

Die Regionaldirektorin	
<b>Drucksache Nr.: 14/0353</b>	

	06.10.2021
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	zur Kenntnis	16.11.2021	
Planungsausschuss	zur Kenntnis	17.11.2021	

**Betreff: Förderprojekt Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr (Hier: Sachstandsbericht)**

**Der Sachstandsbericht zum Förderprojekt Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr wird zur Kenntnis genommen.**

**Sachverhalt:**

Das Projekt *Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr* wird im Rahmen des Programms *Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements* vom Verkehrsministerium NRW gefördert (Projektlaufzeit 01.05.2020 bis 31.01.2023). Das Projekt bildet eine Schnittstelle der aktuell in Bearbeitung befindlichen Themenfelder *Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept* (Referat 21) sowie *Freizeit-/Tourismuskonzept Metropole Ruhr* (Team 8-4). Darüber hinaus bestehen inhaltliche Anknüpfungspunkte zu weiteren RVR-Aktivitäten, wie z. B. *IGA 2027*, *radrevier.ruhr* oder *Route Industriekultur*.

Der Planungsausschuss wurde zuletzt am 02.09.2020 über den Sachstand des Förderprojekts informiert (Vorlage 13/1799). Neben dem Planungsausschuss wird ab sofort auch der Ausschuss für Mobilität über den Sachstand in Kenntnis gesetzt.

Laut Förderbescheid stehen für das Projekt 426.000 Euro zur Verfügung, von denen 80 % durch das Landesverkehrsministerium gefördert werden. Die Stelle für die Projektsachbearbeitung konnte zum 01.08.2020 mit Herrn Tiessen besetzt werden (Team 8-4). Das Vergabeverfahren zur konzeptionellen Bearbeitung des Regionalen Freizeitmobilitätskonzepts wurde im November 2020 abgeschlossen. Das Gutachterkonsortium Planersocietät (Dortmund) und ift (Köln) erhielt den Zuschlag.

## Hintergrund

Die zahlreichen und vielfältigen Freizeit- und Erholungsangebote in der Metropole Ruhr sind ein bedeutender Faktor für die Lebensqualität der Bewohner\*innen und ein Anziehungspunkt für Tourist\*innen von außerhalb. Dabei stellt das Auto laut MiD 2017 nach wie vor das am stärksten genutzte Verkehrsmittel für die An- und Abreise auf Freizeitwegen dar (53 %). Die Anteile des ÖPV (7 %) und Fahrrads (11 %) am Modal Split im Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr bieten noch Verbesserungspotential. Eine besondere Herausforderung in der Freizeitmobilität sind u. a. Verkehrsspitzen, z. B. hervorgerufen durch Events/Großveranstaltungen oder saisonale Gegebenheiten, die das Verkehrssystem zum Teil überlasten.

## Ziel

Mit dem Ziel vorhandene Mobilitätsangebote optimaler zu vernetzen bzw. weiter auszubauen werden basierend auf einer Bestandsanalyse zur Erreichbarkeit der regionalrelevanten Freizeit- und Tourismusstandorte mit verschiedenen Verkehrsträgern bestehende Anbindungslücken identifiziert und Handlungsansätze entwickelt. Dabei sollen attraktive Alternativen zum MIV aufgezeigt werden.

Zur Erreichung dieses Zieles entsteht im Rahmen dieses Projektes unter Einbeziehung relevanter Akteur\*innen ein regionales Freizeitmobilitätskonzept, das eine innovative, verkehrsträger-übergreifende Mobilitätsstrategie für den Freizeitbereich und beispielhaft Anknüpfungsmöglichkeiten zur Umsetzung aufzeigen soll.

## Regionale Mitwirkung: Unterarbeitskreis Freizeitmobilität (UAK FM)

- Eine regelmäßige Berichterstattung zum Projektfortschritt erfolgt im Arbeitskreis Regionale Mobilität. Ein daraus ausgegliederter Unterarbeitskreis Freizeitmobilität dient dem stetigen Austausch und findet 3- bis 4-mal jährlich statt. Die folgenden Akteur\*innen wirken neben RVR Teams 8-4 sowie 21-1 und Gutachterkonsortium Planersocietät und ift aktuell im UAK FM mit:
- Kommunen: Stadt Bottrop, Stadt Dortmund, Stadt Essen, Stadt Haltern am See, Stadt Waltrop, Stadt Wetter, Stadt Xanten
- Kreise: Ennepe-Ruhr-Kreis, Kreis Recklinghausen, Kreis Wesel
- Weitere: NWL, OWT Oberhausener Wirtschafts- und Tourismusförderung GmbH, RTG, VCD NRW, VRR.

## Projektphasen

Die Erarbeitung des Regionalen Freizeitmobilitätskonzeptes für die Metropole Ruhr erfolgt in fünf Phasen. Anschließend ist die Erarbeitung eines Evaluierungsansatzes geplant.

- Phase 1: Zieldefinition
- Phase 2: Analyse Ist-Zustand
- Phase 3: Konzeptentwicklung
- Phase 4: Maßnahmen
- Phase 5: Vertiefung in Piloträumen

Die folgende Grafik zeigt die zeitliche Planung des Projekts und den aktuellen Stand.

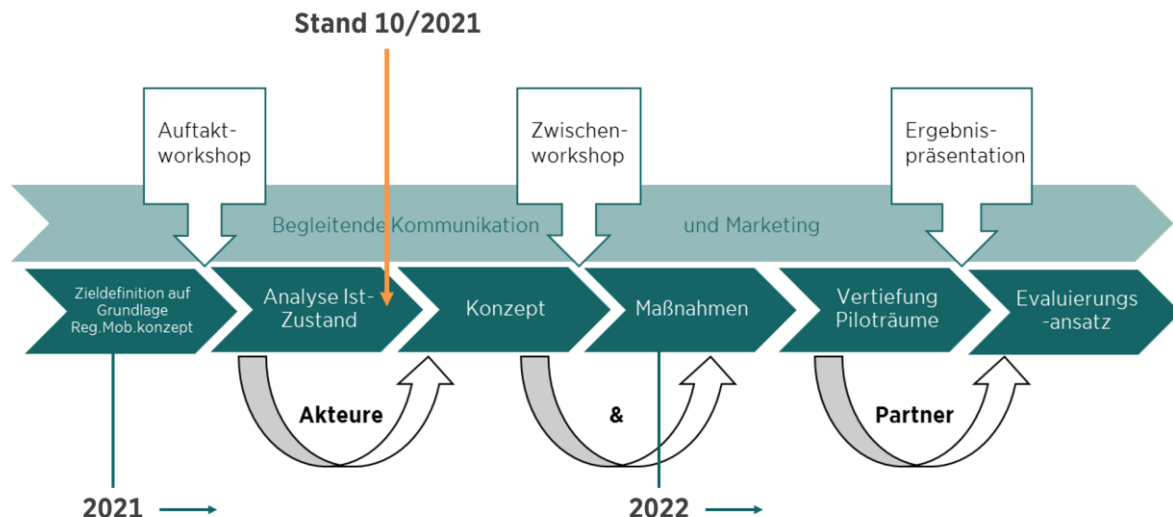


Abb. 1: Zeitplan Regionales Freizeitmobilitätskonzept

### Phase 1: Zieldefinition

In der ersten Arbeitsphase wurden Ziele für eine vernetzte und zukunftsfähige Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr definiert. Die Ziele wurden, analog zum Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept den folgenden sechs Leitsätzen zugeordnet, die sich auf das übergeordnete Leitbild *Vernetzte Metropole Ruhr* beziehen:

1. (Über-)Regionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte
2. Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote
3. Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote
4. Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte
5. Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität
6. Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote

Zentrale Bausteine waren in dieser Phase die Abstimmungsgespräche zwischen RVR und den Gutachterbüros sowie der digitale Workshop am 28.01.2021 gemeinsam mit den regionalen Akteur\*innen aus dem UAK FM. Die hier entwickelten Zielthemen und detaillierteren Zielformulierungen wurden auch bereits durch erste mögliche Handlungsoptionen ergänzt.

### Phase 2: Analyse Ist-Zustand

Die Phase 2: Analyse Ist-Zustand befindet sich basierend auf den Ergebnissen der Zieldefinition aktuell in Bearbeitung. Die Analysebausteine sind u. a.:

- Untersuchung von Lage und Charakteristika der Freizeitstandorte in der Metropole Ruhr
- Untersuchung der verkehrsmittelübergreifenden Erschließung und Erreichbarkeit der Freizeitstandorte
- Identifizierung bestehende (Freizeit-)Mobilitätsangebote
- Identifizierung zielgruppenspezifischer Mobilitätsbedürfnisse anhand der Sinus-Milieus
- Zentrale Akteur\*innen für die regionale Freizeitmobilität identifizieren und Rolle definieren
- Zusammenführung der Ergebnisse in einer Stärken-Schwächen-Analyse

Die folgende Grafik zeigt, dass zunächst auf Ebene des Gesamttraums Metropole Ruhr die Erreichbarkeiten von mehr als 600 Points of Interest (POI) analysiert werden. Im zweiten Schritt werden die über 60 Hotspots des in Bearbeitung befindlichen Freizeit-/Tourismuskonzept analysiert und die Ergebnisse in Form von Steckbriefen für jeden Hotspot dargestellt. Im dritten Schritt werden vertiefende Analysen in mindestens fünf ausgewählten Piloträumen durchgeführt (Phase 5: Vertiefung in Piloträumen).

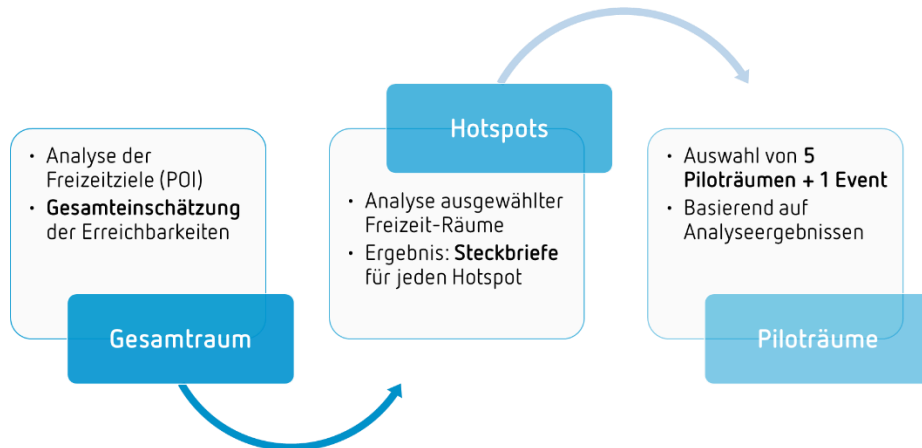


Abb. 2: Bestandteile und Ablauf der Analyse (Quelle: Planersocietät)

Im Folgenden können erste Erkenntnisse dieser Phase benannt werden:

#### **MIV**

- Insgesamt gute MIV-Anbindung der Freizeitstandorte (POI)
- MIV-Erreichbarkeit der Hotspots in 30 Minuten fast flächendeckend gegeben
- Mit Ausnahme der Innenstädte existiert überwiegend ein kostenfreies Parkplatzangebot (Hotspots)
- Verkehrsmittelerfügbarkeit der Bevölkerung mit Pkw (jederzeit): 84,5 %, mit Fahrrad oder Pedelec/E-Bike: 75 %

#### **ÖPV**

- Gute ÖPV-Erschließung der Metropole Ruhr von außerhalb mit dem Fernverkehr entlang der Hauptachse: Hamm-Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg
- Etwa jede vierte Freizeit- und Kultureinrichtung ist nicht durch den ÖPNV angebunden
- Es gibt wenige Kombi-Angebote aus ÖPNV-Ticket und Eintrittskarte (Hotspots mit WelcomeCard-Einbindung: < 20 %)
- In der Ballungszone wird der ÖPV auf Freizeitwegen stärker genutzt als in den ländlicheren Räumen (Bspw.: Kreise Wesel/Recklinghausen/Unna je max. 5 %/4 %/3%, Dortmund 8 %, Bochum 11 %, Essen 9 %, Duisburg 6 %)

#### **Fahrrad**

- In ländlicheren Räumen der Region wird tendenziell das Fahrrad häufiger auf Freizeitwegen genutzt als in der Ballungszone (Bspw.: Kreise Wesel/Recklinghausen/Unna je mind. 15 %, Dortmund 9 %, Bochum 5 %, Essen 9 %, Duisburg 10 %)
- Gute Erschließung der dezentralen Freizeitstandorte mit dem Fahrrad
- Erschließung der Halden und Gewässer mit Freizeitnutzung für den Radverkehr ist ausbaufähig (Hotspots)

## Übergreifend

- Freizeitverkehr findet in der Metropole Ruhr verstärkt in Nachmittags- und Abendstunden sowie an Wochenendtagen und ebenso verstärkt in den Ferienmonaten statt
- Modal Split im Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr: Auto (35 %), Auto Mitfahrer\*in (18 %), ÖPV (7 %), Fahrrad (11 %), zu Fuß (29 %) (MiD 2017)
- Ab einer Wegelänge von 2 km ist das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel auf Freizeitwegen
- Pro Person werden 1,1 Freizeitwege pro Tag in der Metropole Ruhr zurückgelegt (im Mittel ca. 18 km lang)
- Soziodemographie hat starken Einfluss auf das Freizeitmobilitätsverhalten:
  - o Erwerbslose, Studierende und Schüler\*innen legen deutlich mehr Freizeitwege als erwerbstätige Personen zurück
  - o Frauen legen mehr Freizeitwege als Männer zurück
  - o Personen mit Zugriff auf einen Pkw legen mehr Freizeitwege zurück als Personen ohne Pkw und die zurückgelegten Distanzlängen fallen mit Pkw deutlich höher aus als bei Personen ohne Zugriff auf einen Pkw
  - o Je einkommensstärker ein Haushalt, desto länger sind die Distanzen im Freizeitverkehr (25 km pro Tag bei Haushalten mit hohem Einkommen und 5 km bei Haushalten mit geringem Einkommen)
  - o Personen mit Zugriff auf einen Pkw legen deutlich längere Distanzen auf Freizeitwegen zurück
  - o Personen ohne Pkw sind stärker auf nahräumliche Freizeitangebote angewiesen
- Sharingangebote werden nur von wenigen Personen in der Metropole Ruhr genutzt: Autos (1 % der Personen) und Fahrräder (4 %)

## Weitere Schritte

Auf Basis der Ergebnisse aus den Phasen 1 und 2 werden in den folgenden Monaten eine Gesamtkonzeption und übertragbare Handlungsansätze im Sinne eines Werkzeugkastens erarbeitet (Phase 3). Noch in diesem Jahr soll außerdem damit begonnen werden, typisierte Maßnahmenvorschläge auf gesamtträumlicher und teilräumlicher Ebene zu entwickeln (Phase 4). In Phase 5 werden ab dem 1. Quartal 2022 in 5 Piloträumen vertiefende Analysen durchgeführt und Maßnahmen konkretisiert. Die Auswahl dieser Räume erfolgt u. a. unter Berücksichtigung der Kriterien Lage im Gesamtraum, Raumtyp (Ballungskern, Ballungsrand, ländlicher Raum), thematische Unterschiedlichkeit (Gewässer m. Freizeitnutzung, Halden, ehem. Industriestandorte etc.), touristische Bedeutung (regionaltouristisch oder touristisch) sowie dem RVR-Bezug (Beteiligung des RVR, Liegenschaften im Eigentum etc.).

Der RVR informiert die Öffentlichkeit über die Webseite des RVR zum Stand des Projekts. Bei geeigneten Etappen erfolgt außerdem eine interaktive Einbindung der Bürger\*innen über die Social-Media-Kanäle des RVR. Außerdem wird das Thema entsprechend dem Projektfortschritt im Newsletter Planung aufgenommen. Das planer:in-netzwerk am 23. September 2021 hatte den Schwerpunkt Freizeitmobilität.

Bei der Veranstaltung gab es Vorträge und Diskussionen zu den folgenden Themen: Nachhaltige Mobilität in touristischen Regionen am Beispiel Schleswig-Holstein), Veranstaltungs- bzw. Eventsonderverkehre im Verbundgebiet des NWL und Ansätze zur Besucherlenkung in der Metropole Ruhr. Außerdem wurde das Förderprojekt Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr kurz vorgestellt.

Die Ausschüsse für Mobilität und Planung werden im 2. Quartal 2022 über die Ergebnisse der Phase 3: Konzeptentwicklung informiert.

**Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:**

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 08400; Kostenträger 0801; Vorgangs-Nr. III08400-04,  
Projekt-Nr.: 0700035

<b>Teilergebnisplan</b>	<b>Lfd. HH-Jahr</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025 ff.</b>
Erträge	120.900	168.000	5.000		
Personalaufwendungen	77.000	61.000	10.000		
Sachaufwendungen	74.200	211.000	7.000		
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
<b>Summe (Eigenanteil)</b>	<b>30.300</b>	<b>104.000</b>	<b>12.000</b>		
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Erträge	0	168.000	5.000		
Personalaufwendungen	0	61.000	10.000		
Sachaufwendungen	0	211.000	7.000		
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>104.000</b>	<b>12.000</b>		
Abweichungen <sup>1</sup>	<b>30.300</b>	0	0		

2. Teilfinanzplan Kostenstelle \_\_\_\_\_; Kostenträger \_\_\_\_\_; Investitions-Nr. \_\_\_\_\_

<b>Teilfinanzplan</b>	<b>Lfd. HH-Jahr</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025 ff.</b>
Einzahlungen					
Auszahlungen					
<b>Summe (Eigenanteil)</b>					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
<b>Summe</b>					
Abweichungen <sup>1</sup>					

<sup>1</sup> 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: Der Eigenanteil wird durch eigene Mittel gedeckt. Für 2021 wurden hierzu EMÜ Mittel aus anderen Projekten übertragen.

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:

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
<b>Tiessen, Jan</b>	<b>Wagner, Maria</b>	<b>Bereich III Planung</b>	
Akt.zeichen		<b>Kuczera, Stefan</b>	