

# Regionales Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr

Endbericht / Kurzfassung

Gefördert durch:

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



REGIONALVERBAND  
**RUHR**



# Ein Freizeitmobilitätskonzept für die Metropole Ruhr

Die Freizeitmobilität ist mit einem Anteil von ca. 30 % der Wegezweck mit dem höchsten Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Metropole Ruhr. Dennoch liegt in den meisten kommunalen und regionalen Konzepten der Fokus auf dem Alltagsverkehr. Mit dem Regionalen Freizeitmobilitätskonzept für die Metropole Ruhr besteht nun erstmals ein gesamtregionales Mobilitätskonzept, welches sich primär auf die Freizeit und die Freizeitmobilität fokussiert.

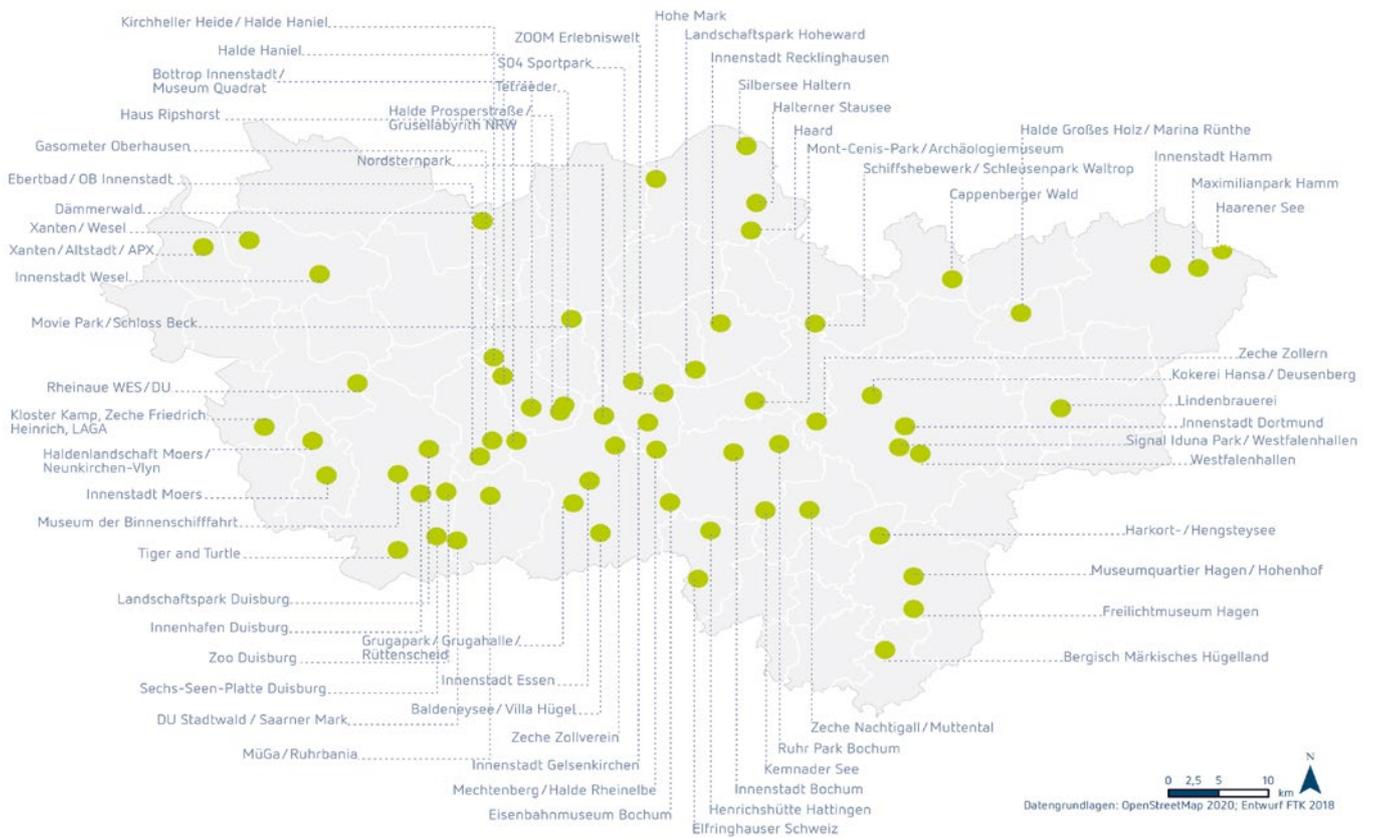
Dieses adressiert den Gesamttraum mit einem Fokus auf die bedeutenden Freizeitziele in der Region. Weiterhin berücksichtigt das Konzept die Besonderheiten des Freizeitverkehrs, z. B. andere Verkehrsspitzen, Quell-/Zielbeziehungen, andere Ansprüche an die Verkehrsmittel etc. Neben den Naherholungssuchenden in der Region berücksichtigt das Konzept auch Gäste von außerhalb.

Die Arbeiten zum Konzept wurden Ende 2020 gestartet. Der Prozess des Freizeitmobilitätskonzepts wurde in fünf Stufen strukturiert.

Zu Beginn wurden auf Grundlage des bestehenden Zielsystems des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes (RMEK) Leitsätze und Zielaussagen für die Freizeitmobilität formuliert. Anschließend erfolgte eine zielgerichtete Analyse für den Gesamttraum sowie für regionalbedeutende Freizeitziele (insg. 65 Hotspots) in der Metropole Ruhr, die auf dem parallel erarbeiteten Freizeit-/Tourismuskonzept (FTK) aufbauen. Mit dem Entwurf eines räumlichen Leitbildes wurden in Phase III die Ziele räumlich mithilfe der Analyseergebnisse konkretisiert und differenzierte Qualitätsstandards entwickelt. Aus den Analyseergebnissen und dem in Phase I und III aufgestellten Sollzustand wurden anschließend Handlungserfordernisse abgeleitet, aus denen sich in Phase IV Maßnahmen konkretisieren ließen. Diese wurden anschließend in Phase V in sechs ausgewählten Piloträumen exemplarisch konkretisiert.

# Übersichtskarte der Freizeithotspots in der Metropole Ruhr

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 84



## Unterarbeitskreis als Qualifizierer des Prozesses

Die Entwicklung des Freizeitmobilitätskonzeptes für die Metropole Ruhr wurde in einem diskursiven Prozess mit Vertreter\*innen der beteiligten Gebietskörperschaften, den beiden SPNV-Aufgabenträgern (VRR, NWL), der Ruhr Tourismus GmbH (RTG) sowie weiteren Fachakteur\*innen

durch einen Unterarbeitskreis begleitet. Dieser traf sich zu jeder Phase (siehe Datumsleiste) und qualifizierte den Prozess. Die Koordinierung des Prozesses erfolgte dabei über den Regionalverband Ruhr.

## Zeitplan und Arbeitsprozess

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 10



# Sechs Leitsätze für die Region (Phase I)

Die sechs Leitsätze des RMEKs bilden die Grundlage für die Zielentwicklung. Die Leitsätze wurden auf Erfordernisse der Freizeitmobilität übertragen und aus diesen entsprechende Zielaussagen abgeleitet. Diese bilden das Kerngerüst des Zielkonzeptes.

## Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr.



(Über-) Regionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte.

- 1.1 Verkehrsmittelübergreifende Stärkung und Optimierung der (über-) regionalen Vernetzung sowie der Erreichbarkeit der Freizeitstandorte
- 1.2 Weiterentwicklung des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs als Rückgrat der regionalen Freizeitmobilität in der Region
- 1.3 Die Reise als Teil des touristischen Erlebnis' Metropole Ruhr durch innovative, attraktive Mobilität erlebbar machen
- 1.4 Profilierung der Region als Freizeit- und Urlaubsziel mit attraktiver Vor-Ort-Mobilität
- 1.5 Schaffung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsangeboten für Tourist\*innen aus Deutschland und dem Ausland

## Die in sich vernetzte Metropole Ruhr.



Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote.

- 2.1 Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit zu den Freizeitstandorten (insbesondere auf der letzten Meile)
- 2.2 Einbindung der Freizeitstandorte in ein hochwertiges, attraktives Radverkehrsnetz
- 2.3 Verbesserung der Verbindungen zwischen den Freizeitstandorten, um Synergien zwischen den Standorten besser nutzen zu können
- 2.4 Effizientere Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen zu/an den Freizeitstandorten
- 2.5 Förderung von multi- und intermodalen Wegeketten im Freizeitverkehr; nahtlose Mobilität für Reisende innerhalb der Metropole Ruhr gewährleisten
- 2.6 Digitalisierung als Teil einer umweltverträglichen Freizeitmobilität fördern

## Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropole Ruhr.

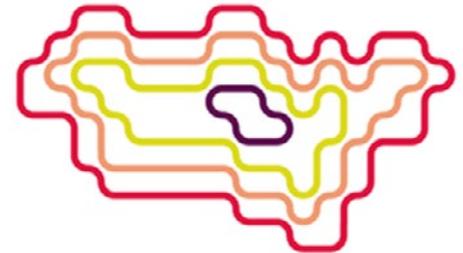


Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote.

- 3.1 Entwicklung von auf den Raum und den Standort (Aktivität und Nutzer\*innengruppen) abgestimmten Mobilitätslösungen (zentral vs. dezentral, urban vs. ländlich)
- 3.2 Verstärkte Berücksichtigung von Vor-Ort-Aktivitäten und Nutzer\*innengruppen an den Freizeitstandorten bei der Entwicklung von Mobilitätslösungen
- 3.3 Bedarfsgerechtes, flexibles und saisonal abgestimmtes Mobilitätsangebot an den Freizeitstandorten schaffen, das auch an Spizentagen das Verkehrsaufkommen aufnehmen kann

- 4.1 Freizeitstandorte als Vorbild einer bedarfs-, umwelt- und ressourcengerechten Mobilität in der Region (Logistik, Anlieferverkehre, berufliche Mobilität)
- 4.2 Freizeitstandorte als Arbeitsorte berücksichtigen, Pendelverkehr verträglich abwickeln

**Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr.**



**Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte.**

- 5.1 Emissionen (Lärm, Klima und Luftschadstoffe) sowie Erschütterungen durch den Freizeitverkehr reduzieren
- 5.2 Einbindung der Freizeitstandorte in das Umfeld bzw. das Quartier als Teil der Naherholung für die Bewohner\*innen
- 5.3 Förderung aktiver und gesunder Freizeitmobilität
- 5.4 Ausbau der E-Mobilität und von Sharing-Lösungen; Förderung von inter- und multimodalen Angeboten
- 5.5 Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen an den Freizeitstandorten an die Klimafolgen
- 5.6 Verkehrssicheres Umfeld der Freizeitstandorte gewährleisten

**Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr.**



**Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität.**

- 6.1 Die Teilhabe an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten durch ein entsprechendes Freizeitmobilitätsangebot sicherstellen
- 6.2 Schaffen von zielgruppenspezifischen Mobilitätsangeboten zur An- und Abreise (Tagesgäste, Bewohner\*innen, junge Leute, Best Ager)
- 6.3 Gendergerechtes Mobilitätsangebot
- 6.4 Zugänglichkeit der Freizeitstandorte, Orientierung und Information für alle Benutzer\*innengruppen ermöglichen
- 6.5 Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für gefährdetere Gruppen (Kinder, Best Ager)

**Mobilität für alle in der Metropole Ruhr.**



**Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote.**

# Eine Bestandsanalyse für die Freizeitmobilität (Phase II)

Die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr wurde anhand der Leitsätze und Zielaussagen aus Phase I untersucht. Die Bestandsanalyse baut auf den Analysen des RMEK des RVR für die Metropole Ruhr auf, in der bereits räumliche, strukturelle und soziodemographische mobilitätsrelevante Rahmenbedingungen analysiert wurden. Weiterhin stellte das parallel erarbeitete FTK eine wichtige Grundlage dar (z. B. Identifizierung von touristischen Hotspots).

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden Stärken und Schwächen der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr identifiziert, die die Grundlage für die anschließende Projektphase zur Erarbeitung von Handlungsfeldern und Maßnahmen bildeten. Im Folgenden sind Auszüge der Analyse dargestellt.

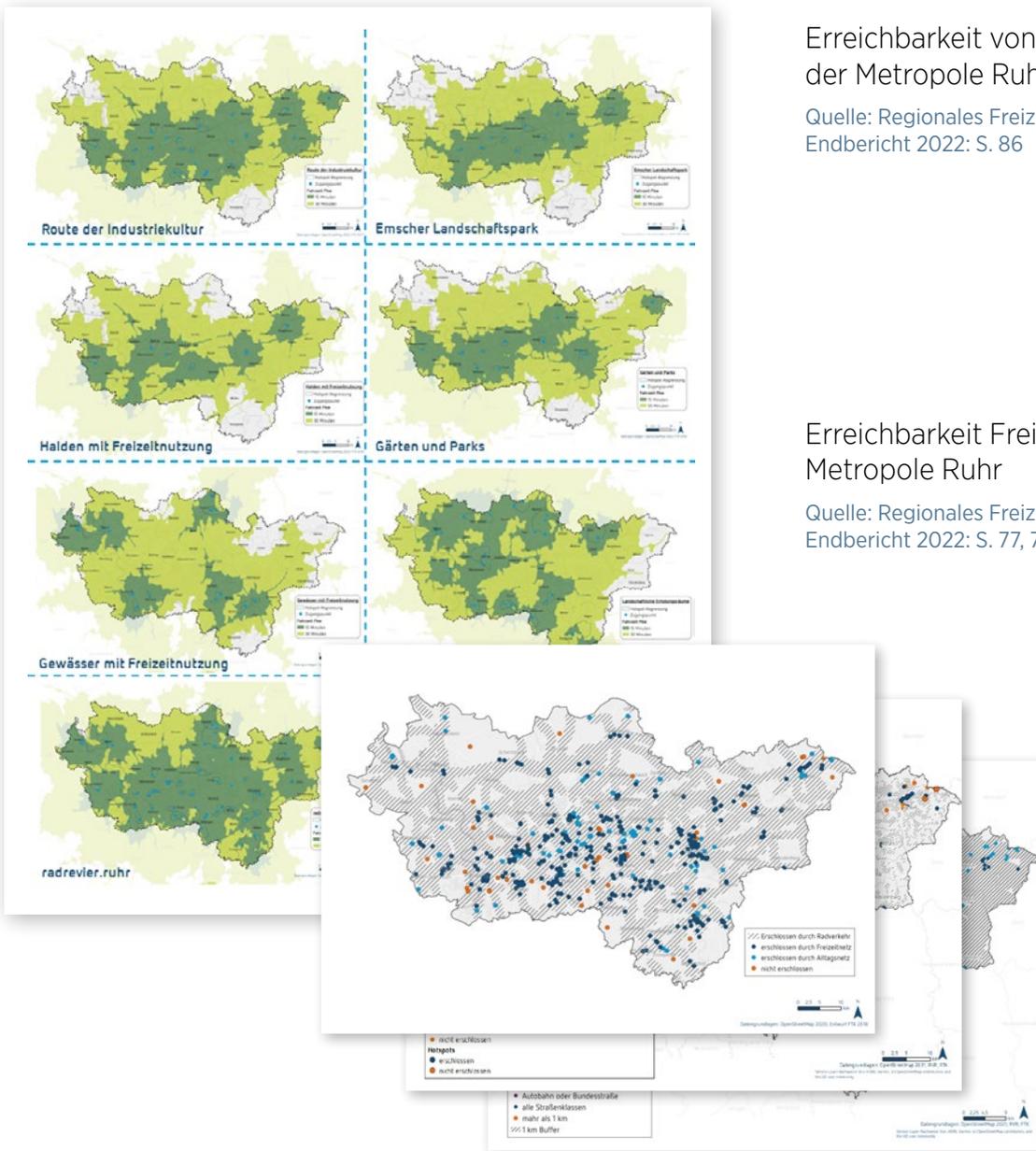
	Übergreifend	MIV	ÖV	Radverkehr	Inter- & Multimodalität	Marketing & Tourismus
Stärken	<p>Vielfältiges Freizeitangebot aufgrund der Polyzentralität und Verteilung im Raum</p> <p>Regionale Strukturen zur gezielten Förderung und Koordination von Tourismus und Freizeit in der Metropole Ruhr</p>	<p>Insgesamt gute regionsweite MIV Anbindung der Freizeitstandorte, MIV-Erreichbarkeit der Hotspots in maximal 30 Minuten</p>	<p>Gut ausgebautes Schienennetz im Ballungskern und überregionale Anbindungsqualitäten entlang der Hauptachse Hamm-Dortmund-Essen-Duisburg</p> <p>Innenstädte verfügen über breites ÖV-Angebot</p>	<p>Attraktive touristische Radrouten, besonders an Flüssen und Kanälen</p> <p>Vorreiter: DeinRad-schloss und metropol-radruhr</p> <p>Regionales Radwegenez als Grundlage</p>	<p>Erste Mobilstationen bieten Chance für Förderung der Multi- &amp; Intermodalität</p>	<p>Vielfältiges Angebot der RUHR.TOPCARD</p> <p>Umfangreiches Informationsmaterial Rad</p>
Schwächen	<p>Breite Akteur*innenlandschaft erschwert Planungs- und Umsetzungsprozesse</p>	<p>Hohe Pkw-Abhängigkeit: der Pkw ist das meistgenutzte Verkehrsmittel im Freizeitverkehr</p> <p>Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit schlechter an Freizeitziele angebunden</p>	<p>Fehlende Ost-West-Schienenverbindung in nördlichen und südlichen Teilen der Metropole Ruhr</p> <p>Etwa jede vierte Freizeit- und Kultureinrichtung ist nicht durch den ÖV erschlossen</p> <p>Tlw. lange Reisezeiten auf Relationen abseits der Hauptachse Hamm-Dortmund-Essen-Duisburg (v.a. im Vergleich zum Pkw)</p>	<p>RVR-Netz derzeit noch in Umsetzung</p> <p>Einige Räume in der Metropole Ruhr sind topographisch sehr bewegt, weshalb sich die Anreise mit dem Rad erschwert</p> <p>Mängel im Alltagsnetz</p>	<p>Unterschiedliche Buchungsplattformen und Betreiber*innen bei Sharing-Angeboten</p> <p>Mobilstationen als Verknüpfungspunkte bisher kaum realisiert</p>	<p>Wenige Hotspots bewerben nachhaltige Anreisemöglichkeiten auf Website</p>

## Erreichbarkeit von Freizeithotspots in der Metropole Ruhr mit dem MIV

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept  
Endbericht 2022: S. 86

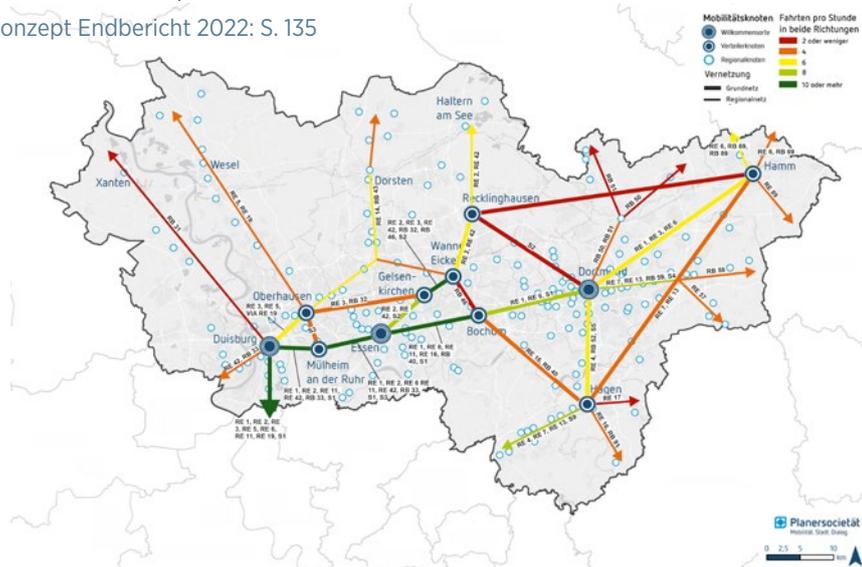
## Erreichbarkeit Freizeit-POI in der Metropole Ruhr

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept  
Endbericht 2022: S. 77, 79 u. 82



## Bedienungsqualität im SPNV in der Metropole Ruhr

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 135



# Räumliches Leitbild für die Freizeitmobilität (Phase III)

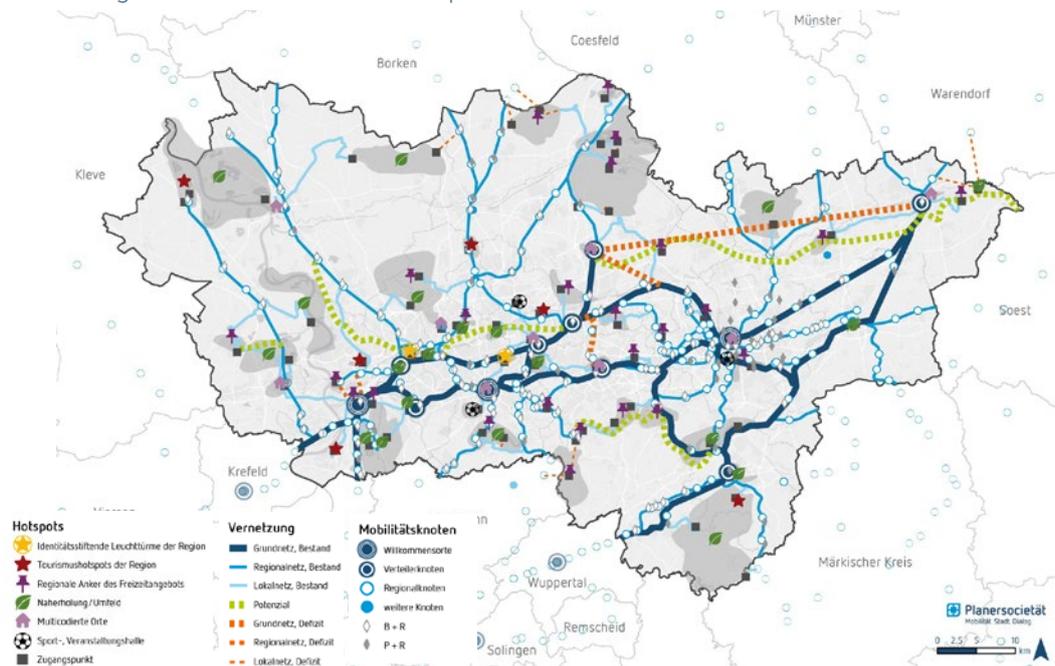
Vorliegende Studien und Analysen auch im Zuge des Freizeitmobilitätskonzepts verdeutlichen den Bedarf nach raumdifferenzierten Ansätzen. So ist die Metropole Ruhr nicht nur polyzentral, sondern in ihren räumlich-strukturellen Ausprägungen auch heterogen. Dies gilt auch für die Freizeitstandorte. Aus diesem Grund ist das Zielkonzept raumspezifisch zu übertragen. Als Basis für die Konzeptentwicklung dient daher ein räumliches Leitbild, welches sich aus Mobilitätsknoten, Hotspots als Zielorte des Freizeitverkehrs und Verbindungen zwischen den beiden zusammensetzt. Das Leitbild stellt die Verknüpfung zwischen Bestandsanalyse und Maßnahmenentwicklung dar, um übertragbare Handlungsansätze im Sinne eines Werkzeugkastens ableiten zu können, die für den Gesamtraum der Metropole Ruhr von Relevanz sind bzw. die raumdifferenzierten typologischen Aspekte aufgreifen.

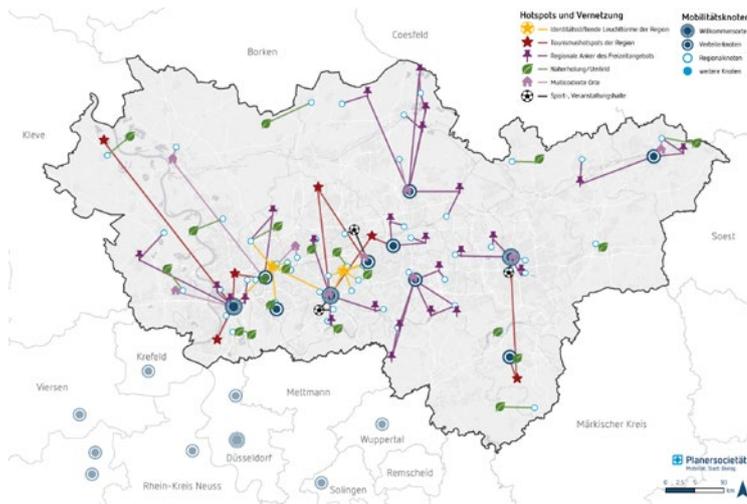
## Ist-Soll-Abgleich ÖV

Das entwickelte Leitbild wurde auf die einzelnen Verkehrsmittel übertragen, indem die unterschiedlichen Funktionen der Verkehrsmittel in Bezug auf die Erschließung der Hotspots berücksichtigt wurden. Auf Basis des verkehrsträgerübergreifenden Leitbildes wurden verkehrsträgerspezifische Netze abgeleitet. Für diese Netze und ihre Verbindungen sowie für die Mobilitätsknoten und Standorte der Hotspots wurden Qualitätsstandards definiert, die als definierte Zielsetzungen in Zukunft erfüllt sein sollen. Anschließend erfolgte ein Ist-Soll-Abgleich, der Stärken und Defizite der bestehenden Netze identifiziert. Im Anschluss an die Entwicklung des räumlichen Leitbildes wurden Maßnahmen auf Basis der Qualitätsstandards abgeleitet.

## Ist-Soll-Abgleich des Netzes ÖV und Intermodalität in der Metropole Ruhr

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 124



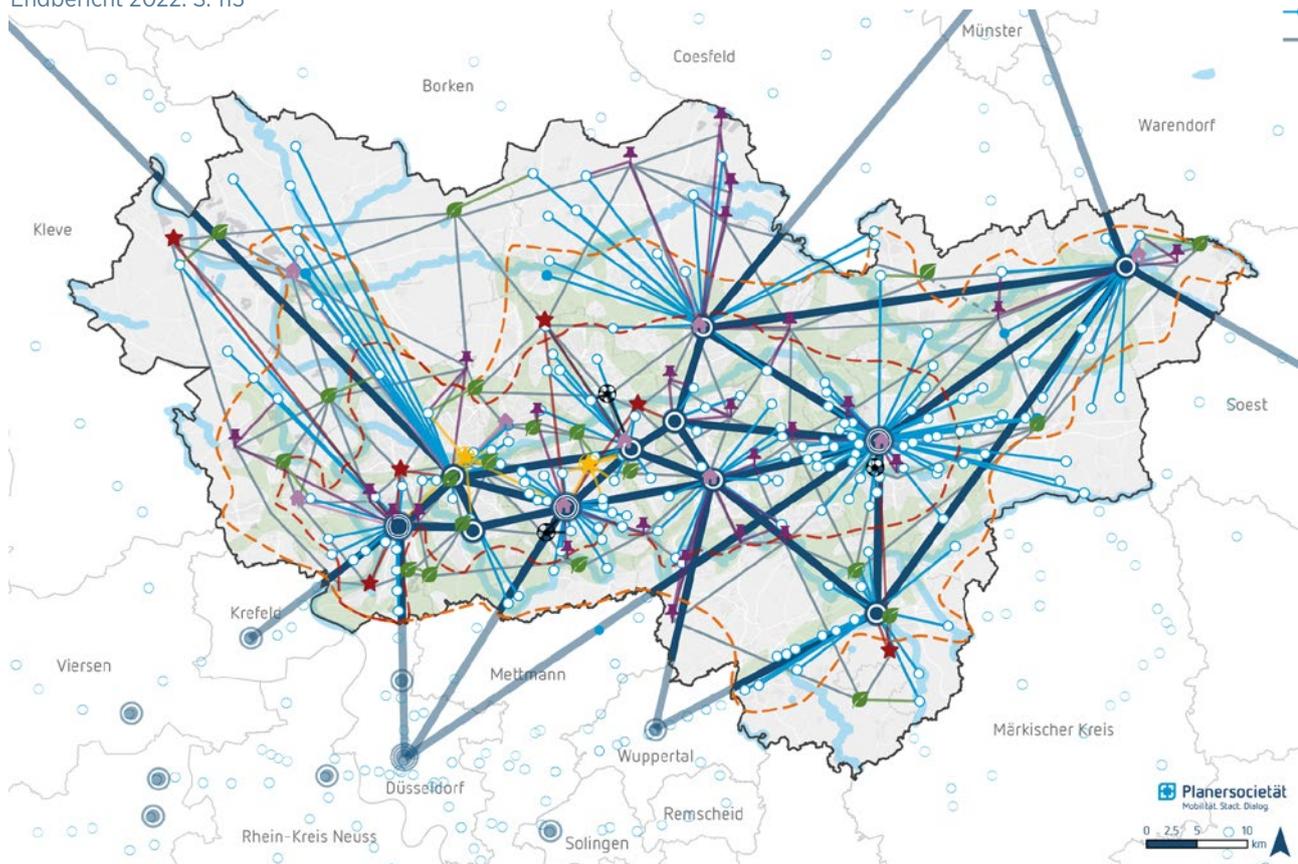


### Anbindung der Hotspot an die Mobilitätsknoten in der Metropole Ruhr

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept  
Endbericht 2022: S. 111

### Verkehrsträgerübergreifendes Leitbild für die Metropole Ruhr

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept  
Endbericht 2022: S. 113



#### Mobilitätsknoten

- Willkommensorte
- Verteilerknoten
- Regionalknoten
- weitere Knoten
- B + R
- P + R

#### Hotspots

- Identitätsstiftende Leuchttürme der Region
- Tourismushotspots der Region
- Regionale Anker des Freizeitangebots
- Naherholung/Umfeld
- Multicodierte Orte
- Sport-, Veranstaltungshalle
- Zugangspunkt

#### Vernetzung

- Grundnetz, Bestand
- Regionalnetz, Bestand
- Lokalnetz, Bestand
- Potenzial
- Grundnetz, Defizit
- Regionalnetz, Defizit
- Lokalnetz, Defizit

#### Mobilitätsknoten

- Willkommensorte
- Verteilerknoten
- Regionalknoten
- weitere Knoten
- B + R
- P + R

# Maßnahmen für eine starke Freizeitmobilität (Phase IV)

Ziel des Freizeitmobilitätskonzeptes ist die Aufstellung von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die dazu beitragen, die Region entsprechend der Leitsätze und Zielaussagen zukunftsgerichtet in Bezug auf die Freizeitmobilität weiterzuentwickeln. Die Maßnahmen bauen auf den aufgestellten Zielen und dem räumlichen Leitbild auf, so dass jede Maßnahme einen Beitrag zur Zielerreichung leisten muss. Die Maßnahmen orientieren sich an acht Handlungsfeldern, die im Rahmen des räumlichen Leitbildes identifiziert wurden. Zu jedem Handlungsfeld wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die die Mobilitätswende im Freizeitverkehr der Metropole Ruhr anstoßen und fortführen sollen.

## Qualitätssteigerung auf den Vernetzungsachsen im SPNV und Radverkehr

Initiative: mit der Bahn ins Wochenende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schließung von Netzlücken</li> <li>• Verbesserung von Bedienzeiten und Takten für die Freizeitmobilität</li> <li>• Optimierung von Anschlussverkehren</li> <li>• Touristischer SPNV als Freizeitexpress</li> </ul>
Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzlücken im Freizeitnetz schließen</li> <li>• Umsetzung von Qualitätsstandards im Freizeitnetz und Instandhaltung der Infrastruktur</li> <li>• Konzeption weiterer touristischer Themenrouten</li> <li>• Funktionserweiterungen des Knotenpunktsystems radrevier.ruhr</li> </ul>

## Verbesserung der Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten

Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualitätsstandards, Bedienzeiten und Takte an den Hotspots</li> <li>• Einrichtung von Shuttle- und Sonderfahrten und Expressbuslinien</li> <li>• Angebot touristischer ÖPNV-Fahrten</li> </ul>
Die Hotspots als Perlenkette an das Freizeitwegenetz anschließen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unmittelbare Vernetzung der Hotspots</li> <li>• Integration ins Knotenpunktsystem</li> <li>• Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten</li> </ul>
Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots	<ul style="list-style-type: none"> <li>• P+R-Anlagen an dezentralen Freizeitstandorten</li> <li>• „Partnerschaften“ zwischen Alltags- und Freizeitnutzung</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsysteme</li> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzungen und Knotenpunktgestaltung zugunsten des Umweltverbundes</li> </ul>

## Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitmobilität an den hierarchisierten Mobilitätsknoten

<ul style="list-style-type: none"> <li>• mobil.nrw als Corporate Design</li> <li>• metropolradruhr als flächendeckendes Sharingangebot</li> <li>• Nutzer*innengruppenspezifische Angebote (z. B. Familienradboxen)</li> <li>• Dynamische Fahrgastinformationen</li> </ul>	<p>Der Bahnhof als Willkommensort</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intuitives und barrierefreies Wegweisungssystem sowie Tourismusinformationen</li> <li>• Vollwertig ausgestattete Mobilstationen</li> <li>• Attraktive städtebauliche Gestaltung</li> </ul>	<p>Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen</p>

## Maßnahmen an den Hotspots zur Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Anbindung der Standorte

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktive letzte Meile zwischen Mobilitätsknoten und Hotspots</li> <li>• Qualifizierung der inneren Erschließung der Hotspots</li> <li>• Ausbau Barrierefreiheit</li> <li>• Installation Wegeleitsystem</li> </ul>	<p>Fußwege &amp; Barrierefreiheit an den Standorten</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunale Stellplatzsatzungen</li> <li>• Bündelung von Parkplätzen an Hauptverkehrsachsen</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung</li> <li>• Sonderparkplätze (Mobilitätseinschränkungen) und Parkflächen für Sonderbedarfe (E-Mobilität, Wohnmobile)</li> </ul>	<p>Parkraumstrategie an den Standorten</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit durch Schließsystem und Beleuchtung (ggf. Überwachung)</li> <li>• Witterungsschutz durch Überdachung</li> <li>• Ladefunktion für Pedelecs</li> <li>• Radluftstation als Reparatur- und Wartungsservice</li> <li>• Investitionskampagne</li> </ul>	<p>Offensive: Radabstellanlagen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prominente Platzierung von Infrastrukturen und Produkten des Umweltverbundes an den Hotspots</li> <li>• Online-Anfahrtsinformationen mit Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes</li> <li>• Erarbeitung und Verbreitung von Mobilitätsplänen</li> </ul>	<p>Gesamtstrategie sichtbarer Umweltverbund</p>

# Maßnahmen für eine starke Freizeitmobilität (Phase IV)

## Verbesserung der Rahmenbedingungen für die vernetzte Freizeitmobilität

Günstig, verständlich & individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung des eazy-Tarifs für die touristische Mobilität</li> <li>• Entwicklung eines intermodalen Tickets auf einer Buchungsplattform</li> </ul>
Ein Anreiz zum Wechseln	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV Ticketintegration</li> <li>• Förderung von Zielgruppen (z. B. Familien)</li> <li>• Gamification und Goodies</li> </ul>
Fahrrad trifft ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Physisches Platzangebot</li> <li>• Vermeidung von Konfliktsituationen durch Trennung von Nutzungsbereichen</li> <li>• Sicherungen durch Halterungen oder Gurte für Fahrräder</li> <li>• Barrierefreiheit</li> <li>• Einführung von Bussen (inkl. Fahrradmitnahmemöglichkeit) an Hotspots ohne SPNV-Anbindung</li> <li>• Fahrradmitnahme am Wochenende</li> </ul>
Betriebe mitnehmen und als Partner gewinnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuelle Standortkonzepte</li> <li>• Betriebliches Mobilitätsmanagement an den Hotspots</li> <li>• Umweltsiegel &amp; weitere Siegel (bett &amp; bike, GreenSign, fahrradfreundlicher Betrieb)</li> </ul>

## Maßnahmen im Mobilitäts- und Tourismusmarketing

(Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrsprachiger, digitaler Mobilitäts-, Freizeit- und Tourismusführer, intermodaler Touren-/ Aufenthaltsplaner</li> <li>• Gebündelte, einheitliche und verständliche Darstellung von Informationen in Echtzeit</li> <li>• Buchungsmöglichkeit</li> <li>• Zeitgemäße, hochwertige, emotionale, nutzerfreundliche, zielgruppenorientierte Website</li> </ul>
(Image)-Kampagne Mobilität Metropole Ruhr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Informations- und Serviceniveau</li> <li>• Definition von Informationsstandards und Mindestanforderungen der Außenkommunikation/-darstellung</li> <li>• Schulungen, Ansprech- und Kompetenzpartner*innen auf Regionalebene</li> </ul>
Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wahrnehmung, Gewinnung und Sensibilisierung</li> <li>• Inspiration, Die Reise als Erlebnis</li> <li>• Nutzung konkreter Anlässe (z. B. EURO 2024, IGA 2027)</li> </ul>

## Maßnahmen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Freizeitmobilität

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung Strategien Freizeitverkehr</li> <li>• Impulse für Angebote und gegenseitige Angebotskenntnis</li> <li>• Weiterbildung und Erfahrungsaustausch</li> <li>• Stärkung und Verstetigung Kooperationen</li> <li>• Gemeinsame Projekte und Förderanträge/ -mittelakquise</li> </ul>	Weiterführung des UAK Freizeitmobilität
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz und Gewinnung der ansässigen Bevölkerung und von Akteur*innen als Multiplikatoren und Innenmarketing</li> <li>• Imageträger*innen</li> <li>• Regelmäßige Informationen zu Aktivitäten, Veranstaltungen, Projektfortschritten/ Umsetzungsständen, Erfolgen</li> <li>• Öffentliche Informations- und Sonderveranstaltungen</li> </ul>	Innenmarketing
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wissenstransfer über routinierte Mobilitätsplanungen und -abläufe zu regelmäßigen Großveranstaltungen (z. B. Fussballspiele, ExtraSchicht)</li> <li>• Angebote und Aktionstage für Kombination mehrerer Freizeitstandorte</li> <li>• Freizeit themenspezifische Arbeitsgruppen</li> </ul>	Interkommunales Lessons Learned

## Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kombinationsangebote, Programmvorschläge und Rundum-sorglos-Pakete für Besuchende mit nachhaltigen, multimodalen Mobilitätsangeboten im gesamten Raum</li> <li>• Räumlich und zeitlich begrenzte Testläufe im Trial and Error-Verfahren als Vorläufer und Grundlage Buchungsmöglichkeit</li> <li>• Regionale Produktwerkstätten</li> </ul>	(Mikro- bzw. Test-) An- gebote für ausgewählte Kernzielgruppen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feedbackmöglichkeiten</li> <li>• Besucher*innenbefragungen</li> <li>• Besucher*innenerfassung bzw. -zählungen</li> <li>• Bewertungsplattformen und Reiseportale</li> <li>• Abgleich Aktivitäten Regional- bzw. Landesebene sowie aktuelle Marktstudien</li> </ul>	Marktforschung

## Piloträume (Phase V)

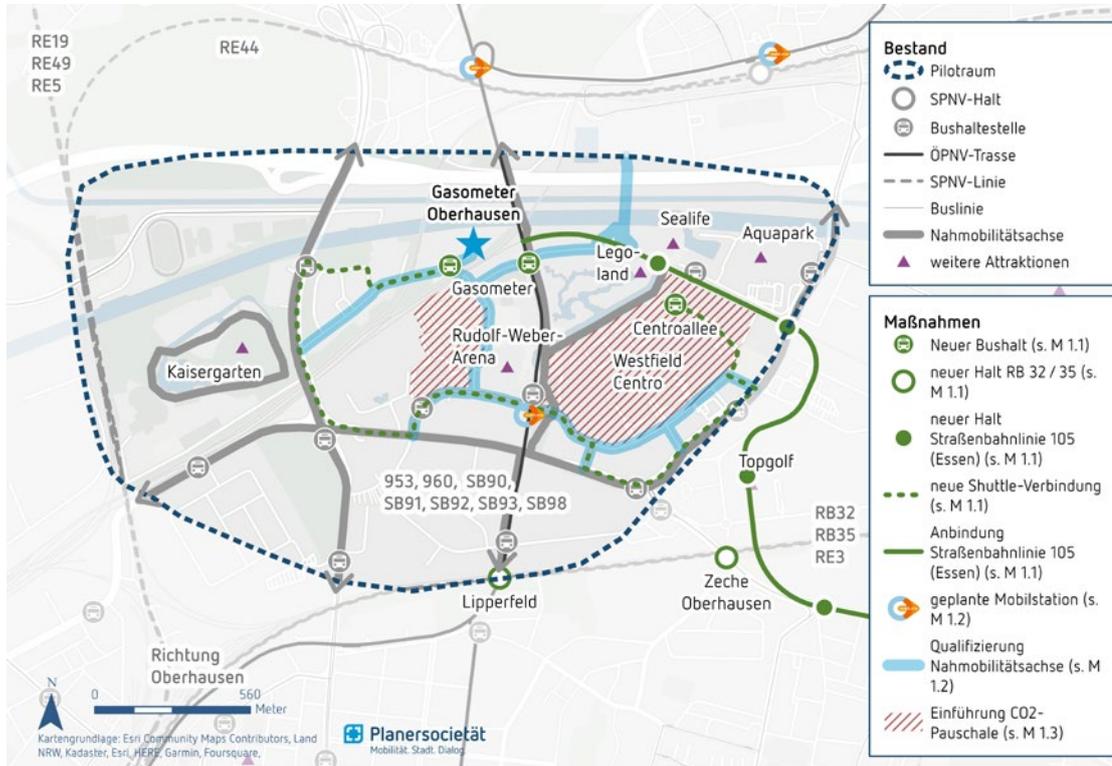
Die im Rahmen des Freizeitmobilitätskonzeptes entwickelten Maßnahmen finden innerhalb ausgewählter Piloträume individuelle Anwendung und zeigen die Chancen und Herausforderungen in Bezug auf eine mögliche Umsetzung auf. Die sechs Piloträume wurden in einem umfangreichen und transparenten Qualifizierungsprozess unter Partizipation der Kommunen und Kreise ausgewählt. In einem Workshop wurden die jeweiligen Herausforderungen, Stärken und Schwächen der Piloträume sowie aktuelle Planungen und Konzepte von Vertreter\*innen der Pilotraum-Kommune vorgestellt, bevor mit Hilfe einer vertiefenden Analyse konkrete Handlungsansätze zur Verbesserung der Freizeitmobilität vor Ort erarbeitet wurden.

Die Vertiefung von Maßnahmen in den ausgewählten Piloträumen liefert bereits konkrete, teils räumliche Hinweise für eine perspektivische Entwicklung der Freizeitmobilität. Die aufgezeigten Handlungsfelder können gleichzeitig als Blaupause für räumlich ähnlich strukturierte Standorte herangezogen werden. Insgesamt setzt das Maßnahmenkonzept deutliche Signale in Richtung einer Mobilitätswende in der Metropole Ruhr.

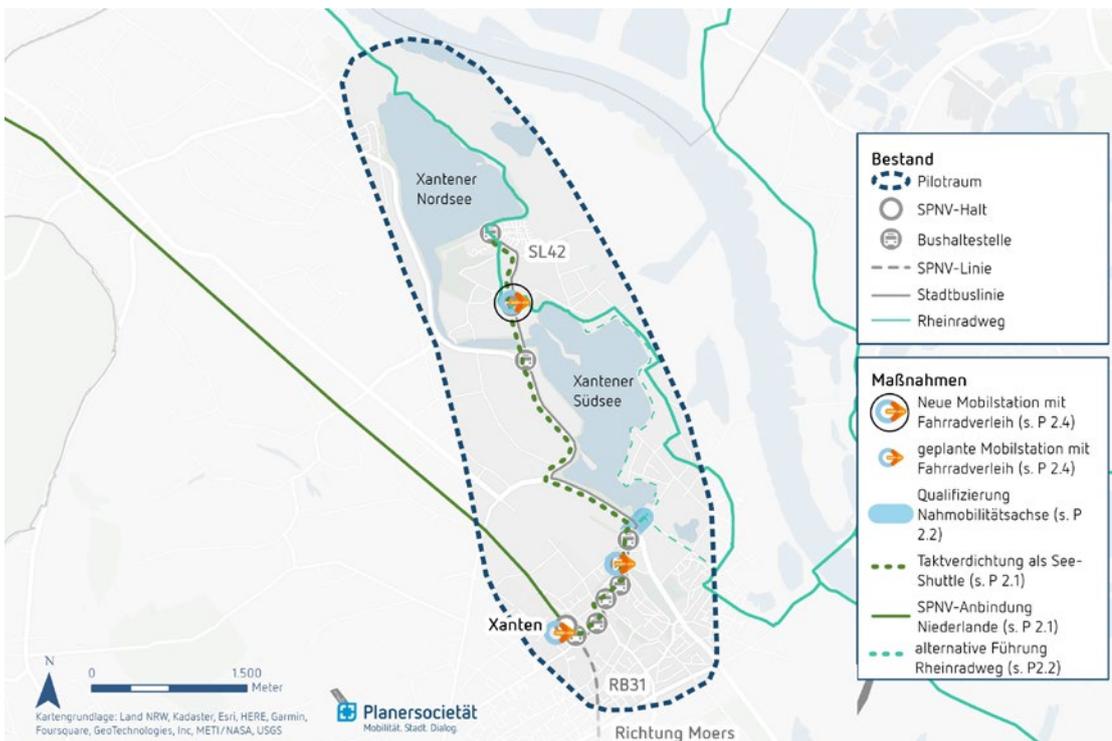
# Übersichtspläne der Piloträume mit verorteten Maßnahmen: Gasometer Oberhausen und FZX Xanten / Altstadt / APX

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 215-256

## Gasometer Oberhausen



## FZX Xanten / Altstadt / APX



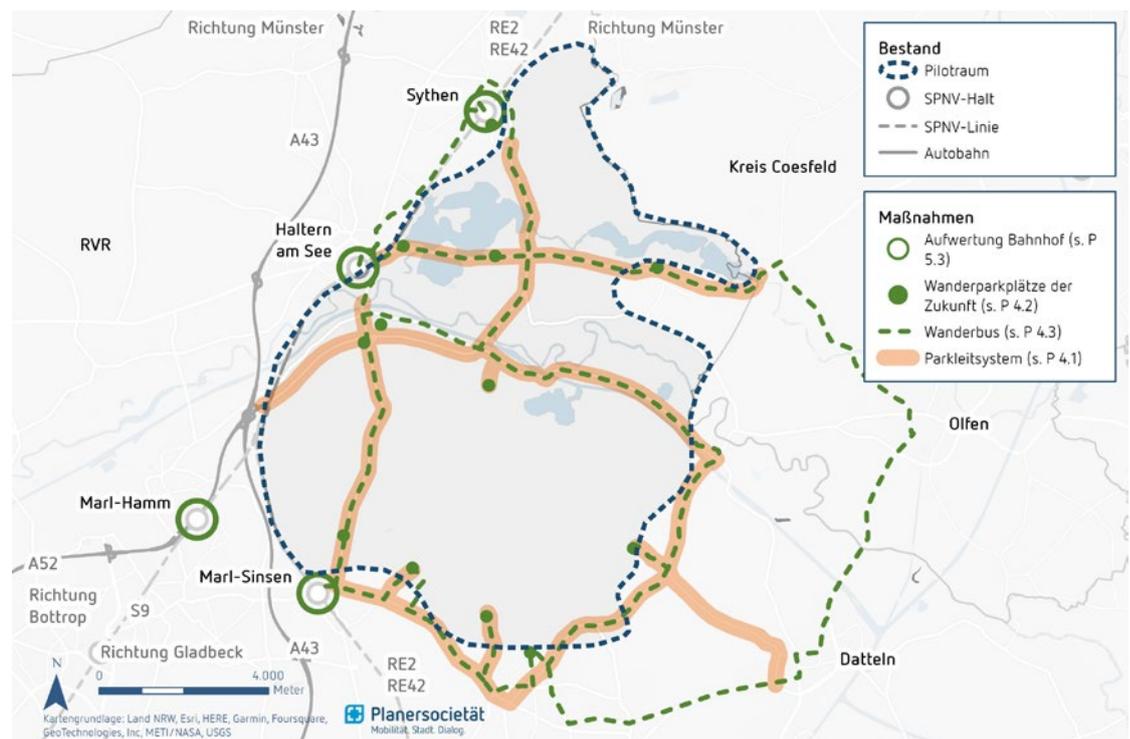
# Übersichtspläne der Piloträume mit verorteten Maßnahmen: UNESCO Weltkulturerbe Zeche Zollverein und Haard

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 215-256

## UNESCO Weltkulturerbe Zeche Zollverein



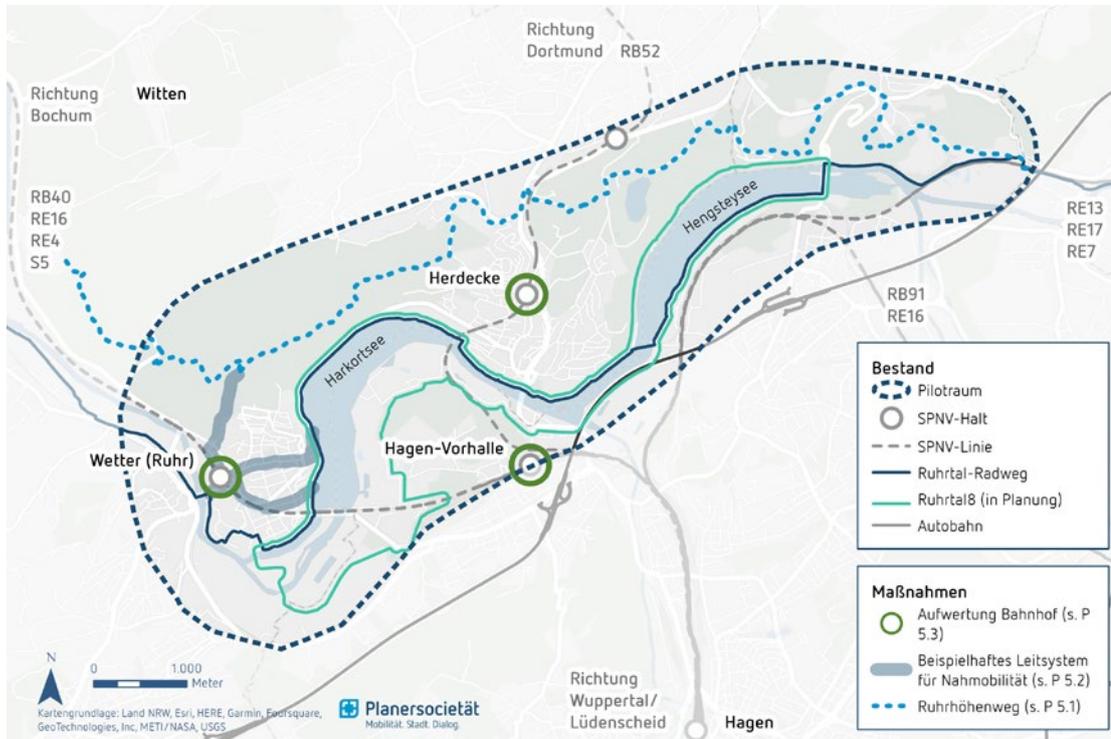
## Haard



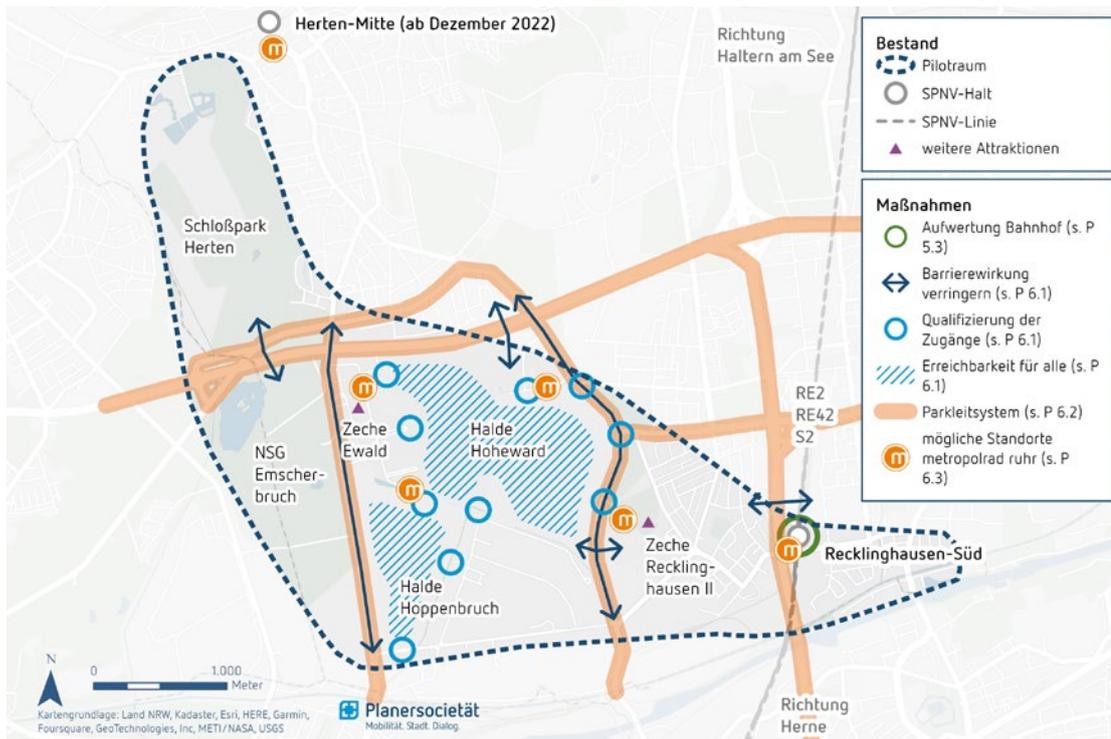
# Übersichtspläne der Piloträume mit verorteten Maßnahmen: Harkort-/Hengsteysee und Landschaftspark Hoheward

Quelle: Regionales Freizeitmobilitätskonzept Endbericht 2022: S. 215-256

## Harkort-/Hengsteysee



## Landschaftspark Hoheward



# Ausblick auf die Freizeitmobilitätsplanung in der Region...

...eine Neuordnung und umweltfreundliche Gestaltung der Freizeitmobilität unter Berücksichtigung sozialer Aspekte, besserer Vernetzung und Attraktivierung des Umweltverbundes ist unabdingbar, um die Klimaziele der Mobilität in der Region zu erreichen und autoorientierte Routinen durch das Zusammenspiel geeigneter Push- und Pullmaßnahmen für die Freizeitmobilität zu beeinflussen.

...Vernetzung der heterogenen Akteur\*innenlandschaft in der Region, um gemeinsam als Region ein einheitliches, verständliches und attraktives Freizeitmobilitätsangebot zu schaffen.

...Finanzierung mit Hilfe von Fördermittelakquise auf regionaler Ebene.

Das Freizeitmobilitätskonzept dient als Grundlage für die zeitnahe Initiierung von Maßnahmen und weitergehenden Vertiefungen mit den Akteur\*innen in der Region. Ziel ist die gemeinsame Entwicklung der Freizeitmobilität als attraktives Aushängeschild für die Metropole Ruhr!



## IMPRESSUM

### Herausgeber:



Regionalverband Ruhr  
Die Regionaldirektorin  
Kronprinzenstraße 35 . 45128 Essen  
Fon 0201/2069-0 . Fax 0201/2069-500  
info@rvr.ruhr . www.rvr.ruhr

### Inhaltlich verantwortlich:

Bereich Planung  
Referat Regionalentwicklung  
Referat Mobilität

in Zusammenarbeit mit:

Planersocietät – Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
sowie ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH

### Titelgestaltung:

Team Kommunikationsdesign, RVR

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Essen, September 2022



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
www.planersocietaet.de  
Alexander Reichert, Dipl.- Ing.  
Lisa Klopff, M. Sc.  
Theresa Heitmann, M. Sc.  
Florian Rehmstedt, M. A.  
Dennis Jaquet, M. Sc.  
Gernot Steinberg, Dipl.-Ing.



ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH  
Goltsteinstraße 87a  
50968 Köln  
www.ift-consulting.de  
Christian Rast  
Julia Herrnberger



