ticketprodukte möglichst transparent und pauschal gestaltet sein. Zukünftig könnte ein eTarif auch bundesweit angeboten werden.

Die so skizzierte Weiterentwicklung des Tarifs für das Verbundgebiet des VRR zeigt, dass der zukünftige Tarif in hohem Maße zukunftsweisend und verständlich für die Nutzer*innen im VRR und NRW ist. Der VRR setzt sich auf allen relevanten Ebenen – auch in Land und Bund – aktiv für die grundlegenden Veränderungen und Vereinfachungen im Tarif und für die Sicherstellung der hierfür notwendigen finanziellen Rahmenbedingungen ein.

Zeitplanung

Die weiteren Schritte und der Zeitablauf sind oben (Absatz „Beschreibung“) beschrieben.

Herausforderungen

Mobilität und die Mobilitätswünsche der Menschen müssen stets (über-)regional gedacht werden und dürfen nicht an (willkürlichen) Verwaltungsgrenzen enden.

Die räumlichen Zuständigkeitsbereiche von VRR und RVR sind nicht deckungsgleich. Somit kann der VRR, der seine Tarife nur für sein Verbundgebiet bzw. zusammen mit seinen benachbarten Verkehrsverbänden für ganz NRW entwickelt, keinen exklusiv für das Zuständigkeitsgebiet des RVR geltenden Tarife entwickeln. Zudem liegt der östliche Teil des RVR-Gebiets nicht im Verbundgebiet des VRR, sondern im Verbundgebiet des NWL, für den der VRR keine tarifliche Zuständigkeit besitzt.

Da in der Zielsetzung die Tarife NRW-weit gedacht und konzipiert werden, sollte dies jedoch keine großen Auswirkungen haben.

Weitere Schritte

Enge inhaltliche Abstimmungen mit den Verkehrsverbänden in Deutschland, dem Bund sowie den Tarifpartnern zum Erreichen der oben beschriebenen Ziele.

➔ M-I 3.1 ruhrMobil – Verkehrsmodell Metropole Ruhr – Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region

Federführung

RVR

Beteiligte: Kommunen, Kreise, MUNV NRW, Straßen.NRW, VRR, Autobahn GmbH, Landwirtschaftskammer NRW, TU Berlin, Bergische Universität Wuppertal

Beschreibung

Die Entwicklung des Verkehrsmodells der Metropole Ruhr erfolgt als Forschungs- und Entwicklungsprojekt in drei Phasen durch die TU Berlin, unter Mitwirkung der Bergischen Universität Wuppertal. Die aufeinander aufbauenden Projektphasen gliedern sich in

- die Einführung eines multimodalen Personenverkehrsmodells, mit dem sich die Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr simulieren lassen,
- funktionale Erweiterungen um intermodale Wegeketten abbilden zu können, Parkraumbewirtschaftung und Schnittstellen zu anderen Verkehrsmodellen sowie
- die Implementierung des Wirtschaftsverkehrs, welcher sowohl den Personen- als auch den Straßengüterverkehr umfasst.

Nach der Fertigstellung des Gesamtverkehrsmodells Metropole Ruhr erfolgt eine finale Erprobungs- und Validierungsphase, in welcher das Modell auf seine Modellgüte und Funktionalität überprüft wird.

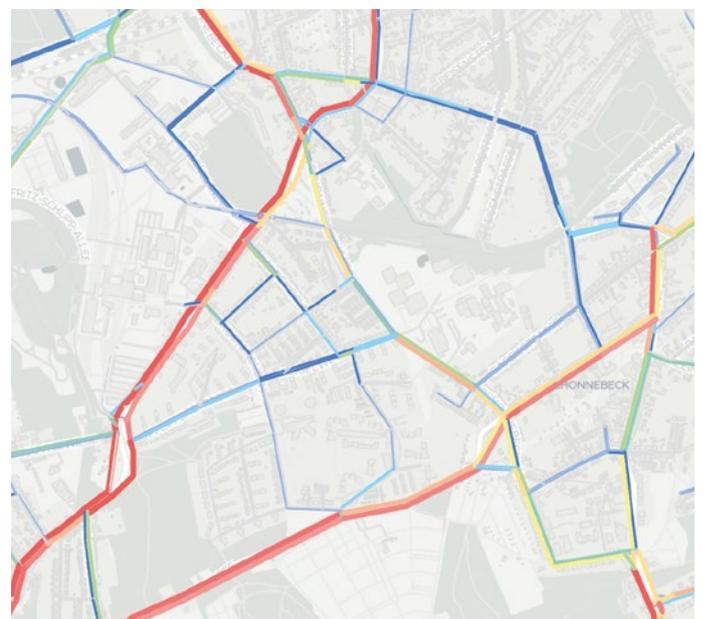
Die Entwicklung des Verkehrsmodells wird durch den Arbeitskreis Verkehrsdaten und -modelle begleitet. Fachexpert*innen aus Kommunen, Kreisen, dem Land NRW, dem VRR und weiteren Akteure werden auf diese Weise eingebunden.

Zeitplanung

- Phase 1 von Dez. 2020 bis Dez. 2021: Entwicklung eines multimodalen Personenverkehrsmodells
- Phase 2 von Mai 2022 bis April 2023: Erweiterung des Verkehrsmodells um die Bausteine Intermodalität, Parkraum sowie Schnittstellen zu anderen Verkehrsmodellen
- Validierung und Erprobung bis Mitte 2024
- Phase 3 von Feb. 2023 bis Mitte 2024: Erweiterung des Verkehrsmodells um den Wirtschaftsverkehr, anschließende Validierung bis Mitte 2025
- Ab Mitte 2025: Übergang in die Daueranwendung des Verkehrsmodells

Herausforderungen

Die Besonderheit der Nutzung eines agentenbasierten Verkehrsmodells im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes erfordert eine genaue Einarbeitung und Prüfung des Modells. Dies bietet aber gleichzeitig die Möglichkeit innovative Entwicklungen mit aufzugreifen, die mit klassischen Verkehrsmodellen nicht abbildbar sind.



Stündliche Verkehrsstärken für einen Teilausschnitt
(Grafik © Maptiler, © OpenstreetMap contributors)

Weitere Schritte

Das Verkehrsmodell befindet sich aktuell kurz vor Abschluss der Entwicklung. Das dann vorliegende Gesamtverkehrsmodell wird anschließend durch den RVR erprobt und validiert.

Damit liegt dem RVR ein Werkzeug zur strategischen Mobilitätsplanung auf regionaler und teilregionaler Ebene vor, welches zukünftig eine datenbasierte Grundlage für die Verkehrsplanung im RVR-Gebiet bieten kann. Darüber hinaus kann das Verkehrsmodell für kommunale Fragestellungen der Mobilität zum Einsatz kommen.

➔ M-I 4.2 Open.data metropoleruhr – Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten

Federführung

RVR

Beschreibung

Mit dem Verkehrsdatenportal sollen relevante Verkehrsdaten (Strukturdaten und Mobilitätskennzahlen) für Kommunen und weitere Akteure bereitgestellt, einfach und kostenlos verfügbar gemacht sowie ein regionales Datenmanagement für mehr Transparenz und Zusammenarbeit in der Region gewährleistet werden. Ziel ist es, die Daten in einheitlichen Qualitätsstandards bereitzustellen und nach Möglichkeit eine homogene Datenbasis zu schaffen, wo heute noch in unterschiedlichen Datenformaten in den jeweiligen Kommunen gearbeitet wird.

Hierfür wird das bestehende Open Data Portal der Metropole Ruhr genutzt. So gliedert sich das Projekt in die bestehenden Strukturen ein und kann Synergien zu anderen Fachthemen schaffen.



Open data (Bild: © RVR)

Um die Hemmnisse bei der Bereitstellung von Daten als offene Daten zu reduzieren, werden Themensteckbriefe entwickelt, die Informationen zu Inhalt und Metadaten darstellen.

Die Entwicklung wird durch den Arbeitskreis Verkehrsdaten und -modelle begleitet. Fachexpert*innen aus Kommunen, Kreisen, dem Land NRW, dem VRR und weiteren Akteure werden auf diese Weise eingebunden.

Zeitplanung

- Beginn Januar 2020
- Implementierung der Gruppe Verkehrsdaten Metropole Ruhr in das seit Ende 2019 bestehende Open Data Portal der Metropole Ruhr (opendata.ruhr).
- Seit Mitte 2023 aufgrund unbesetzter Stelle ruhend

Herausforderungen

Viele Daten liegen in den Kommunen, Kreisen und Institutionen, die für die Pflege der Daten zuständig sind, in unterschiedlicher Qualität oder an unterschiedlichen Stellen vor. Zusätzlich stellen fehlende Kapazitäten bei Kommunen und Kreisen, ebenso wie beim RVR ein Hemmnis für die Umsetzung dar. Für die Erarbeitung des Verkehrsmodells entstehen dadurch keine Einschränkungen.

Weitere Schritte

Sobald absehbar ist, ob und wie das Thema offene Mobilitätsdaten erneut aufgegriffen werden kann, werden weitere Schritte definiert.

➔ M-S 5 Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität

Federführung

Initialpartner*innen:

Für Essen: Stadt Essen, EWG – Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen, Kreishandwerkerschaft Essen, Handwerkskammer Düsseldorf

Für Oberhausen: Stadt Oberhausen, Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen, Kreishandwerkerschaft Mülheim an der Ruhr - Oberhausen, Handwerkskammer Düsseldorf

Die Geschäftsstelle übernimmt jeweils die Kommune.

Beschreibung

Nicht erst seit dem Dieselskandal und den Klagen der Deutschen Umwelthilfe liegt ein Fokus auf der Frage, wie die Luftqualität in den Städten und damit auch die Lebensqualität deutlich verbessert werden können. Die Verminderung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidwerte stellt dabei eine enorme Herausforderung dar. Da die innerstädtische Luftbelastung maßgeblich durch den Verkehr verursacht wird, sind Maßnahmen, die für einen emissionsarmen Verkehr sorgen, dringend herbeizuführen. Ebenso wichtig ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und des Rad- und Fußwegenetzes. Vor diesem Hintergrund wurden nach dem Modell der Mobilitätspartnerschaft Düsseldorf (seit 2017) in den Städten Essen und Oberhausen Partnerschaften zwischen Wirtschaft und Stadt für effiziente und umweltgerechte Mobilität geschlossen.

Ziele der Mobilitätspartnerschaft:

- Luft- und Lebensqualität deutlich verbessern,
- Senkung von Feinstaub- und NO₂-Belastung,
- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und des Rad- und Fußwegenetzes,
- Förderung umweltfreundlicher und effizienter Mobilität,
- Aufbau eines Netzwerks von Unternehmen, die sich zu effizienter und umweltgerechter Mobilität bekennen,
- effiziente und umweltgerechte Gestaltung der Fuhrparks von Stadt und Unternehmen,
- effiziente und umweltgerechte Geschäftsreisen von Stadt und Unternehmen, effiziente und umweltgerechte Arbeitswege der Mitarbeiter*innen der Stadt und der Unternehmen (Pendlerverkehre),
- effiziente und umweltgerechte Wirtschafts- und Lieferverkehre.

Mitglied der Partnerschaft können alle Mitgliedsunternehmen der Initialpartner*innen werden, die sich zur effizienten und umweltgerechten Mobilität in ihrem Unternehmen bekennen und sie in ihrer Unternehmensphilosophie verankern. Darüber hinaus müssen die Unternehmen Maßnahmen zu effizienter und umweltgerechter Mobilität in ihrem Unternehmen umsetzen oder sich zu einer Umsetzung im Rahmen der Partnerschaft verpflichten.

Die Partnerschaft verzichtet auf Vorschriften und Verbote. Vielmehr setzt sie konsequent auf Freiwilligkeit und Selbstbindung der teilnehmenden Unternehmen. Die Unternehmen sind dabei frei in der Ausgestaltung ihrer Maßnahmen zur Verbesserung ihrer betrieblichen

Mobilität. Entscheidend ist jetzt die vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema und dass aufgrund des gegebenen Handlungsdrucks eine rasche Umsetzung erfolgt. Zur Dokumentation werden die Unternehmen ihre umgesetzten Maßnahmen und Zielsetzungen eigenständig formulieren oder anhand einer Auswahlliste benennen. Die Initialpartner unterstützen die Unternehmen dabei, ihre betriebliche Mobilität effizient und umweltgerecht zu gestalten, um dadurch einen Beitrag zur besseren Luftqualität in Essen zu leisten. Gemeinsam mit engagierten und innovativen Unternehmen und deren Mitarbeitern setzt die Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität auf die Vereinbarkeit von Ökonomie und Ökologie. Darüber hinaus können die umgesetzten Maßnahmen einen Beitrag zur Mitarbeitermotivation und zur Gesundheitsvorsorge leisten.

Zeitplanung

- Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen den Initialpartnern (Stadt und Wirtschaft)
- Für Essen im November 2018, zunächst mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2021,
- anschließend Verlängerung der Vereinbarung bis zum 31.12.2024.
- Für Oberhausen im November 2018, zunächst einer Laufzeit bis zum 31.12.2021,
- anschließend Verlängerung der Vereinbarung bis zum 31.12.2024.

Herausforderungen

Die Mobilitätspartnerschaften in Essen und Oberhausen werden von den Initialpartnern ohne öffentliche Förderung betrieben.

Die Geschäftsstelle ist jeweils bei den kommunalen Stellen angesiedelt. Die bündelnde und neutrale Funktion der Kommunen hat sich in der realen Umsetzung als hilfreich und zielführend erwiesen. Die kontinuierliche personelle Besetzung dieser Geschäftsstellen sowie deren finanzielle Ausstattung erweisen sich dabei aber als große Herausforderung.

Mobilitätspartnerschaften müssen stark angebotsorientiert arbeiten, daher:

- Abgestimmte Botschaften in der Kommune (z.B. mit Klimaschutzaktivitäten)
- Größere Reichweite der Aktivitäten und Angebote
- Spezifische Ansprache von KMU und Großunternehmen
- Auflösung von widersprüchlichen Politiken/ Abgrenzung von verkehrlichen Fragen
- Gewinnung positiver Beispiele in der Kommune
- Ressourcen

Weitere Schritte

Fortführung und Weiterentwicklung des Modells und der bestehenden Partnerschaften bspw. durch

- Arbeiten im regionalen Netzwerk (MEO, RVR ...)
- Schnittstellen-Probleme zwischen den Kommunen
- Projekt-Generierung für mehr Umsetzungskraft

➔ M-U 5.1 Mobilstationen – Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region

Federführung

VRR

Beschreibung

Das Ziel ist der bequemere und schneller Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln insbesondere an ÖPNV-Haltestellen. Dazu bedarf es entsprechender Infrastruktur wie B+R, P+R sowie Wegweisungen und Erkennbarkeit. Es gibt dabei nicht „die“ Mobilstation. Denn die Ausstattungsmerkmale sind den örtlichen und regionalen Gegebenheiten anzupassen.

Damit die Kommunen im Verbundraum eine Orientierung erhalten, hat der VRR alle ÖPNV – Haltestellen analysiert und Umsetzungsempfehlungen für über 600 Mobilstationen ausgesprochen. Entsprechende Informationen sind den Kommunen zugänglich. Die Empfehlungen haben keinen verpflichtenden Charakter und die Kommunen erarbeiten zudem eigene Konzepte für Mobilstationen. Der VRR sowie das MUNV fördern Elemente von Mobilstationen und das MUNV hat das Ziel, alle Mobilstationen in NRW unter der Marke „Mobil.NRW“ zu vereinen.

Mobilstationen haben nur bedingt eine digitale Komponente neben den Auskunftssystemen.

Der Zukunftsvertrag NRW beinhaltet das Ziel, 1.000 Mobilstationen in NRW in den nächsten Jahren aufzubauen. Da die Verantwortung für die Realisierung der Kommunen obliegt, gibt es seitens VRR keine Meilensteine, sondern fachliche und finanzielle Unterstützung im Einzelfall.

Zeitplanung

Aktuelle Wahlperiode des Landes NRW (Zukunftsvertrag 1.000 Mobilstationen)

Herausforderungen

Die Mobilstationen benötigen individuelle Rahmenbedingungen sowie Infrastruktur. Diese sind teilweise nur schwer gegeben, so dass auch vorhandene Mobilstationen wachsen müssen.

Weitere Schritte

Der VRR hat eine Vielzahl von Erfahrungen durch die Beratung der Kommunen und Umsetzungsbegleitung sammeln können. Dies führt zu einer immer besser werdenden Performance. Weiterhin ist ein Ziel, das Gutachten für die Sinnhaftigkeit von Mobilstationen an ÖPNV-Haltestellen in absehbarer Zeit überarbeiten zu lassen.

➔ M-U 6.1, M-U 6.3 Metropolradruhr – Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems

Federführung

RVR, VRR, Kommunen

Beschreibung

Das Fahrradverleihsystem metropolradruhr besteht seit 2010 in zehn Städten der Metropole Ruhr. Seit 2022 wird es in einem mehrstufigen Verfahren weiterentwickelt. Ziel ist es, u.a. das System über die 10 von Beginn an beteiligten Kommunen und den zwei aktuell laufenden Probetrieben hinaus in die gesamte Region auszuweiten und ein bedarfsgerechtes Angebot in den Kommunen zu schaffen, bspw. mit Pedelecs oder Lastenrädern. Inhaltlich werden die folgenden Bausteine bearbeitet:

1. Stationsnetzplanung
2. Technische Entwicklung
3. Betriebsorganisation
4. Kommunikation (fortlaufend)

Der Baustein 2 Technische Entwicklung wird vom Kooperationspartner VRR bearbeitet. Die weiteren Bausteine übernimmt der RVR.



Metropolradruhr (Bild: © RVR)

Zeitplanung

- Juni 2022: Workshops zur Stationsnetzplanung
- März 2023: Gespräche mit dem Land NRW über Förderung des Bausteins Betriebsorganisation
- Juli 2023: Erneuerung des Betreibervertrages bis 31.08.2025
- August 2023: Abgabe des Förderantrags zum Konzept Betriebsorganisation inkl. Leistungsbeschreibung und LOI der Kommunen
- Januar 2024: Vergabe des Konzeptes zur Betriebsorganisation
- Februar 2024: Aufnahme der Arbeiten an der Leistungsbeschreibung zum Betrieb ab 9/2025 und Abstimmung mit den Kommunen über stufenweise Erweiterungen
- Herbst 2024: Abschluss der Arbeiten am Konzept Betriebsorganisation und Empfehlung für eine Vorzugsvariante
- Frühjahr 2025: Ausschreibung des Betriebs des metropolradruhr ab 2025
- Sommer 2025: Entscheidung für einen Betreiber
- September 2025: Aufnahme des Betriebs in Stufen

Herausforderungen

Herausforderung in dem Modellprojekt ist die integrale und modular aufeinander aufbauende Struktur. Als Basis wird eine Stationsnetzplanung benötigt, die einen standardisierten Prozess für die Implementierung eines Fahrradverleihsystems vor Ort aufzeigt. Darauf aufbauend zeigt das Konzept zur Betriebsorganisation auf, wie der organisatorische und administrative Oberbau eines regionsweiten Fahrradverleihsystems aussehen muss. Zudem soll der Weg vom Status Quo zum Zielkonzept aufgezeigt werden.

Auch die Finanzierung, die zu einem Drittel von den beteiligten Kommunen und Kreisen erbracht werden muss, stellt eine wesentliche Grundlage dar. Eine Beteiligung der Hochschulen und der Verkehrsunternehmen ist ebenfalls erforderlich. Nach Abschluss der entsprechenden Vereinbarungen kann die Ausschreibung der zukünftigen Leistungen erfolgen.

Weitere Schritte

Wenn alle Arbeiten abgeschlossen sind, kann das Fahrradverleihsystem ab dem 01. September 2025 mit neuer Betriebsorganisation und juristisch sicheren vertraglichem Unterbau seinen stufenweisen Betrieb aufnehmen. Die einzelnen Schritte bis dahin sind der Zeitplanung zu entnehmen.

➤ M-I 9 Neuer Titel: Regionales Aktionsprogramm Parkraum in der Metropole Ruhr;

Ursprünglicher Titel: Regionales Parkraummanagement – vom Konzept zur Umsetzung

Federführung

RVR

Beteiligte Akteure: Stadt Bochum, Stadt Dortmund, Stadt Essen, Stadt Gelsenkirchen, Stadt Hamminkeln, HWK Düsseldorf, Stadt Herne, IHK zu Essen, Stadt Oberhausen, Schalke 04, VCD, VRR



Parken (Bild: © Mobilitätswerk GmbH)

Beschreibung

Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr ist ein zentraler Anknüpfungspunkt zum Anstoßen der Mobilitätswende in der Metropole Ruhr. Bereits im Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept wurde das Thema Parkraummanagement als verfolgenswertes Modellprojekt identifiziert. Thematische Ergänzungen werden aktuell im Rahmen einer Sondierungsphase entwickelt.

Mit einem „Regionalen Aktionsprogramm zum Parkraum in der Metropole Ruhr“ soll ein Beitrag geleistet werden zu den Themen Flächeneinsparung und Flächengerechtigkeit, zur Minderung von Emissionen (CO₂, Lärm, etc.), zur Veränderung des Modal-Splits hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln sowie zum Thema Flächeneffizienz und zur Harmonisierung zwischen konkurrierenden Nutzungsansprüchen.

Die zu entwickelnden Ansätze haben auch zum Ziel, zur Verkehrsverlagerung bzw. -vermeidung beizutragen, um die Aufenthaltsqualität im städtischen Straßenraum zu steigern. Die raumdifferenzierte Herangehensweise soll dabei zusätzlich Konkurrenzeffekte in der Metropole Ruhr vermeiden.

Zeitplanung

Jahr 2024: Sondierung: Workshops mit fachlicher Projektgruppe bestehend aus regionalen und kommunalen Akteuren zu Arbeitsprogramm, Handlungsfeldern und Modellbausteinen.

Beratung im Kommunalrat im Oktober 2024.

Politische Beratung in den RVR-Gremien bis Ende 2024.

Herausforderungen

Das Thema Parken ist im Allgemeinen sehr konfliktgeladen. Eine besondere Herausforderung ist es, die Inhalte der einzelnen Handlungsfelder so zu definieren, dass alle Akteure und Entscheidungstragenden diese mittragen können und das Konfliktpotenzial möglichst geringgehalten wird. Dabei soll – durch Rückkopplung mit der fachlichen Projektgruppe sowie der Politik – einvernehmlich und zielorientiert an diesem Thema gearbeitet werden.

Weitere Schritte

Beratung im Kommunalrat sowie bilaterale fachliche Abstimmungen zu einzelnen Handlungsfeldern mit ausgewählten Akteuren sowie der gesamten Projektgruppe.

➔ M-S 9.2 IGA 2027 – ein nachhaltiges Mobilitätskonzept

Federführung

IGA Metropole Ruhr 2027 gGmbH
in Zusammenarbeit mit Kommunen und Kreisen, VRR AöR, NRW, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern (z.B. nextbike), Ruhr Tourismus GmbH, EGLV und RVR



IGA (Bild: © RVR)

Beschreibung

Die Internationale Gartenausstellung (IGA) 2027 mit ihren einzelnen Gartenschaustandorten soll im realistischen Szenario rund 2,6 Mio. Besuche aus der Metropolregion Ruhr und von Außerhalb verzeichnen. Zu diesem Ergebnis kommt ein Gutachten iFt Freizeit und Tourismus GmbH. Die daraus resultierenden Verkehre (An-/Abreise, zwischen mehreren IGA-Standorten, auf der IGA-Fläche) verträglich abzuwickeln und die einzelnen Standorte in die Verkehrsstrukturen in der Metropolregion Ruhr einzubinden, ist eine der Kernherausforderungen der IGA-Planung. Die dezentrale Organisation und die aus Verkehrssicht teils wenig integrierten Lagen der Standorte erhöhen die Komplexität und verstärken den Bedarf nach einem regionalen Mobilitätskonzept für die IGA 2027. Daher stellt dessen frühzeitige Aufstellung ein wichtiges Modellprojekt im Zuge des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes dar.

Zeitplanung

- Bis Ende 2022: Erarbeitung und Finalisierung des regionalen Mobilitätskonzepts zur IGA
- Bis Anfang 2027: Sukzessive Umsetzung der Maßnahmen des regionalen Mobilitätskonzepts

Herausforderungen

- Hoher Koordinations- und Abstimmungsaufwand wegen des Zusammenspiels vieler Akteure
- Abhängigkeiten von anderen Projekten (Bsp.: Radwegerouten basieren auf der Umsetzung von vielen einzelnen Radwegprojekten durch verschiedene Akteure; Beeinträchtigung des SPNV-Netzes durch geplante Streckensanierungen der DB möglich)
- Begrenzte finanzielle Ressourcen zur Umsetzung der temporären Maßnahmen
- Langfristige Planungs- und Bauprozesse für investive Mobilitätsmaßnahmen

Weitere Schritte

- Priorisierung und Konkretisierung einzelner Maßnahmen
- Sukzessive Umsetzung der Maßnahmen bis Anfang 2027 in Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren

➔ M-I 10.5 Alles auf eine Karte – Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel

Federführung

VRR

Beschreibung

Die Maßnahme unterstützt die Idee von Mobility-as-a-Service. Ein Systemkonzept, welches darauf abzielt, den Kund*innen öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote über eine digitale Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. In NRW gibt es bereits einige Kommunen, die MaaS-Plattformen mit entsprechenden Apps für ihre Kund*innen aufgebaut haben.

Die Erfahrung zeigt:

- Statische Daten und Echtzeitdaten von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten werden zunehmend in App- und Weboberflächen implementiert.
- Das intermodale Routing ist noch nicht vollständig ausgereift.
- Die Buchung und Bezahlung von Mobilitätsangeboten werden oftmals über mehrere Apps (per Deep Link) ermöglicht. Die zentrale Buchung und Bezahlung von Shared Mobility Angeboten über eine App (Deep-Integration) ist nur in Einzelfällen realisiert worden und deckt dabei oft nicht das gesamte öffentliche Mobilitätsangebot in den Städten ab. Es zeigt sich, dass überregional agierende Shared Mobility Anbieter oft weniger Interesse verfolgen, sich in eine zentrale App einbinden zu lassen.

Auch das MUNV unterstützt diesen Gedanken nach einem einfachen Zugang zu individueller Mobilität mit dem Landesprogramm MaaS NRW. In einem iterativen Prozess soll MaaS in NRW weiter vorangetrieben werden. Zunächst fokussiert sich das Land darauf, alle landesweiten Mobilitätsdaten zentral zu bündeln, zu veredeln und über eine zentrale Schnittstelle zur Verfügung zu stellen.

Siehe auch im Zukunftsvertrag NRW Seite 42:

- Das ausstehende Mobilitätsdatengesetz wird diesen Prozess unterstützen.
- Der Aufbau und die Bereitstellung einer landesweiten Plattform mit zentralem Abrechnungssystem ist ebenfalls erwartbar.
- Generell sieht das MUNV derzeit von Einzelförderungen für MaaS-Plattformen ab, um die Interoperabilität in der NRW-Systemlandschaft zu stärken und doppelte Förderungen zu vermeiden:
- Gefördert werden Projekte, welche existierende Systeme ergänzen oder ertüchtigen. Vermieden werden sollen Projekte, die gleiche Funktionalität wie existierende Systeme umsetzen sollen.

Zeitplanung

-

Herausforderungen

Aus den genannten Gründen ist die Idee des Modellprojektes zu begrüßen, jedoch wird befürchtet, dass die Intention einer MaaS-Plattform mit tiefenintegrierten Produkten aus mehreren bereits genannten Gründen nicht funktionieren wird. Wir setzen uns als VRR derzeit sehr intensiv für die zentrale Bereitstellung von allen öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten im Kooperationsraum und darüber hinaus (über DELFI) ein. Das ist ein erster wichtiger Schritt in Richtung MaaS.

Weitere Schritte

-

➔ **M-I 11.1 Regionales Radwegenetz (RRWN)** – Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes

Federführung

RVR

Beteiligung der kreisfreien Städte, Kreise und kreisangehörigen Kommunen und weiterer Akteure (Straßen.NRW, EGLV, BWSV)

Beschreibung

Das Fahrrad soll in der Metropole Ruhr als ein gleichwertiges Alltags- und Freizeitverkehrsmittel genutzt werden können. Elementar dafür ist eine flächendeckende, raumdifferenzierte, sichere, einladende und für unterschiedliche Nutzende adäquate Radverkehrsinfrastruktur. Zu diesem Zwecke arbeitet der Regionalverband Ruhr seit vielen Jahren und mit verschiedensten Partner*innen im Bereich Radmobilität zusammen. So hat der RVR z.B. ab 2017 zusammen mit weiteren



Radwegenetz (Bild: © Dominik Ketz, Tourismus NRW e.V.)

Partner*innen, insbesondere mit den Kommunen und Kreisen, ein Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr erarbeitet und damit deutschlandweit erstmalig einen Bedarfsplan für die überörtliche Radverkehrsinfrastruktur mit dem Schwerpunkt Alltagsverkehr geschaffen. Weitere konkrete Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs als Verkehrsträger, sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr, finden sich im Umsetzungskonzept zum Regionalen Radwegenetz (2022), in der Entwicklung und konkreten Umsetzung des Knotenpunktnetzes (2019) und auch in der baulichen Umsetzung regional bedeutsamer Radverkehrsinfrastrukturprojekte wieder.

Darauf aufbauend wurde mit der Integration des Freizeitradwegenetzes in das Alltagsradwegenetz erstmalig die unterschiedlichen Konzeptionen und Überlegungen des Radverkehrs in einem Gesamtplan zusammengeführt. Die Konzepte und Überlegungen sollen nicht mehr nur monothematisch an den Mobilitätsbedürfnissen des Alltagsradverkehrs oder der Freizeitradverkehre orientieren, sondern vielmehr als Gesamtnetz für alle Nutzenden betrachtet werden.

Mit dieser planerischen Integration des Freizeitnetzkonzeptes in das Regionale Radwegenetzkonzept liegt nun ein Gesamtnetzkonzept mit einer Länge von 3.200 Kilometern vor.

Zeitplanung

- 2023-2024: Integration der Netzkonzepte für den Alltags- und Freizeitverkehr
- 2024-2025: RRWN 2.0 – Zustandserfassung und Monitoring
- 2026-2027: Fortschreibung Umsetzungskonzept RRWN

Herausforderungen

Abhängigkeiten von anderen Projekten / Institutionen

Weitere Schritte

Als ein nächster Schritt soll über die Zustandserfassung und das Monitoring das Ziel verfolgt werden, eine umfassende Übersicht zur Umsetzung der Realisierungsmaßnahmen aller am RRWN beteiligten Akteure zu erhalten und zu dokumentieren. Als technische Grundlage wird der Radroutenspeicher genutzt.

Darüber hinaus soll mittelfristig die Fortschreibung des Gesamtnetzkonzeptes vorgenommen werden.

➤ M-I 11.2 Bike-and-Ride – Vom Konzept zur Umsetzung

Federführung

VRR, Kommunen, lokale Betreiber

Beschreibung

Bike and Ride ist im Wandel. Weg von der Betonbox mit Schlüssel hin zu digitalen Systemen. Diese ermöglichen die Nutzung durch verschiedene Personen in einem Zeitraum und sind durch digitale Möglichkeiten einfacher zugänglich. Das Ziel ist, eine Vielzahl an Stationen zu realisieren, um auch die Fahrradmitnahme im SPNV zu entlasten. Dafür hat der VRR ein eigenes Projekt zusammen mit über 30 Kommunen (aktueller Stand) realisiert, um den Bürger*innen ein attraktives Angebot zu präsentieren. Einfacher Zugang, einheitlicher Tarif, gute Sichtbarkeit möglichst an Mobilstationen sind dabei die Erfolgsfaktoren.

Zeitplanung

Laufende Aufgabe ohne Ziel- und Zeitfaktoren

Herausforderungen

Die Herausforderung liegt sicherlich vor Ort bei den Kommunen. Diese müssen den Betrieb organisieren und für Auslastung der B+R Anlagen sorgen.

Der VRR hat die Herausforderung, unterschiedliche digitale Systeme (Anbieter) in die Hintergrundsysteme zu integrieren.

Weitere Schritte

Es besteht keine Zielgröße. Jedoch ist der Bedarf am Ausbau von B+R enorm, Dies bedeutet eine steigende qualitative und quantitative Unterstützung. Zudem bieten digitale Systeme auch Ausbaumöglichkeiten in Richtung Gepäckfächer etc. Diesen Herausforderungen stellt sich der VRR.

Kapitel II: Schwerpunkte der RVR-Arbeit

Wie im vorherigen Kapitel dargestellt, wurden im RMEK 23 Modellprojekte als besonders verfolgenswert identifiziert. Sechs von diesen Modellprojekten bearbeitet der RVR in federführender Rolle. Für alle RVR-Projekte gilt gleichermaßen, dass sie unter Einbindung der erprobten Arbeitsformate, insbesondere des Arbeitskreises Regionale Mobilität, AK Regionales Radwegenetz und Infrastruktur, AK Nahverkehrsplanung.RUHR und AK Verkehrsdaten und Verkehrsmodelle sowie der Kommunalen AG und dem Lenkungskreis zum metropolradruhr

in enger Abstimmung mit den kommunalen Fachvertretern entwickelt und vorangetrieben werden. Gleichzeitig gilt für diese Projekte, dass die Meilensteine bzw. strategische Ausrichtung in den Gremien Beigeordnetenkonferenz bzw. Kommunalrat besprochen werden. Alle grundsätzlichen Entscheidungen zu den RVR-Projekten sind ausschließlich der Verbandsversammlung vorbehalten. Bei Erfordernis werden politische Beschlüsse zu den Projekten, in Abstimmung mit den Kommunen, auch vor Ort getroffen.

Im Folgenden wird – über die steckbriefartige Vorstellung im vorherigen Kapitel hinaus – ein zusätzlicher Einblick in die Projekte M-S 1.2 – Neuer Titel: Mobilitätsimpuls.RUHR; Ursprünglicher Titel: Regionaler Nahverkehrsplan – ein Kooperationsprojekt, M-I 3.1 – Verkehrsmodell Metropole Ruhr, M-U 6.1/ 6.3 metropolradruhr, M-I 9 – Neuer Titel: Regionales Aktionsprogramm Parkraum in der Metropole Ruhr; Ursprünglicher Titel: Regionales Parkraummanagement und M-I 11.1 – Regionales Radwegenetz gegeben. Außerdem werden hier weitere aktuelle Mobilitätsprojekte des RVR mit regionaler Relevanz beleuchtet.

M-S 1.2 – Neuer Titel: Mobilitätsimpuls.RUHR; Ursprünglicher Titel: Regionaler Nahverkehrsplan – ein Kooperationsprojekt

Auch abseits der Schiene ein attraktives ÖPNV-Angebot über Stadtgrenzen hinweg zu schaffen – das ist das Ziel des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023. Dabei geht der Blick auch über die Grenzen der Metropole Ruhr in angrenzende Räume wie Rheinland, Münsterland und Ruhr-Lippe hinaus.

Zusammen mit den lokalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Kreisfreie Städte, Kreise und Zweckverbände des SPNV) wurden im Rahmen des Arbeitskreises Nahverkehrsplanung.RUHR 28 Projekte zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV identifiziert, von denen annähernd ein Drittel über die Grenzen der Metropole hinausgehen. Hierbei geht es vor allem darum, die Netzlücken zu schließen und somit die Verbindungen in benachbarte Kommunen zu verbessern. Diese Projekte ergänzen als Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr die kommunalen Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger. Zu den Maßnahmen gehören sowohl Taktverdichtungen, Ausweitungen der Betriebszeiten, neue umsteigefreie Verbindungen sowie neue regionale Buslinien.

Die ursprünglich vorgesehene zeitnahe Umsetzung ab 2024 kann nicht erfolgen, da entgegen früherer Zusagen des Landes NRW landesseitig keine finanzielle Unterstützung erfolgt, auf die die Aufgabenträger angewiesen sind.

Wohin sich der ÖPNV entwickeln soll, damit ein metropolengerechtes Angebot raumdifferenziert in der gesamten Metropole Ruhr zur Verfügung steht, wird im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 erarbeitet.

M-I 3.1 – Verkehrsmodell Metropole Ruhr – ruhrMobil

Das regionale Verkehrsmodell der Metropole Ruhr bietet zukünftig die Möglichkeit, den täglichen Verkehr des Ruhrgebiets zu simulieren und mittels Modellberechnungen die Wirkungen verkehrlicher Maßnahmen abzuschätzen.

Berücksichtigt werden im Personenverkehr der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Nahverkehr sowie Rad- und Fußverkehr. Somit soll das Mobilitätsverhalten von rund 5,1 Millionen Einwohner*innen der Metropole Ruhr analysiert und prognostiziert werden.

Um den Verkehr möglichst realitätsnah simulieren zu können, wird im Modell die Bevölkerung entsprechend ihrer soziodemographischen Merkmale nachgebildet. Die einzelnen Verkehrsteilnehmenden – im Modell Agenten genannt – verfolgen dabei einen individuellen Tagesplan und bewegen sich mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl von Aktivität zu Aktivität auf den zahlreichen Verkehrswegen der Metropole Ruhr. Das Modell wird mit der Software MATSim aufgebaut und als Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in enger Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin, Lehrstuhl für Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik, entwickelt. Ausgangsbasis und Anknüpfungspunkt bildeten die Daten, die im Rahmen des von der Mercator Stiftung geförderten Projektes NEMO erhoben wurden.

M-U 6.1/ 6.3 metropolradruhr

Das metropolradruhr gilt als größtes regionales Fahrradverleihsystem in Deutschland, das bereits in zwölf Ruhrgebietsstädten zum Einsatz kommt. Das Einsatzgebiet soll jedoch in Zukunft um weitere Kommunen erweitert werden. Bevor im Jahr 2025 der zukünftige Betrieb ausgeschrieben werden kann, wird zunächst bis September 2024 das Konzept zur Betriebsorganisation erarbeitet, das auch Hinweise zur Rolle und Aufstellung aller Beteiligten liefern soll. Der RVR wird die Ausschreibung des Betriebs übernehmen.

Dabei werden in Zusammenarbeit mit Kommunen und weiteren Partnern im metropolradruhr die Bausteine für die Leistungsbeschreibung erarbeitet. Mit den beteiligten Kommunen und Kreisen werden Finanzierungsvereinbarungen und Nutzungsvereinbarungen zu den Stationsflächen getroffen. Eine stufenweise Aufnahme des Betriebs ist ab September 2025 vorgesehen.

M-I 9 – Neuer Titel: Regionales Aktionsprogramm Parkraum in der Metropole Ruhr; Ursprünglicher Titel: Regionales Parkraummanagement

Der ruhende Verkehr nimmt im Stadtraum viel Platz in Anspruch. Eine effiziente Parkflächennutzung würde somit einen effizienteren Umgang mit Flächenressourcen ermöglichen, wodurch die Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs gewährleistet wird. Somit ist der Umgang mit dem ruhenden Verkehr ein zentraler Anknüpfungspunkt zum Anstoßen der Mobilitätswende in der Metropole Ruhr.

Seit der Beschlussfassung 2021 zum RMEK hatte sich kein Akteur bzw. keine Kommune zur Federführung für dieses Projekt bereit erklärt. Konkrete Mitwirkungsbereitschaft und Interesse an der Umsetzung des Projektes liegt bei 12 Kommunen bzw. Institutionen vor. Die Bearbeitung unter Federführung des RVR wurde im Arbeitskreis Regionale Mobilität und in der Beigeordnetenkonferenz Planung / Mobilität begrüßt und als zielführend eingeschätzt.

Die konkrete fachliche Erarbeitung und Vorbereitung erfolgt aktuell unter Einbindung einer Projektarbeitsgruppe bestehend aus Vertretenden der interessierten Kommunen und Institutionen. Diese vorbereitenden Arbeiten dienen auch der Unterstützung bei den Beratungen in den Fachgremien des RVR.

M-I 11.1 – Regionales Radwegenetz

Ziel des Projektes ist es, das bisherige überwiegend freizeitorientierte Regionale Radwegenetz auch hinsichtlich einer Nutzung im Alltagsverkehr weiterzuentwickeln. Mit dem Konzept zum Regionalen Radwegenetz hat der RVR 2019 in enger Abstimmung mit seinen 53 Kommunen und vier Kreisen einen regionalen Bedarfsplan für den Alltagsradverkehr erarbeitet. Das Netz legt hierbei auch den Fokus auf die intermodale Verkehrsmittelnutzung und erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von über 1.800 Kilometern. Dieses Konzept hat auch bundesweit besonderes Interesse geweckt und wurde 2019 mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet.

Neben dem Netzkonzept für den Alltagsradverkehr und dem bestehenden Freizeitradwegenetz (radrevier.ruhr) mit einer Länge von ca. 1.200 km wurden alle Netze bzw. Netzkonzepte per Beschluss der RVR-Verbandsversammlung im Juni 2024 zu einem integrierten Gesamtnetz mit einer Länge von rund 3.200 km zusammengeführt. Auf diese Weise sollen vorhandene Ressourcen besser genutzt, Synergien geschaffen und eine Optimierung des Routen- und Qualitätsmanagements ermöglicht werden.

Durch das Regionale Radwegenetz soll eine kontinuierliche und systematische Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur in der Metropole Ruhr erfolgen, wodurch das Fahrrad als Verkehrsträger gestärkt werden und zur Mobilitätswende beitragen soll.

Freizeitmobilitätskonzept

Die Befassung mit dem Spezialthema Freizeitmobilität ergibt sich folgerichtig aus den Erkenntnissen und Ergebnissen verschiedenster gesamt- und teilregionaler Konzeptionen: u.a. dem Freizeittourismuskonzept, dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept, dem Regionalen Radwegenetz, sowie dem IGA-Mobilitätskonzept. Das Freizeitmobilitätskonzept des RVR, ein zwischen 2020 und 2022 vom Land NRW gefördertes Projekt, verfolgt das Ziel, die Freizeitmobilität im Ruhrgebiet nachhaltig systematisch zu verbessern und somit die Region lebenswerter und attraktiver zu gestalten. Hauptziele sind die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr. Das Thema ruhender Verkehr ist ebenfalls Bestandteil des Konzeptes. Außerdem wird eine bessere Anbindung von Freizeiteinrichtungen sowie deren Vernetzung untereinander angestrebt. Der Ausbau von Sharing-Angeboten sowie von Rad- und Fußwegen, die Optimierung des öffentlichen Verkehrs und die Entwicklung digitaler Informationsplattformen soll dabei dafür sorgen, dass die Anbindung zu Freizeiteinrichtungen verbessert wird. Darüber hinaus sollen Marketingkampagnen das Bewusstsein für nachhaltige Freizeitmobilität stärken. Durch enge Zusammenarbeit mit Kommunen, Freizeit- und Tourismusorganisationen wird eine umfassende und nachhaltige Umsetzung angestrebt. Die anschließende Umsetzungsstrategie hierfür wird entsprechend Beschluss der Verbandsversammlung derzeit durch die RVR-Referate Mobilität und Regionalentwicklung gemeinsam erarbeitet.

Öffentlichkeitsarbeit (BuAK und MOKO)

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege:

Der RVR richtet seit über zehn Jahren als bundesweit

einzigste Instanz den jährlichen Bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege in Essen aus. Regionale und kommunale Akteure aus ganz Deutschland diskutieren und informieren sich zu Planungen, Umsetzungen und Entwicklungen von Radschnellwegen in Deutschland und Europa.

Der Zielgruppe, bestehend aus Politik, Verwaltung, Verbänden, Institutionen und Wissenschaft sollen so aktuelle Impulse und Best-Practice-Beispiele für die eigene Arbeit aufgezeigt werden. Vertretende der Landes- und Bundesebene sowie Expert*innen aus dem europäischen Raum sind ebenfalls mit dabei.

Mobilitätskonferenz Metropole Ruhr:

Die Mobilitätskonferenz Metropole Ruhr, unter der Schirmherrschaft des Landesverkehrsministeriums, ist eine zweijährig stattfindende Konferenz, bei der regionale und kommunale Akteure aus Politik, Verwaltung, Verbänden, Institutionen und Wissenschaft über eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in der Metropole Ruhr diskutieren und über gemeinsame Fortschritte berichten. Nach der ersten Mobilitätskonferenz, kurz MOKO, im Jahr 2017 in Essen fand sie 2019 in Dortmund, 2021 in Gelsenkirchen und 2023 in Mülheim an der Ruhr statt. Die Konferenz wird unter RVR-Federführung mit Partnerinstitutionen vorbereitet und durchgeführt.

Demnächst starten die Vorbereitungen der nächsten MOKO 2025. Veranstaltungsort, Datum und Motto werden zeitnah bekanntgegeben.

Kapitel III: Berichte aus den Kommunen / Kreisen / Institutionen

Im Folgenden berichten die Kommunen, Kreise und Institutionen über ihren Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in der Metropole Ruhr. Konkret geht es dabei um Projekte mit regionaler Relevanz bzw. Vorbildfunktion, welche nicht als Modellprojekte des RMEK benannt sind. Die Sortierung erfolgt in chronologischer Reihenfolge – entsprechend des Eingangs beim RVR.

Stadt Dortmund (06.06.2024)

Die Stadt Dortmund hat sich bereits seit einigen Jahren mit dem fortlaufenden Prozess des Masterplans Mobilität 2030 auf den Weg gemacht, die Mobilität in Dortmund nachhaltig und klimafreundlicher zu gestalten. Zuletzt sind im Jahr 2022 die Teilkonzepte „Radverkehr und Verkehrssicherheit“, „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ und „Fußverkehr und Barrierefreiheit“ vom Rat beschlossen worden. Das Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ enthält die

Radverkehrsstrategie mit dem Radzielnetz, in dem als wesentliche Maßnahme die Schaffung von schnellen Radrouten enthalten ist. Dazu sind neun Velorouten definiert worden, die nun mit der Einrichtung eines neuen Verkehrswendebüros, ebenso wie der Radschnellweg Ruhr und neue Stadtbahnverbindungen beschleunigt umgesetzt werden sollen.

Das Teilkonzept „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ enthält die Parkraumstrategie, aus der das Parkraummanagement mit der Anhebung der Parkgebühren bereits in 2023 umgesetzt werden konnte. Als nächstes Teilkonzept ist aktuell das Teilkonzept „Nach innen und außen vernetzte Stadt“ in Bearbeitung und soll 2025 als ÖPNV-Strategie die Grundlage für den neuen Nahverkehrsplan für die Stadt Dortmund bilden.

Handwerkskammer Düsseldorf (10.06.2024)

Die Handwerkskammer Düsseldorf setzt sich für eine nachhaltige und effiziente Mobilität der Wirtschaftsverkehre in der Metropole Ruhr ein. Dabei unterstützen diese ihre mehr als 18.000 Handwerksbetriebe im westlichen Ruhrgebiet als Multiplikator durch Beratungen und Informationsangebote zur klimafreundlichen Weiterentwicklung der eigenen Mobilitätsstrukturen – etwa bei der Elektrifizierung des Fuhrparks. Zudem engagiert sich die Handwerkskammer in den Städten Essen und Oberhausen als Partner in den lokalen Mobilitätspartnerschaften, die in Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaft zu einer nachhaltigeren Gestaltung betrieblicher Mobilität und zur Reduzierung von Emissionen beitragen. Gleichzeitig haben die Betriebe des Handwerks besondere Mobilitätsanforderungen, die es bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen gilt. Deshalb ist das Ruhr-Handwerk – zum Beispiel als Kooperationspartner der RVR-Mobilitätskonferenz – auch Mittler und Impulsgeber für eine funktionale, bedarfsgerechte, innovative sowie klimaschonende Mobilitätspolitik in der Region.

Stadt Waltrop (10.06.2024)

Bei der Stadt Waltrop läuft derzeit die Aktualisierung der 4. Stufe des Lärmaktionsplans. Außerdem wurde das Mobilitätskonzept der Stadt Waltrop im Dezember 2023 vom Rat beschlossen. Hieraus sollen u.a. insbesondere folgende Maßnahmen in den nächsten Jahren umgesetzt werden: weiterer Vernetzungsausbau der Fahrradstraßen, Ausbau Radwege, weitere Verbesserung der Querungsbedingungen, neue Fußgänger- und Fahrradbrücke sowie die Neueinstellung einer Fachkraft für Mobilität. Zudem findet der Umbau und die Entsigelung von zwei Plätzen im Zentrum Waltrops statt.

Kreis Wesel (11.06.2024)

Im Dezember 2021 hat der Kreistag beschlossen, die Emissionen im ÖPNV bis 2030 auf Null zu senken und damit den Grundstein für einen klimaschonenden Nahverkehr gelegt. Um die Verkehrsunternehmen bei der Umstellung des Fuhrparks zu unterstützen wurde die ÖPNV-Finanzierung neu geregelt. Über ein sog. „Klimaticket“ im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für Verkehrsleistungen, die mit emissionsfreien Bussen erbracht werden.

Zusammen mit weiteren Aufgabenträgern hat der Kreis Wesel unter Federführung des VRR drei von insgesamt sieben X-Buslinien zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gestartet. Mit dem hochwertigen Angebot werden mehrere kreisangehörige Kommunen an den SPNV angeschlossen.

Im November 2023 wurde der Standort Wesel der Kreisverwaltung als Fahrradfreundlicher Arbeitsgeber mit dem Zertifikat in Silber ausgezeichnet. Zu den umgesetzten Maßnahmen gehören unter anderem moderne Fahrradabstellanlagen, Ladeboxen für E-Bike-Akkus, fünf Dienst-E-Bikes, Fahrradleasing und Umkleemöglichkeiten. In 2024 wird dieser Prozess mit der Einrichtung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements fortgesetzt.

IHK Niederrhein (12.06.2024)

Klimapakt Duisburg

Der Weg zur Klimaneutralität ist lang und steinig. Wer sich allein aufmacht, läuft Gefahr, vom Pfad abzukommen. Weil es gemeinsam leichter geht, haben die Stadt Duisburg und die Niederrheinische IHK am 15. Februar 2024 den Klimapakt Duisburg ins Leben gerufen. Der Klimapakt bündelt unter einem Dach die Aktivitäten von Stadt und Unternehmen zur Klimaneutralität in Duisburg – auch für die Logistik. Die Initiative zukunftsfähige Logistik ist eine zentrale Säule des Paktes. In ihr erarbeiten Logistik-Partner bis 2025 Klima-Maßnahmen für ihre Betriebe und unterstützen sich gegenseitig durch Netzwerktreffen und themenspezifische Veranstaltungen. Anschließend verpflichten sich die Unternehmen, die erarbeiteten Maßnahmen bis 2035 umzusetzen und ihre gemeinsamen Erfolge sichtbar zu machen.

Stadt Bergkamen (17.06.2024)

Die Stadt Bergkamen ist ein Teil des Zukunftsgartens Bergkamen/Lünen bei der Internationalen Gartenausstellung Metropole Ruhr (IGA) 2027. Durch die

dezentralen Standorte spielt das Thema Mobilität eine wichtige Rolle. Zur besseren Anbindung und Verbindung der Nachbarstädte Bergkamen und Lünen wird ein neuer Radweg auf einer Strecke von 20 km den Bahnhof Lünen mit der Lünener Innenstadt und in Richtung Süden die Fläche „Viktoria“, den Seepark und von dort am Datteln-Hamm-Kanal entlang die Wasserstadt Aden in Bergkamen mit der Haldenlandschaft am Kanal verbinden. Weiter in Richtung Osten wird ein attraktiver Anschluss über die Marina Rünthe an den künftigen Radschnellweg 1 hergestellt. Ziel des „IGA-Radwegs“ ist zum einen die Sicherstellung einer klimafreundlichen Abwicklung der Besucherverkehre im Rahmen der IGA 2027. Zum anderen schließt der IGA-Radweg wichtige Netzlücken für die kommunalen und regionalen Radverkehre bereits im Vorfeld der IGA und darüber hinaus. Der Radweg, der durch den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ gefördert wird, soll nicht nur für das Ausstellungsjahr der IGA 2027, sondern auf Dauer das Angebot für den Alltags- und Freizeitradverkehr zwischen den Städten verbessern. Dabei wird der IGA-Radweg (Bau: 2023-2025) weitestgehend eine Breite von vier Metern aufweisen, durchgehend asphaltiert werden, eine begleitende LED-Beleuchtung erhalten und mit Raststationen ausgestattet, um die Qualität und Attraktivität der Verbindung zu steigern. Die IGA wird dabei als Motor gesehen, um weitere Mobilitätsangebote zu schaffen, die sich langfristig im Alltag und in der Freizeit etablieren sollen. Die Fortschreibung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes (2021), das IGA-Mobilitätskonzept (2024), das integrierte Klimaschutzkonzept (2024) und die sich in Aufstellung befindende Mobilitätsstrategie zeigen dabei viele Beispiele auf: eine flächendeckende Sanierung und Wegweisung für zu Fuß Gehende und Radfahrende, ein ausgebautes Fahrradverleihsystem, schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement oder auch eine innovative Verbindung von Lünen nach Bergkamen über den Wasserweg.

Stadt Dinslaken (18.06.2024)

Die Stadt Dinslaken erarbeitet in Kooperation mit dem Kreis Wesel und den anderen beteiligten Kommunen aktuell eine Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Wesel-Voerde-Dinslaken. Ebenso fand eine Beteiligung an den Plänen des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr statt, die sogenannte „Walsumbahn“ wieder für den schienengebundenen Personennahverkehr zu reaktivieren. Das bereits 2019 politisch beschlossene Parkraumkonzept wird seit 2020 sukzessive umgesetzt und somit die Parkraumbewirtschaftung vereinheitlicht und optimiert sowie Bewohnerparken eingeführt. Ein in Arbeit befindliches Konzept zur Verbesserung des ÖPNV

soll diesen über die Vorgaben des Nahverkehrsplans hinaus optimieren und einen Mehrwert für die Nutzenden schaffen. Im Bereich des Radverkehrs wurden 2022 an zwei ersten Achsen Radwegefurten eingefärbt, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Dieses Konzept soll sukzessive weitergeführt werden, eine entsprechende Förderzusage liegt vor. Durch die in 2020 durchgeführte und in 2021 abgeschlossene Modal-Split-Untersuchung liegen der Stadt erstmal seit Ende der 1980er Jahre wieder Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung vor. Im Umweltbereich hat die Stadt in 2021 den Lärmaktionsplan der dritten Runde in Kraft gesetzt, derjenige der vierten Runde ist aktuell in Arbeit.

Stadt Wesel (19.06.2024)

Nach dem Umbau der Weseler Straße und dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Marktstraße“ wurde die Haltestelle in den Jahren 2022-2023 als erste Mobilstation der Stadt und auch im Kreis Wesel umgesetzt. Derzeit befinden sich die Mobilstationen „Rheinbad“ und „Rheinpromenade“ in der Umsetzung.

Im Jahr 2022 wurden als Ergänzung zu den bereits bestehenden P+R-Anlagen am Bahnhof Wesel im Bereich der Friedenstraße / Kurt-Kracker-Straße (auf der sogenannten „Richelswiese“) 64 neue Stellplätze errichtet, die mit einem Erfassungssystem zur Feststellung der Belegung in der VRR-App bestückt wurden. Weitere 391 Parkplätze der P+R-Anlagen am Bahnhof Wesel (mit Ausnahme der südlichen P+R-Anlage am Franz-Etzel-Platz) wurden 2024 mit einem Erfassungssystem nachgerüstet.

Außerdem wurden 2013 17 Bushaltestellen (u.a. am Bahnhof Wesel und der Haltestelle „Großer Markt“) barrierefrei ausgebaut.

Derzeit in Erarbeitung (Beginn: 2023) ist die durch den Kreis Wesel sowie die Städte Wesel, Voerde und Dinslaken beauftragte Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Wesel-Voerde-Dinslaken.

Stadt Witten (20.06.2024)

Einen wichtigen neuen Beitrag für die Verkehrsplanung in Witten stellt das im Jahr 2023 beschlossene Mobilitätskonzept Innenstadt dar.

Hinsichtlich des Radverkehrs wurde die priorisierte Umsetzung von Maßnahmen entlang von vier Radachsen beschlossen. Die insgesamt sieben Radachsen verbinden die einzelnen Stadtteile mit der Innenstadt und gehören zum Teil auch dem regionalen Radwegenetz an. Generell wird der Lückenschluss im regionalen Radwegenetz laufend fortgeführt und wird in diesem Jahr

bspw. an der Universitätsstraße (innerorts) erfolgen. An hochfrequentierten Radverbindungen wie dem Hauptbahnhof, dem Ruhrtal Radweg und dem Rheinischen Esel sind außerdem Fahrradreparaturstationen in Vorbereitung. Im Zusammenhang mit der IGA 2027 wird zudem der Ruhrtalradweg in einzelnen Abschnitten aufgewertet, die Ausschreibung dafür ist in Vorbereitung. Weitere Abschnitte des RTRW sollen im Nachgang zur IGA aufgewertet werden und sind in der kommenden Ausschreibung bereits berücksichtigt.

Stadt Gevelsberg (20.06.2024)

Von Wuppertal bis Hagen soll eine bergisch-märkische Radvorrangroute entstehen, um u.a. mehr Verkehrsteilnehmer im Alltagsverkehr für die Nutzung des Fahrrads zu bewegen. Nach erfolgter Bürgerbeteiligung finden derzeit Workshops in allen betroffenen Städten statt, um aus der aktuellen Auswahl von in Frage kommenden Routenführungen eine oder wenige Vorzugstrassen zu erhalten. Diese werden anhand von Parametern auf ihre Umsetzung und Kosten untersucht. Hierfür sollen im Anschluss entsprechende Fördergelder akquiriert werden. Auf der Internetseite <https://www.igs-ingenieure.de/bergisch-maerkische-veloroute/> ist das gesamte Projekt nochmal detailliert dargestellt. Zudem erarbeitet zurzeit ein beauftragtes Planungsbüro einen Lärmaktionsplan. Ergebnisse hieraus liegen noch nicht vor, da der Auftrag erst vor kurzem erfolgte.

Stadt Voerde (20.06.2024)

Die Stadt Voerde konnte Ende 2023 eine Bundesförderung vom Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr für die Erstellung eines „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) akquirieren und beabsichtigt die Ausschreibung für den Sommer 2024.

Neben den üblichen Anforderungen an einen SUMP, soll dieser Projekte, die einen Mehrwert für eine nachhaltige Mobilität und den Klimaschutz haben, wie z. B. den landesbedeutenden und trimodalen Hafenstandort Hafen-Emmelsum, das in Planung befindliche wasserstofffähige Gaskraftwerk in Voerde-Möllen sowie die Machbarkeitsstudie zur Radschnellwegeverbindung entlang der Rheinachse (Dinslaken – Voerde – Wesel) mit einbeziehen.

Somit soll für Voerde eine zukunftsorientierte, integrierte und nachhaltige Mobilitätsplanung forciert werden.

Stadt Gelsenkirchen (21.06.2024)

Ladeinfrastrukturausbau Gelsenkirchen (Maßnahme U3.1 RMEK)

Für die Erreichung der Klimaschutzziele müssen die

Emissionen des Verkehrssektors deutlich reduziert werden. Dazu können und müssen alternative Antriebe, wie die Elektromobilität als wichtiger Teil der Verkehrs- und Energiewende, einen relevanten Beitrag leisten. Dieser Aspekt ist Teil des Masterplan Mobilität der Stadt Gelsenkirchen. Unter der Maßnahme A2.2 – Förderung alternativer Antriebe wird dem Thema Elektromobilität eine bedeutsame Rolle eingeräumt. Zur Realisierung und Umsetzung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur ist das Ladeinfrastrukturkonzept für die Stadt Gelsenkirchen im Jahr 2022 angefertigt worden. Das Konzept beinhaltet Bedarfsprognosen für unterschiedliche Hochlaufszzenarien sowie Standortpotenziale auf Stadtteilebene. Die dort vorhandene Handlungsempfehlung sieht eine Vorselektion von konkreten Standorten in Abhängigkeit von Standortfaktoren (Restgehwegbreite, Entwicklungskonflikte usw.) und der Bedarfsprognose vor. Als Ergebnis sind 247 Standorte identifiziert worden, wovon 56 Standorte ohne großen Aufwand umgesetzt werden. Mit der Errichtung der 56 Standorte, mit je 1-3 Ladesäulen (2-6 Ladepunkte) ist eine gesamtstädtische Bedarfsdeckung für das Zieljahr 2025 gegeben. Die Vergabe und Umsetzung erfolgt in der zweiten Jahreshälfte 2024.

Stadt Rheinberg (21.06.2024)

Die Schwerpunkthemen der Stadt Rheinberg in den vergangenen Jahren zur nachhaltigen Mobilität waren:

- Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Rheinberg (Endfassung momentan in Bearbeitung).
- Die Prüfung der Umsetzung verschiedener Fahrradstraßen im Rheinberger Stadtgebiet.
- Die Ausweitung der Fußverkehrsfreundlichkeit des Stadtgebiets durch Prüfung möglicher neuer FGÜ im Stadtgebiet.
- Die Mitarbeit an der Neuaufstellung des NVP Kreis Wesel mit dem Ziel der Taktverdichtung, neuen Haltestellen in minderversorgten Bereichen sowie der Beschleunigung durch Schnellbuslinien.
- Die Mitarbeit am Projekt- ODI-„On Demand-Verkehr“. Dieses Projekt ist im letzten Jahr etwas holprig gestartet, hat aber mittlerweile Vorbildcharakter für die Ergänzung des ÖPNV in Gebieten mit schlechter Netzabdeckung im suburbanen und ländlichen Raum. ODI ist ein Gemeinschaftsprojekt der Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg. Nähere Auskünfte erteilt Anne Böhrner (Stadt Neukirchen-Vluyn).

Stadt Neukirchen-Vluyn (24.06.2024)

Die Stadt Neukirchen-Vluyn ist „Global Nachhaltige Kommune in NRW“ (GNK NRW) und hat zwischen 2019 und 2021 eine kommunale Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt und verabschiedet. Im „Klimafreundlichen Mobilitätskonzept“ sind diverse Maßnahmen vorgesehen, die die nachhaltige Mobilität im Stadtgebiet fördern sollen. Zu den zentralen Maßnahmen, die aktuell in der Bearbeitung sind, zählen aktuell insbesondere der Ausbau von Mobilstationen im Stadtgebiet, die Etablierung von Sharing-Angeboten (etwa Rad-Sharing) und die Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum. Dazu wurde mit „ODI wir4mobil“ ein interkommunales Pilotprojekt initiiert. Dieses Projekt soll im Folgenden aufgrund des potentiellen Modellcharakters besondere Erwähnung finden.

„ODI wir4mobil“ – dein ÖPNV-Angebot auf Abruf in Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg

Das On-Demand-Pilotprojekt „ODI wir4mobil“, verkehrt seit Mai 2023 zwischen den vier Städten Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg auf Abruf und ergänzt die „blinden Flecken bzw. Zeiten“ des ÖPNV. „ODI“ wird als Pilotprojekt vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert. Das innovative an diesem Modell: Als Gemeinschaftsprojekt der vier Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg fährt ODI auf Abruf (App/Hotline) und zum ÖPNV-Tarif über die Stadtgrenzen dieser vier Kommunen hinweg. Dabei werden die Flotten des regionalen Taxi- und Mietwagenbetriebes einbezogen. Zudem unterstützt die NIAG als kommunales Verkehrsunternehmen die Steuerung des Projektes, welches zentral über die Stadt Neukirchen-Vluyn als Projektkommune gemanagt wird, die dafür zeitweise die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft des Kreises Wesel übertragen bekommen hat.

Weitere Infos zum Projekt bietet auch die Projekt-Homepage: www.odi-wir4mobil.de.

Stadt Bochum (24.06.2024)

Grundsätzlich gibt es in Bochum zwei übergeordnete Leitlinien, was die strategische Gesamtausrichtung im Bereich der Mobilität betrifft.

Das ist zum einen die übergeordnete Bochum Strategie 2030, in der die Kernaktivitäten „BoVelo – Leitprojekte Radverkehr“ und „Vorfahrt ÖPNV – Leitprojekte öffentlicher Nahverkehr“ enthalten sind. Im Juni 2019 wurde das Leitbild Mobilität verabschiedet, das konkrete Modal-Split-Zielvorstellungen enthielt.

Im April 2022 wurde der Ratsantrag „Radverkehr in Bochum“ verabschiedet, der einen zügigeren Ausbau der Radinfrastruktur vorsieht, ganz konkret mit Radwege-km/Jahr, 5.000 Abstellanlagen für Fahrräder, Radschulwegpläne, sicherer Umbau von Kreuzungen uvm. Im Dezember wurde die Bochumer Nachhaltigkeitsstrategie zur Erreichung von Klimaneutralität beschlossen.

Zu den konkreten verkehrlichen Projekten zählen:

- der Umbau der City-Radialen, zum Beispiel Hattinger Straße, Castroper Straße, Königsallee und Alleestraße, mit einer Neuaufteilung des Straßenquerschnitts,
- die umfangreiche Umstrukturierung der Straßenbahn- und Buslinien im „Netz 2020“,
- das Gesamtkonzept Ruhender Verkehr im erweiterten Innenstadtbereich, das in mehreren Stufen umgesetzt wurde und wird,
- weitere Verbesserungen in der Innenstadt wie die weitgehende Herausnahme des motorisierten Verkehrs aus dem Bereich Hans-Böckler-Straße/Willy-Brandt-Platz und die Einrichtung eines Fahrradkreuzes, auch mit zusätzlichen Abstellanlagen,
- das Angebot von „geteilter Mobilität“ in Form des Fahrradleihsystems metropolradruhr und Carsharings, zukünftig häufiger verknüpft an Mobilstationen,
- die Stellplatzsatzung, mit der Fahrradabstellplätze und andere alternative Mobilitätsangebote eine höhere Bedeutung erfahren und
- der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum auf Basis des Elektromobilitätskonzeptes und der dazugehörigen Sondernutzungsrichtlinie.

Stadt Herne (25.06.2024)

Der Rat der Stadt Herne hat am 31.10.2023 die Umsetzung der „Mobilitätswende Herne“ beschlossen. Kern der „Mobilitätswende Herne“ ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Herner Stadtgebiet nachhaltig und dauerhaft zu reduzieren. Angestrebt wird eine Reduzierung des MIV um 30% in den nächsten rund 10 bis 15 Jahren. Dies betrifft sowohl den bereits vorhandenen als auch den durch zusätzliche Nutzungen neu hinzukommenden Verkehr. Erreicht werden soll dies unter anderem durch eine konsequente Förderung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Die „Mobilitätswende Herne“ wird durch ein umfassendes Kommunikationskonzept begleitet, um die Menschen in der Stadt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten zu motivieren. Ein Modellprojekt nachhaltiger Mobilität mit

regionaler Stahlkraft ist hier besonders zu nennen: Die Stadt Herne verfolgt die Idee einer Seilbahnverbindung zwischen dem Hbf Wanne-Eickel und dem Areal General Blumenthal, auf dem perspektivisch rund 4.000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen. Es wäre die erste voll in den ÖPNV integrierte urbane Seilbahn in Deutschland. Der Start der Ausschreibung für die Planung und den Bau der urbanen Seilbahn ist für 2025 vorgesehen.

Kapitel IV: Ausblick

Der Mobilitätsbericht zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept soll künftig alle zwei Jahre über den aktuellen Umsetzungsstand der Modellprojekte des RMEK sowie über regional relevante und vorbildliche Projekte im Themenfeld der Mobilität berichten. Damit soll langfristig ein Überblick darüber geschaffen werden, welche Modellprojekte bereits laufen und ein Anreiz gesetzt werden, noch nicht laufende Modellprojekte zu initiieren und umzusetzen.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Der Regionaldirektor
Kronprinzenstraße 35
D-45128 Essen
Fon +49 (0)201 2069-0
Fax +49 (0)201 2069-500
www.rvr.ruhr

Ansprechperson:

Referat Mobilität
David Bothor
bothor@rvr.ruhr
Fon +49 (0)201 2069-361

Titelgestaltung:

Team Kommunikationsdesign, RVR

Essen, August 2024