

Vorlagennummer: FB 68/0189/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 04.04.2025

NEMORA Arbeitsgruppe Starke Achsen: Erweiterung des regionalen ÖPNV-Hauptkorridornetzes

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/300

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.05.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen aus der AG Starke Achsen zur Kenntnis und beschließt die Erweiterung der bereits beschlossenen 15 ÖPNV-Hauptkorridore um weitere Korridore und Korridorabschnitte. Grundlage hierfür bilden die Ergebnisse der beiden ergänzten Wirkungsanalysen mit den Strukturdaten 2024 und 2030+.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

Klimarelevanz:

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Erläuterungen: Erläuterungen

Die Stadt Aachen ist Mitglied des Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA). Sie hat anlässlich der 3. Regionalen Mobilitätskonferenz am 21.04.2023 das Memorandum of Understanding unterzeichnet und sich damit dazu bekannt, die regionale Mobilitätswende voranzubringen.

Im Mobilitätsausschuss vom 13.06.2024 wurde ein Netz von 15 regionalen ÖPNV-Hauptkorridoren sowie die Erarbeitung zwei weiterer Wirkungsanalysen beschlossen. Diesen Beschluss haben alle städtereionsangehörigen Kommunen und die StädteRegion Aachen in ihren politischen Gremien im Jahr 2024 ausnahmslos gefasst.

Im Herbst 2024 wurden zwei weitere Wirkungsanalysen durchgeführt, um die Zukunftsfähigkeit der ÖPNV-Hauptkorridore zu erfassen sowie alle ergänzenden Vorschläge aus den Kommunen untersuchen zu lassen. Als Ergebnis sind im Vergleich zum Beschluss vom 13.06.2024 unter fachlichen und wirtschaftlichen Aspekten zwei weitere Korridore identifiziert sowie bereits beschlossene Korridore erweitert worden. Diese Erweiterungen sind Bestandteile des Beschlusses.

Das Netz der ÖPNV-Hauptkorridore ist zunächst als zukünftiges, übergeordnetes ÖPNV-Netz zu betrachten. Perspektivisch bietet es die Chance, Maßnahmen zur Busbeschleunigung und/ oder Mehrleistungen (neue Tangentialverbindungen, ggf. Taktverdichtungen) mit regionaler Bedeutsamkeit umzusetzen, um maßgeblich zu einer regionalen Mobilitätswende beizutragen.

Ziel ist es, für die zukünftigen Starken Achsen unterschiedliche Maßnahmen pro ÖPNV-Hauptkorridor zu entwickeln und in Zukunft umzusetzen. Hierzu wird durch die ASEAG im zweiten Quartal 2025 ein Infrastrukturgutachten beauftragt, welches auf drei exemplarischen Korridoren ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Lichtsignalanlagen-Anpassungen, Bussonderfahrstreifen, Busschleusen) erarbeitet und bepreist. Die Mittel für dieses Gutachten werden aus dem im NEMORA Kontext bereitgestellten „solidarischen Pauschalhaushalt“ entnommen. Hierüber hat die Koordinierungsgruppe NEMORA in ihrer Sitzung am 20.11.2024 entschieden.

Ergebnisse der ergänzten Wirkungsanalysen (2024 und 2030+)

In Abstimmung mit allen städtereionsangehörigen Kommunen, der StädteRegion Aachen, dem AVV und der ASEAG wurden 15 ÖPNV-Hauptkorridore durch weitere Hauptkorridore ergänzt. Dabei wurden unter anderem zukünftige Siedlungs- und Gewerbestandorte sowie bereits heute und zukünftige Pendlerbeziehungen in der Region berücksichtigt. Um diese weiteren potenziellen Hauptkorridore in Bezug zu den ersten 15 ÖPNV-Hauptkorridoren setzen zu können, wurden von Juli bis September 2024 zwei ergänzende Wirkungsanalysen durchgeführt.

Einer Wirkungsanalyse wurde für die zu berücksichtigten Strukturdaten das Bezugsjahr 2024 zugrunde gelegt. Somit sind in dieser Wirkungsanalyse alle strukturellen Entwicklungen bis zum Jahr 2024 in Stadt und StädteRegion Aachen berücksichtigt.

Um auch die zukünftigen strukturellen Entwicklungen in der Stadt und StädteRegion Aachen zu berücksichtigen, wurde das erweiterte ÖPNV-Hauptkorridornetz anhand einer dritten Wirkungsanalyse untersucht. Hierfür wurde das Bezugsjahr 2030+ gewählt, da sich bis dahin Veränderungen in der Siedlungsstruktur, Bevölkerungsstruktur und Gewerbeansiedlungen ergeben, die maßgeblichen Einfluss auf die Nachfrage in einem ÖPNV-Hauptkorridor haben können. Daher wurden auch explizit ÖPNV-Korridore mit untersucht, die zum heutigen Stand aufgrund der sich in der Wirkungsanalyse (Bezugsjahr 2024) ermittelten Nachfrage noch nicht zum ÖPNV-Hauptkorridornetz gehören. Aufgrund der Weiterentwicklung und/ oder der Entstehung von geplanten Gewerbe- und Siedlungsentwicklungen sowie der Bevölkerungsentwicklung, kann sich die Fahrgastnachfrage perspektivisch bis 2030 jedoch so entwickeln, dass sie ab 2030 zu dem regionalen ÖPNV-Hauptkorridornetz zählen.

Kern der Wirkungsanalysen war die Untersuchung der sich im Verkehrsmodell ergebenden Nachfragebeziehungen von insgesamt 20 ÖPNV-Hauptkorridoren. Um auf den jeweiligen Achsen eine Wirkung ermitteln zu können, wurden auf allen 20 Korridoren Schnellbuslinien mit einem Grundtakt von 30 Minuten (außerhalb des Blockverkehrs) und einer reduzierten Anzahl von Haltestellen ergänzt. Bei diesen Fahrplänen handelt es sich um rein konzeptionelle Entwürfe, die nicht in den vorhandenen Fahrplan hinsichtlich Anschlusssicherung und Umsteigebeziehungen eingearbeitet wurden. Sinn und Zweck war einzig die Ermittlung von potenziellen Fahrgastzunahmen in den jeweiligen Korridoren, um dann darüber die Zugehörigkeit zu einem ÖPNV-Hauptkorridor zu definieren. Jeder Korridor wurde einzeln und in seiner Gesamtheit auf seine Wirkung in der Analyse untersucht.

Ein zentrales Ergebnis der Wirkungsanalysen ist, dass insgesamt drei der 20 untersuchten Korridore nicht dem regionalen ÖPNV-Hauptkorridornetz zuzuordnen sind, weder heute noch 2030+. Im Vergleich zu den übrigen Korridoren weisen diese drei Korridore eine zu geringe ÖPNV-Fahrgastnachfrage auf und zeigen in der Analyse zukünftig kaum eine effektive Zunahme an sogenannten Linienbeförderungsfällen. Hierbei handelt es sich um die tangentialen Verbindungen T3 (Monschau - Simmerath - Düren), T6 (Übach-Palenberg - Baesweiler - Alsdorf - Hoengen - Eschweiler - Stolberg) und T7 (Eupen - Monschau - Schleiden).

Des Weiteren haben die Wirkungsanalysen gezeigt, dass auch die Weiterführung einiger Korridore grundsätzlich eine ausreichend hohe Fahrgastnachfrage aufweisen und dementsprechend verlängert wurden. Hiervon ausgenommen ist lediglich die Verlängerung der T2 (Kerkrade - Herzogenrath-Kohlscheid - Würselen - Verlautenheide - Eilendorf – Brand) nach Kerkrade sowie am anderen „Ende“ des Korridors die Verlängerung nach Brand. Die Weiterführung nach Kerkrade hat in den durch den Gutachter ermittelten Linienbelastungsbändern keine ausreichende Fahrgastnachfrage ergeben. Und im Vergleich zur Verlängerung nach Brand, hat die Verbindung zum Bahnhof Rothe Erde ein deutlich höheres Potenzial ergeben, sodass die T2 nun zum Bahnhof Rothe Erde hinführt. Ebenfalls hat das Linienbelastungsband der A12 (Aachen - Siegel -

Roetgen - Simmerath - Einruhr - Schleiden) gezeigt, dass der Abschnitt von Einruhr nach Schleiden keine ausreichende Querschnittsbelastung hat und kaum eine effektive Zunahme an sogenannten Linienbeförderungsfällen aufweist. Daher ist der Abschnitt Einruhr - Schleiden nicht Teil des regionalen ÖPNV-Korridorhauptnetzes.

Anlage 1 zeigt die nicht weiter verfolgten Korridore in grau eingefärbt, während die rot eingefärbten Korridore das zukünftig zu betrachtende, regionale ÖPNV-Hauptkorridornetz darstellen. Inklusive der 15 ursprünglichen ÖPNV-Hauptkorridore mit entsprechenden Verlängerungen ergeben sich nun insgesamt 17 Hauptkorridore. Dieses finale Netz ist in Anlage 2 nochmal in Gänze angehängt.

Ausblick:

Erarbeitung von Qualitätskriterien:

Zur Erarbeitung der unterschiedlichen Qualitätskriterien bzw. Standards, hat sich im Juli 2024 ein sogenanntes „Kernteam“ aus der Arbeitsgruppe Starke Achsen gebildet. Teilnehmer waren die Stadt und StädteRegion Aachen, die Städte Baesweiler, Herzogenrath, Stolberg und Würselen sowie der AVV und die ASEAG. Dieses Kernteam hat im Rahmen von zwei Treffen einen Vorschlag für die Qualitätskriterien erarbeitet und den Teilnehmern der Arbeitsgruppe Starke Achsen eine entsprechende Definition vorgelegt. Diese Qualitätskriterien beziehen sich auf eine Mindestbedienzeit, durchschnittliche Reisegeschwindigkeit, Reisezeitverhältnis ÖV/MIV, Beschleunigungsmaßnahmen, Fahrzeug, Haltestellen und Umwegfaktor. Die Qualitätskriterien werden aktuell in der Arbeitsgruppe Starke Achsen hinsichtlich eines Zielkonzeptes 2037 ausgearbeitet.

Beauftragung eines ÖPNV-Infrastrukturgutachtens für drei Korridore:

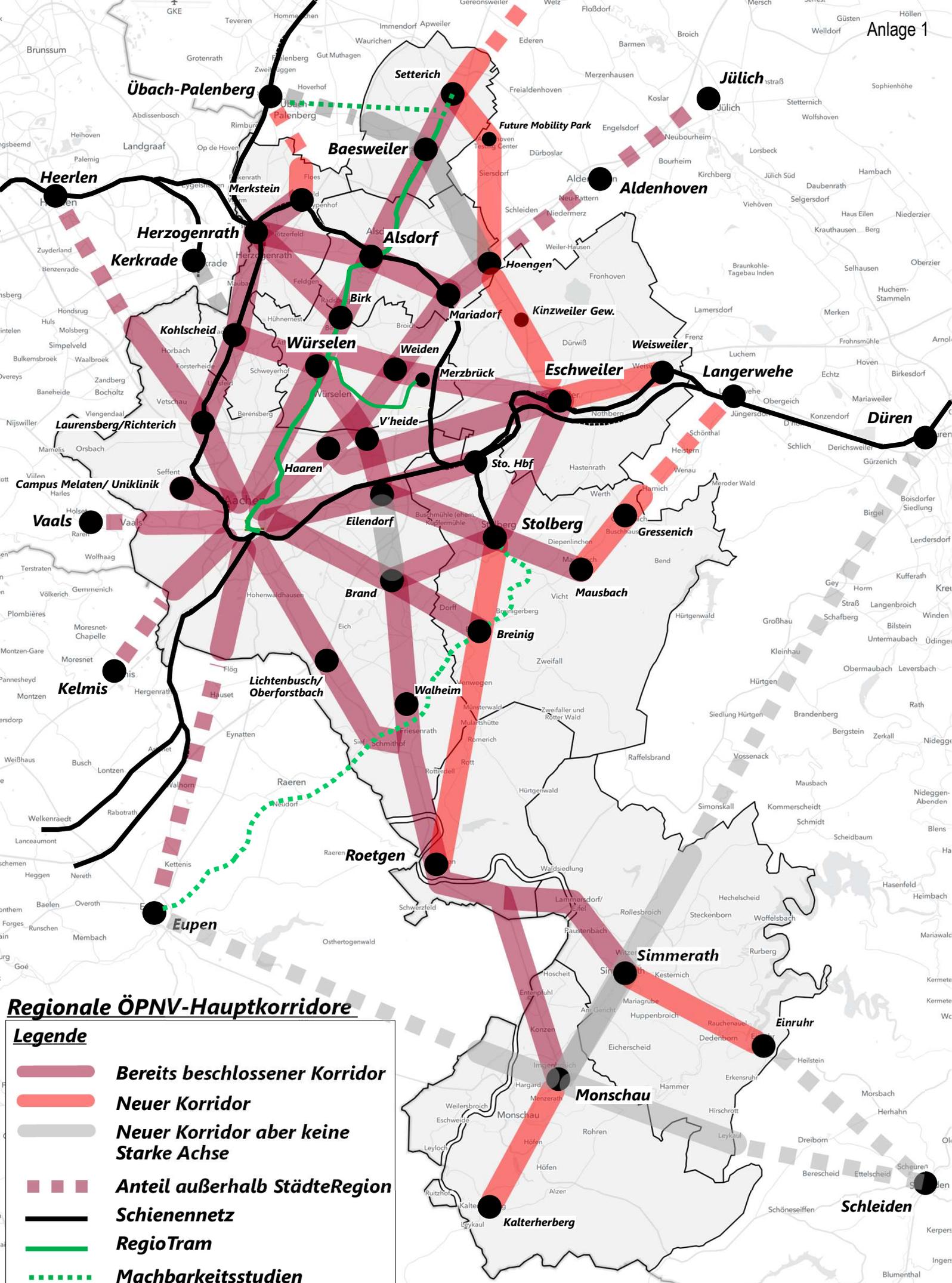
Überdies einigte sich die Arbeitsgruppe Starke Achsen in der Sitzung Anfang Oktober 2024 darauf, eine grobe Planung und entsprechende Kostenabschätzung durch einen Gutachter für drei exemplarische ÖPNV-Hauptkorridore hinsichtlich notwendiger Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise Lichtsignalanlagen-Anpassungen, Bussonderfahrstreifen oder Busschleusen durchführen zu lassen. Die Mittel für dieses Gutachten werden aus dem im NEMORA Kontext bereitgestellten „solidarischen Pauschalhaushalt“ entnommen. Hierüber hat die Koordinierungsgruppe in ihrer Sitzung am 20.11.2024 entschieden.

In der letzten Arbeitsgruppensitzung Anfang Februar 2025 wurde über die Auswahl der drei Korridore bzw. Abschnitte beraten, welche nun in der Koordinierungsgruppe abgestimmt werden. Die ASEAG wird das Gutachten im zweiten Quartal 2025 an ein geeignetes Ingenieurbüro vergeben, sodass im Spätsommer 2025 mit ersten Ergebnissen gerechnet werden kann. Da sich der Fokus der Arbeitsgruppe zukünftig verstärkt auf die Umsetzung richtet, wird auch der Straßenbaulasträger Straßen.NRW in die Arbeitsgruppe aufgenommen.

Anlage/n:

1 - Anlage 1 Altes_Korridornetz_Starke_Achsen (öffentlich)

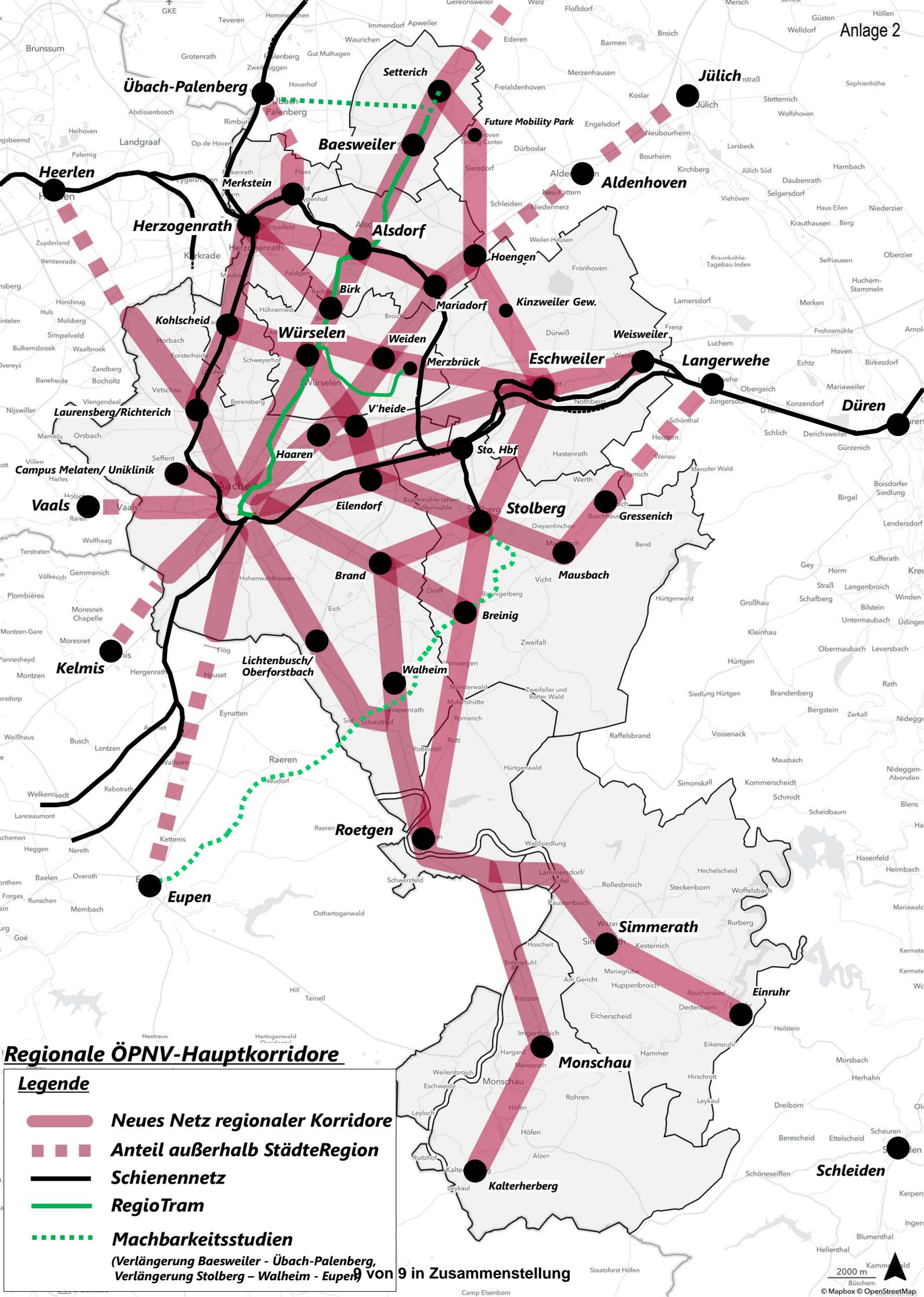
2 - Anlage 2 Finales_Korridornetz_Starke_Achsen (öffentlich)



Regionale ÖPNV-Hauptkorridore

Legende

- Bereits beschlossener Korridor**
- Neuer Korridor**
- Neuer Korridor aber keine Starke Achse**
- Anteil außerhalb StädteRegion**
- Schiennetz**
- RegioTram**
- Machbarkeitsstudien**
(Verlängerung Baesweiler - Übach-Palenberg, Verlängerung Stolberg - Walheim - Eupen)



Regionale ÖPNV-Hauptkorridore

Legende

- Neues Netz regionaler Korridore**
- Anteil außerhalb StädteRegion**
- Schiennetz**
- RegioTram**
- Machbarkeitsstudien**
(Verlängerung Baesweiler - Übach-Palenberg, Verlängerung Stolberg - Walheim - Eupen)

von 9 in Zusammenstellung