

# Regionales Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr

## Endbericht

Gefördert durch:

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



REGIONALVERBAND  
**RUHR**

## IMPRESSUM

### Herausgeber:



Regionalverband Ruhr  
Die Regionaldirektorin  
Kronprinzenstraße 35 . 45128 Essen  
Fon 0201/2069-0 . Fax 0201/2069-500  
info@rvr.ruhr . www.rvr.ruhr

### Inhaltlich verantwortlich:

Bereich Planung  
Referat Regionalentwicklung  
Referat Mobilität

in Zusammenarbeit mit:  
Planersocietät – Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
sowie ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH

### Titelgestaltung:

Team Kommunikationsdesign, RVR

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Essen, September 2022



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
www.planersocietaet.de  
Alexander Reichert, Dipl.- Ing.  
Lisa Klopff, M. Sc.  
Theresa Heitmann, M. Sc.  
Florian Rehmstedt, M. A.  
Dennis Jaquet, M. Sc.  
Gernot Steinberg, Dipl.-Ing.



ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH  
Goltsteinstraße 87a  
50968 Köln  
www.ift-consulting.de  
Christian Rast  
Julia Herrnberger

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>9</b>
1.1	Vorgehensweise und Meilensteine	10
1.2	Ein gemeinsam entwickeltes Konzept	10
1.3	Definition Freizeit, Tourismus und Urlaub – ein gemeinsamer Nenner zu Beginn	12
<b>2</b>	<b>Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr – Eine besondere Herausforderung für die Mobilitätswende</b>	<b>14</b>
2.1	Bestehende Ziele in der Region	15
2.2	Das Zielkonzept	17
<b>3</b>	<b>Analyse der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr</b>	<b>24</b>
3.1	Bestandteile und Aufbau der Analyse	25
3.2	Die Metropole Ruhr als Freizeitregion	26
3.2.1	Siedlungsstruktur und Soziodemographie	26
3.2.2	Freizeitangebot	29
3.2.3	Mobilitätsangebote	39
3.2.4	Marketing und Kommunikation	56
3.3	Zielgruppen und Milieus	60
3.4	Freizeitmobilitätsverhalten	64
3.5	Vernetzte Freizeitmobilität	71
3.6	Erreichbarkeit der Freizeitziele	74
3.6.1	Hotspots – Analyse ausgewählter Räume	83
3.7	Akteur*innenanalyse	96
3.8	Zusammenfassung und Fazit der Analyse	100
<b>4</b>	<b>Ein räumliches Leitbild für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr</b>	<b>103</b>
4.1	Inhalte des räumlichen Leitbilds	104
4.2	Entwurf eines verkehrsträgerübergreifenden Leitbildes	108
4.3	Ableitung von verkehrsträgerspezifischen Zielnetzen	114
4.4	Definition von Qualitätsstandards	116
4.5	Ist-Soll-Abgleich	122
4.6	Ableitungen für die Maßnahmenentwicklung	127
<b>5</b>	<b>Maßnahmen für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr</b>	<b>128</b>
5.1	Handlungsfeld I: Qualitätssteigerung auf den Vernetzungsachsen im SPNV und Radverkehr	133
5.2	Handlungsfeld II: Verbesserung der Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten	142
5.3	Handlungsfeld III: Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitmobilität an den hierarchisierten Mobilitätsknoten	154
5.4	Handlungsfeld IV: Maßnahmen an den Hotspots zur Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Anbindung der Standorte	162

---

5.5	Handlungsfeld V: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die vernetzte Freizeitmobilität	178
5.6	Handlungsfeld VI: Maßnahmen im Mobilitäts- und Tourismusmarketing	191
5.7	Handlungsfeld VII: Maßnahmen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Freizeitmobilität	199
5.8	Handlungsfeld VIII: Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote	204
<b>6</b>	<b>Piloträume</b>	<b>212</b>
6.1	Gasometer Oberhausen	213
6.2	FZX Xanten / Altstadt / APX	222
6.3	UNESCO Weltkulturerbe Zeche Zollverein	230
6.4	Haard	238
6.5	Harkort-/Hengsteysee	245
6.6	Landschaftspark Hoheward	254
6.7	Piloträume: Eine erste Bestandsaufnahme	261
<b>7</b>	<b>Umsetzungsstrategie und Ausblick auf die Freizeitmobilitätsplanung in der Region</b>	<b>263</b>
<b>8</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>269</b>
<b>9</b>	<b>Anhang</b>	<b>275</b>

---



# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektaufbau mit Meilensteinen, oben: Daten der Treffen des Unterarbeitskreises .....	10
Abbildung 2: Impressionen aus den Workshops .....	11
Abbildung 3: Die Facetten der Freizeitmobilität .....	12
Abbildung 4: Ziele und Leitlinien als Grundlage und Rahmen für das Gesamtprojekt .....	14
Abbildung 5: Dokumentenanalyse Mobilität, Freizeit und Tourismus .....	16
Abbildung 6: Die Leitsätze des Freizeitmobilitätskonzept auf Basis des RMEK .....	17
Abbildung 7: Bestandteile und Ablauf der Analyse .....	25
Abbildung 8: Raumstruktur der Metropole Ruhr.....	27
Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2019 .....	28
Abbildung 10: Touristisches Bettenangebot Metropole Ruhr 2019 .....	36
Abbildung 11: Öffentlicher Personenverkehr in der Metropole Ruhr .....	41
Abbildung 12: Potenzielle Standorte von Mobilstationen des VRR.....	43
Abbildung 13: Sharing-Angebote in der Metropole Ruhr .....	44
Abbildung 14: Tarif-Übersicht des ÖPNV in der Metropole Ruhr .....	45
Abbildung 15: MIV-Netzstruktur in der Metropole Ruhr.....	47
Abbildung 16: Anzahl an Standorten mit Ladeinfrastruktur für E-Autos .....	48
Abbildung 17: Überblick über Freizeitroutes im <i>radrevier.ruhr</i> .....	49
Abbildung 18: Offizielle Wanderwege in der Metropole Ruhr .....	51
Abbildung 19: Flugdestinationen am Flughafen Dortmund.....	52
Abbildung 20: Touristische Übernachtungen Metropole Ruhr 2019.....	54
Abbildung 21: Tourismusintensität Metropole Ruhr 2019 .....	56
Abbildung 22: Customer Journey.....	64
Abbildung 23: Verkehrsmittelverfügbarkeit in der Metropole Ruhr .....	65
Abbildung 24: ÖPNV-Fahrscheinart .....	66
Abbildung 25: Sharing-Nutzung der Bewohner*innen der Metropole Ruhr .....	66
Abbildung 26: Modal Split im Freizeitverkehr der Metropole Ruhr .....	67
Abbildung 27: Modal Split im Freizeitverkehr nach Wegelängen.....	68
Abbildung 28: Modal Split im Freizeitverkehr nach kreisfreien Städten und Kreisen .....	68
Abbildung 29: Wegeanzahl im Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr .....	69
Abbildung 30: Distanzen im Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr .....	70
Abbildung 31: Wegeaufkommen im Freizeitverkehr Uhrzeit, Wochentag und Monat (n= 5544 Wege).....	71
Abbildung 32: Intermodale Wegeketten - Beispiel 1 .....	72
Abbildung 33: Intermodale Wegeketten - Beispiel 2 .....	73
Abbildung 34: Intermodale Wegeketten - Beispiel 3 .....	73
Abbildung 35: Intermodale Wegeketten - Beispiel 4 .....	74
Abbildung 36: Intermodale Wegeketten - Beispiel 5 .....	74
Abbildung 37: Räumliche Abstufung der Analyse.....	75
Abbildung 38: Freizeit- und Kultureinrichtungen in der Metropole Ruhr.....	76
Abbildung 39: Anbindung der Freizeitziele durch den MIV .....	77
Abbildung 40: Anbindung der Freizeiteinrichtungen durch den MIV nach Themen .....	78
Abbildung 41: Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV.....	79
Abbildung 42: Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV nach Themen .....	80
Abbildung 43: Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV nach Angebot .....	81
Abbildung 44: Anbindung der Freizeiteinrichtungen durch den Radverkehr .....	82
Abbildung 45: Anbindung der Freizeiteinrichtungen durch den Radverkehr nach Themen .....	82
Abbildung 46: Themen der Hotspot-Standorte .....	83
Abbildung 47: Übersichtskarte der Hotspots.....	84
Abbildung 48: Erreichbarkeit der Hotspots mit dem MIV .....	86
Abbildung 49: Erreichbarkeit der Hotspots mit dem Rad .....	88
Abbildung 50: Werktägliche Erreichbarkeit von RVR-Revierparks und Freizeitzentren mit dem ÖPNV .....	89
Abbildung 51: Lage der Hotspots.....	90
Abbildung 52: Anbindung der Hotspots an das übergeordnete MIV-Netz .....	91
Abbildung 53: Parkplatzangebot an den Hotspots .....	91
Abbildung 54: ÖPV-Angebot an den Hotspots.....	92
Abbildung 55: Einfluss des Reliefs .....	93
Abbildung 56: Einbindung der Hotspots an die RUHR.TOPCARD .....	95
Abbildung 57: Einbindung der WelcomeCard Ruhr .....	95
Abbildung 58: Anreisebeschreibungen der Internetauftritte der Hotspots .....	96
Abbildung 59: Akteur*innen der Freizeitmobilität .....	98
Abbildung 60: Auszug aus Akteurslandschaft Dortmund (Kultur- und Freizeiteinrichtungen).....	99

Abbildung 61: Arbeitsschritte bei der Entwicklung eines räumlichen Leitbildes.....	103
Abbildung 62: Übersicht der Mobilitätsknoten .....	105
Abbildung 63: Kategorisierung der Hotspots für das räumliche Leitbild .....	107
Abbildung 64: Die Raumstruktur .....	108
Abbildung 65: Vernetzung der Mobilitätsknoten .....	110
Abbildung 66: Anbindung der Hotspot an die Mobilitätsknoten.....	111
Abbildung 67: Verkehrsträgerübergreifendes Leitbild .....	113
Abbildung 68: Verkehrsträgerspezifisches Zielnetz der vernetzten Freizeitmobilität .....	115
Abbildung 69: Ermittlung des Ausstattungsbedarfs .....	116
Abbildung 70: Qualitätsstandards der Mobilitätsknoten .....	119
Abbildung 71: Qualitätsstandards an den Hotspots .....	120
Abbildung 72: Qualitätsstandards auf den Verbindungen.....	121
Abbildung 73: Ist-Soll-Abgleich des Netzes ÖV und Intermodalität .....	124
Abbildung 74: Ist-Soll-Abgleich Radverkehr.....	126
Abbildung 75: Handlungsfelder des Freizeitmobilitätskonzeptes .....	130
Abbildung 76: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe .....	131
Abbildung 77: Bedienung im SPNV .....	135
Abbildung 78: Qualitätsstandards für den Freizeit- und Alltagsradverkehr .....	139
Abbildung 79: Beispiel Bochumer Süden .....	152
Abbildung 80: Beispiel einer Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw.....	155
Abbildung 81: metropolradruhr-Station.....	156
Abbildung 82: Mögliche Ausgestaltung von Stelen an einer Mobilstation.....	157
Abbildung 83: Übersicht der Mobilitätsknoten .....	159
Abbildung 84: Digitaler Tourismuscounter in Münster Hbf und Fußgängerleitsystem DO Hbf (temporär/Umbau)..	160
Abbildung 85: Rippenpflaster als Auffinde-/Leitstreifen und Noppenpflaster als Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder am Bahnsteig .....	160
Abbildung 86: Aufbau einer Mobilstation .....	161
Abbildung 87: Beispiel Gestaltung Bahnhofsumfeld in Schwerte.....	161
Abbildung 88: Grundmaße der Fußwegeinfrastruktur gemäß FGSV .....	164
Abbildung 89: Leitsystem, Stadtpläne für den Fußverkehr in Bristol .....	166
Abbildung 90: Doppelstockparker in Graz .....	173
Abbildung 91: Radluftstation Gelsenkirchen .....	173
Abbildung 92: Beispiel Anfahrtsinformationen .....	176
Abbildung 93: Mobilitätsplan ExtraSchicht 2022.....	177
Abbildung 94: Fahrradabteile Metronom, ÖBB.....	185
Abbildung 95: Radbusse im Schwarzwald.....	186
Abbildung 96: Maßnahmenübersicht .....	210
Abbildung 97: Übersicht Piloträume.....	213
Abbildung 98: Masterplan Neue Mitte 4.0 (vgl. Bericht aus den Kommunen).....	214
Abbildung 99: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Gasometer.....	215
Abbildung 100: Beispiel Gestaltung Fuß- und Radwegeachse .....	218
Abbildung 101: Beispiel Kombination Gepäckaufbewahrungsanlage Radabstellanlage .....	220
Abbildung 102: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum FZX Xanten / Altstadt / APX.....	223
Abbildung 103: Bestehender Fahrplan SL42 .....	225
Abbildung 104: Beispiel Stärkung des Umweltverbundes im Internetauftritt.....	228
Abbildung 105: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum UNESCO Weltkulturerbe Zeche Zollverein .....	231
Abbildung 106: Beispiel Mobilstation Zeche Zollverein.....	233
Abbildung 107: Kurzfristige Mindestmaßnahme: Zugang Zeche Zollverein Nord in Essen .....	234
Abbildung 108: Anreizsetzung für die Anreise mit dem ÖV .....	236
Abbildung 109: Beispiel Wegeleitsysteme Ravensburger Spieleland .....	237
Abbildung 110: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Haard .....	240
Abbildung 111: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Harkort-/Hengsteysee .....	246
Abbildung 112: RuhrtalRadweg - Streckenabschnitte mit Qualifizierungsbedarf .....	251
Abbildung 113: Empfohlene Querschnitte für Mobilrouten.....	252
Abbildung 114: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Landschaftspark Hoheward .....	256
Abbildung 115: Beispiel und Aufbau eines Steckbriefs.....	279

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gewerbliche Betten und Betriebe Metropole Ruhr 2019 .....	35
Tabelle 2: Klassifizierungen und Zertifizierungen Betriebe Metropole Ruhr 2021 .....	37
Tabelle 3: Internationale Erreichbarkeiten im SPfV .....	39
Tabelle 4: Gegenüberstellung von Reisezeit und Kosten im ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen .....	46
Tabelle 5: Ankünfte und Übernachtungen Metropole Ruhr 2019 .....	53
Tabelle 6: Tourismusintensität Metropole Ruhr 2019 .....	55
Tabelle 7: RUHR.TOPCARD Ranking Einrichtungen 2019 .....	58
Tabelle 8: Zielgruppen Metropole Ruhr .....	61
Tabelle 9: Stärken und Schwächen der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr .....	100
Tabelle 10: Definition der Mobilitätsknoten .....	104
Tabelle 11: Kategorisierung für die Hotspots .....	106
Tabelle 12: Vernetzung der Mobilitätsknoten .....	109
Tabelle 13: Vernetzung von Hotspots und Mobilitätsknoten .....	110
Tabelle 14: Kategorisierung von Mobilstationen .....	117
Tabelle 15: Beispielräume Parkraumbewirtschaftung .....	169
Tabelle 16: Beispielkalkulation für verschiedene Freizeitdestinationen .....	179
Tabelle 17: GreenSign Zertifizierungslevel .....	189
Tabelle 18: Auswahlkriterien Piloträume .....	212
Tabelle 19: Akteur*innen der Freizeitmobilität in Xanten .....	228
Tabelle 20: Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse .....	283

# Abkürzungsverzeichnis

---

ÖBB *Österreichische Bundesbahn*  
B+R *Bike-and-Ride*  
BOGESTRA *Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG*  
DEHOGA *Deutscher Hotel- und Gaststättenverband*  
DFI *Dynamische Fahrgastinformation*  
DTV *Deutscher Tourismusverband*  
ELP *Emscher Landschaftspark*  
ERA *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*  
ERIH *(Europäische) Route der Industriekultur*  
FGSV *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*  
FMK *Freizeitmobilitätskonzept*  
FTK *Freizeit-/Tourismuskonzept*  
IC *Intercity*  
ICE *Intercity-Express*  
Kfz *Kraftfahrzeug*  
LSA *Lichtsignalanlage*  
MICE *Meetings Incentives Conventions Exhibitions*  
MiD *Mobilität in Deutschland*  
MIV *Motorisierter Individualverkehr*  
NWL *Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe*  
ÖPNV *Öffentlicher Personennahverkehr*  
ÖPV *Öffentlicher Personenverkehr*  
ÖSPV *Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr*  
ÖV *Öffentlicher Verkehr*  
P+R *Park-and-Ride*  
Pkw *Personenkraftwagen*  
POI *Points of Interest*  
QS *Qualitätsstufe*  
RB *Regionalbahn*  
RE *RegionalExpress*  
RMEK *Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept*  
RRX *Rhein-Ruhr-Express*  
RTG *Ruhr Tourismus GmbH*  
RVR *Regionalverband Ruhr*  
SPFV *Schienenpersonenfernverkehr*  
SPNV *Schienenpersonennahverkehr*  
StVO *Straßenverkehrs-Ordnung*  
UAK *Unterarbeitskreis*  
VHAG *Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft*  
VRR *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*

# 1 Einleitung

Mit dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept (RMEK) des Regionalverband Ruhr (RVR) und den vielerorts entstehenden bzw. bestehenden städtischen und interkommunalen Mobilitätskonzepten, Masterplänen und Verkehrsentwicklungsplänen haben die Kommunen und Kreise der Metropole Ruhr die Weichen für eine Verkehrswende in der Region gestellt. Diese Konzepte verfolgen einen integrierten, strategischen Ansatz und betrachten die Gesamtheit des Verkehrs. Wenn ein Fokus gelegt wird, liegt dieser allerdings häufig auf dem Alltagsverkehr, also insbesondere dem beruflichen Verkehr. Konzepte, die sich ausschließlich mit dem Freizeitverkehr befassen, gibt es in der Metropole Ruhr bis auf wenige standortbezogene Ausnahmen (vgl. RVR 2018c) aktuell nicht.

Dabei hat der Freizeitverkehr in der Region eine hohe Bedeutung. Der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt rund 30 % (vgl. infas 2017). Viele dieser Wege gehen über die Stadt- und Kreisgrenzen hinaus. Jeder zweite Weg wird zudem mit dem Pkw zurückgelegt, insbesondere auf den längeren Wegen ist der eigene Pkw im Haushalt das bevorzugte Verkehrsmittel. Hingegen ist der ÖPNV (6,5 % der Freizeitwege) im Vergleich zu anderen Wegezwecken deutlich unterrepräsentiert. Begründet liegt dies vor allem an den speziellen Anforderungen des Freizeitverkehrs z. B. den deutlich abweichenden Spitzenstunden, den Lagen der Freizeitstandorte oder den speziell erforderlichen Angebotsstrukturen (meist größere Gruppen, Tagesfahrten). Dabei ist der Freizeitverkehr äußerst divers: Vom Familienausflug in den Grugapark, über die Wandergruppe in der Elfringhauser Schweiz, den Jogger- oder Spaziergänger\*innen mit Hund im Wohnort angrenzenden Naherholungsgebiet bis hin zu den Eventtourist\*innen der Cranger Kirmes oder der geplanten IGA 2027. Die Spannweite des Freizeitverkehrs zeigt, dass die Region zwar einerseits allgemein wirkende Mobilitätslösungen im Freizeitverkehr benötigt, andererseits aber auch auf den Standort und die Nutzer\*innengruppe angepasste Mobilitätsangebote, die eine zukunftsfähige, umweltfreundliche Mobilität erst ermöglichen.

Hinzu kommt, dass seit den Hochphasen der Corona-Pandemie verstärkt Urlaub vor der Haustüre gemacht wird und somit eine weitere Zunahme der ohnehin in den letzten Jahren auf über 123 Mio. stark gestiegenen Zahl der jährlichen Tagesausflüge (vgl. RTG 2017) und über 7,2 Mio. Übernachtungen in gewerblichen Betrieben (> 10 Betten) pro Jahr (vgl. IT.NRW 2021) zumindest mittelfristig zu erwarten ist. Inwieweit sich dieser Nachfragetrend verstetigt, ist aktuell noch nicht vorsehbar.

Das weiter zu erwartende Wachstum und die aufgezeigten Besonderheiten des Freizeitverkehrs verdeutlichen den Bedarf eines konzeptionellen, strukturellen Gesamtansatzes für den Freizeitverkehr in der Region, der sich an den Bedürfnissen und Erwartungen der Zielgruppen orientiert. Das Freizeitmobilitätskonzept der Metropole Ruhr soll hierbei einen wichtigen Beitrag leisten und zukunftsfähige Lösungsansätze für die Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr entwickeln. Das Freizeitmobilitätskonzept ist damit ein Beitrag zur Umsetzung der neuen Landestourismusstrategie (Vernetzt, digital, innovativ) und hat zum Ziel, die Mobilitätsangebote auf Freizeitwegen besser zu vernetzen und Menschen durch attraktive Angebote zu motivieren, vermehrt zukunftsfähige, umweltverträglichere Verkehrsmittel zu nutzen. Die Bedürfnisse von Fokus-Zielgruppen auf Basis der lebensstilorientierten Sinus-Milieus bieten dabei eine Orientierung für die Bereitstellung eines optimierten Angebotes.

## 1.1 Vorgehensweise und Meilensteine

Der vorliegende Endbericht stellt die Ergebnisse des Gesamtprozesses vor. Dieser Prozess begann Ende 2020 und schließt an zentrale regionale Mobilitätskonzepte, z. B. dem RMEK oder dem Regionalen Radwegekonzept des RVR, an und entwickelt diese im Sinne der Freizeitmobilität weiter. Der Prozess des Freizeitmobilitätskonzepts wurde in fünf Stufen strukturiert. Abschluss jeder Stufe war ein Zwischenbericht, der die wichtigsten Aussagen und Erkenntnisse der jeweiligen Phase als Meilenstein zusammenfasst.

Nach einer Bestandsaufnahme wurden in einem ersten Schritt Ziele für die Freizeitmobilität abgeleitet. Als Grundlage dient hier das bestehende Zielsystem des RMEK. Anschließend erfolgte eine zielgerichtete Analyse für den Gesamttraum sowie für relevante Freizeitziele in der Region. Mit dem Entwurf eines räumlichen Leitbildes wurden in Phase III die Ziele räumlich mithilfe der Analyseergebnisse konkretisiert und differenzierte Qualitätsstandards entwickelt. Aus den Analyseergebnissen und den in Phase I und III aufgestellten Sollzustand wurden anschließend Handlungserfordernisse abgeleitet, aus denen sich in Phase IV Maßnahmen herauskristallisiert haben. Diese wurden anschließend in Phase V in Piloträumen exemplarisch konkretisiert.

Abbildung 1: Projektaufbau mit Meilensteinen, oben: Daten der Treffen des Unterarbeitskreises



Zu betonen ist, dass das hier vorliegende Konzept Maßnahmen, Handlungsempfehlungen und -ansätze vorschlägt, die es weiter zu konkretisieren und auf den Raum anzupassen gilt. Daher stellt das Konzept als Gesamtes einen ersten Meilenstein für die Gestaltung der Freizeitmobilität in der Region dar. Es ist in den nächsten Jahren gemeinsam mit den vielen Akteur\*innen in der Region weiterzudenken und umzusetzen.

## 1.2 Ein gemeinsam entwickeltes Konzept

Daher wurde von Beginn an darauf geachtet, dass Akteur\*innen im Prozess miteinbezogen wurden. Bereits vor Beginn des Arbeitsprozesses wurde hierzu der Unterarbeitskreis Freizeitmobilität (UAK Freizeitmobilität), moderiert und strukturiert vom RVR, gegründet. Der UAK besteht aus kommunalen und regionalen Vertreter\*innen (z. B. Kommunen, Kreise, RVR) sowie Fachakteur\*innen aus der Mobilität (z. B. VRR, NWL) und dem Tourismus (z. B. RTG).

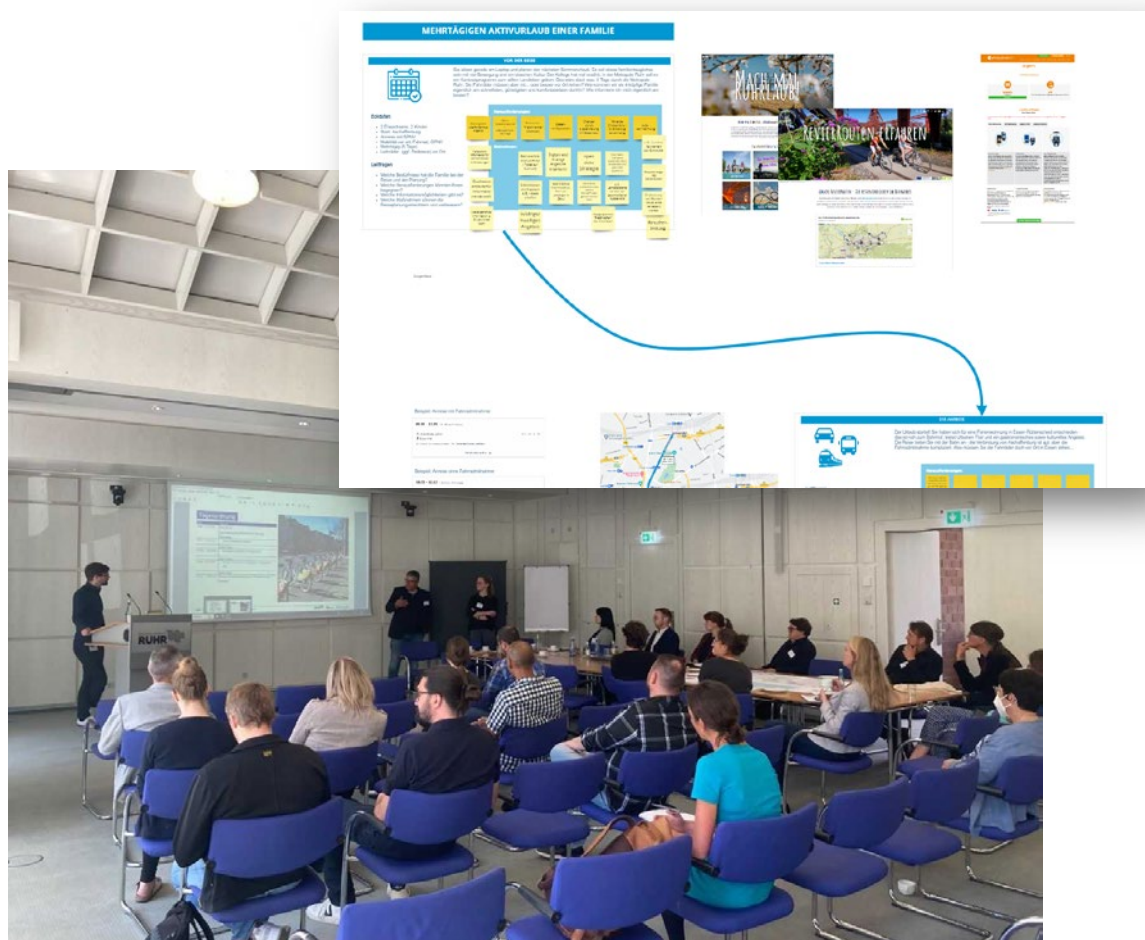


Dabei sind die Gutachterbüros in Rücksprache mit dem RVR für den inhaltlichen Rahmen und die Tagesordnung der Sitzungen verantwortlich. Der RVR selbst übernimmt die Gesamtkoordination (z. B. Räumlichkeiten, Einladungen etc.), während die teilnehmenden Institutionen ihre Fachbereiche vertreten und entsprechenden Input im Rahmen fachlicher Diskussionen betragen.

Dieser auf die Freizeitmobilität ausgerichtete UAK, welcher dem bestehenden Arbeitskreis Regionale Mobilität untergeordnet ist, begleitete den gesamten Prozess (s. Abbildung 1). Der UAK Freizeitmobilität fand acht Mal in der Bearbeitungszeit statt und diente in jeder Phase dem Austausch, der Diskussion und Weiterqualifizierung der Ergebnisse. Drei der acht Termine wurden als Workshop organisiert und dienten der intensiven inhaltlichen Arbeit zu den Themen Zielsetzung, Maßnahmenentwicklung und Piloträumen.

Neben der Funktion als Qualifizierer des Prozesses hat der UAK Freizeitmobilität auch dazu beigetragen, regionale Strukturen in der Freizeitmobilität aufzubauen und weiterzuentwickeln. In Gesprächsgruppen sowie im Austausch im Plenum konnten zentrale Handlungserfordernisse für die Region identifiziert, Lösungsansätze diskutiert und erste Zuständigkeiten gefunden werden, die es auch nach Abschluss des Freizeitmobilitätskonzeptes weiter auszubauen gilt.

Abbildung 2: Impressionen aus den Workshops



oben: Miro-Board (Quelle: eigenes Foto) / unten: Pilotraumworkshop (Quelle: RVR)





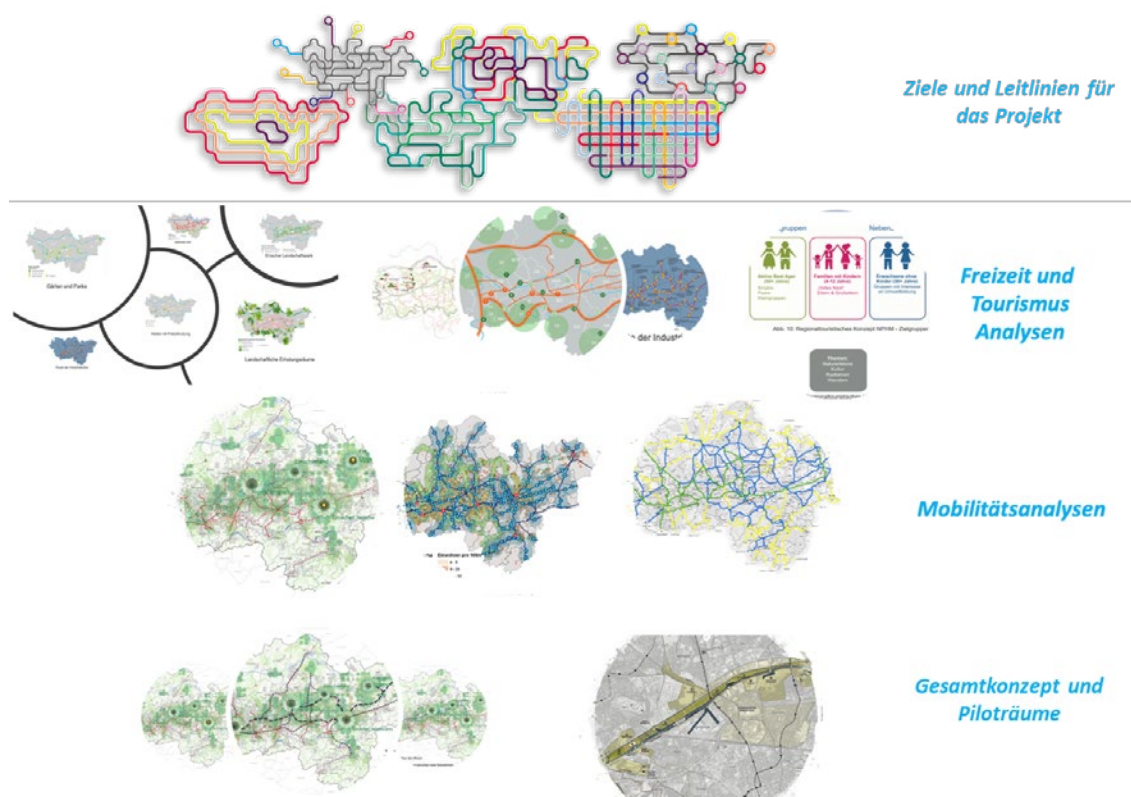
Es wird deutlich, dass eine Abgrenzung der **Freizeitmobilität** zu anderen Mobilitätszwecken grundsätzlich nicht immer trennscharf möglich ist. Eindeutig über die zeitliche Dauer ist die **Urlaubsmobilität** abzugrenzen. So gelten Freizeitfahrten mit bis zu drei Übernachtungen als Kurzreise und fallen unter Freizeitverkehre, Ausflüge mit vier und mehr Übernachtungen sind Urlaubsreisen, gehören zum Urlaubsverkehr und sind **nicht-alltäglich**. Als **alltägliche** Handlungen in der Freizeit dagegen können z. B. regelmäßige sportliche Aktivitäten, Gassi gehen oder regelmäßige Besuche von Personen Wege verursachen (vgl. Zängler & Karg 2003). Die Verkehrsmittelwahl erfolgt im alltäglichen Freizeitverkehr häufig gewohnheitsmäßig, aber auch regelmäßig stattfindende Ausflüge wie bspw. Sonntagsausflüge können von einem routinierten Verhalten geprägt sein.

Da die Urlaubsmobilität aber in der Metropole Ruhr dieselben Ziele und somit auch ähnliche Wegeketten und Anforderungen wie die klassische Freizeitmobilität hat, wird in diesem Projekt unter Freizeitmobilität auch die Mobilität am Urlaubsort (also der Metropole Ruhr) verstanden. Grundsätzlich wird die Freizeitmobilität unterteilt in die Mobilität von Tagestourist\*innen und Kurzreisenden (Ausflüge bis max. 3 Übernachtungen), Urlauber\*innen (Reisen mit einer Dauer ab 4 Übernachtungen) sowie Freizeitwegen der Bewohner\*innen der Region (alltägliche Wege im Rahmen der Freizeit).

## 2 Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr – Eine besondere Herausforderung für die Mobilitätswende

Die Zieldefinition bildet den Rahmen und die strategische Ausrichtung für das Freizeitmobilitätskonzept. Sie sollen handlungsleitend für die Akteur\*innen in der Region sein. Maßnahmen und Handlungsempfehlungen in der Freizeitmobilität müssen konform mit den Zielen und Leitlinien sein und somit einen Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Abbildung 4: Ziele und Leitlinien als Grundlage und Rahmen für das Gesamtprojekt



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: RVR 2018a, RVR 2019a, RVR 2021a)

Die Ziele, aber auch die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, sollen sich dabei in die bestehenden Planwerke und Konzepte der Metropole Ruhr möglichst nahtlos integrieren. Dazu baut das Freizeitmobilitätskonzept auf dem in der Metropole Ruhr beschlossenen Mobilitätsleitbild *Vernetzte Metropole Ruhr* und den Leitsätzen bzw. Zielen des RMEK auf. Auch die parallel aufgestellten Ziele im Freizeit- und Tourismuskonzept (FTK), die Ergebnisse der Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr und die in der Marketingstrategie der RTG formulierten strategischen, räumlichen und touristischen Ziele sowie das grundsätzliche Ziel der Verbesserung des Freizeitangebotes zur Erhöhung der Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen sind im Zuge der Zielentwicklung zu berücksichtigen.

### **Workshop: Gemeinsam Ziele für die Region entwickeln**

Im ersten UAK Freizeitmobilität wurden Inhalte, Ziele und Leitlinien des Freizeitmobilitätskonzeptes unter Beteiligung der Kommunen, Kreise und weiterer Akteur\*innen vorgestellt und diskutiert, sodass ein gemeinsames Aufgaben- und Zielverständnis entstehen konnte. Die gemeinschaftliche Erarbeitung einer Zielrichtung war ein erster wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Zielerreichung durch spezifische Maßnahmen im Rahmen der Freizeitmobilität.

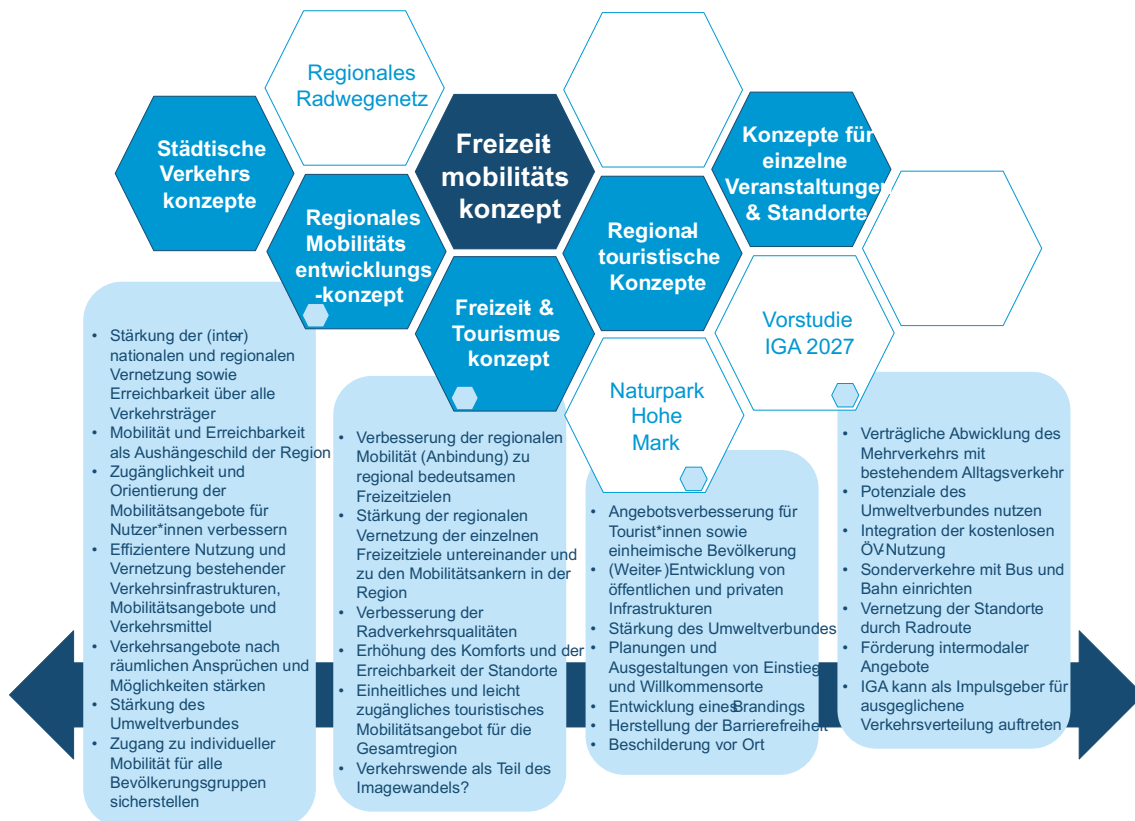
Ziel ist es, einen Beitrag zu einer vernetzten und zukunftsfähigen, umwelt- und ressourcenschonenden, klimafreundlichen, nachhaltigen, sicheren, gesunden und flächeneffizienten Freizeitmobilität zu leisten. Für die Freizeitstandorte selbst zielt das Konzept auf eine zielgruppenorientierte Verbesserung der Erreichbarkeit mit umweltschonenden Verkehrsmitteln ab. Die Begriffe Freizeitstandort und (touristische) Hotspots werden fortan als Synonyme verwendet.

Dabei stehen für den Freizeitverkehr die Ansprüche und Bedürfnisse der zentralen lebensstilorientierten Zielgruppen der RTG-Marketingstrategie im Fokus, die zukünftig eine besondere Betonung erfahren sollen. Diese Bedürfnisse lassen sich sowohl auf Tagestourist\*innen, Urlauber\*innen als auch den Freizeitwegen der Bewohner\*innen der Region anwenden.

## **2.1 Bestehende Ziele in der Region**

Abbildung 5 gibt eine Übersicht über die in die Entwicklung des Zielkonzeptes eingeflossenen Studien und Konzepte aus der Region und die Kernbotschaften der jeweiligen Dokumente. Im Zwischenbericht des Freizeit- und Tourismuskonzepts (FTK) aus dem Jahr 2018 sind einige Zielaussagen formuliert, welche auf eine stärkere regionale Vernetzung sowie eine qualitative Verbesserung der Tourismus-, Freizeit-, Kultur- und Sportlandschaft zielen und so insgesamt zu einer Erhöhung des Freizeitwerts der Region beitragen sollen.

Abbildung 5: Dokumentenanalyse Mobilität, Freizeit und Tourismus



Quelle: eigene Darstellung

Auch das regionaltouristische Konzept für den Naturpark Hohe Mark sieht eine Angebotsverbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes für Tourist\*innen, aber auch für die einheimische Bevölkerung, als ein wichtiges Ziel an. Insgesamt soll durch eine gezielte und strukturierte Weiterentwicklung von öffentlichen und privaten Infrastrukturen der Umweltverbund gestärkt werden. Gemeinsam haben die Konzepte die Forderung nach einer Stärkung des Radverkehrs. Auch im Rahmen der IGA 2027 sollen die Potenziale des Umweltverbundes genutzt werden, um eine verträgliche Abwicklung des Mehrverkehrs im Rahmen dieser Großveranstaltung mit dem bestehenden Alltagsverkehr zu gewährleisten. Sowohl die IGA als auch weitere Veranstaltungen in der Metropole Ruhr können als Impulsgeber für eine ausgeglichene Verkehrsverteilung auftreten.

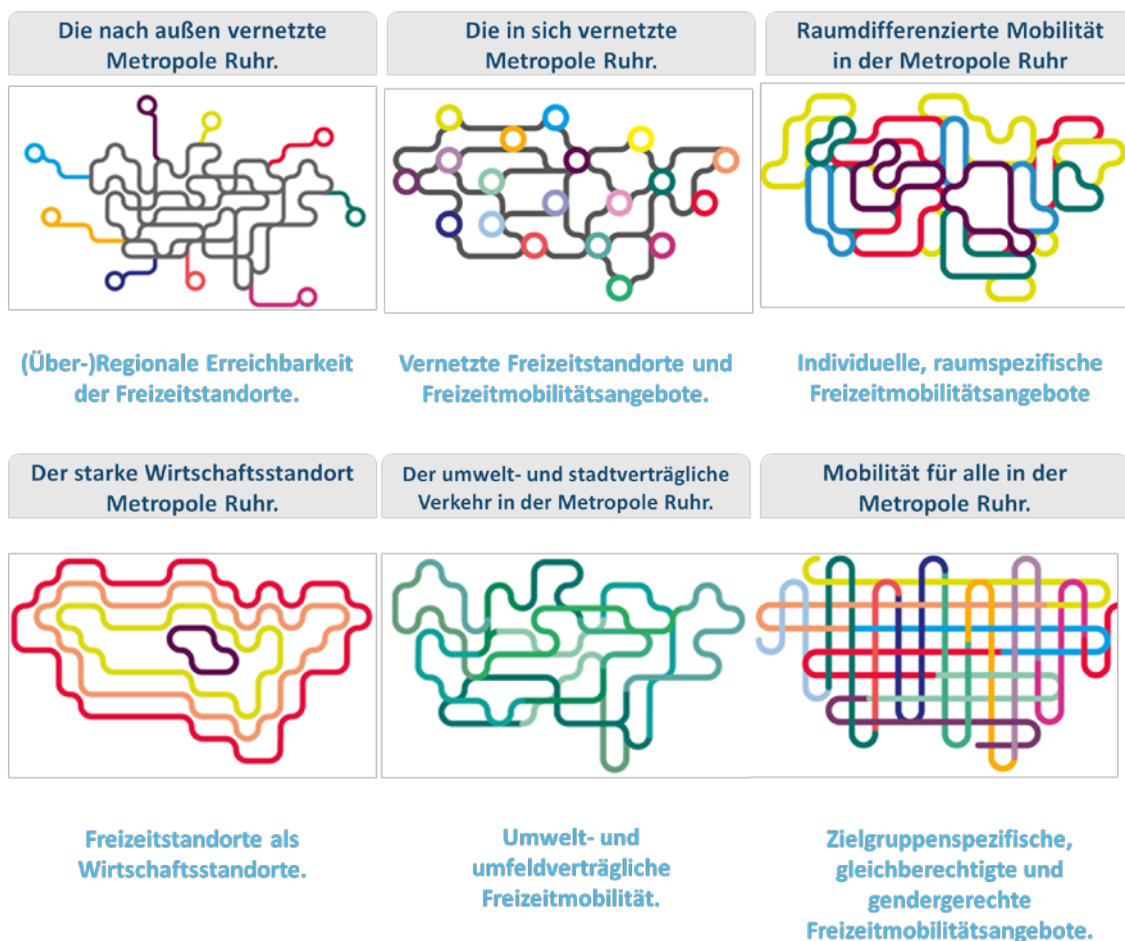
Dem RMEK für die Metropole Ruhr kommt im Rahmen des Zielkonzeptes eine besondere Bedeutung zu, da die Entwicklung der Leitsätze für die Freizeitmobilität an dessen Leitsätzen für eine vernetzte Metropole Ruhr angelehnt werden soll. Die Grundlagen des Analyseberichtes haben, ebenso wie viele aktuelle oder in der Erarbeitung befindliche Mobilitätskonzepte (z. B. Dortmund, Gelsenkirchen, Essen) oder aktuelle Entwicklungen und Planungen (z. B. regionales Radwegenetz, RRX-Umsetzung, Mobilstationen etc.) im Rahmen des gesamten Erarbeitungsprozesses Berücksichtigung gefunden.

Die Kernbotschaften und zentralen Themen mit Relevanz für den Freizeitverkehr, welche aus den bestehenden Konzepten hervorgehen, sind demnach eine stärkere **Vernetzung** bestehender Angebote, die **Stärkung des Umweltverbundes** und die Mobilitätswende auch im Bereich der Freizeit. Die Gewährleistung der **Erreichbarkeit von Freizeitstandorten** auch an den Wochenenden und in den Abendstunden oder ohne eigenen Pkw spielt dabei eine besondere Rolle.

## 2.2 Das Zielkonzept

Die sechs Leitsätze des RMEKs bilden die Grundlage für die Zielentwicklung. Aus jedem der Leitsätze wurde die Essenz für die Freizeitmobilität gezogen und entsprechende Zielaussagen abgeleitet. Diese bilden zusammen das Kerngerüst des Zielkonzeptes. Zudem wurden bereits erste mögliche Handlungsoptionen für die einzelnen Leitsätze benannt, die zwar noch keine konkreten Maßnahmen beinhalteten, aber die inhaltliche Richtung vorgeben. Diese möglichen Handlungsoptionen sind zunächst Beispiele, die bereits im UAK Freizeitmobilität in den Diskussionen bei der Erstellung des Zielkonzeptes benannt wurden. Diese wurden im Verlauf des Projektes auf ihre Wirksamkeit zur Zielerreichung und ihre Realisierungschancen überprüft und spezifiziert. Im Zielkonzept sind diese zunächst dargestellt, um die Spannweite der aus den Zielaussagen möglichen Maßnahmen aufzuzeigen.

Abbildung 6: Die Leitsätze des Freizeitmobilitätskonzept auf Basis des RMEK



Quelle: eigene Darstellung

### Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte

Der Leitsatz *Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr* ist im Freizeitverkehr im Besonderen zu berücksichtigen. Die jährlich über vier Millionen Gäste der Metropole Ruhr plus die vielen Tagestourist\*innen aus den umliegenden Kommunen und Kreisen sind auf eine gute und an ihre Ansprüche

orientierte Erreichbarkeit in die Metropole angewiesen (vgl. RTG 2017). Ziel muss es daher sein, die über die Grenzen der Metropole Ruhr hinausgehende Erreichbarkeit im Sinne der sonstigen Ziele (Umweltverträglichkeit) und sozialen Teilhabe kund\*innenorientiert zu stärken. Dabei geht es insbesondere um eine Stärkung des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs als Rückgrat der regionalen Freizeitmobilität. Weiterhin zielt der Leitsatz aber nicht nur auf die Verkehrsinfrastrukturen ab, sondern im Sinne der *Customer Journey* auch auf die Begleitung des Reisenden auf der gesamten Reise von der Informationsbeschaffung vor Antritt der Reise, dem Weg in die Metropole Ruhr bis zur Schaffung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsangeboten vor Ort.

<b>1 - (Über-)regionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte</b>	
	
<i>Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr.</i>	
Zielaussagen	Mögliche Handlungsoptionen
1.1 Verkehrsmittelübergreifende Stärkung und Optimierung der (über-)regionalen Vernetzung sowie der Erreichbarkeit der Freizeitstandorte	ÖV-Anbindung auch am Wochenende und in Ferienzeiten in guter, auf die Freizeitorte zugeschnittener Taktung
1.2 Weiterentwicklung des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs als Rückgrat der regionalen Freizeitmobilität in der Region	Aufwertung der (Fernverkehrs-)Bahnhöfe als Ankunfts- und Umstiegsorte für Tourist*innen
1.3 Die Reise als Teil des touristischen Erlebnis' Metropole Ruhr durch innovative, attraktive Mobilität erlebbar machen	Optimierung und Bündelung des Informationsangebotes zur Anreise (Fern- und Nachtverkehr) für Ortsfremde
1.4 Profilierung der Region als Freizeit- und Urlaubsziel mit attraktiver Vor-Ort-Mobilität	Einheitliches, umfassendes und verständliches Tarif- und Leitsystem in mehreren Sprachen
1.5 Schaffung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsangeboten für Tourist*innen aus Deutschland und dem Ausland	Schaffung attraktiver Angebote für den Gepäcktransport bei der Anreise ohne Auto

### Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote

*Die in sich vernetzte Metropole Ruhr* bezieht sich, bezogen auf den Freizeitverkehr, besonders auf die Vernetzung der Freizeitstandorte in der Metropole Ruhr. Dabei gilt es diese bestmöglich in die bestehenden Strukturen zu integrieren und einzubinden. Ziel muss es sein, dass einerseits die Freizeitstandorte an die zentralen Umsteigepunkte und an die Wohngebiete, als Quellen des Verkehrs, angebunden werden, andererseits geht es auch um die Vernetzung der Standorte untereinander, um Freizeitwegketten zu erleichtern und zu optimieren. Hierzu sind jedoch die bereits im RMEK festgestellten Barrieren (z. B. an den Stadt- und Kreisgrenzen) in der regionalen Mobilität abzubauen.



Neben der Verbesserung und Optimierung der Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere im ÖPNV, gilt es jedoch auch, attraktive Freizeitmobilitätsangebote im Sinne einer sozialen und umweltverträglichen Abwicklung der Freizeitverkehre zu schaffen. Dies betrifft z. B. die Förderung nahtloser intermodaler Wegeketten zu den Freizeitstandorten. Diese komplexen Wegeketten durch ein einfaches Informationssystem, attraktives, ggf. verkehrsmittelübergreifendes Ticketing, nahtlose Umsteigepunkte zu unterstützen, ist eine wichtige Zielaussage dieses Leitsatzes. Dabei sind die Möglichkeiten der Digitalisierung im Sinne einer umwelt- und sozialverträglichen Entwicklung der Mobilität unter Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Bedürfnisse zu nutzen.

<b>2 - Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote</b>	
<i>Die in sich vernetzte Metropole Ruhr.</i>	
<b>Zielaussagen</b>	<b>Mögliche Handlungsoptionen</b>
2.1 Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit zu den Freizeitstandorten (insbesondere auf der letzten Meile)	Stärkung der Rad-/ÖPNV-Hauptrelationen im Freizeitverkehr und Schaffung von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten
2.2 Einbindung der Freizeitstandorte in ein hochwertiges, attraktives Radverkehrsnetz	Anbindung und Vernetzung des ÖV-Regelbetriebs an touristische Ziele und Eventlocations
2.3 Verbesserung der Verbindungen zwischen den Freizeitstandorten, um Synergien zwischen den Standorten besser nutzen zu können	Verbesserung der Radinfrastruktur auch in Kombination mit ÖPNV (Fahrradmitnahme, Radabstellanlagen an Bahnhöfen, Leihräder und Radstationen an Knotenpunkten etc.)
2.4 Effizientere Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen zu/an den Freizeitstandorten	Weiterentwicklung und Erweiterung bestehender Angebote (z. B. RUHR.TOPCARD mit ÖV-Nutzung)
2.5 Förderung von multi- und intermodalen Wegeketten im Freizeitverkehr; nahtlose Mobilität für Reisende innerhalb der Metropole Ruhr gewährleisten	Vernetzung der Angebote durch Mobilitäts-Hubs (z. B. Mobilstationen an den Freizeitstandorten)  Willkommensorte für Erlebnisräume definieren und entsprechend ausstatten
2.6 Digitalisierung als Teil einer umweltverträglichen Freizeitmobilität fördern	



### Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote

Die raumdifferenzierte Mobilität ist aufgrund der Polyzentralität und Diversität bereits ein wichtiges Anliegen im RMEK. Wie aufgezeigt, ist die Freizeitmobilität in der Region sowohl in Bezug auf die Nutzungen und Zielgruppen, als auch die Räume, in denen Freizeitaktivitäten stattfinden, äußerst

heterogen. So haben Eventbesucher\*innen der Cranger Kirmes und Ausflügler\*innen in das Bergisch-Märkische Hügelland sehr unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität und das Mobilitätsangebot vor Ort. Entsprechend sind individuelle, auf den Raum angepasste, Mobilitätsangebote zu entwickeln, die sowohl Nutzer\*innengruppen, Aktivitäten als auch die räumlichen Spezifika berücksichtigen.


<b>3 - Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote</b>	
<i>Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropole Ruhr.</i>	
<b>Zielaussagen</b>	<b>Mögliche Handlungsoptionen</b>
3.1 Entwicklung von auf den Raum und den Standort (Aktivität und Nutzer*innengruppen) abgestimmten Mobilitätslösungen (zentral vs. dezentral, urban vs. ländlich)	Individuelle Standortkonzepte mit anschließender Umsetzung an den Freizeitstandorten, um verträgliche, standortspezifische Mobilitätslösungen vor Ort zu ermöglichen
3.2 Verstärkte Berücksichtigung von Vor-Ort-Aktivitäten und Nutzer*innengruppen an den Freizeitstandorten bei der Entwicklung von Mobilitätslösungen	Einrichtung von Event-/Wochenend-/Fahrradmitnahmeshuttles insbesondere an Schwerlasttagen
3.3 Bedarfsgerechtes, flexibles und saisonal abgestimmtes Mobilitätsangebot an den Freizeitstandorten schaffen, das auch an Spitzentagen das Verkehrsaufkommen aufnehmen kann	Umnutzung von MIV-Parkflächen für den Radverkehr an stark frequentierten, Schönwettertagen
	Aktivität- und nutzer*innengruppenspezifisches Ticketing/Tarife



### Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte

Freizeitstandorte sind auch Orte der Wirtschaft. Anlagen müssen gepflegt, die Gastronomie versorgt und Aktivitäten vor Ort geplant und durchgeführt werden. Dadurch können im Umfeld der Freizeitstandorte einerseits erhebliche Wirtschaftsverkehre, z. B. in Form von Anlieferverkehren oder Nutzfahrzeugen, entstehen. Andererseits müssen auch die An- und Abfahrten der Beschäftigten berücksichtigt werden. Somit sind Freizeitstandorte auch immer Orte der Arbeit. Damit kann bei der Betrachtung des Freizeitverkehrs auch der sonstige Verkehr nicht unberücksichtigt bleiben. So sind sicherlich auch Synergien zwischen dem Alltagsverkehr in Form von beruflichen Wegen und dem Freizeitverkehr zu den Standorten zu überprüfen und miteinzubeziehen. Ziel dieses Leitsatzes ist es somit, die Hotspots und Freizeitstandorte der Region gemeinsam mit den Akteur\*innen vor Ort als Vorbilder einer bedarfs-, umwelt- und ressourcengerechten Mobilität aufzustellen.



4 - Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte	
	
<i>Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr.</i>	
Zielaussagen	Mögliche Handlungsoptionen
4.1 Freizeitstandorte als Vorbild einer bedarfs-, umwelt- und ressourcengerechten Mobilität in der Region (Logistik, Anlieferverkehre, berufliche Mobilität)	Integration der Freizeitstandorte in das Alltagsnetz (mit entsprechenden regelmäßigen Fahrten in den Hauptpendelzeiten) des ÖPNVs  Einrichtung von betrieblichem Mobilitätsmanagement an den Freizeitstandorten
4.2 Freizeitstandorte als Arbeitsorte berücksichtigen, Pendelverkehr verträglich abwickeln	Schaffen eines Informationsangebotes sowie eines Anreizsystems (z. B. Umweltsiegel) für umweltfreundliche Maßnahmen durch die Unternehmen an den Freizeitstandorte

#### Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität

Die Metropole Ruhr setzt sich für eine umweltverträgliche Mobilität ein. Entsprechend soll auch die Freizeitmobilität umweltverträglicher werden. Unter Umweltverträglichkeit wird dabei nicht nur die Einsparung von Kohlenstoffdioxidemissionen verstanden, wengleich hier ein Schwerpunkt festzumachen ist. Vielmehr geht es darum alle vom Verkehr verursachten Emissionen zu minimieren. Dies betrifft z. B. den Lärm, die Luftschadstoffe, aber auch die Erschütterungen durch den Verkehr im Umfeld der Freizeitstandorte, die insbesondere in den angrenzenden, sensiblen Wohngebieten die Lebensqualität mindern. Weiterhin betrifft es auch die Anpassung an die Klimaveränderungen. Ein hoher Versiegelungsgrad, die Wahl von dunklen Bodenbelägen, die gerade im Sommer das lokale Klima deutlich erwärmen oder die Anpassung an Starkregenereignisse sind auch Themen der Verkehrsinfrastrukturen im Umfeld der Flächen. Grundsätzlich lässt sich das Umfeld der Freizeitstandorte nicht eindeutig verorten und kann sich sowohl innerhalb des Hotspots als auch am Rande außerhalb des Hotspots befinden. Im Einzelfall wird jedoch erläutert, welcher Mobilitätsaspekt einbezogen wird (z. B. Wirtschaftsverkehre, Wohnquartiere, Fußwegeinfrastruktur).

<b>5 - Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität</b>	
	
<i>Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr.</i>	
Zielaussagen	Mögliche Handlungsoptionen
5.1 Emissionen (Lärm, Klima und Luftschadstoffe) sowie Erschütterungen durch den Freizeitverkehr reduzieren	Selbstverpflichtung und Empfehlungen an die dem RVR angehörigen Kommunen, neue Mobilitätskonzepte zwingend umwelt- und klimafreundlich auszurichten
5.2 Einbindung der Freizeitstandorte in das Umfeld bzw. das Quartier als Teil der Naherholung für die Bewohner*innen	Anreizsystem und Motivation zur Nutzung des Umweltverbundes (z. B. Spezielle Wochenendangebote)
5.3 Förderung aktiver und gesunder Freizeitmobilität	Schaffung eines zusammenhängenden und sicheren Verbindungsnetzes für den Fuß- und Radverkehr
5.4 Ausbau der E-Mobilität und von Sharing-Lösungen; Förderung von inter- und multimodalen Angeboten	vereinfachte(s) und regional übergreifende(s) Angebot und Buchung
5.5 Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen an den Freizeitstandorten an die Klimafolgen	Reduzierung von versiegelten (Neu-) Verkehrsflächen durch Optimierung bestehender Flächen (z. B. Mehrfachnutzung von Parkflächen; Verwendung von klimafreundlicheren Oberflächen) sowie deren Abschattung durch Begrünung
5.6 Verkehrssicheres Umfeld der Freizeitstandorte gewährleisten	Verkehrsberuhigende Maßnahmen, sichere Kreuzungen und Querungen sowie Abbau von Hindernissen und Umwegesituationen im Umfeld des Freizeitstandortes

### Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote

*Mobilität für alle* ist ein zentraler Leitsatz für das Freizeitmobilitätskonzept. Die Metropole Ruhr ist geprägt von einer heterogenen Bevölkerungsstruktur mit unterschiedlichsten Ansprüchen und Bedürfnissen an die Mobilität. Das Freizeitmobilitätskonzept zielt darauf ab ein Angebot für alle Bevölkerungsgruppen unter Berücksichtigung deren spezieller Bedürfnisse und Ansprüche zu schaffen. Dabei spielt insbesondere das Thema Barrierefreiheit eine zentrale Rolle. Barrierefreiheit geht gerade im Tourismus über die Bereitstellung von entsprechenden Infrastrukturen, z. B. für Mobilitätseingeschränkte, hinaus, sondern betrifft insbesondere auch die einfache, zielgerichtete Kommunikation und Information für Ortsfremde, z. B. mit Sprachbarrieren.

Neben der Schaffung entsprechender Angebote ist der Leitsatz auch ein Bekenntnis zum Schutz sensibler Bevölkerungsgruppen (z. B. Kinder) und der Schaffung eines gleichberechtigten Zugangs unabhängig von Alter, Geschlecht oder Nationalität.

<b>6 - Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote</b>	
<i>Mobilität für alle in der Metropole Ruhr.</i>	
Zielaussagen	Mögliche Handlungsoptionen
6.1 Die Teilhabe an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten durch ein entsprechendes Freizeitmobilitätsangebot sicherstellen	Barrierefreies Informations- und Buchungsangebot (für alle Menschen, Berücksichtigung von körperlichen Beeinträchtigungen, Sprachen etc.)
6.2 Schaffen von zielgruppenspezifischen Mobilitätsangeboten zur An- und Abreise (Tagesgäste, Bewohner*innen, junge Leute, Best Ager)	Barrierefreier Ausbau der (Zuwegung) Freizeitstandorte nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (vgl. nullbarriere.de 2022)
6.3 Gendergerechtes Mobilitätsangebot	Die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl für alle Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum und im Verkehr (Haltestellen, Parkplätze, Unterführung) gewährleisten
6.4 Zugänglichkeit der Freizeitstandorte, Orientierung und Information für alle Benutzer*innengruppen ermöglichen	Zielgruppenspezifische Mobilitätstickets
6.5 Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für gefährdetere Gruppen (Kinder, Best Ager)	Verbreiterung der Gehwege, Schaffen von sicheren Übergängen/Querungshilfen sowie Verkehrsberuhigung



## 3 Analyse der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr

Im Folgenden sollen anhand der im Zielkonzept gesetzten Ziele und Leitsätze die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr analysiert werden. Weiterhin zielt die Analyse darauf ab, Kriterien aufzustellen an denen in den folgenden Schritten geeignete Vertiefungsräume in Form von Piloträumen (vgl. Kapitel 6) identifiziert werden können. Zusammen bilden das Zielkonzept und die Analyse also die Grundlagen für die Konzeptentwicklung (Phase III) mit den darauf aufbauenden Maßnahmen (Phase IV) sowie die Konkretisierung dieser Maßnahmen in Piloträumen (Phase V).

Die systematische Ist-Analyse kann dabei auf den Analysen des RMEK aufbauen. Diese analysieren bereits die räumlichen, strukturellen und soziodemographischen mobilitätsrelevanten Rahmenbedingungen, zeigen grundsätzliche Herausforderungen für die Mobilitätsentwicklung auf und weisen zudem auf zukünftige Entwicklungen im Mobilitätsbereich hin. Bis auf punktuelle Aktualisierungen ist daher eine gesamtäumliche, integrierte Analyse bereits gegeben. Es fehlt ein Fokus auf freizeitmobilitätsspezifische Themen.

Dies ist vor dem Hintergrund wichtig, dass sich die Freizeitmobilität häufig stark von der Alltagsmobilität unterscheidet. Während sich die übergeordneten Netze sowohl im Freizeitverkehr als auch im Alltagsverkehr häufig überlagern, findet die Freizeitmobilität oft in anderen Teilräumen und zu anderen Zeiten statt. So pendeln täglich mehr Berufstätige in die urbanen Agglomerationen als Auspendelnde (vgl. Scherf et al. 2019: 68), während zu Freizeitwecken häufiger aus den urbanen Räumen verreist wird (vgl. Næss 2016, *Compensatory/Escape Trips*). Dementsprechend gilt es das Mobilitätsangebot in der Region in Bezug auf die Freizeitmobilität neu zu bewerten.

Als räumliche Bezugseinheit bietet es sich an, schwerpunktmäßig auf Points of Interest (POI) sowie regionaltouristischen und touristische Hotspots zurückzugreifen, die u. a. in einer umfangreichen Bestandsanalyse im Rahmen des Freizeit- und Tourismuskonzeptes identifiziert wurden (Stand: April 2021). Diese sind zentrale Anlaufpunkte des Freizeitverkehrs (Ziele) und daher im Sinne der aufgestellten Ziele und Leitlinien des Zielkonzeptes zu entwickeln.

Auf deren Basis werden bspw. verkehrsmittelübergreifende Erschließungs- und Angebotsqualitäten des Freizeitverkehrs gemessen und bewertet, um darauf aufbauend in der konzeptionellen Phase eine verkehrsmittelübergreifende Stärkung und Optimierung der (über-)regionalen Vernetzung sowie der Erreichbarkeit der einzelnen Freizeitstandorte zu erreichen. Zusätzlich wird auch die vorhandene Ausstattung der Standorte mit relevanten Infrastrukturen (z. B. Mobilstationen und Fahrradverleihstationen) analysiert.

Ergänzt werden die standortbezogenen Analysen der Freizeitmobilität durch eine touristische Zielgruppenanalyse (Fokus Mobilität). Diese vom Nutzenden ausgehenden Analysen zielen darauf ab, die Anforderungen an Mobilitätsangebote aus den Blickwinkeln verschiedener Zielgruppen zu betrachten. Darüber hinaus erfolgt eine Differenzierung zwischen Bewohner\*innen der Metropole Ruhr, welche die Hauptzielgruppe für die Kurzzeiterholung sind, Urlauber\*innen und den Tagestourist\*innen.

### 3.1 Bestandteile und Aufbau der Analyse

Aufgrund der Komplexität des Themas Freizeitmobilität sind viele Bestandteile mit in die Analyse eingeflossen. Abbildung 7 gibt einen Überblick über den Aufbau und die Vorgehensweise der Analyse des Freizeitmobilitätskonzepts. Mit diesem Kapitel wird die Phase II abgeschlossen. Die im Folgenden dargestellten Bausteine der Analyse werden in Kapitel 3.8 zu einer Stärken- und Schwächen-Analyse zusammengefasst, um in Phase III des Projektes zentrale Handlungsfelder abzuleiten und zu definieren.

Abbildung 7: Bestandteile und Ablauf der Analyse



Quelle: eigene Darstellung

#### Bewertung der Freizeitangebote in der Metropole Ruhr

In einem ersten Schritt gilt es die touristischen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Mobilität näher zu beleuchten und das bestehende Freizeitangebot zu untersuchen. Aufbauend auf den bestehenden touristischen Konzepten gilt es eine Status-quo-Analyse der Freizeitangebote durchzuführen. Dabei sind die Lage und die Funktion der einzelnen Standorte von besonderer Bedeutung für die Freizeitmobilität. Lokale Ausflugsziele (z. B. eine städtische Parklandschaft) stellen bspw. ganz andere Anforderungen an das Mobilitätsangebot als z. B. überregional ausgerichtete, touristische Großeinrichtungen (z. B. Vergnügungspark) in peripheren Lagen. Daher gilt es die Charakteristika der Freizeitstandorte zu erheben und Ableitungen in Bezug auf die Mobilität zu treffen. Auf Basis der gewonnenen Daten können Defizite, Stärken und Potenziale der einzelnen Standorte aufgezeigt werden und anschließend für die aufgestellten Leitsätze und Ziele, wie z. B. eine auf den Raum und die Aktivität abgestimmte Mobilitätslösung, bedarfsgerechte Maßnahmen entwickelt werden.

#### Verkehrsmittelübergreifende Erschließung und Erreichbarkeit der Freizeitstandorte

Sowohl lokal, regional als auch überregional soll die Anbindung der Freizeitstandorte verkehrsmittelübergreifend aber vor allem für den Umweltverbund verbessert werden. Dazu sind die derzeitigen Angebotsqualitäten in Bezug auf die Freizeitnetze an den Standorten zu untersuchen. Dabei gilt es einerseits die Erreichbarkeit der Freizeitziele für die Menschen in der Metropole Ruhr zu bewerten, aber auch die Erreichbarkeit von außerhalb der Region zu betrachten, z. B. indem die Anbindung an überregionale Knotenpunkte des Verkehrs untersucht wird.

### Mobilitätsangebote für die Freizeitregion Metropole Ruhr

E-Mobilität, Sharing, spezielle Angebote für Tourist\*innen, den Umweltverbund nutzen: Das Zielkonzept beabsichtigt durch innovative Mobilitätslösungen, Freizeitmobilitätsmanagement aber auch verstärkte Kommunikation, die Freizeitmobilität in der Region zu stärken, umweltverträglicher zu gestalten und zusätzlich erlebbarer zu machen. Hierzu gilt es in einer Status-quo Analyse die bestehenden Mobilitätsangebote näher zu analysieren.

### Zielgruppenspezifische Betrachtung der Freizeitmobilität

Freizeit ist der einzige Wegezweck, der sich in jedem Mobilitätstagebuch wiederfindet. Entsprechend ist Freizeitmobilität divers. Das Freizeitmobilitätsangebot muss verschiedensten Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Damit die Metropole Ruhr möglichst allen Personen ein Angebot machen kann, sollen mittels eines Zielgruppenansatzes anhand der Sinus-Milieus zielgruppenspezifische Mobilitätsbedürfnisse identifiziert werden, die an den Standorten zu berücksichtigen sind. Hierzu werden die verschiedenen Zielgruppen näher betrachtet und ihre Ansprüche an das Freizeitangebot und an die Freizeitmobilität analysiert.

### Akteur\*innen in der Freizeitmobilität

Im Sinne eines umsetzungsorientierten Ansatzes gilt es die verschiedenen Akteur\*innen in der Region zu berücksichtigen. Hierzu soll auf der Analyseebene eine Akteur\*innenanalyse für die Freizeitmobilität in der Region durchgeführt werden. Ziel ist es dabei, zentrale Akteur\*innen für die regionale Freizeitmobilität zu identifizieren und ihre Rolle zu definieren, um diese dann in den weiteren Phasen bedarfsgerecht einbinden zu können.

## 3.2 Die Metropole Ruhr als Freizeitregion

Die Metropole Ruhr bietet eine Vielzahl an verschiedenen Freizeitmöglichkeiten und ist aufgrund ihrer Vielfältigkeit ein beliebtes Ausflugsziel sowohl regional als auch überregional. Ganz gleich ob Tagestourist\*innen, Wochenendausflügler\*innen oder Reisende aus dem Ausland: Die Anreise sowie die Fortbewegung vor Ort wird durch viele harte und weiche Faktoren bestimmt, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Im folgenden Kapitel wird die heterogene Struktur der Metropole Ruhr sowie die verschiedenen Mobilitätsangebote vorgestellt. Außerdem werden die Angebote und deren Verteilung, welche die Region als Freizeitregion ausmachen, beleuchtet.

### 3.2.1 Siedlungsstruktur und Soziodemographie

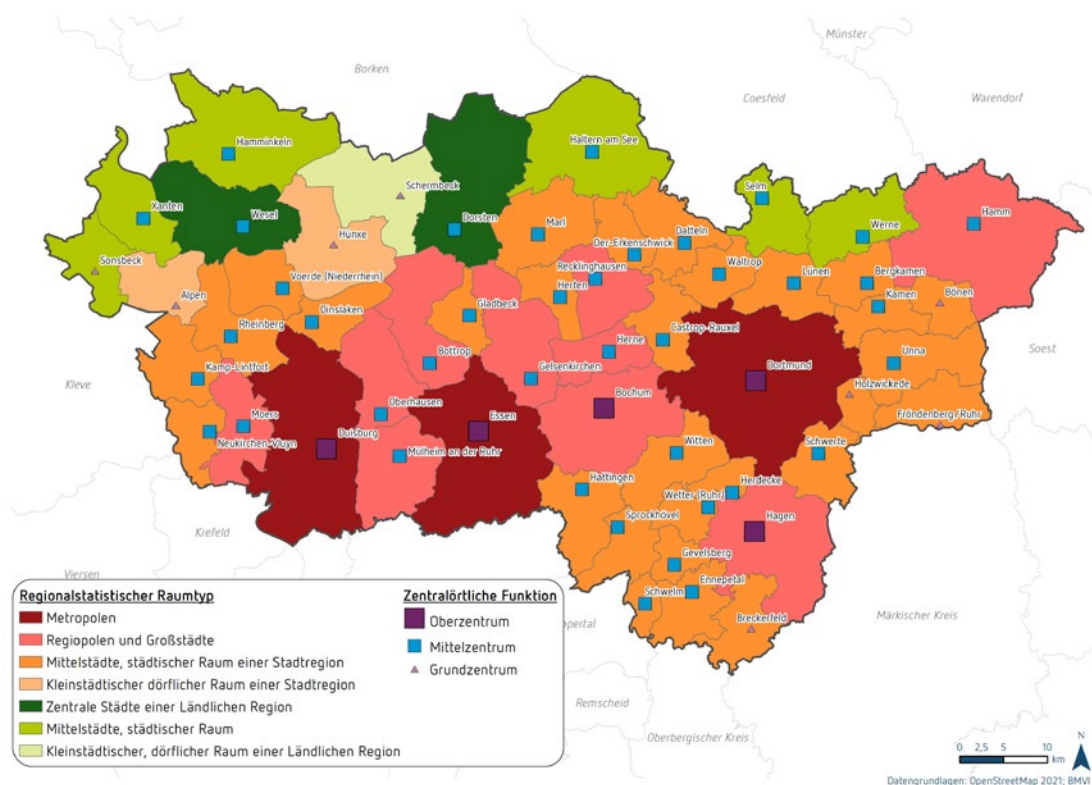
Die Metropole Ruhr ist der größte Ballungsraum Deutschlands nach Einwohnenden und Fläche. Gewachsen und geprägt wurde die Region insbesondere durch die Industrialisierung, die Kohleförderung und die damit zusammenhängende industrielle Produktion in der Region.



Auch wenn die Zeit der Kohleförderung bereits abgeschlossen ist, prägt diese noch heute den Raum. Dies gilt insbesondere auch für das Freizeitangebot. So wurden mit dem Strukturwandel viele ehemalige Abbauflächen und Halden zu Industriedenkmäler umgestaltet und für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht.

Anders als viele andere Regionen zeichnet die Metropole Ruhr eine polyzentrale Struktur aus. So liegen im Kernraum mehrere Großstädte dicht beieinander, einen einzelnen Anker gibt es in der Region nicht. In den Ballungsrandzonen finden sich zudem mittelgroße Städte. Lagen außerhalb des Ballungskerns sind durch kleinere Kommunen in einem eher ländlich geprägten Umfeld gekennzeichnet. Insgesamt besteht die Region aus vier Kreisen und elf kreisfreien Städten.

Abbildung 8: Raumstruktur der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlagen: OpenStreetMap 2021, BMVI 2020)

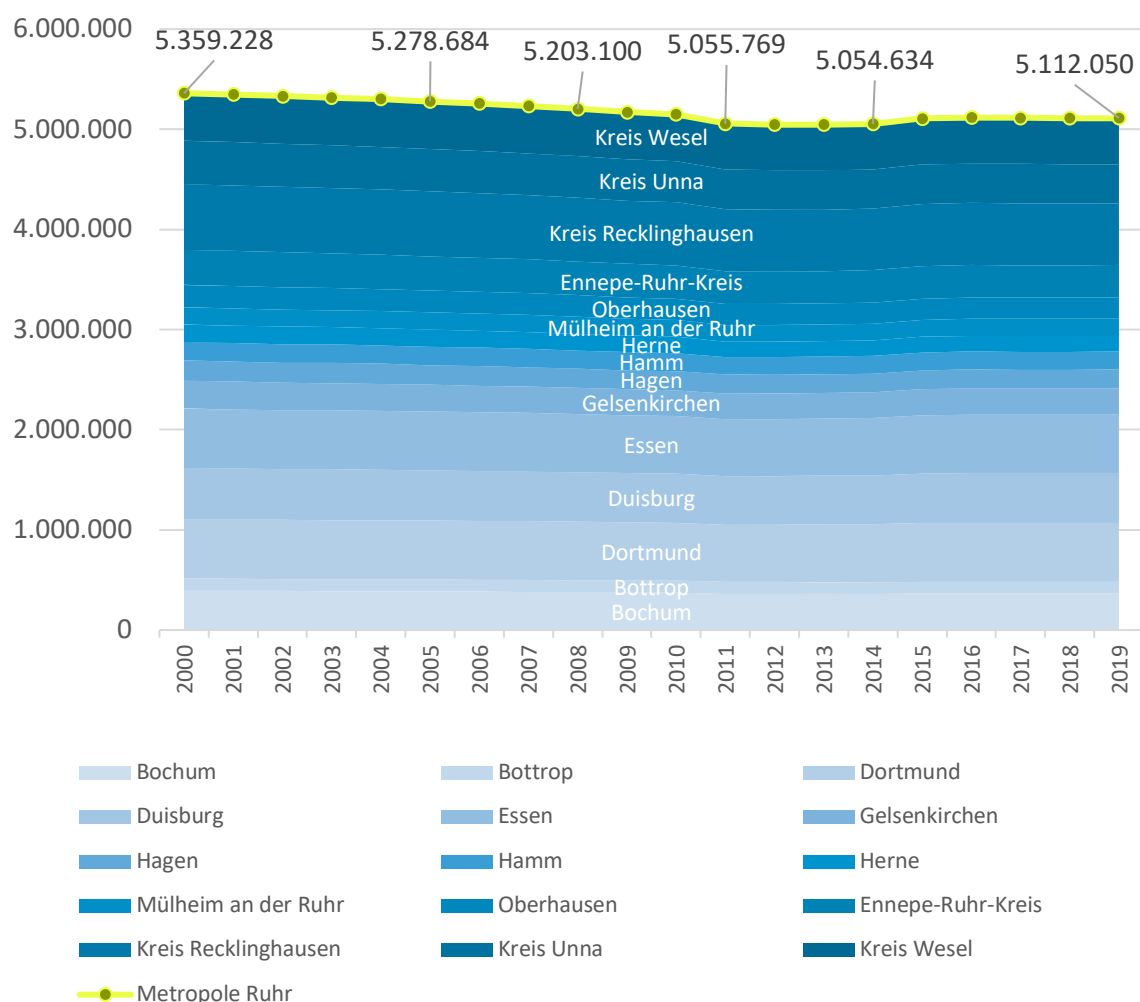
Die polyzentrale Struktur der Region wird auch mit Blick auf das Zentrale-Orte-Konzept deutlich. Dieses gilt bundesweit als wichtiger Baustein von Raumordnungskonzepten und ist bedeutendes Instrument der Landes- und Regionalplanung. Es bietet durch die Gliederung des Raumes in Grund-, Mittel- und Oberzentren einen räumlichen Orientierungsrahmen für raumwirksame Entscheidungen, auch im Handlungsfeld Verkehr. Neben der Einteilung der Kommunen in das Zentrale-Orte-System gibt es eine weitere Einteilung in sogenannte Raumstrukturtypen, die sich von der Zahl der Einwohnenden pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche ableiten.

Die Polyzentralität hat Folgen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Region. Dadurch, dass Nutzungen über die Gesamtregion verteilt sind, bestehen hohe Verflechtungen zwischen den Kommunen. Dies betrifft die Freizeitmobilität im Besonderen. Möglichkeiten, Museen, Kulturveranstaltungen, Sportevents oder auch Parks und Ausgehmöglichkeiten zu besuchen, verteilen sich über

den Gesamttraum. Ist dies einerseits als Stärke des Metropolraumes zu sehen, ist die Struktur der Metropole Ruhr und die Verteilung der Freizeitangebote andererseits eine komplexe Herausforderung bei der Planung und Bereitstellung des Freizeitmobilitätsangebotes.

Der Strukturwandel in der Metropole Ruhr von einer montanindustriellen geprägten Region hin zu einer Dienstleistungsregion und einem Standort für Bildung und Kultur bringt zudem auch neue Entwicklungen im Freizeitsektor mit sich. Ehemalige Abbaufächen, Halden und Industriedenkmäler werden mittlerweile für vielfältige Freizeit Zwecke genutzt. Diese liegen häufig dezentral, waren aufgrund der vorherigen Nutzung kaum erschlossen und sind nicht in den bestehenden Verkehrsstrukturen integriert. Mittlerweile sind zwar viele Standorte, z. B. auch über Themenrouten wie die Route der Industriekultur, in die Netze integriert, der Strukturwandel kann jedoch auch vor dem Hintergrund aktueller Projekte (z. B. Revitalisierung der Emscher) als noch nicht abgeschlossen betrachtet werden.

Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2019



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: RVR 2020a)

In der Metropole Ruhr lebten im Jahr 2020 über fünf Mio. Menschen. Diese konzentrieren sich zu großen Teilen (63 %) auf die kreisfreien Städte. Doch auch in den Kreisen leben beinahe zwei Mio. Menschen, gut ein Drittel der Gesamtbevölkerung der Metropole Ruhr. Die Metropole Ruhr ist durch



das Nebeneinander von Zentren, suburbanen sowie ländlichen Räumen durch sehr unterschiedliche Dichtewerte gekennzeichnet. Die durchschnittliche Einwohner\*innendichte beträgt 1.153 EW/km<sup>2</sup>, in NRW sind es hingegen durchschnittlich 524 EW/km<sup>2</sup> (vgl. Landesdatenbank NRW 2021).

Bis zum Jahr 2040 soll die Einwohner\*innenzahl um etwa 120.000 zurückgehen. Von diesem Trend werden die Kommunen in unterschiedlichem Umfang betroffen sein. In einzelnen Kommunen – in diesem Falle den Oberzentren Dortmund und Essen – wird ein Bevölkerungszuwachs prognostiziert. Die Kreise werden mit den stärksten Rückgängen zu rechnen haben. Steigende Anteile sind in diesem Zeitraum insbesondere in der Altersklasse der über 70-jährigen zu verzeichnen. Rückgänge sind in der Altersklasse der unter 40-jährigen sowie von Personen zwischen 45 und 70 Jahren zu erwarten. Ein leichter Anstieg wird in der Altersklasse zwischen 40 und 45 Jahren prognostiziert (vgl. Landesdatenbank NRW 2021).

Zu betonen ist, dass es sich hierbei um eine Prognose handelt. Die Regionalstatistik des RVR zeigt zwischen 2017 und 2019 eher gegenteilige Trends. So verzeichnet die Metropole Ruhr in dieser Zeit eine positive Wanderungsbilanz bei Kindern und Jugendlichen (+21.743 Personen) und jungen Erwachsenen (+17.339) Personen (vgl. RVR 2020a). Negative Wanderungssaldos gab es in den Gruppen der über 50-Jährigen (vgl. ebd.). Getragen wird diese Entwicklung vor allem von nichtdeutschen Personen, die in die Metropole Ruhr ziehen. Die Gruppe der Nichtdeutschen ist zwischen 2017 und 2019 durch Wanderungsbewegungen um fast 80.000 Personen gestiegen, während die Anzahl der deutschen Personen im selben Zeitraum um mehr als 40.000 Personen durch Wanderungsbewegungen abnahm (vgl. ebd.). Damit ist die Metropole Ruhr eine Zuwanderungsregion für junge und internationale Menschen, auf die auch die Planung reagieren muss. Die Entwicklung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten wird sich an diesen orientieren müssen. Dies betrifft neben der Alltags- auch die Freizeitmobilität.

Hinzu kommen weitere Entwicklungen mit Auswirkungen auf die Freizeitmobilität. So verreisen Haushalte zu Freizeitzielen häufiger gemeinsam, als dies für andere Wegezwecke gilt (vgl. RVR 2018). Die Haushaltsgröße schrumpft jedoch bundesweit (vgl. RVR 2020b).

Zwar nimmt die Anzahl von Ein- und Zweipersonenhaushalten in der Metropole (+0,1 % in 2018) im Vergleich zum Bund (+4,9 %) deutlich weniger zu, doch zeichnet sich insbesondere in den größten Städten der Metropole Ruhr (Dortmund +4,4 %, Essen +3,9 %) ein ähnlicher Trend ab (vgl. ebd.). Es ist abzusehen, dass dieser Trend zukünftig eher zunehmen wird. Dies ist eine Entwicklung, auf die sich die Freizeitmobilität einstellen muss (vgl. ebd.).

### 3.2.2 Freizeitangebot

Die Metropole Ruhr verfügt über ein (thematisch) vielseitiges Freizeit- und Kulturangebot, welches sowohl für Gäste als auch für Einheimische interessant und über das gesamte Gebiet verteilt ist. Eine hohe Dichte an Angeboten ist in und rund um die städtischen Zentren an Rhein und Ruhr zu erkennen und auch im ländlichen Raum sind Angebote vorhanden, die hohe Nachfragen generieren und Verkehrsbewegungen auslösen und somit Anforderungen an die Freizeitmobilität stellen. Eine Übersicht der Freizeiteinrichtungen nach Themenbereichen mit insgesamt 641 POI und ihrer Verortung liefert

das Kapitel 3.6 mit anschließender Erläuterung in den Unterkapiteln zu der Erschließung der Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV, MIV und Radverkehr. Auf Basis des Freizeit-/Tourismuskonzeptes des RVR wurden weiterhin sogenannte Hotspoträume ausgewählt, die aufgrund ihrer Infrastrukturen eine große Bedeutung für Freizeit und Tourismus in der Metropole Ruhr haben.

Die folgenden Absätze benennen touristische Schwerpunktthemen und Attraktivitätsfaktoren jeweils mit einigen Charakteristika und Beispielen für Freizeiteinrichtungen bzw. -standorten. Um die thematische Vielfalt der Metropole Ruhr mit all ihren Angeboten vollumfänglich für Einheimische und Gäste erlebbar zu machen und Besuchsströme zu lenken, ist die Erreichbarkeit, abgestimmte Verkehrsanbindung und Vernetzung der Standorte zu sichern.

### Innenstädte und Shoppingmeilen

Innerstädtische Einkaufsstraßen und Szeneviertel gibt es beinahe in jeder Stadt der Metropole Ruhr. Touristisch bedeutend sind aufgrund der attraktiven Auswahl an Geschäften und hohen Gesamtverkaufsflächen besonders die Innenstädte von Dortmund und Essen. Gleiches gilt für Bochum durch das Szene- und Ausgehviertel *Bermuda3Eck*. Auf Regionalebene sind auch die Stadtzentren und Angebote von Gelsenkirchen, Recklinghausen, Moers, Duisburg, Wesel, Hamm, Mülheim an der Ruhr und Xanten relevant. Europas größtes Einkaufs- und Freizeitzentrum – das Westfield CENTRO in Oberhausen – hat eine Verkaufsfläche von 125.000 m<sup>2</sup> und beherbergt über 250 Geschäfte sowie einen Food-Court. In der Umgebung finden sich weitere Freizeiteinrichtungen wie das LEGOLAND Discovery Center, SEA LIFE, AQUApark, Gasometer, Rudolf-Weber-ARENA und das Stage Metronom Theater, wodurch ein attraktives Freizeit-Cluster entsteht. Weitere namhafte Einkaufszentren stellen darüber hinaus der Ruhr Park in Bochum, der Limbecker Platz in Essen, die Thier-Galerie in Dortmund und das CityPalais in Duisburg dar. Die Einkaufsmöglichkeiten sind milieuübergreifend. Durch die zentrale Stadtlage sind sie in der Regel gut an den ÖPNV angebunden, zudem gibt es meist kostenlose oder -günstige Parkplätze.

### Ehemalige Industriestandorte mit Freizeit- und Kulturnutzung

Ein spezieller Fokus und besondere Stärke sowie Alleinstellung des Ruhrgebietes ist die hohe Dichte an Industriekulturangeboten, -räumen und -standorten und der dort zu beobachtende Strukturwandel. Die (Europäische) **Route der Industriekultur** (ERIH) bildet die Grundlage für das touristische Alleinstellungsmerkmal und ist wichtiger Bestandteil des Freizeitangebotes der Metropole Ruhr, ihrer strategischen Ausrichtung und Entwicklung.

Die industrielle Vergangenheit ist im Ruhrgebiet allgegenwärtig, die besondere Atmosphäre und der Erlebnischarakter können in Industriekulturstandorten sowohl bei individuellen Begehungen, Führungen und Freizeitaktivitäten als auch bei privaten und öffentlichen Events und im Rahmen von MICE (Meetings, Incentives, Conventions, Events) erfasst werden. Viele Standorte verfügen über eine attraktive Gastronomie und damit beliebten Aufenthaltsraum für Einheimische und Tourist\*innen. Die Industriekulturstandorte sind vielfach Teil des alltäglichen Stadtbilds und haben als regionale Besonderheit eine hohe touristische Anziehungskraft sowie Wirkung auf die Wahrnehmung der Region. Durch die Aufwertung der Standorte (Begrünung, Kunstinstallationen, Veranstaltungen etc.), Umgestaltung und Neunutzung tragen sie auch zum Imagewandel und der steigenden Attraktivität der Region insgesamt bei. Als besondere POI werden in diesem Konzept die Henrichshütte Hattingen,

der Landschaftspark Duisburg-Nord (1,1 Mio. Besucher\*innen 2019, vgl. Duisburg Kontor Hallenmanagement GmbH 2021), der Gasometer Oberhausen (je nach Ausstellung 550.000 bis 700.000 Besucher\*innen pro Jahr, vgl. Gasometer Oberhausen GmbH 2018), der Baldeneysee/Villa Hügel, das UNESCO-Weltkulturerbe Zeche Zollverein (ca. 1,5 Mio. Besucher\*innen pro Jahr, vgl. Stiftung Zollverein 2021), der Innenhafen Duisburg, die Zeche Zollern, die Jahrhunderthalle in Bochum und die Kokerei Hansa/Deussenberg angesehen. Alle genannten Standorte liegen im *radrevier.ruhr* und sprechen übergreifend mehrere Sinus-Gruppen – überwiegend der für die in NRW und in der Metropole maßgeblichen Leitmilieus für die kommende Periode der Tourismusförderung und das zukünftige Tourismusmarketing (vgl. MWIDE 2019 und RTG 2022) – an. Im Rahmen der jährlichen Nacht der Industriekultur (ExtraSchicht) werden viele dieser Standorte besonders inszeniert, zugänglich und erlebbar gemacht.

### Kultureinrichtungen und Museen

Über das Industriekulturthema hinaus bietet das Ruhrgebiet eine Vielzahl an Museen und Kulturzentren für Kunst, Musik, Theater, Ausstellungen und Bildung im Innen- und Außenbereich. Der Bezug zur regionsprägenden Industriegeschichte klingt jedoch auch hier in vielen Einrichtungen, z. B. des weltweit größten Bergbau-Museum in Bochum, mit. Das Ruhr Museum thematisiert bspw. an mehreren Standorten auf dem Welterbe Zollverein und in Essen in Dauer- und Wechselausstellungen die Geschichte und verschiedene Aspekte des Lebens im Ruhrgebiet sowie Kunst und Design und ist darüber hinaus Veranstaltungsort. Jährlich besuchen rund 260.000 Menschen das Museum (vgl. Stiftung Zollverein 2019). Das ebenfalls in Essen angesiedelte Museum Folkwang für moderne Kunst, das Josef Albers Museumszentrum Quadrat in Bottrop, das Lichtkunstzentrum im Kultur- und Bildungszentrum Lindenbrauerei Unna und das Museums-/Kunstquartier Hagen (u. a. mit dem Museum des Hager Impulses in der Unternehmervilla Hohenhof) sind vier der 21 RuhrKunstMuseen in 16 Städten der Metropole Ruhr. Das in mittelalterlichen Fachwerkbauten untergebrachte LWL – Freilichtmuseum in Hagen widmet sich dem Thema Handwerk und Technik des 18. und 19. Jahrhunderts. Die meisten Museen und Kultureinrichtungen sind regionaltouristisch bedeutend, sprechen dabei jedoch vor allem mehrere Leitmilieus an und sind häufig gut ins *radrevier.ruhr*, jedoch aufgrund der z. T. dezentralen Stadtlage weniger gut an den ÖPNV angebunden.

### Regionale und Großevents

Veranstaltungen ziehen gewöhnlich große Besuchsströme innerhalb kurzer Zeit auf engem Raum an und erfordern meist Sonderlösungen im ÖPNV und MIV, um Überlastungen der Infrastruktur zu vermeiden. Zu den größten Events der Metropole Ruhr, die mit 50 Spielorten in 24 Städten beinahe die gesamte Region umfasst, gehört die Nacht der Industriekultur (ExtraSchicht). Im Jahr 2019 wurden rund 200.000 Tickets (vgl. RTG 2021) verkauft. Mit diesen können die Besucher\*innen vom eigenen Mobilitätskonzept mit zusätzlichen Shuttlebuslinien und ÖPNV-Sonderfahrten profitieren. Andere (Outdoor-) Großveranstaltungen wie Bochum Total (bis eine Mio. Besuche, vgl. Bochum Total 2010 UG 2021), Juicy Beats im Westfalenpark Dortmund (ca. 50.000 Besuche 2019, vgl. POPMODERN Veranstaltungs GmbH 2021), Ruhr in Love im OLGA-Park in Oberhausen oder das Zeltfestival Ruhr in Bochum (ca. 150.000 Besuche, vgl. Bochum Marketing GmbH 2021) inkludieren ebenfalls die Nutzung des ÖPNV (VRR-Gebiet), einige haben außerdem gesonderte Mobilitätsangebote. Auch das größte Volksfest im Ruhrgebiet mit vier Mio. Besucher\*innen (vgl. Stadtmarketing Herne GmbH

2021), die *Cranger Kirmes* in Herne, setzt vermehrt auf P+R-Angebote, Sondershuttlelinien zu den umliegenden Bahnhöfen und Fahrradfreundlichkeit, um die Besucher\*innen besser zu verteilen. Weitere besondere Veranstaltungsstätten mit hohen Besuchskapazitäten stellen die zahlreichen Sportstadien dar, die nicht nur Schauplatz von Sportveranstaltungen, sondern häufig auch Multifunktionsarenen sind (z. B. der Signal Iduna Park und Westfalenhallen in Dortmund und die VELTINS-Arena in Gelsenkirchen mit jeweils einer Kapazität von rund 80.000 Besucher\*innen). Viele Veranstaltungsorte/-hallen sind gut an den ÖPNV angebunden und dieser wird auch genutzt. Trotzdem ist der Pkw häufig noch das bevorzugte Verkehrsmittel der An- und Abreise.

### Erlebnisorientierte Freizeiteinrichtungen

Erlebnis- und Freizeiteinrichtungen gibt es in der Form von bspw. Freizeit- und Kletterparks, zahlreichen Schwimm- und Spaßbädern, Zoos/Tierparks, Sportstätten, Schifffahrtsangeboten oder einem Alpincenter in der gesamten Metropole Ruhr. Einige der Einrichtungen, wie die ZOOM Erlebniswelt (782.000 Besucher\*innen 2018, vgl. Stadtwerke Gelsenkirchen GmbH 2019) und der S04 Sportpark (ca. 2,6 Mio. Besuche 2019 der VELTINS-Arena mit allen dort stattfindenden Veranstaltungen und Einrichtungen, vgl. FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e.V. 2021) in Gelsenkirchen, der Signal Iduna Park/Westfalenhallen in Dortmund (allein 1,6 Mio. Besuche in den Westfalenhallen, vgl. Westfalenhallen Unternehmensgruppe GmbH 2020), der Zoo Duisburg (ca. 780.000 Besuche 2019, vgl. Statista 2021) oder der Movie Park und Schloss Beck in Bottrop, haben als eigenständige Attraktionen und Besuchsansätze eine große Strahlkraft und ziehen auch überregionale Besucher\*innen an, weswegen sie vielfach Teil der RUHR.TOPCARD und WelcomeCard Ruhr sind. Dazu zählt auch das seit Jahrzehnten in Bochum ansässige Musical *Starlight Express*.

### Städtische Parks und Erholungsflächen

Das Ruhrgebiet und seine Städte verfügen über einen hohen Grünflächen- und Waldanteil. Viele Potenzialflächen befinden sich aktuell noch in der Erschließung, Entwicklung und Aufwertung für Erholungs- und z. T. touristische Zwecke.

Unter den städtischen Parks und Erholungsflächen heben sich besonders der Westfalenpark in Dortmund, der Grugapark in Essen (ca. 972.000 registrierte Besuche 2017, vgl. Stadt Essen, Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen 2018), der Maximilianpark in Hamm (ca. 350.000 Besuche p. a., vgl. Maximilianpark Hamm GmbH 2021) und der Nordsternpark in Gelsenkirchen als ehemaliger und künftiger Gartenschauort der IGA 2027 mit ca. 450.000 Besuchen p. a. (vgl. Stadt Gelsenkirchen 2021) hervor. Darüber hinaus gibt es fünf Revierparks des RVR (z. B. Gysenberg) und zahlreiche, kleinere Stadt(-teilparke). Die Bedeutung der Parks und Grünflächen ist bevorzugt regionaltouristisch, die meisten sind über das *radrevier.ruhr* erschlossen und sprechen die Menschen milieuübergreifend an.

### Haldenstandorte und -landschaften

Der Regionalverbund Ruhr ist Eigentümer von insgesamt 46 Halden in der Metropole Ruhr, davon 37 ausgebaute Bergehalden (Stand Januar 2021). Weitere sollen schrittweise von der RAG übernommen werden. Die Halden sind Zeitzeugen der Bergbaugeschichte und Industrialisierung und prägen als regionale Berge, Aussichtspunkte und besondere Naturerlebnissräume die Landschaft im Ruhrgebiet.

Die Inwertsetzung der Halden hat zu einer Vielzahl an Grünflächen, Landschaftsparks (z. B. Mechtenberg/Rheinelbe, Hoheward Recklinghausen) und künstlerisch-kulturellen Installationen und Landmarken (z. B. Tiger and Turtle Duisburg, Tetraeder Bottrop) geführt. Die meisten von ihnen sind Teil der Route der Industriekultur, an das *radrevier.ruhr* angeschlossen und befinden sich im Emscher Landschaftspark. Die Erlebbarkeit ist vor allem zu Fuß gegeben, ansonsten ist die Anbindung und Ausschilderung der Standorte, besonders in Bezug auf den ÖPNV, häufig ausbaufähig. Außerdem gibt es für längere Aufenthalte der Besucher\*innen wenig Erlebnis- und Versorgungsmöglichkeiten direkt vor Ort. Die touristische Bedeutung der Halden wird vor allem auf regionaler Ebene gesehen, sie sind milieuübergreifend interessant, allerdings aufgrund der künstlerischen Inszenierungen der Halden-Tops besonders für die Leitmilieus.

### Naturnaher Landschaftsraum

Naturnahe Landschaftsräume finden sich eher in den ländlicheren Gebieten der Metropole Ruhr bzw. in den Randbereichen der Großstädte. Nördlich liegt im Übergang zum Niederrhein und dem Münsterland z. B. der Naturpark Hohe Mark u. a. mit den Waldgebieten Haard und Dämmerwald sowie in den südlichen Randräumen im Übergang zum Bergischen Land und dem Sauerland z. B. die Elfringhauser Schweiz im Bergisch-Märkischen Hügelland und die Zeche Nachtigall/Muttental im Ruhrtal. Aufgrund ihrer Lage und regionaltouristischen Bedeutung sind diese Gebiete größtenteils nicht für alle Verkehrsarten erschlossen und am besten mit dem MIV und vereinzelt auch über das *radrevier.ruhr* mit dem Fahrrad erreichbar.

### Gewässerlandschaft

Landschafts- und Naturräume mit Wasserbezug haben durch ihren Abwechslungsreichtum und die vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten ein besonders hohes Erlebnis-, Freizeit- und Erholungspotenzial und steigern die Lebens- und Aufenthaltsqualität eines Ortes oder einer Region. Die Metropole Ruhr wird maßgeblich von den Flüssen Rhein, Ruhr, Emscher und Lippe geprägt, weiterhin durchziehen ihre zahlreichen Nebenflüsse sowie Kanäle wie der Rhein-Herne-Kanal (*Kulturkanal*), Dortmund-Ems-Kanal, Weser-Datteln-Kanal oder Datteln-Hamm-Kanal die Region. Entlang der Wasserstraßen finden sich häufig (fluss-)begleitende Lauf- und Radwege.

Zu den bedeutendsten zählen der *RuhrtalRadweg*, die *Römer-Lippe-Route* aber auch der *Emscher-Weg*. Auf ihnen lässt sich das vielseitige Gesicht des Ruhrgebietes besonders gut erleben. Weiterhin gibt es eine Reihe von künstlich angelegten (Stau-)Seen, die unterschiedlich stark erschlossen sind. Der bekannteste im Ruhrgebiet ist der Kemnader See, der mit seinem umfangreichen Freizeitangebot das Herzstück des Naherholungsgebiets *Freizeitzentrum Kemnade* bildet und jährlich etwa 1,5 Mio. Besucher\*innen (vgl. Freizeitgesellschaft Metropole Ruhr mbH 2021) anzieht. Zu den größeren Ruhrstauseen gehören außerdem der Harkort- und Hengsteysee sowie der Baldeneysee. An der Xantener Nord- und Südsee gibt es ein weiteres Freizeitzentrum (ca. 82.000 Besuche 2019, vgl. RVR 2019b) mit Angebotscluster und Verknüpfung zur Altstadt sowie dem LVR-Archäologischen Park (2019 rund 550.000 Besuche, vgl. Landschaftsverband Rheinland 2019). Weitere Seen mit Freizeitmöglichkeiten sind der Halterner Stausee und Silbersee II im Kreis Recklinghausen, der Haarener See in Hamm und die Sechs-Seen-Platte in Duisburg.

Einige der (Groß-)Städte der Metropole Ruhr verfügen über eine Wasserlage, die das Stadtbild maßgeblich mitbestimmt (z. B. vier Flüsse in Hagen, Binnenhafen Duisburg, Rheinaue Duisburg und Kreis Wesel). Teilweise werden diese Potenziale noch nicht vollständig erschlossen, erlebbar gemacht und angebunden. Generell sind die Gewässerlandschaften vor allem regionaltouristisch und übergreifend über Milieus der Mittel- und Oberschicht nachgefragt.

## Beherbergungsangebot

Für den Freizeit- und Tourismusbereich in der Metropole Ruhr ist das Beherbergungsangebot ein wichtiges Rückgrat. Für Personen, welche eine Übernachtungsreise in der Metropole antreten, ebenso wie für Personen, die bspw. eine Tagung besuchen, sind die Standorte der Übernachtungsmöglichkeiten von Bedeutung und lösen Verkehrsbewegungen aus. Aus Mobilitätssicht muss hier eine gute Anbindung an die Willkommensorte in der Region gegeben sein, um die Verkehre effizient abwickeln zu können. Das Thema ruhender Verkehr an den Beherbergungsangeboten ebenso wie Bedienzeiten des ÖPNV und Haltestellenentfernungen sind Aspekte, welche die Freizeitmobilität an dieser Stelle beeinflussen und auch für die weitere Verkehrsmittelwahl im Verlauf der Reise Einfluss haben. In diesem Kapitel werden daher die Beherbergungsstruktur sowie das Tagungs- und Gastronomieangebot in der Metropole Ruhr dargestellt, welche als Bestandteile einer Leisure- bzw. Business-Reise auch Einfluss auf die Mobilität haben bzw. z. T. eigenständige Besuchsanlässe darstellen.

## Beherbergungsstruktur

Insgesamt verfügt die Metropole Ruhr im Jahr 2019 laut amtlicher Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen über 730 gewerbliche Beherbergungsbetriebe mit 53.489 Betten (Beherbergungsbetriebe ab zehn Betten, einschließlich Campingplätzen mit Touristik-Camping ab 10 Betten). Die durchschnittliche Bettenauslastung liegt bei 42,3 % und damit leicht unter dem Landesdurchschnitt von 44,1 % (vgl. IT.NRW 2021).



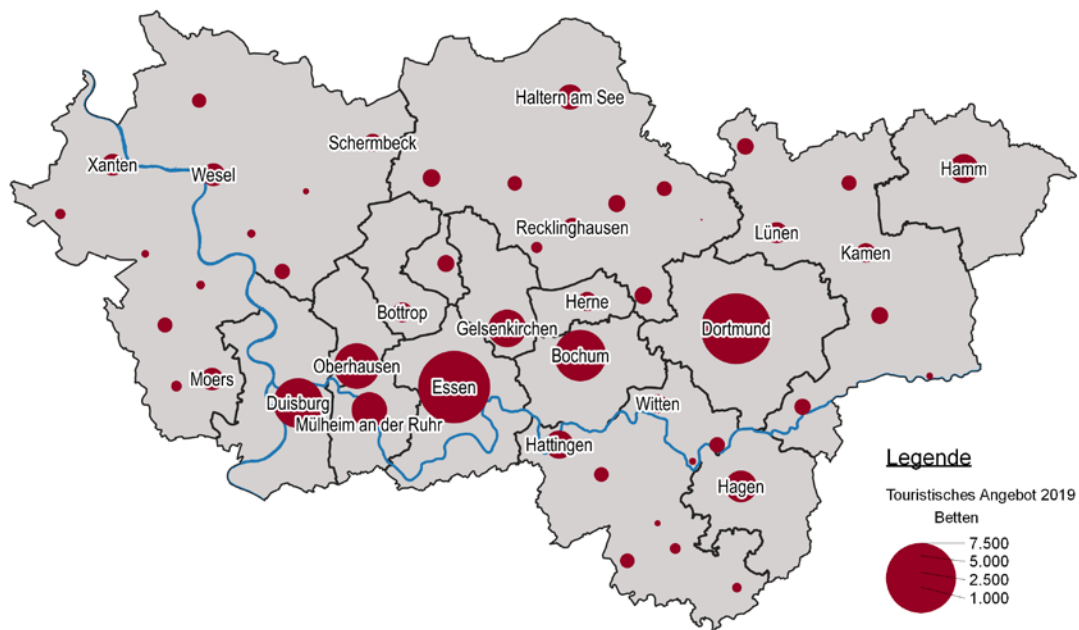
Tabelle 1: Gewerbliche Betten und Betriebe Metropole Ruhr 2019

Stadt/Kreis	Betriebe	Betten	Durchschnittliche Auslastung
Essen	96	10.100	44,1
Dortmund	64	7.642	51,5
Kreis Wesel	112	4.865	40,5
Kreis Recklinghausen	91	4.661	42,5
Bochum	36	3.978	44,1
Duisburg	49	3.861	41,9
Ennepe-Ruhr-Kreis	66	3.463	45,4
Kreis Unna	60	3.443	34,5
Oberhausen	32	3.191	49,4
Gelsenkirchen	22	2.159	46,2
Mülheim a.d. Ruhr	32	1.911	29,6
Hagen	26	1.592	50,5
Hamm	23	1.443	38,4
Bottrop	12	619	37,4
Herne	9	561	38,3
gesamt Metropole Ruhr	730	53.489	42,3

Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021)

Laut Tabelle 1 sind die Städte mit den höchsten gewerblichen Bettenkapazitäten die Messestandorte Essen (10.100 Betten) und Dortmund (7.642 Betten), gefolgt vom Kreis Wesel mit 4.865 Betten. Das geringste Bettenangebot haben die Städte Bottrop (619 Betten) und Herne (561 Betten). Abbildung 5 stellt die Verteilung der Bettenkapazitäten in der Metropole Ruhr dar. Die durchschnittliche Bettenauslastung unterscheidet sich deutlich zwischen den einzelnen Städten und Kreisen. Dortmund (51,5 %), Hagen (50,5 %) und Oberhausen (49,4 %) verzeichnen den höchsten Auslastungsgrad der angebotenen Betten, was u. a. auf die hohe Bedeutung des Geschäftstourismus in diesen Städten zurückzuführen ist. Die mit Abstand geringste Bettenauslastung gibt es mit 29,6 % in Mülheim an der Ruhr.

Abbildung 10: Touristisches Bettenangebot Metropole Ruhr 2019



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021)

Die Qualität des Beherbergungsangebotes lässt sich unter anderem an der Anzahl der klassifizierten und zertifizierten Betriebe messen, eine Übersicht dazu findet sich in der Tabelle 2. Insgesamt sind in der Metropole Ruhr 177 Betriebe mit einer DEHOGA-Hotelklassifizierung verzeichnet, 161 davon gehören der (gehobenen) Mittelklasse im 3- und 4-Sternebereich an und es gibt zwei Hotels der 5-Sterne-Kategorie in Essen und Mülheim an der Ruhr. Jede Stadt und jeder Kreis haben klassifizierte Hotels, eine besonders hohe Dichte gibt es in den Messestädten Essen (33 Betriebe) und Dortmund (24 Betriebe). Zudem verfügen alle Städte mit Ausnahme von Bottrop über Betriebe mit dem Qualitätssiegel Bett+Bike, das besondere Services für Radfahrer\*innen garantiert. Keiner der vorhandenen Betriebe hat eine Zertifizierung mit dem Prädikat *Qualitätsgastgeber Wanderbares Deutschland*, was auf eine bisher geringe Bedeutung und Ausrichtung auf diese Zielgruppe der Aktivtourist\*innen hinweist. Jedoch gibt es Überlegungen seitens der RTG das Wandersegment zukünftig auch touristisch stärker anzusprechen.



Tabelle 2: Klassifizierungen und Zertifizierungen Betriebe Metropole Ruhr 2021

Stadt/Kreis	DEHOGA- Klassifizierte Hotels / Hotel Garnis						DTV	ADFC Bett+Bike
	Summe	5*	4*	3*	2*	1*		
Essen	33	1	13	17	1	1	0	29
Dortmund	24	0	10	12	1	1	7	9
Kreis Wesel	19	0	8	9	2	0	0	37
Kreis Recklinghausen	14	0	8	5	1	0	1	18
Ennepe-Ruhr-Kreis	13	0	5	8	0	0	15	18
Kreis Unna	13	0	5	6	1	1	0	23
Oberhausen	13	0	3	8	0	2	7	6
Bochum	11	0	2	8	1	0	5	9
Duisburg	10	0	5	3	1	1	2	16
Mülheim an der Ruhr	10	1	3	6	0	0	0	10
Hagen	6	0	2	4	0	0	0	3
Gelsenkirchen	4	0	2	2	0	0	0	3
Hamm	4	0	1	3	0	0	0	9
Herne	2	0	1	1	0	0	0	1
Bottrop	1	0	1	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>177</b>	<b>2</b>	<b>69</b>	<b>92</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>37</b>	<b>191</b>

Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021; ADFC Bett+Bike Service GmbH 2021; Hotelstars Union AISBL 2021; Deutscher Tourismusverband Service GmbH 2021, Stand: September 2021)

### Tagungen und MICE

Geschäftstourismus, Tagungen und MICE spielen eine große Rolle in der Metropole Ruhr, besonders in den Großstädten der Region, die zahlreiche Veranstaltungsflächen und -räumlichkeiten (ca. 60 Veranstaltungszentren und rund 140 spezialisierte Tagungshotels) für den Bereich Business bieten. Hinzu kommen mit Essen und Dortmund zwei bedeutende Messestandorte in Deutschland.

So finden in der Messe Essen jährlich etwa 55 Messen und Ausstellungen (z. B. INFRATECH, IPM Essen, EQUITANA, TECHNO-CLASSICA ESSEN) mit jährlich insgesamt rund 1,5 Mio. Besuchen statt.

Das Kernmessegelände wird durch das Congress Center Essen, in dem pro Jahr ca. 800 Symposien, Tagungen und Firmenevents mit insgesamt 80.000 Besuchen stattfinden, und die Grugahalle mit etwa 70 Shows, Sportveranstaltungen und Konzerten mit insgesamt 200.000 Besuchen pro Jahr ergänzt (vgl. MESSE ESSEN GmbH 2021).

Etwas kleiner fällt die Messe in Dortmund aus, die 2019 39 Messen (z. B. JAGD & HUND, elektrotechnik, CREATIVA) mit rund 680.000 Besuchen ausrichtete. Auch hier ist ergänzend ein Kongresszentrum mit 940 Kongressen und Tagungen (ca. 31.500 Teilnehmende) und im Eventbereich die Westfalenhalle mit 117 Veranstaltungen (ca. 800.000 Besuche) pro Jahr (vgl. Westfalenhallen Unternehmensgruppe GmbH 2020) sowie ein angeschlossenes 4-Sterne Mercure Hotel Dortmund Messe & Kongress vorhanden.

Beide Standorte sind sowohl für den MIV (mehrere Autobahn- und Bundesstraßenanschlüsse) als auch über den ÖPNV, u. a. auch mit speziellen Shuttles wie dem Messeexpress Dortmund und P+R-Angeboten sowie Vermittlung von Fahrgemeinschaften gut an die jeweiligen Stadtzentren, die Hauptbahnhöfe und die Region angebunden. Der nächstgelegene Flughafen ist von der Messe Dortmund in ca. 13 km (Flughafen Dortmund) und von der Messe Essen in ca. 26 km (Flughafen Düsseldorf) erreichbar.

Angebote und Pakete im Zusammenhang mit Geschäftsreisen und Business-Veranstaltungen gibt es über das Convention Bureau Ruhr der Ruhr Tourismus GmbH sowie auf den jeweiligen Tourismuseiten der Städte bzw. ihren Convention Bureaus.

### Gastronomie Hotspots

Die Metropole Ruhr verfügt über eine vielfältige, internationale Restaurantszene von der Sterneküche (acht Sternerestaurants) über Szenegastronomie bis gutbürgerlich, von gastronomischen Clustern in Innenstädten bis zu besonderen Einzelstandorten mit Industrieatmosphäre (u. a. EMIL im Dortmunder U). In den Großstädten hebt sich besonders das *Bermuda3Eck* Bochum mit einer Mischung aus Unterhaltung, Freizeit, Nachtleben, Kunst und Kultur sowie mehr als 60 Gastronomiebetrieben und damit der größten Kneipendichte in NRW mit jährlich über 4 Mio. Besuchen (vgl. Immobilien- und Standortgemeinschaft Bermuda3Eck Bochum e.V. 2021) als gastronomischer Hotspot hervor. Aber auch der Duisburger Innenhafen, der Stadthafen in Recklinghausen am Rhein-Herne-Kanal mit Fahrradabbindung oder die Innenstädte in Essen und Dortmund sind kulinarische Anziehungspunkte. Besonders in den Sommermonaten wird das Angebot um Street Food Festivals und Themen-Events (Matjesfest Duisburg, Panhasfest Hattingen etc.) sowie Open-Air-Restaurants bzw. Gourmet-Meilen/-Festivals in den Innenstädten (Essen...verwöhnt, GourmeDo Dortmund, Rü...Genuss Pur (Essen Rüttenscheid), Bochum Kulinarisch etc.) ergänzt und regionale Produkte in den Mittelpunkt gestellt. Die kulinarischen Stadtrundgänge von Eat the World ermöglichen Einblicke hinter die Kulissen und bringen den Teilnehmenden Geheimtipps näher. In der Vermarktung nutzt die RTG Testimonials der eigenen Mitarbeiter\*innen und Food-Blogger\*innen.

### 3.2.3 Mobilitätsangebote

Die An- und Einbindung der Freizeitstandorte an die Verkehrsnetze in der Metropole Ruhr spielt eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Im Folgenden werden die Netze sowie das bestehende Angebot kurz dargestellt und in Bezug auf den Freizeitverkehr bewertet.

#### Fernverkehr

Fernverkehrshalte mit mindestens halbstündlichen Verbindungen sind Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund, Hagen und Hamm. Oberhausen, Mülheim a. d. Ruhr, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Recklinghausen werden alle ein bis zwei Stunden bedient.

Mindestens stündlich bestehen Verbindungen nach Hamburg, Berlin, Frankfurt, Stuttgart, München und Basel. Dabei ist teilweise in Köln und Dortmund umzusteigen. In Bottrop und dem Kreis Wesel halten keine Fernverkehrszüge.

Analysen im Rahmen des RMEK (2021) haben die Abfahrtsfrequenz und die Anzahl der Fernverkehrszüge pro Tag in der Metropole Ruhr untersucht: Am stärksten belastet ist der Streckenabschnitt zwischen Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund. Mit über 100 Abfahrten pro Tag liegt das beste Angebot in Duisburg und Dortmund, gefolgt von Essen (etwa 95 Abfahrten/Tag) und Bochum (knapp 70 Fernverkehrszüge pro Tag). Hingegen finden in Hamm lediglich etwas über 40 und in Oberhausen nur knapp 30 tägliche Abfahrten statt. In Städten wie Mülheim, Herne oder Recklinghausen verkehren nur wenige Fernverkehrszüge pro Tag.

Tabelle 3: Internationale Erreichbarkeiten im SPFV

Verbindung	Fahrten / Tag/Richtung
ICE Duisburg – Amsterdam	8 Fahrten
Thalys (Dortmund) – Essen – Brüssel – Paris	4 Fahrten (3 Fahrten)
ICE Dortmund – Wien	2 Fahrten
ICE Dortmund – Basel	3 Fahrten
EC Dortmund – Zürich	1 Fahrt
EC Gelsenkirchen – Interlaken	1 Fahrt

Quelle: eigene Recherchen

Neben dem internationalen Fernverkehr sind für die Vernetzung der Metropole Ruhr als Freizeitregion nach außen ebenfalls die Angebote im nationalen Schienenpersonenfernverkehr und die langlaufenden RegionalExpress-Züge, die über die Grenzen der Metropole Ruhr hinaus verkehren, wichtig.

Insbesondere in der Angebotsqualität zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gibt es teils räumlich große Unterschiede: Während entlang der Hauptachsen Hamm – Dortmund – Bochum – Essen –

Duisburg bzw. Hamm – Dortmund – Hagen regelmäßige ICE- und IC-Verbindungen nach Berlin, Frankfurt, Hannover, Mannheim, München und Nürnberg bestehen, verfügen manche Kommunen (z. B. Schermbeck, Waltrop) über keinen Schienenanschluss.

Durch die vorwiegende Ost-West-Ausrichtung der Eisenbahnstrecken unterscheiden sich die angebundenen Regionen außerhalb der Metropole Ruhr nach der räumlichen Lage.

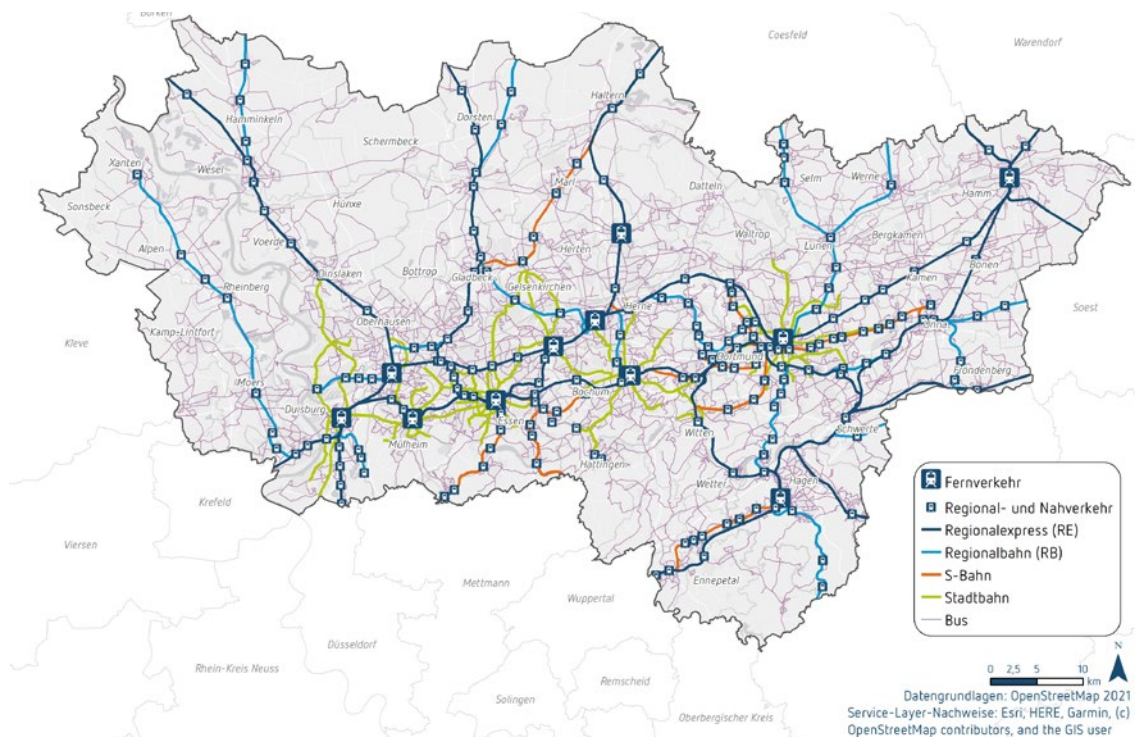
Die Landeshauptstadt Düsseldorf als wichtiger Knotenpunkt ist aus vielen Kommunen mit Bahnanschluss in der Metropole Ruhr mindestens stündlich ohne Umstieg erreichbar. Ausgenommen hiervon sind Alpen, Bottrop, Dorsten, Gladbeck, Fröndenberg, Hattingen, Lünen, Moers, Rheinberg, Selm, Werne und Xanten. Mit Abschluss der Elektrifizierung der Strecke nach Bocholt wird auch von Hamminkeln eine Direktverbindung nach Düsseldorf mit dem RE 19 bestehen (vgl. DB 2021).

Insgesamt ist die Erreichbarkeit nationaler und internationaler Metropole Ruhr als sehr gut zu bewerten. Allerdings lassen sich teilräumliche Unterschiede feststellen: Insbesondere die Städte Duisburg, Essen und Dortmund haben durch die Vernetzung mehrerer Bundesautobahnen sowie unterschiedlicher Bahnstrecken Knotenfunktion und sind daher mit vielen nationalen und internationalen (Metropol-)Regionen sehr gut vernetzt. Ebenso entlang der gut durch den Fernverkehr erschlossenen Korridore Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg, Duisburg – Düsseldorf – Köln und Hamm – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln sind in den dazwischenliegenden Kommunen gute Vernetzungen nach außen erkennbar. Abseits dieser Korridore sind die Anbindungen im Fernverkehr schlecht ausgeprägt.

### Regional- und Stadtverkehr

Das ÖPV-Netz ist mit den Regionalexpress- und Regionalbahnlinien sowie den S-Bahnen und Stadtbahnen bzw. Straßenbahnen insbesondere im Ballungskern sehr dicht. Die Regionalverbindungen binden die Metropole Ruhr an die Nachbargemeinden und -kreise an und dienen auch den eher ländlich geprägten Räumen innerhalb des RVR-Verbandsgebietes als wichtige Verbindung in den Ballungskern. Eine Ausnahme stellen die Kommunen Bergkamen, Breckerfeld, Datteln, Herten (DB-Station im Bau), Hünxe, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn, Oer-Erkenschwick, Schermbeck, Sonsbeck, Sprockhövel und Waltrop dar, die aktuell nicht an den Schienenpersonenverkehr angebunden sind. Insgesamt besteht im ländlich geprägten Raum im nördlichen und südlichen Teil der Metropole Ruhr eine schlechte Ost-West-Schienenverbindung. Eine Verbindung zwischen den Kommunen in diesen Bereichen erfolgt lediglich über regionale Bus- bzw. Schnellbus-Linien.

Abbildung 11: Öffentlicher Personenverkehr in der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Darstellung

Als bedeutsame Regionalschnellverbindungen innerhalb der Metropole Ruhr sind die zentrale Achse Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm sowie die abschnittsweise nördlich davon verlaufende Achse Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund – Hamm und die südöstliche Achse Hamm – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln hervorzuheben. Ergänzt wird das RegionalExpress-/RegionalBahn-Angebot von einem S-Bahnnetz, sodass im Ballungskern der Metropole Ruhr von einem guten Angebotsniveau insbesondere auf den Ost-West-Verbindungen gesprochen werden kann. Die S-Bahn verkehrt je nach Linie und Abschnitt im 15-, 20-, 30- oder 60-Minuten-Takt. Innerstädtisch werden in der Regel wichtige Verknüpfungspunkte bedient. Der Takt ist im Korridor Dortmund – Bochum – Essen sehr dicht, während einige Linienäste im Emscher-Lippe-Raum nur einen unzureichenden Takt (z. B. S 9 zwischen Gladbeck West und Haltern im 60-Minuten-Takt) aufweisen. Stadt- und Straßenbahnlinien ergänzen mit ihrer interkommunalen Verbindungs- und lokalen Erschließungsfunktion das Netz der Eisenbahn. Diese sind meist auf die zentralen Umsteigepunkte des Regional- und Fernverkehrs (z. B. Hauptbahnhöfe) ausgerichtet und verfügen teilweise über städteübergreifende Verbindungen.

Für die Nahverkehrsplanung im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) sind gemäß ÖPNV-Gesetz NRW die 15 lokalen Aufgabenträger\*innen (elf kreisfreie Städte und vier Kreise) verantwortlich, während die regionalen und kommunalen Nahverkehrsunternehmen (z. B. Vestische, BOGESTRA, DVG, DSW21, Ruhrbahn, NIAG etc.) den Betrieb durchführen. Durch die hohe Polyzentralität der Region und die vielen stadtübergreifenden Relationen ist der Bedarf an stadtübergreifenden Regionalverkehren vergleichsweise hoch. Dieser Bedarf kann nicht immer von den ÖPNV-Netzen abgebildet werden. Insbesondere abseits der Hauptachsen kommt es hier häufig zu Reisezeitverlusten. So dauert eine Fahrt mit dem RE von Bochum Hbf nach Dortmund Hbf nur 10 min, eine Strecke

zwischen Dortmund-Hombruch und Bochum-Stiepel mit ähnlicher Luftliniendistanz jedoch über eine Stunde mit dem ÖPNV.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Region, besonders im Kerngebiet, gut in das Gesamtfernverkehrsnetz integriert ist. Dabei fehlen Ost-West-Verbindungen im nördlichen Teil der Metropole Ruhr, die Nord-Süd-Achsen sind häufig schwächer ausgeprägt und es gibt größere, dicht besiedelte Räume, die (noch) ohne Schienenverkehrsanbindung sind (Zwischenräume). Insbesondere im Regionalverkehr zeigen sich je nach Relation sehr unterschiedliche Qualitäten. Vor allem bei den häufig dezentralen Lagen der Freizeitstandorte ist daher ein besonderes Augenmerk auf die Zu- und Abbringerverkehre zu legen.

## Intermodale Schnittstellen

Intermodale Schnittstellen sind ein wichtiger Baustein der vernetzten Mobilität. Um Wegeketten zu schließen, sind Angebote insbesondere für die erste und letzte Meile, also der Weg von zu Hause bis zur Haltestelle bzw. zum Ziel, von Bedeutung. Diese kann mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden, wozu verschiedene Infrastrukturen benötigt werden, welche in den folgenden Absätzen dargestellt werden. An welcher Stelle der Wegekette letztlich die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl getroffen wird und welche Determinanten Einfluss darauf haben, wird in Kapitel 3.5 erläutert.

### Park- und Bike-and-Ride

An insgesamt 68 SPNV-Stationen in der Metropole Ruhr existieren P+R-Anlagen mit Platz für insgesamt rund 9.000 Fahrzeuge (vgl. RVR 2021a). Darüber hinaus existieren noch rund weitere 3.000 Stellplätze an Stationen von Stadtbahn und Straßenbahnen (vgl. ebd.). Mit Ausnahme von kleineren Stationen, die vorwiegend von S-Bahnen oder Regionalbahnen bedient werden, sind P+R-Anlagen nahezu flächendeckend vorhanden.

Intermodalität ist insbesondere im SPNV von Bedeutung. An insgesamt 72 SPNV-Stationen in der Metropole Ruhr gibt es B+R-Anlagen mit etwa 6.000 Stellplätzen, jedoch liegen keine umfassenden Daten zu Auslastung sowie zur Qualität vor (vgl. ebd.). Darüber hinaus bestehen in der Metropole Ruhr 26 Radstationen mit direktem SPNV-Anschluss mit insgesamt fast 6.000 Stellplätzen (vgl. ebd.). An diesen Radstationen ist i. d. R. bewachtes und witterungsgeschütztes Fahrradparken möglich, außerdem werden Fahrradservices (z. B. einfache Reparaturen wie z. B. an Reifen und Lichtanlage) und die Vermietung von Fahrrädern angeboten (vgl. ebd.). Mit *DeinRadschloss* gibt es an verschiedenen Stationen in der Metropole Ruhr außerdem die Möglichkeit, das eigene Fahrrad unkompliziert via Online-Buchung sicher abzustellen (vgl. ebd.).

### Mobilstationen

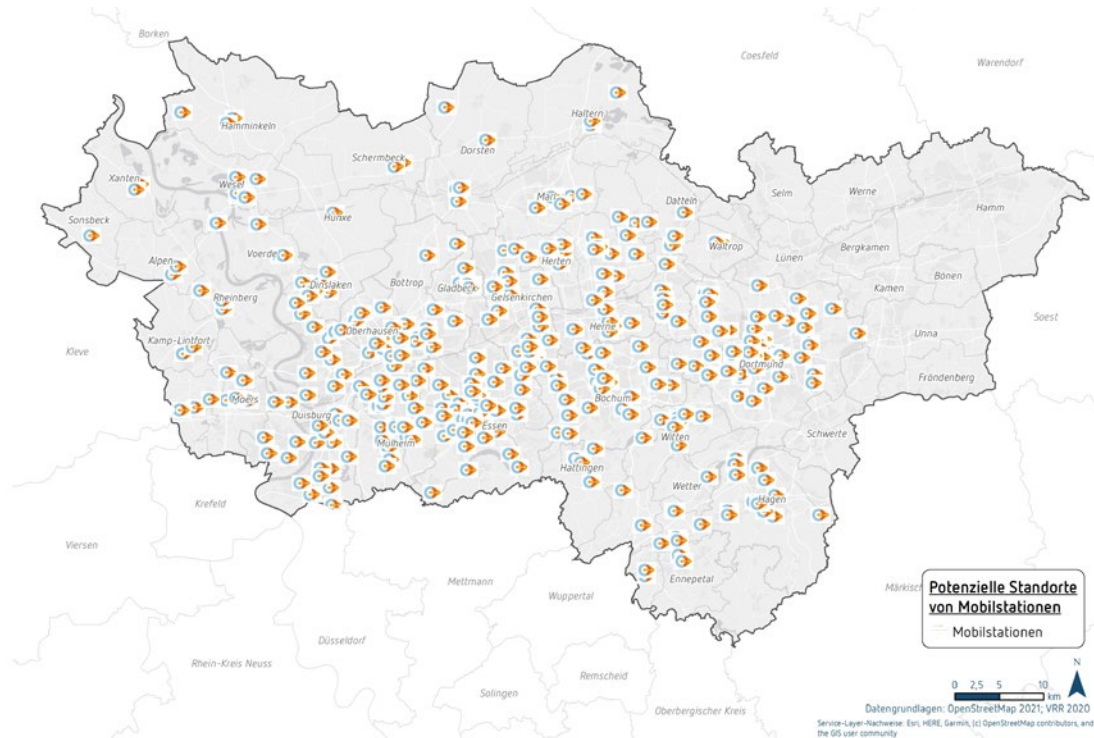
Mobilstationen fördern als Teil eines kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzepts und -managements ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung. Ausgangspunkte sind immer (größere) ÖPNV-Haltestellen,



welche dann durch weitere Mobilitäts- sowie Serviceangebote (z. B. P+R, Fahrradverleih, Kiosk) ergänzt werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat in einem Gestaltungsleitfaden sowie einem Handbuch Rahmenbedingungen für die Ausstattung und für die Gestaltung von Mobilstationen veröffentlicht. Ein einheitliches Design der Stationen erleichtert die Auffindbarkeit auch für Ortsfremde. Durch den Wiedererkennungswert wird letztlich die Nutzung auch im Tourismus gefördert.

Abbildung 12: Potenzielle Standorte von Mobilstationen des VRR



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage VRR-Konzept 2020)

In der Metropole Ruhr wurden bisher fünf Mobilstationen in Essen durch die Ruhrbahn umgesetzt, welche jedoch ein eigenes Corporate Design haben. Im Rahmen des verbundweiten Konzeptes zur Errichtung von Mobilstationen wurde analysiert, dass bereits 105 potenzielle Mobilstationen über alle nötigen Ausstattungselemente außer der einschlägigen Beschilderung verfügen (vgl. VRR 2020). Darüber hinaus existieren weitere Konzepte auf kommunaler Ebene.

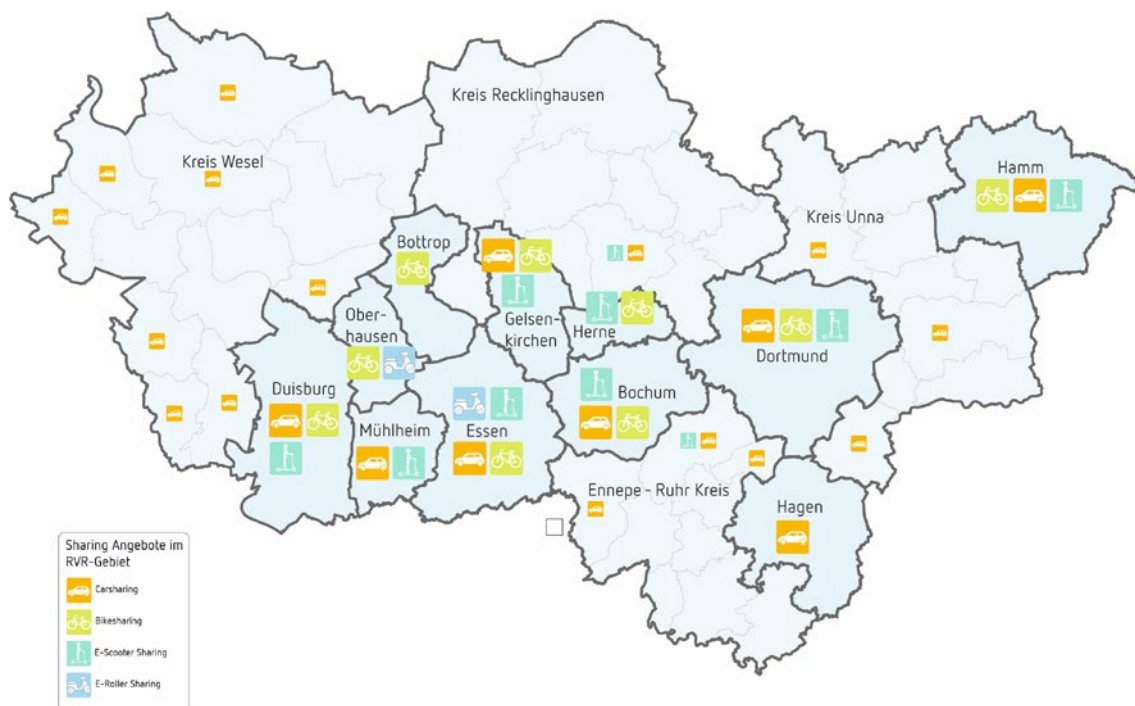
Insgesamt bestehen durch die Schnittstelle mit dem eTicket oder APPs des VRR AÖR und denen der Verkehrsunternehmen (z. B. ZÄPP oder Mutti) große Potenziale zur weiteren Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie zur digitalen Vernetzung. Im Freizeitverkehr bieten die Mobilstationen ortsfremden Tourist\*innen einen großen Mehrwert: Ankommend an einer SPNV-Station bieten Informationsstellen einer Mobilstation mit Umgebungsplan die Möglichkeit sich einen ersten Überblick zu verschaffen. Die Reisenden können sich dann für ein dort zur Verfügung stehendes Mobilitätsangebot entscheiden, um zum Freizeitziel zu gelangen.



## Sharing-Angebote

Ergänzende Mobilitätsangebote an Mobilstationen sind häufig Sharing-basiert. In der Metropole Ruhr gibt es verschiedene Anbietende für Carsharing. Einige sind nur in einer Kommune, andere in mehreren Städten vertreten. In einigen Kommunen gibt es keine Angebote, insbesondere in den weniger verdichteten Räumen der Kreise ist dies oft der Fall. Der Großteil der Angebote ist stationsbasiert, ein/e Anbieter\*in (*Stadtmobil*) in Essen hält jedoch auch ein Free-Floating-Angebot bereit. Große Free-Floating-Anbietende sind nicht vertreten. Zwei größere Anbietende stellen E-Fahrzeuge (*Drive CarSharing* und *RUHRAUTOe*) zur Verfügung. In der Regel besteht zwischen dem Carsharing-Unternehmen und dem Verkehrsunternehmen eine Kooperation.

Abbildung 13: Sharing-Angebote in der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Darstellung (Stand: 21.10.2021)

Zur Nutzung des *metropolradruhr* ist eine Registrierung notwendig. Die Buchung erfolgt über die App, online oder telefonisch. Von Vorteil ist, dass alle Nutzer\*innen, die beim Betreiber *nextbike* registriert sind, das Angebot nutzen können.

Komplizierter wird es bei den weiteren Sharing-Anbietenden: Insbesondere der Bereich Carsharing wird von verschiedenen Anbietenden bespielt und eine einheitliche Buchungsplattform gibt es nicht. Eine ähnliche Situation gibt es auch beim Verleih von E-Scootern. Dadurch entstehen bei Ausflügen durch die Metropole Ruhr für Tourist\*innen Nutzungshemmnisse, an unterschiedlichen Standorten unterschiedliche Plattformen nutzen zu müssen und eine Registrierung bei verschiedenen Anbietenden vorzunehmen. Eine Vereinheitlichung und damit Vereinfachung für den Endkund\*innen wäre anzustreben, um bestehende Angebote zu vernetzen. Die digitalen Möglichkeiten in Form von Apps dienen dabei als unterstützende Grundlage.

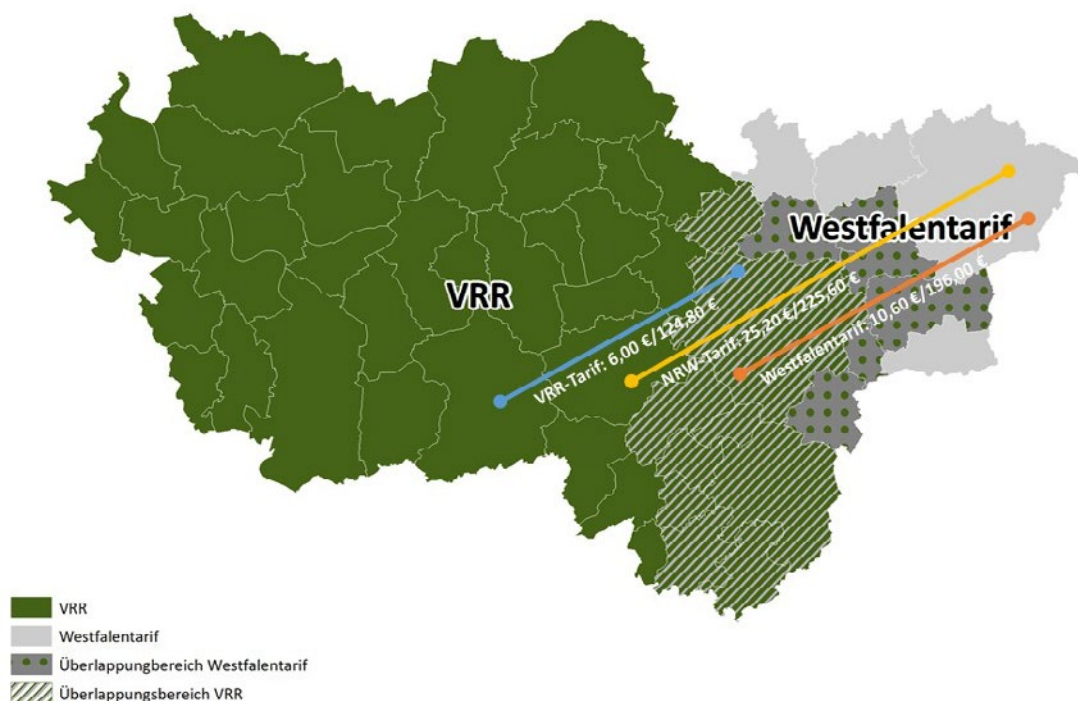
Insgesamt ist das Angebot in der Metropole Ruhr eher gering, eine Übersicht gibt Abbildung 13 sowie die Tabelle Sharing-Anbietende in der Metropole Ruhr im Anhang. Bikesharing-Angebote werden in

den Städten des Ruhrgebiets von einem Unternehmen angeboten. Das stationsbasierte metropolradruhr kann über eine Plattform ausgeliehen werden. In Oberhausen ist zusätzlich *Call a Bike* verfügbar. In den Kreisen Ennepe-Ruhr, Recklinghausen, Unna und Wesel gibt es keine Bikesharing-Anbietende. Verschiedene E-Scooter-Anbietende sind ebenfalls vorrangig in den Städten vertreten.

### Tarife und Buchungskanäle

Ein wesentlicher Entscheidungsfaktor für oder gegen den ÖPNV sind die Kosten. Neben dem reinen Preis spielt dabei insbesondere für Gelegenheitsnutzende die Verständlichkeit der Tarife und Tickets eine Rolle. Die Metropole Ruhr befindet sich in zwei ÖPNV-Tarifräumen, dem VRR-Tarif und dem Westfalentarif. Der VRR deckt den größten Teil der Metropole Ruhr ab, zum Westfalentarif gehören die Stadt Hamm und der Kreis Unna. Zwischen den beiden Tarifen gelten weitreichende Übergangsregelungen, sodass bspw. Lünen, Unna, Bergkamen, Kamen und Holzwickede im Kreisgebiet mit Tickets des VRR-Tarifs sowie bspw. Dortmund und Hagen mit Tickets des Westfalentarifs erreichbar sind. Für Fahrten von Hamm, Selm, Werne, Bönen und Fröndenberg in den VRR und umgekehrt, gelten keine Übergangsregelungen zwischen den Tarifen, hier kommt für die Reisenden der NRW-Tarif zur Anwendung. Abbildung 14 und Tabelle 4 geben einen Überblick über die Ticketpreise sowie Reisezeiten auf verschiedenen Relationen

Abbildung 14: Tarif-Übersicht des ÖPNV in der Metropole Ruhr



Quelle: RMEK/eigene Darstellung

Die Analyse der Beispielrelationen verdeutlichen, dass die Reisezeiten mit dem ÖPNV teilweise deutlich höher sind als die Pkw-Fahrzeiten. Für die Verkehrsmittelwahl sind zudem u. a. die Umsteige-

häufigkeiten, Taktung, Pünktlichkeit, Fahr- und Buchungskomfort, Barrierefreiheit und Informationsmöglichkeiten entscheidend. Keine der ausgewählten Beispielrelationen kann ohne Umstieg erreicht werden. Hinzu kommen teilweise noch Fußwege von den nächstgelegenen Haltestellen. Die Kosten des ÖPNV wiederum liegen teilweise unter denen des Pkw-Verkehrs, wenn Wertverlust, Steuern, Versicherung, Instandhaltungsaufwand, technische Untersuchungen und Kraftstoffkosten (30 ct/km) berücksichtigt werden (vgl. Zukunft Mobilität NRW 2011). Viele Autonutzer\*innen betrachten jedoch häufig nur die direkten Kosten, wie Sprit und Parkgebühren. Bei dieser Betrachtung sind die Einzeltickets des ÖPNV oft nicht konkurrenzfähig gegenüber dem Pkw, insbesondere wenn zwei Personen und mehr zusammenfahren. So bestehen insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr für Gelegenheitskund\*innen ohne Zeitkarte hohe Hürden, den ÖPNV auszuprobieren.

Tabelle 4: Gegenüberstellung von Reisezeit und Kosten im ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen

Hotspot		ÖPNV					MIV			
Beispiel-Relation		Tarif	Reisezeit [min.]	Umstiege	Kosten pro Fahrt	Kosten pro Monat*	Km	Reisezeit [min.]	Kosten je Fahrt	Kosten pro Monat
Zeche Zollverein	Mülheim Uhlenhorst – Zollverein (Tram)	VRR Preisstufe B	45	2	6,00 €	124,80 €	33	35	9,90 €	396,00 €
Lindenbrauerei	Bahnhof Unna – Hagen-Oberhagen	VRR Preisstufe B	39	1	6,00 €	124,80 €	36	40	10,80 €	432,00 €
Halde Haniel	Oberhausen Everslohstr. – Dinslaken Bf.	VRR Preisstufe B	29	1	6,00 €	124,80 €	11	23	3,30 €	132,00 €
Kemnader See	Parkplatz Oveney – Bochum Knoopstr.	VRR Preisstufe A	41	1	2,90 €	89,25 €	9	18	2,70 €	108,00 €
Gasometer Oberhausen	Duisburg Rahm – Oberhausen Neue Mitte	VRR Preisstufe B	37	2	6,00 €	124,80 €	28	30	8,40 €	336,00 €

\* Preisstufe VRR des Ticket 2000

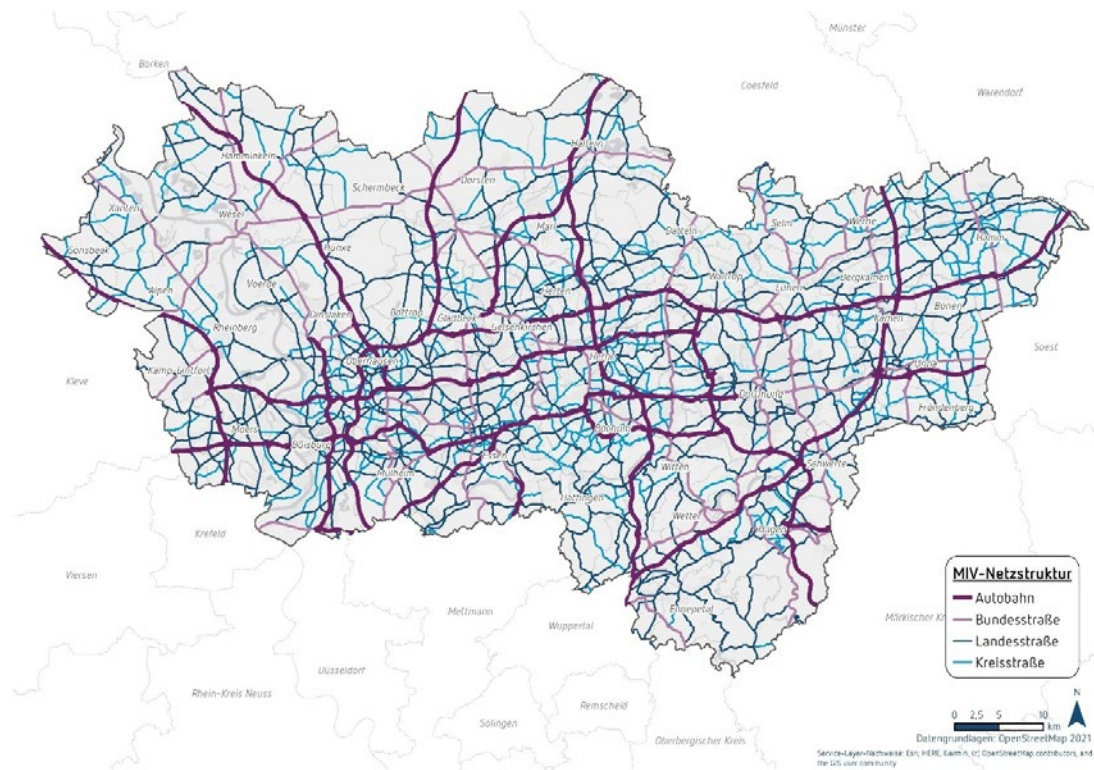
Quelle: eigene Zusammenstellung (Datengrundlage: VRR AöR, Westfalentarif GmbH, Kfz-Reisezeiten Google-Maps Routensuche zur Nebenverkehrszeit)

### MIV-Netzstruktur

Die wichtigsten Verkehrsachsen des Kfz-Verkehrs im motorisierten Individualverkehr (MIV) verlaufen als Bundesautobahnen und verbinden die Metropole Ruhr mit bedeutsamen Zielen im In- und Ausland. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von bedeutsamen Bundesstraßen (u. a. B 1, B 8) die für die überregionale Erreichbarkeit der Region von Bedeutung sind. Damit kann das Erreichbarkeitspotenzial der Metropole Ruhr zwar als sehr hoch eingeschätzt werden, jedoch führen Kapazitätsengpässe

aufgrund hoher Kfz-Belastungen auf vielen Streckenabschnitten zu Einschränkungen und Reisezeitverlusten.

Abbildung 15: MIV-Netzstruktur in der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Darstellung

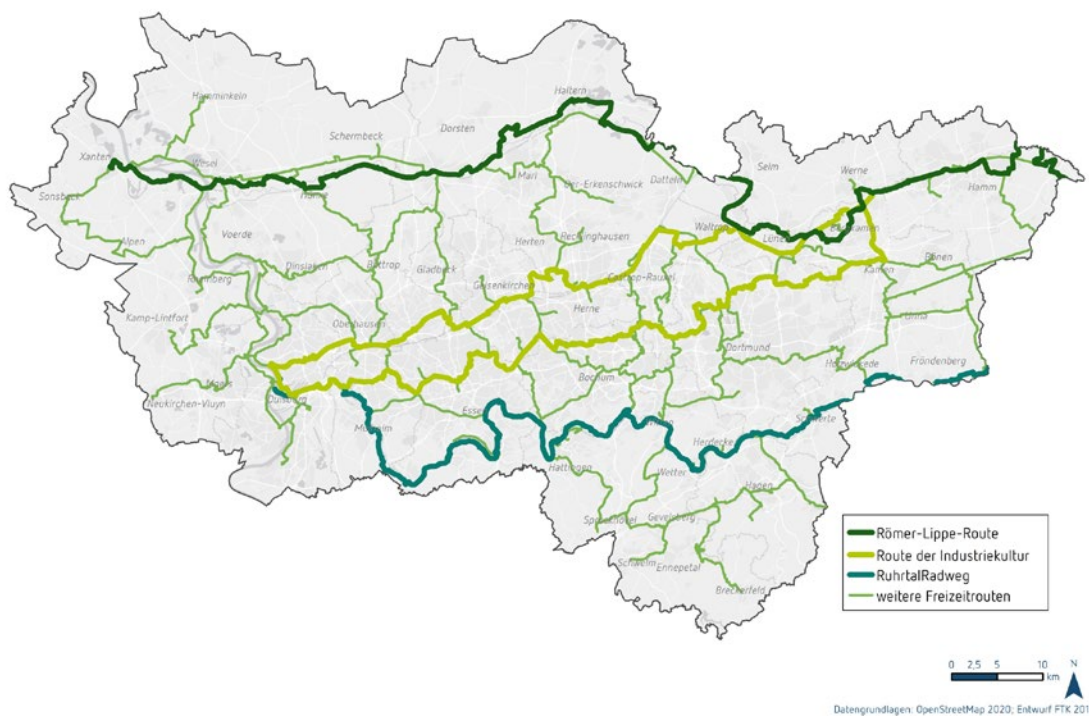
Das übergeordnete Hauptstraßennetz mit den wesentlichen Autobahnen und Bundesstraßen bildet für die Verbindungen innerhalb und außerhalb der Metropole Ruhr das Rückgrat des MIV-Verkehrnetzes. Es bündelt die Hauptverkehrsströme und stellt in der Regel bei freiem Verkehrsfluss auch die schnellsten Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden der Region dar, auf denen sich wiederum die höchsten Verkehrsbelastungen zeigen. Teilweise gibt es auf Autobahnstrecken mit besonders hohem Verkehrsaufkommen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen (z. B. entlang der A 3 zwischen Duisburg und Oberhausen) sowie entlang der A 40 oder der Nord-Süd-Verbindung A 43 zwischen Bochum und Recklinghausen.

### Ladeinfrastruktur

Insgesamt sind in der Metropole Ruhr derzeit 970 Standorte von Ladesäulen bekannt, wobei eine Vollständigkeit der zu ermittelnden Daten nicht gewährleistet werden kann. Abbildung 16 basiert auf der Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur (vgl. BNetzA 2021). Grundsätzlich besteht seit Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung (LSV) im März 2016 eine offizielle Meldepflicht von öffentlich zugänglichen Ladesäulen an die Bundesnetzagentur, die Anzeigepflicht ist allerdings kaum kontrollierbar, weshalb einige Ladesäulen möglicherweise nicht erfasst sind. Zudem können Betreiber\*innen einer Veröffentlichung der Daten auf der Website der Bundesnetzagentur widersprechen. Alle in der Datenbank der Bundesnetzagentur erfassten Ladepunkte müssen öffentlich zugänglich sein, ob Zu-





Abbildung 17: Überblick über Freizeitrouten im *radrevier.ruhr*

Quelle: Planersocietät (Kartengrundlage: openstreetmap und Datengrundlage: RVR)

Mindestens ergänzt werden diese Routen des Freizeitverkehrs durch hochwertige Radverkehrsinfrastruktur des Alltagsverkehrs. Mit dem *Radschnellweg Ruhr* (RS1), der bei kompletter Fertigstellung die Städte im Ruhrgebiet über 114 Kilometer von Moers bis Hamm verbinden wird, liegt hier eine Radverkehrsinfrastruktur vor, die sowohl im Alltagsradverkehr als auch im Touristik- und Freizeitverkehr genutzt wird und in ihrer Besonderheit selbst ein touristisches Ziel darstellen kann. Darüber hinaus soll das Ruhrgebiet in den kommenden Jahren über ein hochwertiges Netz an Radverkehrsinfrastruktur im sogenannten Regionalen Radwegenetz verfügen, das in seinen Breiten und weiteren Standards, die sich an den aktuellen Regelwerken für Radverkehrsinfrastrukturen orientieren (ERA, RASt) auch für touristische Verkehre interessant ist.

Allerdings ist nicht allein der Radweg von großer Bedeutung. Laut ADFC-Studie fährt jede/r zweite zum Zwecke eines Tagesausfluges mit dem Rad mehr als 60 km bis zum Startpunkt (vgl. ADFC 2020: 7). Dieser Weg zum Startpunkt wird meist mit dem Pkw (60%) zurückgelegt. Der Anteil derer, die diesen Weg mit dem ÖV zurücklegen, steigt dabei zuletzt auf etwa 40 % (vgl. ebd.). Die Bahnen und auch Fernbusse erfahren eine konstante Zunahme bei der Fahrradmitnahme in den vergangenen Jahren (vgl. ebd.). Dabei wird die Motivation das Rad zu nutzen und zur weiteren Steigerung durch die begrenzten Kapazitäten bei der Fahrradmitnahme gebremst. Auch fahrradunfreundliche Bahnhöfe und unkomfortable Stellplätze werden als Hindernis bei der Anreise mit dem ÖV genannt (vgl. ebd.).

Die Voraussetzungen für den Radverkehr sind bereits aufgrund der räumlichen Heterogenität sehr unterschiedlich. Während insbesondere im Rheinland die Topographie keine oder nur einen geringen

Einfluss auf die Fahrradnutzung hat, ist bspw. der Ennepe-Ruhr-Kreis hiervon deutlich stärker betroffen. Wenn auch die Topographie aufgrund der starken Marktdurchdringung von Pedelecs ein immer geringeres Hemmnis darstellt, kann diese andererseits auch ein konkretes touristisches Ziel darstellen. Mountainbiking etabliert sich immer weiter als Trendsportart. Auch wenn hierauf im Rahmen der Studie nicht explizit eingegangen werden kann, ist das Fahrrad nicht allein vor dem Hintergrund von Fahrradtouren ein Wirtschaftsfaktor. Dieser ist bei einem Marktvolumen von 5,4 Mio. Reisenden nicht zu unterschätzen (vgl. ADFC 2020). Das Marktvolumen von Radreisenden liegt hiermit über dem von Busreisenden, der Hochsee- oder Flusskreuzfahrtindustrie oder Reisenden im Wohnmobil.

### Überregionale Anbindung

Neben den lokalen und regionalen Netzen sowie dem Radverkehrsnetz des Landes Nordrhein-Westfalen führen auch internationale Radrouten durch den Betrachtungsraum. Mit dem europäischen Radroutennetz *EuroVelo* verläuft ein Teil des größten Radroutennetzes der Welt durch den Betrachtungsraum. Mit überregionalen Radrouten wie dem *EuroVelo 3* und *15* sowie der *Römer-Lippe-Route* ist die Metropole Ruhr auch an den überregionalen, nationalen und internationalen Radverkehr und Radtourismus angeschlossen. Dabei führt der *EuroVelo 3* über insgesamt 5.300 km durch sieben Länder von Norwegen bis Spanien, der *EuroVelo 15* durch vier Länder über 1.500 km von den Schweizer Alpen bis zur Nordsee. Die Pilgerroute *EuroVelo 3* führt im Betrachtungsraum in Teilen über die *Römer-Lippe-Route* und bindet dabei bei Wesel auch an den Rheinradweg *EuroVelo 15* an. So verbindet er unter anderem die Städte Wesel, Hünxe, Dorsten, Haltern am See und Olfen. Die touristischen Angebote und Vorzüge der Region werden hierüber einem breiteren und internationalen Publikum bekannt. (vgl. ECF 2021)

### Fußverkehr

Das Thema Fußverkehr spielt in allen Bereichen der Mobilität eine bedeutende Rolle: Fast jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Insbesondere bei der Nutzung des ÖPNV ist der Weg zu der nächsten Haltestelle i. d. R. ein Weg zu Fuß. Aber auch der Weg zum nächsten Sharing-Angebot muss zunächst zu Fuß zurückgelegt werden, ebenso der Weg zum geparkten privaten Pkw. Die Attraktivität eines Fußwegs entscheidet dabei maßgeblich über die Nutzung. Determinanten sind dabei ausreichende Breite, umwegfreie Wege, Oberflächenbeschaffenheit, Sicherheit und Barrierefreiheit. Mobilitäts- oder seheingeschränkte Personen sowie die einzelnen Geschlechter haben dabei unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an die Wege.

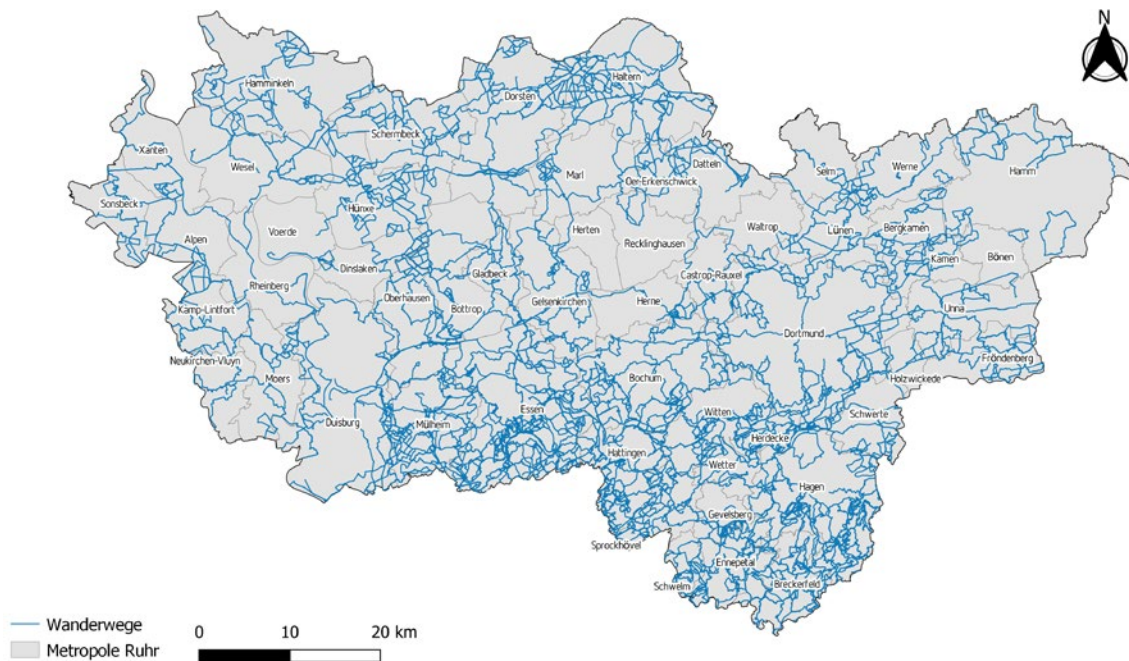
Das Thema Fußverkehr ist durch die kleinräumigen Faktoren sehr komplex und auf regionaler Ebene nicht im Detail zu bearbeiten. Aufgrund dessen wird die Thematik an dieser Stelle nur in Bezug auf die Wanderwege betrachtet. Im Rahmen der Detailanalyse der Piloträume wird auch die Qualität der Fußwege im Umfeld der Freizeiteinrichtungen bewertet. Achsen für den Fußverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität (z. B. Boulevards) sind auch für die Freizeitmobilität von Bedeutung.

Die Metropole Ruhr kann auch zu Fuß erwandert werden. Ein Wanderweg zeichnet sich durch attraktive Wege, Panoramen und nicht-motorisierte Nutzung aus. Hierbei geht es demnach weniger um das Erreichen von Freizeitzielen als um die Aktivität an sich. Die Wanderwege (z. B. Hohe Mark Steig, Ruhrhöhenweg) können als Verknüpfung zwischen den einzelnen Freizeitzielen genutzt und zu Tagestouren ausgewählt werden. Abbildung 18 zeigt die offiziellen Wanderwege in der Metropole



Ruhr. Insbesondere in den ländlich geprägten Räumen ist dieses Netz sehr dicht. Zu beachten ist jedoch, dass jeder für den Fußverkehr freigegebene Weg theoretisch bewandert werden kann.

Abbildung 18: Offizielle Wanderwege in der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Touristik- und Freizeitinformationen NRW)

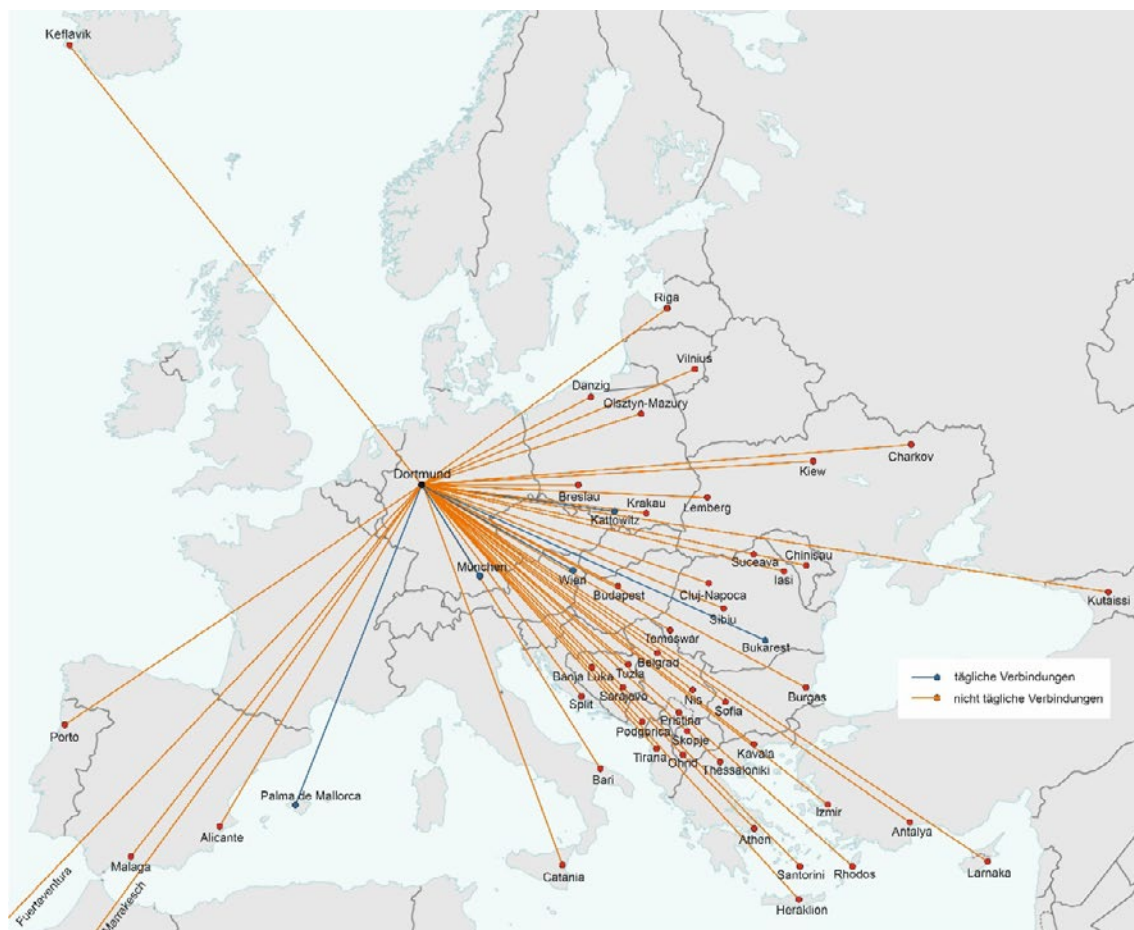
## Flugverkehr

Der Flughafen Dortmund (DTM) ist der einzige in der Metropole Ruhr gelegene Verkehrsflughafen. Von hier aus bestehen schwerpunktmäßig Verbindungen nach Osteuropa. Tägliche Flugverbindungen bestehen aktuell nach Kattowitz (Polen), London (England), Palma de Mallorca (Spanien), Sofia (Bulgarien), Bukarest (Rumänien) und Wien (Österreich). Darüber hinaus wird mit geringerer Frequenz eine Vielzahl an Destinationen, vornehmlich in Südeuropa angeboten (s. Abbildung 19).

Insbesondere aus westlicher und östlicher Richtung ist der Flughafen mit dem Pkw in kurzer Zeit erreichbar. Die Erreichbarkeit des Dortmunder Flughafens mit dem ÖV stellt sich dagegen durchweg schlechter dar. Hier steigen die Anreisezeiten schon sehr bald deutlich über eine Stunde an. Eine direkte Anbindung an das Eisenbahn- und Stadtbahn-/Straßenbahnnetz fehlt vollständig.

Es gibt direkte Sonderlinienverkehre zwischen Dortmund Hbf und dem Flughafen Dortmund (*Airport-Express*) sowie zwischen Holzwickede Bf und dem Flughafen Dortmund (*AirportShuttle*). Beide Angebote sind jedoch nicht in den Verbundtarif integriert und erfordern einen besonderen Fahrschein. Zum Verbundtarif hingegen ist der Flughafen ausschließlich mit den Buslinien 490 aus Dortmund-Aplerbeck und C41 aus Unna erreichbar.

Abbildung 19: Flugdestinationen am Flughafen Dortmund



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Dortmund Airport; Stand: 04/21)

Als internationaler Verkehrsflughafen ist insbesondere der Düsseldorfer Flughafen (DUS) für die Metropole Ruhr relevant. Von hier aus werden eine Vielzahl an Flugverbindungen innerhalb Europas sowie einige Relationen im interkontinentalen Verkehr. Der Flughafen Düsseldorf hat daher als nächstgelegener Flughafen mit dieser Bandbreite unterschiedlicher Flugverbindungen für die äußere Vernetzung der Metropole Ruhr eine hohe Bedeutung.

Der Flughafen Düsseldorf ist sehr gut in das Straßennetz und öffentliche Verkehrsnetz eingebunden. Eine direkte Anbindung an die Autobahn A 44 gewährleistet gute Erreichbarkeiten mit dem Autoverkehr. Im Schienennetz profitieren insbesondere die Kommunen mit Bahnstationen entlang der Bahnkorridore Hamm – Dortmund – Bochum, Gelsenkirchen – Essen – Mülheim (Ruhr), Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf und Wesel – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf von einer direkten Anbindung und demzufolge von einer exzellenten Erreichbarkeit des Flughafens Düsseldorf. Der Flughafen Düsseldorf ist von weiten Teilen der Metropole Ruhr aus innerhalb von 60 Minuten Pkw-Reisezeit erreichbar, lediglich in der östlichen Metropole Ruhr müssen die Menschen mit Anreisezeiten von deutlich über einer Stunde rechnen.

Die Reisezeiten im Öffentlichen Verkehr außerhalb des Bahnkorridors Hamm – Dortmund – Düsseldorf liegen vielfach deutlich über denen des Pkw. Dies gilt insbesondere für Siedlungsbereiche außerhalb der Zentren der großen Kernstädte, die keine direkten Zugverbindungen zum Düsseldorfer Flughafen haben.

## Nachfrage

Die touristische Nachfrage in den einzelnen Städten und Kreisen gibt Aufschluss darüber, wo aufgrund der Höhe der Übernachtungszahlen und Tourismusintensitäten mit besonders vielen Besucher\*innen und vermehrten Verkehrsbewegungen zu rechnen und das entsprechende Mobilitätsangebot/-netz vorzuhalten ist. Genauer Informationen und Zahlen zu dem Mobilitätsverhalten von Reisenden in bzw. innerhalb der Metropole Ruhr liegen nicht vor.

Die touristische Nachfrage hat sich in den gewerblichen Beherbergungsbetrieben ab zehn Betten in der Metropole Ruhr in den letzten Jahren positiv entwickelt und lag 2019 insgesamt bei 4.443.997 Ankünften und 8.637.659 Übernachtungen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist mit 2 Nächten vergleichsweise niedrig und charakteristisch für eine Destination, die stark von Städte- und Geschäftstourismus geprägt ist. Im Landesdurchschnitt beträgt die Aufenthaltsdauer 2,2 Nächte.

Tabelle 5: Ankünfte und Übernachtungen Metropole Ruhr 2019

Stadt/Kreis	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthaltsdauer (in Nächten)
Essen	842.463	1.665.817	2,0
Dortmund	861.907	1.440.863	1,7
Kreis Wesel	439.482	847.128	1,9
Kreis Recklinghausen	367.698	721.806	2,0
Bochum	373.182	643.292	1,7
Ennepe-Ruhr-Kreis	218.831	579.034	2,6
Duisburg	295.205	570.934	1,9
Oberhausen	259.300	546.466	2,1
Kreis Unna	214.178	431.416	2,0
Gelsenkirchen	146.277	364.728	2,5
Hagen	114.310	280.671	2,5
Mülheim an der Ruhr	104.750	199.213	1,9
Hamm	121.654	184.376	1,5
Bottrop	40.193	83.654	2,1
Herne	44.567	78.261	1,8
gesamt Metropole Ruhr	4.443.997	8.637.659	2,0

Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021)

Die übernachtungsstärksten Städte im Jahr 2019 sind laut Tabelle 5, analog zu den vorhandenen Kapazitäten, Essen mit rund 1,7 Mio. Übernachtungen (ca. 19,3 % der Übernachtungen in der Metropole Ruhr) und Dortmund (rund 1,4 Mio. Übernachtungen, ca. 16,7 % der Übernachtungen in der Metropole Ruhr). Herne und Bottrop liegen als einzige kreisfreie Städte unter 100.000 Übernachtungen. Die längsten durchschnittlichen Aufenthalte erfolgen im Ennepe-Ruhr-Kreis (2,6 Nächte) und in den Städten Gelsenkirchen und Hagen mit jeweils 2,5 Nächten (vgl. IT.NRW 2021). Abbildung 15 stellt die Verteilung der Übernachtungen in der Metropole Ruhr dar.

Abbildung 20: Touristische Übernachtungen Metropole Ruhr 2019



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021)

Die Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 Einwohner) ist eine Maßzahl für die relative Bedeutung des Tourismus in einer Region und dient dem Vergleich mit Nachbarkommunen und Nachbarregionen. Die Metropole Ruhr hatte laut Tabelle 6 im Jahr 2019 insgesamt eine Tourismusintensität von 1.690 und liegt damit deutlich unter dem Durchschnittswert des Landes Nordrhein-Westfalen von 2.968. Innerhalb der Metropole Ruhr fällt die Tourismusintensität in den einzelnen Städten und Kreisen sehr unterschiedlich aus. Besonders hoch ist die touristische Bedeutung in den Städten Essen, Oberhausen und Dortmund (> 2.000), die geringste Intensität haben Bottrop und Herne (< 1.000).

Tabelle 6: Tourismusintensität Metropole Ruhr 2019

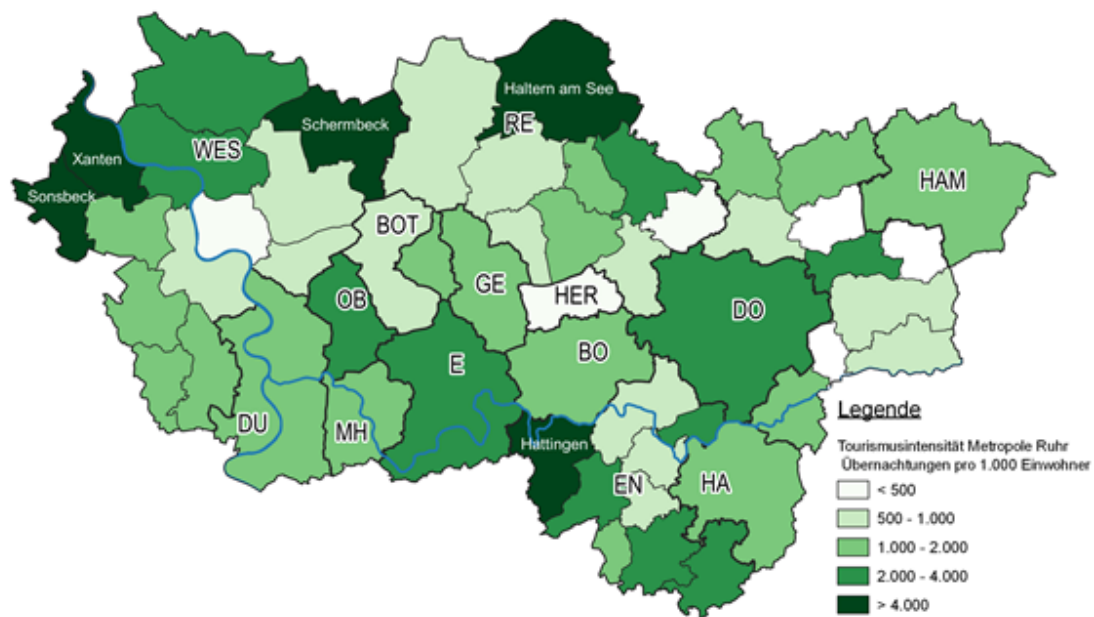
Gemeinde/Kreis	Übernachtungen 2019	Bevölkerungsstand Stichtag 31.12.2019	Tourismusintensität
Essen	1.665.817	582.760	2.858
Oberhausen	546.466	210.764	2.593
Dortmund	1.440.863	588.250	2.449
Kreis Wesel	847.128	459.976	1.842
Ennepe-Ruhr-Kreis	579.034	324.106	1.787
Bochum	643.292	365.587	1.760
Hagen	280.671	188.686	1.488
Gelsenkirchen	364.728	259.645	1.405
Kreis Recklinghausen	721.806	614.137	1.175
Mülheim a.d. Ruhr	199.213	170.632	1.168
Duisburg	570.934	498.686	1.145
Kreis Unna	431.416	394.891	1.092
Hamm	184.376	179.916	1.025
Bottrop	83.654	117.565	712
Herne	78.261	156.449	500
gesamte Metropole Ruhr	8.637.659	5.112.050	1.690

Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021)

Auch gibt es deutliche Unterschiede zwischen kreisangehörigen Kommunen. Wie Abbildung 21 verdeutlicht, verzeichnen Xanten, Sonsbeck und Schermbeck (Kreis Wesel), Haltern am See (Kreis Recklinghausen) und Hattingen (Ennepe-Ruhr-Kreis) mit einer Tourismusintensität von je über 4.000 deutlich höhere Übernachtungszahlen in Relation zur Einwohnerzahl als alle anderen Kommunen der Metropole Ruhr, auch die zuvor genannten Großstädte.



Abbildung 21: Tourismusintensität Metropole Ruhr 2019



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. IT.NRW 2021)

Neben den Übernachtungsgästen spielen auch **Tagesausflügler\*innen** eine wichtige Rolle für die touristische Nachfrage einer Region. Laut Angaben in der Marketingstrategie 2017-2022 der RTG wurden im Jahr 2014 rund 112,5 Mio. Tagesreisen im Ruhrgebiet (Anreise < 50 km, 101,9 Mio. Tagesausflüge und 10,7 Mio. Tagesgeschäftsreisen) und zusätzlich 32,1 Mio. Tagesreisen in das Ruhrgebiet (Anreise > 50 km) unternommen (vgl. RTG 2017). Hinzu kommen Tagesausflüge, die von Gästen vom Urlaubsort aus (sekundärer Tagesausflugsmarkt) unternommen werden. Relevant sind vor allem Urlauber\*innen aus dem Ruhrgebiet selbst und den benachbarten Destinationen wie dem Sauerland, dem Bergischen Land oder der Region Köln-Bonn. Im Jahr 2019 erfolgten etwa 218 Mio. Tagesreisen im Ruhrgebiet, was eine deutliche Zunahme von über 50 % gegenüber 2014 darstellt (vgl. dwif 2021).

### 3.2.4 Marketing und Kommunikation

#### Strategie Ruhr Tourismus GmbH

Die Vermarktung des touristischen Angebots in der Metropole Ruhr erfolgt über die Ruhr Tourismus GmbH. Diese stellt in ihrer Strategie besonders die Themen Markenbildung und Digitalisierung in den Mittelpunkt:

- Weiterentwicklung des vorhandenen touristischen Angebots sowie Schaffung neuer Produkte
- Einheitliche Vermarktung des Gesamtangebots des Ruhrgebiets als Metropole Ruhr
- Auslösung wirtschaftlicher Effekte durch Tourismusförderung als Mehrwert lokaler Ökonomien

- Verbesserung des Freizeitangebots und Erhöhung der Lebensqualität durch Förderung des Ausbaus der touristischen Angebotsinfrastruktur
- Förderung des positiven Imagewandels der Metropole Ruhr zur Kreativdestination

Zur Realisierung dieser Ziele dienen folgende Maßnahmen und Instrumente:

- Fokussierung auf Sinus-Milieus als Zielgruppen im regionalen Destinationsmarketing angelehnt an Tourismus NRW (vgl. Kapitel 3.3)
- Kommunikation und Vertrieb (PR, Online, Medienkooperation, Messen, RUHR.TOPCARD, Service Center)
- Trendforschung, Qualifizierung und Marktforschung
- Digitale Datenstrategie mit zentraler Destinations-Content-Datenbank, Open Data und KI

Auf Stadt- und Kreisebene gibt es z. T. bereits starke lokale Marketingorganisation, vor allem in Großstädten wie Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund sowie beginnend regional im Ennepe-Ruhr-Kreis mit der EN-Agentur.

### Informationsmedien

Die RTG ist im Online-Bereich breit aufgestellt und nutzt neben der Destinations-Website, die Social-Media-Kanäle Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, Pinterest und einen eigenen Blog mit jeweils aktiven Communities, Interaktion und Reichweite. Der Webauftritt ist inhaltlich und gestalterisch abgestimmt, die Kommunikationskanäle sind untereinander verknüpft und betten Inhalte gegenseitig ein. Durch Beiträge der eigenen Mitarbeiter\*innen, regional bekannter Testimonials und Blogger\*innen wird die Online-Präsenz emotional und persönlich (#MeinRuhrgebiet). Generell wird viel mit großformatigem und thematisch passendem Bild- und Videomaterial gearbeitet und Informationen auf das Wesentliche beschränkt. Die Website wirkt übersichtlich strukturiert, spiegelt die Kernthemen der Strategie wider, ist ansprechend, modern, barrierefrei und responsive gestaltet und enthält viele Verlinkungen zu den relevanten Themen, Angeboten, Partner\*innen und Einrichtungen. Weitere Serviceleistungen umfassen ein Online-Buchungstool für Übernachtungen, Pauschalen, Erlebnisangebote, Gruppen und Prospekte (kostenlos, z. T. online einsehbar, Karten kostenpflichtig), Newsletter und viele Informationen rund um Radreisen (Knotenpunktsystem, ab Frühjahr 2020 digitaler Radtourenplaner mit Sehenswürdigkeiten und der Wahl zwischen schönsten, zweckmäßigsten und kürzesten Weg und auch als App verfügbar, die 15 offiziellen RevierRouten des *radrevier.ruhr* bei komoot sowie Printmaterial und Karten).

Die Anreise ins und die Mobilität innerhalb des Ruhrgebiets mit unterschiedlichen Modalitäten wird zusammenfassend erläutert, die Erreichbarkeit einzelner Freizeit- und Tourismusstandorte ist größtenteils nicht thematisiert, für weitere Informationen wird meist auf die jeweiligen Websites verwiesen. Dies trifft auch auf Informationen über bedarfsorientierte und nicht fahrplangebundene Verkehre, wie z. B. im Zusammenhang mit Groß- und Sonderveranstaltungen zu.



## Touren und Pakete

Die RTG bietet aktuell eine Vielzahl von thematischen Reisepaketen, Programmen und Bausteinen zu den touristischen Kernthemen und -angeboten der Metropole Ruhr für unterschiedliche Zielgruppen. Insgesamt werden auf der Website 21 Pauschalen (z. B. UNESCO- Welterbe Zollverein, Ruhrtalerlebnis für Radler, Biathlon auf Schalke, Radhighlights *radrevier.ruhr*, z. T. mit ÖPNV-Ticket), ca. 85 Erlebnisangebote (Themen- und Radführungen, Rundfahrten, Eintritte etc.), vier Programmvor schläge (ein Tag, drei Tage, Wochenende mit Fokus Industriekulturstandorte und Städte) für Gruppenreisen mit variablen Bausteinen (z. B. Veranstaltungen) sowie RuhrTour Tages-Studientouren für Schüler\*innen und Studierende (Fokus auf Industriekultur und zukunftsorientiertem Strukturwandel) mit Bus, mit ÖPNV oder zu Fuß ausgewiesen.

## Gästekarten

Die **RUHR.TOPCARD** erscheint jährlich Ende November neu und gilt für das kommende Kalenderjahr. Sie enthält einmalig einen freien Eintritt zu über 90 Freizeitattraktionen und darüber hinaus eine dauerhafte 50 %-Rabattierung bei über 50 Einrichtungen in der Metropole Ruhr und den angrenzenden Regionen Sauerland, Niederrhein, Rheinland und Niederlande. Hinzu kommt jedes Jahr ein Special Partner, der einmalig in einem begrenzten Zeitraum kostenfrei besucht werden kann. Die Zielgruppe sind Einheimische, eine kostenlose ÖPNV-Nutzung ist nicht beinhaltet. Treuekund\*innen und ADAC-Mitglieder\*innen erhalten einen Rabatt auf den Kartenpreis. Zur Übersicht der Angebote gibt es unterstützend eine **RUHR.TOPCARD App**, auf der mehrsprachigen Website mit Online-Shop liefern zudem Erfahrungsvideos von Nutzenden Inspiration für Ausflüge.

Zu den Topattraktionen 2019 zählen Freizeiteinrichtungen mit besonderem Fokus auf Familien mit Kindern wie Bäder und Tierparke/Zoos sowie Industriekulturstandorte. Tabelle 7 zeigt die Einrichtungen mit den höchsten Nutzungszahlen.

Tabelle 7: RUHR.TOPCARD Ranking Einrichtungen 2019

Rang 2019	Akzeptanzstelle	Nutzung
Special	ZOOM Erlebnisswelt	99.092
1	Zoo Duisburg	80.398
2	Movie Park Germany	64.103
3	Tierpark Bochum	61.600
4	Zoo Dortmund	60.400
5	Freizeitbad Atlantis Dorsten	52.353
6	Zoo Wuppertal	51.746
7	Explorado Kindermuseum - EXPLORADO Operations Duisburg GmbH	45.731
8	AquaMagis Plettenberg	42.011
9	AQUApark Oberhausen	40.332
10	Zeiss Planetarium Bochum	38.539
11	Gasometer Oberhausen	38.259

Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. RTG 2019)

93 % der Angebote werden laut der REGIONALUMFRAGEN.RUHR zur RTC-Nutzung 2021 mit dem Pkw angesteuert, 9 % mit dem ÖPNV (vgl. RVR 2021b). Die Webauftritte der einzelnen Einrichtungen liefern sehr unterschiedliche Informationen und Empfehlungen zur Anreise mit Bahn/ÖPNV, Rad oder Pkw. Zudem finden sich diese Informationen meist ganz unten auf den Websites und es gibt keine monetären Anreize, wenn die Anreise per ÖPNV erfolgt. Zudem sind häufig gut ausgeschilderte, kostenlose Parkplätze vorhanden.

Die **WelcomeCard Ruhr** ist ein seit 2018 bestehendes Kooperationsangebot der RTG und des VRR, gilt für 24-, 28 und 72 Stunden und richtet sich als Gästekarte an Besucher\*innen des Ruhrgebietes. Mit ihr kann der ÖPNV des gesamten VRR-Tarifraumes genutzt und 54 Partnerattraktionen im Ruhrgebiet, schwerpunktmäßig (Industrie-)Kulturstandorte, kostenlos oder zum halben Preis besucht werden. Bei diesen Freizeiteinrichtungen gibt es Überschneidungen mit der RUHR.TOPCARD (z. B. Gasometer Oberhausen, Zeiss Planetarium Bochum, Movie Park Germany) aber auch stärker tourismusbezogene Angebote wie Stadtführungen und thematische Rundgänge.

Die **RuhrKultur.Card** ist auf Angebote aus dem Kulturbereich fokussiert und beinhaltet für das jeweilige Kalenderjahr einmalig freien Eintritt zu 21 RuhrKunstMuseen und bei allen Kulturschätzen sowie je ein Vorstellungsticket zum halben Preis bei elf RuhrBühnen und fünf Kulturfestivals. Weitere Kulturkarten sind die Museumskarten des LVR und LWL, die ihren Geltungsbereich in vereinzelt Einrichtungen im Ruhrgebiet haben.

Auf Stadtebene bietet Essen eine Gästekarte an, die sowohl freie Eintritte enthält als auch Ermäßigungen bei Fahrradverleihen und die kostenlose ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet.

## Trends

Aus allgemeinen gesellschaftlichen und Branchentrends erwachsen immer neue Herausforderungen, aber auch besondere Chancen für Destinationen. Die Werte, das Verhalten und die Bedürfnisse der Menschen sind stets im Wandel und beeinflussen die Qualitäts- und Serviceanforderungen an die (Mobilitäts-)Infrastruktur, das Freizeit- und Tourismusangebot, die Produktentwicklung und Vermarktung/Kommunikation sowie die Zusammenarbeit in einer Region.

**Erholung** ist eines der wichtigsten Motive für Freizeit- und Reiseaktivitäten. Die Menschen suchen Abstand zum und neue, vielgestaltige, inspirierende Auszeiten vom anstrengenden Alltag und können bei bewusst gegensätzlichen, besonderen, authentischen und emotionalen Erlebnissen an außergewöhnlichen Orten und Bewegung in der Natur entspannen und zusammen mit Freunden und Familie etwa Gutes für sich tun. Dabei muss es gar nicht in die Ferne gehen und touristische Großinfrastrukturen und Top-Sehenswürdigkeiten im Mittelpunkt stehen. Besonders die Corona-Pandemie hat den Trend zu naturnahen, aktivtouristischen Reisen im eigenen Land und der Entdeckung des regionalen Umfeldes noch verstärkt. Tagesausflüge nehmen sowohl im Urlaub als auch im Alltag zu, es wird spontaner und häufiger dafür aber kürzer und individueller verreist (vgl. Zukunftsinstitut 2021). Geschätzt werden Themen- und Angebots-Cluster, die verschiedene Angebotsbestandteile sinnstiftend kombinieren und somit die Erlebnisorientierung erhöhen.

Der Trend der **Digitalisierung** zeigt sich im Tourismus und in der Freizeit in allen Schritten der *Customer Journey* durch eine wachsende Zahl an digitalen (Reise-)Angeboten und Kommunikationsmedien/-kanälen (wie z. B. auch Social Media und Bewertungsportale mit nutzergenerierten Inhalten).

Urlaubs- und Freizeitangebote, -standorte und -aktivitäten werden immer häufiger über das Internet recherchiert, verglichen und kurzfristig gebucht (vgl. Verband Internet Reisevertrieb e.V. (VIR) 2021). Menschen informieren sich 24/7 von ihrem jeweils aktuellen Standort aus. Dafür benötigen sie online und mobil zugängliche Informationsmedien mit tagesaktuellen Daten und Content. Um bei Bedarf größere Menschenansammlungen und die Überlastung der Natur, Bevölkerung, Infrastruktur und des kulturellen Erbes vermeiden zu können, werden Online-Tools zur effektiven Besuchslenkung immer wichtiger.

**Umwelt- und klimafreundliche Mobilität** ist ein Trend im Bereich Freizeit und Tourismus und ein wichtiger Bestandteil des steigenden **Nachhaltigkeitsbewusstseins** und -anspruchs der Menschen, auch angesichts des fortschreitenden Klimawandels. Die Anforderungen an innovative, komfortable und barrierefreie Wege und Vernetzungen von Verkehrsarten von der Haustür bis zum endgültigen Zielort und innerhalb der Region wachsen. Radtourismus und E-Mobilität sind ebenfalls im Trend, die Bekanntheit von, das Interesse an und die Bereitschaft zur Nutzung von Sharing- und Verleihangebote sowie dem ÖPNV steigt grundsätzlich, ist jedoch häufig noch mit hohen Nutzungshürden verbunden (vgl. Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) 2021). Corona hat diese Entwicklung vorläufig verlangsamt, die Vermeidung von und Skepsis gegenüber größeren Menschenansammlungen und Nähe auf engem Raum hat den MIV in den letzten eineinhalb Jahren gestärkt. Diesem Trend gilt es mit sicheren Alternativen und attraktiven Mobilitätskonzepten, Transparenz und Vertrauen entgegenzuwirken.

Das *radrevier.ruhr* ist die Dachmarke für die regionale Radverkehrsinfrastruktur. Sie umfasst u. a. die überregional bedeutsamen und touristisch etablierten Radfernwege *RuhrtalRadweg*, *Römer-Lippe-Route* und *Route der Industriekultur* per Rad und ist als *ADFC-RadReiseRegion* zertifiziert, weist Synergien zum Alltagsverkehr auf und bietet im Ruhrgebiet eine Antwort auf diesen Trend.

### 3.3 Zielgruppen und Milieus

Sowohl die Landestourismusstrategie Nordrhein-Westfalen *Vernetzt, digital, innovativ* als auch das neue touristische Rahmen- und Marketingkonzept der Ruhr Tourismus GmbH orientieren sich an dem wertebasierten und lifestyle-orientierten Zielgruppenmodell der **Sinus-Milieus**. Auf Landesebene wird besonderes Potenzial im Exeditiven Milieu, Milieu der Performer und Adaptiv-Pragmatischen Milieu gesehen. Ergänzend dazu findet auf Grund des starken Kulturangebotes auch das Liberal-Intellektuelle Milieu Berücksichtigung. Diese Milieus dienen als Orientierung für Partner\*innen auf regionaler und lokaler Ebene, sie können jedoch auch eigene Zielgruppen wählen. Konkrete Informationen und Zahlen zum Mobilitätsverhalten in der Freizeit und auf Reisen der einzelnen Sinus-Milieus und besonders regionsspezifisch für die Metropole Ruhr liegen nicht vor. Auf Grundlage ihrer Nutzung von und Einstellung zu verschiedenen Mobilitätsformen und Verkehrsmitteln lassen sich grobe Anforderungen an das Freizeitmobilitätsangebot ableiten.

Ab 2021 werden in der Metropole Ruhr ebenfalls Sinus-Milieus als Zielgruppen im regionalen Destinationsmarketing fokussiert. Das Exeditive Milieu, eine junge, kreative, sehr gut gebildete Zielgruppe, ist dabei die strategische Markenkernzielgruppe in der künftigen Produktentwicklung und Kommunikation der Region und nimmt häufig eine inspirierende Vorreiter- und Multiplikatorrolle für

andere Zielgruppen ein. Bestehende Produkte und Angebote werden sukzessive angepasst. Für einzelne Produktlinien, die bereits erfolgreich auf dem Markt bestehen, können abweichende Zielgruppen angesprochen werden. Im radtouristischen Bereich kommen daher ergänzend das Adaptiv-Pragmatische Milieu und, vor allem wegen der Industriekultur als Alleinstellungsmerkmal und des insgesamt sehr starken Kultursektors in der Region, das Liberal-Intellektuelle Milieu hinzu. Zudem werden sie auch von den Angeboten für die Expeditiven mit angesprochen. Alle Zielgruppen haben eine hohe Reiseintensität im Bereich der Tages- und Kurzreisen.

Tabelle 8: Zielgruppen Metropole Ruhr

<b>Kernzielgruppe Expeditives Milieu</b>	
Charakteristika	ambitionierte, kreative Avantgarde, gut gebildete Trendsetter, die häufig in urbanen Regionen leben, mental, kulturell und geografisch mobil und vernetzt, 9 % der Bevölkerung
Freizeitverhalten	Spaß und Erlebnis, Trend- und Extremsport (Klettern, Rad, MTB etc.), Freizeitparks, Zoos, Ausgehen, Kultur (Industriedesign, Stadt/Sightseeing, Museen, Events, Ausstellungen), Spezialthemen
Reiseverhalten	reisen allein, als Paar (mit Kindern) oder Gruppe (mit Freunden), erkunden neue Ziele und Angebote, geringe Kund*innenbindung
Nachhaltigkeit	Überdurchschnittlich, Klimaschutz-Follower, Umweltschutz als Lifestyle, kein durchgehend nachhaltiger Lebensstil, aber für Naturschutz sensibilisiert
Medien, Ansprache	hohe Online-Affinität und mobile Informationen (Social Media, Vergleichs-/Bewertungsportale, Apps (ÖPNV, Navigation), GPS, QR-Codes etc.), persönliche Empfehlungen, Angebote/Berichte Zeitschriften; fühlen sich durch kreative, inspirierende, originelle Inhalte angesprochen
<b>Mobilität</b>	<b>hohe, individuelle, flexible, multi- und intermodale Mobilität, effizienzorientiert, offen für und Wunsch nach Alternativen (besonders zum MIV), Bereitschaft neue, attraktive Angebote zu testen, nutzen das Fahrrad überdurchschnittlich im Freizeit- und Alltagsverkehr, aber auch Pkw und ÖPV, P+R/B+R/Shuttle-Angebote, Sharing und City Bikes, reagieren flexibel auf Verkehrsstörungen</b>
<i>Schlussfolgerung/ Annahmen zu Anforderungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>gut vernetztes, vielseitiges und effizientes Mobilitätsangebot ohne lange Wartezeiten mit lückenlosem Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsformen/-mitteln an Knotenpunkten</i></li> <li>• <i>einfach zu nutzende und umfassend verfügbare Sharing-Angebote (z. B. durch ein zentrales, gebündeltes Verleih- und Online-Informationssystem für alle Angebote)</i></li> <li>• <i>tagesaktuelle und Echtzeit-Informationen zur Verkehrslage und Mobilitätsangeboten</i></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>gut ausgebautes Radnetz mit Anschluss der Freizeit- und Tourismusstandorte</i></li> </ul>
<b>Adaptiv-Pragmatisches Milieu</b>	
Charakteristika	Moderne, junge Mitte, 11 % der Bevölkerung (stark wachsend)
Freizeitverhalten	individuell/abwechslungsreich, Sport (Klettern, Wandern, Rad, Baden), Besuch Attraktionen und Veranstaltungen, gemeinsames Erleben (Familie), Unterhaltung, Spaß und Komfort
Reiseverhalten	häufig mit (Ehe-)Partner, ggf. kleine Kinder
Nachhaltigkeit	Interesse an Autos mit alternativen Antrieben (insbesondere Wasserstoff), nutzenorientierter Zugang zu Natur (Natur = Erholung/Entspannung, am liebsten innerstädtisch)
Medien, Ansprache	kritisch gegenüber hohem Medienkonsum, aber Digital Natives (online und mobil, z. B. Apps, Social Media)
<b>Mobilität</b>	<b>nutzen-, statt risikoorientiert, hohe Mobilitätsbereitschaft, flexibel, Pkw-Nutzung stark ausgeprägt</b>
<i>Schlussfolgerung/ Annahmen zu Anforderungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>gute Erreichbarkeit von und Parkmöglichkeiten an Standorten für MIV</i></li> <li>• <i>attraktive, zuverlässige Alternativen zum MIV und gute Intermodalität (z. B. P+R und Shuttle-Angebote)</i></li> <li>• <i>tagesaktuelle und Echtzeit-Informationen zur Verkehrslage und Mobilitätsangeboten</i></li> </ul>
<b>Liberal-Intellektuelles Milieu</b>	
Charakteristika	aufgeklärte Bildungselite, 7 % der Bevölkerung
Freizeitverhalten	Selbstbestimmung/-entfaltung, Entschleunigung, Tätigkeiten in der Natur, Städtetrips (Shopping, Kulinarik), Familienurlaub (bevorzugt Berge oder Meer mit Ausflügen), hohes soziales und kulturelles Engagement, Museen, Ausstellungen, Veranstaltungen, Theater, Kunst, Bildung
Reiseverhalten	Paare, Familien mit älteren Kindern
Nachhaltigkeit	Natur als Ausgleich zum Alltag, hohe Sensibilisierung für Gesundheit, Natur- und Umweltschutz (Lebensqualität), Authentizität
Medien, Ansprache	souveräner Nutzer*innen Online-Medien zur Information, aber kritisch
<b>Mobilität</b>	<b>mobil, am besten nachhaltig, ÖPNV, P+R, Carsharing, Rufbusse, Elektrofahräder, B+R-Angebote, schätzen fußläufige Erreichbarkeit</b>

<p><i>Schlussfolgerung/ Annahmen zu Anforderungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>gute Erreichbarkeit von Freizeit- und Tourismusstandorten mit dem ÖPV, Rad und zu Fuß</i></li> <li>• <i>gut vernetztes und vielseitiges Mobilitätsangebot mit lückenlosem Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsformen/-mitteln an Knotenpunkten</i></li> <li>• <i>attraktive, gut erreichbare Parkmöglichkeiten bei P+R</i></li> <li>• <i>einfach zu nutzende und umfassend verfügbare (E-)Sharing-Angebote (z. B. durch ein zentrales, gebündeltes Verleih- und Online-Informationssystem für alle Angebote)</i></li> <li>• <i>bedarfsorientierte und fahrplanunabhängige Mobilitätsangebote (z. B. Rufbusse)</i></li> </ul>
---	--

Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage vgl. Sinus-Institut 2017; Dangschat 2018)

## Customer Journey

Das Infrastruktur-, Kommunikations-, Service- und Mobilitätsangebot muss auf die gesamte Customer Journey (touristische Servicekette) während aller Reisephasen (Vorbereitung/Information/Buchung, An-/Abreise, Aufenthalt vor Ort und Nachgang eines Besuchs) jeweils zielgruppenspezifisch (Sinus-Milieus, Tagesgäste, aber auch Bewohner\*innen der Metropole Ruhr) abgestimmt werden. Die Bedeutung und Nutzung der Angebote variieren je nach Reisephase der Gäste und gewählter Aktivitäten und sind für verschiedene Zielgruppen von unterschiedlich großer Relevanz. Durch die Kenntnis der relevanten Zielgruppe, ihres Verhaltens, ihrer Bedürfnisse und ihrer Erwartungen anhand idealtypischer Vertreter\*innen (Personas) und Reiseabläufen können kritische Touchpoints identifiziert, passgenaue Angebote geschaffen und Besucher\*innen gelenkt werden.



Abbildung 22: Customer Journey



Quelle: eigene Darstellung

### 3.4 Freizeitmobilitätsverhalten

Wie in Kapitel 3.2 dargestellt, haben räumliche, siedlungsstrukturelle und soziodemographische Gegebenheiten einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Einwohner\*innen in der Metropole Ruhr.

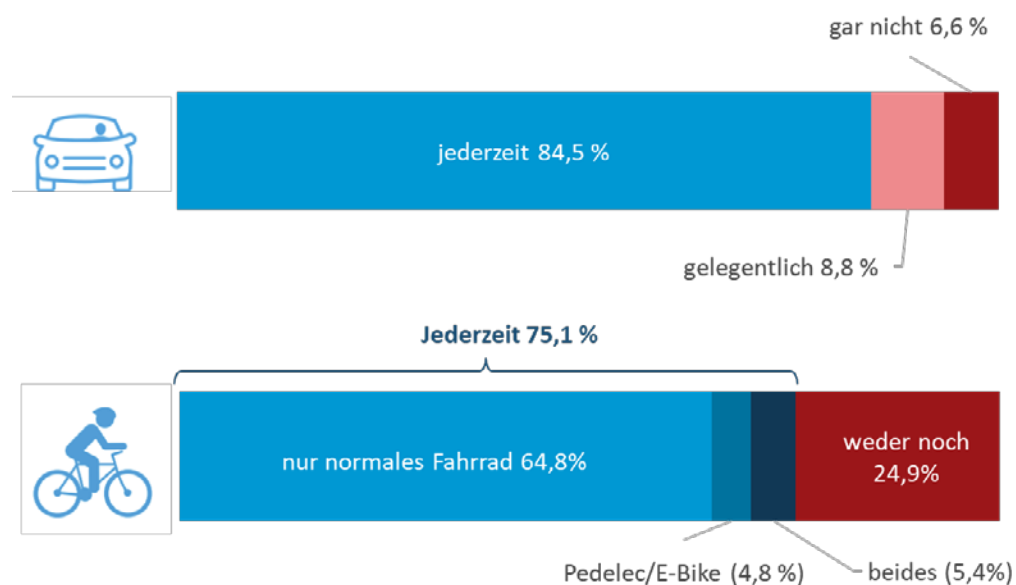
Für die Metropole Ruhr wurde im Zuge der Erhebung Mobilität in Deutschland (vgl. BMVI 2018) eine vertiefende Regionalstichprobe (rund 5.400 Personen) gezogen. Aus dieser lassen sich neben den allgemeinen Mobilitätskenndaten auch regionalspezifische Mobilitätskenndaten zum Freizeitmobilitätsverhalten ableiten. Hierbei ist zu betonen, dass das Freizeitmobilitätsverhalten ein Teilsegment der Gesamtmobilität einer Person ist und dahingehend allgemeine Kenndaten wie Verkehrsmittelverfügbarkeiten erheblichen Einfluss auf z. B. die Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität haben.

#### Verkehrsmittelverfügbarkeiten und -besitz

Im RMEK wurde bereits festgestellt, dass die Pkw-Dichten in der Metropole Ruhr stark divergieren. Während in den eher ländlich geprägten Räumen Pkw-Dichten von über 600 Fahrzeugen auf 1.000

Personen auftreten (z. B. in Gemeinden im Kreis Wesel), liegen diese in den zentralen, urbaneren Kernbereichen deutlich darunter (400-500 Kfz/EW) (vgl. RVR 2021a). Nichtsdestotrotz muss festgehalten werden, dass selbst in den Großstädten der Metropole Ruhr die Motorisierung höher liegt als in anderen deutschen Großstädten vergleichbarer Größe. Die Stadt Dortmund wurde (vor Essen) zuletzt sogar als Hauptstadt des Privatautos bezeichnet (vgl. DPA 2021). Die in der Region hohe Pkw-Verfügbarkeit spiegelt sich auch in den Auswertungen der Mobilität in Deutschland wider (vgl. BMVI 2018). Fast 85 % der Personen in der Metropole Ruhr können auf einen Pkw zurückgreifen, nur rund 6,6 % haben keinen Zugriff auf einen Pkw (vgl. ebd.). Damit ist die Pkw-Verfügbarkeit in der Region deutlich höher als die Fahrradverfügbarkeit (rund 75 %) (vgl. ebd.). Ein Pedelec/E-Bike standen rund 10,2 % der Befragten zur Verfügung, mit steigender Tendenz (vgl. ebd.).

Abbildung 23: Verkehrsmittelverfügbarkeit in der Metropole Ruhr

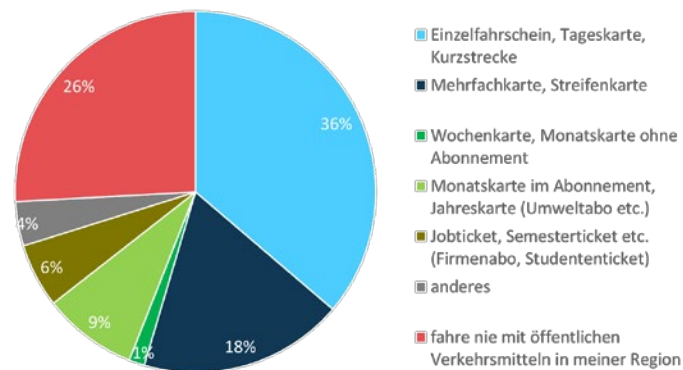


Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

Über 16 % der Befragten waren zudem im Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV, nur rund ein Viertel gab an, den ÖPNV nie zu nutzen.

Hierbei ist zu betonen, dass auch hier große intraregionale Unterschiede (z. B. urban/ländlich, mit/ohne Universität) festzustellen sind. So zeigte die Haushaltsbefragung der Stadt Essen (2019), dass 31 % der Essener Bevölkerung im Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV ist (vgl. Stadt Essen 2019).

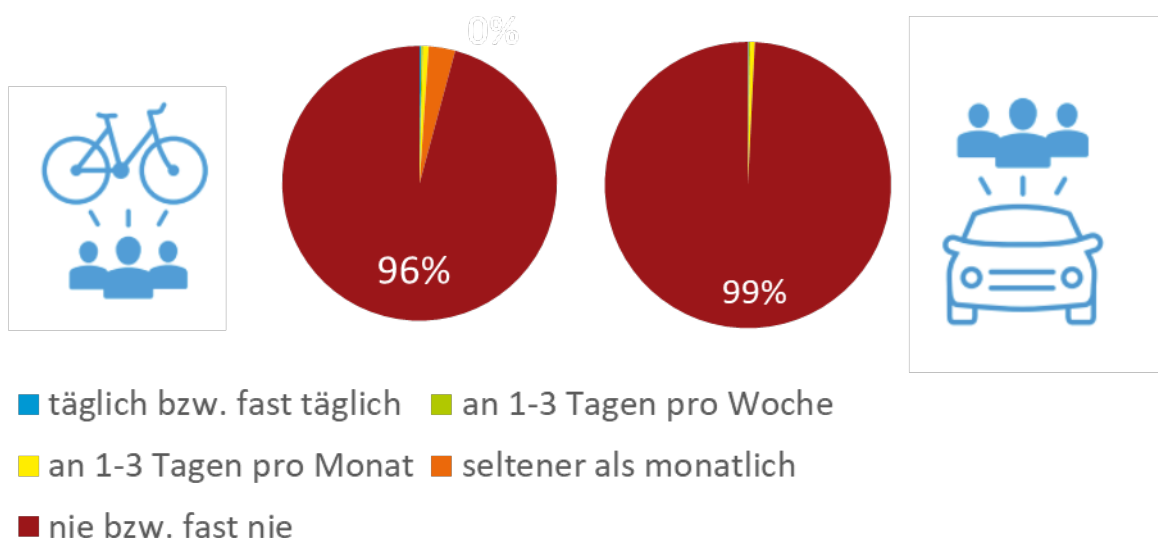
Abbildung 24: ÖPNV-Fahrscheinart



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

Diese Unterschiede sind auch bei der Betrachtung der Sharing-Angebote zu beobachten. Die meisten Fahrräder wurden 2020 in Dortmund ausgeliehen (rund 37 % aller ausgeliehenen Fahrräder von metropolradruhr) (vgl. Stadt Dortmund 2020). Die MiD zeigt jedoch auch, dass Sharing für einen Großteil der Bevölkerung noch kein Teil des alltäglichen Mobilitätsverhaltens ist (vgl. BMVI 2018).

Abbildung 25: Sharing-Nutzung der Bewohner\*innen der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

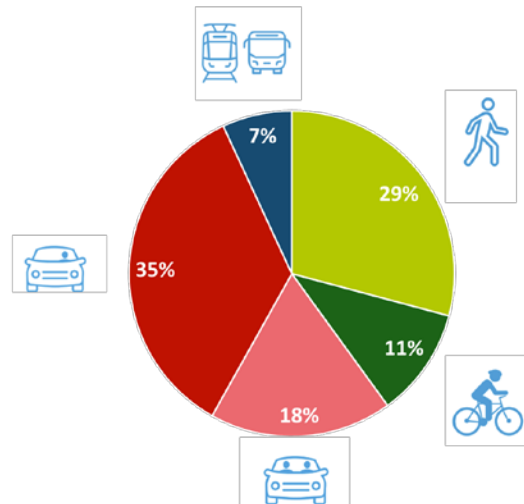
### Verkehrsmittelnutzung im Freizeitverkehr

Der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt rund 30 % (vgl. infas 2017). Daher ist ein gesonderter Blick auf den Freizeitverkehr unerlässlich.

Lassen die oben dargestellten Daten eher Rückschlüsse auf das Gesamtmobilitätsverhalten zu, zeigt ein Blick auf den Modal Split im Freizeitverkehr die hohe Pkw-Affinität auch in der Freizeitmobilität.

So werden über die Hälfte der Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt (53 %) (s. Abbildung 26). Im Gegensatz zu anderen Wegezwecken zeigt sich dabei jedoch ein hoher Mitfahreranteil (1,54) (vgl. BMVI 2018). Dies zeigt, dass der Haushalt im Freizeitverkehr häufig zusammen verreist. Mit 29 % ist der Fußverkehr nach der Wegezanzahl die nach dem Pkw meist genutzte Fortbewegungsart (s. Abbildung 21).

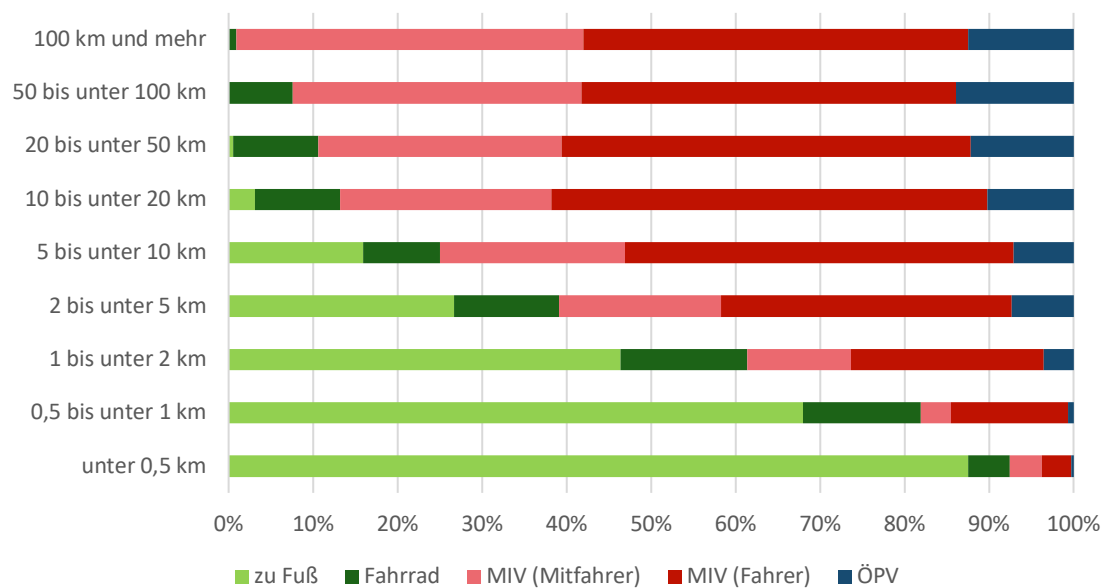
Abbildung 26: Modal Split im Freizeitverkehr der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

Hierbei ist jedoch zu betonen, dass es sich insbesondere um die kurzen Wege handelt. Wird der Modal Split nach verschiedenen Distanzklassen betrachtet, zeigen sich erhebliche Unterschiede. So werden fast 88 % aller Wege unter 0,5 km zu Fuß unternommen. Bei Wegen ab 10 km spielt der Fußverkehr kaum noch eine Rolle. Das Fahrrad wird insbesondere auf den kurzen bis mittleren Distanzen (0,5 - 5 km) häufiger genutzt, während die Anteile des ÖPNVs insbesondere auf den langen Distanzen höher sind. Hierbei ist zu betonen, dass die Erhebung aus dem Jahr 2017 stammt und sich seitdem durch den Pedelec-Trend, verbunden mit der Corona-Pandemie, in den letzten Jahren bei den mittleren Distanzen Veränderungen zugunsten des Fahrrads ergeben haben könnten. Ab einer Wegelänge von 2 km ist der Pkw das meist genutzte Verkehrsmittel, bei den langen Distanzen liegt der Anteil des Pkws bei teilweise über 80 % (s. Abbildung 27).

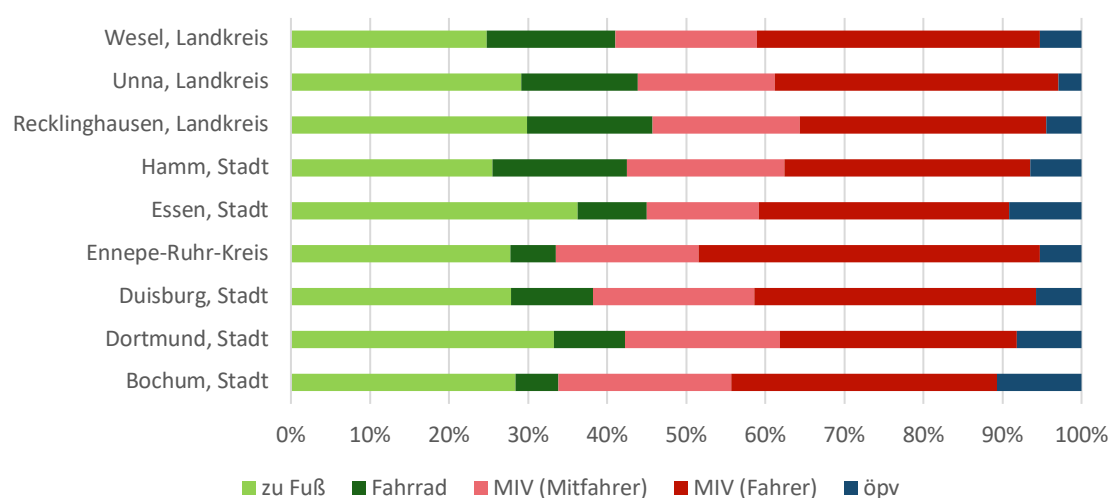
Abbildung 27: Modal Split im Freizeitverkehr nach Wegelängen



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

Unterschiede lassen sich auch zwischen den verschiedenen Teilräumen in der Metropole Ruhr identifizieren. So ist die ÖPNV-Nutzung in den zentralen Bereichen der Metropole Ruhr deutlich höher als an den Rändern. In Bochum liegt der Anteil bspw. bei 11 %, in Essen bei 9 %, während im Kreis Unna nur 3 % aller Freizeitwege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Dafür wird in diesen Räumen meist häufiger das Fahrrad genutzt. Der Kreis Wesel, Kreis Recklinghausen, Kreis Unna und Hamm erreichen einen Fahrradanteil von über 15 % an allen Freizeitwegen. Den höchsten MIV-Anteil hat der Ennepe-Ruhr-Kreis. Begründet ist dies u. a. darin, dass dieser topographisch bewegt ist und daher das Fahrrad bislang eher unterrepräsentiert ist. Zu betonen ist, dass in allen Städten und Kreisen der Metropole Ruhr der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel im Freizeitverkehr ist.

Abbildung 28: Modal Split im Freizeitverkehr nach kreisfreien Städten und Kreisen



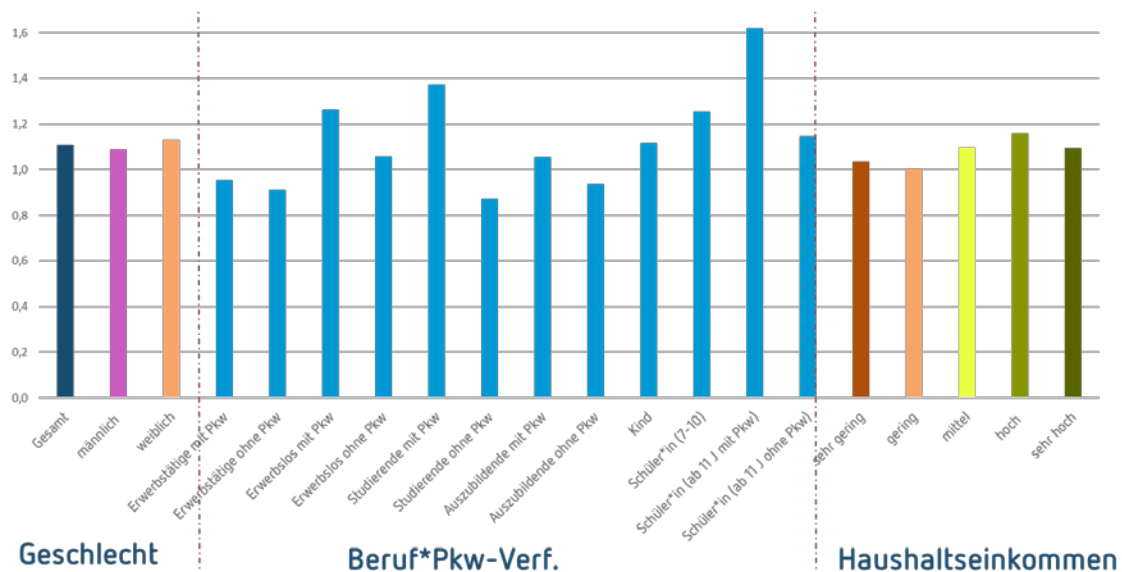
Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

Die Dominanz des Pkw im Freizeitverkehr lässt sich durch verschiedene Punkte erklären. Einerseits besteht in der Metropole Ruhr ein dichtes und gut ausgebautes Straßennetz, in dem hohe Fließgeschwindigkeiten möglich sind sowie ein ausgeprägtes Parkplatzangebot. Auf der anderen Seite sind bereits im RMEK Barrieren in der ÖPNV-Infrastruktur identifiziert worden (z. B. lange Reisezeiten auf bestimmten Relationen abseits der Hauptachse). Erschwerend kommt hinzu, dass im Freizeitverkehr Fahrten häufig spontan unternommen werden. Da es sich zumeist um gelegentliche Fahrten handelt, ist die Informiertheit über das Verkehrsangebot zum Teil nur gering. Meist finden diese Fahrten zudem dann statt, wenn nur ein ausgedünntes ÖPNV-Angebot vorhanden ist (Wochenende, Abendzeiten).

### Wegeanzahl und Distanzen im Freizeitverkehr

Insgesamt werden im Mittel pro Person rund 1,1 Freizeitwege pro Tag zurückgelegt, die zusammen im Mittel ca. 18 km lang sind. Allerdings hat die Soziodemographie einen starken Einfluss auf die Anzahl und die Länge der Wege im Freizeitverkehr. So bewältigen Erwerbslose, Studierende und insbesondere Schüler\*innen deutlich mehr Freizeitwege als erwerbstätige Personen. Frauen legen mehr Freizeitwege als Männer zurück, was sich durch die verschiedenen Erwerbsquoten erklären lässt. Auch sozioökonomische Unterschiede wirken sich auf das Freizeitverhalten aus. So ist die Wegeanzahl bei Personen mit Pkw deutlich erhöht und auch Personen mit hohem Einkommen haben eine höhere Freizeitwegeanzahl (vgl. BMVI 2018).

Abbildung 29: Wegeanzahl im Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr



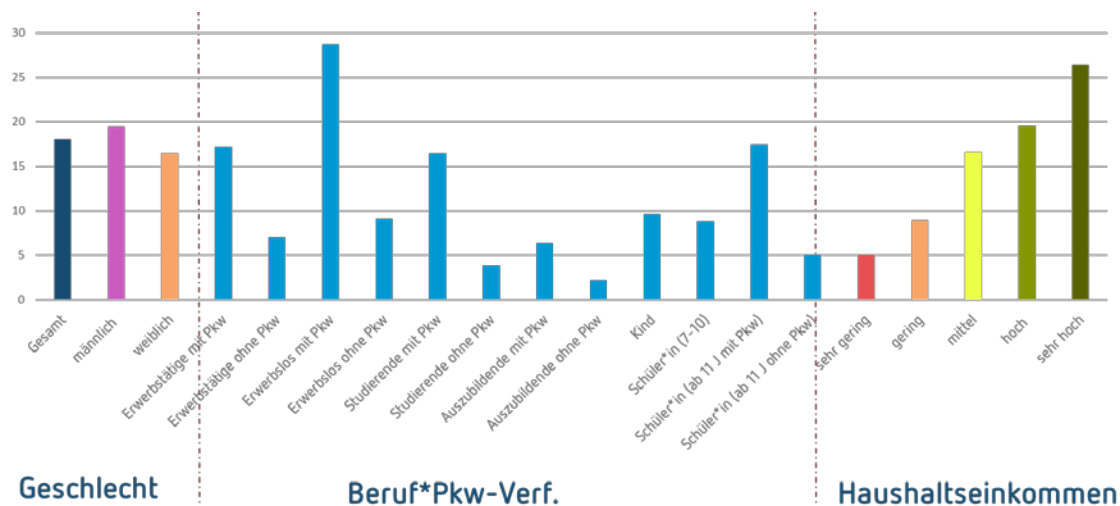
Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

Diese Unterschiede verstärken sich mit Blick auf die zurückgelegten Distanzen im Alltagsverkehr. Je einkommensstärker der Haushalt, desto länger sind die Distanzen im Freizeitverkehr. So legen Personen aus Haushalten mit sehr hohem Einkommen im Mittel über 25 km pro Tag zu Freizeit Zwecken zurück, während es in der niedrigsten Einkommensklasse nur ca. 5 km am Tag sind.



Dabei spielt die Pkw-Verfügbarkeit eine entscheidende Rolle. Personen mit Pkw sind deutlich weiter im Freizeitverkehr unterwegs. So legen Schüler\*innen zwar die meisten Freizeitwege zurück, sind jedoch meist im nahräumlichen Umfeld unterwegs.

Abbildung 30: Distanzen im Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

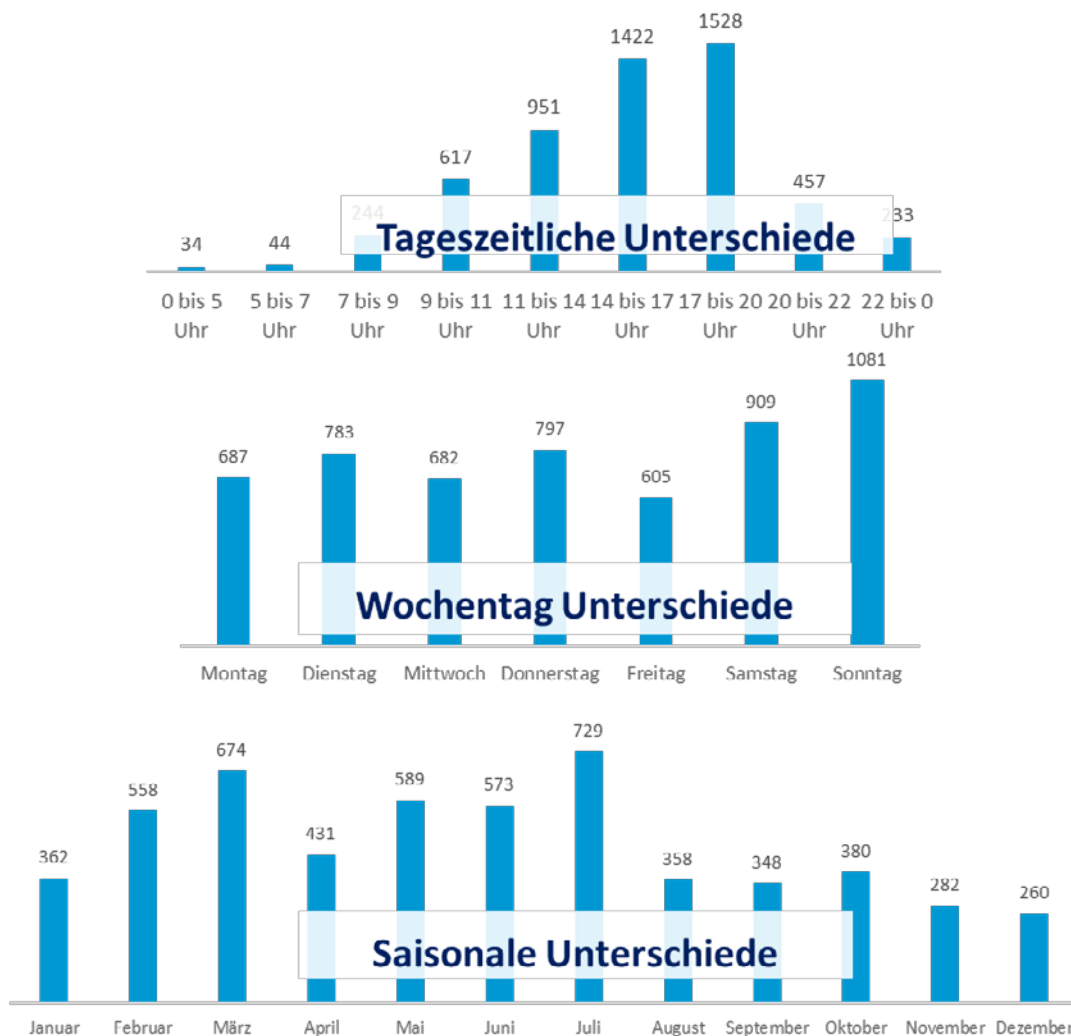
In der Summe zeigt sich, dass die Freizeitmobilität in der Metropole im Besonderen von der Verfügbarkeit eines Pkws abhängt. Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit haben deutlich kleinere Aktionsradien im Freizeitverkehr und sind stärker auf nahräumliche Angebote angewiesen. Daraus lassen sich verschiedene Handlungsansätze ableiten. Einerseits gilt es, nahräumliche Freizeitangebote für Personen ohne ständige Pkw-Verfügbarkeit zu schaffen und andererseits verdeutlicht dies auch den Handlungsbedarf in Bezug auf regionale Angebote für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit. Hierbei sollte ein deutliches Augenmerk auf den ÖPNV gelegt werden, der in einigen Teilräumen der Metropole Ruhr kaum eine Rolle spielt und auch gesamträumlich betrachtet aktuell eher eine untergeordnete Rolle im Freizeitverkehr einnimmt.

### Tagesganglinien, Wochenganglinien und saisonale Unterschiede

Ein Grund für die geringe Bedeutung des ÖPNVs ist seine Ausrichtung auf den Alltagsverkehr (Ausbildung, Erwerb). Der Freizeitverkehr findet verstärkt außerhalb der üblichen Hauptverkehrszeiten statt. Die Spitze im Freizeitverkehr liegt in der Woche vor allem in den Nachmittags- und Abendstunden, besonders auf den Rückwegen ist hier das ÖPNV-Angebot (18 bis 20 Uhr) in einigen Teilräumen bereits ausgedünnt. Die Wochenganglinie zeigt zudem den Fokus des Freizeitverkehrs auf die Wochenendtage. Der Sonntag ist der Spitzentag im Freizeitverkehr. Dieser ist zugleich der Tag, an dem in der Metropole Ruhr das geringste ÖPNV-Angebot (meist ausgedünnter Takt, in Teilräumen auch zeitlich begrenzte Betriebszeiten) vorliegt. Dahingehend ist der MIV an diesem Tag meist attraktiver, da die Straßen in der Summe meist geringer belastet sind als an Werktagen und somit geringe Reisezeiten erreicht werden können. (vgl. BMVI 2018)

Wird die Jahreszeit betrachtet, findet Freizeitverkehr insbesondere in den Ferienzeiten vor allem in den Sommerferien (Juli) statt. Darüber hinaus sind Feiertage beliebte Ausflugsstage im Freizeitverkehr. Diese Tage stellen häufig auch die Spitzen im Freizeitverkehr dar. (vgl. ebd.)

Abbildung 31: Wegeaufkommen im Freizeitverkehr Uhrzeit, Wochentag und Monat (n= 5544 Wege)



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: infas 2017)

### 3.5 Vernetzte Freizeitmobilität

Die Vernetzung von bestehenden und auch zukünftigen Mobilitätsangeboten trägt zur Förderung der Multi- und Intermodalität bei. Ein Weg kann aus der Verkettung mehrerer Verkehrsmittel bestehen und wird dann als intermodal bezeichnet.

Multimodalität beschreibt die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Insbesondere hinsichtlich der Herstellung der Konkurrenzfähigkeit zum eigenen Pkw, welcher eine (vermeintlich) maximale Flexibilität verspricht, sind ergänzende Angebote zur Überwindung der ersten und letzten Meile, bspw. auf dem Weg von der Haustür bis zur Haltestelle, ein wichtiger Baustein. Intermodale Wegekettungen können sehr unterschiedlich aussehen, da die Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel immer individuell ist. In

diesem Kapitel werden fünf Beispiele für vernetzte Wegeketten vorgestellt und die Determinanten der Entscheidung erläutert.

### Beispiel 1

Abbildung 32 zeigt eine Wegekette, in der die erste Meile – vom Start bis zum Bahnhof – mit dem privaten Fahrrad zurückgelegt wird. Nach der Fahrt mit dem RE erfolgt der Umstieg in den Bus, um das Freizeitziel zu erreichen. Von der Bushaltestelle zum finalen Ziel erfolgt der letzte Teil des Weges zu Fuß.

Abbildung 32: Intermodale Wegekette - Beispiel 1



Quelle: eigene Darstellung

Ein wichtiger Faktor im Rahmen dieser Wegekette ist die witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellmöglichkeit in der Nähe des Bahnhofs. Wie in Kapitel 3.2 dargestellt, gibt es an knapp 70 SPNV-Stationen ausgewiesene B+R-Anlagen sowie über 20 Radstationen. Auch wenn es keine Daten bezüglich der Qualität und Auslastung gibt, lässt sich festhalten, dass die Ausweisung solcher Anlagen bereits gewisse Qualitätsstandards mit sich bringt. Nichtsdestotrotz ist neben der Ausstattung der B+R-Anlagen die Pflege und Instandhaltung ein wichtiger Aspekt, welcher maßgeblich zur Attraktivität der Radabstellmöglichkeit beiträgt. Die Möglichkeit das Fahrrad diebstahlgeschützt abstellen zu können, wird auch in Bezug auf die Nutzung hochpreisiger Pedelecs und E-Bikes weiter an Bedeutung gewinnen. Der Ausbau von B+R-Anlagen sowie Radstationen inklusive Serviceangeboten ist demnach zu empfehlen.

Ein Zeitfaktor in diesem Beispiel ist zum einen das Warten auf den RegionalExpress (RE), wofür ein gewisser Puffer eingeplant wird. Gleiches gilt auch auf Verbindungen mit Regional- oder S-Bahn. Die Nähe der Radabstellanlage zum Bahnhof ist daher von großer Bedeutung, um das Gleis zügig erreichen zu können. Beim Umstieg zwischen RE und Bus kommt ein gut aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Angebot zum Tragen. Anschlussgarantien und abgestimmte Ankunfts- und Abfahrtszeiten spielen eine große Rolle, um lange Wartezeiten zu vermeiden. Daher sollte insbesondere an wichtigen Umsteigebahnhöfen auf sinnvolle Anschlüsse an die nächsten Freizeitziele geachtet werden. Im Rahmen von Events und Großveranstaltungen sind Einsatzfahrzeuge bereitzustellen, die das übermäßige Besucher\*innenaufkommen auffangen können.

### Beispiel 2

Eine weitere Möglichkeit einen Weg mit dem ÖPNV zu gestalten zeigt Abbildung 33. Auch hier startet der Weg mit dem privaten Fahrrad, welches dann im Fernverkehrszug mitgenommen wird. Nach dem Ausstieg wird das Fahrrad dann sowohl zur Fortbewegung als auch als Freizeitaktivität an sich genutzt: Auf dem Radroutennetz des RVR wird die letzte Etappe zum Ziel zurückgelegt.



Abbildung 33: Intermodale Wegekette - Beispiel 2



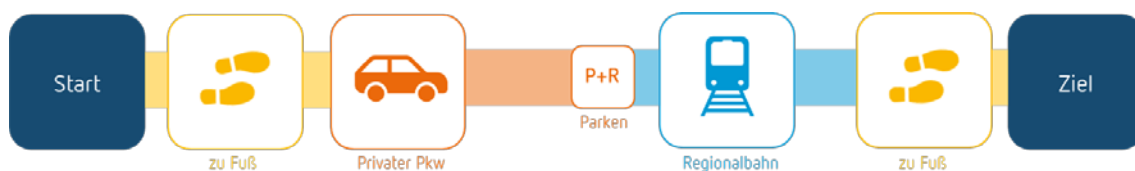
Quelle: eigene Darstellung

Wichtig bei dieser Wegekette ist zum einen die Möglichkeit das Fahrrad, insbesondere schwerere Pedelecs, bequem auf das Gleis transportieren zu können. Hierbei spielen Barrierefreiheit Gleise (z. B. stufenlose Zugänglichkeit), die Aufzugverfügbarkeit sowie der barrierefreie Einstieg in den Zug eine Rolle. Am Ziel angekommen ist das sichere Abstellen ein weiterer Faktor. Häufig werden Parkmöglichkeiten nur für den Pkw angeboten und auf den Internetseiten beworben. Ein attraktives Angebot für das Fahrradparken fördert die Anreise mit eben diesem. Im Rahmen dieser Wegekette muss zudem rechtzeitig vorab ein Fahrradstellplatz im ICE oder IC reserviert werden. Die Plätze können insbesondere in der Hochsaison begrenzt sein. Mit der Einführung der RRX-Züge auf stark nachgefragten RegionalExpress-Linien in der Metropole Ruhr wurden im Regionalverkehr die Kapazitäten der Fahrradmitnahme erhöht. Dies ist insbesondere für die Fortbewegung mit Fahrrad und ÖPNV in der Metropole Ruhr von großer Bedeutung, da die Tickets flexibel bis kurz vor Fahrtantritt erworben werden können.

### Beispiel 3

Der private Pkw wird häufig mit hoher Flexibilität gleichgesetzt. Dabei wird häufig vernachlässigt, dass Fußwege vom und zum Parkplatz ebenfalls ein Zeitfaktor sind. Im Beispiel der Abbildung 34 wird der Fußweg zum Pkw berücksichtigt. Angenommen der Start ist die Wohnung im städtischen Raum, so muss zunächst ein Fußweg zur Parklücke zwei Straßen weiter zurückgelegt werden. Die Fahrt mit dem Pkw erfolgt zum nächsten kostenfreien P+R-Parkplatz, da so am Zielort die Parkplatzsuche entfällt und keine Gebühren anfallen. Anschließend wird noch ein kurzes Stück mit der Regionalbahn zurückgelegt. Die letzte Meile zum Ziel ist wieder ein Fußweg.

Abbildung 34: Intermodale Wegekette - Beispiel 3



Quelle: eigene Darstellung

### Beispiel 4

In Beispiel 4 kommt auf der letzten Meile ein Bikesharing-Angebot zum Tragen, nachdem vorher die Strecke mit dem Fernverkehr zurückgelegt wurde. Das Sharing-Rad wird an der Station am Bahnhof ausgeliehen, die Rückgabe erfolgt ebenfalls stationsbasiert in direkter Nähe zum Freizeitziel.

Abbildung 35: Intermodale Wegekette - Beispiel 4



Quelle: eigene Darstellung

Im Rahmen dieser Wegekette spielt der Fußweg zum Bahnhof eine wichtige Rolle: hierbei kommt es auf sichere, attraktive und möglichst umwegfreie Wege an. Mit dem metropolradruhr besteht im RVR-Verbandsgebiet ein einheitliches Bikesharing-Angebot, welches stationsbasiert funktioniert. Jede\*r Nutzer\*in kann mit einer Registrierung bei *nextbike* die Fahrräder über die App ausleihen.

### Beispiel 5

Eine Wegekette kann auch ohne den ÖPNV gestaltet werden: in Abbildung 36 wird zunächst ein Großteil der Strecke mit dem privaten Pkw, welcher in der hauseigenen Garage parkt, zurückgelegt. Der Pkw wird auf dem kostenfreien Parkplatz in kurzer Entfernung zur Konzerthalle abgestellt. Für den letzten Kilometer wird dann ein E-Scooter ausgeliehen, welche stationsungebunden (Free-Floating) unmittelbar vor dem Ziel zurückgegeben werden kann.

Abbildung 36: Intermodale Wegekette - Beispiel 5



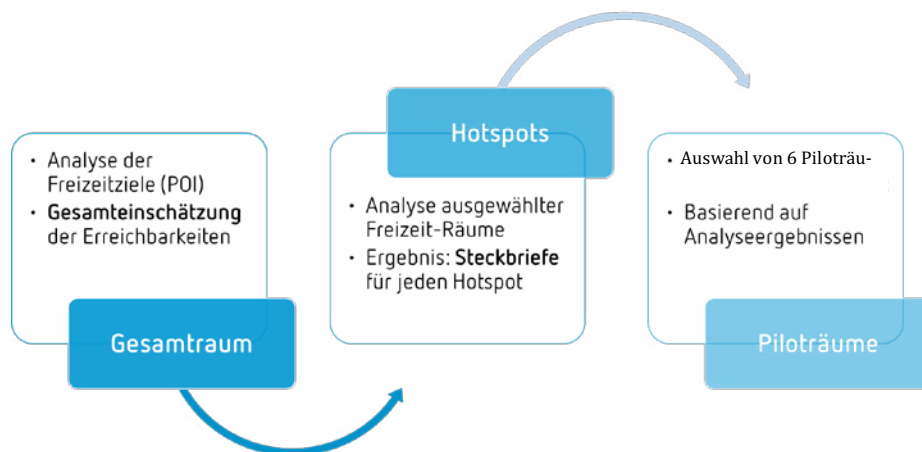
Quelle: eigene Darstellung

Für die E-Scooter sollten Abstellflächen in der Nähe von Freizeitzielen eingerichtet werden, um das wilde Abstellen und Behindern von anderen Verkehrsteilnehmenden zu unterbinden. Zur Lenkung des Pkw-Verkehrs können Parkgebühren eingesetzt werden. Eine zentrale Parkmöglichkeit zur Vermeidung von Staus im direkten Umfeld des Freizeitziels in Kombination mit bspw. einem Shuttle-Bus ist ebenfalls denkbar.

## 3.6 Erreichbarkeit der Freizeitziele

Die Analyse der Freizeitziele erfolgte in einer räumlichen Abstufung: Zunächst wurde der Gesamt-raum über die Freizeit- und Kultureinrichtungen in Form von POI betrachtet. Anschließend erfolgte die detaillierte Analyse ausgewählter Räume, den sogenannten Hotspots, für die jeweils ein Steckbrief erstellt wurde. Auf Basis der Analyseergebnisse werden im weiteren Verlauf des Projektes sechs Piloträume ausgewählt und vertiefend betrachtet (Phase V).

Abbildung 37: Räumliche Abstufung der Analyse



Quelle: eigene Darstellung

### Freizeit- und Kultureinrichtungen – Analyse des Gesamttraums

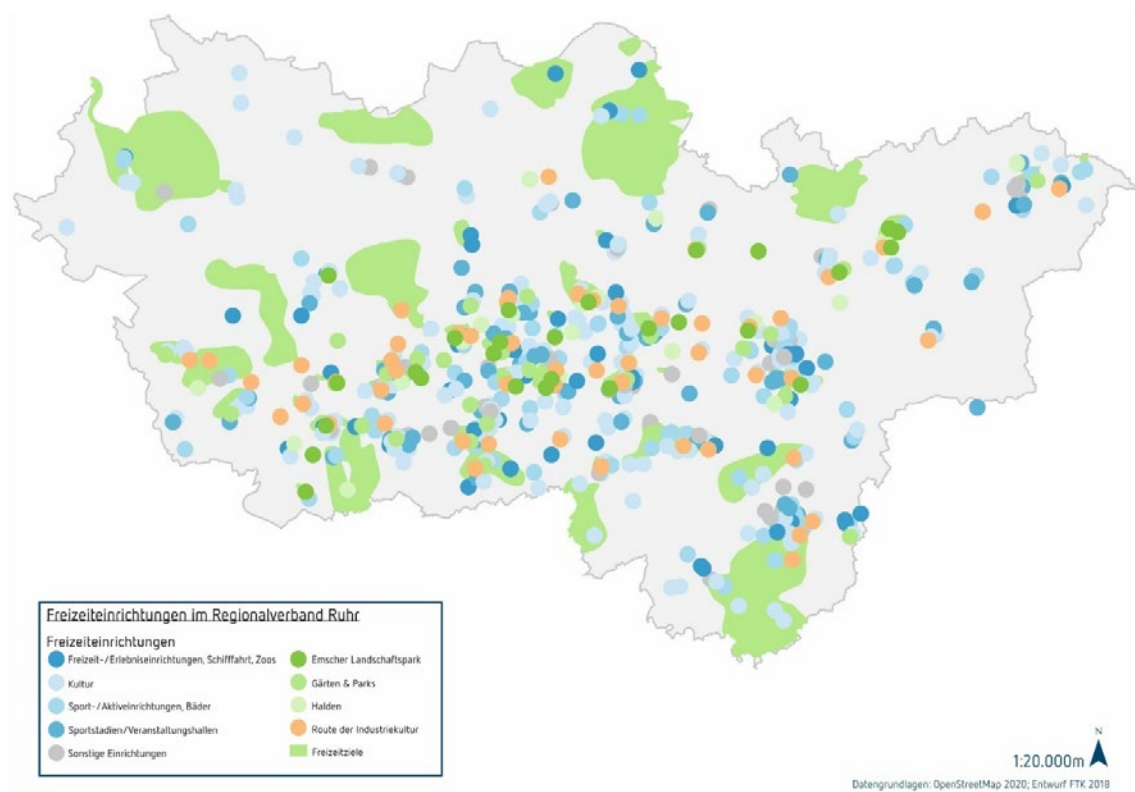
Die Metropole Ruhr hat ein vielfältiges Angebot an Freizeit- und Kultureinrichtungen zu bieten. Um einen ersten Überblick über das Mobilitätsangebot in diesem Kontext zu bekommen, wurden die **POI** in einem ersten Schritt analysiert. Die POI stellen mindestens teilregional bedeutsame Freizeiteinrichtungen und -infrastrukturen dar, die vom RVR gemeinsam mit den Kommunen auf Basis einer Online-Befragung definiert wurden. Der Datensatz, welcher dafür vom RVR zur Verfügung gestellt wurde, kategorisiert diese insgesamt **641 POI** nach verschiedenen Themenbereichen:

- Route der Industriekultur (56)
- Emscher Landschaftspark (27)
- Halden (30)
- Freizeit- und Erlebniseinrichtungen, Schifffahrt, Zoos (56)
- Kultur (219)
- Gärten und Parks (37)
- Sport- und Aktiveinrichtungen, Bäder (93)
- Sportstadien und Veranstaltungshallen (73)
- Sonstige Einrichtungen (50)

Die Analyse erfolgte für die Verkehrsträger MIV, ÖPV und Rad mittels eines möglichst vergleichbaren Analyseansatzes. Die Ergebnisse lassen erste Schlüsse auf die Erreichbarkeit von Freizeit- und Kultureinrichtungen nach Themenbereichen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu.



Abbildung 38: Freizeit- und Kultureinrichtungen in der Metropole Ruhr



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: RVR)

## MIV

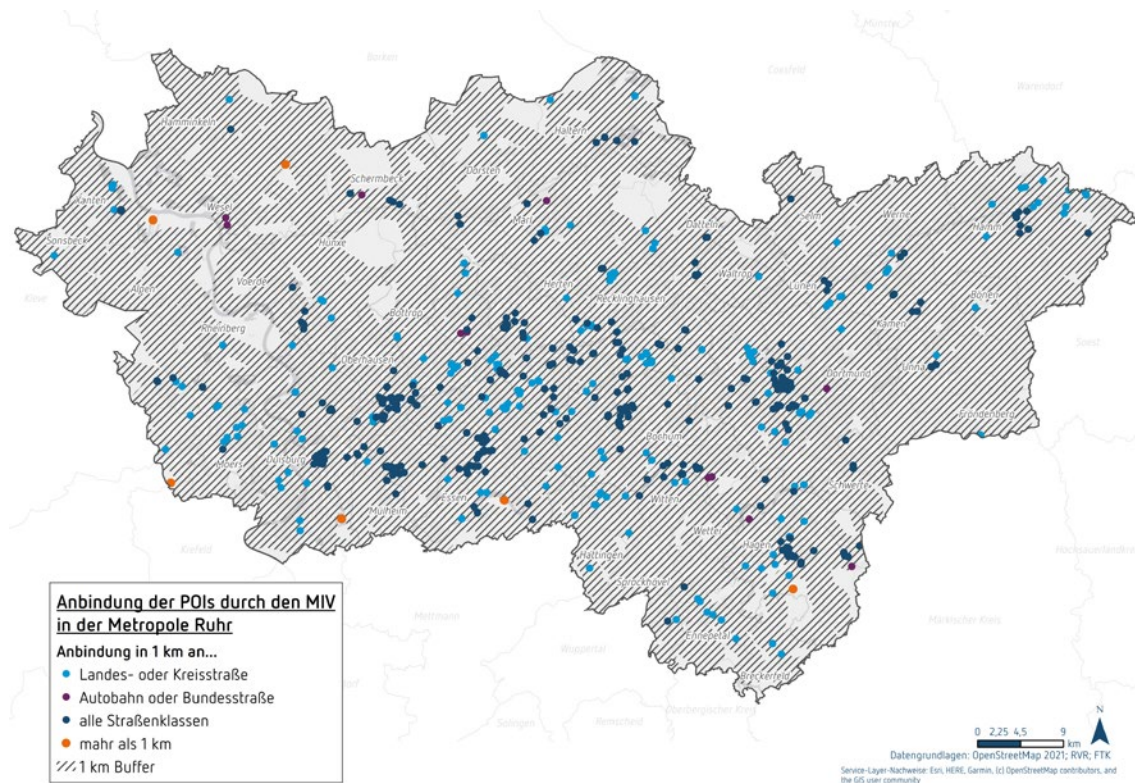
Zur Bewertung der Erreichbarkeit der POI wurde der nächstgelegene Anschluss an das überörtliche Straßennetz im Radius von einem Kilometer ermittelt (s. Abbildung 39). Je nach Verkehrsbedeutung werden die Straßen in folgende Gruppe eingeteilt:

- **Bundesfernstraßen** (Bundesautobahnen oder Bundesstraßen) dienen der (nationalen) Städte- und Stadtregionverbindung. Sie bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen laut Bundesfernstraßengesetz einem weiträumigen Verkehr (vgl. Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz 2021).
- **Landesstraßen** sind in NRW definiert über einen (über-)regionalen Verkehrszweck. Sie bilden untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Bundeslandes (vgl. StrWG NRW).
- **Kreisstraßen** dienen vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises. Ferner sind sie die für den Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege erforderlichen Straßen (vgl. StrWG NRW).
- **Gemeindestraßen** dienen vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder der Erschließung innerhalb der Gemeinde (vgl. StrWG NRW).

Berücksichtigt wurden in der Analyse daher aufgrund ihrer Anbindungsfunktion Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Gemeindestraßen, welche nicht zum klassifizierten Straßennetz in NRW zählen, wurden in der Analyse nicht berücksichtigt. Die Ortsanbindung abseits des übergeordneten Straßennetzes erfolgt jedoch über diese Straßen.

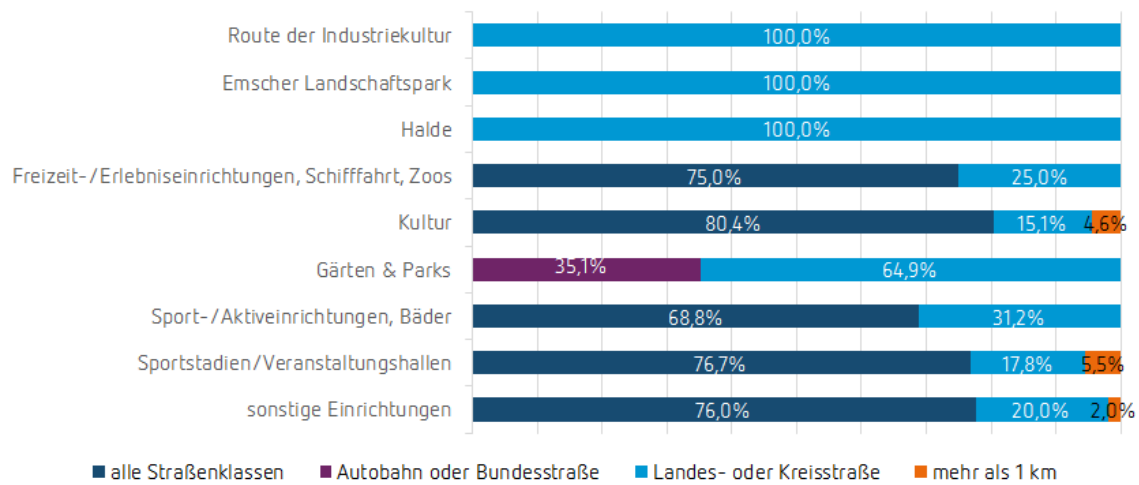
Abbildung 39: Anbindung der Freizeitziele durch den MIV



Quelle: eigene Darstellung

Auffällig ist zunächst die großflächige Erreichbarkeit mit dem MIV. Nicht angebunden durch das übergeordnete Straßennetz sind insbesondere Bereiche entlang des Rheins im Westen der Metropole Ruhr sowie einige Bereiche in den weniger dicht besiedelten Räumen. Insgesamt sind knapp 14 % der POI nicht durch das übergeordnete Straßennetz des MIV erreichbar (s. Abbildung 40). Diese fallen in die Kategorien Sportstadien und Veranstaltungshallen, Kultur sowie sonstige Einrichtungen. Freizeitziele der Kategorie Gärten und Parks sind als einzige zu 35 % nur durch Autobahnen oder Bundesstraßen zu erreichen, während die übrigen 65 % dieser Kategorie nur durch Landes- oder Kreisstraßen angebunden sind. Ein Großteil der Standorte der Kategorien Freizeit-, Erlebniseinrichtungen, Schifffahrt und Zoos (75 %) sowie Sport-, Aktiveinrichtungen (67,7 %) sind über alle Straßenklassen des übergeordneten Straßennetzes erreichbar. Ziele der Kategorien Route der Industriekultur, Emischer Landschaftspark sowie Halden sind dagegen ausschließlich über Landes- oder Kreisstraßen angebunden. Dem motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt aufgrund von Flexibilität und Komfort nach wie vor eine große Bedeutung im Rahmen der Freizeitmobilität zu. Mit Einbezug der Gemeindestraßen, welche der Ortserschließung dienen, sind alle POI mit dem MIV erreichbar.

Abbildung 40: Anbindung der Freizeiteinrichtungen durch den MIV nach Themen



Quelle: eigene Auswertung

## ÖPV

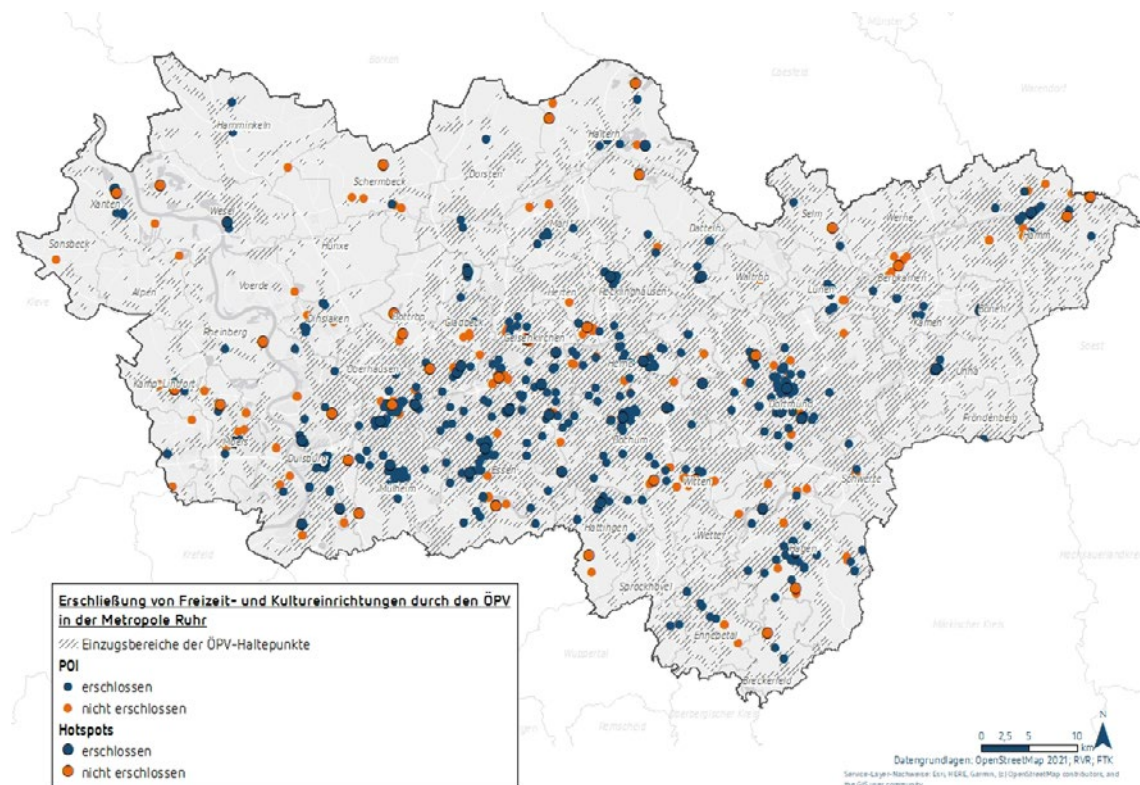
Als Kriterium für die Bewertung der Erreichbarkeit der POI durch den ÖPV wurden fußläufige Einzugsbereiche der Haltestellen herangezogen. Da ein Weg mit dem ÖPV i. d. R. zu Fuß beginnt und endet, ist ein zügiges Erreichen der nächstgelegenen Haltestelle für die ÖPV-Nutzung von großer Bedeutung. Mit zunehmender Zeit, die für den Weg von Haltestelle bis zum Ziel zurückgelegt werden muss, sinkt die Bereitschaft, diesen zu überwinden und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Insbesondere wahlfreie Nutzer\*innen entscheiden sich dann häufig für den eigenen Pkw.

Als Grundlage für die radialen Einzugsbereiche der Haltestellen dienen folgende, in der ÖPV-Planung gängige Größen (vgl. VDV 2019: 15; FGSV 2010: 8):

- Bus 300 m
- U- und Straßenbahn 400 m
- Schienenpersonennahverkehr 500 m
- Schienenpersonenfernverkehr 1.000 m.

Bei einer mäßigen Gehgeschwindigkeit wird ein Weg von 300 Metern in ca. fünf Minuten, ein Weg von 1.000 Metern in ca. 17 Minuten zurückgelegt (vgl. FGSV 2010: 8). Unberücksichtigt bleiben dabei Einflüsse der Topographie oder räumliche Barrieren (z. B. Flüsse) sowie für den Fußverkehr nicht zulässige Wege (z. B. Autobahn).

Abbildung 41: Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV

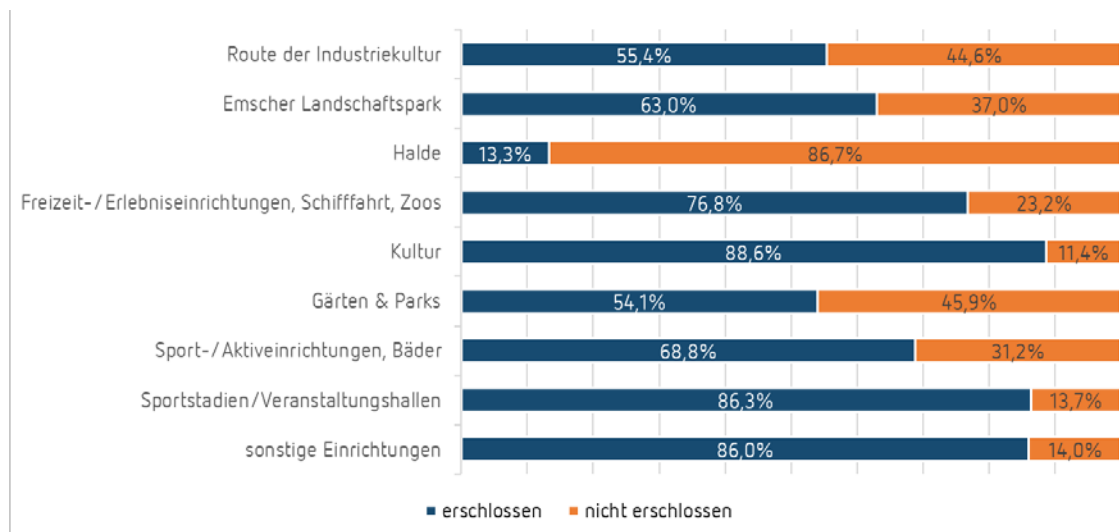


Quelle: eigene Darstellung

Die Erschließung der Freizeit- und Kultureinrichtungen in der Metropole Ruhr durch den ÖPV ist auf der Karte in Abbildung 41 dargestellt. Liegt ein POI im Einzugsbereich einer Haltestelle, unabhängig des Verkehrsmittels und der Bedienungsqualität, so gilt er als erschlossen und damit grundsätzlich als mit dem ÖPV erreichbar. Nicht erschlossen sind dagegen POI, welche nicht im radialen Einzugsbereich einer Haltestelle liegen und somit nicht innerhalb von ca. 17 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Insgesamt sind ca. 75 % der POI in der Metropole Ruhr durch den ÖPV erschlossen, 25 %, d. h. etwa jede vierte Freizeit- und Kultureinrichtung, dagegen nicht. Auffällig ist, in Bezug auf die räumliche Verteilung, dass auch POI in den zentralen Bereichen der Metropole Ruhr per Definition nicht durch den ÖPV abgedeckt sind.



Abbildung 42: Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV nach Themen

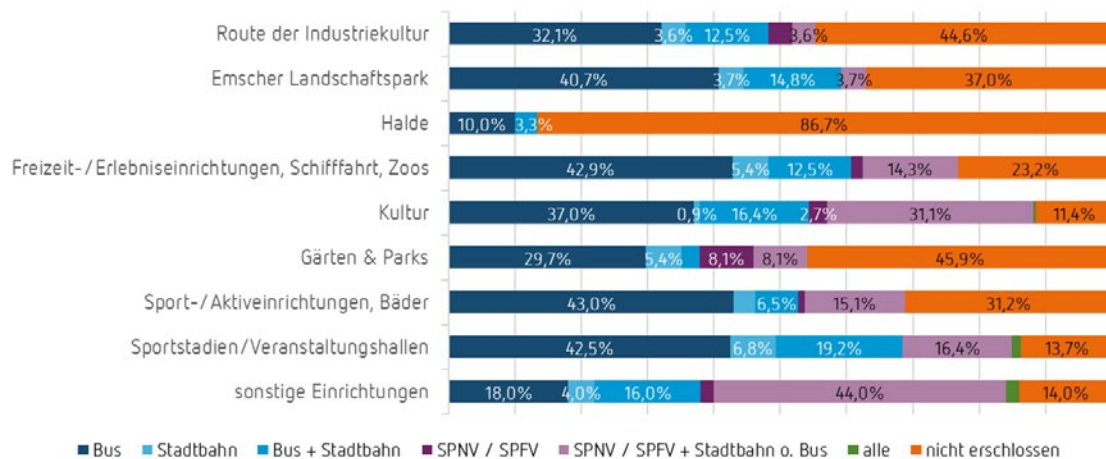


Quelle: eigene Auswertung

Abbildung 42 zeigt die Erschließung der POI durch den ÖPV aufgeschlüsselt nach Themenbereichen. Die beste ÖPV-Erschließung weist die Kategorie Kultur auf: von den insgesamt 219 Einrichtungen sind knapp 89 % durch den ÖPV erschlossen. Ein ähnliches Bild ergibt sich für Sportstadien und Veranstaltungshallen (86,3 % erschlossen) und die sonstigen Einrichtungen, welche unter anderem Shoppingcenter und Gastromeilen beinhalten (86,0 % erschlossen). Ebenfalls im insgesamt oberen Drittel anzusiedeln ist die ÖPV-Erschließung der Freizeit- und Erlebniseinrichtungen, Schifffahrt und Zoos (76,8 % erschlossen) sowie die der Sport- und Aktiveinrichtungen und Bäder (68,8 % erschlossen). Freizeitziele des Emscher Landschaftsparks (ELP) sind zu 63 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Zu etwas mehr als der Hälfte sind die Ziele der Route der Industriekultur (55,4 %) sowie Gärten und Parks (54,1 %) erschlossen. Deutlich negativ sticht die Kategorie Halden hervor, lediglich 13,3 % der Standorte sind durch den ÖPV erschlossen.

Die Art des öffentlichen Verkehrsmittels spielt bei der Erreichbarkeit und letztlich der Verkehrsmittelwahl eine nicht unbedeutende Rolle. Abbildung 43 zeigt die Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV aufgeschlüsselt nach Art des Angebots. In Blautönen dargestellt sind Bus und Stadtbahn, denen eine bedeutende Funktion in Bezug auf die Feinerschließung der Freizeiteinrichtungen kommt. Die erschlossenen Halden sind ausschließlich über Bus oder Stadtbahnangebote (13,3 %) zu erreichen. Ebenfalls vorrangig durch Bus oder Stadtbahn erreichbar sind Standorte des Emscher Landschaftsparks und der Route der Industriekultur, wobei letztere zu 3,6 % ausschließlich über SPNV oder SPFV angebunden sind. Weitere 3,6 % verfügen neben dem Schienenanschluss über ein Bus- oder Stadtbahnangebot und sind entsprechend gut angebunden. Kultur und sonstige Einrichtungen sind im Vergleich am besten angebunden, da sie zu einem großen Teil über schienengebundene Angebote mit ergänzendem Busangebot bedient werden. Sie verfügen, ebenso wie die Sportstadien und Veranstaltungshallen, als einzige Kategorien zu einem geringen Anteil über eine Anbindung an alle Angebote des ÖPV.

Abbildung 43: Erschließung der Freizeiteinrichtungen durch den ÖPV nach Angebot



Quelle: eigene Auswertung

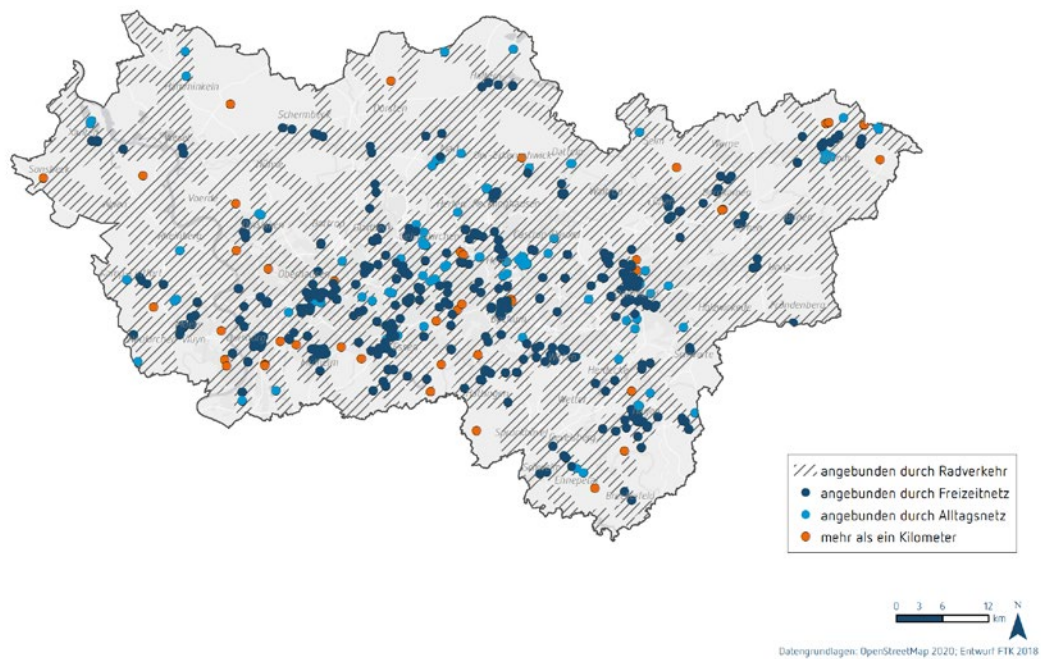
### Radverkehr

Zur Bewertung der Anbindung von Freizeiteinrichtungen im Radverkehr wurden unterschiedliche Radverkehrsnetze herangezogen. Zunächst wird aufgrund des Fokus im Freizeitverkehr auch das entsprechende Radverkehrsnetz des Freizeitverkehrs herangezogen. Dabei handelt es sich wie beschrieben um ein mehr als 1.200 km umfassendes Netz, das im Knotenpunktsystem beschildert ist. Erweitert wurde das Freizeitnetz um das Alltagsnetz<sup>1</sup> des Radverkehrs im RVR, da eine klare Abgrenzung in der Nutzung im Radverkehr nicht immer möglich ist und die in weiten Teilen hohen Standards des Alltagsradwegenetzes im RVR auch eine touristische Nutzung komfortabel ermöglichen. Eine Freizeiteinrichtung galt daher im Sinne der Auswertung als angebunden, wenn sich eine touristische Radroute oder eine des Alltagsverkehrs in einem Umkreis von 1.000 Metern befindet.

<sup>1</sup> Bedarfsplan, noch in der Umsetzung



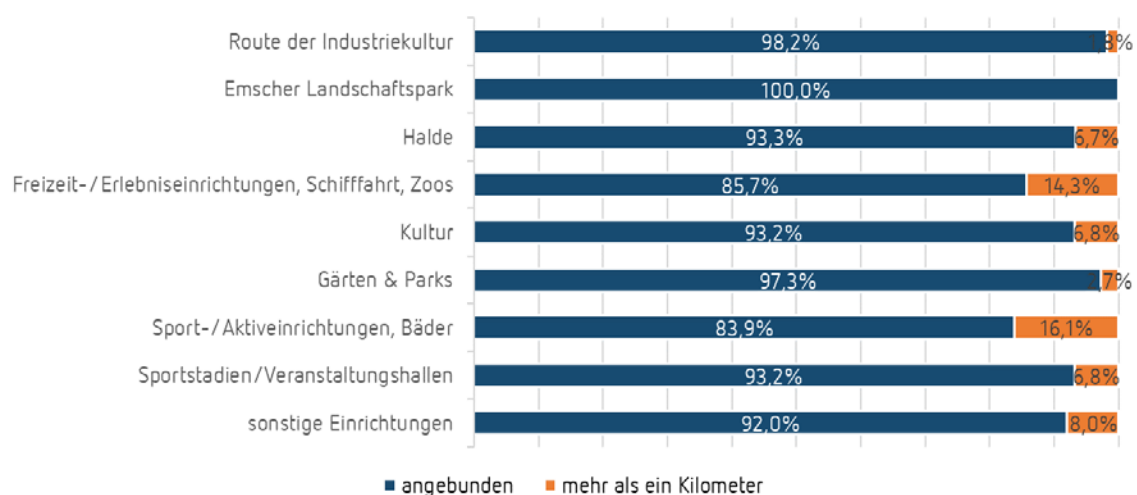
Abbildung 44: Anbindung der Freizeiteinrichtungen durch den Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung

So konnte festgestellt werden, dass 76 % der POI des RVR bereits durch das Freizeitnetz angebinden wird (78 % allein durch das Alltagsnetz) und diese bei einer Kombination beider Netze bereits zu 92 % angebinden sind. Betrachtet man die unterschiedlichen Typen der Freizeiteinrichtungen, so weisen der Emscher Landschaftspark (100 %) sowie die Route der Industriekultur (98 %) die höchste Anbindung auf, wohingegen vor allem Sport- und Aktiveinrichtungen sowie Bäder vergleichsweise schlechter angebinden sind (84 %).

Abbildung 45: Anbindung der Freizeiteinrichtungen durch den Radverkehr nach Themen



Quelle: eigene Auswertung

### 3.6.1 Hotspots – Analyse ausgewählter Räume

Die Hotspots wurden parallel zu diesem Konzept im Rahmen des Freizeit- und Tourismuskonzept (FTK) vom RVR erarbeitet und stellen flächige Angebotsverdichtungen mit teilweise mehreren Freizeitzielen in der Metropole Ruhr dar. Diese Räume haben aufgrund ihrer Infrastrukturen eine große Bedeutung für Freizeit und Tourismus in der Metropole Ruhr. Die Hotspots werden auch für das FMK als Grundlage genutzt, um ausgewählte Räume detailliert zu analysieren und Stärken und Schwächen herauszuarbeiten.

Insgesamt wurde die Mobilität an **65 Hotspots** in der Metropole Ruhr betrachtet, für die jeweils als Endprodukt ein **Steckbrief** mit verschiedenen Mobilitätsmerkmalen erarbeitet wurde. Die Steckbriefe sind ein wesentlicher Analysebaustein (vgl. Analyse-Steckbriefe). In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Steckbriefe übergeordnet aufgegriffen und zusammenfassend erläutert. Berücksichtigt werden dabei zum einen die Themenfelder aus dem FTK sowie ein für das FMK gewählter Typisierungsansatz.

#### Thematische Einordnung

Im FTK wurden die Hotspots Themen zugeordnet, welche auch in dem hier vorliegenden Konzept in die Analyse eingeflossen sind. Abbildung 46 zeigt die sieben Themenfamilien<sup>2</sup> der Hotspots aus dem FTK und deren Häufigkeit. Ein Hotspot kann dabei mehreren Themen zugeordnet sein.

Abbildung 46: Themen der Hotspot-Standorte



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: RVR-Datensatz)

Die Vielfältigkeit der Freizeitziele in der Metropole Ruhr wird über diese Auswahl an Themenfamilien deutlich und wurde daher auch für die Analyse der Freizeitmobilität aufgegriffen. Jedes Thema bedingt unterschiedliche Ausgangslagen aber auch Anforderungen an die Mobilität, welche in den Analyseprozess mit eingeflossen sind.

<sup>2</sup> Die Themenfamilien basieren auf dem Sachstand des FTK-Zwischenberichtes von 2018. Diese Themenfelder gibt es im beschlossenen Konzept so nicht mehr (vgl. Auf dem Weg zu einem Freizeit- und Tourismuskonzept Metropole Ruhr, Zwischenbericht 2018)

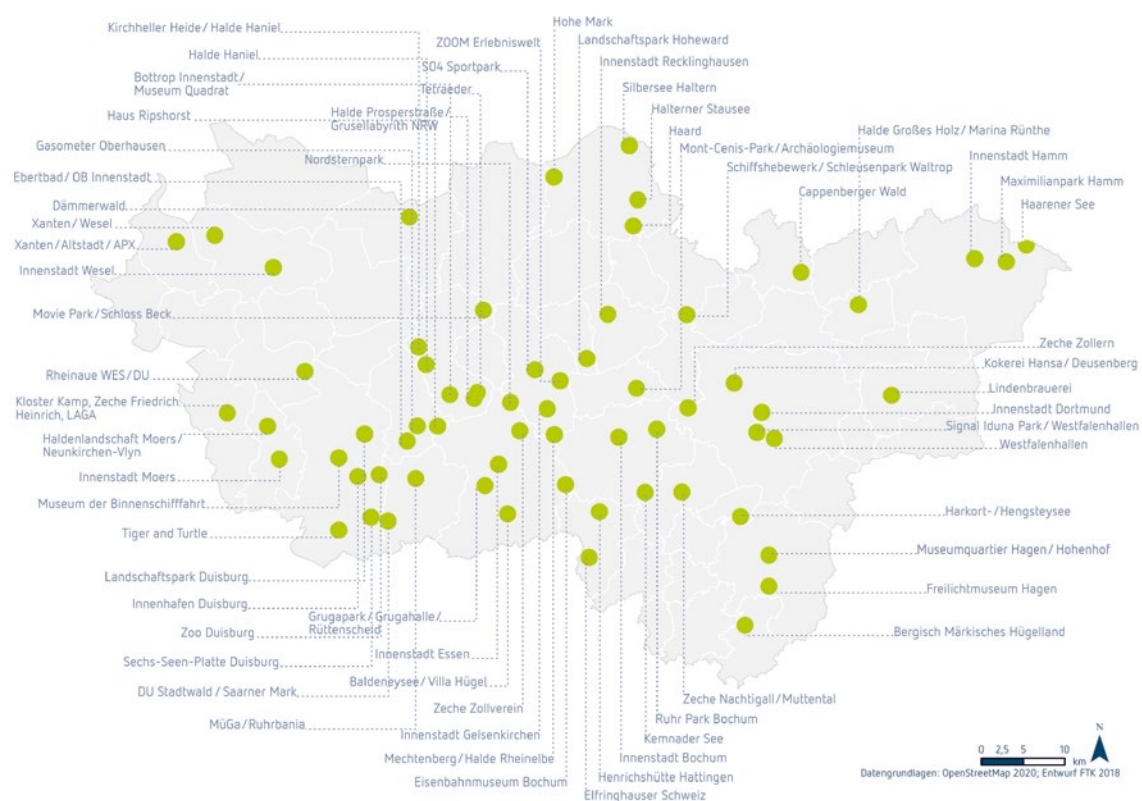
### Typisierung im Freizeitmobilitätskonzept

Neben der thematischen Einordnung wurde eigens für das FMK eine Typisierung gewählt, welche den Charakter der 65 Hotspoträume berücksichtigt:

- **Solitärstandorte** (16 Stück): Hotspoträume, die ein einzelnes Freizeitziel haben
- **Multistandorte** (26 Stück): Hotspoträume, die mehrere Freizeitziele/-infrastrukturen umfassen
- **Innenstädte** (zwölf Stück): Hotspoträume, die die zentralen Innenstädte abdecken
- **Landschaftliche Erholungsräume** (elf Stück): Hotspoträume, die (weitläufige) landschaftliche Erholungsräume, im meist ländlichen Raum der Region, umfassen

Auf Basis dieser Gruppierung der Hotspots lassen sich Rückschlüsse auf die Gegebenheiten, Unterschiede sowie Gemeinsamkeiten und letztlich Handlungsfelder ableiten.

Abbildung 47: Übersichtskarte der Hotspots



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage RVR und FTK)

### Erreichbarkeit der Hotspots nach Themen

Im ersten Schritt wurden Erreichbarkeitsanalysen für die sieben Themenfelder der Hotspots durchgeführt. Die GIS-basierte Analyse baut auf sogenannten Isochronen auf, welche Linien gleicher Reisezeit abbilden. Auf den Karten farbige dargestellt sind demnach die Räume, welche mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln innerhalb der angegebenen Zeit (15 bzw. 30 Minuten) zu erreichen sind. Alle übrigen Räume sind nur mit längeren Fahrzeiten an die Hotspots angebunden.

Durchgeführt wurde die Analyse zum einen für den MIV und zum anderen für den Radverkehr, da das Straßen- und Wegenetz bereits mit den benötigten Attributen hinterlegt über Open-Source-Daten zur Verfügung stand. Eine vergleichbare Analyse für den ÖPNV ist ohne Modellierung des gesamten ÖV-Netzes nicht möglich und wurde daher in diesem Konzept aufgrund des hohen Aufwands nicht durchgeführt. Erreichbarkeitsanalysen zum ÖPNV wurden aber bereits im RMEK durchgeführt und die Ergebnisse entsprechend berücksichtigt.

Für die Analyse wurden **Zugangspunkte** definiert, von denen ausgehend die Isochronen berechnet wurden. Für die zum Teil sehr großen Räume kann es durchaus mehr Zugangspunkte geben, aufgrund der Handhabbarkeit wurden in diesem Konzept maximal drei Punkte pro Raum ausgewählt.

## MIV

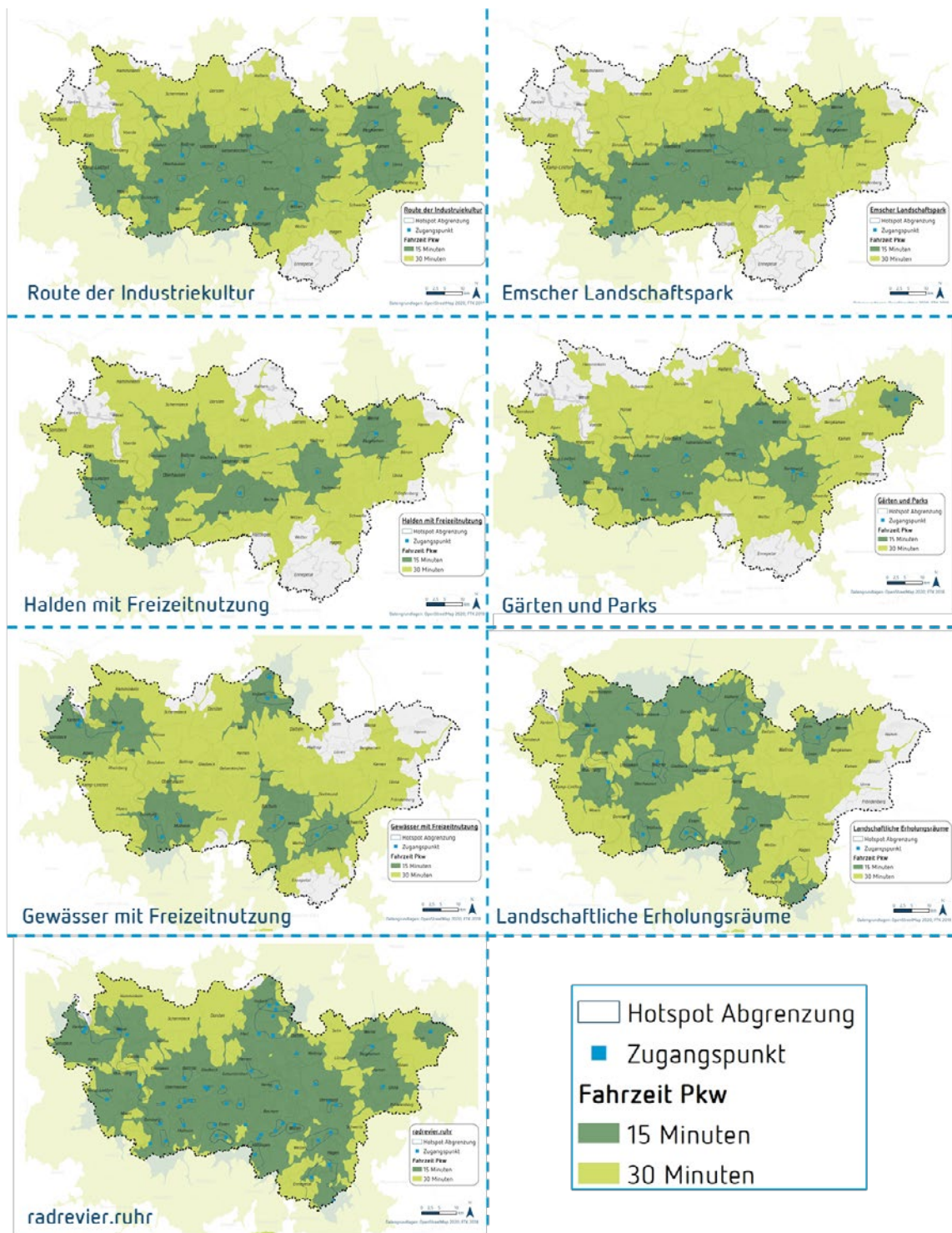
Wie in Kapitel 3.2 bereits dargestellt, ist das übergeordnete Straßennetz in der Metropole Ruhr sehr dicht. Dementsprechend gut ist die Anbindung der Freizeitziele aus dem gesamten Raum (s. Abbildung 48).

Im Vergleich sind Bereiche im Süden der Metropole Ruhr (z. B. Ennepe-Ruhr-Kreis) oder auch Bereiche im Nordwesten des Kreises Wesel schlechter an die verschiedenen Hotspots angebunden. Der Kreis Unna ist vergleichsweise schlecht an Standorte der Themen Gewässer und landschaftliche Erholungsräume angebunden. Die Randlagen der Gewässer mit Freizeitnutzung haben zur Folge, dass die zentralen Bereiche der Metropole Ruhr größtenteils mind. 30 Minuten Fahrzeit zu einem Hotspot dieses Themenbereichs benötigen. Vergleichsweise kurze Fahrzeiten ergeben sich dagegen für große Teile der Standorte, die durch das Wegenetz des *radrevier.ruhr* bedient werden, in der Metropole Ruhr. Hier ist ein Erreichen innerhalb von 15 Minuten deutlich unproblematischer.

Auffällig ist daneben die Reichweite des MIV: Die Hotspots sind alle weit über die Grenzen des RVR hinaus erreichbar. Insgesamt spielt der MIV zum Erreichen der Hotspots also eine bedeutende Rolle, wengleich 30 Minuten Fahrzeit schon an der Grenze der Toleranz liegen können.



Abbildung 48: Erreichbarkeit der Hotspots mit dem MIV



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap)

## Radverkehr

Äquivalent zur Erreichbarkeitsanalyse der POI mit dem MIV wurde diese auch für den Radverkehr vorgenommen. Dabei fällt auf, dass sich die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Hotspottypen stark voneinander unterscheidet.

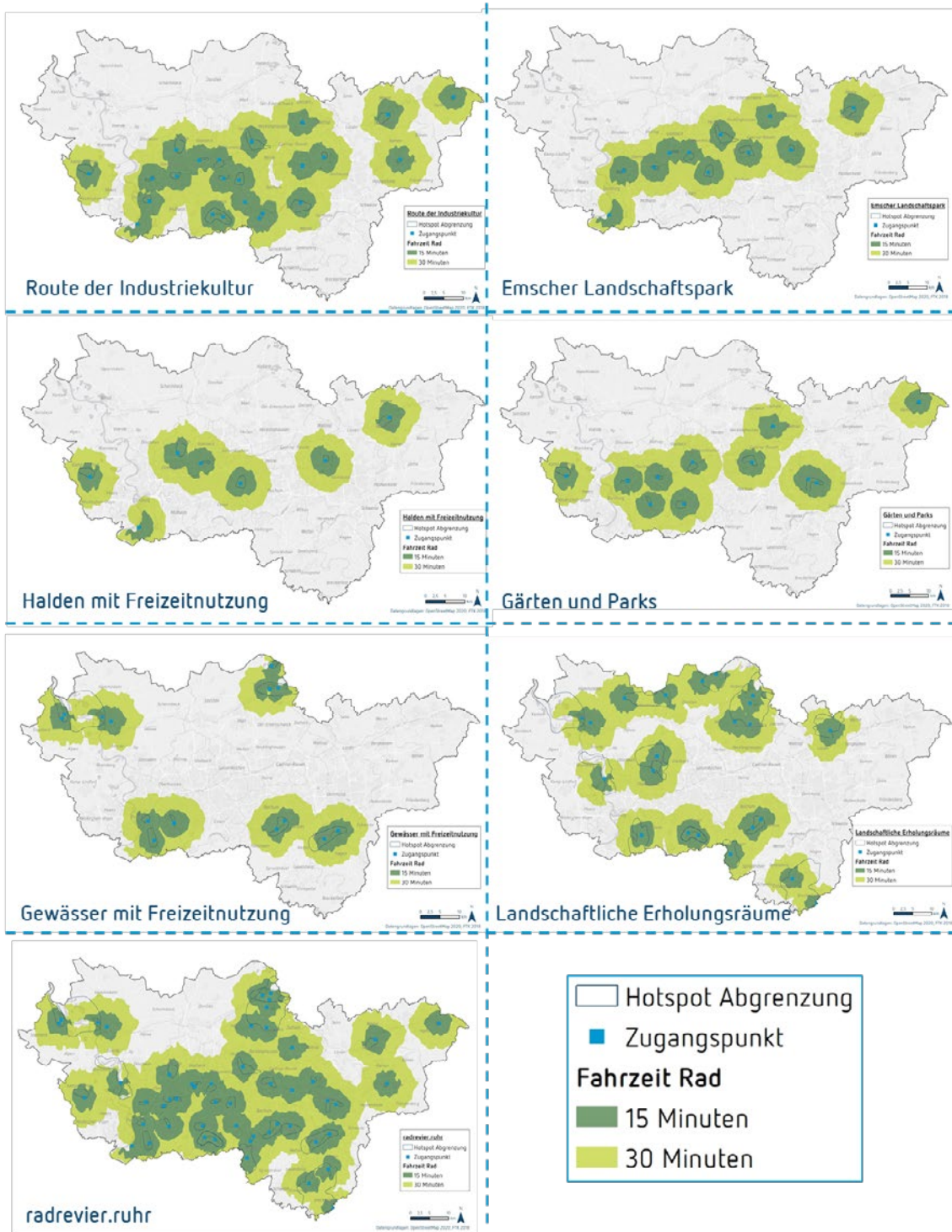
Eine besonders hohe Erreichbarkeit weist natürlicher Weise das *radrevier.ruhr* auf, aber auch die Route der Industriekultur, die gleichzeitig auch eine Radroute darstellt, ist gut an das weitere Radverkehrsnetz angeschlossen. Insgesamt ist die Erreichbarkeit in der Umgebung der bedeutenden Radrouten wie *Römer-Lippe*, des *RuhrtalRadwegs* sowie eben der *Route der Industriekultur* am besten.

Problematisch ist die Erreichbarkeit dagegen bei punktuellen Hotspots, wie Halden oder Gewässern mit Freizeitnutzung sowie Gärten und Parks. Dies hängt in Bezug auf Halden und Gärten auch mit deren Verteilung bzw. der Konzentration auf das zentrale Ruhrgebiet zusammen, die ländlichen Räume verfügen nicht über solche Standorte. Im Gegensatz dazu weist das zentrale Ruhrgebiet nur eine geringe Erreichbarkeit von Hotspots der Kategorie Gewässer mit Freizeitnutzung auf. Die Randlage dieser Gewässer führt dazu, dass diese mit dem Fahrrad nur aus wenigen in unmittelbarer Umgebung befindlichen Kommunen erreichbar sind.

Über alle Hotspottypen hinweg gibt es allerdings einige besiedelte Bereiche die keinen der Hotspottypen in bis zu 30 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad erreichen können. Dabei handelt es sich um den Raum nördlich von Hamminkeln, rund um die Gemeinde Alpen, zwischen Dinslaken und Hünxe, Marl und Dorsten sowie Bönen und Hamm und an der südöstlichen Grenze des Raums zwischen Schwerte bzw. Hagen und Iserlohn.



Abbildung 49: Erreichbarkeit der Hotspots mit dem Rad

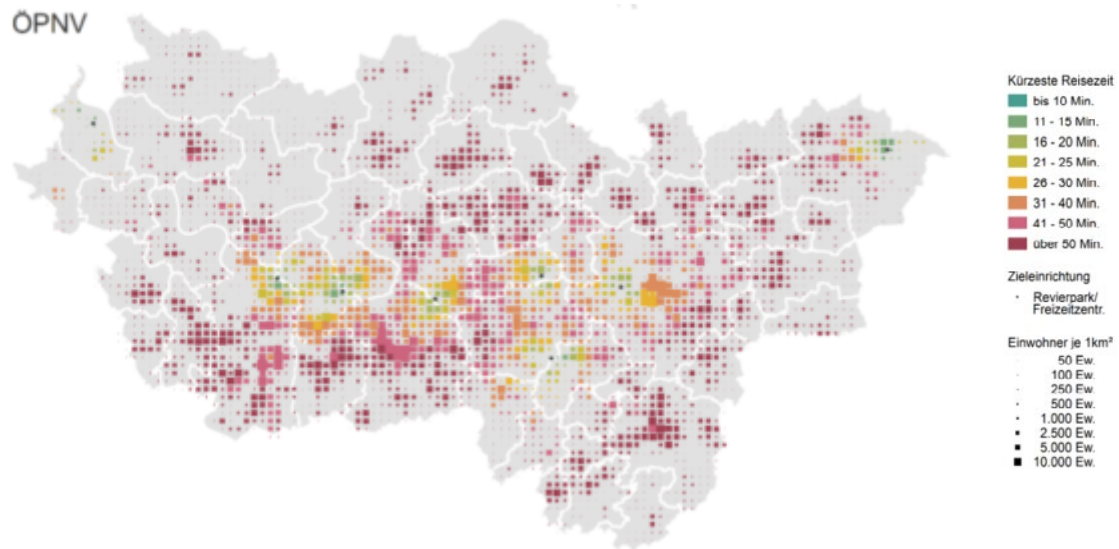


Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap)

## ÖPNV

Jede vierte Freizeit- und Kultureinrichtung im RVR ist nicht durch den ÖPNV erschlossen. Im RMEK wurden die Erreichbarkeiten der RVR-Revierparks und Freizeitzentren analysiert. An dieser Stelle wurde auf diese Ergebnisse zurückgegriffen (s. Abbildung 50).

Abbildung 50: Werktägliche Erreichbarkeit von RVR-Revierparks und Freizeitzentren mit dem ÖPNV



Quelle: RVR (2021a)

Die acht RVR-Revierparks sind nur bedingt gut in das ÖPNV-Netz eingebunden, die Reisezeiten sind dementsprechend von den Wohnstandorten aus deutlich höher als mit dem Pkw. Schon wenige Kilometer von diesen Einrichtungen entfernt zu wohnen, bedeutet vielfach eine ÖPNV-Reisezeit von mehr als einer Dreiviertelstunde zum Erreichen dieser Freizeiteinrichtungen. In diesem Zeitfenster von bis zu 45 Minuten ÖPNV-Reisezeit ist die Fahrrad-Erreichbarkeit der Revierparks zumeist besser.

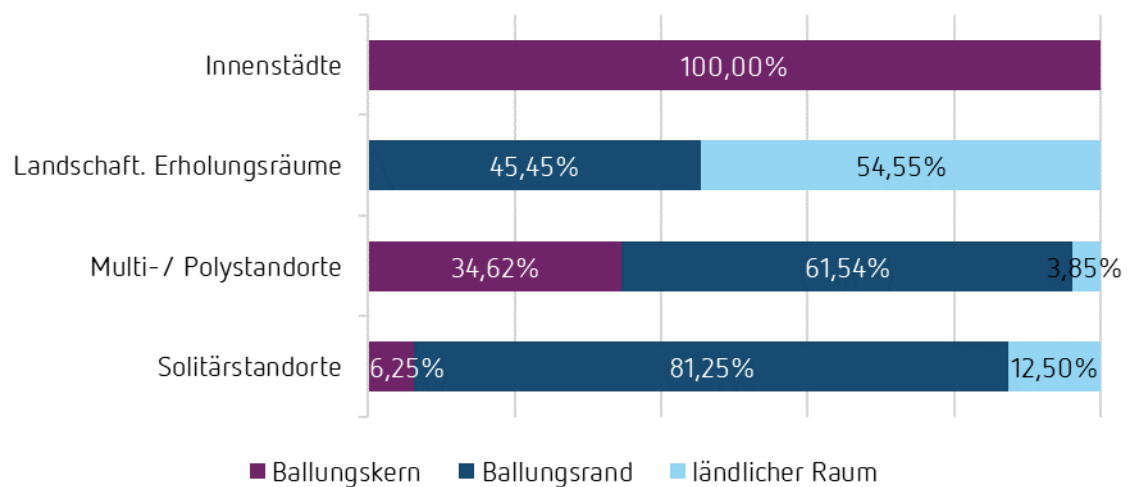
### Analyse der Hotspots nach Typen

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Steckbrief-Analysen zusammenfassend dargestellt. Anhand der gewählten Typisierung lassen sich zum einen Vergleiche zwischen den vier Typen (Innenstädte, landschaftliche Erholungsräume, Multi- /Polystandorte, Solitärstandorte) anstellen, zum anderen aber auch über die Situation der verschiedenen Verkehrsmittel.

### Lage

Die Lage eines Hotspots beeinflusst maßgeblich das Mobilitätsangebot: Während das Angebot in den städtischen Räumen häufig sehr gut ist, sind die Alternativen zum eigenen Pkw in ländlich geprägten Räumen häufig eher schlecht ausgebaut. Die Hotspots liegen insgesamt in der gesamten Metropole Ruhr verteilt, wobei sich naturgemäß unterschiedliche Standortschwerpunkte ergeben, welche in Abbildung 51 ersichtlich werden. Folglich liegen Innenstädte ausschließlich im Ballungskern, mehr als die Hälfte der landschaftlichen Erholungsräume (54 %) liegen im ländlichen Raum bzw. 45 % in den Randgebieten des Ballungsraums. Ein etwas differenzierteres Bild ergibt sich für die Multi-/Polystandorte: Etwas mehr als ein Drittel liegen im Ballungskern (35 %), nicht ganz zwei Drittel im Ballungsrand (62 %) und ein geringer Anteil im ländlichen Raum (4 %). Die Solitärstandorte sind zu über 81 % im Ballungsrand lokalisiert.

Abbildung 51: Lage der Hotspots

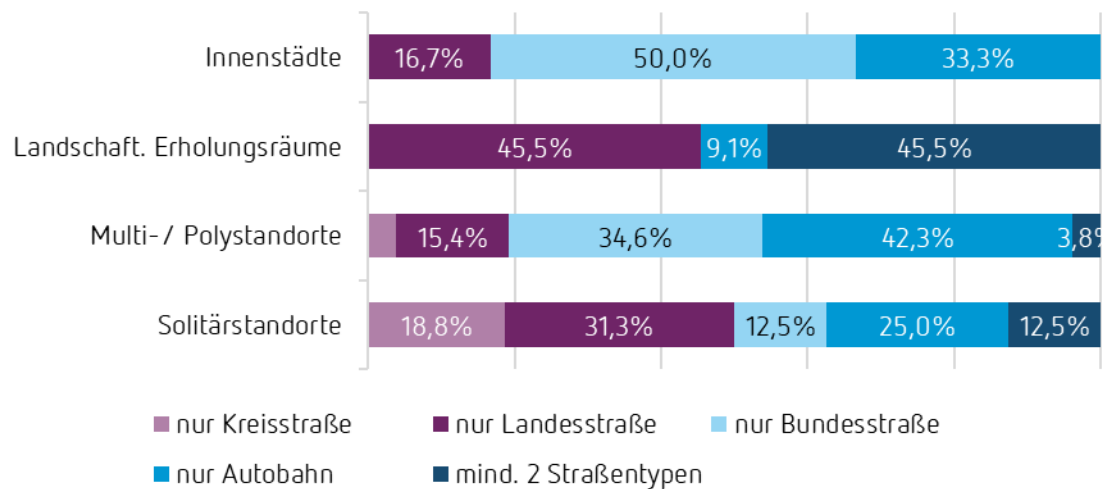


Quelle: eigene Auswertung

### MIV

Abbildung 52 zeigt die Anbindung der Hotspots an das übergeordnete MIV-Netz. Innenstädte sind zum größten Teil über Bundesstraßen und Autobahnen angebinden, jede sechste Innenstadt nur über Landesstraßen. Landschaftliche Erholungsräume dagegen sind zu über 45 % nur über Landesstraßen und zu gleichen Teilen über mindestens zwei Straßentypen, wobei die Kreisstraßen in den ländlich geprägten Lagen eine große Rolle spielen, zu erreichen. Die verschiedenen Lagen (s. Abbildung 51) von Multi-/Poly- sowie Solitärstandorten spiegeln sich auch in der Anbindung an das MIV-Netz wider. Insbesondere bei den Solitärstandorten lässt sich kein klarer Schwerpunkt erkennen.

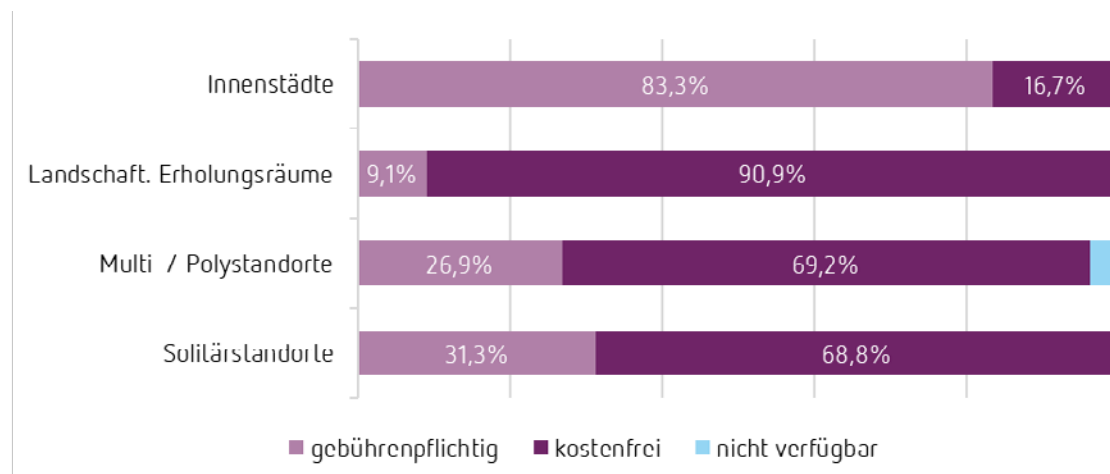
Abbildung 52: Anbindung der Hotspots an das übergeordnete MIV-Netz



Quelle: eigene Auswertung

Eine Anreise mit dem MIV bedingt naturgemäß auch das Abstellen des Pkw vor Ort, wobei die Kosten dafür eine Rolle spielen. Abbildung 53 zeigt das Parkplatzangebot an den verschiedenen Hotspoträumen. In den Räumen der Innenstädte kann größtenteils nur gebührenpflichtig geparkt werden, während die landschaftlichen Erholungsräume zu 90 % ein kostenfreies Angebot vorweisen können. Auch hier spielt die Lage wieder eine Rolle: In den Innenstädten sind gebührenpflichtige Stellplätze ein Instrument, um den Autoverkehr aus der Stadt fernzuhalten und den Parkdruck zu minimieren, während diese Problematik in ländlichen Räumen in einem anderen Kontext von Bedeutung ist. Dort betrifft es v. a. die Wochenenden oder saisonale Spitzen (z. B. Badesees). Auffällig ist daneben, dass knapp 4 % der Multi- und Polystandorte kein ausgewiesenes Parkplatzangebot vorhalten.

Abbildung 53: Parkplatzangebot an den Hotspots



Quelle: eigene Auswertung

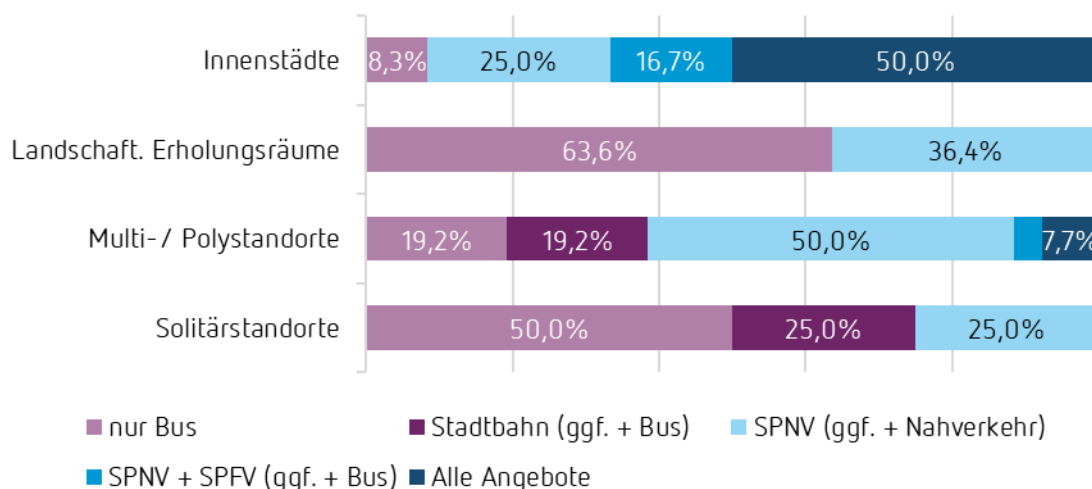
## ÖPV

Zur Förderung der ÖPV-Nutzung auch im Freizeitverkehr ist ein flexibles, zuverlässiges, komfortables und schnelles Angebot ein entscheidender Faktor. Aus diesem Grund wurde in Abbildung 54 analysiert, über welche Angebote des ÖPV die Hotspoträume zu erreichen sind. Dabei wurden die Einzugsbereiche der Haltestellen, welche bereits in der Analyse der POI zum Tragen gekommen sind, zugrunde gelegt. Anders als bei den POI wurden hier aber nicht die Freizeitstandorte als Punkte, sondern die gesamten Hotspoträume betrachtet. Ein Hotspot gilt als erschlossen, sobald ein Einzugsbereich einer Haltestelle diesen schneidet. Aus diesem Grund sind alle Hotspots durch den ÖPNV erschlossen, da jeder Raum wenigstens in den Randbereichen in den Einzugsbereichen einer Haltestelle liegt.

Die Innenstädte profitieren von ihrer Lage in den Ballungsgebieten, denn dort ist zu 50 % ein Angebot aller ÖV-Angebote, d. h. Bus, Stadtbahn, SPNV und SPNV, vorhanden. Nichtsdestotrotz sind etwa 8 % nur über den Busverkehr erreichbar.

Die Landschaftlichen Erholungsräume sind vergleichsweise schlecht angebunden: Etwa 36 % der Räume verfügen über einen SPNV-Anschluss, während 64 % nur über den Busverkehr erreichbar sind. Hinzu kommt, dass von den Bushaltestellen etwa 45 % nur im Randbereich der Hotspoträume liegen. Zu bedenken ist, dass diese landschaftlichen Erholungsräume ausschließlich an den Rändern der Ballungsräume bzw. in ländlichen Räumen liegen und naturgemäß über einen schlechteren ÖPNV-Anschluss verfügen. Um das Erreichen der Freizeitziele auch an den Wochenenden attraktiv zu gestalten, sind ein dichter Takt und direkte Linienführungen zu den nächsten Schienenanschlüssen umso bedeutsamer.

Abbildung 54: ÖPV-Angebot an den Hotspots



Quelle: eigene Auswertung



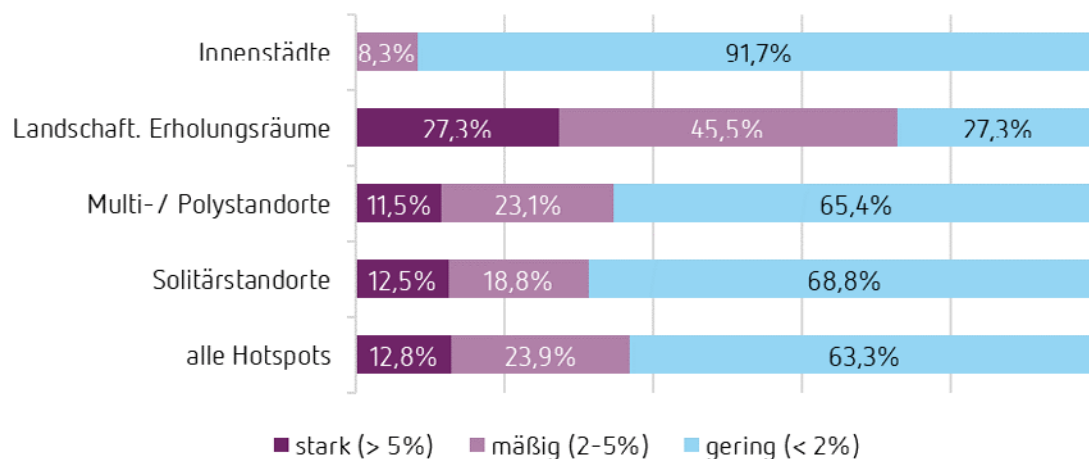
## Radverkehr

Beim Radverkehr hängt die Angebotsqualität maßgeblich von der Entfernung zum nächsten Knotenpunkt im Radverkehrsnetz bzw. zu einer Radroute oder einer Strecke im Radverkehrsnetz ab. Darüber hinaus hat auch das Relief, also das den Hotspot umgebende Gefälle, Einfluss auf die Bedingungen für den Radverkehr am jeweiligen Knoten.

Eine Einschätzung des Einflusses des Reliefs wurde anhand von Geländedaten aus dem europäischen Copernicus Programm vorgenommen. Dabei wurde das Relief im Umfeld der Zugangspunkte bis 1 km Entfernung nach Steigungen bewertet. Der Einfluss des Reliefs ist demnach stark, wenn eine Steigung bzw. ein Gefälle von mehr als 5 % vorliegt. Ein mittlerer Einfluss zeichnet sich durch eine Steigung von zwei bis 5 % aus, ein geringer Einfluss, wenn eine Steigung weniger als 2 % aufweist.

Die Innenstädte profitieren insgesamt von ihrer guten Lage im und Anbindung an das Radverkehrsnetz und sind zudem nur von geringer bis mäßiger Steigung gekennzeichnet. Vor allem entlang der Ruhr bzw. südlich davon gelegene Ziele sind hingegen vermehrt topographisch bewegt und daher für den Radverkehr entsprechend schwerer zu erreichen. Hier kann das Pedelec eine Erleichterung darstellen. Vor allem landschaftliche Erholungsräume, aber auch Multi- und Polystandorte sind besonders von mäßiger und starker Steigung betroffen.

Abbildung 55: Einfluss des Reliefs



Quelle: eigene Auswertung

## Reisezeitverhältnisse

Betrachtet man die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbunds bzw. des öffentlichen Verkehrs sowie des Radverkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) so ist diese insbesondere bei Innenstadtlagen gut ausgeprägt. Bewertet wird diese über das sogenannte Reisezeitverhältnis. Bei einem Reisezeitverhältnis, welches über den Quotienten aus den Reisezeiten der zwei zu vergleichenden Verkehrsmittel ermittelt wird, des Fahrrades im Vergleich zum ÖPNV von 0,6 ist bspw. das Fahrrad das schnellere Verkehrsmittel, wohingegen ein Wert von 2,0 aussagen würde, dass eine Fahrt zum Ziel mit dem Fahrrad doppelt so lange dauern würde wie mit dem ÖPNV. Betrachtet wurde dabei die Reisezeit zwischen Zugangspunkt und nächstem ÖPNV-Haltepunkt bzw. zentralen Ort. Weitere Informationen sind der Tabelle Vernetzung im Regionalverkehr nach außen zu entnehmen.



Im Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und Radverkehr ist ein Hotspot in mehr als der Hälfte der Fälle mit dem Fahrrad in ähnlicher Zeit oder sogar schneller zu erreichen. Im Mittel ist das Reisezeitverhältnis über alle Hotspots und Typen hinweg mit 1,2 leicht vorteilhaft für den ÖPNV. Dies ist insbesondere dadurch bedingt, dass gleich sechs Hotspots ein Reisezeitverhältnis von mehr als 2,0 aufweisen.

Im Vergleich von Rad und MIV ist das Rad bei 60 % der auswertbaren Hotspots genauso schnell oder schneller. Vor allem die landschaftlichen Erholungsräume sind im Verhältnis schlechter mit ÖV oder Rad zu erreichen als mit dem Auto, wobei mehr als die Hälfte dieser Hotspots mit dem ÖV noch immer schneller erreichbar sind als mit dem Fahrrad.

Über alle Typen von Hotspots hinweg ist der ÖV im Vergleich zum MIV durchschnittlich schneller. So sind fast zwei Drittel der Hotspots mit dem ÖV in gleicher oder sogar kürzerer Zeit erreichbar als mit dem MIV. Allerdings ist die Reisezeit mit dem ÖV zu zwei Hotspots doppelt so lange, wie mit dem MIV.

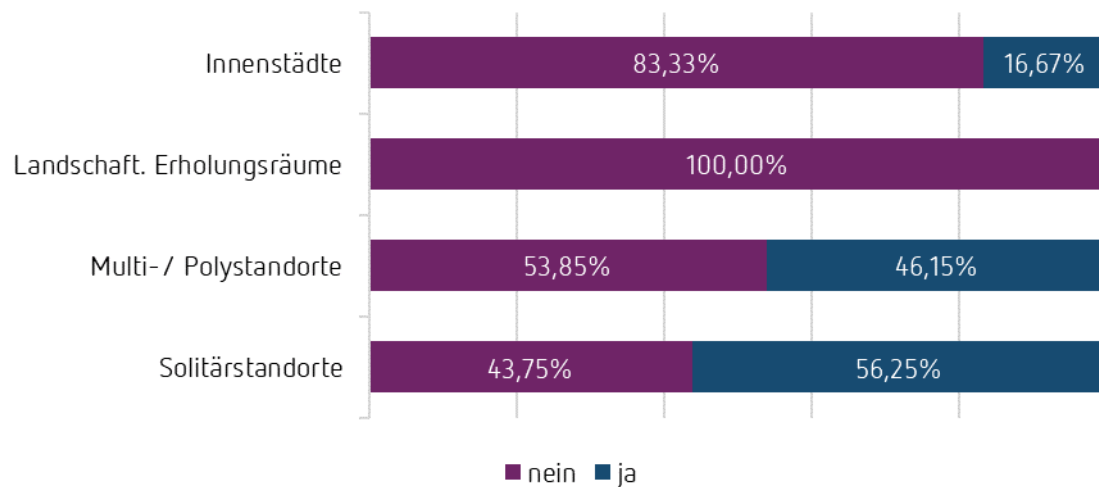
Typ	Mittleres Reisezeitverhältnis von...		
	ÖPNV/MIV	Rad/ÖPNV	Rad/MIV
Innenstadt	0,3	0,6	0,4
Landschaft. Erholungsräume	1,3	1,2	1,3
Multi/Poly	0,8	1,1	0,8
Solitär	0,9	1,1	0,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>

### Marketing

Marketing kann ein Instrument sein, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Mit der RUHR.TOPCARD und der WelcomeCard gibt es in der Metropole Ruhr zwei Angebote, welche für den Freizeitverkehr relevant sind (vgl. Kapitel 3.2.4).

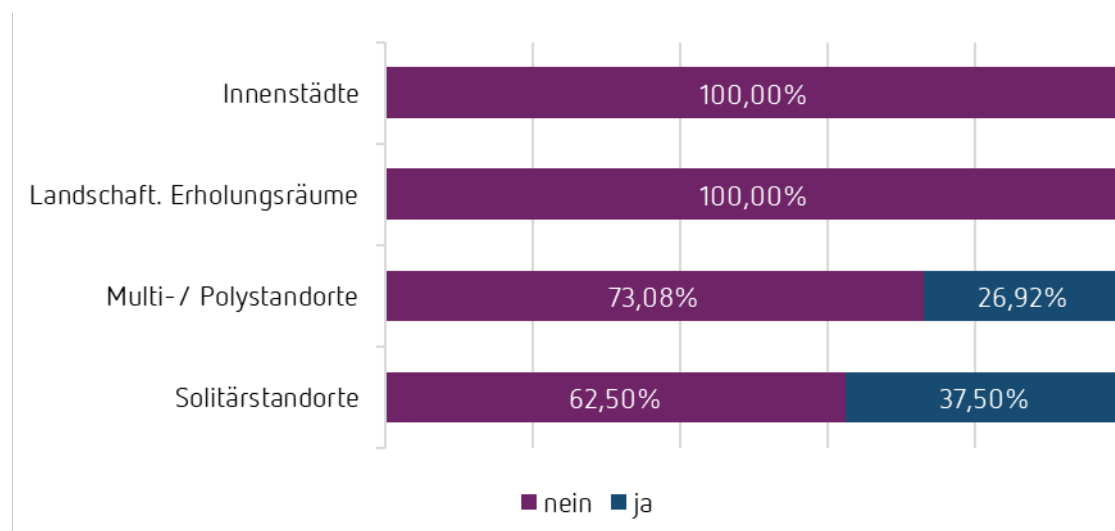
Abbildung 56 zeigt die Einbindung der Hotspots in die RUHR.TOPCARD. Auffällig ist, dass kein landschaftlicher Erholungsraum in dem Angebot Berücksichtigung findet. Dies liegt jedoch nahe, da auch kein Hotspot dieser Kategorie kostenpflichtig ist. Mehr als die Hälfte der Solitärstandorte sind dagegen in die RUHR.TOPCARD eingebunden. Insgesamt sind 35 % der Hotspots in die RUHR.TOPCARD eingebunden.

Abbildung 56: Einbindung der Hotspots an die RUHR.TOPCARD



Quelle: eigene Auswertung

Abbildung 57: Einbindung der WelcomeCard Ruhr



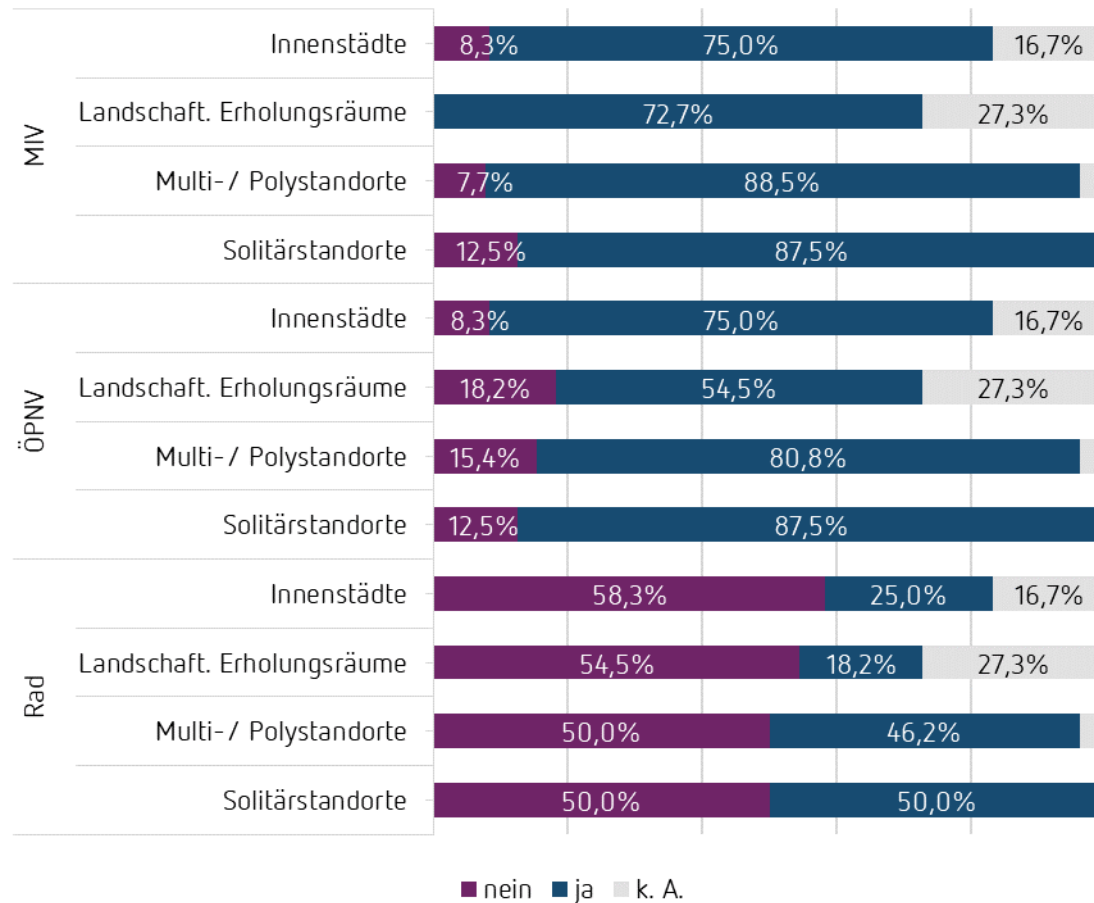
Quelle: eigene Auswertung

Die WelcomeCard Ruhr findet insgesamt noch weniger Anwendung an den ausgewählten Hotspoträumen (s. Abbildung 57). Innenstädte und landschaftliche Erholungsräume sind gar nicht eingebunden, an den Multi- und Solitärstandorten sind es jeweils weniger als die Hälfte. Insgesamt sind 20 % der Hotspots in das Angebot integriert.

Insbesondere ortsfremde Personen informieren sich zunächst häufig auf den Internetseiten der jeweiligen Freizeitstandorte. Dort wird i. d. R. auch eine Anreisebeschreibung und -empfehlung angegeben. Um eine nachhaltige Anreise zu fördern, ist dies ein erster Anhaltspunkt, wahlfreie Personen in ihrer Verkehrsmittelwahl zu lenken. Mit einem Blick auf Abbildung 58 fällt auf, dass ein Gefälle bei der Bewerbung der verschiedenen Verkehrsmittel besteht. Während MIV und auch ÖPNV als Anreisemöglichkeit genannt werden, spielt der Radverkehr kaum eine Rolle. Bei allen Typen wird zu we-

niger als 50 % das Fahrrad genannt. Insbesondere aber vor dem Hintergrund des attraktiven Freizeitnetzes für den Radverkehr in der Metropole Ruhr besteht hier die Möglichkeit, auch die Anreise bereits als Erlebnis zu betrachten und entsprechend zu bewerben.

Abbildung 58: Anreisebeschreibungen der Internetauftritte der Hotspots



Quelle: eigene Auswertung

### 3.7 Akteur\*innenanalyse

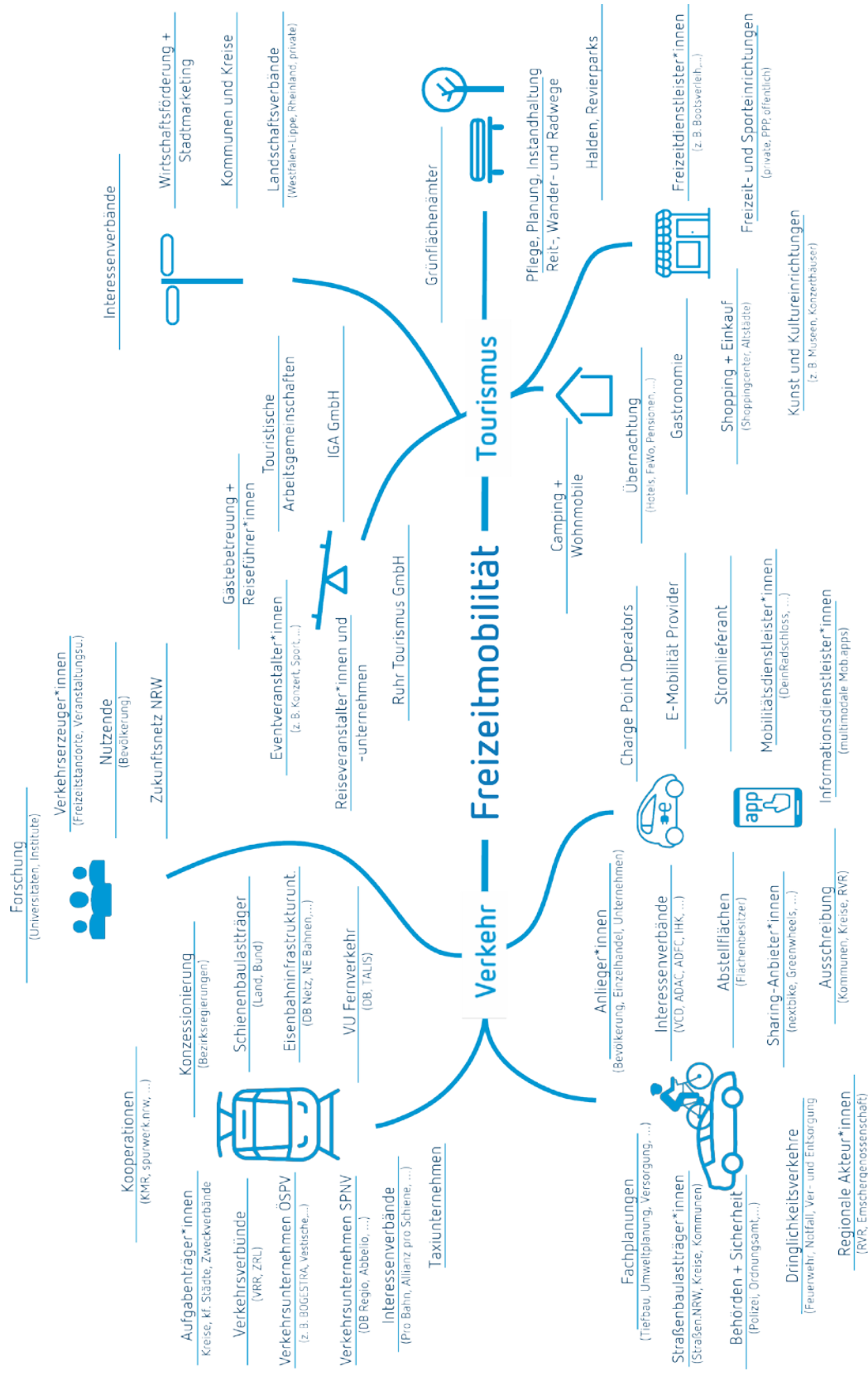
Einerseits prägt die Polyzentralität der Metropole Ruhr die Raum-, Siedlungs- und Freizeitstrukturen, andererseits prägt sie auch die Planungsstrukturen. Eine besondere Herausforderung besteht in den durch starke Verflechtungen geprägten Räumen Planungen mit überregionalen Fragestellungen umzusetzen. Zahlreiche Gebietskörperschaften, Baulasträger\*innen, Verkehrsverbände, regionale und kommunale Akteur\*innen mit teils sehr unterschiedlichen Interessen sind hier zu berücksichtigen. Eine Übersicht oder eine Auflistung von Akteur\*innen oder bereits institutionalisierte oder formalisierte Strukturen existieren bislang bis auf wenige Ausnahmen auf regionaler Ebene nicht. Dahingehend kann die hier vorgestellte Analyse nur eine erste Näherung sein. Ein Ziel im Sinne des Freizeitmobilitätskonzeptes muss es daher sein, die Freizeitmobilitätsstrukturen im Zuge der Konzeption (z. B. anhand von Pilotstandorten) und des weiteren Projektverlaufes weiter auszudifferenzieren.

## Entscheidungs- und Planungsstrukturen

Als zentrale Ansprechpartnerinnen für viele Planungsprozesse sind zunächst die Kommunen zu nennen, die Planungshoheit über einen Großteil der Prozesse haben und stets einzubinden sind. Bei regionalen, grenzüberschreitenden Prozessen sind daher meist bereits mehrere Kommunen und Kreise involviert, deren Interessen berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus bestehen im Mobilitätsbereich weitergehende, teils überregionale Interessen, die relevant sind. Besonders im ÖPV finden sich eine Vielzahl von verschiedenen Akteur\*innen, die einen erheblichen Einfluss auf die Planung nehmen. So ist der Fernverkehr, der die überregionale Anbindung der Metropole Ruhr sichert, in privatwirtschaftlicher Hand (VU Fernverkehr). Die Eisenbahninfrastruktur wird vorrangig durch die DB Netz bereitgestellt. Die Schienenbaulastträger\*innen sind je nach Bedeutung der Strecken das Land oder der Bund, die eigene Pläne für die Schienennetze aufstellen, die abzugleichen sind. Akteur\*innen mit besonders hoher Relevanz sind zudem der VRR und der NWL als Aufgabenträger SPNV. Weitere Akteur\*innen wie Verkehrsunternehmen, Interessenverbände, Taxiunternehmen etc. zeigen die hohe Komplexität der Akteur\*innenlandschaft in der Metropole Ruhr in Bezug auf den ÖPNV.

Auch im Straßenverkehr gibt es ähnlich komplexe Strukturen. Wenngleich sich hier mit dem Straßenbaulastträger\*innen (Kommunen, Kreise, Straßen.NRW) zumindest ein zentraler Ansprechpartner für konkrete Vorhaben identifizieren lässt, sind je nach Fragestellung weitere Akteur\*innen miteinzubeziehen. So sind Straßen a) verkehrsmittelübergreifend (Kfz, Fahrrad, zu Fuß, Mikromobilität), b) erfüllen viele verschiedene Funktionen (Verbinden und Vernetzen, Verweilen, Spielen und Austausch, Parken und Beladen, Lebensraum etc.) und c) werden von allen Personengruppen genutzt. Daraus ergeben sich eine Vielzahl von Anforderungen an neue Planungen und entsprechend auch an die einzubeziehenden Akteur\*innen. Dabei muss auch immer ein Interessenabgleich und eine Abwägung erfolgen (z. B. Bedarfe regionale Freizeitmobilität, Interessen der Anwohnenden, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Gesundheit etc.).

Abbildung 59: Akteur\*innen der Freizeitmobilität



Quelle: eigene Darstellung

Neben der Vielzahl an Akteur\*innen im Mobilitätsbereich sind Planungen in der Freizeitmobilität zudem nur mit der Einbeziehung der verschiedenen Akteur\*innen im Tourismus- und Freizeitbereich umsetzbar. Zu nennen sind hier bspw. die verschiedenen Anbietenden von Freizeitleistungen (Übernachtungen, Gastronomie, Einrichtungen) deren Mitwirken essenziell für den Erfolg von Freizeitmobilitätsplanungen ist. Dabei zeigt nur ein Blick auf eine Auswahl von Dortmunder Einrichtungen deutlich, dass allein bei einer städtischen Freizeitmobilitätsplanung bereits zahlreiche Anbietende von Freizeiteinrichtungen einen Einfluss auf die Freizeitmobilität nehmen. Häufig bestehen hier auch derzeit keine festen regionalen Strukturen im Tourismusbereich, auf die das Freizeitmobilitätskonzept zurückgreifen kann.

Abbildung 60: Auszug aus Akteurslandschaft Dortmund (Kultur- und Freizeiteinrichtungen)



Quelle: eigene Darstellung

Allerdings bestehen mit der Ruhr Tourismus GmbH, den Wirtschaftsförderungen und Stadtmarketings der Städte sowie (teils privatwirtschaftlichen) Interessenverbänden Ansprechpartner\*innen im Gesamttraum. Diese können in Teilräumen die Funktion als Vermittler\*in und Bindeglied einnehmen, um die Partizipation von touristisch- und privatwirtschaftlich-orientierten Anbietenden zu gewährleisten. Darüber hinaus bestehen mit den Landschaftsverbänden, dem RVR oder den Grünflächenämtern weitere Ansprechpartner\*innen für bestimmte Naherholungsräume, die einzubeziehen sind. Nicht unbeachtet bleiben darf zudem die IGA Metropole Ruhr 2027 gGmbH. Mit der Internationalen Gartenausstellung, die 2027 in der Metropole Ruhr stattfindet, soll sich auch die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr nachhaltig verändern. Ziel ist, die IGA als Impulsgeber für die gesamte Metropole Ruhr zu nutzen. Hierzu sollen bspw. die Hauptstandorte (Dortmund, Duisburg, Gelsenkirchen, Recklinghausen/Castrop-Rauxel, Lünen/Bergkamen) optimal und umweltverträglich miteinander vernetzt werden. Dahingehend ergeben sich Synergieeffekte mit dem Freizeitmobilitätskonzept, die es insbesondere in der konzeptionellen Phase zu nutzen gilt.

Positiv hervorzuheben ist, dass die Metropole Ruhr bereits regionale Strukturen geschaffen hat (RVR, RTG, Emschergenossenschaft), auf die es aufzubauen gilt. Diese treten in Teilräumen auch als Anbietende von Freizeitmöglichkeiten auf (z. B. Revierparks). Diese Institutionen verstehen sich in vielen



regionalen Fragestellungen jedoch eher als Vermittler- und Impulsgeber\*in, da die Planungshoheit vorrangig bei den Kommunen und Kreisen liegt.

Die Analyse der Akteur\*innen zeigt überdies, dass neben den Kommunen und Kreisen eine Vielzahl von weiteren Akteur\*innen teils auf überregionaler Ebene, teils aber bis auf lokaler Ebene mitberücksichtigt werden müssen. Dabei kann die Anzahl der einzubeziehenden Akteur\*innen je nach Fragestellung stark schwanken. Hier sind individualisierte Lösungen auch im weiteren Planungsprozess zu priorisieren und die Akteur\*innen bedarfsgerecht einzubinden.

### 3.8 Zusammenfassung und Fazit der Analyse

Mit der hier vorliegenden Analyse des Freizeitmobilitätskonzeptes wurde erstmals eine umfassende Analyse der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr durchgeführt. Der Freizeitverkehr, so haben die Analysen gezeigt, hat mit rund 30 % Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Region eine hohe Bedeutung. Dabei wird allerdings mehr als jeder zweite Weg mit dem Pkw zurückgelegt, der Umweltverbund ist im Kontext der Freizeitmobilität (noch) unterrepräsentiert. Tabelle 9 gibt eine Übersicht über die im Rahmen der Analyse identifizierten Stärken und Schwächen der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr und bildet den Rahmen für die nächste Phase, nämlich die Identifikation von Handlungsfeldern und Maßnahmenempfehlungen.

Tabelle 9: Stärken und Schwächen der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr

	Stärken	Schwächen
<b>Übergreifend</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vielfältiges Freizeitangebot aufgrund der Polyzentralität und Verteilung im Raum</li> <li>regionale Strukturen zur gezielten Förderung und Koordination von Tourismus und Freizeit in der Metropole Ruhr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufwändige Planungs- und Umsetzungsprozesse durch breite Akteur*innenlandschaft</li> </ul>
<b>Flugverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gute Anbindung des Düsseldorfer Flughafens durch MIV und ÖV</li> <li>gute Anbindung des Flughafen Dortmunds mit dem MIV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flughafen Dortmund schlecht mit dem ÖV angebunden</li> </ul>
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Pkw-Verfügbarkeit in der Metropole Ruhr (nur 6,6 % der Personen haben keinen Zugriff auf einen Pkw)</li> <li>insgesamt gute MIV-Anbindung der Freizeitstandorte, alle Standorte wenigstens über Gemeindestraßen zu erreichen</li> <li>MIV-Erreichbarkeit der Hotspots in maximal 30 Minuten fast flächendeckend gegeben (Ausnahmen z. B. Halden und Emscher Landschaftspark)</li> <li>Anbindung der Innenstädte vorrangig über Bundesstraßen oder Autobahnen und somit auch überregional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Pkw-Abhängigkeit: In allen Städten und Kreisen der Metropole Ruhr ist der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel im Freizeitverkehr</li> <li>Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit sind schlechter an Freizeitziele angebunden</li> <li>nicht an das klassifizierte Straßennetz angebunden sind insbesondere Freizeitziele entlang des Rheins im Westen der Metropole Ruhr sowie einige Bereiche in den weniger dicht besiedelten Räumen</li> <li>dezentrale Lage der Halden und</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewirtschaftung der Parkflächen in den Innenstädten, vereinzelt an weiteren Hotspots</li> </ul>	<p>Standorte des Emscher Landschaftsparks spiegelt sich auch in MIV-Erschließung nur über Landes- oder Kreisstraßen wider</p>
<p>ÖV</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute überregionale Anbindungsqualitäten entlang der Hauptachse</li> <li>• gut ausgebautes Schienennetz im Ballungskern, insbesondere in Ost-West-Richtung</li> <li>• Kosten im ÖV teilweise konkurrenzfähig zu MIV, insbesondere für Einzelpersonen</li> <li>• gute Anbindung der Sport- und Aktiveinrichtungen sowie Kultureinrichtungen und Veranstaltungsstätten über SPV</li> <li>• teilweise Veranstaltungen mit ÖV-Tickets und Mobilitätskonzept</li> <li>• Innenstädte verfügen über breites ÖV-Angebot</li> <li>• Erreichbarkeit einiger Hotspoträumen mit dem ÖV schneller als mit MIV, insbesondere in zentraler Lage (z. B. MüGa, Nordsternpark, Innenstadt Wesel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenig Kombi-Angebote (Eintrittskarte + ÖV-Ticket); WelcomeCard nur an 20 % der Hotspots eingebunden</li> <li>• fehlende Ost-West-Schienenverbindung in nördlichen und südlichen Teilen der Metropole Ruhr</li> <li>• etwa jede vierte Freizeit- und Kultureinrichtung ist nicht durch den ÖV erschlossen</li> <li>• Haldenstandorte sowie landschaftliche Erholungsräume größtenteils nur durch Busangebote erschlossen</li> <li>• teilweise lange Reisezeiten auf bestimmten Relationen abseits der Hauptachse und deutlich länger als MIV</li> <li>• Freizeitverkehr findet verstärkt zu den Nebenzeiten statt, in denen das ÖV-Angebot häufig dünner ist</li> <li>• Organisationsstrukturen des ÖV in der Region erzeugen komplexe Strukturen (z. B. Tariflandschaft, Verbundwechsel), die Nutzungshemmnisse erzeugen</li> </ul>
<p>Radverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radtourismus hat hohen Stellenwert in der Region</li> <li>• attraktive touristische Radrouten, besonders an Flüssen und Kanälen</li> <li>• mit <i>DeinRadschloss</i> wird die Verknüpfung von Rad und ÖV bereits übergreifend behandelt</li> <li>• metropolradruhr als einheitlicher Bikesharing-Anbieter*in über <i>nextbike</i></li> <li>• mit dem Radverkehrsnetzkonzept des RVR liegt eine Planungsgrundlage vor, die eine qualitativ hochwertige Vernetzung verspricht</li> <li>• gute Rad-Erschließung insbesondere der dezentralen Standorte</li> <li>• Einfluss des Reliefs im Umfeld der meisten Hotspots gering (63 %), wodurch eine nicht-anstrengende Anreise mit dem Fahrrad möglich ist</li> <li>• Rad im Reisezeitvergleich häufig konkurrenzfähig zum MIV (bei 60 % der Hotspots)</li> <li>• steigende Tendenz der Pedelec-Nutzung als Chance für die Stär-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionales Radwegenetzkonzept befindet sich derzeit in der Planung und Umsetzung</li> <li>• Erreichbarkeit mit dem Fahrrad nur teilweise gut, besonders entlang der Radverkehrsrouten und im Ballungsraum, unzureichende Erreichbarkeit insbesondere bei punktuellen Hotspots, wie Halden oder Gewässern mit Freizeitnutzung sowie Gärten und Parks, gesamtäumlich sind vor allem die nördlichen, östlichen und der südöstliche Randbereich unzureichend erreichbar</li> <li>• einige Räume in der Metropole Ruhr topographisch sehr bewegt, weshalb sich die Anreise mit dem Fahrrad erschwert</li> <li>• Landschaftliche Erholungsräume aufgrund ihrer Lage am stärksten durch Relief beeinflusst</li> <li>• innerstädtische Radwegenetze und Verbindungswege zu Städteumgebendes Land teilweise nicht durchgehend attraktiv ausgebaut</li> </ul>

	kung des Fahrrads in der Freizeitmobilität	
<b>Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• flächendeckendes Wanderwegenetz mit unterschiedlichen Routen für verschiedene Zielgruppen</li> <li>• Ansätze von Promenaden an Wasserlagen in Duisburg, Mülheim a. d. Ruhr, Dortmund und Gelsenkirchen als attraktive Boulevards/Fußgänger*innenbereiche in Form von Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangelnde Attraktivität von lückenlosen Fußwegeverbindungen zu den Freizeitzielen: In den Städten sind häufig geringe Seitenräume ein Problem, im ländlichen Raum fehlen Fußwege entlang von Landstraßen</li> </ul>
<b>Inter- und Multi-modalität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• potenzielle Mobilstationen bieten Chance für Förderung der Multi- und Intermodalität</li> <li>• einheitliches Bikesharing in der Metropole</li> <li>• Standorte von P+R, B+R und Radstationen als Grundlage für vernetzte Wegeketten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenige Hotspots bewerben nachhaltige Anreisemöglichkeiten auf Website (z. B. Fahrrad weniger als 50 %)</li> <li>• Sharing für einen Großteil der Bevölkerung (&gt; 5 % nutzen Sharing-Angebote) noch kein Teil des alltäglichen Mobilitätsverhaltens</li> <li>• viele verschiedene E-Scooter-Sharing-Anbietende erschweren Zugang und Nutzung</li> <li>• unterschiedliche Buchungsplattformen und Betreiber*innen auch bei Carsharing-Angeboten</li> <li>• Mobilstationen als Verknüpfungspunkte bisher kaum realisiert</li> </ul>
<b>Marketing und Tourismus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ein Großteil der Innenstädte sind im Angebot der RUHR.TOPCARD enthalten</li> <li>• MIV wird nahezu immer als Anreisemöglichkeit bei Webauftritt genannt, ÖV etwas seltener</li> <li>• Radroutenplaner und Informationsmaterial Rad</li> <li>• thematische Reisepakete, Bausteine, Programme, Angebote Rad z. T. mit ÖPNV-Ticket und multimodal</li> <li>• WelcomeCard Ruhr mit ÖV-Nutzung und ausgewählten Kernattraktionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenige Hotspots bewerben nachhaltige Anreisemöglichkeiten auf Website</li> <li>• Fahrrad überwiegend nicht in Reisebeschreibungen auf Internetseiten berücksichtigt</li> <li>• Vielzahl von Eintrittstickets sind nicht automatisch mit freier ÖPNV-Nutzung gekoppelt bzw. wenig Kombi-Angebot „Eintritt plus ÖPNV-Anreise“</li> </ul>

## 4 Ein räumliches Leitbild für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr

Mit der Entwicklung des Zielkonzeptes zu Beginn der Erarbeitung des Freizeitmobilitätskonzeptes wurden die Weichen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung im Kontext der Freizeit in der Metropole Ruhr gestellt. Im Sinne des Zielfeldes einer raumspezifischen Mobilität sind die Maßnahmen und Entwicklungen in einem nächsten Schritt räumlich zu konkretisieren. Aus diesem Grund wurde ein räumliches Leitbild für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr entwickelt, in dem das Thema Vernetzung im Fokus steht. Das Räumliche Leitbild bündelt und veranschaulicht angestrebte Entwicklung der Freizeitmobilität. Dabei werden Bedarfe und Anforderungen an die Freizeitmobilität räumlich spezifiziert. Räumliche Besonderheiten und Unterschiede werden dabei ebenso berücksichtigt wie bestehende, dauerhafte Mobilitätsstrukturen (z. B. Gleise, Bahnhöfe). Auch die verschiedenen Hotspots sind Teil des räumlichen Leitbildes.

In Kombination mit der Definition von Qualitätsstandards der einzelnen Komponenten des visionären räumlichen Leitbilds, die im folgenden Kapitel vorgestellt werden, lassen sich mit einem abschließenden Soll-Ist-Abgleich raumspezifische Handlungsbedarfe für die zukünftige Mobilitätsentwicklung an den Hotspots und für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr ableiten.

### Vorgehensweise

Auf Basis der in Phase III dargestellten Vorüberlegungen, die auf Zielkonzept und Bestandsanalyse beruhen, wurde zunächst ein verkehrsträgerübergreifendes räumliches Leitbild entwickelt. Dieses enthält verkehrsmittelunabhängige Ableitungen für die Freizeitmobilität vor dem Hintergrund der vorhandenen Raumstrukturen. Im zweiten Schritt wird dieses Leitbild auf die einzelnen Verkehrsmittel übertragen. Dabei wird berücksichtigt, dass die einzelnen Verkehrsmittel unterschiedliche Funktionen in Bezug auf die Erschließung der Hotspots übernehmen. So wurden auf Basis des verkehrsträgerübergreifenden Leitbildes verkehrsträgerspezifische Netze abgeleitet. Für diese Netze und die Verbindungen sowie für die Mobilitätsknoten und Standorte der Hotspots wurden Qualitätsstandards definiert, die als Zielsetzungen in Zukunft erfüllt sein sollen. Entsprechend der Leitsätze und Zielsetzungen fördern diese Standards eine nachhaltige, vernetzte und zukunftsorientierte Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr. Anschließend erfolgte ein Ist-Soll-Abgleich, der Stärken und Defizite der bestehenden Netze identifiziert. Im Anschluss an die Konzeptentwicklung der Phase III werden in Phase IV Maßnahmen auf Basis des räumlichen Leitbilds und der Qualitätsstandards abgeleitet.

Abbildung 61: Arbeitsschritte bei der Entwicklung eines räumlichen Leitbildes



Quelle: eigene Darstellung



## 4.1 Inhalte des räumlichen Leitbilds

Das Netz der Freizeitmobilität besteht aus verschiedenen Quellen, Zielen, Knoten und Strecken. Daher gilt es in einem ersten Schritt für das räumliche Leitbild diese verschiedenen Teilbausteine inklusive ihrer Funktion für die Freizeitmobilität zu definieren. Die einzelnen Komponenten gilt es sinnvoll zu vernetzen und das größtmögliche Potenzial für die Netzentwicklung herauszuziehen. Die einzelnen Teilbausteine werden im Folgenden inklusive einer Hierarchisierung sowie einer Bewertung vor dem Hintergrund der Netzentwicklung vorgestellt.

### Die Mobilitätsknoten

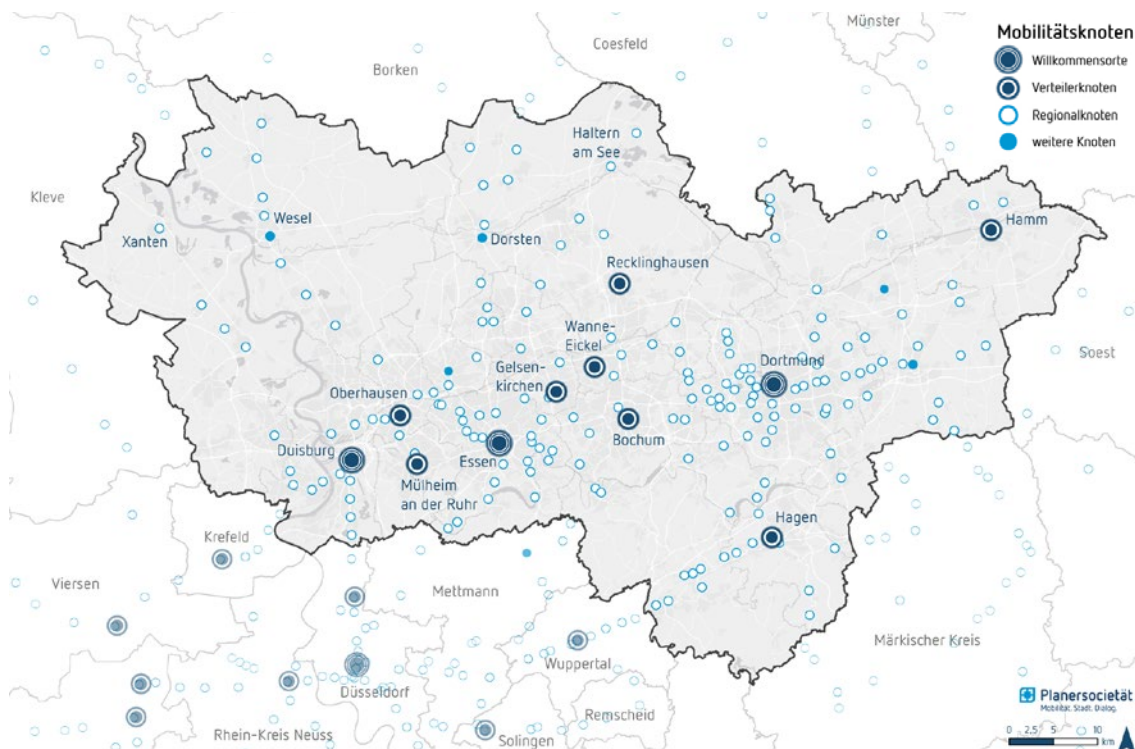
Mobilitätsknoten sind zentrale Orte in der Metropole Ruhr, an denen alle Verkehrsmittel zusammenkommen. Sie bilden das Rückgrat der Mobilität und liegen bevorzugt zentral in den Siedlungskernen mit hoher baulicher Dichte und erlauben somit vielen Menschen den Zugriff (und den Umstieg) in das Freizeitmobilitätsnetz. Aufgrund der Knoten- und Verknüpfungsfunktion handelt es sich vor allem um Haltepunkte und Bahnhöfe des ÖV, welchen allerdings eine unterschiedliche Bedeutung und Rolle zukommt. Die für das räumliche Leitbild in diesem Konzept definierten Mobilitätsknoten sind in Tabelle 10 erläutert und in Abbildung 62 dargestellt. Unterschieden wird zwischen Willkommensorten, Verteilerknoten und Regionalknoten. Die Qualitätsstandards, welche die Knoten jeweils erfüllen müssen, sind anschließend beschrieben.

Tabelle 10: Definition der Mobilitätsknoten

Mobilitätsknoten	Definition	Indikatoren	Standorte
<b>Willkommensorte</b>	... sind die zentralen Mobilitätsknoten für die überregionalen Verkehre. Ihnen kommt eine besondere Bedeutung als Ankunftsorte im Fernverkehr zu.	Fernverkehrshalt Umsteigemöglichkeit Nahverkehr (SPNV, Bus) Bahnhöfe 1. Klasse nach DB	Dortmund Hbf Essen Hbf Duisburg Hbf
<b>Verteilerknoten</b>	... sind die zentralen Mobilitätsknoten für die (über-)regionalen Verkehre. Die Verteilerknoten übernehmen die Funktion der Verteilung im Raum, weshalb insbesondere gute Umsteigemöglichkeiten an diesen Knoten von Bedeutung sind.	Fernverkehrshalt Umsteigemöglichkeit Nahverkehr (SPNV, Bus)	Hamm Hbf, Hagen Hbf, Bochum Hbf, Gelsenkirchen Hbf, Wanne-Eickel Hbf, Recklinghausen Hbf, Oberhausen Hbf, Mülheim a.d.R. Hbf, Witten Hbf
<b>Regionalknoten</b>	... sind die zentrale Mobilitätsknoten für die regionalen Verkehre und übernehmen damit die Funktion der regionalen und Feinerschließung in der Fläche.	Regionalhalt (SPNV) Ggf. Umsteigemöglichkeit zum Bus	z. B. Dinslaken, Xanten
<b>Weitere Knoten</b>	... weitere für die Freizeitmobilität bedeutsame Knoten	Umsteigerelevante ZOB, Regionalhalte mit herausragender Bedeutung	z. B. Bottrop ZOB



Abbildung 62: Übersicht der Mobilitätsknoten



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020)

Idealtypisch bildet die Schiene das Rückgrat der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr und somit auch die Haltepunkte primär die Mobilitätsknoten. Auch Busbahnhöfen (ZOB) kommt die Funktion eines zentralen Mobilitätsknoten zu, insbesondere dort, wo kein Schienenanschluss vorhanden ist oder aber die ZOB nicht direkt am Schienenhalt lokalisiert sind. Von dort aus bestehen vielfach Verbindungen in die umliegenden Kommunen, je nach Produkt auch mit weniger Halten als im regulären Linienverkehr. Von Bedeutung sind in der Metropole Ruhr z. B. die ZOB Bottrop, Bergkamen, Velbert. Diese werden für das räumliche Leitbild aufgrund ihrer Funktion, ebenso wie einige kleinere SPNV-Haltepunkte, als weitere Knoten berücksichtigt.

### Die Hotspots

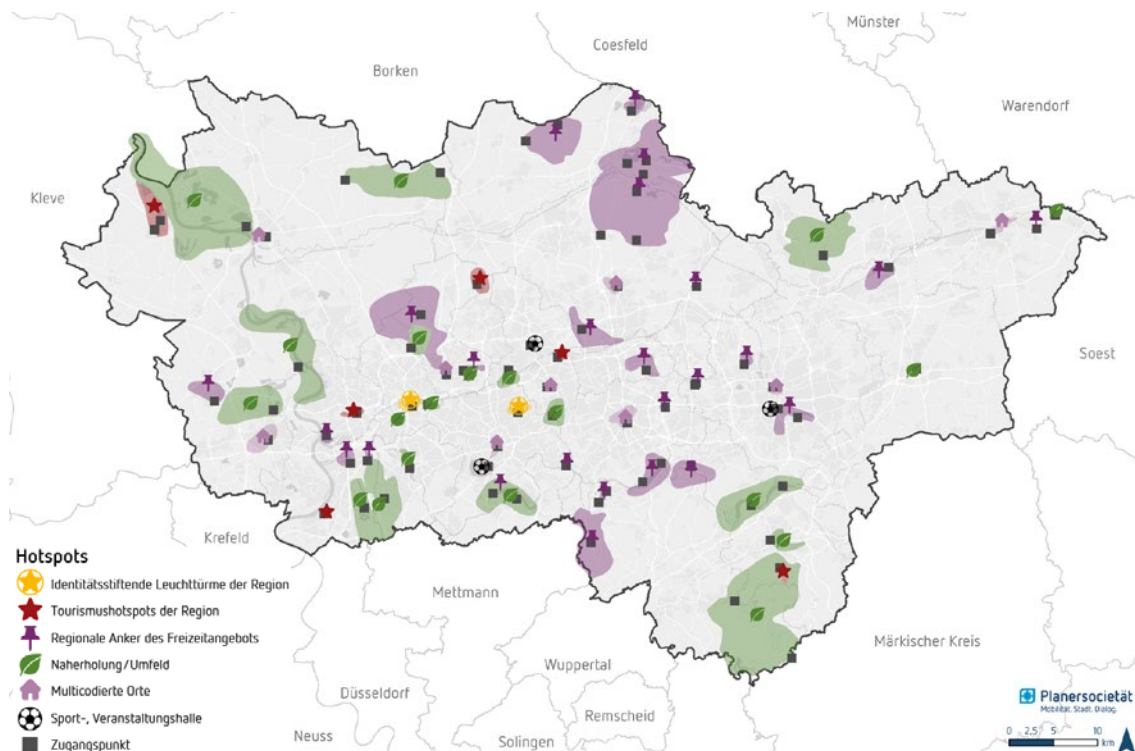
Im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes wurde immer wieder deutlich, dass jeder Standort eigene Anforderungen an die Mobilität stellt. Besuchsaufkommen (Menge, Tagesganglinien, Herkunft, Art des Besuchs, spezifische Mobilitätsbedarfe etc.) und die Funktion im Raum (z. B. Vorbildfunktion, soziale und wirtschaftliche Bedeutung, Umfeldfunktion) lassen trotz der Individualität der Standorte Muster ableiten. Diese Muster wurden im Rahmen der Konzeptentwicklung in ein Kategoriensystem überführt, welches die Hotspots in sechs Kategorien einteilt (vgl. Tabelle 11). Diese Kategorien wiederum dienen als Grundlage für verschiedene Fragestellungen der Freizeitmobilität: Welcher Standort braucht auf Basis der Ziele eigentlich welche Anbindung? Welche Ausstattungsmerkmale sollten die Standorte unbedingt haben, welche vielleicht auch nicht? Welche mobilitätsrelevanten Potenziale ergeben sich? Die Kategorisierung und die zugrunde gelegten Indikatoren sind in Tabelle 11 dargestellt. Die Abbildung 63 zeigt eine räumliche Darstellung der kategorisierten Hotspots im Verbandsgebiet.



Tabelle 11: Kategorisierung für die Hotspots

Hotspot	Definition	Indikator	Standorte
<b>Identitätsstiftende Leuchttürme der Region</b>	... sind (touristische) Aushängeschilder der Region (Ikonen) mit hohen Besuchszahlen und hoher Internationalität und Reichweite.	hohe (überwiegend überregionale) Besuchszahlen (Inter-)Nationale Bekanntheit Identitätsstiftend für die Gesamtregion	Zeche Zollverein, Gasometer Oberhausen Veranstaltung: IGA 2027
<b>Tourismushotspots der Region</b>	... sind große Tourismusstandorte mit (über)regionaler Bedeutung.	hohe (auch überregionale) Besuchszahlen überregionale Bekanntheit	Moviepark, Zoom Erlebniswelt, FZX Xanten, Landschaftspark Duisburg-Nord
<b>Regionale Anker des Freizeitangebotes</b>	... sind Hotspots des Naherholungsangebotes in der Region Metropole Ruhr.	hohe Besuchszahlen aus der Region Schwerpunkte der Wochenendfreizeitmobilität	z. B. Haard, Baldeneysee, Kemnade, Zeche Zollern
<b>Naherholung/Umfeld</b>	... sind Orte der Naherholung für die ortsansässige Bevölkerung.	hoher Stellenwert für Bewohner*innen der umliegenden Wohngebiete hoher Anteil Nahmobilität	z. B. Cappenberger Wald, Dämmerwald, DU Stadtwald
<b>Multicodierte Orte</b>	... sind meist Innenstädte bzw. Orte mit dichter, Nutzungsgemischter Bebauung und einzelnen Szene-, Hotel- und Ausgevierteln mit regionaler Bedeutung.	Gastronomiebetriebe pro qm Einkaufsfläche pro qm Freizeiteinrichtungen pro qm geschätzte Besucher*innen p. a.	z. B. Innenstadt Dortmund, Innenstadt Essen, Innenstadt Xanten, Ruhrpark
<b>Sport- und Veranstaltungshallen</b>	... sind Austragungsorte von Sportveranstaltungen und/oder Konzerten und Events sowie z. T. geschäftstouristische Nutzung.	punktueller, eventorientierter Nachfrage mit hohem Besuchsaufkommen Anzahl Großveranstaltungen p. a.	Signal Iduna Park/Westfalenhallen, S04 Sportpark, Grugahalle

Abbildung 63: Kategorisierung der Hotspots für das räumliche Leitbild



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020, RVR 2018a)

### Die Raumstruktur

Die Metropole Ruhr zeichnet sich vor allem durch ihre polyzentrale Struktur aus. Wie Abbildung 64 aufzeigt, gliedert sich das Gebiet in die drei dargestellten Bereiche: Ballungskern, Ballungsrand und den ländlich geprägten Raum. Der Ballungskern erstreckt sich entlang der Emscher, im Süden bis hin zur Ruhr. Er umfasst mehrere dicht beieinanderliegende Großstädte, die teilweise nahtlos baulich ineinander übergehen. Es handelt sich somit um ein stark verdichtetes Siedlungsgebiet mit einer entsprechend hohen Dichte an verkehrlicher Infrastruktur sowie Freizeitstandorten. Der Ballungsrand bildet den Übergang zwischen Ballungskern und dem ländlich geprägten Raum, er umfasst mehrere mittelgroße Städte. Als ländlich geprägter Raum werden vor allem die Gebiete im Norden, Osten und Süden bewertet. Die geringere Siedlungsdichte geht mit einem weniger dichten Verkehrsnetz und einer geringen Zahl von Freizeitstandorten einher, die wiederum vor allem den Kategorien Naherholung/Umfeld sowie Regionale Anker des Freizeitangebots zuzuordnen sind.

Für die Gliederung des Gebietes sind außerdem die Flüsse Lippe, Emscher und Ruhr, die in Ost-West-Richtung verlaufen, sowie der Rhein im Westen von Bedeutung. Die Flüsse stellen schon heute wichtige Freizeitkorridore dar, gleichzeitig sind sie linienhafte Barrieren (Zwangslinien), welche die verkehrliche Vernetzung erschweren können. Der Anstieg des Reliefs hin zum Sauerland und Bergischen Land im Süden des RVR-Verbandsgebietes beeinflusst die verkehrliche Infrastruktur ebenfalls. Gerade diese Räume sind bedeutende Natur- und Freizeiträume, die das Freizeitangebot in der Region maßgeblich mitbeeinflussen. Besonders für die Entwicklung von Freizeitkorridoren sind zudem die definierten Grünzüge bedeutend (vgl. RVR 2018b).

Durch die heterogene, polyzentrale Struktur entsteht so ein verwobenes Grünnetz, welches für Freizeitmobilität als Erlebnis (Radfahren, Flanieren, Joggen etc.) von besonderer Bedeutung ist. An diesen Grünzügen sollten sich insbesondere Freiraumaktivitäten orientieren. In der Mobilität ist dies vor allem das Nahmobilitätsangebot.

Die Raumstruktur ist Grundlage der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Metropole Ruhr. Die Raumstruktur wird im Weiteren auch hinzugezogen, um eine Kategorisierung der Standards an Standorten, Strecken und Knoten zu unterstützen. Die Raumstruktur ist dementsprechend Grundlage, um auf den Raum und den Standort abgestimmte Mobilitätslösungen zu entwickeln. Darüber hinaus bietet die unterschiedliche Raumstruktur die Chance die Reise als Teil des touristischen Erlebnisses in der Metropole Ruhr gestalten zu können.

Abbildung 64: Die Raumstruktur



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020, RVR 2018b)

## 4.2 Entwurf eines verkehrsträgerübergreifenden Leitbildes

Das verkehrsträgerübergreifende Leitbild hat eine wegweisende Funktion für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr und ist eine wichtige Grundlage für die weitere Planung hin zu einer nachhaltigen, vernetzten Freizeitmobilität. Es stellt die idealtypische Vernetzung in der Freizeitmobilität der Metropole Ruhr dar. Als Basis dienen die in Kapitel 4.1 dargestellten Inhalte.

### Vernetzung der Mobilitätsknoten

Mit der Vernetzung der Mobilitätsknoten untereinander wird die Basis für das Mobilitätsangebot in der Metropole Ruhr geschaffen. Durch die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel an den Mobilitätsknoten kann zunächst verkehrsträgerübergreifend definiert werden, wie die Knoten vernetzt sein müssen. Die Art der Vernetzung wird dabei vor allem durch die Bedeutung der Knoten als Quell- und Zielorte definiert. Auf Basis dessen ergibt sich ein hierarchisiertes Gesamtnetz bestehend aus Achsen mit unterschiedlicher Bedeutung für die Freizeitmobilität. Die Vernetzung der Mobilitätsknoten bildet dabei das Rückgrat des Netzes.

Idealtypisch sind die verschiedenen Mobilitätsknoten dabei je nach ihrer Funktion, wie in Tabelle 12 angegeben, vernetzt. Die Willkommensorte mit ihrer überregionalen Bedeutung sind dabei mit allen weiteren Willkommensorten in- und außerhalb der Metropole Ruhr vernetzt, ebenso mit den nächstgelegenen Verteiler- und Regionalknoten. Die Verteilerknoten sind jeweils mit dem nächsten Knoten ihrer Art vernetzt, die Regionalknoten wiederum mit dem nächsten Verteilerknoten. Auf Basis dieser Vernetzung ergibt sich zwischen den Willkommensorten und Verteilerknoten ein sogenanntes Grundnetz, welches im Kern die Verteilung zwischen den Mobilitätsknoten übernimmt. Die Vernetzung zwischen Verteiler- und Regionalknoten ergibt ein Regionalnetz, wodurch von den jeweiligen Verteilerknoten aus eine Anbindung in die Region entsteht (s. Abbildung 65).

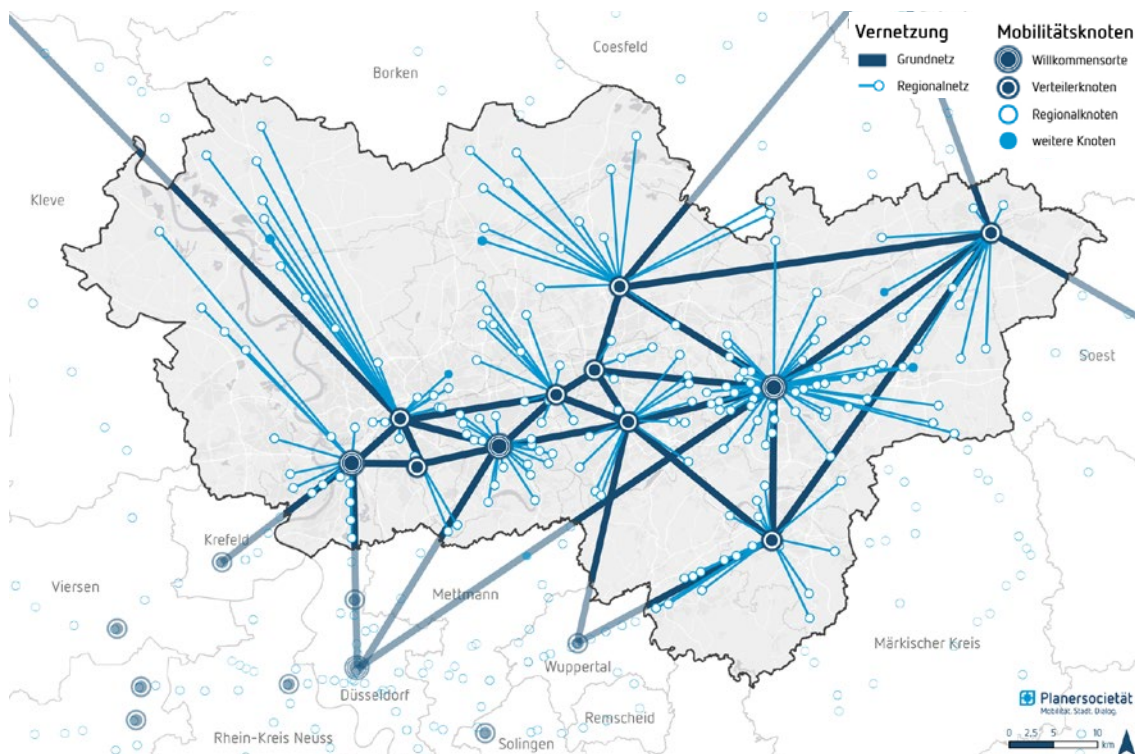
Tabelle 12: Vernetzung der Mobilitätsknoten

	Hotspots / Knoten	Mobilitätsknoten			
		Willkommensort außerhalb	Willkommensort	Verteilerknoten	Regionalknoten
Mobilitätsknoten	Willkommensort außerhalb	✗	✓ alle	✗	✗
	Willkommensort	✓ alle	✓ alle	✓ nächste	✓ nächste
	Verteilerknoten	✗	✓ nächste	✓ nächste	✓ nächste
	Regionalknoten	✗	✗	✓ nächste	✗

Ziel des Schrittes ist es zunächst, ein analytisches Modell für die touristische Mobilität in der Metropole Ruhr („Sollzustand“) zu entwickeln, welches sich an der Bedeutung der Mobilitätsknoten orientiert. Ähnlich wie z. B. auch beim Zentrale Orte System werden dabei zunächst die Mobilitätsknoten definiert und anhand ihrer Bedeutung vor allem in Bezug auf die Freizeitmobilität kategorisiert (Willkommensorte, Verteilerknoten, Regionalknoten) und folgend dann Verbindungen bzw. Achsen definiert. So sind z. B. Willkommensorte grundsätzlich mit den umliegenden Willkommensorten über Achsen zu verbinden. Die Art der Vernetzung wird dabei vor allem, wie dargelegt, durch die Funktion der Quell- und Zielknoten definiert. Auf Basis dessen ergibt sich ein hierarchisiertes Gesamtnetz bestehend aus Achsen mit unterschiedlicher Bedeutung für die Freizeitmobilität. Die Vernetzung der Mobilitätsknoten bildet dabei das Rückgrat des Netzes. Konkret stellen die Linien ein Netz für gewünschte, eigentlich für den Freizeitverkehr benötigte, Verbindungen dar, unabhängig ihrer bestehenden Leistungsfähigkeit oder Direktheit. Die gewünschte Vernetzung ist zunächst verkehrsmittelspezifisch und noch nicht mit Anforderungen (z. B. Umstiege) hinterlegt. Dies erfolgt im nächsten Schritt durch die Definition von Qualitätsstandards (vgl. 4.4).



Abbildung 65: Vernetzung der Mobilitätsknoten



Quelle: eigene Darstellung (Insbesondere in den Randbereichen des RVR spielt das Regionalnetz eine bedeutende Rolle der Verknüpfung der umliegenden Kommunen. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde auf die Darstellung an dieser Stelle verzichtet, im Konzept aber berücksichtigt.) ((Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020))

### Vernetzung von Hotspots und Mobilitätsknoten

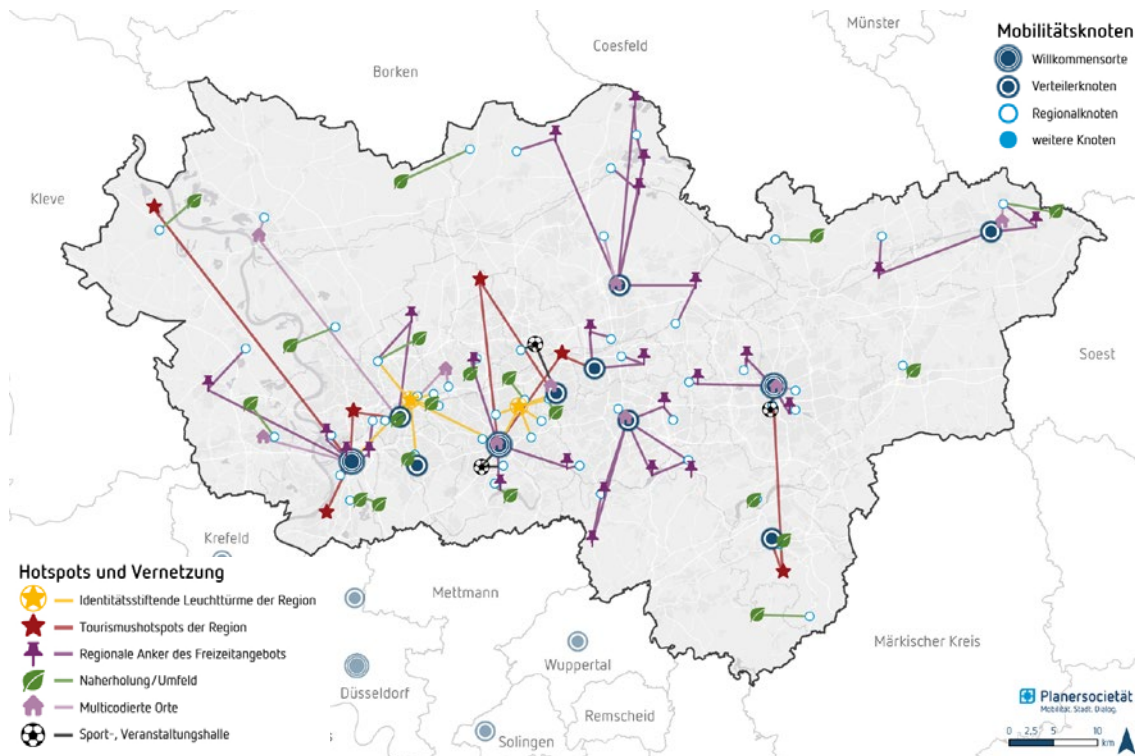
Von den Mobilitätsknoten ausgehend sind die Hotspots in Abhängigkeit ihrer Funktion und Bedeutung zu vernetzen. Dabei sind die identitätsstiftenden Leuchttürme der Region mit dem nächst gelegenen Willkommensort außerhalb, den Willkommensorten innerhalb der Metropole Ruhr sowie den Verteilerknoten zu vernetzen. Aufgrund ihrer Bedeutung sind die Tourismushotspots der Region an die nächstgelegenen Willkommensorte und Verteilerknoten angebunden, die regionalen Anker wiederum an die nächsten Verteiler- und Regionalknoten.

Tabelle 13: Vernetzung von Hotspots und Mobilitätsknoten

Hotspots / Knoten	Mobilitätsknoten			
	Willkommensort außerhalb	Willkommensort	Verteilerknoten	Regionalknoten
Identitätsstiftende Leuchttürme der Region	✓ nächster	✓ umliegend	✓ umliegend	✓ umliegend
Tourismushotspots der Region	✗	✓ nächster	✓ nächster	✗
Regionale Anker des Freizeitangebotes	✗	✗	✓ nächster	✓ nächster
Naherholung/Umfeld	✗	✗	✗	✓ nächster
Multicodierte Orte	✗	✗	✓ nächster	✓
Sport- & Veranstaltungshallen	✗	✗	✓	✓ nächster

Die Hotspots der Kategorie Naherholung/Umfeld sind von den nächsten Regionalknoten aus zu erreichen, ebenso wie die Sport- und Veranstaltungshallen. Die Multicodierten Orte sind jeweils mit dem nächsten Verteilerknoten vernetzt. Diese Vernetzungen der Hotspots und Mobilitätsknoten, die Tabelle 13 zeigt, ergeben ein Freizeitmobilitätsnetz, welches in Abbildung 66 dargestellt ist.

Abbildung 66: Anbindung der Hotspot an die Mobilitätsknoten



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020, RVR 2018a)

Die Vernetzung ist dabei in diesem Schritt zunächst verkehrsmittelunabhängig d.h. es geht vorrangig zunächst darum zentrale Verbindungen zu skizzieren. Es erfolgt an dieser Stelle noch keine verkehrsmittelspezifische Qualitätsbewertung – z. B. eine hier dargestellte Linie bedeutet nicht zwangsläufig eine Direktverbindung mit einem Verkehrsmittel. Wie die Vernetzung erfolgt, wird in den Qualitätsstandards und dem Ist-Soll-Abgleich näher definiert. Im Fokus steht die Darstellung eines idealen Netzes für eine vernetzte Freizeitmobilität.

### Vernetzung der Hotspots untereinander

Die Hotspots untereinander werden mit den Benachbarten über verbunden. Dadurch ist jeder einzelne Hotspot über mindestens zwei Verbindungen ins Netz ein- und gleichzeitig an mindestens zwei andere Hotspots angebunden. Hintergrund ist die Möglichkeit auf einer Reise mehrere Ziele erreichen zu können. Ist eine Luftlinie zwischen zwei Freizeitstandorten länger als 20 km, kann von einer Vernetzung abgesehen werden. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, ob welche Aufgabe die Verbindung übernimmt, vor allem da lange Distanzen vermehrt im ländlichen Raum und Ballungsrand auftreten, in denen das Netz sowieso weitmaschiger ist. Im Einzelfall muss also bspw. festgestellt werden, ob der Hotspot noch über zwei Verbindungen angeschlossen ist, die flächigen Hotspots über die Verbindung von Zugangspunkten auf kürzerer Distanz vernetzt werden können oder auch, ob die Anbindung zusätzlich durch Faktoren wie Barrieren erschwert wird.



Die Verbindungen der Freizeitstandorte untereinander sollen im Radverkehr primär in Ergänzung des Freizeitnetzes entstehen, das vorgesehene engmaschige Netz ist dabei durchlässig zum Alltagsnetz. Zugunsten einer (landschaftlich) attraktiven wegeorientierten Führung sollen die neuen Verbindungen möglichst entlang der regionalen Grünzüge entwickelt werden. Zusätzlich zum Netz der Freizeitstandorte können weitere Verbindungen entlang regionaler Grünzüge aufgenommen werden, die eine verknüpfende Funktion im Netz erfüllen können.

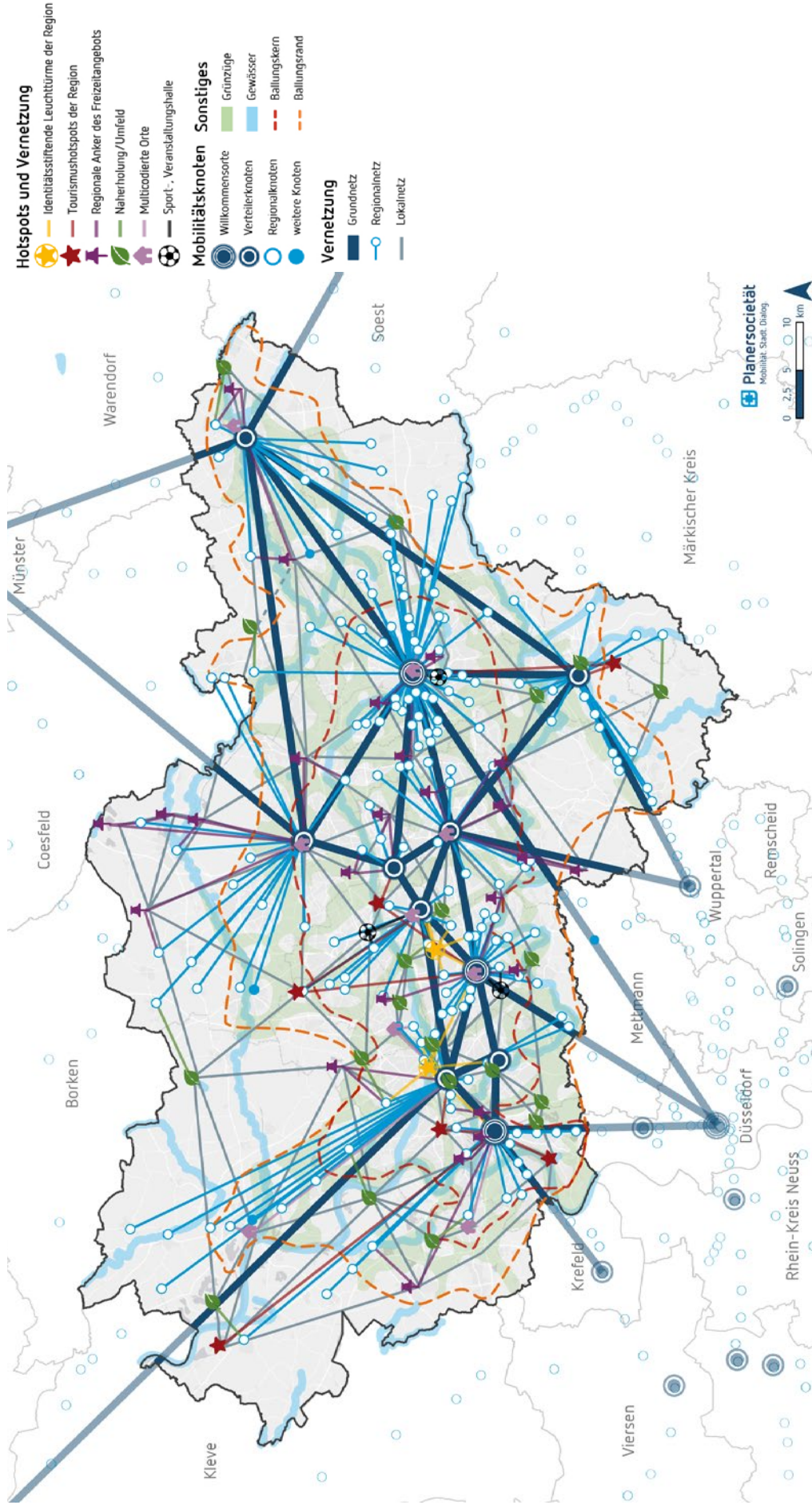
### Ergebnis: Verkehrsträgerübergreifendes Leitbild

Das Ergebnis der vorher beschriebenen Vernetzungsansätze ist ein verkehrsträgerübergreifendes Leitbild für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr. Zunächst losgelöst von den jeweiligen Verkehrsmitteln ist in Abbildung 67 das Netz dargestellt, welches für den Freizeitverkehr von Bedeutung ist. Hier sind alle vorher einzeln dargestellten Ebenen überlagert dargestellt. Das verkehrsträgerübergreifende Leitbild zeigt im Ergebnis die ganze Komplexität der vernetzten Freizeitmobilität in der polyzentrischen Metropole Ruhr.

Die unterschiedlichen Komponenten, die die Mobilität prägen, die verschiedenen Hotspots und deren spezifischen Ansprüche sowie die individuellen Startpunkte, aber auch Wünsche, Vorstellungen, Aktivitäten und Ausgangssituationen der Reisenden und Ausflüger\*innen durch die Metropole Ruhr erfordern in der Summe ein attraktives und vielschichtiges Mobilitätsangebot. Alleine vom Dortmunder HBF einem zentralen Willkommensort in der Metropole Ruhr zeigt das räumliche Leitbild fast 50 Verbindungen zu anderen Mobilitätsknoten und Hotspots nur für die Freizeitmobilität. Dies offenbart den großen Planungsbedarf und zeigt auch, dass Teilraumbetrachtungen nötig sind, um auch den individuellen, raumspezifischen Ansprüchen gerecht zu werden. Das verkehrsträgerübergreifende Leitbild ist somit als Handlungsrahmen zu verstehen, an denen sich Maßnahmen orientieren können.

Im nächsten Schritt werden auf Basis des räumlichen Leitbildes verkehrsträgerspezifische Netze abgeleitet, bei denen die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Ein Zusammenspiel derer steht dabei im Fokus.

Abbildung 67: Verkehrsträgerübergreifendes Leitbild



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020, RVR 2018a, RVR 2018b)

### 4.3 Ableitung von verkehrsträgerspezifischen Zielnetzen

Der ÖV soll in der Region das Rückgrat der regionalen Mobilität darstellen (vgl. RVR 2021a). Aus diesem Grund sind im RMEK bereits Aussagen zur Alltagsmobilität getroffen worden. Der Fokus dieses räumlichen Leitbildes soll jedoch ausschließlich auf die Freizeitmobilität gelegt werden. Daher handelt es sich bei den vorgestellten Zielnetzen um eine ausschließliche Betrachtung der Bedarfe der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr.

Abbildung 68 zeigt das Zielnetz für den Freizeitverkehr unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und der vorher definierten Prämisse zur Vernetzung. Basierend auf dem verkehrsträgerübergreifenden Leitbild erfolgt in diesem Schritt die Umlegung auf die verschiedenen Verkehrsträger und es wird definiert, wie die Bedienung primär erfolgen soll (z. B. durch ÖPNV, Rad). Zwischen den Willkommensorten und Verteilerknoten entsteht das Grundnetz, welches durch SPFV und SPNV, letzteres in Form von RegionalExpresszügen, bedient wird. Die Bedienzeiten orientieren sich dabei idealerweise an den Hauptreisezeiten im Tourismusverkehr. Der Fokus des Grundnetzes liegt auf der schnellen Vernetzung mit dem ÖV zwischen den größeren Siedlungsflächen in der Metropole Ruhr. Das Regionalnetz zwischen den Regionalknoten wird streckenweise ebenfalls durch SPNV bedient, konzentriert sich aber stärker auf Regionalbahnen und S-Bahnverkehr. Durch häufigere Unterwegshalte ist ein Erreichen der gesamten Region gewährleistet. In den größeren Städten stehen darüber hinaus auch Stadt- und Straßenbahn zur Verfügung.

Das Lokalnetz ergibt sich zwischen den Zugangspunkten der jeweiligen Hotspots und dem nächsten Mobilitätsknoten. Die Vernetzung der Hotspots untereinander erfolgt vorrangig über den Radverkehr. In diesem Netz steht die lokale Fortbewegung und i. d. R. die Überwindung der letzten Meile im Fokus. Hier spielt der Radverkehr eine wichtige Rolle, weswegen die Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten für den Radverkehr gesondert betrachtet wird. Durch die optimierte Anbindung für den Radverkehr wird intermodaler Freizeitverkehr sowie die Anbindung für Anwohner\*innen sichergestellt, da sich die Mobilitätsknoten (üblicherweise) in Siedlungsgebieten befinden. Das Lokalnetz wird auch vom ÖV bedient, zur Fortbewegung stehen in erster Linie Busanbindungen zur Verfügung.

Die Hotspots sollen untereinander primär über den Radverkehr vernetzt werden. Damit ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass Freizeitstandorte auch sinnvoll untereinander mit dem (bereits vorhandenen) ÖV vernetzt werden (z. B. Wander- oder Radbusse, Themenroutenangebote etc.). Ergänzungen sollen primär an das Freizeitnetz angeschlossen werden. Wo möglich sollen regionale Grünzüge eingebunden werden, indem ergänzende Freizeitrouten entlang dieser realisiert und weitere regionale Grünzüge mit gewinnbringender Verbindungsfunktionen zwischen den Hotspots integriert werden. Dabei sind insbesondere bei den regionalen Grünzügen deren freiraum- und siedlungsbezogene Funktionen zu berücksichtigen und mit den Belangen des Radverkehrs abzuwägen. Außerdem muss darauf hingewiesen werden, dass eine Realisierung der Verbindungen alleine im Freizeitnetz nicht möglich sein wird. Aufgrund der hohen Siedlungsdichte, des Baubestandes aber auch in Hinblick auf die hinnehmbare Länge von Umwegen ist die Berücksichtigung und Ausweisung von Routen entlang des Alltagsnetzes notwendig.

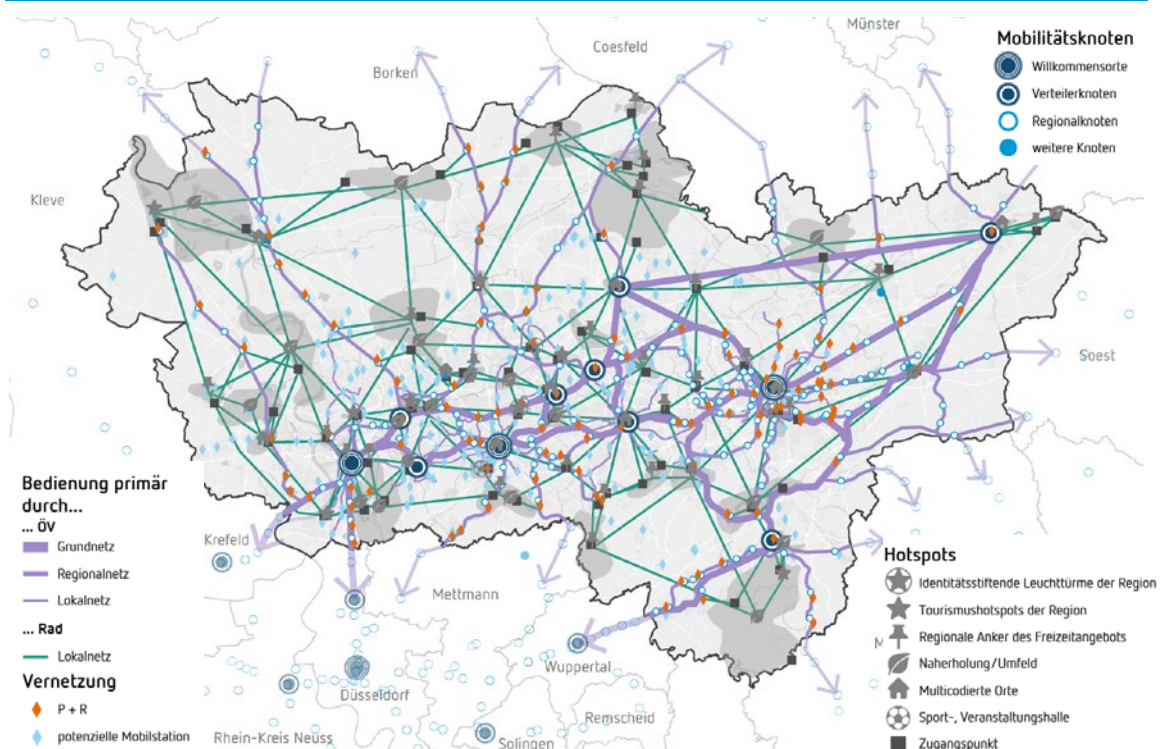


Der geplante, in Teilen umgesetzte Ausbau des Alltagsnetzes im RVR-Verbandsgebiet bietet meist hohe Standards auf den Strecken, die auch eine touristische Nutzung komfortabel ermöglichen. Die Durchlässigkeit zum Alltagsradnetz ermöglicht, neben dem wegeorientierten Fahrradtourismus von Standort zu Standort, auch Tagesausflüge von Anwohner\*innen ebenso wie intermodalen Freizeitverkehr bspw. mit dem Fahrrad und dem ÖV. Das Alltagsnetz verbindet dabei bereits heute meist die Mobilitätsknoten untereinander.

Die Analyse des MIV offenbarte, dass die Freizeitstandorte bereits heute gut in das bestehende MIV-Netz eingebunden sind. Die MIV-Anbindung zu den Standorten wird in der Betrachtung nicht ausgeschlossen. Aufgrund der aber bereits bestehenden, nahezu durchgängig hohen Erreichbarkeits- und Angebotsstrukturen wird jedoch hier ein geringer Bedarf einer weiteren Konzeptionierung gesehen. Der Fokus liegt eher in der sinnvollen Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, um das MIV-Aufkommen auch im Freizeitverkehr zu reduzieren. In der Einzelfallbetrachtung, z. B. in den Piloträumen, ist der MIV entsprechend zu berücksichtigen.

Potenzielle Mobilstationen gemäß VRR-Gutachten (2020) ergänzen als intermodale Schnittstelle, an diesen Stationen können u.a. auch Sharing-Angebote in Anspruch genommen werden. An diesen Stationen wird der MIV durch P+R-Angebote gebündelt und verträglich abgewickelt (z. B. durch Verlagerung auf die Schiene). Der NRW erarbeitet derzeit ein ähnliches Gutachten, die Umsetzung der empfohlenen Standorte ist anzustreben.

Abbildung 68: Verkehrsträgerspezifisches Zielnetz der vernetzten Freizeitmobilität



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020; RVR 2018a; VRR 2020)

## 4.4 Definition von Qualitätsstandards

Zur Erreichung der Zielaussagen aus dem Zielkonzept ist es im nächsten Schritt wichtig, Qualitätsstandards zu definieren, die am Ende die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und das Erlebnis der Reise prägen. Im Folgenden werden diese Qualitätsstandards zum einen für die Mobilitätsknoten als erste Anlaufstelle sowie die Hotspots als Zielorte definiert. Wichtig ist, dass die Vernetzung der Mobilitätsangebote durch Mobilstationen sichtbar und handhabbar wird. Zum anderen gilt es Standards für die Qualität der Verbindungen von Mobilitätsknoten zu Freizeitstandorten, den Freizeitstandorten untereinander und der Vermarktung (z. B. Ticketangebot) zu formulieren.

### Mobilstationen als Basis der vernetzten Freizeitmobilität

Mobilstationen bündeln unterschiedliche Mobilitätsangebote, wie P+R, B+R, Car-, Bike- oder E-Scootersharing, an einer ÖV-Haltestelle und sind somit die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren in Abhängigkeit von der Bedeutung und Lage der Station. Für die Freizeitmobilität bieten Mobilstationen eine wichtige Basis: Als im Stadtbild, an den Mobilitätsknoten und Hotspots sichtbare und wiedererkennbare Einstiegspunkte der Mobilität fungieren sie als Grundlage der Vernetzung.

Grundsätzlich kommt ein Baukastenprinzip zum Tragen, welches Mindestausstattungen und optionale Ausstattungen definiert (vgl. Ausstattung von Mobilstationen). Bei der Realisierung von Mobilstationen ist es natürlich wichtig, zunächst den Bestand an den Standorten sowie etwaige Besonderheiten zu berücksichtigen und darauf aufzubauen. Es kann und sollte, wenn nötig, vom Baukastenprinzip abgewichen und die Mobilstation individuell geplant werden. Für jeden Standort ist daher zu untersuchen, welche verkehrlichen Anlagen und Angebote dort bereits bestehen und welche ggf. ergänzt werden sollten (s. Abbildung 69). Bei ÖV-Haltestellen sind häufig schon Elemente vorzufinden, die der Verknüpfung von Verkehrsmitteln dienen und damit bereits Einzelfunktionen einer Mobilstation beinhalten. Insofern werden für die Mobilitätsknoten und Hotspots der Metropole Ruhr Größenspannen festgelegt, die konkrete Ausstattung ist am Ende standortbezogen zu prüfen.

Abbildung 69: Ermittlung des Ausstattungsbedarfs



Quelle: eigene Darstellung

In NRW hat das Zukunftsnetz Mobilität ein Handbuch zur Realisierung von Mobilstationen erarbeitet (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022). In der 3. Auflage werden die Größen und Ausstattungen der Mobilstationen in Abhängigkeit ihrer Lage und Funktion festgelegt. Diese Vorgehensweise dient auch im Rahmen des Freizeitmobilitätskonzeptes als Grundlage (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Kategorisierung von Mobilstationen

Kategorie	Bezeichnung im Handbuch Mobilstationen NRW (3. Auflage)	Erläuterung
<b>A</b>	<i>SZ (städtisch zentral)</i>	Die Mobilstation der Kategorie A weist eine Verknüpfung mit dem ÖV und einer Umgebung mit hohen Nachfragepotenzialen auf. Es handelt sich um einen Verknüpfungspunkt integriert in die umliegende städtische Bebauung mit einem hohen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen. Wesentlich ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit sonstigen Sharing-Angeboten. Die Lage ist im Ballungskern der Metropole Ruhr, wodurch die Verteilung zu den Freizeitstandorten im Vordergrund steht.
<b>B</b>	<i>SP (städtisch peripher)</i>	Mobilstationen der Kategorie B liegen primär im Bereich des Ballungsrandes, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten und weisen ebenfalls einen hohen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen auf. Neben der Verknüpfung zu Schnellverkehren sind die Mobilstationselemente besonders auf die Verbindung der Verteilerknoten und die Überwindung der letzten Meile ausgelegt.
<b>C</b>	<i>RZ (regional zentral)</i>	C-Mobilstationen gewährleisten zum einen eine regionalverknüpfende und zum anderen eine lokale Funktion. Sie sind in Wohn- oder Geschäftsvierteln angesiedelt und weisen einen Anschluss an einen Regionalknoten, Stadt- und Straßenbahnen oder Schnellbuslinien auf und sind nur teilweise oder gar nicht mit anderen Mobilstationen vernetzt. Die Überwindung der ersten und letzten Meile zu den Freizeitstandorten in eher ländlich geprägten Räumen steht im Vordergrund.
<b>D</b>	<i>RP (regional peripher)</i>	Eine Mobilstation der Kategorie D ist von der Raumkategorie ähnlich wie die der Kategorie C. Sie hat nur einen geringen bis keinen Vernetzungsgrad, ist aber an Schnellverkehre angebunden. Der Unterschied liegt in der räumlichen Lage, die bei der regional peripheren Kategorie nicht in die Bebauung integriert ist, sondern am Bebauungsrand oder einer ländlichen Umgebung gelegen ist.
<b>E</b>	<i>LO (ländlich, lokal)</i>	Mobilstationen, die keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen aufweisen und keinen Anschluss an einen Mobilitätsknoten, Stadt-/Straßenbahnverkehr und Schnellbusverkehr offenbaren, werden als lokale Mobilstationen bzw. Mobilstationen der Klasse E bezeichnet. Ihre Aufgabe ist vor allem eine kleinräumige Funktion, daher richtet sich diese Kategorie an die Bedürfnisse des ländlichen Raumes.
<b>F</b>	<i>Q (ländlich, Quartier)</i>	Bei Mobilstationen der Klasse F, der kleinsten Kategorie, steht das Angebot in Quartieren im Vordergrund. Die Bedürfnisse von Anwohner*innen werden hierbei berücksichtigt.

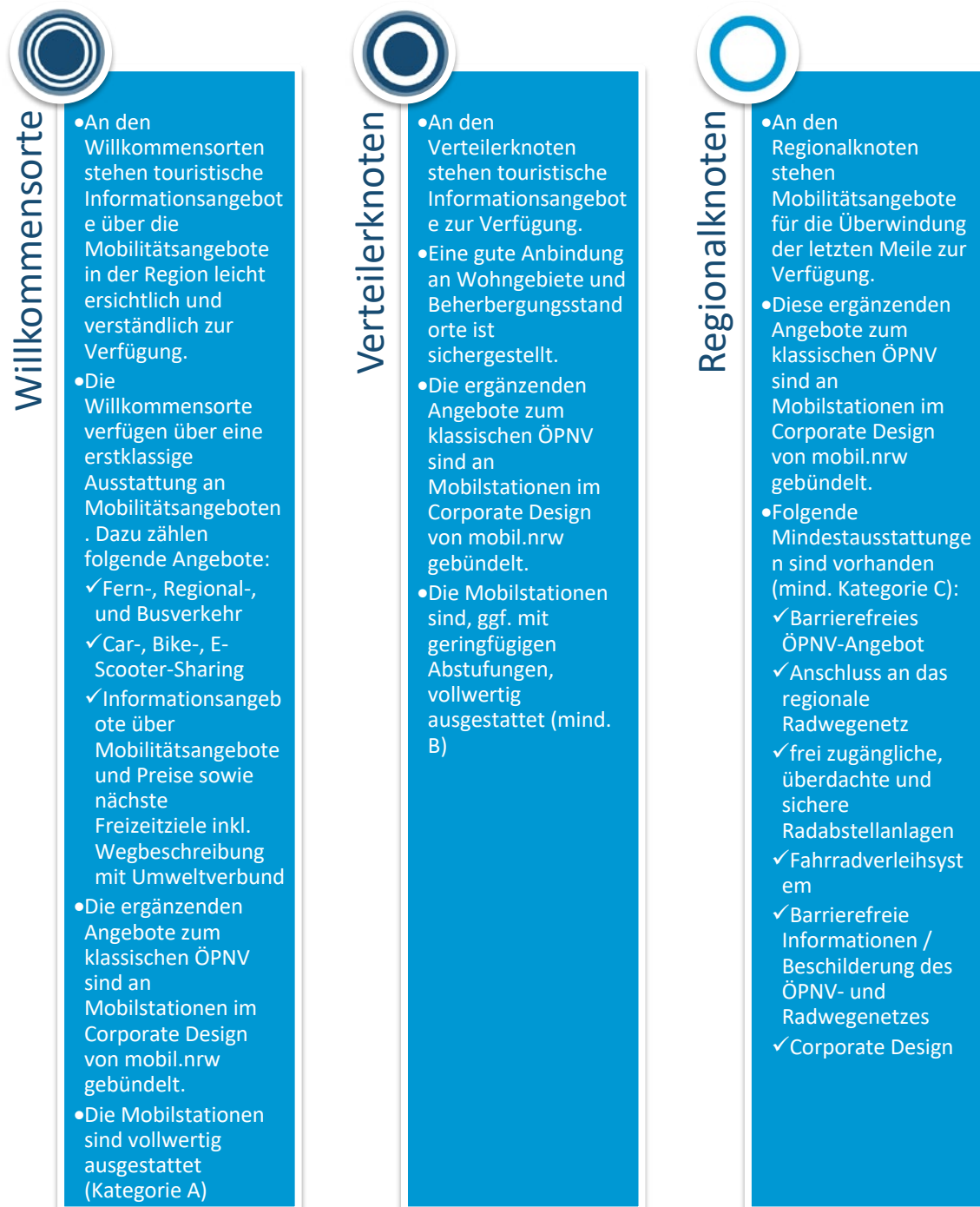
Quelle: eigene Darstellung



### Qualitätsstandards der Mobilitätsknoten

Neben der reinen Vernetzung der Mobilitätsknoten untereinander spielt auch das Angebot und dessen Qualität an den Willkommens-, Verteiler- und Regionalknoten eine Rolle. Zielaussagen aus dem Zielkonzept, welche in Bezug auf die Mobilitätsknoten von Bedeutung sind, stellen die Aussagen 2.5, 5.4 und 6.1 (vgl. o.) dar. Bereits an den Mobilitätsknoten sollen Angebote zur Verfügung stehen, die Inter- und Multimodalität fördern und eine nahtlose Mobilität in der Metropole Ruhr auch ohne eigenen Pkw ermöglichen. Zu berücksichtigen sind dabei Sharing-Lösungen sowie Angebote der Elektromobilität. Durch die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw wird die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen der Metropole Ruhr an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sichergestellt. Wie auch schon bei der Definition der Vernetzung kommen den Knoten dabei unterschiedliche Bedeutungen zu, die sich auch in den Qualitätsanforderungen widerspiegeln. Die Qualitätsstandards, die sich für die Mobilitätsknoten innerhalb der Metropole Ruhr ergeben, sind in der folgenden Abbildung 70 dargestellt.

Abbildung 70: Qualitätsstandards der Mobilitätsknoten



Quelle: eigene Darstellung

## Qualitätsstandards an den Hotspots

Zur Erreichung der obigen Zielaussagen aus dem Zielkonzept sind an den Hotspots ebenfalls Qualitätsstandards zu definieren. Diese variieren im Detail je nach Kategorie, Lage und Nachfrage des jeweiligen Hotspots. Die grundsätzlichen Standards sind in Abbildung 71 dargestellt. Im Fokus steht die Funktion der Freizeitstandorte als Vorbild einer bedarfs-, umwelt- und ressourcengerechten Mobilität in der Region. Dazu gilt es zunächst, ein bedarfsgerechtes, flexibles und saisonal abgestimmtes Mobilitätsangebot an den Freizeitstandorten zu schaffen, welches Zugänglichkeit, Orientierung und Information für alle Benutzer\*innengruppen berücksichtigt. Mit der Einrichtung von Mobilstationen geht auch die Förderung von inter- und multimodalen Angeboten einher.

In Abhängigkeit ihrer Lage und Vernetzungsfunktion verfügen die Standorte der **Identitätsstiftenden Leuchttürme der Region** mindestens über Mobilstationen der Kategorie B, d. h. an diesen Hotspots sind umfangreiche Mobilitätsangebote verfügbar, die eine Anreise und Fortbewegung mit dem Umweltverbund ermöglichen. Die **Tourismushotspots der Region** im Ballungskern und Ballungsrand sind ausgestattet mit Mobilstationen der Kategorien A-C, in den ländlicheren Räumen mindestens Kategorie D. Die **Regionalen Anker des Freizeitangebotes** verfügen mindestens über Mobilstationen mit den Ausstattungen der Kategorie E bis hin zu Kategorie B im städtischen Ballungskern.

Standorte der Kategorie **Naherholung/Umfeld** sind mit Mobilstationen der Kategorien D, E oder F ausgestattet, während die **Multicodierten Orte** Ausstattungen der Kategorien B, C oder D vorweisen. **Sport- und Veranstaltungshallen** sind aufgrund ihrer eher temporären Bedeutung mit Mobilstationen E und F ausgestattet.

Abbildung 71: Qualitätsstandards an den Hotspots

Sektor	A	B	C	D
Qualitätsstandards	Die verschiedenen Mobilitätsangebote sind an Mobilstationen gebündelt. <span style="float: right;">H.Ü1</span>			
	Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind durch räumliche Gestaltung (Zugangspunkten der) Hotspots deutlich sichtbar. <span style="float: right;">H.Ü2</span>			
	Informationen über das ÖPNV Angebot sind leicht ersichtlich und verständlich verfügbar. <span style="float: right;">H.A1</span>	Ein einheitliches Beschilderungssystem leitet den Fuß- und Radverkehr. <span style="float: right;">H.Ü3</span>		Jeder Hotspot ist an das klassifizierte Straßennetz angebunden. <span style="float: right;">H.D1</span>
	Die Haltestellen sind barrierefrei und qualitativ hochwertig ausgebaut. <span style="float: right;">H.A2</span>	Jeweils angemessene Abstell- und Lagermöglichkeiten sind vorhanden. <span style="float: right;">H.B1</span>	Die Fußwege sind barrierefrei und beleuchtet. <span style="float: right;">H.C1</span>	Ladesäulen stehen an den Parkflächen zur Verfügung. <span style="float: right;">H.D2</span>
	Die Zuwegung zu den Haltestellen ist sicher, umweltfreundlich und komfortabel. <span style="float: right;">H.A3</span>	Angemessene Selbstbedienungs- / Dienstleistungsangebote sind vorhanden. <span style="float: right;">H.B2</span>		

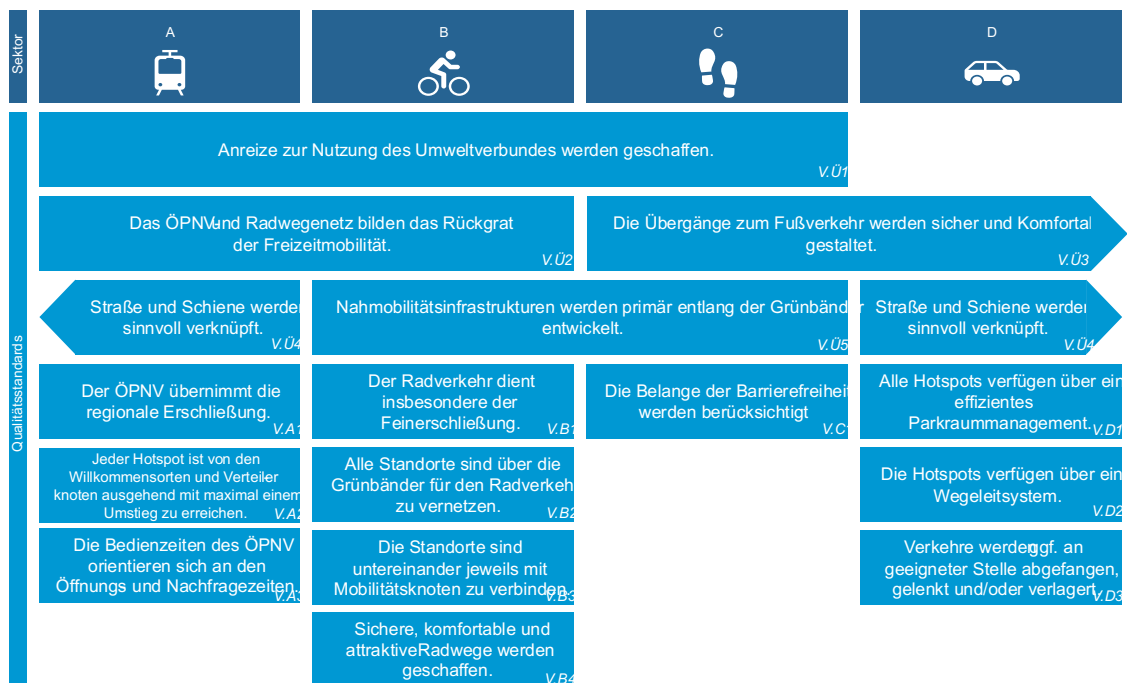
Quelle: eigene Darstellung



## Qualitätsstandards auf den Verbindungen

Die Wahl des Verkehrsmittels ist immer eine persönliche Entscheidung und insbesondere in der Freizeitmobilität von vielen Parametern abhängig. Zur Erreichung der oben genannten Zielaussagen aus dem Zielkonzept wurden daher verschiedene Standards für die Qualität der Verbindungen definiert (s. Abbildung 72). Diese Qualitätsstandards sollen dazu beitragen, dass insbesondere der Umweltverbund ein attraktives Verkehrsmittel zum Erreichen der Hotspots in der Metropole Ruhr darstellt. Dazu sind eine Optimierung und effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen und Angebote ein erster Schritt. Mit der Bereitstellung entsprechender Angebote und Einbindung der Hotspots in bspw. Sharing-Systeme werden multi- und intermodale Wegeketten im Freizeitverkehr gefördert und eine nahtlose Mobilität in der Metropole Ruhr gewährleistet. Zu berücksichtigen ist, dass Freizeitstandorte häufig auch Arbeitsorte darstellen und auf diese Weise Pendelverkehr entsteht. Eine verträgliche Abwicklung wird durch die verbesserte Erreichbarkeit der Standorte mit dem Umweltverbund ermöglicht und auf diese Weise Emissionen im Kontext der Freizeitmobilität reduziert. Zur Verringerung des MIV-Aufkommens an den Freizeitstandorten trägt neben der reinen Förderung von ÖV, Fuß- und Radverkehr auch die sinnvolle Kombination von Straße und Schiene bei. Bspw. können Besucher\*innen vermehrt an zentral gelegenen Hotspots ihren Pkw an P+R-Plätzen in einiger Entfernung aber mit guter Anbindung an die Zugangspunkte der Hotspots abstellen. Dazu werden die Verkehre an geeigneter Stelle abgefangen und gelenkt. Grundvoraussetzung für einen starken ÖV als Rückgrat des Umweltverbundes, auch in der Freizeitmobilität, sind die Bedienzeiten. Diese orientieren sich an den Öffnungs- und Besuchszeiten der jeweiligen Hotspots.

Abbildung 72: Qualitätsstandards auf den Verbindungen



Quelle: eigene Darstellung

Zieldefinition

Bestandsanalyse

Räumliches Leitbild

Maßnahmen

Piloträume

### Qualitätsstandards der Vermarktung

Um Besucher\*innen und Bewohner\*innen vermehrt zur Nutzung von umweltverträglichen Mobilitätsalternativen zum MIV und multi-/intermodalen Angeboten anzuregen sowie diese in der Fläche zu lenken, sind nicht nur passende, qualitätsvolle Angebote zu schaffen, sondern diese auch vollumfänglich, in den für die Metropole Ruhr relevanten Sprachen, leicht verständlich, übersichtlich, leicht zugänglich und zielgruppenorientiert zu vermarkten und bekannt zu machen. Dies ist ebenfalls ein Qualitätsaspekt. Nutzungshemmnisse für die verschiedenen Mobilitätsangebote werden verringert, die Orientierung in der Region erhöht, ein Verständnis für die Metropole Ruhr und ihr Freizeit- und Tourismusangebot als Ganzes geschaffen und somit auch die Profilierung als Destination gefördert.

Zu allen Mobilitätsangeboten und Hotspots sollten daher einheitliche Informationen gebündelt, und sofern möglich in Echtzeit, auf zentralen Plattformen und Informationsmedien (online und Print) der Region dargestellt werden und digital/mobil rund um die Uhr abrufbar sein. Auch die vorhandenen Kommunikationskanäle der einzelnen Einrichtungen bzw. Standorte sollten diese Informationen in einheitlicher Form zur Verfügung stellen. Dazu dienen entsprechende Mobilitätspläne, die die Standorte bzw. Hotspots, deren Erreichbarkeit, Anbindung und Vernetzung (ÖV, Wasser, MIV, Fuß- und Radverkehr) abbilden. Relevante Informationen umfassen außerdem Reisezeitangaben und -kosten, u. a. auch mit vergleichenden Hinweisen zur Umweltfreundlichkeit und Schnelligkeit des ÖV als Alternative zum MIV, sowie allgemeine Informationen bspw. zu Öffnungszeiten, Eintrittspreisen, Bewertungen und Vorstellungen von Einrichtungen sowie Angeboten in der Umgebung.

Tickets und Tarife von Mobilitätsangeboten sowie deren Gültigkeit (z. B. ÖV-Tickets, Leihräder) sollten leicht verständlich und auch ohne Ortskenntnisse nachvollziehbar sowie schnell, direkt und unkompliziert jederzeit digital und analog erwerbbar sein. Besonders nutzer\*innenfreundlich sind Kombinationsangebote und *Rundum-sorglos-Pakete*, die z. B. neben Eintritten zu Einrichtungen auch die Nutzung des ÖV und den Radverleih (ggf. mit begrenzter Fahrzeit) inkludieren und weitere Vergünstigen, z. B. bei der Nutzung von Sharing-Angeboten, enthalten.

Zudem sind Mobilitätsangebote attraktiv, die auf Tages- und Mehrtagebesuche, z. B. 24-Stunden-Ticket, 3-Tageticket, ausgelegt sind, sich auch für Einheimische eignen und somit jeder Nutzer\*innengruppe den Zugang, die größtmögliche Flexibilität und Passgenauigkeit bei der Wahl der Nutzungsdauer und der inkludierten Leistungen/Services (Angebotsumfang) ermöglichen (z. B. WelcomeCard Ruhr).

## 4.5 Ist-Soll-Abgleich

Das Zielnetz für den Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr ist in Kapitel 4.3 dargestellt. In Verbindung mit den Qualitätsstandards aus Kapitel 4.4 erfolgt im nächsten Schritt ein Ist-Soll-Abgleich, um Stärken, Defizite und auch Potenziale in den bestehenden Netzen zu identifizieren.

## ÖV und Intermodalität

Das Grundnetz der Freizeitmobilität ist für den ÖV bereits heute in seiner Verfügbarkeit gut aufgestellt, die Verbindungen aus dem Zielnetz bestehen überwiegend (s. Abbildung 73). Fehlend ist die Ost-West-Verbindung zwischen den Verteilerknoten Recklinghausen und Hamm, wo es aber auch gleichzeitig eine Potenzialstrecke gibt. Durch die Nutzung der derzeitigen Güterstrecke könnten gleich zwei Hotspots besser angebunden werden: das Schiffshebewerk Henrichenburg und die Halde Großes Holz/Marina Rünthe und deren Zugangspunkte liegen unweit der Strecke. Der Hotspot Cappenberger Wald profitiert in Kombination mit Regional- und Lokalnnetz ebenfalls von dieser Potenzialstrecke. Optimierungspotenzial im Angebot des Grundnetzes besteht auf der Verbindung Recklinghausen – Dortmund, entlang derer die Hotspots Innenstadt Recklinghausen und Kokerei Hansa liegen. Hier ist eine Verbindung ohne Umstieg durch die im Stundentakt verkehrende S 2 gegeben. Schnellere Verbindungen mit RB oder RE sind nur mit einem Umstieg in Wanne-Eickel gegeben. Potenzial ergibt sich außerdem durch die Nutzung einer Güterbahnstrecke zwischen Bottrop und Wanne-Eickel für Personenzüge mit der Einrichtung eines Haltepunktes im Norden Gelsenkirchens. Dies betrifft die Hotspots Nordsternpark, S04 Sportpark und Tetraeder. Die Teilstrecke der mittleren Ruhrtalbahn Hattingen – Herbede – Wengern Ost – Hagen bietet Potenzial für die Standorte Kemnader See, Zeche Nachtigall/Muttental und die Heinrichshütte Hattingen. In Prüfung befindet sich derzeit die Reaktivierung der Walsumbahn zwischen Oberhausen, Duisburg-Marxloh, -Walsum und Vorde-Spellen (relevant für Rheinaue WES/DU). Die Verlängerung der RE-Linie 44 Bottrop – Duisburg – Moers ins Zentrum von Kamp-Lintfort (relevant für Haldenlandschaft Moers/Neukirchen-Vluyn) soll nach Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen zum Streckenausbau im Jahr 2026 in Betrieb gehen.

Für die Nutzung des ÖV ist nicht das reine Netz, sondern auch die Qualität des Angebots entscheidend. Im Rahmen der Analyse des Freizeitmobilitätskonzeptes für die Metropole Ruhr wurde letzteres anhand der Abfahrten (Taktfrequenz) der nächstgelegenen bzw. relevantesten Haltestelle der Hotspoträume untersucht.

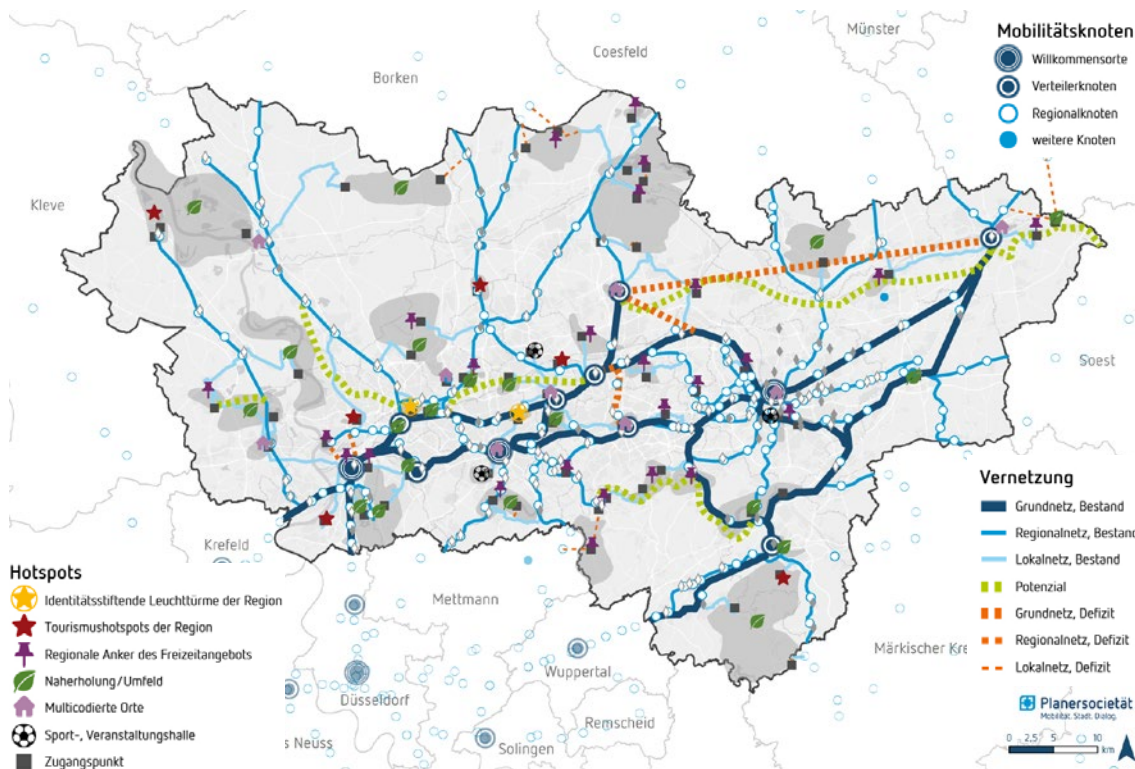
Hotspots, die im Einzugsbereich des SPNV oder SPFV liegen und insbesondere zu den für den Freizeitverkehr relevanten Zeiten, also am Wochenende sowie in den Abendstunden, Taktfolgen von über 20 Minuten aufweisen, sind u. a. die Lindenbrauerei in Unna, die Heinrichshütte in Hattingen, Harkort-/Hengsteysee im Städtedreieck Wetter / Herdecke / Hagen, das Museum der Binnenschifffahrt in Duisburg, Baldeneysee/Villa Hügel und UNESCO Weltkulturerbe Zollverein in Essen, FZX Xanten/Altstadt/APX in Xanten, der Landschaftspark Hoheward im Kreis Recklinghausen und Movie Park/Schloss Beck in Bottrop. Die Mehrzahl der Hotspots liegt abseits der fußläufigen Einzugsbereiche der schienengebundenen Haltestellen und wird durch Busse bedient. Die Analyse hat gezeigt, dass häufig in den Abendstunden und am Wochenende das Angebot vergleichsweise schlechter ist. Die lokale Feinerschließung ist daher für jeden Hotspot einzeln zu betrachten.

Die Bedeutung ergänzender Mobilitätsangebote und des Fußverkehrs für den ÖV wurden ebenfalls im Analyseteil des Freizeitmobilitätskonzeptes herausgearbeitet. Ein Weg mit dem ÖV beginnt und endet i. d. R. zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel, wodurch die Verfügbarkeit von (Sharing-)Angeboten zur Überwindung der ersten und letzten Meile zwischen Mobilitätsknoten und Hotspot sehr wichtig sind. Zur Förderung der Intermodalität sind daher die potenziellen Mobilstationen



zu berücksichtigen, ebenso die P+R- und B+R-Standorte. An vielen Mobilitätsknoten ist die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel gegeben, einige Knoten verfügen nur über P+R. Insgesamt sind die Grundbedingungen in diesem Punkt in der Metropole Ruhr gut, letztlich kommt es aber auch auf die Qualität der Anlagen an.

Abbildung 73: Ist-Soll-Abgleich des Netzes ÖV und Intermodalität



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020, RVR 2018a)

## Radverkehr

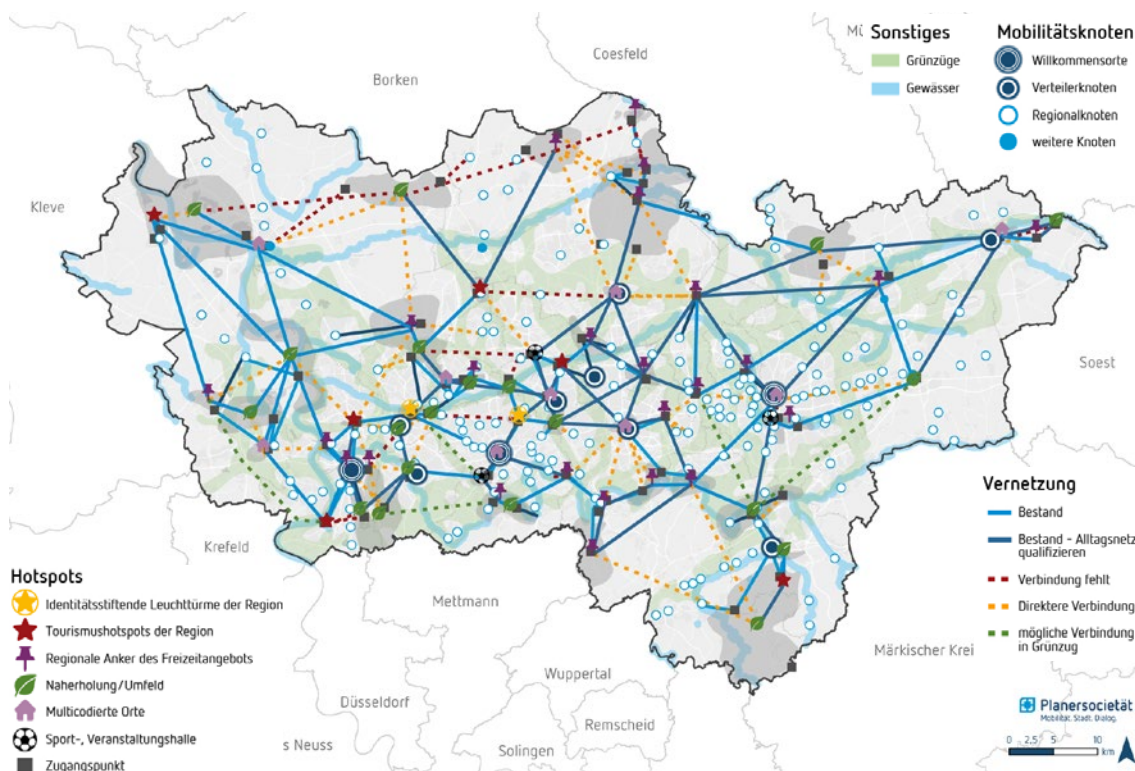
Zuvörderst soll das bestehende Freizeitnetz ergänzt werden, weswegen dieses vorrangig betrachtet wird, zusätzlich wird aber auch das Alltagsnetz berücksichtigt. Sinnvoll ist diese Betrachtung, da eine klare Abgrenzung in der Nutzung im Radverkehr nicht immer möglich ist, die hohen Standards des Alltagsradwegenetzes auch durch den Freizeitverkehr genutzt werden können und so eine stärkere Einbindung der Siedlungsgebiete und der Anwohner\*innen möglich ist. Notwendig wird diese Betrachtung aus Gründen der Realisierbarkeit, der Nachhaltigkeit (Flächeneinsparung) und durch bestehende Zwangspunkte wie bspw. Siedlungsgebiete und Infrastruktureinrichtungen, welche eine Ausweisung nach Anforderung der Freizeitrouten nicht ermöglicht. Auch ein bewegtes Relief ist ein einschränkender Faktor. Abbildung 74 stellt das Zielnetz dar, in dem die Verbindungen der Hotspots untereinander und der Hotspots an die Mobilitätsknoten dargestellt sind. Für die Vernetzung der Hotspots sind zusätzlich potenziell günstige Verbindungen in den Regionalen Grünzügen markiert.

Im Abgleich ergibt sich, dass das bestehende gemeinsame Netz aus Freizeit- und Alltagsnetz vielfach bereits einen hohen Vernetzungsgrad der Freizeitstandorte sicherstellt, gleichzeitig ist auf vielen Strecken die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen im Alltagsnetz noch nicht beendet. In den ländlich geprägten Bereichen des Gebietes besteht vermehrter Handlungsbedarf. Diese Räume weisen eine geringere Siedlungs- und Hotspotdichte auf. Im Süden kommen verstärkt Einschränkungen

durch topografische Gegebenheiten hinzu. Das bewegte Relief im Anstieg zum Bergischen Land und dem Sauerland lässt weniger Möglichkeiten in der Routenwahl. Auffällig ist, dass im Norden des RVR-Verbandsgebietes eine durchgängige Ost-West-Verbindung der Hotspots fehlt. Eine Freizeitroute, die hier entwickelt würde, sollte auch günstige Anbindungen der Zugangspunkte der Hotspots an Mobilitätsknoten im direkten Umfeld beinhalten. Ebenso können die Anbindungen im peripheren Westen, Osten und Süden verbessert werden. Im Süden ist eine Umsetzung auf Grund des stärkeren Einflusses des Reliefs schwieriger. Mangelhafte Verbindungen liegen aber auch zentral im verdichteten Bereich vor. Hier ist verstärkt davon auszugehen, dass Ergänzungen im Alltagsnetz Realisierung finden werden. Zwangsstellen, wie Siedlungsgebiete, Infrastrukturanlagen oder Flüsse, lassen weniger Spielraum zur Auszeichnung von Routen.

Betrachtet man die Anbindung der Hotspots (bzw. deren Zugangspunkten) an die Mobilitätsknoten für den Radverkehr, kann wiederum festgestellt werden, dass ein Großteil der Verbindungen bereits besteht bzw. durch die Umsetzung der Maßnahmen im Alltagsnetz absehbar hergestellt werden. Flächige Hotspots, in deren Abgrenzung sich ein Mobilitätsknoten befindet, gelten grundsätzlich als angebunden – dazu zählen alle Multicodierten Orte, sowie einzelne Standorte, bspw. der Moviepark/Schloss Beck, der Signal Iduna Park/Westfalenhallen oder das FZX Xanten/Altstadt/APX. Gleichzeitig wird überprüft, wie gut die Zugangspunkte an die nächsten Mobilitätsknoten angebunden sind. Defizite in der Anbindung der Zugangspunkte der Hotspots an die entsprechenden Mobilitätsknoten sind v. a. in den nördlichen und östlichen Randlagen des RVR-Verbandsgebietes festzustellen, namentlich sind der Dämmerwald, die Hohe Mark und der Haarener See zu nennen. In den südlichen und westlichen Randbereichen sowie auch im Übergangsbereich zwischen Lippe und Emscher sind viele Standorte zwar über das bestehende Netz angebunden, jedoch sind die Wege vergleichsweise lang. In den ländlicheren Bereichen lassen sich Defizite aufgrund der räumlichen Verteilung von Hotspots und Mobilitätsknoten, sowie z. T. auch die Einflüsse des Reliefs, schwieriger beheben.

Abbildung 74: Ist-Soll-Abgleich Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020, RVR 2018a, RVR 2018b)

## Vermarktung

Bisher ist im RVR-Verbandsgebiet noch kein einheitliches, umfassendes und gebündeltes Informations- und Ticketangebot zu den bereits vorhandenen und gewünschten Mobilitätsangeboten und den gewählten Hotspots vorhanden. Daher ist künftig zu definieren, welche Informationen relevant und folglich für die Datenbank und Außendarstellung einheitlich aufzubereiten sind. Weiterhin muss festgelegt werden, wie diese Informationen gewonnen, zusammengeführt sowie attraktiv, verständlich und einheitlich aufbereitet werden. Ferner ist deren stetige und schnelle Aktualisierung sowie ein dauerhafter schneller Zugriff zu gewährleisten. Letztendlich müssen die entsprechenden Informationsmedien und Plattformen entworfen, umgesetzt und mit den passenden Schnittstellen zur Verfügung gestellt werden. Zukünftige Angebote sollten ebenfalls schnell und einfach in dieses System integrierbar sein. Außerdem sind die Einzelstandorte bzw. Hotspots über die große Bedeutung einer intensiven und einheitlichen digitalen und analogen Informationsvermittlung der Mobilitätsangebote auf den eigenen Kommunikationskanälen zu sensibilisieren. Gleiches gilt für den regen und stetigen Austausch im Rahmen der Kooperation mit Unternehmern, Freizeit- und Kultureinrichtungen oder Verkehrsverbänden bei gemeinsamen (Ticket-)Angeboten.

## 4.6 Ableitungen für die Maßnahmenentwicklung

Auf Basis des räumlichen Leitbilds, welches die aufgestellten Leitlinien und Ziele raum- bzw. ortsspezifisch konkretisiert, können nun konkrete Handlungserfordernisse auf den Achsen und an den Knoten abgeleitet werden. So offenbart der Ist-Soll-Abgleich einerseits deutliche Stärken, z. B. dahingehend, dass bereits viele Achsen und Verbindungen vorhanden sind. Andererseits verdeutlicht dieser auch bereits aus der Analyse bekannte Schwächen, z. B. in Bezug auf die Anbindungsqualitäten. Die identifizierten, fehlenden oder ausbaufähigen Achsen im SPNV überschneiden sich dabei bspw. auch mit denen, die im Alltagsverkehr (Recklinghausen-Hamm) diskutiert werden. An den Hotspots am Ballungsrand sowie in den ländlich geprägten Bereichen wurden dabei deutlich häufiger Handlungserfordernisse identifiziert. Dies lässt sich auch dadurch begründen, dass hier a) die Netze meist weniger dicht sind und b) auch weniger andere Verkehre stattfinden.

Die Hotspots sowie die Mobilitätsknoten sind im Zuge des räumlichen Leitbildes einer tiefergehenden Prüfung zu unterziehen. Werden Soll-Zustände nicht erreicht, sind entsprechende Maßnahmen auf Basis des räumlichen Leitbildes abzuleiten. Dabei ist ein Abgleich mit der Situation vor Ort unerlässlich. Das hier vorgestellte räumliche Leitbild ist zunächst eine aus Mobilitätssicht idealisierte Annäherung. Restriktionen und Barrieren sind zu identifizieren und bestmöglich abzubauen. Hierbei darf jedoch nicht unberücksichtigt bleiben, dass auch andere Belange mit in die Abwägung einzubeziehen sind und eine Einzelfallbetrachtung erforderlich ist. So kann eine Radverbindung durch eine Grünachse zwar aus Mobilitätssicht sinnvoll erscheinen, aus Naturschutzsicht jedoch ggf. höher zu gewichtende Argumente dagegensprechen. Wie bereits oben erwähnt, können topographische Barrieren und Hindernisse begründete Abweichungen vom Zielnetz sein.

Aus dem räumlichen Leitbild ergeben sich verschiedene Handlungsfelder, die für die Maßnahmenentwicklung bedeutsam sind:

- Qualitätssteigerung auf den Vernetzungsachsen im SPNV und Radverkehr
- Verbesserung der Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten
- Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitmobilität an den hierarchisierten Mobilitätsknoten
- Maßnahmen an den Hotspots zur Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Anbindung der Standorte.

Darüber hinaus ergeben sich aus der Analyse weitere Handlungsfelder:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Vernetzte Freizeitmobilität (z. B.: Sharing-Angebote, Tarife, Ticketing)
- Maßnahmen im Mobilitäts- und Tourismusmarketing (Mobilität als Erlebnis)
- Maßnahmen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Freizeitmobilität
- Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote

## 5 Maßnahmen für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr

Die analytischen und konzeptionellen Arbeiten zeigen einen deutlichen Handlungsbedarf in der Region auf. Ein Ziel des Freizeitmobilitätskonzeptes ist die Aufstellung von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die die Region entsprechend der Ziele und Leitlinien zukunftsgerichtet in Bezug auf die Freizeitmobilität weiterentwickeln. Die Maßnahmenentwicklung baut auf den bestehenden Zielen und dem räumlichen Leitbild auf. Dies bedeutet, dass jede Maßnahme einen Beitrag zur Zielerreichung leisten muss. Zielkonflikte (z. B. zu viele Stellflächen können mehr Fahrten mit dem MIV erzeugen, zu wenige Stellflächen können zu Parksuchverkehren und Umfeldparken führen) sind entsprechend abzuwägen. Neben dieser Grundvoraussetzung wurden zudem weitere Prämissen (Umsetzungsorientierung und auf den Freizeitverkehr bezogen, die Reise aus der Gäste- und Planungsperspektive sowie Planen in bestehenden Strukturen) zur Maßnahmenentwicklung gesetzt, die im Folgenden kurz dargestellt werden.

### ❖ **Umsetzungsorientiert und auf den Freizeitverkehr bezogen**

Die identifizierten Handlungserfordernisse zeigen einen hohen Bedarf auch an investiven Maßnahmen. Ziel des Freizeitmobilitätskonzeptes ist das Aufzeigen von zwar ambitionierten, aber auch umsetzbaren Maßnahmen. Dies ist gerade im SPNV eine große Herausforderung. Eine große Steigerung der ÖPNV-Qualitäten wäre bspw. die Ausweisung weiterer Strecken sowie Gleiserweiterungen insbesondere auf den Hauptachsen. Wenngleich dies perspektivisch insbesondere für den Alltagsverkehr Zukunftsprojekte und -visionen sind, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, wurde hier auf solche großen investiven Projekte verzichtet. Streckenreaktivierungen etc. werden aber mitgedacht. Weiterhin soll es primär um Maßnahmen gehen, die vorrangig die Freizeitmobilität betreffen oder zumindest einen sehr großen Einfluss auf die Freizeitmobilität haben.

### ❖ **Die Reise aus der Gäste- und Planungsperspektive – die gesamte Reisekette betrachten**

Der Ansatz der Customer Journey hat das gesamte Konzept begleitet. Entsprechend sollen auch die Maßnahmen die gesamte Reisekette betrachten, d. h. von der Informationsgewinnung vor der Reise, über die Anreise und dem Aufenthalt bis zur Abreise und der Nachbereitung. Die Freizeitmobilität wird dabei immer aus allen Perspektiven betrachtet: aus Gästesicht, Anbieter\*innensicht, Sicht der Aufgabenträger\*innen etc.

Zielgruppen und unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität sind dabei gemäß der Zielsetzung ebenso mitzudenken. Dies betrifft einerseits die neu definierten touristischen Zielgruppen in der aktuellen Strategie der Ruhr Tourismus GmbH (vgl. RTG 2022) auf Basis des Milieusansatzes, die als Gäste in die Metropole Ruhr kommen (sollen), als auch Nutzer\*innengruppen in der Metropole Ruhr, die besonders zu berücksichtigen sind. Hier zu nennen gemäß der Zielsetzungen sind z. B. die Berücksichtigung der vollständigen Barrierefreiheit, Gendergerechtigkeit oder der Unterstützung einkommensschwacher Haushalte bei der Freizeitgestaltung. Die Erkenntnisse aus Umfragen zum 9-Euro Ticket zeigen, dass ein hoher Bedarf nach umweltfreundlicher und günstiger Freizeitmobilität besteht (vgl. Spiegel 2022). Attraktive Freizeitmobilität mag kein Teil der Daseinsvorsorge im

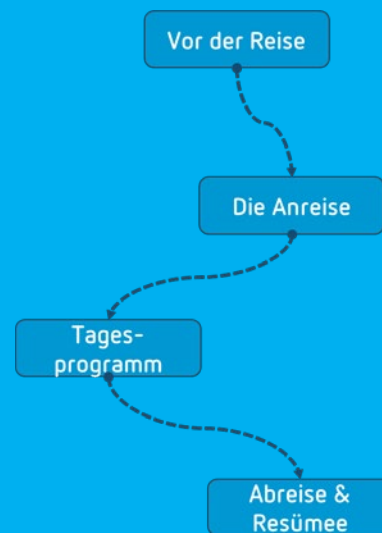


klassischen Sinne sein, trägt aber im erheblichen Maße zum Wohlbefinden und zur Attraktivität in der Region bei.

Daher ist aus unserer Sicht eine Bereitstellung eines attraktiven Freizeitmobilitätsangebots im Umweltverbund eminent für die Entwicklung der Metropole Ruhr als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort.

### **Workshop: Gemeinsam Maßnahmen für Gäste entwickeln**

Im UAK Freizeitmobilität haben die Teilnehmenden sich gemeinsam in die Perspektive eines Gastes/einer Reisegruppe versetzt und sind virtuell durch die Metropole Ruhr gereist, um neben der Planer\*innenperspektive, die Perspektive eines Gastes einzunehmen. Dabei wurden vier Phasen der Reise betrachtet: Vor der Reise, Anreise, Tagesprogramm sowie Abreise & Resümee. Im Rahmen der Diskussionen wurden verschiedene Schwerpunkte identifiziert, bspw. die Außenwahrnehmung der Metropole Ruhr und die einfache Bereitstellung von Informationen. Hinzu kamen die digitale und analoge Orientierung vor Ort sowie ein flexibles, attraktives und einfaches Ticketing. Die Ergebnisse des Workshops flossen anschließend in die Erstellung des Maßnahmenkonzeptes ein.



#### ❖ Planen in bestehenden Strukturen

Zu betonen ist zudem, dass ein *Neustart* nicht das Ziel für die Freizeitmobilität sein kann. Die Bestandsanalyse hat neben den Herausforderungen und Schwächen auch viele Stärken offenbart, auf die aufgebaut werden kann. So verfügt die Region über Freizeitradwegestrukturen, die die Metropole Ruhr bereits heute zu einer beliebten Radtourismusdestination macht. Mit dem geplanten regionalen Radwegenetz, dem Radschnellweg Ruhr oder den vielen Radwegen auf ehemaligen Bahntrassen in der Region sind gute Grundlagen für den Alltags-, aber auch für den Freizeitradverkehr geschaffen worden. Auch der ÖPNV ist insbesondere auf der Kernachse attraktiv, auf den Nord-Süd-Achsen zu den ländlich gelegeneren Hotspots ist die Anbindung dagegen häufig weniger attraktiv. Mit dem regionalen Expressbuskonzept des VRR könnten zukünftig einige Hotspots abseits der Hauptachsen besser in die regionalen Netze eingebunden werden. Auch in Bezug auf Fahrradverleihsysteme ist die Region schon eine Vorreiterin. Mit dem metropolradruhr, eines von 23 Modellprojekten aus dem RMEK, besteht bereits ein zusammenhängendes Angebot in einigen Teilräumen, jedoch noch nicht flächendeckend.

Häufig findet Planung aus Sicht des Alltagsverkehrs statt. Angesichts der hohen Bedeutung der Freizeitmobilität auch in Bezug auf die Klimaschutzziele im Verkehr muss die Metropole Ruhr dieses Thema zukünftig stärker in den Fokus nehmen. Festzustellen ist dabei: Freizeitmobilität ist ein regionales Thema, gerade in der Metropole Ruhr findet sie häufig Stadt- und Kreisgrenzen übergreifend



statt. Viele Hotspots (z. B. die naturnahen Freizeiträume) liegen meist am Rand der Metropole Ruhr und sind heutzutage kaum integriert.

Daher ist regionale Koordination eine Notwendigkeit, um eine Verkehrswende in der Freizeitmobilität zu erreichen. Mit der Ruhr Tourismus GmbH, dem Regionalverband Ruhr oder den Verkehrsverbänden gibt es bereits Akteur\*innen, die auf der regionalen Ebene tätig sind. Auch die interkommunale Zusammenarbeit hat in den letzten Jahren zu verschiedenen Mobilitätsthemen zugenommen (z. B. Naturpark Hohe Mark, Landschaftspark Halde Hoheward, IGA 2027, EM 2024).

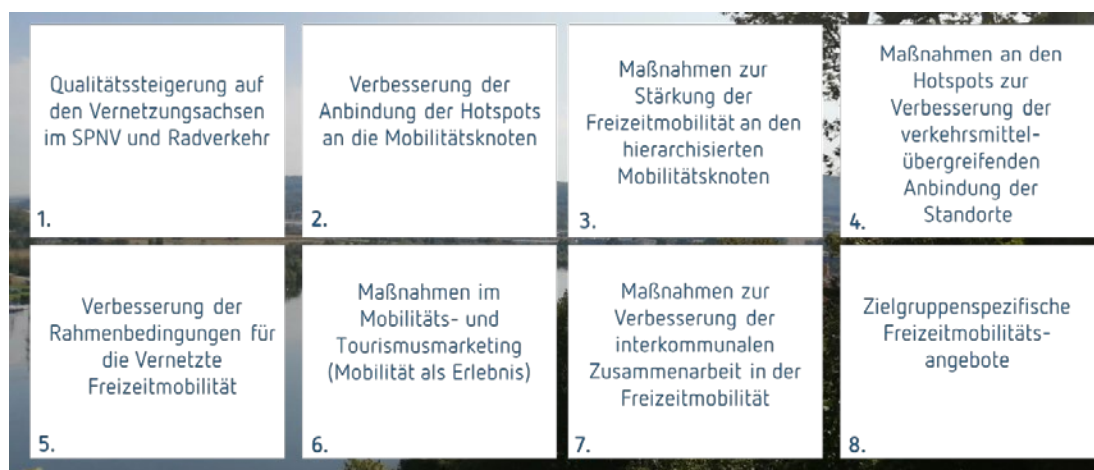
Wichtig wird es sein, die Freizeitmobilität in diese Strukturen zu integrieren und das Thema auf regionaler Ebene zu stärken. Dazu müssen sich die Akteur\*innen in der Region verstärkt zu diesem Thema bekennen.

### Aufbau des Maßnahmenkonzeptes

Das vorliegende Maßnahmenkonzept orientiert sich an den identifizierten Handlungsfeldern (vgl. Kapitel 4: Ein räumliches Leitbild für die Freizeitmobilität), die in Abbildung 75 dargestellt sind. Zu jedem Handlungsfeld wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die den Kern des Maßnahmenkonzeptes bilden und die Mobilitätswende im Freizeitverkehr der Metropole Ruhr anstoßen und fortführen sollen. Bei den Maßnahmenpaketen handelt es sich zum einen um verkehrsmittelspezifische und zum anderen um integrierte Handlungsansätze. Da nicht alle Maßnahmenfelder aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen gleichzeitig angegangen werden können, ist eine Priorisierung erforderlich. Diese fußt insbesondere auf dem Zielbeitrag, aber auch der Dringlichkeit des Maßnahmenfeldes, welche sich aus den Analysen und der Partizipationsbereitschaft der Kommunen und Kreise der Region ergeben. Als Kriterien wurden hierfür der Effekt für die Region, die Zukunftsfähigkeit und Strahlkraft sowie eine zeitnahe Umsetzung berücksichtigt. Die Maßnahmen wurden in Form von Steckbriefen ausgearbeitet, in deren Steckbriefkopf die Priorisierung sowie weitere wichtige kategorische Einordnungen hinsichtlich der Umsetzung vorgenommen wurden.

Die Handlungsfelder 1 bis 4 sind dabei meist räumlich verortbare Maßnahmenansätze, die sich aus dem räumlichen Leitbild ergeben. Die Handlungsfelder 5 bis 8 sind flankierende Maßnahmen, um die Metropole Ruhr gesamträumlich in Bezug auf die Freizeitmobilität zu stärken.

Abbildung 75: Handlungsfelder des Freizeitmobilitätskonzeptes

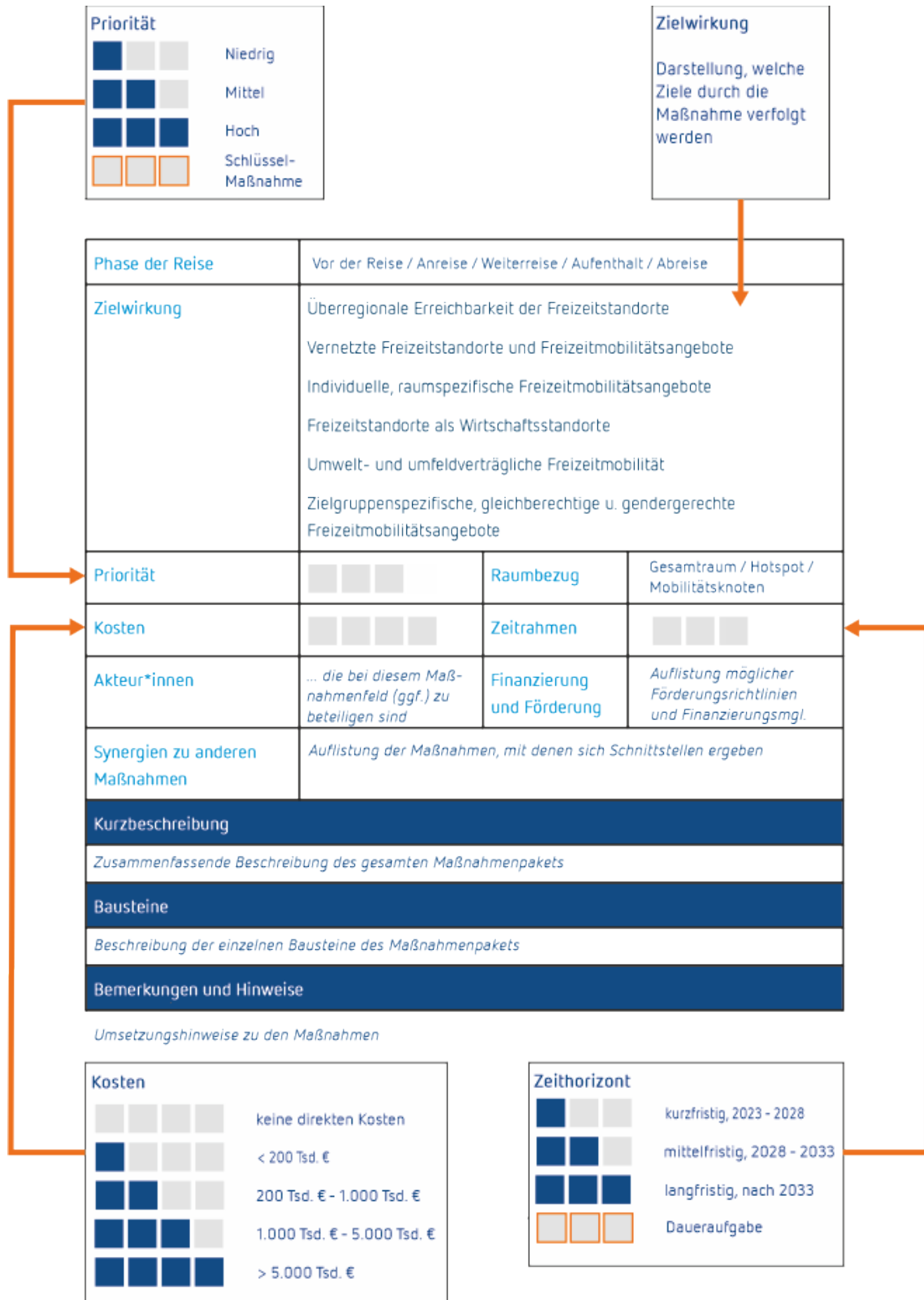


Quelle: eigene Darstellung



Die einzelnen Maßnahmen werden im Steckbriefformat übersichtlich präsentiert. Das Format dient dazu Informationen gebündelt auf einen Blick darzustellen. Im Folgenden werden die Inhalte und Kategorienbildung der Steckbriefe kurz erläutert.

Abbildung 76: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe



Quelle: eigene Darstellung

### Phase der Reise, Zielwirkung und Raumbezug

Im Steckbriefkopf wird die Maßnahme zunächst dem Anlass in Form der *Phase der Reise* zugeordnet, die in fünf Zeiträume eingeteilt wird. In der nächsten Zeile wird die Zielwirkung des Maßnahmenpaketes anhand sechs verschiedener Effekte dargelegt, die sich aus dem Zielkonzept ableiten. Dabei kann eine Maßnahme für mehrere Ziele Wirkung entfalten.

Zudem werden die Maßnahmen in drei verschiedene Raumkategorien eingeordnet, in denen sie umgesetzt werden und ihre Wirkung entfalten sollten. Anschließend wird die Maßnahme hinsichtlich unterschiedlicher Kriterien klassifiziert.

### Priorisierung

Um für die Umsetzung der Maßnahmen eine Gewichtung vorzunehmen, wurden die Maßnahmen drei Prioritätenstufen zugeordnet. Diese sind als gutachterliche Einschätzung und Empfehlung zu verstehen und – ebenso wie die weiteren Kategorien – nicht bindend. Eingeflossen in die Bewertung sind insbesondere die politische, finanzielle und planerische Machbarkeit sowie die Wirkung auf die Erreichung der Ziele des Freizeitmobilitätskonzepts. Daraus ergibt sich die Abgrenzung der Stufen „gering“, „mittel“ und „hoch“. Eine Umsetzung von Maßnahmen, die als geringe oder mittlere Priorität eingestuft sind, ist auch anzustreben und nur in der Abwägung hinter Maßnahmen zu stellen, die höher eingestuft sind. Eine besondere Bedeutung für die Zielerreichung haben Schlüsselmaßnahmen, deren Bewertung orange umrandet dargestellt werden. Sie sind für die Umsetzung des Freizeitmobilitätskonzepts unerlässlich.

### Kosten

Für jede Maßnahme wird unter der Kategorie Kosten der finanzielle Aufwand für die Umsetzung auf einer vierstufigen Skala eingeordnet. Nicht alle Maßnahmen können in Bezug auf ihre Kosten zum jetzigen Zeitpunkt abschließend eingeschätzt werden, da z. B. der Umfang noch nicht ausreichend definiert oder die Kostenbeteiligung einzelner Akteur\*innen unklar ist. Daher werden sie als grob geschätzte Gesamtkosten (Sach- und Personalkosten) dargestellt.

### Zeitraumen

Jeder Maßnahme wird in Abhängigkeit ihres planerischen, baulichen und finanziellen Umfangs sowie ihrer Priorität ein Zeitrahmen zugewiesen. Im Sinne des Zielkonzepts und des Erarbeitungsrahmens des Freizeitmobilitätskonzepts sowie anhand der Priorität, des Umfangs und der Umsetzbarkeit von Maßnahmen werden die Zeitrahmen 2028, 2033 und nach 2033 sowie *Daueraufgabe* (orange umrandet) angegeben. Die Jahresangaben 2028, 2033 und nach 2033 bedeuten dabei die anzustrebende Fertigstellung der jeweiligen Maßnahme. Dies bedeutet frühzeitig die entsprechenden Vorbereitungen aufzunehmen, politische Beschlüsse einzuholen, Finanzierung und Förderung zu klären und weitere notwendige Schritte mit entsprechendem Vorlauf einzuplanen. Maßnahmen, denen die Angabe *Daueraufgabe* zugeordnet sind, betreffen in der Regel laufendes Verwaltungshandeln bzw. konsequent zu verfolgende Strategien, Planungsansätze oder auch Maßnahmen, die Schritt für Schritt über den Zeitraum des Freizeitmobilitätskonzepts zu berücksichtigen bzw. umzusetzen sind. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind Planungsleistungen erforderlich, die im Vorfeld sichergestellt werden müssen.

So kann es vorkommen, dass Maßnahmen mit hoher Priorität aufgrund des erforderlichen Planungsvorlaufs oder bestimmter Rahmenbedingungen dennoch erst mittel- oder langfristig umgesetzt werden können.

### Akteur\*innen

Weiterführend sind die wesentlichen Akteur\*innen angegeben, die bei der Umsetzung bzw. Initiierung der Maßnahme maßgeblich verantwortlich bzw. beteiligt sind. In der Regel sind dies die Kommunen und Kreise sowie der RVR und weitere regionale Akteur\*innen. An vielen Stellen kann und muss ggf. Unterstützung durch Baulastträger\*innen, Dienstleister\*innen und Verbände erfolgen.

Bei ÖPNV-Maßnahmen zählen die übergeordneten SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger VRR und NWL sowie Verkehrsunternehmen (z. B. DSW21, Bogestra) und Infrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG) zu den zentralen Akteur\*innen. Im Bereich der vernetzten Mobilität ist dies das Zukunftsnetz Mobilität NRW als Initiative des Verkehrsministeriums NRW.

### Finanzierung und Förderung

Darüber hinaus ist jeweils angegeben, ob bei der Finanzierung von Maßnahmen die Inanspruchnahme von Fördermitteln in Frage kommt. Die Lage und Rahmenbedingungen von Fördermitteln ist dynamisch und auf eine längere Zeit nicht abschließend festzuhalten, da sich politische Rahmenbedingungen, inhaltliche Handlungserfordernisse oder auch die Finanzlage von EU, Bund und Land ändern können. Aussagen zu konkreten Förderprogrammen oder Fördersätzen können erst bei genauer inhaltlicher Ausgestaltung einer Maßnahme und bei der Fördermittelbeantragung getroffen werden. Abschließend werden Bezüge und Synergien zu anderen Maßnahmen aufgezeigt.

Der Steckbriefkopf enthält somit übersichtliche Informationen zur Bedeutung und praktischen Anwendung der Maßnahme. In einer Kurzbeschreibung wird das Maßnahmenpaket kompakt vorgestellt, bevor die einzelnen Bestandteile in *Bausteine* vorgestellt werden und die Umsetzung in *Bemerkungen und Hinweise* konkretisiert sowie auf Besonderheiten hingewiesen wird. Die Maßnahmen werden Anhand des in Abbildung 76 dargestellten Mustersteckbriefs ausgearbeitet.

## 5.1 Handlungsfeld I: Qualitätssteigerung auf den Vernetzungsachsen im SPNV und Radverkehr

Das Handlungsfeld I fokussiert sich auf die zentralen Verbindungsachsen/-funktionen in der Region. Hierunter fallen vor allem die Verbindungen zwischen den Mobilitätsknoten mit dem Rad und dem ÖV. Für den MIV wurden in der Bestandsanalyse im Freizeitverkehr kaum Schwächen auf den großen Verbindungsachsen festgestellt. Daher liegt der Fokus primär auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Maßnahme 1.1 fokussiert sich dabei auf Verbesserungen primär im Schienennetz, um den Freizeitverkehr zu stärken. Maßnahme 1.2 hingegen betrachtet insbesondere das regionale Freizeitradwegenetz.

### M 1.1 Initiative: Mit der Bahn ins Wochenende

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, VRR, NWL, Verkehrsunternehmen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	ÖPNVG NRW
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 2.1 Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV		

#### Kurzbeschreibung

Der Freizeitverkehr findet im Gegensatz zum Alltagsverkehr häufig in Nebenverkehrszeiten statt, wenn das Angebot im SPNV in Teilen ausgedünnt ist, z. B. zwischen Oberhausen und Wesel. Um die Attraktivität auf der Schiene für den Freizeitverkehr am Wochenende und in den Abendstunden zu erhöhen und den SPNV als konkurrenzfähiges Angebot zum privaten Pkw zu gestalten, sind das Netz und die Bedienungsqualität dahingehend entscheidende Stellschrauben. Längere Bedienzeiten in Kombination mit einem dichteren Bedientakt am Wochenende können zur An- und Abreise zu den Freizeitstandorten den Modal-Split-Anteil des SPNV erhöhen. Darüber hinaus erhöhen wenige Umstiege, Direktverbindungen und Anschlussgarantien den Komfort einer ÖPNV-Reise.

#### Bausteine

##### Prüfung von Angebotsverbesserungen im bestehenden (SPNV)-Netz

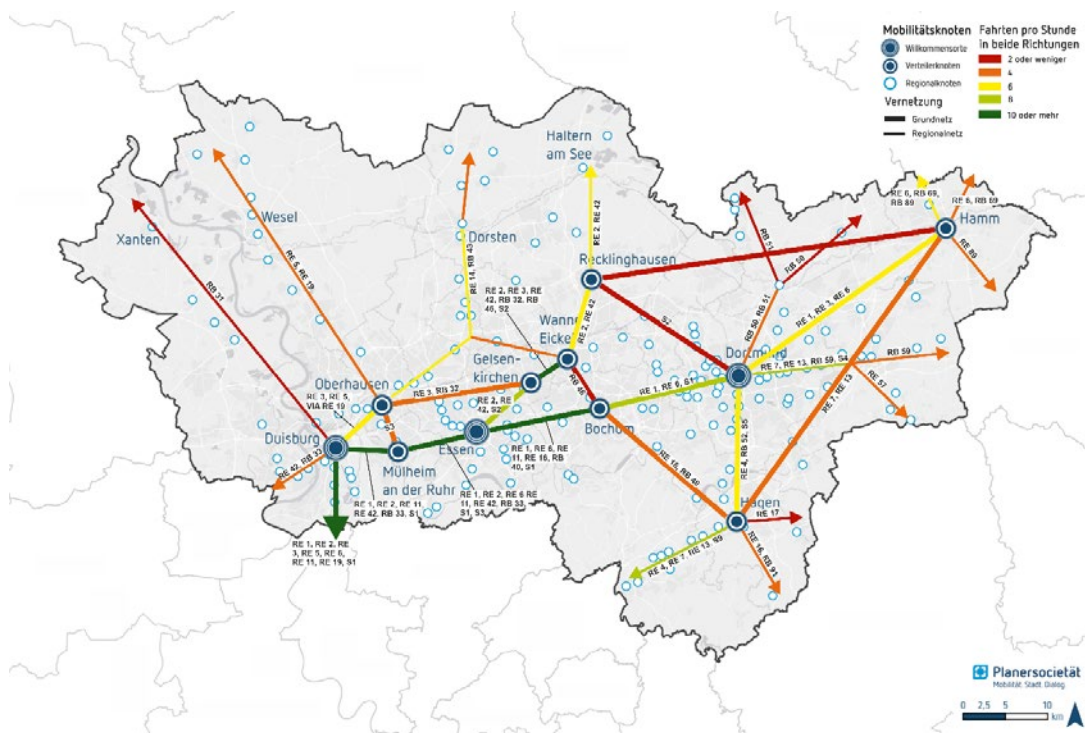
##### Netzlücken

Mit der Vernetzung der Mobilitätsknoten untereinander wird die Basis für das Mobilitätsangebot in der Metropole Ruhr geschaffen. Das SPNV-Netz in der Metropole Ruhr weist im Personenverkehr einzelne Netzlücken zwischen den Mobilitätsknoten auf, die es auch in Bezug auf die Freizeitmobilität perspektivisch zu schließen gilt.

Im Grundnetz, das die Mobilitätsknoten untereinander verbindet und das Grundgerüst der Freizeitmobilität bildet, ist hierbei die Verbindung zwischen Hamm und Recklinghausen zu nennen, die derzeit nicht direkt über die Schiene möglich ist. Zu prüfen ist hier die Nutzung der Güterbahnstrecke für den Personenverkehr und die Einrichtung neuer Haltepunkte. Alternativ können zur Anbindung der Hotspots Schiffshebewerk Henrichenburg und Halde Großes Holz von Recklinghausen bzw. Hamm aus Express-Buslinien geschaffen werden.

Abseits der Hauptachse befinden sich die Netzlücken im SPNV vor allem in Räumen, in denen häufig Freizeitverkehr stattfindet (z. B. nördliche Metropole Ruhr, ländlich geprägte Räume zwischen Xanten und Haltern am See). In diesen Bereichen ist eine Verbindung von Ost nach West mit dem SPNV nur über einen Umstieg im Ballungskern möglich. An dieser Stelle sind insbesondere funktionierende, verlässliche Umstiege und Anschlüsse von Bedeutung.

Abbildung 77: Bedienung im SPNV



Quelle: eigene Darstellung (Stand 06/22)

### Verbesserung von Bedienzeiten und Taktung für die Freizeitmobilität

Für die Nutzung des ÖV ist nicht nur das reine Netz, sondern auch die Qualität des Angebots entscheidend. Auf vielen Bahnstrecken, insbesondere auf den Hauptachsen in der Metropole Ruhr, besteht bereits an allen Wochentagen eine gleichbleibende Angebotsqualität, diese gilt es auch weiter für den Freizeitverkehr zu fördern, sowohl über die gezielte Stärkung der Schiene oder aber flankierende Maßnahmen (vgl. M 2.1).

Das Schienennetz in der Metropole Ruhr ist bereits heute stark ausgelastet. Taktverdichtungen sind in der Regel nur mit einem Ausbau der Infrastruktur möglich, der nur langfristig erfolgen kann.



Grundlage ist hierfür die Zielnetzkonzeption NRW-Takt 2032 und NRW-Takt Zielnetz 2040. Für eine Angebotsoptimierung auf der Schiene steht vorrangig die Schließung von Angebotslücken am Wochenende im Fokus. Die Angebotsverbesserungen sollten grundsätzlich mit den Öffnungs- bzw. nachfragestärksten Zeiten der Hotspots harmonisieren. Im Falle von Hotspots mit Öffnungszeiten sollten letzte Fahrten daher mind. eine halbe Stunde, idealerweise eine Stunde nach Schließung noch angeboten werden. Bei besonderen Veranstaltungen ist der Verkehr inklusive Bedienungszeitraum nochmals auszuweiten bzw. die Möglichkeit zu schaffen, kurzfristig auf das erhöhte Fahrgastaufkommen zu reagieren.

Im Grundnetz zwischen den Verteilerknoten und Willkommensorten sollte zu den Zeiten des Freizeitverkehrs ein Angebot von sechs bis acht Fahrten pro Stunde, also drei bis vier Fahrten je Richtung erfolgen. Im Regionalnetz ist ein Angebot von vier Fahrten pro Stunde, also zwei Fahrten je Richtung anzustreben. Das Erreichen der Bedienungsstandards kann dabei durch Linienüberlagerung erfolgen. Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei im Grundnetz zwischen Bochum und Hagen (RE 16, RB 40) sowie Hagen und Hamm (RE 7, RE 13) und im Regionalnetz zwischen Duisburg und Xanten (bedient über RB 31).

### **Anschlüsse**

Insbesondere bei fehlenden Direktverbindungen zwischen den Mobilitätsknoten, die einen Umstieg erforderlich machen, sind Anschlüsse von großer Bedeutung. Geringe Warte- und Umsteigezeiten verkürzen die Reisezeit insgesamt und machen den ÖPNV konkurrenzfähiger. Ein aufeinander abgestimmtes Taktsystem des SPNV ist daher eine wichtige Stellschraube in der ohnehin stark vernetzten Metropole Ruhr. Auch bei Verspätungen sollte eine Anschlussgarantie gegeben sein.



### **Touristischer SPNV – Freizeitexpress**

Um eine noch gezieltere Ausrichtung des SPNV auf den Freizeitverkehr zu erlangen, können ergänzende Fahrten angeboten werden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird auf besonders stark im Freizeitverkehr nachgefragten Relationen der SPNV um Freizeitexpress-Fahrten ergänzt, wenn es die Streckenkapazität zulässt. Auf diesen Fahrten kann dann auch explizit die Fahrradmitnahme im Vordergrund stehen (vgl. M 5.3) oder aber die Reise zum Erlebnis gemacht werden, indem historische Züge eingesetzt werden (vgl. M 2.1). Auf der zentralen Informations- und Vermarktungsplattform werden dann neben Strecken, Abfahrtszeiten und Informationen zur Fahrradmitnahme auch Tourentipps aufgeführt (vgl. M 6.1). Die Freizeitexpress-Fahrten werden in die Tarif- und Ticketlandschaft integriert, sodass kein weiteres Ticket für Gäste nötig ist (vgl. M 5.1).

### **Bemerkungen und Hinweise**

Die Aufgabenträger VRR und NWL sollten als Bindeglied der Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern beteiligt werden.

## M 1.2 Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetzes

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Weiterreisen, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, Kommunen und Kreise, Straßen.NRW, Emschergenossenschaft, IGA 2027	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FöRi-Nah FöRi-kom-Stra Kommunalrichtlinie RL zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 2.2 Die Hotspots als Perlenkette an das Freizeitradwegenetz anschließen		

### Kurzbeschreibung

Radfahren liegt im Trend. Die steigende Bedeutung zeigt sich auch im Freizeitverkehr. Besondere Berücksichtigung muss dabei auch der Trend zum Pedelec finden, das insbesondere von Älteren stark im Freizeitverkehr genutzt wird und allgemein eine Erschließung weiterer Strecken und bewegter Topografie ermöglicht, aber auch besondere Anforderungen, wie die Bereitstellung und Unterhaltung von Ladeinfrastruktur, mit sich bringt.

Im Freizeitradverkehr sind ein hoher Erlebniswert und eine verlässliche Wegführung von Bedeutung, Umwege werden vermehrt zugunsten attraktiver Lagen akzeptiert, der Weg ist das Ziel. Freizeitradfahrende präferieren das Nebenstraßennetz, das sich durch geringere Verkehrsstärken, höhere subjektive Sicherheit und häufig durch landschaftlich schönere Routen auszeichnet.

Das Ruhrgebiet weist mit dem bereits bestehenden Freizeitradwegenetz aus Themenrouten und Knotenpunktsystem ein großes Potenzial für den Radtourismus auf.

Ergänzt werden diese Routen des Freizeitverkehrs durch hochwertige Radverkehrsinfrastruktur des Alltagsverkehrs, die auch im Touristik- und Freizeitverkehr genutzt wird. Zur Ausschöpfung des Potenzials ist eine weitere Qualifizierung des Freizeitradwegenetzes durch das Schließen von Netzlücken, eine Festlegung von Qualitätsstandards und einer entsprechenden Beschilderung essenziell.

## Bausteine

### Netzlücken im Freizeitnetz schließen

Das Radwegenetz in der Metropole Ruhr wird bereits seit Jahren weiterentwickelt. Mit dem regionalen Radwegenetz besteht bereits eine Zielperspektive für den Alltagsverkehr und auch das Freizeitwegenetz wurde im vergangenen Jahr sukzessive ausgebaut.

Mit der Zielperspektive aus dem räumlichen Leitbild werden Netzlücken für das Freizeitnetz identifiziert. Gesamträumlich sind Netzlücken vor allem in den nördlichen, östlichen und südöstlichen Randbereichen zu identifizieren. Die Räume sind ländlicher, hier sind weitere Strecken zurückzulegen, insbesondere im Süden zum Bergischen Land und dem Sauerland hin erschweren Höhenunterschiede die Ausweisung von Verkehrsnetzen. Nördlich der Lippe (Römer-Lippe-Route) liegen kaum Freizeitverbindungen vor, das ergänzende Alltagsnetz verläuft in Süd-Nord-Richtung, hier herrscht Nachholbedarf, der mit den angrenzenden Kreisen im Münsterland zu koordinieren ist. Auch südlich der Lippe zwischen der Römer-Lippe-Route und der Route der Industriekultur ist das Freizeitnetz deutlich weniger dicht als zwischen der Route der Industriekultur und der Ruhr (mit dem RuhrtalRadweg). Attraktive Freizeitrouten sind, wo möglich, vor allem im Ost-West-Verlauf zu ergänzen. *Loose Enden* im Knotenpunktsystem sind möglichst in ein Freizeitnetz einzubinden.

### Qualitätsstandards im Freizeitradwegenetz

Um das Freizeitradwegenetz attraktiv weiterzuentwickeln, bedarf es einheitlicher Qualitätsstandards. Die Führung und Breite des Radweges sowie dessen Führung am Knoten gelten dabei als Schlüsselemente, bei denen die unterschiedlichen Anforderungen zwischen Alltags- und Freizeitradwegenetz zu berücksichtigen sind. Freizeitnutzer\*innen nehmen den Straßenraum noch stärker als Aufenthaltsraum wahr (nebeneinander herfahren; Fokus auf Genießen, weniger auf Schnelligkeit). Vom MIV getrennte Führungen werden entsprechend positiver wahrgenommen als dies im Alltagsverkehr der Fall ist. Zum Schutz der Fußgänger\*innen sowie für den Verkehrsfluss ist auch eine Trennung vom Fußverkehr zu empfehlen.

Den Freizeitverkehr zeichnet laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV ein hoher Erlebniswert und eine verlässliche Wegeführung aus, daraus resultiert vermehrt eine eigenständige Führung abseits des Straßennetzes oder auf Nebenstraßen. In der Metropole Ruhr sollten Ergänzungen im Freizeitradwegenetz möglichst eigenständig abseits des Straßennetzes geführt werden. Zugunsten einer möglichst attraktiven Führung sollte auch geprüft werden, wo eine Führung entlang der regionalen Grünzüge möglich ist. Belange des Natur- und Umweltschutzes sowie der Umfeldverträglichkeit sind dabei zu berücksichtigen.

Abbildung 78: Qualitätsstandards für den Freizeit- und Alltagsradverkehr

## Freizeitradverkehr

### Touristische Haupttrouten

Asphaltdecke,  
Gehweg, wenn möglich



### Bei gemeinsamer Führung



### Regionale Radrouten Freizeit

Asphaltdecke oder  
wassergebundene Decke,  
Gemeinsamer Rad-/Gehweg



## Alltagsradverkehr

### Radschnellverbindungen

Asphaltdecke,  
Rad-/Gehweg getrennt



### Reg. Radhauptverbindungen

Asphaltdecke,  
Gehweg, wenn möglich



### Regionale Radverbindungen

Asphaltdecke,  
Gemeinsamer Rad-/Gehweg



Quelle: eigene Darstellung; aus Regionalverband Ruhr 2019: Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr

Als Qualitätsstandards für den Alltags- und Freizeitradverkehr wurde in der *Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr (2019)* der Standard nach der ERA festgesetzt (vgl. Abbildung 78). Diese Standards sollen zukünftigen Planungen weiterhin zu Grunde gelegt werden. Touristische Haupttrouten sind für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr mit mindestens 3,0 m Ausbaubreite zuzüglich eines Gehweges beschrieben, Regionale Radrouten Freizeit als gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Ausbaubreite von 2,5 bis 3,0 m.

Diese Werte sind als Mindestangaben anzunehmen. Lokal muss insbesondere auch die hohe Bedeutung des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Beispielhaft dafür kann die Infrastruktur an der Ruhr gelten: Hier kommt es lokal zu Spitzenzeiten (an Wochenenden bei gutem Wetter) zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr, die durch eine angepasste Infrastruktur gemindert werden können.

Im Bestand ist im Freizeitnetz die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur durch regelmäßige Kontrollen zu gewährleisten und lokal zu prüfen, ob ein Ausbau der Infrastruktur notwendig und möglich ist. Das Freizeitnetz ist flächendeckend durch geeignete Beleuchtung (an sensiblen Orten z. B. mit dynamischer Beleuchtung oder reflektierender Randmarkierung) und attraktive Ausstattungselemente zu qualifizieren. Insbesondere Rastplätze mit geeigneter Ausstattung, d. h. Sitzgelegenheiten, Abfalleimern, ggf. Service- und Ladestationen, Infotafeln sowie einem gastronomischen Angebot sind für den Freizeitradverkehr von hoher Bedeutung. In Bezug auf Klimaadaptation sind vermehrt auch auf Verschattung der Rastplätze sowie Angebote wie Trinkbrunnen zu integrieren. Nicht zuletzt ist ein bedarfsgerechter Reinigungssturnus essenziell, um eine hohe Qualität der Infrastruktur zu gewährleisten.

Zur Grundausstattung auf Freizeit- wie Alltagsradwegen zählen Sitzbänke sowie Abfalleimer. Weitere ergänzende Ausstattungen richten sich nach der Nutzungsintensität, Nutzer\*innengruppen und der Lage des Radwegs. An touristischen Haupttrouten sind vermehrt Rastmöglichkeiten (in variierenden Ausbaustandards) vorzuhalten. Sofern die Radrouten selbst ein touristisches Ziel darstellen, im Mischverkehr mit dem Fußverkehr geführt werden oder in Siedlungsräumen liegen, sollte sich die Einrichtung der Rastmöglichkeiten an den Vorgaben für einen inklusiven Fußverkehr richten. Diese empfiehlt eine Sitzgelegenheit etwa alle 300 m. Weitere Angebote wie Radservicestationen sind vornehmlich an Mobilitätsknoten bzw. touristischen Zielen anzubieten. Jedoch sind entlang hochfrequenzierter Radhaupttrouten Servicestationen etwa alle 10 km zu empfehlen.

### Themenrouten

In der Metropole Ruhr besteht bereits eine Vielzahl an radtouristischen Themenrouten. Zu diesen zählen u. a. die Route der Industrie- und der Agrarkultur, der RuhrtalRadweg, die Römer-Lippe-Route sowie der künftige IGA-Radweg und weitere Themenrouten. Die überregionalen Themenrouten bieten bereits ein gutes Grundgerüst für Radreisende. Mit dem Ziel, die Region weiter Richtung Radtourismus zu fördern, sollten auf Basis bestehender Netze und interessanter touristischer Hotspots potenzielle weitere Routen identifiziert werden, die sich als interkommunale (Mehr-)Tagestouren eignen.

### Knotenpunktsystem und Beschilderung

Eine klare Routenführung per Knotenpunktsystem (KPS) mit einer physischen Beschilderung und dem regelmäßigen Einsatz von Übersichtskarten ist für die leichte Orientierung und Zugänglichkeit gerade für Tourist\*innen notwendig. Das vorhandene Knotenpunktsystem des *radrevier.ruhr* erleichtert die Bedienung bereits enorm, es sollte dabei beständig angepasst und ergänzt werden.

Im Rahmen einer Funktionserweiterung des KPS ist zu empfehlen, durch eine eindeutige Symbolik bspw. zusätzliche Services aufzuzeigen. Dies können Gastronomie, Rastmöglichkeiten aber auch Servicestationen für den Radverkehr sein. So können Radreisende bereits auf ihrer Tour über mögliche

Services, z. B. an Zwischenstopps, aufmerksam gemacht und das Reiseerlebnis als Gesamtes verbessert werden. Hier kann das bestehende koordinierte Routen- und Qualitätsmanagement des RVR und RTG greifen: diese umfasst die Pflege und Entwicklung der radtouristischen Infrastruktur als Teil der Trägerschaftsaufgaben.

### **Instandhaltung der Infrastruktur**

Die hergestellte Infrastruktur ist als Daueraufgabe instand zu halten. In diesem Zusammenhang sollte ein zentrales Mängel-Meldesystem eingerichtet und dauerhaft sowie in der gesamten Region Ressourcen für diese Aufgabe zur Verfügung gestellt werden.



## 5.2 Handlungsfeld II: Verbesserung der Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten

Das zweite Handlungsfeld betrachtet die verkehrsmittelübergreifende Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten. Im Fokus steht dabei vor allem auch die Erschließung, die Angebotsqualität sowie die verträgliche Abwicklung der Verkehre. Da hier insbesondere auch im MIV Schwächen identifiziert wurden, werden neben der Betrachtung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch der MIV adressiert.

### M 2.1 Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Weiterreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und genderechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, VRR, NWL, Verkehrsunternehmen, RVR	<b>Finanzierung und Förderung</b>	ÖPNVG NRW
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 1.1 Initiative: Mit der Bahn ins Wochenende M 5.1 Günstig, verständlich und individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region M 5.3 Fahrrad trifft ÖPNV		

#### Kurzbeschreibung

Die touristischen Hotspots sollen leistungsstark an das Verkehrsnetz angebunden werden. Hierzu ist eine Anbindung durch den ÖPNV unerlässlich, die insbesondere zu den Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs Gäste komfortabel und schnell zum Hotspot bringt und auch wieder wegbringt (Verbindung zum überörtlichen SPNV-Netz).

Dabei sind sowohl die Bedienungszeiträume- und Taktfolgen als auch die Art der Verbindung (z. B. als Schnellbuslinie oder Expressbahnlinie) unmittelbar zum Freizeitstandort für die Steigerung der Attraktivität von hoher Bedeutung. Hierzu werden Qualitätsstandards aufgestellt, die sich an der Anzahl der Besucher\*innen, der Bedeutung des Hotspots und den räumlichen Gegebenheiten orientiert.

## Bausteine

### Qualitätsstandards Takt und Bedienungszeitraum

Der Bedienungszeitraum der Hotspots ergibt sich zum einen aus dem Charakter und den Öffnungszeiten der Ziele und zum anderen aus den Interessen von Einheimischen und Gästen. Im Allgemeinen benötigen die Fahrgäste das ÖV-Angebot für die Hin- und Rückfahrt zu den Hotspots, bei der Kombination mehrerer Ausflugsziele auch zur Weiterreise. Häufig werden aber auch Alltags- und Freizeitwege kombiniert, wodurch unterschiedlichste Wegeketten entstehen. Grundsätzlich bietet es sich demnach an, Freizeitverkehre und die Anforderungen daran in das allgemeine ÖV-Angebot zu integrieren. Besonders dort, wo Freizeitverkehre überwiegen, muss deren Ansprüchen Rechnung getragen werden, um die entsprechenden Potenziale für den ÖV heben zu können.

Die folgenden Empfehlungen zu Angebotsverbesserungen beziehen sich auf die Abend- bzw. Randzeiten und das Wochenende. Sie obliegen grundsätzlich den lokalen Gegebenheiten und Besonderheiten. Im Einzelfall sind diese daher weiter zu differenzieren. Grundsätzlich sind die Fahrten pro Stunde auch durch Linienüberlagerungen zu erreichen, die Bedienzeiten orientieren sich dabei immer an den Öffnungs- und Nachfragezeiten der Hotspots. Die letzte Fahrt erfolgt dabei bis mind. 30 Minuten, idealerweise 60 Minuten nach Schließung der Hotspots.

#### *Identitätsstiftende Leuchttürme der Region*

Aufgrund ihrer Bedeutung für die Gesamtregion und der hohen (überwiegend überregionalen) Besuchszahlen ist die attraktive Anbindung der identitätsstiftenden Leuchttürme der Region (Gasometer Oberhausen, Zeche Zollverein) von großer Bedeutung. Das Angebot an den Zugangspunkten sollte dementsprechend ausfallen. Das SPNV-Angebot besteht aus mind. zwei Fahrten pro Stunde und Richtung, lokale Straßenbahn- und Busangebote weisen idealerweise mind. vier Fahrten pro Stunde und Richtung auf. Durch das dichtere Angebot wird der Zugang zum ÖPNV erleichtert, da sich die Notwendigkeit verringert, die Abfahrtszeiten zu kennen. Zudem wird bei erhöhtem Fahrgastaufkommen trotzdem der Komfort gewährleistet, da es nicht zu überfüllten Fahrzeugen kommt.

Auf der ÖPNV-Trasse in Oberhausen wird diese Bedienungshäufigkeit heute am Samstag durch die Konzentration der Linien erreicht (bis zu zwölf Fahrten pro Stunde und Richtung), an der Zeche Zollverein werden mit der Straßenbahnlinie 107 acht Fahrten pro Stunde und Richtung erreicht, von denen aber nur zwei je Stunde bis/ab Gelsenkirchen Hbf verkehren.

#### *Tourismushotspots der Region*

Die Tourismushotspots der Region haben eine (über)regionale Bedeutung und Bekanntheit. Ähnlich wie bei den identitätsstiftenden Leuchttürmen der Region ist auch hier ein dichtes Angebot mit vier Fahrten je Stunde und Richtung anzustreben, jedoch mit Fokus auf den Ballungskern (Tiger and Turtle, Landschaftspark Duisburg-Nord, ZOOM Erlebniswelt). Standorte, die im Ballungsrand liegen, verfügen an den Zugangspunkten über ein ÖPNV-Angebot von mind. zwei Fahrten je Stunde und Richtung (Movie Park), im ländlichen Raum sind es ein bis zwei Fahrten (FZX Xanten, Freilichtmuseum Hagen). Bei den Tourismushotspots der Region kommt insbesondere eine Detailbetrachtung zum Tragen, um den unterschiedlichen Ansprüchen, Öffnungszeiten und Nutzer\*innengruppen gerecht zu werden.

#### *Regionale Anker des Freizeitangebots*

Als regionale Anker des Freizeitangebots weisen die Hotspots hohe Besuchszahlen aus der Region auf (z. B. Zeche Zollern, Halde Pattberg). Der Schwerpunkt liegt auf der Wochenendfreizeitmobilität. Der SPNV an den Zugangspunkten verfügt über ein Angebot von zwei bis drei Fahrten in der Stunde je Richtung, Bus- und Straßenbahn verkehren zwei- bis viermal. Dort, wo kein SPNV in unmittelbarer Nähe des Hotspots vorhanden ist (z. B. Hohe Mark, Halde Großes Holz), ist die Taktung der Zubringerverkehre zum nächsten Mobilitätsknoten essenziell, um eine nahtlose Mobilität zu ermöglichen.

#### *Naherholung/Umfeld*

Hotspots der Kategorie Naherholung/Umfeld haben einen hohen Stellenwert für Bewohner\*innen der umliegenden Wohngebiete. Grundsätzlich ist hier ein hoher Anteil der Nahmobilität zu erwarten, trotzdem sollte der ÖPNV auch als lokaler Zubringer ein starkes Angebot aufweisen. Der Fokus liegt hierbei, neben der Optimierung am Wochenende, auf der Verbesserung des Angebots außerhalb der gängigen Arbeitszeiten, sprich unter der Woche am Nachmittag. Je nach Art des ÖPNV an den Zugangspunkten der Hotspots werden für den SPNV mindestens drei, im Idealfall vier Fahrten pro Stunde je Richtung angeboten, Straßenbahn- und Busangebote verkehren mindestens viermal in der Stunde. Bei Standorten im Ballungskern sollte das Angebot noch dichter sein und mind. sechs Fahrten pro Stunde je Richtung beinhalten. Naherholungsstandorte in den ländlich geprägten Räumen, die nicht nur die Funktion der alltäglichen Erholung haben, sondern primär als Ausflugsziel am Wochenende aufgesucht werden, sind mit zwei bis drei Fahrten pro Stunde je Richtung angebunden. In den Abend- und Nachtstunden können flexible Bedarfsverkehre die Erschließung der Hotspots sichern (z. B. als Zubringer zum nächsten Regionalknoten), ebenso an Hotspots mit dispersen Nachfragezeiten.

#### *Multicodierte Orte*

Die multicodierten Orte sind gekennzeichnet durch eine dichte, Nutzungsgemischte Bebauung und besitzen eine lokale bis regionale Bedeutung. An den Hotspots kommen verschiedene Öffnungs- und Nachfragezeiten zusammen:

Beim Ruhrpark in Bochum bspw. sind die Öffnungszeiten des Kinos länger als die Ladenöffnungszeiten des Einzelhandels, auch in den verschiedenen Innenstädten treffen verschiedene Nutzungszeiten aufeinander. Trotzdem ist sicherzustellen, dass auch abends bzw. nachts ein Erreichen des nächsten Mobilitätsknotens möglich ist.

Die Bedienzeiten richten sich an diesen Hotspots daher stark nach den Öffnungszeiten bis mind. eine Stunde danach. Nachts können Bedarfsverkehre für gastronomische Angebote das ÖPNV-Angebot ergänzen.

#### *Sport- und Veranstaltungshallen*

An den Standorten der Sport- und Veranstaltungshallen (Grugahalle, S04 Sportpark, Signal Iduna Park) kommt es regelmäßig zu punktuellen, eventorientierten Nachfragespitzen. Neben der regelmäßigen Bedienung steht hierbei der Einsatz von Sonderfahrzeugen im Fokus, um das Besuchsaufkommen mit dem ÖPNV abwickeln zu können. Bei der Organisation und Durchführung von zukünftigen Veranstaltungen ist dabei auf eine ausreichende Anzahl und entsprechende Größe der Fahrzeuge zu achten. Hier kann die Region auf zahlreiche positive Beispiele aufbauen, bei denen die Anforderungen bereits erfüllt sind (u.a. auch die oben genannten).

#### **Shuttle- und Sonderfahrten und Expressbuslinien**

Einige Hotspots liegen nicht unmittelbar an regionalen Mobilitätsknoten mit SPNV-Angebot. Neben regulären Linienverkehren können diese über Shuttle-Anschlussverkehre verknüpft werden. Auch in Kombination von Straße und Schiene können so bspw. dezentrale Parkplätze über Shuttle-Verkehre angebunden werden.

Im Rahmen der ÖPNV-Erschließung ist die Anwendung von Sonderfahrten an den dafür geeigneten Hotspots, die bei kurzfristigen Nachfragespitzen am Wochenende bzw. in den Sommermonaten Abhilfe schaffen können, zu prüfen. Eine große Herausforderung ist dabei der Fahrzeugpool. Hier sind individuelle und zukunftsfähige Konzepte zu prüfen, die es in der Region ermöglichen flexible, nachfrageorientierte Angebote zu entwickeln. Shuttlesysteme sind insbesondere an Hotspoträumen interessant, bei denen der Zugangspunkt bzw. der nächste Mobilitätsknoten in weiterer Entfernung zu den eigentlichen Attraktionen im Raum liegen. Die Einrichtung solcher freizeitbezogenen Shuttleangebote ist zu prüfen. Die genauen Bedarfe sind in den kommunalen Verkehrskonzepten zu ermitteln, erste Ansätze werden in den Piloträumen angesetzt.

Um eine Anbindung der abseits der SPNV-Achsen liegenden Hotspots zu gewährleisten, können Expressbus-Linien ein Angebot darstellen (z. B. für die Hotspots Dämmerwald, Halde Haniel, Kirchheller Heide, Hohe Mark, Schiffshebewerk Heinrichenburg, Halde Pattberg, Elfringhauser Schweiz, Bergisch Märkisches Hügelland). Die konkrete Ausarbeitung der Linienführung ist über die Mobilitätskonzepte und Nahverkehrspläne der Kommunen bzw. Aufgabenträger zu formulieren.

#### **Touristischer ÖPNV**

Touristische Bus- und Bahnfahrten bieten die Möglichkeit, Mobilität als Erlebnis zu gestalten. Auf der mittleren RuhrtalBahn besteht bereits heute von April bis Oktober ein Angebot auf der Schiene zwischen Bochum-Dahlhausen Eisenbahnmuseum, Hattingen und Wetter-Wengern Ost mit historischen Zügen.

Eine Erweiterung des Angebots auf alle Wochenenden mit einem Stundentakt ist zu prüfen. Auch die Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaften der Verkehrsunternehmen (z. B. VHAG Ruhrbahn GmbH oder BOGESTRA) bieten mit ihren historischen Bussen und Straßenbahnen kommunale und interkommunale touristische Fahrten an.

Zur verbesserten Anbindung der Freizeit-Hotspots in der Metropole Ruhr ist zu prüfen, inwiefern historische Fahrten auch als Erlebnismobilität im Zu- und Abbringerverkehr genutzt werden können. Im Ennepe-Ruhr-Kreis kann hierzu die Talbahn HA-Haspe – Gevelsberg – Ennepetal-Altenvoerde (Teckel) genutzt werden, von Essen-Kupferdreh nach Haus Scheppen die Hespertalbahn. Für entsprechende Angebote ist der Kontakt mit möglichen Anbietern, wie der Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, der Hespertalbahn oder lokalen VHAGs aufzubauen. Dies ist über die kommunalen Verkehrskonzepte zu qualifizieren.

### Bemerkungen und Hinweise

Die Finanzierung der Maßnahmen im SPNV-Netz erfolgt durch die beteiligten Kommunen, Kreise und ggf. die SPNV-Aufgabeträger aus Regionalisierungsmitteln. Die Finanzierung der Busverkehre erfolgt grundsätzlich durch die kreisfreien Städte und Kreise. Diese ist rechtzeitig über die kommunalen Nahverkehrspläne und entsprechende Beschlüsse einzuholen. NWL, VRR und die Deutsche Bahn Netz AG sind bei Planungen zu touristischen Verkehren auf dem Schienennetz zu beteiligen. Der VRR steht darüber hinaus für die Koordination zwischen den Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Unterstützung bei der Finanzierung kann durch Fördermöglichkeiten gegeben werden.

## M 2.2 Die Hotspots als Perlenkette an das Freizeitradwegenetz anschließen

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Weiterreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspot
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, Kommunen und Kreise, Straßen.NRW, Emschergenossenschaft	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FÖRi-Nah FÖRi-kom-Stra Kommunalrichtlinie RL zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 1.2 Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetz der Metropole Ruhr		

### Kurzbeschreibung

Ziel ist es, dass alle Hotspots untereinander über das Freizeitradwegenetz verknüpft sind, wobei auch jeder touristische Hotspot ins Knotenpunktsystem integriert werden soll. Bei Multistandorten (Hotspots, die mehrere touristisch relevante Ziele beinhalten) soll auf eine gute Vernetzung der Attraktionen untereinander geachtet werden. Zusätzlich sollen die Freizeitstandorte der Metropole Ruhr an die Mobilitätsknoten (besonders des SPNV) angebunden sein, um eine umweltfreundliche intermodale Anreise zu gewährleisten. Nachrangig wird in Bezug auf die Intermodalität auch die Anreise mit dem Pkw und dem Fahrrad, d. h. die Mitnahme des Fahrrads mit dem Pkw, berücksichtigt. Konkret wird die Qualität der Strecken, der ergänzenden Infrastruktur ab den Mobilitätsknoten (z. B. SPNV) bzw. den zentralen Parkplätzen festgesetzt.



## Bausteine

### Vernetzung der Hotspots

Die Hotspots sind die Zielorte des Freizeitverkehrs, dementsprechend von herausragender Bedeutung in der Region. Ein Großteil der Standorte ist bereits an das Freizeitradwegenetz angeschlossen; Ausnahmen bestehen vor allem im Norden, Osten und Südosten der Metropole Ruhr, hier existiert vermehrter Handlungsbedarf.

Diese Räume sind ländlicher und weisen dementsprechend eine geringere Siedlungs- und Hotspotdichte auf. Hinzu kommt, dass es sich vermehrt um landschaftliche Erholungsräume handelt und somit um flächige Hotspots, bei denen auch die interne Erschließung verstärkt berücksichtigt werden muss.

Besonderer Handlungsbedarf besteht südlich der Ruhr um die Standorte in Hagen und den Hotspoträumen Bergisch-Märkisches Hügelland sowie der Elfringhäuser Schweiz. Diese Region ist stark von bewegter Topografie geprägt und von Siedlungsschwerpunkten weiter entfernt, eine Förderung muss hier gezielt geschehen, gleichzeitig können die Standorte von dem Erfolg der Pedelecs profitieren. Der Erfolg einer attraktiven Freizeitradroute ist vor Ort bspw. am Bergischen Panorama-Radweg zwischen Hattingen und Wuppertal sichtbar.

Auch in der nördlichen Metropole Ruhr ist die Vernetzung unter den Standorten nur unzureichend gegeben. Eine Ost-Westverbindung zwischen den sechs Standorten FZX Xanten/Altstadt/APX – Xanten/Wesel – Dämmerwald – Hohe Mark und Silbersee II Haltern sowie Halterner Stausee besteht nicht, auch an die Standorte im südlich anschließenden Ballungsraum der Metropole Ruhr sind diese nur unzureichend angebunden. Dabei spielt insbesondere die vergleichsweise weite Distanz sowie Zwangslinien, besonders die Lippe, eine Rolle. Die flache Landschaft und die Nähe zum Münsterland bieten jedoch auch Potenzial, eine Vernetzung für den Radverkehr regionsübergreifend anzubieten.

Weitere Netzlücken zeigen sich insbesondere im nördlichen Ballungsraum, bspw. rund um die Innenstadt Recklinghausen nach Osten zur Haard und zum Schiffshebewerk/Schleusenpark Waltrop und nach Westen zum Movie Park/Schloss Beck.

Aufgrund der hohen Siedlungsdichte und dem direkten Anschluss an das dichte Freizeitnetz sind hier priorisiert Netzlücken zu schließen. Der Neu- oder Ausbau von Radrouten ist nach den Qualitätsstandards gemäß M 1.2 zu realisieren.

### Integration ins Knotenpunktsystem

Jeder touristische Hotspot sollte als wichtiges Ziel des Freizeitverkehrs in das Knotenpunktsystem integriert werden – diese Vorgabe ist aktuell für 20 der 65 touristischen Hotspots nicht erfüllt. Dazu zählen: Mont-Cenis/Archäologiemuseum, Silbersee II Haltern, Haltern Stausee, Halde Haniel, Sechs-Seen-Platte Duisburg, Ruhr-Park-Bochum, Haldenlandschaft Moers/Neukirchen-Vluyn, Tetraeder, Bottrop Innenstadt/Museum Quadrat, DU-Stadtwald/Saarner Mark, Hohe Mark, Elfringhäuser Schweiz, Bergisch-Märkisches Hügelland, Dämmerwald, Cappenberger Wald, Grugapark/Grugahalle/Rüttenscheid, Movie Park/Schloss Beck, S04 Sportpark, Signal-Iduna-Park/Westfalenhallen, Zoo Duisburg.

Bei Hotspots mit großer Ausdehnung, bspw. Multistandorten oder flächigen Hotspots, ist auch auf die innere Vernetzung zu achten. Gegebenenfalls werden die einzelnen Attraktionen ebenfalls ins Knotenpunktsystem integriert oder eine ersichtliche Beschilderung auf dem Hotspotgebiet schließt an.

### **Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten**

Die Freizeitstandorte der Metropole Ruhr sollen an das Radwegenetz (kombiniert aus Freizeit und Alltagsradwegenetz) und insbesondere auch an die Mobilitätsknotenpunkte, dabei verstärkt an die übergeordneten SPNV-Haltestellen, angebunden sein. Diese Maßnahme dient insbesondere der Erschließung der angrenzenden Siedlungsgebiete, ist gleichzeitig aber auch eine wichtige Grundlage für die intermodale Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr. Laut dem Analysebericht sind vermehrt Hotspots im Nordosten unzureichend mit Mobilitätsknoten verknüpft.

Dazu zählen etwa der Dämmerwald, die Hohe Mark, der Silbersee II oder auch der Cappenberger Wald. Die Verbindung zwischen den Hotspots (Zugangspunkte) und den Mobilitätsknoten (SPNV-Haltestellen) sind nicht zwingend im Freizeitnetz, sondern viel eher im Alltagsnetz zu realisieren. Bei den Standards im Alltagsverkehr kann sich ebenfalls an den (in der Abbildung) dargestellten Vorgaben aus dem Maßnahmensteckbrief 1.2 orientiert werden. Mindestens ist eine Sicherung der Radwegeverbindung im ERA-Standard festzusetzen.




### **Ausstattungsmerkmale an den Mobilitätsknoten und Zugangspunkten der Hotspots (für den intermodalen Radverkehr)**

Die Erreichbarkeit der Hotspots mit dem Fahrrad von den Mobilitätsknoten aus (und andersherum) erfordert eine fahrradfreundliche Ausgestaltung derselben. Dazu zählen insbesondere ein barrierefreier und somit fahrradfreundlicher Zugang zu den Bahnsteigen (Fahrstuhl oder Rampe), und Leitsysteme zur Orientierung im besten Falle ab den Bahnsteigen. Die Ausstattung und Ausgestaltung der Mobilitätsknoten wird im Handlungsfeld III: Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitmobilität an den hierarchisierten Mobilitätsknoten) detailliert behandelt.

### **Bemerkungen und Hinweise**

Für die Umsetzung der inneren Erschließung und Anbindung an die hierarchisierten Mobilitätsknoten im Radverkehr ist der Ausbau von neuer sowie Aufwertung von vorhandener Infrastruktur mit den in M 1.2 aufgeführten Qualitätsstandards und eine erweiterte Beschilderung notwendig. Dafür können auch an dieser Stelle finanzielle Mittel aus der FöRi-Nah des Verkehrsministeriums akquiriert werden, da der Großteil der Freizeitwege über Infrastruktur des Alltagsverkehrs abgewickelt wird. Zudem kann die Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbau geprüft werden.

### M 2.3 Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspot
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, Autobahn GmbH, DB Station&Service AG, Freizeitbetriebe, RVR	<b>Finanzierung und Förderung</b>	ÖPNVG NRW (P+R) FöRi Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Parkleitsystem) FöRi-kom-Stra (Knotenpunktumgestaltung)
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 4.2 Parkraumstrategien an den Standorten		

#### Kurzbeschreibung

Der Pkw-Verkehr wird für jeden zweiten Weg zu Freizeitreisezielen genutzt und spielt somit im Rahmen der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr eine wichtige Rolle. Zum einen weisen die Freizeitstandorte der Metropole Ruhr durch das dicht und gut ausgebaute Straßennetz eine gute Erreichbarkeit mit einer Reisezeit von maximal 30 Minuten auf. Zum anderen besteht in der Region eine hohe Pkw-Verfügbarkeit von ca. 85 %, die bspw. über der Fahrradverfügbarkeit in Höhe von 75 % liegt (vgl. infas 2017). Im Vergleich zum ÖPNV zeigt die Analyse, dass über alle Standorte betrachtet der MIV zudem gegenüber dem ÖPNV Erreichbarkeits- und Geschwindigkeitsvorteile hat.

Dies kann zu verschiedenen Herausforderungen in Bezug auf den MIV führen. Trotz der meist effizienten Abwicklung auf überörtlichen Hauptachsen können Kapazitätsengpässe aufgrund hoher Kfz-Belastungen auf vielen Streckenabschnitten in den Spitzenzeiten zu Staus auf den Zufahrten der Standorte sowie zu Parkproblemen mit Überlastung der Infrastruktur und dadurch zu Verkehrssicherheitsproblemen führen. Insgesamt hat dies abgesehen von der Unzufriedenheit der Gäste auch negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt sowie auf das direkte Wohnumfeld der Hotspots.

## Bausteine

### Park-and-Ride, Park-and-Hike und die letzte Meile

Die Hotspot-Räume zeigen in Bezug auf den MIV verschiedene Sensibilitäten auf. Standorte, die besonders verkehrsgünstig für den MIV liegen, wie z. B. die Zoom-Erlebniswelt in Gelsenkirchen, der Zoo Duisburg, der Ruhr Park in Bochum oder der Westfalenpark in Dortmund, verfügen über Strukturen, die eine effiziente Abwicklung des MIV ermöglichen.

Andere Standorte weisen jedoch deutlich höhere Sensibilitäten auf. Hier zu nennen sind bspw. die Innenstädte (Moers, Recklinghausen oder Wesel), deren Infrastrukturen im Alltagsverkehr schon heute häufig an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Aufgrund der hohen Bebauungsdichte, der meist überdurchschnittlich guten ÖPNV-Anbindung und des hohen Parkdrucks existieren für die Teilräume der zuerst genannten Tourismusmagneten meist schon P+R-Anlagen oder Konzepte, die bereits versuchen, den Parkverkehr am Rand der Bebauung abzufangen. Für den Alltagsverkehr (vgl. RMEK 2021) existieren für diese Standorte bereits weitergehende Ansätze. Dies gilt nicht im selben Maße für dezentral gelegene Standorte, die häufig auch besondere Sensibilitäten vorweisen (Naturräume, Straßenräume und -querschnitte, die nicht auf Freizeitverkehre ausgerichtet sind). Hierzu zählen bspw. Standorte wie die Haard, die Elfringhauser Schweiz oder das Bergisch-Märkische Hügelland. Hier gilt es, die verträgliche Abwicklung durch eine Bündelung des Parkverkehrs sowie eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus zentralen Lagen anzustreben, z. B. an den Autobahnen und Schnellstraßen.

### Parkerschaften zwischen Alltags- und Freizeitnutzungen

Auf Basis der Stellplatzsatzungen ergeben sich Bedingungen für die Bereitstellung von Parkraum. Dafür stehen viele versiegelte Parkflächen entweder an Alltags- oder am Wochenende leer. Ein Ansatz ressourcenschonender Planung insbesondere hinsichtlich Flächenversiegelungen ist die Mehrfachnutzung von Parkflächen. Hierfür eignen sich im Wochenverlauf komplementäre Nutzungen, z. B. Freizeit/Arbeiten bzw. Ausbildung. Als Beispiel sei hier der Bochumer Süden genannt. In Bochum besteht in der Woche hohes Verkehrsaufkommen an der Universität, an Wochenenden hingegen stehen diese Flächen leer. Stattdessen ist die 1,3 km entfernte Kemnade an Schönwetertagen stark frequentiert. Hier bietet es sich an, starke Verbindungsachsen zu etablieren, um die beidseitige Nutzung von Parkflächen attraktiver zu gestalten. Dabei sollten auch Verkehrsmittel der letzten Meile mitberücksichtigt werden. Ähnliche Potenziale finden sich an verschiedenen Standorten in der Metropole Ruhr, z. B. in Gelsenkirchen (Arena, Zoom Erlebniswelt), Essen Messe/Gruga oder Dortmund (Westfalenpark).

Abbildung 79: Beispiel Bochumer Süden



Quelle: eigene Darstellung (Stand 06/22)

### Parkleitsysteme

Es sind Maßnahmen für das bestehende Parkangebot unmittelbar an den Hotspots zu empfehlen. Dabei stellen sowohl die Parkraumbewirtschaftung als auch ein Parkleitsystem elementare Maßnahmen dar. Hierdurch kann zum einen die Anreise mit dem Pkw eingeschränkt und zum anderen der Parksuchverkehr reduziert werden. Des Weiteren kann der Parksuch- und Durchgangsverkehr in den angrenzenden Wohngebieten der Hotspots durch eine Verkehrslenkung und Parkraumbewirtschaftung reduziert und gesteuert werden. Das Parkleitsystem sollte bereits an den Autobahnen oder Schnellstraßen beginnen. Schleichverkehre und Wildparken sind zu unterbinden. Hierzu ist ein Parkmonitoring zu empfehlen, etwa durch regelmäßige Vor-Ort-Erhebung. Darüber hinaus können Streckenbeeinflussungsanlagen wie Kreisverkehre und Zuflussregelungen via LSA-Wartezeiten an Knoten gezielt eingesetzt werden, um Überlastungen insbesondere zu Stoßzeiten des Freizeitverkehrs zu vermeiden oder Verkehrsströme entsprechend umzulenken. Außerdem wird der Verkehr dadurch homogenisiert und die Verkehrsteilnehmer\*innen vor Gefahrensituationen gewarnt. Insbesondere Konflikte zwischen dem motorisierten und nicht motorisierten Verkehr können hiermit reduziert werden. Im Gegensatz dazu kann der Verkehr im Ballungsraum der Metropole Ruhr auf unkritischen Hauptstraßen durch geringere Wartezeiten erleichtert und verstetigt werden.

### Geschwindigkeiten im Verkehrsnetz

Im erweiterten Umfeld der Hotspots sind Geschwindigkeitsbegrenzungen grundsätzlich zu empfehlen, um dem erhöhten Aufkommen an aktiver Mobilität (als vulnerable Gruppen) Rechnung zu tragen. In Wohngebieten und im Nahraum des Hotspots sind grundsätzlich Tempo 30 sowie verkehrsberuhigte Bereiche mit entsprechender Gestaltung zu empfehlen. Auch Begegnungszonen sind denkbar. Auf den Hauptverkehrsstraßen ist bei hohem Querungsaufkommen durch vulnerable Gruppen ebenfalls abschnittsbezogenes Tempo 30 möglich. Ansonsten umfasst die Regelgeschwindigkeit Tempo 50 (vgl. StVO 2013).

## Knotenpunktgestaltung

Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen sind sowohl für die aktive Mobilität als auch für den fließenden MIV die wichtigsten infrastrukturellen Punkte im Netz. Große Verkehrsachsen, die werktags hoch ausgelastet sind, wie z. B. die B 57 in Xanten, stellen am Wochenende häufig eine Barriere für die Nahmobilität dar. Hier ist eine integrierte Gestaltung im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden erforderlich, um deren Ansprüchen gerecht zu werden. Die integrierte Knotenpunktgestaltung berücksichtigt dabei die verschiedenen Anforderungen der Verkehrsarten an die jeweiligen Knotenpunkte und bringt sie mit Blick auf die Förderung des Umweltverbunds und der Verkehrssicherheit in Einklang. Es gilt: Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit (vgl. VwV-StVO), Stärkung der Sichtbeziehungen, direkte Wegführung für den Rad- und Fußverkehr (Queren in einem Zug ist insbesondere wegen der im Freizeitverkehr häufig großen Gruppen wichtig), barrierefreie Gestaltung sowie sichere und ausreichend dimensionierte Schutz- und Aufstellräume (in Hinblick auf Lastenräder, Kinderwagen, Bollerwagen etc. im Freizeitverkehr von besonderer Bedeutung).

## Flexible Knotenpunkte

Neben den dauerhaften Maßnahmen bieten sich zeitgebundene Umgestaltungen von Knotenpunkten an. So können Belastungen am Wochenende oder in den Werktagsabendstunden sehr stark von den werktäglichen Spitzenstunden abweichen. Eine Flexibilisierung der Nutzung der vorhandenen Knotenpunkte könnte dazu beitragen, Infrastrukturen optimaler und effizienter zu nutzen. Bekannte Maßnahmen sind hier unterschiedliche LSA-Schaltungen. Hierbei werden zu Nebenverkehrszeiten andere Verkehrsströme (z. B. der Fußverkehr am Wochenende) bspw. stärker priorisiert als in den Hauptverkehrszeiten. Durch digitale Geschwindigkeitsanzeigen können zudem Geschwindigkeiten in Nebenzeiten reduziert werden, um die Verkehrssicherheit bei erhöhtem Querungsverkehr zu erhöhen. Entwicklungspotenzial besteht aber auch in der Fahrbahnnutzung; digitale Systeme können bspw. genutzt werden, um Fahrbahnen am Wochenende z. B. zu sperren oder für die Nahmobilität umzunutzen.

## Flexible Nutzung von versiegelten Flächen

Verkehrsraum ist begrenzt. Wenn Zufahrten und Parkraum verkehrsmittelspezifisch geplant werden, wird häufig eine geringere Auslastung der einzelnen Infrastrukturen erreicht. Gerade an Wochenenden sind die Infrastrukturen im Kfz-Verkehr geringer ausgelastet, da diese auf Spitzenstunden im Werktag ausgerichtet sind. Ein Ansatz ist, Straßenräume tageszeit- und wochentagsabhängig flexibel zu bespielen. So können an hoch frequentierten Sommertagen Spuren auf Hauptachsen zu Hotspots zu Pop-up-Radwegen werden, ohne dass Straßen an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Auch Parkplätze können zu Radabstellanlagen temporär umgenutzt werden. Dies ermöglicht eine flächensparende Nutzung des bestehenden Verkehrsraumes.

## Bemerkungen und Hinweise

Die Fahrzeugauslastung stellt bei der verträglichen Abwicklung des Pkw-Verkehrs zu den Freizeitstandorten keine große Stellschraube dar, da der Haushalt in der Regel gemeinsam als Familienevent zu seinem Freizeitziel verreist.






Es ist in den kommenden Jahren zu erwarten, dass es Anpassungen der Regelwerke und Richtlinien zu Geschwindigkeitslimits im Verkehrsnetz gibt. Im Gespräch sind bspw. Erleichterungen der Anordnung von Tempo 30. Davon könnten insbesondere Freizeitstandorte profitieren, bei denen eine Realisierung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (vor Freizeitstandorten) häufig aufgrund der aktuellen Rechtslage schwierig ist.

## 5.3 Handlungsfeld III: Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitmobilität an den hierarchisierten Mobilitätsknoten

Im folgenden Handlungsfeld werden die Maßnahmen an den Mobilitätsknoten aufgeführt. Mobilitätsknoten als zentrale Zugangspunkte und Umsteigepunkte haben einen wesentlichen Einfluss auf die Qualität des Gesamtnetzes. Entsprechend sind hier Angebotsqualitäten sicherzustellen sowie die Verkehrsmittel des Umweltverbundes intelligent zu vernetzen.

### M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen

<b>Phase der Reise</b>	Weiterreise		
<b>Zielwirkung</b>	Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und genderechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspots, Mobilitätsknoten
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, RVR, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Mobilitätsdienstleister*innen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FöRi-MM ÖPNVG NRW RL zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 3.2 Der Bahnhof als Willkommensort M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund M 5.1 – 5.4 Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Vernetzte Freizeitmobilität		

## Kurzbeschreibung

Das inter- und multimodale Verkehrsverhalten sollte im Freizeitverkehr mit Hilfe von Mobilstationen gefördert werden, um eine nahtlose Mobilität für Reisende innerhalb der Metropole Ruhr zu gewährleisten. Mobilstationen dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. In der Regel werden sie in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen und größeren ÖPNV-Haltestellen errichtet, um eine direkte Verbindung in der Wegekette herzustellen. Sie beinhalten oftmals nicht nur Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing, Radabstellanlagen und P+R-Flächen, sondern werden auch um weitere Serviceangebote, wie z. B. einer Radservicestation oder einem Kiosk zur kurzfristigen Nahversorgung vor Ort, ergänzt.

## Bausteine

Allgemein sind die Ausstattungsmerkmale von Mobilstation von der Bedeutung und Lage der Station abhängig. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat ein Handbuch erarbeitet, in dem in diesem Zusammenhang die Kategorien A bis F definiert werden (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022). Darauf aufbauend dient ein Baukastensystem, in dem Mindest- und optionale Ausstattungsmerkmale definiert sind, zur Orientierung und Umsetzung von Mobilstationen (vgl. Ausstattung von Mobilstationen).

Einige dieser Ausstattungskategorien müssen im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr und dem Tourismus besonders berücksichtigt werden. Daher ist es an diesen Stellen notwendig, auf dem Baukastenprinzip aufbauend, individuelle Lösungsansätze zu etablieren.

Zu diesen zählt das Augenmerk auf das Corporate Design, das sowohl am nächsten Mobilitätsknoten als auch am Freizeitstandort selbst vorhanden sein sollte (s. Abbildung 80). Dadurch wird insbesondere für Ortsfremde die Auffindbarkeit erleichtert. Dafür stellt mobil.nrw eine landesweit geeignete Marke dar, für die bereits von den Aufgabenträgern VRR und NWL Gutachten über geeignete Standorte erstellt wurden bzw. werden.

Abbildung 80: Beispiel einer Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw



Quelle: Planersocietät

Eine Fahrradverleihstation des metropolradruhr sollte an jeder dieser Mobilstationen sowie an den Freizeitstandorten als Grundangebot installiert werden, sodass die Besucher\*innen die Gewissheit haben, ihr Leihrad auch am Zielort problemlos abstellen zu können (s. Abbildung 81).

Abbildung 81: metropolradruhr-Station



Quelle: Planersocietät

Derzeit wird eine Ausweitung des Systems in der Region seitens des RVR angestrebt. Zurzeit wird an der Standortnetzplanung gearbeitet (vgl. RMEK 2021). Dabei spielt die Freizeitmobilität im peripheren Raum wie z. B. im Ennepe-Ruhr-Kreis oder auch im Kreis Recklinghausen, in denen derzeit keine Verleihstation des metropolradruhr besteht, eine besonders wichtige Rolle. Dafür bestehen zum Teil weitere Verleihsysteme, wie z. B. das Revierrad oder das Niederrheinrad, deren Geschäftsmodell jedoch eine andere Zielgruppe anspricht, die eine längere Ausleihe, z. B. für vorab geplante Tagestouren, benötigt. Der spontane Gebrauch des metropolradruhr, z. B. für kurze Strecken der ersten und letzten Meile, stellt demnach kein reines Konkurrenzprodukt dar. Vor diesem Hintergrund sollten die verschiedenen Verleihsysteme miteinander kompatibel gemacht werden, indem bspw. das Abstellen des einen Produktes an einer Verleihstation des anderen ermöglicht wird. Zudem ist für eine erfolgreiche Umsetzung eine Verbreiterung des Produktportfolios für weitere Zielgruppen und Gegebenheiten wie z. B. Familien und Topographie zu empfehlen. Lösungen kann in dem Fall die Einführung neuer Fahrradtypen wie Kinderfahrräder und Tandems sowie elektrobetriebene Verleihräder (Pedelects) sein. Insgesamt ist für eine erfolgreiche Weiterführung eines einheitlichen Fahrradverleihsystems in der Metropole Ruhr der Austausch mit interessierten Kommunen und Kreisen im RVR-Lenkungskreis „metropolradruhr“ erstrebenswert. Unter dem Projektnamen metropolradruhr 2.0 wird das System in Workshopformaten weiterentwickelt, die bereits 2022 begonnen haben.

Im Rahmen der Radabstellanlagen für private Räder sind spezifische Angebote für verschiedene Nutzer\*innengruppen zu entwickeln. Für freizeitaktive Familien sind bspw. Familienradboxen empfehlenswert, in der die Räder einer mehrköpfigen Familie sicher verstaut werden können.

Ein weiteres wichtiges Element von Mobilstationen im Rahmen der Freizeitmobilität sind DFI-Anlagen (Dynamische Fahrgastinformationsanlagen), die im Grundelement der Stele integriert werden sollten. Dabei handelt es sich um eine elektronische Anzeige, die Echtzeitinformationen zum Mobilitätsangebot an einer Mobilstation anzeigen kann (s. Abbildung 82). Im Gegensatz zu statischen Fahrgastinformation können somit die Besucher\*innen in Echtzeit über verfügbare Leihräder sowie Rad- und Pkw-Stellplätze (ggf. mit Ladeinfrastruktur) informiert werden.

Abbildung 82: Mögliche Ausgestaltung von Stelen an einer Mobilstation



Quelle: mobil.nrw 2019

Für Gäste und Ortsfremde steht insbesondere die Information im Fokus. Viele der Angebote sind für Einheimische und Dauernutzende gut nutzbar, für Gäste jedoch aufgrund der verschiedenen Hemmschwellen (Anlegung eines Accounts für bestimmte Dienste, Zurechtfinden, Informationen sammeln etc.) umständlich. Selbst innerhalb Deutschlands sind Mobilstationen in vielen Räumen kaum verbreitet, so dass Kenntnis und Funktionsweise von Stationen vielen Gästen kaum bekannt sein dürften. Ein gutes Mobilstationsangebot muss daher leicht verständlich sein (Ziel: Flyer = Alle Informationen für die Reise) und über möglichst eine zentrale Schnittstelle funktionieren. Um das Angebot bekannt zu machen, müssen die Mobilstationen Teil der Marketing-Strategie der Metro-pole Ruhr sein.



### Bemerkungen und Hinweise

In den vergangenen Jahren ist das Angebot von Mikromobilität in Form von E-Scootern insbesondere in Innenstädten stark gewachsen. Diese können jedoch auch die Mobilität an den Freizeit Hotspots erleichtern und eine sinnvolle Ergänzung an Mobilstationen darstellen.



Ergänzend zu den Mobilitätsinformationen der DFI-Anzeigen können auch analoge Informationen zum Hotspot durch Nutzung von Werbeflächen oder personalgestützte öffentliche Präsentationen unmittelbar an der Mobilstation in Veranstaltungszeiträumen oder in der besonders besucherstarken Ferienzeit das Reiseziel touristisch bewerben.

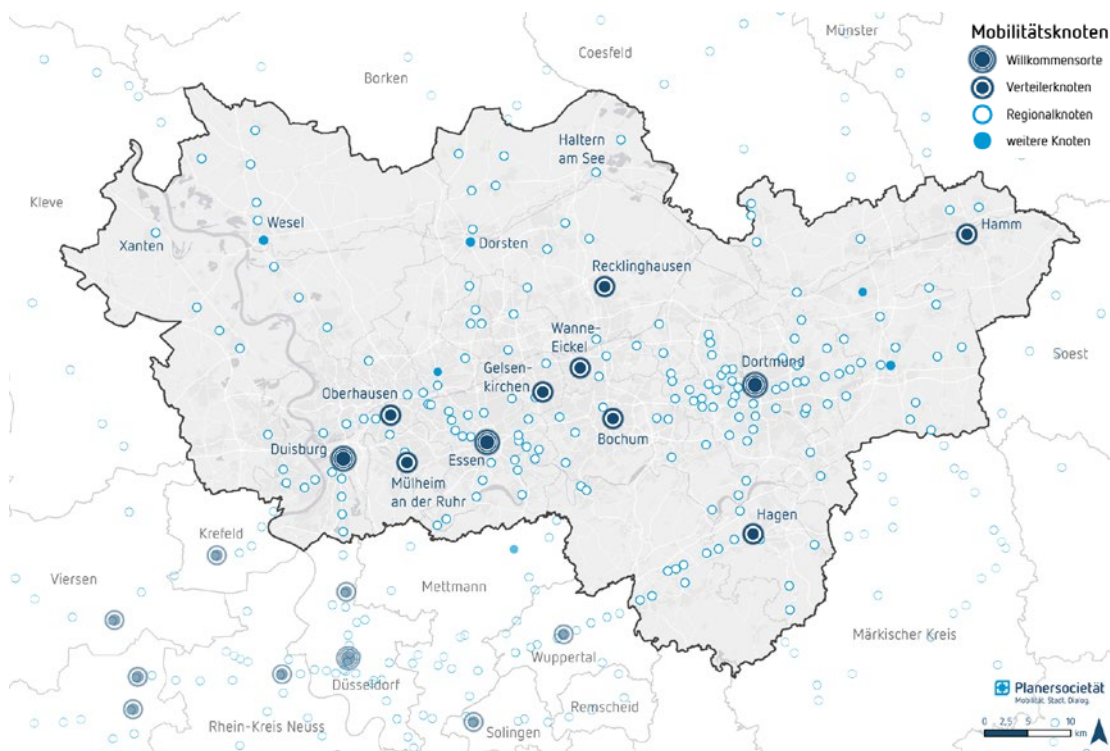
### M 3.2 Der Bahnhof als Willkommensort

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Mobilitätsknoten
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, VRR, NWL, DB Station&Service AG	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FÖRI-MM ÖPNVG NRW
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 1.1 Mit der Bahn ins Wochenende M 2.1 Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen M 5.1 – 5.4 Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Vernetzte Freizeitmobilität		

#### Kurzbeschreibung

Die zentralen Mobilitätsknoten für die überregionalen Verkehre in der Metropole Ruhr bestehen aus den hochfrequentierten Hauptbahnhöfen, die zu attraktiven Willkommensorten für die Anreise zu den verschiedenen Freizeitstandorten weiterzuentwickeln sind. Ihnen kommt eine besondere Bedeutung als Ankunftsort im Fern- und Flugverkehr, aber auch im Regionalverkehr zu. Sie dienen als wesentliche Anker, an denen eine nahtlose und angenehme Weiterreise ermöglicht werden muss. In der Metropole Ruhr wurden die Willkommensorte bereits im Rahmen der Konzeptentwicklung definiert. Sie sind in der Abbildung 83 im Kontext der weiteren Kategorien der Verteiler- und Regionalknoten kartographisch verortet.

Abbildung 83: Übersicht der Mobilitätsknoten



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020)

Jeder der Bahnhöfe erfüllt die Indikatoren eines Fernverkehrshalts, der Umsteigemöglichkeit zum Nahverkehr und ist im Rahmen der Stationspreisliste der DB Station&Service AG der Preisklasse 1 zugeordnet. An den Willkommensorten sind folglich Maßnahmen umzusetzen, die die Reise mit dem ÖPNV so angenehm und einfach wie möglich gestalten.

### Bausteine

Bei der Ankunft an einem der Willkommensorte ist zunächst eine schnelle und leichte Orientierung von hoher Bedeutung. Diese kann mit Hilfe von klaren Wegweisungen und leicht ersichtlichen Informationstafeln im unmittelbaren Bahnhofsumfeld gegeben werden. Hierbei bieten sich digitale Tourismuscounter an, an denen über einen Touchscreen von den Besucher\*innen umfangreiche Informationen über die Freizeitstandorte und Mobilitätsangeboten abgerufen werden können (s. Abbildung 84).



Abbildung 84: Digitaler Tourismuscounter in Münster Hbf und Fußgängerleitsystem DO Hbf (temporär/Umbau)

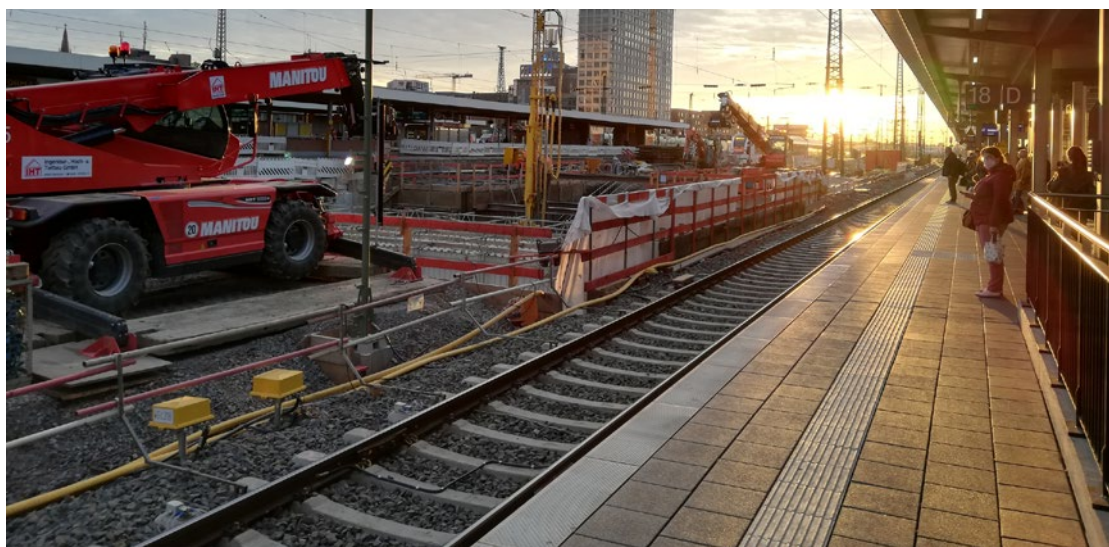


Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Hotspots bereits am Bahnhof mit Wegweisern ausgeschildert sind. Ein Hilfsmittel sind dabei Bodenleitlinien und -piktogramme, die nicht nur als taktiles Element für Menschen mit Sehbehinderung eingesetzt werden, sondern alle Besucher\*innen zum Freizeitstandort führen. So könnte beispielweise auf größere Hotspots bereits mit Piktogrammen (z. B. *Folgen Sie der blauen Linie zur Zeche Zollverein*) hingewiesen werden.

Alle Wegweisungs- und Informationselemente sollten barrierefrei gestaltet sein, indem visuelle, taktile, haptische sowie auditive Elemente für mobilitätseingeschränkte Menschen jeder Art Anwendung finden (vgl. Abbildung 85). Das bedeutet in der konkreten Umsetzung, dass neben einem visuellen Übersichtsplan oder einem Touchscreen auch Lautsprecher installiert sein müssen, um die Informationen mitzuteilen.

Abbildung 85: Rippenpflaster als Auffinde-/Leitstreifen und Noppenpflaster als Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder am Bahnsteig



Quelle: Planersocietät

Zudem ist an jedem Willkommensort eine nach der Kategorie A des Handbuches für Mobilstationen des Zukunftsnetzes Mobil NRW vollwertig ausgestattete Mobilstation bereitzustellen (s. Abbildung 86 und Ausstattung von Mobilstationen). Insgesamt kann die Wegweisung, Information und Bewerbung sehr gut mit der DFI-Anzeige an der Mobilstation verknüpft und umgesetzt werden. Im Rahmen von größeren Veranstaltungen kann auch eine öffentliche Präsentation mit Personal vor Ort dabei helfen, das Ankunftserlebnis zu attraktivieren.

Abbildung 86: Aufbau einer Mobilstation



Quelle: eigene Darstellung

Neben der Ausstattung ist auch die einladende (bauliche) Gestaltung der Gebäude sowie die städtebauliche Ausgestaltung des direkten Umfeldes zwingend zu berücksichtigen. Dazu zählt z. B. Aufenthaltsqualität, gute Beleuchtung und Sauberkeit (vgl. Abbildung 87).

Abbildung 87: Beispiel Gestaltung Bahnhofsumfeld in Schwerte



Quelle: Planersocietät




### Bemerkungen und Hinweise

Die verschiedenen Maßnahmen müssen mit den verantwortlichen Bahnhofsmannagern der DB Station&Service AG und den kreisfreien Städten und Kreisen als lokalen Aufgabenträgern in einem engen Austausch abgestimmt und umgesetzt werden.

## 5.4 Handlungsfeld IV: Maßnahmen an den Hotspots zur Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Anbindung der Standorte

Das Handlungsfeld IV fokussiert sich auf die Verbesserung der Anbindung an den Hotspots. Im Fokus stehen dabei nicht nur die Standorte selber, sondern auch ihre direkten Umfelder. Insbesondere im Nahbereich spielt dabei auch das Thema Fußverkehr eine besondere Rolle. Ziel des Handlungsfeldes ist es die verkehrsmittelspezifischen Bedarfe an den Hotspots zu adressieren. Weiterhin zielt das Handlungsfeld aber auch darauf ab, die kurzen Wege, z. B. an Multistandorten (Wegekettens zwischen Attraktionen), attraktiver zu gestalten.

### M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, Freizeitbetriebe, DB Station&Service AG, VRR, NWL, RVR	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FöRi-Nah FöRi-kom-Stras,
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 8.1 Angebot für Ausgewählte Kernzielgruppen		



## Kurzbeschreibung

Sowohl die Erkundungen von Freizeitregionen als auch die letzte Meile im Personenverkehr werden oftmals zu Fuß getätigt. Hier finden Fußwege besonders in der standortscharfen Betrachtung der Hotspots Beachtung, ebenso das Thema Barrierefreiheit. Neben der Zuwegung der Hotspots, insbesondere zu den Stationen des ÖPNV, wird auch die innere Erschließung der Standorte berücksichtigt.

Dieses Thema ist an Multistandorten, aber auch an Landschaftsräumen wie der Haard oder den Stauseen der Ruhr ein wichtiges Thema. Hier ist nicht nur die Erreichbarkeit wichtig – das zu Fuß Gehen, das Spazieren und Wandern wird zum Selbstzweck und Freizeitziel. Eine barrierefreie Gestaltung von Fußwegen und öffentlichen Räumen ist erforderlich für die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen. Gleichzeitig profitieren auch Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck wodurch letztlich allen Personen das zu Fuß Gehen und Erleben der Freizeitziele erleichtert wird.

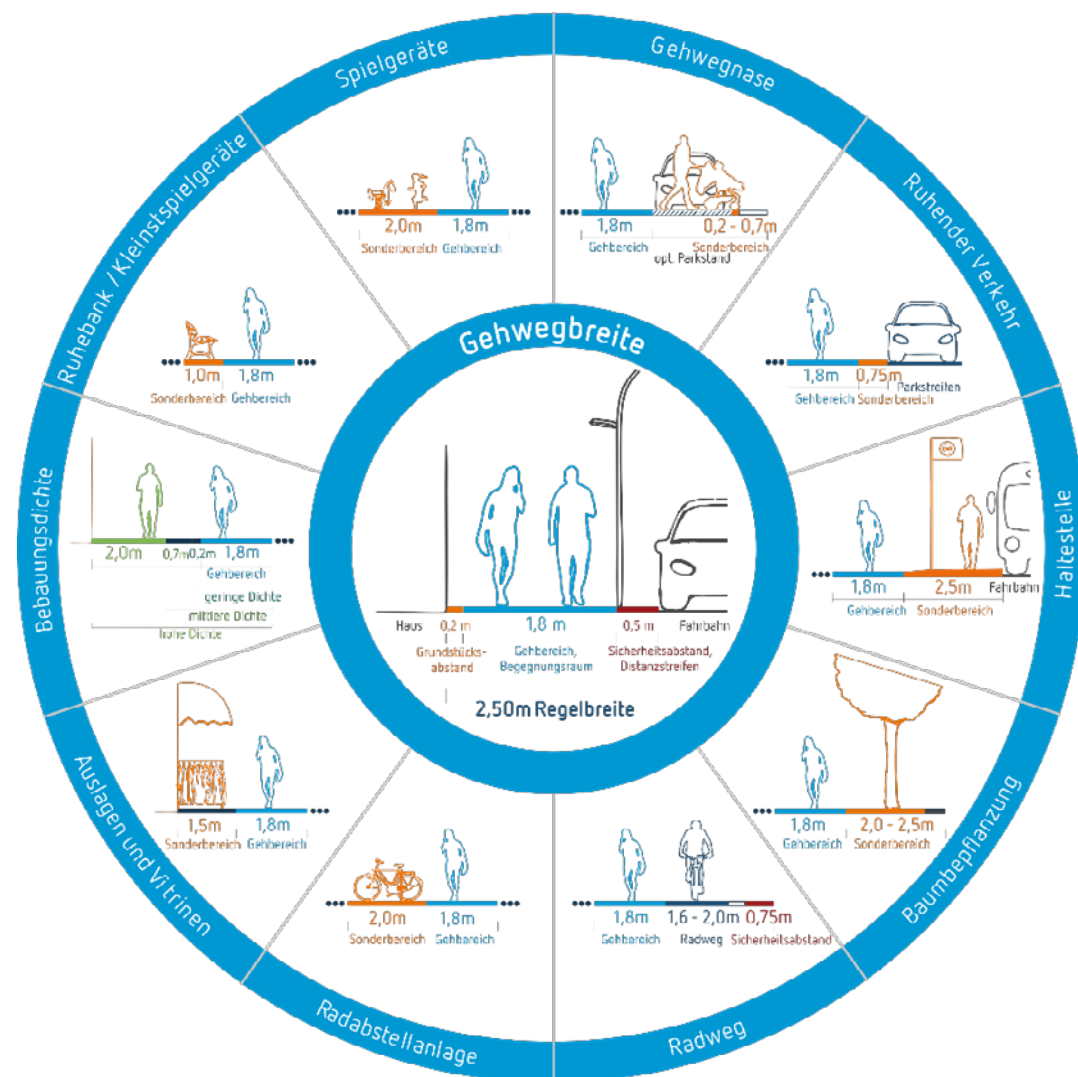
## Bausteine

### Zuwegung zwischen Mobilitätsknoten und Hotspot

Wichtige Fußwegeverbindungen zwischen den wichtigsten ÖPNV-Halteverbindungen im Umfeld der Freizeitstandorte und deren Zugangspunkten sind standortscharf zu identifizieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein dichtes Basisnetz an ausreichend dimensionierten Gehwegen die Grundlage für einen attraktiven Fußverkehr ist und deswegen im besten Falle ein gesamtes Netz zu identifizieren und zu qualifizieren ist.

Auf allen Wegen ist möglichst eine durchgehend nutzbare Breite von 2,5 m, in Ausnahmefällen auch 1,80 m oder je nach Nutzung auch größere Breiten zu realisieren (s. Abbildung 89). Als komfortabel für den Fußverkehr gelten Breiten ab 3,0 m.

Abbildung 88: Grundmaße der Fußwegeinfrastruktur gemäß FGSV



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002)

Zur Minderung von Nutzungskonflikten sollten der Fuß- und der Radverkehr möglichst getrennt voneinander geführt werden, außerdem sind die Wege grundsätzlich vom ruhenden Verkehr, Einbauten und Bewuchs freizuhalten. Besonders im Sinne der Barrierefreiheit sind die Oberflächen berollbar zu gestalten und so instand zu halten.

Zuwegungen von der Haltestelle zum Hotspot werden auch entlang von Straßen geführt werden müssen, was auch Fahrbahnquerungen erforderlich macht. Auf den Wegebeziehungen zwischen Hotspot und Haltestelle ist auf eine sichere und barrierefreie Führung zu achten. An Querungsstellen sind Anlagen einzurichten, die dem Fußverkehr möglichste Vorrang einrichten (z. B. Fußgängerüberweg oder Lichtsignalanlage), mindestens aber das Queren erleichtern (z. B. mit Hilfe von Mittelinseln) und im Sinne einer Doppelquerung sowohl die Belange sehbehinderter als auch mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigen.

Auf dem Weg zwischen Haltestelle und toursitschem Ziel sind bestehende Wegebeziehungen und -netze zu berücksichtigen. Im Rahmen der Idee des „Weg als Reise“ ist insbesondere auf die Um-

feld- und Aufenthaltsqualität der Wege zu achten, das beinhaltet bspw. den Abbau von Angsträumen, die im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen vermehrt vorliegen, eine Begrünung, das Einrichten von Sitzgelegenheiten und die vermehrte Berücksichtigung von Sauberkeit im Umfeld. Auch eine entsprechende Beleuchtung sollte vorliegen.

### **Qualitätsstandards des Fußwegenetzes zur inneren Erschließung des Hotspots**

Eine Konzeption des Fußwegenetzes ist vor allem für Multistandorte notwendig, also flächige Standorte mit mehreren Freizeitattraktionen, die untereinander vernetzt sind. Dazu zählt bspw. der Pilotraum Gasometer Oberhausen. In einer standortscharfen Analyse ist dabei das Fußverkehrsnetz zu untersuchen und zu kategorisieren. Insbesondere Hauptachsen sind zu identifizieren, dazu zählen z. B. die Zuwegungen von den Haltepunkten oder auch fußläufige Verbindungen zwischen zwei wichtigen Attraktionen – am Gasometer Oberhausen wäre eine solche Verbindung bspw. zwischen dem Westfield CENTRO und dem namensgebenden Gasometer (zu etablieren). Für das Fußwegenetz gelten im Wesentlichen die gleichen Regeln wie bei der Zuwegung:

Hauptverbindungen sind möglichst mit einer Breite von 3,0 m auszubauen, die Regelbreite von 2,5 m sollte möglichst auf allen Wegen realisiert werden. Andere Verkehrsströme, insbesondere auch der Radverkehr, sind möglichst getrennt vom Fußweg zu führen. Sitzgelegenheiten und Rastplätze sind regelmäßig einzuplanen. An Hauptfußwegen sollten diese circa alle 300 m eingerichtet werden, wobei das jeweilige Umfeld zu berücksichtigen ist.

Innerhalb der Hotspots ist ebenso auf eine städtebaulich attraktive Umfeldgestaltung zu achten, ebenso auf Sauberkeit (und somit bspw. die regelmäßige Einrichtung von Abfalleimern), geeignete Beleuchtung und Begrünung, in Hinblick auf den Klimawandel auch vermehrt auf Angebote, wie Trinkbrunnen. Die Einrichtung von Grünflächen hat einen gestalterischen Mehrwert, vor allem aber auch positive Aspekte auf das Mikroklima. Verschattete Wege und Aufenthaltsorte ermöglichen auch bei Hitzeereignissen in den touristisch bedeutenden Sommermonaten einen angenehmen Aufenthalt.

### **Barrierefreiheit**

Eine sichere, durchgängige und für alle unabhängig körperlicher Einschränkungen nutzbare Infrastruktur stellt einen elementaren Baustein dar. Barrierefreiheit gilt es am gesamten Standort und seiner (fußläufigen) Zuwegung zu schaffen, dabei sind die identifizierten wichtigen Fußwegeverbindungen priorisiert zu entwickeln. Die Wege sollten barrierefrei gestaltet werden, d. h. berollbare Oberflächen genutzt und Querneigungen von mehr als 2,5 % vermieden werden. An Querungen sind ebenfalls durch Bordsteinabsenkungen taktile und akustische Elemente barrierefrei zu gestalten. Zu Lenkung sollten auf wichtigen Verbindungsachsen auch taktile Leitsysteme integriert werden.

### **Leitsystem für den Fußverkehr**

Eine auf den Fußverkehr angepasste Beschilderung der Wege soll sowohl die innere Erschließung des Hotspots erkenntlich machen, aber auch die Zuwegung vom Mobilitätsknoten. Beginnend an den Mobilitätsknoten sollte der Hotspot ausgewiesen werden.



Die Ausschilderung der Wege muss sowohl für Ortskundige als auch Gäste verständlich sein. Regeln für eine geeignete Wegweisung für den Fußverkehr sind die Einheitlichkeit, Wahrnehmbarkeit, Lesbarkeit, Anordnung und Verwendung von Richtungspfeilen, Kontinuität sowie die Angabe in Meter- und/oder Zeitangaben.

Dabei gilt, dass weitere Distanzen meist abschreckend wirken und Minutenangaben einladender wirken. Als Maß für die Gehgeschwindigkeit werden dabei 1,0 – 2,0 m/s angenommen, so kann die angegebene Zeit von 85 % der zu Fuß Gehenden eingehalten werden.




Insbesondere am Hotspot können ergänzend Übersichtskarten mit einem Schwerpunkt auf den Fußverkehr errichtet werden, d. h., dass auch hier dargestellt wird, welche Ziele fußläufig in welchem Zeitraum erreichbar sind. Solche Übersichtskarten werden bspw. in Wien verwendet, die Stadt orientiert sich dabei am Legible City System (Lesbare Stadt) aus Großbritannien, das durch den Einsatz einheitlicher, leicht verständlicher und attraktiv gestalteter Leitsysteme und Karten speziell für den Fußverkehr auf eine verstärkte Aneignung des Stadtraums und die Identifikation mit demselben zielt (vgl. Abbildung 89).

Abbildung 89: Leitsystem, Stadtpläne für den Fußverkehr in Bristol



Quelle: [bristollegiblecity.info](http://bristollegiblecity.info)

#### M 4.2 Parkraumstrategie an den Standorten

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte u. gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, Freizeitbetriebe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, RVR	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Eigenmittel RL des Programms progres.nrw – Programmbereich Emissionsarme Mobilität FöRi Elektromobilität RL Ladeinfrastruktur vor Ort FöRi Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 2.3 Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots		

#### Kurzbeschreibung

Das Parkraummanagement und das Parkraumangebot vor Ort sind zentrale Stellschrauben im Freizeitverkehr, um MIV-Verkehr entweder zu attraktivieren, zu regulieren oder auch einzudämmen. Damit kommen der zukünftigen Gestaltung und Ausrichtung des Parkraumes als zentraler Push-Faktor eine bedeutende Rolle zu.

#### Bausteine

##### Anzahl und Ausgestaltung der Stellplätze

Viele bestehende Freizeiteinrichtungen in der Metropole Ruhr verfügen über eine hohe Anzahl von Stellplätzen. Dennoch wird häufig über zusätzlichen Parkraum diskutiert. Auch bei Neuausweisungen z. B. im Zuge der IGA 2027 ist die Anzahl und Ausgestaltung von Parkflächen ein zentrales Thema.

Seit 2018 haben Kommunen durch die Novellierung der Landesbauordnung NRW im Sinne der kommunalen Satzungshoheit die Möglichkeit, mit eigenen Stellplatzsätzen das Stellplatzangebot stärker zu steuern. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat 2017 eine Musterstellplatzsatzung

veröffentlicht, an der sich die Kommunen orientieren können (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017).

Durch kommunale Stellplatzsatzungen ist es möglich, aufgrund von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, wie z. B. ÖPNV-Erschließungsqualität, Radabstellanlagen und innovativen Mobilitätskonzepten, eine Minderung der vorgeschriebenen Stellplätze zugunsten des Umweltverbundes zu erwirken. Darüber hinaus kann auch die konkrete Ausgestaltung der Stellplätze, z. B. mit Ladepunkten und Carsharing-Stellplätzen, festgelegt werden.

Seit dem 01.07.2022 ist eine landesweite Stellplatzverordnung des Landes NRW in Kraft getreten, die dort gilt, wo keine Regelungen durch Bebauungspläne oder durch örtliche Stellplatzsatzungen getroffen werden. Gerade im Freizeitbereich sind die bestehenden Stellplatzsatzungen und ihre Auswirkungen auf die Freizeitmobilität bislang jedoch kaum evaluiert worden. Für viele Freizeiteinrichtungen fehlen hier auch noch Richt- bzw. Erfahrungswerte (z. B. Stellplätze pro Besucher\*innen einer Naturlandschaft). Diese sollten sich an einem Ziel-Modal-Split für die Freizeiteinrichtung (Bsp.: Ziel: 40 % MIV-Anteil, 2,5 Mitfahrer\*innenanteil = 1 Stp. für 10 Gäste) orientieren.

Ziel muss es daher sein, die Forschungen und Evaluierungen zukünftig auch aus Freizeitsicht zu begleiten. Hier kann das Zukunftsnetz Mobilität NRW zusammen mit dem RVR eine koordinierende Rolle einnehmen. Darüber hinaus sollten gerade Kommunen mit hohem Freizeitverkehrsaufkommen Freizeitthemen in der Stellplatzsatzung verankern. Hier kann sich für einige große Freizeitbereiche auch die Ausweisung von Sonderzonen anbieten, für die spezielle Regelungen in Bezug auf die bereitzustellenden Stellplätze getroffen werden.

### **Lage der Parkplätze**

Die Lage der Parkplätze ist ein Qualitätskriterium für den MIV. Sind bspw. MIV-Parkplätze deutlich näher am Eingang gelegen als der ÖPNV-Halt, beeinflusst dies die Verkehrsmittelnutzung zum Freizeitstandort. Für eine verträgliche Abwicklung sollten Parkflächen gebündelt an den Hauptverkehrsachsen liegen. Dabei sollten Wohnumfelder und die Zugänge der Fläche für die Nahmobilität besonders geschützt werden. Ziel sollte zudem sein, dass ein ÖPNV-Halt näher oder gleich weit vom Eingang der Fläche entfernt ist.

### **Sonderparkplätze**

Eine Ausnahme für diese Regel bilden die Sonderparkplätze. Gemäß der DIN 18040-3 Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs müssen mindestens 3 % der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch ein Pkw-Stellplatz, für Menschen mit Behinderungen vorgesehen sein. Die Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind in der Nähe von barrierefreien Zugängen anzuordnen und müssen barrierefrei nutzbar und erreichbar sein. Eine Kombination von Seiten- und Heckausstieg ist möglich.

### **Parkraumbewirtschaftung**

Die Herstellung und Pflege von Parkflächen kostet Geld, das indirekt an anderer Stelle von den Einrichtungen bereitgestellt werden muss.

Dabei müssen auch jene für den Stellplatz zahlen, die selber keine Parkflächen nutzen. Um die Kosten des Parkens transparenter und fairer zu gestalten, ist daher eine Kostenübernahme nach

dem Verursacherprinzip zu empfehlen. Die Kosten des Stellplatzes sollten sich dabei an folgender Formel orientieren (vgl. EAR 2005):

$$x = \frac{(\text{Bodenrichtwert} * 27,5 + \text{Herstellungskosten}) * 0,04 + \text{Pflegekosten p. a.}}{\text{Nutzungsauslastung im Jahresmittel}}$$

Tabelle 15: Beispielräume Parkraumbewirtschaftung

Hotspot-Raum	Bodenrichtwert	Pflegekosten/Herstellungskosten (Annahme)	Geschätzte Nutzungsauslastung	Kosten pro Nutzerstunde für die Bereitstellung eines Parkplatzes
Kemnade, Bochum	330 €	250 €/ 5.000 €	15 %	0,62 €/h
Zeche Zollverein, Essen (Parkdeck)	240 €	1.250 €/ 10.000 €	20 %	1,09 €/h
Wanderstandorte z. B. Haard	290 €	150 €/ 3.000 €	9 %	0,75 €/h

Quelle: eigene Darstellung nach BORIS NRW

Die hier dargestellten Kosten pro Nutzer\*innenstunde decken nur die direkten Kosten der Stellplatzherstellung. Nicht berücksichtigt sind hierbei z. B. Ausgleichsflächen, die Zuwegung oder ein Umweltausgleich für die Versiegelung sowie Zufahrten. Auch zusätzliche Einrichtungen, z. B. Toiletten, Ordnungspersonal oder Beschilderung, sind nicht inkludiert. Es ist also davon auszugehen, dass die Kosten für die Bereitstellung eines Parkplatzes noch deutlich höher sind. Angesichts der meist kostenlosen Nutzung des Parkangebotes an den Hotspots findet derzeit eine Begünstigung des Pkw statt. Zu empfehlen ist daher, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung an den Hotspots einzuführen, die nicht nur die Kosten nach dem Verursacherprinzip deckt, sondern darüber hinaus auch eine lenkende Funktion hin zum Umweltverbund entfalten kann. Daher sind Parkkosten je nach Standort ab 1 € pro Stunde dringend zu empfehlen. Für aufwändigere Parkflächen, z. B. Parkhäuser oder Innenstadtlagen mit hohen Bodenrichtpreisen, sollten deutlich höhere Parkkosten angesetzt werden.

### E-Mobilität

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz regelt seit 2020 den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität in Zusammenhang mit dem Gebäudeneubau.

Bei Nicht-Wohngebäuden muss bspw. mindestens jeder fünfte Stellplatz ausgerüstet und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Ab 2025 muss jedes nicht zum Wohnen genutzte Gebäude

mit mehr als 20 Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet werden. Im Bestand besteht keine Nachrüstspflicht. Zu empfehlen ist jedoch, sukzessive die Hotspots weiter auszubauen. Laut Ziel der Bundesregierung sollen bis 2030 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland fahren. Wird dieser Richtwert zugrunde gelegt, sind rund 12 % der Flotte elektrisch und benötigt eine entsprechende Infrastruktur auch an den Freizeitstandorten.

Zumindest an touristischen Standorten, z. B. Zollverein, Gasometer oder Landschaftspark Duisburg, sind daher bis 2030 E-Lademöglichkeiten herzustellen. Bei den regionaltouristischen Zielen ist der Bedarf aufgrund kleinerer Einzugsradien geringer, aber auch hier sind perspektivisch E-Lademöglichkeiten vorzusehen.

### **Weitere Parkflächen für Sonderbedarfe**

Die Bandbreite der Nutzungen von Erholungsräumen hat sich in den vergangenen Jahren erhöht. Dabei haben Wohnmobile und Campingmöglichkeiten deutlich an Bedeutung gewonnen. Der Umsatz im Camping- und Reisemobiltourismus ist zwischen 2016 und 2020 um 12 % gewachsen.

Durch die Covid-19-Pandemie wurden 2020 rund 15 % mehr Übernachtungen von inländischen Gästen gezählt als im Vorjahr. In der Metropole Ruhr ist der Anteil des Camping- und Reisemobiltourismus mit 94.000 Übernachtungen, rund 2,6 % an den Gesamtgästen, gering, jedoch bereits höher als in anderen Metropolräumen (z. B.: Köln oder Berlin). Die polyzentrale Struktur der Metropole Ruhr mit naturnahen, dünner besiedelten Landschaftsräumen und den urbanen, teils metropolitanen Zentren eignen sich für Aktivurlaub. Dies zeigen die Entwicklungen im Radtourismus in der Region. Daher ist zu empfehlen, einerseits standortnahe Wohnmobilstellplätze anzubieten, andererseits Angebote entlang der Freizeitachsen zu den Standorten zu schaffen. (vgl. CIVD 2021)

Aktivurlaub spielt in der Region nicht nur in Bezug auf Camping eine Rolle. Auch die Mitnahme von Sportequipment wie Mountainbikes, Pferdeanhänger oder Wassersportgeräten hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Die Metropole Ruhr ist eine Radregion und eine Wasser- und Pferdesportregion. Entsprechend ist zu empfehlen, an den Hotspots bedarfsgerechte Flächen vorzuhalten, um das Besucheraufkommen zu lenken. So sind an Freizeitstandorten wie der Haard Angebote für Mountainbiker zu schaffen, um einerseits die Region attraktiver zu gestalten, andererseits aber auch den Mountainbike-Tourismus in diesem sensiblen Naturraum zu lenken. Ähnliches gilt an den Gewässern (Ruhr, Rhein und Kanäle) für den Wassertourismus.

### **Parkraummanagement im Umfeld der Fläche**

Neben der Parkraumbewirtschaftung auf den Flächen ist das Parken im Umfeld der Fläche besonders in der Planung zu berücksichtigen. Dies gilt vor allem für Standorte, deren Besucheraufkommen deutlich variiert, z. B. wetterabhängige Naturstandorte wie Seen, aber auch Freizeitstandorte wie Stadien und Veranstaltungshallen. Bei Spielen von Borussia Dortmund führt die Parkraumbewirtschaftung am Stadion bspw. zu einem erhöhten Parkaufkommen in der Dortmunder Südstadt, in der kostenlose Stellflächen zu finden sind. Ziel muss es daher sein, das Umfeld mitzubedenken.

Zeitlich befristete Restriktionen, Anwohnerparken, Parkraumkontrollen und eine frühzeitige Verkehrslenkung können dazu beitragen, Parksuchverkehre in angrenzenden Wohnquartieren zu vermeiden.






## Bemerkungen und Hinweise

Das Thema Parkraummanagement ist in der Diskussion als hochsensibel einzuschätzen, wobei die Akzeptanz der Maßnahmen meist nach kurzer Zeit steigt. In der Vergangenheit führte dies dazu, dass die Metropole Ruhr im Gegensatz zu anderen Metropolräumen kein flächendeckendes, strukturiertes Vorgehen zum Thema Parken hat. Vielmehr führt das Konkurrenzdenken in der Region eher dazu, MIV-Fahrende zu subventionieren, indem auf Parkraummanagement weitestgehend verzichtet wird. Die Gestaltung eines regional funktionierenden Parkraummanagements erfordert daher ein gemeinsames, strukturiertes Vorgehen.

Der begrenzte Handlungsspielraum von Kommunen für private Standorte führt zu unweit größeren Herausforderungen. Hier sind auf Basis von Einzelfallbetrachtungen in Abstimmung mit den Unternehmen Lösungsansätze zu Veränderung der Parkraumsituation im Sinne einer umweltverträglichen Freizeitmobilität zu diskutieren. Als Option könnten geförderte, praxisorientierte Pilotprojekte mit motivierten Unternehmen genutzt werden, um Hemmschwellen in der gesamten Metropole zu senken.

### M 4.3 Offensive: Radabstellanlagen

<b>Phase der Reise</b>	Aufenthalt		
<b>Zielwirkung</b>	Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreisen, Freizeitbetriebe, RVR, ADFC, DB Station&Service AG, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Mobilitätsdienstleister*innen		<b>Finanzierung und Förde- rung</b> FöRi-Nah FöRi-MM ÖPNVG NRW RL zur Förde- rung von Kli- maschutzpro- jekten im kom- munalen Um- feld
<b>Synergien zu an- deren Maßnah- men</b>	M 1.2 Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetzes M 2.2 Die Hotspots als Perlenketten an das Freizeitradwegenetz anschließen		



## Kurzbeschreibung

Radabstellmöglichkeiten sind eine Grundvoraussetzung für radverkehrsfreundliche Standorte. Daher sollte an allen Freizeitstandorten die Möglichkeit bestehen, Fahrräder sicher und komfortabel abstellen zu können. Mit dem Aufkommen von Pedelecs im Besonderen hat zudem die Bedeutung von abschließbaren Radabstellanlagen sowie von Ladeinfrastrukturen zugenommen. Mit der Offensive Radabstellanlagen sollen die Hotspots (sofern die Infrastrukturen noch nicht vorhanden sind) für den Radverkehr aufgewertet werden.

## Bausteine

### Bestandsanalyse

Die Analyse im Freizeitmobilitätskonzept hat gezeigt, dass einige Standorte bereits über gute Radinfrastrukturen verfügen, andere Standorte haben noch Nachholbedarf. Jedoch fehlt eine quantitative, umfassende Betrachtung der Hotspots, die im Zuge der Offensive: Radabstellanlagen zu leisten ist. Hierzu sind die bestehenden Radabstellanlagen aufzunehmen und die Auslastung zu messen.

### Bedarfsanalyse

In einer Bedarfsanalyse werden die Bedarfe an den Standorten ermittelt. Hierzu wird anhand der gemessenen Auslastung ein Ist-Bedarf ermittelt. Anhand der Besucherzahlen und einem Ziel-Modal-Split kann im nächsten Schritt auch ein Soll-Bedarf (Angebotsplanung) ermittelt werden. Darauf aufbauend kann für jeden Standort ein Bedarf an Radabstellanlagen definiert werden

### Radabstellanlagen

Es wird unterschieden zwischen frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen sowie zusätzlich gesicherten Radabstellanlagen. Bei frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen sind Radanlehnbügel zu empfehlen. Auch andere Fahrradabstellsysteme sind grundsätzlich möglich, sofern diese fahrradgerecht sind. So gelten bspw. einfache Vorderradhalter als *Felgenkiller*, die kaum Diebstahlschutz bieten. Eine Übersicht über mögliche Fahrradabstellsysteme bietet die DIN 79008, die sich aus der TR6102 des ADFC entwickelt hat (vgl. DIN 79008-1 2016). Können nicht ausreichend Stellplätze aufgrund der Platzverhältnisse bereitgestellt werden, sind Doppelstockpark-Anlagen eine mögliche Alternative. Diese Form der Fahrradabstellanlage ermöglicht es, die Anzahl von Abstellplätzen auf geringen Raum erheblich zu erhöhen. Neben der Art und Gestaltung der Anlehnbügel und des Witterungsschutzes, der großzügig gestaltet sein sollte (Schutz auch vor starken Seitenwinden), ist zusätzlich auf die Sicherheit am Standort zu achten. Lage und Gestaltung entscheiden stark über die Nutzung. In Kombination mit einer Überdachung und der daraus resultierenden Helligkeitseinschränkung ist bspw. darauf zu achten, dass die lokale Beleuchtung ausreichend ist. Ist dies nicht der Fall, können Beleuchtungsanlagen innerhalb der Überdachung angebracht werden (abhängig von Lage der Mobilstation sowie der flächenbezogenen Größe der Fahrradabstellanlage notwendig). Auf Hinterhoflagen und Randlagen sollte verzichtet werden, vielmehr sollte die Fahrradabstellanlage gut sichtbar im Raum platziert und städtebaulich integriert sein.

Abbildung 90: Doppelstockparker in Graz



Quelle: Planersocietät

Um die Sicherheit für die Nutzenden zu erhöhen, können zusätzlich gesicherte Abstellanlagen errichtet werden. Anlagen wie Fahrradkäfige, Fahrradboxen oder Fahrradparkhäuser bieten auf Grund ihrer beschränkten Zugänglichkeit mehr Sicherheit für das abgestellte Fahrrad während der Abwesenheit der Nutzenden. Diese Form der Abstellanlagen ist vor allem für Nutzer\*innen von hochwertigen Rädern wie z. B. Pedelecs attraktiv. Moderne Anlagen mit elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem sind zu bevorzugen, da sie eine individuellere Vermietung der Abstellanlagen ermöglichen. Zudem sinkt das Nutzungshemmnis durch die einfache Steuerung über eine App. Als Beispiel für ein verbundweites Netzwerk ist das Projekt *DeinRadschloss* des VRR zu nennen, das aufgrund der Förderbedingungen derzeit jedoch nur an Haltestellen förderfähig ist. Neben der Sicherheit erhöhen diese Anlagen auch den Stellenwert des Radverkehrs am Freizeitstandort.

Neben klassischen Radabstellanlagen können Radabstellanlagen mit zusätzlicher Ladefunktion für Pedelecs errichtet werden. Auch hier gibt es verschiedene Varianten, die je nach Platzverhältnissen vorteilhafter sein können als andere. Mögliche Ausführungsvarianten sind Fahrradabstellplätze mit bereits integrierten Steckdosen (kombiniertes Laden und Parken), Ladesäulen mit angebrachten Steckdosen, Ladesäulen mit eigenem Kabelsystem oder Schließfächer, in denen der Akku aufgeladen wird (Laden, räumlich getrennt). Die Lademöglichkeiten können auch in den bereits erwähnten abschließbaren Radabstellanlagen wie Fahrradparkhaus, Fahrradkäfig oder in einer Fahrradbox integriert werden. Es ist zu empfehlen, dass Ladevorgänge stets witterungsgeschützt erfolgen können. Lademöglichkeiten für Fahrräder sind insbesondere an Orten mit einem hohen Tourismusaufkommen sinnvoll. Hier werden meist längere Distanzen zurückgelegt, als dies im Alltagsverkehr der Fall ist.

Abbildung 91: Radluftstation Gelsenkirchen

Neben den dargestellten Ausstattungsmerkmalen können zusätzliche Serviceleistungen rund um das Fahrrad angeboten werden. Diese fokussieren sich insbesondere auf die Pflege und Wartung, Informationsangebote rund um das Fahrrad sowie touristische Angebote.

Radluftstationen sind meist Selbstbedienungs-Angebote, die als ein ergänzendes Element einer Radabstellanlage fungieren können. Radluftstationen bieten verschiedene Reparatur- und Wartungsservices an. So steht neben einer Pumpe häufig auch Werkzeug zur Verfügung, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vornehmen zu können. Ergänzt werden kann das Angebot z. B. durch Luftschlauchverkaufsautomaten oder eine E-Bike-Ladestation. Wir empfehlen Radluftstationen an allen größeren Radknotenpunkten und Hotspots.

### Kampagne

Viele Standorte sind bereits gut ausgestellt. Wir empfehlen eine sichtbare Investitionskampagne, in dem jedes Jahr eine Summe bereitgestellt wird, um Radabstellanlagen an Hotspots und Knotenpunkten herzustellen (z. B. 500 Radabstellplätze pro Jahr).

Als Beispiel kann hier die Initiative *Fahrradstellplätze für Düsseldorf* im Zuge der Kampagne *RADschlag* genannt werden, in dem 3.650 neue Fahrradstellplätze an Bestandsorten in Düsseldorf entstanden sind (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2022). Die Kampagne wurde zuletzt um ein Lastenradprogramm erweitert.




Quelle: Planersocietät

### Bemerkungen und Hinweise

Der Freizeitverkehr und somit auch die Hotspots sind divers und auf verschiedene Zielgruppen abgestimmt. Die Bedarfsanalyse muss daher individuell am Standort erfolgen. Während z. B. an Parks und Gartenanlagen Lastenräder verstärkt genutzt werden, könnte der Bedarf an Eventstandorten, an denen keine Gegenstände mit auf die Fläche genommen werden dürfen, deutlich kleiner sein. Ähnliches gilt für die verschiedenen Zielgruppen. Junge Menschen nutzen tendenziell weniger Pedelecs (vgl. destatis 2020; infas 2019: 6). Daher sind an Standorten mit vorwiegend jungen Menschen bspw. eine geringere Anzahl an Lademöglichkeiten vorzusehen als an Hotspots, die vorwiegend von älteren Menschen besucht werden. Auch topographische und räumliche Faktoren können bei der Ausstattung eine Rolle spielen.

#### M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, Freizeitbetriebe, RVR, RTG, NRW Tourismus, VRR, NWL, Verkehrsunternehmen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FöRi-Nah
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen M 3.2 Der Bahnhof als Willkommensort M 7.2 Innenmarketing		

#### Kurzbeschreibung

Der Umweltverbund muss nicht nur während der Anreise an den Bahnhöfen und großen ÖPNV-Haltestellen, sondern auch an den Freizeitstandorten selbst sichtbar gemacht werden, um die Nutzungshemmnisse zu senken und den Modal Split nachhaltig beeinflussen zu können.

#### Bausteine

Bis dato ist der Großteil der Freizeitstandorte darauf ausgelegt, dass die Besucher\*innen als erste Anlaufstelle der Mobilität die vorhandenen Parkplatzangebote wahrnehmen. Dies hängt zwar mit der Lage des Freizeitstandortes zusammen, aber sofern eine Anbindung an den ÖPNV und das Radnetz besteht, muss das Ziel sein, diese Wahrnehmung umzukehren. Dies kann umgesetzt werden, indem bspw. folgende Elemente nicht im Seitenraum, sondern prominent in den Fokus gerückt und im Raum sichtbar platziert werden:

- ÖPNV-Haltestellen
- DFI-Anlagen
- Radinfrastruktur
- Radabstellanlagen
- Sharing-Angebote

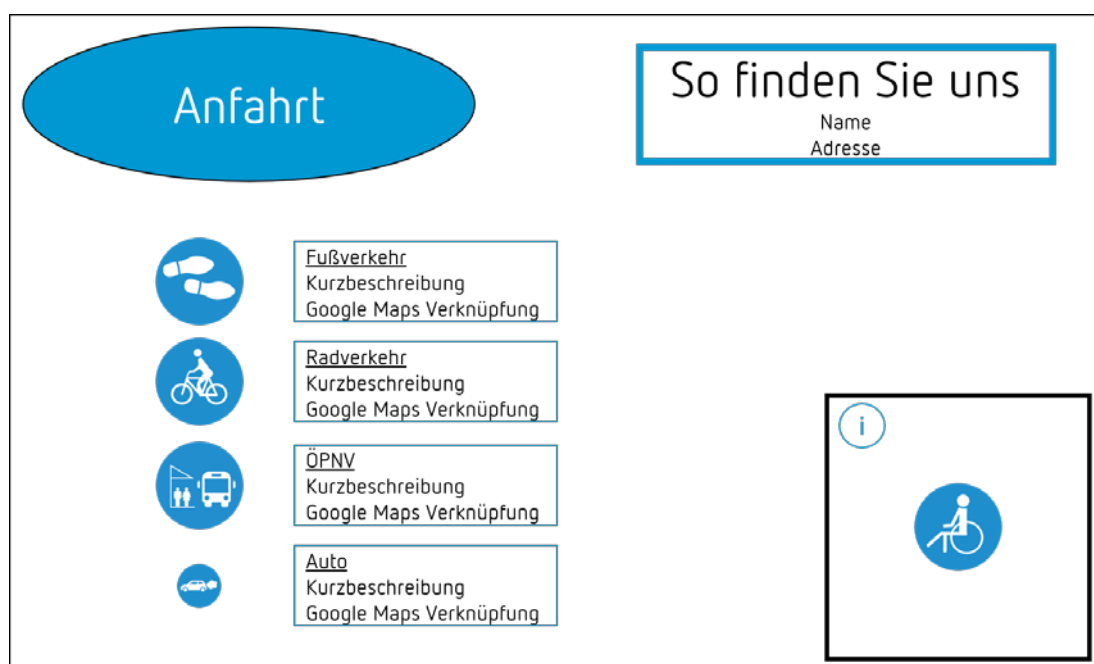
Somit wird den Besucher\*innen suggeriert, dass der MIV lediglich *zu Gast* ist und die Anreise mit dem ÖPNV zu präferieren ist. Demnach kann die Mentalität nachhaltig beeinflusst werden, sofern

die räumliche Platzierung von Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen in den übrigen Maßnahmenbausteinen am Standort aufgehen und zusammenwirken.

Wenn der ÖPNV genutzt werden soll, muss er möglichst einfach in der Handhabung sein. Dies inkludiert, dass Informationsangebote so leicht wie möglich bereitzustellen sind und die Mobilität bei der Vermarktung der Freizeitstandorte immer dazu gehört.

Dabei sind leicht zugängliche und einfach verständliche Information über bestehende Angebote, Routen und potenzielle Wegeketten sowie Hinweise zur Barrierefreiheit von hoher Bedeutung. Hierfür eignet sich zum einen der Internetauftritt der verschiedenen Akteur\*innen. Diese sollten inhaltlich aufeinander abgestimmt sein und bestenfalls einen ähnlichen Aufbau und ein ähnliches Design unter dem Reiter *Anfahrt* vorweisen (s. Abbildung 92).

Abbildung 92: Beispiel Anfahrtsinformationen



Quelle: eigene Darstellung

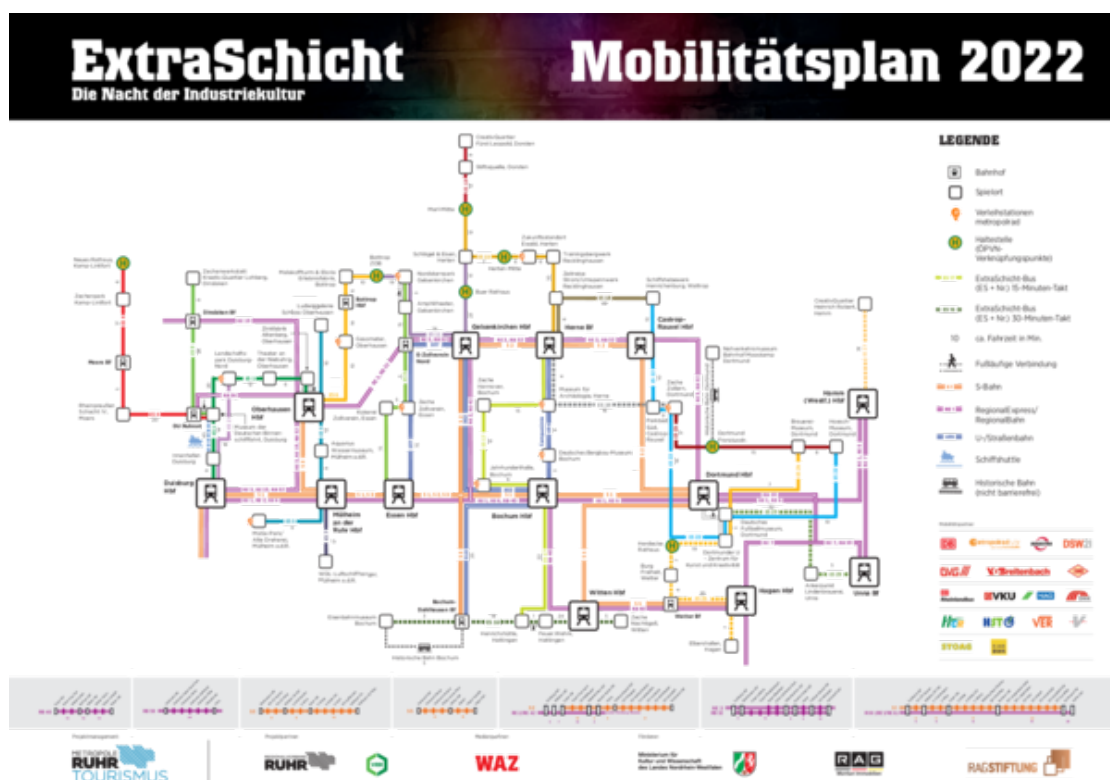
Zu den Akteur\*innen zählen vor allem:

- Kommunen und Kreise
- Regionalverband Ruhr
- Ruhr Tourismus GmbH
- Freizeitbetriebe
- NRW Tourismus
- Aufgabenträger VRR und NWL
- Lokale Verkehrsunternehmen

Neben Internetauftritten schaffen Mobilitätspläne einen vereinfachten Überblick über bestehende Angebote. Dabei sind insbesondere der für die touristischen Hotspots relevante ÖPNV (bedeutende SPNV-Linien und Anschlussverkehre) mit einem Liniennetzplan und Angeboten von vernetzenden Verkehrsträgern (Sharing-Angebote, Radabstellanlagen) sowie der Barrierefreiheit von Stationen und Haltestellen darzustellen. Ergänzend hierzu ist das Freizeitradwegenetz abzubilden, das die Freizeitstandorte miteinander verbindet.

Vorbild ist hier einerseits der Liniennetzplan von Berlin – dieser ist in der Stadt allgegenwärtig in jeglichen Broschüren und Informationsblättern abgebildet. Das Hauptliniennetz aus S- und U-Bahn ist somit sowohl für die dort wohnenden Menschen als auch touristisch Reisende omnipräsent. Andererseits können die seit Jahren praktizierten sehr erfolgreichen Mobilitätskampagnen der Extraschicht mit ebenfalls omnipräsenten Mobilitätsplänen online und gedruckt als Good-Practice-Beispiel für die Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr dienen. Hier werden die für die Veranstaltung wichtigsten bereits bestehenden Linien sowie zusätzliche Angebote mit Punkt-zu-Punkt-Verbindungen als schematischer Plan prägnant dargestellt.

Abbildung 93: Mobilitätsplan ExtraSchicht 2022



Quelle: ExtraSchicht 2022

### Bemerkungen und Hinweise

Im Tourismus der Metropole Ruhr und seiner Kommunen sollte der Umweltverbund so einen höheren Stellenwert bekommen. Es sind sowohl ein regionaler Plan für die gesamte Metropole Ruhr als auch lokale Orientierungspläne für die Hotspots zu erarbeiten.





Außerdem sollten die Nahverkehrs-Netzpläne in regionalen und lokalen Marketinginformationen (digital und gedruckt) zugunsten der Sichtbarmachung des ÖPNV einen höheren, mindestens gleichwertigen Fokus im Vergleich zu Informationen zum Parken erhalten.

## 5.5 Handlungsfeld V: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die vernetzte Freizeitmobilität

Im 5. Handlungsfeld liegt der Fokus auf der vernetzten Mobilität. Hierbei sollen Maßnahmen betrachtet werden, die die Mobilität im Gesamttraum verkehrsmittelübergreifend stärken.

Zentrale Themen sind hierbei Tarife und Ticketing, Bedienbarkeit sowie die intermodale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel.

### M 5.1 Günstig, verständlich und individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamttraum
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Land NRW, VRR, NWL, Verkehrsunternehmen, RTG	<b>Finanzierung und Förderung</b>	ÖPNVG NRW
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 5.2 Ein Anreiz zum Wechseln M 8.1 (Mikro- bzw. Test-) Angebote für ausgewählte Kernzielgruppen		

#### Kurzbeschreibung

Die Auswirkungen des 9-Euro-Tickets zeigen sich vor allem im Freizeitverkehr. Viele Gelegenheitsnutzer\*innen haben das 9-Euro-Ticket ausprobiert. Ein Grund hierfür ist die einfache Handhabbarkeit. Gäste und Naherholungssuchende sind häufig ortsfremd und kennen sich nicht dem ÖPNV-Tarifsystem aus. Waben-, Tarifzonen- und Tarifgebietsstrukturen und verschiedenste Tarifmodelle sind dabei nicht dienlich und wirken intransparent.

Neben der Bedienbarkeit sind die Kosten im Freizeitverkehr ein Faktor. Während im Alltagsverkehr Personen meist alleine unterwegs sind, ist der Haushalt in der Freizeit häufig zusammen unterwegs. Damit wird auch der Pkw im Verhältnis zum ÖPNV günstiger (Personenkilometer). Hinzu kommt, dass Parken am Wochenende vielerorts sogar kostenlos möglich ist; Kund\*innen im ÖPNV hingegen zahlen ähnlich hohe Preise wie im Alltag, obwohl das Mobilitätsangebot in Teilbereichen nicht freizeithverkehrsadäquat ist. Ziel der Maßnahme ist eine Homogenisierung und Vereinfachung des Ticketangebotes im Freizeitverkehr.

## Bausteine

### Tickets für Übernachtungsgäste

Gäste, die in der Metropole Ruhr übernachten, können aktuell zwischen verschiedenen Möglichkeiten wählen. Mit der WelcomeCard Ruhr existiert ein Kombi-Angebot in dem verschiedene Freizeitdestinationen sowie der ÖPNV für einen bestimmten Zeitraum im VRR-Gebiet genutzt werden können. Für 24 h sind pro Person rund 30 € fällig. Dies entspricht dem Preis eines 24 h-Tickets des VRR. In vielen Fällen lohnt sich die WelcomeCard Ruhr jedoch aktuell nicht.

Dies liegt u. a. daran, dass viele weitere Tarife bestehen. Im Vergleich zum SchönerTagTicket NRW, das von fünf Personen genutzt werden darf, sind die Kosten der WelcomeCard Ruhr für die ÖV-Nutzung gerade für größere Gruppen kaum eine Alternative.

Tabelle 16: Beispielkalkulation für verschiedene Freizeitdestinationen

Gruppe und Ziel	WelcomeCard Ruhr	Einzelpreis	Hinweise
5-köpfige Familie im Zeiss Planetarium, Bochum (NRW-weit, 24h)	149,50 €	SchönerTagTicket NRW (45,70 €) 5 Eintrittskarten (31,75 €) Gesamt: 77,45 €	WelcomeCard Ruhr wird beim Ticketkauf im Planetarium nicht angezeigt
Paar (48h, LWL-Museum Herne, Nordsternpark, Gasometer Oberhausen)	119,80 €	SchönerTagTicket NRW (45,70 €) Eintrittskarte LWL Herne (Dauerausstellung, 12,00 €) Nordsternpark frei Gasometer Oberhausen (22,00 €) Gesamt: 79,70 €	WelcomeCard Ruhr wird beim Ticketkauf an beiden Freizeitstandorten nicht angezeigt

Ausflug mit Kind (14 Jahre) in die Zoom Erlebniswelt (24h)	WCR: 59,80 € Ticket: 54,90 € (halber Preis) Gesamt: 114,70 €	SchönerTagTicket NRW (45,70 €) Tickets (109,80 €)  Gesamt: 155,50 €	Eingabe eines Aktionscodes nötig, der in den Details der Welcome-Card nachlesbar ist.  (Rabatt von 50 % gilt nicht für Kinder zwischen 4-11 Jahren)
--	--	--	---

Quelle: eigene Darstellung nach VRR

Hinzu kommt die schlechte Übersichtlichkeit und Information rund um die Karte. Anders als andere Tickets kann diese nur über die eigene Website erworben werden.

Der VRR gibt Preise von 39,90 € an, auf der Seite kostet diese dann 29,90 €. Die Freizeitstandorte sind teils vergünstigt, teils kostenlos, auf den Websites der Freizeitstandorte fehlen die Informationen zur WelcomeCard Ruhr dann meist völlig.

Vergleicht man das Angebot bspw. mit der Konus-Karte im Schwarzwald, bei der rund 80 Attraktionen und kostenlose ÖPNV-Nutzung häufig bereits in der Gästekarte (ab zwei Übernachtungen bei teilnehmenden Gastgeber\*innen) enthalten sind, oder der Oyster Card in London, die deutlich intuitiver und einfacher funktioniert, ist das Angebot in der Metropole Ruhr ausbaufähig.

Ein Baustein einer neuen Freizeitmobilität kann hier der neue eezy.nrw-Tarif sein, der kilometergenau nach Luftlinienentfernung abrechnet, aber wie die Oyster Card Obergrenzen für die Nutzung enthält. Wir empfehlen daher den Ausbau bzw. die Weiterentwicklung dieses Systems für die touristische Mobilität.

Dies beinhaltet in erster Linie, die Informationsbereitstellung auf den touristischen Seiten zu verbessern. Als zusätzliches Incentive können Elemente der Konus-Karte aufgegriffen werden. So könnten die Preisobergrenzen mit der eezy.nrw-App bei Eingabe einer Gästekarten-ID um einen Prozentsatz (in London teils 50 %) gesenkt werden. Die Ruhr Tourismus GmbH ist hier ein geeigneter Mittler zwischen Verkehrsunternehmen, Städten und Unterkünften.

### **Tickets für Naherholungssuchende aus der Region**

Ähnlich wie für Tourist\*innen sollte die eezy.nrw-App auch für den alltäglichen Freizeitverkehr genutzt werden. Allerdings sind hier die Tarifmodelle zu hinterfragen. So zahlen Kund\*innen aktuell zu Haupt- und Nebenzeiten mit Ausnahme des Happy-Hour-Tickets dieselben Preise, obwohl das Angebot im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr teils deutlich schlechter und geringer ausgelastet ist. Das Schöne-Wochenende-Ticket der Deutschen Bahn wurde 2019 zugunsten des Quer-durchs-Land-Ticket eingestellt. Dieses ist an allen Tagen buchbar, erlaubt jedoch nicht die Nutzung weiterer Verbundverkehrsmittel. Das 9-Euro-Ticket zeigt, dass die Bereitschaft besteht, am Wochenende den ÖPNV verstärkt zu nutzen, wenn dieser einfach und verständlich ist. Anzuregen ist daher, im eezy.nrw-Tarif zu den Schwachverkehrszeiten vergünstigte Tarife festzulegen.

### **Intermodales Ticket**

Die Analyse der Freizeitstandorte hat gezeigt, dass an vielen Standorten die Qualität der letzten Meile mit dem ÖPNV nicht ausreichend ist, um konkurrenzfähig mit dem MIV zu sein. Hingegen

waren vor allem die Fahrradachsen konkurrenzfähig. Im Sinne eines starken, gemeinsamen Umweltverbundes sind daher die Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln zu stärken.

Hierbei geht es einerseits um die physische Verknüpfung in Form von Mobilstationen, aber im zweiten Schritt auch um die digitale Verknüpfung. Aktuell sind alle Anbieter\*innen auf eigenen Plattformen aktiv (VRR/NWL, Verkehrsunternehmen, metropolradruhr, DeinRadschloss, Scooteranbieter). Jeder Dienst muss einzeln gebucht und verifiziert werden. Es ist auch im Sinne des Alltagsverkehrs zu empfehlen, zukünftig die Angebote an den Mobilstationen digital über eine Schnittstelle zu bündeln. Die digitale Schnittstelle soll informieren, die Buchung vereinfachen und auch intermodale Wegeketten darstellen. Ein vergleichbares Angebot wird gerade in Berlin entwickelt. Mit der Jelbi-App können zukünftig unter der Trägerschaft der BVG verschiedene Mobilitätsdienstleistungen über eine App gebucht werden.




Hierzu müssen sich Nutzende nur einmal zentral registrieren. In der Metropole Ruhr existieren zahlreiche, teils nebeneinander laufende Apps. Ziel muss eine dauerhafte Vereinheitlichung sein. Als Pilotveranstaltungen bieten sich die EURO 2024 und die IGA 2027 an. Als Vorzeigeprojekt für die Region könnten die Veranstaltungen dabei helfen, eine hohe Marktdurchdringung zu erreichen.

Zu empfehlen ist die Kopplung bzw. Weiterentwicklung der eezy.nrw-App, die zwar in ganz NRW anwendbar ist, jedoch nicht zentral beworben wird. Stattdessen erfolgt die Bewerbung in den einzelnen Apps der Verkehrsunternehmen sowie der VRR-App oder der mobil.NRW App. So gibt es den eezy.nrw-Tarif in 27 verschiedenen Anwendungen, allerdings häufig nicht in den bekannten Apps. Bei der BOGESTRA bspw. gibt es den Tarif nicht in der verbreiteten App Mutti (mehr als 100.000 downloads im GooglePlay Store), sondern in der Zusatzapp Muttis eTarif. Hinzu kommt, dass die Verkehrsunternehmen eigene Brandings entwickeln, womit Gäste, aber auch Gelegenheitsnutzer\*innen vor Herausforderungen gestellt und verunsichert werden. Wir empfehlen insbesondere für Gäste eine App für die gesamte Region, die einheitlich beworben wird.

### Bemerkungen und Hinweise

Für ein intermodales Ticket sind aufgrund der Tarifstrukturen tarifrechtliche Hürden beim VRR und beim NWL zu nehmen. Dies betrifft auch Tickets, welche für ganz NRW gelten. Die Integration von intermodalen Angeboten hängt bspw. davon ab, ob diese flächendeckend vorhanden sind.

## M 5.2 Ein Anreiz zum Wechseln

<b>Phase der Reise</b>	Anreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte  Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote  Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Land NRW, VRR, NWL, RTG, Freizeitbetriebe	<b>Finanzierung und Förderung</b>	ÖPNVG NRW
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 5.1 Günstig, Verständlich und Individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region  M 6.1 (Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform		

### Kurzbeschreibung

Mobilitätsverhalten ist routiniertes Verhalten. Neben der generellen Anpassung der Tarifstrukturen sind daher Anreizsysteme zur Nutzung alternativer Mobilitätsangebote zu entwickeln, um Gäste zu motivieren den Umweltverbund auszuprobieren. Ausgangspunkt können hier die eintrittspflichtigen Einrichtungen und Hotspots sein. Durch Sonderkonditionen, z. B. inbegriffene ÖPNV-Nutzung oder Rabatt auf den Eintritt, durch Sammelkarten/-punkte können Gäste zum Umsteigen motiviert werden.

### Bausteine

#### Im Ticketpreis enthalten

Wie bereits in M 5.1 dargelegt, sind die bestehenden touristischen Angebote insbesondere für die ÖPNV-Nutzung nicht ausreichend. Andere Regionen sind hier z. B. mit der Konus-Karte, Oyster Card etc. bereits deutlich attraktiver. Wir empfehlen, dass in Eintrittskarten für kostenpflichtige Standorte das Ticket für den ÖPNV inklusive ist. Hierzu muss insbesondere den privatwirtschaftlich agierenden Hotspots ein attraktives Angebot seitens der Kommunen und Aufgabenträger gemacht werden.

Hier kann auf die Erfahrungen bei bereits vorhandenen Angeboten solcher Art, wie z. B. das integrierte ÖPNV-Ticket zu Bundesligaspielen, zurückgegriffen werden. Zu empfehlen ist ein einheitliches Angebot für dauerhafte, kostenpflichtige Hotspots, um die ÖPNV-Nutzung in der Anreise zu fördern.

#### Förderung von bestimmten Zielgruppen

Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass ein günstiger ÖPNV durchaus ein Anreiz ist, diesen (insbesondere in der Freizeitmobilität) zu nutzen. Daher gilt es entsprechende Angebote weiterzudenken.

Beispiele sind:

- Eventtage, wie ein Familiensonntag mit kostenloser Fahrt für Familien ab zwei Kindern
- Sonderbusse, die jedes Wochenende einen (ggf. anderen) Hotspot in der Region anfahren und zu festgelegten Zeiten zurückkehren (Wir fahren raus! – Bus)

### Gamification und Goodies

Wer den ÖPNV oder das Rad nutzt bzw. zu Fuß geht, soll an den Standorten profitieren, schließlich tragen diese Personen dazu bei, dass Freizeitmobilität verträglicher abgewickelt werden kann. Innerhalb der Marketingstrategie sollte hier über Aktionen nachgedacht werden. Aus dem Alltagsverkehr gibt es z. B. Aktionen wie die Pendlerbrezel, die vom Land Baden-Württemberg zusammen mit den Bäckereien zum Weltfahrradtag ins Leben gerufen wurde. Dabei hatten Radfahrende 2022 die Möglichkeit bei den über 650 teilnehmenden Bäckereien eine Brezel kostenfrei zu verzehren (vgl. Radkultur 2022). Ähnliche Aktionen sind auch im Freizeitverkehr für die Region anzudenken. Eine Idee könnte bspw. ein digitales Sammelkartenspiel sein, mit dem sich Vorteile an den Standorten freispielen lassen (z. B. Sammelkarte Essen Hbf/Zeche Zollverein = ein Freigetränk).

### Bemerkungen und Hinweise

Um die Bausteine umsetzen zu können, muss die Tourismus-, Mobilitäts- und Regionalentwicklungsbranche näher zusammenrücken. Die Zusammenarbeit ist durch Arbeitskreise auf regionaler und kommunaler Ebene zu intensivieren, auf der die Akteur\*innen der Mobilität und der Freizeitstandorte sowie die Gebietskörperschaften zusammenkommen. In diesem Rahmen ist es zukünftig möglich Strategien, konkrete Maßnahmen und finanzielle Konditionen gemeinsam zu entwickeln. Das Setzen von Anreizen ist lediglich durch enge Kooperation möglich und führt zur Win-win-Situation aller Beteiligten. Der UAK Freizeitmobilität ist bereits eine geeignete Struktur auf regionaler Ebene, um die Maßnahme umsetzungsorientiert voranzutreiben und auch auf lokaler Ebene einen vergleichbaren Rahmen zu schaffen.



### M 5.3 Fahrrad trifft ÖPNV

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, DB Station&Service AG, VRR, NWL, Verkehrsunternehmen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Kommunalrichtlinie Föri-MM ÖPNVG NRW Föri-kom-Stra
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 5.1 Günstig, verständlich und individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region M 1.1 Initiative: Mit der Bahn ins Wochenende		

#### Kurzbeschreibung

Abgesehen von der Multimodalität spielt auch die Intermodalität, z. B. in Form der Fahrradmitnahme im ÖPNV, eine wichtige Rolle. Die Vorteile bestehen darin, dass der Tourenradius für touristische und sonstige Ausflüge durch die Fahrradmitnahme deutlich erweitert wird, indem längere Strecken per Fahrrad zurückgelegt und das Fahrrad anschließend im öffentlichen Verkehrsmittel wieder zum Ausgangspunkt zurück transportiert werden kann.

Außerdem bietet das Fahrrad insbesondere im ländlichen Raum mit dispersen Siedlungsstrukturen und größeren Haltestellenabständen eine flexible, individuelle Möglichkeit, die erste und letzte Meile zwischen Haltestelle und Freizeitziel zu überwinden. Gleichzeitig wird die Reise selbst zum Erlebnis. Aus diesem Grund sollten die Voraussetzungen für einfache und unbeschwerte intermodale Wegeketten geschaffen werden, indem die Tarife die Mitnahmen von Fahrrädern berücksichtigen und Allzweckabteile in ausreichender Kapazität in Bus und Bahn zur Verfügung gestellt werden.

## Bausteine

### Ausstattung im ÖPNV

Grundsätzlich ist für die Fahrradmitnahme im ÖPNV zunächst das physische Platzangebot zu schaffen. Im SPNV stehen dafür gekennzeichnete Fahrradabstellbereiche (Mehrzweckabteile) zur Verfügung, in den Bussen sind es Mehrzweckflächen, die auch für Kinderwagen oder Rollstühle zur Verfügung stehen. Problematisch ist häufig die Kapazität dieser Flächen insbesondere bei hoher Auslastung der Züge. Die Einrichtung von Freizeitexpress-Fahrten, die primär auch für die Fahrradmitnahme ausgelegt sind und entsprechend viel Platz bieten, ist eine Möglichkeit, den Radverkehr für die Freizeit und die Nutzung der ersten und letzten Meile im ÖPNV zu stärken (vgl. M 1.1). Die Bedeutung dieser Angebote in touristischen Regionen ist bekannt und in der Metropolregion im Rahmen eines kooperativen Projekts („Huckepack“) zur Förderung des intermodalen Rad- und Schienenverkehrs zwischen Dortmund und Winterberg geplant.

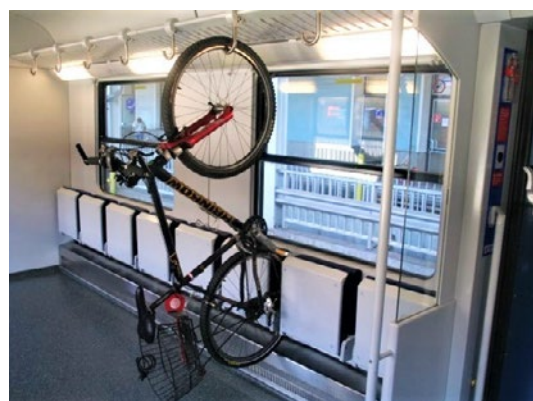
Die Umsetzungsoptionen für die Fahrradmitnahme variieren je Fahrzeugtyp stark. Im SPNV, insbesondere in Fern- und Regionalzügen ist auf Grund der großzügigeren Platzverhältnisse eine differenziertere Gestaltung möglich, als etwa in Bussen.

Im SPNV sollten, um Konflikte zwischen Reisenden zu mindern und die Fahrradmitnahme zu erleichtern, die Bereiche für Rollstuhlfahrende und die Fahrradmitnahme getrennt werden. Im Rhein-Ruhr-Express (RRX) bspw. wird diese Trennung umgesetzt. Zusätzlich können in den Fahrradbereichen (zumindest einseitig) die Klappsitze entnommen werden, dadurch sind die Bereiche zur Verwahrung von Fahrrädern und ggf. Gepäck oder Kinderwagen klarer erkenntlich. Hier werden Konflikte mit anderen Reisenden vermindert, da Klappsitze häufig nicht freigegeben werden und somit die Fläche nicht für Fahrräder oder Gepäckstücke zur Verfügung steht. Eine weitere Option ist die Einrichtung von Fahrradhalterungen, wie sie auch im Fernverkehr für die Fahrradmitnahme verwendet werden, entweder in bestimmten Bereichen oder auch ganzen Abteilen, wie es bspw. im Metronom in Niedersachsen realisiert ist (s. Abbildung 94).

Abbildung 94: Fahrradabteile Metronom, ÖBB



Quelle: [https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Fahrradabteil\\_Metronom.jpg](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Fahrradabteil_Metronom.jpg)



Quelle: <https://www.radlobby.at/radmitnahme-in-oebb-zuegen>

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass die Fahrräder während der Fahrt durch entsprechende Halterungen oder auch Gurte gut gesichert werden können. Die Zuständigkeit liegt hierbei bei den

jeweiligen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern (z. B. DB, VRR, NWL). Zudem ist die Möglichkeit der Reservierung eines Fahrradstellplatzes von hoher Bedeutung, um den Fahrgästen die Gewissheit zu geben, dass sie ihr Rad auch tatsächlich im SPNV mittransportieren können. Bei Reisen insbesondere mit dem SPNV ist außerdem wichtig, dass die Bahnhöfe und Bahnsteige barrierefrei zugänglich und somit auch fahrradfreundlich gestaltet sind, so dass die privaten Fahrräder problemlos transportiert werden können.

Neben einem barrierefreien Zugang zum Bahnsteig mit Fahrstuhl oder Rampe sind dabei auch Informationen zur Wagenreihung und zur Lage der entsprechenden Abteile notwendig, um einen möglichst reibungslosen Ein- und Ausstieg mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Zur Orientierung vom Gleis bzw. vom Mobilitätsknoten in Richtung Freizeitziel sind Informationen und eine Beschilderung ab dem Gleis bzw. dem Hauptgebäude notwendig. In Deutschland liegt die Verantwortung für sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte im DB Netz bei der DB Station&Service AG.

Die Fahrradmitnahme in Bussen ist meist in Mehrzweckbereichen geregelt. In touristischen Regionen, v. a. solchen mit einem Schwerpunkt auf Outdoor-Aktivitäten und speziell Radfahren (sei es Mountainbiking, Rennradfahren oder Radwandern), mit unzureichender Anbindung über den SPNV sind umfänglichere Lösungen wie Radbusse zu implementieren. In der Metropole Ruhr können insbesondere landschaftliche Hotspoträume wie die Haard oder die Elfringhäuser Schweiz profitieren. Entsprechende Angebote sollten bei Einführung intensiv beworben werden. Beispiele gibt es aus verschiedenen Regionen Deutschlands, wie der Chiemsee-Region, der hessischen Rhön oder dem Schwarzwald.

Der Schwarzwald ist eine wichtige Tourismusregion in Baden-Württemberg, die ganzjährig nachgefragt wird. Freizeitangebote wie Wandern, Radfahren und Wintersport spielen eine wesentliche Rolle. Sie stellen den eigentlichen Freizeit Zweck dar, für den meist eine Anreise notwendig ist. Zum Erreichen interessanter Zugangspunkte ist auch ein Angebot des ÖPNV eingerichtet, welches die Belange der Radfahrenden (Familien, Mountainbike, Rennrad) berücksichtigt. In der Fahrrad-Hauptsaison von Frühling/Sommer bis Herbst werden mehrere Linien betrieben, die Fahrräder in Anhängern oder mit Heckträgern transportieren (s. Abbildung 95). Einschränkungen bestehen zum Teil bei der Kapazität sowie bei der Mitnahme von Kinderanhängern und E-Bikes, die nur in Ausnahmefällen transportiert werden können.

Abbildung 95: Radbusse im Schwarzwald



Quelle: <https://www.schwarzwald-tourismus.info/erleben/radfahren/radbusse>



Quelle: <https://www.dbregiobus-bawue.de/angebot/freizeitbusse/suedbadenbus/radbus-feldberg>

Übersichtliche Informationen zu den Radbussen finden sich bspw. auf den Internetseiten von Schwarzwald Tourismus GmbH, der Deutschen Bahn und den regionalen Verkehrsbetrieben. Hier gibt es detaillierte Informationen zu den Linien, den Fahrplänen und auch der Kapazität für die Fahrradmitnahme. Eine Reservierung von Fahrradstellplätzen ist nur teilweise möglich. Die Tarife für die Fahrradmitnahme unterscheiden sich je nach Tarifgebiet.

In Baden-Württemberg ist die intermodale Anreise mit dem ÖV und dem Fahrrad zusätzlich erleichtert, da seit 2017 Fahrräder außerhalb der Hauptverkehrszeiten, das heißt werktags nach 9 Uhr sowie samstags, sonntags und an Feiertagen, kostenlos in Regionalzügen transportiert werden können (dabei besteht jedoch kein Anspruch auf Beförderung). Ähnliche Angebote gibt es in anderen Regionen mit bedeutendem Outdoor-Tourismus, dabei vermehrt in bergigen Regionen, z. B. in Oberbayern oder der hessischen Rhön.




### **Tarife zur Fahrradmitnahme**

Ein wichtiger Baustein bei der Fahrradmitnahme ist auch die Integration in das Tarifsystem. Im VRR und NWL besteht die Möglichkeit, das FahrradTicket zu lösen, das 24 Stunden gültig ist. Über die Verbundgrenzen hinweg kann das FahrradTagesTicket NRW für 4,80 € gelöst werden. Um die Nutzung zu fördern, muss die Fahrradmitnahme tariflich so gestaltet werden, dass zeitlich begrenzt auch kostenlose Mitnahmemöglichkeiten bestehen. In den Freizeitexpressen, die am Wochenende primär den Freizeitverkehr abwickeln sollen, ist die Mitnahme von Fahrrädern idealerweise kostenfrei gestaltet bzw. direkt im Ticket integriert. Die konkrete Ausgestaltung der Tarife ist mit dem VRR, dem NWL und den Verkehrsunternehmen auszuloten. Eine Integration in die eezy.nrw-App ist anzustreben.

### **Bemerkungen und Hinweise**

Das Maßnahmenpaket *Fahrrad trifft ÖPNV* beinhaltet sehr unterschiedliche Maßnahmen, die auch von unterschiedlichen Akteur\*innen umgesetzt werden müssen. Die Verantwortung liegt hier vor allem bei den Betreiber\*innen der Mobilitätsknoten (DB Station&Service AG), den SPNV-Aufgabenträgern VRR und NWL sowie den lokalen Verkehrsunternehmen und ihren Fahrzeugflotten im ÖPNV. Ein gut ausgebautes Bikesharing kann die Kapazitäten im ÖPNV schonen und die Mitnahme des eigenen Rads im ÖPNV erübrigen.

### M 5.4 Betriebe mitnehmen und als Partner gewinnen

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Land NRW, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Verkehrsunternehmen, RTG, Freizeitbetriebe, ADFC	<b>Finanzierung und Förderung</b>	FÖRI-MM Landeswettbewerb ways2work
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.1 Informations- und Vermarktungsplattform		

#### Kurzbeschreibung

Freizeitmobilitätsstandorte sind neben ihrer Funktion für die Bürger\*innen als Naherholungsorte auch Wirtschaftsorte. Pendler\*innen sind auf eine gute Anbindung angewiesen; Pflege und Wartung z. B. von gärtnerisch angelegten Flächen erfordern neben dem Personaleinsatz auch ein Verkehrsmanagement und entsprechende verkehrliche Infrastrukturen. Daher sind die Betriebe wichtige Partner\*innen bei der Verkehrswende in der Freizeitmobilität

#### Bausteine

##### Individuelle Standortkonzepte mit anschließender Umsetzung an den Freizeitstandorten

Die Workshops zur Maßnahmenentwicklung und zu den Pilotstandorten haben gezeigt: Freizeitstandorte sind, wenngleich in Einzelpunkten kategorisierbar, doch individuell zu betrachten. Wir empfehlen daher vertiefte Standortkonzepte. Als Vorbild für Naturräume kann hier das *Regional-touristisches Konzept für den Naturpark Hohe Mark Westmünsterland* dienen.

An (nahezu) privatwirtschaftlich agierenden Bezahl- und Eventstandorten (wie Zoos, Sportanlagen) sind mit den Betreibenden gemeinsam Konzepte und Lösungsansätze zu erarbeiten. Als Vorreiterstandorte könnten die Piloträume weiterentwickelt werden.

##### Einrichtung von betrieblichem Mobilitätsmanagement an den Freizeitstandorten

Neben dem Fokus auf der Gästeanreise sollte auch das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement mitbetrachtet werden. Häufig existieren hier bereits kommunale Strukturen, die genutzt werden können. Eine Herausforderung bilden hier insbesondere die Standorte, die nicht gut in die ÖPNV-Strukturen integriert sind (vgl. 2.1).

Wenn die Freizeitmobilität vor allem in Nebenzeiten stattfindet, bedeutet dies, dass Arbeitnehmer\*innen im Freizeitbereich bereits vorher vor Ort sein müssen, um Gäste betreuen zu können. An- und Abreise (z. B. Sonntag frühmorgens oder abends) fallen dann häufig in Zeiten, in denen in manchen Räumen kein ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Hier sind mit den Betrieben und ihren Mitarbeitenden flexible Lösungsansätze zu entwickeln (On-Demand, Ridepooling<sup>3</sup> etc.).

Herausforderungen bestehen zudem bei der betrieblichen Mobilität, in der häufig Schwerverkehr benötigt wird (z. B. Baustellenfahrzeuge, Anlieferung, Gartenbau, Holzwirtschaft etc.). Insbesondere für die Umfelder ist zusammen mit den Unternehmen eine verträgliche Abwicklung von diesen Verkehren zu gewährleisten.

### Umweltsiegel

Umweltsiegel gibt es viele. Nur wenige sind wirklich aussagekräftig. Für Hotels existiert das vom Umweltbundesamt empfohlene GreenSign-Siegel, das in der Metropole Ruhr bislang jedoch kaum verbreitet ist (Level 4 insgesamt zwei Hotels in Dortmund und Velbert; Level 5 kein Hotel). Ziel sollte es sein, Hotels zu motivieren, sich hier nachhaltiger aufzustellen.

Tabelle 17: GreenSign Zertifizierungslevel

Level 1 (15-19 %)	Level 2 (20-49 %)	Level 3 (50-69 %)	Level 4 (70-89 %)	Level 5 (90-100 %)
Erste Ansätze zur Erfüllung des Nachhaltigkeitskonzepts sind im Hotel bereits erfüllt	Eine fundierte Ausrichtung der Nachhaltigkeit ist im Hotel erkennbar	In nahezu allen Hotelbereichen wird das Nachhaltigkeitskonzept umgesetzt und gelebt	Die Anforderungen an nachhaltiges Wirtschaften sind in hohem Maße durch das Hotel erfüllt	Das Nachhaltigkeitskonzept im Hotel hat Vorbildcharakter und eine bestmögliche Ausrichtung

Quelle: eigene Darstellung nach GreenSign, GreenSign Hotel (2022)

Im Bereich Fahrradfreundlichkeit bestehen mehrere Siegel. Derzeit ist jedoch kein Hotspot ein zertifizierter fahrradfreundlicher Arbeitgeber (EU/ADFC). Besser sieht es in Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit im Gastgewerbe aus. Hier ist nahezu in jeder Stadt bereits eine Bett+Bike-Unterkunft (ADFC-Zertifizierung) vorhanden. Nichtsdestotrotz besteht in Bezug auf Fahrradfreundlichkeit Handlungsbedarf.

Wir empfehlen die Zusammenarbeit mit den bestehenden Zertifizierungen. Als Projektpartner könnte der RVR jedoch Incentives für die Zertifizierung, z. B. als fahrradfreundlicher Betrieb, setzen. Dies kann z. B. die spezielle Bewerbung solcher Betriebe sein (z. B. über radrevier.ruhr) oder auch die Unterstützung bei der Umsetzung.

<sup>3</sup> Form der Personenbeförderung, die Passagiere auf Anfrage flexibel zwischen Haltepunkten befördert und Fahrten bündelt



### Bemerkungen und Hinweise

Für das betriebliche Mobilitätsmanagement ist eine enge Koordinierung mit den Kommunen sowie auch dem Zukunftsnetz NRW zu empfehlen. Die Kommunen haben teils eigene Standortkonzepte. So bestehen interkommunale Kooperationen sowie Planungen z. B. am Harkort-/Hengsteysee.

## 5.6 Handlungsfeld VI: Maßnahmen im Mobilitäts- und Tourismusmarketing

Eine der zentralen Herausforderungen in der Metropole Ruhr ist, dass viele Angebote bereits bestehen, jedoch häufig kaum beworben bzw. vermarktet werden. Ziel muss es daher sein, die Mobilität in der Metropole Ruhr verständlich zu kommunizieren, Gäste und Naherholungssuchende zu motivieren sowie ein einheitliches, strukturiertes Gesamtbild als Region in Bezug auf die Mobilität zu zeigen. Mit den folgenden Maßnahmen sollen hierzu zentrale Schritte eingeleitet werden.

### M 6.1 (Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und genderechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, VRR, NWL, Kommunen und Kreise, Verkehrsunternehmen, touristische Leistungsträger*innen, Freizeitbetriebe, Mobilitätsdienstleister*innen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	REACT EU – Digitalisierung im Tourismus EFRE.NRW Projektaufträge Open Data Strategie RTG Eigenmittel RVR und RTG
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.2 Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger*innen M 6.3 Imagekampagne Mobilität Metropole Ruhr M 7.2 Innenmarketing M 8.1 – 8.2 Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote		

### Kurzbeschreibung

Im RVR-Verbandsgebiet gibt es bisher noch kein System, das die relevanten Informationen zu den Mobilitätsangeboten, den gewählten Hotspots sowie weiteren Tourismus- und Freizeiteinrichtungen umfassend, gebündelt und einheitlich darstellt. Die Informationen müssen von Besuchenden z.T. bei Verkehrsverbänden/-betrieben, Kommunen, Tourismusorganisationen, Betrieben etc. einzeln recherchiert werden. Das ist mit Aufwand verbunden, unnötig kompliziert (besonders für Besuchende, die nicht regelmäßig in der Metropole unterwegs sind) und kostet dementsprechend Zeit.

Darüber hinaus gestaltet sich die Informationsvermittlung auf Regional-, Orts- und Betriebsebene sehr unterschiedlich und ist daher nicht immer vergleichbar. Teilweise liegen nur wenige oder keine Daten zur Anbindung, den Anreisemöglichkeiten und Bedingungen vor Ort vor bzw. sind noch zu wenig für deren Einsatz analogen und digitalen Informationsmedien bekannt (z. B. unter Federführung des RVR entstandener ÖPNV-Liniennetzplan). Nachhaltige Mobilitätsangebote werden daher zum Teil nicht wahrgenommen und deswegen auch nicht genutzt.

Eine standardisierte, leicht und schnell zugängliche (jeder, überall, rund um die Uhr), verständliche und übersichtliche Darstellung des Angebots der gesamten Region mit direkter Buchungsmöglichkeit auf einer zentralen Informations- und Vermarktungsplattform stellt daher einen wesentlichen Qualitätsaspekt der künftigen Freizeitmobilität dar. Der daraus entstehende digitale Mobilitäts-, Freizeit- und Tourismusführer sowie Aufenthaltsplaner ist eine Serviceleistung, die die Orientierung in der Region erhöht, ein Verständnis für die Metropole Ruhr und ihr Freizeit- und Tourismusangebot als Ganzes schafft und somit auch die Profilierung als Destination und Wirtschaftsstandort fördert. Eine umfangreiche Informationsbasis unterstützt die Entwicklung und Nutzung von nachhaltigeren Mobilitätsformen als Alternative zum MIV, die Vernetzung der Angebote untereinander und trägt zur Besucherlenkung (Verringerung von Nutzungskonflikten, Nutzung attraktiver und sicherer Routen, Berücksichtigung von Naturschutzbelangen und sensiblen Bereichen etc.) bei.

### Bausteine

Die Informations- und Vermarktungsplattform sollte Informationen in mehreren Sprachen unter Berücksichtigung der relevanten Quellmärkte in NRW und der Metropole Ruhr sowie Echtzeit-Informationen (z. B. Öffnungszeiten und Preise von Standorten, Einkehr-/Versorgungsmöglichkeiten und Umgebungsangebote, Besucheraufkommen, aktuelle Verkehrsanbindung und Auslastung, Reisedauer und -kosten) bereitstellen, diese auch visuell aufbereiten (z. B. digitale Karte) und eine intermodale Tourenplanung ermöglichen. Als Anreiz zur Nutzung des ÖV als Alternative zum MIV können vergleichende Hinweise zu Umweltfreundlichkeit, Schnelligkeit und preislichen Vorteilen integriert werden.

Die Einrichtung eines zentralen Buchungstools für Tickets und Angebote trägt zur Vereinfachung und Attraktivierung des Besuchererlebnisses bei. In diesem Zusammenhang können auch (zielgruppenspezifische) Pakete, Arrangements und Programmvorschläge (vgl. M 8.1) dargestellt und direkt erworben werden.

Die Website sollte eine hochwertige, moderne, emotionale, kreative und zielgruppenorientierte (Bewegt-)Bildsprache sowie Storytelling, in Anlehnung an die Strategie und Gestaltungsrichtlinien der RTG, nutzen.

Die Berücksichtigung der Grundprinzipien der Usability, Barrierefreiheit und aktuelle Verlinkungen innerhalb der Website sowie externen Partnern\*innen (z. B. Vernetzung mit Verkehrsbetrieben, Standorteinrichtungen an den Hotspots, Social Media) tragen zur Nutzungsfreundlichkeit bei. Die Implementierung eines Trackingtools, z. B. Google Analytics, liefert Informationen zum Nutzungsverhalten und bietet damit Ansätze zur Weiterentwicklung und Optimierung der Website, des Angebotes und der Kommunikation. Die Einbindung von User Generated Content (UGC), z. B. in Form von Feedbackmöglichkeiten und Erfahrungsberichten, sowie authentische Testimonials der Region sprechen sowohl Besuchende als auch Einwohner\*innen an und erhöhen die Glaubhaftigkeit. Dieser Kommunikationskanal kann zudem für die aktivierende Vermarktung (z. B. Imagekampagne, siehe M 6.3) genutzt werden.

Eine entsprechende Plattform, die zugrundeliegende Datenbank und Schnittstellen müssen geschaffen, relevante Daten eingepflegt und permanent aktualisiert sowie die personellen und finanziellen Ressourcen auf Lokal- und Regionalebene für die Umsetzung und Pflege bereitgestellt werden.

### Bemerkungen und Hinweise

Gelungene Online-Auftritte mit entsprechender Datengrundlage und Schnittstellen erfordern gründliche Planungen, eine zugrundeliegende Kommunikationsstrategie, ausreichend Ressourcen und Kooperation der relevanten Akteur\*innen. Der Abstimmungs- und Koordinationsbedarf darf nicht unterschätzt werden. Andererseits ergeben sich durch die Bündelung und Vereinheitlichung der Informationen Synergieeffekte und eine höhere Sichtbarkeit, Bekanntheit und Reichweite einzelner Angebote und der Region insgesamt. Unterstützend zur Realisierung einer solchen Plattform sind die aktuellen Entwicklungen im Rahmen der Content- und Open-Data-Strategie des Landes NRW. Die regionale Umsetzung in der Metropole Ruhr erfolgt durch Projekts RUHR.DIGITAL mit Aufbau des Open Data Portal der Metropole Ruhr unter Federführung des RVR mit einem entsprechenden Projektbüro. Hier besteht bereits seit Mitte 2022 eine neue Gruppe „Verkehrsdaten Metropole Ruhr“ mit der sukzessive eine umfangreiche und qualitative regionale Datenbasis für Verkehrsdaten aufgebaut werden soll. Weiterhin ist die Metropole Ruhr als „Digitale Modell-Destination NRW“ ausgewählt worden. Über den „DestinationHub.Ruhr“ als zentrale Datenbank wird sämtlicher touristischen Content im Ruhrgebiet eingespielt und gepflegt. Daten werden von Unternehmen, touristischen Regionen / Städten und weiteren Akteur\*innen maschinenlesbar über Schnittstellen und durch Redakteur\*innen in den Hub integriert. Seit Anfang 2021 ist die Datenbank des Ruhrgebiets an den Data Hub von Tourismus NRW angebunden, so dass hierüber die Daten aus benachbarten Regionen und für Regionen übergreifende Projekte angereichert werden können, z. B. Römer-Lippe-Route, Ruhrtalradweg, WelcomeCard.Ruhr.

## M 6.2 Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger\*innen

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, VRR, NWL, Kommunen und Kreise, Verkehrsunternehmen, touristische Leistungsträger*innen, Freizeitbetriebe	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Eigenmittel REACT EU – Digitalisierung im Tourismus EFRE.NRW Projektanrufe
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.1 (Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform M 7.1 – 7.3 Maßnahmen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Freizeitmobilität M 8.1 – 8.2 Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote		

### Kurzbeschreibung

Die Besuchsinformation (z. B. zur Erreichbarkeit und Anbindung) der einzelnen Hotspots, (touristischen) Einrichtungen (Freizeitbetriebe, Museen, Gastgewerbe etc.) sowie Standortkommunen erfolgt aktuell in sehr unterschiedlichem Umfang und Form. Die Kommunikationskanäle aller eingebundenen Akteur\*innen auf regionaler, lokaler und betrieblicher Ebene sollten jedoch ein einheitliches Informations- und Serviceniveau vorweisen, um zum einen die Zusammengehörigkeit zu verdeutlichen und zum anderen die Informationssuche von interessierten Personen so unkompliziert wie möglich zu gestalten. Daher ist festzulegen, welche Informationen grundsätzlich für Besuchende relevant und wie diese für die Datenbank und Außenkommunikation zu gewinnen und ansprechend aufzubereiten sind.

Gerade die Leistungsträger\*innen sind durch ihren direkten Kundenkontakt wichtige Informationsquellen und -vermittler. Kennen sie selbst das vorhandene Angebot nicht, können sie nicht

ausreichend darüber informieren, bei Bedarf attraktive Alternativen aufzeigen, Besuchende lenken und Anreize zur ÖV-Nutzung schaffen. Zudem ist dadurch die Einbindung von Mobilitätsangeboten in das eigene Angebot eingeschränkt.

### Bausteine

Die Definition von Standards und Mindestanforderungen für die Außenkommunikation und -darstellung ist wesentlicher Bestandteil hochwertiger Erlebnisse. Sie fördern das Vertrauen der Nutzenden und tragen zur Orientierung, Besucher\*innenlenkung sowie einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung in der Region bei. Informationen, die für jeden Standort/Hotspot und Mobilitätsknoten vorliegen sollten, sind bspw. die Erreichbarkeit und Anbindung an Verkehrsmittel, (andere) Mobilitätsknoten und (andere) Hotspots, Barrierefreiheit und (Mobilitäts-)Angebote vor Ort sowie ggf. Öffnungszeiten und Preise. Betriebe, die an der WelcomeCard Ruhr teilnehmen, können zudem auf die kostenlose ÖV-Nutzung für Karteninhaber\*innen hinweisen.

Um eine schnelle Einordnung des Standortes im Gesamtraum zu ermöglichen und ggf. direkt die Anreise(-route) anzuzeigen und zu planen, bietet sich eine interaktive, digitale Karte, die Einbettung von Google Maps oder ähnlichen Kartendiensten und/oder auch die Verlinkung auf die zentrale Plattform (vgl. Maßnahme 6.1) an. Grundsätzlich sollten alternative Mobilitätsangebote und der ÖV vor der MIV-Anbindung dargestellt werden.

Zur besseren Orientierung, Auffindbarkeit und für einen einfachen, schnellen Suchvorgang sollten die Information immer an der gleichen Stelle positioniert, einheitlich optisch aufbereitet und benannt werden. Eine Zielgruppenorientierung in Ansprache und Gestaltung ist auch hierbei zu berücksichtigen. Der geeignete Aufbau und das Wording der Informationsseite müssen für jeden Kommunikationskanal auf Grundlage des durchschnittlichen Suchverhaltens der Nutzenden individuell ermittelt werden, sollten jedoch übergreifend abgestimmt werden. Idealerweise entwickelt der RVR in Zusammenarbeit mit der RTG Muster und stellt diese den Leistungsträger\*innen zur Verfügung. Als Träger eigener Einrichtungen ist der RVR zudem Vorbild und setzt die definierten Standards schnellstmöglich dort um. Für die Umsetzung wird zudem ein(e) Ansprech- und Kompetenzpartner\*in auf regionaler Ebene benötigt, der/die einerseits regelmäßig an Weiterbildungen teilnimmt und sich selbst über aktuelle Entwicklungen informiert und andererseits diese Informationen an die Akteur\*innen weitergibt.


Bei der Einführung von Standards dienen besonders Schulungen zur Unterstützung und Kompetenzvermittlung für die Leistungsträger\*innen, u. a. mit folgenden Inhalten: vorhandene Mobilitäts- und Ticketangebote, Darstellung von Anreisemöglichkeiten zum und Angeboten am Standort, Sensibilisierung bzgl. Alternativen zum MIV und entsprechende Hinweise und Methoden der Besucher\*innenlenkung.

### Bemerkungen und Hinweise

Auch für die Umsetzungs- und Qualitätsstandards wird als Grundlage ein Kommunikationskonzept benötigt. Diese Maßnahme hängt unmittelbar mit der Erstellung der Informations- und Vermarktungsplattform zusammen.



### M 6.3 (Image-)Kampagne Mobilität Metropole Ruhr

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, VRR, NWL	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Eigenmittel
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.1 (Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform M 7.1 – 7.3 Maßnahmen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Freizeitmobilität M 8.1 – 8.2 Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote		

#### Kurzbeschreibung

Um Besucher\*innen und Bewohner\*innen vermehrt zur Nutzung von umweltverträglichen Mobilitätsalternativen zum MIV und multi-/intermodalen Angeboten anzuregen sowie diese in der Fläche zu lenken, sind nicht nur passende, qualitätsvolle Angebote zu schaffen und vollumfänglich Informationen bereitzustellen. Das Angebot muss auch aktiv und ansprechend durch gezielte Public Relations und Werbemaßnahmen kommuniziert, bekannt gemacht und die Identifikation damit erhöht werden. Besucher\*innen, Einheimische und ansässige Betriebe, Unternehmen und Organisationen müssen für die Nutzung und Vorteile sensibilisiert sowie als glaubwürdige Botschafter gewonnen werden.

Kampagnen können die öffentliche Meinung und Wahrnehmung wesentlich beeinflussen, ein bestimmtes Bild prägen und zu konkreten Produkt-/Kaufentscheidungen anregen. Ziel sollte es sein, den Ruf der Metropole Ruhr als Lebensregion und Destination mit guten, umweltverträglichen Mobilitätslösungen und entsprechender Verkehrsinfrastruktur aufzubauen, passend zu dem übergreifend angestrebten Image als junge, innovative und grüne Metropole auf Weltniveau.

## Bausteine

Es sollte eine Kampagne des RVR und der RTG umgesetzt werden, die verschiedene Kommunikationskanäle (z. B. Website (vgl. auch M 8.1), Social Media, Sichtwerbung, Print, Anzeigen, Radio, TV, Messen) zielgruppenorientiert und abgestimmt bespielt und durch die Akteur\*innen und Partner\*innen gestützt wird. Kooperationsmarketing und Vernetzung sind eine wichtige Basis dafür.

Durch attraktive (Bewegt-)Bildsprache, Storytelling, lokal-authentische Testimonials (bspw. Mitarbeitende von Verkehrsbetrieben, Einheimische, die Mobilitätsangebote regelmäßig nutzen, Tourist\*innen) und beispielhafte Tages- und Reiseabläufe kann die *Die Reise als Erlebnis* dargestellt und die verschiedenen Nutzer\*innen-Gruppen inspiriert werden. Sinnvoll ist zudem auch hier die beispielhafte Gegenüberstellung des MIV und der Mobilitätsalternativen unter Nachhaltigkeitsaspekten. Die konkreten Inhalte, Botschaften und Werte müssen in einem Kommunikationskonzept festgehalten und in Zusammenarbeit mit einer Agentur entwickelt und umgesetzt werden.

Aufhänger für Kampagnen zur Erhöhung der Wahrnehmung und Reichweite können u. a. Sonderangebote und -aktionen, Großereignisse und Veranstaltungen (z. B. EURO 2024, IGA 2027), Themen und Saisonzeiten sein.

## Bemerkungen und Hinweise

Kampagnen sind durchaus langfristige bzw. wiederkehrende Vermarktungsformen. Somit können sie regelmäßig angepasst und mit aktuellen Inhalten ergänzt bzw. anlassbezogen neu aufgelegt werden. Je nach Zielgruppe (Innen- oder Außenmarketing) unterscheiden sich inhaltliche Schwerpunkte und Ansprache in Teilen, sollten sich jedoch unter einem Kernthema zusammenfassen lassen.

## M 6.4 Weiterentwicklung und Verstetigung der Marke radrevier.ruhr (nachrichtlich)

### Kurzbeschreibung

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept hat bereits Maßnahmen zur Weiterentwicklung des radrevier.ruhr formuliert. Einzelne Bausteine, wie z. B.: 7.1, wurden hier bereits umgesetzt. Größtenteils wurden auch die Inhalte aus diesen Maßnahmen im Freizeitmobilitätskonzept weiterentwickelt. Nachrichtlich sei jedoch hier noch einmal erwähnt, dass die Maßnahmen aus dem RMEK, sofern noch nicht vollständig umgesetzt, weiterhin gültig sind und umgesetzt werden sollen. Diese fügen sich sehr gut in die bestehenden Zielsetzungen aus dem Freizeitmobilitätskonzept ein und sollten daher weiterverfolgt werden.

### Bausteine

Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- S 7.1 Kriterien der ADFC-Zertifizierung als urbane Radreiseregion erfüllen (bereits umgesetzt)
- S 7.2 Ausbau des Corporate Designs der Metropole Ruhr z. B. für das Mobiliar entlang der Radrouten (Fahrradabstellanlagen, Reparaturstationen, Radstätten etc.)
- S 7.3 Überregionale Bekanntheit des radrevier.ruhr durch Kampagnen in Print- und Onlinemedien weiter erhöhen
- S 7.4 Flächendeckender Ausbau des regionalen Fahrradverleihsystems an Touristikstandorten
- S 7.5 Entwicklung der radrevier.ruhr-App
- S 7.6 Fahrradmitnahmeangebote im öffentlichen Verkehr für Touristen und Wochenendausflügler anbieten und vereinfachen
- S 7.7 Einführung eines radrevier.ruhr Aktionstag zur Stärkung des Radverkehrs in der Region

### Bemerkungen und Hinweise

Die Maßnahme sowie die dazugehörigen Bausteine werden aus dem Endbericht des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr (RMEK) 2021 übernommen.

## 5.7 Handlungsfeld VII: Maßnahmen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Freizeitmobilität

Im Handlungsfeld VII geht es um die Zusammenarbeit zwischen den Akteur\*innen. Die Akteursanalyse hat aufgezeigt, wie viele Akteur\*innen in der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr involviert sind. Jede/r dieser Akteur\*innen hat eigene Interessen, Vorstellungen und Ziele. Für die Entwicklung in der Gesamtregion ist jedoch ein gemeinsames, einheitliches Vorgehen eminent wichtig. Daher gilt es regionale Strukturen weiterzuentwickeln, zu verstetigen und zu vertiefen. Hierzu dienen auch die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld.

### M 7.1 Arbeitskreise

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, Kreise und Kommunen, Freizeitbetriebe, Mobilitätsanbieter*innen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Eigenmittel (ggf. VRR, NWL)
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.2 Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger*innen M 7.2 Innenmarketing M 7.3. Interkommunales Lessons Learned M 8.1 (Mikro- bzw. Test-) Angebote für ausgewählte Kernzielgruppen		

### Kurzbeschreibung

Arbeitskreise können verschiedene Ebenen, Leistungsanbieter und Kompetenzen zusammenbringen und bei einer zielgerichteten und abgestimmten Entwicklung der Freizeitmobilität und entsprechender Angebote Impulse geben und unterstützen. Sie tragen zur Vernetzung innerhalb der Metropole Ruhr und der gegenseitigen Angebotskenntnis bei und erhöhen zudem durch die Einbindung der Akteur\*innen die Akzeptanz für Maßnahmen und Entscheidungen.

### Bausteine

In diesem Rahmen erfolgen bspw. die gemeinsame Erarbeitung von Strategien für den Freizeitverkehr in der Region, die Entwicklung konkreter Angebote (vgl. auch Maßnahme M 8.1), die Wahrnehmung von Weiterbildungsmöglichkeiten, aber auch ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch untereinander, in dem z. B. von Modellregionen und -projekten gelernt und gegenseitige Angebotskenntnis gefördert wird.

Der RVR bietet mit seiner heutigen Vernetzungsfunktion eine zentrale Schnittstelle zwischen den Akteur\*innen und richtet bereits verschiedene Arbeitskreise zum Thema Mobilität aus. Vorteilhaft ist eine Weiterführung des im Rahmen dieses Projektes entstandenen Formates UAK Freizeitmobilität und des involvierten Teilnehmendenkreises, der bspw. um Vertreter\*innen des Gastgewerbes, der Freizeitstandorte und von Veranstaltungs- und Kulturstätten erweitert wird.

### Bemerkungen und Hinweise

Ziel solcher Zusammentreffen sollte u. a. auch die Stärkung und Verstärkung von **Kooperationen** sowie die Entwicklung **gemeinsamer Projekte und Förderanträge/-mittelakquise** (u. a. mit Fokus auf digitalisierte Information und die (Weiter-)Entwicklung der Hotspots) sein.

## M 7.2 Innenmarketing

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise		
<b>Zielwirkung</b>	Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Eigenmittel (ggf. unterstützt im Rahmen laufender Förderprojekte, z. B. EFRE.NRW)
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.2 Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger*innen M 7.1 Arbeitskreise		

### Kurzbeschreibung

Der regelmäßige Austausch und die Beteiligung der touristischen Akteur\*innen ist ausschlaggebend für die Angebotsvielfalt, durchgängige Qualitäts- und Serviceorientierung entlang der gesamten Customer Journey (attraktive Paketierung), ganzheitliche Entwicklung und Innovation einer Destination sowie Identität und gemeinschaftliches Tourismusverständnis. Die Zusammenarbeit und gegenseitige Betriebs-, Produkt- und Angebotskenntnis ist bisher eher gering ausgeprägt, das Gemeinschafts- und Tourismusbewusstsein fehlt an einigen Punkten, stattdessen ist häufig noch ein Kirchturmdenken zu erkennen. Es wird eine Basis und zentrale Steuerung für die Kommunikation und gemeinsame Arbeit der Akteur\*innen benötigt.

### Bausteine

Für die Akzeptanz von Maßnahmen und die Gewinnung der ansässigen Bevölkerung und Akteur\*innen als Multiplikatoren und Imagerträger\*innen sind regelmäßige Informationen zu Aktivitäten, Veranstaltungen wie Arbeitskreissitzungen und Projektfortschritten/Umsetzungsständen (z. B. durch Newsletter, PR, Statusberichte auf der Website, Beiträge in Zeitungen) zu kommunizieren.



Auch regelmäßig stattfindende Arbeitskreise (vgl. M 7.1) mit kurzen Status- und Informationspunkten in der Tagesordnung sind Instrumente des Innenmarketings. Öffentliche Informations- und Sonderveranstaltungen, z. B. in Form von Mobilitätskonferenzen mit der Freizeit- und Tourismuswirtschaft u. a. im Vorfeld der Fußball-Europameisterschaft 2024 oder der IGA 2027 schaffen Präsenz und Wahrnehmung. Darüber hinaus ist ein(e) zentrale(r) Ansprechpartner\*in und Koordinator\*in des RVR oder der RTG als *Kümmerer* zu benennen.

### Bemerkungen und Hinweise

Ein schlagkräftiges informierendes und aktivierendes Innenmarketing kann deutlich dazu beitragen, das Bewusstsein für den Nutzen funktionierender Tourismusarbeit, das Engagement der Akteur\*innen und gemeinsame Aktivitäten zu steigern. Unterstützend ist dabei eine Erfolgsdokumentation (vgl. auch Marktforschung M 8.2), die konkreten Ergebnisse (z. B. gelungene Entlastungen von Räumen mit Nutzungsdruck oder Anzahl der Nutzer\*innen von neuen Angeboten) sichtbar macht.

### M 7.3 Interkommunales Lessons Learned

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	Kommunen und Kreise, RVR, VRR, NWL, RTG, Zukunftsnetz Mobilität NRW	<b>Finanzierung und Förderung</b>	Eigenmittel
<b>Synergien zu anderen Maßnahmen</b>	M 7.1 Arbeitskreise		

### Kurzbeschreibung

Die Freizeitstandorte der Metropole Ruhr generieren nicht nur eine beständige Nachfrage, sondern werden auch als Ausrichtungsort von zahlreichen (Groß-)Veranstaltungen genutzt, die insbesondere während den Sommermonaten hohe Besuchszahlen herbeiführen. Oftmals muss die Mobilität jener Veranstaltungen neu untersucht und geplant werden, obwohl sich bereits ein Wissensschatz bei einigen Akteur\*innen der Metropole Ruhr angehäuft hat und z. B. Fußballspiele oder die ExtraSchicht als zweiwöchentliche bzw. jährliche Ereignisse routinierte Abläufe haben.

### Bausteine

Vor diesem Hintergrund sollte die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und Kreisen mit der Unterstützung weiterer Akteur\*innen wie dem RVR, der RTG, dem NWL und dem VRR intensiviert werden. Diese interkommunale Zusammenarbeit ist zu verstetigen, indem ein Wissenstransfer über einen Grundbestandteil von Mobilitätsmaßnahmen und Abläufen hinsichtlich der Freizeitmobilität stattfindet.

Dies kann umgesetzt werden, indem eine feste Arbeitsgruppe eingerichtet wird, die auf dem bestehenden Teilnehmendenkreis des UAK Freizeitmobilität oder dem AK Regionale Mobilität aufbaut. In dieser Arbeitsgruppe kann sich auch nach Abschluss des Freizeitmobilitätskonzeptes in einem halbjährlichen Turnus über Themen und Fragestellungen ausgetauscht werden, die alle Freizeitstandorte und touristischen Hotspots betreffen.

Darüber hinaus können auch gemeinsame Angebote und Aktionstage, mit denen sich über die Mobilität ein Besuch mehrerer Standorte kombinieren lassen, erarbeitet werden. Zu den wichtigen Teilnehmenden zählen neben dem RVR und der RTG die Kommunen und Kreise sowie die Aufgabenträger SPNV (VRR und NWL). Die nächsten fünf Jahre erfordern mit zahlreichen dezentralen Großveranstaltungen wie der Europameisterschaft 2024, den Rhine-Ruhr 2025 FISU Games sowie der IGA 2027, einen umfangreichen Wissensaustausch und übergreifende Mobilitätsanalysen zwischen den verschiedenen Akteur\*innen.



### Bemerkungen und Hinweise

Ähnlich der Bündelung beim Thema vernetzte Mobilität im Zukunftsnetz Mobilität NRW können auch im Rahmen der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr Produkte entstehen, die für alle betroffenen und interessierten Akteur\*innen zugänglich gemacht werden. Dies kann z. B. die Form eines Handbuches annehmen, in dem Erfahrungswerte und Good-Practice-Beispiele eingebracht werden. Darauf aufbauend sollte ein Leitfaden und Standards entworfen werden, in denen Mobilitätsmaßnahmen zu und an bestehenden sowie neu entstehenden Freizeitstandorten den Projektträger\*innen und Verantwortlichen umsetzungsorientiert an die Hand gegeben werden. Denkbar ist auch hier eine Trägerschaft im Rahmen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW als Dachorganisation in Nordrhein-Westfalen. Die Metropole Ruhr könnte hierbei ein Pilotraum sein.

## 5.8 Handlungsfeld VIII: Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote

Nachdem in den vorherigen Handlungsfeldern der Fokus häufig auf räumlichen Betrachtungen lag, sollen in diesem Handlungsfeld auch noch einmal nutzer\*innenseitige Betrachtungen erfolgen. Hierbei sollen bestimmte Zielgruppen in den Fokus gerückt und auf die Zielgruppen abgestimmte Mobilitätsangebote geschaffen werden.

### M 8.1 (Mikro- bzw. Test-) Angebote für ausgewählte Kernzielgruppen

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Aufenthalt		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und gendergerechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, VRR, NWL, Kommunen und Kreise, Verkehrsunternehmen, touristische Leistungsträger*innen, Freizeitbetriebe, Mobilitätsdienstleister*innen, kommunale Tourismusorganisationen	<b>Finanzierung und Förderung</b>	EFRE.NRW Projektauftrufe (ggf. Eigenmittel)
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 5.1 Günstig, verständlich und individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region M 6.1 – 6.4 Maßnahmen im Mobilitäts- und Tourismusmarketing (Mobilität als Erlebnis) M 8.2 Marktforschung		

## Kurzbeschreibung

Besonders nutzerfreundlich, zielgruppenorientiert und attraktiv sind Kombinationsangebote und *Rundum-sorglos-Pakete* für Besuchende, die sich z. B. in Form von Pauschalangeboten, Programm-vorschlägen oder Schaufensterpaketen für einzelne Zielgruppen sowie verschiedene Aufenthaltslängen (Tagesausflug, Übernachtungsreise) und -formen zeigen. Das Ziel ist es, langfristig bestehende und neue Freizeit-, Tourismus- und Kulturleistungen mit nachhaltigen, multimodalen Mobilitätsangeboten in der gesamten Metropole Ruhr miteinander zu vernetzen und damit das Mobilitätsverhalten und die Customer Journey der Gäste im Sinne einer höheren Erlebnisqualität zu optimieren. Attraktive Angebote für die Freizeit- und Aufenthaltsgestaltung, Kopplungs- und Wiederholungsbesuche schaffen Bekanntheit, Inspiration und Besuchsanlässe, generieren längere Aufenthalte, höhere Besuchszahlen und mehr Wertschöpfung in der Region und bei den Betrieben. Sie können außerdem zur Stärkung der Nebensaison und Auslastung an Wochentagen beitragen. Die Angebotsvernetzung erhöht zudem das Vermarktungspotenzial, die Vertriebsfähigkeit und Wahrnehmbarkeit des Angebotes für verschiedene Zielgruppen.

Um nicht direkt aufwendig durchdachte und langwierige Strategiekonzepte für die ganze Metropole Ruhr zu entwerfen, die in der Praxis ggf. nicht funktionieren oder bei der Zielgruppe ankommen, sollten zunächst zeitliche und räumliche Testläufe und Mikro-Angebote nachhaltiger Freizeitmobilität als Vorläufer und Grundlage für erfolgreiche, markt- und zielgruppenorientierte Packages umgesetzt werden. So kann im Trial-and-Error-Verfahren ausprobiert und analysiert werden, wo nachhaltige Mobilitätslösungen in Freizeit und Tourismus im Kleinen in der Realität (besser) funktionieren. Aufgrund der gesammelten Erfahrungswerte werden die Angebote entsprechend optimiert oder ggf. verworfen. Erfolgsmodelle lassen sich dann auf den gesamten Raum übertragen. Aktuelles Beispiel hierfür ist das 9-Euro-Ticket, das zu Überlegungen für neue Tarifmodelle anregt, die bis vor kurzem noch nicht als möglich angesehen wurden.

## Bausteine

Bei der Erstellung von neuen Test- bzw. Mikro-Angeboten und Bausteinen ist der Fokus (zunächst) vor allem auf die Piloträume, Hotspots und Standorte mit großen Herausforderungen sowie die Kernzielgruppen der RTG mit den Exeditiven als Leitmilieu zu legen. Ggf. können auch konkrete Veranstaltungen und Events, z. B. EURO 2024, IGA 2027 und die ExtraSchicht, als Anlass zur Entwicklung von Angeboten genutzt werden.

Die Angebote sollten grundsätzlich alternative Mobilitätsformen wie Leih-, Sharing und ÖPNV-Angebote sowie Tickets bzw. Rabatte enthalten, um Anreize für deren Nutzung zu bieten und den Freizeit- und Tourismusverkehr mit dem MIV zu reduzieren. Auch sind verschiedene Reisebegleitungen (Einzelreisende, Gruppen, Paare, Familien etc.) und Verkehrsmittel bei der Anreise und Fortbewegung (z. B. MIV, ÖV, Fahrradmitnahme) zu beachten. Die Phasen der Reise, die sogenannte Customer Journey, helfen bei der Visualisierung von Anknüpfungspunkten und potenziellen Angebotsbausteinen.

Die Vermarktung erfolgt thematisch und zielgruppenorientiert mit Online-Buchungsmöglichkeit über die neu zu schaffende Plattform der Regionalebene und weitere regionale Kommunikationskanäle. Auch auf der Betriebs- und Lokalebene können die Angebote dargestellt und verlinkt werden.

Für die Angebotserstellung ist eine Zusammenarbeit und Vernetzung mit örtlichen und regionalen Partnern und Betrieben nötig. Durch die aktive Einbindung der Leistungsträger\*innen werden nicht nur Synergien und Expertisen genutzt, sondern auch die spätere Umsetzung und Akzeptanz der Ideen erleichtert. Der allgemeine Austausch zwischen Interessensvertreter\*innen spielt dabei eine übergeordnete Rolle und stärkt den Zusammenhalt und das Tourismusbewusstsein der (touristischen) Akteur\*innen.

Zielgruppenorientierte, übergreifende Angebote zur Vermarktung lassen sich besonders gut im Rahmen von regionalen Produktwerkstätten gemeinsam mit verschiedenen Leistungsanbietern und (touristischen) Akteur\*innen ausarbeiten. Die Organisation und Bereitstellung der nötigen Rahmenbedingungen, z. B. Räumlichkeiten, Teilnehmervorschlag und inhaltlich-thematische Planung liegt federführend beim RVR in Zusammenarbeit mit der RTG sowie den städtischen Tourismusorganisationen.

Mögliche Ansätze für Test- bzw. Mikro-Angebote in den gewählten Piloträumen sind bspw.:

- Shuttle-Lösungen (z. B. Haard, Xanten, Hengstey-/Harkortsee, innere Erschließung Zeche Zollverein und Gasometer, Halde Hoheward), ggf. (teil-)autonom
- reduzierte Eintritte bei ÖPNV-Anreise und leichte Erhöhung Parkgebühren um z. B. 0,50 € (z. B. Zeche Zollverein, Xanten, Gasometer)
- Einrichtung Taktverdichtung bei Events und an Wochenenden
- Integration Zusatzleistungen (vgl. z. B. Konus-Gästekarte, VRM-Gästeticket mit Hotels/Übernachtungen)
- temporäre Verkehrsentschleunigung (z. B. durch längere Rotphasen für den MIV am Wochenende in Xanten)
- Bereitstellung bestimmter Mobilitätsangebote für SINUS-Milieus (z. B. Styling Citybikes für expeditiv Zielgruppe)

Zu den Umsetzungsschritten zählen:

- vorhandene Angebote und Bereitschaft zur Zusammenarbeit der Betriebe abfragen
- Produktwerkstätten entweder im Rahmen bereits existierender Arbeits- und Austauschformate umsetzen oder neue Grundlage für die Angebots- und Produktentwicklung schaffen
- Mögliche Programmpunkte und Bausteine bündeln und Angebote, z. B. anhand von verbindenden Elementen und Themen, zusammenstellen
- inhaltliche Konzepte für die Vermarktung erstellen (Kommunikationskanäle, Aufbereitung der Informationen für die jeweiligen Zielgruppen, passende Schlagworte, Vermarktungsklammern, Storytelling)

- Vermarktungskanäle (weiter)entwickeln (Bildmaterial, Textgestaltung, Layout, Inhalte) und Daten-/Digitalstrategie nutzen
- finanzielle Mittel für die Entwicklung und Vermarktung einplanen.

### Bemerkungen und Hinweise

Hierbei sollte eine Trail-and-Error-Methode genutzt und aus Fehleinschätzungen gelernt werden. Begleitende Marktforschung, Feedbacks und eine hohe Nähe zu Nutzenden liefern besonders viele Aufschlüsse über die Praktikabilität der Angebote. Möglicherweise ist bspw. eine Ausrichtung auf die Zielgruppe der Expeditiven im Bereich der Mobilität nicht sinnvoll oder umsetzbar.

### M 8.2 Marktforschung

<b>Phase der Reise</b>	Vor der Reise, Anreise, Weiterreise, Aufenthalt, Abreise		
<b>Zielwirkung</b>	Überregionale Erreichbarkeit der Freizeitstandorte Vernetzte Freizeitstandorte und Freizeitmobilitätsangebote Individuelle, raumspezifische Freizeitmobilitätsangebote Freizeitstandorte als Wirtschaftsstandorte Umwelt- und umfeldverträgliche Freizeitmobilität Zielgruppenspezifische, gleichberechtigte und genderechte Freizeitmobilitätsangebote		
<b>Priorität</b>		<b>Raumbezug</b>	Gesamtraum, Hotspots
<b>Kosten</b>		<b>Zeitraumen</b>	
<b>Akteur*innen</b>	RVR, RTG, VRR, NWL, Verkehrsunternehmen, Freizeitbetriebe	<b>Finanzierung und Förderung</b>	EFRE.NRW – Projektaufträge (Teil von Projekten) EU – Digitalisierung im Tourismus Eigenmittel (ggf. Kofinanzierung durch Verkehrsverbände und Betriebe)
<b>Synergie zu anderen Maßnahmen</b>	M 6.1 (Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform M 8.1 (Mikro- bzw. Test-) Angebote für ausgewählte Kernzielgruppen		



### Kurzbeschreibung

Aktuell gibt es kaum Untersuchungen und aufschlussreiche Daten zur Freizeitmobilität der Einwohner\*innen, dem An- und Abreiseverhalten von Besuchenden sowie der Mobilität vor Ort in der Metropole Ruhr. Dies stellt die Planung von Mobilitätsmaßnahmen und zielgruppenorientierten Angeboten vor eine Herausforderung.

Regelmäßige Marktforschung ist daher ein bedeutendes Instrument, um das Nutzer\*innenverhalten, die Besuchsbedürfnisse und die Zufriedenheit mit den Angeboten bzw. Handlungsbedarfe und Entwicklungsideen zu ermitteln. Sie dient außerdem der Erfolgskontrolle und trägt zur Zielgruppenkenntnis bei.

### Bausteine

Zur Marktforschung gehören u. a. Feedbackmöglichkeiten zu genutzten (Mobilitäts-)Angeboten, Tickets, Services und besuchten Einrichtungen, (standardisierte) Besucher\*innenbefragungen, aber auch Besucher\*innenerfassung bzw. -zählungen an ausgewählten Standorten, Betrieben und Einrichtungen (z. B. Hotspots, Mobilitätsknoten, Gastgewerbe, Museen, Tourist Informationen etc.). Das Nutzungsverhalten kann zudem über digitale Ticketinglösungen (z. B. im Rahmen der RUHR.TOPCARD, WelcomeCard Ruhr oder der ggf. ausgeweiteten eezy.nrw-App) zu Marktforschungszwecken (wer ist wann, wo, mit welchen Verkehrsmitteln und Tickets wohin unterwegs) ausgewertet werden.

Eine eigene Erhebung kann z. B. durch einen vom Regionalverband entwickelten Basisfragebogen erfolgen, der u. a. das Freizeit- und Mobilitätsverhalten sowie Tätigkeiten während des Aufenthaltes, Erfahrungen mit und Eindrücke von genutzten Angeboten, Zufriedenheit, Anmerkungen und Wünsche thematisiert. Dieser wird bspw. auf den regionalen Websites des RVR und der RTG, der neuen Informations- und Vermarktungsplattform (vgl. M 6.1) und weiteren Kommunikationskanälen verlinkt, an alle Leistungsträger\*innen weitergegeben und regelmäßig zentral ausgewertet. Bei Bedarf können persönliche Vor-Ort-Befragungen durch geschulte Interviewer\*innen erfolgen. Besucher\*innen werden aktiv auf die Teilnahme an Befragungen und Feedbackmöglichkeiten hingewiesen und durch die Mitarbeitende der Betriebe und Einrichtungen dazu aufgefordert. Schulungen dienen der entsprechenden Sensibilisierung der Akteur\*innen. Zusätzliche Reichweite bietet der Versand eines Newsletters mit Verlinkung auf Befragungen und Feedbackmöglichkeiten.

Erkenntnisse liefern auch Inhalte und Kommentare von Bewertungsplattformen und Reiseportalen (z. B. Tripadvisor, Holidaycheck), Google und die eigene Online-Präsenz (z. B. durch Kommentarspalte mit User Generated Content auf der Website, Aufforderung zur Interaktion bei Social-Media-Kanälen).

Die Marktforschungsaktivitäten der Regional- bzw. Landesebene sowie aktuelle Marktstudien sind ebenfalls nützliche Datengrundlagen, jedoch ggf. nicht genau auf den Bedarf zugeschnitten. Ein Abgleich mit bereits existierender Marktforschung bspw. der RTG und der Aufgabenträger ÖPNV gibt Aufschluss über mögliche Beteiligungs- bzw. Anknüpfungsmöglichkeiten und Erweiterungspotenziale.

Die daraus gewonnenen Informationen sind nicht nur Grundlage für die bedarfsgerechte Angebotserstellung und -optimierung, sondern können auch zur Lenkung von Besucherströmen und nachfragegesteuerten Taktung von Mobilitätsangeboten genutzt werden. Die Definition und konstante Erfassung von Indikatoren zur Erfolgsmessung und zum Monitoring gehören ebenfalls dazu (z. B. Anzahl gekaufte bzw. genutzte Tickets und Mobilitätsangebote, Besuchsaufkommen in Verkehrsmitteln und an Freizeitstandorten zu unterschiedlichen Zeiten).

### Bemerkungen und Hinweise

Marktforschung kann sowohl in Eigenregie (z. B. über die Informations- und Vermarktungsplattform in Form von Feedback, Analyse Nutzungsverhalten, Umfragen) als auch durch externe Dienstleister\*innen erfolgen. Eine niederschwellige Marktforschungsmaßnahme, die kurzfristig und ohne großen zusätzlichen Aufwand umzusetzen ist, stellt die Erfassung von Besuchs- und Verkaufstatistiken dar. Marktforschungsdaten sind eine wichtige Grundlage um die Praktikabilität von Angeboten, sowohl in der Testphase (vgl. M 8.1) als auch langfristig, zu bestimmen.

Von zentraler Bedeutung sind kontinuierliche Analysen zur Bedeutung der Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr, die langfristig Veränderungen im An- und Abreiseverhalten von Besuchenden sowie der Mobilität vor Ort aufzeigen und dabei auch standortbezogene bzw. räumliche Vergleiche des Mobilitätsverhaltens möglich machen. Dies kann nur durch (standardisierte) Besucher\*innenbefragungen, aber auch Besucher\*innenerfassung bzw. -zählungen an ausgewählten Standorten, Betrieben und Einrichtungen (z. B. Hotspots, Mobilitätsknoten, Gastgewerbe, Museen, Radwege etc.) erfolgen. Ergänzend können bevölkerungsrepräsentative Befragungen der Einwohner\*innen der Metropole Ruhr zur Freizeitmobilität erfolgen, die schnell und vergleichsweise kostengünstig über Online-Panels realisiert werden können.

Abbildung 96: Maßnahmenübersicht

Handlungsfeld	Maßnahme	Priorität	Kosten	Zeitraumen
I: Qualitätssteigerung auf den Vernetzungsachsen im SPNV und Radverkehr	Initiative: Mit der Bahn ins Wochenende			
	Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetzes			
II: Verbesserung der Anbindung der Hotspots an die Mobilitätsknoten	Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV			
	Die Hotspots als Perlenkette an das Freizeitradwegenetz anschließen			
	Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots			
III: Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitmobilität an den hierarchisierten Mobilitätsknoten	Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen			
	Der Bahnhof als Willkommensort			
IV: Maßnahmen an den Hotspots zur Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Anbindung der Standorte	Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten			
	Parkraumstrategie an den Standorten			
	Offensive: Radabstellanlagen			
	Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund			

V: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die vernetzte Freizeitmobilität	Günstig, verständlich und individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region			
	Ein Anreiz zum Wechseln			
	Fahrrad trifft ÖPNV			
	Betriebe mitnehmen und als Partner gewinnen			
	(Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform			
	Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger*innen			
VI: Maßnahmen im Mobilitäts- und Tourismmarketing	(Image-)Kampagne Mobilität Metropole Ruhr			
	Weiterentwicklung und Verstetigung der Marke radrevier.ruhr			
	Arbeitskreise			
	Innenmarketing			
	Interkommunales Lessons Learned			
	(Mikro- bzw. Test-) Angebote für ausgewählte Kernzielgruppen			
VIII: Zielgruppenspezifische Freizeitmobilitätsangebote	Marktforschung			

## 6 Piloträume

Die im Maßnahmenbericht erarbeiteten Handlungsansätze finden innerhalb ausgewählter Piloträume beispielhafte Anwendung und zeigen die Chancen und Risiken in Bezug auf eine mögliche Umsetzung auf. Die sechs verschiedenen Piloträume wurden frühzeitig in einem transparenten Qualifizierungsprozess unter Partizipation des UAK Freizeitmobilität ausgewählt. Im Auswahlprozess wurden zunächst Kriterien für die Auswahl vom RVR erarbeitet und mit den Gutachterbüros abgestimmt. Auf Basis dessen wurde eine Vorauswahl von zehn Piloträumen getroffen, die unter Einbindung des UAK Freizeitmobilität diskutiert wurden. Im weiteren Verlauf konnten sechs Piloträume identifiziert werden, für die auch ein konkretes Interesse seitens der Kommunen und Kreise an einer Umsetzung von Maßnahmen bestand. Anhand folgender Kriterien erfolgte die Auswahl der sechs Piloträume seitens des RVR:

Tabelle 18: Auswahlkriterien Piloträume

<i>Definiert</i>	<i>Definierter Hotspots aus dem Freizeit-/Tourismuskonzept des RVR</i>
<i>Raumdifferenziert</i>	<i>Räumlich unterschiedlich ausgeprägte Räume, um den verschiedenen räumlichen Strukturen der Metropole Ruhr Rechnung zu tragen sowie möglichst verteilte Lage im Verbandsgebiet</i>
<i>Divers</i>	<i>Abbildung eines breiten Themenspektrums aus der Freizeitlandschaft Metropole Ruhr</i>
<i>Bedeutend</i>	<i>Freizeitziele mit regionaltouristischer oder touristischer Bedeutung für die Region</i>
<i>Beeinflussbar</i>	<i>Beinhalten von Liegenschaften oder Beteiligungen des RVR oder großes kommunales/kreisweites Interesse zur Umsetzung von Maßnahmen (mit der Bereitschaft auch Ressourcen für die Bearbeitung bereitzustellen)</i>
<i>Repräsentativ</i>	<i>Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere Freizeitstandorte</i>

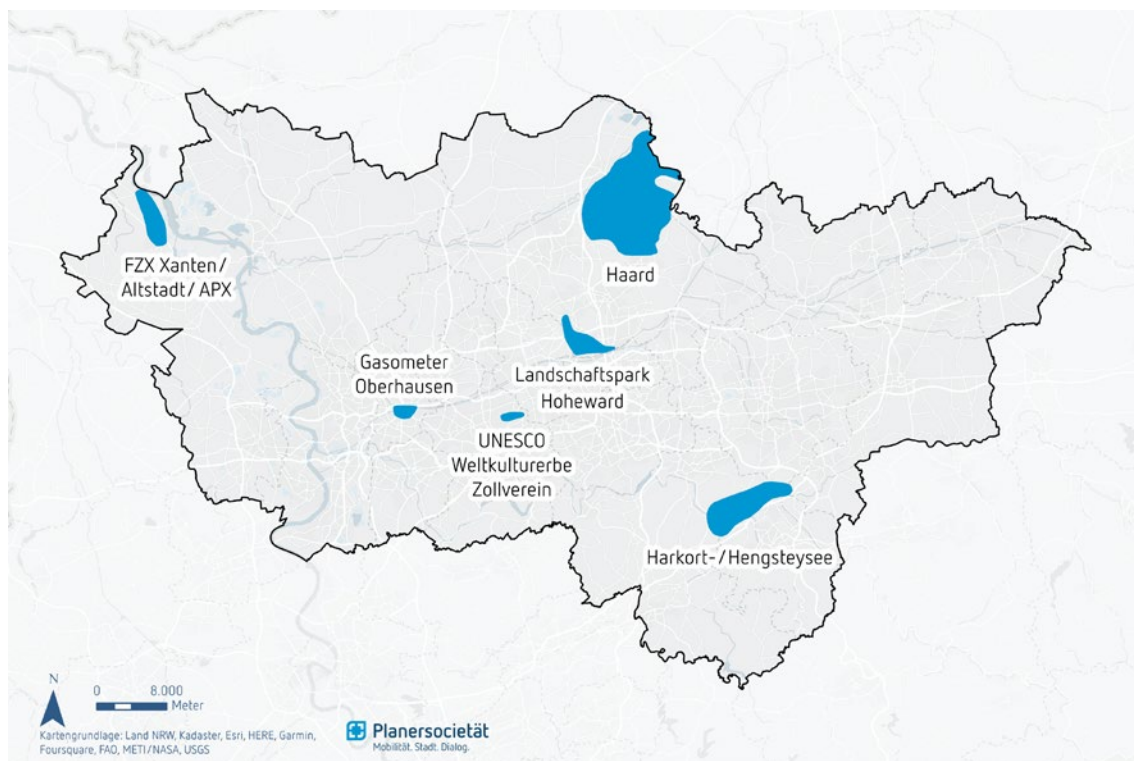
Quelle: eigene Darstellung nach RVR

### **Workshop: Gemeinsam Piloträume weiterentwickeln**

In der vorletzten Veranstaltung des UAK Freizeitmobilität wurden die jeweiligen Herausforderungen, Stärken und Schwächen der verschiedenen Piloträume hinsichtlich der Freizeitmobilität vor Ort sowie aktuelle Planungen und Konzepte von Vertreter\*innen der teilnehmenden Kommune vorgestellt. Anschließend wurden diese in einer gemeinsamen Arbeitsphase mit weiteren Akteur\*innen diskutiert. Dies war ein essenzieller Bestandteil der Entwicklung individueller Maßnahmenpakete in der Freizeitmobilität zur beispielhaften Anwendung in den sechs ausgewählten Piloträumen der Metropole Ruhr.

Auf Basis der diskutierten Frage- und Problemstellungen wurde im Anschluss an den Workshop eine vertiefende Analyse vorgenommen, um konkrete Handlungsansätze zu entwickeln. Die Handlungsansätze leiten sich zwar aus dem Maßnahmenbericht ab, werden aber in Bezug auf den Pilotraum noch weiter ausgeführt und auf den Raum konkretisiert.

Abbildung 97: Übersicht Piloträume



Quelle: eigene Darstellung

Das Ziel bestand vor allem darin, die entwickelten Maßnahmen auf ihre Übertragbarkeit in Piloträumen zu testen, zu qualifizieren und kritisch zu betrachten sowie weiterzuentwickeln. Darüber hinaus diente die Phase auch dazu, bereits mögliche Räume zu identifizieren, in denen in einer zukünftigen Phase erste Maßnahmen umgesetzt werden können. Eine Übertragbarkeit auf weitere Hotspoträume soll ermöglicht werden, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen. Dafür eignet sich sowohl der Maßnahmenbericht als auch die Vertiefung in den Piloträumen.

## 6.1 Gasometer Oberhausen

### Kurzbeschreibung

Der rund 350 ha große Pilotraum Gasometer Oberhausen liegt im Ballungskern der Metropole Ruhr. Zu diesem Raum gehört der Gasometer sowie die umgebenden Ziele wie das Westfield CENTRO, die König-Pilsener-Arena Oberhausen (seit Dezember 2021: Rudolf-Weber-ARENA) oder das SEA LIFE. Der Multistandort ist ganzjährig stark nachgefragt. Es ergeben sich jedoch standortspezifische Spitzen z. B. durch Veranstaltungen. Der Pilotraum befindet sich in einem dichten Siedlungsgebiet und ist durch alle Verkehrsmittel gut erschlossen. Der zentrale Zugangspunkt des ÖPNV ist die Haltestelle Neue Mitte Oberhausen, über den eine gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes Oberhausen gewährleistet ist, während der MIV über die A 42 im Norden gut angebunden ist. Radfahrende können den Standort z. B. über den Emscher-Weg und die Route der Industriekultur erreichen.

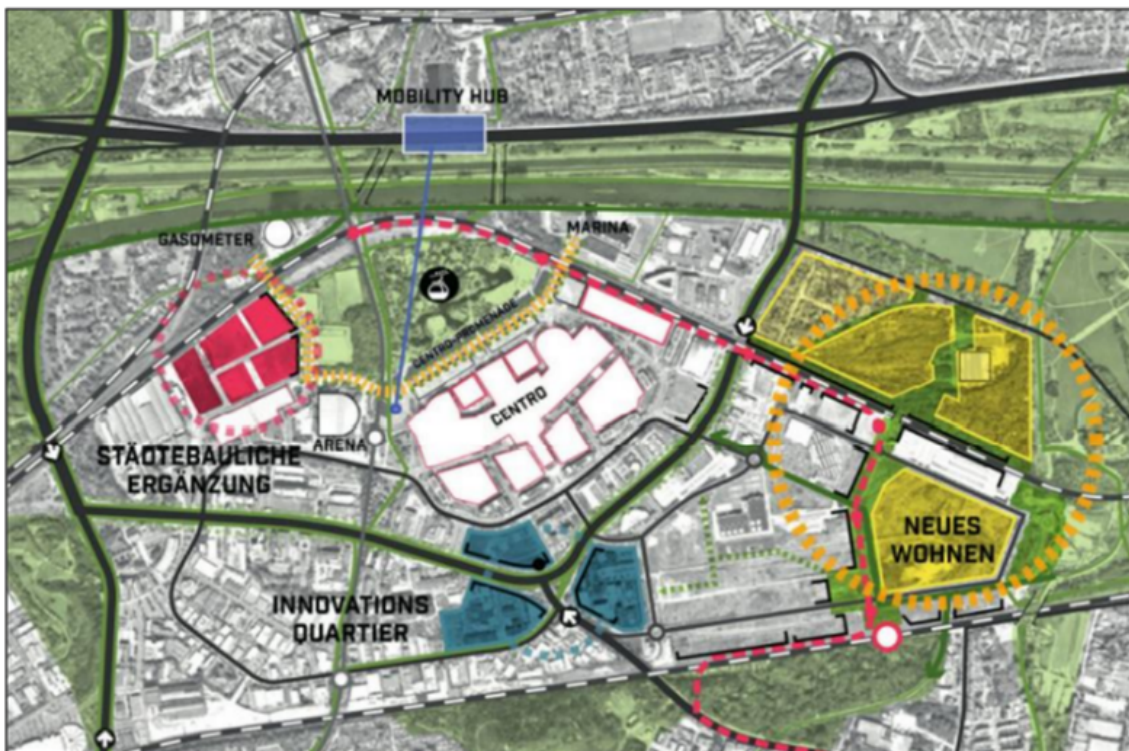


Vor diesem Hintergrund liegen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bzgl. des Reisezeitverhältnisses nur knapp hinter dem MIV. Allerdings ist die Autoorientierung durch die schnelle Anbindung sowie zahlreiche kostenlose Parkplätze am Westfield CENTRO, die auch explizit beworben werden, am Standort auffällig. So sind bspw. die Parkmöglichkeiten näher angesiedelt, als die nächsten ÖPNV-Haltestellen. Im Sinne der aufgestellten Ziele des Freizeitmobilitätskonzeptes gilt es, den Umweltverbund im Verhältnis zum MIV zu stärken.

### Bericht aus der Kommune

Die Kommune ist konzeptionell am Standort bereits tätig. Im Rahmen des Masterplans Neue Mitte 4.0 soll in den nächsten Jahren ein Mobilitätskonzept entstehen, in dem Schlüsselmaßnahmen konzeptionell weiterentwickelt und für die mittel- bis langfristige Umsetzung vorbereitet werden. Laut Masterplan könnte u. a. ein neuer Mobility Hub zwischen der Scheuerstraße und der Teutstraße im unmittelbaren Umfeld der A42 für die vernetzte Mobilität entstehen. Es bestehen konzeptionelle Planungen, den Pilotraum perspektivisch mit einer Seilbahn an den Mobility Hub anzubinden. Hierzu befindet sich derzeit eine Machbarkeitsstudie in der Erarbeitung. Im Rahmen der Entwicklung des Regionalen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr wurde die Trasse der Flachglasstrecke in dem Abschnitt zwischen dem Gasometer in Oberhausen und der Bottroper Innenstadt als potenzieller Radschnellweg identifiziert (vgl. RVR 2019a). Für diese Radschnellwegeverbindung wird derzeit eine Machbarkeitsstudie seitens der Stadt Oberhausen erstellt.

Abbildung 98: Masterplan Neue Mitte 4.0 (vgl. Bericht aus den Kommunen)



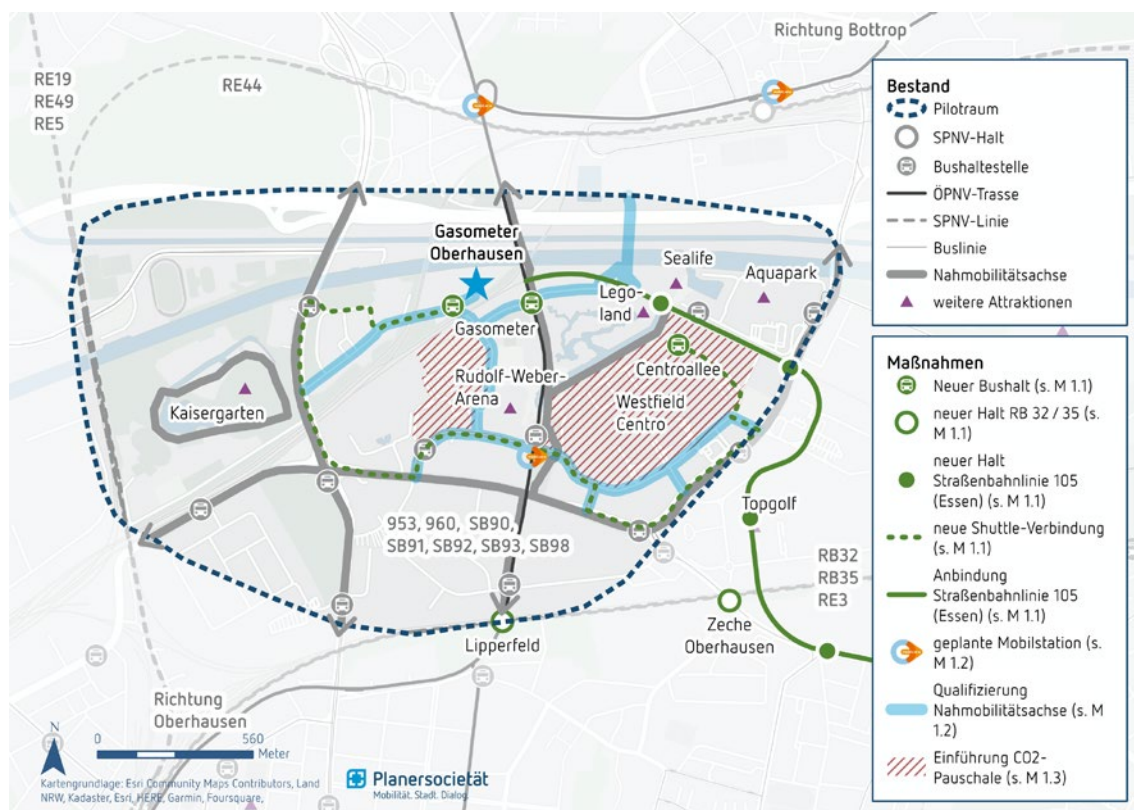
Quelle: Stadt Oberhausen

## Handlungsschwerpunkte

Der Pilotraum hat mit dem Gasometer einen der großen Leuchttürme der Metropole Ruhr. Entsprechend besteht eine Vorbildfunktion für den Gesamttraum. Hinzu kommt überdies die Funktion als wichtiger Einkaufsstandort in der Region. Daher sind verschiedene Handlungsschwerpunkte am Pilotraum festzustellen. Mit den großen Frequenzbringern, die sowohl zu Haupt- als auch zu Nebenzeiten Gäste anlocken, besteht die Herausforderung, eine verkehrsmittelübergreifende hohe Erreichbarkeit zu gewährleisten. Im Sinne der Zielerreichung und der vorhandenen Infrastruktur gilt dies im besonderen Maße für den ÖPNV und den Radverkehr.

Aufgrund der hohen Bedeutung, der Vielseitigkeit des Standortes und seiner Vorbildfunktion (z. B. in Bezug auf neue Mobilität) für die Region, adressieren viele der in Phase IV aufgestellten Maßnahmen diesen Pilotraum und werden dahingehend hinsichtlich Übertragbarkeit geprüft. Im Sinne einer Fokussierung ist aus gutachterlicher Sicht vor allem ein Schwerpunkt auf die ÖPNV-Anbindung zu setzen, um die Frequenzbringer einzubinden. Weiterhin soll die Nahmobilität insbesondere vor dem Hintergrund der inneren und äußeren Erschließung betrachtet werden. Vor dem Hintergrund der Pkw-orientierten Lage und Angebote sind zudem die Maßnahmen des Parkraummanagements von besonderer Bedeutung.

Abbildung 99: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Gasometer



Quelle: eigene Darstellung

## P 1.1 Leistungsfähiger ÖPNV am Gasometer Oberhausen

Bezug zu  
Maßnahmen

M 2.1 Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV

M 5.4 Betriebe mitnehmen und als Partner gewinnen

### Beschreibung

Die Analyse am Pilotraum Gasometer zeigt, dass zwar ein verhältnismäßig gutes ÖPNV-Angebot (z. B. über die Stadtbahn) vorliegt, jedoch der Reisezeitvergleich zugunsten des Individualverkehrs ausfällt. Obwohl die Neue Mitte Oberhausen als Einkaufs- und Freizeitstandort eine sehr hohe Bedeutung für die gesamte Metropole Ruhr hat, werden grundsätzlich Umstiege benötigt, zumeist über Oberhausen Hbf. Gerade aus der benachbarten Großstadt Essen sind die Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV (2:1) deutlich zugunsten des MIV.

Dabei tangieren im Westen/Norden (Streckennr. 2280, 2320) und im Süden (2277, 2650) verschiedene SPNV-Achsen das Gebiet, auf denen teilweise Personenzüge (RB 32, RB 35 und RE 3) oder Güterzüge fahren. Zu prüfen ist daher, ob die vorhandenen Trassen nicht perspektivisch für die bessere Anbindung des Pilotraumes genutzt werden können.

Während Personenverkehr auf der Hamm-Osterfelder Strecke (2280) aufgrund der Streckenführung ein geringes Potenzial für eine Reaktivierung dieses Abschnitts bietet (Parallelität zur 2277, kein Halt in Oberhausen Hbf möglich, wenige Siedlungsschwerpunkte), eignet sich die vorhandene Achse zwischen Oberhausen und Essen im Süden unter Berücksichtigung der RB 32/RB 35 eher für eine Einbeziehung in den Pilotraum. Durch einen zusätzlichen Halt besteht perspektivisch die Möglichkeit, einen SPNV-Halt nahe der Hauptattraktionen im Pilotraum zu ermöglichen. Mögliche Standorte für einen solchen Halt sind Lipperfeld mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten zum Bus- und Straßenbahnverkehr und die Zeche Oberhausen mit Umsteigemöglichkeit auf den Busverkehr der Linien 185 und NE11. In Lipperfeld ist ein zusätzlicher Halt aufgrund der Kannibalisierungseffekte mit der Straßenbahn zwischen Essen Hbf und Lipperfeld kritisch zu prüfen. Die Zeche Oberhausen liegt zwar weiter vom Pilotraum entfernt, hier könnten jedoch Synergieeffekte mit der geplanten Straßenbahnverlängerung der Linie 105 aus Essen entstehen. Die verlängerte Straßenbahnlinie soll aus Essen mit einem Halt am Fraunhofer Umsicht angebunden werden und parallel zur Hamm-Osterfelder-Bahn das Gebiet feinerschließen sowie eine Verknüpfung der beiden Straßenbahnsysteme leisten. Ein detaillierter Verlauf der verlängerten Straßenbahn 105 innerhalb des Pilotraumes mit Anbindung zur ÖPNV-Trasse und der Neuen Mitte ist zukünftig noch mit der Stadt Oberhausen abzustimmen. Aus gutachterlicher Sicht ist im Sinne der aufgestellten Ziele die weitergehende Prüfung und Planung einer Straßenbahnverlängerung im Sinne einer umweltfreundlichen, leistungsstarken Anbindung des Freizeitstandortes zu begrüßen.

Um insbesondere den Gasometer repräsentativer und für Gäste leichter auffindbar zu machen, ist darüber hinaus zu empfehlen einen zusätzlichen *Haltepunkt Gasometer* in die Planung mit einzubeziehen. Dadurch wird die ÖPNV-Anbindung mit Hilfe von kürzeren Gehzeiten und leichter Auffindbarkeit für Ortsfremde (bereits bei Planung der Reise) aufgewertet. Hierfür bieten sich verschiedene

Möglichkeiten der Umsetzung an. Zum einen könnte der neue Haltepunkt auf der bestehenden ÖPNV-Achse errichtet werden. Dadurch würden zahlreiche Synergien durch die bereits auf der Relation verkehrenden Buslinien 953, 960, SB90, SB91, SB92, SB93, SB98 sowie der Umsteigemöglichkeit auf die Straßenbahnlinie 112 erzielt werden. Allerdings ist diese Variante voraussichtlich mit hohem finanziellem Aufwand verbunden, da die Topographie der ÖPNV-Trasse auf der Ebene 1 mit Hilfe eines Treppen- und barrierefreien Rampenbauwerks überwunden werden müsste. Eine Alternative böte ein neuer Haltepunkt unmittelbar am Gasometer, der von einem erweiterten Angebot des ÖPNV (Shuttleverkehr) bedient wird. Die Möglichkeiten einer Umsetzung werden im folgenden Absatz erläutert.

Die innere Erschließung ist, wie auch in Maßnahme 8.1 vorgeschlagen, ein zentraler Baustein für den hier betrachteten Pilotraum. Wenngleich die verschiedenen Attraktionen des Pilotraumes eine räumliche Einheit bilden, sind die Wege zwischen den Standorten weit (bis zu 1,8 km). Daher ist anzunehmen, dass auch auf kurzen Wegen zwischen den Freizeitstandorten Pkw-Fahrten stattfinden. Mit flexiblen, innovativen Angeboten zur flächenhaften Erschließung kann dies reduziert werden. Zu den bekannten Ansätzen zählen hier Mikromobilitätsansätze (Scooter) oder Leihräder.

Eine weitere Variante ist die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen den wesentlichen Tourismusmagneten durch einen kostenlosen (bzw. querfinanzierten) E-Shuttleverkehr, der in Form eines Minibusses mit einem möglichen teilautonomen Betrieb als Pilotprojekt umgesetzt werden könnte.

Die Relation des Shuttles kann am Wendekreis der Centroatlee beginnen und anschließend die Bushaltestellen Elektrostahlwerk – Umsicht – Neue Mitte – Alte Walz – Oberhausen Schloss – Gasometer in einem Zweirichtungsbetrieb bedienen. Am Gasometer ist vor diesem Hintergrund eine für die Gefäßgröße eines Minibusses ausreichende Wendemöglichkeit zu schaffen. Somit kann eine Vielzahl an Attraktionen (LEGOLAND/SEA LIFE – Westfield CENTRO – Rudolf-Weber-Arena – Kaisergarten – Gasometer) innerhalb des Pilotraumes mit dem verbindenden Element des neuen Shuttleverkehrs erschlossen werden. Beim Shuttlebetrieb ist die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen hinsichtlich der Bushaltestellen und Einstiegshöhen zu berücksichtigen. Das Konzept kann bspw. mit Hilfe einer finanziellen Beteiligung seitens der Leistungsträger\*innen realisiert werden, indem der Shuttle als Werbefläche der verschiedenen Freizeitziele dient.

Zuletzt soll betont werden, dass neben den infrastrukturellen Anpassungen eine Verbesserung des Leistungsangebots in den Abendstunden sowie Sonderverkehre im Rahmen von Veranstaltungen im SPNV im Sinne einer leistungsfähigen Erschließung eine kurz- bis mittelfristige Verbesserung gerade im Freizeitverkehr im Pilotraum darstellt.

#### **Umsetzungshinweise für die Kommunen**

Für die Umsetzung ist die Zusammenarbeit mit einer Vielzahl verschiedener Akteur\*innen entscheidend. Während Veränderungen im ÖPNV mit der STOAG und dem SPNV-Aufgabenträger VRR abzustimmen sind, muss das Parkraummanagement mit den Leistungsträger\*innen im Pilotraum im engen Austausch forciert werden. Grundsätzlich haben Maßnahmen im ÖPNV, gefolgt von denen der Nahmobilität, eine deutlich längere Vorlaufzeit als die Umsetzung mit unmittelbarem Bezug zu den touristischen Leistungsträger\*innen. Ein zusätzlicher Haltepunkt der RB32/35 ist bspw. hinsichtlich der Plausibilität und des Kosten-Nutzen-Faktors seitens des VRR zu prüfen.



## P 1.2 Attraktive Nahmobilität

### Bezug zu Maßnahmen

**M 1.2 Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetzes**

**M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten**

### Beschreibung

Der Rad- und Fußverkehr ist ein wichtiger Baustein, um die aufgestellten Mobilitätsziele zu erreichen. Insbesondere an innerstädtischen Multistandorten besteht das Potenzial, einerseits die Nahmobilität auf der An- und Abreise zu stärken, andererseits aber auch die Mobilität zwischen den Standorten nachhaltiger zu gestalten. Hier liegt insbesondere in diesem Pilotraum eine besondere Herausforderung. Zwar haben die meisten Einzelstandorte vor Ort hohe Nahmobilitätsqualitäten, jedoch zeigen sich Mängel in der Verbindung der Standorte.

Begründet ist dies u. a. auch durch verschiedene Barrieren im Untersuchungsraum, hier zu nennen vor allem die Hauptachsen des Verkehrs (Straßen, Schienen), die teils großen Baublöcke und die Parkflächen, die besonders in hochfrequentierten Zeiträumen unattraktiv sein können.

Um die Nahmobilität zu fördern, sind daher Maßnahmen zur Verknüpfung der Einzelstandorte und in das Umfeld von zentraler Bedeutung. Zu einer attraktiven Nahmobilität zählen zum einen komfortable und bedarfsgerechte Führungsformen (Breite, Markierungen) und zum anderen eine hohe Aufenthaltsqualität durch z. B. Rastmöglichkeiten, Begrünung und Beleuchtung (s. Abbildung 100).

Abbildung 100: Beispiel Gestaltung Fuß- und Radwegeachse



Quelle: eigene Darstellung

Der Pilotraum besitzt bereits über die Konrad-Adenauer-Allee sowie zwischen Im Lipperfeld im Süden und dem Rhein-Herne-Kanal im Norden zzgl. der Querverbindung zwischen der ÖPNV-Trasse und Zum Aquarium eine starke Nord-Süd-Achse, die im Rahmen des Radverkehrsnetzes NRW ausgewiesen wird.

Hierdurch besteht auf dieser Relation eine gute Erreichbarkeit des Pilotraumes aus den nördlich angrenzenden Stadtteilen Oberhausen-Osterfeld-Heide und Oberhausen-Osterfeld sowie durch die Anbindung der hochfrequentierten Freizeitrouten entlang des Emscherweges und des Rhein-Herne-Kanals. In Richtung Süden ist Oberhausen Hbf über die Brücktorstraße (Radverkehrsnetz NRW) und der Stadtteil Oberhausen-Dümpten über die Liebknechtstraße lokal angebunden. Zudem ist auch auf der Ost-West-Achse mit der Essener Straße und Osterfelder Straße eine qualifizierte Radtrasse vorhanden, die den Zugang in den Pilotraum aus den Ortsteilen Essen-Borbeck und Bottrop-Vonderort sowie innerhalb Oberhausens aus Westen über die Duisburger Straße ermöglicht. Diese sind jedoch kein Teil des Radverkehrsnetzes NRW, sondern gehören zum lokalen Radverkehrsnetz der Stadt Oberhausen.

Grundsätzlich bestehen auch für die innere Erschließung Nahmobilitätsachsen, die jedoch, sobald die Radfahrenden in den Kern des Pilotraumes einfahren (z. B. Alte Walz, Centroallee, Zum Aquarium) mit dem Fußverkehr gemeinsam als Mischverkehr geführt werden. Aufgrund der hohen Frequenz des MIV auf den klassifizierten Straßen insbesondere an den Parkanlagen des Westfield CENTRO ist eine Trennung der Verkehre zu präferieren. Dies kann einerseits im Nebenraum durch eine deutliche Absetzung oder im Straßenraum erfolgen. Aufgrund der hohen Verkehrsstärken sind hier Radfahrstreifen zu empfehlen.

Obleich ein qualitatives Wegweisungskonzept auf den Radhauptachsen vom Radverkehrsnetz NRW besteht, sollten diese auch auf die verschiedenen Freizeitstandorte verweisen, wodurch die Wegweisung auch für zu Fuß Gehende nutzbar wird. Perspektivisch sollte dies jedoch auch schon im weiteren Umfeld des Pilotraumes und mittelfristig an allen Freizeitstandorten der Metropole Ruhr umgesetzt werden. Der Fußverkehr profitiert ebenso von der Trennung des Mischverkehrs mit dem Rad. Während die Erschließung in Richtung Norden über die Arenastraße sowie über die Querverbindung entlang des OTHC Oberhausener Tennis-Hockey-Club e. V. erfolgt und sie auch nach Süden über die Arenastraße und das Centro gegeben ist, fehlt es an einer Anbindung in den Westen des Pilotraumes. Daher bietet eine direkte Verbindung des Kaisergartens mit dem Gasometer über Am Grafenbusch hohes Potenzial für eine zusätzliche Nahmobilitätsachse zugunsten der inneren Erschließung für den Fuß- aber auch für den Radverkehr.

Darüber hinaus sind im Zusammenhang mit dem Radverkehr Maßnahmen zur Förderung von hochwertigen Radabstell- sowie Gepäckaufbewahrungsanlagen im Pilotraum zu ergänzen. Bei den Radabstellanlagen ist zu berücksichtigen, dass am Mobilitätsknoten Neue Mitte eine gesicherte *DeinRad-schloss*-Anlage umgesetzt werden sollte, um ein attraktives Angebot für eine längere Abstelldauer z. B. von Pendler\*innen/Arbeitnehmer\*innen zu schaffen. Für die spontanen Besucher\*innen des Pilotraumes sind dagegen frei zugängliche überdachte Radabstellanlagen unmittelbar an den verschiedenen Freizeitstandorten (z. B. Gasometer, AQUApark, Rudolf-Weber-Arena) zu realisieren, um die Hürde vor der Anreise per Rad und der Ungewissheit von Abstellmöglichkeiten entgegenzuwirken. Zugunsten der Sicherheit ist eine vom Freizeitbetrieb implementierte Videoüberwachung der Abstellanlage denkbar. Vor diesem Hintergrund kann am bereits laufenden Förderprojekt *Fahrradabstellanlagen mit integrierter Lastenradverleih für die Anwohner des Bismarckviertel* angedockt und der Bau und die Aufstellung von Radboxen auf den Pilotraum ausgeweitet werden. Des Weiteren können Gepäckaufbewahrungsanlagen nicht nur für Radfahrende, sondern auch für mit dem ÖPNV anreisende Besucher\*innen bei der Verknüpfung von Freizeitzielen Abhilfe schaffen.



Obgleich unmittelbar im EG des Westfield CENTRO Schließfächer vorhanden sind, sind sie zusätzlich mit neuen Standorten von Radabstellanlagen zu kombinieren, um die Sichtbarkeit und somit den Nutzungsgrad zu erhöhen.

Abbildung 101: Beispiel Kombination Gepäckaufbewahrungsanlage Radabstellanlage



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus ist auch das bestehende Grundangebot des metropolradruhr (Stationen Schloss Oberhausen, Essener Str., Neue Mitte und Marina/SEA LIFE) in Verknüpfung mit weiteren Freizeitstandorten ausbaufähig. Dabei bieten sich weitere Standorte am Gasometer, südlich des Westfield CENTRO mit der Nähe zum im Januar 2022 eröffneten Topgolf Oberhausen sowie südlich des Kaisergartens an der Straße Am Kaisergarten an.

Komplementär dazu ist die Einrichtung von Mobilstationen von hoher Bedeutung, um die vernetzte Mobilität zu fördern, ihre Sichtbarkeit deutlich zu erhöhen und die Überwindung der letzten Meile zu unterstützen. In diesen Mobilstationen können die bereits angeführten Ausstattungsmerkmale der Nahmobilität – wie z. B. Bikesharing-Angebote und gesicherte Radabstellanlagen – integriert werden. Insgesamt sollten die Mobilstationen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale der Kategorie B entsprechen. Nach dem Gutachten des VRR sind insgesamt ein potenzieller Standort im sowie zwei weitere am nördlichen Rand des Pilotraums identifiziert worden, die aus gutachterlicher Sicht weiterzuverfolgen sind (vgl. Abbildung 99).

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Sowohl die Qualifizierung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur als auch Elemente der vernetzten Mobilität wie z. B. Radabstellanlagen sind über die FöRi-Nah des Verkehrsministeriums NRW in Höhe von 80 % förderfähig. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW gilt in diesem Zusammenhang als weiterer wichtiger Akteur.

## P 1.3 Parkraummanagement

### Bezug zu Maßnahmen

M 2.3 Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots

M 4.2 Parkraumstrategie an den Standorten

M 5.4 Betriebe mitnehmen und als Partner gewinnen

### Beschreibung

Wie bereits eingangs beschrieben, ist der Pilotraum Gasometer Pkw-freundlich gestaltet und umgesetzt, was nicht zuletzt auf die zahlreichen kostenfreien Parkierungsanlagen des Westfield CENTROS zurückzuführen ist. Die Parkierungsanlagen werden derzeit als Stärke des Standortes gesehen und entsprechend beworben. So werden auf der Homepage des Westfield CENTRO, aber auch anderer Standorte, explizit auf die kostenlosen Parkmöglichkeiten des Westfield CENTROS verwiesen. Im Sinne einer Mobilitätswende ist ein Umdenken aller Beteiligten erforderlich. Dies bedingt auch eine Anreizsetzung, Parkraum neu zu strukturieren. Die Maßnahmen P 1.1 und P 1.2 können hier mögliche Hebel darstellen, den Standort neu aufzustellen. Mit der Anreizsetzung und Angebotsverbesserung im Umweltverbund sollte auch die Subventionierung von Parkplätzen überdacht werden.

Daher ist zu prüfen, wie eine Parkraumbewirtschaftung in enger Zusammenarbeit mit dem Eigentümer Westfield und den weiteren Leistungsträger\*innen im Pilotraum aussehen kann. Um eine höhere Akzeptanz zu schaffen, könnten die Parkgebühren bspw. über eine CO<sub>2</sub>-Pauschale erhoben werden, deren Einnahmen für Maßnahmen des Klimaschutzes im Pilotraum investiert werden (z. B. Freifläche im ehemaligen LEGO-Park). Die CO<sub>2</sub>-Pauschale würde einmalig bei der Auffahrt in die Parkierungsanlage 1 bis 10 in Höhe einer moderaten Gebühr erhoben werden, die stufenweise gemeinsam mit der Steigerung der Angebotsqualität im Umweltverbund steigt.

Auf den Flächen des Parkplatzes am Gasometer soll nach aktuellem Stand des Masterplans Neue Mitte 4.0 eine städtebauliche Ergänzung erfolgen. Dabei ist zu empfehlen, dass neben einem Grundanteil an Parkplätzen nach der Stellplatzsatzung der Stadt Oberhausen ein Anteil von 3 % barrierefreier Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Besucher\*innen vorgehalten wird.

Das mitzudenkende Parkraummanagement beinhaltet mit der Mehrfachnutzung von Parkflächen eine weitere Maßnahme, die es zu prüfen gilt. Allgemein sind die Kapazitäten des Parkplatzes am Gasometer an spezifischen Veranstaltungstagen oftmals erschöpft, während er an veranstaltungsfreien Tagen eine geringe Auslastung aufweist. Ein Ansatz ressourcenschonender Planung insbesondere hinsichtlich Flächenversiegelungen ist die Mehrfachnutzung von Parkflächen, die auch im Pilotraum bereits Anwendung findet. Vor diesem Hintergrund ist jedoch eine detaillierte Parkraumerhebung für eine valide Datengrundlage zu empfehlen, um mit Hilfe der entsprechenden Mehrfachnutzung ggf. Flächen einsparen und umnutzen zu können (z. B. für die Schaffung von Grünflächen und Aufenthaltsqualität).

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Eine Parkraumbewirtschaftung ist ob der nicht erforderlichen baulichen Umsetzung durchaus kurzfristig bis mittelfristig umsetzbar, indem ein intensiver Austausch mit den betroffenen Freizeitbetrieben vor Ort vorgenommen wird. Eine belastbare Datengrundlage vor dem Hintergrund der Mischnutzung von Parkflächen hat zwar aufgrund einer Folgerhebung eine etwas längere Vorlaufzeit, gilt aber im Vergleich mit ÖPNV- oder baulichen Maßnahmen als kurzfristig umsetzbar.

Insgesamt ist im Rahmen des zukünftigen Mobilitätskonzepts des Masterplans Neue Mitte 4.0 eine detaillierte Zielgruppenuntersuchung durchzuführen, in der die Kombinationen der verschiedenen Freizeitstandorte und deren Nutzer\*innengruppen sowie Berufspendelnde untersucht werden sollten. Auch für die Realisierung der Maßnahmen im Pilotraum ist eine valide Datengrundlage und Marktforschung eine wichtige Voraussetzung. Der Umweltverbund im Pilotraum des Gasometers kann nur in der Kombination aller aufgezeigten Schlüsselmaßnahmen auf verschiedenen Ebenen nachhaltig gefördert werden.

## 6.2 FZX Xanten / Altstadt / APX

### Kurzbeschreibung

Der rund 1.250 ha große Pilotraum des Freizeitentrums Xantens (FZX), der Altstadt sowie des archäologischen Parks (APX) liegt in der Stadt Xanten im Kreis Wesel. Xanten befindet sich in der nordwestlichen Peripherie der Metropole Ruhr und weist eine im Vergleich zum Ballungsraum verhältnismäßig geringe Wohndichte von ca. 22 Einwohner\*innen pro Hektar auf, was sich auch auf das grundlegende Nachfragepotenzial vor Ort auswirkt. Der zentrale MIV-Zugangspunkt für das Gebiet ist der Parkplatz Hafen Xanten. Zudem ist der Pilotraum im ÖPNV durch die beiden Stadtbuslinien (SL40, SL42), zusätzliche Bürgerbusse und den SPNV (RB 31) erschlossen. Dabei besteht allerdings in den Abendstunden sowie am Wochenende noch ein großes Verbesserungspotenzial.

Der Radverkehr ist im ländlich geprägten Raum mit zahlreichen touristischen Radwegen, wie z. B. der Römer-Lippe-Route oder dem Rheinradweg, sowie durch das Kontenpunktnetz Ruhr sehr präsent. Allerdings ist weder der ÖPNV noch der Radverkehr gegenüber dem MIV aufgrund der Lage am Ballungsrand und den damit einhergehenden längeren Wegen zu den nächsten Oberzentren tatsächlich konkurrenzfähig.

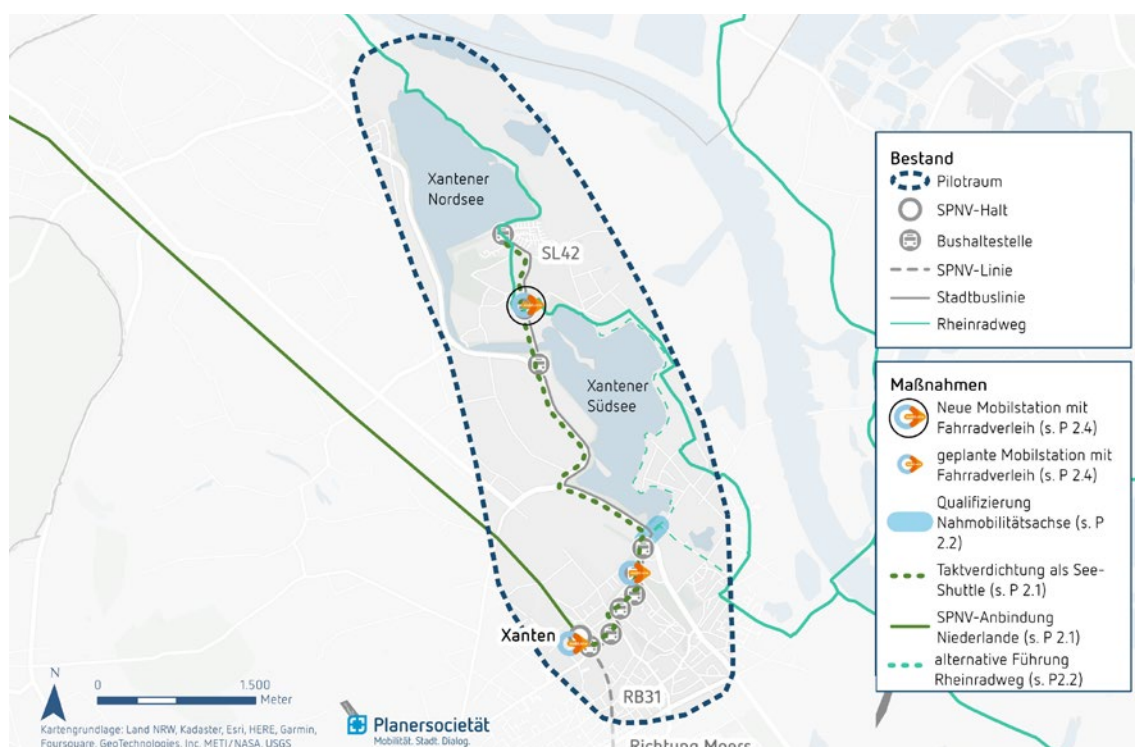
### Bericht aus der Kommune

Die Stadt Xanten nimmt mit dem Projekt Klimafreundliche Mobilität die Herausforderung einer zukunftsgerichteten, umweltfreundlichen Mobilität an. Das Projekt stellt ein Teilkonzept des übergeordneten Klimaschutzkonzeptes dar. Erste Maßnahmen sollen in Form von leistungsfähigen Mobilstationen am Bahnhof sowie am Kreisverkehr zwischen der Rheinstraße und Am Rheintor entstehen.

## Handlungsschwerpunkte

Der Pilotraum Xanten bietet mit seiner gewässernahen Lage sowie der historischen Altstadt und dem Archäologischen Park eine Vielzahl von Freizeitzielen, die sich in der nordwestlichen Peripherie der Metropole Ruhr befinden. Daher sind Maßnahmen für die Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit des Pilotraumes durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken. Darüber hinaus beeinträchtigt die Trennwirkung der hochfrequentierten B 57 sowohl den Rad- als auch den Fußverkehr; hier gilt es geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Außerdem ist die interdisziplinäre Zusammenarbeit der verschiedenen Akteur\*innen in Xanten aufgrund der Vielzahl der vor Ort betroffenen Fachdisziplinen von gehobener Bedeutung.

Abbildung 102: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum FZX Xanten / Altstadt / APX



Quelle: eigene Darstellung

## P 2.1 Leistungsfähiger ÖPNV am Standort Xanten

### Bezug zu Maßnahmen

**M 2.1 Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV**

**M 1.1 Initiative: Mit der Bahn ins Wochenende**

**M 5.1 Verständlich und Individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region**



## Beschreibung

Im Niederrhein-Münsterland-Netz wird seitens der SPNV-Aufgabenträger VRR und NWL die Verkehrswende vorangetrieben, indem der bestehende Dieselbetrieb mit Hilfe der Beschaffung von batterieelektrischen Triebwagen (sogenannte BEMU) auf lokal emissionsfreie Triebzüge umgestellt wird. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens im Juli 2021 der Zuschlag an den Hersteller CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.) vergeben. Zu den Linien, die umgestellt werden sollen, zählt auch die RB 31 Xanten – Moers – Duisburg. Zudem soll mit dem Zielhorizont 2040 die S31, eine neue S-Bahn-Verbindung von Xanten über Duisburg bis nach Dortmund, in einem 30-Minutentakt geschaffen werden.

Bis dahin verbleibt die Anbindungsqualität durch den bestehenden 60-Minutentakt insbesondere für die Freizeitmobilität allerdings auf einem niedrigen Niveau. Um den SPNV neben dem Einsatz von neuen Technologien weiter zu attraktivieren, ist eine mittelfristig umzusetzende Taktverdichtung in den Abendstunden und am Wochenende zu prüfen. Somit können die Zeiträume, in denen vorwiegend der Freizeitverkehr stattfindet, durch den SPNV bedarfsgerecht bedient und besonders die Freizeitverflechtungen zwischen den Ballungsräumen der Metropole Ruhr und dem Freizeitstandort Xanten verträglicher abgewickelt werden. Dies spielt eine besonders wichtige Rolle, da der SPNV ob seiner potenziellen Fahrgastkapazitäten das Rückgrat des Umweltverbundes darstellt.

Darüber hinaus ist perspektivisch eine Anbindung in die Niederlande aufgrund der Bedeutung des europäischen Nachbarn im Freizeitverkehr auf der Schiene grundsätzlich erstrebenswert, um den Freizeitverkehr zwischen den beiden Ländern an den Wochenenden und in Ferienzeiten zu fördern und vor allem verträglicher abzuwickeln. Bis dato endet und startet die Linie RB 31 im Kopfbahnhof Xanten. Bis 1990 bestand eine Verbindung (Niederrhein-Strecke) bis nach Kleve (mit Verbindungen nach Nijmegen). Nach der Stilllegung wurden auf der Strecke zwischen Xanten und Nijmegen über Kleve und Kranenburg (Streckennr. 2330, 2610) jedoch bereits einige Teilabschnitte des Alleinradweges errichtet, der in Kleve parallel zur Draisinenstrecke 2610 (Linksniederrheinische Strecke) als Europaradbahn geführt wird. Eine durchgehende qualifizierte Verbindung als Radweg auf dem Streckenabschnitt von Xanten nach Kleve ist derzeit noch nicht realisiert. Eine Weiterführung der RB 31 ist derzeit nicht geplant. Eine mögliche Reaktivierung der Strecke wird auch von der Provinz Gelderland aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen abgelehnt.

Der Radweg wurde jedoch so trassiert, dass eine Reaktivierung möglich bleibt und auch der Draisinenverkehr nicht beeinträchtigt wird. Vor diesem Hintergrund ist eine zukünftige SPNV-Anbindung in die Niederlande durch Reaktivierung der Strecke bzw. eine Alternativverbindung bei Änderung der Rahmenbedingungen durchaus zu prüfen.

Eine weitere Alternative bietet eine Reaktivierung der historischen Eisenbahnstrecke Boxteler Bahn zwischen Boxtel und Wesel, auf der ebenso ein Radweg von den Städten Xanten, Sonsbeck und Uedem errichtet wurde. In diesem Zusammenhang ist es von hoher Bedeutung, dass keine Kannibalisierungseffekte verschiedener Verkehrsträger des Umweltverbundes (Schiene vs. Fahrrad) geschaffen werden, sondern die Verkehrsmittel zusammen gedacht werden, sofern entsprechende Rahmenbedingungen (z. B. Flächenverfügbarkeit) bestehen. Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität sollte es nicht sein, einen Verkehrsträger des Umweltverbundes durch einen anderen zu ersetzen und somit auszuschließen.

Nachdem bereits im Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel eine Schnellbuslinie X27 Wesel – Xanten – Kalkar – Kleve empfohlen wurde, soll diese im Rahmen des regionalen X-Bus-Netzes des VRR im Dezember ihren Betrieb aufnehmen. Die neue Linie entsteht aus der Zusammenfassung der aktuellen Linien SB6 und SB44, die bereits durch Liniennummernwechsel am Bahnhof Xanten weitestgehend eine umsteigefreie Direktverbindung ermöglichen, zukünftig aber an allen Wochentagen stündlich verkehren. Die Linie X27 führt somit zu einer Stärkung der kreisgrenzenüberschreitenden Verkehre zwischen den Kreisen Wesel und Kleve, die durch die neue, täglich stündlich verkehrende Linie X28 Wesel – Xanten – Goch weiter ausgeweitet werden. Zwischen Wesel und Xanten entsteht so ein Halbstundentakt.

### Einrichtung Shuttleverkehr

Während die innere Erschließung Xantens im Bereich der Nord- und Südsee mit dem Rad- und Fußverkehr durch qualitativ hochwertige Nahmobilitätsachsen gegeben ist, besteht im Rahmen der Verbindung zur Altstadt und zum Archäologischen Park Handlungsbedarf. Derzeit verkehren auf dieser Relation die beiden Stadtbuslinien SL42 und SL40. Während der SL40 zur Anbindung des Südufers der Südsee in Richtung des Zentrums unter der Woche in einem 60-Minutentakt (in den Schulferien als Taxi-Bus) und am Wochenende als Taxi-Bus in einem 120-Minutentakt verkehrt, verfügt der SL42 über eine sehr unübersichtliche Fahrplankartung. Die SL42 verkehrt in einem unregelmäßigen Ein- bis Zweistundentakt, der z. T. lediglich als optionaler Taxi-Bus angeboten wird. Der bestehende Fahrplan ist aufgrund der Unübersichtlichkeit mit 16 verschiedenen Hinweisen/Ausnahmeregelungen, der daraus resultierenden unregelmäßigen Taktung und den verschiedenen Linienästen für die (potenziellen) Besucher\*innen nicht touristenfreundlich konzipiert (vgl. Abbildung 103).

Abbildung 103: Bestehender Fahrplan SL42

Uhr	montags - freitags	Uhr	samstags	Uhr	sonn- und feriertags
5		5		5	
6	05 <sup>h</sup> 55 <sup>a</sup>	6		6	
7	05 <sup>h</sup>	7		7	
8	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup>	8	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	8	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
9	05 <sup>h</sup>	9	05 <sup>h</sup>	9	05 <sup>h</sup>
10	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup>	10	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	10	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
11	05 <sup>h</sup>	11	05 <sup>h</sup>	11	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
12	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup>	12	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	12	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
13	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup>	13	05 <sup>h</sup>	13	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
14	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup>	14	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	14	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
15	05 <sup>h</sup> 10 <sup>a</sup>	15	05 <sup>h</sup>	15	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
16	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup> 05 <sup>a</sup> 09 <sup>a</sup> 23 <sup>a</sup>	16	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	16	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
17	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	17	05 <sup>h</sup>	17	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
18	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>	18	05 <sup>h</sup>	18	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
19	05 <sup>h</sup>	19	05 <sup>h</sup>	19	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
20	05 <sup>h</sup>	20	05 <sup>h</sup>	20	05 <sup>h</sup> 05 <sup>a</sup>
21	05 <sup>h</sup>	21	05 <sup>h</sup>	21	05 <sup>h</sup>

Hilfswörter und Symbole sind nach dem Beschriftungsplan gelassen.  
 A= nur an Schülern, kein Raumvermerk  
 B= nur an Schülern, kein Raumvermerk  
 C= nur Freitag  
 D= nur 21.05.  
 E= nur 21.05. und 21.06.  
 F= Schulferien, nur nach Vereinbarung 10 Min. vor Abfahrt, Tel. 0 20 49 02 21 oder (tagl. v. 8.30 - 12.30 Uhr)  
 G= für Xanten-Markt-Bus  
 H= für Xanten-Bus  
 I= für Xanten-Markt-Bus  
 J= für Xanten-Markt-Bus  
 K= für Xanten-Markt-Bus  
 L= für Xanten-Markt-Bus  
 M= für Xanten-Markt-Bus  
 N= für Xanten-Markt-Bus  
 O= für Xanten-Markt-Bus  
 P= für Xanten-Markt-Bus  
 Q= für Xanten-Markt-Bus  
 R= für Xanten-Markt-Bus  
 S= für Xanten-Markt-Bus  
 T= für Xanten-Markt-Bus  
 U= für Xanten-Markt-Bus  
 V= für Xanten-Markt-Bus  
 W= für Xanten-Markt-Bus  
 X= für Xanten-Markt-Bus  
 Y= für Xanten-Markt-Bus  
 Z= für Xanten-Markt-Bus

Quelle: NIAG (2022)

Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot hinsichtlich des Bedientaktes und der Bedienzeit in den Abendstunden und am Wochenende in den besucherstarken Saison- und Sommermonaten von April bis Oktober unzureichend, um die Nachfragespitzen im Freizeitverkehr bedarfsgerecht abzuwickeln. Der SL42 nimmt zwar eine Alltagsfunktion ein, benötigt jedoch eine andere Struktur für einen attraktiven Freizeitverkehr. Die Verknüpfung der innerräumlichen Freizeitziele Xantens bietet daher ein hohes Potenzial für eine bedarfsgerechte Taktverdichtung zu einem 30-Minuten-Takt der Linie SL42 in besonders besucherstarken Zeiträumen, die als *See-Shuttle* von den E-Fahrzeugen der NIAG bedient werden sollte. Dabei ist in Nebenzeiten auch ein On-Demand-Angebot denkbar, das spontan und intuitiv 30 Minuten vor Abfahrt über die Homepage der NIAG oder der Stadt Xanten digital gebucht werden könnte. Mit Hilfe der Freizeitlinie auf dieser Relation kann die ausgedünnte und unregelmäßige Bedienung der beiden Stadtbuslinien SL40 und SL42 zur Anbindung der Nord- und Südsee zugunsten der Attraktivität der Anreise mit dem ÖPNV ergänzt werden.



Diese Shuttle-Lösung ist ein gutes Beispiel für ein Testangebot in einem Pilotraum (s. M 8.1) und kann auf Grundlage der gesammelten Erfahrungen in ähnlicher oder abgewandelter Form auf andere Piloträume, Hotspots und Freizeitziele mit ähnlichen Rahmenbedingungen in der gesamten Metropole Ruhr übertragen werden.

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Realisierung einer Taktverdichtung der SL42 als Freizeitlinie kann nur im engen Austausch mit dem lokalen Verkehrsunternehmen NIAG geschehen. In diesem Zusammenhang ist zu empfehlen, dass für den *See-Shuttle* Fahrzeuge aus der kürzlich vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Flotte von 30 Elektrobussen genutzt werden, die ab 2023 den Betrieb aufnehmen. Auch vor dem Hintergrund weiterer Mobilitätsangebote in Form von Bikesharing ist eine enge Abstimmung mit der NIAG unerlässlich, um ein für verschiedene Zielgruppen der Freizeitmobilität kompatibles und intuitives Angebot zu schaffen. Die Vision, eine Schienenanbindung in die Niederlande durch die Verlängerung der RB 31 zu schaffen, ist aufgrund bestehender Aktivitäten auf der Trasse und der verschiedenen Vorstellungen der Akteur\*innen in der Region wenn überhaupt nur langfristig realisierbar. Die DB Netz AG und der VRR stellen in der Planung die wesentlichen Ansprechpartner\*innen dar. Dagegen kann jedoch der Internetauftritt im Pilotraum bzgl. der Mobilität mit Hilfe des Austausches der verschiedenen Leistungsträger kurz- bis mittelfristig vereinheitlicht und somit für die Nutzer\*innen leichter zugänglich gemacht werden.

## P 2.2 Reduzierung der Trennwirkung B 57

Bezug zu  
Maßnahmen

M 2.3 Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots

M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

### Beschreibung

Die B 57 entfaltet am Pilotstandort in Xanten eine intensive Trennwirkung am Knotenpunkt zwischen dem Bereich der Altstadt in Verbindung mit dem Archäologischen Park und der Nord- und Südsee. Aus diesem Grund ist eine Qualifizierung der bestehenden Nahmobilitätsachse, die über die Bundesstraße führt, unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit im Straßennetz zu prüfen.

Eine unmittelbare Stellschraube stellt eine Veränderung der LSA-Schaltung unmittelbar am Knotenpunkt dar, um dem Fuß- und Radverkehr insbesondere am Wochenende eine längere Grünphase zu ermöglichen. Zudem kann die Infrastruktur im Seitenraum der Salmstraße und am Rheintor durch verschiedene Elemente, wie z. B. schattenspendende Begrünung, Rastmöglichkeiten, Informationstafeln mit Inhalten über die Freizeitziele Xantens oder kleinere Spielgeräte für Familien und Kinder, als hochwertige Nahmobilitätsachse von der Innenstadt zur Nord- und Südsee attraktiver gestaltet werden. Im Rahmen dieser Aufwertung ist zudem eine Verbreiterung der Achse sowie das Abrücken mit Hilfe eines breiteren Puffers zur Salmstraße aufgrund des auf diesem Streckenabschnitt eingeführten Zweirichtungsverkehrs mitzuverfolgen.

Zieldefinition

Bestandsanalyse

Räumliches Leitbild

Maßnahmen

Piloträume

Ein weiterer Handlungsansatz kann eine optische Verbindung mittels einer durchgehenden Färbung des Asphaltbelags ähnlich einer Fahrradstraße sowie einer begleitenden Begrünung in Form einer Allee sein. Darüber hinaus ist grundsätzlich auch eine deutliche Trennung der Nahmobilitätsachse erstrebenswert. Dies könnte durch ein Brückenbauwerk über die B 57 am Knotenpunkt erfolgen, bei dem der Aspekt der Barrierefreiheit, z. B. in Form eines Rampenbauwerks, zwingend berücksichtigt werden sollte. Somit könnte der Fuß- und Radverkehr konfliktfrei die B 57 queren, was zwar eine Ideallösung darstellt, aber mit hohem finanziellem Aufwand verbunden wäre.

Neben dem Knotenpunkt ist auch der Fuß- und Radweg an der Abzweigung vom Rheintor zum Busparkplatz am Archäologischen Park zu verbreitern und die Verkehrssicherheit bspw. durch eine Mittelinsel zu erhöhen. Insgesamt können die erläuterten Maßnahmen zu einer schnelleren und sicheren Querung der B 57 sowie zur allgemeinen Verbesserung der Nahmobilitätsachse aus dem Stadtzentrum Xantens zur Nord- und Südsee entlang des Archäologischen Parks führen.

Mit Blick auf die Qualifizierung der Nahmobilitätsachse besteht zudem die Möglichkeit, den Rheinradweg des europäischen Radroutennetzes Eurovelo in Xanten unmittelbar entlang des Ost- und Südufers der Südsee zu führen. Dies würde zu einer zwar etwas umwegigeren, aber aus touristischer Sicht attraktiveren Routenführung des internationalen Freizeitradweges führen. Der Rheinradweg könnte über die bestehende Mittelinsel die unmittelbare Führung entlang des Ufers auf die Salmstraße verlassen. Von dort aus können die Radfahrenden entweder weiter in Richtung Südwesten entlang der Salmstraße/Am Rheintor den Archäologischen Park Xanten besuchen oder über den Dornbuschweg mit anschließender Querung der Lüttinger Straße wieder an den bestehenden Wegeverlauf des Rheinradweges über den Paßweg anschließen.

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Der Landesbetrieb Straßen.NRW ist in der Verantwortung als Baulastträger\*innen für die B 57 zu berücksichtigen, um Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Bundesstraße zugunsten einer verbesserten Querung sowie Stärkung der Nahmobilitätsachse auf diesem Streckenabschnitt umzusetzen. Eine Finanzierung über die Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus oder über die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen des Verkehrsministerium NRW sind zu prüfen.

## P 2.3 Online-Kommunikation des Mobilitätsangebots

Bezug zu  
Maßnahmen

M 4.4 Sichtbarer Umweltverbund

M 6.2 Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger\*innen

Zieldefinition

Bestandsanalyse

Räumliches Leitbild

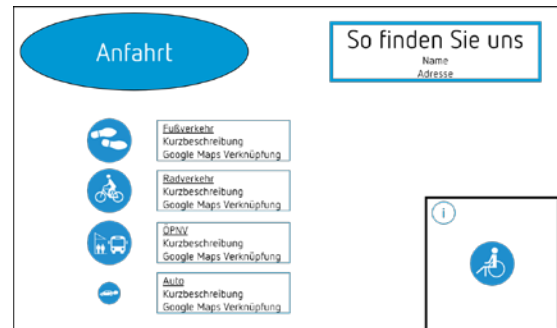
Maßnahmen

Piloträume

## Beschreibung

Die Informationen und die Organisation der Anfahrt von Freizeitzielen stellt für die Besucher\*innen einen besonders wichtigen Baustein des Reiseerlebnisses dar. Daher ist zu empfehlen, dass dieser Schritt vor der Anreise von den entsprechenden Leistungsträger\*innen und Standortbetreibenden besonders nutzungsfreundlich gestaltet und zugänglich gemacht wird. Dabei ist die Anfahrt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gegenüber der mit dem MIV besonders herauszustellen, um die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu fördern.

Abbildung 104: Beispiel Stärkung des Umweltverbundes im Internetauftritt



Die drei wesentlichen Informationskanäle hinsichtlich der Freizeitmobilität in Xanten bestehen aus den Webseiten der Stadt Xanten, des Landschaftsverbandes Rheinland (Archäologischer Park) und von Tourismus NRW (Nord- und Südsee). Diese haben sehr unterschiedliche Anfahrtshinweise zu den entsprechenden Tourismushotspots. Während die Stadt Xanten umfangreiche Informationen zu allen Verkehrsmitteln liefert und darüber hinaus explizit auf Voranmeldungen für Fahrradmitnahmen im SPNV hinweist sowie Fahrplaninformationsseiten verlinkt, beschränkt sich Tourismus NRW lediglich auf die Verlinkungen. Der Internetauftritt des Landschaftsverbandes Rheinland beinhaltet auch sehr umfangreiche Informationen über alle Verkehrsträger, unterscheidet sich aber an einigen Stellen von den Informationen der Stadt Xanten. Insgesamt ist eine Vereinheitlichung der Anfahrts- und Besucherinformationen der Leistungsträger\*innen innerhalb eines Erlebnisraumes erstrebenswert, die das gesamte Mobilitätsangebot für die Anreise abdeckt und auf Angebote für die Mobilität vor Ort verweist. Dafür ist ein intensiver Austausch zwischen folgenden Akteur\*innen zwingend erforderlich:

Tabelle 19: Akteur\*innen der Freizeitmobilität in Xanten

Stadt Xanten	Freizeit-zentrum Xanten	Kreis Wesel	NIAG	Landschaftsverband Rheinland	Tourismus NRW
--------------	-------------------------	-------------	------	------------------------------	---------------

Quelle: eigene Darstellung

Die Vereinheitlichung der Kommunikation und der Fahrgastinformationen ist ein wichtiger Faktor, um die Maßnahmen und Produkte, die im Pilotraum neu umgesetzt werden, auch für die Besucher\*innen sicht- und nutzbar zu machen. Ein klar strukturierter Reiseplan und Informationen über Angebote vor Ort nehmen den Besucher\*innen die Ungewissheit über die Nutzung des Umweltverbundes und können die Entscheidung der bequemen Anreise mit dem Pkw reduzieren.

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Vereinheitlichung der Online-Kommunikation zwischen den verschiedenen Freizeitbetrieben kann z. B. mit Hilfe eines gemeinsamen Arbeitskreises erfolgen. Konkrete Inhalte und die Anordnung der Anfahrtsinformation mit verschiedenen Verkehrsmitteln können so kurzfristig umgesetzt werden. Die Koordination könnte die Stadt Xanten oder alternativ der Kreis Wesel übernehmen.

## P 2.4 Kompatibles Fahrradverleihangebot

### Bezug zu Maßnahmen

M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen

M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund

An touristischen Hotspots, in denen mittlere Distanzen zwischen den Mobilitätsknoten und den Attraktionen zurückzulegen sind, ist ein Bikesharing-Angebot eine gute Ergänzung für das bestehende Angebot. Der Standort Xanten eignet sich hier aufgrund der Distanzen, der vorhandenen Infrastrukturen und der günstigen Voraussetzungen (z. B.: Topographie, Wegeverbindung, naturnaher Erholungsraum) besonders. Im Rahmen der Fahrradverleihangebote existieren parallele Strukturen, Aktivitäten und Projekte.

Radverleihstationen stellen allgemein ein wichtiges Element im Angebot der vernetzten Mobilität in Form von Mobilstationen dar und sollten gemeinsam gedacht werden. Diese sind nach VRR-Gutachten zum einen am Bahnhof und zum anderen am Parkplatz Nordwall des Archäologischen Parks westlich des Kreisverkehrs zwischen Am Rheintor und der Rheinstraße vorgesehen. Sie sollten hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale in der Kategorie D umgesetzt werden. Darüber hinaus ist eine weitere Radverleihstation/Abstellmöglichkeit am Parkplatz Am Meerend als Zugangspunkt des hochfrequentierten Nordufers der Südsee zu empfehlen. Somit wird der Pilotraum gänzlich erschlossen und eine hohe Flexibilität in der Nutzung des Verleihangebotes gewährleistet.

Unabhängig von der Standortauswahl sollten die beiden Systeme metropolradruhr und Niederrhein-Rad miteinander kompatibel sein und miteinander kombiniert werden können, indem z. B. die Räder des einen Anbieters auch an Leihstationen des anderen Anbieters abgestellt werden können und umgekehrt. Eine autarke Nutzung desselben Produktes stünde den wesentlichen Vorteilen der vernetzten Mobilität entgegen. Gerade für ortsfremde Tourist\*innen ist Einfachheit und Verständlichkeit eine Grundvoraussetzung für die Nutzung.

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Ausweitung eines einheitlichen Fahrradverleihangebotes auf Kommunen und Kreise am Ballungsrand oder im ländlichen Raum der Metropole Ruhr ist bereits seit einiger Zeit Thema in der

Region und wird mit dem Projekt metropolradruhr 2.0 des RVR angegangen. Dabei ist die Kompatibilität mit weiteren Sharing-Produkten im Radverkehr im Sinne der vernetzten Mobilität unabdingbar. Die konkrete Umsetzung ist über die FöRi-Nah des Verkehrsministeriums NRW (Förderhöhe 80 %) und in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW zu forcieren, um das Verleihangebot im Zusammenhang der neu entstehenden Mobilstationen zu implementieren.

Insgesamt ist die Mehrzahl an Maßnahmen für eine mittelfristige Umsetzung realistisch, um die Verkehrssituation der Freizeitmobilität vor Ort deutlich zu verbessern. Diese sollten im Projekt Klimafreundliche Mobilität mitaufgenommen und umsetzungsorientiert vorangetrieben werden.

## 6.3 UNESCO Weltkulturerbe Zeche Zollverein

### Kurzbeschreibung

Das UNESCO-Weltkulturerbe Zollverein in Essen gilt durch weitere POI in der unmittelbaren Umgebung wie z. B. dem Red Dot Design Museum, dem PACT Zollverein sowie der Stiftung Ruhr Museum als Multistandort im Zentrum der Metropole Ruhr. Die umliegende Wohn- und Einwohnerdichte ist aufgrund der Lage hoch. Die zentralen Zugangspunkte im ÖPNV sind die Stadtbahnhaltestelle Zollverein (107) mit Anschluss an die Essener und die Gelsenkirchener Innenstadt sowie der SPNV-Haltestpunkt Zollverein Nord, an dem die RB 32 und RB 35 halten. Während die Buslinie 183 unmittelbar die Haltestelle Kokerei Zollverein bedient, erschließt die Buslinie 170 den SPNV-Haltestpunkt Zollverein Nord. Beide Linien spielen in der Feinerschließung des Pilotraums eine wichtige Rolle und erreichen in ihrer Bedienung gemeinsam betrachtet montags bis freitags tagsüber einen sehr kurzen Kursintervall zur Hauptverkehrszeit von unter 5 Minuten an Schultagen, die die Fahrgäste auf einen Bus zum Besuch des Hotspots warten müssen. Ansonsten sind die Kursintervalle mittel bis kurz. Der rund 220 ha große Pilotraum ist durch verschiedene lokale und regionale Freizeitrouten sowie durch das Knotenpunktnetz Ruhr mit dem Fahrrad erschlossen. Zudem besteht bereits am Bahnhof Zollverein Nord ein umfangreiches Verleihangebot von Fahrrädern, E-Scootern, Rollern und Autos, zudem existiert eine P+R-Anlage. Insbesondere werktags ist sowohl der ÖPNV als auch der Radverkehr aufgrund der guten Erschließung im Reisezeitverhältnis konkurrenzfähig zum MIV.

### Bericht aus der Kommune

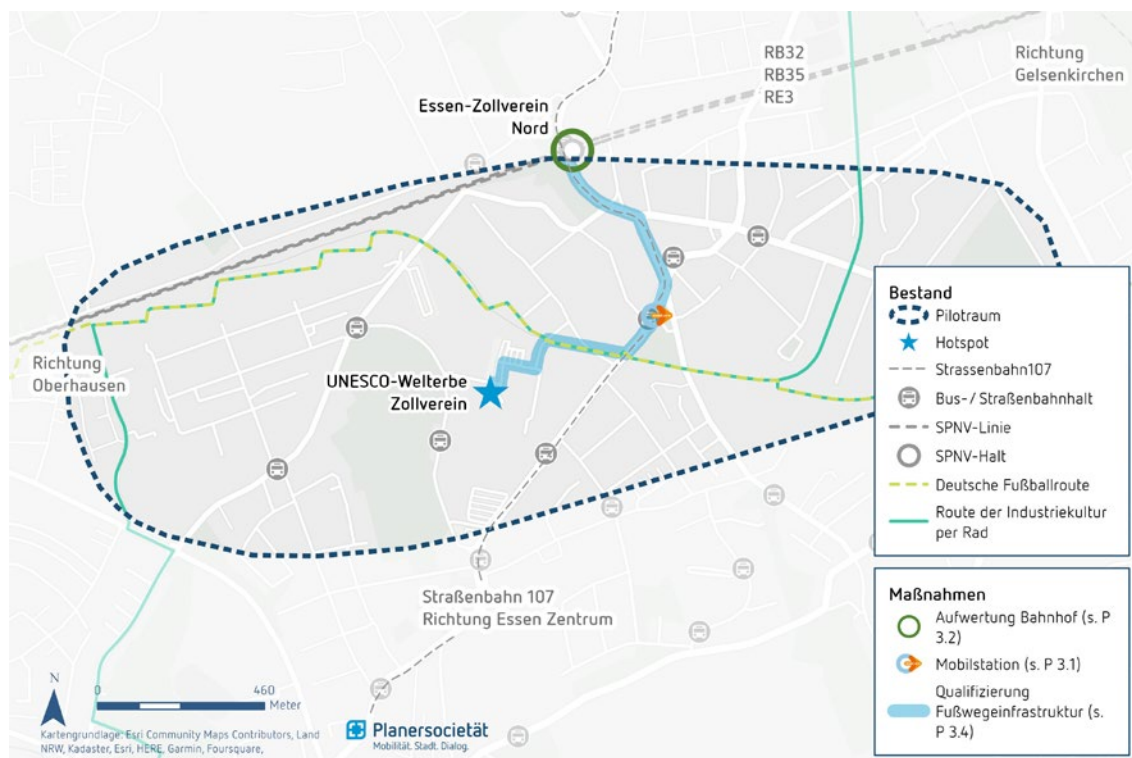
Derzeit befindet sich der Mobilitätsplan 2035 der Stadt Essen in der Erarbeitung und soll innerhalb der nächsten drei Jahre bis 2025 aufgestellt werden.

Es sollen bereits vor 2025 Maßnahmen umgesetzt werden, aber diese sind bis dato nicht explizit für den Standort Zeche Zollverein vorgesehen. Die Sanierung des Bahnhofes Essen Zollverein Nord ist Gesprächsthema zwischen der Stadt Essen und der Bezirksregierung Düsseldorf.

## Handlungsschwerpunkte

Trotz seiner Charakteristik als Multistandort mit bestehender ÖPNV-Anbindung hat der Pilotraum in der Außendarstellung als Willkommensort und im Rahmen der vernetzten Mobilität Verbesserungspotenzial. Während der Hotspot im Radverkehr durch eine qualitativ hochwertige Infrastruktur und ausgewiesene Radrouten erschlossen ist, bestehen für das Fußwegenetz von den Zugangspunkten des ÖPNV zum Freizeitstandort Ansätze zur Aufwertung.

Abbildung 105: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum UNESCO Weltkulturerbe Zeche Zollverein



Quelle: eigene Darstellung

## P 3.1 Metropolengerechte Mobilstation

Bezug zu  
Maßnahmen

M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen

M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund

### Beschreibung

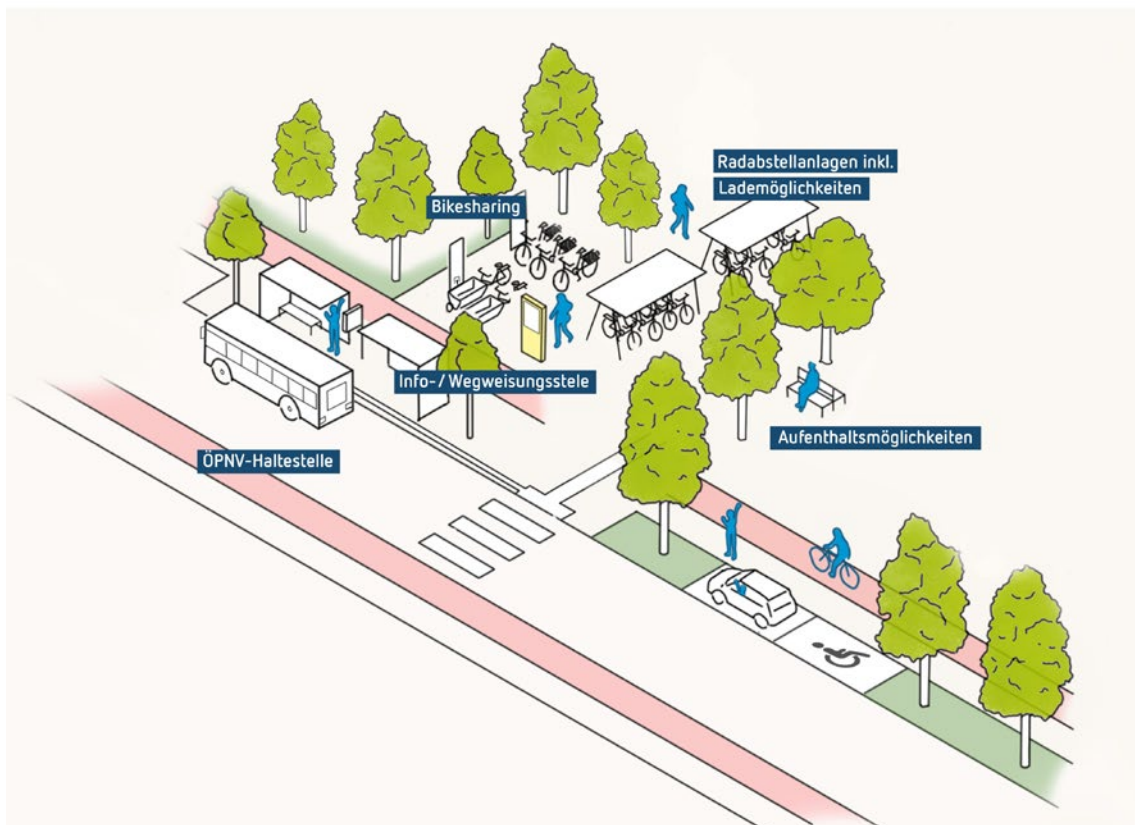
Im Pilotraum der Zeche Zollverein befindet sich der Knotenpunkt 59 des Knotenpunktsystems Ruhr, an dem auch zahlreiche Themenrouten wie z. B. die Route der Industriekultur per Rad und die Deutsche Fußball Route NRW entlang verlaufen.



Trotz der vorhandenen Radwegeinfrastruktur im Pilotraum spielt die flexible Nutzung vor Ort durch das Schaffen von Angeboten im Bereich des Radverkehrs eine wichtige Rolle. In diesem Zusammenhang sollte die vernetzte Mobilität am Pilotstandort der Zeche Zollverein mit Hilfe einer adäquaten metropolengerechten Mobilstation unter der Dachmarke mobil.nrw gefördert werden.

Bis dato besteht eine kleine Radabstellanlage mit sechs überdachten Anlehnbügel und vier gesicherten Radboxen am SPNV-Haltepunkt Zeche Zollverein Nord. Als weiteren potenziellen Standort wurde die Haltestelle Essen Abzweig Katernberg im Gutachten des VRR präferiert. Das zu etablierende Mobilitätsangebot und seine Qualität spielen dabei eine wesentliche Rolle. Zum Kernangebot sollte eine Radverleihstation des metropolradruhr zählen, welches derzeit in einem Umkreis von ca. 2,5 km nicht angeboten wird. Stattdessen besteht ein Angebot des RevierRad, dessen Geschäftsmodell jedoch auf längere Ausleihen und nicht für den kurzfristigen spontanen Gebrauch ausgelegt ist. Daher macht eine Kombination der beiden Produkte am Standort Sinn und ist mit dem RVR sowie mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW im Zusammenhang des Projektes metropolradruhr 2.0 zu prüfen. Für die Förderung des Radverkehrs ist neben dem Radverleih auch Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs vorzuhalten, die mit einer überdachten und sicheren Radabstellanlage kombiniert werden kann. Hierbei kann das Produkt *DeinRadschloss* des VRR etabliert werden, welches in einem Umkreis von ca. 3 km nicht vorhanden ist. Außerdem ist ein intuitives, leicht zugängliches und barrierefreies Wegweisungs- und Informationssystem für den Fuß- und Radverkehr an der Mobilstation in Form einer Stele zu implementieren. Das Gesamtprodukt sowie die verknüpften Elemente sind in enger Abstimmung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Stiftung Zollverein zu erarbeiten und umzusetzen.

Abbildung 106: Beispiel Mobilstation Zeche Zollverein



Quelle: eigene Darstellung

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die verschiedenen Ausstattungsmerkmale der vernetzten Mobilität sind im engen Austausch mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem Verkehrsministerium NRW vor dem Hintergrund der Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) zugunsten eines förderfähigen Vorhabens abzustimmen und mittelfristig umzusetzen.

## P 3.2 Aufwertung Essen Zollverein Nord

Bezug zu  
Maßnahmen

M 3.2 Der Bahnhof als Willkommensort

M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

### Beschreibung

Die Ankunft am Mobilitätsknoten nahe des Freizeitziels hat für das Reiseerlebnis als weicher Faktor eine besonders wichtige Bedeutung.

Zieldefinition

Bestandsanalyse

Räumliches Leitbild

Maßnahmen

Piloträume

Die Tourist\*innen sollten nach der Anreise mit dem ÖPNV bei ihrer Ankunft ein positives Erscheinungsbild vorfinden und unmittelbar eine klare Orientierung haben. Dies gelingt, indem der Bahnhof sowie sein Umfeld einladend gestaltet sind, ein gutes Gefühl des Ankunfts- bzw. Weiterreiseerlebnisses vermittelt und ein Wegweisungssystem zum Freizeitstandort bereits am Bahnsteig beginnt. Durch die positive Verknüpfung kann die Entscheidungsfindung der Besucher\*innen beim nächsten Besuch zugunsten der Anreise mit dem Umweltverbund beeinflusst werden.

Der Pilotraum Zeche Zollverein ist über den SPNV-Haltepunkt Zeche Zollverein Nord und die dort verkehrenden Regionalbahnlinien RB 32 und RB 35 gut an das Schienenverkehrsnetz der Metropole Ruhr angebunden. Nichtsdestotrotz ist der SPNV-Haltepunkt Zeche Zollverein Nord bzgl. des Erscheinungsbildes sowie der Barrierefreiheit besonders sanierungsbedürftig und sollte bis zur IGA 2027 ein Update erhalten. Bereits bis zur Heimaustragung der UEFA Europameisterschaft 2024 in Deutschland ist der Bahnhofaltepunkt und sein Umfeld mit temporären Maßnahmen mindestens kurzfristig aufzuwerten, um der internationalen Strahlkraft des UNESCO-Weltkulturerbes auch im Erscheinungsbild des ÖPNV gerecht zu werden. Dies gilt im Besonderen für die Barrierefreiheit. In der folgenden Abbildung ist dargestellt, wie eine derartige kurzfristige Sanierung des Treppenaufstiegs an der Schönebeckhöfe zum Bahnhofaltepunkt aussehen könnte (s. Abbildung 107). Langfristig ist eine vollständige Barrierefreiheit anzustreben.

Abbildung 107: Kurzfristige Mindestmaßnahme: Zugang Zeche Zollverein Nord in Essen



Quelle: eigene Darstellung

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes ist beim VRR und der DB Station&Service AG stärker voranzutreiben, um bis zur nächsten dezentralen Großveranstaltung 2024 den Tourist\*innen ein angenehmeres, Mindestanforderungen genügendes Ankunftserlebnis ermöglichen zu können.

## P 3.3 Anreise mit dem Umweltverbund

Bezug zu  
Maßnahmen

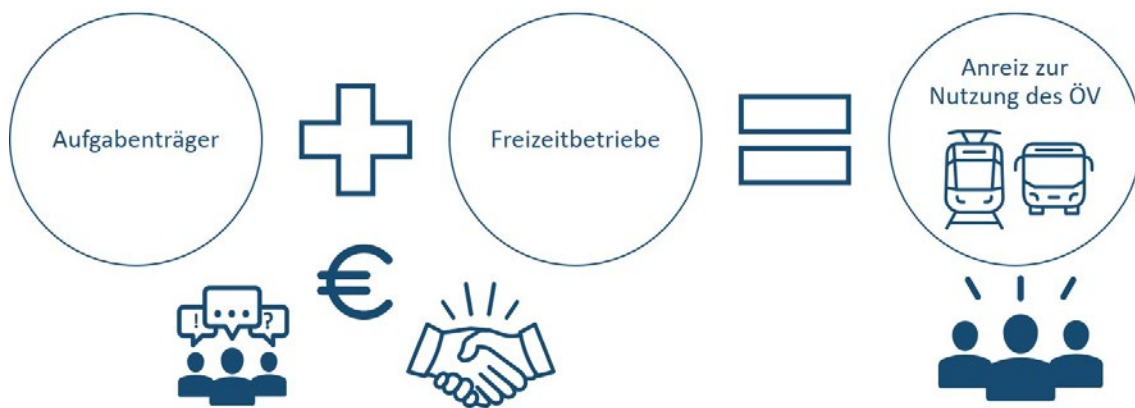
M 5.2 Ein Anreiz zum Wechsel

M 5.4 Betriebe mitnehmen und als Partner gewinnen

### Beschreibung

Neben Infrastruktur- und Produktangeboten stellen zusätzliche Anreize im Rahmen des Mobilitätsmanagements eine weitere Möglichkeit dar, den Umweltverbund in enger Kooperation mit Freizeitbetrieben und weiteren ortsansässigen Akteur\*innen in den Piloträumen zu fördern. Für die Versteigerung der Anreise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes können mit Hilfe des Mobilitätsmanagements verschiedene Anreize für die potenziellen Fahrgäste gesetzt werden. Es ist z. B. denkbar, dass Besucher\*innen, die mit dem ÖPNV anreisen, nach dem Vorzeigen eines Nachweises in Form von gebuchten Tickets an den Freizeitzielen im Pilotraum Vergünstigungen im Eintritt erhalten. Zudem könnte in Kooperation mit der vor Ort ansässigen Gastronomie von den mit dem ÖPNV-Anreisenden ein Getränk kostenlos verzehrt werden. Die konkrete Umsetzung kann über eine gemeinsame Finanzierung der lokalen Akteur\*innen, wie z. B. die Gastronomie Mezzo Mezzo am Zollverein, Bistro Schacht XII oder auch The Mine, und weiteren Freizeitbetrieben wie das PACT Zollverein oder das Ruhr Museum in Kooperation mit der Stadt Essen als ÖPNV- und dem VRR als SPNV-Aufgabenträger realisiert werden. Im Radverkehr stellen sich Vergünstigungen gegenüber Nachweisen schwieriger dar, da die Besucher\*innen nicht immer ein Leihrad der nächstgelegenen Mobilstation nutzen, sondern auch oftmals mit dem eigenen Rad anreisen. Nichtsdestotrotz können dies Stellenschrauben sein, um die Besucher\*innen dazu anzuregen den eigenen Pkw daheim zu lassen und mit dem ÖPNV anzureisen. Die Maßnahmen sind durch eine Marketingkampagne zusätzlich zu unterstützen und zu bewerben.

Abbildung 108: Anreizsetzung für die Anreise mit dem ÖV



Quelle: eigene Darstellung

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Grundsätzlich ist eine Setzung von Anreizen mit Hilfe von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements unter Einbindung und Rücksprache zahlreicher Akteur\*innen (Freizeitbetriebe, Gastronomie, Aufgabenträger) kurz- bis mittelfristig umsetzbar. Eine vertiefende Beratungsleistung des kommunalen Mobilitätsmanagements für den Pilotraum ist über die FöRi-MM des Verkehrsministeriums NRW förderfähig (Förderhöhe 80 %).

## P 3.4 Qualifizierung Fußwegeinfrastruktur

Bezug zu  
Maßnahmen

M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund

### Beschreibung

Eine attraktive Anbindung der Hotspots an den nächstgelegenen Mobilitätsknoten spielt für die Besucher\*innen zum einen hinsichtlich der Orientierung und zum anderen hinsichtlich des Reiseerlebnisses eine wichtige Rolle. Denn bereits die Anreise zum Freizeitziel sollte als positiver Teil des Ausflugs konnotiert werden und Lust auf Mehr machen.

Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes Zeche Zollverein Nord und der Zeche Zollverein selbst sowie entlang der letzten Meile vom Haltepunkt zum Freizeitstandort besteht von der Schonbeckhöfe über die Bullmannau eine straßenbegleitende Fußwegeinfrastruktur mit schattenspendender Begrünung und einem Wegweisungssystem zu den verschiedenen Zugangspunkten der Zeche Zollverein. Dies reicht aus gutachterlicher Sicht jedoch nicht für eine adäquate Nahmobilitätsachse für ein UNESCO-Weltkulturerbe, gerade in Hinblick auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und auf eine attraktive Aufenthaltsqualität, aus.



Aus diesem Grund sollten entsprechend ausgestaltete Rastmöglichkeiten entlang der Route zum Haupteingang der Zeche Zollverein geschaffen sowie die Aufenthaltsqualität passend zum Standort zukunftsfähig und erlebnisorientiert entwickelt werden. Die Besonderheit des Pilotraums rechtfertigt ein Weiterverfolgen zur Identifizierung einer städtebaulich adäquaten Lösung. Auch Gamification Maßnahmen sind hier eine Möglichkeit. In allen Maßnahmen entlang der letzten Meile ist zudem die Barrierefreiheit mitzuberücksichtigen.

Abbildung 109: Beispiel Wegeleitsysteme Ravensburger Spieleland



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus ist auf der Bullmannellee im Abschnitt zwischen der Haldenstraße und der Martin-Kremmer-Straße eine Verbreiterung des Gehweges zu prüfen, da dort der Gehweg durch eine bauliche Verengung auf Höhe des Kinder- und Familienzentrum BLAUER ELEFANT Zollverein zunächst nicht der empfohlenen Regelbreite von 2,5 m entspricht bis er straßenbegleitend vollständig entfällt und lediglich auf einer Straßenseite auf einen Parkplatz führt.

Alternativ ist auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zugunsten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden denkbar – derzeit ist die potenzielle Gefahrenstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen unmittelbar vor dem Kinder- und Familienzentrum lediglich durch das Verkehrsschild *Achtung, Kinder!* gesichert.

Sofern der Radweg vom SPNV-Haltepunkt Zeche Zollverein Nord auf Nebenstraßen zum Haupteingang der Zeche Zollverein geführt wird, sind Fahrradschutzstreifen zu empfehlen. Durch die zusätzliche Aufwertung der bereits vorhandenen Infrastruktur kann die fußläufige Erreichbarkeit verbessert werden. Somit kann der Fußverkehr mittelfristig die Routen und Angebote im Radverkehr als ganzheitliche Nahmobilitätsqualität im Pilotraum Zeche Zollverein ergänzen.



### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Aufwertung der Fußwegeinfrastruktur ist vom Amt für Straßen und Verkehr der Stadt Essen mit Hilfe einer Finanzierung über die FöRi-Nah des Verkehrsministeriums NRW mittelfristig umsetzbar. Die Akteur\*innen und Leistungsträger\*innen im Pilotraum können kurzfristig Anreize schaffen, um die Anreise mit dem Umweltverbund für die Besucher\*innen zu attraktivieren. Wenn die aufgezeigten Schlüsselmaßnahmen mittelfristig umgesetzt werden, kann der Pilotraum der Zeche Zollverein seiner internationalen Strahlkraft auch hinsichtlich der Mobilität gerecht werden. Somit wird den Besucher\*innen des Hotspots eine mit allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes adäquate Anbindung ermöglicht.

## 6.4 Haard

### Kurzbeschreibung

Der Freizeitstandort Haard liegt am östlichen Rand des Kreises Recklinghausen in der Metropole Ruhr. Innerhalb seiner Abgrenzung befindet sich auch der Hotspot Halterner Stausee. Beide Standorte werden vermehrt in der Sommerhälfte des Jahres sowie am Wochenende nachgefragt.

Der Zugang zum rund 9.550 ha großen landschaftlichen Erholungsraum Haard kostenfrei. In der Bestandsanalyse hat der Reisezeitvergleich für das Fahrrad und den ÖPNV-Vorteile aufgezeigt, praktisch ist der Standort jedoch stark autoorientiert. Die Haard ist über Landesstraßen, die Bundesstraßen 58 und 235 sowie die Autobahn 43 mit dem MIV erreichbar. Rund um die Haard werden Stellplätze für den MIV kostenfrei bereitgestellt. Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Gebiet mit dem Bus und SPNV (insbesondere ab dem Bahnhof Marl-Sinsen) erreichbar. Der Bahnhof Haltern am See ist mit einer Mobil- und einer Radstation sowie den Möglichkeiten für P+R und B+R ausgestattet. Durch das Gebiet verlaufen insgesamt acht Radrouten, bspw. die Grenzen und Geschichten, Römer-Lippe-Route und die Hohe Mark RadRoute, mit mehreren Knotenpunkten.

### Bericht aus der Kommune

Zuständige Gebietskörperschaften am Standort Haard sind die Städte Datteln, Haltern am See, Marl und Oer-Erkenschwick. Die Haard ist stark auf die Erreichbarkeit mit dem MIV ausgerichtet. Als entsprechende Infrastruktur besteht ein gut ausgebautes Netz an Wanderparkplätzen. Im Gegensatz dazu liegen wenige ÖPNV-Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit vor. Die Anreise mit dem MIV wird auch aufgrund fehlender Möglichkeiten, insbesondere der Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln, oftmals von den Besucher\*innen gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes präferiert.

Auf dem Gebiet der Haard ergeben sich immer wieder Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzer\*innengruppen, dabei besonders zwischen Wandernden und Radfahrenden und auch zwischen Sondernutzungen wie Mountainbiken und Reiten.

Maßnahmen der Kommunen sind in Oer-Erkenschwick die Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. -zonen im Bereich des stark nachgefragten Wanderparkplatzes und Ausflugslokals Mutter Wehner. Auch liegt

ein städtisches Mobilitätskonzept vor. Für die Stadt Marl gibt es ebenso ein Mobilitätskonzept mit einem besonderen Fokus auf den Umweltverbund. Aus diesen Konzepten ergeben sich folgende für die Haard relevante Maßnahmen: Die Umgestaltung der Unterführung Marl-Sinsen und eine Anpassung im Stadtbusliniennetz, um den Bahnhof Sinsen besser an die Stadtteile anzubinden. Die Radhauptverbindung nach Oer-Erkenschwick (entlang der L798) soll entwickelt werden, ebenso die Verbindung an der L 551 über Sinsen nach Haltern am See.

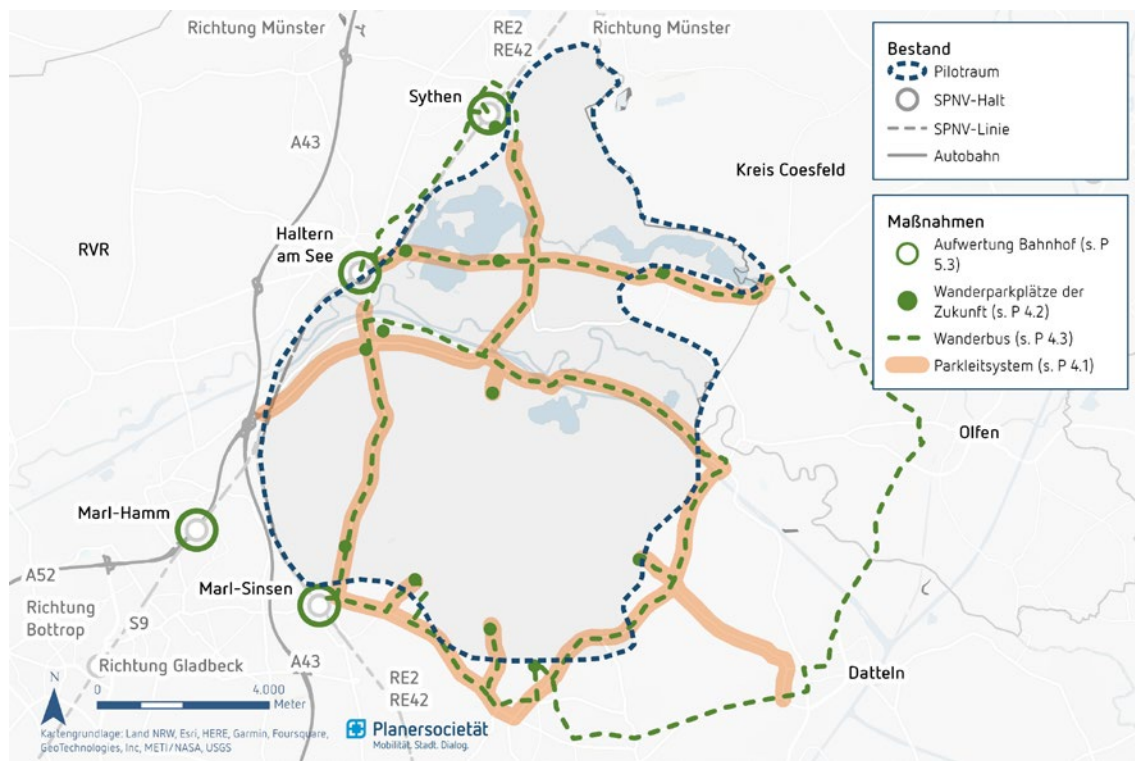
Im Rahmen des WALDband Projektes werden die Waldgebiete im nördlichen RVR-Verbandsgebiet vernetzt und touristisch entwickelt. Maßnahmen auf dem Gebiet der Haard wurden im Frühjahr 2022 abgeschlossen, sie umfassen unter anderem die Ausweisung einer Fernwander- und einer Radroute, ebenso die Einrichtung von Orientierungssystemen mit Hilfe der Einrichtung einer Beschilderung sowie eines Parkleitsystems.

### Handlungsschwerpunkte

Ziel ist es, die Anreise zur Haard durch den Umweltverbund zu fördern, da sowohl die Haard als auch der integrierte Freizeitstandort Halterner Stausee stark autoorientiert sind. Zu berücksichtigen sind Spitzenbesuchszeiten im Sommer sowie an Wochenenden und Feiertagen, die temporär eine hohe Verkehrsbelastung und Parkdruck nach sich ziehen.

Handlungsschwerpunkte liegen somit auf der Regulierung des MIV, insbesondere auch des ruhenden und des Parksuchverkehrs. Von einer weiteren Ausweisung von Parkplätzen soll dabei abgesehen werden. Parallel zur Regulierung des MIV muss eine Verbesserung und Attraktivierung der Erreichbarkeit der Standorte mit dem Umweltverbund erfolgen. Für den Freizeitstandort Haard werden deswegen Schlüsselmaßnahmen in Form der Einrichtung eines Parkraummanagements, einer (zielgruppenspezifischen) Weiterentwicklung der bestehenden Wanderparkplätze sowie die Einrichtung eines Wanderbusses dargestellt. Weitere Maßnahmen, wie die Aufwertung der Bahnhöfe oder die Einrichtung von Bikesharing-Angeboten und Mobilstationen (hier Kategorie D), sind für andere Piloträume dargestellt und können auf die Haard angepasst werden.

Abbildung 110: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Haard



Quelle: eigene Darstellung

## P 4.1 Parkraummanagement im Naturraum

Bezug zu  
Maßnahmen

M 2.3 Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots

M 4.2 Parkraumstrategie an den Standorten

M 6.1 (Zentrale)Informations- und Vermarktungsplattform

### Beschreibung

Der Pilotraum Haard liegt in einem Naturraum, der regional und dabei auch aus dem angrenzenden Münsterland zur Naherholung genutzt wird. Wie bereits beschrieben, befindet sich im Pilotraum auch der Halterner Stausee, der saison- und wetterbedingt besonders viele Besucher\*innen anzieht. Zu den Spitzenzeiten zur Sommerzeit und insbesondere am Wochenende wird immer wieder entlang wichtiger Straßen, bspw. der Hullerner Straße (B 58), wild geparkt. Es ergibt sich dementsprechend ein großer Bedarf nach Besucher\*innen-Lenkung und insbesondere einer Lenkung des Parksuchverkehrs.

Grundsätzlich ist von der Einrichtung weiterer Parkplätze im Sinne der Verkehrswende abzusehen. Stattdessen ist ein Handlungsansatz die lokale Einrichtung und Untersuchung von **Parknerschaften**, das heißt eine Mehrfachnutzung privater Stellflächen. Private Stellplätze, z. B. von Supermärkten

Zieldefinition

Bestandsanalyse

Räumliches Leitbild

Maßnahmen

Piloträume

oder Betrieben, sind meist auf den Alltagsverkehr ausgelegt und somit zu Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs theoretisch ungenutzt. Auf Grund der dezentralen Lage der Haard ist das Potenzial für Flächen für Parknerschaften begrenzt. Mögliche Flächen sind da zu suchen, wo Siedlungsflächen direkt an den Standortraum anschließen, das heißt in Marl-Sinsen, Haltern am See und Sythen. Wichtiger noch ist die Einrichtung eines Parkleitsystems sowie die Förderung alternativer Anreisoptionen (vgl. M 4.2).

### **Parkleitsystem**

Die Einrichtung eines Parkleitsystems soll den Parksuchverkehr lenken und somit punktuelle Belastung und vor allem Behinderungen oder Sicherheitsprobleme durch wildparkende Fahrzeuge vermeiden. Im Rahmen des Projektes WALDband wurden im Jahr 2021 im Zusammenhang mit einem analogen Parkleitsystem die bestehenden Wanderparkplätze besser ausgeschildert und dabei auch besondere Nutzungen wie Mountainbike und Reiten berücksichtigt (vgl. RVR 2021c). Das Parkleitsystem sollte bereits an den Autobahnen (hier vor allem die A 43) oder Schnellstraßen (hier B 58) beginnen. Eine dynamische Lenkung durch digitale Parkleitsysteme mit Echtzeitdaten ist hier sinnvoll. Im Parkleitsystem sollten mögliche Parkplätze für besondere Ansprüche gesondert ausgewiesen werden.

In der Haard handelt es sich dabei um die Parkplätze an einzelnen Publikumsmagneten (wie dem Seebad) oder auch die Wanderparkplätze. Letztere können zielgruppenspezifisch für die verschiedenen Nutzer\*innengruppen der Haard weiterentwickelt werden (vgl. P 4.2 Wanderparkplätze der Zukunft). Gesondert zu nennen sind dabei Mountainbiker\*innen und Reiter\*innen.

Geeignete Parkplätze, die bspw. an Mountainbike- bzw. Reitrouten anschließen oder entsprechende Ausstattung für die Bedarfe anbieten, sollten online und auch im Leitsystem ausgewiesen sein. Das Parkleitsystem kann mit konventionellen Maßnahmen wie der Berichterstattung in den Verkehrsmeldungen der lokalen Radiostationen und der Online-Kommunikation auf Informationsmedien flankiert werden.

Die Bewirtschaftung von Stellplätzen ist standortscharf zu diskutieren. Da die Herstellung und Pflege der Parkflächen Geld kosten, sollte im Sinne der Fairness, Transparenz und zur Unterstützung der Verkehrswende eine Bewirtschaftung erwogen werden. Laut der Berechnungsgrundlage aus dem Maßnahmensteckbrief 4.2 Parkraumstrategie an den Standorten ergeben sich für die Haard Kosten von 0,75 €/Std. für die Bereitstellung eines Parkplatzes, wobei mit diesen Kosten alleine die Herstellung des Parkplatzes finanziert wird.

Um Schleichverkehre und das Wildparken zu unterbinden, ist ein Parkmonitoring zu empfehlen, etwa durch regelmäßige Vor-Ort-Erhebung. Darüber hinaus können Streckenbeeinflussungsanlagen wie Kreisverkehre und Zuflussregelungen via LSA-Wartezeiten an Knoten gezielt eingesetzt werden, um Überlastungen insbesondere zu Stoßzeiten des Freizeitverkehrs zu vermeiden oder Verkehrsströme entsprechend umzulenken. Zu Spitzenbesuchszeiten müssen, auch im Sinne der Verkehrssicherheit, vermehrt Kontrollen durchgeführt werden, um Behinderungen durch wildgeparkte Pkw zu verhindern.

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Mehrfachnutzung meist privater Stellplatzflächen ist an der Haard als ergänzende Maßnahme zu betrachten. Punktuell können derartige Maßnahmen zu einer Entspannung der Parksituation beitragen. Denkbar ist auch nur eine temporäre Nutzung der Maßnahme.

Zu diesem Zwecke müssen innerhalb der Kommunen Bedarfe und anschließend mögliche Flächen ermittelt werden. Die Nutzungsbedingungen (bspw. Zugänglichkeit, Kosten) potenzieller Flächen ist mit den entsprechenden Eigentümer\*innen festzusetzen. Um die Akzeptanz der Parkplätze zu gewährleisten, sind sie im Rahmen eines umfangreichen Parkraummanagements zu planen.

Das Parkleitsystem sollte in Ergänzung zum analogen System möglichst als digitales System implementiert werden, um in Echtzeit auf die Auslastung reagieren zu können. Da das System die Besucher\*innen bereits ab den Autobahnen lenken sollte, ist eine Zusammenarbeit der verschiedenen Träger\*innen notwendig, d. h. Straßen.NRW, die Kreise Recklinghausen und Coesfeld sowie die Kommunen Recklinghausen, Marl, Haltern am See, Olfen, Datteln und Oer-Erkenschwick, der RVR und RVR Ruhr Grün. Das System muss kontinuierlich evaluiert, somit fortlaufend angepasst und optimiert werden.

## P 4.2 Wanderparkplätze der Zukunft

Bezug zu  
Maßnahmen

M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

M 4.2 Parkraumstrategie an den Standorten

M 4.3 Offensive: Radabstellanlagen

M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund

### Beschreibung

Wanderparkplätze dienen alleine Freizeitwecken: Sie liegen günstig in attraktiven Erholungsgebieten und stellen den Ausgangs- und Endpunkt für Wanderungen dar. Ausgestattet sind sie mit (oft einfachen) Stellplatzanlagen für Pkw, Wanderkarten, die einen Überblick über das nahe Umfeld geben, sowie Beschilderung zum Einstieg auf die Wanderwege – genauso sind auch Wanderparkplätze auf den Wanderwegen ausgeschildert. Gelegentlich befindet sich an einem Wanderparkplatz ergänzende Infrastruktur wie z. B. eine gastronomische Einrichtung.

Die Wanderparkplätze der Zukunft sollen die Idee der Wanderparkplätze weiter fassen und auch eine umweltfreundlichere Anreise mit dem Umweltverbund berücksichtigen und ermöglichen. Ebenso sollten standortrelevante Ansprüche von Nutzer\*innengruppen berücksichtigt werden.

Die Nutzer\*innengruppen der Haard sind Wandernde, Radreisende, Mountainbiker\*innen, Reiter\*innen und ggf. auch Reisende mit dem Wohnmobil. Für Wandernde, die mit dem privaten Pkw

anreisen, sind die Wanderparkplätze ursprünglich konzipiert worden. Die Ausstattung für diese Nutzungsgruppe verlangt ein funktionierendes Parkleitsystem zum Erreichen des Parkplatzes (vgl. P 4.1) und die notwendige Infrastruktur für die Wanderung. Dazu gehört eine Karte, eine leichtverständliche Ausweisung der Wanderwege, Rastmöglichkeiten mit Abfalleimern und ggf. eine Unterstellmöglichkeit. Die Infrastruktur ist dauerhaft zu aktualisieren und instand zu halten. Für die neuen Ansprüche des MIV ist auch die Bereitstellung von Ladesäulen für Elektroautos vorzusehen. Diese können priorisiert an schon heute stark nachgefragten Parkplätzen eingerichtet werden, wo sie mit mehr Wahrscheinlichkeit angenommen und genutzt werden.

Für die Wandernden sind Maßnahmen umzusetzen, die die Anreise mit dem Umweltverbund fördern. Aus dem näheren Umfeld kann das auch die Anreise mit dem Fahrrad sein, aus der Region eine Anreise mit dem ÖPNV, bspw. mit einem Wanderbus (vgl. P 4.3), der die SPNV-Haltestellen und Siedlungsgebiete rund um die Haard mit verschiedenen Wanderparkplätzen anbindet. Eine entsprechende Ausstattung ist ebenfalls am Wanderparkplatz vorzuhalten: D. h. ein überdachter Wartebereich, Fahrplanaushänge inklusive Telefonnummern für mögliche On-Demand-Angebote.

Für die Anreise mit dem Fahrrad ist vor allem das Vorhalten von sicheren Abstellanlagen, wie bspw. Fahrradboxen, wichtig. Als Versuch ist ebenfalls denkbar, größere Abstellanlagen an Wanderparkplätzen mit ergänzendem Service-Angebot anzubieten:

Die hochfrequentierten Betriebe bieten einen höheren Schutz durch soziale Kontrolle und eine bestehende Infrastruktur, die bspw. eine Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes erleichtert. Die Möglichkeit der Anreise zur Wanderung mit dem Rad sollte außerdem aktiv kommuniziert und beworben werden.

#### **Umsetzungshinweise für die Kommunen**

Wanderparkplätze der Zukunft sind dabei insbesondere Stellplätze, die eine Anbindung an Wander-, Rad-, Mountainbike- und Reiter Routen besitzen und per Bus erreichbar sind. Der Bedarf ist kontinuierlich zu evaluieren, da bspw. die Einrichtung eines Wanderbusses eine Anpassung an den Parkplätzen erfordern würde.

Der Ausbau ist gegebenenfalls, z. B. am Standort Mutter Wehner, mit privaten Akteur\*innen gemeinsam zu leisten. Eine interkommunale Konzeption ist notwendig, um flächendeckend ein gutes Angebot zu schaffen. Zuständig sind die Kreise sowie die jeweiligen Kommunen, gegebenenfalls auch Straßen.NRW, der RVR bzw. RVR Ruhr Grün.



## P 4.3 Wanderbus

### Bezug zu Maßnahmen

**M 2.1 Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV**

**M 5.1 Verständlich und Individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region**

**M 5.2 Ein Anreiz zum Wechsel**

**M 5.3 Fahrrad trifft ÖPNV**

### Beschreibung

Um die Erreichbarkeit durch den Umweltverbund zu fördern, sollte ein interkommunales Wanderbus-Angebot rund um die Haard das bereits bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Betroffen sind vor allem Kommunen des Kreises Recklinghausen (Haltern am See, Marl, Oer-Erkenschwick und Datteln), die dem Zweckverband VRR angehören, aber auch die Kommunen Olfen und Lüdinghausen im Kreis Coesfeld, die dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) angehören.

Der Wanderbus soll die temporär stark erhöhte Nachfrage, bspw. zur Nutzung des Sees in Haltern oder zur Naherholung in der Haard, bedienen. Dementsprechend sollte das Busangebot saisonal, also in den Sommermonaten (April – Oktober) und dabei verstärkt an Wochenenden und Feiertagen verkehren. Dabei können eine oder mehrere Linien angeboten werden.

Die mögliche Linienführung orientiert sich an wichtigen Mobilitätsknoten des SPNV (insbesondere Haltern am See und Marl-Sinsen, sowie Sythen), an wichtigen Siedlungsschwerpunkten (bspw. Oer-Erkenschwick, Datteln) sowie an wichtigen und gut erreichbaren Wanderparkplätzen (bspw. Mutter Wehner).

Denkbar ist auch den Wanderbus in Randzeiten, z. B. in Abendstunden oder früh bzw. spät im Jahr, als On-Demand-Verkehr anzubieten. Auch die Einführung von ExpressLinien, zum Beispiel für den Radtourismus, sind möglich. Diese würden die wichtigen Bahnhöfe Haltern am See und Marl-Sinsen mit Wanderparkplätzen anbinden, die im Rahmen der Mountainbike-Routen ausgezeichnet sind, bspw. Forsthaus Haidberg, Römerweg, Dachsberg, Katenkreuz, Mutter Wehner und Haardgrenzweg.

Ergänzend sollte die Nachfrage nach radtouristischen Freizeitaktivitäten in der Haard berücksichtigt werden: Der Wanderbus kann und sollte die Mitnahme von Fahrrädern ermöglichen – das ist im Rahmen einer klassischen Multifunktionsfläche im Fahrzeug möglich, jedoch besser noch durch Radträger oder Radanhänger am Bus, die eine größere Zahl an Fahrrädern transportieren können.

Die Ausstattung der Wanderparkplätze muss auf den Wanderbus ausgelegt sein. Das bedeutet, dass die Straßenräume so dimensioniert sind, dass der Bus verkehren und gegebenenfalls auch wenden kann. An den Wanderparkplätzen sollte der Haltepunkt gut erkennbar sein, Informationen zum Bus und Beschilderung für die vorgesehene Aktivität, z. B. Radfahren oder Wandern, vorliegen.

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Über die Einrichtung eines Wanderbusses ist die Kooperation der Kreise, Kommunen sowie der Verkehrsverbände VRR und NWL notwendig. Eine abschließende Linienführung ist in Kooperation der Akteur\*innen zu prüfen und festzulegen. Gleiches gilt für die Einsatzzeiten – empfohlen wird vor allem ein Betrieb in den Sommermonaten (etwa April – Oktober) sowie an Wochenenden. Auch ein Angebot von On-Demand-Lösungen sind denkbar und untereinander abzustimmen. Werbung für das Angebot sollte im Rahmen einer umfassenden Kampagne über verschiedene lokale und regionale Kommunikationskanäle stattfinden.

Ein erster Bestandteil kann dabei die Bewerbung der Anreise mit dem Umweltverbund im Internetauftritt sein. Die Maßnahme muss außerdem evaluiert werden und gegebenenfalls zukünftig angepasst werden. Beispiele aus anderen (Tourismus-)Regionen Deutschlands zeigen, dass die Akzeptanz dem Angebot gegenüber mitunter einen längeren Zeitraum benötigt.

## 6.5 Harkort-/Hengsteysee

### Kurzbeschreibung

Der rund 2.840 ha große Pilotraum ist ein Multistandort im Südosten des Ruhrgebiets. Er liegt im Ennepe-Ruhr-Kreis auf dem Gebiet der Kommunen Dortmund, Hagen, Herdecke und Wetter.

Bei den beiden Seen handelt es sich um eine Aufstauung der Ruhr, die sie durchfließt. Das umgebende Relief ist stark bewegt, was Herausforderungen für die Linienführung der Verkehrsachsen mit sich bringt, aber auch eine standorteigene landschaftliche Attraktivität bietet.

Der Zugang zu den Seen ist kostenfrei, Aktivitäten wie Fahrten mit der Fähre MS Friedrich Harkort auf dem Harkortsee sind kostenpflichtig. Mit dem ÖPNV ist das Gebiet über Busse und den SPNV (Bahnhöfe Wetter (Ruhr), Herdecke und Hagen-Vorhalle) erschlossen. An der Ruhr verlaufen die Radrouten RuhrtalRadweg und Lenne-Route.

Wege abseits der Ruhr sind für den Radverkehr wegen des bewegten Reliefs erschwert nutzbar. Stationen des metropolradruhr liegen nicht vor. Die MIV-Erschließung ist durch die in unmittelbarer Nähe befindliche A 1 auch überregional gegeben. Ein Standort für eine Mobilstation kann potenziell in Wetter eingerichtet werden. Dort und am Bahnhof Hagen-Vorhalle ist heute bereits P+R möglich. Insgesamt zeigt sich im Vergleich der Reisezeiten einerseits die ausbaufähige Feinerschließung mit dem ÖPNV, andererseits die gute Erreichbarkeit mit dem Auto sowie die Bedeutung des Radverkehrs als Freizeitverkehrsmittel. Intermodale Wegeketten zur besseren Erreichbarkeit der Mobilitätsknoten bieten Potenziale.

### Bericht aus den Kommunen

Die Kommunen Hagen, Herdecke, Wetter, Witten und Hattingen arbeiten in der Kooperation der *Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal* gemeinsam an der Weiterentwicklung der Freizeit-, Tourismus- und Kulturlandschaft des Ruhrtals. Leuchtturmprojekte (genannt *Ruhrfenster*) sind bspw.: Das

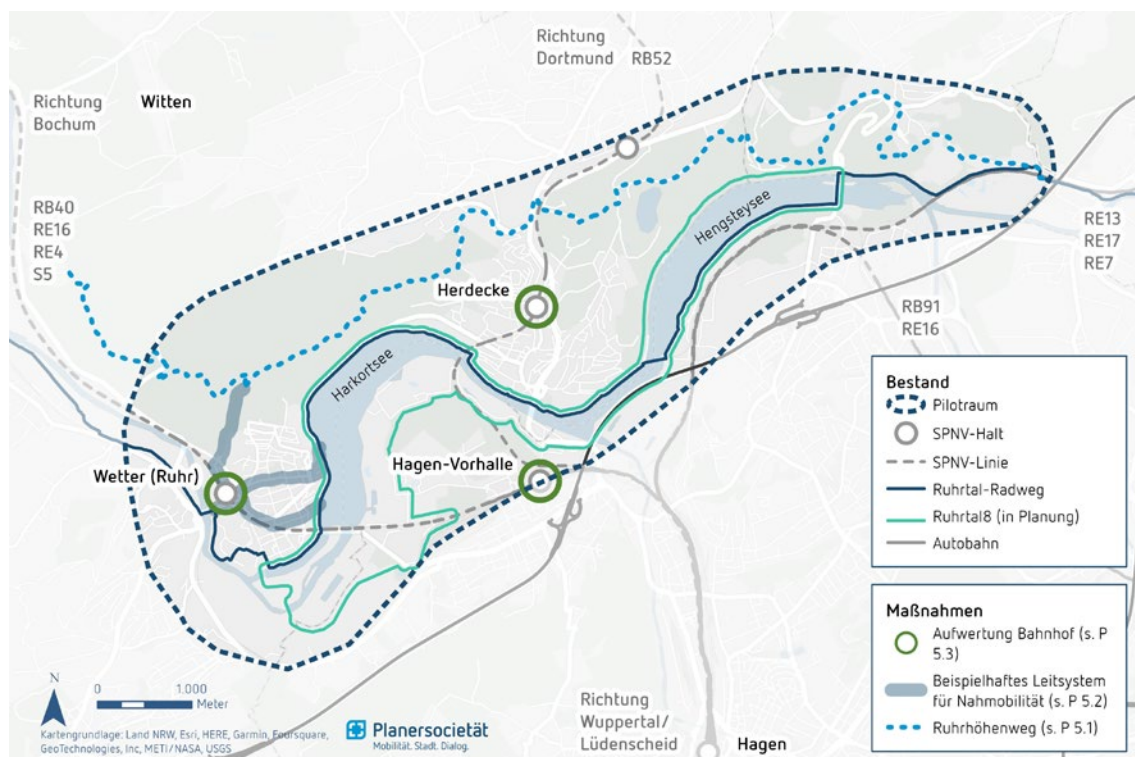
Seebad und der Seepark Hengstey, das Wasserwerk Volmarstein oder das Koepchenwerk in Herdecke.

Geplant ist die Anbindung der *Ruhrfenster* und der Innenstädte über sogenannte *Ruhrbänder* (RuhrtalRadweg, Ruhrhöhenweg, Ruhrtaleisenbahn), die qualifiziert und den aktuellen Anforderungen entsprechend ausgebaut werden müssen. Die *Ruhrta18* ist eine Erweiterung des RuhrtalRadweges und soll die Städte Wetter, Herdecke und Hagen auf attraktiven Wegen verbinden und über die Volmebrücke einen Lückenschluss schaffen. Zum RuhrtalRadweg, dem Ruhrhöhenweg sowie dem Mobilitätskonzept Seepark liegen Machbarkeitsstudien vor.

### Handlungsschwerpunkte

Ein Schwerpunkt liegt darauf, die touristische Infrastruktur innerhalb des Pilotraums und in den angrenzenden Regionen hinsichtlich moderner Qualitätsstandards zu optimieren. Auch der Standort Harkort-/Hengsteysee ist autoorientiert, wodurch die Stärkung des Umweltverbundes insbesondere für die An- und Abreise notwendig ist. Als besondere Herausforderung besteht am engen Ruhrtal der Konflikt zwischen Anwohnenden und dem Freizeitverkehr. Diese Konflikte können bspw. durch eine Besucher\*innenlenkung abgemildert werden.

Abbildung 111: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Harkort-/Hengsteysee



Quelle: eigene Darstellung

## P 5.1 Marketing: Ruhrhöhenweg

Bezug zu  
Maßnahmen

**M 6.1 (Zentrale) Informations- und Vermarktungsplattform**

**M 6.2 Qualitäts- und Umsetzungsstandards der Außenkommunikation für Leistungsträger\*innen**

**M 6.3 (Image-)Kampagne Mobilität Metropole Ruhr**

**M 7.1 Arbeitskreise**

### Beschreibung

Der Fernwanderweg Ruhrhöhenweg verläuft in diesem Abschnitt nördlich der beiden Ruhrseen und sollte laut Entwicklungsstudie *Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal* als Premium-Wanderweg weiterqualifiziert werden. Aufgrund der vorherrschenden Wegebeschaffenheit und -qualität ist dies nicht umsetzbar, dennoch soll er soweit wie möglich den Qualitätskriterien entsprechen.

Seine Bedeutung für das Mittlere Ruhrtal sowie die gesamte Metropole Ruhr liegt u. a. darin, dass er mitten durch die Wiege des industriellen Ruhrgebietes führt und damit auch zur Profilierung des Verbandsgebietes und touristischer Themenschwerpunkte wie der Industriekultur und besonderen Wanderangeboten zum Erleben der Region und ihrer Natur beiträgt.

Der Ruhrhöhenweg ist ein wichtiges Element der touristischen (Infrastruktur-)Entwicklung im Mittleren Ruhrtal und soll den städteübergreifenden (Mehrtages-)Tourismus, Kopplungsbesuche sowie die Aufenthalts- und Erlebnisqualität fördern. Er macht die abwechslungsreiche Topographie im Hinterland des Mittleren Ruhrtals mit seinen Höhen, Aussichtspunkten und Tälern erlebbar. Zudem werden durch ihn großräumig mehrere Orte (z. B. Herdecke und Wetter) miteinander verbunden und er fungiert durch die (potenzielle) Vernetzung mit weiteren lokalen Wanderwegen, Wegeschleifen und Abstecherrouten als Zubringer zu Hotspots, Innenstädten und weiteren (touristischen) Sehenswürdigkeiten in der Region, wie z. B. dem Koepchenwerk und der Burgruine mit Freiheit in Wetter.

Um sein volles Freizeit- und Tourismuspotenzial, auch in der Vermarktung, ausschöpfen zu können, ist auf städtischer Ebene ein Ausbau der Freizeitwegeinfrastruktur mit Lückenschlüssen, ansprechender und sicherer Routenführung und Zuwegung nötig. Zur Attraktivitätssteigerung gehören auch die Anbindung an Mobilitätsknoten, den ÖPNV und (Wander-)Parkplätze.

Ziel ist es durch die Vermarktung solcher Alternativangebote die Wege abseits der Ruhr und Seeufer stärker für den Tourismus- und Freizeitverkehr zu erschließen und den Besuchenden deutlicher ins Bewusstsein zu rufen. Somit können Besucher\*innen gelenkt und Nachfrageströme besser im Raum verteilt werden, um Nutzungsschwerpunkträume und -konflikte entlang der Ruhr(seen) zu reduzieren.

Die aktuelle Vermarktung erfolgt u. a. über Tourismus NRW und einschlägige Wanderportale, jedoch nicht direkt über die Ruhr Tourismus GmbH und den Regionalverband Ruhr. Daher ist es für die künftigen

tige Entwicklung des Hotspot- und Pilotraums Harkort-/Hengsteysee wichtig, dass der Ruhrhöhenweg eine größere Bekanntheit erfährt und seine Bedeutung für und der Bezug zum Raum deutlich wird. Auf der neuen Informations- und Vermarktungsplattform sollte er mit seinen Anbindungswegen und Schleifen sowie den Aussichtspunkten, angrenzenden und über ihn erreichbaren Sehenswürdigkeiten, Innenstädten, Einkehrmöglichkeiten und Mobilitätsangeboten verzeichnet werden. Ebenso sind diese Informationen standardisiert auf der regionalen Ebene in der Kooperationsgemeinschaft Mittleres Ruhrtal und den dazugehörigen Kommunen zu vermitteln. Damit einher geht auch eine gut sichtbare Ausweisung/Ausschilderung des Weges vor Ort am Ufer der Ruhrseen, in den Innenstädten, an den Attraktionen und bei den Mobilitätsknoten sowie eine Kennzeichnung der Zu- und Verbindungswege. Auch bei der Erstellung von Karten- und Printmaterial ist der Ruhrhöhenweg zu berücksichtigen.

Darüber hinaus stellt er ein attraktives Element für die Imagekampagne zur Mobilität in der Metropole Ruhr dar, da dieser Weg eine topographisch-abwechslungsreiche und grüne Natur- und Kulturlandschaft sowie Sehenswürdigkeiten der Metropole Ruhr aufzeigt und verbindet. Zudem können an seinem Beispiel alternative, intermodale Mobilitätsformen und Vernetzung dargestellt werden.

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Für die Umsetzung ist das Zusammenwirken verschiedener Akteur\*innen und der Anrainerkommunen entscheidend. Die bestehende regionale Zusammenarbeit in der Kooperation Mittleres Ruhrtal und die vorliegende Entwicklungsstudie für die Flusslandschaft bieten eine gute Grundlage, um die notwendigen Rahmenbedingungen, infrastrukturellen Voraussetzungen und Qualität des Weges für die entsprechende Vermarktbarkeit zu schaffen. Viele Ansätze (z. B. im Bereich der Digitalisierung und Vermarktung) sind in der Region schon vorhanden, in der Entwicklung oder Umsetzung. Für das Kooperationsgebiet gibt es bereits einen regelmäßigen Austausch in Form eines regionalen Arbeitskreises, der auch als Plattform für die Entwicklung des Pilotraumes genutzt werden kann.

## P 5.2 Entwicklung von Qualitätsrouten

Bezug zu  
Maßnahmen

**M 2.2 Die Hotspots als Perlenkette an das Freizeitradwegenetz anschließen**

**M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen**

**M 3.2 Der Bahnhof als Willkommensort**

**M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten**

**M 4.4 Gesamtstrategie Sichtbarer Umweltverbund**

## Beschreibung

Die Gestaltung des Umfeldes entscheidet maßgeblich mit, ob Besucher\*innen bereit sind zu den Freizeitstandorten mit dem Umweltverbund anreisen. Eine attraktive Gestaltung beinhaltet dabei die Gestaltung und Ausstattung der Mobilitätsknoten (vgl. M 3.1, M 3.2) und die Gestaltung von Qualitätsrouten der Nahmobilität auf der sogenannten letzten Meile zwischen dem Mobilitätsknoten und dem Freizeitziel (vgl. M 4.1).

Der Freizeitstandort Harkort-/Hengsteysee umfasst mehrere Freizeitziele, bspw. die Burgruine Wetter oder der Seepark Hengstey, vor allem aber Aktivitäten wie Wandern oder Spazieren, Radfahren sowie den Aufenthalt an und auf dem Wasser als touristischen Selbstzweck.

Qualitätsrouten der Nahmobilität erfüllen hier zwei Funktionen: Zum einen die qualifizierte Anbindung der Mobilitätsknoten an Standorte und bestehende Wander- bzw. Radrouten (Qualitätsrouten auf der letzten Meile). Zum anderen müssen die Routen mit hoher Bedeutung für die Freizeitnutzung (Qualitätsrouten als Freizeitattraktion), welche hier insbesondere die Wege am Wasser darstellen, ausreichend dimensioniert und qualifiziert sein, um Konflikte zu mindern.

### Qualitätsrouten auf der letzten Meile

Qualitätsrouten auf der letzten Meile dienen dazu, intermodal Reisende von dem gewählten Zugangspunkt zu den Freizeitzielen zu leiten. Die Führung sollte dabei möglichst direkt sein, um die Umweegeempfindlichkeit der Nahmobilität zu berücksichtigen. Zudem ist sie attraktiv zu gestalten und gut auszuweisen. Durch die direkte und gebündelte Führung können auch Konflikte mit Anwohner\*innen gemindert werden.

Wichtige Zugangspunkte nehmen die (Wander)Parkplätze ein – in der Analyse des Standortes bspw. die Parkplätze Quartier-Ruhr-Aue in Herdecke und der Parkplatz Hengsteysee in Hagen, sowie Haltestellen des SPNV, also die Bahnhöfe Hagen-Vorhalle, Herdecke sowie Wetter (Ruhr). Die häufig dezentraler gelegenen Wanderparkplätze sind entsprechend der Maßnahme der Wanderparkplätze der Zukunft (vgl. P 4.2) auszustatten. Eine besondere Notwendigkeit für Qualitätsrouten auf der letzten Meile ergeben sich für die Verbindung der Regionalbahnhöfe und der Freizeitziele, da diese durch die Siedlungsgebiete verlaufen und somit ein höheres Konfliktpotenzial besteht.

Anhand des Beispiels Wetter (Ruhr) soll die Einrichtung von Qualitätsrouten auf der letzten Meile aufgezeigt werden. Der Bahnhof Wetter (Ruhr) ist als wichtiger Ankommensort attraktiv, barrierefrei und somit auch fahrradfreundlich zu gestalten und die Besucher\*innenlenkung und -information zu integrieren. Dazu gehören eine Übersichtskarte über die lokalen Gegebenheiten, Attraktionen, die wichtigsten Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Wegweiser zur Lenkung. Dabei sind insbesondere für den Fußverkehr zusätzlich zu den Entfernungen Laufzeiten anzugeben (vgl. M 4.1) und ggf. auch starke Steigungen zum touristischen Ziel, wie z. B. zur Burgruine in Wetter, anzugeben.

Für den Radverkehr ist hier eine Beschilderung und Qualifizierung der Zuwege zum RuhrtalRadweg wichtig. Für den Fußverkehr ist die Ausweisung der Zuwege zu den nördlich gelegenen Wanderrouten, wie dem Ruhrhöhenweg, zu lokalen Standorten touristischen Interesses (z. B. Burgruine Wetter) sowie zur Ruhr und den Seen von Bedeutung.

Die Qualitätsrouten der letzten Meile sollen eine attraktive, sichere und komfortable Verbindungsachse darstellen. Die Streckenführung zum Ziel sollte möglichst direkt sein, an Knoten wird (soweit



möglich) der Nahmobilität ein Vorrang eingerichtet. Auch der Fuß- und Radverkehr sind möglichst getrennt voneinander zu führen, um Konflikte, die vor allem zu Spitzenzeiten auftreten, zu vermeiden. Ausreichend breite Gehwege mit einer Regelbreite von 2,5 m mit Begrünung, Sitzgelegenheiten und durchgängiger Beschilderung sind der zu erzielende Querschnitt. In der Umsetzung stellt vor allem die Ausweisung im Siedlungsbereich und somit im Bestand eine Herausforderung dar, der mit ergänzenden Maßnahmen wie der Umgestaltung des Straßenraums oder einer angepassten Anordnung des ruhenden Verkehrs begegnet werden kann.

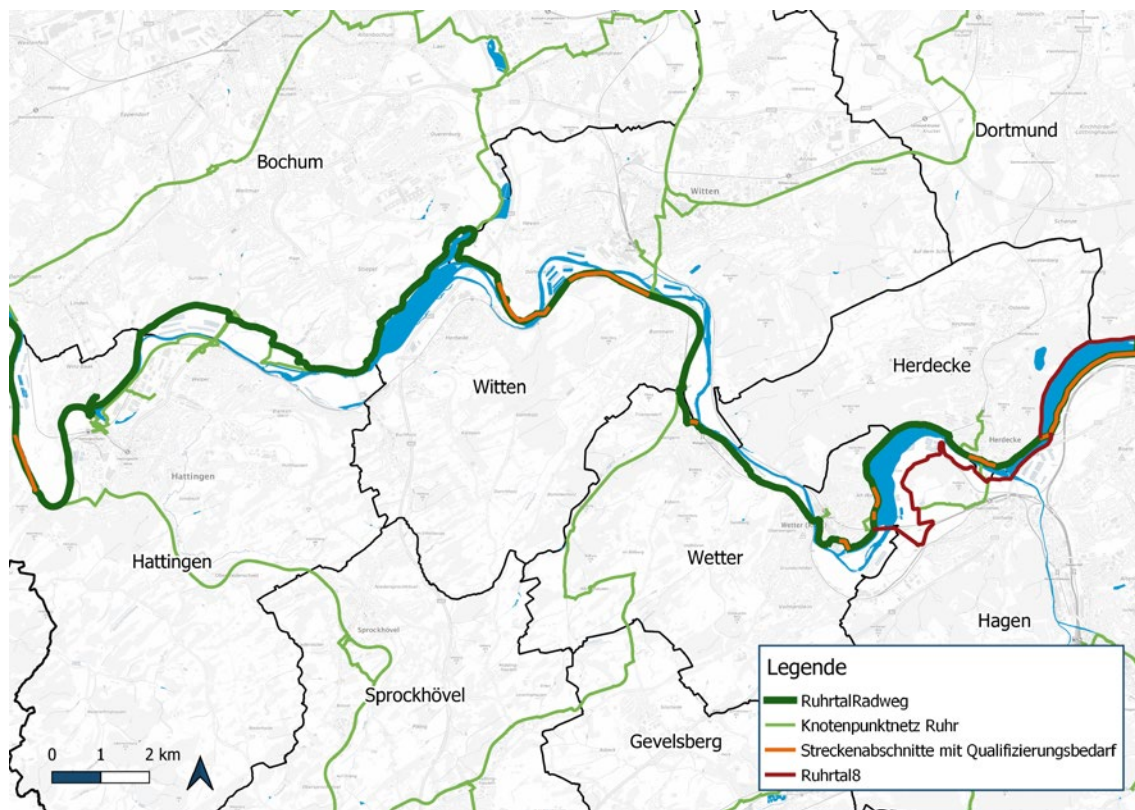
### Qualitätsrouten als Freizeitattraktion

Rund um den Harkort- und Hengsteysee sind die Wege am Wasser für den Rad- und den Fußverkehr stark nachgefragt, was vermehrt zu Konflikten zwischen den Nutzer\*innengruppen führt. Hier führt aktuell der RuhrtalRadweg, der voraussichtlich bis 2026 um die *Ruhrta18* ergänzt wird (vgl. interkommunale Kooperation der Städte Hattingen, Witten, Wetter (Ruhr), Herdecke und Hagen, Dieter Blase Projekte Konzepte, Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH 2020).

Dabei handelt es sich um einen Radweg, der den RuhrtalRadweg zwischen Wetter (Brücke der Ruhrstraße) und Hagen (Ruhrbrücke/Dortmunder Straße) ergänzt und eine Befahrung auf dem nördlichen und südlichen Ufer ermöglicht. Beide Wege sind vorrangig für den Radverkehr ausgewiesen, werden aber auch vom Fußverkehr genutzt.

Auf Grund der zeitweise sehr hohen Nutzungsintensität ist die bestehende Infrastruktur möglichst auszubauen. Dies wird u. a. in Form der sogenannten *Ruhrta18* (Südufer Harkortsee und Nordufer Hengsteysee) als neue Infrastruktur in entsprechender Qualität realisiert (Umsetzungszeitraum: bis 2026, Kostenschätzung: ca. 3,6 Mio. Euro). Laut der Entwicklungsstudie Flusslandschaft Mittleres Ruhrta1 soll der RuhrtalRadweg bis 2026 durchgängig auf eine Breite von 3,5 m ausgebaut werden. Außerdem sollen der Fuß- und Radverkehr auf hochfrequentierten Abschnitten getrennt werden. In der Abbildung 112 sind die betroffenen Streckenabschnitte dargestellt. Die Qualifizierung des bestehenden RuhrtalRadwegs soll gemeinsam von den Akteur\*innen der interkommunalen Kooperation Mittleres Ruhrta1 und der WABe mbH sowie vom RVR und der RTG getragen werden und fasst einen geschätzten Kostenrahmen von ca. 6,7 Mio. Euro brutto (vgl. interkommunale Kooperation der Städte Hattingen, Witten, Wetter (Ruhr), Herdecke und Hagen, Dieter Blase Projekte Konzepte, Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH 2020).

Abbildung 112: RuhrtalRadweg - Streckenabschnitte mit Qualifizierungsbedarf



Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: interkommunale Kooperation der Städte Hattingen, Witten, Wetter (Ruhr), Herdecke und Hagen, Dieter Blase Projekte Konzepte, Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH 2020)

Grundsätzlich gilt, dass Freizeitwege bevorzugt straßenunabhängig geführt werden sollten. Zielquerschnitte sollten dabei möglichst eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs ermöglichen.

Die Abbildung 113 zeigt empfohlene Zielquerschnitte, die auch für die Nahmobilitätsrouten vom nächsten Mobilitätsknoten zu den Hauptstandorten der IGA 2027 empfohlen werden. An Knotenpunkten ist den Qualitätsrouten als Freizeitattraktion möglichst ein Vorrang einzurichten, wobei auch an Knoten auf eine konfliktfreie Gestaltung – das bedeutet bspw. auf ausreichend dimensionierte Aufstellflächen – zu achten ist. Auf der gesamten Länge der Qualitätsrouten als Freizeitattraktion sind Rastplätze und Sitzgelegenheiten einzurichten. Diese dienen neben der Rast vor allem auch dem Erleben des Freizeitraums Harkort- und Hengsteysee und steigern die Qualität der Wegeverbindung als Freizeitattraktion.

Abbildung 113: Empfohlene Querschnitte für Mobilrouten

**Premium (1)**

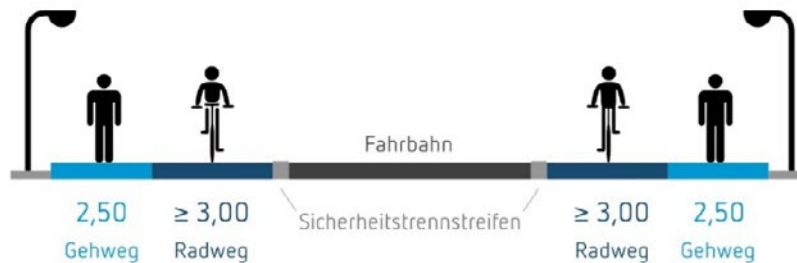
Rad- / Gehweg getrennt,  
straßenunabhängig

**Premium (2)**

gemeinsamer Rad- / Gehweg,  
straßenunabhängig

**Minimum (1)**

Rad- / Gehweg getrennt,  
beidseitig, straßenbegleitend

**Minimum (2)**

Fahrradstraße,  
Gehweg beidseitig, straßenbegleitend



Quelle: eigene Darstellung nach ERA

**Umsetzungshinweise für die Kommunen**

Die Umsetzung der Qualitätsrouten auf der letzten Meile liegen im Aufgabenbereich der jeweiligen Kommunen, wobei die praktische Umsetzung der Infrastruktur im Straßen- und Stadtraum lokal auch die Einbindung weiterer Lastenträger (bspw. Kreis, Straßen.NRW) und Akteur\*innen (bspw. DB, Verkehrsunternehmen, Privatbetriebe) erfordert.

Die Leitsysteme sollten über die kommunalen Grenzen hinweg möglichst einheitlich gestaltet sein. Dafür bietet die interkommunale Kooperation Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal eine gute

Grundlage. Diese Kooperation ist auch für die Umsetzung der Qualitätsrouten als Freizeitattraktion wesentlich. Hier sind im Weiteren der Ennepe-Ruhr-Kreis zu beteiligen, mögliche weitere Baulastträger\*innen sowie betroffene Akteur\*innen.

## P 5.3 Aufwertung des Bahnhofs(-umfeldes)

Bezug zu  
Maßnahmen

M 2.2 Die Hotspots als Perlenkette an das Freizeitradwegenetz anschließen

M 3.2 Der Bahnhof als Willkommensort

M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

M 5.3 Fahrrad trifft ÖPNV

### Beschreibung

Eine attraktive Gestaltung der Regionalbahnhöfe, deren Umfeld, sowie eine einheitliche, leicht verständliche Lenkung durch Beschilderung ist zusätzlich zur Bereitstellung der passenden Infrastruktur notwendig, um die Anreise mit dem Umweltverbund attraktiver zu machen.

Die Maßnahme der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes ist vielerorts anwendbar: Am Standort Harkort-/Hengsteysee ist der Bahnhof Hagen-Vorhalle als Ort mit gesteigertem Handlungsbedarf genannt. Im VRR-Stationsbericht 2021 ist der Bahnhof Hagen-Vorhalle als entwicklungsbedürftig eingeschätzt. Dabei wird die Aufenthaltsqualität als verbesserungswürdig und die Barrierefreiheit mit sehr hohem Handlungsbedarf angegeben. Der Bahnhof Vorhalle bietet eine direkte Verbindung zum Hagener Hauptbahnhof (RB 40, S5) sowie über Witten nach Bochum – Essen (RB 40) und Dortmund (S5).

Insbesondere durch die Realisierung des Radwegs *Ruhrtal8* wird der Bahnhof für die Freizeitmobilität an Harkort-/Hengsteysee weiter an Bedeutung gewinnen, da die vorgesehene Führung keine 150 m nördlich des Bahnhofs anschließt und voraussichtlich ab 2026 auch das südliche Ufer des Harkortsees zwischen Hagen und Wetter (Ruhr) für den Freizeitradverkehr erschließt (vgl. interkommunale Kooperation 2020). Umgestaltungsmaßnahmen am Bahnhof sollten sich am Zeithorizont der *Ruhrtal8* orientieren.

Der Ausbau des Bahnhofsgebäudes muss insbesondere barrierefrei und fahrradfreundlich erfolgen. Eine attraktive Gestaltung und eindeutige Ausschilderung dienen dem Komfort der Reisenden.

Eine besondere Herausforderung am Bahnhof Hagen-Vorhalle ist die Lage des Bahnhofsgebäudes auf der siedlungsabgewandten Nordseite der Gleise. Dadurch ist der schnelle und direkte Zugang zur geplanten *Ruhrtal8* gewährleistet, jedoch ist ergänzende Infrastruktur, wie ein gastronomisches Angebot oder Einkaufsmöglichkeiten, schwieriger zu realisieren.

Hier muss sich zeigen, ob ggf. eine Einrichtung im Bahnhof umsetzbar ist oder temporäre Varianten (z. B. mobile Gastronomie in Form von Foodtrucks) Lösungsmöglichkeiten in der Hauptsaison darstellen. Zumindest kann ein Lageplan und Beschilderung diese Themen mit aufnehmen und Hinweise auf entsprechende Angebote im Umfeld bzw. am Verlauf der *Ruhrtal8* im Speziellen geben.

Die Führung zu den Freizeitzielen, hier der genannte Radweg der *Ruhrtal8*, muss nicht nur für den Rad-, sondern auch für den Fußverkehr komfortabel ausgestaltet, gut ausgeschildert und gegebenenfalls durch Rastmöglichkeiten ergänzt werden. Qualitätsstandards können sich hier an den Qualitätsrouten auf der letzten Meile bzw. als Freizeitattraktion orientieren (vgl. P 5.2).

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Umgestaltung des Bahnhofs liegt in der Hand der Eigentümer\*in, dementsprechend der Deutschen Bahn. Die Lenkung der Besuchsverkehre ab dem Bahnhof unterliegen wiederum dem Kreis, der Kommune und den jeweiligen Baulastträger\*innen. Dabei ist eine möglichst einheitliche Gestaltung der Leitsysteme am gesamten Standortraum und im besten Falle darüber hinaus zu gewährleisten.

## 6.6 Landschaftspark Hoheward

### Kurzbeschreibung

Der rund 1.330 ha große Pilotraum Landschaftspark Hoheward ist ein Multistandort auf dem Gebiet der Städte Recklinghausen, Herten und Gelsenkirchen. Attraktionen dieses Hotspots sind der Eventstandort Zeche Ewald, die Halden Hoheward und Hoppenbruch, die ehemalige Zeche Recklinghausen II, der Grünzug rund um das Naturschutzgebiet Emscherbruch sowie das Schloss Herten mit geschlossenem Schloßpark.

Der Standort ist über Buslinien sowie den SPNV (aktuell v. a. Recklinghausen-Süd aber auch Wanne-Eickel Hbf, ab Mitte Dezember 2022 auch Herten) an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Kursintervalle sind insbesondere abends lang. Die Route der Industriekultur per Rad sowie der Emscher-Weg führen durch das Gebiet des Landschaftsparks. Zusätzlich liegen mehrere Knotenpunkte vor. Am Bahnhof Recklinghausen-Süd besteht die Möglichkeit für P+R und B+R. Eine metropolrad-ruhr-Station ist zwar bisher nicht vorhanden, aber er wurde wie der ab Dezember 2022 von der S9 (Bottrop Hbf - Recklinghausen Hbf) bediente Bahnhof Herten-Mitte (außerhalb des Pilotraums) im Rahmen des VRR-Gutachtens als potenzieller Standort für eine Mobilstation identifiziert, für die ein Bikesharing-Angebot zu den essenziellen Ausstattungsmerkmalen zählt (hier Kategorie C). Die MIV-Erschließung des Landschaftsparks Hoheward erfolgt über die A 2 im Norden und die A 43 im Osten.

Im Pilotraum besteht ein kostenfreies Stellplatzangebot. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile des MIV gegenüber des ÖPNV. Demnach ist die Erschließung in der Fläche auszubauen. Die Vernetzung und Erreichbarkeit im Radverkehr ist gut und wird zeitnah noch weiter ausgebaut. Allerdings stellen für den Nahverkehr die großen Verkehrsachsen, die den Pilotraum erfassen, Barrieren dar.

#### Bericht aus der Kommune

Entwicklungen in Hinblick auf die Mobilität rund um den Standort Hoheward sind der neue SPNV-Halt in Herten (Westfalen) ab Dezember 2022 inklusive Mobilstation (angedacht 2023/2024). Der Standort ist in Richtung Herten gut in das Radwegenetz (radrevier.ruhr und Radrouten) eingebunden – insbesondere an die Allee des Wandels und an die Erzbahntrassen. Zukünftig soll auch der AktivLinearPark sowie eine Anbindung an die Emscher und die dort bestehenden Radwege geschaffen werden. Aktuell wird geprüft, ob der Tunnel unterhalb der Halde Hoheward für den Radverkehr geöffnet werden kann. Am Besucherzentrum Hoheward können Fahrräder geliehen werden, wobei das Leihradangebot explizit auch Mountainbikes umfasst. Das Angebot ist jedoch in kein umfassendes Sharing-Angebot wie z. B. das metropolradruhr eingebunden.

Als Herausforderung wird im Besonderen der hohe Parkdruck genannt, der vor allem am Wochenende hoch ist und sich auf die Ostseite konzentriert. Die Schnellbuslinie SB27 bindet den Standort an Herten-Mitte an. Im Sinne der Freizeitmobilität ist die Taktverdichtung abends und am Wochenende zu empfehlen, eine Realisierung ist derzeit jedoch unklar.

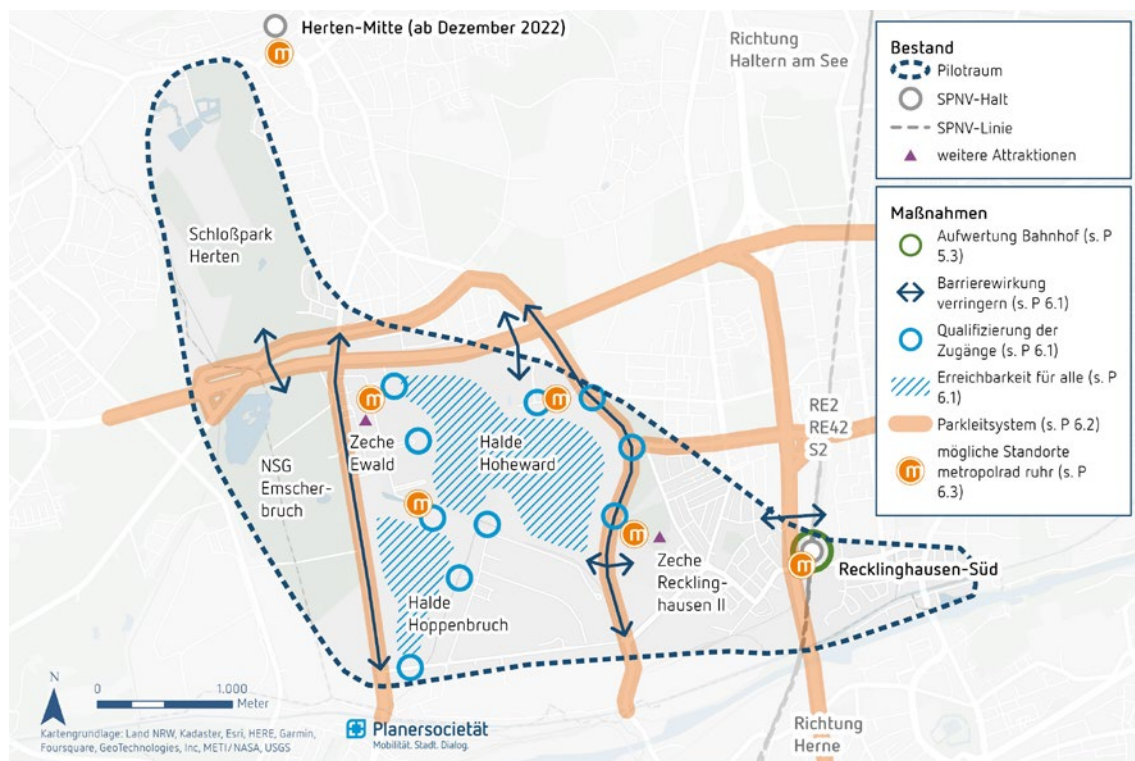
### Handlungsschwerpunkte

Die interne Vernetzung und Lenkung sind auf Grund der großen Ausdehnung des Standortes relevant. Klare Besucher\*innenlenkung, Information sowie ansprechende Ankommensorte dienen der Attraktivierung des Standortes.

Innerhalb des Pilotraums ergeben sich vermehrt Barrieren, die vor allem die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund und der umwegempfindlichen Nahmobilität beschränkt. Die Anbindung mit dem ÖPNV sollte optimiert werden – eine gute Grundlage dafür ist die Inbetriebnahme des S-Bahnhofs Herten-Mitte zum Jahresende 2022. Die Aufwertung des Bahnhofs Recklinghausen-Süd als Zugangspunkt sollte entsprechend der hier vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen.



Abbildung 114: Räumlich verortete Maßnahmen im Pilotraum Landschaftspark Hoheward



Quelle: eigene Darstellung

## P 6.1 Innere Erschließung und Erreichbarkeit der Aussichtspunkte

Bezug zu  
Maßnahmen

M 4.1 Fußwege und Barrierefreiheit an den Standorten

### Beschreibung

Der Standort Haldenlandschaft Hoheward setzt sich aus mehreren Einzelstandorten zusammen: Westlich der Ewaldstraße verläuft ein Grünzug vom Schloss Herten nach Süden, der von der A 2 getrennt wird. Östlich der Ewaldstraße befinden sich die Zeche Ewald, die insbesondere mit dem Ausbau der Motorworld als wichtiger Event-Standort fungiert. Außerdem liegen hier die Halden Hoppenbruch und Hoheward. Östlich der Cranger Straße, zwischen dem Haldengelände und der A 43, liegt die ehemalige Zeche Recklinghausen II. Eine Barrierewirkung zwischen den Einzelstandorten entfalten insbesondere die A 2, die Ewald- und die Cranger Straße. Die A 43 erschwert außerdem den Zugang zum Regionalbahnhof Recklinghausen-Süd. Speziell die Halde Hoheward stellt durch ihre Größe und die Erhebung selbst eine Barriere dar. Ebenso ist die innere Erschließung der Halde Hoheward auf Grund der Ausdehnung wesentlich für ein positives Freizeiterlebnis.

### Querung der Barrieren

Die beschriebenen Barrieren sollten für alle Verkehrsträger abgebaut werden. Dabei wird in der Betrachtung der Fokus vermehrt auf die Nahmobilität gelegt.

Die wichtigsten Barrieren stellen die Autobahnen dar. Die Herstellung neuer Wegeverbindungen über diese Barrieren hinweg erfordern einen hohen baulichen und finanziellen Aufwand, da hier Unter- oder Überführungen realisiert werden müssten. Am nördlichen Zugang zur Halde Hoheward (Allee des Wandels) sind zwei solcher Brücken über die A 2 realisiert, die einen erleichterten und straßenunabhängigen Zugang von den Hertener Wohngebieten zur Halde ermöglichen. Weitere Zufahrten sind über die Hauptverkehrsachsen Ewald- und Cranger Straße gegeben. An der Ewaldstraße sind bauliche Radwege realisiert und somit sowohl eine Lenkung als auch Sicherung gegeben. Zur Querung der A 43 vom Bahnhof Recklinghausen Süd ergeben sich ebenfalls zwei Möglichkeiten durch Unterführungen an der Hochlarmarkstraße und alternativ an der Richardstraße. Da die Realisierung neuer Querungsbeziehungen schwierig umsetzbar ist, sind hier, wo möglich, Sicherungs- und Markierungsmaßnahmen vorzunehmen. Außerdem ist eine klare Ausschilderung zu den Freizeitstandorten nötig. Besonders relevant ist diese ab dem Bahnhof Recklinghausen-Süd, der als Zugangspunkt zum Freizeitstandort definiert wurde. Hier ist die bestehende Führung detailliert zu untersuchen.

Entlang der Cranger Straße bestehen vier Querungsmöglichkeiten zur Halde, die meist direkt an die über Serpentina geführten Fuß- und Radwege zum Aufstieg auf die Halde anschließen. Im Süden erfolgt die Querung planfrei, unter anderem über die Drachenbrücke, die selbst eine Attraktion darstellt. An der Theodor-Körner-Straße und der Salentinenstraße ist die plangleiche Führung an den Knoten für die Nahmobilität ausbaufähig, v. a. da hier jeweils nur eine Querungsanlage über eine LSA besteht. An der Ewaldstraße bestehen im Bereich der Zeche Ewald in regelmäßigen Abständen plangleiche Querungen über LSA. Im südlichen Bereich des Naturschutzgebietes Hertener Emscherbruch besteht alleine die Querung über die Erzbahntrasse.

Um eine verbesserte Vernetzung der Einzelstandorte zu gewährleisten, ist eine gute Infrastruktur entlang der Cranger Straße und der Ewaldstraße einzurichten. Die Umsetzung des AktivLinearParks am südlichen Rand der Halde stellt einen weiteren wesentlichen Lückenschluss dar. Ergänzt werden sollte er möglichst durch eine bereits angedachte Öffnung des Tunnels unterhalb der Halde, sowie eine ausgeschilderte Durchwegung der Halde Hoppenbruch.

### **Zielgruppenspezifische Erreichbarkeit der Halde Hoheward**

Die Halde Hoheward stellt gemeinsam mit der Zeche Ewald das Herzstück des Standortes dar. In Luftlinie beträgt die Entfernung von der Zeche Ewald zur Sonnenuhr knapp 2,0 km. Der Aufstieg zur Spitze, auf der sich die Aussichtspunkte, das Horizontobservatorium und die Sonnenuhr befinden, verläuft von der Zeche Ewald über einen asphaltierten Weg sowie nach einem kurzen Aufstieg indirekt über die Balkon-Promenade. Im westlichen Bereich der Zeche Ewald ist ein beschleunigter Aufstieg, wie auf der Ostseite über einen auf Serpentina geführten Weg, kaum gegeben. Hier sind weitere Wegeführungen zu prüfen. Auf der Westseite dagegen ist eine Führung mit geringerer Steigung zu prüfen.

### **Leitsystem**

An den bestehenden neun sowie allen möglichen neu eingerichteten Zugängen ist eine passende Information und Beschilderung einzurichten. Da es vermehrt Rückmeldungen zu Vandalismus gibt, ist hier auch eine regelmäßige Kontrolle sowie die Einrichtung einer Hotline bzw. eines Mängelmeldesystems einzurichten.

An den Zugangspunkten sollte sich eine leicht verständliche Karte sowie eine Beschilderung inklusive Zeitangaben der verkehrsmittelspezifischen Erreichbarkeit (zu Fuß, Rad) zu den POI des Landschaftsparks Hoheward befinden. Eine Beschilderung sollte die Balkonpromenade, die Spitze mit der Sonnenuhr und dem Observatorium sowie die Ewald Empore für den Radverkehr ausweisen. Hinzu kommen die Mountainbike-Routen sowie der Zugang zum Radwegenetz.

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Eigentümer der Halden Hoheward und Hoppenbruch ist der RVR, der Schlosspark ist im Eigentum der Stadt Herten, die Zeche Ewald ist an unterschiedliche z. T. private Eigentümer\*innen veräußert. Um eine kohärente Gestaltung und Lenkung auf dem gesamten Standortgelände zu gewährleisten, sind alle zu beteiligenden Eigentümer\*innen zusammen zu bringen. Wesentlich sind dabei die Städte Herten und Recklinghausen, der Kreis Recklinghausen sowie der RVR und im Bereich der Zeche Ewald gegebenenfalls (private) Eigentümer\*innen.

## P 6.2 Parkleitsystem und Parkplatzausstattung

Bezug zu  
Maßnahmen

M 2.3 Verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs an den Hotspots

M 4.2 Parkraumstrategie an den Standorten

M 6.1 (Zentrale)Informations- und Vermarktungsplattform

### Beschreibung

Die verträgliche Abwicklung des Besuchsverkehrs ist eine der wesentlichen Aufgaben an allen Freizeitstandorten. An den Landschaftsstandorten ergibt sich eine besondere Herausforderung, da die vergleichsweise periphere Lage und die unterdurchschnittliche Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr eine erhöhte Autoaffinität mit sich bringen. Für die Einrichtung eines Parkleitsystems und besonderer Parkplätze können auch die Maßnahmen P 4.1 und P 4.2 hinzugezogen werden.

Am Landschaftspark Hoheward sind im Rahmen der Informationen des Besucherzentrums vier Parkplätze ausgewiesen: Jeweils an den Zechen Ewald und Recklinghausen II sowie südlich am Zugang Hohewardstraße und nördlich der Halde zwischen dem Zugang am Handweiser und dem Tunnel-Portal Nord. Aktuell wird außerdem der ehemalige Holzlagerplatz, der ebenfalls an die Zeche Recklinghausen II und somit auch an die Drachenbrücke anschließt, entwickelt. Ziel ist es, die Fläche in erster Linie als Grünfläche und Biotop zu entwickeln, wobei eine Teilfläche auch für Park- und Stellplätze für Wohnmobile zur Verfügung gestellt werden sollen.

Zu Spitzenbesuchszeiten am Standort ist, laut Bericht der Kommunen, vor allem die Ostseite der Halde und somit die Cranger Straße stark frequentiert. In diesem Bereich ist jedoch seitens der Kommunen die städtebauliche Entwicklung abgeschlossen, wodurch keine weiteren Parkflächen zur Verfügung gestellt werden können. Als temporäre Lösung ist die Identifizierung von privaten Stellflächen denkbar, die mehrfach und somit von Besucher\*innen genutzt werden könnten.

Da der Standort Hoheward an Siedlungsbereiche sowie Gewerbeflächen angrenzt und zudem deutlich urbaner gelegen ist als z. B. die Haard, ist hier ein höheres Potenzial an Flächen, die mehrfach zum Parken genutzt werden könnten, vorhanden.

Der Fokus sollte aber auf der Förderung des Umweltverbundes und auf die verträgliche Abwicklung des bestehenden Parkverkehrs gelegt werden. Für Letzteres ist die Einrichtung eines Parkleitsystems unerlässlich, welches optimalerweise ab den Autobahnen die Besucher\*innen auf die Parkplätze mit freien Kapazitäten führt. Besucher\*innen mit besonderen Bedarfen, wie z. B. Mountainbikes oder Wohnmobile mit dem Ziel der Motorworld, sollten direkt zu ihrer Destination geleitet werden.

Lenkende Maßnahmen sind zu Spitzenzeiten und an sensiblen Orten, bspw. am Naturschutzgebiet oder in Bereichen, in denen die Infrastruktur der Nahmobilität durch wild parkende Pkw behindert werden könnte, durch Kontrollen zu flankieren.

#### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Mehrfachnutzung privater Stellplatzflächen ist am Landschaftspark Hoheward als mögliche ergänzende Maßnahme zu betrachten. Zu diesem Zwecke müssen innerhalb der Kommunen Bedarfe und anschließend mögliche Flächen ermittelt werden. Mögliche geeignete Flächen sind Flächen von Supermärkten oder Betrieben, die an Wochenenden nicht genutzt werden. Verhandlungen, die die Kommune mit den privaten Eigentümer\*innen durchführt, betreffen bspw. Entlohnung, Öffnungszeiten und ggf. Ausstattung der Parkplätze. Die Umlage möglicher Kosten auf die Nutzer\*innen für die *parknerschaftlich* genutzten Flächen ist nur auf freiwilliger Basis, z. B. in Form einer Umweltabgabe, möglich, solange die anderen Stellplätze kostenfrei sind. Die so geschaffenen Parkflächen sind außerdem im Parkleitsystem auszuweisen.

Das Parkleitsystem sollte möglichst als digitales System implementiert werden, um in Echtzeit auf die Auslastung reagieren zu können. Da das System die Besucher\*innen bereits ab den Autobahnen lenken sollte, ist eine Zusammenarbeit der verschiedenen Träger notwendig. Zu ihnen zählen Straßen.NRW, der Kreise Recklinghausen und die Kommunen Recklinghausen und Herten. Das System muss kontinuierlich evaluiert und somit fortlaufend angepasst und optimiert werden.

## P 6.3 Regionales Bikesharing: Letzte Meile

Bezug zu  
Maßnahmen

M 3.1 Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen

M 5.2 Anreiz zum Wechsel

### Beschreibung

Die Implementierung eines kompatiblen Bikesharing-Angebotes im Kreis Recklinghausen ist eine wesentliche Maßnahme zur besseren Vernetzung der Standorte und Kommunen sowie für die Förderung der Anreise mit dem Umweltverbund. Im Kreis Recklinghausen liegt im Jahr 2022 kein Bikesharing-Angebot vor.

Zieldefinition

Bestandsanalyse

Räumliches Leitbild

Maßnahmen

Piloträume

Dieses ist wesentlich für die Überbrückung der letzten Meile, also für eine flexible und individuelle Reise vom jeweiligen Mobilitätsknoten zum Standort oder auch zum Erleben des Standortes vor Ort. Ein privates Fahrradverleihangebot besteht unmittelbar am Besucherzentrum der Halde Hoheward. Dieses dient explizit dem Erkunden der Halde und bietet auch ein entsprechendes Angebot an Pedelecs. In den angrenzenden Kommunen Gelsenkirchen und Wanne-Eickel sind Stationen des metropolradruhr verortet. Die Implementierung des Systems im Kreis Recklinghausen würde eine bessere Vernetzung der Kommunen über den Radverkehr unterstützen. Die Erreichbarkeit des Standortes für den Umweltverbund, insbesondere unter Gesichtspunkten der Intermodalität, und auch die Vernetzung innerhalb des Standortes, der sich als Multistandort mit unterschiedlichen Attraktionen über eine mehr als 700 ha große Fläche erstreckt, würde gefördert werden.

Standorte für die Stationen des metropolradruhr sollten an den Bahnhöfen Recklinghausen Süd und Herten Mitte eingerichtet werden, um eine intermodale Anreise und eine Überbrückung der letzten Meile ab den SPNV-Haltestellen zu gewährleisten, wie es aktuell bereits ab Wanne-Eickel-Hbf theoretisch möglich ist. Die Entfernung zwischen dem Zugangspunkt Zeche Ewald und dem Bahnhof Wanne-Eickel beträgt jedoch knapp 5,5 km. Am Bahnhof Recklinghausen-Süd besteht laut VRR-Gutachten Potenzial für eine Mobilstation. Zudem soll auch parallel zum Ausbau des S-Bahnhofs Herten-Mitte in dessen Umfeld an der Gartenstraße eine Mobilstation eingerichtet werden, die sowohl Pendlerparkplätze als auch Fahrradabstellanlagen und -boxen umfasst. Ein Bikeharing-Angebot sollte ebenfalls an diesen Mobilstationen implementiert werden.

Neben der Bereitstellung der Fahrzeuge an den Bahnhöfen ist auch eine qualitativ hochwertige Infrastruktur wesentlich für den Erfolg der Maßnahme. Der Bahnhof Recklinghausen-Süd ist aktuell bereits im Knotenpunktnetz integriert und der Radweg zur Halde Hoheward ausgewiesen. Der zukünftige S-Bahnhof Herten-Mitte schließt ebenfalls direkt an das lokale Radwegenetz an und ist zwingend durch Beschilderung in dieses zu integrieren. Die Ausbaustandards der Wege sind zusätzlich von Bedeutung. Wo möglich, sollten sie analog der Qualitätsrouten (vgl. P 5.2) ausgebaut werden.

Am Standort Landschaftspark Hoheward sind Stationen des metropolradruhr in der Fläche verteilt einzubringen: Wichtige Standorte sind dabei die Zeche Ewald als Zugangspunkt mit relevanten Anlaufpunkten wie dem Besucherzentrum und gastronomischen Angeboten, ein Standort im Bereich der Drachenbrücke und/oder Zeche Recklinghausen II. Diese lassen sich durch Standorte an der Ewaldstraße im Übergang zwischen Halde Hoppenbruch und Hoheward oder am Schloss Herten ergänzen. Die Standorte der Stationen des metropolradruhr sollten möglichst auch im Rad-Leitsystem ausgeschildert werden.

Zum einen sind die Standorte der Stationen mit den Träger\*innen vor Ort zu konkretisieren und zum anderen sind Entwicklungen, wie z. B. der AktivLinearPark und die Öffnung des Tunnels unterhalb der Halde Hoheward, zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sind auch die Entwicklungen mit den Betreiber\*innen des Fahrradverleihsystems am Besucherzentrum abzustimmen.

### Umsetzungshinweise für die Kommunen

Die Realisierung der Stationen des metropolradruhr muss im Wesentlichen zwischen dem Kreis Recklinghausen und den Anbieter\*innen des metropolradruhr geregelt werden. Der RVR ist hier bereits in der Vermittlung und konzeptionellen Entwicklung tätig. Bei der Umsetzung an den Bahnhöfen sind auch die Betreiber\*innen in Form der Deutschen Bahn zu beteiligen.

Zur Entwicklung, Ergänzung und Ausweisung der ergänzenden Infrastruktur (Leitsystem, Ausbau der Radwege) sind der RVR, die Kommunen und die entsprechenden Baulastträger\*innen (Kommune, Kreis, Straßen.NRW) einzubinden.

## 6.7 Piloträume: Eine erste Bestandsaufnahme

Mit der Vertiefung in den Piloträumen liegt dem RVR und den teilnehmenden Kommunen ein Maßnahmenkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung der Freizeitmobilität in den ausgewählten Hotspoträumen vor. Es soll als Ausgangsbasis für zukünftige regionale Planungen dienen, indem den verschiedenen Akteur\*innen konkrete Projektansätze zur Verfügung gestellt werden, auf denen nachfolgend aufgebaut werden kann. Dazu zählen u. a. Hinweise zu Kosten, Fördermöglichkeiten und Wirkung der Maßnahmen.

Schwerpunkt der Maßnahmen in den Piloträumen ist die Förderung des Umweltverbundes. Dies beinhaltet eine deutliche Kursänderung bzw. ein Umsteuern in der Verkehrsplanung und dem Mobilitätsverhalten der Einzelnen. Die Maßnahmen der Piloträume sehen daher insbesondere eine Qualifizierung von Nahmobilitätsachsen (Barrierefreiheit, Leitsysteme), die Steigerung der Leistungsfähigkeit im ÖPNV (Taktverdichtungen, Shuttlebetriebe) und die Stärkung der vernetzten Mobilität (Mobilstationen, Bikesharing) vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und damit auch des öffentlichen Raums (z. B. in Recklinghausen) ab. Dies wird sich nicht nur unmittelbar in den Piloträumen bemerkbar machen, sondern sich auch positiv auf das Image der jeweiligen Stadt auswirken und dazu beitragen, dass mehr Menschen die touristischen Hotspots besuchen.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer auch stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt auf den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit. Diese sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Förderung des Umweltverbunds nicht nur mit einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern auch mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Die Piloträume setzen mit einer Vielzahl an Maßnahmenfeldern deutliche Signale in Richtung einer Mobilitätswende in der Metropole Ruhr in Bezug auf die Freizeitmobilität. Die volle Wirkung wird jedoch erst entfaltet, wenn die Handlungsfelder gemeinsam und integriert umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind. Die Umsetzung möglichst aller empfohlener Maßnahmen und Ansätze ist daher umso wichtiger.

Aus gutachterlicher Sicht stellt die Pilotraumbetrachtung einen ersten Aufschlag dar. Ziel muss es sein, auf Basis der ersten Werkstatt mit den Akteur\*innen und den konzeptionellen Überlegungen



die Planungen an den Standorten zu konkretisieren, um diese dann als Vorbild auch in andere Räume weiterzutragen.

## 7 Umsetzungsstrategie und Ausblick auf die Freizeitmobilitätsplanung in der Region

Wer die Klimaziele in der Region im Bereich Mobilität erreichen will, kommt nicht umhin, Freizeitmobilität neu zu ordnen und umweltfreundlicher zu gestalten. Diese macht zusammen mit der touristischen Mobilität mehr als die Hälfte der Gesamtemissionen im Verkehr aus. Mit dem Freizeitmobilitätskonzept hat die Metropole Ruhr nun einen wichtigen Schritt in diese Richtung geleistet. Das regionale Freizeitmobilitätskonzept ist das erste integrierte, gesamträumliche Konzept für die Metropole Ruhr, das sich ausschließlich auf die Freizeitmobilität fokussiert. Die im Zuge des Freizeitmobilitätskonzeptes gewonnenen Erkenntnisse auf der Analyseebene, die aufgestellten Ziele für die Freizeitmobilität in der Region sowie das Aufzeigen von Handlungsfeldern und Maßnahmen bilden einen analytisch-konzeptionellen Rahmen für die kommenden Jahre, der dabei helfen soll, moderne und nachhaltige Freizeitmobilität in der Region zu fördern.

Die Handlungsbedarfe sind dabei in der Bestandsanalyse deutlich geworden und zeigen auch, dass ein Wandel in der Freizeitmobilität nicht von heute auf morgen gelingen wird. Die Metropole Ruhr ist auch in der Freizeitmobilität autoorientiert, Einstellungen und Verhaltensweisen ändern sich nicht so schnell. Vielmehr ist eine Politik der kleinen und stetigen Schritte nötig, um Menschen zu sensibilisieren und mitzunehmen ohne dabei langfristige große Ziele aus dem Blick zu verlieren. Push- und Pullmaßnahmen müssen gemeinsam und aufeinander abgestimmt initiiert werden. Dies bedeutet, dass ordnende Maßnahmen für den MIV, z. B. ein Parkraummanagement an den Hotspots, immer auch mit Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Nahmobilität) einhergehen sollten, um eine höhere Akzeptanz und somit eine höhere Wirkung zu entfalten.

Dabei ist eine hohe Dringlichkeit geboten, Maßnahmen anzustoßen. Das Erreichen der aufgestellten Klimaziele sowohl auf regionaler Ebene, als auch innerhalb der einzelnen Kommunen, ist nur möglich, wenn zügig und mit hohem Umweltbewusstsein unter Berücksichtigung sozialer Aspekte Freizeitstandorte besser vernetzt und attraktiver in die Verkehrssysteme des Umweltverbundes eingebunden werden. Dies bedeutet vor allem auch investive Maßnahmen in den Umweltverbund. Insbesondere sind darunter der Ausbau der Radinfrastruktur sowie eine Angebotsverbesserung im ÖPNV zu verstehen. Eine besonders hohe Priorität wird dabei in den formulierten Schlüsselmaßnahmen gesehen. Darunter fällt die Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegenetzes, die leistungsstarke ÖPNV-Erschließung der Freizeitstandorte sowie deren fußläufige und barrierefreie Zuwegung zu verbessern, die Mobilstationen für den Tourismus zu vereinfachen und einen gastfreundlichen ÖPNV in der Region zu etablieren. An dieser Stelle sei jedoch auch noch einmal betont, dass nicht eine Maßnahme alleine eine große Wirkung entfalten kann, sondern vor allem das integrierte Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen einer vernetzten Mobilität zu einem hohem Zielerreichungsgrad führt.

### Die Akteur\*innen

Eine große Herausforderung sind in unseren Augen dabei die heterogene Akteurslandschaft sowie die vielen unterschiedlichen Zuständigkeiten, die sich auch in den hier formulierten Maßnahmenpa-

keten zeigen. Die Region ist zwar in den vergangenen Jahren zusammengewachsen, wodurch regionale Planung vereinfacht wurde. Gleichzeitig agieren selbstverständlich verschiedenste Akteur\*innen mit eigenen Interessen und Vorstellungen. Gerade in Mobilitätsfragen – Mobilität ist größtenteils Kommunalgrenzen überschreitend – müssen viele Akteur\*innen zusammenkommen, zumeist müssen sich verschiedene Aufgabenträger\*innen (Straßenbaulastträger\*innen, Aufgabenträger\*innen ÖPNV, aber auch die Akteur\*innen an den Freizeitstandorten etc.) einigen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Kooperationen und Akteursgespräche sowohl projektbezogen als auch projektunabhängig weitergeführt werden (empfohlener Rhythmus bereits bestehender und etablierter RVR-Arbeitskreise Freizeitmobilität/Radmobilität/Regionale Mobilität: vierteljährlich), um die regionale Zusammenarbeit zu stärken und zu verstetigen. Dabei sind die heterogenen Strukturen auch als Chance zu verstehen. So ist in der Metropole Ruhr eine hohe Fachkompetenz in vielen Themenbereichen vorhanden, die in einem solchen Prozess gebündelt werden können.

Zu den wesentlichen Akteur\*innen, die die Maßnahmen zur Förderung und Weiterentwicklung der Freizeitmobilität umsetzungsorientiert vorantreiben, sind neben dem RVR und der RTG die Kommunen und Kreise sowie der VRR, NWL und das Zukunftsnetz NRW zu benennen. Dabei ist das Mitwirken der kommunalen Gebietskörperschaften ob ihrer territorialen Zuständigkeit von besonders hoher Bedeutung, um die vertiefende Anwendung von Maßnahmen in den Piloträumen zu realisieren und exemplarisch zu erproben. Der ÖV in der Metropole Ruhr wird auf regionaler Ebene vom VRR und dem NWL organisiert. Sie agieren als SPNV-Aufgabenträger und nehmen eine koordinierende Rolle des ÖPNV ein. Daher sind beide Akteur\*innen zwingend miteinzubeziehen, wenn Maßnahmen im Bereich des ÖV umgesetzt werden sollen. Darüber hinaus sind fach-, themen- und raumspezifisch weitere relevante Akteur\*innen zu benennen. Die Betreiber\*innen der Hotspots sind maßgeblich für die Umsetzungschancen von Maßnahmen an den Hotspots bzw. den Piloträumen. Die kommunalen und kreisweiten Verkehrsunternehmen sind relevant, um die Feinerschließung der Hotspots mit dem ÖPNV zu sichern. Straßenbaulastträger sind miteinzubeziehen, um die Erschließung über die Straße sicherzustellen. Darüber hinaus hat die Akteursanalyse weitere Akteur\*innen identifiziert. So sind je nach Maßnahmen unterschiedliche Akteurskonstellationen vorhanden, die ein individuelles, auf den Raum und die Maßnahme abgestimmtes Vorhaben benötigen.

Nicht außen vor zu lassen sind dabei die wichtigsten Akteur\*innen: die Nutzenden. Eingriffe in die Freizeitmobilität und somit in die Freizeitgestaltung eines Individuums erfordern eine hohe Sensibilität und entsprechend: Eine Einbindung von Bürger\*innen in den Planungsprozess. Dies gilt im Besonderen, wenn Anwohnende betroffen sind oder neben Angebotssteigerung auch Push-Maßnahmen angestrebt werden.

Die dargestellte Rolle und Handlungsrahmen des RVR mit den verschiedenen Zuständigkeiten zeigt, dass der RVR und seine Tochtergesellschaften ein Teil einer sehr vielfältigen Akteurslandschaft sind und die Aufgabenträgerschaft häufig auf anderen Planungsebenen liegt. Mit dem Freizeitmobilitätskonzept sollen also vor allem Brücken gebaut werden, um gemeinsam Projekte anzustoßen und die Bereitschaft zu betonen, im Sinne einer Mobilitätswende den Gesamtprozess zu begleiten. Die Rolle und Aufgabe des RVR kann dabei je nach Themenfeld, aber auch raumbezogen, unterschiedlich sein. Im Folgenden soll daher der Handlungsrahmen im Kontext weiteren Akteur\*innen noch einmal dargestellt werden.

## Radverkehr

Im Themenfeld Radverkehr hat sich der RVR als Planer des regionalen Radverkehrs in der Metropole Ruhr etabliert. Der RVR ist in diesem Zusammenhang als Institution der regionalen und konzeptionellen Radwegenetzplanung von der Region akzeptiert und verfügt darüber hinaus mit dem Kompetenzzentrum Radwegebau über eine mit konkreten Radwegebauprojekten betraute Organisationseinheit. Vor diesem Hintergrund wird der RVR in enger Abstimmung mit den betroffenen Akteur\*innen und unter der Voraussetzung, dass die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen, Maßnahmen mit regionalem Radmobilitätsbezug weiterentwickeln und umsetzen. Zu diesen zählen u. a. die konzeptionelle Verschneidung von Alltags- und Freizeitnetzkonzepten, die konzeptionelle Entwicklung und Umsetzung von Standards bei Radinfrastrukturplanungen, der Ausbau der Marke radrevier.ruhr gemeinsam mit der RTG und die Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems metropolradruhr unter Berücksichtigung der Freizeitstandorte der Region. Diese Themen spiegeln sich auch in den definierten Schlüsselmaßnahmen „Optimierung und Weiterentwicklung des Freizeitradwegetzes“ und „Mobilstationen für den Tourismus vereinfachen“ mit dem Sharingangebot des metropolradruhr wider. Aufgrund der hohen Bedeutung des regionalen Radverkehrs für die Freizeitmobilität und der im Gegensatz zu anderen Handlungserfordernissen bereits definierten Verantwortlichkeiten ist aus gutachterlicher Sicht diesem Themenfeld eine sehr hohe Umsetzungspriorität zuzugestehen.

## Verkehrsträgerübergreifende Projekte

Darüber hinaus strebt der RVR an, gemeinsam mit und durch die RTG Projekte mit Freizeitmobilitätsbezug sowohl weiterzuentwickeln (z. B. „Reisekumpel“) als auch neu zu initiieren (z. B. „Huckepack“ für die vereinfachte Fahrradmitnahme im SPNV zwischen Dortmund und Winterberg oder „RUHR.DIGITAL“ als innovatives Serviceangebot für digitales Besuchermanagement und Bündelung von Mobilitätsdaten). Hierbei gilt es zu betonen, dass diese Projekte nicht alleine, sondern gemeinsam durchzuführen sind. Hier sind vor allem der VRR und der NWL zu nennen, aber auch das Land NRW mit weiteren Partner\*innen.

## ÖPNV

Eine der Voraussetzungen im Rahmen der Maßnahmenerstellung war es, dass die Maßnahmen umsetzungsorientiert sein sollen. Im SPNV haben Projekte häufig lange Vorlauf- und Umsetzungszeiten. Größere SPNV-Projekte dauern von der Idee bis zur Fertigstellung häufig mehrere Jahrzehnte. Im Sinne der aufgestellten Klimaziele in der Region ist eine Angebotssteigerung im SPNV unerlässlich. Insgesamt bildet der ÖPNV ob seiner potenziellen Fahrgastkapazitäten und Netzdichte das Rückgrat des Umweltverbundes. So kann auch im Freizeitverkehr die Mobilitätswende lediglich gelingen, sofern der ÖPNV neu betrachtet und auch für peripher gelegene Tourismushotspots optimiert wird. Daher nimmt er als Schlüsselmaßnahme „Leistungsstarke Erschließung der Freizeitstandorte mit dem ÖPNV“ das Potenzial mit der größten Wirkung für die Region ein. Zu den wichtigsten Maßnahmen in diesem Konzept zählen hierbei Taktverdichtungen, die Ausweitung von Bedienzeiten sowie die allgemeine Erreichbarkeit von Freizeitstandorten. Aufgrund der Vorlaufzeiten, Finanzierung und beteiligten Akteur\*innen sind derartige Maßnahmen im ÖPNV als Dekadenprojekt der Region zu verstehen, dessen Prozess jedoch nun angestoßen werden muss, um die gewünschten Effekte und Anreize mittel- bis langfristig erreichen zu können. Der RVR kann dabei Impulse setzen und die Ver-

kehrverbände, Verkehrsunternehmen und Fördermittelgeber für eine erfolgreiche Umsetzung begleitend unterstützen. Ein gutes Beispiel hierfür ist bspw. der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023, der die Optimierung von Schwachstellen im interkommunalen ÖSPV zum Ziel hat. Gegenstand des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 sind Problemstellen, für die nach gemeinsamem Willen der betroffenen Aufgabenträger\*innen zeitnah Lösungen umgesetzt werden sollen. Voraussetzung für deren Umsetzung ist die zusätzliche Bereitstellung von Mitteln auf Landes- bzw. Bundesebene. Ab 2024 ist unter dem Titel Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 der Beginn des Moduls 2 Harmonisierungsprojekt vorgesehen. Dies beginnt mit einer regional koordinierten Nahverkehrsbegutachtung (Analyse) auf Basis der Veräumlichung des noch zu erarbeitenden Leitbildes metropolengerechter ÖPNV und Ableitung von Qualitätszielen/Standards (Konzeptentwicklung) für den ÖPNV in der Region. Zu betonen ist, dass hier die Verkehrsverbände zusammen mit den anderen ÖPNV-Aufgabenträgern eine herausragende Rolle einnehmen und bereits in unterschiedlichsten Kontexten laufender Projekte bei der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung finden.

### **Tourismus**

Neben dem ÖPNV zählt auch die Stärkung von Kooperationen zwischen den übergeordneten Akteur\*innen der Mobilität und des Tourismus zu den Aufgaben mit der größten Wirkung für die Region. Beispiele (SchwarzwaldCard, Echt Bodensee Card u. v. m.) aus anderen Regionen zeigen, dass es möglich ist, auf die Region zugeschnittene Produkte und Kampagnen zu entwickeln, die den Tourismus als Ganzes steigern. Dazu sind diese in der Metropole Ruhr aber deutlich stärker gemeinsam zu denken und umzusetzen. Dies kann der Region die Strahlkraft verleihen, die sowohl regional als auch überregional Besucher\*innen mit einem attraktiven Mobilitätsangebot zu den Freizeitstandorten der Metropole Ruhr anzieht. Um die Strahlkraft der Metropole Ruhr vollumfänglich zu entfalten, ist ein Zusammenwirken verschiedener Projekte und einer Vielzahl von Partnern notwendig. Dabei können bereits die bevorstehenden Großveranstaltungen wie die Fußball-Europameisterschaft 2024 und die Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 als Anlass dienen, an deren Strukturen und Abläufe sich die Region zukünftig orientieren kann. Einige weiche Maßnahmen des Tourismusmarketings können auch als Quick Wins kurzfristig umgesetzt werden, indem RVR und RTG als treibende Kräfte fungieren, die die Akteur\*innen zusammenbringen. Somit kann ein raumdifferenziertes sowie zugleich standardisiertes Mobilitätsangebot und dessen Information im Freizeitverkehr geschaffen werden. Zu diesen zählen bspw. die Optimierung der Darstellung von Anfahrtsbeschreibungen auf Webseiten (Hotels, Museen, Zoos, Parks und Gärten, Sport- und Freizeitattraktionen, Theater etc.), die stärkere Entwicklung und Vermarktung von kombinierten Angeboten im Ticketing, die Sichtbarkeit des Umweltverbundes (z. B. Mobilitätspläne) sowie eine detaillierte Marktforschung vom spezifischen Mobilitätsverhalten von zentralen Zielgruppen und ihren Wegebeziehungen im Rahmen der Customer Journey. Diese Handlungsfelder tragen der übergeordneten Schlüsselmaßnahme „Günstig, verständlich und individuell: Ein gastfreundlicher ÖPNV für die Region“ Rechnung. Ein bereits weit fortgeschrittenes Beispiel hierfür ist der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023, der die Optimierung von Schwachstellen im interkommunalen ÖSPV zum Ziel hat.

### **MIV**

Die Maßnahmen im Bereich des ruhenden und fließenden Pkw-Verkehrs liegen im öffentlichen Raum in kommunaler Verantwortung (bzw. Straßenbaulastträger) sowie im privaten Raum bei den entsprechenden Akteur\*innen der Freizeitmobilität vor Ort. Die Neuorientierung und -gestaltung des

MIV an Freizeitstandorten (auch als Push-Faktor) ist eine Kernherausforderung, um die gesetzten Mobilitätsziele zu erreichen. In vielen anderen Regionen sind Maßnahmen wie z. B. Parkraummanagement deutlich verbreiteter. Ziel muss es sein, ein raumdifferenziertes und standardisiertes Parkraummanagement zu realisieren. Dabei kann der RVR als Bindeglied und Ideenentwickler zusammen mit den Städten, Gemeinden und Kreisen sowie weiteren Akteur\*innen, wie z. B. den Zweckverbänden des ÖPNV oder der Freizeit- und Tourismusbranche, u. a. neue Projekte initiieren und voranbringen. Aus gutachterlicher Sicht ist hierbei ein Roll-Out-System zu empfehlen. Dabei sollen engagierte Kommunen bzw. Hotspots als Vorreiter\*innen vorangehen. In ausgewählten Piloträumen sollen Push- und Pull-Maßnahmen gemeinsam gedacht werden und zusammenwirken. Dies ist ein maßgeblicher Faktor für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Freizeitmobilität der Metropole Ruhr unter Berücksichtigung des MIV.

### Voraussetzungen & Finanzierung

Neben den regionalen Absprachen in Planungsfragen zeigen die vielen Projekte auf den verschiedenen Planungsebenen in der Region, dass vor allem auch finanzielle Fragen zu klären sind. Fördermittel werden häufig auf kommunaler Ebene eingeworben, gerade bei regionalen Themen bieten vorhandene Förderkulissen wenige Ansätze. Daher ist die regionale Fördermittelakquise neben den hier vorgestellten, vorrangig inhaltlichen Maßnahmen eine zentrale Herausforderung, die sich aus den hier dargestellten, häufig investiven Projekten und Maßnahmen ergibt. Daher ist eine zentrale Koordination und Bündelung von Förderkonferenzen und Fördermittelanträgen bei den Fördermittelgeber\*innen über den RVR oder andere regionale Akteur\*innen (z. B. Verkehrsverbände, Zukunftsnetz NRW) eine Möglichkeit, um als Region gemeinsam Projekte anzustoßen und gleichzeitig Abstimmungsaufwände zu optimieren.

Zudem ist das Zusammenwirken zwischen den vielen verschiedenen Akteur\*innen erneut herauszustellen. Vor diesem Hintergrund kann der RVR als Antriebsfeder regionaler Kooperationen fungieren. Dies gelingt, indem die Akteur\*innen in verschiedenen Arbeitskreisen und Formaten wie z. B. dem AK Regionale Mobilität, dem AK Regionales Radwegenetz, dem Lenkungskreis metropolradruhr und dem Unterarbeitskreis Freizeitmobilität mitbeteiligt und zusammengebracht werden.

Mit Hilfe einer gesicherten Finanzierung und starken Kooperation zwischen den verschiedenen Akteur\*innen ist die Umsetzung von exemplarisch aufgezeigten Maßnahmen auf der Ebene der Tourismushotspots in den Piloträumen zeitnah möglich. Hinsichtlich des Kooperationsaspektes ist es sinnvoll, eine gemeinsame Absichtserklärung (Letter of intent) zu verfassen und zu unterzeichnen. Der Unterarbeitskreis Freizeitmobilität sollte demnach auch nach Abschluss des Freizeitmobilitätskonzeptes weiterhin bestehen bleiben und als Austauschplattform dienen.

### Conclusio

Um in der Terminologie der Mobilität zu bleiben, kann nach dem Freizeitmobilitätskonzept festgehalten werden, dass die Weichen für eine zukunftsgerichtete Mobilität zum Erleben der Region mit diesem Konzept gestellt werden. Die Umsetzung vieler dieser Maßnahmen wird jedoch herausfordernd sein. Das Freizeitmobilitätskonzept dient als Grundstein für die zeitnahe Initiierung von Maßnahmen und weitergehende Vertiefung in Piloträumen mit den Akteur\*innen in der Region. Ziel ist die gemeinsame Entwicklung der Freizeitmobilität als attraktives Aushängeschild für die Metropole



Ruhr. Somit ist eine Weiterentwicklung, wo erforderlich Neuordnung, sowie umweltfreundliche Gestaltung der Freizeitmobilität unter Berücksichtigung sozialer Aspekte, zielgruppenspezifischer Bedürfnisse und Ansprüche, besserer Vernetzung und Attraktivierung des Umweltverbundes möglich, um die Klimaziele der Mobilität in der Region zu erreichen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Zuletzt sind die in den Piloträumen enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie können Anstoß sein und als Laborraum für die Entwicklung der einzelnen Kommunen dienen, um die Mobilität ihrer Bürger\*innen und Besucher\*innen als Ganzes zu prägen. Dieser Prozess beinhaltet viele Bausteine, die in stetigen und abgestimmten Schritten gemeinsam umgesetzt werden müssen. Somit ist es möglich, die Menschen der Metropole Ruhr zu sensibilisieren und auf den Weg zum gemeinschaftlichen Ziel der Mobilitätswende mitzunehmen.

## 8 Quellenverzeichnis

- ADFC (2020): Radreiseanalyse 2020. [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/RRA-Handout\\_2020\\_Final.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/RRA-Handout_2020_Final.pdf); Abgerufen am 10.09.2021
- ADFC Bett+Bike Service GmbH (2021): Unterkunftssuche. <https://www.bettundbike.de/unterkuenfte-finden>; Abgerufen am 20.09.2021
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) in der Fassung vom 08.11.2021 (2021)
- BMVI (2018): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. [https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile); Abgerufen am 26.08.2021
- BMVI (2020): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html?nn=12830>; Abgerufen am 08.11.2021
- BnetzA (2021): Ladesäulenkarte. [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen\\_Institutionen/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html); Abgerufen am 17.08.2021
- Bochum Marketing GmbH (2021): Zeltfestival Ruhr. <https://www.bochum-tourismus.de/bochumentdecken/festivals-und-events/zeltfestival-ruhr.html#c4277>; Abgerufen am 25.11.2021
- Bochum Total 2010 UG (2021): Bochum Total. <https://bochumtotal.de/>; Abgerufen am 25.11.2021
- BORIS-NRW, Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land NRW (2022)
- Bristollegiblecity.info (2018): Bristol Legible City; Abgerufen von: <https://www.bristollegiblecity.info/projects/>; Abgerufen am 10.10.2022
- Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Bundesfernstraßengesetz (FStrG); <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/BJNR009030953.html>; Abgerufen am 15.11.2021
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Verkehr in Zahlen 2020/2021. 49. Jahrgang. Flensburg.
- Caravanning Industrie Verband e. V. (CIVD) (2021): Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor in Deutschland 2021, Abgerufen am 12.07.22
- Destatis (Statistisches Bundesamt) 2020: Zahl der Haushalte mit E-Bikes hat sich seit 2015 fast verdreifacht. Abgerufen von: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20\\_375\\_639.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_375_639.html); Abgerufen am 10.10.2022
- Dangschat, Jens S. (2018): Der Milieuansatz in der Mobilitätsforschung. Projekt mobility2know4ways2go, Wien
- DB (2021): Wesel – Bocholt Elektrifizierung. <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wesel-bocholt-elektrifizierung>; Abgerufen am 10.11.2021
- Deutsche Norm, DIN 79008-1 (2016): Stationäre Fahrradparksysteme – Teil 1: Anforderungen, Abgerufen am 09.07.22
- Deutscher Tourismusverband Service GmbH (2021): DTV sterneferien. <https://www.sterneferien.de/>; Abgerufen am 20.09.2021

- DPA (2021): Dortmund ist die Hauptstadt des Privatautos. <https://www.sueddeutsche.de/service/statistik-dortmund-ist-die-hauptstadt-des-privatautos-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-210608-99-908419>; Abgerufen am 23.08.2021
- Duden (2021a): Freizeit. <https://www.duden.de/rechtschreibung/Freizeit> [30.03.2021].
- Duden (2021b): Tourismus. <https://www.duden.de/rechtschreibung/Tourismus> [30.03.2021].
- Duisburg Kontor Hallenmanagement GmbH (2021): <https://www.landschaftspark.de/aktuelles/ruckblick-auf-jubilaumsjahr-2019-1-1-millionen-gaste-im-landschaftspark/>; Abgerufen am 25.11.2021
- dwif (2021): Wirtschaftsfaktor Tourismus für das Ruhrgebiet 2019, München
- ECF (2021): EuroVelo 3. Pilger-Route. <https://de.eurovelo.com/ev3>; Abgerufen am 29.09.2021
- ExtraSchicht (2022): Mobilitätsplan. <https://www.extraschicht.de/home/>; Abgerufen am 12.07.2022
- FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e.V. (2021): VELTINS-Arena - meistbesuchtes Stadion Deutschlands. <https://schalke04.de/veltins-arena/veltins-arena-meistbesuchtes-stadion-deutschlands-2/>; Abgerufen am 25.11.2021
- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Abgerufen am 22.07.22
- FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Abgerufen am 22.07.22
- FGSV (2010): Empfehlungen für Planung und betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. FGSV Verlag GmbH, Köln.
- Freizeitgesellschaft Metropole Ruhr mbH, Das Freizeitzentrum Kemnade (2021): Alle für eines – Freizeitzentrum Kemnade. <https://kemnadersee.de/unser-team/>; Abgerufen am 25.11.2021
- Gasometer Oberhausen GmbH (2018): Expertengespräch Jeanette Schmitz für das Tourismuskonzept Oberhausen, 22.11.2018, Oberhausen
- GoingElectric (2021): Stromtankstellenverzeichnis. <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/>; Abgerufen am 23.08.2021
- GreenSign (2022): GreenSign Hotel, <https://www.greensign.de/zertifizierung/greensign-hotel/>, Abgerufen am 17.07.22
- Hotelstars Union AISBL (2021): Hotelsuche. <https://www.hotelstars.eu/de/deutschland/service/hotelsuche/>; Abgerufen am 20.09.2021
- infas (2017): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, Abgerufen am 17.07.22
- infas, DLR, IVT und infas 36 (2017a): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Datensatz MiD für RVR Verbandsgebiet.
- infas, DLR, IVT und infas 36 (2017b): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). MiD 2017 Nutzerhandbuch - Fragenübersicht.
- Infas, DLR, IVT (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Grafiken zum Radverkehr und Fußverkehr.
-

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2021): Statistik Monatserhebung im Tourismus. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/>; Abgerufen am 20.09.2021

interkommunale Kooperation der Städte Hattingen, Witten, Wetter (Ruhr), Herdecke und Hagen, Dieter Blase Projekte Konzepte, Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH (2020): Entwicklungsstudie Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal. 1. Fortschreibung. Essen

IT NRW (2021): Betriebe, geöffnete Beherbergungsbetriebe, Betten, angebotene Betten, Ankünfte und Übernachtungen - Reisegebiete - Stichtag/Jahr. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/> [30.01.2021].

Landesdatenbank NRW (2018): Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/>; Abgerufen am 22.07.2021

Landesdatenbank NRW (2021): Bevölkerungsvorausberechnung (Basisvariante) für den 01.01.2040. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/>; Abgerufen am 22.07.2021

Landeshauptstadt Düsseldorf (2022): <https://www.duesseldorf.de/radschlag/fahrrad-parken.html>, Abgerufen am 15.07.22

Landschaftsverband Rheinland (LVR) (2019): Lagebericht zum Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019.

Maximilianpark Hamm GmbH (2021): Der Park. <https://www.maximilianpark.de/attraktion/der-park/>; Abgerufen am 25.11.2021

MESSE ESSEN GmbH (2021): Die MESSE ESSEN GmbH. <https://www.messe-essen.de/messeplatz-essen/>; Abgerufen am 07.09.2021

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE) (2019): Vernetzt, digital, innovativ. Die neue Strategie für das Tourismusland Nordrhein-Westfalen. [https://tourismusverband.nrw/\\_Resources/Persistent/5/9/5/c/595c4381ca799eb7907aa89b1a858679acbbfe00/Landestourismusstrategie-NRW.pdf](https://tourismusverband.nrw/_Resources/Persistent/5/9/5/c/595c4381ca799eb7907aa89b1a858679acbbfe00/Landestourismusstrategie-NRW.pdf); Abgerufen am 11.10.2022

Næss, Peter (2016): Urban Planning: Residential Location and Compensatory Behaviour in Three Scandinavian Cities. In: Rethinking Climate and Energy Policies, S. 181-207

NIAG (2022): Fahrplan SL42. <https://niag-online.de/bus-bahn/fahrplanauskunft/>, Abgerufen am 20.08.2022

nullbarriere.de (2022): Zwei-Sinne-Prinzip. <https://nullbarriere.de/rau-barrierefrei-bauen-zwei-sinne-prinzip.htm>, Abgerufen am 05.10.2022

Openstreetmap-Mitwirkende (2020): Die freie Weltkarte. <http://www.openstreetmap.org/> [21.12.2020].

POPMODERN Veranstaltungs GmbH (2021): Die schönsten Momente des Juicy Beats Festivals 2019. <https://www.juicybeats.net/de/news/die-schnsten-momente-des-juicy-beats-festivals-2019/148>; Abgerufen am 25.11.2021

Radkultur (2022): Die Initiative Pendlerbrezel, <https://www.radkultur-bw.de/die-initiative/pendlerbrezel>, Abgerufen am 23.07.22

---

- raumkom (2020): IGA Vorstudie Verkehr-Mobilität. Endbericht. Trier.
- Ruhr Tourismus GmbH (RTG) (2022): Strategie Ruhr Tourismus GmbH für die Metropole Ruhr. <https://www.ruhr-tourismus.de/wp-content/uploads/2022/05/RTG-Strategiepapier-050522.pdf>; Abgerufen am 11.10.2022
- RVR (2018a): Freizeit- und Tourismuskonzept Metropole Ruhr (FTK). Zwischenbericht 2018. Essen.
- RVR (2018b): Freiraumkonzept Metropole Ruhr. [https://www.ruhrverband.de/fileadmin/pdf/wissen/Fachveranstaltungen/Flussgebietsmanagement/2018/14\\_Mann\\_2018-11-20-FRK-Gew%C3%A4sser\\_02.pdf](https://www.ruhrverband.de/fileadmin/pdf/wissen/Fachveranstaltungen/Flussgebietsmanagement/2018/14_Mann_2018-11-20-FRK-Gew%C3%A4sser_02.pdf); Abgerufen am 18.1.22
- RVR (2018c): Regionaltouristisches Konzept für den Naturpark Hohe Mark. Endbericht. Essen.
- RVR (2019a): Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr (RRWN). Endbericht. Essen.
- RVR (2019b): Freizeitgesellschaften - Badbesucher und Einnahmen 2019 im Vergleich zum SOLL 2019.
- RVR (2020a): Regionalstatistik September 2020. [https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user\\_upload/01\\_RVR\\_Home/03\\_Daten\\_Digitales/Regionalstatistik/03\\_Publikationen/2020-09\\_Regionalstatistik\\_Ruhr\\_Zuwanderung\\_in\\_der\\_Metropole\\_Ruhr.pdf](https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/03_Daten_Digitales/Regionalstatistik/03_Publikationen/2020-09_Regionalstatistik_Ruhr_Zuwanderung_in_der_Metropole_Ruhr.pdf); Abgerufen am 11.08.2021
- RVR (2020b): Bevölkerung. <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>; Abgerufen am 11.08.2021
- RVR (2021a): Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr (RMEK): Endbericht. Essen.
- RVR (2021b): Regionalumfragen Ruhr, RUHR.TOPCARD Nutzerbefragung 2021.
- RVR (2021c): WALDband. 4. Statusbericht. Essen. Abgerufen unter [https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user\\_upload/01\\_RVR\\_Home/02\\_Themen/Freizeit\\_Tourismus/Waldband/2021\\_Juli\\_Statusbericht\\_WALDband.pdf](https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Freizeit_Tourismus/Waldband/2021_Juli_Statusbericht_WALDband.pdf). Abgerufen am 13.09.2022
- Reichert, Alexander; Holz-Rau Christian; Scheiner, Joachim (2016): GHG emissions in daily travel and long-distance travel in Germany – Social and spatial correlates. In: Transportation Research D: Transport and Environment, p. 25-43.
- RTG (2017): Marketingstrategie 2017-2022 der Ruhr Tourismus GmbH.
- RTG (2019): RUHR.TOPCARD - Ranking 2019.
- RTG, radrevier.ruhr / Jochen Tack (2020): Zeche Ewald in Herten. <https://presse.ruhr-tourismus.de/images/radrevier-punkt-ruhr-herten-zeche-ewald-c-radrevier-punkt-ruhr-strich-jochen-tack-1949860>, Abgerufen am 03.10.2022
- RTG (2021): Was ist die ExtraSchicht?. <https://www.extraschicht.de/extraschicht/was-ist-die-extra-schicht/>; Abgerufen am 25.11.2021
- Scherf, Christian; Knie, Andreas; Pfaff, Theresa; Ruhrort, Lisa; Schade, Wolfgang; Wagner, Udo (2019): Mobilitätsmonitor Nr. 9-November 2019. In: Internationales Verkehrswesen (71) 4, S.66-69.
-

SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH (2017): Kurzprofile und Informationen zu den Sinus-Milieus, Heidelberg / Berlin

Stadt Dortmund (2020): 10 Jahre "Metropolradruhr". [https://www.dortmund.de/de/leben\\_in\\_dortmund/nachrichtenportal/alle\\_nachrichten/nachricht.jsp?nid=643087](https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/nachrichtenportal/alle_nachrichten/nachricht.jsp?nid=643087); Abgerufen am 30.08.2021

Stadt Essen (2019): Haushaltsbefragung. [https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente\\_7/verkehrsthemen/haushaltsbefragung/HHB\\_Essen\\_2019\\_Langfassung.pdf](https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/haushaltsbefragung/HHB_Essen_2019_Langfassung.pdf); Abgerufen am 23.08.2021

Stadt Essen, Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen (2018): 50 Jahre Grugapark-Besucherstatistik, Essen

Stadt Gelsenkirchen (2021): Freizeit & Sport im Nordsternpark. [https://www.gelsenkirchen.de/de/freizeit/ausfluege\\_und\\_sehenswuerdigkeiten/nordsternpark/erlebnis\\_nordsternpark/index.aspx](https://www.gelsenkirchen.de/de/freizeit/ausfluege_und_sehenswuerdigkeiten/nordsternpark/erlebnis_nordsternpark/index.aspx); Abgerufen am 25.11.2021

Stadtmarketing Herne GmbH (2021): Cranger Kirmes - Zahlen, Daten, Fakten. <https://www.crangerkirmes.de/presse/zahlen-daten-fakten.html>; Abgerufen am 25.11.2021

Stadtwerke Gelsenkirchen GmbH (2019): Jahresabschluss der Stadtwerke Gelsenkirchen GmbH und Tochtergesellschaften. <https://www.stadtwerke-gelsenkirchen.de/ausgabe/jahresabschluss-der-stadtwerke-gelsenkirchen-gmbh-und-tochtergesellschaften.html>; Abgerufen am 25.11.2021

Statista GmbH (2021): Anzahl der Besucher des Zoos Duisburg vom Jahr 2009 bis 2019. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/248612/umfrage/besucherzahlen-des-zoos-duisburg/>; Abgerufen am 15.11.2021

Stiftung Zollverein (2019): BASIS PRESSE-INFORMATION Tourismus, Essen

Stiftung Zollverein (2021): Historie. <https://www.zollverein.de/ueber-zollverein/geschichte/>; Abgerufen am 25.11.2021

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) (2021): § 3 (Fn 5) Einteilung der öffentlichen Straßen, Bekanntmachung der Neufassung vom 23.09.1995.

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_detail?sg=0&menu=0&bes\\_id=3894&anw\\_nr=2&aufgehoben=N&det\\_id=427002](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=3894&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=427002); Abgerufen am 15.11.2021

Straßenverkehrsordnung (StVO) (2013)

VDV (2019): VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV.

Verband Internet Reisevertrieb e.V. (VIR) (2021): Daten & Fakten zum Online-Reisemarkt 2021, Unterhaching

Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) (2021): Sharing-Angebote: Große Bekanntheit, geringe Nutzung. <https://www.vzbv.de/pressemitteilungen/sharing-angebote-grosse-bekanntheit-geringegenutzung>; Abgerufen am 20.09.2021

VRR (2020): Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. [https://www.vrr.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/magazin/2020\\_Artikel/1\\_Bericht\\_Mobilstationen.pdf](https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/magazin/2020_Artikel/1_Bericht_Mobilstationen.pdf); Abgerufen am 11.08.2021

---



VRR (2021): Stationsbericht. Im Verkehrsverbund Rhien-Ruhr für 2021. Gelsenkirchen

Spiegel (2022): 9-Euro-Ticket erweist sich als Freizeitticket. <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/9-euro-ticket-erweist-sich-laut-umfrage-als-freizeitticket-a-77af7e4e-a6b6-476a-ace9-4b0425d422d7>, Abgerufen am 05.09.22

Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH (2020): Geschäftsbericht 2019.

Zängler, T.; Karg, G. (2003): Motive der alltäglichen Freizeitmobilität: Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Mit 17 Tabellen. Berlin (= Mobilitätsverhalten in der Freizeit): 51–66.

Zukunft Mobilität (2011): Die wahren Kosten eines Kilometers Autofahrt. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/2487/analyse/die-wahren-kosten-eines-kilometers-autofahrt/>; Abgerufen am 10.11.2021

Zukunftsinstitut (2021): Tourismus nach Corona: Alles auf Resonanz!. <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/tourismus-nach-corona-alles-auf-resonanz/>; Abgerufen am 20.09.2021

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, Abgerufen am 20.07.22

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage, Abgerufen am 20.07.22

---

## 9 Anhang

### Vernetzung im Regionalverkehr nach außen

Linie	Bedeutende Vernetzungen nach außen
RE 1: <b>Hamm – Kamen – Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim – Duisburg</b> – Düsseldorf – Köln – Aachen	Rheinland (Düsseldorf, Köln) Internationaler Flughafen (Düsseldorf)
RE 2: <b>Düsseldorf – Duisburg – Mülheim – Essen – Gelsenkirchen – Herne-Wanne-Eickel – Recklinghausen – Marl – Haltern</b> – Münster – Osnabrück	Rheinland (Düsseldorf), Internationaler Flughafen (Düsseldorf) Münsterland (Münster)
RE 3: <b>Hamm – Kamen – Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne – Gelsenkirchen – Essen-Altenessen – Oberhausen – Duisburg</b> – Düsseldorf	Rheinland (Düsseldorf), Internationaler Flughafen (Düsseldorf)
RE 4: <b>Dortmund – Witten – Wetter (Ruhr) – Hagen – Ennepetal – Schwelm</b> - Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach - Aachen	Rheinland (Düsseldorf), Bergisches Land (Wuppertal)
RE 5: <b>Wesel – Voerde – Dinslaken – Oberhausen – Duisburg</b> – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz	Niederrhein (Wesel) Rheinland (Düsseldorf, Köln, Bonn) Internationaler Flughafen (Düsseldorf)
RE 6: Köln/Bonn-Flughafen – Köln – Düsseldorf – <b>Duisburg – Mülheim – Essen – Bochum – Dortmund – Kamen – Hamm</b> – Bielefeld – Minden	Rheinland (Düsseldorf) Internationale Flughäfen (Düsseldorf, Köln/Bonn) Ostwestfalen (Bielefeld)
RE 7: Rheine – Münster – <b>Hamm – Unna – Holzwickede – Schwerte – Hagen – Ennepetal – Schwelm</b> - Wuppertal – Köln – Neuss - Krefeld	Rheinland (Köln) Bergisches Land (Wuppertal) Münsterland (Münster) Mittlerer Niederrhein (Krefeld)
RE 11: Düsseldorf – <b>Duisburg – Mülheim – Essen – Bochum – Kamen – Hamm</b> – Paderborn – Kassel	Rheinland (Düsseldorf) Internationaler Flughafen (Düsseldorf) Hochstift Paderborn Nordhessen (Kassel)
RE 13: <b>Hamm – Unna – Bönen – Holzwickede – Schwerte – Hagen – Ennepetal – Schwelm</b> – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach – Venlo	Bergisches Land (Wuppertal) Rheinland (Düsseldorf) Niederlande (Provinz Limburg)
RE 14: <b>Essen – Bottrop – Gladbeck – Dorsten</b> – Borken/Coesfeld	Westmünsterland

RE 16: <b>Essen – Bochum – Witten – Wetter (Ruhr) – Hagen</b> – Iserlohn / Siegen	Südwestfalen
RE 17: <b>Hagen – Schwerte – Fröndenberg</b> - Arnsberg – Brilon – Warburg (- Kassel)	Hochsauerland (Arnsberg)
RE 19: Düsseldorf – <b>Duisburg – Oberhausen – Dinslaken – Wesel – Hamminkeln-Mehrhoog</b> - Emmerich – Arnhem Hamminkeln - Bocholt	Rheinland (Düsseldorf) Internationaler Flughafen (Düsseldorf) Provinz Gelderland (Arnhem) Niederrhein (Kreis Kleve)
RB 33: Aachen - Mönchengladbach – Krefeld - <b>Duisburg – Mülheim - Essen</b>	Mittlerer Niederrhein (Krefeld, Kreis Viersen)
RB 35: Mönchengladbach – Krefeld - <b>Duisburg – Oberhausen – Essen-Altenessen – Gelsenkirchen</b>	Mittlerer Niederrhein (Krefeld, Kreis Viersen)
RE 42: Mönchengladbach – Krefeld - <b>Duisburg – Mülheim – Essen – Gelsenkirchen – Herne-Wanne-Eickel – Recklinghausen – Marl – Haltern</b> – Münster	Münsterland (Münster) Mittlerer Niederrhein (Krefeld, Kreis Viersen)
RB 45: <b>Dorsten</b> - Coesfeld	Westmünsterland
RE 49: Wuppertal – Velbert – <b>Essen – Mülheim – Duisburg – Oberhausen – Dinslaken – Wesel</b>	Bergisches Land (Wuppertal)
RB 50: <b>Dortmund – Lünen – Werne</b> - Münster	Münsterland (Münster)
RB 51: <b>Dortmund – Lünen – Selm</b> – Coesfeld – Gronau - Enschede	Münsterland Region Twente (Niederlande)
RB 52: <b>Dortmund – Herdecke – Hagen</b> - Lüdenscheid	Märkisches Sauerland (Lüdenscheid)
RB 53: <b>Dortmund – Schwerte</b> - Iserlohn	Märkisches Sauerland (Iserlohn)
RB 54: <b>Unna – Fröndenberg</b> – Menden - Neuenrade	Märkisches Sauerland
RE 57: <b>Dortmund – Fröndenberg</b> - Arnsberg – Brilon / Winterberg	Hochsauerland (Arnsberg)
RB 59: <b>Dortmund – Holzwickede – Unna</b> - Soest	Soester Börde (Soest)
RB 69: Münster – <b>Hamm</b> – Bielefeld	Münsterland (Münster) Ostwestfalen (Bielefeld)
RB 89: (Warburg -) Paderborn – <b>Hamm</b> - Münster	Hochstift Paderborn Münsterland (Münster)
RB 91: <b>Hagen</b> – Iserlohn / Siegen	Südwestfalen

## Sharing-Anbietende in der Metropole Ruhr

	Carsharing-Anbietende	Bikesharing-Anbietende	E-Scooter-Anbietende
<b>Bochum</b>	Greenwheels (16) flinkster (1) stadtmobil (6) sixtshare (k.A.) Ruhrauto (7) drive getaround (25) Ford Carsharing (2)	Metropolradruhr (7 Stationen) RevierRad (2 Stationen)	Lime Tier Bolt Voi
<b>Bottrop</b>	getaround (2)	Metropolradruhr (7 Stationen) RevierRad (2 Stationen)	voi
<b>Dortmund</b>	Ruhrauto (4) Greenwheels (31) flinkster (1) Willmobil Drive (2) getaround (40) Ford Carsharing (4)	Metropolradruhr (60 Stationen) RevierRad (1 Stationen)	Lime Tier Bird Bolt Voi
<b>Duisburg</b>	Ruhrauto (2) Greenwheels (3) flinkster (3) stadtmobil (5) sixtshare (k.A.) drive (1) getaround (20) Ford Carsharing (3)	Metropolradruhr (30 Stationen) RevierRad (3 Stationen)	Spin Lime Tier Zeus
<b>Essen</b>	Ruhrauto (4) Greenwheels (9) flinkster (6) stadtmobil (62) drive (6) getaround (50) Ford Carsharing (5)	Metropolradruhr (60 Stationen) RevierRad (2 Stationen)	Lime Spin Tier Bolt Voi
<b>Gelsenkirchen</b>	Ruhrauto (2)	Metropolradruhr (18 Stationen)	Lime Tier Bird Spin Bolt
<b>Hagen</b>	Greenwheels (2)		Zeus
<b>Hamm</b>	Stadtteilauto (5) flinkster (2) Ford Carsharing (2)	Metropolradruhr (7 Stationen)	Lime Tier

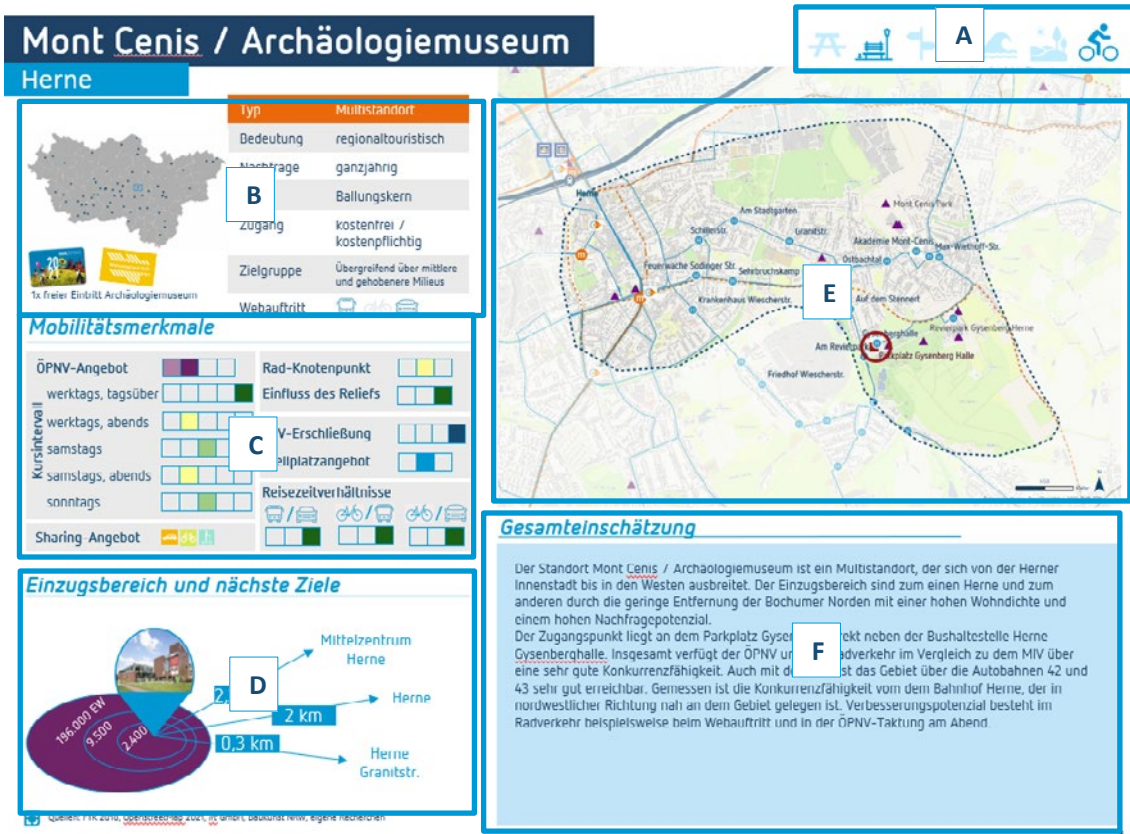
<b>Herne</b>		Metropolradruhr (15 Stationen)	Lime Tier Zeus
<b>Mühlheim a.d. Ruhr</b>	Ruhrauto (1) stadtmobil (4)	Metropolradruhr (30 Stationen) RevierRad (2 Stationen)	Lime Spin Tier Bolt
<b>Oberhausen</b>	Ruhrauto (1) flinkster (2) drive (2) Ford Carsharing (3)	Metropolradruhr (21 Stationen) RevierRad (1 Stationen) Call a Bike (1 Station)	Lime Tier
<b>Ennepe-Ruhr Kreis</b>	flinkster (4) Stadtmobil (1) drive (4) Ford Carsharing (4) Statt-Auto- Herdecke (4)		Lime Tier
<b>Kreis Recklinghausen</b>	Greenwheels (7)	RevierRad (1 Stationen)	Lime Tier Spin Voi Zeus
<b>Kreis Unna</b>	Greenwheels (2) flinkster (2) Stadtmobil (3)		
<b>Kreis Wesel</b>	flinkster (11) Ruhrauto (2) drive (5) (Ford Carsharing 4)	NiederrheinRad (9 Stationen)	

## Analyse-Steckbriefe

Die Ergebnisse der Hotspot-Analysen wurden in detaillierten Steckbriefen für die einzelnen Hotspoträume aufbereitet. Auf diese Weise lässt sich die Qualität des Mobilitätsangebotes hinsichtlich des Freizeit- und Tourismusverkehrs für die einzelnen Standorte beurteilen. Im Folgenden werden Aufbau und Inhalte der Steckbriefe erläutert.

### Steckbriefaufbau

Abbildung 115: Beispiel und Aufbau eines Steckbriefs



### Kartenlegende





## A - Themenfelder

	Route der Industriekultur		Gärten und Parks
	Emscher Landschaftspark		Gewässer mit Freizeitnutzung
	Halden mit Freizeitnutzung		Landschaftliche Erholungsräume
	radrevier.ruhr		

Die Themenfelder, welche oben rechts auf den Steckbriefen hinterlegt sind, stammen aus dem FTK (Entwurf 2018). Auf Basis dieser thematischen Einordnung wurden Mobilitätsanalysen durchgeführt.

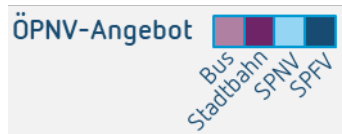
## B – Übersicht

Block B gibt eine Übersicht über den Standort. Neben der Übersichtskarte werden einige grundlegende Merkmale dargestellt, die für die Beurteilung der Freizeitmobilität von Relevanz sind. Unter der Übersichtskarte ist das Symbol der RUHR.TOPCARD bzw. WelcomeCard abgebildet, wenn diese an dem Standort gültig sind. Die Tabelle beinhaltet folgende Merkmale:

<i><b>Merkmale</b></i>	<i><b>Mögliche Ausprägung</b></i>	<i><b>Erläuterung</b></i>
<b>Typ</b>	Multistandort / Solitärstandort / Innenstadt / Landschaftlicher Erholungsraum	Kategorisierung der Hotspoträume für das FMK
<b>Bedeutung</b>	Touristisch / Regionaltouristisch	Basierend auf FTK
<b>Nachfrage</b>	Ganzjährig / saisonale Schwankung	Nachfrage und Besuchspeaks
<b>Lage</b>	Ballungskern / Ballungsrand / ländlicher Raum	Lage des Hotspots in der Metropole Ruhr
<b>Zugang</b>	Kostenfrei / kostenpflichtig	Zugang des (namensgebenden) Hotspots
<b>Zielgruppe</b>	Bezug zu Leitmilieus (relevant für Tourismusförderung (Fördermittel) und Tourismusmarketing (Kommunikation))	Zielgruppe basierend auf Sinius-Milieus
<b>Webauftritt</b>	  	Aufgeführte Anreisemöglichkeiten auf der Website des (namensgebenden Hotspots)

## C – Mobilitätsmerkmale

### ÖPNV-Angebot



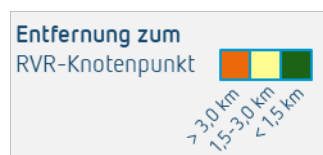
Im Bereich Mobilitätsmerkmale ist das ÖPNV-Angebot an den jeweiligen Hotspot-Räumen angegeben. Berücksichtigt wurden dabei die Einzugsbereiche der umliegenden Haltestellen, sodass die fußläufige Erreichbarkeit und das Angebot auch in den Randbereichen der Hotspoträume mit einfließt.

### Kursintervall



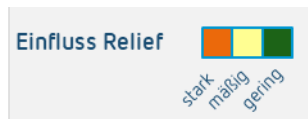
Die Herleitung des jeweiligen Kursintervalls, sprich der Abfahrtsfrequenz an einer Haltestelle zu unterschiedlichen Uhrzeiten und Wochentagen, erfolgte über die zur Verfügung stehenden Fahrplandaten (GTFS-Daten). Dafür wurden die Abfahrten je Stunde aller dort verkehrenden Angebote summiert und entsprechend des untersuchten Zeitraums dividiert. Liegt der Wert bspw. bei 3 so verkehrt dort alle 3 Minuten ein ÖPNV-Angebot. Auf diese Weise lassen sich Aussagen über die Angebotsqualität des ÖPNV (z. B. Wartezeit) treffen. Insgesamt wird dabei zwischen fünf verschiedenen Stufen der Abfahrtsfrequenz von weniger gleich 5 Minuten bis mehr gleich 40 Minuten unterschieden. Im Steckbrief angegeben ist immer das Kursintervall der relevanten bzw. nächstgelegenen Haltestelle (z. B. der Zugangspunkt).

### Entfernung zum RVR-Knotenpunkt



Zur Einschätzung der Erreichbarkeit im Radverkehr wurde die Entfernung zum Knotenpunktnetz des RVR hinzugezogen. Dabei wird angenommen, dass ein Zugangspunkt besser mit dem Fahrrad erreichbar ist, je näher ein RVR-Knotenpunkt an diesem Zugangspunkt liegt. Die Erreichbarkeit wurden dann als besonders gut eingeordnet, wenn ein RVR-Knoten weniger als 1,5 km entfernt ist, was einer Fahrtzeit von circa fünf Minuten entspricht (stark Topographie abhängig). Bei Entfernungen zwischen 1,5 und 3,0 km als Fahrtzeiten bis ca. zehn Minuten wurde die Erreichbarkeit als mittel, darüberhin ausgehend als weniger gut eingestuft.

### Einfluss des Reliefs



Das Relief vor Ort beeinflusst die Nutzung des Fahrrads stark. Die Einschätzung des Einflusses des Reliefs wurde anhand von Geländedaten aus dem europäischen Copernicus Programm vorgenommen. Dabei wurde das Relief im Umfeld von 1.000 Meter um den Zugangspunkte nach Steigungen bewertet. Der Einfluss des Reliefs ist demnach stark, wenn eine Steigung bzw. ein Gefälle von mehr als 5 % vorliegt. Ein mittlerer Einfluss zeichnet sich durch eine Steigung von zwei bis 5 % aus, ein geringer Einfluss, wenn eine Steigung weniger als 2 % aufweist.

### Stellplatzangebot



Als weiteres Mobilitätsmerkmal für den MIV wurde das Stellplatzangebot in den Hotspoträumen analysiert und in drei Kategorien eingeordnet. Hierbei wurde das Angebot in den abgegrenzten Räumen berücksichtigt.

### MIV-Erschließung



Zur Beurteilung der MIV-Erschließung wurde um das übergeordnete Straßennetz ein Radius von 1 km gelegt. Liegt ein Hotspot in diesem Radius, ist dieser durch den MIV erschlossen. Unterschieden wurde dabei nach Straßenklassen (Autobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße), da diesen unterschiedliche Erschließungsfunktionen und Geschwindigkeitsbegrenzungen zuteilwerden.

### Reisezeitverhältnisse



Tabelle 20 enthält die festgelegten Qualitätsstufen für das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der FGSV (RIN). Das Reisezeitverhältnis zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln kann ein ausschlaggebendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl sein. Sofern auch wahlfreie Verkehrsteilnehmende angesprochen werden sollen, sind die Qualitätsstufen A und B zu empfehlen.

Zur Darstellung auf den Steckbriefen wurden die Qualitätsstufen (QS) geclustert (vgl. Legende), so dass die grüne Farbgebung der QS A entspricht, gelb den QS B und C und orange den QS D, E und F. Gemessen wurde die Fahrzeit von Zugangspunkt bis zum nächsten zentralen Ort bzw. Hauptbahnhof. Für Innenstädte wurde daher keine Reisezeit berechnet, da diese in direkter Nähe zum Hbf liegen.

Tabelle 20: Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse

Qualitätsstufe	Reisezeitverhältnis ( $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ )		Schlussfolgerung
A	sehr günstig	< 1,0	konkurrenzfähig
B	günstig	1,0 bis < 1,5	bedingt konkurrenzfähig
C	zufriedenstellend	1,5 bis < 2,1	
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8	nicht konkurrenzfähig
E	schlecht	2,8 bis < 3,8	
F	sehr schlecht	$\geq 3,8$	

Quelle: RIN (FGSV 2008)

Dieses Mobilitätsmerkmal wurde zum Vergleich der Verkehrsmittel untereinander genutzt, die Darstellung ist von links nach rechts zu lesen, sprich das abgebildete linke Verkehrsmittel im Vergleich zum rechten. Im untenstehenden Beispiel ist der ÖPNV auf der untersuchten Relation schneller als der MIV – das Reisezeitverhältnis entspricht der QS A. Demnach ist der ÖPNV konkurrenzfähig zum MIV. Das Fahrrad dagegen ist nicht konkurrenzfähig zum ÖPNV, d. h. in diesem Fall würde die Wahl i. d. R. auf den ÖPNV fallen. Zuletzt wird das Reisezeitverhältnis mit dem Fahrrad dem des MIV gegenübergestellt. Dieser Vergleich ergibt im untenstehenden Beispiel, dass das Fahrrad im Vergleich zum MIV nur bedingt konkurrenzfähig ist, aber dennoch ein Teil der Reisenden das Fahrrad für die untersuchte Relation präferieren.



### Sharing-Angebot

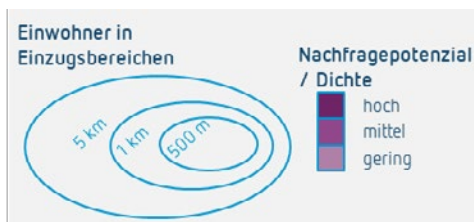


Das Thema vernetzte Mobilität, sprich Intermodalität, soll in Zukunft eine immer größere Rolle spielen. Um den Bestand abzubilden, wurden die Sharing-Angebote an den Hotspots analysiert und als Mobilitätsmerkmal aufgenommen. Berücksichtigt wurden Car-, Bike-, E-Scooter- und Rollersharing.

### D – Einzugsbereich und nächste Ziele

Im Bereich „Einzugsbereich und nächste Ziele“ auf dem Steckbrief ist dargestellt, wie viele Einwohner\*innen (Zensus-Daten 2011) in den jeweiligen Luftlinien-Radien von 500 m, 1 und 5 km um die Hotspotstandorte wohnen. Auf Basis dieser Werte lässt sich die Dichte und entsprechend das Nachfragepotenzial der lokalen Bevölkerung einschätzen.

## Einzugsbereiche



## E – Übersichtskarte

Auf der Übersichtskarte ist die Mobilitätsinfrastruktur in den jeweiligen Hotspoträumen dargestellt. Berücksichtigt wurde die ÖV-Infrastruktur mit Haltepunkten und Linienverläufen sowie Anleger der Schifffahrt. Im Bereich Radverkehr dargestellt sind die Stationen des Metropolradruhr (MRR), radre- vier.ruhr Knotenpunkte und Radstationen sowie das Radwegenetz. Das Thema Multi- und Intermobilität wird abgedeckt über die potenziellen Standorte der Mobilstationen sowie B+R und P+R.

## F – Gesamteinschätzung

Block F beinhaltet eine qualitative Einordnung der Mobilitätsmerkmale, die Beschreibung von Besonderheiten unter Berücksichtigung des Hotspot-Typs und Einzugsbereichs.

## Hotspotübersicht

Nr.	Name des Hotspots	Nr.	Name des Hotspots
1	Mont Cenis/ Archäologiemuseum	33	Kemnader See
2	Tiger and Turtle	34	Innenstadt Wesel
3	Westfalenpark	35	Bottrop Innenstadt/Museum Quadrat
4	Maximilianpark	36	Innenstadt Hamm
5	Freilichtmuseum Hagen	37	Rheinaue WES/DU
6	Silbersee II Haltern	38	Xanten/Wesel
7	Halterner Stausee	39	DU Stadtwald/Saarner Mark
8	Halde Großes Holz/ Marina Rünthe	40	Kirchheller Heide
9	Schiffshebewerk/ Schleusenpark Waltrop	41	Hohe Mark
10	Mechtenberg/ Halde Rheinelbe	43	Haard
11	Haus Ripshorst	44	Elfringhauser Schweiz
12	Halde Prosperstraße/Grusellabyrinth NRW	45	Bergisch Märkisches Hügelland
13	Halde Haniel	46	Dämmerwald
14	Lindenbrauerei	47	Cappenberger Wald
15	Henrichshütte Hattingen	48	Landschaftspark Duisburg
16	Eisenbahnmuseum	49	Gasometer Oberhausen
17	MüGa / Ruhrbania	50	Baldeneysee / Villa Hügel
18	Harkort-/Hengsteysee	51	Unesco Weltkulturerbe Zollverein
19	Sechs-Seen-Platte Duisburg	52	Innenstadt Bochum

<b>20</b>	Nordsternpark	<b>53</b>	Grugapark/ Grugahalle/Rüttenscheid
<b>21</b>	Ebertbad/ OB Innenstadt	<b>54</b>	FZX Xanten/ Altstadt/ APX
<b>22</b>	Kloster Kamp, Zeche Friedrich Heinrich, LAGA	<b>55</b>	Innenhafen Duisburg
<b>23</b>	Innenstadt Moers	<b>56</b>	Zeche Zollern
<b>24</b>	Ruhr Park Bochum	<b>57</b>	Kokerei Hansa/ Deussenberg
<b>25</b>	Innenstadt Gelsenkirchen	<b>58</b>	Landschaftspark Hoheward
<b>26</b>	Innenstadt Recklinghausen	<b>59</b>	Movie Park/ Schloss Beck
<b>27</b>	Haarener See	<b>60</b>	S04 Sportpark
<b>28</b>	Museumquartier Hagen/ Hohenhof	<b>61</b>	Innenstadt Essen
<b>29</b>	Haldenlandschaft Moers/Neukirchen-Vluyn	<b>62</b>	Zoom Erlebniswelt
<b>30</b>	Tetraeder	<b>63</b>	Innenstadt Dortmund
<b>31</b>	Zeche Nachtigall/Muttental	<b>64</b>	Signal Iduna Park/ Westfalenhallen



Analyse-Steckbriefe

Mont Cenis / Archäologiemuseum

Herne



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganztägig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

Mobilitätsmerkmale

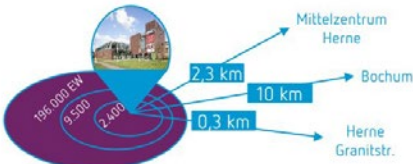
ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			



Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Mont Cenis/Archäologiemuseum ist ein Multistandort, der sich von der Herner Innenstadt bis in den Osten erstreckt. Der Zutritt ist jeweils einmal mit der RUHR.TOPCARD und der WelcomeCard Ruhr frei. Der Zugangspunkt liegt an dem Parkplatz Gysenberg direkt neben der Bushaltestelle Herne Gysenberghalle. Die Taktung des ÖPNV, der sich aus Stadtbahn und Bus zusammensetzt, beträgt zwischen 5 min bis alle 40 min. Der westliche Teil des Gebietes ist durch die Stadtbahnlinie und die Nähe zum Bahnhof deutlich besser angebunden. Quer durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Rund ums Wasser“ und „Es grünt so grün“. Im Westen liegen zwei metropolradrühr-Stationen und zwei potenzielle Mobilstationen. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahnen 42 und 43. Die Stellplätze sind gebührenpflichtig. Insgesamt ist die Erschließung durch den MIV sehr gut. Im Vergleich dazu schneidet der Radverkehr durch wenige Radrouten und fehlende Knotenpunkte schlecht ab. Der ÖPNV ist durch die teilweise niedrige Taktung besonders in den Abendstunden unattraktiv. Bei den Reisezeitvergleichen schneiden durch die Nähe zum Herner Bf dagegen der ÖPNV und besonders der Radverkehr besser ab als der MIV. Mont Cenis und Archäologiemuseum sind gut erschlossen – trotzdem sollten weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes vorgenommen werden, insbesondere eine verbesserte Taktung des ÖPNV in den Abendstunden und eine priorisierte Anbindung für den Radverkehr.

Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Baukuntz NRW, eigene Recherchen

1

Tiger and Turtle

Duisburg



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganztägig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			



Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Tiger and Turtle ist ein Solitärstandort im Duisburger Süden in der Nähe der Hüttenwerke Krupp Mannesmann. Der Zugang ist kostenfrei. Der Einzugsbereich umfasst kleinräumig den Duisburger Süden und großräumig die Städte Krefeld, Mülheim, Düsseldorf, Ratingen und Duisburg. Diese Einzugsbereiche sind relativ dicht besiedelt und sorgen für ein hohes Besucherpotenzial. Hohe Besucherzahlen sind insbesondere bei gutem Wetter zu erwarten. Der Standort verfügt über eine Stadtbahnhaltestelle der Linie 903, die zugleich der Zugangspunkt ist. Die Kursintervalle liegen werktags bei 15 Minuten und abends und an Sonn- und Feiertagen bei über 40 Minuten. Durch das Gebiet verläuft die Radroute „Erlebnisweg Rheinschiene“ in Nord-Süd-Richtung, mitsamt eines Abstechers auf die Halde. Im Süden befindet sich zusätzlich ein Knotenpunkt des Radnetzes NRW. Der Radverkehr ist somit gut an den Hotspot angeschlossen. Fahrradverleihstationen oder potenzielle Mobilstationen gibt es nicht auf dem Gebiet. Die Erschließung des MIV ist durch kostenfreie Parkplätze und den Anschluss an die Autobahn 59 und die Bundesstraße 288 sehr gut. Ein Defizit des ÖPNV ist die 20- bis 40-minütige Taktung. Da jedoch eine direkte Verbindung zum Duisburger Hbf besteht, ist der ÖPNV im Reisezeitvergleich schneller als der MIV. Insbesondere bei der Taktung des ÖPNV sind Verbesserungen erforderlich, nachrangig auch Maßnahmen der Shared Mobility.

Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen

2



## Westfalenpark

Dortmund



1x freier Eintritt

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

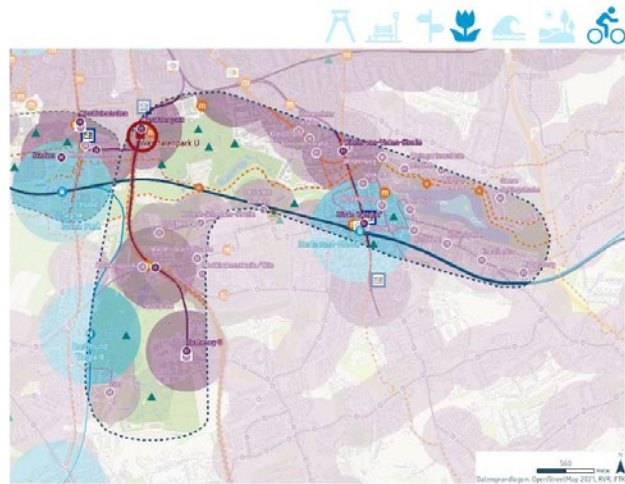
### Mobilitätsmerkmale

Westfalenpark	ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
	werktags, abends		MIV-Erschließung	
	samstags		Stellplatzangebot	
	samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags				
Sharing-Angebot				

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Dortmund-App, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Westfalenpark ist ein Multistandort unmittelbar südlich der Dortmunder Innenstadt, der mehrere Sehenswürdigkeiten umschließt: Neben dem Westfalenpark auch den Phoenix-See, Phoenix West, den Rombergpark und den Dortmunder Zoo. Da diese Attraktionen durch ihre Bekanntheit und gute Verkehrsanbindung viele Besucher\*innen anlocken, ist insbesondere der kostenfreie Phoenix-See an Tagen mit gutem Wetter sehr stark besucht. Zu den kostenpflichtigen Sehenswürdigkeiten wie dem Westfalenpark und dem Zoo gibt es mit der RUHR.TOPCARD einmalig einen freien Eintritt. Der festgelegte Zugangspunkt ist die Stadtbahnhaltestelle Westfalenpark. Die Kursintervalle an dieser Haltestelle liegen im mittleren bis sehr guten Bereich, d. h. auch abends oder am Wochenende verkehrt dort wenigstens alle 20 Minuten ein Angebot des ÖPNV. Durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Rund um die City“, „Emscher-Weg“ und „Deutsche Fußballroute NRW“. Außerdem sind mehrere Knotenpunkte sowie metropolradruhr-Leihstationen im Hotspotraum zu finden. Potenzielle Mobilstationen sind u. a. am Bahnhof Hörde vorgesehen. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraßen 1, 54 und 236. Die Stellplatzsituation am Phoenix-See ist durch die dichte Wohnbebauung um den See an dieser Stelle ein Problem. Parkplätze an den Westfalenhallen und am Westfalenpark sind gebührenpflichtig. Direkt angrenzend ist der Hotspotraum Signal Iduna Park/Westfalenhallen. Der Hotspotraum Westfalenpark ist insgesamt gut erschlossen und wird stark frequentiert, Maßnahmen sind gegebenenfalls standortscharf an den jeweiligen Sehenswürdigkeiten durchzuführen.

3

## Maximilianpark

Hamm



1x freier Eintritt mit Glassefent

1x freier Eintritt

Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

Maximilianpark	ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
	werktags, abends		MIV-Erschließung	
	samstags		Stellplatzangebot	
	samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags				
Sharing-Angebot				

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Baukunst NRW, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Solitärstandort Maximilianpark liegt im Osten Hamm. Der Eintritt ist kostenpflichtig, mit der RUHR.TOPCARD und der WelcomeCard Ruhr kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Parkplatz im Norden. Erreichbar mit dem öffentlichen Verkehr ist der Standort per Bus über die gleichnamige Haltestelle Maximilianpark; diese wird von den Linien 1, 3, 5 und 6 bedient. Die Kursintervalle reichen von unter 10 Minuten an Werktagen bis über 40 Minuten an Samstagabenden. Die Unterschiede machen ein eigentlich gut ausgebautes Angebot eher unattraktiv. Für Familien, die Hauptzielgruppe der Sehenswürdigkeit, ist ein hoher Takt tagsüber vorteilhaft, da sie den Park eher zu diesen Zeiten besuchen. In unmittelbarer Nähe des Zugangspunkts ist der Knotenpunkt 12 des Radwegenetzes; dort führen die Radrouten „Landesgartenschau-Route“, „Römer-Lippe-Route“ und die „Route der Industriekultur per Rad“ am Park vorbei. Potenzielle Mobil-, Rad- oder ähnliche Stationen sowie Anlagen für Park and Ride und Bike and Ride fehlen in der Nähe des Standortes. Sharing-Angebote bestehen für Autos und Fahrräder. Die MIV-Erschließung erfolgt über Kreisstraßen wie die Soester Straße, die zur Autobahn 2 führt. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Die MIV-Erschließung ist insgesamt gut. Die Reisezeitvergleiche zeigen dennoch Vorteile für den ÖPNV durch direkte Verbindungen zum Hauptbahnhof Hamm und für den Radverkehr. Der gut angebundene Standort mit spezifischer Nutzer\*innengruppe sollte im Hinblick auf den ÖPNV und die Intermodalität gefördert werden.

4

## Freilichtmuseum Hagen

Hagen



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Freilichtmuseum werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Freilichtmuseum werktags, abends		MIV-Erschließung	
Freilichtmuseum samstags		Stellplatzangebot	
Freilichtmuseum samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
Freilichtmuseum sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Solitärstandort Freilichtmuseum Hagen liegt im eher ländlich geprägten Süden der Stadt Hagen. Mit Besitz der RUHR.TOPCARD ist ein Eintritt kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Bushaltestelle Freilichtmuseum, die von den Linien 84 und 512 bedient wird. Die Kursintervalle sind abends mindestens 40 und werktags tagsüber 10-19 Minuten lang. Vor dem Zugangspunkt befindet sich der Knotenpunkt 71 des radrevier.ruhr. Zudem verlaufen hier die Routen des Radverkehrsnetzes NRW und des Knotenpunktnetzes. Die großen Höhenunterschiede im Umfeld bremsen jedoch den Radverkehr. Mobil-, Rad- oder ähnliche Stationen sowie Anlagen für Park and Ride und Bike and Ride liegen nicht in der Nähe des Standorts. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 54 im Osten. Die Pkw-Stellplätze sind gebührenpflichtig. Der Vergleich der Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel zeigt, dass der ÖPNV und besonders der Radverkehr Zeitvorteile gegenüber dem MIV haben. Die Taktung der Buslinien, die Höhenunterschiede und die periphere Lage sorgen jedoch dafür, dass viele Besucher\*innen mit dem Auto anreisen und der Standort somit vor allem über den MIV erschlossen ist. Aufgrund dessen ist über eine Erweiterung des Parkangebots nachzudenken, sollten die Kapazitäten überlastet sein. Insbesondere durch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots kann der Umweltverbund gestärkt werden.

5

## Silbersee II Haltern

Kreis Recklinghausen



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	milieübergreifend
Webaufritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Weilenbogen werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Weilenbogen werktags, abends		MIV-Erschließung	
Weilenbogen samstags		Stellplatzangebot	
Weilenbogen samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
Weilenbogen sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, RVR, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Silbersee II liegt zwischen den Mittelzentren Dülmen und Haltern am See, am nördlichen Rand der Metropole Ruhr. Der Eintritt in das Strandbad ist kostenpflichtig und die RUHR.TOPCARD bietet keine Vergünstigung an. Das Strandbad ist nur im Sommer geöffnet. Die Wohnichte im Umfeld des Hotspots und die Einwohnerdichte sind niedrig durch die ländliche Prägung des Umlandes. Der gewählte Zugangspunkt des Hotspotsraums ist der Parkplatz des Strandbades. Die nächstgelegene regelmäßig bediente Haltestelle ist Wellenbogen. Dort verkehrt die Buslinie 273 maximal stündlich, am Wochenende stündlich bis zweistündlich, je nach Tageszeit. Der RE-Haltepunkt Sythen liegt ca. 3,5 km entfernt und ist somit fußläufig nicht in max. 20 Minuten erreichbar. Am See entlang verlaufen die Radrouten „H1 – Grenzen und Geschichten“ und „H2 – Lebendige Natur“. Die Entfernung zum nächsten Knotenpunkt ist jedoch groß, auch gibt es keine Sharing-Angebote in der Nähe. Die MIV-Erschließung in 1 km Umkreis erfolgt über die Landesstraße 551, der Autobahnanschluss zur A 43 liegt etwa 4 km entfernt. Die Parkplätze am Zugangspunkt sind gebührenpflichtig. Insgesamt ist der Standort stark autoorientiert, eine Anreise mit dem ÖPNV gestaltet sich insbesondere am Wochenende schwierig und aufgrund des Fahrplans wenig flexibel. Aufgrund dessen ist der ÖPNV hier wenig konkurrenzfähig und das Fahrrad von Haltern am See Hbf aus sogar schneller. Alternativen im Umweltverbund, insbesondere unter Berücksichtigung der Intermodalität, sind hier gefordert.

6



## Halterner Stausee

Kreis Recklinghausen



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	milieübergreifend
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	sonntags		MIV-Erschließung	
	Seebad	werktags, abends		Stellplatzangebot
Sharing-Angebot	sonntags		Reisezeitverhältnisse	

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Haltern am See, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Halterner Stausee erstreckt sich von der Innenstadt des Mittelzentrums Haltern am See nach Osten bis einschließlich dem Hullerner Stausee und überschneidet sich teilweise mit dem Hotspotraum Haard. Ausgewählte Zugangspunkte sind die Wanderparkplätze Seebad und Steverbucht. Der Hotspotraum wird erschlossen durch Angebote des Busverkehrs und des SPNV. Der Busverkehr an der Haltestelle Seebad verkehrt maximal alle 40 Minuten. Der Bahnhof Haltern am See liegt ca. 30 Minuten zu Fuß entfernt. Von dort besteht mit dem RE 2 und RE 42 Anschluss nach Recklinghausen, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Münster. Das Gebiet ist für den Radverkehr über die Routen „100-Schlösser-Route“, „H1 – Grenzen und Geschichte“, „H2 – Lebendige Natur“, „H4 – Bauernland und Lippeaue“, „H6 – Sand und Seen“, „Hohe Mark RadRoute“, „Römer-Lippe-Route“ und den Knotenpunkt 74 in Haltern am See erreichbar. Am Bahnhof gibt es Park and Ride, Bike and Ride sowie eine Radstation. Die MIV-Erschließung erfolgt über die B 58. Kostenfreie Stellplätze sind vorhanden; sie können insbesondere im Sommer stark nachgefragt sein. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile für den ÖPNV und den Radverkehr im Vergleich zum MIV. Begründet ist das durch die Nähe zum Bahnhof Haltern am See. Sharing-Angebote sind in der Innenstadt von Haltern am See verfügbar. An dieser Stelle wurde auch ein potenzieller Standort für eine Mobilstation ermittelt. Insgesamt ermöglicht die Nähe zur Stadt eine gute Grundlage für den Umweltverbund, diese könnte weiter gestärkt werden, um gute Alternativen zum MIV zu bieten.

7

## Halde Großes Holz / Marina Rünthe

Kreis Unna



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, überwiegend Milieus der Oberschicht
Webauftritt	

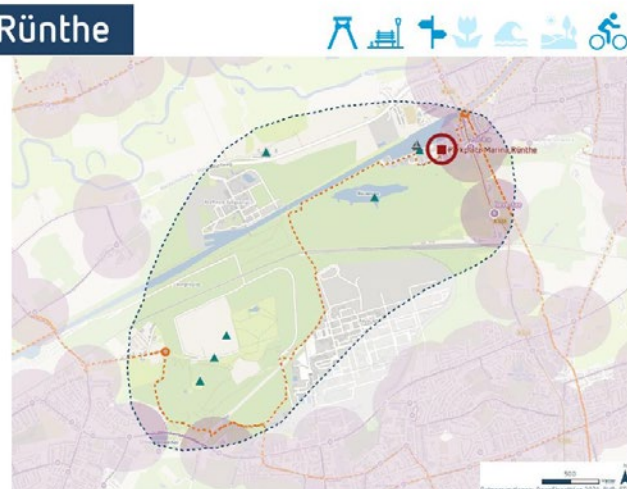
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	sonntags		MIV-Erschließung	
	Rünthe, Marina	werktags, abends		Stellplatzangebot
Sharing-Angebot	sonntags		Reisezeitverhältnisse	

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Tourismus, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Multistandort Halde Großes Holz/Marina Rünthe liegt im Stadtgebiet von Bergkamen direkt am Datteln-Hamm-Kanal und somit am Ballungsrand der Metropole Ruhr. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren Bereich. Der Zugang ist kostenfrei. Als Zugangspunkt dient der Parkplatz der Marina Rünthe im Nordosten des Gebiets. Erreichbar für den öffentlichen Verkehr ist der Standort per Bus. An der Bushaltestelle Marina hält die Linie 128 und die Kursintervalle sind werktags 20-39 und an Wochenenden mindestens 40 Minuten lang. Für den Radverkehr liegen zwei Knotenpunkte des radrevier.ruhr in dem Gebiet. Die Radrouten „Landesgartenschau-Route“ und „Römer-Lippe-Route“ führen durch das Gebiet. Mobil-, Rad- oder ähnliche Stationen sowie Anlagen für Park and Ride und Bike and Ride liegen nicht in der Nähe des Standortes. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 233, die direkt am Zugangspunkt vorbeiführt. Das Stellplatzangebot ist kostenlos. Insgesamt weist der Hotspot eine starke Autoorientierung auf, ist aber auch für den Radverkehr gut angebunden. Handlungsbedarf liegt vor allem bei der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV.

8



## Schiffshebewerk / Schleusenpark Waltrop

Kreis Recklinghausen



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Der Solitärstandort Schiffshebewerk/Schleusenpark in Waltrop liegt im Nordosten der Metropole Ruhr. Die umliegende Wohn- und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis niedrigen Bereich, in 5 km Einzugsbereich leben 74.000 Einwohner\*innen. Der Eintritt ist kostenpflichtig. Die RUHR.TOPCARD und die WelcomeCard Ruhr bieten jeweils einmalig freien Eintritt. Durch das Gebiet verläuft die Buslinie 231 mit zwei Haltestellen. Die Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt mit einigen Abweichungen abends und an Sonntagen, wodurch sich ein insgesamt eher mäßiges Kursintervall ergibt. Die Haltestelle Waltrop Hebewerk ist der gewählte Zugangspunkt des Hotspotraums. Für den Radverkehr gibt es die Routen „Dortmund-Ems-Kanal“, „Grüne Acht – Castrop-Rauxel“, „Route der Industriekultur per Rad“ und die Knotenpunkte 31 und 32 des radruhr, die im Gebiet liegen. Die Erschließung des MIV geschieht über Landesstraßen und die Bundesstraße 235. Ein kostenfreies Stellplatzangebot ist vorhanden. Die Reisezeitvergleiche zeigen, dass das Auto im Vorteil gegenüber dem Fahrrad und dem Bus ist. Stationen des metropolradruhr und potenzielle Mobilstationen gibt es nicht. Insgesamt ist der Hotspot autoorientiert, die periphere Lage erschwert die Anbindung für den Umweltverbund, diese ist trotzdem zu fördern.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenStreetMap 2021, ift GmbH, RVR, eigene Recherchen

9

## Mechtenberg / Halde Rheinelbe

Gelsenkirchen/Bochum/Essen



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Das Gebiet Mechtenberg/Halde Rheinelbe ist ein Multistandort, der im Zentrum des Ruhrgebiets zwischen den Städten Essen, Bochum und Gelsenkirchen liegt. Die Wohn- und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Der Eintritt ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist die Bushaltestelle GE Naltmannsweg im Zentrum des Gebiets, an der die Buslinie 389 hält. Erschlossen ist das Gebiet im öffentlichen Verkehr über den Bus, die Stadtbahn, den SPNV und den SPFV. Die Kursintervalle sind werktags bei höchstens 5 und samstags abends bei 20-39 Minuten. Durch den Hotspotraum führen die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“ und „Deutsche Fußballroute NRW“. Nahe dem Zugangspunkt und im Nordosten des Raums gibt es jeweils einen Knotenpunkt (48, 49) des Radnetzes. Im Norden des Gebiets liegen jeweils eine metropolradruhr-Station und potenziell eine Mobilstation. Sharing-Angebote sind für Autos, Fahrräder, E-Scooter und Roller verfügbar. Die MIV-Erschließung erfolgt über die nahe Autobahn 40 und die Bundesstraße 227. Der Vergleich der Reisezeiten zeigt, dass der Radverkehr und der ÖPNV gegenüber dem MIV Vorteile haben. Die Erschließung aller genannten Verkehrsmittel ist jedoch sehr gut. Eine Ausnahme stellt die Taktung des ÖPNV in den Abendstunden dar, was jedoch ein geringes Problem darstellen sollte, da die meisten Besucher\*innen tagsüber zu erwarten sind.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenStreetMap 2021, ift GmbH, RVR, eigene Recherchen

10



## Haus Ripshorst Oberhausen



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Baukunst NRW, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Haus Ripshorst ist ein Solitärstandort in Oberhausen am Rhein-Herne-Kanal und an der Emscher. Der Hotspotraum Gasometer Oberhausen grenzt westlich an. Die umliegenden Städte Oberhausen, Bttrop und Essen sind sehr dicht besiedelte Räume. Der Eintritt ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Parkplatz und die Bushaltestelle Haus Ripshorst. An der Bushaltestelle hält die Buslinie 957. Die Kursintervalle sind zwischen tagsüber 20-39 und abends mindestens 40 Minuten lang. Über die nahe gelegene Haltestelle Essen-Dellwig sind Straßenbahnen und Züge des SPNV (RB32, RB35) zu erreichen. Die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“, „Emscher-Weg“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ führen durch den Hotspotraum. Der Knotenpunkt 7 liegt zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal und ist über eine Brücke zugänglich. Radstationen oder Stationen des metropolradruhr gibt es nicht. Sharing-Angebote existieren für Autos, Fahrräder und Roller. Die MIV-Erschließung erfolgt nördlich der Emscher über die Ausfahrt Oberhausen-Neue Mitte der Autobahn 42. Die Stellplätze sind kostenfrei. Die nahe Autobahn und der Emscherradweg sorgen für sehr gute Voraussetzungen für den MIV und den Radverkehr. So ist der Hotspotraum insgesamt auf das Auto und auf das Fahrrad ausgerichtet, der ÖPNV ist durch die geringe Taktung und eine hohe Fahrtdauer nicht konkurrenzfähig.

11

## Halde Prosperstraße / Grusellabyrinth NRW Bttrop



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Wikipedia, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Bei dem Hotspotraum Halde Prosperstraße/Grusellabyrinth NRW handelt es sich um einen Multistandort, der im Norden des Ruhrgebiets liegt. Die Einwohner\*innendichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Einige Attraktionen in dem Gebiet sind kostenpflichtig wie das Grusellabyrinth oder das Alpincenter, andere sind kostenfrei wie die Halde Prosperstraße. Für die kostenpflichtigen Sehenswürdigkeiten gibt es keine Vergünstigungen durch Tourismuskarten wie die RUHR.TOPCARD. Die Halde hat durch die Nähe zur Halde Beckstraße mitsamt dem Tetraeder sowie dem gleichnamigen Hotspotraum eine untergeordnete Bedeutung. Der Zugangspunkt ist die Bushaltestelle Alpincenter. Der Bus 263 erschließt als einziges öffentliches Verkehrsmittel das Gebiet. Das Kursintervall ist tagsüber an Werktagen annehmbar (< 20 Min.), an Wochenenden und abends gibt es Verbesserungspotenzial (30 Min. – 60 Min.). Die Erschließung für den Radverkehr ist über die Routen „Route der Industriekultur per Rad“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ und dem Knotenpunkt 5 des radrevier.ruhr in dem Gebiet gegeben. Die MIV-Erschließung erfolgt über Landesstraßen. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei vorhanden. Der Vergleich der Reisezeiten zeigt, dass der Radverkehr und der ÖPNV durchaus konkurrenzfähig zum MIV sind. Durch die niedrige Taktung spielt der ÖPNV jedoch eine geringe Rolle bei der Erschließung. Sharing-Angebote sind in Form von Fahrrad und Scooter vorhanden. Stationen des metropolradruhr und potenzielle Mobilstationen gibt es in dem Hotspotraum nicht.

12



## Halde Haniel

### Bottrop



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webaufritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Everslohstr.	sonntags		Reisezeitverhältnisse	
	sonntags			
Sharing-Angebot				

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, RVR, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Die Halde Haniel liegt in Bottrop im Nordwesten des Ruhrgebiets. Der Standort ist ein Multistandort, auf dessen Gebiet sich ebenfalls die Halde Schottelheide befindet. Der Standort befindet sich im Hotspotraum der Kirchheller Heide. Die umliegende mittlere Wohndichte sorgt für ein mittleres Nachfragepotenzial. Der Zugang zu den Halden ist kostenfrei. Stark besucht ist die Halde insbesondere an Tagen mit gutem Wetter und Weitblick. Der Zugangspunkt ist der Parkplatz der Halde Haniel. Die Bushaltestelle Everslohstraße liegt in der Nähe des Parkplatzes, die Kursintervalle liegen jedoch bei maximal 40 Minuten, am Wochenende verkehrt der Bus 952 stündlich. Die Knotenpunkte 16 und 17 des Radnetzes radrevier.ruhr befinden sich nahe der Halden. Stationen des metropolradruhr und potenzielle Mobilstationen liegen nicht auf dem Gebiet, finden sich jedoch im angrenzenden Wohngebiet. Sharing-Angebote sind für das Fahrrad und E-Scooter verfügbar. Der MIV ist durch Landesstraßen und die Autobahn 2 angebunden. Das Stellplatzangebot ist durch den Parkplatz der Halde Haniel ausreichend vorhanden und kostenfrei. Die Reisezeitverhältnisse zeigen, dass die Haldenlandschaft verhältnismäßig gut mit dem Fahrrad erreichbar ist. Neben dem Fahrrad ist das Auto das Verkehrsmittel, mit dem Besucher\*innen zum Hotspot kommen. Mit dem ÖPNV ist die Halde Haniel nur sehr schwer zu erreichen. Der Multistandort Halde Haniel dient vornehmlich dem direkten Umfeld zur Naherholung, die Nahmobilität spielt daher eine besondere Rolle. Der Standort ist rad- und vor allem autoorientiert, die Anbindung über den ÖPNV ist stark ausbaufähig.

13

## Lindenbrauerei

### Kreis Unna



Tix freier Eintritt Lichtkunstausstellung

Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	Kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webaufritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Bahnhof Unna	sonntags		Reisezeitverhältnisse	
	sonntags			
Sharing-Angebot				

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Lindenbrauerei, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspot Lindenbrauerei umschließt die gesamte Innenstadt Unnas, den Bahnhof Unna im Nordosten und den Westfriedhof im Westen. Die Wohndichte liegt im geringen bis mittleren Bereich. Der Zutritt zum Hotspotraum kostenfrei, der Zugang zur Lindenbrauerei gebührenpflichtig. Die RUHR.TOPCARD gewährt jedoch freien Eintritt in eine Lichtkunstausstellung. Am Bahnhof Unna, der zugleich Zugangspunkt ist, halten mehrere Züge des SPNV und SPFV (RE13, RE7, RB 59, S4) Richtung Dortmund sowie mehrere Buslinien wie die Buslinie 27. Die Kursintervalle insgesamt sind werktags tagsüber mindestens unter 10 und abends 20-39 Minuten lang. Um die Innenstadt von Unna verlaufen die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“ und „Westfälische Salzroute“, die Knotenpunkte 32, 33, 34 und 57 des Radnetzes liegen im Hotspotraum. Radstationen befinden sich in der Nähe der Lindenbrauerei und am Bahnhof Unna; dort besteht auch die Möglichkeit zu Park and Ride. Ein Sharing-Angebot besteht für Autos. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 1 und die Autobahnen 1 und 44. Das Stellplatzangebot ist gebührenpflichtig. Insgesamt ist die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel relativ gut. Abstriche gibt es beim ÖPNV durch die niedrige Taktung am Abend und beim MIV aufgrund der Stellplatzkosten. Die Reisezeitvergleiche zeigen keinen eindeutigen Vorteil für ein jeweiliges Verkehrsmittel. Die Lage im zentralen Siedlungskern der Stadt Unna bietet sehr gute Voraussetzungen und Potenziale für die Nahmobilität.

14



# Lindenbrauerei

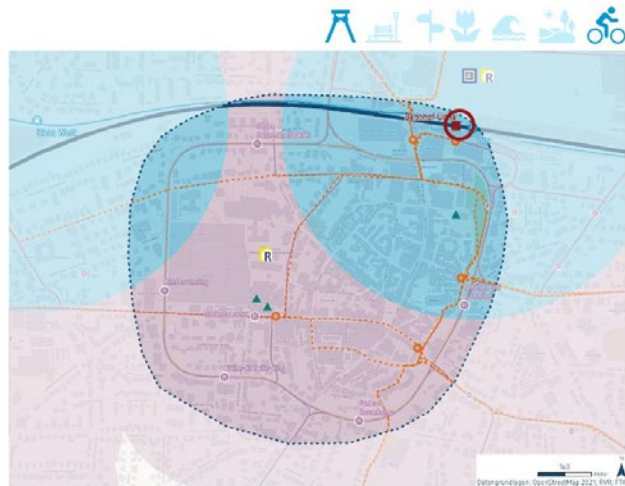
Kreis Unna



## Mobilitätsmerkmale

<b>ÖPNV-Angebot</b>	<input type="checkbox"/> werktags, tagsüber	<input type="checkbox"/> werktags, abends	<input type="checkbox"/> samstags	<input type="checkbox"/> samstags, abends	<input type="checkbox"/> sonntags
<b>Bahnhof Unna</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sharing-Angebot</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Rad-Knotenpunkt</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Einfluss Höhenunt.</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>MIV-Erschließung</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Stellplatzangebot</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Reisezeitverhältnisse</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Typ</b>	Innenstadt
<b>Bedeutung</b>	regionaltouristisch
<b>Nachfrage</b>	ganzjährig
<b>Lage</b>	Ballungsrand
<b>Zugang</b>	Kostenfrei / kostenpflichtig
<b>Zielgruppe</b>	übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht



## Gesamteinschätzung

Der Hotspot Lindenbrauerei umschließt die gesamte Innenstadt Unnas, den Bahnhof Unna im Nordosten und den Westfriedhof im Westen. Die Wohndichte liegt im geringen bis mittleren Bereich. Der Zutritt zum Hotspotraum kostenfrei, der Zugang zur Lindenbrauerei gebührenpflichtig. Die RUHR.TOPCARD gewährt jedoch freien Eintritt in eine Lichtkunstausstellung. Am Bahnhof Unna, der zugleich Zugangspunkt ist, halten mehrere Züge des SPNV und SPV (RE13, RE7, RB 59, S4) Richtung Dortmund sowie mehrere Buslinien wie die Buslinie 27. Die Kursintervalle insgesamt sind werktags tagsüber mindestens unter 10 und abends 20-39 Minuten lang. Um die Innenstadt von Unna verlaufen die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“ und „Westfälische Salzroute“, die Knotenpunkte 32, 33, 34 und 57 des Radnetzes liegen im Hotspotraum. Radstationen befinden sich in der Nähe der Lindenbrauerei und am Bahnhof Unna; dort besteht auch die Möglichkeit zu Park and Ride. Ein Sharing-Angebot besteht für Autos. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 1 und die Autobahnen 1 und 44. Das Stellplatzangebot ist gebührenpflichtig. Insgesamt ist die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel relativ gut. Abstriche gibt es beim ÖPNV durch die niedrige Taktung am Abend und beim MIV aufgrund der Stellplatzkosten. Die Reisezeitvergleiche zeigen keinen eindeutigen Vorteil für ein jeweiliges Verkehrsmittel. Die Lage im zentralen Siedlungskern der Stadt Unna bietet sehr gute Voraussetzungen und Potenziale für die Nahmobilität.

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Lindenbrauerei Unna, eigene Recherchen

14

# Henrichshütte Hattingen

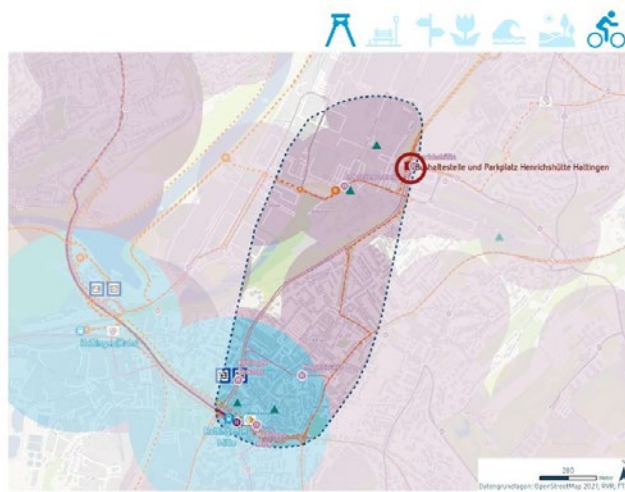
Ennepe-Ruhr Kreis



## Mobilitätsmerkmale

<b>ÖPNV-Angebot</b>	<input type="checkbox"/> werktags, tagsüber	<input type="checkbox"/> werktags, abends	<input type="checkbox"/> samstags	<input type="checkbox"/> samstags, abends	<input type="checkbox"/> sonntags
<b>Henrichshütte</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sharing-Angebot</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Rad-Knotenpunkt</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Einfluss Höhenunt.</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>MIV-Erschließung</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Stellplatzangebot</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Reisezeitverhältnisse</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Typ</b>	Multistandort
<b>Bedeutung</b>	regionaltouristisch
<b>Nachfrage</b>	ganzjährig
<b>Lage</b>	Ballungsrand
<b>Zugang</b>	kostenpflichtig
<b>Zielgruppe</b>	übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht



## Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Henrichshütte Hattingen ist ein Multistandort, der sich von der Henrichshütte bis zum Bahnhof Hattingen Mitte erstreckt. Das Gebiet liegt im Süden des Ruhrgebiets in Hattingen an der Ruhr. Einwohnerdichte und Nachfragepotenzial liegen im geringen bis mittleren Bereich. Der Eintritt in das Industriemuseum Henrichshütte ist kostenpflichtig. Mit der WelcomeCard Ruhr und der RUHR.TOPCARD erhält man jeweils einmal kostenfreien Eintritt, alternativ ist bei der RUHR.TOPCARD eine Führung in dem Museum kostenfrei. Der Zugangspunkt ist die Bushaltestelle und der Parkplatz der Henrichshütte Hattingen. Der Hotspotraum wird durch Buslinien sowie SPNV-Angebote am Bahnhof Hattingen Mitte erschlossen. Der Fußweg vom Bahnhof zur Henrichshütte beträgt jedoch ca. 20 Minuten. Am Bahnhof Hattingen Mitte gibt es eine potenzielle Mobilstation. Das Kursintervall an der Bushaltestelle Henrichshütte ist insbesondere in den Abendstunden und an Feiertagen ausbaufähig. Im Hotspotraum gibt es die Radrouten „Deutsche Fußballroute NRW“, den „RuhrtalRadweg“ und den Knotenpunkt 86 des radrevier.ruhr nahe der Henrichshütte. Stationen des metropolradruhr sind nicht vorhanden. Der MIV ist durch Landesstraßen angebanden. Das Stellplatzangebot ist am Parkplatz der Henrichshütte kostenfrei. Die Reisezeitverhältnisse zeigen die Konkurrenzfähigkeit von Fahrrad und Bus gegenüber dem MIV, insbesondere durch die Nähe zum Bahnhof Hattingen Mitte. Insgesamt ist der Standort gut angebanden. Die Lage am Siedlungsgebiet der Stadt Hattingen ermöglicht Potenziale für den Nahverkehr. Die Anbindung über den ÖPNV ist ausbaufähig.

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH eigene Recherchen

15



## Eisenbahnmuseum Bochum



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

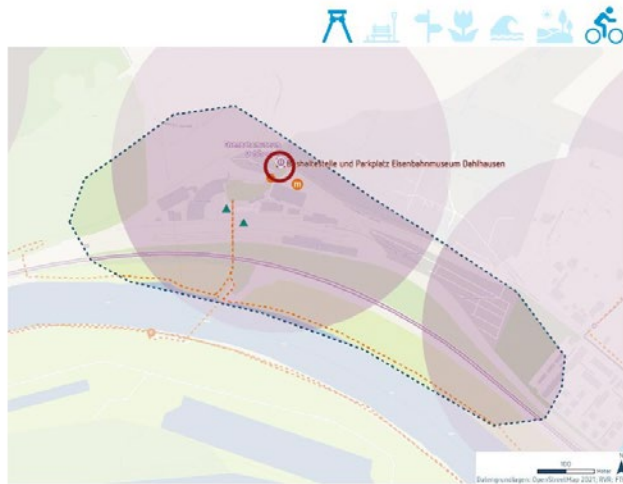
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Eisenbahnmuseum Bochum, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspot Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen ist ein Solitärstandort mit Lage direkt an der Ruhr. Die umliegenden Städte Essen und Bochum sind sehr dicht besiedelt, weshalb die Einwohnerdichte hoch ist. Der Eintritt ist kostenpflichtig. Mit der RUHR.TOPCARD und der WelcomeCard Ruhr ist ein Eintritt kostenfrei. Der Zugangspunkt ist die alte Bushaltestelle und der Parkplatz des Eisenbahnmuseums. An der Haltestelle Eisenbahnmuseum hält die Buslinie 357. Diese Buslinie verkehrt im 30- bis 60-Minuten-Takt. Auf der Strecke der Ruhrtalbahn verkehrt an ausgewählten Tagen die Museumsbahn zwischen Eisenbahnmuseum und Wengern Ost. Das Museum ist über eine unterirdische Verbindung unter dem Museum an das Radwegnetz, das an der Ruhr verläuft, angeschlossen. Der Zugangspunkt stellt zudem einen Knotenpunkt dar. An dieser Stelle befindet sich eine Station des metropolradruhr. Sharing-Angebote gibt es für Autos, Fahrräder und E-Scooter. Die MIV-Erschließung erfolgt über Kreisstraßen. Die nächste Autobahn oder Bundesstraße ist mehr als 5 km weit entfernt. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Insgesamt ist der Hotspot weder für den MIV noch für den ÖPNV gut erschlossen. Einzig mit dem Fahrrad ist das Museum gut zu erreichen. Die Reisezeitvergleiche zeigen diesen Vorteil auch im Vergleich mit dem ÖPNV. In Verbindung von Rad- und öffentlichem Verkehr hat die Stärkung der Intermodalität Potenziale für diesen Standort.

16

## MüGa / Ruhrbania Mülheim an der Ruhr



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

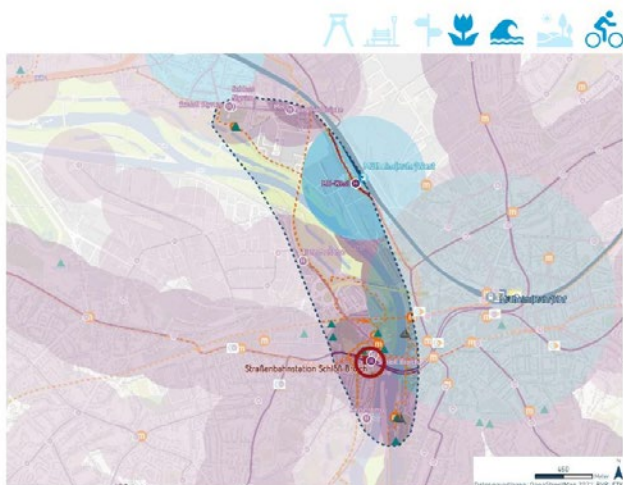
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Mülheim a. d. R., eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum MüGa/Ruhrbania liegt in Mülheim an der Ruhr westlich der Innenstadt an der Ruhr. Die Wohndichte und die Einwohnerdichte ist dementsprechend groß. Der Zugang zum Park MüGa wie auch zum Schloss Broich ist kostenfrei. Veranstaltungen können allerdings kostenpflichtig sein. Der Zugangspunkt zum Hotspot ist nahe der Haltestelle Schloss Broich. Hier halten beispielsweise die Trambahnen 102 und 901 und Busse. Die Kursintervalle liegen werktags tagsüber bei unter 5 und beispielsweise samstagsabends bei 10-19 Minuten. Der Hotspot ist durch die Nähe zum Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr auch an den SPNV und den SPNV angebunden. Im Hotspotraum kreuzen sich die Radrouten „Deutsche Fußballroute NRW“, „Route der Industriekultur per Rad“, „RuhrtalRadweg“, die entlang der Ruhr in Nord-Süd-Richtung durch das Gebiet verlaufen, und der Radschnellweg RS1 in Ost-West-Richtung. In und um den Hotspotraum gibt es mehrere Stationen des metropolradruhr. Am Mülheim an der Ruhr Hbf bestehen zusätzlich eine potenzielle Mobilstation, eine Radstation und die Möglichkeit zu Bike and Ride. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 223, die durch das Gebiet führt. Stellplätze sind gebührenpflichtig. Insgesamt zeigt sich, dass der Hotspot fahrradorientiert ist, was die Reisezeitvergleiche belegen. Der ÖPNV schneidet hier ebenfalls gut ab und verfügt darüber hinaus auch über ein gutes Angebot. Die zentrale Lage befördert die Nahmobilität und den Umweltverbund.

17



## Harkort- / Hengsteysee

### Ennepe-Ruhr-Kreis

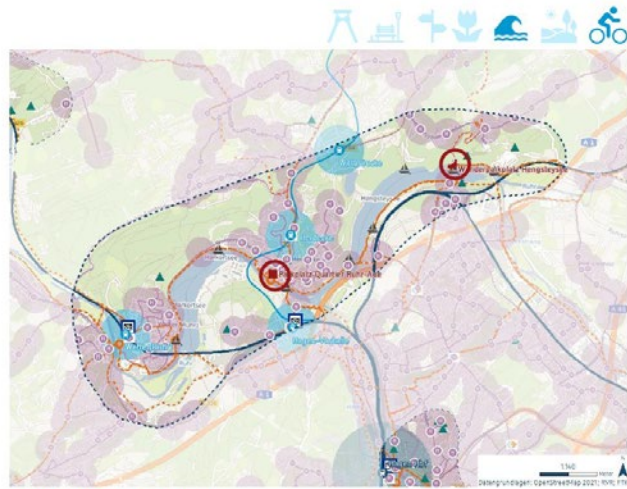


1x kostenlose Schifffahrt

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Herdecke Bf	samstags		Reisezeitverhältnisse	
	samstags, abends			
	sonntags			
Sharing-Angebot				



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum ist ein Multistandort im Südosten des Ruhrgebiets. Die Seen sind Stauseen der Ruhr, die durch das Gebiet fließt. Der Zugang zu den Seen ist kostenfrei, eine Fahrt mit dem Personenschiff MS Friedrich Harkort auf dem Harkortsee ist kostenpflichtig, mit der RUHR.TOPCARD einmalig kostenfrei. Der Zugangspunkt des Gebiets ist der Wanderparkplatz Hengsteysee sowie der Parkplatz Quartier Ruhr-Aue. Mit dem ÖPNV erschlossen ist das Gebiet über Busse und den SPNV. Das Kursintervall der Haltestelle Herdecke Bf (RB 52) ist tagsüber nicht besser als abends und sonntags. Ein weiterer Schienenanschluss nach Dortmund besteht über den Bahnhof Wetter (Ruhr). An der Ruhr verlaufen die Radrouten „RuhrtalRadweg“ und „Lenne-Route“. Wege abseits der Ruhr sind für den Radverkehr wegen der großen Höhenunterschiede schwer nutzbar. Metropolradruhr-Stationen sind nicht vorhanden. Die MIV-Erschließung ist durch die A1 nahe dem Gebiet auch überregional gegeben. Eine Mobilstation soll es potenziell in Wetter geben. Dort und am Bahnhof Hagen-Vorhalle ist heute bereits Park and Ride möglich. Insgesamt zeigt sich im Vergleich der Reisezeiten einerseits die ausbaufähige Feinerschließung mit dem ÖPNV, andererseits die gute Erreichbarkeit mit dem Auto sowie die Bedeutung des Radverkehrs als Freizeitverkehrsmittel. Intermodale Wegeketten zur besseren Erreichbarkeit der Mobilitätsknoten bieten Potenziale.

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen

18

## Sechs-Seen-Platte Duisburg

### Duisburg



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milieübergreifend
Webauftritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Am See	samstags		Reisezeitverhältnisse	
	samstags, abends			
	sonntags			
Sharing-Angebot				



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Sechs-Seen-Platte Duisburg liegt im Duisburger Süden und ist als Erholungsraum mit einem großen Angebot an Freizeitaktivitäten ein beliebtes Freizeitziel. Da viele der Aktivitäten mit Wasser zu tun haben, ist der Hotspot besonders im Sommer gut besucht. Die Wohnorte und die Einwohnerdichte liegen durch die umliegenden Großstädte Duisburg und Mülheim an der Ruhr im mittleren bis hohen Bereich. Der Eintritt in das Freibad Wolfssee, an dem auch der Zugangspunkt liegt, ist gebührenpflichtig. Die Kursintervalle sind von unter 10 Minuten werktags bis 20-30 Minuten an Sonntagen lang. Um den Hotspotraum herum liegen mehrere Haltestellen des SPNV, über die das Gebiet ebenfalls erreichbar ist. Zu diesen Haltestellen zählen Duisburg-Wedau und -Buchholz. Für den Radverkehr verlaufen die Radrouten „Nieder Rheinroute“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ durch das Gebiet. Knotenpunkte sind nicht zu finden. Stationen des metropolradruhr, potenzielle Mobilstationen und die Möglichkeit zu Park and Ride und Bike and Ride gibt es häufig an den Haltestellen des SPNV. Sharing-Angebote bestehen für Autos, Fahrräder und E-Scooter. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahnen A 59 im Westen und A 3 im Osten. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Festzustellen ist, dass die Erschließung mit dem MIV sehr gut ist. Im Gegensatz dazu fehlt es dem Radverkehr an Knotenpunkten und somit einer guten Vernetzung. Allerdings zeigen die Reisezeitvergleiche besonders Vorteile für den Radverkehr, wodurch der Fokus des Hotspots insgesamt auf dem Fahrrad und dem Auto liegt. Für den ÖPNV ist die aktuell niedrige Taktung an Wochenenden zu verbessern.

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Duisburg, eigene Recherchen

19



## Nordsternpark

### Gelsenkirchen



1x freier Eintritt

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	Liberal-Intellektuelles Milieu / Performer / Bürgerliche Mitte
Webauftritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenStreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Tourismus, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Nordsternpark ist ein Multistandort in Gelsenkirchen. Durch den Park verlaufen die Emscher und der Rhein-Herne-Kanal. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte ist durch die Nähe zur Innenstadt Gelsenkirchen und dem Essener Norden hoch. Der Zugang zum Hotspot ist kostenfrei. Der Eintritt in das kostenpflichtige Nordsternmuseum ist mit der WelcomeCard Ruhr ebenfalls kostenfrei. Der Zugangspunkt ist die Bushaltestelle Nordsternpark im Norden. Hier hält die Buslinie SB 36. Die Kursintervalle liegen zwischen unter 10 bis mindestens 40 Minuten. Besonders unattraktiv ist der Takt abends und am Wochenende. Zwei andere wichtige Haltestellen sind der Krokuswinkel in der Ostseite des Hotspots und Schloß Horst außerhalb des Gebietes im Norden. An dieser Haltestelle hält die Stadtbahn U 11 aus Bochum. Der Radverkehr ist über die Knotenpunkte 61 und 90 und den durch das Gebiet verlaufende Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“, „Emscher-Weg“, „Raderlebnis Route Nord Essen“ und „NaturRoute Essen“ sehr gut angebunden. Am Zugangspunkt gibt es eine Station des metropolradruhr. Sharing-Angebote sind für Autos, Fahrräder und E-Scooter vorhanden. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahn 42 und die Aus- bzw. Auffahrten Gelsenkirchen-Zentrum und -Heßler. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Die Reisezeitvergleiche zeigen trotz der guten Erreichbarkeit mit dem MIV Vorteile beim ÖPNV, der durch lange Kursintervalle jedoch unattraktiv ist. Insgesamt ist der Nordsternpark insbesondere auto- und fahrradorientiert, die großen Potenziale des ÖPNV für die Erreichbarkeit des Hotspots sind auszuschöpfen.

20

## Ebertbad / OB Innenstadt

### Oberhausen



Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	Übergreifend über mehrere Milieus mit Schwerpunkt auf Modernisierung und Neureinberung, Schwerpunkt Familien, Kinder, Jugendliche beim Bad
Webauftritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Hbf werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenStreetMap 2021, ift GmbH, Oberhausen Tourismus, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Ebertbad/Oberhauser Innenstadt liegt westlich im Ballungskern des Ruhrgebiets. Im dichtbesiedelten Umfeld ist die Wohndichte und dementsprechend die Einwohnerdichte hoch. Das Veranstaltungshaus Ebertbad ist kostenpflichtig. Der Zugangspunkt ist Oberhausen Hbf. Hier halten Busse, Straßenbahnen, S-Bahnen, mehrere RB und RE sowie Züge des SPNV. Die Kursintervalle sind aufgrund der vielen Verbindungen unter 5 Minuten. Im Hotspotraum liegt der Knotenpunkt T2 des radrevier.ruhr, der zusätzlich an das lokale Radroutennetz angeschlossen ist. Zu der guten Erreichbarkeit mit dem Fahrrad kommen eine Radstation, eine Station des metropolradruhr, eine potenzielle Mobilstation und die Möglichkeit zu Bike and Ride and Park and Ride allein am Hbf. Sharing-Angebote bestehen für Autos, Fahrräder und E-Scooter. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 223, über welche die Autobahnen 40 und 42 erreicht werden können. Das Stellplatzangebot ist trotz Innenstadtlage kostenfrei. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile für den ÖPNV und besonders den Fahrradverkehr. Insgesamt ist die Erreichbarkeit für alle drei genannten Verkehrsmittel sehr gut, der Fokus sollte insbesondere in der dichten innerstädtischen Lage auf einer weiteren Förderung des Umweltverbundes liegen.

21



# Kloster Kamp, Zeche Friedrich Heinrich, LAGA



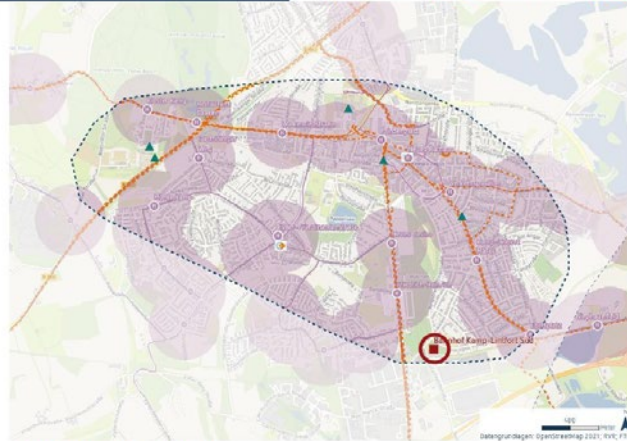
Kreis Wesel

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	



## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Sharing-Angebot	sonntags		Reisezeitverhältnisse	



## Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum ist ein Multistandort und liegt in Kamp-Lintfort im Westen der Metropole Ruhr. Die umliegende Einwohnerdichte und die Einwohnerdichte liegen im geringen bis mittleren Bereich. Der Eintritt in das Museum Kloster Kamp ist kostenpflichtig, sowohl RUHR.TOPCARD als auch WelcomeCard Ruhr bieten einmal freien Eintritt in das Museum. Der Eintritt in das Bergbaumuseum der Zeche ist kostenfrei. Den Zugangspunkt für das Gebiet stellt der Bahnhof Kamp-Lintfort Süd dar. Von dort verkehrte im Herbst 2020 temporär die RB 31 über Moers und Duisburg im Rahmen der LAGA. Nach Fertigstellung der Strecke soll dort der RE 44 im Regelbetrieb fahren. Die Erschließung des übrigen Hotspotraums erfolgt über Buslinien. Das Kursintervall der Bushaltestelle Kloster Kamp ist insbesondere sonntags niedrig. Dort verkehrt nur ca. alle 70 Minuten ein Bus. Für den Radverkehr gibt es in dem Gebiet die Radrouten „NiederRheinroute“ und „NiederRheinroute-Nebenroute“ und den Knotenpunkt 12 des radrevier.ruhr. Im Gebiet liegt eine potenzielle Mobilstation, Stationen des metropolradruhr gibt es keine. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 528 im Süden und 510 im Norden. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Der Vergleich der Reisezeiten zeigt die vorteilhafte Situation des MIV und den Optimierungsbedarf im ÖPNV. Der Standort ist somit stark autoorientiert, die periphere Lage im Gebiet erschwert die Erreichbarkeit für Rad- und öffentlichen Verkehr. Um Alternativen zum MIV zu schaffen, ist insbesondere der ÖPNV zu optimieren.

22

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Tourismus, eigene Recherchen

# Innenstadt Moers

Kreis Wesel

Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milleübergreifend
Webauftritt	Kein Webauftritt vorhanden



## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Sharing-Angebot	sonntags		Reisezeitverhältnisse	



## Gesamteinschätzung

Das Mittelzentrum Moers und dessen Innenstadt liegt im Westen der Metropole Ruhr westlich des Rheins. Die umliegende Bevölkerungsdichte und die Einwohnerdichte sind aufgrund der Lage im Ballungskern hoch bis mittel. Der gewählte Zugangspunkt ist der Bahnhof Moers. An diesem Bahnhof halten Buslinien und der SPNV (RB 31, RE 44). Das Kursintervall ist sowohl werktags tagsüber als auch abends und am Wochenende gut, d. h. mind. alle 20 Minuten verkehrt dort ein ÖPNV-Angebot. Für den Radverkehr gibt es die Radrouten „NiederRheinroute“, „NiederRheinroute-Nebenroute“ und „OranierFahrradroute“ und die Knotenpunkte 16, 40, und 46 des RVR-Radwegenetzes. Am Bahnhof befinden sich eine Park-and-Ride-Anlage sowie eine Radstation. Potenziell soll hier laut VRR-Gutachten eine Mobilstation errichtet werden. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahnen 40 im Süden und 57 im Westen. Stellplätze sind - üblich für Innenstadtlagen - gebührenpflichtig. Eine metropolradruhr-Station gibt es nicht. Reisezeitvergleiche sind aufgrund der zentralen Lage an dieser Stelle irrelevant. Insgesamt ist der Standort gut angebunden, die Innenstadtlage empfiehlt trotzdem gezielte Förderung des Umweltverbundes und der Nahmobilität. Hier sind im Besonderen auch die Sharing Angebote zu berücksichtigen.

23

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Moers, eigene Recherchen



## Ruhr Park Bochum

### Bochum



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	milieuübergreifend
Webauftritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Park, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Ruhr Park Bochum ist ein Einkaufszentrum im Osten von Bochum. Die umliegende Wohnfläche und die Einwohnerdichte liegen durch die Nähe zu den Städten Bochum, Herne, Witten und Dortmund im mittleren bis hohen Bereich. Der Zugang zum Einkaufszentrum ist kostenfrei, Kino oder Billardhalle sind jedoch kostenpflichtig. Der Zugangspunkt ist die Bushaltestelle Ruhr Park am Osteingang. Hier halten beispielsweise die Buslinien 364 und 366. Die Kursintervalle sind werktags unter 10 und an Wochenenden abends bei mindestens 40 Minuten. Keine Radroute führt zum Zugangspunkt, eine fahrradfreundliche Straßenführung gibt es ebenso nicht wie Radstationen. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahnaus- bzw. -auffahrt Bochum-Werne der Autobahn 40. Die Autobahn 43 ist ebenfalls in unmittelbarer Nähe. Das Stellplatzangebot ist sehr groß und kostenfrei. Insgesamt ist das Einkaufszentrum stark auf den MIV ausgerichtet; das verdeutlichen auch das große Stellplatzangebot und die räumliche Lage an einem Autobahnkreuz. Der ÖPNV ist aufgrund der teilweise sehr niedrigen Taktung nicht konkurrenzfähig. Für den Radverkehr fehlt die nötige Infrastruktur. Trotz dieser Defizite zeigen die Reisezeitvergleiche Vorteile beim ÖPNV sowie beim Radverkehr und somit ausbaufähige Potenziale.

24

## Innenstadt Gelsenkirchen

### Gelsenkirchen



Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milieuübergreifend
Webauftritt	

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Innenstadt Gelsenkirchen besteht aus dem Musiktheater und dem nördlichen Teil der Eberstraße, die im Norden der Innenstadt liegt. Die Wohnfläche und die Einwohnerdichte liegen entsprechend der zentralen Lage im mittleren bis hohen Bereich. Der Eintritt ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist die Stadtbahnhaltestelle Musiktheater. Hier halten die Stadtbahnlinien 302 aus Bochum und die 107 aus Essen. Die Kursintervalle sind meist unter 5 und teilweise unter 10 Minuten. Neben der Stadtbahnhaltestelle gibt es eine Bushaltestelle mit dem gleichen Namen. Der Hbf Gelsenkirchen ist zwei Stationen weiter mit den Stadtbahnen erreichbar. Hier halten Züge des SPNV und des SPFV. Die Erschließung durch den ÖPNV ist demnach sehr gut. Die Radroute „Deutsche Fußballroute NRW“ und der Knotenpunkt 84 des Radnetzes befinden sich in der Nähe, wodurch eine gute Erreichbarkeit geschaffen wird. An der Stadtbahnhaltestelle ist eine Mobilitätsstation geplant. Bisher existiert dort eine Station des metropolradruhr. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahn 42 und die Aus- bzw. Auffahrt Gelsenkirchen-Zentrum. Über die Overwegstraße besteht im Anschluss eine Verbindung zum Hotspotraum. Das Stellplatzangebot ist gebührenpflichtig. Insgesamt ist die Erreichbarkeit mit allen genannten Verkehrsmitteln gut. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile zugunsten des Fahrrads und des ÖPNV, bedingt durch die Nähe zum Hbf Gelsenkirchen und der generellen zentralen Lage.

25

# Innenstadt Recklinghausen

Kreis Recklinghausen



Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milieübergreifend
Webauftritt	

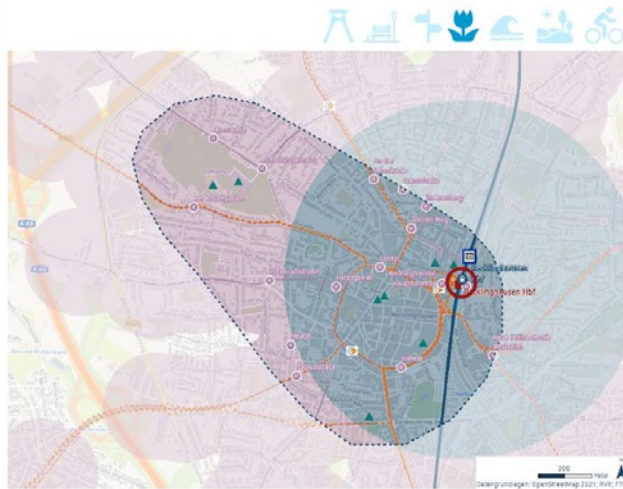
## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Das Mittelzentrum Recklinghausen und dessen Innenstadt liegen im Ballungsrand der Metropole Ruhr. Die umliegende Einwohnerdichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Der Zugang zur Innenstadt ist kostenfrei; der Zugangspunkt ist der Hauptbahnhof Recklinghausen. Am Hauptbahnhof halten Busse (220, 223, 235), der SPNV (RE 2, RE 42, S2, S9) und der SPV. Die Breite des ÖPNV-Angebots spiegelt sich auch in dem durchgängig niedrigen Kursintervall wider. Am Hauptbahnhof befindet sich der Knotenpunkt 73 des radrevier.ruhr und durch die Innenstadt verlaufen mehrere Radrouten des Radverkehrsnetzes NRW. Die MIV-Erschließung ist durch mehrere Autobahnen (A 43, A 2) in der Umgebung gegeben. Das Stellplatzangebot ist, wie innerstädtisch häufig üblich, überwiegend gebührenpflichtig. Sharing-Angebote gibt es in Form von Pkw und E-Scootern. An dem Hauptbahnhof gibt es darüber hinaus einen potenziellen Mobilstation-Standort und die Möglichkeit für Bike and Ride. Eine Station des metropolradruhr ist dagegen nicht zu finden. Insgesamt ist die gute Anbindung der Innenstadt Recklinghausen mit allen betrachteten Verkehrsmitteln hervorzuheben. Der Innenstadtlage entsprechend ist der Umweltverbund vorrangig zu stärken, hier ist gesondert auf ein intermodales sowie Sharing-Angebot zu achten.

26

# Haarener See

Hamm



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Hamm, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Der Hotspot Haarener See ist ein Solitärstandort im ländlich geprägten Raum westlich der Stadt Hamm. Die umliegende Wohn- und die Einwohnerdichte ist dementsprechend gering bis mittel. Der Zugang ist kostenpflichtig. Bei Besitz der RUHR.TOPCARD ist ein Eintritt kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Parkplatz im Süden des Sees, der an der Lippe liegt. Die nächste Haltestelle Lippestraße Baggersee befindet sich im Norden. Hier hält die Buslinie E 36, die nur an Werktagen verkehrt, zudem sehr unregelmäßig und selten fährt (eine Fahrt morgens um ca. 7 Uhr und drei Fahrten zwischen 12 und 14 Uhr). Radrouten und Knotenpunkte des Radnetzes liegen nicht im Gebiet, die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist dennoch gut. Radstationen oder ähnliches gibt es ebenfalls. Sharing-Angebote sind für Autos und Fahrräder im nahegelegenen Hamm verfügbar. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Lippestraße, die in Richtung Autobahn 2 und der Aus- bzw. Auffahrt Hamm-Uentrop führt. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Insgesamt ist der Hotspot stark autoorientiert, was sich durch die räumliche Lage ergibt. Der Radverkehr findet ebenfalls gute Verbindungen vor, was sich in den Reisezeitvergleichen widerspiegelt. Der ÖPNV ist durch die seltene und unregelmäßige Bedienung unattraktiv. Hier liegt somit der größte Handlungsbedarf.

27



## Museumsquartier Hagen / Hohenhof

Hagen



1x freier Eintritt Kunstquartier

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	Übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Hagen Hbf		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Museumsquartier Hagen/Hohenhof umschließt die Hagener Innenstadt und reicht vom Hbf bis zum Hohenhof und der Krollmann-Arena. Bei dem Hotspot handelt es sich um einen Multistandort, der mehrere Sehenswürdigkeiten enthält. Die umliegende Wohnfläche und die Einwohnerdichte liegt im mittleren Bereich. Der Zugang zum Hotspotraum ist kostenfrei. Museen wie das Kunstquartier sind kostenpflichtig, mit der WelcomeCard Ruhr und der RUHR.TOPCARD ist ein Eintritt jedoch kostenfrei. Zugangspunkt ist der Hagener Hbf. Hier halten Busse und Züge des SPNV und des SPFV. Die Kursintervalle sind durchgehend unter 5 Minuten lang. Am Hbf besteht die Möglichkeit zu Park and Ride. Im Gebiet der Innenstadt sind mehrere Mobilstationen geplant. Durch den Hotspotraum verlaufen Radrouten des Radverkehrsnetzes NRW wie zum Beispiel um die Innenstadt. Zusätzlich gibt es die Knotenpunkte 65, 66, 67, 68 und 69, wodurch die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gut ist. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraßen 7 und 54, die an die Autobahnen 45 und 46 anschließen. Das Stellplatzangebot ist gebührenpflichtig. Insgesamt besteht mit allen Verkehrsmitteln eine zufriedenstellende Erreichbarkeit. Dabei ist Bereich der Innenstadt die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und am Hohenhof die Erreichbarkeit mit dem MIV besser.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Tourismus, eigene Recherchen

28

## Haldenlandschaft Moers / Neukirchen-Vluyn

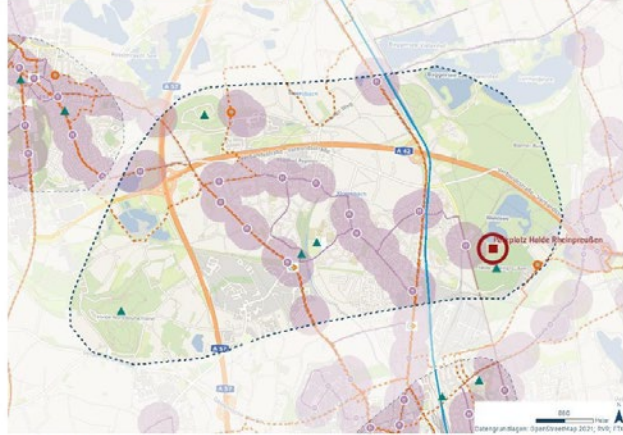
Kreis Wesel



Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	Übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	Kein Webauftritt vorhanden

### Mobilitätsmerkmale

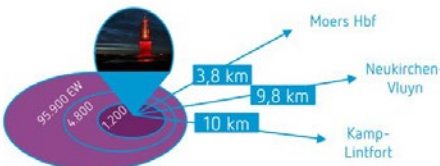
ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Moerssee		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Die Haldenlandschaft Moers/Neukirchen-Vluyn ist ein Multistandort im Kreis Wesel im Westen der Metropole Ruhr. Zur Landschaft zählen die Halden Norddeutschland, Rheinpreußen und Pattberg. Das Gebiet liegt im ländlichen Raum nördlich des Mittelzentrums Moers. Der Eintritt zu den Halden ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Parkplatz der Halde Rheinpreußen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt ausschließlich über ein Bus-Angebot, was sich in hohen Kursintervallen widerspiegelt. Besonders abends und am Wochenende gibt es ein reduziertes ÖPNV-Angebot. Der Radverkehr verfügt über die Radrouten „OranierFahrradrouten“, „NiederRheinroute“ und „NiederRheinroute-Nebenroute“ und die Knotenpunkte 47, 48 und 49 des radrevier.ruhr. Im Süden des Gebiets gibt es eine potenzielle Mobilstation. Radstationen oder Stationen des metropolradruhr sind nicht zu finden. Der MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahnen 42 und 57. Die Stellplätze sind kostenfrei. Die Reisezeitvergleiche zeigen, dass die Sehenswürdigkeiten mit dem Rad und dem Auto gut und schnell zu erreichen sind. Grund dafür sind gute Direktverbindungen, über die der ÖPNV nur bedingt verfügt. Insgesamt begünstigt auch die räumliche Lage des Standorts den MIV, Handlungsbedarf liegt in der Stärkung der anderen Verkehrsarten.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, halden.ruhr, eigene Recherchen

29



## Tetraeder Bottrop



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht
Webaufritt	

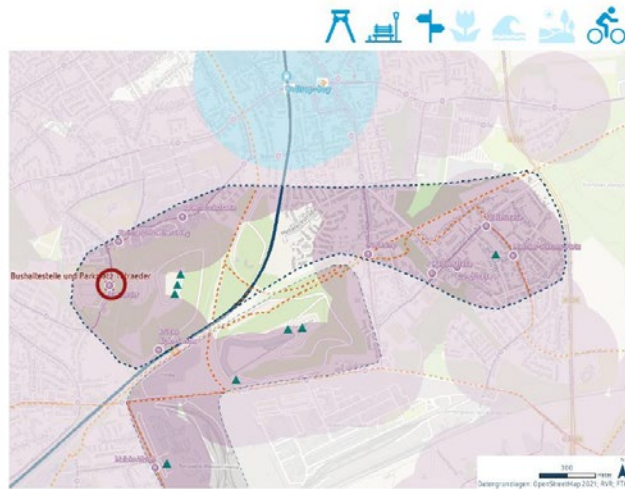
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Tetraeder		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, RVR, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Tetraeder ist ein Solitärstandort im Mittelzentrum Bottrop im Nordwesten des Ruhrgebiets. Der Hotspotraum Halde Prosperstraße grenzt direkt an. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Der Zugang zur Halde und dem Tetraeder ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist die Bushaltestelle nebst Parkplatz des Tetraeders. Die Taktung des Busses ist werktags tagsüber niedrig und abends und am Wochenende sehr niedrig. Die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ queren das Gebiet des Tetraeders, der Knotenpunkt 5 befindet sich in südlicher Richtung außerhalb. Die Höhenunterschiede sind gering. Sharing Angebote liegen für Fahrräder und E-Scooter vor. Angebote wie potenzielle Mobilstationen oder Radstationen sind hier nicht vorhanden. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 224, das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile für das Rad und den ÖPNV gegenüber dem MIV. Die sich so ergebenden Potenziale des ÖPNV werden aktuell durch lange Kursintervalle verhindert. Hier besteht der größte Handlungsbedarf.

30

## Zeche Nachtigall / Muttental Ennepe-Ruhr-Kreis

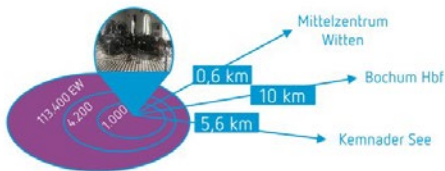


Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Witten Hbf		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Zeche Nachtigall/Muttental ist ein Multistandort, bestehend aus mehreren Sehenswürdigkeiten wie der Zeche Nachtigall und dem Berger-Denkmal. Das Gebiet liegt in Witten im Südwesten des Ruhrgebiets an der Ruhr. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren Bereich. Der Eintritt zu vielen Sehenswürdigkeiten ist kostenfrei. Beim kostenpflichtigen Museum der Zeche Nachtigall ist jeweils ein Eintritt bei Besitz der RUHR.TOPCARD und der WelcomeCard Ruhr frei. Zugangspunkt ist der Hauptbahnhof Witten. An dem Bahnhof halten Busse, die Bochumer Stadtbahn, Züge des SPNV (S5, RB 40, RE 4, RE 16) und des SPVF. An der Zeche Nachtigall verkehrt die Ruhrtalbahn. Das breite Angebot des ÖPNV spiegelt sich auch in den guten Kursintervallen wider. Im Hotspotraum gibt es die Knotenpunkte 1, 2, 3 und 85 des radrevier.ruhr. Die Radrouten „Eselsohren“, „RuhrtalRadweg“ und „Route der Industriekultur per Rad“ verlaufen an der Ruhr und in Richtung der Wittener Innenstadt. Am Hauptbahnhof Witten gibt es eine Radstation und eine potenzielle Mobilstation. Zudem besteht hier die Möglichkeit von Park and Ride und Bike and Ride. Die MIV-Erschließung des Hotspotraums erfolgt über die Bundesstraße 226. Die Reisezeitvergleiche zeigen die gute Anbindung des Radverkehrs und des MIV. Trotz des guten ÖPNV-Angebots ist dieser nur bedingt konkurrenzfähig zum MIV.

31



## Museum der Binnenschifffahrt

### Duisburg



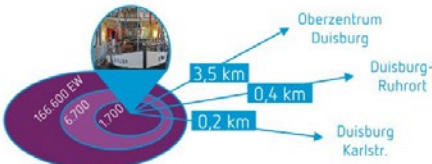
1x freier Eintritt

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Ruhrort BF		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Tourismus, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Multistandort Museum der Binnenschifffahrt liegt in Duisburg direkt am Rhein. Die umliegende Wohnnutzung und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Der Zugang zum Museum der Binnenschifffahrt ist kostenpflichtig, mit der RUHR.TOPCARD ist ein Eintritt jedoch frei. Der Zugangspunkt ist der Bahnhof Duisburg-Ruhrort. Hier hält die RB 36, die Straßenbahnlinie 901 und Buslinien wie die 917 und 922. Die Kursintervalle sind werk- und samstags tagsüber höchstens 10 Minuten und abends 20-39 Minuten lang. Am Bahnhof besteht die Möglichkeit für Park and Ride. Im Hotspotsraum befinden sich zwei metropolradruhr-Stationen. Am Rhein verlaufen die Radrouten „Pilgerroute“, „Rhein-Route“, „NiederRheinroute“, „Rheinradweg“, „Deutsche Fußballroute NRW“, „Erlebnisweg Rheinschiene“ und „Route der Industriekultur per Rad“ die durch das Gebiet führen und es so an das Radwegenetz anbindet. Ein Knotenpunkt ist im Norden am Rhein zu finden. Die MIV-Erschließung erfolgt über Landesstraßen wie die Rheindeichstraße, die zur Autobahn 42 führt. Weitere Autobahnen in der Nähe sind die A 40 und die A 59. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Erreichbarkeit besonders für den Radverkehr gut ist. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist durch teilweise niedrige Takte und für den MIV durch die Anbindung über Landesstraßen mittelmäßig. Die Reisezeitverhältnisse fallen zugunsten des Fahrrads und auch des ÖPNV durch eine Direktverbindung zum Duisburger Hbf aus.

32

## Kemnader See

### Ennepe-Ruhr-Kreis



1x kostenlose Schifffahrt

Typ	Multistandort
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Heveney		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Multistandort Kemnader See ist ein Stausee im Bochumer Süden an der Wittener Stadtgrenze. Der Zugang ist kostenfrei. Die Schifffahrt auf dem See ist kostenpflichtig, mit der RUHR.TOPCARD ist eine Rundfahrt jedoch kostenfrei. Zugangspunkte sind der Parkplatz Hafen Heveney und der Parkplatz Ovény. Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Gebiet über Busse und die Bochumer Stadtbahn erreichbar. Die Taktung ist an Werk- und Samstagen tagsüber mittelmäßig. Abends sowie an Sonn- und Feiertagen fahren Busse und Bahnen nur noch selten bis sehr selten. Die Radrouten „RuhrtalRadweg“ und „Eselsohren“ führen um den See herum entlang der Ruhr und in Richtung Bochum. Der Knotenpunkt 24 liegt am östlichen Parkplatz. Potenzielle Mobilstationen gibt es im Wittener Stadtgebiet und an der Stadtbahnhaltestelle im Norden. Stationen des metropolradruhr sind im Norden an und um den Campus der Ruhr-Universität Bochum zu finden. Die Tallege des Kemnader Sees bzw. der Ruhr bedingt größere Höhenunterschiede ins Umland, das beeinflusst den Radverkehr. Sharing Angebote sind durch die Nähe zur Universität vielfach verfügbar, für Autos, Fahrräder, E-Scooter und Roller. Mit dem MIV ist der Kemnader See über die Autobahn 43 erreichbar. Die Stellplätze sind kostenfrei. Insgesamt ist der Standort auto- und fahrradorientiert, was sich auch in den Reisezeitvergleichen zugunsten dieser Verkehrsarten zeigt. Die Lage im Ballungsrand zieht einen Vorteil für den MIV nach sich, der attraktive Landschaftsraum Freizeitradverkehr. Der ÖPNV kann von einer intermodalen Anbindung profitieren.

33



## Innenstadt Wesel

### Kreis Wesel



Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus
Webauftritt	

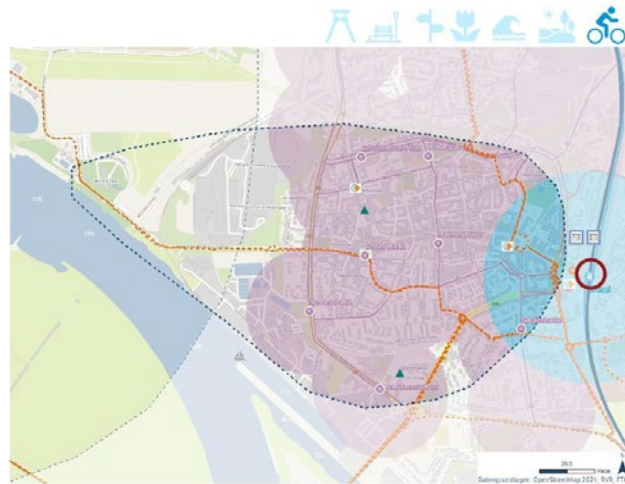
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
Wesel		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Wesel Tourismus, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Die Weseler Innenstadt liegt nordwestlich des Ruhrgebiets an Rhein und Lippe. Direkt angrenzend und im Westen überschneidend liegt der Hotspotraum Xanten/Wesel. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte sind aufgrund der Lage im ländlich geprägten Raum niedrig. Der Zugang ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Bahnhof Wesel im Osten der Innenstadt. Mit dem öffentlichen Verkehr kann das Gebiet über Busse und den SPNV (RE 5, RE 19, RE 49) erreicht werden. Am Bahnhof besteht die Möglichkeit für Park and Ride und Bike and Ride. Die Radrouten „3-Flüsse-Route“, „Nieder Rheinroute“, „Rheinradweg“ und „Römer-Lippe-Route“ führen durch das Gebiet, der Knotenpunkt 31 liegt im Süden der Innenstadt. Es gibt zwei potenzielle Mobilstationen im Gebiet. Radstationen oder auch Angebote des metropolradruhr bestehen nicht. Sharing-Angebote existieren nur für Autos. Die Erschließung für den MIV erfolgt über die Bundesstraßen 8 und 58. Es gibt kostenfreie Stellplätze im Hotspotraum, was für eine innerstädtische Lage eher ungewöhnlich ist. Die Reisezeitvergleiche zeigen klare Vorteile des ÖPNV durch die Nähe zum Bahnhof. Entsprechend der innerstädtischen Lage sollte insbesondere der Umweltverbund gestärkt werden. Sharing-Angebote sollten mit Blick auf den Radverkehr und die Intermodalität gestärkt werden.

34

## Bottrop Innenstadt / Museum Quadrat

### Bottrop



Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	milieübergreifend, bei Museum überwiegend Milieus der Oberschicht
Webauftritt	

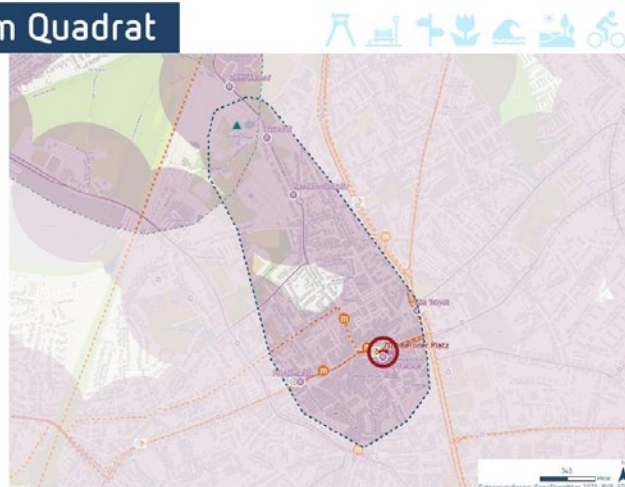
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
Berliner Platz		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Bottrop, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Bottrop Innenstadt/Museum Quadrat liegt im Mittelzentrum Bottrop im Norden des Ruhrgebiets. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren Bereich. Der Zugang zur Innenstadt ist kostenfrei, der Zugang zum Museum Quadrat im Norden des Hotspotraums ist kostenpflichtig. Der Zugangspunkt ist der Busbahnhof Berliner Platz. Der Bus ist das einzige öffentliche Verkehrsmittel, über das der Standort angebunden ist. Die Taktung ist durchgängig hoch. Über den Hauptbahnhof in Bottrop, der über verschiedene Buslinien am ZOB angefahren wird, gibt es Anschlüsse an den SPNV (RB 45, RE 14, RE 44). Die Radroute „City Trail Bottrop-Gladbeck“ verläuft in nord-südlicher Richtung durch das Gebiet, Knotenpunkte sind nicht vorhanden. Das Sharing-Angebot beschränkt sich auf Fahrräder und E-Scooter. Im Gebiet gibt es drei Stationen des metropolradruhr und eine potenzielle Mobilstation. Alle diese Stationen liegen in direkter Nähe zum Zugangspunkt. Der MIV ist über Landesstraßen angebunden. Die Stellplätze sind überwiegend gebührenpflichtig. Insgesamt ergeben sich aus der innerstädtischen Lage Vorteile und Potenziale für den Rad- sowie den öffentlichen Verkehr. Dies zeigt sich auch in den Reisezeitverhältnissen, die zulasten des MIV ausfallen.

35



# Innenstadt Hamm

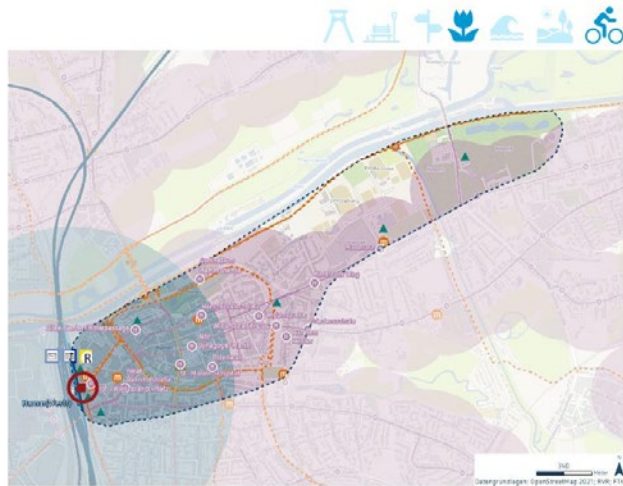
## Hamm



Typ	Innenstadt
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milieuübergreifend
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Hamm Hbf		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Innenstadt Hamm erstreckt sich von der Innenstadt in Richtung Osten bis zum Kurpark entlang des Dattel-Hamm-Kanals und der Lippe. Die umliegende Wohnichte und die Einwohnerdichte ist trotz der zentralen Lage niedrig bis mittel. Der Zugang ist kostenfrei. Zugangspunkt ist der Hauptbahnhof Hamm, der von einer Vielzahl von Buslinien wie den Linien 1 und 3, mehreren RB und RE sowie Züge des SPNV bedient wird. Die Kursintervalle liegen unter 10 meist sogar unter 5 Minuten. Am Abend und Wochenende liegen die Intervalle bei 20-39 Minuten. Am Hbf besteht die Möglichkeit zu Park and Ride und Bike and Ride, außerdem liegt dort eine Radstation. Über den gesamten Hotspotraum verteilt liegen mehrere Stationen des metropolradruhr. Durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Weserradweg“, „Historische Stadtkerne“, „Landesgartenschau-Route“ und „Römer-Lippe-Route“. Die Knotenpunkte 7, 8 und 9 sind ebenfalls vorhanden. Sharing-Angebote bestehen für Fahrräder und Autos. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 63, die an die Autobahn 2 anschließt. Das Stellplatzangebot ist gebührenpflichtig. Insgesamt ist festzuhalten, dass der Hotspotraum besonders für den ÖPNV und den Radverkehr gut angeschlossen ist. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist gerade im westlichen Teil des Hotspotraums sehr gut.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Hamm, eigene Recherchen

# Rheinaue WES / DU

## Kreis Wesel/Duisburg



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	Kein Webauftritt vorhanden

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Orsoy Rathaus		Einfluss Höhenunt.	
werktags, tagsüber		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Die Rheinaue Wesel/Duisburg liegt im Nordwesten des Ruhrgebiets entlang des Rheins. Es handelt sich um einen Erholungsraum, dessen umliegende Wohnichte und Nachfragepotenzial im niedrigen bis mittleren Bereich liegen. Der Zugang ist kostenfrei. Der gewählte Zugangspunkt für den langgezogenen Hotspotraum ist der Parkplatz Orsoy. Das ÖPNV-Angebot beschränkt sich auf den Bus, die Taktung ist niedrig bis sehr niedrig. Die Radrouten „Pilgerroute“, „Rhein-Route“, „Rheinradweg“, „Erlebnisweg Rheinschiene“, „NiederRheinroute“, „OranierFahrradroute“, „Route der Industriekultur per Rad“, „Emscher-Weg“ und „3-Flüsse-Route“ kreuzen das Gebiet. Außerdem liegen zwölf Knotenpunkte des radrevier.ruhr vor. Sharing-Angebote gibt es für Autos, Fahrräder und E-Scooter. Angebote wie Mobil- oder Radstationen sind auf dem Gebiet nicht vorhanden. Die MIV-Erschließung erfolgt über Landesstraßen. Die Stellplätze für den MIV sind kostenfrei. Der Vergleich der Reisezeiten zeigt trotz geringer Taktung im ÖPNV eine Konkurrenzfähigkeit zum Pkw, die durch das geringe Angebot jedoch gemindert wird. Insgesamt ist der Standort daher autoorientiert. Die SPNV-Haltestellen im Umland sind mindestens 5 km entfernt und daher nur bei einer Verknüpfung mit dem bestehenden Bus- und Radnetz als potenzieller Zubringer geeignet.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Wesel Tourismus, eigene Recherchen



## Xanten / Wesel

### Kreis Wesel



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht

Webauftritt

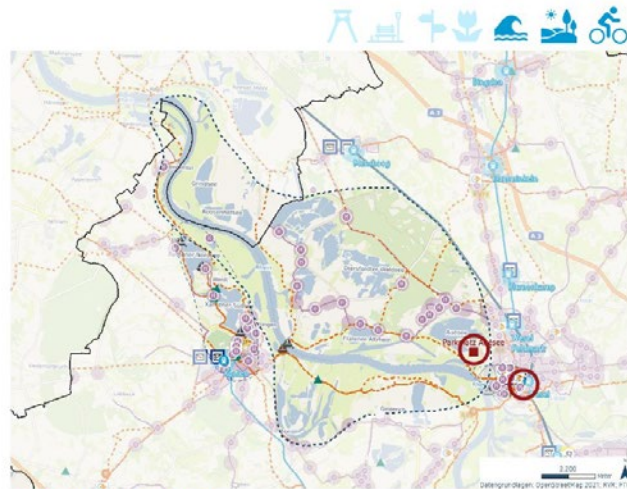
#### Mobilitätsmerkmale

Wesel	ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
	werktags, abends		MIV-Erschließung	
	samstags		Stellplatzangebot	
Sharing-Angebot	samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
	sonntags			

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Wesel, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der landschaftliche Erholungsraum liegt zwischen den Städten Xanten und Wesel am nordwestlichen Rand der Metropole Ruhr. Das Gebiet erstreckt sich beidseitig des Rheins. An den großflächigen Hotspot grenzen die Hotspoträume FZX Xanten/Altstadt/APX und Innenstadt Wesel an. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte sind gering. Der Zugang zum Erholungsraum ist kostenfrei. Zugangspunkt ist der Parkplatz Auesee sowie der Bahnhof Wesel. Zu erreichen ist das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr per Bus und SPNV. Das Kursintervall ist mittel bis sehr gut, beispielsweise an Werktagen. Durch den Raum verlaufen die Radrouten „3-Flüsse-Route“, „Nieder Rheinroute“, „Nieder Rheinroute-Nebenroute“, „Rheinradweg“, „Rhein-Route“, „Via Romana“, „Oranier-Fahrradroute“ und „Römer-Lippe-Route“. Es gibt zudem 11 Knotenpunkt in dem Gebiet. Die flache Landschaft sorgt für optimale Bedingungen für den Freizeitradverkehr. Stationen für die Stärkung der Intermodalität wie Radstationen oder potenzielle Mobilstationen liegen nicht im Gebiet. Der MIV ist durch Landesstraßen angebunden. Stellplätze sind gebührenpflichtig vorhanden. Die Reisezeitvergleiche zeigen die bessere Erreichbarkeit mit dem MIV und die nur bedingte Konkurrenzfähigkeit von Rad und ÖPNV. Insgesamt ist der Hotspot autoorientiert.

38

## DU Stadtwald / Saarner Mark

### Duisburg



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	saisonal, Sommer
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht

Webauftritt

#### Mobilitätsmerkmale

Weslau Bf	ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
	werktags, abends		MIV-Erschließung	
	samstags		Stellplatzangebot	
Sharing-Angebot	samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
	sonntags			

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Duisburg, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Duisburg-Stadtwald/Saarner Mark ist ein Erholungsraum im Duisburger Süden. In der Nähe liegen weitere Hotspots wie der Duisburger Zoo oder die Sechs-Seen-Platte, die einen Hotspotraum mit DU-Stadtwald/Saarner Mark teilt. Siedlungsgebiete der Städte Mülheim an der Ruhr, Duisburg, Ratingen und Düsseldorf schließen an. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte sind hoch. Zugangspunkt ist der Parkplatz Landhaus Thyssen. Aufgrund der Größe des Gebiets liegen mehrere Haltestellen und Bahnhöfe in und um den Hotspotraum. Der Standort ist dadurch mit Bussen, Straßenbahnen und Zügen des SPNV erreichbar. Die Kursintervalle sind tagsüber an Werk- und Samstagen 10-19 und abends mindestens 40 Minuten lang. Durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Nieder Rheinroute“ und „Deutsche Fußballroute NRW“. Unter Berücksichtigung der Größe des Hotspots sind dies wenige Routen. Park-and-Ride-Anlagen oder auch Stationen des metropolradruhr befinden sich außerhalb des Hotspotraums. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahnen 3 und 59. Aufgrund der Größe unterscheidet sich das Mobilitätsangebot je nach Lage im Hotspotraum stark. Der Zugangspunkt ist am besten an den MIV angebunden, die lokale Nähe zu Mobilitätsknoten bietet auch Potenziale für den ÖPNV. Die Fahrradinfrastruktur ist ausbaufähig.

39



## Kirchheller Heide

### Bottrop



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

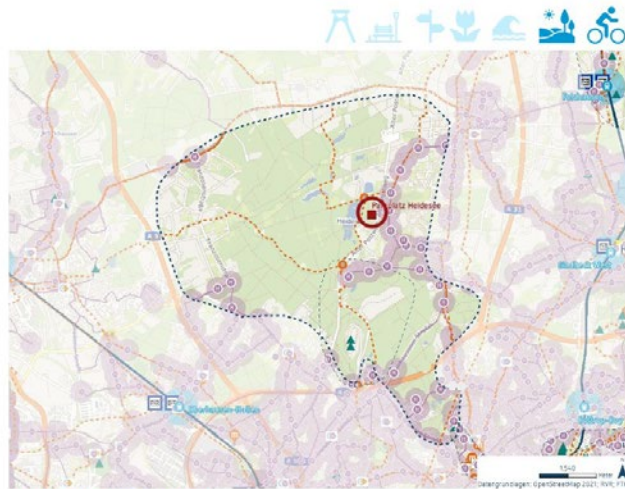
#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Sharing-Angebot	sonntags		Reisezeitverhältnisse	

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Ruhr Tourismus, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Erholungsraum Kirchheller Heide liegt in Bottrop im Nordwesten des Ruhrgebiets. Im Süden befindet sich der Hotspotraum Halde Haniel. Die umliegende Wohn- und Bevölkerungsdichte liegt im mittleren Bereich. Der Zugang zum Gebiet ist kostenfrei. Der Zugangspunkt des Gebiets ist der Parkplatz Heidesee. Mit dem öffentlichen Verkehr ist der Erholungsraum über den Bus erreichbar. Zum Zugangspunkt im Osten fährt eine Buslinie mit einer durchgehend sehr niedrigen Taktung. Durch das Gebiet führen der „Rotbach-Weg“ und mehrere lokale Radrouten, außerdem gibt es drei Knotenpunkte. Sharing-Angebote liegen für Fahrräder und E-Scooter vor. Stationen, die die Intermodalität fördern, wie Radstationen oder potenzielle Mobilstationen, liegen nicht vor. Auch ausgewiesene Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Möglichkeiten sind nicht verfügbar. Der MIV erreicht das Landschaftsschutzgebiet über Landesstraßen und die nahe gelegenen Autobahnen 2, 3 und 31. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Insgesamt zeigt sich eine vorteilhafte Erschließung für Radverkehr und MIV, die sich auch im Reisezeitvergleich zeigen. Der ÖPNV ist aufgrund von Reisezeit und Kursintervallen nur bedingt konkurrenzfähig.

40

## Hohe Mark

### Kreis Recklinghausen



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

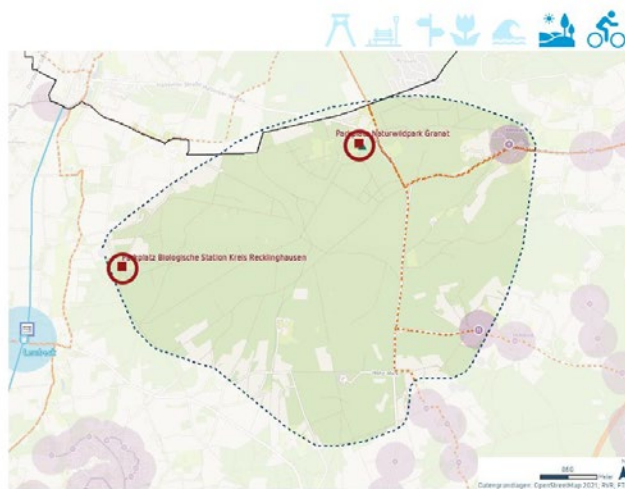
#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Sharing-Angebot	sonntags		Reisezeitverhältnisse	

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



#### Gesamteinschätzung

Der Erholungsraum Hohe Mark liegt im Kreis Recklinghausen im ländlichen Raum. Die umliegende Wohn- und Bevölkerungsdichte sind dementsprechend gering. Der Zugang ist kostenfrei. Die zwei Zugangspunkte befinden sich am Parkplatz Biologische Station Kreis Recklinghausen sowie am Parkplatz Naturwildpark Granat. Eine ÖPNV-Anbindung besteht über eine Buslinie, deren Taktung sehr niedrig ist. Zudem befindet sich der Bahnhof Dorsten Lembeck westlich der Hohen Mark in der Nähe. Durch den Erholungsraum verlaufen die Radrouten „Grenzen und Geschichten“, „Lebendige Natur“ und „Römerwege und Römerfunde“. Einen Knotenpunkt gibt es nicht. Sharing-Angebote liegen nur für das Auto vor, Angebote wie Rad- oder Mobilstationen bestehen weder im Gebiet noch in der näheren Umgebung. Die Erschließung mit dem MIV erfolgt über Landesstraßen. Das Stellplatzangebot für den MIV ist kostenfrei. Insgesamt zeigen die Reisezeitvergleiche Potenziale für das Rad und den ÖPNV, obwohl der ländliche Raum eigentlich prädestiniert ist für eine bessere Erreichbarkeit mit dem MIV. Tatsächlich ist insbesondere der ÖPNV durch das mangelhafte Angebot aktuell nur bedingt konkurrenzfähig. Auch die Förderung intermodaler Wege ist zu prüfen.

41



# Haard

## Kreis Recklinghausen



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

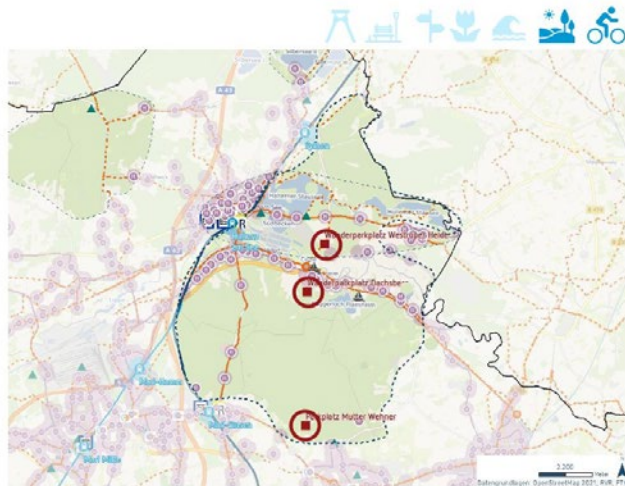
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Haltern am See		Einfluss Höhenunt.	
werktags, tagsüber		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
Haltern am See		Reisezeitverhältnisse	
werktags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Erholungsraum Haard liegt im Kreis Recklinghausen östlich der Stadt Haltern am See, die das Gebiet teilweise miteinschließt. Im Hotspotraum liegt außerdem auch der Hotspot Halterner Stausee. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte sind gering. Der Eintritt ist kostenfrei. Zugangspunkte gibt es drei: zentral gelegen der Wanderparkplatz Dachsberg, im Süden des Gebiets der Parkplatz Mutter Wehner und der Bahnhof Marl-Sinsen. Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Gebiet mit dem Bus und mit dem SPNV erreichbar. Das Kursintervall ist niedrig bis mittel. Durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Grenzen und Geschichten“, „Hügelland und Wasserwege“, „Sand und Seen“, „Lebendige Natur“, „Pilgerroute“, „Römer-Lippe-Route“, „Hohe Mark RadRoute“ und „100 Schlösser Route“ mit mehreren Knotenpunkten. Sharing Angebote gibt es für Autos und E-Scooter. Am Bahnhof Haltern am See gibt es jeweils eine Mobil- und eine Radstation. Hier besteht auch die Möglichkeit zum Park and Ride sowie zum Bike and Ride. Die Erreichbarkeit für den MIV ist über Landesstraßen, die Bundesstraßen 58 und 235 sowie die Autobahn 43 gegeben. Die Stellplätze für den MIV sind kostenfrei. Insgesamt zeigen die Reisezeitvergleiche besonders für das Fahrrad, aber auch für den ÖPNV Vorteile. Um die Potenziale des ÖPNV auszuschöpfen, ist das Angebot insbesondere abends auszubauen.

43

# Elfringhauser Schweiz

## Ennepe-Ruhr Kreis



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

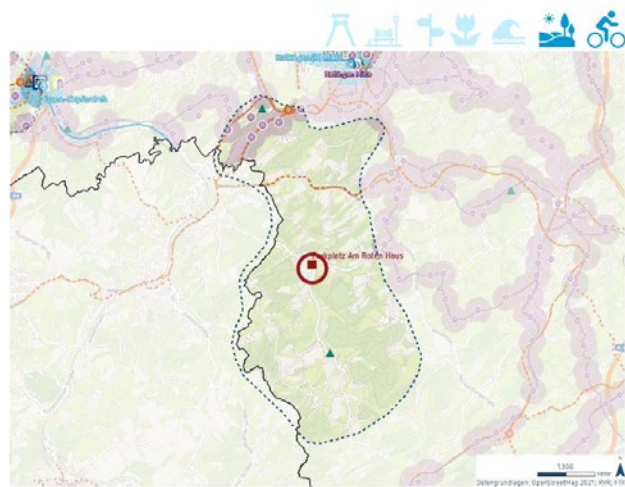
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Oberste Porbeck		Einfluss Höhenunt.	
werktags, tagsüber		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
Oberste Porbeck		Reisezeitverhältnisse	
werktags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Erholungsraum Elfringhauser Schweiz liegt im ländlichen Raum südlich von Hattingen am südlichen Rand der Metropole Ruhr. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte liegen im geringen bis mittleren Bereich. Der Zugang ist grundsätzlich kostenfrei. Zugangspunkt ist der Parkplatz Am Roten Haus, der zentral im Gebiet liegt. Die nächste Haltestelle zum Zugangspunkt ist die Bushaltestelle Oberste Porbeck, die nach 20 Uhr sowie am Wochenende nicht mehr bedient wird. Nur der Norden des Hotspotraums ist über den ÖPNV angebunden. Durch das Gebiet verlaufen einzelne Routen des Radverkehrsnetzes NRW, im Norden liegt außerdem der Knotenpunkt 26. Die Routen verlaufen jedoch nicht in der Nähe des Zugangspunkts. Die Höhenunterschiede sind groß, das verringert die Attraktivität des Radverkehrs. Sharing-Angebote gibt es nur für das Auto. Angebote wie Mobil- oder Radstationen liegen nicht im Gebiet. Der MIV ist über Landesstraßen angebunden. Stellplätze am Zugangspunkt sind kostenfrei. Insgesamt zeigen die Reisezeitvergleiche Vorteile für das Fahrrad und den Bus. Diese Vorteile sind jedoch durch die niedrige Taktung des Busses und der Führung der Radwege abseits des Zugangspunktes aktuell nicht ausgeschöpft. Der Standort ist stark autoorientiert. Eine Anreise ohne eigenen Pkw ist aktuell nur bedingt möglich.

44



## Bergisch-Märkisches Hügelland

### Ennepe-Ruhr Kreis



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	Kein Webauftritt vorhanden

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	Rad-Knotenpunkt
werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
werktags, abends	MIV-Erschließung
samstags	Stellplatzangebot
samstags, abends	Reisezeitverhältnisse
sonntags	
Sharing-Angebot	



#### Gesamteinschätzung

Der Erholungsraum Bergisch-Märkisches Hügelland liegt im ländlichen Raum südlich der Stadt Hagen. Die umliegende Wohn- und die Einwohnerdichte sind aufgrund dieser Lage gering. Der Zugangspunkt des Gebiets ist der Parkplatz Hasper Talsperre im Westen sowie der Parkplatz Glörtalsperre im Süden. Der Hotspotraum wird über verschiedene Buslinien bedient und so u. a. an den Hager Hbf angebunden. Das Kursintervall an der Haltestelle Breckerfeld Busbahnhof ist werktags tagsüber mittelmäßig (< 20 Min.) und ansonsten lang bis sehr lang, d. h. eine Bedienung findet abends und am Wochenende maximal alle 40 Minuten statt. Die Radroute „Radweg Ennepe-Runde“ führt durch das Gebiet, zudem liegen hier die Knotenpunkte 14, 15, 71. Die Höhenunterschiede sind groß, weshalb der Radverkehr zur reinen Anreise eine untergeordnete Rolle spielt. Angebote zur Förderung der Intermodalität wie Bike-and-Ride-Anlagen, Rad- oder Mobilstationen liegen im Hotspotraum nicht vor. Die MIV-Erschließung erfolgt über Landesstraßen. Die Stellplätze an den Zugangspunkten sind kostenfrei. Der Vergleich der Reisezeiten zeigt, dass das Fahrrad und der ÖPNV nur mäßige Vorteile im Gegensatz zum MIV bieten. Insgesamt ist der Standort autoorientiert. Konkurrenzfähige Alternativen sind zu fördern.

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Wikipedia, eigene Recherchen

## Dämmerwald

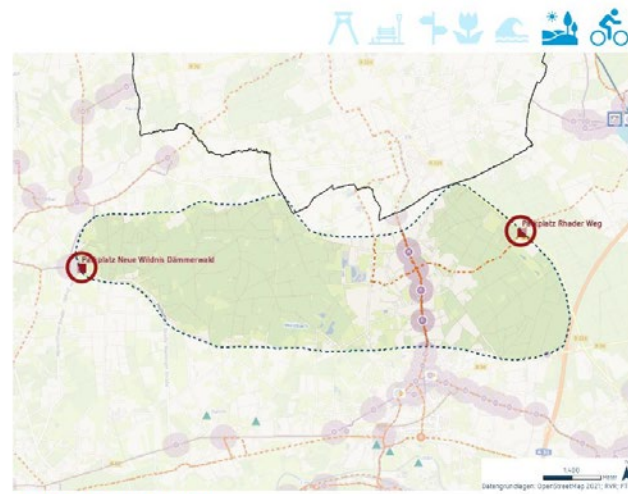
### Kreis Wesel



Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	Kein Webauftritt vorhanden

#### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	Rad-Knotenpunkt
werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
werktags, abends	MIV-Erschließung
samstags	Stellplatzangebot
samstags, abends	Reisezeitverhältnisse
sonntags	
Sharing-Angebot	



#### Gesamteinschätzung

Der Standort Dämmerwald gehört der Kategorie landschaftliche Erholungsräume an. Der Hotspot liegt im Norden des Ruhrgebietes nahe Schermbeck im Kreis Wesel. Die umliegende Wohn- und die Einwohnerdichte sind gering. Der Zugang ist kostenfrei. Für das Gebiet gibt es zwei Zugangspunkte: die Parkplätze Neue Wildnis Dämmerwald und Rhader Weg. Diese liegen jeweils am östlichen bzw. westlichen Rand des Hotspotraums. In der Nähe verkehren die Buslinien 71 und 293, über die das Gebiet für den ÖPNV angeschlossen ist. Die Linien verkehren maximal stündlich, an Wochenenden abends gar nicht. Die Radrouten „NiederRheintour“, „3-Flüsse-Tour“ und „Hohe Mark RadRoute“ kreuzen das Gebiet, zudem befindet sich hier ein Knotenpunkt (14). Sharing-Angebote liegen nur für das Auto vor. Angebote der Intermodalität wie Radstationen, Mobilstationen oder Bike-and-Ride-Anlagen gibt es keine. Der MIV ist über Landesstraßen und die Autobahn 31 angeschlossen. Das Stellplatzangebot ist kostenfrei. Die Reisezeitvergleiche zeigen vermehrt Vorteile zugunsten des Radverkehrs, jedoch ist der Standort insgesamt stark autoorientiert. Aufgrund der langen Kursintervalle und Reisezeiten ist der ÖPNV aktuell nicht konkurrenzfähig. Intermodale Angebote können Alternativen zum MIV stärken.

#### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Naturpark Hohe Mark, eigene Recherchen



# Cappenberger Wald

Kreis Unna

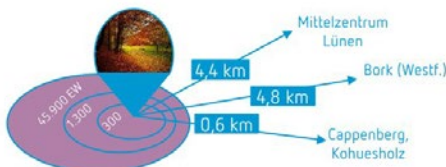


Typ	Landschaftlicher Erholungsraum
Bedeutung	regionaltouristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht

## Mobilitätsmerkmale

Webauftritt	
ÖPNV-Angebot	Rad-Knotenpunkt
werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
werktags, abends	MIV-Erschließung
samstags	Stellplatzangebot
samstags, abends	Reisezeitverhältnisse
sonntags	
Sharing-Angebot	

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, unterwegs-hamm.de, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Der Cappenberger Wald ist ein landschaftlicher Erholungsraum im Norden des Kreises Unna, nördlich von Lünen. Durch die Lage am Ballungsrand ist die Siedlungsdichte und die Einwohnerdichte niedrig. Der Zugang ist kostenfrei, auch der Eintritt in das Schloss Cappenberg ist kostenlos. Zugangspunkt ist der Parkplatz Schloss Cappenberg im Süden des Erholungsraums. Westlich außerhalb des Gebiets liegt der SPNV-Haltpunkt Bork (RB 51) mit Anschluss nach Lünen. An der nächstgelegenen Bushaltestelle Cappenberg Kreuzkamp verkehren die Linien 530 und 634 tagsüber in einem Kursintervall von maximal 40 Minuten, abends und am Wochenende seltener. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraßen 236 und 54, Stellplätze sind kostenfrei verfügbar. Radknotenpunkte gibt es im Hotspotraum nicht, obwohl lokale Radrouten durch das Gebiet verlaufen. Die Höhenunterschiede sind gering. Insgesamt zeigen die Reisezeitverhältnisse Vorteile zugunsten des ÖPNV, das geringe Angebot verhindert aktuell jedoch die Konkurrenzfähigkeit zum MIV. Auch das Fahrrad ist auch nur bedingt konkurrenzfähig gegenüber dem MIV. Der flächige Hotspot ist für seine Lage typisch stark autoorientiert. Potenziale insbesondere für den ÖPNV und auch intermodale Wege bestehen jedoch.

47

# Landschaftspark Duisburg

Duisburg



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht

## Mobilitätsmerkmale

Webauftritt	
ÖPNV-Angebot	Rad-Knotenpunkt
Landschaftspark Nord	Einfluss Höhenunt.
werktags, tagsüber	MIV-Erschließung
werktags, abends	Stellplatzangebot
samstags	Reisezeitverhältnisse
samstags, abends	
sonntags	
Sharing-Angebot	

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Der Landschaftspark Duisburg ist ein Solitärstandort im Stadtteil Meiderich im Duisburger Norden. Umliegende Siedlungsdichte und Nachfragepotenzial sind hoch. Der touristisch bedeutsame Hotspot ist kostenfrei zugänglich und prägt als Teil der Route der Industriekultur das Ruhrgebiet. Das Gebiet liegt in den Einzugsbereichen von Bus- und Stadtbahn-Haltestellen. Die Linie 903 mit Anschluss an den Duisburger Hbf sowie nach Dinslaken verkehrt im Osten des Hotspotraums. Das Kursintervall ist dort insbesondere tagsüber sehr kurz, abends und am Wochenende liegen die Abstände der Fahrten bei ca. 20 Minuten. Eine Fahrt zum Duisburger Hbf dauert 12 Minuten und ist je nach Verkehrslage vorteilhaft gegenüber dem MIV. Die MIV-Erschließung erfolgt über die im Norden des Gebiets verlaufende A 42, die nach kurzer Fahrt Anschluss an die A 59 und A 3 bietet. Parkplätze stehen kostenfrei zur Verfügung. Der Rad-Knotenpunkt 25 liegt zentral im Gebiet, ebenso verlaufen die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ durch das Gebiet. Höhenunterschiede sind gering. Sowohl mit der RUHR.TOPCARD als auch der WelcomeCard erhält man einmalig eine kostenlose Führung. Insgesamt ist an diesem Standort besonders das Rad konkurrenzfähig zum MIV. Der ÖPNV ist in Bezug auf die Erreichbarkeit nur tagsüber bedingt konkurrenzfähig.

48



# Gasometer Oberhausen

## Oberhausen



1x freier Eintritt inkl. Ausstellung

Typ	Multistandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, Überwiegend der Oberschicht
Webaufritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Neue Mitte		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Gasometer Oberhausen liegt im Ballungskern der Metropole Ruhr. Zusammen mit den umgebenden Zielen wie dem CentRO, der König-Pilsener-Arena (seit Dezember 2021; Rudolf-Weber-Arena) oder dem Sea Life ist der Multistandort ganzjährig stark nachgefragt. Das hohe Nachfragepotenzial ergibt sich auch aus der Lage im dichten Siedlungsgebiet. Zugangspunkt ist die Haltestelle Neue Mitte Oberhausen, die durch verschiedene Bus- und Straßenbahnlinien häufig bedient wird. Dementsprechend sind die Kursintervalle kurz. Der Hauptbahnhof Oberhausen ist innerhalb weniger Minuten erreichbar. Durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Emscher-Weg“, „Route der Industriekultur per Rad“ und „Deutsche Fußballroute NRW“; die Knotenpunkte 9 und 10 des radrevier.ruhr liegen hier. Ebenso gibt es mehrere Leih-Stationen des metropolradruhr. Der MIV ist ebenfalls gut über die A 42 im Norden angebunden, außerdem stehen beispielsweise am CentRO kostenfreie Parkplätze zur Verfügung. Entsprechend seiner Lage ist der Hotspotraum für alle Verkehrsarten gut angebunden. Insbesondere der ÖPNV ist im Reisezeitverhältnis positiv bewertet. Fahrrad und ÖPNV sind in diesem Vergleich konkurrenzfähig zum MIV. Die bequeme Anbindung für den MIV zeigt aber auch die Autoorientierung am Standort.

49

# Baldeneysee / Villa Hügel\*

## Essen



208.900 EW  
8.700  
2.200

Typ	Multistandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Essen-Hügel		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Baldeneysee, eigene Recherchen  
\* Zusammenfassende Darstellung der Hotspots Baldeneysee und Baldeneysee/Villa Hügel aus dem FTK



### Gesamteinschätzung

Der Multistandort Baldeneysee/Villa Hügel liegt im Süden des Ruhrgebiets. Der Hotspot dient gleichzeitig als landschaftlicher Erholungsraum. Der Baldeneysee ist ein Stausee der Ruhr. Die Einwohnerdichte im Einzugsbereich und die Einwohnerdichte sind hoch. Der Zugang zu einigen Attraktionen, wie zum Beispiel zu den Gebäuden der Villa Hügel oder dem Seaside Bad, ist kostenpflichtig. Vergünstigungen durch die RUHR.TOPCARD oder die WelcomeCard Ruhr gibt es nicht. Zugangspunkte sind der Parkplätze Nordufer Baldeneysee und Haus Schuppen am Südufer des Sees. Das Gebiet ist mit dem öffentlichen Verkehr per Bus, Stadtbahn und SPNV (RE49, S9, S6) erreichbar. Die Radrouten „RuhrtalRadweg“, „Raderlebnis Route Süd Essen“, „StadtRoute Essen“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ führen um den See und in Richtung Essen. Außerdem befinden sich mehreren Knotenpunkte in dem Gebiet. Eine Station des metropolradruhr liegt am Parkplatz Nordufer Baldeneysee. Park and Ride ist an den jeweiligen Enden des Sees möglich, am westlichen Ende zusätzlich Bike and Ride. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 224 und die Autobahn 44. Stellplätze sind kostenfrei verfügbar. Der Reisezeitvergleich zeigt Vorteile zugunsten des ÖPNV im Vergleich zum Fahrrad und dem MIV. Aufgrund der großen Höhenunterschiede sind die Reisezeiten im Radverkehr nicht konkurrenzfähig gegenüber ÖPNV und MIV. Insgesamt hat der ÖPNV für die Erreichbarkeit eine große Bedeutung. Der Radverkehr ist für den Freizeitverkehr im Tal von Bedeutung. Auch für diesen können intermodale Wege und Angebote gefördert werden.

50



# UNESCO-Weltkulturerbe Zollverein

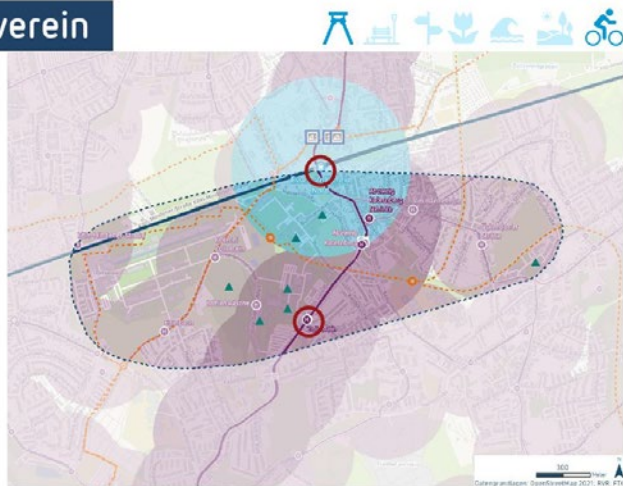
Essen



## Mobilitätsmerkmale

<b>ÖPNV-Angebot</b>	<b>Rad-Knotenpunkt</b>
werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
Zollverein Nord Bf	MIV-Erschließung
werktags, abends	Stellplatzangebot
samstags	Reisezeitverhältnisse
samstags, abends	
sonntags	
<b>Sharing-Angebot</b>	

<b>Typ</b>	MultiStandort
<b>Bedeutung</b>	touristisch
<b>Nachfrage</b>	ganzjährig
<b>Lage</b>	Ballungskern
<b>Zugang</b>	kostenfrei / kostenpflichtig
<b>Zielgruppe</b>	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
<b>Webaufritt</b>	Zollverein Essen

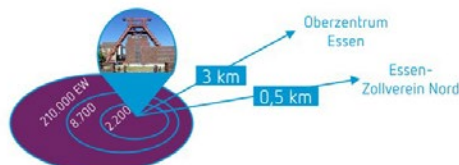


## Gesamteinschätzung

Das UNESCO-Weltkulturerbe Zollverein ist ein MultiStandort im Norden Essens im Zentrum des Ruhrgebiets. Die umliegende Wohn- und die Einwohnerdichte sind aufgrund der Lage hoch. Der Zugang zum Gelände ist kostenfrei, Angebote wie Museen und Führungen sind kostenpflichtig. Mit der RUHR.TOPCARD ist die Teilnahme an einer Führung einmalig kostenlos. Der Zugangspunkt ist die Stadtbahnhaltestelle Zollverein (107) mit Anschluss an die Essener sowie die Gelsenkirchener Innenstadt, außerdem der SPNV-Halt Zollverein Nord; hier halten die RB 32 und RB 35. Die Feinerschließung erfolgt über Buslinien. Die Kursintervalle sind wochentags tagsüber sehr kurz (< 5 Min.) und ansonsten mittel bis kurz (max. 40 Min.). Die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“, „Raderlebnis Route Nord Essen“, „NaturRoute Essen“ und „Deutsche Fußballroute NRW“ durchkreuzen Gebiet. Mehrere Knotenpunkte liegen im und um das Gebiet herum. Zentral gibt es eine potenzielle Mobilstation und am Bahnhof Zollverein Nord besteht die Möglichkeit zu Park and Ride und Bike and Ride. Angebote wie Rad- oder Mobilstationen liegen nicht vor. Das Sharing-Angebot umfasst Ausleih-Möglichkeiten für Autos, Fahrräder, E-Scooter und Roller. Eine Leihradstation von metropolradruhr besteht jedoch nicht. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Kreisstraße 18. Insbesondere werktags ist der ÖPNV an diesem Standort konkurrenzfähig gegenüber dem MIV. Das Rad spielt für die Erreichbarkeit eine geringe Rolle, an einem bedeutendem Freizeitsstandort wie der Zeche Zollverein sollte die Konkurrenzfähigkeit des Rades gefördert werden.

51

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen

# Innenstadt Bochum

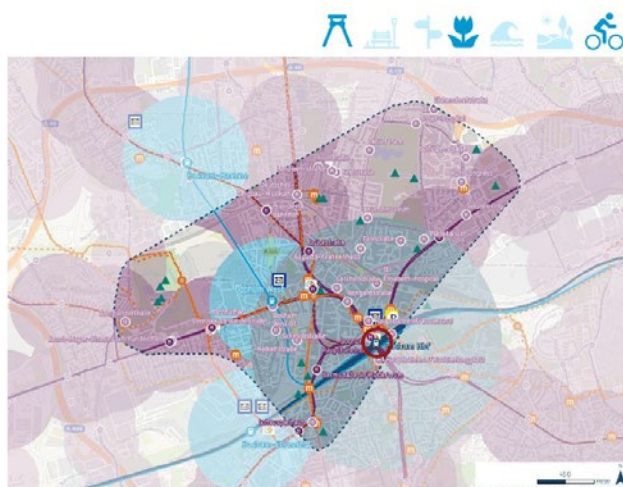
Bochum



## Mobilitätsmerkmale

<b>ÖPNV-Angebot</b>	<b>Rad-Knotenpunkt</b>
werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
Bochum Hbf	MIV-Erschließung
werktags, abends	Stellplatzangebot
samstags	Reisezeitverhältnisse
samstags, abends	
sonntags	
<b>Sharing-Angebot</b>	

<b>Typ</b>	Innenstadt
<b>Bedeutung</b>	touristisch
<b>Nachfrage</b>	ganzjährig
<b>Lage</b>	Ballungskern
<b>Zugang</b>	kostenfrei
<b>Zielgruppe</b>	milieübergreifend
<b>Webaufritt</b>	



## Gesamteinschätzung

Die Innenstadt Bochum liegt im Ballungskern und besitzt aufgrund ihres vielseitigen Angebots und der hohen Wohn- und die Einwohnerdichte ganzjährig ein hohes Nachfragepotenzial. Der Zugang ist kostenfrei. Als Zugangspunkt wurde der Bochumer Hbf gewählt, an dem Busse, Stadtbahnen, Schiennah- und -fernverkehr halten. Das breite ÖPNV-Angebot spiegelt sich in den kurzen Kursintervallen zu allen Tageszeiten und an allen Wochentagen wider. Insofern ist die Anbindung mit dem ÖPNV sehr gut. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 226, die in nord-südlicher Richtung durch das Gebiet verläuft und ein Zubringer zur nördlich des Hotspots verlaufenden A 40 ist. Stellplätze sind lagetypisch kostenpflichtig verfügbar. Im gesamten innerstädtischen Bereich stehen vielfältige Sharing-Angebote für Pkw, Fahrräder und E-Scooter zur Verfügung, unter anderem auch Stationen des metropolradruhr, außerdem Park and Ride, Bike and Ride sowie eine Radstation. Die Radrouten „Deutsche Fußballroute NRW“ und „Route der Industriekultur per Rad“ führen durch das Gebiet, Radknotenpunkte des radrevier.ruhr sind ebenfalls vorhanden. Der Höhenunterschiede sind gering. Insgesamt bietet die Innenstadt Bochum idealtypisch gute Voraussetzungen für Alternativen zum eigenen Pkw.

52

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Bochum Tourismus, eigene Recherchen



## Grugapark / Grugahalle / Rütterscheid

Essen



Typ	Multi Standort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
Messe Ost / Gruga		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags		Sharing-Angebot	
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Grugapark/Grugahalle/Rütterscheid ist ein Multi Standort, bestehend aus vielen einzelnen Sehenswürdigkeiten wie der Siedlung Margarethenhöhe, dem Grugapark und der Grugahalle. Aufgrund der Lage im Siedlungskern des Ruhrgebiets ist die umliegende Wohn- und die Einwohnerdichte hoch. Der Zugang zu bestimmten Attraktionen wie dem Grugabad, der Grugahalle und dem Grugapark sind kostenpflichtig. Mit der RUHR.TOPCARD ist ein Eintritt in den Grugapark kostenfrei. Der Zugangspunkt, die Haltestelle Messe Ost/Gruga, liegt im Osten des Gebiets. Zu erreichen ist der Standort mit dem öffentlichen Verkehr mit der Essener Stadtbahn (U 11) und dem Bus. Die Kursintervalle sind kurz bis sehr kurz. Durch das Gebiet verlaufen die Radrouten „Raderlebnis Route West Essen“, „Wasser Route“ und „StadtRoute Essen“. Knotenpunkte liegen nicht im Gebiet. Verteilt über den Hotspotraum gibt es mehrere Stationen des metropolradruhr und potenzielle Mobilstationen. An der Messe besteht zudem die Möglichkeit des Park and Ride. Sharing-Angebote liegen für Autos, Fahrräder, E-Scooter und Roller vor. Die Autobahn 52 verläuft südlich des Hotspotraums und erschließt diesen für den MIV. Stellplätze sind gebührenpflichtig vorhanden. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile zugunsten des ÖPNV und des Fahrrads gegenüber dem MIV. Diese Vorteile ergeben sich aus der zentralen Lage im Siedlungsgebiet, die somit Potenziale für den Umweltverbund und insbesondere die Nahmobilität bietet.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Essen, eigene Recherchen

53

## FZX Xanten / Altstadt / APX

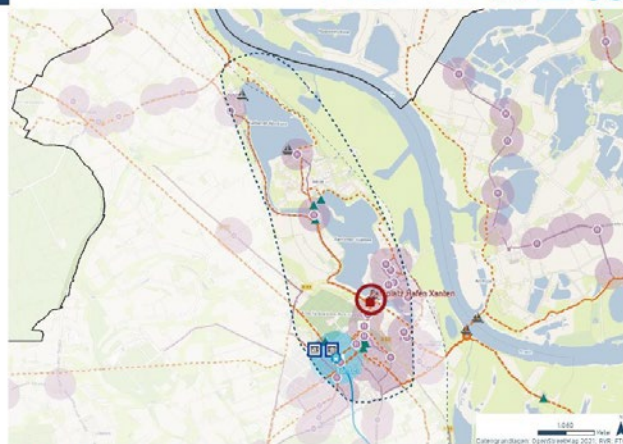
Kreis Wesel



Typ	Multi Standort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	ländlicher Raum
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

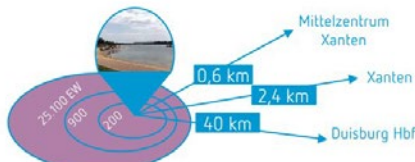
ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Kantien Bahnhof		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags		Sharing-Angebot	
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Das Gebiet FZX Xanten/Altstadt/APX liegt in der Stadt Xanten im Kreis Wesel nordwestlich des Ruhrgebiets. Wohn- und Nachfragepotenzial sind niedrig. Der Zugang zu mehreren Attraktionen wie dem Naturbad, dem Archäologischen Park und dem Adventurepark ist kostenpflichtig. Der Zugangspunkt für das Gebiet ist der Parkplatz Hafen Xanten. Für den öffentlichen Verkehr ist das Gebiet per Bus und SPNV (RB 31) erschlossen. Die Kursintervalle liegen im Bereich von sehr lang bis kurz. Besonders in den Abendstunden und an Sonntagen besteht Verbesserungspotenzial. Durch das Gebiet führen die Radrouten „Via Romana“, „Römer-Lippe-Route“, „Rhein-Route“, „Rheinradweg“, „OranierFahrradroute“ und „NiederRheinroute“. Dazu liegen die Knotenpunkte 21, 22, 26, 39, 40, 41 und 43 im Standortraum. Am Bahnhof Xanten besteht die Möglichkeit für Park and Ride und Bike and Ride. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 57 westlich des Gebiets. Stellplätze sind kostenfrei vorhanden. Der Reisezeitenvergleich zeigt keine Vorteile des Umweltverbundes gegenüber dem MIV, insbesondere das Fahrrad schneidet schlechter ab. Diese nachteilige Bewertung ergibt sich aus der Lage des Standortes am Ballungsrand mit entsprechend längeren Wege zum nächsten Oberzentrum Duisburg. Aufgrund der vergleichsweise langen Kursintervalle am Abend und am Wochenende ist der ÖPNV ebenfalls nur bedingt konkurrenzfähig. Insgesamt ist der Hotspot also autoorientiert. Alternativen in der Erreichbarkeit sind zu stärken. Der Hotspotraum grenzt an den Hotspotraum Xanten/Wesel.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen

54



# Innenhafen Duisburg

Duisburg

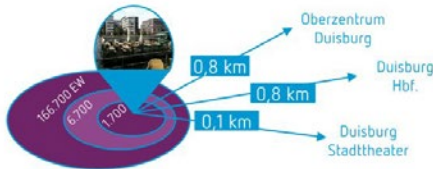


Typ	Innenstadt
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Duisburger Hbf		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
Duisburg Hbf			
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Innenhafen Duisburg umfasst die gesamte Duisburger Innenstadt. Der Innenhafen selbst liegt im Norden des Gebietes, ca. 20 Minuten fußläufig vom Zugangspunkt, dem Duisburger Hbf im Südwesten des Hotspotraums, entfernt. Die Einwohnerdichte in den Einzugsbereichen ist entsprechend der Lage im Ballungskern hoch. Am Hauptbahnhof halten Busse, Stadtbahnen, Regional- und Fernverkehr. Aufgrund des breiten ÖPNV-Angebots ist das Kursintervall zu jeder Tageszeit und an jedem Wochentag kurz. Durch das Gebiet verlaufen mehrere Buslinien, die die Stadtteile miteinander verbinden, außerdem die Stadtbahnlinie U 79, die bis nach Düsseldorf verkehrt. Darüber hinaus verbinden die Straßenbahnlinien 901 und 903 die Innenstadt Duisburg mit Mülheim an der Ruhr bzw. Dinslaken. Die MIV-Erschließung erfolgt über die A 59. Stellplätze sind innenstadttypisch gebührenpflichtig vorhanden. Es stehen sowohl oberirdische Parkstände als auch Parkhäuser im Zentrum zur Verfügung. Die Radrouten „Pilgeroute“, „Rhein-Route“, „Erlebnisweg Rheinschiene“, „NiederRheinroute“, „Deutsche Fußballroute NRW“, „Route der Industriekultur per Rad“ und „Rheinradweg“ queren das Gebiet. Ebenso liegen Stationen des metropolradruhr, eine Radstation sowie eine potenzielle Mobilstation am Hbf im Gebiet. Insgesamt ist der Innenhafen Duisburg lagetypisch sehr gut für alle Verkehrsarten erschlossen. Dem Umweltverbund und der Nahmobilität kommt hier eine besondere Bedeutung zu.

55

# Zeche Zollern

Dortmund



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Industriemuseum Zollern		Einfluss Höhenunt.	
werktags, tagsüber		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
Industriemuseum Zollern			
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Dortmund, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Der Hotspot Zeche Zollern ist ein Solitärstandort zwischen den Städten Bochum und Dortmund im östlichen Ruhrgebiet. Die umliegende Wohndichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Der Zugang ist kostenpflichtig, mit dem Besitz der RUHR.TOPCARD ist ein Eintritt jedoch kostenfrei. Zugangspunkte sind der Parkplatz der Zeche Zollern sowie die Bushaltestelle Industriemuseum Zollern nördlich des Hotspotraums. Die Kursintervalle an der Haltestelle sind sehr lang bis mittel. Insbesondere abends verkehrt nur noch selten ein ÖPNV-Angebot. Erreichbar ist die Sehenswürdigkeit neben dem Bus im direkten Umfeld mit dem SPNV über den Haltepunkt Bövinghausen (RB 43). Dieser liegt etwa 400 m (ca. 5 Min. Fußweg) westlich. Im Umfeld des Standorts verlaufen die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“, „Grüne Acht – Castrop-Rauxel“, „ADFC – Rund um Dortmund“ und „Deutsche Fußballroute NRW“. In unmittelbarer Nähe des Parkplatzes befindet sich der Knotenpunkt 59. Sharing-Angebote bestehen am Standort nicht. Die MIV-Erschließung erfolgt über Landesstraßen. Stellplätze auf dem Parkplatz sind kostenfrei. Die Reisezeitvergleiche fallen aufgrund des nahegelegenen SPNV-Anschlusses zugunsten des ÖPNV aus, wobei jedoch die ÖPNV-Anbindung ausbaufähig ist. Das Fahrrad weist keine Vorteile bei der Erreichbarkeit auf, was sich aus der peripheren Lage des Standortes im Stadtgebiet ergibt. Potenziale bestehen hier im reinen Freizeitfahrradverkehr und auch in einer intermodalen Wegeverknüpfung.

56



# Kokerei Hansa / Deussenberg

Dortmund



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei / kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus, überwiegend der Oberschicht
Webauftritt	

## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Buschstraße	samstags		Reisezeitverhältnisse	
	sonntags			
Sharing-Angebot				



## Gesamteinschätzung

Die Kokerei Hansa ist ein Solitärstandort im Nordwesten des Oberzentrums Dortmunds. Im 5-km-Radius leben ca. 162.500 Einwohner\*innen und es besteht eine ganzjähriges, hohes Nachfragepotenzial. Der Eintritt zum Gelände der Kokerei und den Deussenberg ist kostenfrei, Führungen dagegen sind kostenpflichtig. Mit dem Besitz der RUHR.TOPCARD ist eine Führung kostenlos. Der Zugangspunkt ist der Parkplatz der Kokerei Hansa im Südosten des Gebiets. Die nächste ÖPNV-Haltestelle ist die Buschstraße, an der die Stadtbahnlinie U 47 mit Anschluss an den Dortmunder Hbf verkehrt. Die Kursintervalle dort sind kurz (werktags < 10 Min., Wochenende < 20 Min.) bis lang (< 40 Min.) nach 20 Uhr. Zudem schneiden mehrere Einzugsbereiche umliegender Bushaltestellen den Hotspotraum. Die Radrouten „Emscher-Weg“ und „Route der Industriekultur per Rad“ verlaufen durch das Gebiet, der Knotenpunkt 52 der Routen liegt in unmittelbarer Nähe der Kokerei. Höhenunterschiede sind gering. Der MIV-Anschluss der Kokerei erfolgt über Landesstraßen. Parkplätze sind kostenfrei verfügbar. Die Reisezeitvergleiche zeigen grundsätzlich Vorteile des Fahrrads und des ÖPNV gegenüber dem MIV. Aufgrund der langen Kursintervalle am Abend und am Wochenende weist der ÖPNV allerdings eine geringere Flexibilität als der MIV auf.

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Dortmund, eigene Recherchen

# Landschaftspark Hoheward

Kreis Recklinghausen



Typ	Multistandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	werktags, tagsüber		Rad-Knotenpunkt	
	werktags, abends		Einfluss Höhenunt.	
	samstags		MIV-Erschließung	
	samstags, abends		Stellplatzangebot	
Recklinghausen Süd	samstags		Reisezeitverhältnisse	
	sonntags			
Sharing-Angebot				



## Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Landschaftspark Hoheward ist ein Multistandort auf dem Gebiet der Städte Recklinghausen, Herten und Gelsenkirchen im Norden des Ruhrgebiets. Die umliegende Wohnichte und die Einwohnerdichte liegen im mittleren bis hohen Bereich. Der Zugang ist kostenfrei. Die gewählten Zugangspunkte sind der Parkplatz der Zeche Ewald sowie der Haltepunkt Recklinghausen Süd. Erreichbar ist der Standort mit dem öffentlichen Verkehr per Bus und SPNV (RE 42). Die Kursintervalle sind tagsüber mittel bis kurz (10 -20 Min.) und abends lang (< 40 Min.). Die Radrouten „Route der Industriekultur per Rad“ und „Emscher-Weg“ führen durch das Gebiet des Landschaftsparks; es gibt insgesamt vier Knotenpunkte. Am Bahnhof Recklinghausen Süd besteht die Möglichkeit für Park and Ride und Bike and Ride. Es gibt keine Metropolradruhr-Stationen. Der Standort wurde im Rahmen des VRR-Gutachtens als potenzieller Standort für eine Mobilstation ausgewiesen. Die MIV-Erschließung des Landschaftsparks erfolgt über die Autobahnen 2 im Norden des Standorts und 43 östlich. Im Hotspotraum gibt es kostenfreie Stellplatzangebote. Die Reisezeitvergleiche zeigen Vorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV. Der Radverkehr hingegen ist nur bedingt konkurrenzfähig, weshalb dieser für die reine Erreichbarkeit dieses Standortes eine untergeordnete Rolle spielt. Intermodale Wege und Angebote können hier vermehrt einbezogen werden, um Alternativen zum MIV zu stärken.

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



## Movie Park / Schloss Beck Bottrop



50% Ermäßigung auf eine Tageskarte

Typ	Solitärstandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzzjährig
Lage	Ballungsrand
Zugang	Kombi-Ticket
Zielgruppe	übergreifend über mehrere Milieus mit Schwerpunkt auf Modernisierung und Neustrukturierung, Schwerpunkt Familien, Kinder, Jugendliche

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	Rad-Knotenpunkt
werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
werktags, abends	MIV-Erschließung
samstags	Stellplatzangebot
samstags, abends	Reisezeitverhältnisse
sonntags	
Sharing-Angebot	

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Movie Park Germany, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Standort Movie Park/Schloss Beck ist ein Solitärstandort in Bottrop im Norden des Ruhrgebiets. Die Lage am Ballungsrand spiegelt sich auch in der Einwohnerdichte der Einzugsbereiche wider: Im fußläufigen 500-m-Radius ist diese hoch, in 1 km und 5 km Entfernung im Vergleich mittel. Der Zugang ist kostenpflichtig, wobei die WelcomeCard Ruhr 50 % Rabatt auf ein Tagesticket für den Movie Park gewährt. In dieses Ticket integriert ist auch die Anreise mit dem ÖPNV. Der Zugangspunkt ist der Bahnhof Feldhausen. Neben dem SPNV (RE 14, RB 43), der dort hält, ist der Hotspot mit öffentlichen Verkehrsmitteln per Bus erreichbar. Die Kursintervalle sind mittel bis sehr lang, insbesondere in den Abendstunden. In nord-südlicher Richtung verläuft eine Route des Radverkehrsnetzes NRW und eine des Knotenpunktnetzes durch das Gebiet, Knotenpunkte gibt es nicht. Angebote wie Rad- oder potenzielle Mobilstationen fehlen ebenfalls. Am Bahnhof Feldhausen besteht die Möglichkeit von Park and Ride und Bike and Ride, dieser hat auch für die umliegende Wohnbebauung eine Bedeutung im Pendlerverkehr. Die MIV-Erschließung erfolgt über Kreisstraßen. Stellplätze sind gebührenpflichtig. Die Reisezeitvergleiche zeigen die größten Vorteile zugunsten des ÖPNV, aber auch zugunsten des Radverkehrs im direkten Vergleich zum MIV. Für eine typisch autoorientierte Attraktion sind diese Potenziale auszuschöpfen, in Bezug auf den Radverkehr ist schon die Bewerbung im Webauftritt eine notwendige Maßnahme.

59

## S04 Sportpark Gelsenkirchen

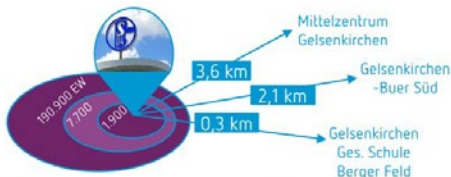


Typ	Multistandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	milieübergreifend, Schwerpunkt Fußball, Sport, eventabhängig

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot	Rad-Knotenpunkt
VELTINS Arena werktags, tagsüber	Einfluss Höhenunt.
VELTINS Arena werktags, abends	MIV-Erschließung
VELTINS Arena samstags	Stellplatzangebot
VELTINS Arena samstags, abends	Reisezeitverhältnisse
VELTINS Arena sonntags	
Sharing-Angebot	

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum S04 Sportpark ist ein Multistandort in Gelsenkirchen und umfasst die Veltins-Arena sowie das S04 Museum. Der Hotspot liegt im Ballungskern der Metropole Ruhr und wird aufgrund seiner touristischen Bedeutung ganzzjährig nachgefragt. Die Lage und die damit einhergehende Wohndichte bedingen außerdem ein mittleres bis hohes Nachfragepotenzial im Umkreis. Der Zugangspunkt ist die Haltestelle VELTINS-Arena im Westen des Gebietes. Dort verkehren sowohl Stadtbahn (302) als auch Buslinien. Das Kursintervall ist nur abends werktags etwas länger, ansonsten erfolgt mindestens alle 5 Minuten eine Abfahrt des ÖPNV. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Autobahn 2 im Norden, Stellplätze stehen gebührenpflichtig zur Verfügung. Durch das Gebiet führt die Radroute „Deutsche Fußballroute NRW“. Ein Rad-Knotenpunkt ist erst in 3 km Entfernung zu erreichen. Die Höhenunterschiede sind an diesem Standort gering. Trotzdem zeigen die Reisezeitverhältnisse eine bedingte Konkurrenzfähigkeit des Radverkehrs in der Erreichbarkeit des Standortes. Der ÖPNV weist Vorteile im Reisezeitvergleich auf. Der Schwerpunkt Fußball am Standort setzt insbesondere bei Events wie Fußballspielen oder Konzerten ein gutes ÖPNV-Angebot voraus.

60



## Innenstadt Essen



Typ	Innenstadt
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganztägig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milieübergreifend
Webauftritt	

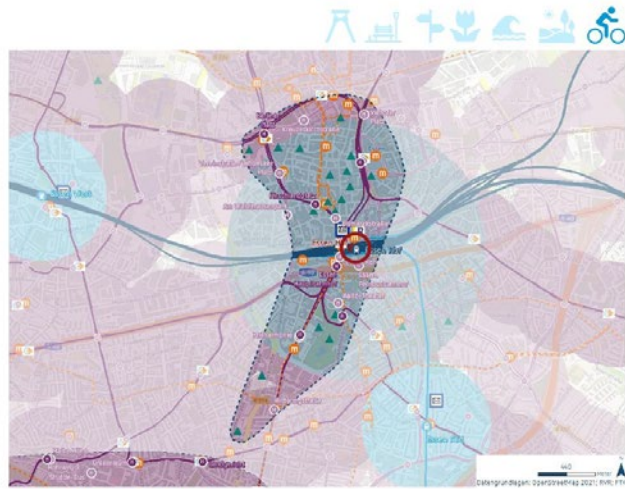
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
Hbf		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
Essen Hbf		Reisezeitverhältnisse	
samstags			
Essen Hbf			
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Die Essener Innenstadt liegt im Zentrum des Ruhrgebiets. Die Lage im Ballungskern spiegelt sich in den Einwohnerzahlen in den Einzugsbereichen wider: die Einwohnerdichte ist sowohl fußläufig als auch darüber hinaus hoch. Zentral im Hotspotraum liegt der Hauptbahnhof, der auch als Zugangspunkt dient. Dort verkehren Busse, Stadtbahnen, SPNV und SPFV. Die Kursintervalle sind aufgrund des breiten Angebots durchgehend sehr kurz. Höhenunterschiede beeinflussen den Radverkehr an diesem Standort kaum. Die Radrouten „Raderlebnis Route Nord Essen“, „Raderlebnis Route West Essen“, „StadtRoute Essen“ und „Route der Industriekultur per Rad“ verlaufen überwiegend in nord-südlicher Richtung durch das Gebiet. Die Knotenpunkte 57 und 58 liegen ebenfalls im Gebiet. Stationen des metropolradruhr und potenzielle Mobilstationen sind über den Hotspotraum verteilt. Am Hauptbahnhof gibt es eine Radstation und die Möglichkeit für Bike and Ride. Die MIV-Erschließung erfolgt über die A 40. Stellplätze sind innenstadttypisch gebührenpflichtig. Am Standort ist vor allem die Vernetzung der einzelnen Mobilitätsangebote wichtig. Besondere Bedeutung nehmen dabei der Umweltverbund sowie die Nahmobilität ein. Südlich der Innenstadt Essen liegt der Hotspotraum Grugapark/Grugahalle/Rüttenscheid.

61

## Zoom Erlebniswelt Gelsenkirchen



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganztägig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenpflichtig
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webauftritt	

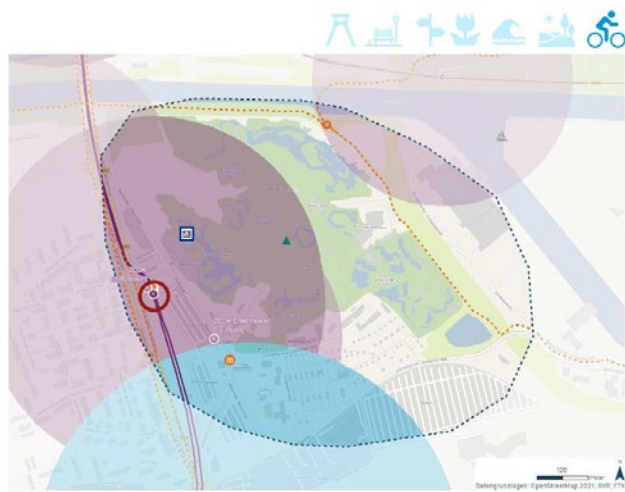
### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
Zoom Erlebniswelt		Einfluss Höhenunt.	
werktags, tagsüber		MIV-Erschließung	
werktags, abends		Stellplatzangebot	
samstags		Reisezeitverhältnisse	
samstags, abends			
sonntags			
Sharing-Angebot			

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen



### Gesamteinschätzung

Die Zoom Erlebniswelt, der Zoo in Gelsenkirchen, ist ein Solitärstandort am Ballungsrand des Ruhrgebiets. Aufgrund seiner touristischen Bedeutung sowie der hohen Wohndichte im Umfeld wird der Hotspot ganzjährig im hohen Maße nachgefragt. Der Eintritt ist kostenpflichtig. Auf der Website wird sowohl die Anreise mit dem Pkw als auch mit Fahrrad und ÖPNV beworben. Das ÖPNV-Angebot setzt sich aus Bussen, Stadtbahn und SPNV zusammen. Am Zugangspunkt, der Haltestelle ZOOM Erlebniswelt, verkehrt die Linie 301 mit Anbindung an den Gelsenkirchener Hbf. Das Kursintervall an dieser Haltestelle ist werktags tagsüber sehr kurz, abends und am Wochenende erfolgen die Fahrten des ÖPNV aber teilweise nur bis zu alle 20-40 Minuten. An der Haltestelle ZOOM Erlebniswelt/Eingang verkehren darüber hinaus die Buslinien 342 und 392. Der nächste SPNV-Haltestelle ist Gelsenkirchen Zoo südlich des Hotspots. Bis zum Eingang sind es von dort ca. 10 Minuten Fußweg. Am Rand des Gebiets verlaufen die Radrouten „Deutsche Fußballroute NRW“ und „Route der Industriekultur per Rad“. Der Standort verfügt außerdem über Rad-Knotenpunkte. Eine metropolradruhr-Station befindet sich am Eingang. Eine potenzielle Mobilstation ist an der Straßenbahn-Haltestelle geplant. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraße 227 im Westen und die A 42 im Süden. Die Stellplätze am Hotspot sind gebührenpflichtig. Die Reisezeitvergleiche zeigen, dass ÖPNV und Fahrrad konkurrenzfähig gegenüber dem MIV sind.

62



## Innenstadt Dortmund

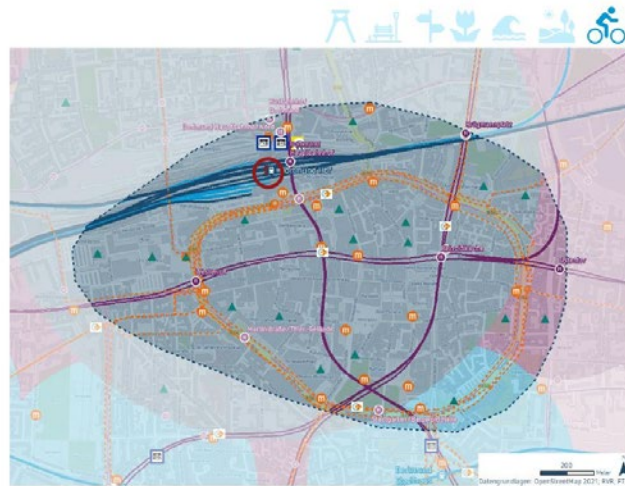
Dortmund



Typ	Innenstadt
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganztägig
Lage	Ballungskern
Zugang	kostenfrei
Zielgruppe	milieuübergreifend
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Die Dortmunder Innenstadt liegt im Osten des Ruhrgebiets. Aufgrund der zentralen Lage im Ballungskern ist die Einwohnerdichte im Einzugsbereich hoch. Der Zugang ist kostenfrei. Der Zugangspunkt ist der Dortmunder Hauptbahnhof im Norden der Innenstadt. Erreichbar ist die Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr per Bus, Stadtbahn, SPNV und SPV. Die Kursintervalle sind aufgrund des breiten Angebots durchgehend sehr kurz. Für den Radverkehr verlaufen die Routen „Deutsche Fußballroute NRW“ und „Dortmund-Ems-Kanal“ um die Innenstadt entlang des Walls. Auf dem Gebiet gibt es mehrere Knotenpunkte, z. B. am Dortmunder U. Stationen des metropolradruhr sind ebenso im gesamten Gebiet vorzufinden, teilweise sollen diese perspektivisch zu einer Mobilstation weiterentwickelt werden. Am Hauptbahnhof bestehen eine Radstation sowie die Möglichkeit zu Park and Ride und Bike and Ride. Die MIV-Erschließung erfolgt u. a. über die B 54. Stellplätze sind, für Innenstadtlagen typisch, kostenpflichtig. Reisezeitvergleiche sind aufgrund der zentralen Lage irrelevant. Insgesamt ist das Mobilitätsangebot als gut zu bewerten. Der Fokus sollte hier auf der weiteren Vernetzung der Angebote liegen.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, Stadt Dortmund, eigene Recherchen

63

## Signal Iduna Park / Westfalenhallen

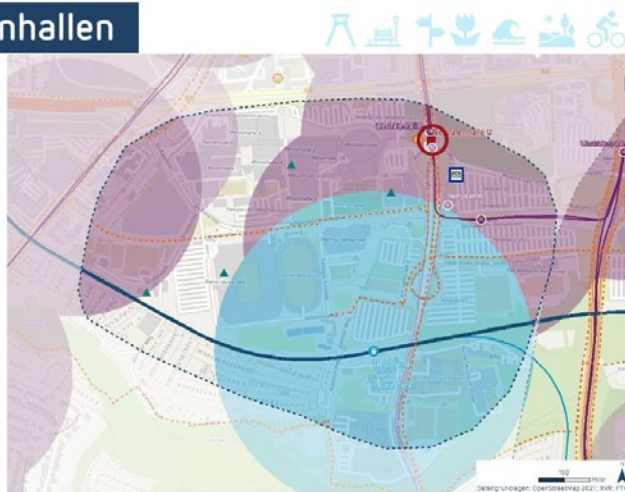
Dortmund



Typ	Multistandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganztägig
Lage	Ballungskern
Zugang	Kombi-Ticket
Zielgruppe	milieuübergreifend
Webauftritt	

### Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			



### Gesamteinschätzung

Der Hotspotraum Signal Iduna Park/Westfalenhallen ist ein Multistandort am Südrand der Dortmunder Innenstadt. Aufgrund der zentralen Lage ist die Wohn- und die Einwohnerdichte im Einzugsbereich hoch. Der Zugang zum Signal Iduna-Park und den Westfalenhallen ist kostenpflichtig. Der gewählte Zugangspunkt ist die unterirdische Stadtbahnhaltestelle Westfalenhalle U an der Bundesstraße 1 im Nordosten. Der Hotspotraum liegt in den Einzugsbereichen von Bussen, Stadtbahnen und dem SPNV, der die südlich gelegene Haltestelle Dortmund Signal Iduna Park bedient. Die Kursintervalle sind nie länger als 20 Minuten. Tagsüber verkehrt etwa alle 5 Minuten ein ÖPNV-Angebot an der Haltestelle Westfalenhallen. Die Radrouten „Deutsche Fußballroute NRW“ und „Rund um die City“ führen durch das Gebiet, Knotenpunkte gibt es jedoch keine. Eine Station des metropolradruhr liegt an dem Zugangspunkt. Die MIV-Erschließung erfolgt über die Bundesstraßen 1 und 54. Stellplätze sind gebührenpflichtig. Die Vergleiche der Reisezeiten nach Dortmund Hbf zeigen, dass der ÖPNV und der Radverkehr schneller als der MIV sind. Zudem ist das Rad auch gegenüber dem ÖPNV konkurrenzfähig. Aufgrund der Funktion des Hotspots als Veranstaltungs- und Eventlocation kommt dem ÖPNV hier eine besondere Bedeutung zu, den punktuellen Mehrverkehr an Veranstaltungstagen abzuwickeln.

### Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTK 2018, OpenstreetMap 2021, ift GmbH, eigene Recherchen

64



# Zoo Duisburg

Duisburg



Typ	Solitärstandort
Bedeutung	touristisch
Nachfrage	ganzjährig
Lage	Ballungskern
Zugang	Kombi-Ticket
Zielgruppe	übergreifend, Milieus der Mittel- und Oberschicht
Webaufritt	

## Mobilitätsmerkmale

ÖPNV-Angebot		Rad-Knotenpunkt	
werktags, tagsüber		Einfluss Höhenunt.	
werktags, abends		MIV-Erschließung	
samstags		Stellplatzangebot	
samstags, abends		Reisezeitverhältnisse	
sonntags			
Sharing-Angebot			

## Einzugsbereich und nächste Ziele



Quellen: FTR 2018, OpenstreetMap 2021, ifr GmbH, eigene Recherchen



## Gesamteinschätzung

Der Duisburger Zoo ist ein Solitärstandort in der Metropole Ruhr. Der Zugang ist kostenpflichtig und beinhaltet ein Kombi-Ticket, d. h. mit dem Kauf eines Tickets kann auch der ÖPNV kostenfrei zur Anreise genutzt werden. Zudem erhält man mit der RUHR.TOPCARD einmalig freien Eintritt. Auf der Internetseite werden Anreisemöglichkeiten sowohl für den Pkw als auch für ÖPNV und Fahrrad beschrieben. Am gewählten Zugangspunkt, der Haltestelle Zoo/Uni, verkehren Bus und Straßenbahn. Die Linie 901 verkehrt mit Anschluss an den Duisburger Hbf und nach Mülheim an der Ruhr. Allerdings ist das Kursintervall tagsüber nur mäßig, d. h. eine Abfahrt erfolgt maximal alle 20 Minuten, am Wochenende und abends seltener. Am südlichen und westlichen Rand des Hotspotgebietes verlaufen die Radrouten „Niederrheinroute“ und „Deutsche Fußballroute NRW“. Ein Radknotenpunkt ist erst in über 3 km erreichbar. Die MIV-Erschließung erfolgt über die A 3, die den Hotspotraum kreuzt. Eine Brücke über die A3 verbindet die beiden Teile des Zoos für die Besucher\*innen. Im Norden ist der Anschluss an die A 40 über das Kreuz Kaiserberg gegeben. Stellplatzangebote sind kostenpflichtig verfügbar. Die Reisezeitverhältnisse zeigen, dass sowohl das Fahrrad als auch der ÖPNV gegenüber dem MIV konkurrenzfähig sind. Diese Vorteile ergeben sich aus der relativ zentralen Lage im Duisburger Stadtgebiet, jedoch muss insbesondere die Taktung des ÖPNV verbessert werden, um die Konkurrenzfähigkeit nicht nur theoretisch zu erhalten.

**Ausstattung von Mobilstationen**

Mindest-aus-stattung	Empfehlung	optional/ ergänzend	nicht erforderlich
----------------------	------------	------------------------	-----------------------

	Mobilstationengröße	A		B		C		D		E		F	
		städtisch zentral SZ	städtisch peripher SP	regional zentral RZ	regional peripher RP	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO	ländlich lokal LO
<b>Allgemein</b>	Lage nach Handbuch Mobilstation NRW												
	Aufenthaltsraum												
	Barrierefreiheit												
	Erreichbarkeit Haltestelle, Fahrzeug und taktile Leitsysteme												
	Beleuchtung												
	Entwerter (nur SPNV)												
	Fahrkartenautomat (nur SPNV)												
	Lademöglichkeit Mobilgeräte												
	Gastronomie												
	Gepäckschließfächer												
	Sauberkeit												
	Servicepunkt / Aufsicht												
	Sitzgelegenheiten												
	Soziale Kontrolle												
Supermarkt / Drogerie / Kiosk													
Umkleide / Dusche													
Videoüberwachung													
WC													





