Stadt Lünen

VERWALTUNGSVORLAGE VL-42/2020

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilität und Verkehrslenkung	02.03.2020	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	beschließend	16.06.2020	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept Ruhr

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Im Zuge der Konzepterstellung wurden die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt um eine Teilhabe aller im öffentlichen Straßenraum zu gewährleisten

KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Ziel des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts für die Metropole Ruhr* ist es den Umweltverbund zu stärken und somit negative Folgen und Belastungen, die durch Verkehr auf Stadt, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, zu minimieren.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete *Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr* wird vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Lünen als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unterstützt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Lünen unterstützt den Regionalverband Ruhr bzw. die federführenden Projektpartner in den Bemühungen zur Umsetzung der Modellprojekte des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr.*

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr die in der Anlage befindliche Stellungnahme kurzfristig zu übermitteln.

Der Bürgermeister

SACHDARSTELLUNG

1. Grundlagen

Der Grundlagenbeschluss beim RVR

In der Sitzung der Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr vom 24.09.2012 wurde der einstimmige Beschluss gefasst, dass sich der RVR verstärkt mit dem Thema „Mobilität in der Metropole Ruhr“ auseinandersetzen soll (Drucksache Nr. 12/0679). 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.

Das von der Verwaltung des RVR skizzierte Grundverständnis der Aufgabe und der Vorschlag zur Struktur für den Erarbeitungsprozess wurde von der RVR-Verbandsversammlung am 15.03.2013 beschlossen. Die Verwaltung wurde daraufhin beauftragt, den mit dem Fachdialog Verkehr & Mobilität begonnenen Diskussionsprozess fortzuführen und einen Arbeitskreis „Regionale*Mobilität*“ einzuberufen, um mit diesem an einem Verkehrsträger übergreifenden, an den Verkehrsbedürfnissen der Region orientierten Mobilitätsentwicklungskonzept zu arbeiten (Drucksache Nr. 12/0766).

Die Erarbeitungsstufen

Die Erarbeitung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr erfolgte in kontinuierliche 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.

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 Beteiligungsprozess im Arbeitskreis Regionale Mobilität

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept sollte der RVR gemäß Auftrag des Planungsausschusses und der Verbandsversammlung in Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen im RVR und weiteren regionalen Akteuren aus Verkehr, Umwelt und Wirtschaft entwickeln.

Aus diesem Grunde wurde zum Aufbau einer regionalen Arbeitsstruktur der Arbeitskreis „Regionale*Mobilität*“ initiiert, dessen konstituierende Sitzung am 20.03.2013 stattfand. Insgesamt traf der Arbeitskreis „Regionale*Mobilität*“ seitdem zwanzigmal zusammen. Zur Teilnahme eingeladen werden Fachvertretende 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.

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.

2. Die 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, 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
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.

In der Verbandsversammlung des RVR vom 01.07.2016 (Drucksachen Nr. 13/0178-2 und Nr. 13/0533) wurde die Verwaltung beauftragt, das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr (2. Stufe) auf Grundlage des Endberichtes zu Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität einschließlich der Anregungen aus dem Planungsausschuss vom 26.08.2015 zu erarbeiten. Dabei waren auch die Anregungen aus den Fraktionen im RVR sowie der IHK/HWK und zu den Punkten

- Veränderung Modal-Split durch technische Innovationen
- Ansatz zur Koordination des interkommunalen bzw. regionalen Busverkehrs
- Problemlagen in Teilräumen des Verbandsgebietes

zu beachten.

3. Die 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

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:

- Motorisierter Individualverkehr
- Wirtschafts- 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 kei-

ne Alternativen dar. Barrieren zur verstärkten Nutzung des ÖV entstehen insbesondere durch die bestehende Haltestelleninfrastruktur, die Reisezeiten, Takte sowie das Ticketsystem."

Die Ergebnisse der Analysephase des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts für die Metropole Ruhr (Drucksache Nr. 13/1261) wurden seitens der Verwaltung im Planungsausschuss 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:*

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:

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

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

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)	
W1	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße
W2	Innovationsraum Wirtschaftsmetropole Ruhr
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

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)	
U1	Lärmbelastung reduzieren
U2	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in sensiblen Räumen
U3	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe
U4	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
U5	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
U6	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten

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

Einige der als Handlungsansätze aufbereiteten Themen wurden im Arbeitskreis Regionale Mobilität kontrovers diskutiert. Diese Themen sind nachfolgend aufgeführt:

- Lärmbelastung reduzieren – Aufstellen eines regionalen Lärmminderungsplans für die Metropole Ruhr
- Neubaustrecke Metropole Ruhr – Köln für bessere Fernverkehrsanbindung
- Verstärkte regionale Abstimmung der Schieneninfrastruktur überprüfen
- Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement
- Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für Verkehrsträger des Umweltverbundes
- Anfertigung eines Tarifgutachtens zur Erhöhung der Tarifgerechtigkeit
- Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
- Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen

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.

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 Metropole Ruhr
M-S 9.2	IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept
M-I 3.1	Verkehrsmodell Metropole Ruhr - 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 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-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-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-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

Der vollständige Entwurf des Endberichtes steht unter
https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/mobilitaetsentwicklungskonzept/
zum Download zur Verfügung.

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 (Drucksache Nr. 13/1495) am 18.09.2019 dem Planungsausschuss, am 30.09.2019 dem Verbandsausschuss vorberatend sowie am 11.10.2019 der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Verbandsversammlung fasste folgenden Beschluss

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Entwurf des Endberichts zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr zur Kenntnis.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr den am Arbeitskreis Regionale Mo-

bilität beim RVR beteiligten Kommunen, Kreisen und Institutionen/Verbänden zur Beteiligung vorzulegen. Das Beteiligungsverfahren ist bis zum Sommer 2020 abzuschließen.

3. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, in 2019 drei Konferenzen vor Ort zum Regionalen Mobilitätskonzept für die Metropole Ruhr durchzuführen, um politische und verwaltungsseitige Vertretende über den Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr zu informieren.

4. Überdies wird die Verwaltung beauftragt, mit Beginn der Umsetzung der Modellprojekte ein jährliches Monitoring zu implementieren, aus dem Fortschritt und Auswirkungen der Modellprojekte hervorgehen. Die Ergebnisse werden im Planungsausschuss beraten.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den beteiligten Planungsbüros ein ergänzendes Umsetzungskonzept zu erarbeiten, das konkret Akteure, Kosten und Zeithorizonte benennt. Ein Konzeptentwurf soll in der ersten Sitzung des Planungsausschusses in 2020 zum Beschluss vorgestellt werden.

6. Die Ergebnisse der Beteiligung werden der Verbandsversammlung möglichst bis zum Sommer 2020 sowie dem vorhergehenden Fachausschuss in geeigneter Form zur Beratung vorgelegt.

4. Beteiligungsphase

Regionalkonferenzen

Die drei jeweils dreistündigen Regionalkonferenzen, zu denen Politik, Verwaltung und Verbände/ Institutionen eingeladen wurden, fanden

- am 04.12.2019 in Wesel (Regionalkonferenz West),
- am 19.12.2019 in Unna (Regionalkonferenz Ost),
- am 29.01.2020 in Recklinghausen (Regionalkonferenz Mitte)

statt.
Die Veranstaltungen, in denen über die wesentlichen Inhalte des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes informiert wurde, waren mit jeweils etwa 60 Teilnehmenden gut besucht.
Eine weitere Informationsveranstaltung für Vertretende der Wirtschaftsverbände ist vorgesehen.

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.

Auf Basis des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 11.10.2019 wurden die am Arbeitskreis Regionale Mobilität beim RVR beteiligten Kommunen, Kreise und Verbände/Institutionen über das Beteiligungsverfahren informiert und eingeladen, die Befassung zum Entwurf des Endberichtes in Ihren Häusern durchzuführen und dem RVR ihre Anregungen und Hinweise bis zum 29. Mai 2020 zukommen zu lassen. Aufgrund der besonderen aktuellen Situation und Beeinträchtigungen durch den Coronavirus hat der RVR sich deshalb entschlossen, den Beteiligungszeitraum auf den **30. September 2020** auszudehnen.

Nach dieser Beteiligungsphase findet die Auswertung beim RVR statt. Es ist nun vorgesehen, dass die Ergebnisse dieses Prozesses im Frühjahr 2021 den politischen Gremien des RVR zur Beratung vorgelegt werden.

5. Handlungsansätze und –optionen sowie Modellprojekte für die Stadt Lünen

Die Handlungsansätze und -optionen A1.3, A3.1, A4.1, I1.3, I2.2 und S9 sind für die Stadt Lünen besonders relevant und werden entsprechend begrüßt und inhaltlich mitgetragen:

Leitsatz	Handlungs-ansatz/-option	Seite	Inhalt
Die nach außen vernetze Metropole Ruhr	A1.3	218	Verbesserung der ÖPNV-Verbindung Lünen-Münster durch einen zweigleisigen Ausbau der Strecke • Erhöhung der Zuverlässigkeit • Reisezeitverkürzung • Erhöhung der Fernzüge/Stunde zwischen der Metropole Ruhr und Münster ○ ermöglicht z.B. halbstündige Verbindung nach Hamburg und Berlin
	A3.1	231	Überprüfung der Maßnahmen des BVWP 2030 und Landesstraßenbedarfplans 2018 im Hinblick auf die formulierten Leitbilder und Zielaussagen • der 4-streifige Ausbau der B54 in Lünen

	A4.1	237	Schaffung eines attraktiven Angebots der SPNV-Verbindung ins Münsterland
			• Zweigleisiger Ausbau der Strecke Lünen – Münster
			  ○ Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des regional- und Fernverkehrs zwischen Dortmund und Münster
			  ○ Ermöglicht die Einführung eines schnelleren RRX-Verkehrs
			• Beschleunigung und Verdichtung der Verbindung Dortmund – Coesfeld - Enschede

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr	I1.3	249	Zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lünen - Münster • Erhöhung der Zuverlässigkeit • Reisezeitverkürzung • Erhöhung der Fernzüge/Stunde zwischen der Metropole Ruhr und Münster ○ ermöglicht z.B. halbstündige Verbindung nach Hamburg und Berlin • Grundlage geschaffen für die Umsetzung des geplanten RRX-Konzepts mit Verlängerung der Linien ab Dortmund nach Münster
	I2.2	254	Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ist die Einführung eines S-Bahn-Angebots mit dichten Halteabständen zu überprüfen. Dies soll mithilfe der Mitnutzung von Güterverkehrsstrecken und Strecken die durch schnellen Regionalverkehr bedient wurden. Unter anderen auf der Strecke Dortmund – Lünen (Süd) – Waltrop – Datteln – Recklinghausen. Ziel ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit in der Metropole Ruhr.
Mobilität für alle in der Metropole Ruhr	S9	455	IGA 2027 als Impuls für innovative regionale Verkehrsplanung. Durch die Verteilung der IGA 2027 auf mehrere räumlich verteilte Standorte in der Metropole Ruhr kommt der Vernetzung dieser Standorte eine wesentliche Bedeutung zu. Die Stadt Lünen ist mit dem Zukunftsgarten „Freizeit- und Erholungsband Lippe“ einer von den fünf Zukunftsgärten aus der höchsten Hierarchiebene. Hierfür sind folgende Projekte angedacht: • Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für die IGA 2027 • Schaffung attraktiver Tarifangebote für Besucher • Impulse für die Siedlungsentwicklung in der Regionale- und kommunalen Bauleitplanung

Auch die aus den oben genannten Handlungsansätzen und -optionen abgeleiteten Modellprojekte M-I1.2, M-S9.2 und M-I1.2 sind aus Sicht der Stadt Lünen zu unterstützen.

Leitsatz	Handlungs-ansatz/-option	Seite	Inhalt
Vernetzte Mobilität grenzenlos – Auf dem Weg zur Mobilität aus einer Hand	M-I1.2	481	Anfertigung eines Tarifgutachtens zur Erhöhung der Tarifgerechtigkeit
	M-S9.2	485	IGA 2027 – Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes

Rückrat ÖPNV – den ÖPNV zukunftsorientiert aufstellen	M-I1.2	572	Leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung
			Potenzialuntersuchung für die Beispielräume:
			• Oer-Erkenschwick – Datteln – Waltrop
			  ○ Nutzung der Hamm-Ostfelder Bahn für den SPNV zwischen Recklinghausen, Datteln, Waltrop und Lünen weiter nach Dortmund
			  ○ Stadtbahnausbau Herne Recklinghausen – Oer-Erkenschwick - Datteln und/oder Lünen-Brambauer – Waltrop - Datteln
			• Bergkamen
			  ○ Schnellbusverkehr ausweiten und zur Verkürzung der Reisezeit beschleunigen
			  ○ SPNV über die Hamm-Osterfelder-Bahn (z. B. als Verlängerung der in Lünen endenden Regional-bahnen)
			  ○ Regionalstadtbahnanbindung von Bergkamen-Mitte (Weiterführung der U42/U46 aus Dortmund über Lünen und Bergkamen nach Hamm als Zweisystem-Regionalstadtbahn, teilweise Nutzung der DB-Infrastruktur und der stillgelegten Zechenbahnen).
			  ○ Regionalstadtbahn Dortmund Hbf – Lünen Hbf – Bergkamen – Werne / HAM-Pelkum – Hamm Hbf über die KBS 414, die Nordstrecke sowie über ehem. Zechenbahnen im Raum Bergkamen

6. Stellungnahme Stadt Lünen

Die Stellungnahme der Stadt Lünen ist Anlage 1 zu entnehmen.

Aufgrund der besonderen aktuellen Situation und Beeinträchtigungen durch den Coronavirus hat sich der Regionalverband Ruhr dazu entschlossen, den Beteiligungszeitraum auf den **30. September 2020** auszudehnen.