Der Regionaldirektor	REGIONALVERBAND RUHR

Drucksache Nr.: 15/0547

	26.10.2026
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Planung und Mobilität	vorberatend	18.11.2026	
Verbandsausschuss	vorberatend	30.11.2026	
Verbandsversammlung	beschließend	11.12.2026	

Betreff: Erarbeitung eines regionalen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) für das Ruhrgebiet (Regional SUMP Ruhr)

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt:

1. die Verwaltung des RVR zu beauftragen, das Vorhaben „Regional SUMP.RUHR“, vorbehaltlich der Förderzusage durch das Bundesministerium für Verkehr, durchzuführen und die hierfür erforderlichen Eigenmittel (25% der zuwendungsfähigen Kosten) bereitzustellen. Der SUMP integriert als thematischen Schwerpunkt den Masterplan Logistik (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan) und die Einbindung der Region in die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V-Netze).
2. die Verwaltung des RVR mit der Aufnahme von Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr sowie den zuständigen Ministerien auf Landesebene (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie) und den Kommunen und Kreisen des Verbandsgebietes über die inhaltliche und organisatorische Ausgestaltung des Vorhabens zu beauftragen.
3. die Verwaltung des RVR zu beauftragen, die Verbandsversammlung regelmäßig über den Projektfortschritt zu informieren. Die erste Berichterstattung erfolgt nach Vorliegen der Förderzusage.

Begründung:

1. Anlass und Ausgangslage

Die Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Verordnung) verpflichtet die städtischen Knoten in den TEN-V-Netzen zur Erstellung, Annahme und Überwachung von Mobilitätsplänen nach dem Vorbild der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs). Für das Ruhrgebiet sind zwölf Städte (Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen,

Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Recklinghausen) als städtische Knotenpunkte/ Urban Nodes ausgewiesen und damit von dieser Verpflichtung betroffen. Die Erarbeitung in den Kommunen ist weit fortgeschritten; die EU-Frist für die Aufstellung endet 2027.
Eine Untersuchung des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) zur Analyse der SUMP-Prozesse in NRW aus dem Jahr 2026 hat neben der Identifizierung der schon umfänglich erarbeiteten Themengebiete auch Defizite in den bestehenden kommunalen SUMPs im Ruhrgebiet aufgezeigt. Insbesondere folgende Themenfelder werden bisher in den einzelnen kommunalen SUMPs noch nicht adäquat behandelt:

- Güterverkehr (Schienenfrachtverkehr, Straßengüterverkehr, Luftfracht)
- Anforderungen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V)
- Stadtlogistik und letzte Meile und
- Binnenschifffahrt und Wasserstraßen.

Der RVR hat mit dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept, das die Verbandsversammlung im Juni 2021 beschlossen hat, bereits eine regionale Planungsgrundlage, die viele Inhalte, die aktuell in den SUMPS gefordert werden, aufgreift. Sie entspricht jedoch nach derzeitigem Stand, nicht vollumfänglich den SUMP -Leitlinien der EU-Verordnung.

Die integrierte Bearbeitung von SUMP/SULP auf regionaler Ebene schafft in Kombination mit den kommunalen SUMPs eine einheitliche und konsistente Planungsgrundlage für die Kommunen des Ruhrgebietes. Der regionale SUMP.RUHR bündelt offene Themengebiete (TEN-V, Wirtschaftsverkehr) und schafft somit spürbare Mehrwerte und Synergien in den SUMP-pflichtigen Kommunen. Gleichzeitig bietet der regionale SUMP.RUHR auch kleineren Kommunen eine regionale Planungsgrundlage gemäß der SUMP-Kriterien, die den Zugang zu Fördermitteln und -projekten erleichtern kann.

2. Rahmenbedingungen des Fördervorhabens Regional SUMP.RUHR

Sowohl Bund als auch Land begleiten mit entsprechenden Förderprogrammen die Erarbeitung der SUMPs. Der Aufruf zur Skizzeneinreichung im Bundesförderprogramm „nachhaltig mobil planen“ des BMV wurde am 13. April 2026 veröffentlicht. Das Programm sieht ein zweistufiges Verfahren vor: In der ersten Stufe wird eine Projektskizze eingereicht, bei positiver Rückmeldung erfolgt in der zweiten Stufe die Einreichung eines vollständigen Förderantrags mit Zeit- und Finanzplan.
Die wesentlichen Eckdaten des Förderrahmens:

- Projektlaufzeit: bis 30. Juni 2029
- Basisfördersatz: 75 % der zuwendungsfähigen Kosten
- Vorzeitiger Maßnahmenbeginn: grundsätzlich nicht zulässig

Das Vorhaben soll über die Bundesförderrichtlinie „nachhaltig mobil planen" des Bundesministeriums für Verkehr mitfinanziert werden. Die Projektskizze wurde am 1. Juni 2026 eingereicht und positiv bewertet. Der vollständige Förderantrag mit detaillierter Planung und Finanzierung folgte am 3. September 2026.
Voraussetzungen für die Förderung sind ein Beschluss der Verbandsversammlung (diese Vorlage) sowie die Letter of Intent (LoI) der Urban Nodes. Darin erklären die Städte, dass sie

- die Aufstellung des regionalen SUMP durch den RVR begrüßen,
- an der Erarbeitung mitwirken und
- ihre vorhandenen Konzepte und Planwerke als Grundlage in den regionalen SUMP einbringen.

Damit sollen Doppelarbeiten und widersprüchliche Inhalte vermieden werden.

3. Ziele des Vorhabens

Das Vorhaben hat unter Nutzung der bisherigen Arbeiten beim RVR - insbesondere Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept - die Erarbeitung eines Regional SUMP Ruhr als übergeordnetes Ziel. Innerhalb dieses Rahmens werden insbesondere zwei inhaltliche Ziele verfolgt:

Ziel 1: Richtlinienkonforme Weiterentwicklung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts

Der RVR erarbeitet einen regionalen Sustainable Urban Mobility Plan für das Ruhrgebiet, der die formellen Anforderungen der TEN-V-Verordnung sowie die nationalen Kriterien des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) erfüllt. Die Basis bildet dabei das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept, welches weiterentwickelt und fortgeschrieben werden soll. Der SUMP dient den zwölf Urban Nodes als übergeordneter und gemeinsamer Orientierungsrahmen für die regionale Mobilitätsentwicklung und bildet eine Grundlage für die Einwerbung weiterer Fördermittel.
Der SUMP umfasst alle relevanten Themenfelder nachhaltiger Mobilität: Personenverkehr, ÖPNV, aktive Mobilität, TEN-V-Anbindung sowie Wirtschaftsverkehr. Quantitative Zielvorgaben wie Prozessanforderungen finden dabei ebenso Berücksichtigung.

Ziel 2: Masterplan Logistik Ruhr als SULP-Baustein des SUMP

Als zentraler thematischer Baustein des SUMP erarbeitet der RVR einen „Masterplan Logistik Ruhr“, der zugleich die formellen Kriterien eines Sustainable Urban Logistics Plans (SULP) erfüllt. Dieser richtet sich insbesondere an die Urban Nodes, für die eine systematische Betrachtung des Wirtschaftsverkehrs laut ILS-Studie bislang fehlt.
Mögliche inhaltliche Bausteine des Masterplans Logistik:

- Bestandsaufnahme und Analyse des Güterverkehrs (Volumen, Verkehrsträger, Akteursnetz)
- Bestandsaufnahme bestehender Konzepte (Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept, kommunale SUMPs, Richtlinien)
- Herausarbeitung zentraler Handlungserfordernisse und räumlicher Schwerpunkte
- Konkretisiertes Leitbild für einen metropolengerechten Wirtschaftsverkehr
- Zielformulierung auf regionaler Ebene und Ebene der Urban Nodes
- Integriertes Maßnahmenkonzept mit Zuständigkeiten, Zeitraum und Budget
- Kontinuierliche Abstimmung mit den relevanten Akteur:innen

Thematische Schwerpunkte bilden die Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftfracht sowie regional relevante Arten des Wirtschaftsverkehrs. Querschnittsthemen wie Digitalisierung, Künstliche Intelligenz und Umweltauswirkungen werden integrativ behandelt.

Einklang mit den SUMP-Anforderungen

Der regionale SUMP wird so konzipiert, dass er die formellen Anforderungen der TEN-V-Verordnung sowie die nationalen Kriterien des BMV erfüllt. Der darin integrierte Masterplan Logistik erfüllt zusätzlich auch die Anforderungen an einen (kommunalen) SULP. Eine enge Verzahnung und Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern ist daher essenziell.

Zentrale zu erfüllende Prozessanforderungen sind:

- Analyse der Mobilitätssituation und Bestandsaufnahme
- Entwicklung von Szenarien und Leitbild gemeinsam mit Interessenträgern

- Festlegung messbarer Ziele und Indikatoren auf regionaler Ebene
- Auswahl von Maßnahmenpaketen im partizipativen Verfahren
- Sicherstellung von Beschlüssen, Finanzierung und Umsetzung
- Evaluation und kontinuierliches Monitoring des regionalen SUMP.

4. Geplante Prozessstruktur und Beteiligung

Vorgehen

Der RVR erarbeitet den regionalen SUMP und den darin integrierten Masterplan Logistik in einem strukturierten Beteiligungsprozess. Dabei nutzt er die im Mobilitätsbereich etablierten Arbeits- und Austauschformate des RVR.

Beteiligung

Eingebunden werden insbesondere die zwölf Urban Nodes, weiterhin die übrigen Kommunen und Kreise des Ruhrgebiets, das BMV, die Landesministerien sowie weitere relevante Akteur:innen aus Verkehr und Logistik. Die Beteiligung erfolgt über etablierte Arbeits- und Austauschformate. Der regionale SUMP wird durch eine kontinuierliche Kommunikation begleitet.

Zeitplan

- Projektstart: Dezember 2026, nach Förderzusage
- Zwischenergebnisse: bis Ende 2027, passend zur EU-Frist für die Aufstellung der SUMPs; die Abstimmung mit dem BMV dazu läuft
- Fertigstellung: Mitte 2029, spätestens zum Projektende gemäß Förderrahmen am 30. Juni 2029

5. Finanzierung und Projektkosten

Die Finanzierung der förderfähigen Vorhabenskosten soll zu 75% durch Bundesfördermittel im Rahmen des Programms „nachhaltig mobil planen“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) gesichert werden. Die weiteren 25% werden durch Eigenmittel des RVR getragen. Der Förderantrag wurde fristgerecht eingereicht. Die genaue Aufschlüsselung der Gesamtkosten wird nach Vorliegen der Förderzusage konkretisiert und dem Ausschuss vorgelegt.

Gefördert werden beim RVR 1,5 Projektstellen über die gesamte Laufzeit bis Ende Juni 2029. Darüber hinaus wirkt eine bereits vorhandene Stelle des RVR im Projekt mit; sie ist nicht Bestandteil der geförderten Kosten und wird vollständig aus Eigenmitteln des RVR finanziert. Für wissenschaftliche Beratung und die Entwicklung eines Szenarienmoduls für das Verkehrsmodell sind weitere Kosten von insgesamt ca. 150.000 EUR vorgesehen.

Die Verwaltung des RVR wird dem Ausschuss für Planung und Mobilität (APM) fortlaufend über den Fortgang des Förderverfahrens sowie die Ergebnisse der Förderentscheidungen berichten. Dem APM wird ferner regelmäßig über den Projektfortschritt berichtet.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 21100; Kostenträger 0700045;

Teilergebnisplan	**Lfd. HH-Jahr**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030 ff.**
Erträge	0	180.000	184.000	131.000	0
Personalaufwendungen	0	284.000	293.000	302.000	0
Sachaufwendungen	0	75.000	75.000	0	0
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)	**0**	**179.000**	**184.000**	**171.000**	**0**
Veranschlagt im Haushaltsplan	**Lfd. HH-Jahr**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030 ff.**
Erträge	0	0	0	0	0
Personalaufwendungen	0	0	0	0	0
Sachaufwendungen	0	0	0	0	0
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe	**0**	**179.000**	**184.000**	**171.000**	**0**
Abweichungen[1]	0				

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	**Lfd. HH-Jahr**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030 ff.**
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	**Lfd. HH-Jahr**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030 ff.**
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen[1]					

[1] Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

☐ Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).

☐ Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.

☐ Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen: Das Projekt ist nicht Teil des Doppelhaushaltes 2025/2026. Auch gegenüber dem HH-Entwurf 2027 gibt es bereits einen neuen Stand. Im Rahmen der Änderungsliste zum HH-Entwurf 2027 werden die entsprechenden Ansätze eingebracht.

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

☐ Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.

☐ Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt. ☒
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen. ☐
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen. ☒
  Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht ☐
  - kein Mehraufwand
  - Mehraufwand, und zwar: _____€.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektor Garrelt Duin
Welter, Sebastian	**Wagener, Maria**	**Bereich III Regionale Planung und Entwicklung Kuczera, Stefan**	
Akt.zeichen			