

Ermittlung des Schlüssels zur Umlage des auf die StädteRegion Aachen entfallenden ÖPNV-Fehlbetrages auf die regionsangehörigen Städte und Gemeinden

Verfahren ab dem Verbundetat 2026 (ÖPNV-Umlage 2027)

Ab dem Verbundetat 2026 (wirksam für die differenzierte ÖPNV-Umlage 2027) wird erstmals zwischen regional bedeutsamen Verkehren (starken Achsen) und Ortsverkehren sowie fahrplangebundenen Verkehren und Bedarfsverkehren unterschieden.

1. Die Umlageermittlung für fahrplangebundene Ortsverkehre und Verkehre, die nicht als regional bedeutsam (starke Achse) eingestuft sind, erfolgt ab 2027 weiterhin nach dem folgenden Mischschlüssel:
 - 70 % Linienzeit
 - 30 % Wagen-Nutz-km
2. Die Umlageermittlung für fahrplangebundene regional bedeutsame Verkehre („starke Achsen“) erfolgt ab 2027 wie folgt:
 - 70 % werden nach dem Verhältnis der Umlagegrundlagen der zum Zeitpunkt der Ermittlung aktuellen allgemeinen Regionsumlage auf die Städte/Gemeinden verteilt
 - 30 % entsprechend dem unter 1. aufgeführten Verteilschlüssel
3. Die Umlageermittlung für flächenbezogene Bedarfsverkehre wie den Netliner erfolgt ab 2027 wie folgt:
 - 70 % Bereitstellungszeit multipliziert mit dem Faktor 0,7 (70 %)
 - 30 % Wagen-Nutz-km

Grundlage für die Ermittlung sind tagesscharfe Fahrplandaten für das gesamte Betrachtungsjahr mit allen unterjährigen Fahrplananpassungen.

Sonderregelungen für Betriebsleistungseinsparungen (Bus) infolge der Einführung der euregiobahn werden ab 2027 nicht mehr angewendet.

Sonstige Rahmenbedingungen für die Schlüsselermittlung

Bei der Ermittlung der Linienzeit/Woche bzw. Wagen-Nutz-km/Woche werden grundsätzlich nur fahrplanmäßige Linienverkehrsleistungen gemäß § 42 PBefG berücksichtigt. Leerfahrten und Wendezeiten werden nicht einbezogen. Die besonderen Regelungen zu Bedarfsverkehren bleiben hiervon unberührt.

Linienzuordnung regional bedeutsame Verkehre („starke Achsen“)

A1 (AC – Baesweiler – Geilenkirchen):	Linie 51/X51, Linie 71, Linie 432
A2 (AC – Herzogenrath – Übach-Palenberg):	Linie 47/X47, Linie 21, Linie 430
A3 (AC – AL-Mariadorf – Jülich):	Linie 11, Linie 21, Linie 220
A4 (AC – Brand – Münsterbusch – Stolberg)*:	Linie 25/X25*
A7 (AC – Eilendorf – Stolberg – Langerwehe):	Linie 1, Linie 12, Linie 22, Linie 261
A8 (AC – Haaren – Stolberg):	Linie 1
A9 (AC – Monschau – Kalterherberg):	Linie SB66, Linie 85
A10 (AC – Eschweiler – Weisweiler):	Linie 28, Linie 52, Linie 96, Linie 98
A12 (AC – Simmerath – Schleiden):	Linie SB63, Linie 63
T1 (HZ – AL-Mariad. – Merzbrück – EW – ST):	Linie 69, Linie 28, Linie 8
T2 (Kohlscheid – WÜ – Verlautenheide – AC):	Linie 21
T4 (Eschweiler – Stolberg – Roetgen):	Linie 8, Linie 61, Linie 46
T5 (Setterich – AL-Hoengen – Eschweiler):	Linie 28, Linie 71, Linie 220

* Hinweis: Zu Achse A4 wurde in der Wirkungsanalyse zusätzlich ein alternativer Achsenverlauf via Breinig (statt Münsterbusch) vorgesehen. Annahme: Es wird nur eine starke Achse Brand – Stolberg umgesetzt (hier: Linie 25/X25 via Münsterbusch. Daher Linien 35/X35 via Breinig hier NICHT angesetzt)