

## *Entwurf Kurzfassung*

# Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des  
Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für  
die Metropole Ruhr

Verfasser:

Regionalverband Ruhr, Referat Regionalentwicklung  
auf Grundlage des Entwurfes des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen  
Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr des  
Gutachterkonsortiums Planersocietät, Gertz Gutsche Rümenapp, Spiekermann  
& Wegener (S&W), Hanseatic Transport Consultancy, Goudappel Coffeng

## Ein regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Mit dem regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept liegt erstmals eine regionale verkehrsträgerübergreifende Gesamtbetrachtung zum Thema regionale Mobilität in der Metropole Ruhr vor.

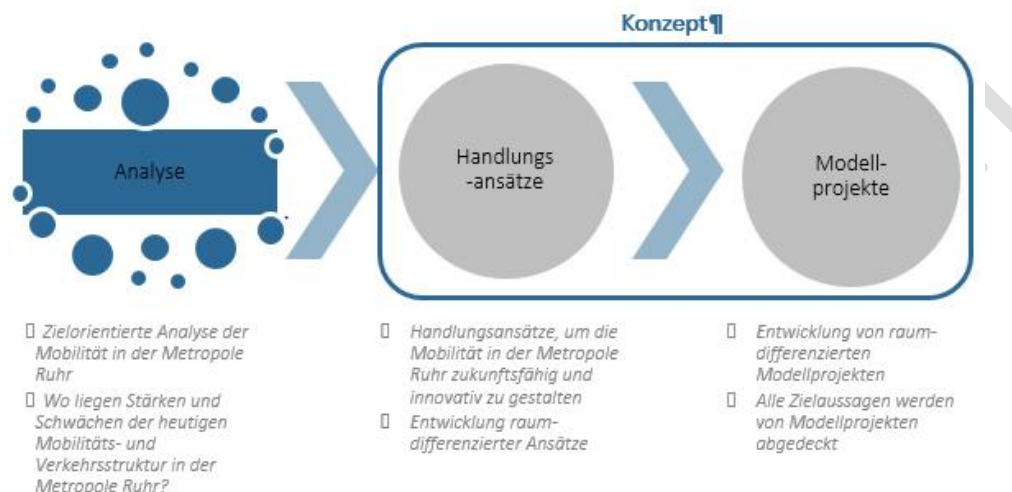
Von ländlich geprägten Räumen bis zu international bedeutenden Großstädten sind nahezu alle siedlungsstrukturellen Raumtypen in der Metropole Ruhr vertreten, die untereinander eng vernetzt sind. Die Ansprüche, die aus diesen Verflechtungen an die Mobilität von Bewohnerinnen und Bewohnern, Besucherinnen und Besuchern und Wirtschaftsunternehmen, aber auch an die Metropole Ruhr als Transitregion gestellt werden, sind vielfältig. So vielfältig die Bewegungen innerhalb der Metropole Ruhr und so heterogen die Raumstrukturen sind, so vielfältig sind die Ansprüche an die Mobilität in und zwischen den Räumen. Aus diesem Grund ist es das Ziel des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts, den hieraus resultierenden Chancen und Herausforderungen Rechnung zu tragen sowie die unterschiedlichen Raumtypen zu berücksichtigen und geeignete übertragbare Handlungsansätze zu entwickeln. Dabei gilt es, aktuelle Trends und Innovationen der Mobilitätsentwicklung in der Metropole Ruhr zu forcieren und umgekehrt die Metropole Ruhr für zukünftige Entwicklungen und Trends vorzubereiten. Dabei werden auch gesellschaftliche Trends und Entwicklungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben. Nicht nur E-Mobilität, Digitalisierung oder autonomes Fahren lassen Zukunftsforscher davon sprechen, dass in der Mobilität ein ähnlicher Umbruch wie mit der Erfindung des Autos bevorsteht.

### Die Phasen des Konzeptes

Die vorab dargestellte Zielsetzung in Verbindung mit der Divergenz zwischen lokaler Zuständigkeit und regionaler Identität, erfordert einen intensiven Dialog, um am Ende des Bearbeitungsprozesses ein umsetzungsorientiertes und realistisches, aber auch visionäres Mobilitätsentwicklungskonzept zu verabschieden. Dabei sind die handelnden Akteure, begonnen bei den Städten, Gemeinden und Kreisen über die Verbände, Kammern, Aufgabenträger im ÖPNV (SPNV und ÖSPV), bis hin zu Bundes- und Landesinstitutionen und insbesondere die Wirtschaft in den Dialog- und Planungsprozess einzubeziehen und ist für die Thematik einer regionalen, innovativen Mobilität zu werben. Damit wird die Grundlage geschaffen, um gemeinsam die Handlungsansätze zu entwickeln, Maßnahmen abzuleiten und die erarbeiteten Modellprojekte umzusetzen sowie einen regelmäßigen Dialog zu initiieren. Wichtig ist hierbei zu betonen, dass weder die Handlungsansätze noch die erarbeiteten Modellprojekte darauf abzielen, allein vom RVR in Federführerschaft erarbeitet bzw. umgesetzt zu werden. Vielmehr ist die Konzeption so angelegt, dass sich die Akteure in den Prozess einbringen und gerade die regional tätigen Akteure Handlungsansätze und -optionen mitgestalten und federführend in der Umsetzung übernehmen.

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept soll und kann nicht die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung ersetzen, die insbesondere hinsichtlich der Infrastrukturen mit ganz anderer Detailschärfe verbunden ist. Zukünftig ist hierbei aber die Frage zu beantworten, welchen Beitrag die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung für die Lösung der regionalen Herausforderungen bei der Mobilität leistet. Deshalb sollen gemeinsame Strategien für die zukünftigen Planungen entwickelt werden. Die Aufgabe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes ist die ganzheitliche Betrachtung der die Kommunalgrenzen überschreitenden Verkehre, deren Bedeutung zukünftig weiter zunimmt.

*Abbildung: Arbeitsphasen und Ergebnisse auf der Basis von vorab definierten Leitbildern und Zielen*



Quelle: RVR. Entwurf des Endberichtes Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr, Essen 2019.

### Phase 1 Analyse

In der ersten Arbeitsphase findet aufbauend auf den vorab entwickelten und von der Verbandsversammlung beschlossenen Leitbildern und Zielaussagen eine intensive Auseinandersetzung mit den Raum- und Mobilitätsstrukturen in der Metropole Ruhr statt.

Grundlage der Analyse bildet eine Dokumentensichtung und -analyse in Hinblick auf die Auswirkungen und enthaltenen Maßnahmen für die Mobilitätsentwicklung. Die Analysen erfolgten für die unterschiedlichen Verkehrsträger und deren Vernetzung sowie für die Themen Klima und Umwelt, Innovationen und Digitalisierung, Marketing und Kommunikation und Trends im Mobilitätsverhalten.

Da keine Primärdaten für die Analysen erhoben werden, kommt der zeitintensiven Sammlung und Zusammenstellung vorhandener Daten aus unterschiedlichen Quellen

und Qualitäten eine bedeutende Rolle zu. Es zeigt sich hier bereits eine der wesentlichen Herausforderungen: Die uneinheitliche, teilweise mangelnde Qualität, die Verfügbarkeit und die Zugangsmöglichkeiten zu flächendeckenden Mobilitäts und Verkehrsdaten für die gesamte Metropole Ruhr.

Neben der Analyse vorhandener Dokumente und Daten wird im Rahmen des Erarbeitungsprozesses die fachliche Einbindung des ‚Arbeitskreises Regionale Mobilität‘ sowie der politischen Gremien des RVR in allen Projektphasen gewährleistet.

Nachfolgend sind die jeweiligen Analysebausteine aufgeführt, in die auch die Anregungen aus den politischen Gremien des RVR eingeflossen sind.

MIV	ÖV
Netzstruktur	SPNV-Netz
Kapazitätsengpässe	ÖPNV-Angebotsstruktur und -qualität
Instandhaltung / Straßenzustand	ÖPNV-Tarife
E-Mobilität	Barrierefreiheit
Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen	Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen
<b>Radverkehr</b>	<b>Inter- und Multimodalität</b>
Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr und Radschnellverbindungen	Mobilstationen
Alltags- und Freizeitverkehr	Bike and Ride
Leihräder	Park and Ride
Wegweisung	Carsharing
Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen	
<b>Wirtschafts- und Logistikverkehr</b>	<b>Luftverkehr</b>
Binnenschifffahrt und Häfen	Flughäfen in der Metropole Ruhr
Logistikhubs	Internationale Erreichbarkeit der Metropole Ruhr
Schienengüterverkehr	
Urbane Logistik	
<b>Umwelt- und Stadtverträglichkeit</b>	<b>Marketing und Kommunikation</b>
Klimaschutzgesetz und Klimaschutzplan, Kommunale Planungen	Mobilitätsmanagement
Luftreinhaltung und Lärminderung	Kampagnen
Schadstoffbelastungen	Öffentlichkeitsarbeit
Verkehrssicherheit	Bisherige Aktivitäten in der Metropole Ruhr

Innovationen und Digitalisierung	Mobilitätsverhalten
Multimodale Mobilitätskarten	Mobilitätsverhalten in der Metropole Ruhr und in Deutschland (MiD 2016)
Automatisiertes Fahren	Geschlechterspezifische Analysen/ Fair planen
Car2Car-Kommunikation	Pendlerverflechtungen
Wirtschaftsverkehr der Zukunft	
Datenmanagement	
Raum- und Siedlungsentwicklung	
Bundesverkehrswegeplan	
Landes- und Regionalplanung	
Bevölkerungsentwicklung	
Raumstrukturtypen, Zentrale Orte	

Die Phase 1 mündet in eine Stärken-Schwächen-Analyse aus regionaler Perspektive, die sich an der Struktur der Leitsätze und Zielaussagen orientiert. Somit wird gewährleistet, dass eine verkehrsträgerübergreifende Analyse der Leitsätze und Ziele erfolgt. Für jede Zielaussage aus der ersten Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes werden die Stärken und Schwächen benannt.

Zwei zentrale Herausforderungen, übergreifend über alle Fragestellungen der leitsatz- und zielorientierten Analyse, zeigen sich bereits in dieser Analysephase und werden für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Metropole Ruhr von Bedeutung sein.

Zum einen ist es eine über alle Kommunen im RVR-Gebiet oder Baulastträger und Mobilitätsdienstleister sowie weiteren relevanten Akteuren reichende Verfügbarkeit von Basisdaten zur Analyse, Planung und zukünftig auch Steuerung einer vernetzten Mobilität in der Metropole Ruhr. Zum anderen umfasst die regionale Mobilität gewachsene, komplexe und vielfältige Zuständigkeiten und Verflechtungen mit unterschiedlichen Entscheidungsebenen und räumlichen Zuschnitten. Für eine effektive und erfolgreiche Mobilitätsentwicklung, wie sie in den Leitsätzen und Zielen definiert ist, bedarf es einer regionalen Kooperation mit gemeinsamen Planungsstrukturen informeller oder formeller Art, die in den zu entwickelnden Handlungsansätzen zu berücksichtigen sind.

Insgesamt wird deutlich, dass sich durch unterschiedliche räumliche Funktionen und Einwohnerdichten sowohl die Herausforderungen, aber auch die Chancen für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung in der Metropole Ruhr kleinteilig unterscheiden. So gilt es, die unterschiedlichen Strategien auch bei der folgenden Entwicklung der Handlungsoptionen und Modellsteckbriefe entsprechend mitzudenken.

So wird es in den verdichten Räumen und Zentren im Ballungskern vor allem erforderlich sein, die Flächenkonkurrenz zwischen Verkehrsflächen und anderen Nutzungen

mit der daraus resultierenden Stadt(un)verträglichkeit zu moderieren. Unter Einbeziehung innovativer Ansätze sind Entlastungen vom privaten Autoverkehr zu erreichen, um zum einen die Innenstädte und urbanen Quartiere lebenswerter zu machen und gleichzeitig die begrenzten Straßenkapazitäten für diejenigen verfügbar zu machen, die darauf angewiesen sind, etwa den Anlieferungsverkehr für einen funktionierenden Einzelhandel. Das erfordert jedoch attraktive Mobilitätsalternativen zum Auto insbesondere im Bereich der Nahmobilität.

In den weniger verdichteten Räumen wird die Herausforderung sein, trotz der eher schlecht bündelbaren Nachfrage ein Mobilitätsangebot zu entwickeln, das dem Auftreten einer Metropole entspricht und gleichzeitig den bestehenden kleinteiligen Bedarfen, die sich kaum hinreichend attraktiv mit zentralisierten Angeboten bedienen lassen, mit hinreichender Flexibilität Rechnung trägt. Dennoch ist auch hier die Herausforderung, attraktive Alternativen zu einer reinen Autonutzung zu ermöglichen und so insbesondere Pendlerfahrten mit dem Auto in den Ballungskern zu vermeiden und vor allem auch eine Erreichbarkeit von wichtigen, regionalbedeutsamen Versorgungsbereichen durch zeitlich konkurrenzfähige Mobilitätsalternativen zu sichern.

## Phase 2 Handlungsansätze und –optionen

Die Analyse des Regionalen Mobilitätskonzeptes der Metropole Ruhr stellt die verkehrsbezogenen Stärken und Schwächen anhand der einzelnen Leitsätze und Ziele dar. Darauf aufbauend werden im Folgenden die Handlungsansätze abgeleitet, um die Mobilität zielgerichtet zukunftsfähig und innovativ zu gestalten. Hierzu werden Steckbriefe erarbeitet, die für jeden Handlungsansatz eine Rückkopplung zu den Stärken und Schwächen aufweisen, die Bezüge zu den Leitsätzen und Zielen darstellen, Querverweise zu anderen Handlungsansätzen ziehen und zur Konkretisierung bzw. zur strategischen Weiterentwicklung Handlungsoptionen (Maßnahmen, Projekte und Strategien) enthalten. Auch hier ist durch die Strukturierung anhand der Leitsätze und Ziele eine verkehrsträgerübergreifende Konzeption sichergestellt.

Die Phase 2 hat in sehr enger und regelmäßiger fachlicher Rückkopplung mit dem Arbeitskreis Regionale Mobilität in Form eines Workshops und einer ergänzenden Rückmeldephase stattgefunden. Dabei hat insbesondere der fachlich intensive, zum Teil auch kontroverse Austausch im AK Regionale Mobilität eine bedeutende Rolle gespielt.

Die Auswahl der Handlungsansätze und -optionen erfolgt anhand von definierten Kriterien. Diese werden im Folgenden kurz vorgestellt:

## Kriterien zur Auswahl der Handlungsansätze und -optionen

- **Wirksam:** Die Handlungsansätze gilt es anhand der festgestellten Stärken und Schwächen und der getroffenen Zielaussagen zu wählen. Handlungsansätze, die einen hohen Beitrag zur Erfüllung mehrerer Zielaussagen leisten, sind zu bevorzugen.
- **Individuell:** Handlungsansätze müssen auf die Region zugeschnitten sein und sich in die vorhandenen Strukturen einbinden lassen können. Raumstrukturen und andere Gegebenheiten der Region sind dabei besonders zu berücksichtigen. Auf bereits vorhandene Initiativen und Projekte gilt es, sofern sie die Zielaussagen des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes unterstützen, aufzubauen.
- **Nachhaltig:** Die zu wählenden Handlungsansätze erfüllen die Kriterien der Nachhaltigkeit. Handlungsansätze sollen sozial gerecht sein und möglichst alle Bewohnerinnen und Bewohner der Metropole Ruhr miteinbeziehen. Gleichzeitig sollten die Handlungsansätze die aufgestellten Umwelt- und Klimaziele unterstützen. Zuletzt gilt es auch die ökonomische Leistungsfähigkeit der Metropole Ruhr sicherzustellen.
- **Zukunftsgerichtet:** Die Handlungsansätze müssen aktuelle gesellschaftliche Trends, technische Neuerungen und demographische Entwicklungen berücksichtigen und entsprechend darauf reagieren. Die Handlungsansätze sollen sich auf zukunftsorientierte Leitbilder beziehen. Auch visionäre Handlungsansätze und Strategien für die zukünftige Entwicklung in der Region sollen in diesem Sinne unterstützt werden.
- **Erreichbar/Umsetzbar:** Die aufzustellenden Handlungsansätze sollten gleichzeitig realistisch formuliert sein und innerhalb eines festzulegenden Zeithorizonts umgesetzt werden können. Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit einerseits und die Zukunftsfähigkeit andererseits werden auch Handlungsansätze und -optionen aufgezeigt, die ggf. Änderungen aktueller rechtlicher Rahmenbedingungen bzw. Zuständigkeiten und Aufgaben mindestens aber das optimierte Zusammenwirken verschiedenster Akteure voraussetzen.
- **Regional:** Maßnahmen sollen nicht nur auf eine Kommune wirken, sondern regionale Wirksamkeit haben. Es gilt sowohl die hochverdichteten Räume im Kernbereich der Metropole Ruhr als auch die dünner besiedelten Gebiete der Metropole Ruhr einzubeziehen. Das Gesamtpaket an Handlungsansätzen zielt darauf ab, die Mobilität in der gesamten Region flächendeckend im Sinne der Zielaussagen zu verbessern.

Für die Leitsätze und Zielaussagen werden Handlungsansätze und -optionen entsprechend der oben dargestellten Kriterien entwickelt. Dem Leitsatz zur raumdifferenzierten Mobilität in der Metropole Ruhr werden keine eigenen Handlungsansätze zugeordnet. Raumdifferenzierung wird jedoch bei den einzelnen Handlungsansätzen berücksichtigt und entsprechende Zielaussagen der raumdifferenzierten Mobilität beachtet. Dies bedeutet auch, dass auf der Ebene der Handlungsoptionen Projekte räumlich eingegrenzt und ggf. auf der Ebene der Modellprojekte lokal verortet werden.

Abbildung: Prinzipskizze zur Entwicklung der Handlungsansätze



Quelle: RVR. Entwurf des Endberichtes Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr, Essen 2019.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass auf der Ebene der Handlungsansätze und -optionen eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende, zielaussagenkonforme Betrachtung vorgenommen wurde, die beabsichtigt der Vielschichtigkeit und den unterschiedlichen Herausforderungen der Metropole Ruhr Rechnung zu tragen. Die Handlungsoptionen, die sowohl Maßnahmen als auch Strategien darstellen, unterscheiden sich auch in Bezug auf Ausgestaltung, Realisierbarkeit und Zeithorizonte. Teils sind auch noch rechtliche oder technische Rahmenbedingungen zu klären oder die gesellschaftliche Akzeptanz muss erst noch ausgebaut werden.

Somit enthält die Summe der 36 Handlungsansätze sowohl eine hohen Konkretisierungsgrad für die Planungen in den kommenden Jahren als auch eine visionäre Perspektive über den Status Quo hinaus.

Dies zeigt auch eine Übersicht über die Zeithorizonte der einzelnen Handlungsoptionen. So sind fast 60 % der rund 140 Handlungsoptionen voraussichtlich bis 2030 umsetzbar, rund 30 könnten sofort umgesetzt werden. Allerdings sind auch über 50 Handlungsoptionen voraussichtlich erst nach 2030 realisierbar.

Handlungsansätze: Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr (A)	
A1	Deutschlandtakt umsetzen und Anbindung an europäische Metropolen verbessern
A2	Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten
A4	Regionale und interregionale ÖPNV-Erreichbarkeit der Metropole Ruhr verbessern



<b>Handlungsansätze: Die in sich vernetzte Metropole Ruhr (I)</b>	
I1	RRX und schneller Regionalverkehr als Rückgrat der Mobilität innerhalb der Metropole Ruhr entwickeln und einbinden
I2	Systemgrenzen und Stadtgrenzen überwinden
I3	Implementierung und Aufbau von Werkzeugen für systematische Verkehrsanalysen
I4	Einführung einer regionalen Verkehrsplattform mit regionalem Datenmanagement
I5	Integriertes Verkehrsmanagement Ruhr (IVR)
I6	Intelligente Infrastruktur und Testfelder für autonomes Fahren schaffen
I8	Herstellung eines stadtverträglichen, bedarfsgerechten Straßenraums
I9	Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement
I11	Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes und Stärkung des regionalen Radverkehrs
I12	Pilotraum Metropole Ruhr – Drohnentechnologie im Verkehr nutzen

<b>Handlungsansätze: Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)</b>	
W1	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße
W2	Co-Nutzung bestehender und neuer Infrastruktur und Verkehrsangebote
W3	Schaffung von Abstellflächen und Ladezonen sowie eines übergreifenden Parkraummanagements
W4	Schaffung von innerstädtischen oder innenstadtnahen Konsolidierungspunkten
W5	Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenfahrrädern verbessern
W6	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe

<b>Handlungsansätze: Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)</b>	
U1	Lärmbelastung reduzieren
U2	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in sensiblen Räumen
U3	Nutzung von alternativen Antrieben ermöglichen und fördern
U4	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
U5	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
U6	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten

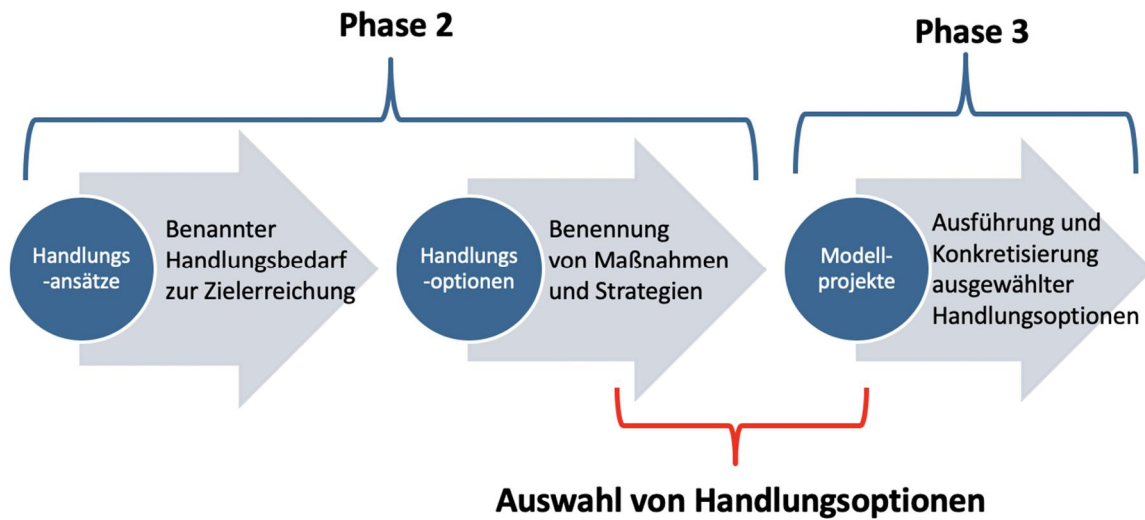
Handlungsansätze: Mobilität für alle in der Metropole Ruhr (S)	
S1	Regionale Zusammenarbeit in Planung und Kommunikation weiterentwickeln
S2	Harmonisierung des ÖPNV Tarifs in der Metropole Ruhr für die Nutzenden
S3	Abgestimmter barrierefreier Ausbau des ÖPNV und SPNV
S4	Informationen zur barrierefreien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

Die Vielfalt des Zielsystems und die daraus resultierenden Handlungsansätze bieten einen umfänglichen Blick auf eine regionale Mobilitätsentwicklung in der Metropole Ruhr. Allerdings sind nicht alle Handlungsansätze gleichzeitig bearbeitbar. Daher gilt es für die Umsetzungsphase einen Vorschlag für die Priorisierung anhand der aufgestellten Kriterien vorzunehmen. Dies ist Bestandteil der Phase der Entwicklung von Modellprojekten. Dabei soll zwar die Diversität erhalten bleiben, jedoch soll eine Auswahl auf Basis von Umsetzbarkeit, Handhabbarkeit und Umsetzungswirkung getroffen werden. Bestehende Planungen der regionalen Institutionen sind dabei mit zu berücksichtigen. Handlungsansätze und -optionen mit einer hohen Priorität sind dabei bevorzugt auszuwählen. Im Sinne der Umsetzbarkeit gilt es sich auf wenige Modellprojekte fokussieren, diese aber dann vorrangig voranzutreiben.

### Phase 3 Modellprojekte

In der dritten Phase liegt der Fokus auf die Entwicklung konkreter Modellprojekte, die ausgewählte Handlungsoptionen ausführen und konkretisieren. Sie sind stringent in Bezug zu den Leitsätzen und Zielaussagen und legen den Fokus auf eine Operationalisierung und praktischen Anwendung der Handlungsoptionen im Sinne der Zielsetzungen des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes.

Abbildung: Übergang von den Handlungsansätzen zu den Modellprojekten



Quelle: RVR. Entwurf des Endberichtes Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr, Essen 2019.

Auch diese Arbeitsphase ist in einem intensiven Workshop- und Austauschprozess mit dem Arbeitskreis Regionale Mobilität erfolgt, in dem neben der Auswahl der Modellprojekte auch die Inhalte z.T. fachlich kontrovers diskutiert werden, die für eine erfolgreiche Umsetzung in den nächsten Jahren unabdingbar sind. Die Auswahl der Modellprojekte erfolgten dabei nach verschiedenen vorher definierten Kriterien:

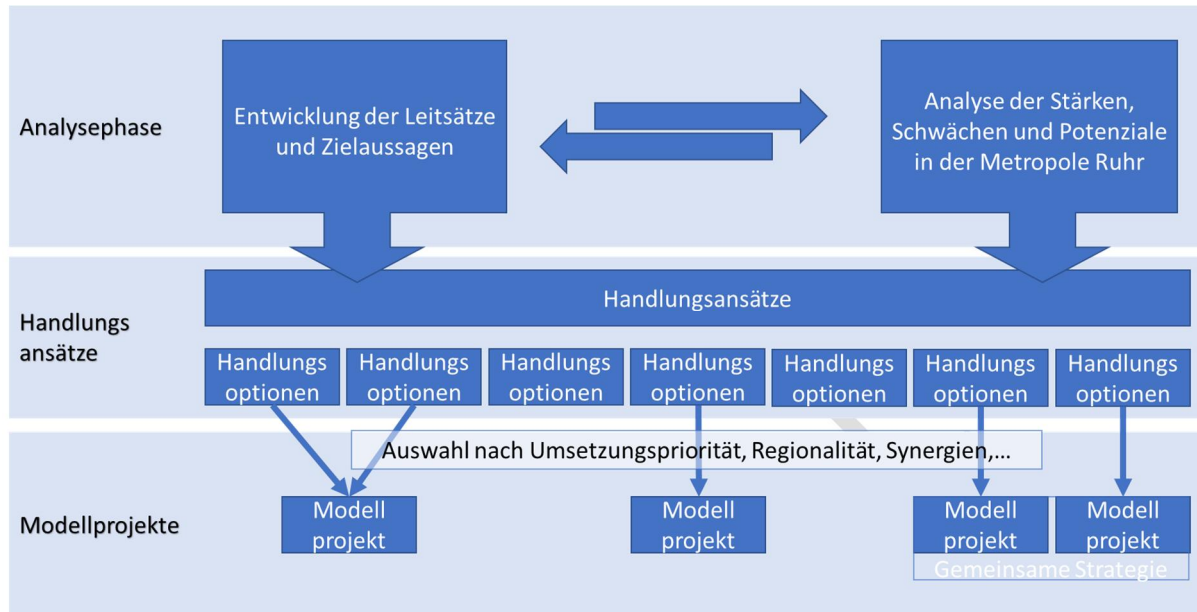
Die *Umsetzungspriorität* des Projektes soll hoch sein.

Mit dem Projekt wird ein *erkennbarer Bezug zu mindestens einem Leitsatz* und mehreren Zielaussagen hergestellt.

Die *regionale Relevanz* ist gegeben.

Das Projekt fügt sich gut in eine *Gesamtstrategie für die Region* ein oder ergibt mit anderen Modellprojekte *Synergieeffekte*.

Abbildung: Herleitung der Modellprojekte



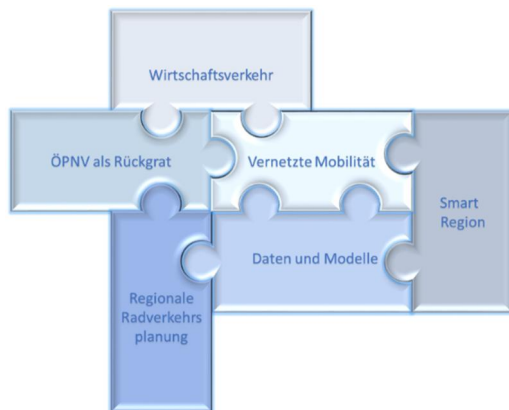
Quelle: RVR. Entwurf des Endberichtes Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr, Essen 2019.

In der Summe wurden auf Basis der dargestellten Kriterien 23 Modellprojekte ausgewählt. Viele der Modellprojekte sind eng miteinander verzahnt und können auch unter einer gemeinsamen Gesamtstrategie umgesetzt werden.

So sind die Modellprojekte im Folgenden nach Themenfeldern gegliedert, um inhaltliche und methodische Gemeinsamkeiten der Modellprojekte, aber auch die thematische Breite des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes aufzeigen zu können. Als zentrale Themenfelder haben sich dabei die sechs folgenden herauskristallisiert:

- Vernetzte Mobilität grenzenlos – Auf dem Weg zur Mobilität aus einer Hand
- Daten und Modelle – Digitalisierung in der Planung
- Smart Region – intelligente Lösungen für eine mobile Region
- Regionale Radverkehrsplanungen fortführen und intensivieren
- ÖPNV als Rückgrat – Den ÖPNV zukunftsorientiert aufstellen
- Wirtschaftsverkehr – effiziente und umweltgerechte Lösungen für eine wirtschaftsstarke Metropole Ruhr.

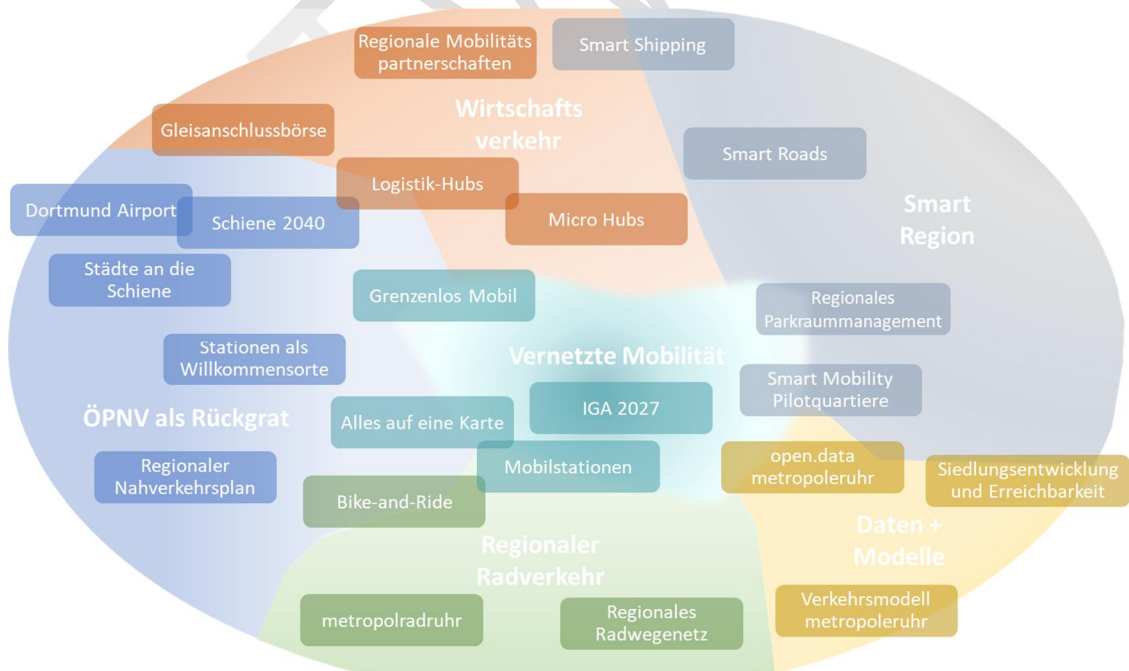
**Abbildung:** Thematische Schwerpunkte der Modellprojekte



Quelle: RVR. Entwurf des Endberichtes Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr, Essen 2019.

Diesen wurden die 23 Modellprojekte zugewiesen, wobei einige Modellprojekte Themenfeldübergreifend zu verorten sind.

**Abbildung:** Zuordnung der Modellprojekte zu den Handlungsfeldern



Quelle: RVR. Entwurf des Endberichtes Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr, Essen 2019.

## Liste der Modellprojekte

### Vernetzte Mobilität grenzenlos – Auf dem Weg zur Mobilität aus einer Hand

Mobilität befindet sich im Wandel, die Verkehrswende soll eingeleitet werden. Dazu muss der Umweltverbund die komplexen Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf Mobilität erfüllen. Dabei können Verkehrsmittel nicht isoliert betrachtet, sondern müssen im Gesamtsystem bewertet und analysiert werden. „Mobility as a service“, „Door2Door“ und „seamless travel chains“ sind dabei aktuelle Begriffe in der Debatte. All diese Begriffe vereint, dass diese das Ziel haben Nutzende an der eigenen Wohnungstür abzuholen und auf dem kompletten Weg so zu begleiten, dass für den Nutzenden kein erhöhter Aufwand gegenüber der Nutzung des eigenen Pkw entsteht und ein komfortables Reisen ermöglicht wird.

Die Modellprojekte sollen ein Grundgerüst für das Leitbild „Vernetzte Mobilität in der Metropole Ruhr“ bieten und die Entwicklungen im Land NRW berücksichtigen. Dazu gilt es die einzelnen Stärken und Kompetenzen der Akteure in der Region einzubinden und bestehende Strukturen aufzunehmen. Mit der Richtlinie für das Förderprogramm der Landesregierung für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement sind zudem weitere Förderungsmöglichkeiten für die Kommunen dazugekommen.

M-I 10.5	Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel
M-U 5.1	Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region
M-S 2.4	Grenzenlos mobil - auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der metropol Ruhr
M-S 9.2	IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept

M-I = Modellprojekt - Die in sich vernetzte Metropole Ruhr

M-U = Modellprojekt – Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr

M-S = Modellprojekt – Mobilität für alle in der Metropole Ruhr

### Daten und Modelle – Digitalisierung in der Planung

Daten, Algorithmen und Modelle spielen in allen Lebensbereichen eine immer zentralere Rolle. Mittlerweile werden innerhalb von wenigen Sekunden mehr Daten weltweit produziert als früher in einem ganzen Jahrhundert. Big Data und Echtzeitdaten verändern die Gesellschaft und die Mobilität. Fahrten werden bereits heute über das Smartphone geplant, Tickets digital gebucht. Telematikanlagen steuern in Echtzeit Geschwindigkeiten auf den Straßen, Fahrzeuge tauschen Informationen untereinander und mit der Straße aus. Autonomisierungsprozesse durch Digitalisierung und Datenverarbeitung werden einen weitgehenden Wandel des gesellschaftlichen Lebens und der Mobilität in den nächsten 30 Jahren prägen. Das Prüfen von Synergien zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen u.a. mithilfe von Erreichbarkeitsanalysen spielt dabei gerade auf der kleinräumlichen Ebene eine wichtige Rolle.

Aufbauend auf dem Themenfeld Daten und Modelle sind auch die Smart Region Projekte zu nennen. Diese greifen auf die Daten in der Region zu und benötigen eine möglichst adäquate Darstellung der Zustände (möglichst Echtzeit) in der Metropole Ruhr. Auch die Projekte im Themenfeld vernetzte Mobilität sind eng mit dem Themenfeld Digitalisierung und Daten verbunden.

M-I 3.1	Verkehrsmodell metropoleruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region
M-I 4.2	open.data metropoleruhr - Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten
M-U 4.2	Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen

M-I = Modellprojekt - Die in sich vernetzte Metropole Ruhr

M-U = Modellprojekt - Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr

### Smart Region – intelligente Lösungen für eine mobile Region

Smart Cities ist ein Begriff der seit den 2010er Jahren häufig als „Branding“ für eine Stadt genutzt wird.

Ein gemeinsames regional abgestimmtes Vorgehen existiert jedoch nicht. Smarte Lösungen sind jedoch nur dann smart, wenn sie in einer polyzentrischen Region auch über Kommunalgrenzen hinaus funktionieren. Die Metropole Ruhr zu einer gemeinsamen Smart Region in Mobilitätsfragen zu gestalten, ist daher ein erklärtes Ziel des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts. Die Metropole Ruhr soll dabei Synergien nutzen, innovative Ansätze verfolgen und dadurch eine Vorreiterregion in Bezug auf Smart Mobility werden. Dabei geht es einerseits um die Initiierung regionaler Konzepte, andererseits aber auch um einen stetigen Erfahrungsaustausch in der Metropole Ruhr zwischen Akteuren, Kommunen und Kreisen und weiteren Institutionen.

Die folgenden Modellsteckbriefe greifen diese Ansätze auf:

M-I 7.1	Smart Region: Mobility – Pilotquartiere – Vom Konzept zur Umsetzung
M-I 7.3	Smart Region: Roads – Maßnahmen testen und Pilotstraßen auswählen
M-I 9.1	Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 2.4	Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt

M-I = Modellprojekt - Die in sich vernetzte Metropole Ruhr

M-W = Modellprojekt - Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr

### Rückgrat ÖPNV – Den ÖPNV zukunftsorientiert aufstellen

Die Stärkung des ÖPNVs als Rückgrat der Mobilität in der Metropole Ruhr ist ein erklärtes Ziel. Der Umweltverbund soll gefördert und nahtlose Mobilitätsketten insbesondere durch Vernetzung des ÖPNV auch mit anderen Verkehrsmitteln ermöglicht

werden. Dazu ist ein leistungsstarker, bezahlbarer und nachhaltig ausgerichteter ÖPNV unerlässlich, der das Rückgrat der vernetzten Mobilität in der Metropole Ruhr bietet. So hat sich auch in der Diskussion mit Akteuren, in verschiedenen Arbeitskreisen und auch in den kommunalen Planungen gezeigt, dass der Zustand des ÖPNV in der Metropole Ruhr eines der vorherrschenden Themen ist, was die Menschen der Metropole Ruhr bewegt.

Hier gilt es, mit den Modellprojekten des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes anzusetzen und in der Analyse identifizierte Schwachstellen gemeinsam zu beheben und durch die Konzeption von Modellprojekten in Kooperation praxisorientierte Lösungsvorschläge zu unterbreiten.

M-A 1.5	Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen
M-A 2.1	Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds
M-I 1.1	Schiene 2040 - Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr
M-I 1.2	Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung
M-S 1.2	Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt

M-A = Modellprojekt - Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr  
M-I = Modellprojekt - Die in sich vernetzte Metropole Ruhr  
M-S = Modellprojekt - Mobilität für alle in der Metropole Ruhr

#### Wirtschaftsverkehr – Regionalen Austausch fördern, innovative Lösungen finden

Der Wirtschaftsverkehr der Metropole Ruhr ist im Sinne einer positiven Entwicklung der Gesamtregion weiter zu entwickeln. Die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Produktionsmitteln ist sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für die Unternehmen der Region von höchster Priorität. Dabei steigen die Ansprüche, die an die Wirtschaft gestellt werden. Just in Time, das Lager auf der Straße, die steigenden Liefer- und Schwerlastverkehr – all dies verändert die Strukturen und Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs. Neben seiner unbestrittenen zentralen Funktion im regionalen System, gehen mit dem Wirtschaftsverkehr auch erhöhte Verkehrsbelastungen einher. Konflikte im Straßenraum, die Emission von Lärm und Luftschadstoffen sowie die Kapazitätsprobleme stellen die Metropole Ruhr vor Herausforderungen, die es in einem zukunftsgerichteten Mobilitätskonzept gemeinsam zu bewältigen gilt.



Dem Themenfeld Wirtschaftsverkehr wurden folgende Modellprojekte prioritär zugewiesen:

M-W 1.2	Logistik-Hubs - Bündelungs- und Umschlagspunkte für Schwerlastverkehre schaffen
M-W 2.2	Gleisanschlussbörse - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 4.1/ M-W 4.3	Micro-Hubs - Aufbau eines Leitfadens und einer Datenbank
M-S 5.1	Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität

M-W = Modellprojekt – Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr  
M-S = Modellprojekt – Mobilität für alle in der Metropole Ruhr

### Regionale Radverkehrsplanungen fortführen und intensivieren

Die Metropole Ruhr ist bereits heute eine Vorreiterregion in Bezug auf die regionale Radverkehrsplanung. Mit dem Radschnellweg Ruhr, dem Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet, dem regionalen Radwegenetz, dem regionalen Knotenpunktsystem oder dem radrevier.ruhr hat die Region bereits mehrere und weit beachtete Akzente gesetzt. Kooperationen und eine gemeinsame regionale Vorgehensweise werden bei vielen Projekten in der Region gelebt. Mit dem metropolradruhr oder den Radstationen (Kreis Unna) haben sich zudem Sharing-Angebote in der Region etabliert. Die Handlungsansätze und -optionen bauen auf diesen Bestrebungen auf mit dem Ziel diese weiterzuführen und zu intensivieren.

Primär zum Themenfeld Radverkehr wurden folgende Handlungsansätze zugeordnet, die im Folgenden dargestellt sind:

M-I 11.1	Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes
M-I 11.2	Bike-and-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung
M-U 6.1 / M-U 6.3	metropolradruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems

M-I = Modellprojekt - Die in sich vernetzte Metropole Ruhr  
M-U = Modellprojekt – Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr

### Modellprojekte - Ausblick

Mit den 23 ausgewählten Modellprojekten werden vielfältige Entwicklungen hinsichtlich einer zukunftsfähigen Mobilität in der Metropole Ruhr angestoßen. Die ausgewählten Modellprojekte setzen zudem neue Impulse in Bezug auf die Akteursstrukturen in der Metropole Ruhr. So ergeben sich neue Aufgaben, für die Zuständigkeiten und Partnerschaften gefunden werden müssen. Kooperationsformen für die Mobilitätsentwicklung müssen zudem weiter entwickelt und etabliert werden. Es ist davon auszugehen, dass dies für einige Modellprojekte ein komplexer Prozess ist, der erfordert, dass

bereits in der Region tätige Akteure noch stärker oder in neuen Konstellationen miteinander zusammenarbeiten. Dabei ist teilweise auch zu überprüfen, wie teils normativ auf lokaler Ebene manifestierte Zuständigkeiten auf eine regionale Ebene gehoben werden können. Dies ist wichtig, um in allen Teilräumen der Metropole Ruhr kooperativ weiter darauf hinzuwirken, auch nach außen als eine Metropole wahrgenommen zu werden und immer weniger als Agglomerat aus 53 einzelnen Teilen im Fokus der Wahrnehmung zu stehen.

Obwohl die Modellprojekte vor allem auf regionale Entwicklungen zielen, ist es essenziell, dass viele Projekte von Anfang an in starker Kooperation mit lokalen Akteuren vorangetrieben werden. Andere Projekte sollen federführend auch operativ durch die regionale Ebene bearbeitet werden. Hierfür zeichnet es sich aus, dass in der Metropole Ruhr u. a. mit dem Regionalverband Ruhr, den Zweckverbänden SPNV und den landesweit koordinierten Aktivitäten und Netzwerken des Verkehrsministeriums bzw. des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, bereits strukturelle Grundlagen bestehen, auf deren Aktivitäten im Sinne des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes aufgebaut und die gemeinsame Arbeit evaluiert und weiterentwickelt werden kann.