



Jahresbericht 2024

Prozessbegleitung und Moderation NEMORA

Bearbeitung:

Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel

Torsten Merkens M.Eng.

Sachstand zum 31.12.2024

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	1
2	Überblick: Was wir erreicht haben	2
3	Projektmanagement und strategische Kommunikation	4
3.1	Projektmanagement	4
3.2	Regionale Mobilitätskonferenz (ReMoKo) und NEMORA Workshop	6
3.2.1	Regionale Mobilitätskonferenz 2024	6
3.2.2	NEMORA Workshop 2024	6
4	Arbeitsstände der Arbeitsgruppen	9
4.1	AG Starke Achsen	9
4.1.1	Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024	9
4.1.2	Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025	10
4.1.3	Weiterer Ausblick	11
4.2	AG Regionale Radinfrastruktur	12
4.2.1	Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024	12
4.2.2	Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025	14
4.2.3	Weiterer Ausblick	15
4.3	AG Mobilstationen / Multimodalität	16
4.3.1	Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024	16
4.3.2	Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025	18
4.3.3	Weiterer Ausblick	18
4.4	AG Finanzierung Mobilitätswende	19
4.4.1	Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024	19
4.4.2	Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025	20
4.4.3	Weiterer Ausblick	21

1 Zielsetzung

Die StädteRegion Aachen, die regionsangehörigen Kommunen einschließlich der Stadt Aachen sowie der AVV und die ASEAG 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 motorisierten Individualverkehr (Auto, Motorrad) auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes dauerhaft erfolgt.

Bisher haben insgesamt vier regionale Mobilitätskonferenzen (ReMoKo) alle Stakeholder aus der Region zusammengebracht. Der Beginn der Planung für die Regiotram zwischen Aachen und Baesweiler wurde 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 Mobilitätsverbünden und -dienstleistern engmaschig zusammenführt: das Netzwerkwerk Mobilitätswende Region Aachen – kurz „NEMORA“. In diesem Zusammenschluss kann die Umsetzung der genannten Zielsetzungen initiiert und kooperativ durchgeführt werden (siehe Abbildung 1). Im NEMORA werden die regionalen Zukunftsfelder „starke ÖPNV-Achsen“, „Mobilstationen / Multimodalität“, „regionale Radinfrastruktur“ und „Finanzierung Mobilitätswende“ jeweils in eigenständigen Arbeitsgruppen weiterentwickelt und entscheidungsreif durch die Koordinierungsgruppe und den Lenkungsreis für die politische Ebene vorbereitet. NEMORA ergänzt den bereits existierenden Prozess der AG Regiotram, der vorlaufend bereits gut institutionalisiert ist.



Abbildung 1: Struktur des NEMORA

NEMORA hat sich im Frühjahr 2022 konstituiert und die Arbeit aufgenommen. In diesem Bericht wird der Arbeitsstand zum Jahresende 2024 dargestellt.

2 Überblick: Was wir erreicht haben

Nachdem die Arbeiten im NEMORA-Netzwerk zunächst von strategischen und prozessualen Fragestellungen geprägt waren, wurden in der Folge in den Jahren 2023/24 die ersten Beschlüsse zur Vorbereitung der Maßnahmenumsetzungen gefasst.

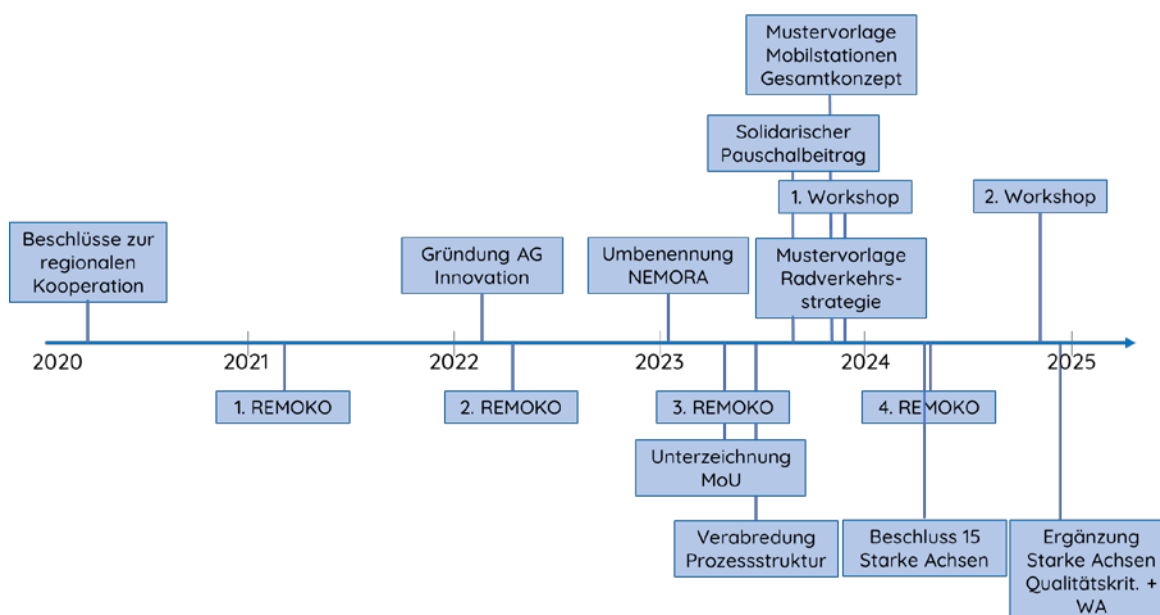


Abbildung 2: Überblick wesentlicher Stationen im Projektverlauf

AG Starke Achsen

Nach Fertigstellung der Wirkungsanalyse Ende 2023 konnte in 2024 ein ÖPNV-Hauptkorridornetz mit insgesamt 17 untersuchten Korridoren ausgearbeitet und beschlossen werden. Das Zielnetz der 17 ÖPNV-Hauptkorridore ist 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.

Die AG hat zudem in der zweiten Jahreshälfte 2024 die ÖPNV-Hauptkorridore in zwei Abschnitte mit unterschiedlichen Grundlasten/Querschnittsbelastungen eingeteilt und einen ersten Entwurf von Qualitätskriterien erarbeitet, welche den Abschnitten zugewiesen wurden. Diese Kriterien unterscheiden sich insbesondere nach dem Takt und den Bedienzeiten und müssen zu Beginn des neuen Jahres in der AG weiter ausgearbeitet und in einer der nächsten Lenkungsreissitzungen beschlossen werden.

AG Regionale Radinfrastruktur

Es wurde eine Strategie für die Entwicklung und Umsetzung des städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr entwickelt und in nahezu allen Kommunen beschlossen. Die Strategie wird vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) unterstützt. Auf dieser Basis wird ein Masterplan als wichtiger Bestandteil zur Umsetzung der Strategie und ein wesentliches Instrument zur effizienten Steuerung des

gemeinsamen Netzausbaus entwickelt. In der AG wurde hierfür das Arbeitsprogramm erstellt. Die Erarbeitung des Masterplans wurde nach Erteilung der Genehmigung ausgeschrieben und der Auftrag an den Gutachter vor Jahresende 2024 durch die StädteRegion erteilt.

Das Land NRW hat 2024 mit der Erstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen und der Festlegung des Radvorrangnetzes NRW begonnen. Es wurde abgestimmt, dass die StädteRegion im Namen aller Kommunen die Stellungnahmen in den Beteiligungsverfahren abgibt. Diese wurden fristgerecht über die Beteiligungsplattform eingereicht.

Es sind erste Machbarkeitsstudien für geplante Radschnellverbindungen beauftragt worden. Die StädteRegion Aachen hat in Zusammenarbeit mit den Städten Alsdorf, Eschweiler und Stolberg Vorstudien für die Umsetzung der regionalen Radachse Alsdorf – Eschweiler und der wichtigen nähräumigen Radachse Stolberg Hauptbahnhof – Breinig beauftragt.

2024 wurden die bereits vorhandenen Standorte von Radservicestationen ermittelt und mögliche ergänzende Standorte zur Lückenschließung betrachtet. Als erste Stufe wurde die Beschaffung von zunächst acht Radservicestationen in den Kommunen Monschau, Simmerath und Stolberg in die Wege geleitet.

AG Mobilstationen / Multimodalität

Die Stationsplanung wurde für 42 Stationen entwickelt und die Förderung bewilligt. In allen Kommunen wurden dazu Umsetzungsbeschlüsse verabschiedet. Des Weiteren wurden im Jahr 2024 weitere politische Grundsatzbeschlüsse für Mobilstationen in den einzelnen Kommunen eingeholt und die Umsetzung der Mobilstationen weiter geplant und vorangetrieben. Wesentliche Themen der AG im Jahr 2024 waren die Entwicklung eines Betreiberkonzeptes sowie die diesbezügliche Finanzierung der Betriebskosten.

Im Bereich Bike Sharing konnten sich alle Kommunen der StädteRegion, die bereits Bike Sharing anbieten oder dies planen, über einen Letter of Intent (LOI) am Ausschreibungsprozess der Stadt Aachen beteiligen. Die Ausschreibung wird voraussichtlich Ende Januar 2025 veröffentlicht.

AG Finanzierung Mobilitätswende

Als Ergebnis der Arbeit der AG Finanzierung Mobilitätswende wurde in den Haushaltsplanungen 2024 aller zur StädteRegion Aachen gehörenden Kommunen erstmals ein neuer, projektbezogener Pauschalmittelansatz berücksichtigt. Diesbezüglich hatten sich die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe einvernehmlich darauf verständigt, für den Start dieses für kurzfristige NEMORA-Bedarfe gedachten Pauschalbetrags je Kommune einen Betrag von 20 Cent pro Einwohner vorzusehen. Somit standen im Jahr 2024 erstmals rund 110.000 Euro für Aktivitäten im Rahmen der NEMORA-Projekte zur Verfügung. Dies soll in 2025 weitergeführt werden.

Das Thema „Drittnutzerfinanzierung“ wurde intensiv diskutiert. Da die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung möglicher Ausgestaltungen der Drittnutzerfinanzierung noch nicht vorliegen, haben sich die Mitglieder der AG Finanzierung Mobilitätswende darauf verständigt, diese Thematik zurückzustellen.

3 Projektmanagement und strategische Kommunikation

3.1 Projektmanagement

Prozessgestaltung

Aktiv arbeiten derzeit über 100 Personen im Netzwerk an der Ausgestaltung der Mobilitätswende. Nach ersten Erfahrungen auf der Arbeits- und Entscheidungsebene wurde deutlich, dass eine transparente und verbindliche Prozessstruktur (siehe Abbildung 3 und Abbildung 4) einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellt. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass sich alle Beteiligten hausintern regelmäßig über Arbeitsstände/Absprachen gegenseitig aktiv informieren.

Phase: Arbeit in der Arbeitsgruppe

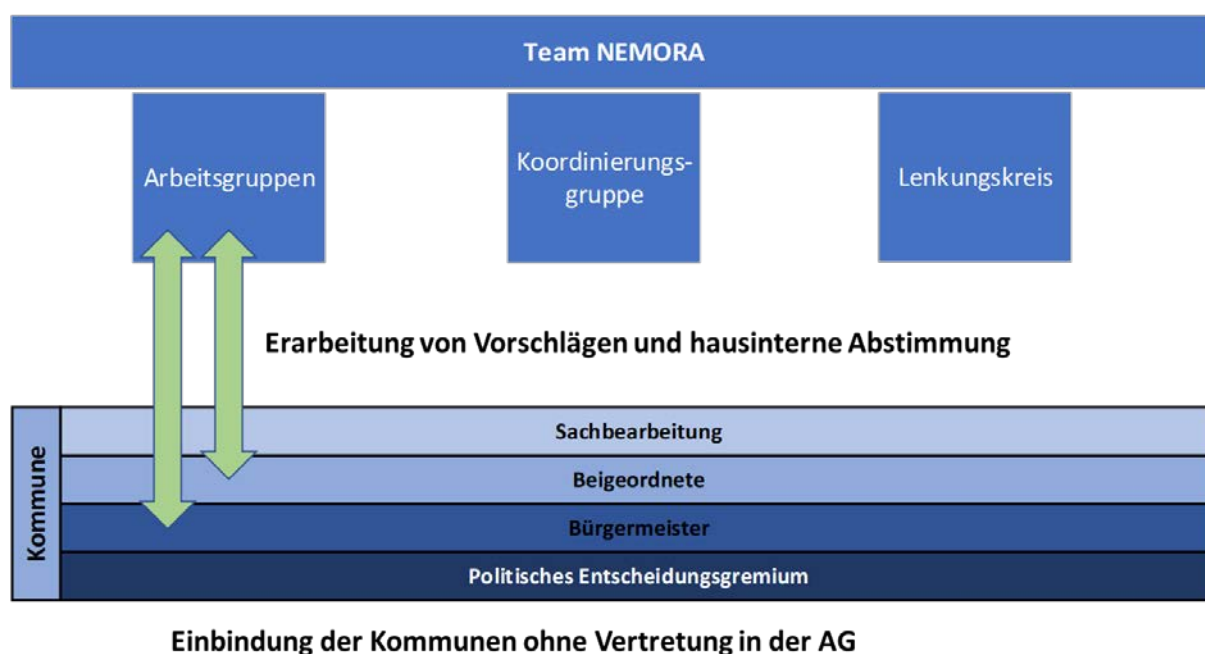
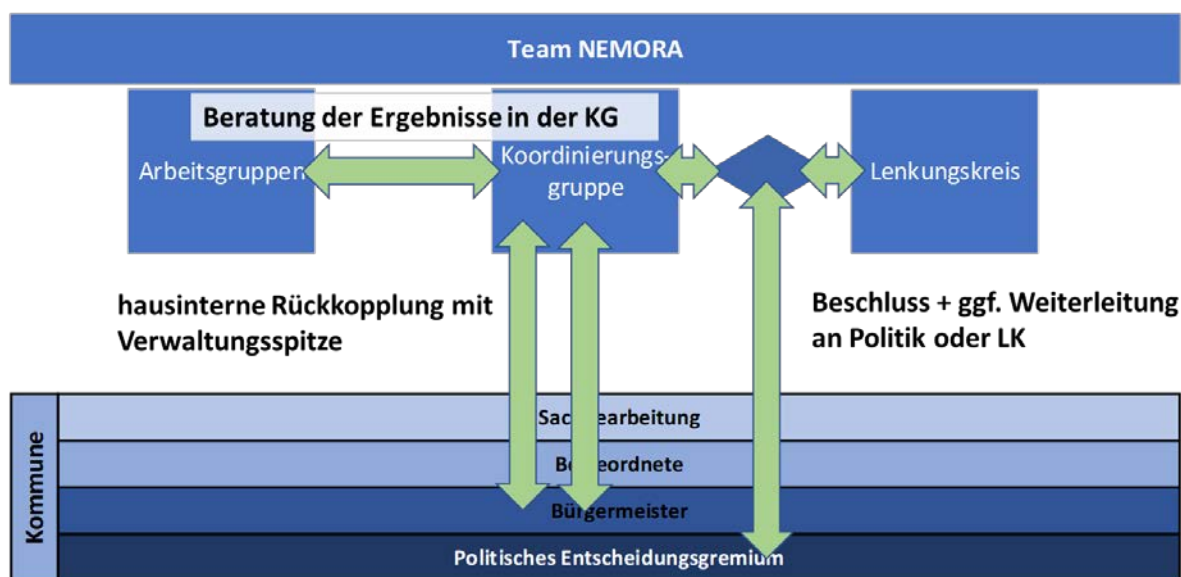


Abbildung 3: Prozessgestaltung -Arbeitsphase

Phase: Beratung in der Koordinierungsgruppe und im Lenkungsreis



Einbindung der Kommunen ohne Vertretung in der AG

Abbildung 4: Prozessgestaltung -Entscheidungsphase

Team NEMORA

Das Team NEMORA 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 2024 fanden insgesamt 20 Treffen statt. Monatlich werden nach Arbeitsfortschritt in den AG die aktuellen Sachstände in einer Statuspräsentation zusammengefasst und in der cloud bereitgestellt. Zukünftig werden die Informationen zum Status der AG zusätzlich aktiv an die Koordinierungsgruppe und den Lenkungsreis geschickt. Im Team werden Absprachen zum Projektmanagement getroffen, Sitzungen z.B. der Koordinierungsgruppe und des Lenkungsreises vorbereitet und weitere Aktivitäten (z.B. Vorbereitung der ReMoKo oder der NEMORA-Workshops) koordiniert.

Koordinierungsgruppe

In der Koordinierungsgruppe werden Beschlüsse (z. B. bezüglich der Ausgaben des Pauschalbetrags) gefasst und die Sitzungen der Lenkungsgruppe vorbereitet. Dazu werden hier die Ergebnisse der AG diskutiert und eingeordnet sowie ggf. die Vorlagen für den Lenkungsreis zur Entscheidung über das weitere Vorgehen ausgearbeitet. Im vergangenen Jahr fanden 4 Sitzungen der Koordinierungsgruppe statt.

Lenkungsreis

Es ist vorgesehen, dass der Lenkungsreis im Anschluss an jede zweite Sitzung der Bürgermeister:innen-Konferenz tagt. Hier werden die Entscheidungen zum weiteren Umgang mit den Arbeitsergebnissen getroffen. Der Lenkungsreis tagte im Jahr 2024 insgesamt dreimal.

3.2 Regionale Mobilitätskonferenz (ReMoKo) und NEMORA Workshop

3.2.1 Regionale Mobilitätskonferenz 2024

Die 4. Regionale Mobilitätskonferenz fand am 19.04.2024 in Stolberg statt. Dabei wurde die kommunale Sicht auf die regionale Mobilitätswende diskutiert und die Bedeutung der Entwicklungen im Bereich Digitalisierung thematisiert. Dazu wurden folgende Fachvorträge präsentiert:

- Innovative Ansätze zur Erhöhung der Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden, Dr. Dirk Kemper, RWTH - Institut für Straßenwesen
- „radbox.nrw – Fahrräder sicher abstellen mit System“, Laura Schulte, André Katzenberger, go.Rheinland GmbH
- „Digitale Vernetzung in einem grenzenlosen Mobilitätsverbund“, Katrin Bünten, Laura Frank, Stefan von der Ruhren, AVV GmbH
- „Digitalisierter ÖPNV: Kernbaustein für die Mobilitätswende“, Jörg Röhlen, Better Mobility GmbH
- „Digitalisierung in der Verkehrsplanung und Mobilität - Erfahrungen aus der praktischen Anwendung“, Dr. Michael Pielen, Stadt Aachen



Abbildung 5: 4. Regionale Mobilitätskonferenz in Stolberg

3.2.2 NEMORA Workshop 2024

Am 22.11.2024 fand der zweite gemeinsame NEMORA-Workshop im Haus der StädteRegion Aachen statt. Zu dem Workshop wurden alle Beteiligten des NEMORA-Netzwerks eingeladen, um zunächst den bisherigen Prozess zu reflektieren und darauf aufbauend die Weiterentwicklung der Arbeitsprozesse und der Arbeitsinhalte zu diskutieren.

Die Diskussionsinhalte wurden in Form von Graphic Recordings festgehalten:

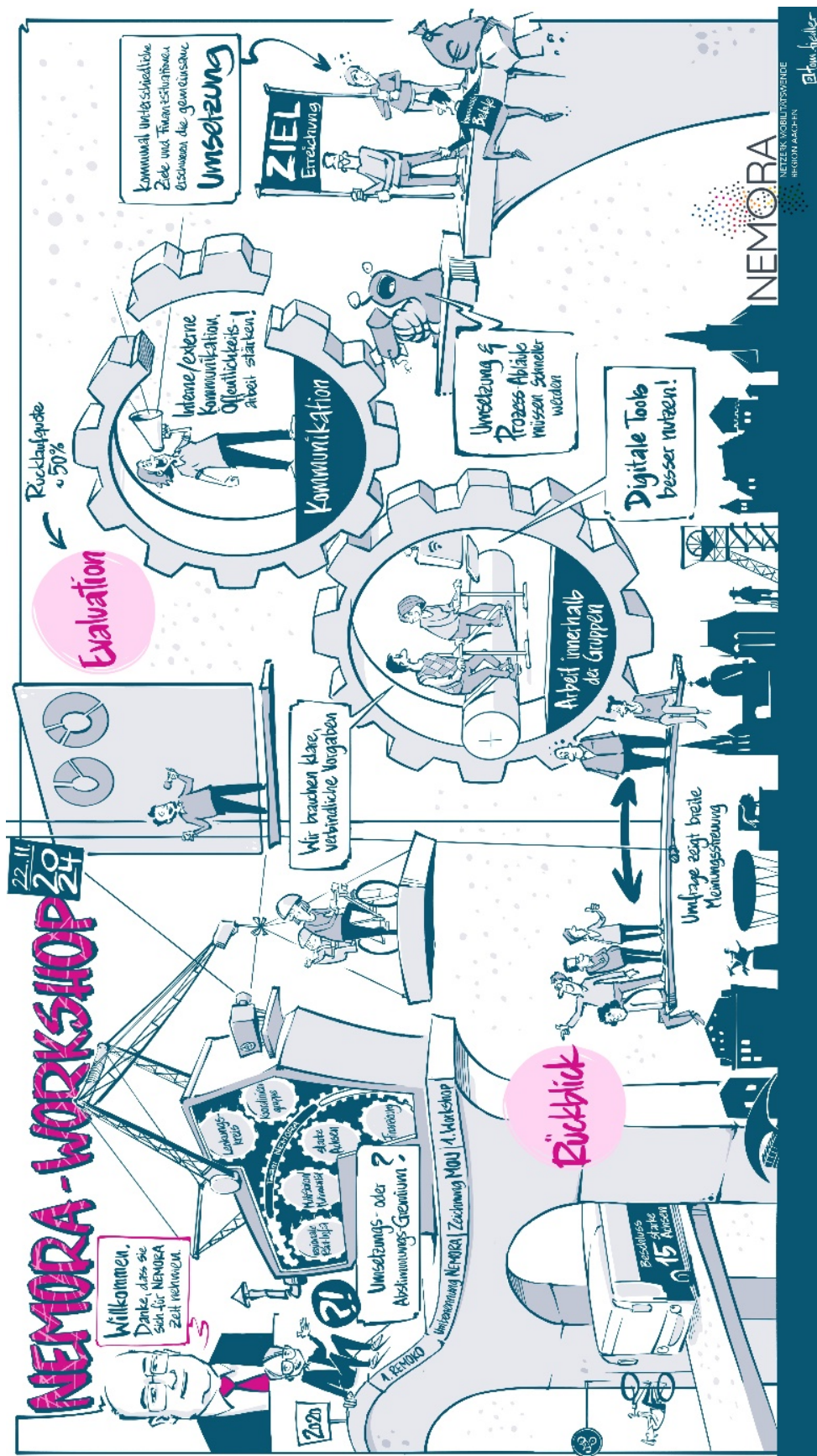


Abbildung 6: Graphic Recording Workshop (1)

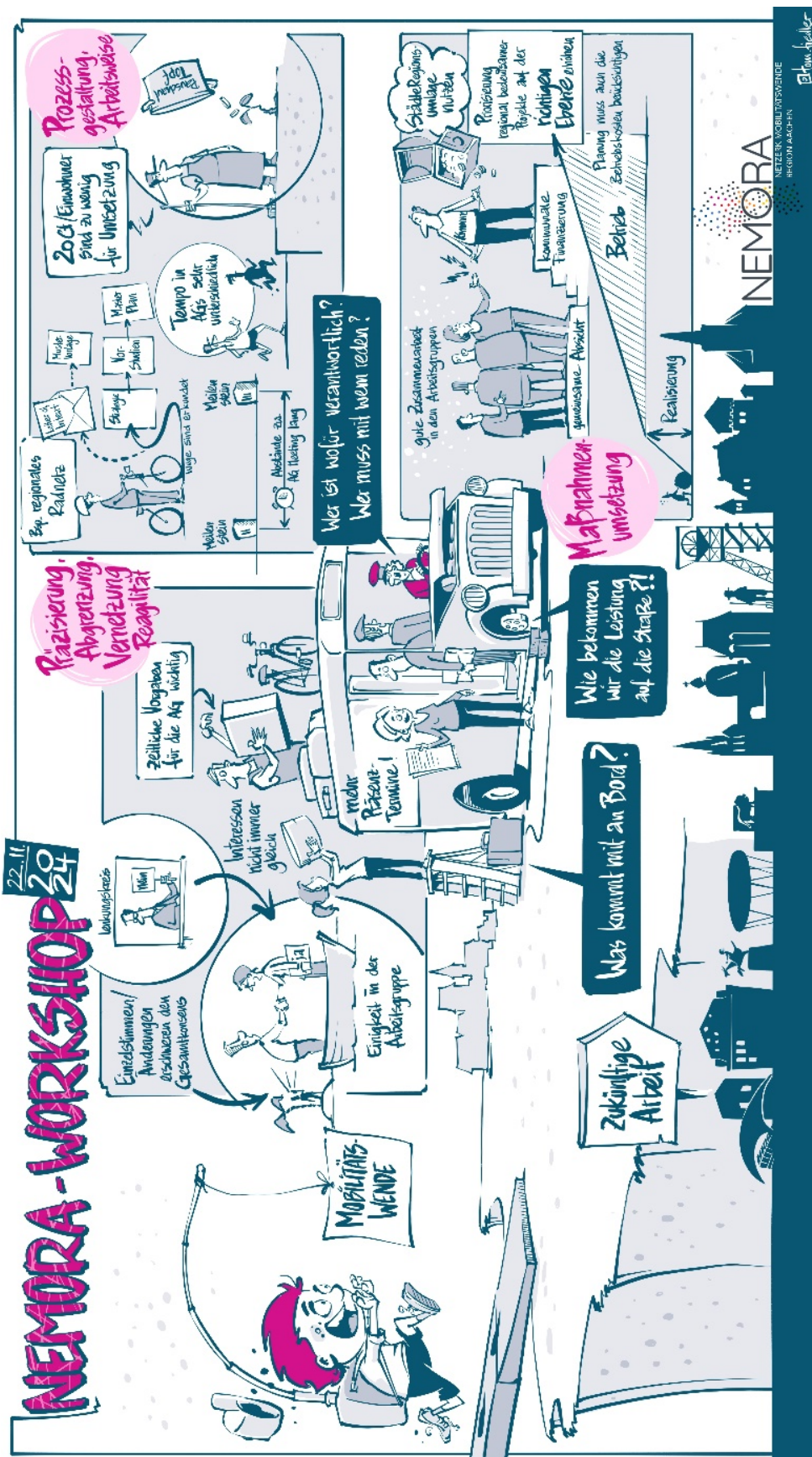


Abbildung 7: Graphic Recording Workshop (2)

4 Arbeitsstände der Arbeitsgruppen

4.1 AG Starke Achsen

Mitglieder

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

Im Jahr 2024 fanden insgesamt 4 Termine der AG Starke Achsen statt.

4.1.1 Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024

Nach Fertigstellung der Wirkungsanalyse Ende 2023 konnte Mitte April 2024 ein ÖPNV-Hauptkorridornetz mit insgesamt 15 untersuchten Korridoren als potenzielle, zukünftige Starke Achsen dem NEMORA Lenkungskreis zum Beschluss vorgelegt werden. Mitte des Jahres 2024 wurden diese 15 Hauptkorridore in den politischen Ausschüssen aller städte-regionsangehörigen Kommunen beschlossen.

Im weiteren Bearbeitungsprozess zeichnete sich ab, dass das Netz der 15 Hauptkorridore um weitere Korridore ergänzt werden und dieses inkl. der neu hinzugekommenen Korridore ebenfalls einer Wirkungsanalyse unterzogen werden musste. Diese Wirkungsanalyse des Gesamtnetzes wurde zum einen mit Strukturdaten für das Jahr 2024 und zum anderen mit Daten für das Jahr 2030+ durchgeführt und aus Mitteln des solidarischen NEMORA-Pauschalhaushaltes finanziert.

Im Ergebnis konnten so zwei weitere Korridore als potenzielle Starke Achsen identifiziert werden sowie einige bestehende Korridore verlängert werden. Demgegenüber erreichten einige aus den Kommunen vorgeschlagene Verbindungen nicht die notwendigen Grundlasten und können demnach nicht als Starke Achsen weiterverfolgt werden.

Das aktualisierte (und finale) ÖPNV-Korridorhauptnetz wurde dem NEMORA-Lenkkreis im Dezember 2024 zur Abstimmung vorgelegt und beschlossen.

Das Zielnetz der 17 ÖPNV-Hauptkorridore ist 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.

Die AG hat zudem in der zweiten Jahreshälfte 2024 die ÖPNV-Hauptkorridore in zwei Abschnitte mit unterschiedlichen Grundlasten/Querschnittsbelastungen eingeteilt und einen ersten Entwurf von Qualitätskriterien erarbeitet, welche den Abschnitten zugewiesen wurden. Diese Kriterien unterscheiden sich insbesondere nach dem Takt und den Bedienzeiten und müssen zu Beginn des neuen Jahres in der AG weiter ausgearbeitet und in einer der nächsten Lenkkreissitzungen beschlossen werden.

Darüber hinaus sollen für mindestens drei ÖPNV-Hauptkorridore die Kosten für einen effizienten ÖPNV-Infrastrukturausbau abgeschätzt werden. Dafür soll ein externer Gutachter beauftragt werden. Die AG Starke Achsen stimmt sich regelmäßig mit den anderen AG ab.

4.1.2 Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025

Meilenstein 1: Qualitätskriterien weiter ausarbeiten; Maßnahmen entwickeln und bepreisen (teilw. durch Gutachten):

Ein wichtiger Meilenstein im Jahr 2025 ist, unterschiedliche Maßnahmen pro ÖPNV-Hauptkorridor bzw. Abschnitt zu entwickeln. Dazu werden in der AG entsprechende Qualitätskriterien weiter konkretisiert und bewertet. Unterstützend zur Arbeit der AG soll gutachterliche Expertise konkrete Kostenschätzungen zu infrastrukturellen Beschleunigungsmaßnahmen und zum Thema Angebotserweiterungen auf drei exemplarischen Hauptkorridoren vornehmen. Gelder für das Gutachten sollen aus dem solidarischen NEMORA-Pauschalhaushalt entnommen werden. Für die Ausarbeitung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen wird Straßen.NRW in den Prozess eingebunden.

Meilenstein 2: Finanzierung sichern

Strategisches Ziel ist es, im Verlauf des neuen Jahres eine Finanzierung für dieses Netz an regionalbedeutsamen Hauptkorridoren zu sichern (Stichwort: differenzierte und allgemeine Kreisumlage). Hierzu sind insbesondere Abstimmungen zwischen dem AVV, der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen sowie der ASEAG zu führen.

Meilenstein 3: Umsetzung erster Maßnahmen

Soweit die Finanzierung gesichert ist, sollen erste Maßnahmen auf den ÖPNV-Hauptkorridoren umgesetzt werden. Die Maßnahmen sind mit den betroffenen Kommunen und/oder Straßen.NRW abzustimmen.

4.1.3 Weiterer Ausblick

Langfristiges Ziel ist es, das beschlossene Netz bzw. die erarbeiteten Maßnahmen pro Korridor sukzessive in den nächsten Jahren zu realisieren. Hierzu ist es wichtig, sich intensiv mit den betroffenen Kommunen abzustimmen, aber auch andere Betroffene wie Straßen.NRW oder die AG Regionale Radinfrastruktur einzubeziehen und die Planungen zu harmonisieren.

Es erscheint sinnvoll mittel- bis langfristig verstärkt in bilaterale Beratungen mit den betroffenen Kommunen einzusteigen und nur noch – z. B. jährlich – in einem „großen“ AG-Treffen den eingeschlagenen Weg im NEMORA-Prozess auf seine Umsetzbarkeit hin zu überprüfen.

4.2 AG Regionale Radinfrastruktur

Mitglieder

Aachen:	Weiser
Alsdorf:	Schulz, Felkel
Baesweiler:	Schmidt, Zumfeld
Eschweiler:	Venherm
Herzogenrath:	Bischof
Monschau:	Schäfer
Roetgen:	Koerfer
Simmerath:	Graff
StädteRegion Aachen:	<u>Oswald</u> , Wentz
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Onkels
AVV:	Steinnagel
ASEAG:	Herhadi-Kusumo
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen:	von Katte

Es fanden im Jahr 2024 vier Treffen der AG statt.

4.2.1 Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024

Strategie für die Entwicklung und Umsetzung des städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Es wurde eine Mustervorlage entwickelt, um den Beitritt zur Strategie in den politischen Gremien der Kommunen und der StädteRegion Aachen beschließen zu lassen. Bis zum 16.05.2024 sind mit Ausnahme der Gemeinde Simmerath alle Kommunen und die StädteRegion Aachen der Strategie beigetreten. Straßen.NRW hat mit E-Mail der technischen Direktorin vom 04.11.2024 ebenfalls seine Unterstützung der Strategie erklärt. Damit ist eine stabile Basis für die regionale Zusammenarbeit zur Umsetzung des Zielnetzes der Strategie gelegt.

Masterplan für das städteregionale Radverkehrsnetz

Der Masterplan ist wichtiger Bestandteil zur Umsetzung der Strategie und ein wesentliches Instrument zur effizienten Steuerung des gemeinsamen Netzausbaus. Er soll die umzusetzenden Maßnahmen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte ab der Vorplanung beschreiben. Um möglichst frühzeitig Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, soll ein stufenweiser Ausbau nach Prioritäten erfolgen.

In der AG wurde das Arbeitsprogramm des Masterplans erarbeitet. Mit den Maßnahmen für den Radverkehr ist eine integrierte Betrachtung von Fußverkehr und dem Öffentlichen

Verkehr vorgesehen. Damit soll u.a. sichergestellt werden, dass auf den geplanten starken Achsen des ÖPNV dessen Leistungsfähigkeit gewährleistet ist.

Für die Erarbeitung des Masterplans hat die StädteRegion im August einen Förderantrag einschließlich eines Antrags auf Genehmigung des förderunschädlichen Maßnahmenbeginns eingereicht. Die Erarbeitung des Masterplans wurde nach Erteilung der Genehmigung ausgeschrieben und der Auftrag an den Gutachter vor Jahresende 2024 durch die StädteRegion Aachen erteilt.

Bedarfsplan Radschnellverbindungen des Landes NRW und Radvorrangnetz NRW

Das Land NRW hat 2024 mit der Erstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen und der Festlegung des Radvorrangnetzes NRW begonnen. Es wurde abgestimmt, dass die StädteRegion Aachen im Namen aller Kommunen die Stellungnahmen in dem Beteiligungsverfahren abgibt. Diese wurden fristgerecht über die Beteiligungsplattform eingereicht. Darin wurden die im Rheinischen Radverkehrsrevier und im Städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr enthaltenen Routen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten zur Übernahme in den Bedarfsplan und das Radvorrangnetz eingebracht. Die Städte Aachen und Monschau haben zusätzlich ergänzende Stellungnahmen eingereicht.

Erste Planungskonzepte für den Ausbau regionaler Radachsen des Zielnetzes

Der Zweckverband Landfolge Garzweiler hat als Koordinationspartner der Mitglieder des Rheinischen Reviers (u.a. StädteRegion Aachen) Machbarkeitsstudien für die geplanten Radschnellverbindungen Aachen – Würselen – Alsdorf – Baesweiler und Aachen – Stolberg – Eschweiler – Langerwehe – Düren – Frechen beauftragt. Die StädteRegion Aachen hat in Zusammenarbeit mit den Städten Alsdorf, Eschweiler und Stolberg Vorstudien für die Umsetzung der regionalen Radachse Alsdorf – Eschweiler und der wichtigen nähräumigen Radachse Stolberg Hauptbahnhof – Breinig beauftragt. Die Studien werden von der StädteRegion Aachen und den jeweiligen Kommunen begleitet. Die Ergebnisse sollen 2025 vorliegen.

Radservicestationen

Radservicestationen dienen der Selbstreparatur von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen bei kleineren Pannen. Ziel ist eine möglichst flächendeckende Verbreitung in der StädteRegion. 2024 wurde die bereits vorhandenen Standorte ermittelt und mögliche ergänzende Standorte zur Lückenschließung betrachtet. Als erste Stufe wurde die Beschaffung von zunächst 8 Radservicestationen in den Kommunen Monschau, Simmerath und Stolberg in die Wege geleitet. Die Lieferung und Installation durch die Kommunen erfolgen im ersten Halbjahr 2025.

Piktogrammketten und Radschutzstreifen außerorts

Mit zwei Erlassen hat das Land NRW 2023 die Markierung von Piktogrammketten und von Radschutzstreifen außerorts unter bestimmten Rahmenbedingungen zugelassen. Es wurden gemeinsam erste Überlegungen zum Einsatz in der StädteRegion angestellt. Beide Elemente erfüllen den mit der Strategie angestrebten Qualitätsstandards für regionale Radverbindungen nicht, werden aber als gutes Instrument für eine vorübergehende Ausstattung bei Netzlücken angesehen.

Radwegweisung

Die Radwegweisung soll wieder in einen guten Zustand gebracht und dann dauerhaft mit einer guten Qualität unterhalten werden. Da die kommunalen Bauhöfe die Unterhaltung immer schwerer erfüllen können, soll für möglichst alle Kommunen die Wartung in Zukunft an einen externen Dienstleister vergeben werden. Es wurde ein Entwurf für eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung zur Regelung des Verfahrens und der Kostenteilung entwickelt. Im Jahr 2025 sollen die notwendigen politischen Beschlüsse eingeholt werden, so dass der Übergang auf die neue Regelung 2026 starten kann.

Vor dem Start der externen Wartung ist die bestehende Wegweisung wieder in einen guten Zustand zu versetzen. Einige Kommunen haben mit der Bestandskontrolle begonnen und teilweise schon das benötigte Ersatzmaterial bei der StädteRegion Aachen angefordert. Dieser Prozess soll 2025 weitergeführt und abgeschlossen werden.

4.2.2 Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025

Masterplan für das städteregionale Radverkehrsnetz

Die AG begleitet die Erarbeitung des Masterplans. Hierzu finden Abstimmungstermine mit dem Gutachter statt. Die Umsetzung des Masterplans nach Prioritäten ist nachfolgend in den Planungsprozessen aller Baulastträger zu verankern, damit frühzeitig Netzwirkungen über die kommunalen Grenzen hinaus erzielt werden. Die hierzu erforderlichen Schritte werden erarbeitet.

Meilenstein: Abschluss des Masterplans bis Ende 2025.

Erste Planungskonzepte für den Ausbau regionaler Radachsen des Zielnetzes

Die Machbarkeitsstudien für die geplanten Radschnellverbindungen Aachen – Würselen – Alsdorf – Baesweiler und Aachen – Stolberg – Eschweiler – Langerwehe – Düren – Frechen sollen bis Ende 2025 abgeschlossen werden. Wichtiger Bestandteil ist die Entwicklung von Maßnahmenprogrammen zur stufenweisen Umsetzung.

Die Ergebnisse der Vorstudien für die Radachsen Alsdorf – Eschweiler und Stolberg Hauptbahnhof – Breinig sollen im 1. Halbjahr 2025 vorliegen. Auch hierbei werden Maßnahmenprogramme zur stufenweisen Umsetzung erarbeitet. Im Anschluss soll der Prozess der konkreten Planung und Umsetzung für die Teilabschnitte begonnen werden.

Verankerung des städteregionalen Zielnetzes in der Bauleitplanung

Die vollständige Umsetzung des Zielnetzes ist ein längerfristiger Prozess. Als Zeithorizont wird das Jahr 2040 gesehen. Der Ausbau des Netzes erfordert daher die frühzeitige Sicherung der Trassenkorridore. Hierzu sollen die verschiedenen Möglichkeiten erarbeitet und für eine Beschlussfassung bei den Projektpartnern vorbereitet werden. Eine einheitliche Vorgehensweise ist eine wichtige Voraussetzung für den regionalen Umsetzungsansatz über die kommunalen Grenzen hinweg.

Meilenstein: Abstimmung einer einheitlichen Vorgehensweise bis Ende 2025

Aktionsprogramm „Piktogrammketten/Schutzstreifen außerorts“

Das Zielnetz des städteregionalen Radverkehrsnetzes sowie weitere Straßen sollen als mögliche Strecken für die Markierung von Piktogrammketten und Schutzstreifen außerorts geprüft werden. Die Einsatzmöglichkeiten sollen mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt werden. Ggf. werden in einem zweiten Schritt Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern und Verbänden abfragt.

Meilenstein: Aufstellung eines Aktionsprogramms mit den geeigneten Strecken bis Ende 2025

Die Umsetzung wird für 2026 angestrebt.

Radverkehrsführung in Baustellenbereichen:

Die Belange des Radverkehrs werden bei vielen Baustellen noch nicht ausreichend beachtet. Ziel ist, für eine sichere Führung im Baustellenbereich stärker zu sensibilisieren, zusammen mit den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrslenkung zu betrachten und einen höheren gemeinsamen Standard in der gesamten StädteRegion zu erreichen.

Radzählstellen:

Bisher stehen über die Entwicklung der Radverkehrsnutzung keine ausreichenden Daten zur Verfügung. An einigen Standorten sind bereits Dauerzählstellen für den Radverkehr eingerichtet worden. Die AG möchte am gemeinsamen Aufbau eines ganzen Netzes an Radzählstellen arbeiten. Damit wird eine genauere Analyse auch im regionalen Zusammenhang möglich, wie sich die Radverkehrsnutzung u.a. als Ergebnis von Ausbaumaßnahmen im regionalen Radverkehrsnetz entwickelt. Hieraus lassen sich Rückschlüsse ziehen zur Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen und zu ggf. erforderlichen zukünftigen Anpassungen.

4.2.3 Weiterer Ausblick

Die AG soll den abgestimmten und fortschreitenden Ausbau des städteregionalen Radverkehrsnetzes kontinuierlich begleiten und koordinieren. Dabei sollen Hindernisse möglichst frühzeitig erkannt und notwendige Weichenstellungen über NEMORA auf den Weg gebracht werden. Als Grundlage dienen der erarbeitete Masterplan sowie die erarbeiteten Maßnahmenkonzepte für die regionalen Radachsen. Auf Grundlage des Masterplans ist jeweils zu entscheiden, ob und wo weitere detailliertere Machbarkeitsstudien erforderlich sind und wie die weiteren Planungsschritte anzugehen und zu koordinieren sind.

4.3 AG Mobilstationen / Multimodalität

Mitglieder

Aachen:	<u>Mohnen, Fr. Scholtes</u> , Horbach, Huppertz
Alsdorf:	Bahnen
Baesweiler:	Zumfeld
Eschweiler:	Vogelheim, Wassmuth
Herzogenrath:	Rakers
Monschau:	Huppertz
Roetgen:	Lindemuth
Simmerath:	Koll
StädteRegion Aachen:	Seck, Wentz
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Onkels
ASEAG:	Tremöhlen, Schmitz-Peiffer, Stollenwerk
AVV:	Boßhammer, Lohner

Es fanden im Jahr 2024 2 Treffen der AG statt. Darüber hinaus fanden mehrere bilaterale Abstimmungstermine statt mit unter anderem folgenden Themenschwerpunkten: Vergabe- und Ausschreibungsmodalitäten Betreiberkonzept, Regionsweites Bikesharing-Angebot, Abstimmung mit AG Finanzierung Mobilitätswende.

4.3.1 Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024

Wesentliche Themen der AG im Jahr 2024 waren die Entwicklung eines Betreiberkonzeptes sowie die diesbezügliche Finanzierung der Betriebskosten. Während die Investitionskosten über Go.Rheinland gefördert werden können und hierzu auch entsprechende Förderanträge gestellt wurden, müssen die Betriebskosten dauerhaft von den Gebietskörperschaften finanziert werden. Bei der Bürgermeister:innen-Konferenz im Juni 2024 wurde die Betriebskostenthematik anlässlich der Ausschreibung des Bike Sharings in Aachen konkret - eine Umlagefinanzierung hierfür in der StädteRegion wurde allerdings zunächst ausgeschlossen.

Im Bereich Bike Sharing konnten sich alle Kommunen der StädteRegion, die bereits Bike Sharing anbieten oder dies planen, über einen Letter of Intent (LOI) am Ausschreibungsprozess der Stadt Aachen beteiligen.

Über LOI haben sich am Ausschreibungsprozess die Kommunen Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath und Würselen beteiligt. Die Parkstadt Limburg hat ebenfalls einen LOI unterzeichnet. Die Ausschreibung wird voraussichtlich Ende Januar 2025 veröffentlicht.

Des Weiteren wurden im Jahr 2024 weitere politische Grundsatzbeschlüsse für Mobilstationen in den einzelnen Kommunen eingeholt und die Umsetzung der Mobilstationen weiter

geplant und vorangetrieben. Dies hat je nach Standort der Mobilstationen unterschiedlich viel Zeit in Anspruch genommen. Einen Überblick über die jeweiligen Planungs- und Beschlussstände in den einzelnen Kommunen liefert Tabelle 1:

Tabelle 1: Planungs- und Beschlussstände in den Kommunen

Kommune	Politischer Beschluss	Standort(e)	Anzahl MS	Finanzierungsantrag	Stand Umsetzung
Aachen	Jan 24/ Feb 25	Bf Schanz beschlossen Beschlussvorlage fertiggestellt: Audimax, Brand, Burtscheid, Driescher Gässchen, Eilendorf Markt, Elisenbrunnen, Bf Rothe Erde, Hbf	8	in Erstellung	Beschluss 7 Stationen Anfang 25.
Alsdorf	Feb 24	Annapark Bf, Ofden Freizeitpark, Busch Bf, Mariadorf Bf	4	gestellt	Haltestellen sind noch nicht barrierefrei, FA für den barrierefreien Ausbau ebenfalls gestellt.
Baesweiler	Mär 24	In der Schaaf, Setterich Neue Mitte	2	bewilligt	Umsetzung ab Anfang 2025
Eschweiler	Sep 23	Bushof, Talbahnhof	2	Dezember 2024	HH-Mittel für 2025 angemeldet
Herzogenrath	Apr 24	Alt-Merkstein Bf, August-Schmid Platz Bf (nur 50% der Hast barrierefrei), Herzogenrath Bf, Kohlscheid Bf (vorerst zurückgestellt)	4	gestellt	
Mon-schau	Mär 23	HS Imgenbroich Bushof	1	bewilligt	Konzen Kirche, Parkhaus Schmiede
Roetgen	Mär 24	BF Wanderstation	1	in Erstellung	Markt (aufgrund anderer Maßnahmen vorerst zurückgestellt)
Simmerath	Nov 23	HS Lammersdorf-Kirche (2024), Bushof Simmerath (2024), HS Lammersdorf-Bahnhof (2025)	3	gestellt	Umsetzung in 25/26
Stolberg	2024	Hbf, neu: Bf Breinig; Perspektivisch: Vicht Kirche, Gressenich Kapelle	3	1 gestellt (Hbf), 1 in Erstellung	Hbf: Fahrradsammelgarage (80 Stpl. + 2 Lastenräder) in Umsetzung Neu: Planung einer Mobilstation am Bf Breinig (Umsetzung bis 2026)
Würselen	2024	Kaninsberg, Parkhotel, Markt	3	in Erstellung	Haltestellen aktuell noch nicht barrierefrei, kann aber mit dem Bau zu Mobilstation umgebaut werden, Anträge sollen zeitnah gestellt werden

In den Vorjahren wurden folgende Meilensteine erreicht:

- Stationsplanung/Städteregionales Gutachten für 42 Stationen (Einplanungsantrag bewilligt; Finanzierungsanträge können laufend gestellt werden; 90% Förderung der Infrastruktur einschließlich Tiefbau)
- Exkursion Stadt Erftstadt
- Bewertungsmatrix für Mobilstationen
- Beschlüsse für die Umsetzung von Mobilstationen in allen Kommunen

4.3.2 Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025

Die in den Vorjahren beschlossenen Stationen sollen in 2025 sukzessive errichtet werden.

Das Betreiberkonzept wird in der AG weiter abgestimmt und durch die NEMORA-Gremien beschlossen. Nach einem anschließenden Beschluss in den politischen Gremien der Gebietskörperschaften soll ein Vergabeverfahren für den Betrieb der Mobilstationen durchgeführt werden. In der Zwischenzeit können einzelne Kommunen den Betrieb über eine bilaterale Vereinbarung mit der ASEAG sicherstellen.

Im Rahmen des Vergabeprozesses zum Bike-Sharing wird in 2025 durch die Bewerber auch ein Konzept zur regionalen Vernetzung vorgelegt. Dies stellt eine Grundlage für ein gemeinsames, städteregionales Bike-Sharing-Konzept dar. Ein Konzept für Car-Sharing soll ebenfalls erarbeitet werden.

4.3.3 Weiterer Ausblick

Wie sind die mittel- und langfristigen Perspektiven der AG?

Die Planung und Realisierung weiterer Stationen ohne direkten ÖPNV-Bezug stellt eine mittelfristige Perspektive dar. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ggf. eine Alternative zu den ÖPNV Infrastruktur-Fördermitteln geprüft werden muss.

Mit der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für StädteRegion Aachen und Stadt Aachen sowie mit einem neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den ÖPNV sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, den Betrieb der Mobilstationen als wesentliches Element in beiden Planwerken (NVP und ÖDA) zu verankern.

Die Planung und der Ausbau weiterer Mobilstationen erfolgt perspektivisch eigenständig durch die Kommunen.

4.4 AG Finanzierung Mobilitätswende

Mitglieder

Aachen:	Müller, Dohmen
Alsdorf:	di Paolo, Hafers
Baesweiler:	Brunner
Eschweiler:	Vogelheim
Herzogenrath:	Hergesell, Türck-Hövenner
Monschau:	Boden, Schmitz
Roetgen:	Wagemann
Simmerath:	Hoch
StädteRegion Aachen:	Wentz, Kouchen
Stolberg:	Trocha
Würselen:	Kaiser
ASEAG:	Adler, Carmincke
AVV:	<u>Geulen, Neumann</u> , Mindermann-Wüstefeld

Im Jahr 2024 fanden insgesamt 3 Treffen der AG Finanzierung Mobilitätswende statt.

4.4.1 Bearbeitungsschwerpunkte und Meilensteine der Arbeitsgruppe 2024

Im Jahr 2024 beschäftigte sich die AG Finanzierung Mobilitätswende insbesondere mit der Umsetzung und Weiterentwicklung der im Vorjahr begonnenen Projekte und Ideen.

Als Ergebnis der Arbeit der AG Finanzierung Mobilitätswende wurde in den Haushaltsplanungen 2024 aller zur StädteRegion Aachen gehörenden Kommunen erstmals ein neuer, projektbezogener Pauschalmittelansatz berücksichtigt. Diesbezüglich hatten sich die Teilnehmer der Arbeitsgruppe einvernehmlich darauf verständigt, für den Start dieses für kurzfristige NEMORA-Bedarfe gedachten solidarischen Pauschalbetrags je Kommune einen Betrag von 20 Cent pro Einwohner vorzusehen. Somit standen im Jahr 2024 erstmals rund 113.000 Euro für Aktivitäten im Rahmen der NEMORA-Projekte zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund bestand im Berichtsjahr eine Aufgabe der AG Finanzierung Mobilitätswende darin, die Verwendung der vorgenannten Mittel abzustimmen. Dabei wurde zum einen eine gerechte Mittelverwendung für den Fall thematisiert, dass der seitens der übrigen NEMORA-Arbeitsgruppen angemeldete Mittelbedarf das zur Verfügung stehende Budget überschreiten sollte. Zum anderen wurde im engen Austausch mit den übrigen drei Arbeitsgruppen kontinuierlich abgestimmt, für welche kurzfristig geplanten Aktivitäten grundsätzlich entsprechender Mittelbedarf besteht und zu welchem Anteil hierfür bereits im Jahr 2024 ein (ggf. anteiliger) Mittelabruf erfolgen werde.

Nicht zuletzt wurde in der Arbeitsgruppe die Fortführung eines entsprechenden Pauschalmittelansatzes im kommenden Haushaltsjahr 2025 diskutiert. Da dieses kurzfristig verfügbare Budget für die Umsetzung von Projekten im Rahmen des NEMORA von allen Beteiligten als wichtiges Instrument erachtet wurde, konnte einvernehmlich eine wiederholte Einplanung in die Kommunalhaushalte vereinbart werden. Somit werden auch im Jahr 2025 entsprechende Pauschalmittel in gegenüber 2024 vergleichbarer Höhe für NEMORA-Aktivitäten zur Verfügung stehen.

Ein weiteres Thema, das seit Beginn des NEMORA intensiv verfolgt und auch im Jahr 2024 weiter behandelt wurde, war die Weiterentwicklung der Bewertungsmatrix. Diese ist zunächst grundsätzlich geeignet, eine Übersicht über die einzelnen NEMORA-Teilprojekte zu geben und in zentralen Aspekten eine Vergleichbarkeit zwischen diesen herzustellen. Dabei ist die Bewertungsmatrix für Betrachtungen sowohl innerhalb als auch zwischen den einzelnen Arbeitsgruppen hilfreich. Ihre wesentliche Ausrichtung besteht darin, eine Priorisierung hinsichtlich der Umsetzung einzelner Maßnahmen zu ermöglichen und somit eine objektivierbare Entscheidungsfindung zu erleichtern. Entsprechend der Entwicklung in den einzelnen NEMORA-Projekten war es den betreffenden Arbeitsgruppen im Berichtsjahr 2024 nur in begrenztem Umfang möglich, die Bewertungsmatrix mit fundierten Daten zu befüllen. Da eine belastbare Bewertung sowie ein priorisierender Vergleich zwischen den Teilprojekten ohne entsprechende Datenbasis nicht erfolgen kann, haben sich die Mitglieder der AG Finanzierung Mobilitätswende darauf verständigt, die Thematik zurückzustellen und die weitere Ausarbeitung zu gegebener Zeit wiederaufzunehmen.

Aus gegebenem Anlass wurde zudem auch das Thema „Drittnutzerfinanzierung“ erneut aufgegriffen. Hierbei geht es um die Erschließung weiterer Finanzierungsquellen für die kommunalen Haushalte, um der zunehmend angespannten Finanzierungssituation durch Instrumente wie z. B. die Parkraumbewirtschaftung oder Übernachtungspauschalen entgegenzuwirken. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung möglicher Ausgestaltungen der Drittnutzerfinanzierung sollen entsprechend dem Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung (Zukunftsvertrag für NRW) noch in dieser Legislaturperiode geschaffen werden. Da die diesbezüglichen landespolitischen Prozesse jedoch bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt andauern, haben sich die Mitglieder der AG Finanzierung Mobilitätswende darauf verständigt, diese Thematik ebenfalls zunächst zurückzustellen und dann erneut aufzugreifen, wenn die entsprechende Landesgesetzgebung zur Drittnutzerfinanzierung angepasst wird, bzw. sich diesbezüglich konkrete Entwicklungen abzeichnen.

4.4.2 Zielsetzungen und Meilensteine für das Jahr 2025

Auch im Jahr 2025 wird das Thema „Pauschalmittelansätze“ für die Arbeit der AG Finanzierung Mobilitätswende weiterhin relevant bleiben. Hier gilt es zunächst auszuwerten, wie das entsprechende Budget im Jahr 2024 verwendet wurde. Des Weiteren wird darüber zu beraten sein, für welche Zwecke die nach derzeitigem Stand in 2025 voraussichtlich unverändert bleibenden Pauschalmittel eingesetzt werden sollen. Nicht zuletzt wird ggf. zu prüfen sein, ob eine Konkretisierung bzw. Priorisierung der Verwendungsmöglichkeiten erforderlich ist oder ob etwa die Höhe der jährlichen Mittel einer Anpassung bedarf.

Ein weiteres Thema, welches auf Wunsch des Lenkungskreises im Herbst 2024 erstmals im Rahmen der AG Finanzierung thematisiert wurde, stellt die Weiterentwicklung der seit vielen Jahren unverändert bestehenden Systematik der differenzierten ÖSPV-Umlage für die städtereigenen Kommunen (ohne Stadt Aachen) dar, welche bis dahin in einer gesonderten Arbeitsgruppe von StädteRegion Aachen und AVV bearbeitet wurde. Im Jahr 2025

soll nach vorheriger Abstimmung mit der StädteRegion Aachen ggf. eine weitergehende Integration der diesbezüglichen Beratungen in den NEMORA-Prozess erfolgen.

Darüber hinaus soll in 2025 der Austausch zwischen der AG Finanzierung Mobilitätswende und den übrigen NEMORA-Arbeitsgruppen intensiviert werden. Dem jeweiligen Projektfortschritt entsprechend ist es das Ziel der AG Finanzierung Mobilitätswende, die sich in den übrigen Arbeitsgruppen zunehmend konkretisierenden Fragestellungen zur Finanzierung im kommenden Jahr verstärkt zu begleiten bzw. zu übernehmen.

Ein erstes Abstimmungsgespräch in diesem Sinne hat zuletzt Ende 2024 zwischen den Leitungen der AG Mobilstationen / Multimodalität und der AG Finanzierung Mobilitätswende stattgefunden. Dieser Austausch soll weiter intensiviert werden und auf dieser Grundlage eine Beratung entsprechender Finanzierungsaspekte in den kommenden Sitzungen der AG Finanzierung Mobilitätswende erfolgen.

Sobald sich an den landesgesetzlichen Rahmenbedingungen etwas ändert, soll zudem das Thema Nutznießerfinanzierung erneut aufgegriffen und bearbeitet werden.

4.4.3 Weiterer Ausblick

Die AG Finanzierung wird sich in Abhängigkeit von weiteren Entwicklungen am Prozess der Abstimmung und Beschlussfassung über ein modifiziertes Verfahren zur Ermittlung der differenzierten ÖSPV-Umlage in der StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) beteiligen.

Perspektivisch wird die AG Finanzierung Mobilitätswende die von Seiten der übrigen Arbeitsgruppen des NEMORA-Projekts zur Umsetzung der Mobilitätswende sukzessive umzusetzenden Maßnahmen in Bezug auf alle die Finanzierung betreffenden Fragestellungen entsprechend deren jeweiligem Projektfortschritt begleiten. Ziel muss es dabei sein, für die regional ausgerichteten NEMORA-Aktivitäten sachgerechte interkommunale Finanzierungsstrukturen zu entwickeln und diese im Einvernehmen mit den beteiligten Kommunen dauerhaft zu etablieren. Die Arbeitsgruppen Mobilstationen / Multimodalität sowie Regionale Radinfrastruktur stehen beispielsweise vor der Aufgabe, die Finanzierung der Betriebskosten Ihrer Projekte langfristig abzusichern. Hier kann die AG Finanzierung durch die Entwicklung und Abstimmung eines Umlageverfahrens unterstützend tätig werden.

Parallel zu den vom Projektfortschritt der jeweiligen Arbeitsgruppen abhängigen Aktivitäten der AG Finanzierung Mobilitätswende beobachten die Beteiligten anhaltend die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Mobilitätsmarkts, prüfen diese auf etwaige Potenziale zur Verbesserung der Finanzausstattung und leisten auf unterschiedlichen Ebenen Lobbyarbeit im Sinne der gemeinsamen Projektziele.