

**Vorlage Nr. 20/0207**

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	01.09.2020	8

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Entwurf zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr**

**Begründung:**

Die Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr hat im September 2012 den 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.

Die Erarbeitung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr erfolgte in kontinuierlicher Zusammenarbeit und im Dialog mit fachlichen Vertretern und Vertreterinnen der Verbandskommunen und regionalen Partnern mit dem Ziel, ein integriertes Konzept für die Mobilität in der Metropole Ruhr zu erstellen.

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.

<b>Mitzeichnungen</b>					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordnete	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

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.

Der vollständige Entwurf des Endberichtes (647 Seiten) sowie eine Kurzfassung (18 Seiten) hierzu stehen unter

<https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/mobilitaetsentwicklungskonzept/>

zum Download zur Verfügung.

## **Der Beteiligungsprozess im Arbeitskreis Regionale Mobilität**

Für die Erarbeitung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes hat der RVR im März 2013 den Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ initiiert, der sich aus Fachvertretenden der Städte, Gemeinden, Kreise, Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern, des VCD, Pro Bahn, des VDV, der VRR AöR, des ADFC, des NWL, des Landesbetriebes Straßenbau NRW, des ILS, des Verkehrsministeriums NRW sowie weitere Verbände aus dem Mobilitäts- und Logistiksektor zusammensetzt. Insgesamt traf der Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ seitdem zwanzigmal zusammen.

## **Selbstverständnis**

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr stellt auf regionaler Ebene eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende und ganzheitliche Betrachtung von Verkehr und Mobilität in der Metropole Ruhr und über deren Grenzen hinaus dar. Dabei werden sowohl Spannungsfelder der Mobilität als auch lokale Zuständigkeiten und die regionale Identität berücksichtigt. Gleichzeitig galt es jedoch, die Interessen verschiedenster Akteure und den Anspruch an ein integriertes Konzept in Einklang zu bringen.

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr ist umsetzungs- und zukunftsorientiert. Es stellt keinen Ersatz für kommunale Planungen dar und erhebt auch keinen Alleinvertretungsanspruch des RVR. Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr steht für eine innovative, regionale Mobilität.

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

Basierend auf dem Meinungsbildungsprozess im Arbeitskreis Regionale Mobilität und der aus diesem heraus gebildeten Arbeitsgruppe Leitbilder und Ziele führte der RVR ein Vergabeverfahren zur *Entwicklung von Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr* durch. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde im Mai 2014 die Bietergemeinschaft Planersocietät & Orange Edge ausgewählt.

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, verkehrsartenübergreifend 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**

Negativen 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.

**2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr**

Die Erarbeitung der zweiten Stufe des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr* erfolgte mit dem im Rahmen eines EU-weiten Auswahlverfahrens ermittelten internationalen Gutachterkonsortium bestehend aus Planersocietät (Dortmund), Spiekermann & Wegener (Dortmund), Geertz Gutsche Rümenapp (Hamburg, Berlin), Goudappel Coffeng (Deventer) und Hanseatic Transport Consultancy (Hamburg) zwischen Februar 2018 und August 2019. Diese Erarbeitung wurde von einer engen Zusammenarbeit und im fachlichen Dialog mit Verbandskommunen und regionalen Partnern unter Einbindung des fachlichen Arbeitskreises Regionale Mobilität begleitet.

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**

Zu den inhaltlichen Bausteinen der Phase 1 *Analyse* zählen:

- Motorisierter Individualverkehr
- Wirtschaft- und Logistikverkehr
- Luftverkehr
- ÖPNV / Intermodalität
- Radverkehr
- Klima und Umwelt
- Innovationen und Digitalisierung
- Marketing und Kommunikation
- Raum- und Siedlungsentwicklung
- 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 ÖV 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 ÖV 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 ÖV. Erreichbarkeiten im ÖV sind neben der Lage zentralörtlich hochrangiger Einrichtungen (Krankenhäuser, Universitäten, etc.) auch stark von der Erschließung mit dem SPNV abhängig. Die Angebotsqualität im ÖV 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 ÖV ist gering – diese Verkehrsmittel stellen für viele Nutzer\*innen scheinbar keine Alternativen dar. Barrieren zur verstärkten Nutzung des ÖV entstehen insbesondere durch die bestehende Haltestelleninfrastruktur, die Reisezeiten, Takte sowie das Ticketsystem.“

## **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*:

Als Auswahlkriterien für alle Handlungsansätze wurden folgende Elemente herangezogen:  
Die Handlungsansätze sollen

- Wirksam
- Individuell
- Nachhaltig
- Zukunftsgerichtet
- Erreichbar/Umsetzbar
- 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.

Nachfolgend werden die erarbeiteten Handlungsansätze aufgeführt:

<b>Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr (A)</b>	
<b>A1</b>	Deutschlandtakt umsetzen und nationale / internationale Anbindung verbessern
<b>A2</b>	Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten
<b>A3</b>	Verbesserung der nationalen und internationalen Korridore des Straßenverkehrs
<b>A4</b>	Regionale und interregionale ÖPNV-Erreichbarkeit der Metropole Ruhr verbessern

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

## Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)

<b>W1</b>	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße
<b>W2</b>	Innovationsraum Wirtschaftsmetropole Ruhr
<b>W3</b>	Schaffung von Abstellflächen und Ladezonen sowie eines übergreifenden Parkraummanagements
<b>W4</b>	Schaffung von innerstädtischen oder innenstadtnahen Konsolidierungspunkten
<b>W5</b>	Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenfahrrädern verbessern

## Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)

<b>U1</b>	Lärmbelastung reduzieren
<b>U2</b>	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in sensiblen Räumen
<b>U3</b>	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe
<b>U4</b>	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
<b>U5</b>	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
<b>U6</b>	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten

## Mobilität für alle in der Metropole Ruhr (S)

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

### 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 Ziel-aussagen über die Handlungsansätze (36) und Handlungsoptionen (ca. 150) zu den Modellprojekten
- innovativ, d. h. sie sollen sowohl als kurzfristiger Lösungsvorschlag, aber auch einer zu-kunfts-fähigen 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.

<b>M-I 10.5</b>	Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel
<b>M-U 5.1</b>	Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region
<b>M-S 2.4</b>	Grenzenlos mobil - auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der Metropole Ruhr
<b>M-S 9.2</b>	IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept
<b>M-I 3.1</b>	Verkehrsmodell Metropole Ruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region
<b>M-I 4.2</b>	open.data metropolerruhr - Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten
<b>M-U 4.2</b>	Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen
<b>M-I 7.1</b>	Smart Region: Mobility – Pilotquartiere – Vom Konzept zur Umsetzung
<b>M-I 7.3</b>	Smart Region: Roads – Maßnahmen testen und Pilotstraßen auswählen
<b>M-I 9.1</b>	Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung
<b>M-W 2.4</b>	Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt
<b>M-A 1.5</b>	Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen
<b>M-A 2.1</b>	Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds
<b>M-I 1.1</b>	Schiene 2040 - Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr
<b>M-I 1.2</b>	Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung
<b>M-S 1.2</b>	Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt

<b>M-W 1.2</b>	Logistik-Hubs - Bündelungs- und Umschlagspunkte für Schwerlastverkehre schaffen
<b>M-W 2.2</b>	Gleisanschlussbörse - Vom Konzept zur Umsetzung
<b>M-W 4.1/ M-W 4.3</b>	Micro-Hubs - Aufbau eines Leitfadens und einer Datenbank
<b>M-S 5.1</b>	Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität
<b>M-I 11.1</b>	Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes
<b>M-I 11.2</b>	Bike-and-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung
<b>M-U 6.1 / M-U 6.3</b>	metropolradruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems

## **Die politische Befassung beim RVR**

Der Entwurf zum Endbericht der 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr wurde den politischen Gremien des RVR beraten mit der Maßgabe das Beteiligungsverfahren durchzuführen. Die Verwaltung des RVR wurde zudem beauftragt, mit Beginn der Umsetzung der Modellprojekte ein jährliches Monitoring zu implementieren, aus dem Fortschritt und Auswirkungen der Modellprojekte hervorgehen. Ferner ist mit den beteiligten Planungsbüros ein ergänzendes Umsetzungskonzept zu erarbeiten, das konkret Akteure, Kosten und Zeithorizonte benennt.

## **Aktuelle Beteiligungsphase: Regionalkonferenzen**

Zur umfassenden Information fanden für Politik, Verwaltung und Verbände/ Institutionen drei Regionalkonferenzen statt, zu denen eingeladen wurden. Die für diese Region zuständige Regionalkonferenz Mitte fand am 29.01.2020 in Recklinghausen statt.

Es wurde über die wesentlichen Inhalte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes informiert, mit etwa 60 Teilnehmenden war die Veranstaltung gut besucht.

Für die weiteren Schritte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes braucht es den Schulterschluss vieler Akteure. Der RVR steht mit dem Land NRW über die Ruhrkonferenz und den Aufgabenträgern VRR und NWL dazu in engem Austausch.

Nach der Beteiligungsphase findet die Auswertung beim RVR statt. Es ist vorgesehen, dass die Ergebnisse dieses Prozesses den politischen Gremien des RVR zur Beratung vorgelegt werden.

## **Stellungnahme zum vorgelegten Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr aus Sicht der Verwaltung**

Die Stadt Gladbeck war durch die Teilnahme im Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ umfassend in den Erarbeitungsprozess des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die

Metropole Ruhr eingebunden. Mit Hilfe der beauftragten Gutachter konnte das Themenfeld in annähernd allen Facetten beleuchtet und intensiv bearbeitet werden. Allein die Erarbeitung der fast 40 Handlungsansätze und rund 140 Handlungsoptionen nimmt im Gutachten einen sehr breiten Raum ein. Ziel ist es, eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende Betrachtung vorzunehmen, die der Vielschichtigkeit und den unterschiedlichen Herausforderungen der Metropole Ruhr Rechnung trägt. Teils sind bei den Handlungsansätzen noch rechtliche oder technische Rahmenbedingungen zu klären oder die gesellschaftliche Akzeptanz muss erst noch geschaffen werden. So sind fast 60 % der Handlungsoptionen bis 2030 umsetzbar, rund 30 können sofort umgesetzt werden. Allerdings sind auch über 50 Handlungsansätze voraussichtlich erst nach 2030 realisierbar. Während der Bearbeitung fand daher stets ein reger Diskussionsprozess unter den Beteiligten statt.

Aus Sicht der Verwaltung wird die regionale Zusammenarbeit bei Fragen der zukünftigen Mobilität in der Metropol Ruhr unter Federführung des RVR begrüßt. Die Bearbeitung der einzelnen Themen ist in der Regel nur im regionalen Zusammenhang und mit der aktiven Unterstützung der verschiedenen Projektpartner möglich.

Die Verwaltung wird den weiteren Bearbeitungsprozess des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr beim RVR aktiv begleiten.

### **Projekte mit lokalem Bezug zur Stadt Gladbeck**

Intensiv diskutiert wurde die Auswahl möglicher umsetzungsorientierter Modellprojekte, die auf der Basis der Handlungsansätze und -optionen entwickelt wurden und die im weiteren Bearbeitungsprozess vorrangig behandelt werden sollen. Aus Sicht der Stadt Gladbeck sind darin mehrere Themenfelder, die einen Bezug auf die Stadt Gladbeck haben. Beispielsweise ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die IGA 2027, das Metropolradruhr, die Umsetzung und Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes. Daneben gibt es eine Vielzahl von Themen des ÖPNV / SPNV, die für alle Beteiligten von gleichem Interesse sein dürften: z.B. einheitliche Tarife, Tickets. Darüber hinaus sind auch Konzepte für die „smart City“ enthalten (Leitbild der lebenswerten Stadt, kombiniert mit der Digitalisierung und dem technologischen Fortschritt).

Ein besonderer lokaler Bezug findet sich ferner beim – wenn auch langfristig zu realisierenden – Projekt I 2 „Systemgrenzen und Stadtgrenzen überschreiten“. Hier wird vorgeschlagen u.a. für die Strecken Oberhausen-Centro-Bottrop-Gladbeck und Gelsenkirchen-Gladbeck ZOB – Gladbeck West die Eignung für einen Stadtbahnbau zu prüfen. Hier sollen Machbarkeitsstudien erstellt werden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

**Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

<b>Aufwand</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

**investiver Finanzplan**

<b>Einzahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:**

keine

folgende

**Beschlussentwurf:**

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht über das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept zur Kenntnis.

Der Ausschuss begrüßt das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität und unterstützt die Bemühungen zur Umsetzung der Modellprojekte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr.

Der Bürgermeister  
i. V.



---

Dr. Volker Kreuzer  
- Stadtbaurat -

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: