

Fraktionsantrag	
Drucksache Nr.: 14/0240	

	17.06.2021
Fraktionsantrag	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	25.06.2021	

**Betreff: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr
Hier: Synopse zu den Stellungnahmen zum Entwurf des Endberichtes
Drucksache Nr. 14 / 0039-1**

Beschlussvorschlag

Bei der Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und Modellprojekten werden die nachfolgenden Punkte mit einbezogen:

Änderung des Tarifsystems

Eine Reformierung des Tarifsystems ist zweckmäßig, um ein integriertes Vorgehen zu ermöglichen und die Menschen anzuregen, auf den ÖPNV umzusteigen. Konkrete Vorschläge zur Reformierung des Tarifsystems sollten im Rahmen des gemeinsamen Arbeitskreises mit VRR und NWL diskutiert und untersucht werden. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung hat der VRR bereits einen Antrag gestellt, um als Modellregion aufgenommen zu werden. Die Bewerbung beinhaltet ein einfaches, zweistufiges Tarifsystem (Stadt/Kreis-Level und Metropole-Ruhr-Level). Ungeachtet der Bewerbung sollte die oben genannte Vereinfachung des Tarifsystems ein Ziel für die Mobilität in der Metropole Ruhr sein (siehe auch 11-Punkte-Plan).

Städte an die Schiene

Das Modellprojekt „Städte an die Schiene“ wird als besonders wichtig erachtet, um eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV zu erreichen. Bemerkenswert sind hier u. a. die Stellungnahmen RVR 001 und VRR 015. Da die Reaktivierung, der Bau und Ausbau von Schienentrassen lange Zeiträume beansprucht, wird sich das Ruhrparlament für ein abgestimmtes, politisches Vorgehen einsetzen, um zeitnah an den verantwortlichen Stellen Druck auszuüben. Das Ruhrparlament unterstützt die Verkehrsverbände sowie

Verkehrsunternehmen und Kommunen bei der Einrichtung von Schnellbuslinien zur zeitnahen Anbindung von Gemeinden, die bisher nicht an den SPNV angeschlossen sind.

Treibhausgasbilanz und Klimaneutralität 2045 erfordern ein Umdenken

Die Treibhausgasbilanz für die Metropole Ruhr zeigt einen begrenzten Trend zur Senkung der Emissionen in der Metropole Ruhr auf. Dieser Trend reicht bei weitem nicht aus, um die Pariser Klimaziele, geschweige denn eine Klimaneutralität im Jahr 2045 sowie die dazu notwendige Absenkung von Emissionen zu erreichen.

Betrachtet man den Anteil des emissionstreibenden Sektors „Verkehr“ ist eine Stagnation bis geringfügige Steigerung der Emission in der Metropole Ruhr zu verzeichnen. Hier müssen weitgreifende Veränderungen angegangen werden. Durch Anreize und ein besseres Mobilitätsangebot gilt es eine Verlagerung zu erreichen.

Erarbeitung eines regionalen Modal-Split-Zielwertes

Vor dem Hintergrund kommunaler Entwicklungen hinsichtlich festgelegter Zielwerte für den Modal Split regt das Ruhrparlament an, die Aufnahme eines solchen Zielwertes ins RMEK verwaltungsseitig zu prüfen und einzupflegen. Bei der möglichen Aufnahme eines Zielwertes muss betont werden, dass es in der Metropole Ruhr sehr unterschiedliche Siedlungsdichten gibt. Entsprechend gilt es, die Mobilität in der Metropole Ruhr und folglich die Beiträge der Mitgliedskommunen zum Modal Split raumdifferenziert zu betrachten. Die Auswirkungen der zu ermittelnden Zielwertes auf des RMEK sind der Politik darzulegen. Eine mögliche Aufnahme erfolgt durch Beschluss des Ruhrparlaments.

Zur Erreichung eines regionalen Modal-Split-Zielwertes müssen politisch regionale, abgestimmte Nachfrage- und Angebotssteigerungsziele für alle Verkehrsträger des Umweltverbundes aufgestellt werden. Diese Diskussion ist im Zuge der RMEK-Fortschreibung zu führen.

Soziale Komponenten und divergierende Interessen berücksichtigen

Wir setzen uns dafür ein, dass bei der Aufstellung solcher Ziele vor allem auch die Bedürfnisse derer in den Mittelpunkt gestellt werden, die besonders durch Mobilitätskosten belastet werden. Wir stehen für eine sozialgerechte Verkehrswende und vertreten ein Umdenken in der Verkehrspolitik und stärken dem Umweltverbund den Rücken. Das RMEK entsteht aber nicht im luftleeren Raum, sondern in einer Region mit gebauter Infrastruktur und Privatbesitz (Fahrzeuge). Bestehende Strukturen können nicht von heute auf morgen einfach ersetzt werden. Dies machen nicht zuletzt die umfänglichen Stellungnahmen der IHKn und HWn deutlich, welche sich gegen Beschränkungen des MIV positionieren. Die politisch beschlossene Erarbeitung des RMEK hat eine mittel- bis langfristige Umverteilung der Verkehrslast im Sinn. Bei der Umsetzung des RMEK werden die Interessen der Industrie sowie der Gewerbetreibenden durch den RVR berücksichtigt und Augenmaß gewahrt. Dabei ist es besonders wichtig, dass ökologische, ökonomische und soziale Aspekte gleichermaßen bei der Umsetzung der Verkehrswende berücksichtigt werden.

Kommunikations- und Umsetzungskonzept

Das Ruhrparlament hält einen mit VRR und NWL abgestimmten Kurzentwurf eines Kommunikationskonzeptes zur Beschlussfassung des Endberichts für notwendig, der eindeutig die Verantwortlichkeiten und Verbindlichkeiten bei der Umsetzung des RMEK darlegt. Hierbei sollte auf bestehenden kommunalen Abstimmungsprozessen (bspw. Abstimmung zu grenzüberschreitenden Verkehren) aufgebaut werden. Zwingend ist die Bündelung der Inhalte des RMEK und des 11-Punkte-Plans zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet der Hauptverwaltungsbeamtinnen und Hauptverwaltungsbeamten aus dem Jahr 2020. Eine solche Synchronisation soll zurzeit durch die Verwaltung erarbeitet werden. Wir begrüßen dies sehr und erhoffen uns starke Synergien zwischen beiden Papieren.

Begründung:

Zum Ausschuss Mobilität am 23.02.2021 hat die Verwaltung die Synopse zu den Stellungnahmen zum Entwurf des Endberichts des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes (RMEK) vorgelegt. Das Ruhrparlament hat sich intensiv mit der Synopse auseinandergesetzt und würdigt die partizipative und zeitintensive Arbeit der Verwaltung ausdrücklich. Nach der umfangreichen Erarbeitungsphase kann der Endbericht des Masterplans Mobilität für die Metropole Ruhr nun zeitnah abgeschlossen werden.

Nach der Beschreibung der Ausgangslage und der Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und Modellprojekten gilt es jetzt den Weg zum Ziel zu definieren, Modellprojekte aus dem RMEK zu priorisieren, Verantwortlichkeiten zu benennen und die Umsetzung voranzutreiben.

Die Komplexität des RMEK ist Ausdruck der sehr vielfältigen Verantwortungen und Strukturen der Mobilität in unserer Region. Wir verstehen den RVR als Moderator und Sprachrohr der Metropole Ruhr, der die unterschiedlichen Interessen und Verantwortlichkeiten der Mobilitäts-Akteure bündeln und in einer regionalen Klammer zusammenfassen kann. Das Ruhrparlament setzt sich für die aktive Umsetzung einer regionalen, verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsstrategie ein. Neue Aufgabenträgerschaften für den RVR im Bereich Mobilität werden nicht angestrebt.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Vorgangs-Nr. _____

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

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

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 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:

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:

Bearbeiter/in	Fraktionsgeschäftsführer/in	Fraktion/en
Kolecki, Melanie	Gustrau, Michael	Fraktion SPD
Akt.zeichen		Fraktion CDU

Fraktionsvorsitzende SPD
gez. **Martina Schmück-Glock**

Fraktionsvorsitzender CDU
gez. **Roland Mitschke**