

- Beschluss**  
 **Wahl**  
 **Kenntnisnahme**

**Vorlagen Nr. 61/015/2021**

**öffentlich**

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel; Faßbender, Chris Julia; Odendahl, Dominik	Datum: 19.02.2021 Az.: 61-StM
---	----------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Mobilitätsausschuss	08.03.2021	Kenntnisnahme

**Überblick über die Aufgaben des Mobilitätsausschusses**

- |                             |                             |  |  |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| Finanzielle Auswirkung      | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Personelle Auswirkung       | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Organisatorische Auswirkung | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Auswirkung auf Kennzahlen   | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Klimarelevanz               | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis

Fachbereich: Planungsamt

Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel; Faßbender, Chris Julia;  
Odendahl, Dominik

Datum: 19.02.2021

Az.: 61-StM

## Überblick über die Aufgaben des Mobilitätsausschusses

### Anlass der Vorlage:

Dem neu gewählten Mobilitätsausschuss werden zu Beginn der neuen Wahlperiode die Aufgaben in seinem Zuständigkeitsbereich vorgestellt.

### Sachverhaltsdarstellung:

Der Mobilitätsausschuss befasst sich mit einer Vielzahl an Fragestellungen rund um die Mobilität im Kreis Mettmann. Schwerpunkte bilden

1. die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr,
2. Mobilitätsthemen und -projekte / Mobilitätsmanagement,
3. Verkehrsprojekte im Kreisgebiet und
4. regionale Kooperationen mit Mobilitätsbezug.

Die zunehmende Vielfalt der Mobilitätsthemen im Kreis Mettmann kann nur durch eine gesamtheitliche Betrachtung dieses breiten Spektrums zielführend bearbeitet werden. Daher wurde im vergangenen Jahr die Stabsstelle Mobilität gegründet, welche seit September 2020 im Planungsamt der Verwaltung angesiedelt ist. Sie soll vornehmlich den Prozess zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung steuern bzw. gestalten sowie Projekte mit Mobilitätsbezug miteinander vernetzen. Neben diesen Aufgaben wird die Stabsstelle Mobilität die dem Kreis Mettmann gesetzlich zugewiesene Rolle des ÖPNV-Aufgabenträgers wahrnehmen.

Daneben gilt es auch, Verkehrsprojekte anderer Projektträger (Straßen.NRW, Autobahn GmbH, Eisenbahnbundesamt u.a.) in der Region zu begleiten und unter *mobilitätsbezogenen* Aspekten hierzu im Mobilitätsausschuss zu informieren. *Raumbezogene* Aspekte dieser Verkehrsprojekte oder Infrastrukturvorhaben werden wegen des Planungs- und Landschaftsbezugs nach wie vor im Ausschuss für Klima-, Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz (KULAN) behandelt.

### 1. Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr

#### 1.1 Nahverkehrsplanung

Der Kreis Mettmann verfügt mit über 100 Bus- und 8 Bahnlinien über ein dichtes Nahverkehrsnetz, welches das Kreisgebiet erschließt.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist der Kreis Mettmann Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Er übernimmt in diesem Sinne gebietsbezogen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. Neben dem Kreis Mettmann mit der Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann (KVGM) sind die Städte Hilden mit der Verkehrsgesellschaft Hilden (VGH), Monheim am Rhein mit den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) und Velbert mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert (VGV) als Eigentümerkommunen eines Verkehrsunternehmens ebenfalls Aufgabenträger mit der Zuständigkeitsbegrenzung auf den Ortsverkehr in ihrem Stadtgebiet.

Zu den Pflichten, die dem Kreis für das gesamte Kreisgebiet gesetzlich zugewiesen sind, gehört die Erstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP). Der NVP dient der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV und konkretisiert die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs. Er ist das Ergebnis der politischen Willensbildung des Kreises Mettmann - im Zusammenwirken mit den kreisangehörigen Städten - und setzt den Rahmen für die künftige Ausgestaltung der Verkehrsleistungen. Angelegenheiten dieses Handlungsfeldes gehören zu den zentralen Aufgaben, die in die Zuständigkeit des Mobilitätsausschusses fallen. Bei unterschiedlichen Zielen und Wünschen (z.B. zweier kreisangehöriger Städte) kommt dem Ausschuss die wichtige Rolle des entscheidenden Vermittlers zwischen regionalen und den jeweiligen lokalen Interessen zu. Zur Sicherstellung eines attraktiven grenzüberschreitenden Nahverkehrs stimmt sich der Kreis Mettmann kontinuierlich mit den Nachbaraufgabenträgern ab.

Der gültige Nahverkehrsplan ist durch Kreistagsbeschluss am 07.04.2014 in Kraft getreten. Er ist in digitaler Form auf der Homepage des Kreises Mettmann unter „Weitere Themen/ Straßen&Verkehr/Verkehr/Nahverkehrsplanung“ abrufbar.

Seither arbeitet die Verwaltung stringent an der Umsetzung der im NVP enthaltenen Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsansätze zur Verbesserung des Fahrplanangebotes. Darüber hinaus enthält der NVP folgende Themenschwerpunkte, die weiterhin bearbeitet bzw. künftig stärker betrachtet werden:

- Qualitätsmanagement,
- Busbeschleunigung,
- Infrastruktur/Barrierefreiheit, Fahrgastinformation,
- Mobilstationen sowie P+R/B+R,
- Flexible Bedienungsformen (OnDemand usw.).

Darüber hinaus wird die Verwaltung perspektivisch das Thema „Schnellbusse“ bearbeiten.

## **1.2 Direktvergaben**

Im Jahr 2019 haben der Kreis Mettmann, die Stadt Düsseldorf und die Stadt Hilden die Rheinbahn AG (Rheinbahn), die Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH (KVGM) und die Verkehrsgesellschaft Hilden mbH (VGH) bis zum Jahr 2042 im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten in einem integrierten Gesamtnetz einschließlich der damit verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 beauftragt. Die KVGM sowie die VGH betreiben selbst keine Buslinien und haben daher auch keine

Fahrzeuge und kein Fahrpersonal. Sie haben die Leistungserbringung über Kooperationsverträge auf die Rheinbahn übertragen.

Gegenstand der Direktvergabe ist das bisher schon von der Rheinbahn, der KVGM und der VGH gemeinsam bediente Netz als integrierte Gesamtleistung, bestehend aus Straßenbahn-, Stadtbahn- und Busverkehren. Zu diesem Netz zählen auch grenzüberschreitende Linien, die in die Gebiete benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger (mitbediente Aufgabenträger) führen. Umfang, Art und Weise sowie Qualität der in diesem Gesamtnetz zu erbringenden Verkehrsdienste richten sich nach den kommunalen Nahverkehrsplänen.

Mit Busverkehr Rheinland (BVR) sowie den Verkehrsunternehmen der benachbarten Aufgabenträger, welche im Gebiet des Kreises Mettmann ÖPNV-Verkehre erbringen, wurden ähnlich gelagerte Regelungen bzw. Vereinbarungen getroffen.

### **1.3 Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**

Ein weiterer Themenkomplex ist die Mitgliedschaft des Kreises Mettmann im Zweckverband des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), dem er seit seiner Gründung im Jahr 1980 angehört.

Der Zweckverband VRR ist Aufgabenträger für den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV). Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.

Der SPNV im Kreis Mettmann ist im Mobilitätsausschuss regelmäßig Gegenstand der Beratungen. Der Kreis vertritt im Rahmen seiner Mitgliedschaft im Zweckverband aktiv seine Belange und die seiner kreisangehörigen Städte. So treibt der Kreis Mettmann z.B. das Projekt „Ratinger Weststrecke“ zwischen Düsseldorf und Duisburg im regionalen Schulterschluss mit den Anrainerkommunen und dem VRR erfolgreich voran. Auch über Planungen des VRR zu Angebotsanpassungen beim SPNV im Kreisgebiet wird der Ausschuss informiert.

Der Zweckverband koordiniert auch die Finanzierungsangelegenheiten zwischen den Mitgliedskommunen und den bedienenden Verkehrsunternehmen und legt die jeweiligen Finanzierungs- bzw. Umlageverpflichtungen leistungsbezogen im Verbundetat fest. Hieraus entwickelt sich die Festsetzung der Teilkreisumlage des Kreises gegenüber den kreisangehörigen Städten. Im Zuge der jährlichen Haushaltsberatung werden Finanzierungsangelegenheiten des Produktes 12.02.01 im Mobilitätsausschuss für den Kreistag vorbereitet. Die Funktion der Vorberatung obliegt dem Ausschuss ebenfalls in grundlegenden Themenfeldern, die im Rahmen der Mitgliedschaft im Zweckverband VRR eine Entscheidung über die Einbringung der Kreisinteressen und/oder zur Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen (z.B. insb. EU-Recht) erfordern.

### **1.4 Beteiligungen**

Eine enge Verknüpfung zwischen den Aufgaben der Finanzierung des ÖPNV-Leistungsportfolios und der Nahverkehrsplanung besteht bei der zu 100% kreiseigenen Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH (KVGM). Gleiches gilt für die Regiobahn GmbH und Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH. Die Gesellschaften unterstützen in ihren Ausrichtungen die

Zielsetzungen des Kreises in effektiver und innovativer Weise. Verbindende Sachverhalte und Themenfelder zur Definition und Wahrnehmung der Kreisinteressen fallen in die Zuständigkeit des Mobilitätsausschusses.

Das Beteiligungsmanagement berichtet dem Mobilitätsausschuss anlassbezogen oder mindestens jährlich (wechselweise in schriftlicher oder mündlicher Form) über die Entwicklung der Gesellschaften. Die Berichterstattung dient zur Informationsvermittlung und Steuerungsunterstützung der Politik in Bezug auf die wirtschaftliche Ausrichtung der Gesellschaften.

## **2. Mobilitätsthemen und -projekte / Mobilitätsmanagement**

### **2.1 Einführung in die Thematik**

Zum Einstieg in die Thematik soll zunächst eine begriffliche Einordnung dienen:

Der Begriff „Mobilität“ beschreibt die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung. Der „Verkehr“ bildet hingegen die realisierte Mobilität ab. Beide Begriffe lassen sich nicht gleichsetzen, da Mobilität die individuellen Motive und Hintergründe stärker betont. Verkehr und Mobilität behandeln entsprechend unterschiedliche Aspekte des Verkehrsgeschehens. Ein weiterer wichtiger Begriff ist in dem Zusammenhang die „Erreichbarkeit“. Diese zielt konkret auf den Zeitaufwand ab, der benötigt wird, um Ziele zu erreichen. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit muss dabei nicht zwangsläufig zu mehr Verkehr führen, vielmehr kann Erreichbarkeit auch dadurch erreicht werden, dass Wege verkürzt werden.

Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus. Dazu gehören insbesondere Maßnahmen, die die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen beeinflussen. Mobilitätsmanagement wirkt auf der Ebene der räumlichen Mobilität und ermöglicht dadurch die zielorientierte Gestaltung von Verkehr, noch bevor dieser entsteht. Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement einen wichtigen Baustein der modernen Verkehrsplanung dar.

### **2.2 Radverkehrskonzept Kreis Mettmann (RVK)**

Die Verwaltung wurde beauftragt, mit Unterstützung durch ein Planungsbüro ein kreisweites Radverkehrskonzept (RVK) zu erstellen. Ziel ist es, den Alltagsradverkehr zu stärken, seinen Anteil am Modal Split langfristig zu erhöhen und den Radfahrenden im Kreis Mettmann ein sicheres und komfortables Radwegenetz zu bieten. Die Erarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten, den Nachbarkommunen und weiteren Akteuren/Experten (Straßenbaulastträgern, ADFC, VCD u.a.). Zudem wurde die Verwaltung mit der Erarbeitung eines touristischen Knotenpunktsystems beauftragt, das es Radtouristen künftig leichtmachen soll, sich im Kreisgebiet zu orientieren und interessante Radrouten zusammenzustellen.

Zum Radverkehrskonzept wird im Mobilitätsausschuss regelmäßig bis zur abschließenden Beschlussfassung berichtet. Hinsichtlich des touristischen Knotenpunktsystems wird ergänzend der Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Kultur und Tourismus eingebunden.

## **2.3 Mobilstationen**

Die Kernaufgabe von Mobilstationen ist die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote. Dies bietet die Möglichkeit, dass die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger ideal kombiniert werden können. So kann der ÖPNV nicht bei allen Relationen das beste Angebot bieten. In Kombination mit anderen Verkehrsträgern, bspw. (Leih-)Fahrrädern, kann vom ÖPNV so ideal auch die „letzte Meile“ bis zum Ziel zurückgelegt werden. Aber auch Taxisstände, Carsharing, P+R Stellplätze u.v.m. können als mögliche Bausteine einer Mobilstation eine gute Alternative zur reinen Autofahrt sein. Dabei kann die Ergänzung durch weitere Serviceangebote (wie z. B. Gastronomie, Einzelhandel oder Gepäckschließfächer) weitere Anreize schaffen, sich intermodal (= mit mehreren Fortbewegungsmitteln innerhalb eines Weges) fortzubewegen. Dies verbessert die Mobilität von Menschen ohne PKW, entlastet die Straßen und schont die Umwelt.

Für den Verbundraum hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ein Konzept für die Einrichtung von Mobilstationen erstellt. Die im Kreis Mettmann vorgeschlagenen Standorte knüpfen dabei immer an den ÖPNV an. Auch wird die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger (bspw. in Form von Bike&Ride) bereits im Nahverkehrsplan des Kreises betrachtet.

## **2.4 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Die Verwaltung beabsichtigt, in den kommenden Wochen Sondierungsgespräche mit der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle des Zukunftsnetzes Mobilität NRW aufzunehmen. Perspektivisch sollte der Beitritt des Kreises Mettmann zum Zukunftsnetz Mobilität NRW angestrebt werden. Das Zukunftsnetzwerk bietet Kommunen ein breites Beratungsspektrum, eine Austauschplattform für aktuelle Themen sowie konkrete Unterstützungsleistungen (Referenten, Fortbildungen etc.) in Fragen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung an.

# **3. Verkehrsprojekte im Kreisgebiet**

## **3.1 Begleitung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Kreisgebiet bzw. der Region**

Der Kreis Mettmann ist von mehreren Autobahnen durchzogen, deren Um- oder Ausbau Einfluss auf die Mobilität im Kreisgebiet hat. Dies betrifft beispielsweise den Lückenschluss bei der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost und Heiligenhaus-Hofermühle, den vorgesehenen Ausbau der A 3 auf acht Spuren zwischen dem Kreuz Leverkusen und dem Kreuz Ratingen-Breitscheid sowie den Ausbau der A 52 auf sechs Spuren mit einer neuen Brücke über die Ruhr.

Auch im Bereich des Schienenverkehrs gilt es, Projekte zu begleiten. Stellvertretend seien hier die Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) genannt.

Sofern und soweit der Kreis als Träger der Landschaftsplanung betroffen ist, werden solche raumbedeutsamen Infrastrukturprojekte weiterhin im KULAN behandelt.

Informationen zu den *verkehrlichen* Zielen, Entwicklungen und Perspektiven bei den oben genannten oder ähnlichen (Groß-)Vorhaben insbesondere des Bundes oder des Landes NRW mit Auswirkungen auf das Kreisgebiet sollen künftig im Mobilitätsausschuss gegeben werden.

### **3.2 Radwege in anderer Baulastträgerschaft**

Der Kreis Mettmann bzw. die Verwaltung begleitet fachlich auch Radwegeprojekte, die sich in der Baulastträgerschaft Dritter, wie dem Landesbetrieb Straßen NRW, befinden. Hier sind beispielhaft die Radwegplanungen an der L 239 zwischen Mettmann und Ratingen, der Lückenschluss des Radweges im Neandertal (L 403/ L 357) oder der Radschnellweg in Langenfeld/Monheim am Rhein zu nennen.

Zwischenstände und Informationen zu diesen Projekten werden im Mobilitätsausschuss gegeben. Der Bau und die Sanierung *kreiseigener* Radwege werden nach wie vor im Bauausschuss behandelt.

## **4. Regionale Kooperationen mit Mobilitätsbezug**

Es ist allgemein bekannt, dass Verkehr nicht an der Stadtgrenze haltmacht und deshalb regional betrachtet werden sollte. Gleiches gilt für den Versuch einer Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Entscheidungen hierzu können erhebliche Wechselwirkungen in der Region auslösen (Stichwort „Umweltspuren“ in Düsseldorf), die am besten zuvor interkommunal bzw. mit den relevanten Akteuren durchdacht werden.

Zu diesem Zweck haben sich in der Region Kooperationen gebildet, in denen regionale Ziele abgestimmt und aktuelle Herausforderungen gemeinsam angegangen werden können.

### **4.1 RegioNetzWerk**

Das RegioNetzWerk hat nach der erfolgreichen Teilnahme an dem im Sommer 2017 abgeschlossenen Landeswettbewerb „StadtUmland.NRW“ seine regionale Zusammenarbeit zur Umsetzung eines gemeinsam erarbeiteten Zukunftskonzepts für die Region nahtlos fortgesetzt. Es hat sich kooperativ und umsetzungsorientiert weiterentwickelt und verstetigt.

Das Netzwerk besteht im Kern aus den sechs Partnern (Kreis Mettmann sowie den Städten Düsseldorf, Duisburg, Meerbusch, Ratingen und Krefeld). Halbjährlich werden die wesentlichen Eckpunkte der Zusammenarbeit und die weitere Vorgehensweise abgestimmt. Seit August 2020 werden die Kommunen durch eine Netzwerkerin unterstützt.

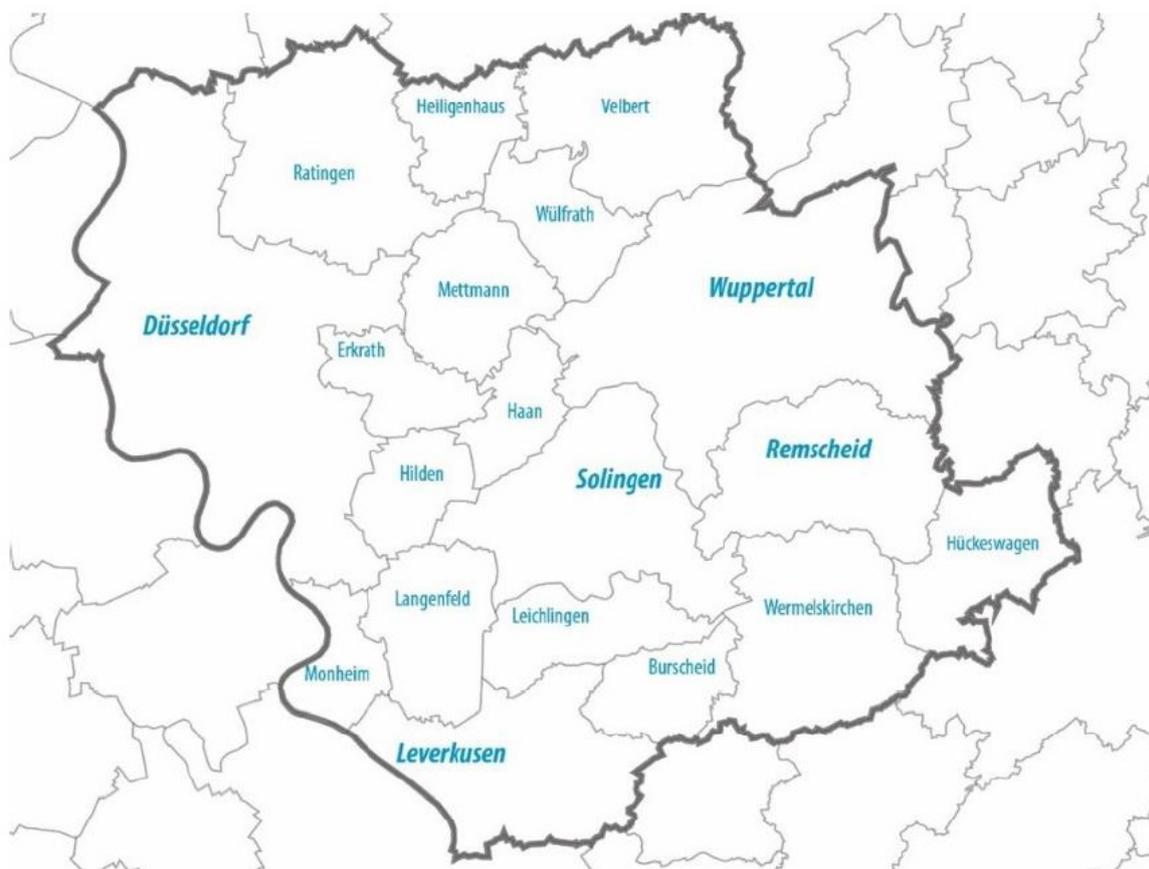
Ziel des RegioNetzWerks ist die Verwirklichung verschiedener kommunaler und interkommunaler Leitprojekte der Siedlungsentwicklung sowie Mobilität. So wurden die langjährigen Aktivitäten des Kreises Mettmann zur Ausbaumaßnahme „Ratinger Weststrecke“ bereits erfolgreich mit dem RegioNetzWerk verknüpft. Dies stärkt die Argumentation der beteiligten Akteure für das Vorhaben aufgrund der sich klar abzeichnenden und weiter wachsenden Verkehrsbedeutung.

In der Umsetzungsphase des Zukunftskonzeptes sind erste Arbeitsgruppen gegründet worden und weitere Veranstaltungen geplant. Dies betrifft neben dem SPNV auch den Radverkehr, bei dem Übergabe- bzw. Anschlusspunkte innerhalb der Planungsregion betrachtet und aufeinander abgestimmt werden sollen.

## 4.2 StadtUmland-Verbund „Zwischen Rhein und Wupper“

Auch der Verbund „Zwischen Rhein und Wupper – zusammen wachsen“ hat seinen Ursprung in dem Landeswettbewerb „StadtUmland.NRW“ und nach der erfolgreichen Teilnahme seine regionale Zusammenarbeit zur Umsetzung eines gemeinsam erarbeiteten Zukunftskonzepts für die Region fortgesetzt. Der Verbund besteht aus den Städten Burscheid, Düsseldorf, Hückeswagen, Leichlingen, Leverkusen, Remscheid, Solingen, Wuppertal und dem Kreis Mettmann sowie allen kreisangehörigen Städten.

### Karte des Kooperationsraums „Zwischen Rhein und Wupper – zusammen wachsen“:



Seinerzeit wurden für den Bereich Mobilität die beiden Pilotprojekte „Städtebahn-Studie“ und „Rheinisch-Bergisches Radwegenetz“ als für den Raum besonders relevant herausgearbeitet.

Mit dem Pilotprojekt „Städtebahnstudie“ war beabsichtigt, den Verbundraum als „eine Stadt“ zu betrachten und dabei zeitliche Komponenten in der Entfernungsbetrachtung vor räumlichen Distanzen in den Vordergrund zu stellen. Wichtige Knotenpunkte des Öffentlichen Verkehrs sollten u.a. mit Blick auf Entwicklungsmöglichkeiten für das Wohnen, auf Chancen einer zusätzlichen Vernetzung mit anderen Verkehrssystemen und auf die Arbeitsteilung mit anderen Angeboten beschrieben werden.

Das Pilotprojekt „Rheinisch-Bergisches Radwegenetz“ beinhaltete die Betrachtung der regionalen Fahrradwege gleichermaßen für den touristischen wie für den alltäglichen Radverkehr. Kommunale Radverkehrsprojekte sollten verknüpft und mit regionaler Perspektive weiterentwickelt werden. Dabei sollte auch das Landschaftserleben und die Verknüpfung mit Zielpunkten für Freizeit und Erholung Berücksichtigung finden. Das regionale Radwegenetz sollte somit einen wichtigen Beitrag in der Nahmobilität und zur Stärkung des Umweltverbunds leisten.

Die beiden Pilotprojekte wurden in einem „Integrierten Regionalen Mobilitätskonzept (IRM)“ zusammengeführt, denn (nur) für die Erarbeitung eines solchen IRM stellt das Land NRW über einen Zeitraum von drei Jahren (2020 bis 2022) 328.000 Euro Fördermittel zur Verfügung. Nachdem Anfang 2020 eine Mobilitätsmanagerin eingestellt werden konnte, wurde im 2. Quartal 2020 eine Bürogemeinschaft, bestehend aus planersocietät (Dortmund), plan-lokal (Dortmund) und Stein Stadt- und Regionalplanung (Frankfurt am Main), mit der Erarbeitung des IRM beauftragt.

Seit August 2020 erarbeiten die Büros das IRM, die 19 Städte und der Kreis Mettmann werden in den Prozess, den die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH steuert, eingebunden. Nach einer Grundlagenermittlung, werden zurzeit Handlungsfelder und -räume sowie Beispielräume für eine zielgerichtete Mobilitätsentwicklung identifiziert, die übertragbare Lösungen für die regionale Mobilität aufzeigen sollen. Anschließend sollen regionalbedeutsame Maßnahmen und Projekte identifiziert und gemeinsam priorisiert werden.

Die Erstellung des IRM soll im Sommer 2021 abgeschlossen sein.