

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0624/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 09.03.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Sachstandsbericht Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.03.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (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	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener 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):**

## 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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Relevanz der Ergebnisse für den Klimaschutz ist nicht ermittelbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass vermehrt Bürger\*innen vom Pkw auf den Umweltverbund umsteigen.

Die Maßnahme hat keine Relevanz für die Klimafolgenanpassung.

## **Erläuterungen:**

### **Sachstandsbericht Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)**

Die StädteRegion Aachen und die regionsangehörigen Kommunen einschließlich der Stadt Aachen wollen gemeinsam im engen Schulterschluss die zukünftige Mobilität in der Region gestalten. Um die enormen Herausforderungen zur Realisierung und damit auch Finanzierung der regionalen Mobilitätswende zielorientiert zu begleiten, wurde eine neue Struktur geschaffen, die Kommunen und Region mit dem regionalen Mobilitätsverbund und –dienstleister engmaschig zusammenführt: das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) (s. Abbildung 1 in Anlage 2). Hier soll die Umsetzung der vereinbarten Zielsetzungen initiiert und kooperativ begleitet werden. Im Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen werden aktuell die regionalen Zukunftsfelder „starke ÖPNV-Achsen“, „Mobilstationen und Multimodalität“ und „regionale Radinfrastruktur“ jeweils in eigenständigen Arbeitsgruppen weiterentwickelt und entscheidungsreif für die politische Ebene vorbereitet. Begleitet wird deren Arbeit durch eine AG Finanzierung, in der neue/weitere Finanzierungsmöglichkeiten erörtert werden. NEMORA ergänzt den bereits existierenden Prozess der AG Regiotram, der vorlaufend bereits gut institutionalisiert ist. Die Strukturen beider AG sind einander angeglichen.

Mit dieser Vorlage wird über den aktuellen Sachstand informiert.

Die Arbeitsgruppen haben ihre Tätigkeiten im Frühjahr 2022 aufgenommen. Nach ersten konstituierenden Sitzungen und Diskussionen der inhaltlichen Ausrichtung sowie der zugehörigen Arbeitsziele, hat die konkrete Arbeit begonnen. Erste Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen liegen vor, die im beiliegenden Jahresbericht (Stand Dezember 2022, s. Anlage 1) des mit der Prozessbegleitung beauftragten Ingenieurbüros p:4 GmbH dargestellt werden.

Finanziert wird die Arbeit des Netzwerks bisher aus Mitteln der StädteRegion Aachen sowie Stadt Aachen.

Die Abbildung 2 in der Anlage 2 zeigt zusammenfassend einen Überblick der wesentlichen Inhalte und Ergebnisse der vier Arbeitsgruppen.

Die Arbeitsgruppe Finanzierung Mobilitätswende unter der Leitung der AVV GmbH hat Ende September den Meilenstein „Entwurf Bewertungsmatrix“ erreicht. Für die Arbeiten in der AG ist es von Bedeutung, stets die aktuellen Stände aus den AG Starke Achsen, Regionale Radinfrastruktur und Mobilstationen/Multimodalität zu kennen. Auf Grundlage der Bewertungsmatrix (Abbildung 3 in Anlage 2) können die einzelnen Teilprojekt der AG dokumentiert und hinsichtlich der Umsetzung priorisiert werden.

Zwischenzeitlich wurden die verschiedenen Netze aus AG Mobilstationen, AG Radinfrastruktur und AG Starke Achsen übereinandergelegt und verglichen, um potentielle Konfliktpunkte zu erkennen, zu diskutieren und abzustimmen (s. Kartendarstellung Abbildung 4 in Anlage 2).

Nach einer ersten Findungsphase haben alle Arbeitsgruppen ihre Arbeit mit großem Elan aufgenommen. Es wurden Inhalte und verbindliche Ziele definiert, die im Rahmen der Arbeiten umgesetzt und erreicht werden sollen. In der AG Finanzierung Mobilitätswende fanden bisher drei Treffen, in der AG Starke Achsen acht Treffen, in der AG Mobilstationen / Multimodalität drei Treffen (inkl. Exkursion) und in der AG Regionale Radinfrastruktur vier Treffen (inkl. Exkursion) statt. In den vier Arbeitsgruppen sind jeweils Vertreter: innen aller städteregionalen Kommunen sowie der StädteRegion Aachen, der ASEAG und des AVV beteiligt. In der AG Regionale Radinfrastruktur ist zusätzlich der Landesbetrieb Straßenbau NRW kontinuierlich in den Prozess miteingebunden. Bedingt durch die eingeschränkten personellen Ressourcen ist es, speziell für die kleineren städteregionsangehörigen Kommunen, teilweise schwierig, sich in alle AG mit gleicher Intensität einzubringen. Diese Gegebenheit sollte bei der Planung der jeweiligen AG-Sitzungen (Häufigkeit und Terminlage) beachtet werden. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass insbesondere in Zeiten mit erhöhtem Krankenstand die Arbeiten nicht kontinuierlich mit gleicher Intensität durchgeführt werden konnten. Die monatliche Einbindung der AG-Leitungen in den Jour-Fixe hat sich als sinnvoll erwiesen. Allen Kommunen werden Materialien („Mustervorlagen“) für die Kommunikation zur Verfügung gestellt.

Vorüberlegungen zur Ausgestaltung der Öffentlichkeitsarbeit und des internen und externen Wissenstransfers sind bereits angestellt worden. Das Projekt soll auf Landesebene vorgestellt werden.

Insgesamt ist die erste Phase von NEMORA im ersten Projektjahr erfolgreich verlaufen. Nachdem in allen AG Ziele/Standards/Bewertungskriterien und Grundkonzepte entwickelt worden sind, werden im zweiten Jahr Fragen der Umsetzung und des Betriebs weiter in den Vordergrund rücken. Darüber hinaus werden Fragen der Finanzierung stärker fokussiert.

Für 2023 ist zu berücksichtigen, dass weitere, neue Themenfelder (z.B. Mobilitäts- und Verkehrsmanagement) auch auf städteregionaler Ebene konkretisiert werden, um die grundsätzliche Zielsetzung des Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen die Verkehrswende weiter voranzubringen zu erreichen.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1 – Jahresbericht NEMORA

Anlage 2 – Abbildungen 1-4

**ENTWURF**  
**Jahresbericht 2022 des**  
**„Netzwerk**  
**Mobilitätswende**  
**Region Aachen“\***  
**(NEMORA)**

Begleitung des Prozesses  
„Die Mobilitätswende Stadt-  
Regional gestalten“  
StädteRegion Aachen

Bearbeitung:

Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel

Torsten Merkens M.Eng.

Aachen, im Januar 2023

\*In der Sitzung der Koordinierungsgruppe am 16.01.2023 wurde beschlossen, den Namen von „AG Innovation“ in „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ (NEMORA) zu ändern. In der hier vorliegenden Entwurfssfassung des Jahresberichts wird noch die AG Innovation genannt.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Projektmanagement und strategische Kommunikation</b>	<b>2</b>
2.1	Regelmäßige Abstimmung im „Team Innovation“	2
2.2	Interner Wissenstransfer durch die ucloud	2
2.3	Externer Wissenstransfer	4
<b>3</b>	<b>Arbeitsstände der Arbeitsgruppen</b>	<b>6</b>
3.1	AG Starke Achsen	8
3.2	AG Regionale Radinfrastruktur	18
3.3	AG Mobilstationen / Multimodalität	23
3.4	AG Finanzierung Mobilitätswende	26
<b>4</b>	<b>Team Innovation, Koordinierungsgruppe und Lenkungskreis</b>	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>Fazit und Ausblick</b>	<b>30</b>

## 1 Zielsetzung

Die StädteRegion Aachen und die regionsangehörigen Kommunen einschließlich der Stadt Aachen wollen gemeinsam im engen Schulterschluss die Mobilität der Zukunft gestalten. Die Etablierung einer innovativen und nachhaltigen Mobilität wird als eine der wesentlichen Kernaufgaben der nächsten Jahre betrachtet. Der Umweltverbund aus ÖPNV/SPNV, Rad- und Fußverkehr und sharing mobility soll so attraktiv gestaltet werden, dass ein Umstieg vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes dauerhaft erfolgt.

Zwei regionale Mobilitätskonferenzen (ReMoKo) haben alle Stakeholder aus der Region zusammengebracht. Workshops zur „mobilen Region“, gemeinsame Förderprojekte wie „CIVITAS-DYN@MO“ oder „#AachenMooVe!“ sowie der Beginn der Planungen für die Regiotram zwischen Aachen und Baesweiler wurden auf den Weg gebracht.

Um die enormen Herausforderungen zur Realisierung und damit auch Finanzierung der regionalen Mobilitätswende zielorientiert zu begleiten, wurde eine neue Struktur geschaffen, die Kommunen und Region mit den regionalen Mobilitätsverbänden und -dienstleistern engmaschig zusammenführt: die AG Innovation (s. Abbildung 1). Hier soll die Umsetzung der genannten Zielsetzungen initiiert und kooperativ durchgeführt werden. In der AG Innovation werden die regionalen Zukunftsfelder „starke ÖPNV-Achsen“, „Mobilstationen und Multimodalität“, „regionale Radinfrastruktur“ und „Finanzierung Mobilitätswende“ jeweils in eigenständigen Arbeitsgruppen weiterentwickelt und entscheidungsreif für die politische Ebene vorbereitet. Die AG Innovation ergänzt den bereits existierenden Prozess der AG Regiotram, der vorlaufend bereits gut institutionalisiert ist. Die Strukturen beider AG sind einander angeglichen.

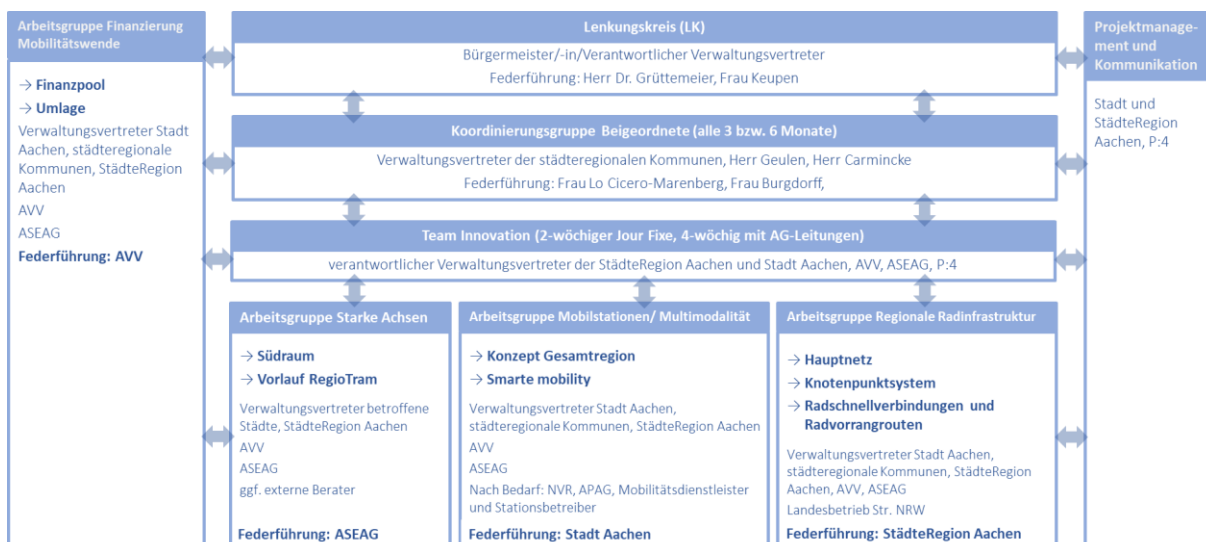


Abbildung 1: Struktur der AG Innovation

Die AG Innovation hat sich im Frühjahr 2022 konstituiert und ihre Arbeit aufgenommen. Die Beauftragung der p:4 GmbH zur Begleitung des Prozesses



im Jahr 2022 erfolgte am 16.04.2022. In diesem Bericht wird der Arbeitsstand zum Monat Dezember 2022 dargestellt.

## **2 Projektmanagement und strategische Kommunikation**

### **2.1 Regelmäßige Abstimmung im „Team Innovation“**

Seit dem Starttermin am 09. Mai 2022 trifft sich das Team Innovation (StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, AVV, ASEAG und p:4) regelmäßig im zweiwöchigen Rhythmus. Im Zeitraum zwischen dem 9. und 27. Mai wurden Gespräche zwischen p:4 und den AG-Leitenden durchgeführt, um die aktuellen Sachstände und Sitzungsverläufe abzufragen. Hierbei reifte die Idee, die AG-Leitenden mit in das Team Innovation aufzunehmen, da erhöhter Abstimmungsbedarf zwischen den Arbeitsgruppen identifiziert wurde. So wurde bereits im Rahmen des Jour fixe am 27.5. beschlossen, die AG-Leitenden im Rhythmus von vier Wochen zu den Teamsitzungen miteinzuladen. Die AG-Leitenden begrüßten diese Entscheidung und konnten die Plattform nutzen, um ihre aktuellen Arbeitsstände mit den anderen Arbeitsgruppen zu teilen. Dabei konnten direkte Schnittmengen und Abhängigkeiten untereinander identifiziert werden und weitere bilaterale Abstimmungsgespräche initiiert werden.

Die Treffen der Koordinierungsgruppe der Beigeordneten finden alle 3 (Frau Burgdorff/Frau Lo Cicero-Marenberg) bzw. 6 Monate (alle Beigeordnete) statt.

### **2.2 Interner Wissenstransfer durch die ucloud**

Wesentliches Element und resultierender positiver Effekt der gewählten Projektstruktur ist die Möglichkeit des internen und externen Informationsaustausches und Wissenstransfers. Während mit der Außenkommunikation die Politik, das örtliche Fachpublikum (z.B. „ReMoKo“) und die allgemeine Öffentlichkeit adressiert wird, soll auch die interne Kommunikation und Wissensvermittlung zwischen den Mitgliedern der AG Innovation bzw. zwischen den einzelnen Arbeitsgruppen gefördert werden. Hier nimmt die „ucloud“ (Abbildung 2) eine tragende Rolle ein.

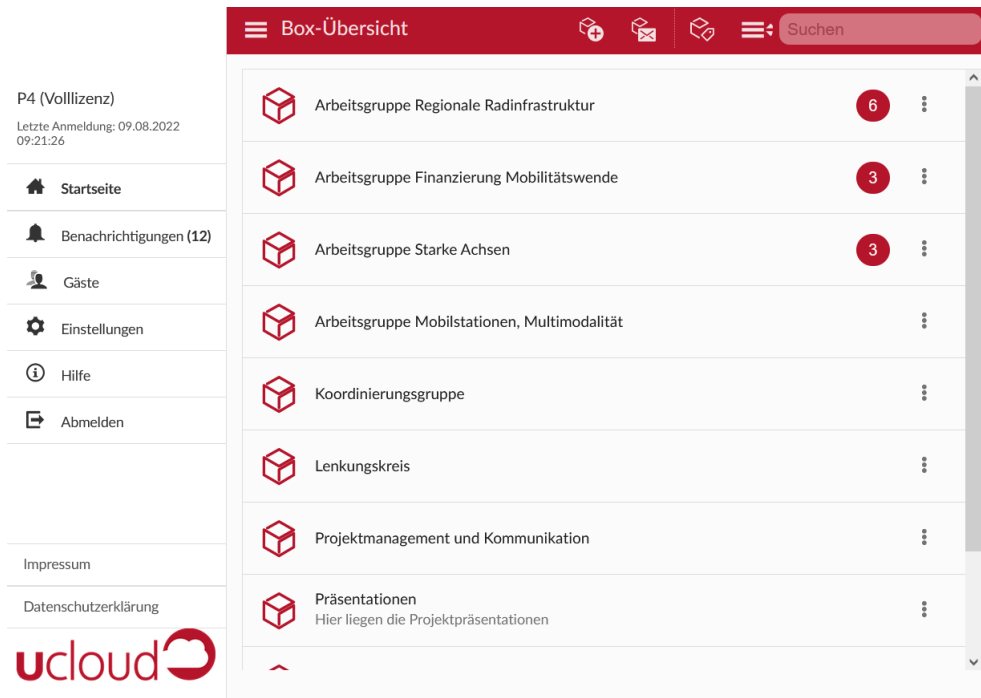


Abbildung 2: Startbildschirm der "ucloud"

Die Struktur wurde in den Team Innovation-Sitzungen gemeinsam erarbeitet. Dabei war den Beteiligten insbesondere eine gute Orientierung in der cloud wichtig, weshalb die Unterordner-Struktur der einzelnen Arbeitsgruppe immer gleich aufgebaut wurde. So wurden in jeder AG die Unterordner „Dokumente“, „Fachinformationen“ und „Protokolle“ bereitgestellt (Abbildung 3).

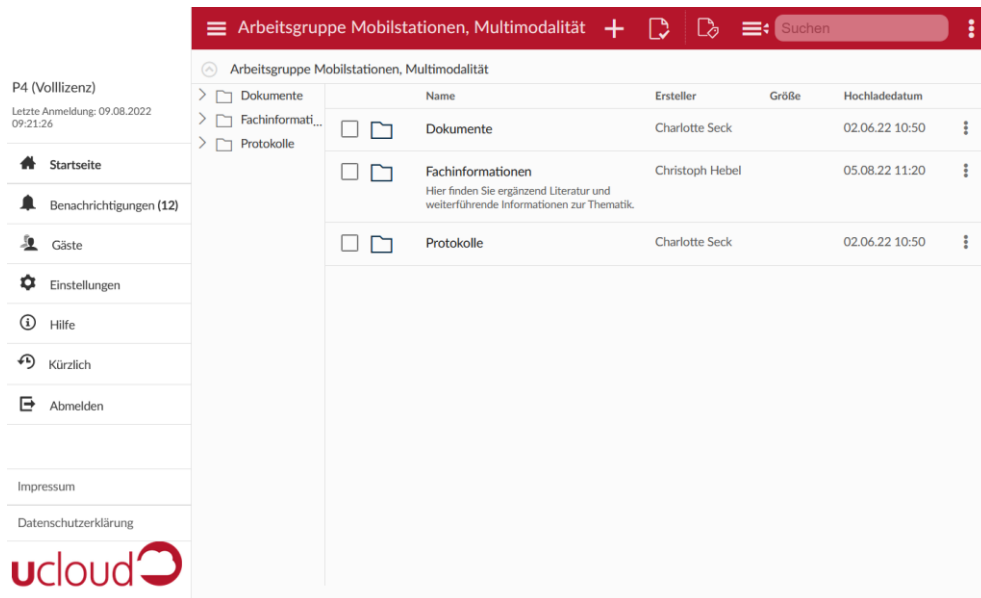
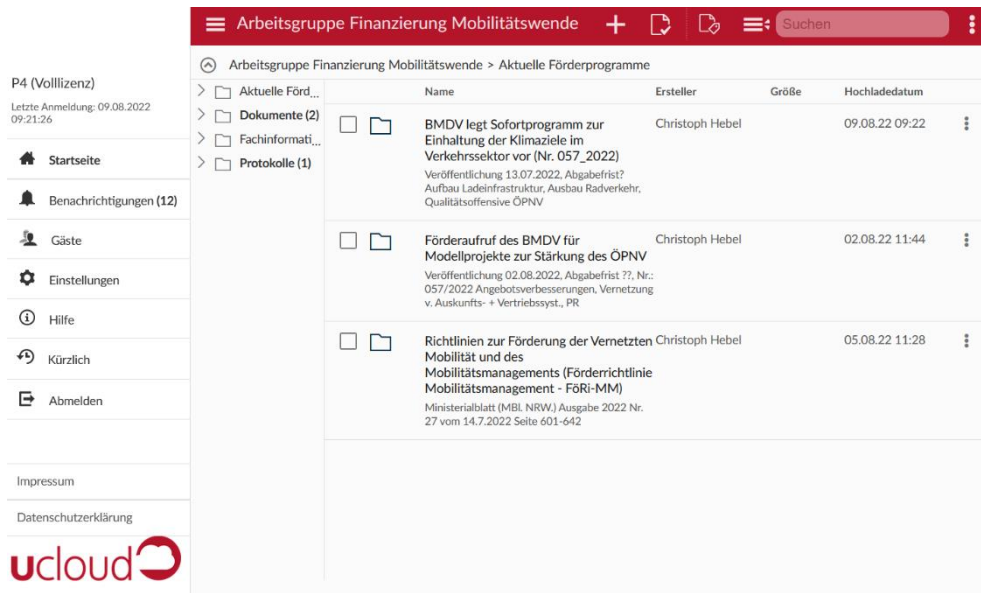


Abbildung 3: Unterordner-Struktur in den Arbeitsgruppen

Eine Besonderheit betrifft die AG Finanzierung Mobilitätswende mit dem zusätzlichen Ordner „Aktuelle Förderprogramme“ (Abbildung 4). Jedes Mitglied der AG Innovation kann/soll diesen Ordner nutzen, entweder um weitere Informationen zu teilen, oder um die hier bereit gestellten Informationen aktiv

zu nutzen. Durch diese Struktur der AG Innovation besteht die Möglichkeit sich auf direktem Wege, auch AG-übergreifend, zu vernetzen.



**Abbildung 4: "Aktuelle Förderprogramme" - ein Subordner der AG Finanzierung Mobilitätswende**

Für die cloud stehen insgesamt 24 Lizenzen zur Verfügung, wovon 5 Voll-lizenzen sind. Somit kann jedes Mitglied der AG Innovation (StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, AVV, ASEAG, p:4) über den Vollzugriff verfügen. Die Standardlizenzen werden an die Kommunen und weiteren Partner vergeben. Auf die Ordner der vier AG hat jeder Nutzer Zugriff, während die übergeordneten Ordner von Koordinierungsgruppe, Lenkungskreis, Projektmanagement oder Team Innovation nur durch die jeweiligen Mitglieder zugänglich sind.

### 2.3 Externer Wissenstransfer

Es wurden erste Überlegungen zur Ausgestaltung der Öffentlichkeitsarbeit und des externen Wissenstransfers angestellt. Hier bedarf es aber noch weiterer Aktivitäten, um ein konsistentes Gesamtkonzept zu entwickeln. Der aktuelle Arbeitstand kann wie folgt zusammengefasst werden:

- **Vorstellung des Projekts beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW** mit den Zielsetzungen die äußere Wahrnehmung des Projektes auszubauen sowie Möglichkeiten der weiteren Projektfinanzierung auf Grundlage der Planung für 2023ff zu erörtern. Wer die Teilnehmer\*innen sind und wie die konkrete Kommunikationsstrategie ausgestaltet wird, soll in der Koordinierungsgruppe der AG Innovation festgelegt werden.
- **Regionale Mobilitätskonferenz (ReMoKo):** Das Feedback aus den ersten beiden Konferenzen wurde in der AG Innovation reflektiert und diskutiert. Auf dieser Grundlage werden Überlegungen zu verbessertem Marketing der Veranstaltung angestellt. Zur besseren Information der Politik wurden zwei Vorgehensweisen diskutiert: Die erste

Variante ist, Themenworkshops bei der ReMoKo durchzuführen. Als zweite Alternative erscheint es sinnvoll, jeweils eigene Workshops mit der Politik im Vorfeld der ReMoKo umzusetzen. Diese Fragestellung soll in der Koordinierungsgruppe der AG Innovation festgelegt werden. Die nächste Konferenz soll am 21.04.2023 stattfinden.

- **Einbindung der Öffentlichkeit:** Die Arbeiten in den AG werden inzwischen sehr konkret, weshalb die Weitergabe von Informationen an die Öffentlichkeit (siehe auch Meilenstein der AG Starke Achsen) sinnvoll erscheint. Die Darstellung bzw. Präsentation der Informationen soll dabei aber nicht zu abstrakt angelegt werden. Nach einer allgemeinen Auftaktveranstaltung sollen geeignete Formate und Terminvorschläge, die auf die Projekte der jeweiligen AG zugeschnitten sind, konkret in den Arbeitsgruppen entwickelt werden.

### **3 Arbeitsstände der Arbeitsgruppen**

Die Arbeitsgruppen haben ihre Tätigkeiten im Frühjahr 2022 aufgenommen. Nach ersten konstituierenden Sitzungen und Diskussionen der inhaltlichen Ausrichtung sowie der zugehörigen Arbeitsziele, hat die konkrete Arbeit begonnen. Erste Ergebnisse liegen aus den AG bereits vor.

Im April und Mai 2022 wurden von Seite des Büros p:4 bilaterale Gespräche/Interviews mit den AG-Leitenden geführt, bei denen die Ergebnisse der ersten Treffen aufgenommen wurden. Dieser Sachstand wurde im Team Innovation vorgestellt und diskutiert. Als Unterstützung bei der Strukturierung der Arbeitsprozesse in den Gruppen wurde von p:4 angeregt eine konkrete Meilensteinplanung zu entwickeln. Diese wurde zwischenzeitlich von allen Gruppen erarbeitet und ist Bestandteil der folgenden Dokumentation.

Bedingt durch die unterschiedliche inhaltliche Ausrichtung der Arbeitsgruppen und ggf. parallel in Ausarbeitung befindlicher Projekte, unterscheiden sich auch die jeweiligen Vorgehensweisen und Arbeitsziele. Dabei gibt es Schnittstellen/Berührungspunkte (insbesondere bei der AG Finanzierung Mobilitätswende) zwischen den Arbeitsgruppen, die bei den Arbeiten innerhalb der AG mitberücksichtigt werden müssen. Entsprechende Absprachen zwischen den AG-Leitenden werden bereits getätigt und darüber hinaus unterstützt ihre vierwöchige Teilnahme am Jour Fixe des Team Innovation den Austauschprozess.

Abbildung 5 enthält eine zusammenfassende Darstellung der Arbeitsstände. Weitere Informationen zu den AG folgen im Anschluss in den jeweiligen Unterkapiteln des Berichts, die im Wesentlichen von den AG-Leitung ausgearbeitet und für diesen Bericht zur Verfügung gestellt wurden.

	Finanzierung Mobilitätswende	Starke Achsen	Mobilstationen / Multimodalität	Regionale Radinfrastruktur
Termine	3 Treffen	8 Treffen	3 Treffen (inkl. Exkursion)	4 Treffen (inkl. Exkursion)
Begleitende Gutachten / Aktivitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Haushaltsgespräche ASEAG-Stadt Aachen</li> <li>•Förderanträge beim ZRR (z.B. durch Herzogenrath)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV-Gebiet</li> <li>•Vision 2027 der ASEAG</li> <li>•Untersuchungen zur RegioTram</li> <li>•Studie Seilbahn</li> <li>•ÖPNV-Untersuchung Südraum/B258</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Untersuchung „Grob- und Feinkonzept für mögliche Mobilstationsstandorte im Gebiet der StädteRegion AC“ bestehend aus Gesamtkonzept inkl. Betreiberkonzept (Büro Stadtverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Überregionales Radnetz Rheinisches Revier (Ingenieurbüro Kaulen)</li> <li>•Verdichtung StädteRegionales Radnetz (Abschluss Sommer 2022)</li> </ul>
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Erstellung der Bewertungsmatrix als Gesamtübersicht</li> <li>•Organisation Förderinformationen (via ucloud)</li> <li>•Entwicklung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten (Nutzniefinanzierung etc.)</li> <li>•Weiterentwicklung kommunaler Umlagemodelle; Errichtung kommunaler "Eigenanteilskonten"</li> <li>•Marketing (Präsentation Land NRW, ReMoKo, Team-Innovation-Koordinierungsgruppe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Definition Ziele und Qualitätskriterien ÖPNV-Achsen</li> <li>•Ableitung Netzkonzept mit Prioritäten</li> <li>•Wirkungsanalyse durch externen Gutachter</li> <li>•AG formuliert Arbeitsprogramm für Detailumsetzung</li> <li>•Überlagerung mit Konzepten aus AG Mobilstationen und AG Radinfrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•konkrete Stationsplanung</li> <li>•Entwicklung von Indikatoren zur Bewertung der Stationen</li> <li>•Entwicklung Betreiberkonzept (inkl. Aufgabenkatalog) für die Stationen</li> <li>•Erarbeitung Konzept „Multimodalität“</li> <li>•Überlagerung mit Konzepten aus AG Starke Achsen und AG Radinfrastruktur</li> <li>•Perspektivisch: Stationen ohne ÖV-Bedienung realisieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Diskussion Ziele und Qualitätskriterien für das regionale Radnetz, Entwurf LOI</li> <li>•Erörterung Unterhaltung und Betrieb</li> <li>•Erarbeitung regionales „Basisnetz“ (Fokus auf Alltagsverkehr und Schließung vorhandener Netzlücken )</li> <li>•Exkursion praktischer Anschauungsbeispiele</li> <li>•Überlagerung mit Konzepten aus AG Mobilstationen und AG Starke Achsen</li> <li>•Perspektivisch: korridorweise Umsetzung unter Einbindung aller Aufgabenträger</li> </ul>
Zeitplanung + Meilensteine	<ul style="list-style-type: none"> <li>•09/22: Organisation Förderinformation (laufende Umsetzung)</li> <li>•09/22: Bewertungsmatrix</li> <li>•Frühjahr 2023: Projektvorstellung Land NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•10/22: Ableitung Netzkonzept</li> <li>•Frühjahr 2023: Wirkungsanalysen durch externen Gutachter</li> <li>•Frühjahr 2023: Finales Netz mit Prioritäten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•09/22: Bewertungsmatrix für Mobilstationen fertig</li> <li>•Frühjahr 2023: Entwicklung Betreiberkonzept</li> <li>•ab 2023: Vergabe des Betriebs der ersten Stationen (in 2023), Erarbeitung mittelfristiges Grobkonzept für weitere Mobilstationen (Umsetzung ab 2025/6)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•10/22: Entwurf LOI zum regionalen Radverkehrsnetz, Definition von Qualitätsstandards</li> <li>•01/23: Endfassung Netzplanung zur Beschlussfassung für die politischen Gremien</li> <li>•in 2023: Beginn mit der korridorweisen Umsetzung der regionalen Radinfrastruktur</li> </ul>

Abbildung 5: Zusammenfassung der Arbeitsstände der AG zum Dezember 2022

### 3.1 AG Starke Achsen

#### Mitglieder

Aachen:	Liljegren, Mohnen
Alsdorf:	Bahnen, Dziatzko
Baesweiler:	Schmidt
Eschweiler:	Vogelheim, Wassmuth
Herzogenrath:	Türck-Hövener, Hergesell, Bischof
Monschau:	Huppertz, Schmitz, Isaac
Roetgen:	Biemel
Simmerath:	Koll
StädteRegion Aachen:	Seck, Wentz, Schulz
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Onkels
ASEAG:	<u>Drießen</u> , Donner, Capellmann, Herhadi- Kusumo
AVV:	v.d. Ruhren, Müller, Zaplana

Im Jahr 2022 fanden insgesamt acht Termine der AG statt.

#### Ausgangslage und perspektivische Entwicklungen

Um eine gemeinsame Arbeitsgrundlage zu schaffen und daraus Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte ableiten zu können, wurde die vorliegende Ausgangslage anhand verschiedener Gutachten, Machbarkeitsstudien, Potentialanalysen und dem Nahverkehrsplan innerhalb der AG erarbeitet.

Dabei wurde z.B. dargestellt:

- Pendlerverflechtungen (Stadt und StädteRegion)
- Reisezeitvergleiche zwischen MIV und ÖPNV
- vorhandene Verbindungsqualitäten
- Haltestelleneinzugsbereiche (Gebietserschließung)
- wichtige Verknüpfungspunkte
- Potentialanalyse Regiotram Süd
- Machbarkeitsstudie Regiotram Nord
- Gutachten Stärkung des ÖPNV im AVV
- NVP
- ...

Beispielhaft sind dazu im Folgenden zwei Pläne abgebildet:

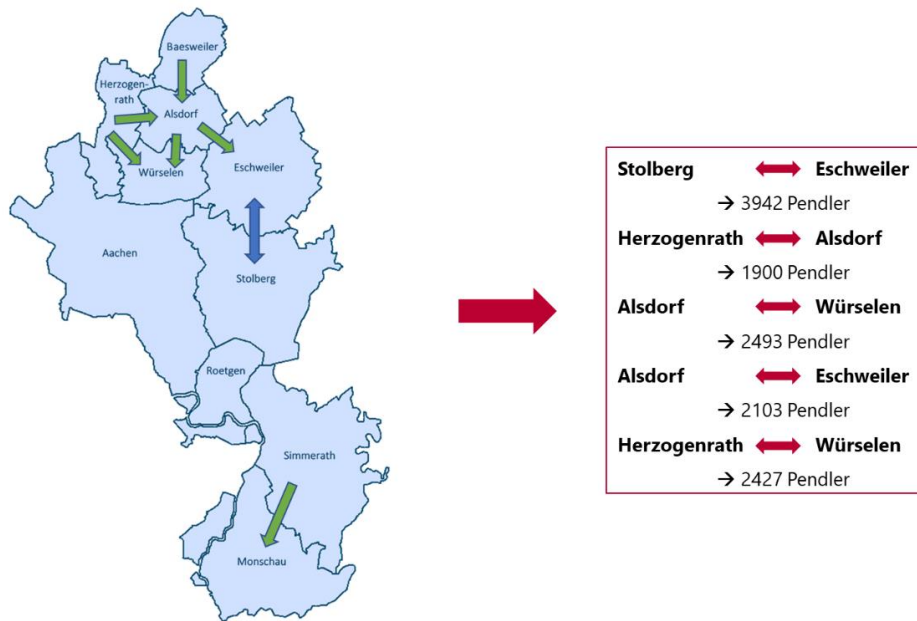


Abbildung 6: Relevante Pendlerverflechtungen in der StädteRegion Aachen

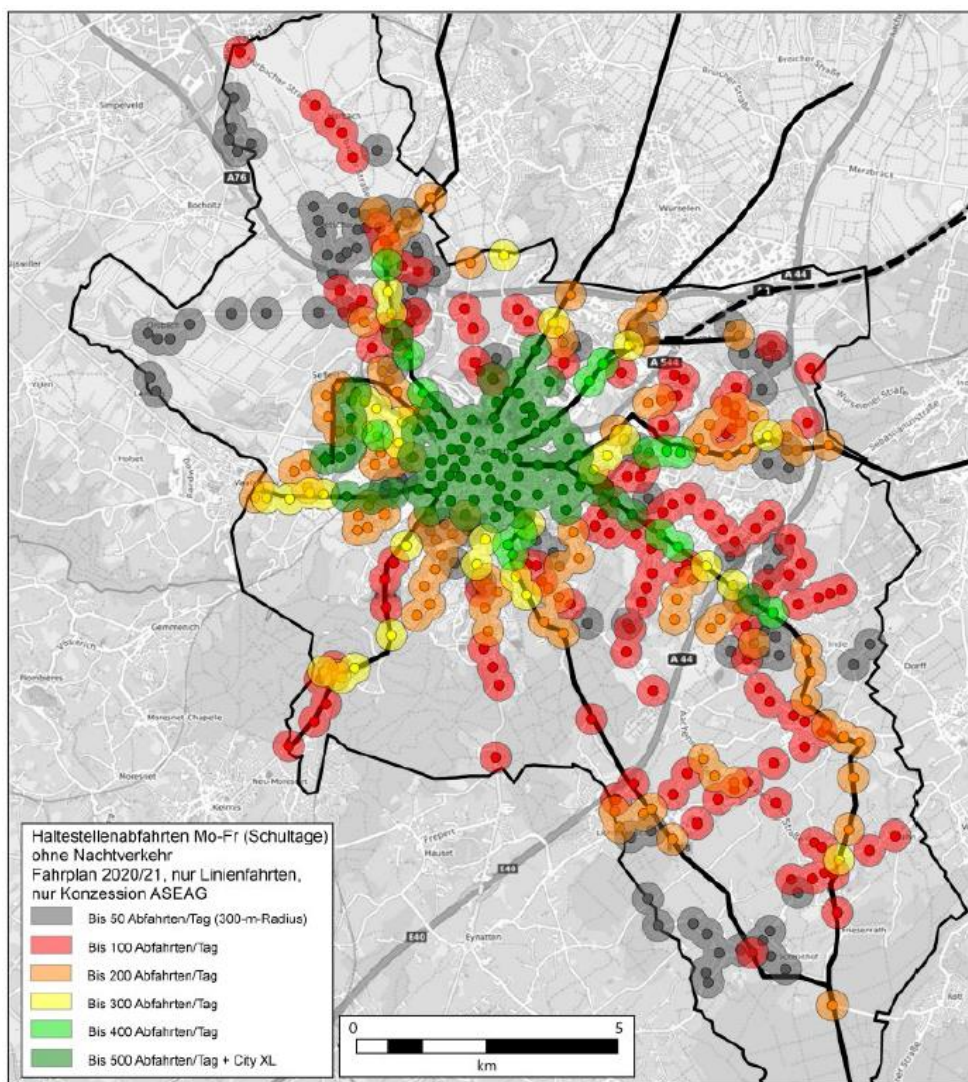


Abbildung 7: Abfahrten/Tag inklusive 300m Einzugsbereich (Stadt Aachen)



Neben der vorhandenen Ausgangslage wurden außerdem durch die beteiligten Kommunen absehbare Entwicklungen (z.B. hinsichtlich Siedlungs- oder Gewerbestrukturen) und auch laufende relevante Projekte zusammengestellt und in die weiteren Überlegungen einbezogen.

### **Ziele und Qualitätskriterien**

Auf Basis der Ausgangslage sowie den Erwartungen der Beteiligten an diese AG sind in einem Brainstorming Themenschwerpunkte (Ziele) gesammelt und in Qualitätskriterien zusammengefasst worden. Dabei lag ein Schwerpunkt darin messbare Kennwerte für die Ziele und Kriterien zu definieren, wobei es teilweise wichtig erscheint dabei nicht ausschließlich in starren Grenzen, sondern in Spannweiten zu denken. Ein Grund hierfür ist, dass nicht jede „starke Achse“ die gleichen Bedingungen und damit auch unterschiedliche Mindestanforderungen hat. Bei der Einordnung und Abgrenzung verschiedener Achsen soll ein externes Ingenieurbüro unterstützen (mehr dazu unter „Weiteres Vorgehen“ aus Seite 16). Die Qualitätskriterien können sich daher in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro noch weiter differenzieren.

Zu den erarbeiteten Themenschwerpunkten bzw. Zielen gehören:

- Zu- und Abbringer von und zur starken Achse optimieren.
- Verbindungen zwischen den verschiedenen Kommunen/ Gemeinden stärken.
- ÖPNV muss eine echte Alternative zum MIV sein (Komfort, Zeit, ...).
- Umsteigesituation an den Hauptverknüpfungspunkten zur starken Achse muss komfortabel sein (z.B. durch entsprechende Taktung).
- Warentransport und auch Radmitnahme vereinfachen und mitdenken.
- Kompromissbereitschaft zwischen ÖPNV und Radverkehr fördern, um den begrenzten Straßenraum optimal zu nutzen und zu verteilen (Umweltverbund).
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit muss gewährleistet und durch infrastrukturelle Bevorrechtigung des ÖPNVs gefördert werden.
- Kommunikationsstrategie/Marketing/Öffentlichkeitsarbeit breit streuen und vor allem sichtbar machen und Konkurrenzfähigkeit zum MIV darstellen.

Daraus abgeleitet haben sich die folgenden vorläufigen Qualitätskriterien ergeben:



**Abbildung 8: Qualitätskriterien der AG Starke Achsen**

### Netzkonzeption

Unter Berücksichtigung der Ausgangslage wurde folgende Vorgehensweise/Strategie zur Erstellung einer Netzkonzeption erarbeitet:

Die AG Starke Achsen erstellte im Zuge der Netzkonzeption ein erstes Netz (Straße/Schiene) wobei auf eine Priorisierung verzichtet werden konnte. Im Nachgang wurde dann der Austausch mit anderen tangierenden AGs (Radverkehr, Mobilstationen etc.) forciert. So konnten die verschiedenen Netze übereinandergelegt und potentielle Konfliktpunkte frühzeitig erkannt, diskutiert und abgestimmt werden. Dies wurde in den Arbeitsgruppensitzungen gemeinschaftlich und durch jede Kommune erarbeitet. Die Abbildung 9 zeigt ein Beispiel aus Herzogenrath.

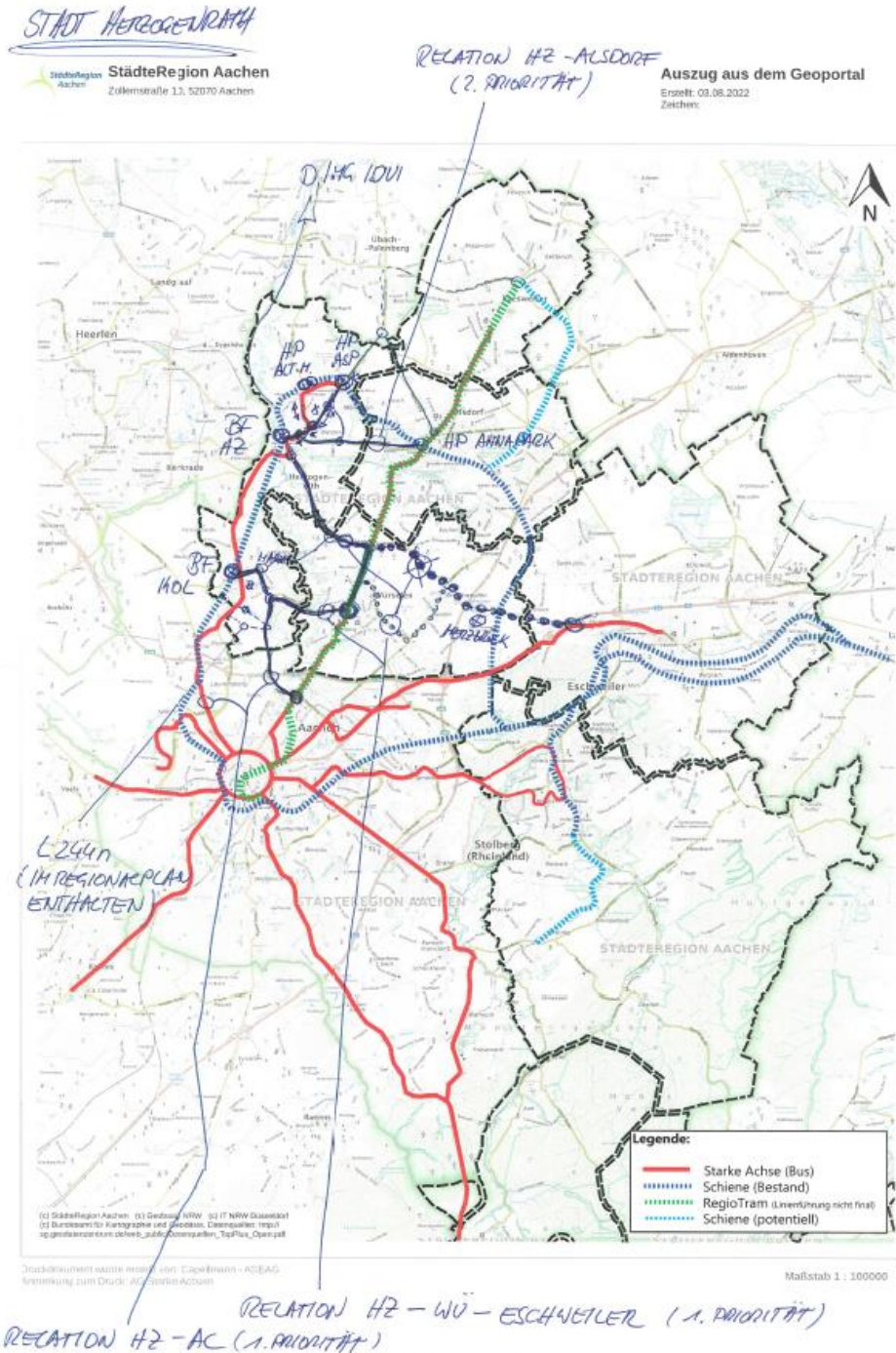
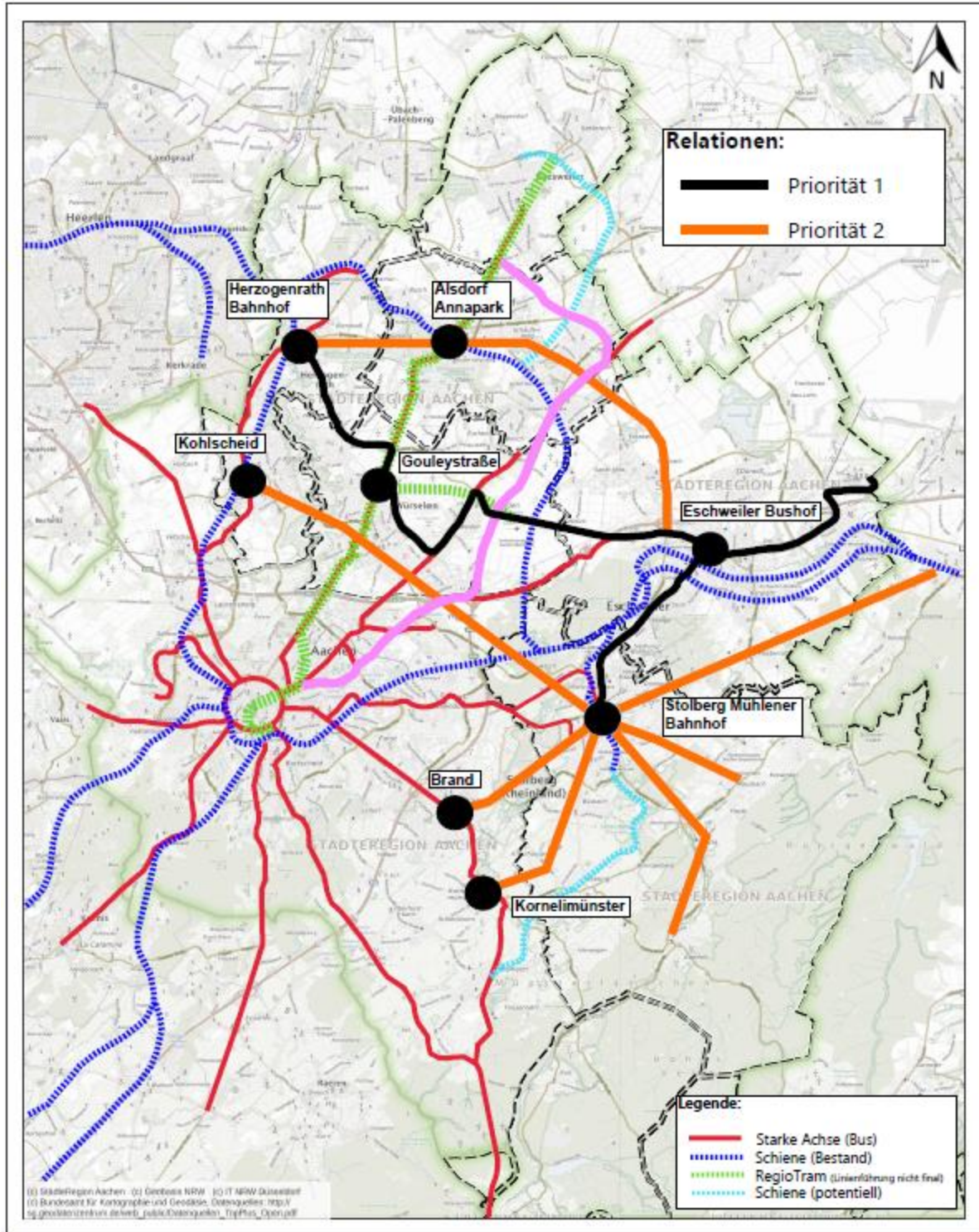


Abbildung 9: Beispiel Entwurf Stadt Herzogenrath

In einem weiteren Schritt soll mit diesem Netz ein Planungsbüro mit einer wissenschaftlichen Bewertung und Wirkungsanalyse beauftragt werden, um so die Achsen dann einstufen und priorisieren zu können.

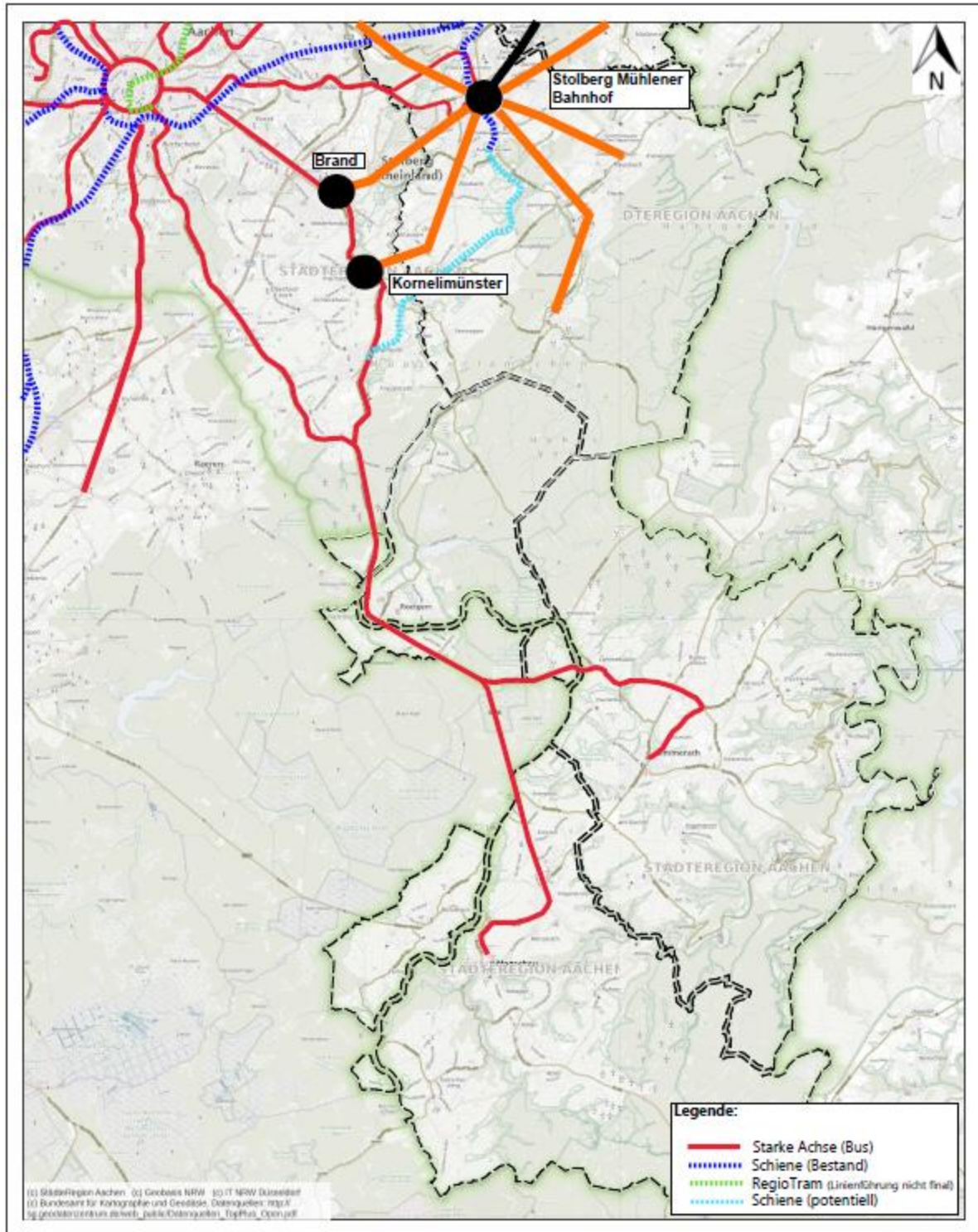
Im Ergebnis hat sich in der Netzkonzeption folgende Entwürfe für den Nord- (Abbildung 10) und den Südraum (Abbildung 11) der StädteRegion Aachen ergeben.



Druckdokument wurde erstellt von: Capellmann - ASEAG  
Anmerkung zum Druck: AG Starke Achsen

Maßstab 1 : 100000

Abbildung 10: Netzentwurf StädteRegion Nord



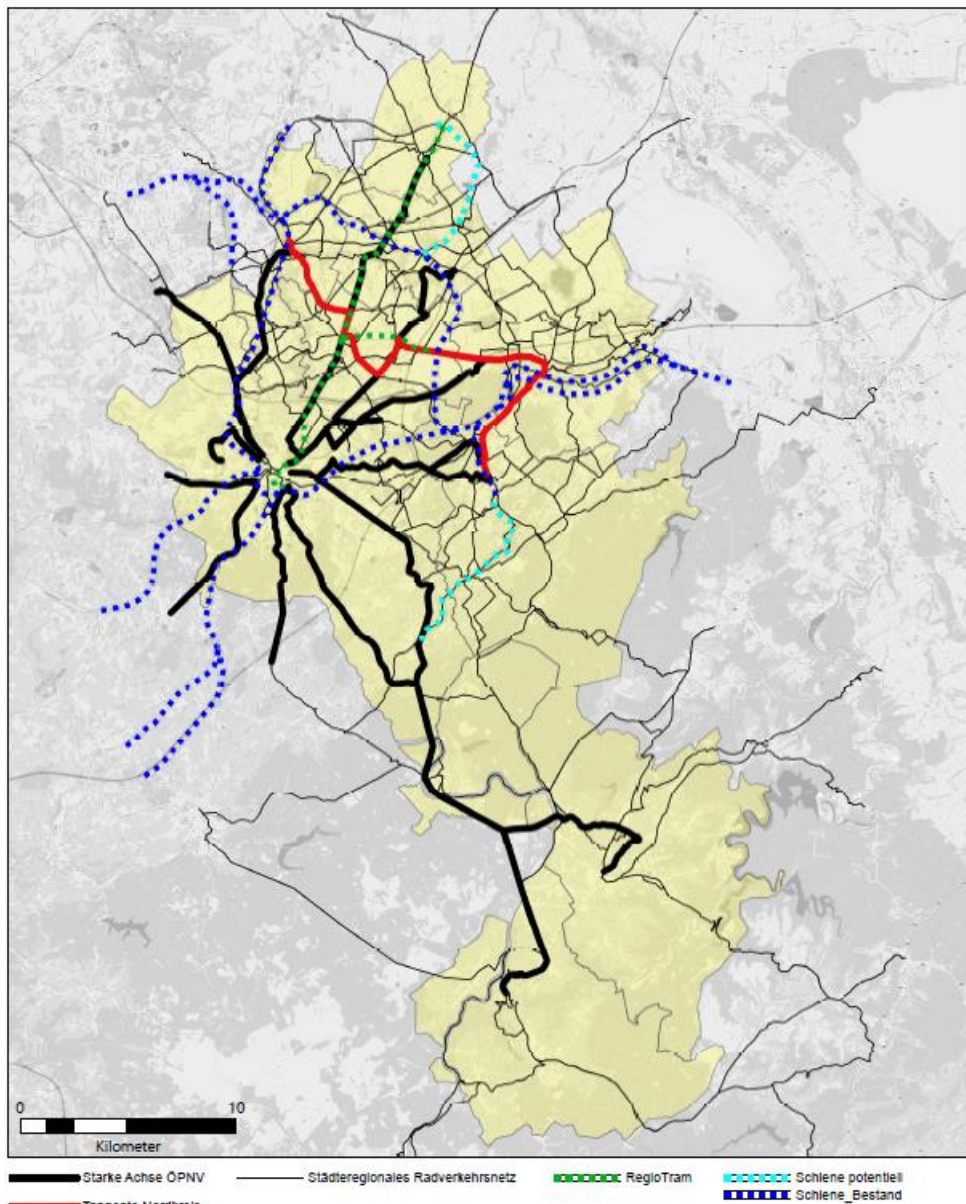
Druckdokument wurde erstellt von: Capelmann - ASEAG  
Anmerkung zum Druck: AG Starke Achsen

Maßstab 1 : 100000

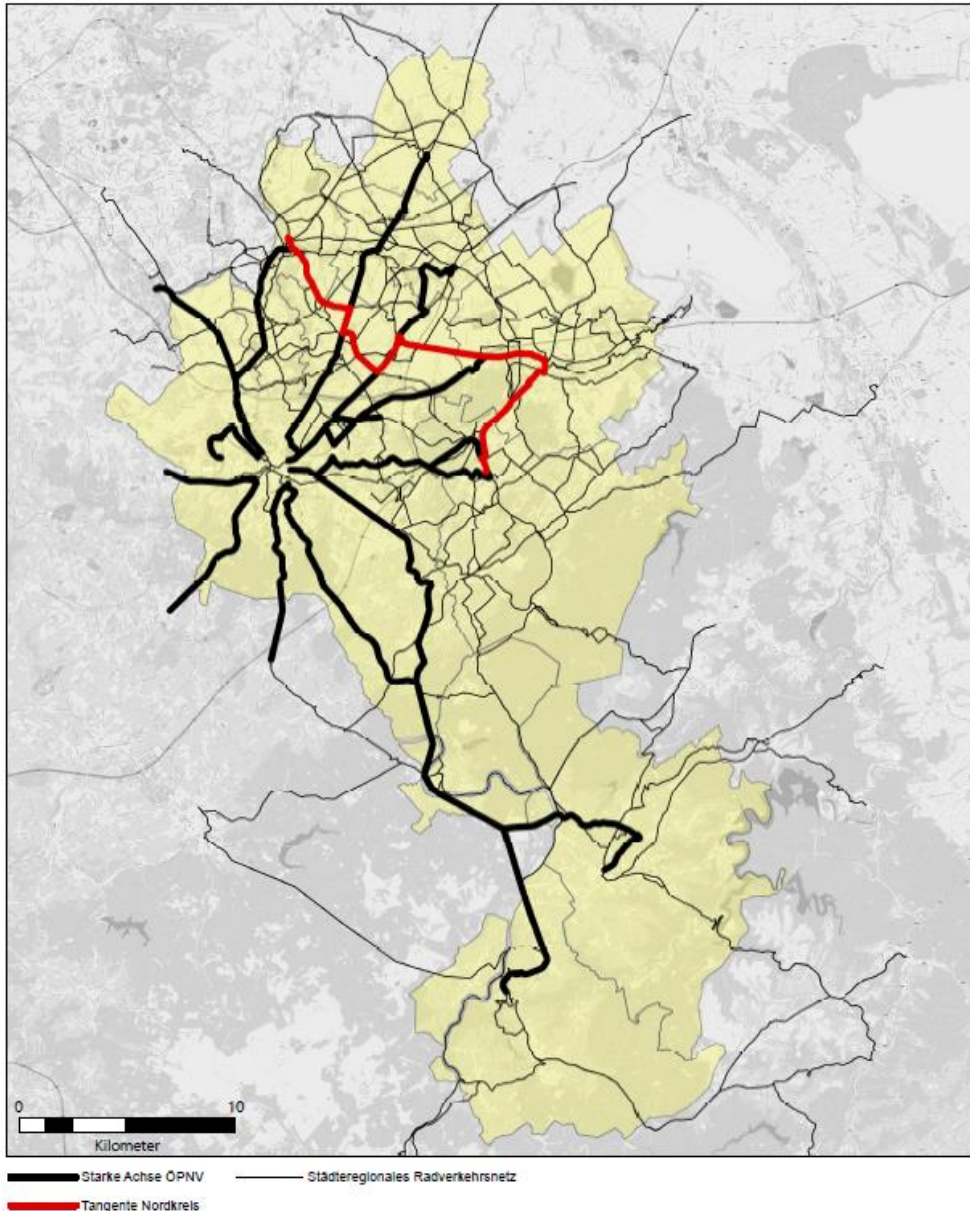
Abbildung 11: Netzentwurf StädteRegion Süd

Diese beinhalten die vorläufige Linienführung der Regiotram (grün), die bestehende Schieneninfrastruktur (dunkelblau) inklusive potentiell nutzba- ren/reaktivarbaren Teilstücken (hellblau) sowie alle schon vorhandenen starken Einfallachsen nach Aachen (rot). Außerdem sind in einer vorläufigen Priorisierung neue starke (Tangential-) Achsen dargestellt. Die aus der AG heraus als Priorität 1 angesehene Verbindung zwischen Herzogenrath – Würselen – Eschweiler – Stolberg wurde zudem bereits geroutet.

Zwischenzeitlich wurden die verschiedenen Netze aus AG Mobilstationen, AG Radinfrastruktur und AG Starke Achsen übereinandergelegt und vergli- chen, um potentielle Konfliktpunkte zu erkennen, zu diskutieren und abzu- stimmen.



**Abbildung 12: Überlagerter Plan AG Starke Achsen/AG Radinfrastruktur (mit Be- standsschiene)**



**Abbildung 13: Überlagerter Plan AG Starke Achsen/AG Radinfrastruktur (ohne Bestandsschiene)**

## Zeitplanung und Meilensteine

### Weiteres Vorgehen:

Die im Netzentwurf dargestellten potentiellen starken ÖPNV-Achsen sind nun final durch eine Wirkungsanalyse (Verkehrsmodell) einzuordnen, zu priorisieren und zu bewerten. In naher Zukunft wird dazu das entsprechende Exposé für den Auftrag erstellt.

Im Ergebnis sollen die Achsen dann auf Grundlage der Wirkungsanalyse mit Qualitätskriterien und Mindestanforderungen sowie daraus abgeleitet sinnvollen Takten und Bedienkonzepten versehen werden. Damit einhergehend können dann u.U. auch Konzepte hinsichtlich Beschleunigungsmaßnahmen

(LSA Beeinflussung, Bussonderfahrstreifen, ...) abgeleitet und erarbeitet werden.

### Meilensteine

Zur zeitlichen Einordnung der bevorstehenden Aufgaben wurden Meilensteine auf einer Zeitskala bis Ende 2022 definiert:



Erreicht:

- 10/22: Ableitung Netzkonzept

Offen:

- Frühjahr 2023: Wirkungsanalysen durch externen Gutachter
- Frühjahr 2023: Finales Netz mit Prioritäten



## 3.2 AG Regionale Radinfrastruktur

### Mitglieder

Aachen:	Weiser, Larscheid
Alsdorf:	Felkel
Baesweiler:	Vonhögen
Eschweiler:	Vogelheim
Herzogenrath:	Hergesell
Monschau:	Schäfer, Schmitz
Roetgen:	Meyer
Simmerath:	Förster
StädteRegion Aachen:	<u>Oswald</u> , Wentz
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Onkels
AVV:	Steinnagel, Vogten
ASEAG:	Herhadi-Kusumo
Landesbetrieb Straßenbau NRW:	von Katte

Im Jahr 2022 fanden insgesamt drei AG-Treffen statt.

### Korrespondierende Gutachten/Aktivitäten

Folgende Gutachten/Planungen haben Relevanz für die die Arbeit der AG:

- Überregionales Radnetz Rheinisches Revier (Ingenieurbüro Kaulen),
- Verdichtung StädteRegionales Radnetzes (Sommer 2022).

### Bearbeitungsinhalte der Arbeitsgruppe

Am Anfang stand die Diskussion von Zielen und Qualitätskriterien für das regionale Radnetz. Darüber hinaus wurden Fragen der Unterhaltung und des Betriebs erörtert. Es wurde ein regionales „Basisnetz“ mit Fokus auf den Alltagsverkehr und dabei insbesondere die Schließung vorhandener Netzlücken erarbeitet.

Insgesamt wird dann in einem der nächsten Schritte eine korridorweise Umsetzung angestrebt, bei der von Beginn an alle Aufgabenträger eingebunden werden sollen. Zur Zielerreichung wurde der Landesbetrieb Straßenbau NRW frühzeitig in die AG eingebunden.

In der AG-Sitzung im September 2022 wurden die Eckpunkte für einen Letter of Intent (LOI) besprochen, der die gemeinsamen Absichten für die Entwicklung des geplanten städte regionalen Radverkehrsnetzes dokumentiert und u.a. die Grundlage für nachfolgende Kooperationsvereinbarungen zur Umsetzung einzelner Radverkehrsachsen bildet. Im Anschluss formulierte die AG-Leitung den Textentwurf des LOI und versandte ihn als Vorschlag an die

AG-Mitglieder. Der Textentwurf wurde anhand der Rückmeldungen überarbeitet und soll bis Mitte Januar 2023 als abgestimmte Fassung der Arbeitsebene fertiggestellt werden.

Als Anlagen zum o.g. LOI werden das abgestimmte Netzkonzept und die Qualitätsstandards für die verschiedenen Hierarchiestufen des städteregionalen Netzes dienen. Diese werden in der AG abgestimmt und sollen bis Mitte Januar 2023 als Vorschlag der Arbeitsebene vorliegen.

Für die überregionalen Radverkehrsverbindungen liegt bereits das Radverkehrskonzept Rheinisches Revier vor. Zwischenzeitlich haben nach dem Städteregionstag auch die politischen Gremien in der Mehrheit der Kommunen beschlossen, das Netzkonzept zur Grundlage der eigenen Mobilitätsplanung zu machen.

Am 20.12.2022 wurden in einer gemeinsamen Exkursion Lösungen für verschiedene typische Entwurfsaufgaben bei Radverkehrsanlagen vor allem in der niederländischen Provinz Limburg besichtigt und erörtert. Es konnten Lösungswege, die zu einer Verbesserung der Umsetzung im städteregionalen Radverkehrsnetz genutzt werden können, bekannter gemacht werden.

### **Übersichtspläne und Darstellungen Ihrer Planungen/weiteren Ergebnisse in den einzelnen AG**

Die folgende Abbildung vom Entwurf für das Netzkonzept des städteregionalen Radverkehrsnetzes am Beispiel der Stadt Alsdorf dokumentiert den Zwischenstand in der Arbeitsgruppe.

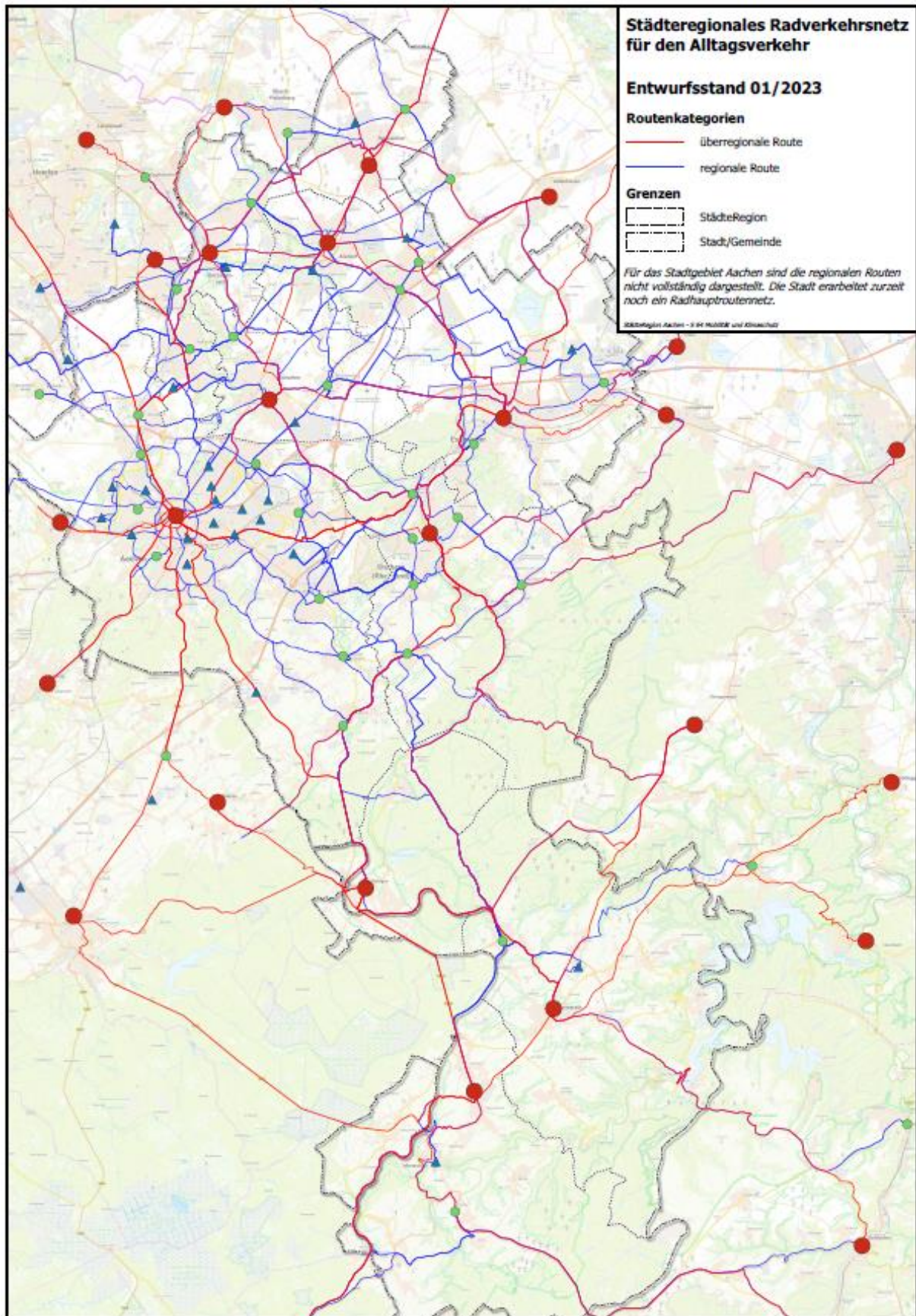


Abbildung 14: Entwurf Netzkonzept des Städteregionalen Radverkehrsnetzes

Zusätzlich stellt Abbildung 15 den Entwurf für die Qualitätsstandards der verschiedenen Hierarchiestufen im städtereionalen Radverkehrsnetz dar.

**Übersicht der Führungsformen und Regelbreiten für Radrouten im städtereionalen Radverkehrsnetz**

zuzüglich ggf. erforderlicher Sicherheitsräume (nach ERA und H-RSV)  
in Anlehnung nach den Qualitätsstandards nach H RSV

	Regelfall
	in Ausnahmefällen
	nicht geeignet

in Klammern:  
mit eingeschränktem Bewegungsspielraum für Nebeneinanderfahren oder Begegnen

Führungsform	RSV		RVR		RVR light		Einsatzbereiche
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	
Verbindungsfunktionsstufe	IR II	AR II	IR II/III	IR II/III	IR IV	AR IV	
Einsatzgrenzen [Radfahrende/Tag im Querschnitt]	≥ 2.000		≥ 500		< 500		
selbstständig geführter Radweg	4,00	4,00	3,00	3,00	2,50	2,50	
Fahrradstraße, mit Kfz-Verkehr in einer oder beiden Richtungen	5,00 (4,60)	5,00	4,60 (4,10)	4,75	4,00 *	4,00 *	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag, außerorts bis 1.500 Kfz/Tag
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	3,00	3,00	2,50	2,50	2,00	2,00	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag, außerorts bis 1.500 Kfz/Tag
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg	4,00	4,00	3,00	3,00	2,50	2,50	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag, außerorts bis 1.500 Kfz/Tag
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr		4,00	3,00	3,00	2,50	2,50	
Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		5,00 **	4,00	3,50	3,00	2,50	
Radfahrstreifen, Einrichtungsverkehr, inkl. Breitstrich zur Fahrbahn)	3,25		2,75		2,25		auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,50		3,50		3,50		max. 6 Busse/Stunde und Richtung
Schutzstreifen			2,00		2,00		1.500 bis 10.000 Kfz/Tag
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 **		4,50		4,50	
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50				5,00		5,00	bis 1.500 Kfz/Tag
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30			4,70		4,70		bis 1.500 Kfz/Tag
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich			4,00		4,00		bis 2.500 Kfz/Tag

\* Ausweichstellen für die Begegnung von zwei Kfz in bestimmten Abschnitten erforderlich  
\*\* Führungsform wird bei RSV in NRW nicht angewendet

**Abbildung 15: Übersicht der Führungsformen und Regelbreiten für Radrouten im städtereionalen Radverkehrsnetz**

**Zeitplanung und Meilensteine**

Ausblick:

- Die politischen Beschlüsse zur Unterzeichnung des LOI sollen durch die Partner eingeholt werden.
- Es sollen die ersten Kooperationsvereinbarungen zu verschiedenen städtereionalen Radverkehrsachsen auf Grundlage des LOI abgeschlossen werden. Dann sollen hierfür die Ausbauplanungen starten.
- Es soll ein Masterplan zum Einstieg in die Umsetzung für das Gesamtnetz entwickelt werden.

- Auf der überregionalen Ebene des Rheinischen Radreviers sollen ebenfalls Umsetzungskonzepte bzw. Machbarkeitsstudien erarbeitet werden.

Meilensteine:

Erreicht:

- 10/22: Entwurf LOI zum regionalen Radverkehrsnetz, Definition von Qualitätsstandards

Offen:

- 01/23: Endfassung Netzplanung zur Beschlussfassung für die politischen Gremien
- in 2023: Beginn mit der korridorweisen Umsetzung der regionalen Radinfrastruktur

### 3.3 AG Mobilstationen / Multimodalität

#### Mitglieder

Aachen:	<u>Mohnen, Scholtes</u> , Horbach
Alsdorf:	Dziasko, Bahnen
Baesweiler:	Sauren
Eschweiler:	Vogelheim, Wassmuth
Herzogenrath:	Türck-Hövenner
Monschau:	Huppertz, Schmitz
Roetgen:	Meyer
Simmerath:	Koll
StädteRegion Aachen:	Seck, Wentz
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Onkels
ASEAG:	Tremöhlen, Karadag
AVV:	Boßhammer, Bünten
Büro Stadtverkehr:	Denzer

Die AG hat sich im Jahr 2022 dreimal getroffen. Das letzte Treffen des Jahres der AG fand am 29. September in Verbindung mit einer Exkursion zur Stadt Erftstadt statt. Die wichtigsten Erkenntnisse aus diesem Austausch waren:

- Nicht mit dem Anspruch auf Vollständigkeit planen, sondern schrittweise das Angebot ergänzen.
- Die Fahrradabstellanlage muss stark beworben werden, um eine hohe Nutzung zu erzielen. Es lag noch keine sehr hohe Auslastung vor.
- Es sind immer auch nicht handy-affine Menschen mitzudenken (z.B. Zugang über PIN-Code)



Abbildung 16: Impressionen Mobilstation Erftstadt (Quelle: Kölner Stadtanzeiger/Foto: NVR/Smilla Dankert)

## Korrespondierendes Gutachten

Im Rahmen der Untersuchung „Grob- und Feinkonzept für mögliche Mobilstationenstandorte im Gebiet der StädteRegion AC“ (Büro Stadtverkehr) wurde bis Ende des Jahres 2022 ein Gesamtkonzept erarbeitet.

## Bearbeitungsinhalte der Arbeitsgruppe

Im Fokus der Arbeiten stehen die konkrete Stationsplanung und die Entwicklung von Indikatoren zur Bewertung der Stationen.

Alle dazugehörigen Planunterlagen sind erstellt und versandt. Im nächsten Schritt wurden für 39 Stationen die Förderanträge vorbereitet. Die Kosten können voraussichtlich unterhalb des eingeplanten Budgets bleiben (da nicht alle Maßnahmen wie angedacht realisierbar). Stolberg plant evtl. vollautomatisches Fahrradparkhaus am Bahnhof. Nach dem Gesamtkonzept wurde für 42 Stationen das Feinkonzept erstellt. Hierzu wurden vor-Ort-Termine in allen städteregionalen Kommunen durchgeführt.

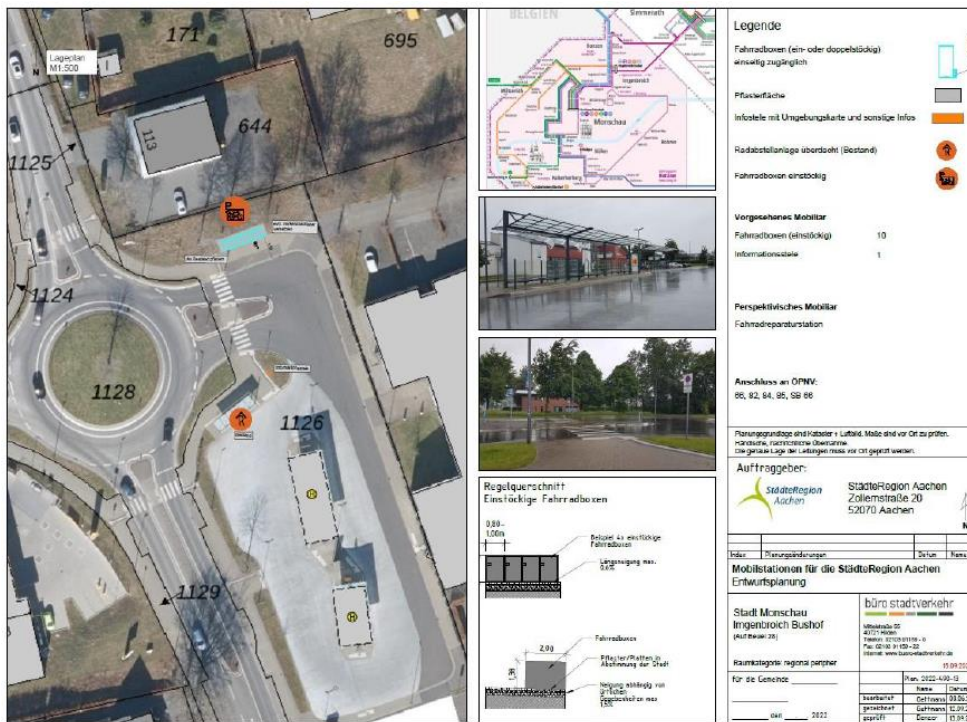


Abbildung 17: Entwurfsplanung Mobilstationen am Beispiel Imgenbroich Bushof

Darüber hinaus wird zurzeit ein Betreiberkonzept für die Stationen entwickelt. Hierzu musste der Meilenstein zur Fertigstellung auf Frühjahr 2023 verschoben werden. Der zugehörige Aufgabenkatalog für den Betreiber konnte innerhalb der AG erarbeitet und abstimmt werden. Dieser liegt zurzeit im Entwurf vor. Der ebenfalls notwendige Finanzierungskatalog befindet sich in finaler Abstimmung. Das Betreiberkonzept soll nach Fertigstellung u.a. der Koordinierungsgruppe der AG Innovation vorgelegt werden.

Neben den Überlegungen zur Stationsplanung, soll auch grundsätzlich der Aspekt „Multimodalität“ betrachtet werden, um daraus geeignete Maßnahmen der Förderung des Konzepts ableiten zu können. Perspektivisch soll darüber hinaus der Ansatz konkretisiert werden, auch Stationen ohne ÖV-Bedienung zu realisieren.

## **Zeitplanung und Meilensteine**

### Ausblick:

- Thema Mobilstationen/Betrieb in 2023 in die Bürgermeisterkonferenz/Lenkungskreis platzieren
- Koordinierungsgruppe berät im Frühjahr 2023 über das Konzept

### Meilensteine:

#### Erreicht:

- 09/22: Kennwertmatrix für Mobilstationen fertig

#### Offen:

- Frühjahr 2023: Entwicklung Betreiberkonzept
- ab 2023: Vergabe des Betriebs der ersten Stationen (in 2023), Erarbeitung mittelfristiges Grobkonzept für weitere Mobilstationen (Umsetzung ab 2025/6)



### 3.4 AG Finanzierung Mobilitätswende

#### Mitglieder

Aachen:	Müller, Dohmen
Alsdorf:	Dziatzko
Baesweiler:	Brunner
Eschweiler:	Vogelheim, Goy
Herzogenrath:	Hergesell, Türck-Hövener
Monschau:	Boden
Roetgen:	Wagemann, Biemel
Simmerath:	Hoch
StädteRegion Aachen:	Wentz, Kouchen
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Kaiser
ASEAG:	Adler, Carmincke
AVV:	<u>Geulen</u> , Neumann, Mindermann-Wüstefeld, Schmidt

Im Jahr 2022 gab drei Treffen der Arbeitsgruppe.

#### Gutachten/Aktivitäten

Folgende Gutachten/Aktivitäten haben Relevanz für die die Arbeit der AG:

- Haushaltsgespräche ASEAG-Stadt Aachen,
- Förderanträge beim ZRR (z.B. durch Herzogenrath)

#### Bearbeitungsinhalte der Arbeitsgruppe

Die konkreten Maßnahmenbeschreibungen, die in den Untergruppen der AG Innovation erarbeitet werden, sollen an die AG Finanzierung Mobilitätswende weitergegeben werden. Daraufhin organisiert die AG in ihrer cloud die Informationen zu passenden Förderprogrammen.

Name	Ersteller	Größe	Hochladedatum
Betriebliche Mobilität - Modellvorhaben im Wettbewerb „ways2work“	Reyhaneh Boßhammer		09.12.22 09:36
BMDV legt Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor vor (Nr. 051_2022) <small>Veröffentlichung 13.07.2022, Abgabefrist? Aufbau Ladeinfrastruktur, Ausbau Radverkehr, Qualitätsensitive ÖPNV</small>	Christoph Hebel		09.08.22 09:22
Förderauftrag des BMDV für Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV Nr. Christoph Hebel 057_2022 <small>Veröffentlichung 02.08.2022, Abgabefrist 9.9.2022 Angebotsverbesserungen, Vernetzung v. Auskunfts- + Vertriebssyst., PR</small>	Christoph Hebel		02.08.22 11:44
Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ vom 16. Mai 2022 (BMDV) <small>Einreichfrist bereits abgelaufen</small>	Christoph Hebel		12.08.22 09:24
Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement - FoRI-MM) <small>Ministerialblatt (MBL NRW) Ausgabe 2022 Nr. 27 vom 14.7.2022 Seite 601-642</small>	Christoph Hebel		05.08.22 11:28
Förderfinder.pdf	AVV	97,2 kB	16.09.22 11:08

Abbildung 18: Aktuelle Förderprogramme, organisiert über die ucloud

Es sollen Ideen zu alternativen Finanzierungsmöglichkeiten entwickelt werden; dazu zählen: Erarbeitung von Handlungsempfehlungen unter Berücksichtigung des Rechtsrahmens (KAG), aktiver Einsatz der AG zur Generierung zweckgebundener Bundesmittel, Identifikation zusätzlicher Fördermöglichkeiten sowie Weiterentwicklung kommunaler Umlagemodelle.

Darüber hinaus entwickelte die AG eine Bewertungsmatrix als arbeitsgruppenübergreifende Übersicht mit der Möglichkeit der Priorisierung von Maßnahmen (siehe Abbildung 19). Ein Schwerpunkt der letzten AG-Sitzung des Jahres waren neben einer Abfrage der aktuellen Entwicklungen in den Kommunen insbesondere die Themen Bewertungsmatrix. Zusätzlich haben die drei weiteren AG-Leitungen der AG Innovation die Bewertungsmatrix mit ersten Projektideen bespielt.

	Arbeitsgruppe	Projektname	Beschreibung	Betroffene Kommunen	Zeithorizont	Geschätzte Kosten	Finanzierung	Fördergeber	Art der Förderung	Förderquote	Priorisierung
<b>AG Innovation</b>	Starke Achsen	Wirkungsanalyse ÖPNV Achsen	Priorisierung der ÖPNV-Achsen	alle	3- 4 Monate	10.000	AG innovation?				hoch
		Nordtangente	neue ÖPNV Achse in der nördlichen Städteregion	Eschweiler Würselen, Herzogenrath							
		Achse Eschweiler - Stolberg	neue ÖPNV Achse in der nördlichen Städteregion	Stolberg							
	Mobilitätsstationen / Multimodalität	Planung und Errichtung von 42 Mobilstationen in der SR Aachen	Einplanungs- und Finanzierungsantrag, Gutachten im Auftrag der SR	alle Kommunen	Einplanungsantrag 2022, Finanzierungsantrag, Förderung und Umsetzung ab 2023	Einplanungsantrag: 4,6 Mio € brutto, davon 3,9 Mio. € zuwendungsfähige Kosten (Konkretisierung im Rahmen des Finanzierungsantrags)	Infrastrukturförderung, Eigenanteil bei den Kommunen	NVR	ÖPNVG NRW §12	bis zu 90% der zuwendungsf. Kosten	
	Regionale Radinfrastruktur	Städteregionales Radverkehrsnetz	Erstellung eines Masterplans	alle Projektpartner	1 Jahr	200.000 €	noch zu klären	-	-	0%	Hoch
		Städteregionale Radhauptverbindung Eschweiler - Alsdorf	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute/Radschnellverbindung	StädteRegion, Alsdorf, Eschweiler, Landesbetrieb Straßenbau	10 Jahre	10 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch
		Städteregionale Radhauptverbindung Stolberg Hbf - Breinig	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute	StädteRegion, Stolberg, Landesbetrieb Straßenbau	10 Jahre	9 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch
		Radvorrangroute Aachen - Walheim/Kornelimünster	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute	Stadt Aachen, StädteRegion Aachen	8 Jahre	8 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch
		Radverbindung Ac-Richterich - Würselen	Ausbau der Gesamtverbindung	Stadt Aachen, Stadt Würselen, StädteRegion Aachen	8 Jahre	5 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Mittel

Abbildung 19: Bewertungsmatrix AG Finanzierung (Stand: 31.12.2022)

Weitere aktuelle Themen der AG Finanzierung sind die Bildung pauschaler Ansätze für projektbezogene Eigenanteile und Überlegungen die Vorstellung des Projekts im Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW betreffend.

Parallel zu der politischen Entwicklung des Themas Nutznießerfinanzierung hatte es erstmals eine separate Arbeitsgruppe aus Vertreter:innen von StädteRegion Aachen und AVV in der Frage der Weiterentwicklung des Umlagesystems für die ÖSPV-Leistungen im Gebiet der StädteRegion Aachen getagt. Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe werden zu einem späteren Zeitpunkt Eingang in die Beratungen der AG Finanzierung finden.

## **Zeitplanung und Meilensteine**

### Ausblick:

In Bezug auf die für das Jahr 2023 vorgesehenen Aktivitäten ist vorgesehen, im Vorfeld der ReMoKo im April 2023 das Projekt in enger Abstimmung mit Stadt und Städtereion Aachen in Düsseldorf vorzustellen. Derzeit ist noch nicht final abgestimmt, wer den vorgenannten Termin im Ministerium wahrnehmen wird und in welcher Form dies erfolgen soll.

Das Thema Bewertungsmatrix wird auch im kommenden Jahr weiter vorangetrieben. Hierzu ist es notwendig, dass aus den jeweiligen Arbeitsgruppen entsprechende Maßnahmen aufgezeigt werden. Zudem ist beabsichtigt, die politische Entwicklung des Themas Nutznießerfinanzierung intensiv zu beobachten und diese im Falle einer gesetzlichen Anpassung im Rahmen der AG Finanzierung zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Einführung des Deutschlandtickets werden sich weitergehende Fragestellungen im Hinblick auf die Finanzierung sowohl des Bestandsverkehrs als auch die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen im Kontext einer Verkehrswende ergeben.

### Meilensteine:

Erreicht:

- 09/22: Organisation Förderinformation (laufende Umsetzung)
- 09/22: Bewertungsmatrix

Offen:

- Frühjahr 2023: Projektvorstellung Land NRW

## **4 Team Innovation, Koordinierungsgruppe und Lenkungskreis**

### **Team Innovation**

Das Team Innovation besteht aus Vertreter:innen der StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, ASEAG und AVV. Zusätzlich nahmen die AG-Leitenden der vier AG alle vier Wochen ebenfalls teil.

Im Jahr 2022 fanden insgesamt 16 Treffen statt. Immer wiederkehrende Themen waren Berichtswesen, Terminplanung/-koordination und strategische Kommunikation während weitere Themen beispielsweise die Vorbereitungen von Sitzungen wie Koordinierungsgruppe, Lenkungskreis und Re-MoKo oder die Beteiligung an gemeinsamen Anträgen waren. In diesem Zusammenhang wurde deutlich, dass die Zuständigkeiten für die Vorbereitung der einzelnen Sitzungen noch klarer geregelt werden sollte.

Im Laufe des Jahres 2022 wurde unter anderem auch über einen neuen Namensvorschlag diskutiert und abstimmt. Der Favorit des Team Innovation lautet „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ und wird der Koordinierungsgruppe am 17.1. vorgestellt.

### **Koordinierungsgruppe**

In der ersten Sitzung der Koordinierungsgruppe der AG Innovation, die am 21. September stattfand, wurden zunächst die aktuellen Arbeitsstände aus den Arbeitsgruppen präsentiert. Anschließend wurden Ziele und Maßnahmen der strategischen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit dargestellt und diskutiert. Es wurde als notwendig angesehen, die Verwaltungsspitzen der Kommunen kontinuierlich und transparent zu informieren. Das zugehörige Vorgehen wurde in der Sitzung der Koordinierungsgruppe ebenso dargestellt wie die Zeitplanung der AG Innovation mit den kommenden relevanten Terminen.

Die nächste Sitzung der Koordinierungsgruppe findet am 17. Januar 2023 in Baesweiler statt.

### **Lenkungskreis**

Am 28. November 2022 fand die erste Sitzung des Lenkungskreises der AG Innovation statt. Hierbei wurden die Verwaltungsspitzen der städteregionalen Kommunen über die Struktur der AG informiert und eine Übersicht der Arbeiten in den vier AG gegeben. Insbesondere das Thema Finanzierung und somit die Tätigkeiten in der AG Finanzierung Mobilitätswende war von besonderem Interesse. Zusätzlich wurden weitere Highlights der Arbeiten dort vorgestellt. Anschließend wurden Ziele und Maßnahmen der strategischen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit dargestellt und diskutiert. Abschließend wurde ein Ausblick gegeben.

## 5 Fazit und Ausblick

Nach der ersten Findungsphase haben alle Arbeitsgruppen ihre Arbeit mit großem Elan aufgenommen. Es wurden Inhalte und verbindliche Ziele definiert, die im Rahmen der Arbeiten umgesetzt und erreicht werden sollen.

Bedingt durch die eingeschränkten personellen Ressourcen ist es, speziell für die kleineren städtereionsangehörigen Kommunen, teilweise schwierig, sich in alle AG mit gleicher Intensität einzubringen. Diese Gegebenheit sollte bei der Planung der jeweiligen AG-Sitzungen (Häufigkeit und Terminlage) beachtet werden. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass insbesondere in Zeiten mit erhöhtem Krankenstand die Arbeiten nicht kontinuierlich mit gleicher Intensität durchgeführt werden konnten. Die monatliche Einbindung der AG-Leitungen in den Jour-Fix hat sich als sinnvoll erwiesen.

Aus den laufenden Rückmeldungen aus den Kommunen ist zu entnehmen, das mancherorts noch nicht ausreichend die Inhalte und Ziele der AG Innovation vermittelt werden konnten. Hier bedarf es von allen beteiligten Akteuren in den AG und den Lenkungsgruppen noch weiterer Aktivitäten, um das Verständnis und die Akzeptanz des Projektes noch weiter zu erhöhen. In diesem Zusammenhang werden den Kommunen Materialien („Mustervorlagen“) für die Kommunikation zur Verfügung gestellt.

Erste Vorüberlegungen zur Ausgestaltung der Öffentlichkeitsarbeit und des internen und externen Wissenstransfers sind bereits angestellt worden. In den nächsten Teamsitzungen sollen dazu weitere Vorschläge erarbeitet werden. Ziele und Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit sollten auch im Lenkungskreis und der Koordinierungsgruppe beraten werden. Darüber hinaus soll das Projekt auf Landesebene vorgestellt werden.

Insgesamt ist die erste Phase der Innovations-AG im ersten Projektjahr erfolgreich verlaufen. Nachdem in allen AG Ziele/Standards/Bewertungskriterien und Grundkonzepte entwickelt worden sind, werden im zweiten Jahr Fragen der Umsetzung und des Betriebs weiter in den Vordergrund rücken. Darüber hinaus werden, auch bedingt durch nicht erfolgreiche Bewerbung auf ÖPNV-Fördermittel (Antrag MIDIVO), Fragen der Finanzierung stärker fokussiert werden müssen.

Im ersten Quartal 2023 sollte daher auch diskutiert werden, in welcher Form/Organisationsstruktur die begonnenen Aktivitäten bestmöglich weitergeführt werden können. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass weitere, neue Themenfelder (z.B. Mobilitäts- und Verkehrsmanagement) auch auf städtereionaler Ebene konkretisiert werden sollten, um die grundsätzliche Zielsetzung der AG Innovation die Verkehrswende weiter voranzubringen, zu erreichen.

## Anlage 2 – Abbildungen 1-4

Abbildung 1: Organisationsstruktur der Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)

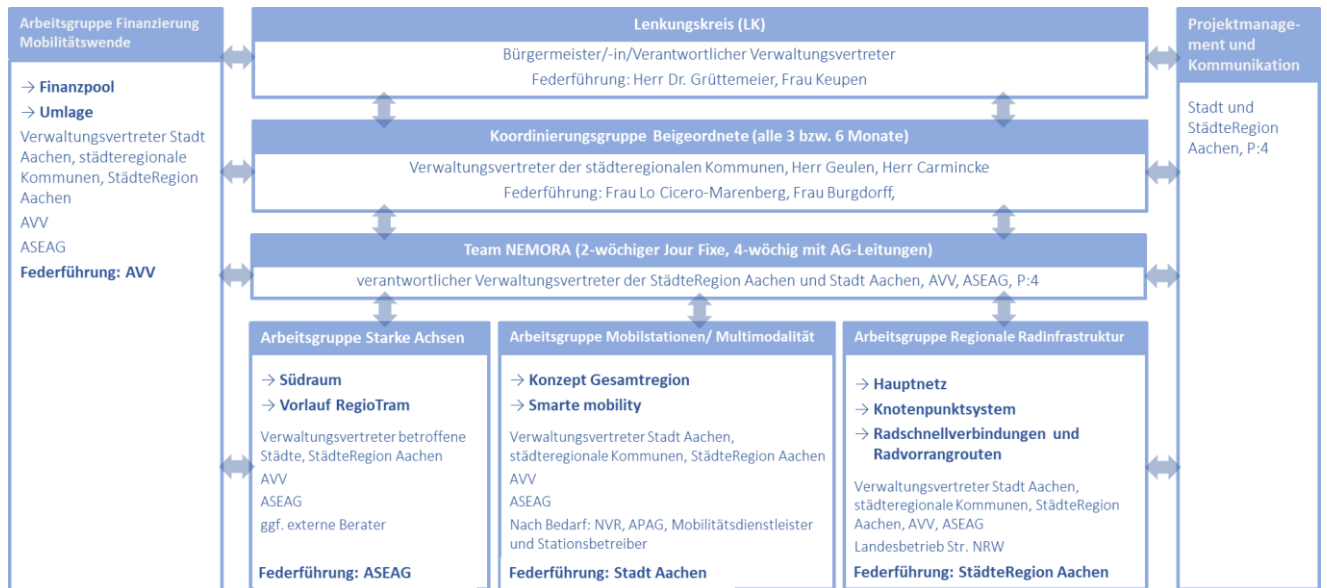


Abbildung 2: Zusammenfassung der Arbeitsstände der Arbeitsgruppen (Stand 12/2022)

	Finanzierung Mobilitätswende	Starke Achsen	Mobilstationen / Multimodalität	Regionale Radinfrastruktur
Termine	3 Treffen	8 Treffen	3 Treffen (inkl. Exkursion)	4 Treffen (inkl. Exkursion)
Begleitende Gutachten / Aktivitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Haushaltsgespräche ASEAG-Stadt Aachen</li> <li>•Förderanträge beim ZRR (z.B. durch Herzogenrath)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV-Gebiet</li> <li>•Vision 2027 der ASEAG</li> <li>•Untersuchungen zur RegioTram</li> <li>•Studie Seilbahn</li> <li>•ÖPNV-Untersuchung Südraum/B258</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Untersuchung „Grob- und Feinkonzept für mögliche Mobilstationsstandorte im Gebiet der StädteRegion AC“ bestehend aus Gesamtkonzept inkl. Betreiberkonzept (Büro Stadtverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Überregionales Radnetz Rheinisches Revier (Ingenieurbüro Kaulen)</li> <li>•Verdichtung StädteRegionales Radnetz (Abschluss Sommer 2022)</li> </ul>
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Erstellung der Bewertungsmatrix als Gesamtübersicht</li> <li>•Organisation Förderinformationen (via ucloud)</li> <li>•Entwicklung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten (Nutznießerfinanzierung etc.)</li> <li>•Weiterentwicklung kommunaler Umlagemodelle; Errichtung kommunaler "Eigenanteilskonten"</li> <li>•Marketing (Präsentation Land NRW, ReMoKo, Team-Innovation-Koordinierungsgruppe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Definition Ziele und Qualitätskriterien ÖPNV-Achsen</li> <li>•Ableitung Netzkonzept mit Prioritäten</li> <li>•Wirkungsanalyse durch externen Gutachter</li> <li>•AG formuliert Arbeitsprogramm für Detailumsetzung</li> <li>•Überlagerung mit Konzepten aus AG Mobilstationen und AG Radinfrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•konkrete Stationsplanung</li> <li>•Entwicklung von Indikatoren zur Bewertung der Stationen</li> <li>•Entwicklung Betreiberkonzept (inkl. Aufgabenkatalog) für die Stationen</li> <li>•Erarbeitung Konzept „Multimodalität“</li> <li>•Überlagerung mit Konzepten aus AG Starke Achsen und AG Radinfrastruktur</li> <li>•Perspektivisch: Stationen ohne ÖV. Bedienung realisieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Diskussion Ziele und Qualitätskriterien für das regionale Radnetz, Entwurf LOI</li> <li>•Erörterung Unterhaltung und Betrieb</li> <li>•Erarbeitung regionales „Basisnetz“ (Fokus auf Alltagsverkehr und Schließung vorhandener Netzlücken )</li> <li>•Exkursion praktischer Anschauungsbeispiele</li> <li>•Überlagerung mit Konzepten aus AG Mobilstationen und AG Starke Achsen</li> <li>•Perspektivisch: korridorweise Umsetzung unter Einbindung aller Aufgabenträger</li> </ul>
Zeitplanung + Meilensteine	•09/22: Organisation Förderinformation (laufende Umsetzung)	•10/22: Ableitung Netzkonzept	•09/22: Bewertungsmatrix für Mobilstationen fertig	•10/22: Entwurf LOI zum regionalen Radverkehrsnetz, Definition von Qualitätsstandards
	•09/22: Bewertungsmatrix	•Frühjahr 2023: Wirkungsanalysen durch externen Gutachter	•Frühjahr 2023: Entwicklung Betreiberkonzept	•01/23: Endfassung Netzplanung zur Beschlussfassung für die politischen Gremien
	•Frühjahr 2023: Projektvorstellung Land NRW	•Frühjahr 2023: Finales Netz mit Prioritäten	•ab 2023: Vergabe des Betriebs der ersten Stationen (in 2023), Erarbeitung mittelfristiges Grobkonzept für weitere Mobilstationen (Umsetzung ab 2025/6)	•in 2023: Beginn mit der korridorweisen Umsetzung der regionalen Radinfrastruktur

Abbildung 3: Bewertungsmatrix der Teilprojekte (Stand: 31.12.2022)

	Arbeitsgruppe	Projektname	Beschreibung	Betroffene Kommunen	Zeithorizont	Geschätzte Kosten	Finanzierung	Fördergeber	Art der Förderung	Förderquote	Priorisierung
AG Innovation	Starke Achsen	Wirkungsanalyse ÖPNV Achsen	Priorisierung der ÖPNV-Achsen	alle	3- 4 Monate	10.000	AG innovation?				hoch
		Nordtangente	neue ÖPNV Achse in der nördlichen Städteregion	Eschweiler, Würselen, Herzogenrath							
		Achse Eschweiler - Stolberg	neue ÖPNV Achse in der nördlichen Städteregion	Stolberg							
	Mobilitätsstationen / Multimodalität	Planung und Errichtung von 42 Mobilstationen in der SR Aachen	Einplanungs- und Finanzierungsantrag, Gutachten im Auftrag der SR	alle Kommunen	Einplanungsantrag 2022, Finanzierungsantrag, Förderung und Umsetzung ab 2023	Einplanungsantrag: 4,6 Mio € brutto, davon 3,9 Mio. € zuwendungsfähige Kosten (Konkretisierung im Rahmen des Finanzierungsantrags)	Infrastrukturförderung, Eigenanteil bei den Kommunen	NVR	ÖPNVG NRW §12	bis zu 90% der zuwendungsf. Kosten	
	Regionale Radinfrastruktur	Städteregionales Radverkehrsnetz	Erstellung eines Masterplans	alle Projektpartner	1 J ahr	200.000 €	noch zu klären	-	-	0%	Hoch
		Städteregionale Radhauptverbindung Eschweiler - Aisdorf	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute/Radschnellverbindung	StädteRegion, Aisdorf, Eschweiler, Landesbetrieb Straßenbau	10 J ahre	10 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch
		Städteregionale Radhauptverbindung Stolberg Hbf - Breinig	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute	StädteRegion, Stolberg, Landesbetrieb Straßenbau	10 J ahre	9 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch
		Radvorrangroute Aachen - Walheim/Kornelimünster	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute	Stadt Aachen, StädteRegion Aachen	8 J ahre	8 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch
		Radverbindung Ac-Richterich - Würselen	Ausbau der Gesamtverbindung	Stadt Aachen, Stadt Würselen, StädteRegion Aachen	8 J ahre	5 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Mittel



Abbildung 4: Überlagerter Plan AG Starke Achsen/AG Radinfrastruktur inkl. Bestandsschiene (Arbeitsstand: Dezember 2022)

