



Bereich: Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 18.05.2020

2020/110
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	16.06.2020	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	18.06.2020	

Betreff

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

- 1.) Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr wird vom Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport) der Stadt Castrop-Rauxel als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unterstützt.
- 2.) Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen Beschluss samt Anregungen und Hinweisen bis zum 30.09.2020 zu übermitteln.

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

In der Sitzung der Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr [RVR] im September 2012 wurde der einstimmige Beschluss gefasst, dass sich der RVR verstärkt mit dem Thema „Mobilität in der Metropole Ruhr“ auseinandersetzen soll. Es sollte ein Grundkonzept für ein regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr in enger Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Nahverkehrs und den Vertretern der Wirtschaft erarbeitet werden. Mit diesem Beschluss erhielt der RVR den Auftrag zu einer regionalen Gesamtbetrachtung des Themas Mobilität, die bislang in dieser Form und der damit verbundenen integrativen und verkehrsträgerübergreifenden Perspektive nicht stattgefunden hat.

In den Erarbeitungsprozess eingebunden ist der zu diesem Zweck initiierte Arbeitskreis „Regionale Mobilität“, in dem neben dem RVR die Kommunen und Kreise im Verbandsgebiet sowie Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs und Vertreter der Wirtschaft und der Verbände vertreten sind. Unterstützt wird der Erarbeitungsprozess durch mehrere Verkehrsplanungsbüros, die sowohl in der Analysephase als auch bei der Erarbeitung von Zielen, Handlungsansätzen und Modellprojekten mitgearbeitet haben.

Der Entwurf des „Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr“ wurde der Verbandsversammlung des RVR im Oktober 2019 vorgelegt. Diese hat beschlossen, das Konzept den am Arbeitskreis Regionale Mobilität beim RVR beteiligten Kommunen, Kreisen und Institutionen / Verbänden zur Beteiligung zuzuleiten.

Das regionale Mobilitätsentwicklungskonzept wurde Ende 2019 / Anfang 2020 in Form von drei Konferenzen mit politischen und verwaltungsseitigen Vertretenden vorgestellt. Aufgrund des Umfangs des Entwurfs des Endberichtes ist in der Anlage zu dieser Sitzungsvorlage nur die Kurzfassung des Berichts beigefügt. Die Langfassung (über 650 Seiten) steht auf der Internetseite des RVR

<https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/mobilitaetsentwicklungskonzept/>
zum Download zur Verfügung.

Aufbau und Inhalte

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

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

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

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

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

Leitsatz 1: Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr

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

Leitsatz 2: Die in sich vernetzte Metropole Ruhr

Erreichbarkeit innerhalb der Region für Wirtschafts- und Personenverkehr verbessern.

Leitsatz 3: Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr

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

Leitsatz 4: Raumdifferenzierte Mobilität

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

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

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

Leitsatz 6: Mobilität für alle in der Metropole Ruhr

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

Stufe 2: Analyse, Handlungsansätze und Modellprojekte

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

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

Phase 1: Analyse

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

Zu den inhaltlichen Bausteinen der Phase 1 *Analyse* zählen der motorisierte Individualverkehr, der Wirtschafts- und Logistikverkehr, der Luftverkehr, ÖPNV / Intermodalität, der Radverkehr, Klima und Umwelt, Innovationen und Digitalisierung, Marketing und Kommunikation, Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Trends im Mobilitätsverhalten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Phase 2: Handlungsansätze

Die Handlungsansätze bauen auf den *Ergebnissen der Analysephase* auf und orientieren sich an den sechs oben genannten Leitsätzen zu *Leitbildern und Zielaussagen*. Sie sollen wirksam, individuell, nachhaltig, zukunftsgerichtet, erreichbar/umsetzbar und regional sein.

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

Aus den Handlungsoptionen werden in einem späteren Schritt die Modellprojekte entwickelt. Die Handlungsansätze sind der Anlage dieser Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Phase 3: Modellprojekte

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

Die 23 Modellprojekte sind

- praxisorientiert, d. h. sie benennen Arbeitspakete, Projektstrukturen, Bausteine sowie Inhalte der Projekte und sind Grundlage für eine praktische Umsetzung
- zielgerichtet, d. h. sie basieren auf einer konsequenten Herleitung von Leitsätzen und Zielaussagen über die Handlungsansätze (36) und Handlungsoptionen (ca. 150) zu den Modellprojekten

- innovativ, d. h. sie sollen sowohl als kurzfristiger Lösungsvorschlag, aber auch einer zukunftsfähigen Ausrichtung der Metropole Ruhr dienen
- gemeinsam, d. h. sie basieren auf der Bildung und Nutzung von Netzwerken sowie auf der Einbeziehung von relevanten Akteuren und bauen auf den Vorerfahrungen und bisherigen Aktivitäten auf.

Die Modellprojekte sind der Anlage dieser Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Beteiligungsverfahren

Die für die Stadt Castrop-Rauxel zugeteilte Regionalkonferenz, zu denen Politik, Verwaltung und Verbände / Institutionen eingeladen wurden, fand am 29.01.2020 im Kreishaus Recklinghausen statt. Dort wurde über die wesentlichen Inhalte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts informiert.

Die Stadt Castrop-Rauxel ist nun eingeladen, die kommunale Befassung zum Entwurf des Endberichtes durchzuführen. Anregungen und Hinweise (s. u.) sollten dabei ursprünglich bis zum 29.05.2020 rückgemeldet werden. Aufgrund der besonderen Situation und den Beeinträchtigungen durch die Coronakrise hat sich der RVR jedoch entschlossen, den Beteiligungszeitraum auf den 30.09.2020 auszudehnen.

Es ist vorgesehen, die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens im Frühjahr des Jahres 2021 den politischen Gremien des RVR vorzustellen.

Castrop-Rauxel: Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung bewertet den Entwurf des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts als umfassende Zusammenstellung über das gesamte Spektrum zu Thema Verkehr in der Metropole Ruhr. Besonders begrüßt wird die Betrachtung sämtlicher Verkehrsarten und deren Verknüpfung sowie deren regionaler Vernetzung.

Von Seiten der Stadt Castrop-Rauxel besteht ein besonderes Interesse zur Unterstützung am Modellprojekt M-S 9.2 „IGA 2027 – ein nachhaltiges Mobilitätskonzept“. Als Austragungsort der IGA 2027 ist die Anbindung des Veranstaltungsortes eine besondere Herausforderung für sämtliche Verkehrsarten und bietet gleichzeitig Raum für die Erarbeitung von innovativen und zukunftsorientierten Mobilitätskonzepten.

Anlage 1:

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept – Kurzfassung (Entwurf)