

Konferenzbericht: Mobilitätskonferenz des Regionalverbandes Ruhr (RVR)

11. Dezember 2025 in Witten, Eindrücke von Kay Kohaupt-Cepera, Projekt ATMO²

Am 11. Dezember fand in Witten die diesjährige Mobilitätskonferenz des Regionalverbandes Ruhr (RVR) statt – ein Tag, der von interessanten Diskussionen, zukunftsweisenden Impulsen und einem gemeinsamen Willen geprägt war, die Entwicklung der Mobilität im Ruhrgebiet aktiv zu gestalten. Als Teilnehmer konnte ich zahlreiche Eindrücke sammeln, die zeigen, wie vielfältig die Herausforderungen und Lösungsansätze in Nordrhein-Westfalen sind.

Eröffnung und Begrüßung

Eröffnet wurde die Konferenz vom Wittener Bürgermeister Dirk Leistner, der die Bedeutung regionaler Zusammenarbeit betonte. Darauf folgte ein kurzes, aber Begrüßungspanel, in dem Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Institutionen ihre gemeinsame Verantwortung für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung unterstrichen.

Keynote: Minister Krischer gibt einen Einblick in aktuelle Mobilitätspolitik

Ein thematischer Höhepunkt folgte unmittelbar: Oliver Krischer, NRW-Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, nahm die Teilnehmenden mit auf eine Tour d'Horizon aktueller Entwicklungen in der Landesverkehrspolitik. Bemerkenswert war seine Ankündigung, dass die seit Langem im Bau befindliche Rahmedetalbrücke bereits am 22. Dezember – und damit deutlich früher als geplant – eröffnet wird.

Im Anschluss stellte der Minister die neue digitale Plattform TIC Kommunal¹ vor. Sie soll Kommunen dabei unterstützen, Informationen über anstehende Baustellen zu bündeln und transparent auszutauschen. Ziel ist es, Planungsprozesse effizienter zu gestalten und Überraschungen – bislang ein Kernproblem im Bereich Straßenbau und Verkehr – künftig zu vermeiden.

Darüber hinaus betonte Krischer:

- die strategische Bedeutung der Binnenschifffahrt und des Hafens Duisburg, der inzwischen in direkter Konkurrenz zum Hamburger Hafen steht,
- die Verteilung der Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes: 21 Milliarden Euro davon gehen nach NRW,
- die geplante Investition von 1,5 Milliarden Euro in Verkehrsinfrastruktur auf Landesebene sowie 2 Milliarden Euro, die über die Kommunen eingesetzt werden,
- den Ausbau von 1.000 Kilometern neuer Radwege,
- umfassende Maßnahmen im Straßen- und Schienenbau,

¹ <https://www.strassen.nrw.de/de/tic-kommunal.html>

- die anstehende Novellierung des ÖPNV-Gesetzes,
- die Bündelung der SPNV-Aufgabenträger unter der neuen Landesinstanz Schienen.NRW.

Diese Keynote lieferte einen eindrucksvollen Überblick über den aktuellen Stand und die Ambitionen der Landesregierung – und stellte gleichzeitig klar, dass Mobilität in NRW ein Gemeinschaftsprojekt ist, das sowohl die Schiene, den Straßenraum, den Radverkehr als auch die Binnenwasserwege umfasst.

Block1 – Panel 3: Brüche überwinden - Metropolengerechte ÖPNV-Standards im Ruhrgebiet

Nach einer kurzen Pause besuchte ich im ersten Panelblock des Tages das Panel mit dem Titel „Brüche überwinden – Metropolengerechte ÖPNV-Standards im Ruhrgebiet“.

Region Hannover: zentrale Zuständigkeit als Erfolgsmodell
Den Auftakt machte Klaus Geschwinder, der die Hannoveraner Herangehensweise vorstellte, in welcher die gesamte Aufgabenträgerschaft für Mobilität auf Ebene der Region Hannover gebündelt ist. Diese Struktur ermöglicht:

- zügige Entscheidungen,
- einheitliche Standards,
- die Erprobung innovativer Angebote wie dem On-Demand-Dienst „Sprinti“,
- eine systematische Erweiterung von Bike-&-Ride- und Park-&-Ride-Angeboten,
- Anreize für autoarme Quartiere, die durch eigene Stadtbahnbindungen attraktiver gemacht werden.

Der Impulsvortrag zeigte, welche Vorteile eine eindeutige Verantwortlichkeit und der Mut zu neuen Konzepten bieten können – insbesondere in einer monozentrischen Region.

VRR: Standards und Richtlinien für ein komplexes System
Im zweiten Impuls beschrieb Robert Nieberg vom VRR die strukturelle Komplexität des Ruhrgebiets:

23 kommunale Aufgabenträger, 30 ÖPNV-Unternehmen, sieben Eisenbahnunternehmen – ein System, das nur durch starke Koordination und gemeinsame Standards funktionieren kann.

Er hob hervor, wie wichtig verbindliche Richtlinien etwa für:

- die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen,
- Orientierungselemente im ÖPNV,
- abgestimmte Fahrplanwechsel,

sind, um ein einheitliches Fahrgasterlebnis zu schaffen.

Besonders bemerkenswert: Die Stadtbahnrichtlinie, die noch aus der Ära der Münzfernsprecher stammt, steht vor einer grundlegenden Modernisierung –

notwendig, um bei künftigen Vergaben zeitgemäße Technologien berücksichtigen zu können.

Diskussion: Der ÖPNV als Indikator der Gesellschaft

Die anschließende Diskussion war lebhaft und vielseitig. Sie drehte sich u. a. um:

- die Erschließung von Gewerbegebieten durch den ÖPNV,
- pragmatische Wege zu mehr Zuverlässigkeit bei begrenzten Ressourcen,
- die Frage, ob der ÖPNV ein „Alltagsverkehrsmittel für alle“ ist – auch für wohlhabende Menschen,
- die Herausforderung der betriebsübergreifenden Anschluss sicherung,
- die oft unzureichende Qualität und Geschwindigkeit verfügbarer Betriebsdaten.

Besonders eindrucksvoll fand ich die Feststellung, dass eine Akzeptanz des ÖPNV über alle Gesellschaftsschichten hinweg ein entscheidender Indikator für dessen Qualität ist.

Block 2 – Panel 2: Digitale Möglichkeiten ausschöpfen – Tools für eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung

Nach einer Mittagspause, die viele Gelegenheiten zum Austausch bot, ging es in den zweiten Panelblock mit dem Panel: „Digitale Möglichkeiten ausschöpfen – Tools für eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung“.

NRW Mobicrom: Open-Data als Grundlage moderner Mobilität

Zunächst stellte Jochen Harding, Geschäftsführer der NRW Mobicrom GmbH, die Arbeit seiner Landesagentur vor. Ihr Ziel ist es,

- Mobilitätsdaten einfacher erfassbar zu machen,
- Kommunen bei der Bereitstellung zu unterstützen,
- die Qualität der Daten zentral zu sichern,
- diese Daten für Anwenderinnen und Anwender in nutzbarer Form bereitzustellen.

Besonderen Fokus legte er auf zwei Schlüsselangebote:

- die Mobilitätsdatenplattform,
- das System SEVAS, das Lkw-spezifische Navigations- und Verkehrs Informationen bereitstellt.

Sein Vortrag machte deutlich, dass digitale Infrastruktur inzwischen genauso wichtig ist wie physische.

Landesverkehrsmodell (LVM): Ein Blick in die Verkehrszukunft 2035
Der zweite Impuls kam von Raoul Rothfeld aus dem MUNV. Er präsentierte das Landesverkehrsmodell, ein umfassendes Simulationsmodell auf Basis von PTV Visum.

Es bildet die Verkehrssituation für das Jahr 2035 ab – unter der Annahme, dass keine zusätzlichen Investitionen erfolgen. Damit wird ein realistisches Referenzszenario geschaffen, das Planerinnen und Planern erlaubt, Auswirkungen von Projekten und Maßnahmen sichtbar zu machen.

Zu den Daten gehören:

- 7.500 Verkehrszellen (davon 6.800 in NRW),
- Bewegungsdaten von Studierenden,
- Informationen über Neubaugebiete,
- verhaltensbasierte Mobilitätsdaten.

Rothfeld zeigte auf, wie wichtig solche Modelle für eine strategische Verkehrsplanung sind – und welche Detailtiefe inzwischen möglich ist.

Diskussion: Von Routinglogiken bis Zonenmanagement

In der anschließenden Diskussion ging es um:

- das Zusammenspiel makro- und mikroskopischer Simulationen,
- Herausforderungen bei der Infrastrukturmodellierung,
- intermodale Routingansätze,
- Zonenmanagement und Datenarchitekturen.

Dabei wurde deutlich, dass digitale Systeme künftig noch stärker miteinander verzahnt werden müssen, um ihr Potenzial voll zu entfalten.

Abschluss und Mobilitätspreis

Zum Abschluss der Konferenz kamen Vertreterinnen und Vertreter aller Panels noch einmal zusammen, um ihre wichtigsten Erkenntnisse und anstehenden Schritte zu benennen. Die Vielfalt der Perspektiven – von der strategischen Landesebene bis hin zu konkreten Projekten vor Ort – spiegelte die große Bandbreite der Mobilitätsentwicklung im Ruhrgebiet wider.

Den feierlichen Schlusspunkt bildete die Verleihung des Mobilitätspreises. Ausgezeichnet wurde das Projekt

„Miteinander mobil – mit freien Lastenrädern, Rickschen und Rollstuhlbikes gemeinsam unterwegs“ der „Initiative für Nachhaltigkeit e.V.“.

Das Projekt zeigt, wie gelebte Mobilität aussehen kann, wenn soziale Teilhabe, Nachhaltigkeit und gemeinschaftliches Engagement zusammenkommen.