

KREISTAG

des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Stabsstelle	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 1168	Datum 21. Februar 2024
-------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------

An die Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

An die übrigen Mitglieder des Kreistages (zur Information)

Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur lade ich Sie herzlich für

**Mittwoch, den 06.03.2024, 17:00 Uhr,
in den Sitzungsraum 1317, Kreishaus,
Koblenzer Straße 73, 57072 Siegen**

ein.

Tagesordnung

I. Öffentliche Sitzung

1. Bericht der Verwaltung

2. Anfragen

2.1. Ladesäulen

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
DS 20/2024

2.2. Ladesäulen

Beantwortung der Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
DS 20/2024 1. Ergänzung

3. Tagesordnungspunkte für Kreisausschuss und/oder Kreistag

3.1. Änderung der Satzung „Allgemeine Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr“
Drucksache 11/2024 -*wird nachgereicht*-

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, KREISTAGSFRAKTION
SIEGEN-WITTGENSTEIN, ROONSTR. 19, 57223 KREUZTAL

Kreis Siegen-Wittgenstein
Landrat Andreas Müller
Koblenzer Str. 73
57072 Siegen

Kreistagsfraktion Siegen-Wittgenstein

Ulrich Schmidt Kalteich
Fraktionssprecher
Meike Menn
Stv. Fraktionssprecherin
Raquel Vidal Gubern
Fraktionsgeschäftsführerin
Roonstr. 19
57223 Kreuztal
Tel: +49 27 32 17 71
Fax: +49 27 32 2 11 11
mail@gruene-fraktion-siegen-wittgenstein.de

Kreuztal, 26.01.2024

Anfrage gemäß §3 Abs. 1 GO KT zur Sitzung des Ausschusses Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsentwicklung am 06.03.2024

Sehr geehrter Herr Landrat Müller,

laut dem Artikel in der Westfälischen Rundschau (Wirtschaft) vom 15.01.2024 baut Aral flächendeckend 300 kW-Ladesäulen in Deutschland aus. Zur Zeit sind es rund 2.300 Ladesäulen an mehr als 300 Stationen. Bis 2025 sollen diese auf 5.000 anwachsen. Das Problem beim Ausbau, liegt nach Aral-Chef Achim Bothe darin, dass für diese Ladesäulen ein Bauantrag gestellt werden muss, der bis zur Genehmigung Zeit beansprucht.

Vor diesem Hintergrund bittet die Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen in Siegen-Wittgenstein um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wurden im Kreis Siegen-Wittgenstein Bauanträge für ultraschnelle Ladesäulen gestellt?
- Wie viele Anträge wurden gestellt?
- Wurden bereits Baugenehmigungen erteilt und wenn ja, wie viele?

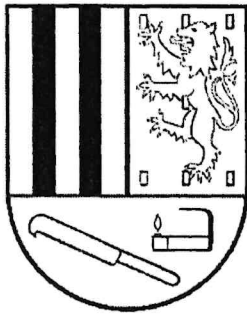
Mit freundlichen Grüßen,

Ulrich Schmidt-Kalteich
Fraktionssprecher

Raquel Vidal Gubern
Fraktionsgeschäftsführerin

Bankverbindung:
Sparkasse Siegen, Kto: 100 300 70, BLZ: 460 500 01
BIC: WELADED1SIE, IBAN: DE 93 4605 0001 0010 0300 70

www.gruene-fraktion-siegen-wittgenstein.de



KREISTAG

des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Dezernat IV	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 2003	Datum 13. Februar 2024
Aktenzeichen	Drucksache 20/2024 1. Ergänzung	ö /nö öffentlich

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

Ladesäulen

Beantwortung der Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26.01.2024

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Wurden im Kreis Siegen-Wittgenstein Bauanträge für ultraschnelle Ladesäulen gestellt?

Wie viele Anträge wurden gestellt?

Wurden bereits Baugenehmigungen erteilt und wenn ja, wie viele?

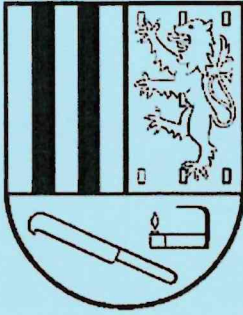
Bisher wurden bei der Unteren Bauaufsichtsbehörde des Kreises Siegen-Wittgenstein keine Bauanträge für die isolierte Errichtung von Ladesäulen gestellt. Es gab auch nur vereinzelte Anfragen dazu.

Die Rechtslage bis zum 31.12.2023 wurde bisher dahingehend ausgelegt, dass für die Errichtung von einzelnen Ladesäulen keine Baugenehmigung erforderlich ist. Seit 01.01.2024 wurde die Bauordnung NRW 2018 explizit dahingehend ergänzt, dass die selbstständige Errichtung von Ladesäulen für Elektromobilität grundsätzlich genehmigungsfrei ist.

Auch Ladesäulen in Garagen, Tiefgaragen oder auf Parkdecks können ohne Baugenehmigung aufgestellt werden.

Der Landrat
Im Auftrag

Thiemo Rosenthal



KREISTAG

des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Mobilität	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 0271/333-1168	Datum 7. Februar 2024
Aktenzeichen STAB	Drucksache 21/2024	ö /nö öffentlich

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

Kreisausschuss am 15.03.2024

Kreistag am 15.03.2024

ÖPNV; Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs nach dem 30.04.2024

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur schlägt vor,
der Kreisausschuss empfiehlt,
der Kreistag beschließt,

1. der Kreis Siegen-Wittgenstein als Aufgabenträger des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPV) beschließt die Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs zum Preis von 49,00 €/Monat als Höchsttarif im Sinne der Verordnung (EG)1370/2007 über den 30.04.2024 hinaus befristet bis einschließlich **31.10.2024**.
2. Ziff. 9.2 der Satzung des Kreises Siegen-Wittgenstein über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr (Allgemeine Vorschrift Deutschlandticket) in der zuletzt gültigen Fassung erhält folgenden Wortlaut:

„9.2 Diese allgemeine Vorschrift tritt mit Ablauf des **31.10.2024** außer Kraft. Sie kann durch Beschluss des Kreistags des Kreises Siegen-Wittgenstein verlängert, geändert oder aufgehoben werden.“

Sachdarstellung:

Am 15.12.2023 hat der Kreistag des Kreises Siegen-Wittgenstein die Verlängerung der allgemeinen Vorschrift Deutschlandticket und damit die Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs zum Preis von derzeit 49,00 €/Monat als Höchsttarif im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 befristet bis zum 30.04.2024 beschlossen (vgl. DS 475/2023). Die Befristung erfolgte vor dem Hintergrund fehlender Finanzierungszusagen von Bund und Land zum Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandticket-Tarifs entstehenden Mindereinnahmen über den 30.04.2024 hinaus.

Am 22.01.2024 hat die Sonder-Verkehrsministerkonferenz beschlossen, den Preis für das Deutschlandticket vorerst nicht zu erhöhen, sondern möglichst für das Gesamtjahr 2024 bei 49 €/Monat stabil zu halten.

Auf Grundlage von aktualisierten Prognosen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geht die Verkehrsministerkonferenz davon aus, dass für den Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket in 2023 voraussichtlich nur 2 Mrd. € benötigt wurden. Werden die Jahre 2023 und 2024 gemeinsam verrechnet, wie es am 06.11.2023 zwischen dem Bundeskanzler und den Ministerpräsidenten vereinbart wurde, stünden somit in 2024 zusätzlich zu den regulären 3 Mrd. € noch 1 Mrd. € an „Restmitteln“ aus 2023 zur Verfügung, insgesamt also 4 Mrd. €. Diese würden ausreichen, um den erwarteten Ausgleichsbedarf von nunmehr geschätzten 3,9 Mrd. € (gegenüber ursprünglich geschätzten 4,1 Mrd. €) in 2024 zu decken.

Deshalb sehen die Länder derzeit offenbar keine Notwendigkeit, etwaigen Finanzierungslücken schon jetzt mit einer Preisanpassung vorzubeugen.

Voraussetzung für die vorläufige Beibehaltung des derzeitigen Preises von 49 €/Monat ist,

- dass es bei der vom Bundeskanzler am 06.11.2023 zugesagten Übertragung der Restmittel aus 2023 bleibt und
- dass keine Kürzung der Regionalisierungsmittel um 350 Mio. € erfolgt, wie dies im Rahmen der Diskussionen um die Haushaltskonsolidierung des Bundes zwischenzeitlich im Raum stand.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert zudem, dass nicht nur die Jahre 2023 und 2024 gemeinsam verrechnet werden, sondern im Bedarfsfall auch die Ausgleichsmittel aus 2025 einbezogen werden können.

Endgültige Sicherheit über die in 2024 verfügbaren Ausgleichsmittel wird es letztlich erst mit Abschluss des parlamentarischen Verfahrens zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes geben. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr geht allerdings davon aus, dass die Änderung nicht vor Juni/Juli 2024 von Bundesrat und Bundestag beschlossen werden können.

Seitens der Aufgabenträger besteht nach wie vor die Erwartung an Bund und Länder, dass sie die Mindereinnahmen infolge der Einführung des Deutschlandtickets dauerhaft und in voller Höhe finanziell ausgleichen. Es ist verlässlich sicherzustellen, dass keine finanziellen Risiken und Lasten auf die kommunale Ebene verlagert werden.

Auch wenn durch den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz eine verlässliche Lösung der Finanzierungsprobleme erneut aufgeschoben wird, wird vorgeschlagen die Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs bis einschließlich **31.10.2024** zu beschließen.

Mit der Befristung, zunächst bis zum Ablauf des **31.10.2024**, geht der Kreis Siegen-Wittgenstein konform mit der Beschlussvorlage des Nahverkehrsverbandes Westfalen-Lippe (NWL) zur Tarifanerkennung.

Sollten sich an den oben aufgezählten Bedingungen für die Finanzierung des Tickets wesentliche Änderungen und sich in der Folge ein Finanzierungsrisiko für den Kreis Siegen-Wittgenstein ergeben, kann die Satzung durch Beschluss des Kreistages ggf. vorzeitig aufgehoben werden.

Über etwaige zwischenzeitlich neue Entwicklungen wird in den Sitzungen der Kreistagsgremien mündlich berichtet.

Relevante Auswirkungen auf Klimaschutz und Klimafolgeanpassung der Beschlussfassung³⁾:

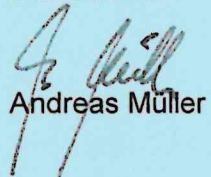
Ja, positiv

Ja, negativ

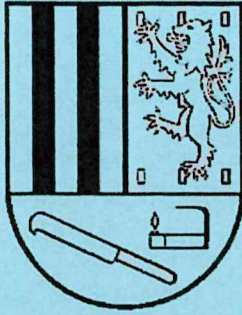
nein

³⁾ Erläuterung siehe Sachdarstellung

Der Landrat



Andreas Müller



KREISTAG

des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Mobilität	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 0271 333 1168	Datum 19. Februar 2024
Aktenzeichen Stab	Drucksache 29/2024	ö /nö öffentlich

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

Kreisausschuss am 15.03.2024

Kreistag am 15.03.2024

Austritt aus der RAL-Gütegemeinschaft „Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung“

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur schlägt vor,
der Kreisausschuss empfiehlt,
der Kreistag beschließt,

dass der Kreis Siegen-Wittgenstein die Mitgliedschaft in der RAL-Gütegemeinschaft „Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung“ zum nächstmöglichen Zeitpunkt beendet.

Sachdarstellung:

Der Beitritt zur RAL Gütegemeinschaft „Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung“ und die damit verbundene Einrichtung von 14 Servicegarantien für mittelständische Unternehmen für verbindliches und transparentes Verwaltungshandeln wurde mit DS 235/2018 beschlossen.

Nach Etablierung aller Gütekriterien, mit regelmäßiger interner Überwachung und einem externen Audit durch den TÜV Nord CERT, wurde dem Kreis Siegen-Wittgenstein am 25.02.2022 die Verleihungsurkunde als mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung überreicht.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 09.02.2024 Einsparungen im Produkt 15 Wirtschaftsförderung beschlossen. Um Einsparungen realisieren zu können, schlägt die Verwaltung vor, die Mitgliedschaft in der RAL-Gütegemeinschaft aufzugeben und das entsprechende Gütezeichen abzulegen und somit Folgekosten zu vermeiden.

Durch die Beendigung der Mitgliedschaft in der RAL-Gütegemeinschaft und den Verzicht auf die Fremdüberwachung durch den TÜV Nord CERT können neben dem Arbeitsaufwand für Organisation und Dokumentation für betroffene Organisationseinheiten folgende Kosten eingespart werden:

- | | | |
|----|---------------------------------|--------------|
| 1. | Jährlicher Mitgliedsbeitrag | 3.500,00 EUR |
| 2. | Audit (TÜV Nord CERT, biennial) | 5.104,45 EUR |

Um die mit dem RAL-Gütezeichen eingeführten Qualitätsversprechen aufrechterhalten zu können und dem heimischen Mittelstand weiterhin eine sinnvolle Hilfestellung zu geben, werden die 14 Servicegarantien in eine aktualisierte Dienstanweisung als Selbstverpflichtung überführt.

Die Servicegarantien werden zukünftig von den Organisationseinheiten eigenständig überwacht. Eine Dokumentation oder externe Kontrolle findet indes nicht statt.

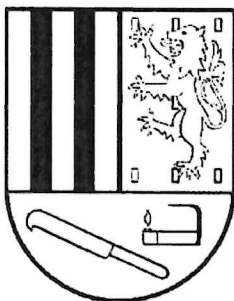
Relevante Auswirkungen auf Klimaschutz und Klimafolgeanpassung der Beschlussfassung:

- Ja, positiv Ja, negativ nein

Der Landrat

In Vertretung


Thomas Damm



KREISTAG

des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Mobilität	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 0271-333-1168	Datum 1. Februar 2024
Aktenzeichen STAB	Drucksache 12/2024	ö /nö ö

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

ÖPNV; Informationen zum „Deutschlandticket sozial“

Sachdarstellung

I. Hintergrund:

Nach Einführung des Deutschlandtickets für 49,00 EUR zum 01.05.2023 wurden mit Blick auf die Ziele des Koalitionsvertrags der Landesregierung gemeinsam zwischen den NRW-Verkehrsverbänden und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) sukzessiv rabattierte Untervarianten für spezifische Zielgruppen des Deutschlandtickets entwickelt (vgl. Anlage 1). Hierbei zählt neben dem Landesmodell „Deutschlandticket Schule“, u.a. auch das durch das Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) und der Ingenieursgruppe IVV Aachen entworfene Modell für ein „Deutschlandticket sozial“ zu den bis dato umsetzungsreifen Varianten.

Über die Einführung des „Deutschlandtickets sozial“ entscheiden die Aufgabenträger, hier die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe, in eigener Zuständigkeit. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Einführung besteht nicht. In den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein ist seit 2013 die ZWS-MobilitätsCard (Sozialticket) zum derzeitigen Kundenabgabepreis von 29,90 Euro etabliert. Diese MobilitätsCard wird zudem aus Landesmitteln und Mitteln des Kreises gefördert. Die Landesförderung wird unabhängig von der Einführung des „Deutschlandtickets sozial“ weiterhin gewährt.

Nach Beratung in der ZWS-Verbandsversammlung am 27.11.2023 wird empfohlen, derzeit keine parallele Einführung des „Deutschlandtickets sozial“ neben der bestehenden MobilitätsCard vorzunehmen. Die Möglichkeit für eine spätere Umsetzung im Kreis Siegen-Wittgenstein bleibt bestehen.

II. Deutschlandticket sozial – Eckpunkte:

Die als **Anlage** beigefügte Modellbeschreibung bildet die konzeptionelle Basis für die Umsetzung des „Deutschlandticket sozial“. Darin wird ein Preis von 39,00 EUR für das neue Ticketangebot festgelegt. Sofern das „Deutschlandticket sozial“ parallel zum Bestandsprodukt

– hier: ZWS-Mobilitäts-Card – eingeführt wird, ist die Landesförderung zur Rabattierung in Höhe von 10,00 EUR gegenüber dem regulären Deutschlandticket zu verwenden. Eine Aufstockung der Landes-Fördermittel erfolgt jedoch nicht. Für die Kreise wird nicht von einem höheren Finanzierungsanteil ausgegangen, sofern der Berechtigtenkreis gleich dem der ZWS-MobilitätsCard ist. Für den Aufgabenträger besteht dennoch die Möglichkeit, den Berechtigtenkreis, z. B. um Wohngeldempfängern zu erweitern.

Das „Deutschlandticket sozial“ soll ausschließlich bei ausgewählten Verkehrsunternehmen im Zuständigkeitsgebiet des jeweiligen Aufgabenträgers, in dem der Berechtigungsnachweis des Kunden erstellt wurde, erhältlich sein. Der Geltungsbereich umfasst das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Die Berechtigungsprüfung und -bescheinigung erfolgt grundsätzlich seitens der jeweils zuständigen Behörde.

III. Auswirkungen auf die ZWS-MobilitätsCard:

Die zum 01.01.2013 im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) eingeführte MobilitätsCard wird durch die Geschäftsstelle des ZWS vertrieben. Die MobilitätsCard umfasst den Geltungsbereich der Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe. Innerhalb dieses Geltungsbereichs hat das Ticket gegenüber dem „Deutschlandticket sozial“ einen erheblichen Mehrwert, nämlich eine attraktive Mitnahmeregelung von bis zu vier zusätzlichen Personen neben dem Hauptinhaber beziehungsweise alternativ auch die Fahrradmitnahme. Der Vertrieb erfolgt derzeit über zwei beim ZWS in Vollzeit angestellte Personale, welche sowohl die Berechtigung zum Bezug des Tickets prüfen, die Zahlungen der Kunden überwachen, die Tickets ausgeben und die entsprechende Kundendatenbank pflegen. Finanziert werden die Personale über die Verkaufsprovision in Höhe von 7,5 % des Ticketpreises.

Die Verkaufszahlen hatten sich zu Beginn des Jahres 2023 von den coronabedingten Einbrüchen in 2020/2021 weitgehend erholt und beliefen sich auf ein Niveau von ca. 5.100 Stück im Monat April 2023. Nach Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 war jedoch ein erneuter Einbruch aufgrund von entsprechenden Kannibalisierungseffekten zu verzeichnen, wobei die Verkaufszahlen um ca. 30 % auf 3.500 Stück bis September 2023 zurückgingen.

Die Mindererlöse sowie eine Pauschale auf den Provisionsverlust wird zunächst für das Jahr 2023 über den ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen. In diesem Kontext muss nun auch die VGWS-Tarifmaßnahme gem. Landesvorgabe auf Basis der Richtlinien zum Deutschlandticket auf die Mobilitäts-Card angewendet werden, weil auch bei allen weiteren Ticketangeboten inklusive der Tarifmaßnahmen für 2024 ein Ausgleich zum Deutschlandticket erfolgt. Dies bedeutet, dass der Endkundenpreis angehoben werden muss. Eine Kostensteigerung um 2,40 EUR (Tarifmaßnahme in Höhe von 8 %) pro Ticket ist derzeit in Vorbereitung.

Es ist davon auszugehen, dass bei einer möglichen Einführung des „Deutschlandticket sozial“ im ZWS-Gebiet jene ca. 1.500 abgewanderten Kunden aufgrund ihrer Anspruchsberechtigung zum 10,00 EUR günstigeren Produkt hin wechseln würden. Hinzu kommen weitere Kunden, die aus dem Bestand der MobilitätsCard zum „Deutschlandticket sozial“ überwandern sowie interessierte Neukunden, die bis dato noch kein vergünstigtes ÖPNV-Ticket in Anspruch genommen haben, aber ebenfalls hierzu berechtigt wären.

Diese Effekte sind allerdings nur in einem kurz befristeten Zeitraum zu erwarten. Denn sobald eine Ticketpreisanhebung beim Deutschlandticket umgesetzt wird, wären Rückabwicklungen zu Gunsten der MobilitätsCard wegen der dann geringeren Kosten wahrscheinlich. Nach einer Verständigung der Verkehrsminister der Länder im Januar 2024, wird das Ticket voraussichtlich bis zum Jahresende zum Preis von 49 € angeboten.

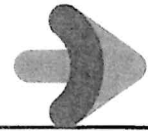
In der Folge wäre mit erheblichem Mehraufwand beim ZWS-Personal für die persönliche Beratung der Kunden und die Erstellung bzw. der parallelen Betreuung einer weiteren Datenbank zu rechnen. Zudem müssten aufgrund der Vorgabe, dass das „Deutschlandticket sozial“ nur durch ein im Verbandsgebiet ansässiges Verkehrsunternehmen ausgegeben werden kann, neue Vertriebs- und Kommunikationsstrukturen aufgebaut und Fragen der finanziellen Abwicklung und des Datenschutzes zwischen ZWS, VGWS und VWS geklärt werden. Auch bei dem Verkehrsunternehmen, welches das Ticket final ausgibt, wäre dementsprechend mit personellem und organisatorischem Mehraufwand zu rechnen, ohne dass diesem ein finanzieller Nutzen gegenüberstünde.

Das „Deutschlandticket sozial“ wird gleichermaßen wie das reguläre Deutschlandticket ausschließlich digital ausgegeben und nur als Abo-Ticket zu beantragen sein. Es entsteht also eine dauerhafte vertragliche Bindung zum Kunden und damit auch das Erfordernis einer Kündigung des laufenden Vertragsverhältnisses. Zum Abschluss des Vertrages wäre zudem eine Bonitätsprüfung erforderlich, da der monatliche Ticketpreis im Abo-Verfahren vom Kundenkonto abgebucht würde. Demgegenüber wird die MobilitätsCard monatlich nach Zahlungseingang / Überweisung vom Kunden an diesen als Papierticket ausgegeben, was für die Kunden im Regelfall wesentlich einfacher zu handhaben ist. Die Kunden haben überdies die Gelegenheit, jeden Monat aktiv zu entscheiden, ob sie die MobilitätsCard „einkaufen“ wollen. Sie erhalten dadurch auch ein Mehr an Flexibilität.

Der Landrat



Andreas Müller



Rabattiertes Deutschlandticket als Sozialticket in NRW

Modellbeschreibung (Stand: 05.09.2023)

1. Ausgangslage und Veranlassung

1.1 Landesförderung im Bestand

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Sozialtickets in den Kreisen und kreisfreien Städten mit einem **Festbetrag von 40 Mio. €/a.**

Die **auf den jeweiligen Kreis bzw. die jeweilige kreisfreie Stadt entfallende Förder-summe** entspricht dem Anteil der Hilfeempfänger nach SGB II (Bürgergeld, d.h. Arbeitslosengeld II und Sozialgeld) und SGB XII (Sozialhilfe) innerhalb der jeweiligen Gebietskörperschaft in Relation zu allen Hilfeempfängern landesweit (Grundlage: statistische Daten von IT.NRW für das Vorvorjahr).

Das Sozialticket muss mindestens folgenden **Empfängergruppen** angeboten werden:

- Bürgergeld nach SGB II (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld),
- Leistungen nach SGB XII für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen („Sozialhilfe“),
- Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz,
- Leistungen der Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz.

Entsprechend der Entscheidung der Kreise und kreisfreien Städte können **weitere Personengruppen (z.B. Wohngeldempfänger)** in den Berechtigtenkreis aufgenommen werden. Dies hat jedoch keine Auswirkung auf die bereitgestellte Förderung des Landes.

Die Landesförderung muss **vollständig Preis senkend bzw. zur Deckung der Mindereinnahmen** gegenüber dem Regeltarif verwendet werden.

1.2 Sozialtickets in den Tarifräumen in NRW

Sozialtickets werden in allen Gebietskörperschaften in NRW angeboten. Aus der Darstellung in Bild 1 wird erkennbar, dass **deutliche Unterschiede zwischen den angebotenen Ticketprodukten** bestehen:

- Monatliche Fahrtberechtigung mit Vertrieb in Verkaufsstellen oder an Automaten (verbreitetstes Produkt),
- Monatliche Fahrtberechtigung im Abonnement (im VRS und im WestfalenTarif, im VRR ebenfalls seit 2023, im AVV seit 2023 als Pilot),

Modellbeschreibung

- Mehrfahrtenkarten für 4 Einzelfahrten (nur im VRS),
- Fahrtberechtigungen für geschlossene Nutzergruppen (z.B. Senioren, Schülerinnen und Schüler) innerhalb des Sozialticket-Berechtigtenkreises (im Wesentlichen im WestfalenTarif).

Bei der regionalen oder auch örtlichen **Ausgestaltung der tariflich-vertrieblichen Randbedingungen** der Sozialticket-Angebote sind vielfach Besonderheiten anzutreffen, die zwischenzeitlich für die Berechtigten eine Bedeutung als „Kaufargument“ gewonnen haben und zu einem „Feature“ dieser Produkte geworden sind, z.B.

- preislich abgesenkte 4er-Tickets im Verkehrsverbund Rhein-Sieg,
- Übertragbarkeit von Sozialtickets an eine andere Person, die ebenfalls zum Berechtigtenkreis zählt wie beim Bi-Pass Ticket in der Stadt Bielefeld.

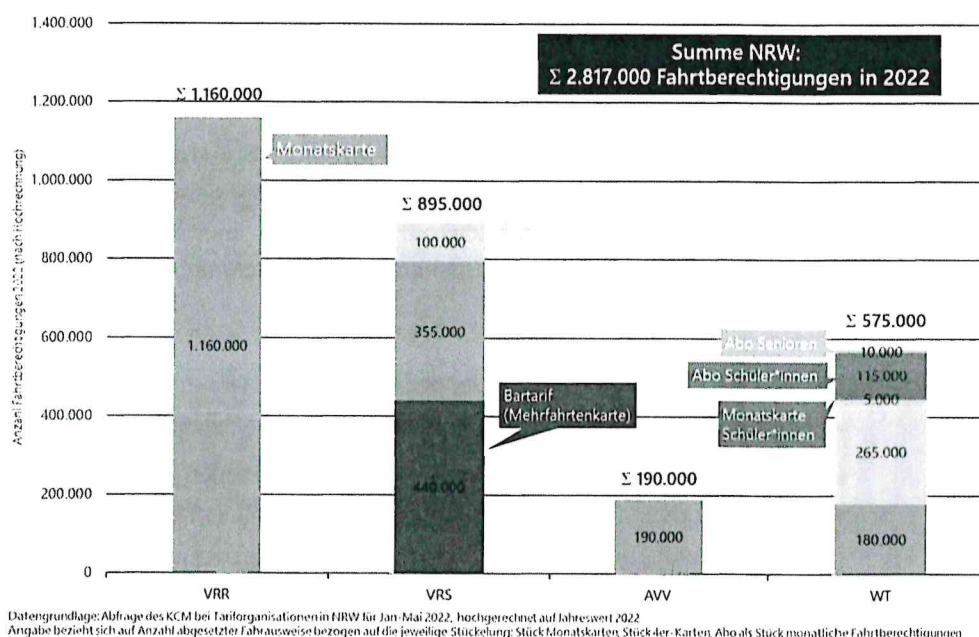


Bild 1: Absatz von Sozialtickets in den Tarifräumen im Status quo (Ergebnisse einer Hochrechnung bereinigt um Effekte durch das 9-Euro-Ticket) (Stand Frühjahr 2022)

Auf Grund der teils stark ausdifferenzierten Produktstruktur schwanken die von den Berechtigten zu zahlenden **Abgabepreise** erwartungsgemäß stark (vgl. Bild 2). Absatzstarke Produkte mit monatlicher Gültigkeit innerhalb einer Kreisregion/kreisfreien Stadt, die nicht nur an geschlossene Nutzergruppen abgegeben werden, liegen in einer Spannbreite zwischen 24,50 € und 45,58 € pro Monat.

Modellbeschreibung

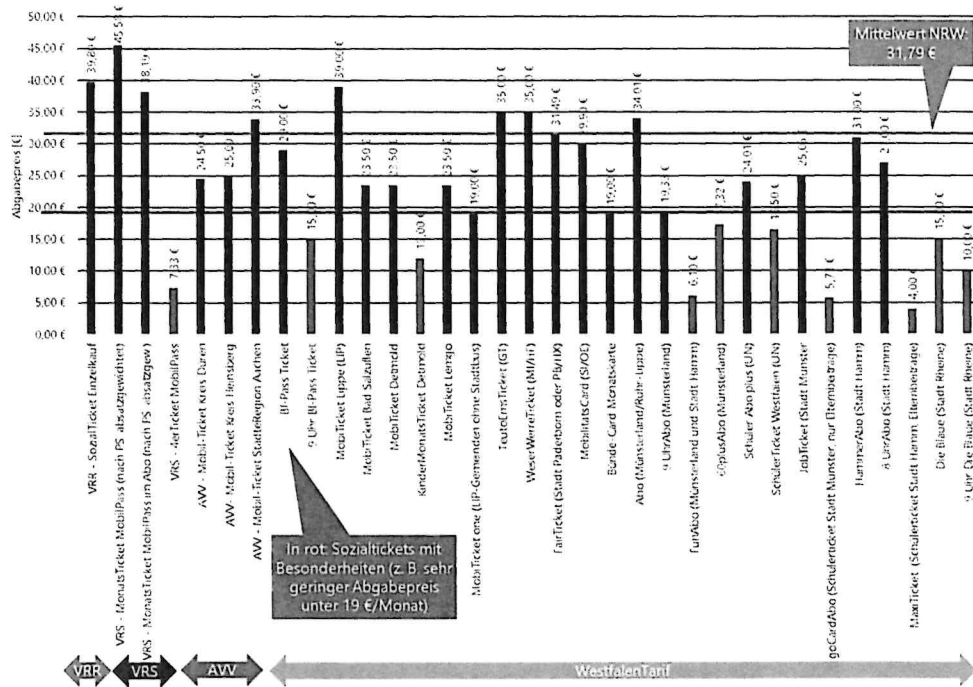


Bild 2: Abgabepreise der Sozialtickets in NRW (Stand: Frühjahr 2022)

Der Berechtigtenkreis ist regional oder örtlich unterschiedlich geregelt. Der maßgebliche Unterschied besteht im Einbezug der **Wohngeldempfänger**, die bei einer großen Zahl von Kommunen ebenfalls zum Berechtigtenkreis zählen.

Vielfach werden **kommunale Mittel** aufgewendet, um das Sozialticket-Angebot im Abgabepreis weiter abzusenken. Auch hier ist die Situation zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten in NRW sehr unterschiedlich.

1.3 Einführung des Deutschlandtickets

Zum 1. Mai 2023 wurde das Deutschlandticket (D-Ticket) eingeführt. Der Abo-Fahrausweis zum Monatspreis von 49 € wird auf allen Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland als Fahrtberechtigung anerkannt. Die **Preissetzung des Deutschlandtickets** orientiert sich an verkehrspolitischen Zielen.

Noch vor Einführung des D-Tickets wurden Stimmen laut, die eine **sozialpolitisch motivierte Preissetzung** einforderten. Aus Sicht der Empfänger von Hilfen zum Lebensunterhalt (z.B. ALG II, Sozialhilfe) ist der Preis von 49 €/Monat in Relation zu ihrem verfügbaren Budget als hoch zu bewerten.

Auf Basis dieser Einschätzung ist der Vorschlag aufgekommen, die bestehende Landesförderung für Sozialtickets in NRW (40 Mio. €/a) zur **Absenkung des Preises des Deutschlandtickets für diese Zielgruppe** zu verwenden.

Modellbeschreibung

Mit diesem Vorgehen werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Für die Berechtigten wird eine umfassende Fahrtberechtigung geschaffen, die die Bindung des Geltungsbereichs an kommunale Grenzen auflöst und damit die Teilhabe dieser Personen deutlich verbessert.
- Für die Kreise bzw. kreisfreien Städte und Verkehrsunternehmen wird die Auskömmlichkeit des Sozialtickets auf das Niveau der Jedermann-Kunden gehoben, was bei Bestandsprodukten vielfach nicht der Fall ist: Durch den Abgabepreis zzgl. der Landesförderung für das Sozialticket wird eine einheitliche Markteinnahme von 49 €/Monat generiert (wie bei Jedermann-Kunden mit Deutschlandticket), wobei diese Einnahme durch die vereinbarte Bund-/Länder-Förderung weiter aufgefüllt wird.

Um erste Erkenntnisse zu gewinnen, welche Wirkungen eine Absenkung des Deutschlandticket als Sozialticket unter Einbezug der Landesförderung entfaltet, wurde eine **Kalkulation** durch die Ingenieurgruppe IVV (Aachen) im Auftrag des Kompetenzzentrums Marketing bei der VRS GmbH durchgeführt. Deren Ergebnis wurde in den Landesgremien der Tariflandschaft NRW diskutiert.

2. Berechnungs- und Diskussionsergebnisse

2.1 Einbeziehung von Bestandsprodukten

Aus Kap. 1.2 wird erkennbar, dass bestimmte Sozialticket-Bestandsprodukte einen sehr geringen Abgabepreis oder einen Charakter aufweisen, der einer Umwanderung in das Deutschlandticket – auch bei einem weiter rabattierten Preis – entgegensteht:

- Bartarifprodukt für einzelne Fahrten: 4erTicket MobilPass im VRS → Kunden erreichen mehrheitlich nicht die Nutzenschwelle des rabattierten Deutschlandtickets,
- Geringer Abgabepreis → geringe Preisbereitschaft für rabattiertes D-Ticket, wenn regional-lokales Produkt deutlich günstiger ist

Sofern die Bestandsprodukte weiterhin parallel zu einem rabattierten Deutschlandticket angeboten werden, ist eine Umwanderung dieser Bestandskunden auf das Deutschlandticket auf Grund der Preisstellung unwahrscheinlich. Für die Beibehaltung der Bestandsprodukte spricht ferner der zuvor dargestellte „Kaufanreiz“ durch bzw. die „Gewöhnung“ an bestimmte Tarifmerkmale regionaler oder lokaler Produkte.

Zur Vermeidung einer Überschätzung des Umwanderungspotenzials ist daher ein Ansatz zu finden, der kalkulatorisch den Fortbestand der Bestandsprodukte unter Beibehaltung einer Landesförderung berücksichtigt. Eine rechnerische Herleitung eines Abgabepreises, ab dem eine Umwanderung in das Deutschlandticket wahrscheinlich wird, ist nicht möglich, da der Nutzen des Bestandsprodukts gegenüber dem individuell empfundenen Nutzen des Deutschlandtickets nicht monetarisierbar ist.

Der für die Berechnung erforderliche Abgabepreis, ab dem eine Umwanderung auf das Deutschlandticket wahrscheinlich wird, wurde auf den mittleren Abgabepreis aller Sozialtickets in NRW von 31,79 € gesetzt. Diese Grenze basiert auf Diskussionen innerhalb der

Modellbeschreibung

Tariflandschaft NRW. Sie basiert auf einem rabattierten Ticketpreis (36,01 €) und nicht auf einem nicht rabattierten Preis (49 €).

Rechnerisch entfällt auf Bestandsprodukte mit einem Abgabepreis von unter 31,79 € pro Fahrtberechtigung eine Landesförderung von 6,97 Mio. €/a. Dieser Betrag ist in der weiteren Kalkulation von der Landesförderung abgezogen worden, so dass zur weiteren Rabattierung des Deutschlandtickets als Sozialticket in NRW ein Fördervolumen von 33,03 Mio. €/a angesetzt wird. Der ermittelte Betrag von 6,97 Mio. €/a stellt eine rein kalkulatorische Größe für die Wirkungsermittlung dar und ist nicht geeignet, um hiermit eine Zuschreibung der Landesförderung vorzunehmen (vgl. Kap. 5.2).

2.2 Einbeziehung Wohngeldempfänger

Maßgeblicher Unterschied beim Berechtigtenkreis zwischen den Sozialticket-Angeboten im Status quo ist die Berücksichtigung der Wohngeldempfänger. Aus Gründen der Gleichbehandlung empfiehlt die Tariflandschaft NRW die Berücksichtigung der Wohngeldempfänger beim rabattierten Deutschlandticket als Sozialticket in NRW.

Dabei können alle Haushaltsmitglieder eines wohngeldberechtigten Haushaltes als Berechtigte gelten, soweit für alle Haushaltsmitglieder ein entsprechender Nachweis vorliegt.

Kalkulatorisch wurde der Zustand durch die Einführung des „Wohngeld-Plus“, der zu einem deutlichen Anstieg der Berechtigten ab 2023 führen wird, auf Grundlage einer Schätzung des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung NRW (Zahl der Haushalte verdreifacht sich gegenüber dem Vorjahresstand) berücksichtigt.

2.3 Zuwanderungen durch Neukunden

Etwaige Kundenreaktionen (Elastizitäten) wurden auf Basis branchenüblicher Modelle einbezogen. Solche Modelle basieren auf einer aus Marktbeobachtungen abgeleiteten Reaktion auf veränderte Preisstellungen und ermöglicht die Bestimmung der Absatzsteigerung durch Neukunden.

Bei der Bestimmung der Zuwanderung ergeben sich jedoch zwei gegenläufige Effekte, die kalkulatorisch nicht zu bestimmen sind, da hierzu keine verprobten Grundlagendaten vorliegen:

- Bestandskunden von Sozialtickets weisen ggf. eine höhere Preissensibilität auf, die vom Kollektiv aus der Marktbeobachtung abweicht. Dies senkt Kaufbereitschaft des Deutschlandtickets – auch im rabattierten Zustand – tendenziell ab. Die Kundenreaktion überschätzt also das tatsächliche Kaufverhalten durch Neukunden.
- Der Nutzen des Deutschlandtickets ist für Bestandskunden von Sozialtickets oft hoch, da die Bestandsprodukte vielfach eng an kommunale Grenzen gebunden sind und naheliegende Ziele (z.B. an Kreisgebiet angrenzendes Oberzentrum) mit dem Bestandsprodukt nicht erreicht werden können. Zudem verbessert das Angebot erheblich die Teilhabe der Menschen, da auch Besuche, Ausflüge usw. über die kommunalen Grenzen hinaus ohne weitere Kosten möglich sind.

Modellbeschreibung

Da Meldungen aus allen Kreisen und kreisfreien Städten in NRW über Absätze von Sozialtickets im Bestand vorliegen, sind Effekte, die aus einem erstmaligen Angebot eines Sozialtickets in einem Teilraum entstehen, unwahrscheinlich.

2.4 Rechnerischer Förderanteil je abgesetztem D-Ticket als Sozialticket

Unter Berücksichtigung

- aller Wohngeldempfänger in NRW und des gleichzeitig gestiegenen Berechtigtenkreises durch „Wohngeld-Plus“,
- der Zuwanderungen durch Neukunden,
- des Abzugs der auf Bestandsprodukte unter einem Abgabepreis von 31,79 € entfallenden Landesförderung

ergibt sich rechnerisch eine Landesförderung pro abgesetztem Deutschlandticket als Sozialticket in Höhe von 12,99 € pro monatlicher Fahrtberechtigung. Hieraus resultiert ein Abgabepreis ein Preis von 36,01 € pro monatlicher Fahrtberechtigung.

Das Ergebnis basiert auf einer landesweiten Betrachtung aller erwarteten Absätze in NRW und setzt voraus, dass das Fördervolumen von 33,03 Mio. €/a landesweit zur Verfügung steht. Die Berechnung berücksichtigt nicht die Anteile der Bestandsförderung, die auf den einzelnen Fördernehmer entfallen.

2.5 Betrachtung Abgabepreis von 39 € pro Monat

Der Berechnungsansatz basiert auf einer Projektion der Sozialticket-Absatzzahlen im Status quo auf einen Zustand mit Deutschlandticket (Neukunden durch Kundenreaktionen berücksichtigt). Weitere Effekte könnten zu einem zusätzlichen Nachfrageschub führen, der aber kaum zu berücksichtigen ist:

- Die stark steigende Anzahl Wohngeldempfänger in 2023 (Wohngeld-Plus) könnte auf Grund des größeren persönlichen Budgets eine abweichende Preisbereitschaft gegenüber Sozialticket-Bestandskunden aufweisen, was zu einem vermehrten Kauf des D-Tickets als Sozialticket in dieser Kundengruppe führt.
- Die im Bestand fallweise eingeschränkte Attraktivität von Sozialticket-Angeboten (z.B. angrenzendes Oberzentrum kann mit kreisweitem Ticket nicht erreicht werden) trägt zu einer Attraktivitätssteigerung des D-Ticket gegenüber dem Bestandsprodukt bei.

Zur Abfederung unerwarteter Nachfragesteigerungen wird in der Diskussion der Tariflandschaft anstelle des Abgabepreises von 36,01 €/Monat (rechnerisches Ergebnis) ein erhöhter Abgabepreis von 39,00 €/Monat (+8%) diskutiert:

- Dies führt zu einer Einnahmensteigerung von 5,536 Mio. €/a unter Berücksichtigung von Kundenreaktionen (hier: Abwanderungen) durch den erhöhten Abgabepreis.
- Ein rechnerischer Nachfragezuwachs gegenüber den bereits berücksichtigten Um- und Zuwanderungen von +4% würde weiterhin auf Grundlage der kalkulatorischen

Modellbeschreibung

Randbedingungen ein Ergebnis von 49 € unter Hinzunahme der Landesförderung erzeugen.

- Die Berechnungen berücksichtigen NICHT den heute vielfach geleisteten kommunalen Finanzierungsanteil.

3. Tarifliche Ausgestaltung D-Ticket als Sozialticket

3.1 Tarifbestimmungen

Beim Produkt Deutschlandticket als Sozialticket handelt es sich tariflich um ein zusätzlich subventioniertes Deutschlandticket. Das heißt, dass alle in den „Allgemeinen Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket“ vereinbarten Regelungen auch für das Deutschlandticket als Sozialticket in NRW gelten. Dies sind im Wesentlichen:

- Bundesweiter Geltungsbereich im ÖPNV,
- Aboprodukt mit monatlicher Zahlungsweise (kein Barverkauf),
- Keine Erstattung
- Persönlicher Fahrausweis, nicht übertragbar
- Keine Personen- oder Fahrradmitnahme
- Monatliche Kündbarkeit bis zum 10. Kalendertag des letzten gewünschten Bezugsmonats (z.B. bis 10. Mai für Abo-Ende zum 31. Mai)

Hiervon abweichende Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket als Sozialticket beziehen sich u.a. auf die Vorgabe, dass der Vertrieb regional auf den jeweiligen Verbund bzw. die jeweilige Tariforganisation beschränkt bleibt (vgl. Kap. 4.1).

Die offene Fragestellung in Bezug auf die geplante taggenaue Gültigkeit des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2024 muss ggf. in einer Fortschreibung der gesonderten Tarifbestimmungen berücksichtigt werden.

3.2 Preisgestaltung

Der Preis für die monatliche Fahrtberechtigung wird gegenüber dem D-Ticket für Jedermann um 10 Euro rabattiert auf 39 € festgelegt. Der Preis ist noch über die regionalen Beschlussgremien sowie ein daran anschließendes Tarifgenehmigungsverfahren zu legitimieren. Ein Erlass des Landes NRW ist zu diesem Zwecke nicht notwendig.

Bei Preisfortschreibungen bleibt der Rabatt in Höhe von 10 € erhalten. Der neue Preis des Sozial-DT ergibt sich dementsprechend aus dem fortgeschriebenen Preis des D-Tickets für jedermann abzüglich des Rabattes.

Eine zweijährliche Überprüfung des Rabattsatzes sollte in Abstimmung mit den Landesgremien stattfinden.

3.3 Berechtigtenkreis

Der Berechtigtenkreis wird inklusive der Wohngeldempfänger definiert:

- Bürgergeld nach SGB II (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld),
- Leistungen nach SGB XII für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen („Sozialhilfe“),
- Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz,
- Leistungen der Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz,
- Wohngeldempfänger nach dem Wohngeldgesetz (WoGG).

Aufgrund regionaler Besonderheiten können bestehende Erweiterungen des Berechtigtenkreises bei den Bestandsprodukten auf das Sozial-Deutschlandticket übertragen werden. Im Sinne der Gleichbehandlung sollte perspektivisch ein einheitlicher Berechtigtenkreis definiert werden.

Das Deutschlandticket als Sozialticket darf auch an Personen unter 18 Jahren, die dem Berechtigtenkreis angehören, ausgegeben werden.

4. Vertriebliche Ausgestaltung des D-Ticket als Sozialticket

Grundsätzlich orientiert sich die vertriebliche Ausgestaltung an den bereits heute bestehenden Prozessen im Zusammenhang mit den Sozialticket-Bestandsprodukten.

4.1 Vertriebswege

Das Deutschlandticket als Sozialticket in NRW wird in der Regel durch die **Verkehrsunternehmen in NRW** ausgegeben. Auf Grund der Auffüllungsnotwendigkeit zwischen dem Abgabepreis des Sozialtickets und dem Preis des Deutschlandtickets nach den allgemeinen Tarifbestimmungen durch Fördermittel, die den Kreisen und kreisfreien Städten in NRW zur Verfügung gestellt werden, sind dies die kommunalen oder durch besondere Vereinbarung mit dem Aufgabenträger beauftragte Verkehrsunternehmen, die im Gebiet der jeweiligen Kommune ÖPNV-Leistungen erbringen.

Der Vertrieb des Deutschlandtickets als Sozialticket wird auf den jeweiligen Verbund bzw. die jeweilige Tariforganisation beschränkt. Eine weitere regionale Beschränkung ist möglich. Bestehende Regularien bleiben hiervon unberührt.

Die als Sozialticket ausgegebene Fahrtberechtigung entspricht einem "normalen" Deutschlandticket und wird mit der Produktnummer 9999 ausgegeben. Bei der Prüfung der Fahrtberechtigung ist damit nicht ersichtlich, dass es sich um ein rabattiertes Sozialticket handelt. Zum Zwecke des verbundinternen Controllings sollte die Vertriebsmeldung der verkauften Sozialtickets gesondert erfasst werden.

Die Beantragung erfolgt bei **Ausgabe auf Chipkarte** entweder über einen Vertriebsweg des Unternehmens (z.B. Kundencenter) oder direkt beim jeweiligen Leistungsträger.

Modellbeschreibung

Die Vertriebspartner sind berechtigt, einen Abonnementvertrag abzulehnen, sofern hausintern offene Forderungen gegenüber dem Antragstellenden bestehen. Der Umgang mit **Bonitätsprüfungen** sollte kulant erfolgen, ist jedoch Angelegenheit des jeweiligen Verkehrsunternehmens bzw. der jeweiligen Tariforganisation.

Bei der **Ausgabe per Smartphone-App** sollte perspektivisch ein digital zu verarbeitenden Berechtigungsnachweis durch die Leistungsträger bereitgestellt werden (siehe Kap. 4.2). Etwaige Bonitätsprüfungen beim Verkauf über App durch den Zahlungsdienstleister werden bei den digitalen Vertriebswegen über Apps oder Webshops beibehalten.

4.2 Berechtigungsnachweis

Der Berechtigungsnachweis ist ein **vom Leistungsträger (z.B. Jobcenter) oder der Wohnsitzgemeinde ausgestellter behördlicher Nachweis** darüber, dass die betreffende Person berechtigt ist, das Sozialticket zu beziehen. Die Ausgestaltung des Berechtigungsnachweises sowie die Übermittlung an den Kunden liegt im Ermessen der ausstellenden Behörde.

Die **Prüfung der Berechtigung** erfolgt bei Ausgabe bzw. bei Abschluss des Abonnements.

Der Berechtigungsnachweis muss mindestens jährlich ausgestellt werden. Bei Antragsstellung wird die entsprechende Restlaufzeit des Berechtigungsnachweises als Laufzeit des Abonnements hinterlegt. Nach Ablauf dieser Frist müssen Bestandsabonnenten einen neuen Berechtigungsnachweis beim ausgebenden Verkehrsunternehmen vorlegen. Andernfalls kann eine Kündigung des Abonnements durch das Unternehmen erfolgen.

Zum Kauf über Smartphone-App ist ein **Barcode nach VDV KA-Standard vorgesehen**, der persönliche Daten (Name, Geburtsdatum) des Antragstellenden transportiert. Dies ermöglicht perspektivisch einen automatisierten Kaufprozess des Sozialtickets über App mit Prüfung der Berechtigung.

Mit den Leistungsträgern bzw. den Wohnsitzgemeinden ist zu vereinbaren, dass die Berechtigungsnachweise **rechtzeitig zum Vorverkaufsbeginn** bei den Kunden vorliegen.

Datenschutzrechtliche Fragen sind bei der Gestaltung der Berechtigungsnachweise zu beachten. Z.B. dürfen keine weiteren Namen als der des Antragstellenden auf den Nachweisen enthalten sein.

5. Finanzierung und Förderung

5.1 Anforderungen an die Finanzierung

Rabatte auf den Preis des Deutschlandticket erfordern eine **vollständige Tarifauffüllung** auf 49 €/Monat. So muss das Delta zwischen Abgabepreis als Sozialticket und des Deutschlandticket für jedes verkaufte Ticket „spitz“ ausgeglichen werden, da sonst die bundesweite Einnahmenezuscheidung/-aufteilung nicht funktioniert.

Modellbeschreibung

Bisher ist die Landesförderung eine Festbetragsförderung, die nicht an den Ticketabsatz gekoppelt ist. Der Ausgleichsmechanismus zum Deutschlandticket als Sozialtickets muss **auch bei Nachfrageveränderungen funktionieren**.

Das **Finanzierungsrisiko durch Nachfragesteigerungen** bei Einführung eines Sozialtickets lag bisher stets bei der kommunalen Familie. Durch vorliegende Erfahrungen aus Bestandsprodukten und der schrittweisen Umsetzung konnte das Risiko minimiert werden. Durch die Umstellung auf das Deutschlandticket entstehen nun D-Ticket-immanente Nachfrageeffekte in unbekannter Größe, die ein zusätzliches Risiko für die Kommunen darstellen können. Die Dämpfung dieses Risikos für die Kreise und kreisfreien Städte ist anzustreben, vgl. Kap 2.5.

Andererseits unterstützt heute ein großer Teil der Kreise und kreisfreien Städte zusätzlich zur Landesförderung die Bestandsprodukte aus kommunalen Mitteln. Dieser **kommunale Finanzierungsanteil** ist nicht mit vertretbarem Aufwand bezifferbar, da örtlich sehr unterschiedliche Finanzierungsformen verfolgt werden.

5.2 Landesförderung

Die heutige Landesfördermittel von 40 Mio. €/a fließen zukünftig in die Förderung der Bestandsprodukte sowie in die Rabattierung des D-Tickets als Sozialticket ein. Eine entsprechende Aufsplittung der Fördermittel liegt im Ermessen des jeweiligen Förderempfängers. Dies gilt ebenfalls für den Fall, dass die Fördermittel vor Ende der Förderperiode aufgebraucht sind und wie dabei zu verfahren ist.

Eine Anpassung der bestehenden Förderrichtlinie zum Sozialticket in NRW ist hierzu nicht erforderlich.

Dennoch sollte die Landesförderung nach der Einführung des D-Tickets als Sozialticket einer Evaluation unterzogen werden. Es ist zu prüfen, ob zwecks Abwicklung der Förderung der Bestandsprodukte ein neues Verfahren erforderlich ist, das die Vorhaltung eines solchen Produkts und das Nachfragevolumen angemessen berücksichtigt.

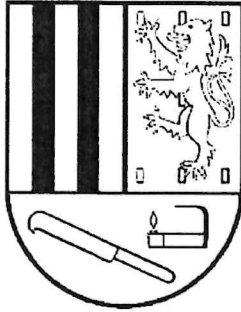
6. Umsetzungszeitpunkt

Folgende Randbedingungen müssen vor Einführung des Produkts erfüllt sein:

- In allen Tariforganisationen in NRW ist eine formelle Beschlussfassung über das Produkt nach gleichen Tarif- und Vertriebsgrundlagen erfolgt und die tarifgenehmigungsrechtlichen Voraussetzungen liegen vor.
- In den Kreisen und kreisfreien Städten sind ebenfalls die entsprechenden kommunalen Beschlussfassungen zur Rabattierung des D-Tickets für Sozialticketberechtigte erfolgt.
- Für den Vertrieb in den personenbedienten Verkaufsstellen sind die organisatorischen Vorkehrungen getroffen, um eine große Zahl von Anträgen anzunehmen und zu bearbeiten.

Modellbeschreibung

Abhängig von den o.g. genehmigungsrechtlichen und vertriebstechnischen Randbedingungen wird die möglichst flächendeckende Einführung des Deutschlandtickets als Sozialticket in NRW zum 01.12.2023 angestrebt. Der Vorverkauf sollte ca. 6 Wochen vor dem ersten Geltungstag starten.



KREISTAG

des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Mobilität	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 0271-333-1168	Datum 1. Februar 2024
Aktenzeichen STAB	Drucksache 13/2024	ö /nö öffentlich

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

**Kooperationsprojekt „Arbeiterschmiede Südwestfalen“
Projektbaustein „Gemeinwohlökonomie“ durch den Kreis Siegen-Wittgenstein**

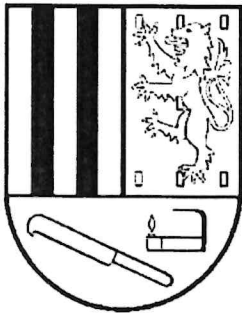
Sachdarstellung:

Die Südwestfalen Agentur GmbH und sechs weitere Institutionen mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein wollen Südwestfalen als attraktive Arbeitgeber-Region bekannter machen und dabei arbeitsteilig vorgehen. Ihr gemeinsames Ziel: Die vielen Unternehmen im wirtschaftsstarken Südwestfalen unterstützen, sich als attraktive Arbeitgeber zu positionieren, um so noch besser neue Mitarbeitende zu gewinnen und etablierte Fachkräfte zu halten.

Die Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Mobilität wird in der Ausschusssitzung am 06.03.2024 das Projektvorhaben vorstellen.

Der Landrat


Andreas Müller



KREISTAG

Des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Amt für Immobilien	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 1814	Datum 15. Februar 2024
Aktenzeichen 16	Drucksache 8/2024	ö /nö öffentlich

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

Übersicht über laufende Straßenbaumaßnahmen an Kreisstraßen sowie an Bundes- und Landesstraßen

Sachdarstellung:

Für die **Kreisstraßen** wird als Anlage 1 die vom Landesbetrieb Straßen NRW erarbeitete Übersicht über die Abwicklung des derzeit laufenden Straßenbauprogramms an den Kreisstraßen mit aktuellen Sachstandsangaben vorgelegt.

Die zuletzt übliche digitale Kartendarstellung ist aktuell nicht verfügbar. Es wird aber angestrebt, dies in Zukunft wieder zu ermöglichen.


Straßenbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen

Die laufenden Baumaßnahmen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen sowie Autobahnen ergeben sich aus dem Verkehrsportal des Landes NRW:

<https://www.verkehr.nrw/>

Hier können die textlichen Informationen zu den einzelnen Straßenbaumaßnahmen angezeigt werden, sobald eine Straßenbaumaßnahme angeklickt wird.

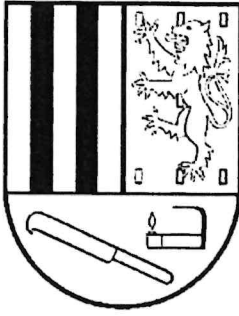
Im Auftrag


Tobias Wein
Dezernent

Abwicklung Kreisstraßenbauprogramm:

- K 6.1+2 Freudenberg, Ortsdurchfahrt Alchen, Deckenerneuerung und Bauwerksinstandsetzung**
→ Baubeginn in 2022
→ Maßnahme ist im Bau, bis auf Restarbeiten abgeschlossen
- K 7.1 Siegen, Kaan-Marienborn bis Abzweig Volnsberg, Deckenerneuerung**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Maßnahme wird ins Förderprogramm 2025 aufgenommen
- K21.1 Freudenberg, Hohenhain bis Hammerhöhe Landesgrenze, Oberbauerneuerung**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Maßnahme ist in Planung
→ Umsetzung in 2024
- K 27.1 Siegen, Dillhütten, Ersatzneubau der Setzer Brücke**
→ Untersuchung verschiedener Neubauvarianten
→ Maßnahme in Planung
- K 33.4 Erndtebrück bis Bad Laasphe-Rüppershausen, Teilstück freie Strecke mit Instandsetzung Brücke über die Deutsche Bahn**
→ Maßnahme bis auf Restarbeiten abgeschlossen
- K 34.3 Bad Laasphe, Rückershausen bis zur L719, Ausbau mit Anlage Rad-/Gehweg**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Umsetzung in 2024
- K 35.1 Bad Laasphe, zum Ilsetal bei Feudingen, Hangsicherung**
→ konsumtiv
→ Umsetzung in 2024
- K 40.2 Bad Berleburg, Elsoff Ri. Schwarzenau, Deckenschichterneuerung Teilstück freie Strecke**
→ konsumtiv
→ Umsetzung Frühjahr 2024
- K 41.1 Bad Laasphe bis Schloss, Deckenerneuerung**
→ Maßnahme ist bis auf Restarbeiten abgeschlossen
- K 42.3 Bad Berleburg-Aue, Ersatzneubau Brücke über die Eder**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Umsetzung der Maßnahme 2024 bis 2025
- K 46.2 Erndtebrück, freie Strecke Balde bis zur K 46/48, Oberbauerneuerung und Brückeninstandsetzung**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Maßnahme wird ins Förderprogramm 2025 aufgenommen
- K 47.3 Bad Berleburg, von Rinthe bis Eichendorf, Deckenerneuerung und Beseitigung Böschungsrutsch**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Umsetzung in 2024

- K 49.5 Erndtebrück, Birkefehl bis K 47, Deckenerneuerung**
→ Bewilligungsbescheid liegt vor
→ Maßnahme ist in Planung
→ Umsetzung in 2024
- K 50.1 Bad Berleburg, L 903-Stedenhof bis Arfeld, Oberbauerneuerung und
Brückeninstandsetzung**
→ Zuschussantrag ist gestellt
→ Umsetzung der Maßnahme 2024
- K 50.3 Bad Berleburg, Arfeld bis Meckhausen, Oberbauerneuerung**
→ Maßnahme ist bis auf Restarbeiten abgeschlossen



KREISTAG

Des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat/Referat/Amt Amt für Immobilien	Telefon-Nummer Dez./Ref./AL 1814	Datum 13. Februar 2024
Aktenzeichen 16	Drucksache 32/2024	ö /nö öffentlich

Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 06.03.2024

Radwege an Kreisstraßen

Sachdarstellung:

In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur am 16.03.2022 wurde zur Drucksache 3/2022 angekündigt, jährlich vornehmlich im 4. Quartal eines Jahres über den Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes entlang der Kreisstraßen zu berichten.

Der Bericht für das Jahr 2022 erfolgte mit der Drucksache 346/2022 in der Sitzung am 07.12.2022. Der Bericht für das Jahr 2023 konnte wegen des Cyberangriffs nicht Ende 2023 erfolgen und wird mit dieser Drucksache nachgereicht.

In den Anlagen 1-3 wird der Sachstand entlang der Kreisstraßen zu den Bereichen Ausbau von Radverkehrsanlagen, Neubau von Radverkehrsanlagen und Markierung von Radschutzstreifen, die sich aus dem Radverkehrskonzept ergeben, dargestellt. Alle Änderungen zu den Darstellungen des Vorjahres sind in der Spalte „Sachstand“ an der roten Schriftfarbe erkennbar.

Im Auftrag


Tobias Wein
Dezernent

Anlage 1: Ausbau von Radverkehrswegen an Kreisstraßen

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID32	Freudenberg	K 1 Plittershagener Straße	180	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID958	Bad Laasphe	K 34 Siegener Straße	453	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID298	Bad Laasphe	K 36 Hesselbacher Straße	94	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID919	Erndtebrück	K 49 Sommerstraße	550	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Könnte im Zuge der Weiterführung des Radweges zwischen Birkelbach und Birkefeld asphaltiert werden.
ID128	Bad Berleburg	K 50 Edertalradweg	1.667	außerorts	Zur weiteren Abstimmung zurückgestellt. Könnte bei möglicher Sanierung der K 50 mit asphaltiert werden.

Radpendleroute
Hauptnetz
Nebennetz

Aus Kapazitätsgründen keine Umsetzung durch den Landesbetrieb möglich. Die Maßnahmen werden zukünftig durch kreiseigene Radwegeplaner gesichtet und betreut.

Anlage 2: Neubau von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID719	Freudenberg	K 1 Hohenhainer Straße	974	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID1115	Netphen	K 4 Siegstraße	239	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Ausbau aus naturschutzrechtlicher Sicht schwierig. Schutzobjekt Auwald Weidenau angrenzend. Kein baulicher separater Radweg aufgrund von Topografie und Naturschutzaufgaben möglich. Fahrrad-Piktogramm auf Fahrbahn möglicherweise als Alternative. Mögliche Ausführung dann Herbst 2024.
ID1156	Siegen	K 4 Siegstraße	310	außerorts	
ID1266	Siegen	K 5 Giersbergstraße	1.121	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID214	Netphen	K 5 Tiefenbachstraße	1.493	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Umsetzungsüberlegungen über Wirtschaftsweg vorliegend. Erste Entwürfe für mögliche Streckenführung vorliegend. Maßnahme soll zusammen mit der Fahrbahnsanierung der K 5 umgesetzt werden. Möglicher Baubeginn 2026.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg

Bau bevorstehend
Planung vorhanden / in Arbeit
Grundstückseigentümer angefragt

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID2003	Freudenberg	K 6 Wirtschaftsweg parallel	1.844	außerorts	Stadt Freudenberg verhandelt Grunderwerb.
ID252	Netphen	K 7 Obere Industriestraße	55	innerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Sinnvoll mit Kreuzungssituation an L729 zusammen zu planen.
ID1216	Siegen	K 9 Höllenwaldstraße	850	außerorts	Im März 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID1215	Siegen	K 14 Höllenwaldstraße	450	außerorts	Im März 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID783	Freudenberg	K 19 Lindenberger Straße	234	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID318	Freudenberg	K 20 Siegerner Straße	664	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Ausführung aus naturschutzrechtlicher Sicht schwierig.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg

Bau bevorstehend
Planung vorhanden / in Arbeit
Grundstückseigentümer angefragt

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID1043	Neunkirchen	K 24 Hohenseelbachstraße	71	innerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Sinnvoll mit Sanierung der Mühlenbergstraße zu verknüpfen.
ID2043	Wilnsdorf	K 25 Einsiedelstraße	1.475	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Grundstückseigentümerakquise laufend. Grunderwerb derzeit nicht im benötigten Umfang möglich.
ID271	Kreuztal	K 26 Kohlenbergstraße	54	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID752	Netphen	K 29 Sohlbacher Straße	756	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID369	Hilchenbach	K 31 Grunder Straße	2.605	außerorts	Planung und Betreuung durch Stadt Hilchenbach Grunderwerbssituation in Klärung. Grunderwerb soll über Gestattungen gesichert werden. Verhandlungen laufend.

Radpenderroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg

Bau bevorstehend
Planung vorhanden / in Arbeit
Grundstückseigentümer angefragt

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID708	Hilchenbach	K 31 Ginsburgstraße	509	innerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID709	Hilchenbach	K 31 Ginsburgstraße	1.088	außerorts	Maßnahmenvertrag mit Straßen NRW geschlossen. Planungsauftrag ist an ein externes Planungsbüro im Sommer 2022 vergeben worden. Gründerwerb und Planungen laufend. Förderantragsstellung für Mai 2024 vorgesehen. Möglicher Baubeginn 2025.
ID364	Hilchenbach	K 31 Am Zollposten	27	außerorts	
ID101	Erndtebrück	K 33 Dillstraße	1.915	außerorts	
ID408	Bad Laasphe	K 33 Dillstraße	2.120	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID2135	Bad Laasphe	K 33 Zum Dille	426	außerorts	Grundstückseigentümerakquise laufend. Gründerwerb derzeit nicht im benötigten Umfang möglich.
ID2136	Bad Laasphe	K 33 Zum Dille	267	außerorts	
ID957	Bad Laasphe	K 34 Siegerner Straße	967	außerorts	Planung seit 2007 vorliegend. Gründerwerbsverhandlungen abgeschlossen. Baubeginn 2024.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg

Bau bevorstehend
Planung vorhanden / in Arbeit
Grundstückseigentümer angefragt

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID959	Bad Laasphe	K 34 Siegerner Straße	448	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID824	Bad Berleburg	K 42 Hellweg	593	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID144	Bad Berleburg	K 42 Jagdhäuser Straße	4.440	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Umsetzung aus naturschutzrechtlichen Gründen möglicherweise schwierig.
ID880	Erndtebrück	K 45 Jägersgrund	698	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend. Gründerwerb derzeit nicht im benötigten Umfang möglich.
ID246	Erndtebrück	K 45 Rinther Straße	1.222	außerorts	
ID243	Bad Berleburg	K 45 Rinther Straße	480	außerorts	
ID879	Bad Berleburg	K 45 Rinther Straße	654	außerorts	
ID878	Bad Berleburg	K 45 Rinther Straße	385	außerorts	

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg

Bau bevorstehend
Planung vorhanden / in Arbeit
Grundstückseigentümer angefragt

Index_Nr	Kommune	Straßenname	Länge in m	Lage	Sachstand
ID118	Bad Berleburg	K 47 Altmühlbachtal	580	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID884	Bad Berleburg	K 47 Altmühlbachtal	226	innerorts	
ID883	Bad Berleburg	K 47 Altmühlbachtal	469	innerorts	
ID229	Bad Berleburg	K 47 Altmühlbachtal	76	außerorts	
ID906	Erndtebrück	K 49 Birkefelder Straße	314	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Noch keine Rückmeldung zur weiteren Planung vorliegend.
ID920	Erndtebrück	K 49 Sommerstraße	307	außerorts	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Rückmeldung zu Planungsentwurf vorliegend. Grundstückseigentümerakquise laufend. Gründerwerb derzeit nicht im benötigten Umfang möglich.
ID221	Erndtebrück	K 49 Birkefelder Straße	1.113	außerorts	
ID173	Bad Berleburg	K 49 Birkefelder Straße	1.866	außerorts	

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg

Bau bevorstehend
Planung vorhanden / in Arbeit
Grundstückseigentümer angefragt

Anlage 3: Markierung von Radschutzstreifen an Kreisstraßen

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID54	Netphen	K 4 Siegstraße Dreis-Tiefenbach	626	Bereits fertiggestellt.
ID2154	Freudenberg	K 6 Seelbacher Straße Alchen	2.441	Fertigstellung nach abgeschlossener Deckensanierung. Markierung in 2023. Decke muss möglicherweise wegen fehlerhaftem Einbau nochmals erneuert werden. Markierung dann im Anschluss möglich.
ID400	Freudenberg	K 8 Meiswinkler Straße Oberholzklau	115	Umsetzung nicht möglich, Mindestbreite nicht gegeben.
ID1048	Burbach	K 12 Gilsbacher Straße Wahlbach	200	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
R_ID290	Bad Laasphe	K 17 Lindenfelder Weg Banfe	844	Im Okt. 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID782	Freudenberg	K 19 Lindenberger Straße Lindenberg	527	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
ID658	Wilnsdorf	K 25 Einsiedelstraße Wilnsdorf	45	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Sinnvoll zusammen mit Kreuzungssituation an B54 zu gestalten.
ID59	Netphen	K 32 Am Bernstein (Bahnhofstraße) Netphen	94	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Sinnvoll zusammen mit Kreuzungssituation an L729 zu gestalten.
ID2144	Erndtebrück	K 33 Herrenseifen Erndtebrück	399	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Umsetzung war für Oktober 2022 vorgesehen. Markierung wurde von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID2145	Erndtebrück	K 33 Hachenbergstraße Erndtebrück	159	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Maßnahme ist angeordnet. Umsetzung war für Oktober 2022 vorgesehen, nun Umsetzung ab April 2023. Markierung 2023 aufgetragen.
ID885	Erndtebrück	K 33 Hachenbergstraße Erndtebrück	61	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Maßnahme ist angeordnet. Umsetzung war für Oktober 2022 vorgesehen, nun Umsetzung ab April 2023. Markierung 2023 aufgetragen.
ID417	Erndtebrück	K 33 Hachenbergstraße Erndtebrück	42	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Maßnahme ist angeordnet. Umsetzung war für Oktober 2022 vorgesehen, nun Umsetzung ab April 2023. Markierung 2023 aufgetragen.
ID590	Erndtebrück	K 33 Wabrichstraße Erndtebrück	773	Umsetzung nicht möglich, Mindestbreite nicht gegeben.
ID946	Bad Laasphe	K 33 Zum Dille Rüppershausen	158	Mit Deckensanierung in 2022 umgesetzt.

Radpenderroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID342	Bad Laasphe	K 34 Siegener Straße Rückershausen	321	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
ID342	Bad Laasphe	K 34 Siegener Straße Oberndorf	835	Markierungsmaßnahmen nach Deckensanierung.
ID955	Bad Laasphe	K 35 Zum Ilsetal Feudingen	336	Umsetzung nicht möglich, Mindestbreite nicht gegeben.
ID956	Bad Laasphe	K 35 Zum Ilsetal Feudingen	379	Umsetzung nicht möglich, Mindestbreite nicht gegeben.
R_ID89	Bad Laasphe	K 35 Hohler Weg Feudingen	620	Im Okt. 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.

Radpenderroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
R_ID284	Bad Laasphe	K 35 Im Boden Rückershausen	341	Im Okt. 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
R_ID276	Bad Laasphe	K 41 Schloßstraße Bad Laasphe	433	Markierungsmaßnahmen nach Deckensanierung in 2023. Markierung wurde von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.
ID894	Erndtebrück	K 42 Schameder Straße Schameder	350	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
R_ID97	Erndtebrück	K 42 Dammstraße Birkefehl	198	Im Okt. 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.

Radpenderroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID825	Bad Berleburg	K 42 Hellweg Wingeshausen	339	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
R_ID143 R_ID145 R_ID353	Bad Berleburg	K 43 An der Struthwiese / Am Kohlrücken Schwarzenau	1.760	Im Okt. 2022 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
ID172	Erndtebrück	K 49 Birkefehle Straße Birkefehl	348	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID122	Bad Berleburg	K 45 Rinther Straße Rinthe	749	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
ID877	Bad Berleburg	K 45 Neue Straße Hemschlar	808	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
ID2142	Erndtebrück	K 46 Melbacher Straße Melbach	1.463	Umsetzung wegen geringem Verkehrsaufkommen zurückgestellt.
ID380	Erndtebrück	K 49 Sommerstraße Birkelbach	865	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Markierung in Rahmen der Fahrbahndeckensanierung 2023 aufgetragen.

Radpenderroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

Index_Nr	Kommune	Straßenname / Lage	Länge in m	Sachstand
ID549	Bad Berleburg	K 51 Im Oberdorf Wemlighausen	530	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Förderantragsstellung Mai 2024. Mögliche Ausführung Herbst 2024. Markierungsplan bisher nicht vorliegend. Kreiseigener Radwegeplaner übernimmt Planung, Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme.
ID240	Bad Berleburg	K 53 Auf der Zäune Beddelhausen	439	Im Nov. 2021 an den Radverkehrsbeauftragten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weitergeben. Maßnahme ist angeordnet. Umsetzung war für Oktober 2022 vorgesehen, nun Umsetzung ab April 2023. Markierung 2023 aufgetragen.

Radpendlerroute
Hauptnetz
Nebennetz
Zusatzauftrag Freudenberg
Konzept Wittgenstein

Markierung aufgetragen
Markierung bevorstehend
Spätere Umsetzung
Keine Umsetzung

