

## Übersicht

über die gefassten Beschlüsse in der 14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises am 26.02.2024:

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungser- gebnis
	<b>Öffentlicher Teil</b>		
1.	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten  Niederschrift über die 13. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 29.11.2023	Kenntnisnahme  anerkannt	
1.1.	Niederschrift über die 4. Gemeinschaftssitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 07.11.2023	anerkannt	
2.	Bürgerantrag Dr. Peter Lorscheid: RadPendlerRoute Hennef-Eitorf	B.-Nr.: 50/24 Zustimmung zum Beschlussvorschlag	Einstimmig Seite 8
3.	Kreisverkehrsanlage Kaiser-Wilhelm-Platz (L333/L16); Vortrag des Gutachters der Stadt Siegburg	Kenntnisnahme	
4.	Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Verkehre	B.-Nr.: 51/24 Zustimmung zum Beschlussvorschlag	Einstimmig Seite 10/11

5.	Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS)	B.-Nr.: 52/24 Zustimmung zum Beschlussvorschlag	Einstimmig Seite 11
6.	Kreiswettbewerb 2024 "Unser Dorf hat Zukunft"; Bestellung der Bewertungskommission	B.-Nr. 53/24 Abstimmung über geänderten Beschlussvorschlag	Einstimmig Seite 12
7.	Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt (gpaNRW) über die überörtliche Prüfung 2022/2023; hier: Ziffer 8 des gpa-Gesamtberichts bzw. Ziffern 111-140 der Stellungnahme der Verwaltung	B.Nr.: 54/24 Zustimmung zum Beschlussvorschlag	Einstimmig Seite 15
8.	Mitteilungen und Anfragen		
8.1.	Vorbereitung Öffentliche Dienstleistungsaufträge für Verkehrsleistungen ab Dezember 2026	Kenntnisnahme	
8.2.	ÖPNV-Gesamtbericht des Rhein-Sieg-Kreises für 2022 gemäß Art. 7 der EU-Verordnung 1370/2007	Kenntnisnahme	
8.3.	Schnellbusse im Rhein-Sieg-Kreis	Kenntnisnahme	
8.4.	Evaluation Fahrradmietsystem	Kenntnisnahme	
8.5.	Dauerzählstellen für den Radverkehr, Ergebnisse des Jahres 2023	Kenntnisnahme	
8.6.	Ankündigung der (Neu)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen	Kenntnisnahme	

8.7.	NEILA Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler - Verlängerung des Projektes bis Ende 2024-	Kenntnisnahme	
8.8.	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	Kenntnisnahme	
	<b>Nichtöffentlicher Teil</b>		
9.	Mitteilungen und Anfragen		

## Niederschrift

über die gefassten Beschlüsse in der 14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises am 26.02.2024:

---

**Sitzungsbeginn:** 16:00 Uhr  
**Sitzungsende:** 17:12 Uhr  
**Ort der Sitzung:** Kreistagssaal  
**Datum der Einladung:** 15.02.2024  
**Einladungsnachtrag vom:**

### Anwesende Mitglieder:

#### Kreistagsfraktion CDU

Herr Dirk Beutel

Herr Hans-Joachim Ewald Vertretung für Herrn Marcus Kitz

Herr Franz Gasper

Herr Oliver Krauß

Frau Daniela Ratajczak Vertretung für Frau Sabrina Gutsche

Herr Florian Westerhausen

#### Kreistagsfraktion GRÜNE

Herr Horst Becker

Herr Michael Schroerlücke

Frau Jasmin Sowa-Holderbaum

Herr Ingo Steiner Vorsitzender

Herr Karl-Otto Stiefelhagen

Herr Wilhelm Windhuis

#### Kreistagsfraktion SPD

Frau Gabriele Jaax Vertretung für Herrn Denis Waldästl

Frau Ute Krupp

Herr Nils Suchetzki

Herr Dietmar Tendler

Herr Achim Tüttenberg

#### Kreistagsfraktion FDP

Herr Felix Keune

Herr Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

Sachkundige/r Bürger/innen CDU

Herr Theodor Heck                      Vertretung für Herrn Christian Sieberg  
 Herr Ingo Hellwig                      Vertretung für Herrn Werner Seifert  
 Frau Angelina Keuter  
 Herr Guido Koch  
 Herr Hans Peter Müller  
 Herr Christian Stock

Sachkundige/r Bürger/innen GRÜNE

Herr Martin Zieroth                      Vertretung für Frau Lisa Anschütz

Sachkundige/r Bürger/innen SPD

Herr Otis Henkel                      Vertretung für Frau Hanna Nora Meyer

Schriftführer/in

Frau Birgit Engelberth  
 Frau Elke Sturm-Herkenrath

**Entschuldigt fehlten:**

Kreistagsfraktion CDU

Frau Sabrina Gutsche  
 Herr Marcus Kitz  
 Herr Christian Sieberg

Kreistagsfraktion GRÜNE

Frau Lisa Anschütz

Kreistagsfraktion SPD

Frau Hanna Nora Meyer  
 Herr Denis Waldästl

Kreistagsfraktion AfD

Herr Bernhard Schindler

Kreistagsmitglied DIE LINKE

Frau Katharina Blank

Sachkundige/r Bürger/innen CDU

Herr Werner Seifert

Vertreter/-innen der Verwaltung:

Herr Hahlen           Umweltdezernent  
 Frau Rosenstock    Leitung Referat Wirtschaftsförderung und  
                                   strategische Kreisentwicklung  
 Herr Andres           Leitung Stabsstelle Kreisstraßenbau, Liegenschaften,  
                                   Grunderwerb  
 Herr Paßgang        Leitung Straßenverkehrsamt  
 Herr Dr. Berbuir    Leitung der Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
 Herr Dr. Groneck    Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
 Herr Habedank      Stabsstelle Verkehr und Mobilität

Gäste:

Herr Oguz Can Cekin, Leitung Amt für Mobilität und Infrastruktur der Stadt Siegburg  
 Herr Dipl. Ing. Küßner, Abteilungsleitung Verkehrstechnik der BERNARD Gruppe ZT  
 GmbH.

Herr Schuppius      Inklusionsfachbeirat

14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 26.02.2024		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

## Öffentlicher Teil

	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	
--	---	--

Der Vorsitzende, KTM Steiner, eröffnete die 14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr und stellte den form- und fristgerechten Versand der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Er begrüßte die Gäste zu TOP 3, Herrn Oguz Can Cekin vom Amt für Mobilität und Infrastruktur der Stadt Siegburg sowie Herrn Dipl. Ing Axel Küßner, Abteilungsleitung Verkehrstechnik der BERNARD Gruppe ZT GmbH. Des Weiteren begrüßte er die Mitglieder des Ausschusses, den Vertreter des Inklusionsbeirats, Herrn Schuppius sowie die Vertreter der Verwaltung.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass die Niederschrift zur 4. Gemeinschaftssitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg am 07.11.2023, versandt am 30.11.2023, noch anzuerkennen sei. Die Tagesordnung wurde einvernehmlich um den TOP 1.1 „Niederschrift zur 4. Gemeinschaftssitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg“ erweitert.

Weitere Änderungswünsche zur Tagesordnung bestanden nicht. Die Tagesordnung wird in der erweiterten Form anerkannt.

1	Niederschrift über die 13. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 29.11.2023	
---	--	--

Es gab keine Einwände zur Niederschrift. Die Niederschrift wurde anerkannt.

1.1	Niederschrift über die 4. Gemeinschaftssitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 07.11.2023	
-----	---	--

Es gab keine Einwände zur Niederschrift. Die Niederschrift wurde anerkannt.

2	Bürgerantrag Dr. Peter Lorscheid: RadPendlerRoute Hennef-Eitorf	
---	---	--

KTM Becker stellte fest, dass die Vorlage im Wesentlichen dem Bürgerantrag entspreche. Abstimmungsbedarf werde noch bei den Wegeführungen über die Brücken gesehen.

KTM Tandler dankte Herrn Dr. Lorscheid für den gut ausgearbeiteten Bürgerantrag und unterstrich das Anliegen.

KTM Krauß schloss sich seinem Vorredner an.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr fasste sodann folgenden Beschluss:

B.-Nr.  
50/24

Der Ausschuss für Planung und Verkehr nimmt die Ausarbeitungen des ADFC zur Kenntnis und bedankt sich ausdrücklich für das ehrenamtliche Engagement. Die Verwaltung wird beauftragt, die Achse Hennef-Eitorf gemeinsam mit den beiden Kommunen im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten und unter Einbeziehung des ADFC weiter zu entwickeln.

Abst.-  
Erg.:

einstimmig

3	Kreisverkehrsanlage Kaiser-Wilhelm-Platz (L333/L16); Vortrag des Gutachters der Stadt Siegburg	
---	---	--

Herr Oguz Can Cekin, Leiter des Amtes für Mobilität und Infrastruktur der Stadt Siegburg stellte sich kurz vor und informierte zum Sachstand des Projektes. Er teilte mit, dass die Durchführung der Maßnahme in der Sitzung des Mobilitätsausschusses der Stadt Siegburg am 20.02.2024 beraten und einer Fortführung der Planungen des Kreisverkehrs, wie in der Simulation dargestellt und gemäß der vorliegenden Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb zugestimmt, worden sei.

Herr Dipl. Ing. Axel Küßner, Abteilungsleitung Verkehrstechnik der BERNARD Gruppe ZT GmbH stellte die Simulationsergebnisse an Hand der als **Anlage 1** beigefügten Präsentation vor.

KTM Krauß dankte für die umfangreichen Informationen zur beabsichtigten Maßnahme und bat um Auskunft, ob

- mit der Umsetzung auch Grunderwerb verbunden sei,
- der Fußgängerverkehr bei der Simulation berücksichtigt worden sei,

- die Maßnahme die an der Kreuzung befindliche Tankstelle tangiere.

KTM Becker fragte nach, ob geprüft worden sei, den an der Bonner Straße befindlichen Kreisel mit in die Planungen aufzunehmen und durch den Bau einer Rechtsabbiegerspur auf die Konrad-Adenauer-Allee einen Rückstau von Fahrzeugen in die Wilhelmstraße abzumildern.

KTM Gasper erkundigte sich nach dem Durchmesser des geplanten Kreisels und fragte nach, ob alternativ geprüft wurde, die Verkehrsanlage mittels einer optimierten Ampelschaltung leistungsfähiger zu machen.

Herr Cekin teilte mit, dass für die Umsetzung der geplanten Maßnahme kein Grunderwerb erforderlich sei. Die Frage der Rechtsabbiegespur von der Bonner Straße auf die Konrad-Adenauer-Allee sei bereits in vorangegangenen Untersuchungen beleuchtet worden und habe verkehrstechnisch keinen Mehrwert gezeigt, so dass man diese nunmehr nicht mehr in der Simulation berücksichtigt habe.

Herr Küßner antwortete, dass er zum Durchmesser der Verkehrsanlage ad hoc keine genauen Angaben machen könne. Der Fußgängerverkehr sei bei der Verkehrszählung betrachtet und bevorrechtigt zum Fahrzeugverkehr bei der Simulation berücksichtigt worden. Damit seien alle Verzögerungseffekte, die durch Fußgänger entstehen in die Auswertung mit eingeflossen. Hinsichtlich der Frage zur optimierten LSA-Steuerung sei festzustellen, dass ein grundsätzlich überlasteter Knotenpunkt in der Konstellation mit zwei weiteren Knotenpunkten nicht durch eine LSA-Steuerung wesentlich leistungsfähiger werde.

KTM Beutel stellte fest, dass in der Simulation der Abfluss und Zufluss Richtung BAB nicht berücksichtigt worden sei und bei der Zusammenführung zweier Fahrspuren vor dem Kreisel die Frage nach dem Umgang mit der vorhandenen Fahrradspur zu klären sei.

Herr Hahlen dankte für die Vorstellung der Maßnahme im Ausschuss. Im Hinblick auf den ÖPNV bat er um Auskunft, ob nach dem Umbau des Kreisels in der geplanten Form bei Feststellung einer Verschlechterung der Verkehrssituation für den ÖPNV, die vorgestellte Nachrüstung einer LSA-Anlage kurzfristig möglich sei.

Herr Küßner erläuterte zum Zu- und Abfluss Richtung BAB und Sankt Au-

gustin, dass man nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb NRW und der Stadt von einer Aufnahme dieser Bereiche in die Simulation abgesehen habe. Die Überlastungssituation zu den Verkehrsspitzenzeiten und der hohe Verkehrsdruck sei in der Simulation berücksichtigt worden. Der Umgang mit der Fahrradspur sei Gegenstand der weiteren baulichen Planungen und werde im Hinblick auf die Verkehrssicherheit insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer beleuchtet.

Die Nachrüstung einer LSA-Anlage sei bei entsprechender tiefbautechnischer Vorbereitung (wie in der Handlungsoption zwei dargestellt und von der Stadt vorgesehen) in kurzer Zeit möglich.

Herr Cekin ergänzte die Ausführungen dahingehend, dass als Teil der Aufgabenstellung im Vorfeld zu prüfen gewesen sei, an welchen Stellen eine Teilsignalisierung sinnvoll sei. Das nunmehr vorgestellte Ergebnis zeige die optimierte Lösung.

Der Ausschuss nahm die Ausführungen zur Kenntnis.

4

Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Verkehre

Der Ausschuss für Planung und Verkehr folgte ohne vorherige Aussprache dem Beschlussvorschlag der Verwaltung und fasste folgenden Beschluss:

B.-Nr.  
51/24

Auf der Grundlage der dargestellten Eckpunkte wird die Verwaltung beauftragt:

1. den On-Demand-Verkehr in Neunkirchen-Seelscheid in der bisherigen Form mit Auslaufen der Förderung zu beenden.
2. den On-Demand-Verkehr in Neunkirchen-Seelscheid in Abstimmung mit der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) auf die Einführung des neuen Hintergrundsystems der Mobilitätsplattform der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) vorzubereiten und gemäß den in dieser Vorlage genannten Eckpunkten 1 bis 8 einen perspektivischen Vorschlag für einen kreisweiten einheitlichen On-Demand-Verkehr unter der Dachmarke „Rhesi“ zu unterbreiten.
3. zur Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 19.06.2024 einen detaillierten Umsetzungsvorschlag inklusive eine Kostenprognose für die Fortführung des neu organisierten On Demand-Verkehrs in Neunkirchen-Seelscheid in Abstimmung mit der Gemeinde

Neunkirchen-Seelscheid ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 vorzulegen.

4. zu prüfen, ob und mit welchen Kosten der bestehende AST-Verkehr in Bornheim bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 in einen On-Demand-Verkehr überführt und ebenfalls in das neue Hintergrundsystem der RVK integriert werden kann.
5. eine sukzessive Überführung der bestehenden AST-Verkehre und TaxiBus-Verkehre im Kreisgebiet auf die Mobilitätsplattform der RVK vorzubereiten.
6. darauf zu achten, dass eine Überführung in das angekündigte landesweite On-Demand-Hintergrundsystem möglich ist, damit entsprechende Fördermittel für den Rhein-Sieg-Kreis beantragt werden können.

Abst.-

Erg.:

einstimmig

5	Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS)	
---	--	--

Der Ausschuss für Planung und Verkehr folgte dem Beschlussvorschlag der Verwaltung und fasste folgenden Beschluss:

B.-Nr.

52/24

Der Ausschuss für Planung und Verkehr beauftragt die Verwaltung, beim Verkehrsministerium des Landes NRW und der AGFS den als **Anhang** beige-fügten Verlängerungsantrag einzureichen.

Abst.-

Erg.:

einstimmig

6	Kreiswettbewerb 2024 "Unser Dorf hat Zukunft"; Bestellung der Bewertungskommission	
---	--	--

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass zwischenzeitlich noch weitere Mitglieder bzw. Stellvertreter für die Bewertungskommission benannt wurden, die zum Zeitpunkt der Versendung der Einladungsunterlagen zur Sitzung noch nicht bekannt waren. So habe die

- SPD-Kreistagsfraktion

- Herrn Paul Lägel als Stellvertreter,
- Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN  
Frau Vizelandrätin Michaela Balansky als ordentliches Mitglied  
Frau Lisa Anschütz als Stellvertreterin  
Herrn Wilhelm Windhuis als Stellvertreter
  - Der Beirat der Unteren Naturschutzbehörde  
Herrn Hans Werner Rauer

benannt.

Aufgefallen sei, dass die AfD-Kreistagsfraktion statt eines ordentlichen Mitglieds drei Mitglieder benannt habe, die diese Aufgabe im Wechsel wahrnehmen sollen. Zur Klarheit schlage er vor, dass die AfD-Kreistagsfraktion hier nur ein ordentliches Mitglied benennen solle und dies bis zur Sitzung des Kreisausschusses festlege. Da kein Vertreter der Fraktion anwesend sei, werde für die Beschlussfassung heute davon ausgegangen, dass Herr Heinz Schäfer als ordentliches Mitglied und die übrigen drei als Stellvertretungen benannt seien.

KTM Krauß äußerte Bedenken gegen eine derartige Änderung des Beschlussvorschlags. Da kein Vertreter der AfD-Kreistagsfraktion anwesend sei, werde sich seine Fraktion enthalten müssen.

Der Vorsitzende schlug vor, über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abzustimmen mit Ausnahme der Nennung für die AfD-Kreistagsfraktion und diese aufzufordern bis zur Sitzung des Kreisausschusses ein ordentliches Mitglied zu benennen.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr fasste sodann folgenden geänderten Beschluss:

B.-Nr.  
53/24

Dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nebst den nachbenannten Mitgliedern und Stellvertretern wird zugestimmt mit Ausnahme des Vorschlags der AfD-Kreistagsfraktion. Die AfD-Kreistagsfraktion wird gebeten, bis zur Sitzung des Kreisausschusses ein ordentliches Mitglied und die entsprechenden Stellvertreter zu benennen.

Abst.-  
Erg.:

einstimmig

7

Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt (gpaNRW) über die überörtliche Prüfung 2022/2023; hier: Ziffer 8 des gpa-Gesamtberichts bzw. Ziffern 111-140 der Stellungnahme der Verwaltung

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass es zu diesem TOP seitens der CDU-Kreistagsfraktion sowie der Kreistagsfraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN um Beantwortung einiger Fragen gebeten wurde.

Herr Hahlen informierte über die folgenden Fragestellungen, die sich jeweils auf Ziffer 8 des gpa-Gesamtberichts bezogen. Die Beantwortung erfolgte jeweils durch Herrn Andres.

Frage zu Feststellung Nr. 1 (F1) Nr. 111 (Seite 295):

Seit wann besteht die öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Land NRW? Wann wurde und wird sie verlängert?

Antwort: Der erste beim Kreisstraßenbau aktenkundige Unterhaltungs- und Instandsetzungsvertrag (UI-Vertrag) zur Übertragung von Aufgaben der Straßenunterhaltung und Verwaltung sei noch vor der kommunalen Neuordnung zwischen dem Siegkreis und dem LVR im Jahr 1963 geschlossen worden. Die Verträge wurden über die Jahre aufgrund von Gesetzesänderungen immer mal wieder angepasst, der aktuelle Vertrag datiere aus dem Jahr 2005. Grundlage des Vertrages sei ein Leistungsheft zum Straßenbetriebsdienst, das durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr rausgegeben worden sei. Die Vorlage des Leistungsheftes stamme aus dem Jahre 2004.

Der Vorsitzende bat ergänzend um Auskunft, ab wann eine Kündigung der Verträge möglich sei.

Antwort: Herr Andres erwiderte, dass eine Kündigung in 2024/2025 nicht möglich sei, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Weitere Frage zu Feststellung Nr. 1 (F1) Nr. 111 (Seite 295):

Aufgrund welcher Parameter bewertet die Verwaltung die Zusammenarbeit als erfolgreich und zweckdienlich?

Antwort: Zu den Aufgaben des Landesbetriebes gehörten die Streckenkontrolle, mit dem Ausbessern von Schadstellen, die **Verkehrssicherungspflicht**, das Mähen der Bankette und Seitenflächen, die Entsorgung von Müll, das Reinigen der Straße, die Kontrolle von Gefahrenbäumen sowie

das Pflegen und Fällen von Bäumen und Gefahrenbäumen, die Bauwerks-Brückenprüfung und deren Kontrolle, die Durchführung von Verkehrszählungen, das Umsetzen von Anordnungen (d. h. die Anpassung von Verkehrszeichen), die Teilnahme an Verkehrsschauen und die Reparatur von Unfallschäden.

Diese Arbeiten würden durch den Landesbetrieb eigenständig für den Kreis rechtssicher und in der Regel ordnungsgemäß durchgeführt oder auch auf Anforderung kurzfristig und zuverlässig erledigt. Haftungsansprüche Dritter wegen beispielsweise Verstößen gegen die Verkehrssicherungspflicht würden über den Landesbetrieb abgedeckt.

Frage zu F 1.2; Nr. 113 (Seite 296):

Wurde die Wirtschaftlichkeitsprüfung bereits durchgeführt? Falls nein: Wann wird sie durchgeführt werden? Falls ja: Was sind die Ergebnisse?

Antwort: Die letzte interne Wirtschaftlichkeitsüberprüfung liege bereits viele Jahre zurück. Dennoch habe die GPA festgestellt, dass die Unterhaltungsarbeiten des Kreises kostengünstig erfolgen würden. Unabhängig davon sei eine Wirtschaftlichkeitsüberprüfung für das Jahr 2024 vorgesehen, diese solle im Anschluss alle fünf Jahre wiederholt werden.

Frage zu F3 ff; Nr. 116 ff (Seite 297 ff) –Straßendatenbank-:

Wie ist der Sachstand zum Aufbau der eigenen Datenbank?

Sind eine kreiseigene Kontrolle und Verwaltung der Verkehrsflächen möglich? Wenn nein, aus welchen Gründen nicht? Wenn ja, wann ist damit zu rechnen?

Antwort: Der Kreis nutze bereits seit vielen Jahren zur Datenpflege Excel-Dateien. Diese sollen durch die Straßendatenbank sinnvoll und auch grafisch ergänzt bzw. ersetzt werden. Bisher seien 70 km der Kreisstraßen digitalisiert worden. Dieses und nächstes Jahr würden weitere 70 km dazu kommen, sodass die Digitalisierung 2026 abgeschlossen werde.

Bezüglich der Frage zur eigenen Kontrolle werde so verfahren, dass der Kreis im Rahmen seiner Außendiensttätigkeit, bspw. zur Aufstellung des Markierungs- oder Instandsetzungsprogramms die Kreisstraßen kontrolliere und abfahre. Auffälligkeiten würden aufgegriffen. Es werde jedoch keine regelmäßige und zu protokollierende Streckenkontrolle durchgeführt und der Kreis übernehme auch nicht die Verkehrssicherungspflicht. Der Kreis habe auf beiden Rheinseiten zwischen Much / Windeck und Swisttal eine Streckenlänge von knapp 260 km zu betreuen. Für die Betreuung mit eigenem Personal müssten zusätzliche Mitarbeitende und Fahrzeuge angeschafft werden.

Diese Aufgaben, insbesondere die Verkehrssicherungspflicht, würden über den Straßenbetrieb NRW abgedeckt.

Wie ist der Sachstand zur angestrebten Vereinbarung mit Straßen.NRW bezüglich des erweiterten Zuganges zur Straßendatenbank von Straßen.NRW?

Antwort: Der Kreis hat durch den Landesbetrieb einen Zugang zur der Software / Datenbank NWSIB, diese ist zweckdienlich und sinnvoll. Darüber hinaus erhält der Kreis jetzt nach Abstimmung mit der GPA jährlich eine Excel-Datei mit Streckenlängen, Abschnitten usw. der Kreisstraßen ohne grafische Unterstützung. Diese Datei habe jedoch aufgrund des Aufbaus keinerlei Mehrwert für den Kreis.

Zu F9 ff; Nr. 136ff, (Seite 317 ff) –Straßenbegleitgrün- unter Bezugnahme zur Frage zu F3:

Antwort: In der eigenen Datenbank des Kreises werden Busbuchten, Radwege, die Fahrbahnen und auch das Straßenbegleitgrün erfasst. Nach Empfehlung des GPA solle das Straßenbegleitgrün mehr geprüft werden. Dies habe jedoch keinen Mehrwert für den Kreis, da es sich nicht um Ausgleichsflächen handele, die separat in einem entsprechenden Kataster geführt würden. Unter dem Straßenbegleitgrün würden lediglich Böschungsflächen, Mulden und dergleichen gefasst, die von Straßen.NRW im Rahmen der Beauftragung gepflegt und gewartet werden müssten.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr fasste sodann folgenden Beschluss:

B.-Nr.  
54/24

Der Ausschuss für Planung und Verkehr schließt sich den Ausführungen der Verwaltung an. Er empfiehlt dem Rechnungsprüfungsausschuss, die Stellungnahme der Verwaltung zu dem Bericht der gpaNRW, hier die Ziffern 111-140, zu beschließen.

Abst.-  
Erg.:

einstimmig

8.1	Vorbereitung Öffentliche Dienstleistungsaufträge für Verkehrsleistungen ab Dezember 2026	
-----	--	--

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

8.2	ÖPNV-Gesamtbericht des Rhein-Sieg-Kreises für 2022 gemäß Art. 7 der EU-Verordnung 1370/2007	
-----	---	--

KTM Krauß nahm den Bericht zum Anlass und gedachte des plötzlichen Todes von Herrn Guido Oettershagen und würdigte seine Verdienste um den ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis.

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

8.3	Schnellbusse im Rhein-Sieg-Kreis	
-----	----------------------------------	--

KTM Tandler dankte der Verwaltung für die aussagekräftige Vorlage zur Thematik. Er begrüße das große Angebot an Schnellbuslinien. Aktuell beschäftige sich auch go.Rheinland mit der Thematik. In der Vorlage zur Sitzung des Hauptausschusses von goRheinland seien 18 förderfähige Linien im Gebiet von go.Rheinland markiert worden. Mit Blick auf die Kommunen, die über keine Anbindung an den Schienenverkehr verfügten, sei deren Attraktivität gerade durch die Schnellbusanbindungen gestiegen.

In diesem Zusammenhang werde darum gebeten, die als förderfähig markierten Linien einmal zu prüfen. Er stellte fest, dass die bisherige SB 55 - jetzt Linie 117 - von Wahn über Niederkassel nach Bonn Hbf nicht aufgeführt sei und fragte nach dem Grund.

Herr Dr. Berbuir antwortete, dass diese Linie nicht aufgeführt sei, da sie nicht den Förderkriterien von go.Rheinland entspreche. Daher habe man die Bezeichnung SB 55 in Linie 117 geändert. Dies perspektivisch mit Blick auf die künftige Linie 17.

KTM Krupp machte auf eine fehlende und als notwendig erachtete Schnellbusverbindung im linksrheinischen Bereich von Weilerswist über Swisttal-

Heimerzheim nach Bonn aufmerksam. Weilerswist mit einer stark wachsenden Einwohnerzahl sei insbesondere in Richtung Bonn nicht gut angeschlossen. Eine Schnellbusverbindung würde auch für die Einwohner in Swisttal einen Mehrwert bedeuten und die Nutzung des ÖPNV deutlich attraktiver machen.

Herr Dr. Groneck erläuterte, dass im Rahmen des Förderprojektes Lead City das Busangebot von Heimerzheim Richtung Bonn deutlich intensiviert wurde. Das Angebot habe sich hier im Vergleich zu 2019 fast verdoppelt. Dabei würden die größeren Ortschaften in Swisttal bedient. Änderungen an der Linienführung würden im gleichen Zuge dazu führen, dass Kürzungen bei den aktuell angebotenen Ortschaften vorgenommen werden müssten. Seinerzeit sei man im Zuge der Prüfung der Schnellbusverbindung zu dem Ergebnis gelangt, die aktuelle Zwischenortsbedienung aufrecht zu erhalten. Eine Verbindung zwischen Weilerwist und Swisttal-Heimerzheim werde auch von Seiten der Verwaltung als sinnvoll erachtet. Aktuell mache hier der Streckenanteil auf Seiten des Rhein-Sieg-Kreises jedoch nur 800 Meter aus, so dass auf Seiten des Kreises Euskirchen die Bereitschaft zur Mitfinanzierung gegeben sein müsste. Hier sei man bislang jedoch noch zu keinem Ergebnis gekommen.

KTM Suchetzki wies auf eine fehlende Verbindung zwischen Königswinter-Oberpleis Richtung Bonn hin und fragte nach, ob hier eine Prüfung erfolgt sei.

Herr Dr. Groneck erklärte, dass diese Überlegung bereits beleuchtet und geprüft worden sei und auch schon Gegenstand im Ausschuss der Stadt Königswinter gewesen sei. Ergebnis der Untersuchungen sei es, dass eine Anbindung aus dem Bergbereich an die Linie 66 zur Weiterfahrt nach Bonn schneller sei, als eine Direktverbindung mit dem Bus. Aufgrund der Straßenführung und der Verkehrsverhältnisse sei kein Zeitvorteil durch eine Direktverbindung zu erzielen.

Im Übrigen nahm der Ausschuss die Ausführungen zur Kenntnis.

Hinweis der Verwaltung:

*Die in der Sitzungsvorlage des Hauptausschusses VRS als förderfähig markierten Linien wurden überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass der Rhein-Sieg-Kreis nur bei einer der neuen förderfähigen Relationen betroffen ist, und zwar der Linie: 64 Much – Bielstein – Dieringhausen/Gummersbach*

*Im Kontext REGIONALE 2025 ist hier ein Schnellbusbetrieb aus Sicht der Verwaltung mittelfristig durchaus sinnvoll. Als Verlängerung der SB56 Siegburg – Much, unter der Voraussetzung einer gemeinsamen Umsetzung/Finanzierung mit dem Oberbergischen Kreis.*

8.4	Evaluation Fahrradmietsystem	
-----	------------------------------	--

Skb Müller dankte für den guten Überblick zur Thematik. Seine Fraktion begrüße die Vorbereitungen zur Ausschreibung eines gemeinsamen Fahrradmietsystems mit der Bundesstadt Bonn für 2025 und dass die Verteilung der Mieträder im linksrheinischen Bereich nunmehr nach dem Einwohner-schlüssel der jeweiligen Kommunen erfolgen solle.

KTM Kuhlmann bat um Auskunft, wie hoch die Kosten je gefahrene Kilometer oder Fahrt seien.

Herr Hahlen antwortete, dass die Kosten für den links- und rechtsrheinischen Bereich zusammen bei 800 Tsd. Euro pro Jahr liegen würden. Die Kosten je Fahrt lägen damit bei ca. 10 Euro.

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage im Übrigen zur Kenntnis.

8.5	Dauerzählstellen für den Radverkehr, Ergebnisse des Jahres 2023	
-----	---	--

SkB Müller begrüßte die Einrichtung zweier weiterer Dauerzählstellen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis, die aus Landesmitteln gefördert würden. Auch die nunmehr mögliche tagesaktuelle Einsichtnahme aller Zählwerte sei positiv zu bewerten.

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

8.6	Ankündigung der (Neu)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen	
-----	--	--

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 26.02.2024		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

8.7	NEILA Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler - Verlängerung des Projektes bis Ende 2024-	
-----	--	--

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

8.8	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	
-----	------------------------------------	--

- a) Schriftlich eingereichte Anfragen seit der letzten Sitzung
- Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion vom 08.12.2023 zu „Nutzung der Linie 509 in Siegburg“, beantwortet am 11.12.2023
  - Anfrage der Gruppe im Kreistag Vernunft und Gerechtigkeit vom 18.12.2023 zu „Verzicht auf Strafanträge wegen Beförderungerschleichung bei der RSVG“, beantwortet am 30.01.2024
  - Anfrage der Gruppe im Kreistag Vernunft und Gerechtigkeit vom 15.01.2024 zu „Busausfällen im Dezember 2023 im RSK“, beantwortet am 16.02.2024

Die Anfragen nebst Antworten werden der Niederschrift als **Anlagen 2 bis 4** beigefügt.

- b) Sitzungen/Termine
- Die nächste Sitzung des PVA findet am 13.03.2024 gemeinsam mit dem Ausschuss für Mobilität und Verkehr der Bundesstadt Bonn statt.

**Ende des öffentlichen Teils**

14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 26.02.2024		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

**Nichtöffentlicher Teil**

9	Mitteilungen und Anfragen	
---	---------------------------	--

Es lagen keine Mitteilungen oder Anfragen für den nicht öffentlichen Teil vor.

gez.  
Ingo Steiner  
Vorsitzende/r

gez.  
Birgit Engelberth  
Schriftführer/in

# BERNARD GRUPPE

## ■ Kaiser-Wilhelm-Platz in Siegburg

Optimierung ÖPNV mit Signalisierung

Küßner | 26.02.2024

# ■ Agenda

## Inhalt

- Untersuchungsablauf
- Anlass und Zielsetzung der Nachuntersuchung
- Verfeinerung des Simulationsnetzes in der Wilhelmstraße
- Erläuterung des Steuerungskonzeptes
  - Signalgeber, Detektoren und Parameter zur Feinjustierung der Steuerung
  - Theoretische Erläuterung des Ablaufs bei Eingriff der Signalisierung
- Ergebnisse der Simulationen: ÖPNV
- Ergebnisse der Simulationen für den MIV
  - Hauptknoten
  - Nachbarknoten
- Bewertung
- Handlungsoptionen

# ■ Untersuchungsablauf

## Anlass und Zielsetzung

- Anlass: gemäß Landesprogramm ist der Umbau in einen Kreisverkehrsplatz vorgesehen
- Ziel: bestmögliche Umbauvariante ermitteln, Planung Kreisverkehr aus November 2009 als Grundlage



Bestand

Quelle:  
Geobasis NRW, 2023



Planfall

Quelle:  
Vorentwurfsplan, 2009  
Ing.-Büro Stelter

# ■ Untersuchungsablauf

## Verkehrserhebungen und -beobachtung

### ■ Verkehrserhebung:

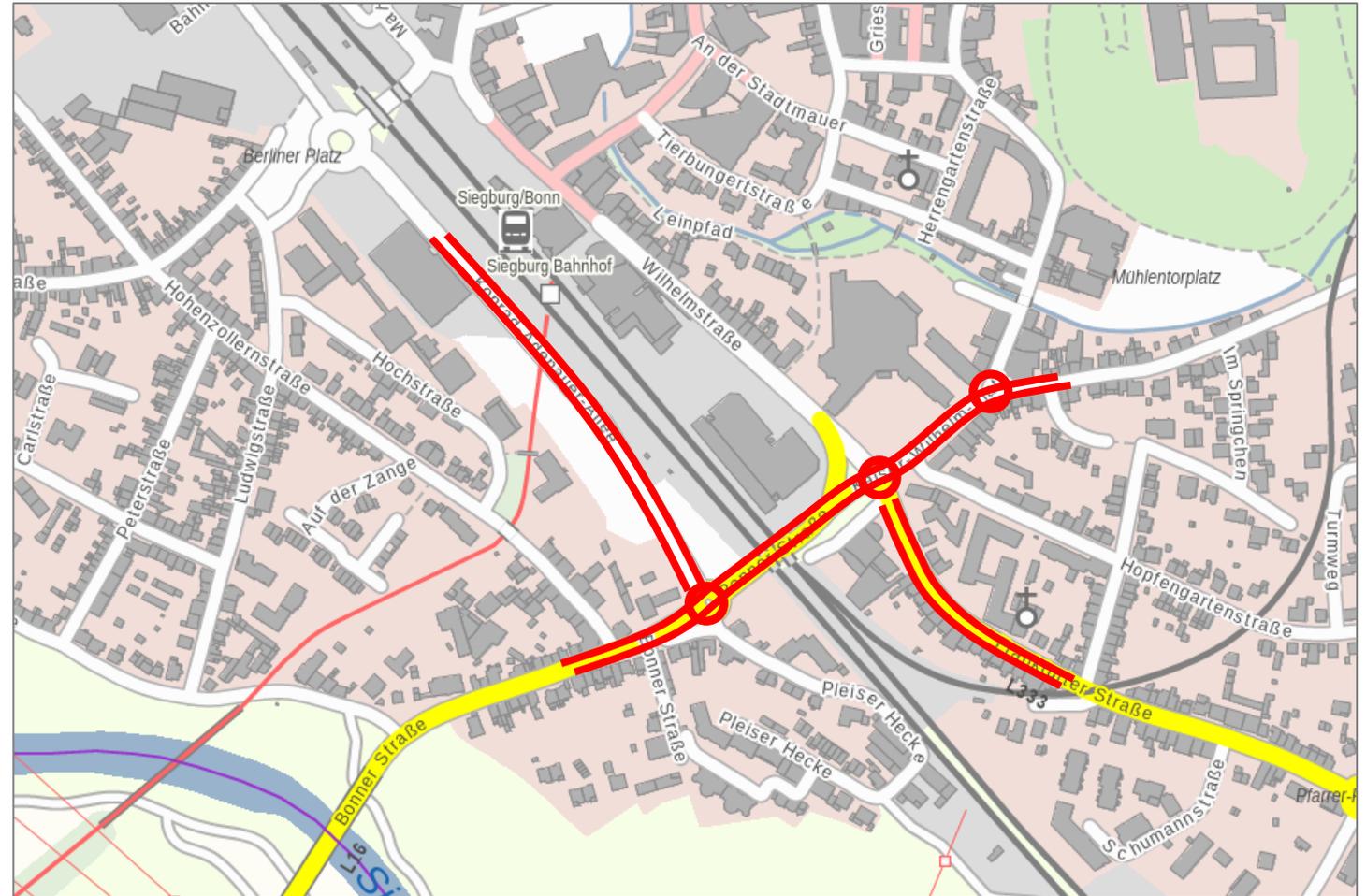
- 25.10.2022
- Fußgänger, Radfahrer, Kfz, ÖV
- Morgenspitze: 07:45-08:45 Uhr
- Abendspitze: 17:30-18:30 Uhr (höher belastet als Morgenspitze)

### ■ Verkehrsbeobachtung:

- morgens: Do. 03.11.2022
- abends: Do. 10.11.2022

### ■ Erkenntnisse:

- **morgens starker Verkehrsdruck** stadteinwärts und auf Linksabbieger Frankfurter Straße
- **abends deutliche Überlastung**
- **Hauptbelastungen** entlang Bonner Straße → Kaiser-Wilhelm-Platz → Siegfeldstraße, Übereckbeziehung Bonner Straße/Frankfurter Straße und Konrad-Adenauer-Allee

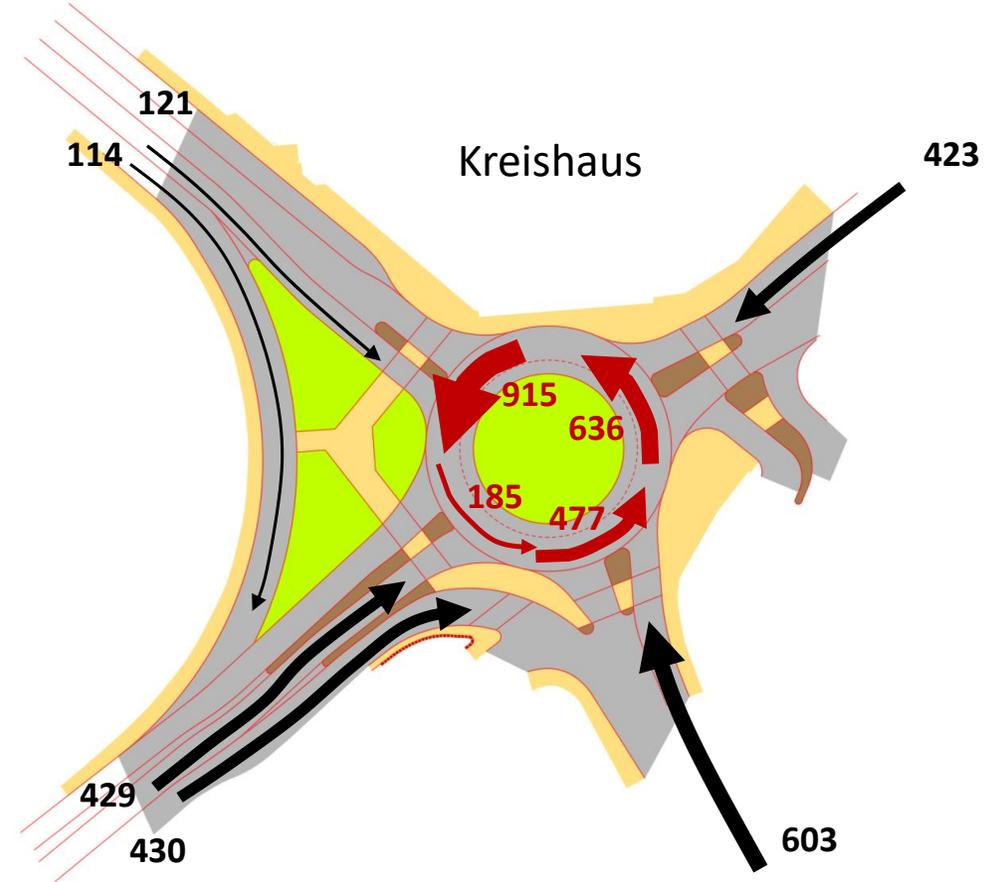
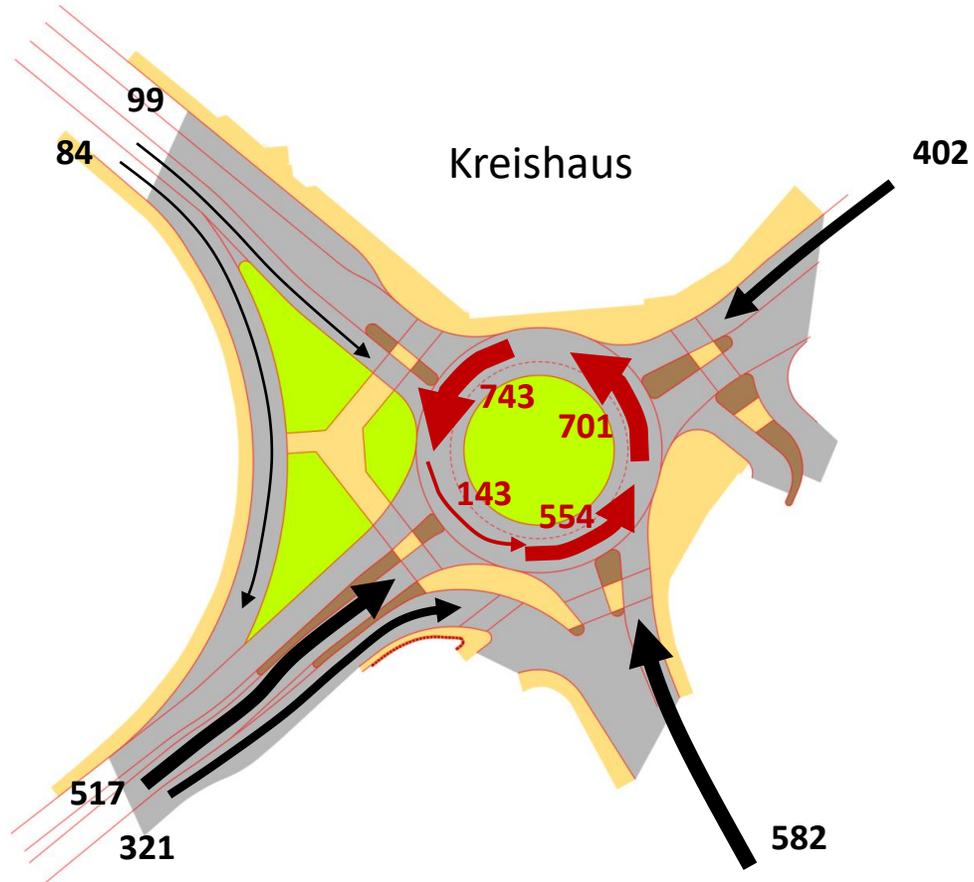


○ Knoten der Verkehrserhebung

— Hauptbelastungen

# ■ Untersuchungsablauf

## Belastungen morgens (links) und abends (rechts)

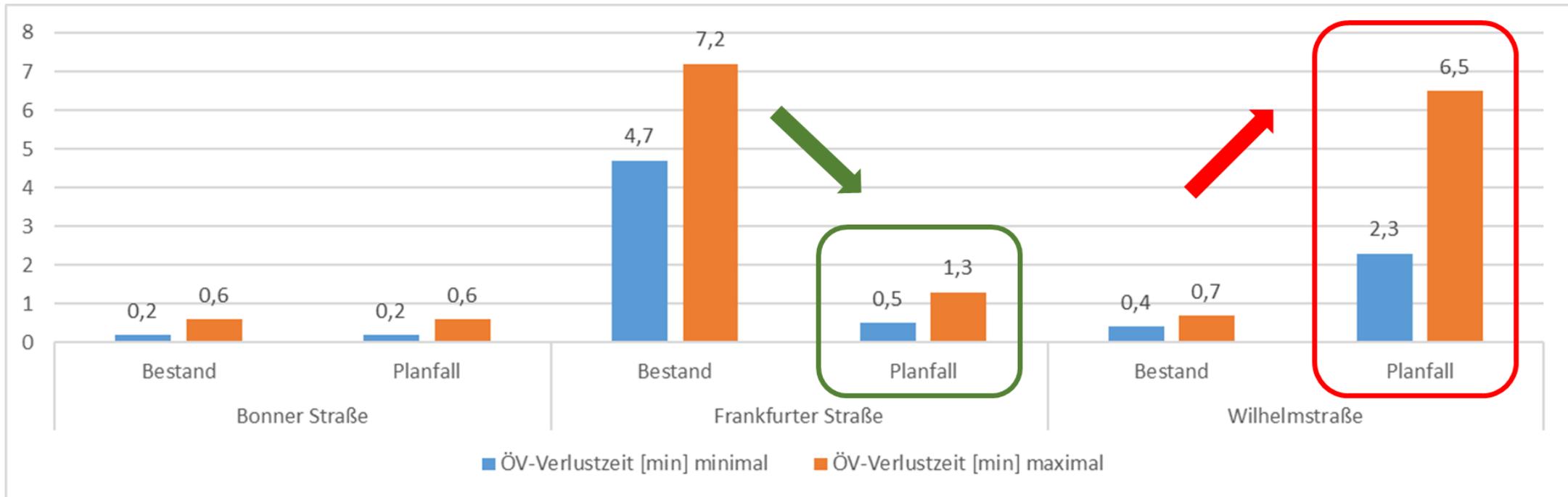


—> in Zufahrt: Belastung mit Wartepflicht ggü. Kreisfahrbahn  
—> in Kreisfahrbahn: übergeordnete Belastung mit Vorrang  
alle Werte in [Kfz/h]

—> in Zufahrt: Belastung mit Wartepflicht ggü. Kreisfahrbahn  
—> in Kreisfahrbahn: übergeordnete Belastung mit Vorrang  
alle Werte in [Kfz/h]

# ■ Untersuchungsablauf

## ÖV-Verlustzeiten Abendspitze (bei aktuellem Entwurf)



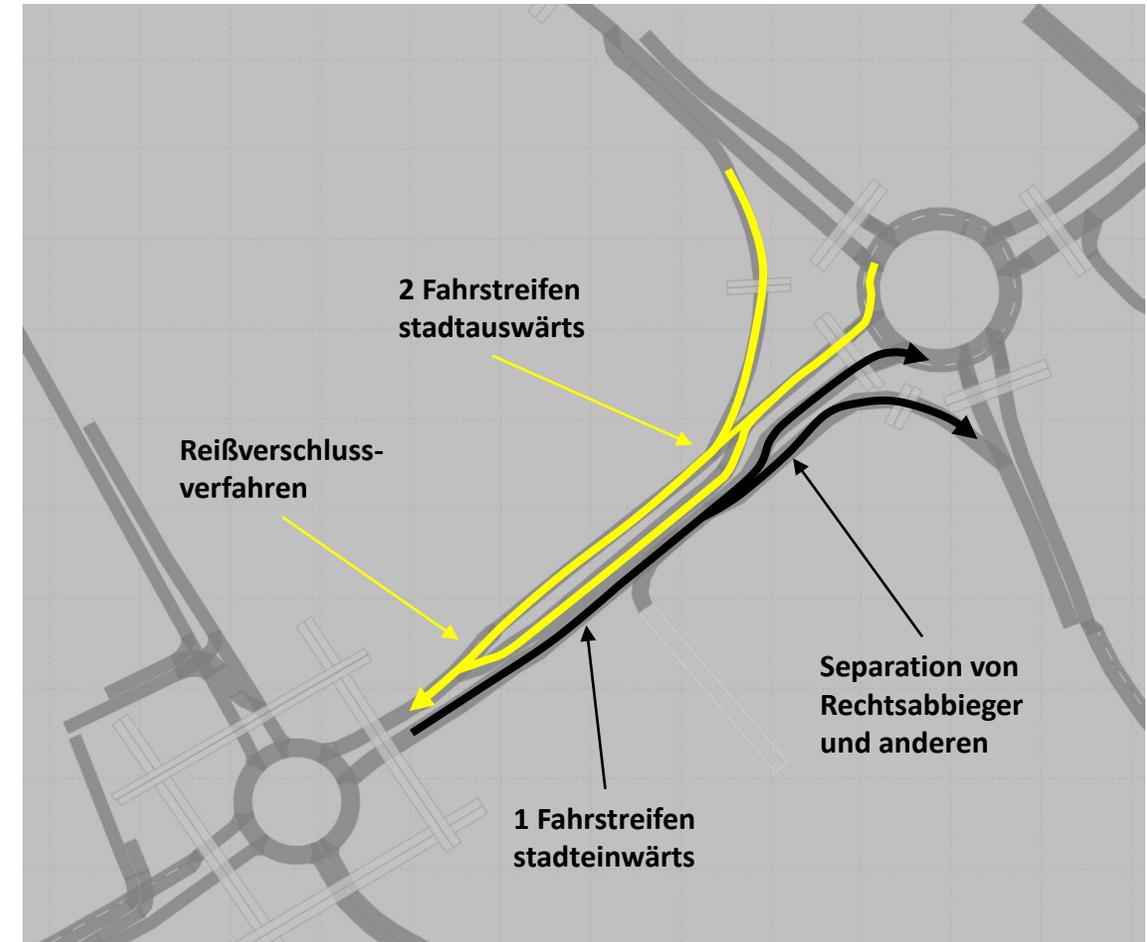
Zufahrt	Spanne Bestand	Spanne Planfall	Interpretation
Bonner Straße	0,2-0,6 min	0,2-0,6 min	Verbesserung im Planfall
Frankfurter Straße	4,7-7,2 min	0,5-1,3 min	Deutliche Verbesserung im Planfall
Wilhelmstraße	0,4-0,7 min	2,3-6,5 min	Deutliche Verschlechterung

# ■ Untersuchungsablauf

## Optimierungsansatz: Abfluss nach Westen verbessern

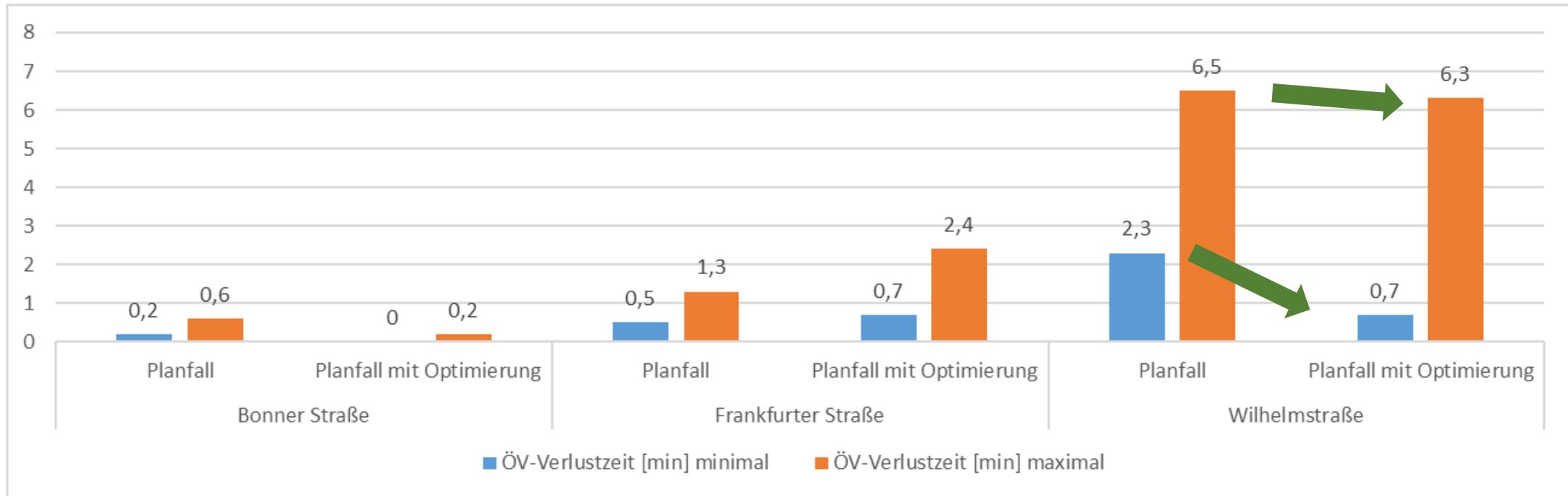
### ■ Ansatzpunkte:

- Kreisverkehrsplatz steuert sich selbst (Belastungen und Vorfahrtsregeln)
- Bonner Straße in stadteinwärtiger Richtung profitiert vom Kreisverkehrsplatz, braucht daher nicht über die volle Länge zwei Fahrstreifen
- Abfluss Bonner Straße in **stadtauswärtige Richtung** verbessern durch **Erhöhung des Stauraums** durch optimierte Fahrstreifenaufteilung
- **Zielsetzung: besserer Abfluss aus Wilhelmstraße** und Reduzierung der Wahrscheinlichkeit, dass Kreisverkehr Kaiser-Wilhelm-Platz zugestaut wird



# ■ Untersuchungsablauf

## ÖV-Verlustzeiten Abendspitze (mit Optimierung)



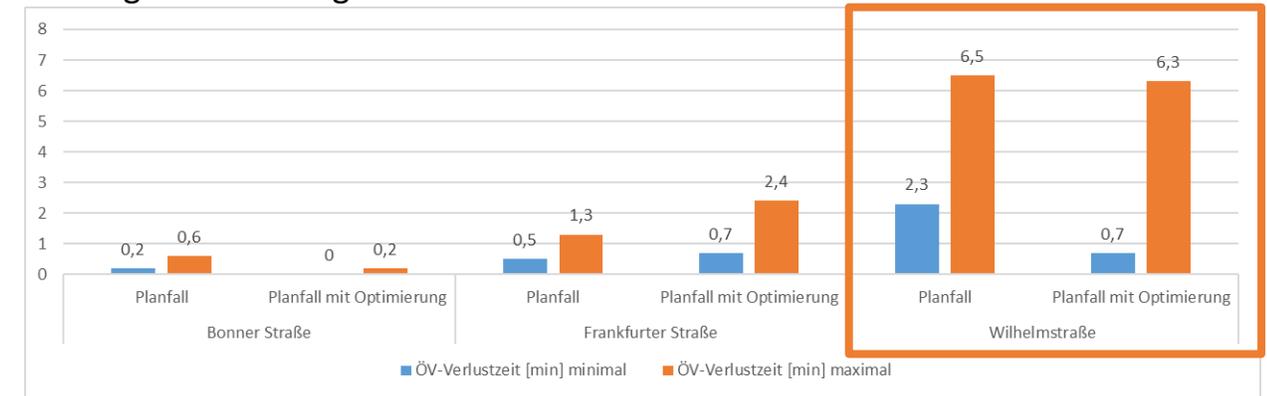
Zufahrt	Spanne Planfall	Spanne Planfall mit Optimierung	Interpretation
Bonner Straße	0,2-0,6 min	0,0-0,2 min	Leicht verbessert
Frankfurter Straße	0,5-1,3 min	0,7-2,4 min	Noch deutlich besser als Bestand
Wilhelmstraße	2,3-6,5 min	0,7-6,3 min	Spürbar verbessert, <b>meist bis 3,0 min</b>

# Nachuntersuchung

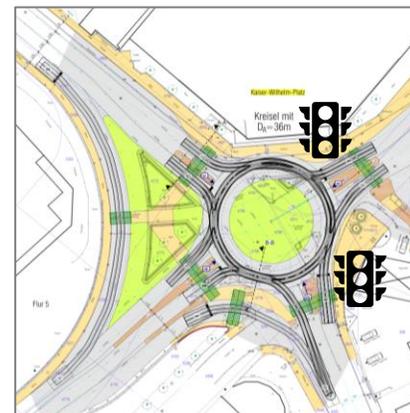
## Anlass und Zielsetzung

- Ausgangslage:  
deutliche Verlustzeiten ÖPNV in  
Wilhelmstraße bis maximal 6,3 min
- Aufgabenstellung:  
Möglichkeiten zur Reduzierung der  
Verlustzeiten durch Teilsignalisierung  
einzelner Zufahrten im Kreisverkehrsplatz  
untersuchen
- Stufenweise Vorgehensweise
  - Analyse nur für die maßgebende Abendspitze
  - Stufe 1  
Signalgeber in Zufahrt Kaiser-Wilhelm-Platz  
→ Erkenntnis: funktioniert nicht, die Wirkung ist zu gering
  - Stufe 2  
je ein Signalgeber in den Zufahrten Kaiser-Wilhelm-  
Platz und Frankfurter Straße

Bisherige Auswertung



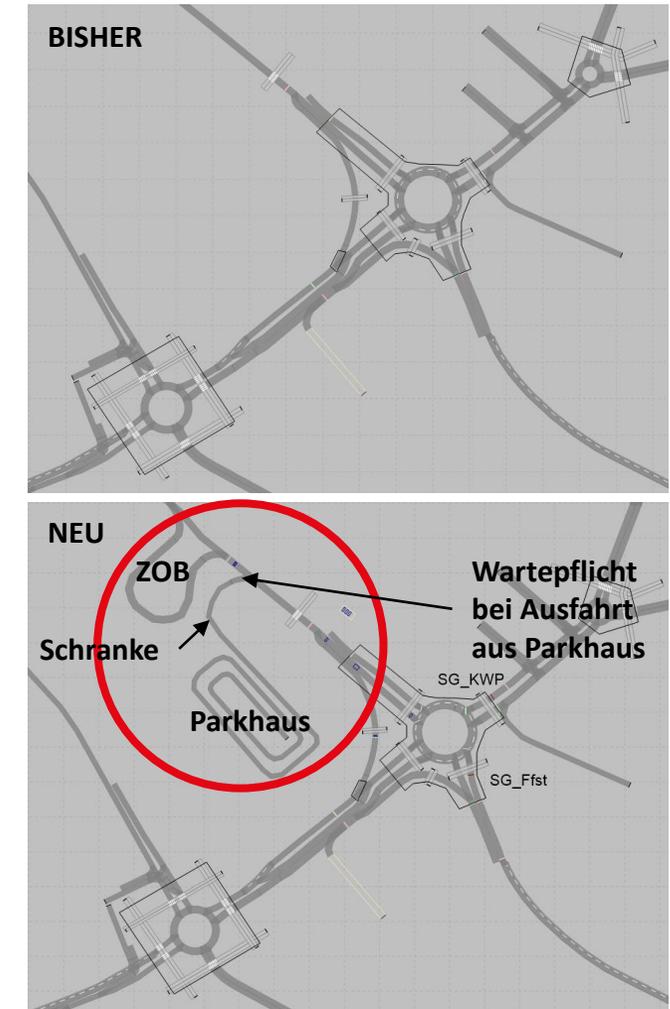
Teilsignalisierung Kaiser-Wilhelm-Platz und Frankfurter Straße



# ■ Verfeinerung Simulationsnetz

## Veränderung gegenüber der Hauptuntersuchung

- Anlass: Für die Untersuchung der Teilsignalisierung wurde das Simulationsmodell in der Wilhelmstraße erweitert. Es wurden eine beschränkte Ausfahrt aus dem Parkhaus sowie weitere Strecken des ZOB versorgt, die im bisherigen Modell nicht vorhanden waren.
- Begründung: Die Verfeinerung des Modells war erforderlich, um die Detektoren für die Busanmeldung an der LSA angemessen versorgen zu können.
- qualitative Auswirkungen im Vergleich zum bisherigen Simulationsergebnis:
  - Die Fahrzeugankünfte in der Wilhelmstraße sind anders verteilt, weil an der Parkhausausfahrt die Schrankenanlage zu Zeitabständen zwischen einzelnen Fahrzeugankünften führt.
  - Bisher wurden alle Fahrzeuge und Busse an einem Zufluss ins Modell eingespeist. Dadurch, dass Busse jetzt am ZOB eingespeist werden und Fahrzeuge mehrheitlich am Parkhaus, können Busse allein deswegen weiter vorne im Rückstau am Kreisverkehrsplatz stehen. Ursache ist, dass der aus dem Parkhaus ausfahrende Verkehr wartepflichtig gegenüber den Fahrzeugen auf der Wilhelmstraße ist, also auch gegenüber den Bussen.
- Fazit: Das Modell ist mit der Verfeinerung genauer geworden und hat sich der Wirklichkeit noch stärker angenähert.



# Verfeinerung Simulationsnetz

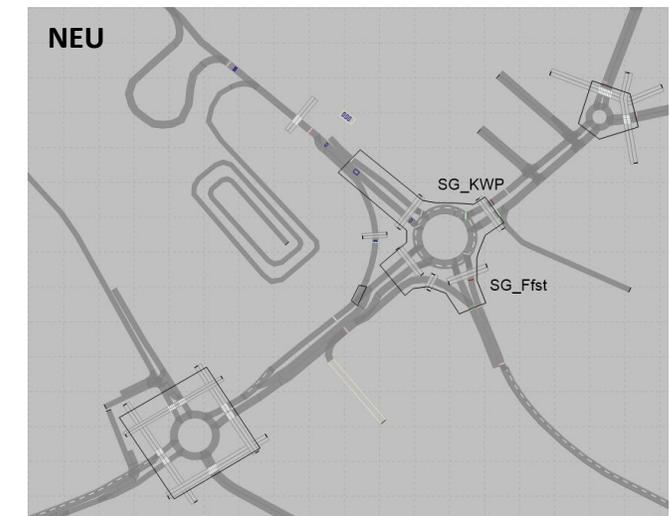
## Veränderung gegenüber der Hauptuntersuchung

- quantitative Auswirkungen auf den MIV im Simulationsergebnis:
  - Aus den Netzveränderungen in der Wilhelmstraße ergibt sich eine kürzere mittlere und maximale Staulänge sowie eine verringerte Verlustzeit.
  - Die Ergebnisse von Frankfurter Straße und Bonner Straße sind nahezu unverändert.
  - Am Kaiser-Wilhelm-Platz sinkt die abgewickelte Belastung etwas ab.

Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Wilhelmstraße/Frankfurter Straße/Bonner Straße		Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit	QSV
		Soll	Ist	mittl.	max.		
<i>Abendspitze Planfall KVP Option RV KF passiv</i>							
Zufahrt	Richtung	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]	[s]	VFK
Bonner Straße	2 LA ↕	70	80	2	66	13	B
Bonner Straße	3 GF →	359	377	2	66	9	A
Bonner Straße	4 RA ↘	430	454	0	33	4	A
Frankfurter Straße	6 LA ←	524	411	403	512	117	F
Frankfurter Straße	7 GF ↑	42	37	403	512	100	F
Frankfurter Straße	8 RA ↗	37	29	403	512	103	F
Kaiser-Wilhelm-Platz	10 LA ↕	64	63	54	127	51	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	11 GF ←	327	329	54	127	54	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	12 RA ↗	32	31	54	127	50	E
Wilhelmstraße	14 LA ↘	48	41	102	308	288	F
Wilhelmstraße	15 GF ↓	73	63	102	308	297	F
Wilhelmstraße	16 RA ↙	114	98	8	61	42	D
<b>Summe</b>		2.120	2.013			59	F

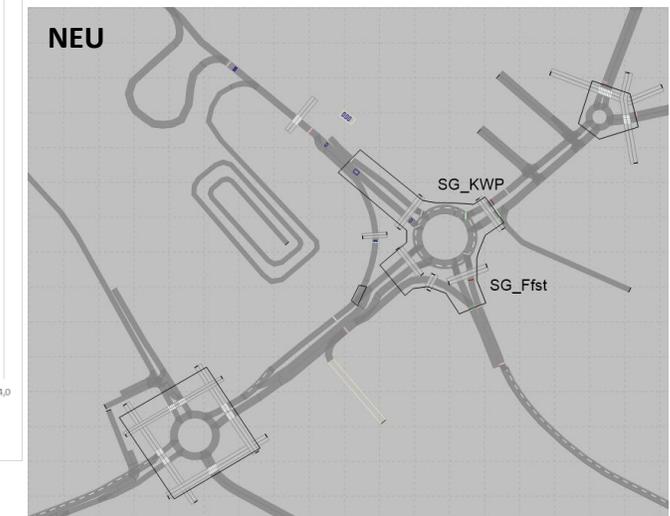
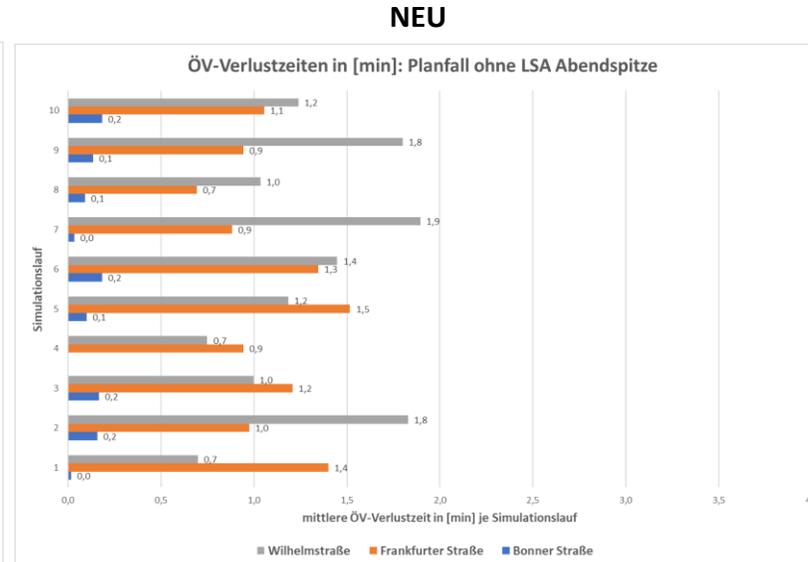
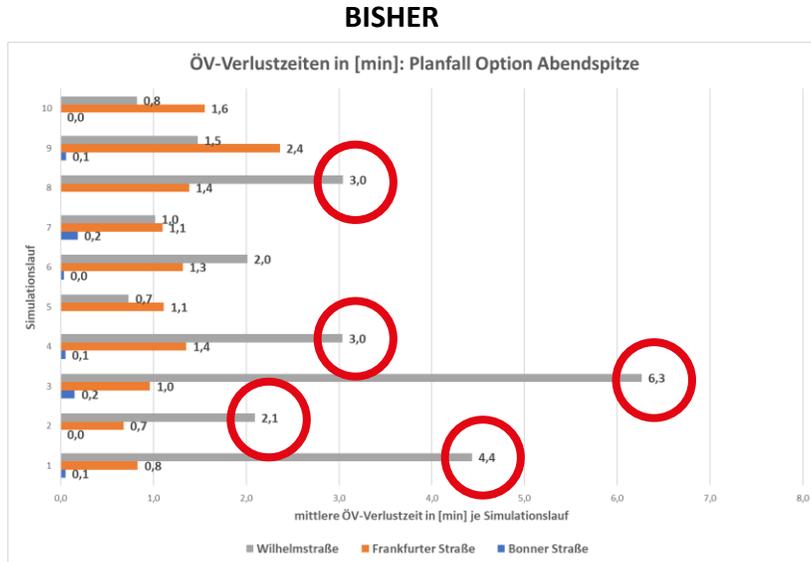
NEU		Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit	QSV
Soll	Ist	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]		
70	68	33	102	13	B		
359	336	33	102	9	A		
430	404	0	29	5	A		
524	363	353	508	113	F		
42	29	353	508	97	F		
37	28	353	508	101	F		
64	56	61	127	47	F		
327	281	61	127	58	F		
32	28	61	127	47	F		
48	43	43	173	107	E		
73	63	43	173	99	F		
114	103	7	52	38	D		
<b>2.120</b>	<b>2.013</b>			<b>59</b>	<b>F</b>		



# Verfeinerung Simulationsnetz

## Veränderung gegenüber der Hauptuntersuchung

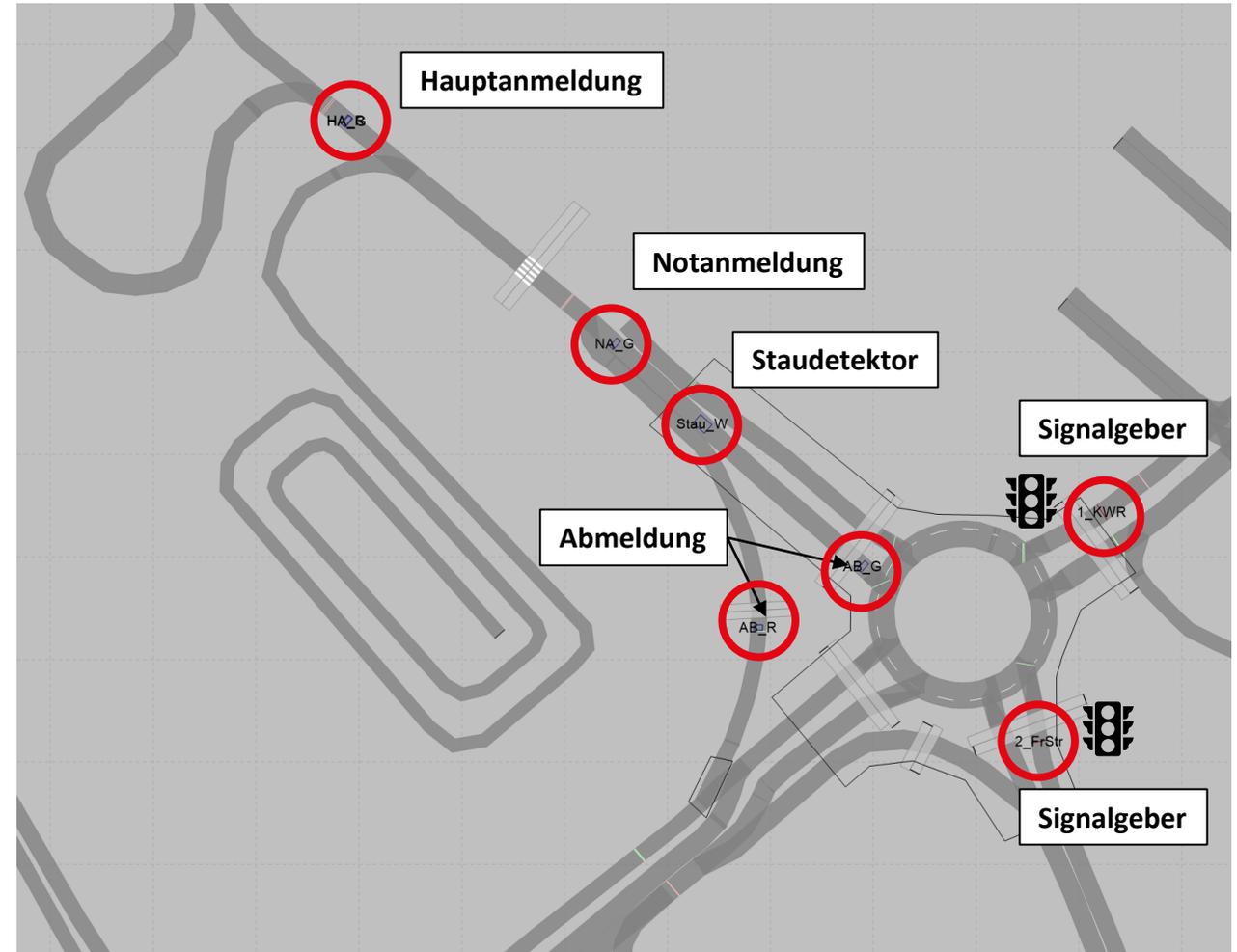
- quantitative Auswirkungen auf den ÖV im Simulationsergebnis:
  - Durch die Verfeinerung des Simulationsmodells sind die Verlustzeiten für die Busse in der Wilhelmstraße geringer und brechen nicht in einzelnen Simulationsläufen so stark aus wie in der bisherigen Simulation.
  - Die Verlustzeiten in der Wilhelmstraße sinken von 0,7-6,3 min auf 0,7-1,9 min.
  - Negative Auswirkungen auf Busse in anderen Zufahrten sind nicht erkennbar.



# Steuerungskonzept der LSA

## Signalgeber und Detektoren: Lage, Art und Funktion

- Erläuterung verwendeter Signalgeber/Detektoren:
- Signalgeber (Dunkel – Gelb – Rot)
  - *Hinweis: Die genaue Positionierung der Signalgeber ist bei einer Umsetzung mit den Beteiligten zu klären.*
  - 1\_KWP: Signalgeber in der Zufahrt Kaiser-Wilhelm-Platz
  - 2\_FrStr: Signalgeber in der Zufahrt Frankfurter Str.
- Detektoren
  - Hauptanmeldung für Busse, die geradeaus fahren oder rechts abbiegen → meldet Bus in Steuerung an
  - Notanmeldung für Busse, die geradeaus (und ggf. rechts) fahren → zeigt, wie weit der Bus gekommen ist
  - Abmeldung für Busse, die geradeaus fahren oder rechts abbiegen → löst eine eventuelle Schaltung der Signalgeber wieder auf, weil der Bus flüssiger weiterfahren kann
  - Staudetektor ca. 35 m vor Fußgängerüberweg → nur bei entsprechender Belegung wird die Schaltung der Signalgeber ermöglicht

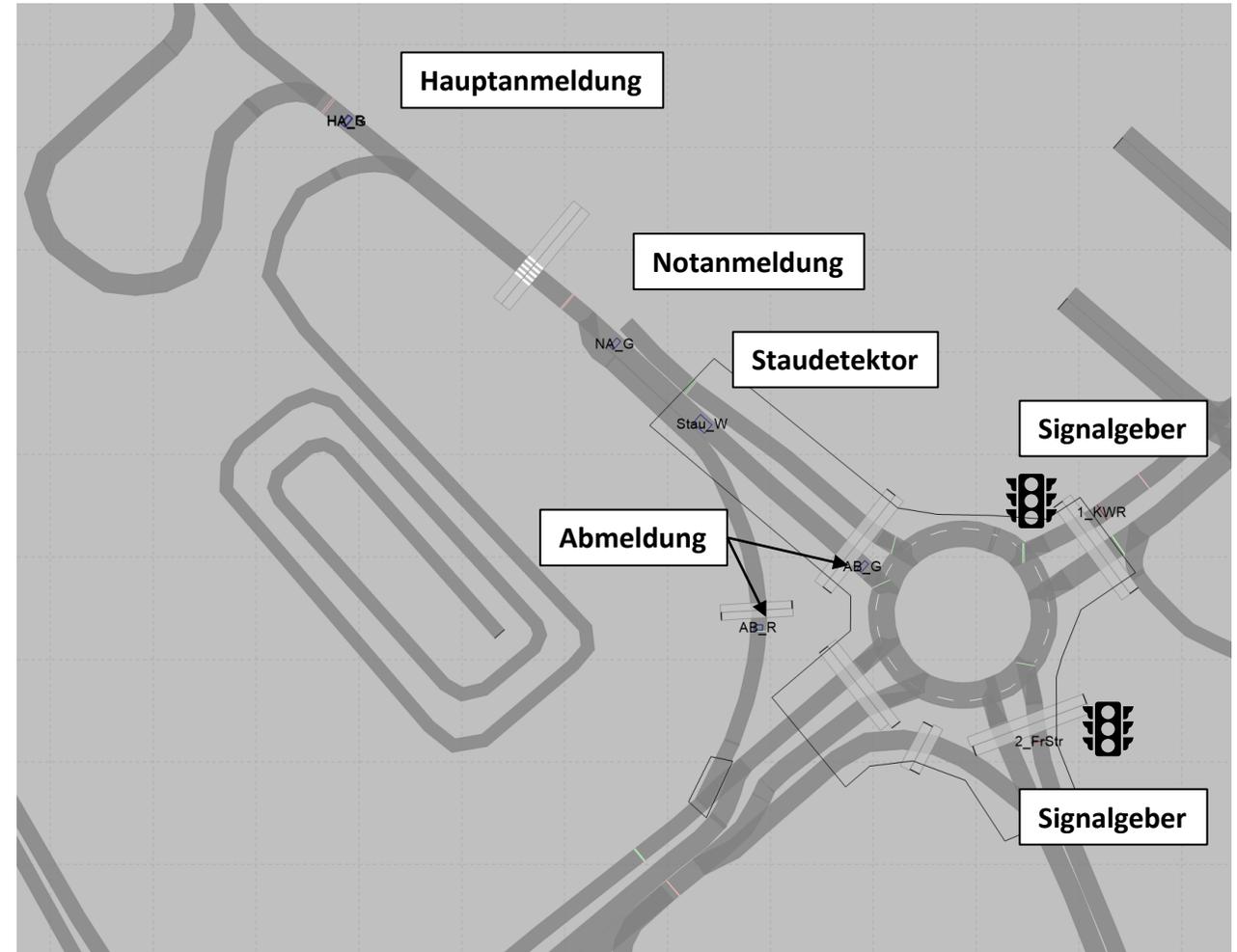


# Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

### Grundablauf eines Eingriffs:

- Ausgangszustand  
Die Signale 1\_KWP und 2\_FrStr sind im Ausgangszustand DUNKEL, der Kreisverkehr läuft ohne Eingriffe der Signalisierung als vorfahrtgeregelter Knoten.
- Aktivierung der Steuerung  
Unter bestimmten Randbedingungen wird die Signalisierung aktiviert, um die Abwicklung der Busse in der Wilhelmstraße zu beschleunigen.
- Rotphase  
Die Signale 1\_KWP und 2\_FrStr werden von DUNKEL über GELB in ROT geschaltet und halten somit die Ströme an, die von dem Kaiser-Wilhelm-Platz und von der Frankfurter Straße in den Kreisverkehr einfahren wollen.
- Beendigung der Rotphase  
Die Rotphase wird entweder beendet, wenn der Bus die Abmeldung passiert oder wenn eine maximale Rotzeit überschritten wird. Die maximale Rotzeit soll verhindern, dass in den gesperrten Zufahrten der Rückstau zu stark ansteigt.
- Ausgangszustand  
Die Signale 1\_KWP und 2\_FrStr werden von ROT über GELB wieder in DUNKEL geschaltet und der Ausgangszustand ist wiederhergestellt.

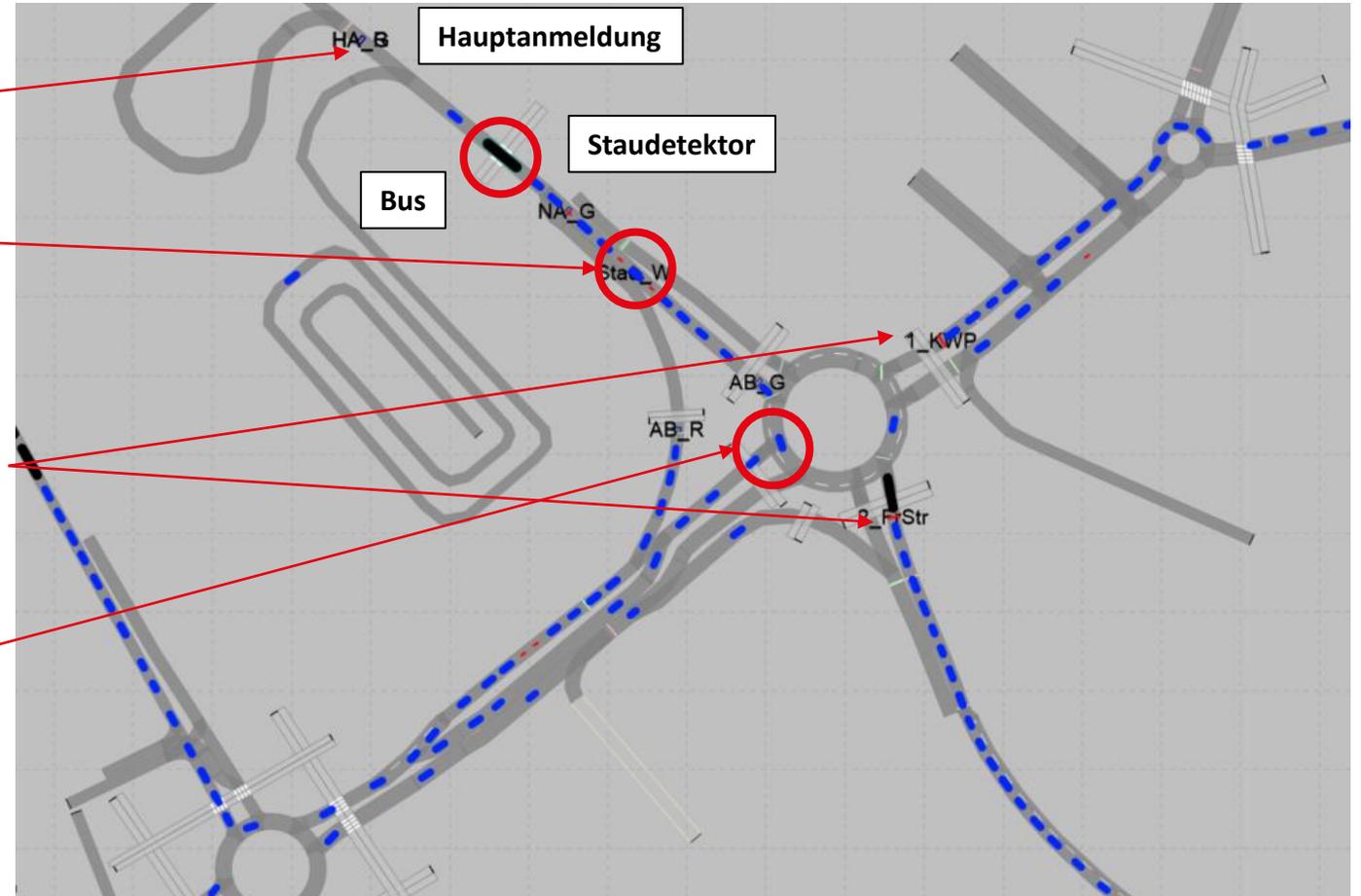


# Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

### Aktivierung der Steuerung

- 1. Bedingung: Bus fährt über Hauptanmeldung  
→ bedeutet: Steuerung weiß, dass ein Bus da ist
  - 2. Bedingung: Staudetektor über einem definierbaren Schwellwert (derzeit >10 s Belegung)  
→ Steuerung weiß, dass ein Rückstau in der Wilhelmstraße besteht
- Werden die beiden Bedingungen zum Zeitpunkt der Hauptanmeldung erfüllt, schaltet ist die Steuerung aktiviert und kann an den Signalen 1\_KWP und 2\_FrStr in Rot schalten.

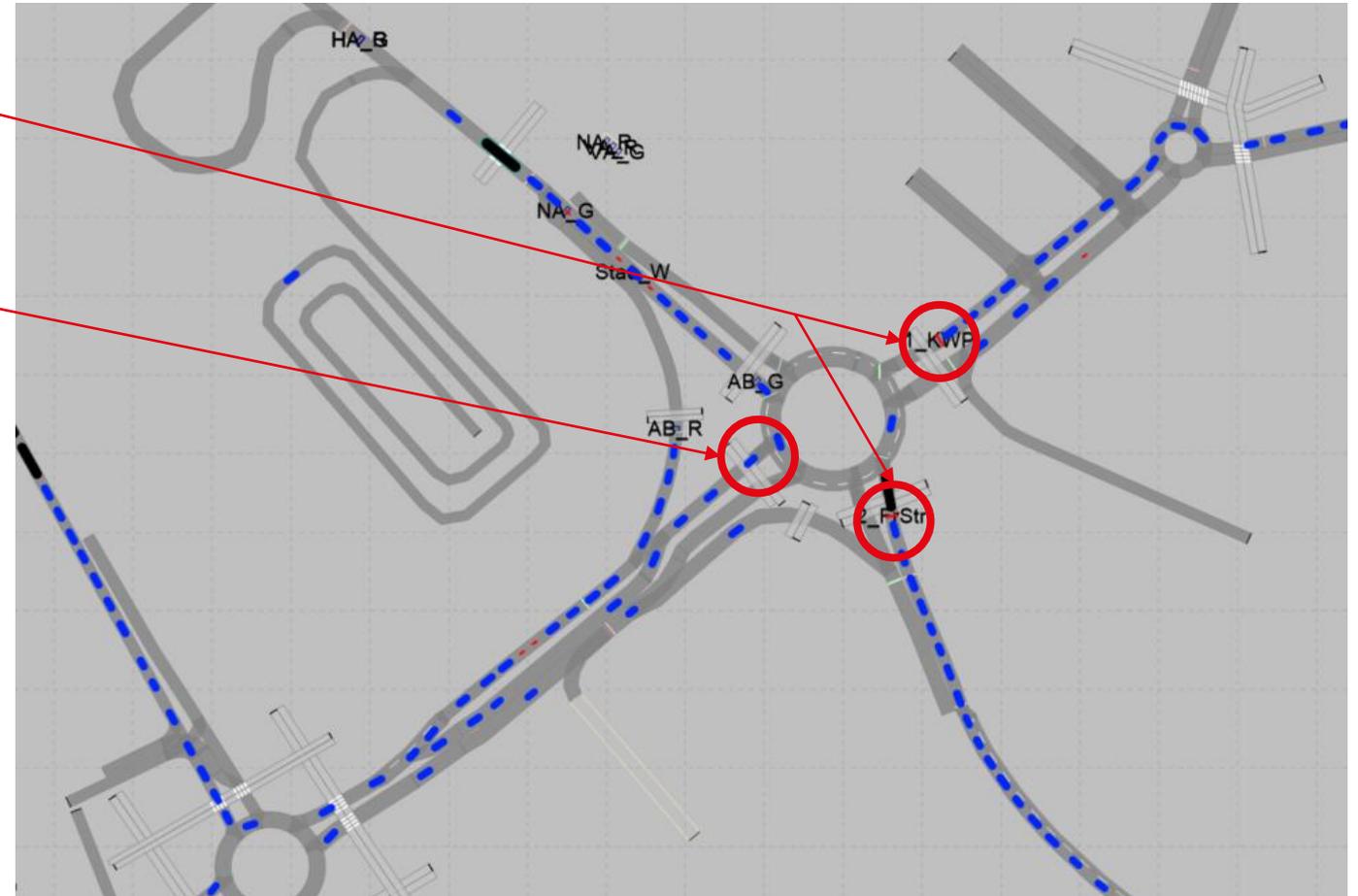


# ■ Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

### ■ Beginn der Rotphase

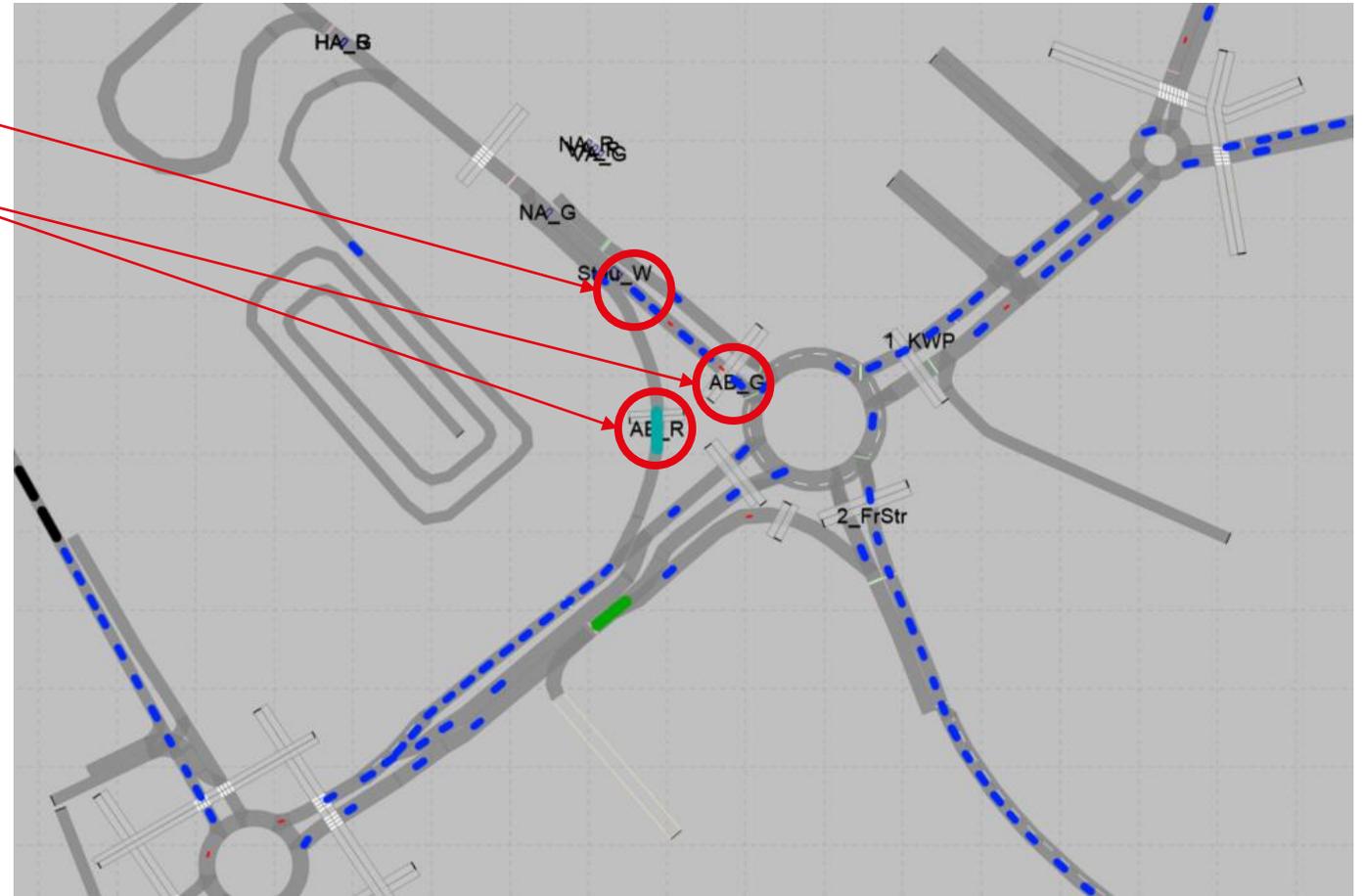
- Die Ströme in den Zufahrten Kaiser-Wilhelm-Platz und Frankfurter Str. werden aufgehalten. Von diesen beiden Zufahrten fließen zunächst keine weiteren Fahrzeuge in die Kreisfahrbahn ein.
- Die restlichen Fahrzeuge, die sich noch in der Kreisfahrbahn befinden, fließen ab.
- Fahrzeuge aus der Bonner Straße fahren nur gerade, links oder rechts, daher ist die übergeordnete Belastung vor Wilhelmstraße nach Abfluss der Fahrzeuge aus der Kreisfahrbahn gering  
→ Fahrzeuge aus Wilhelmstraße können besser in Kreisverkehr abfließen
- Bus kann seine Fahrt fortsetzen



# Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

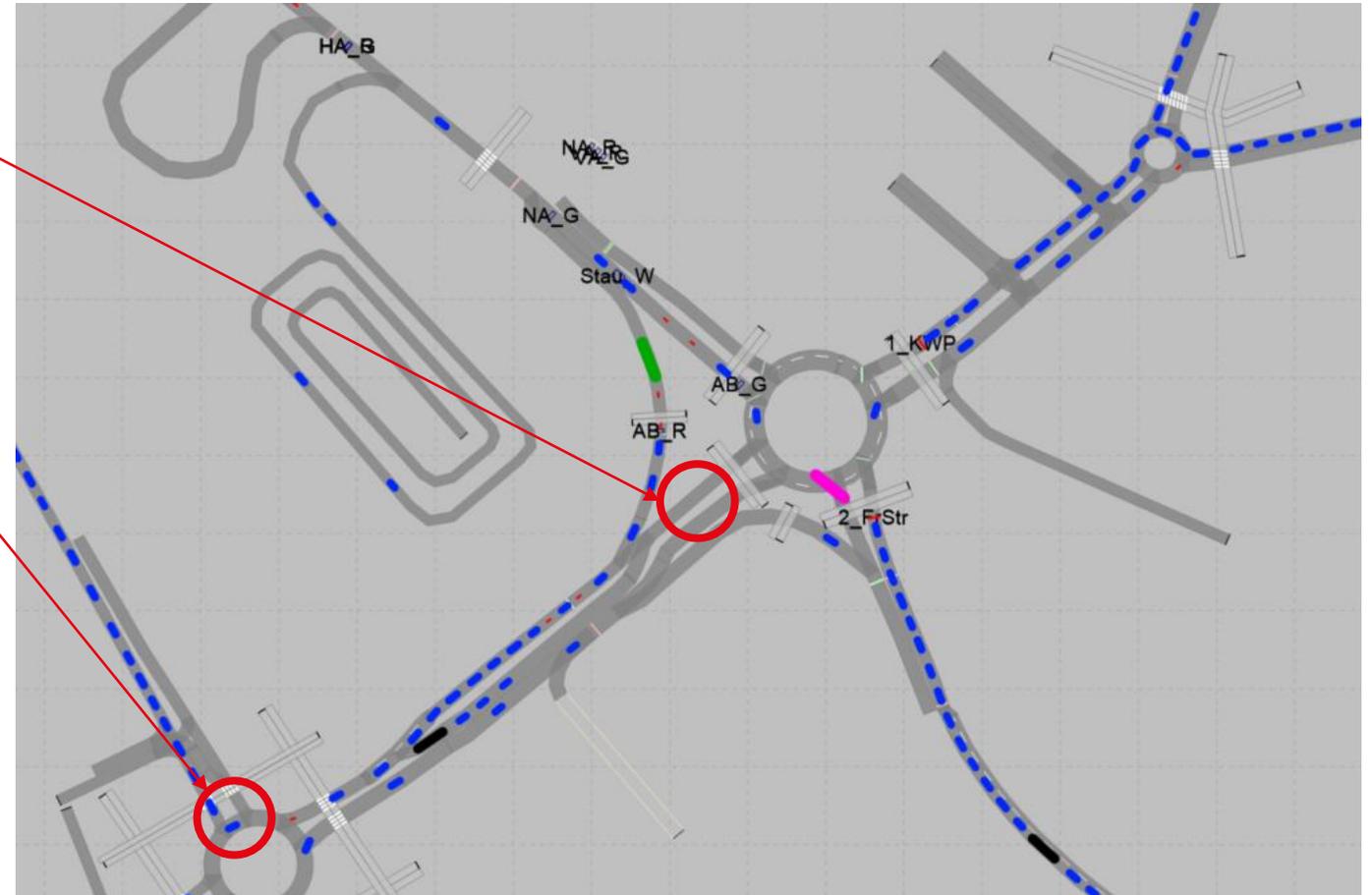
- bei kurzer Dauer der Rotphase
  - Die Fahrzeuge in der Wilhelmstraße sind vorgerückt.
  - Der Bus kann seine Fahrt fortsetzen und erreicht die Abmeldung.
  - Die Rotphase wird beendet, die Signale werden auf DUNKEL zurückgesetzt.
  - Aus allen Zufahrten kann wieder in die Kreisfahrbahn eingefahren werden.



# ■ Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

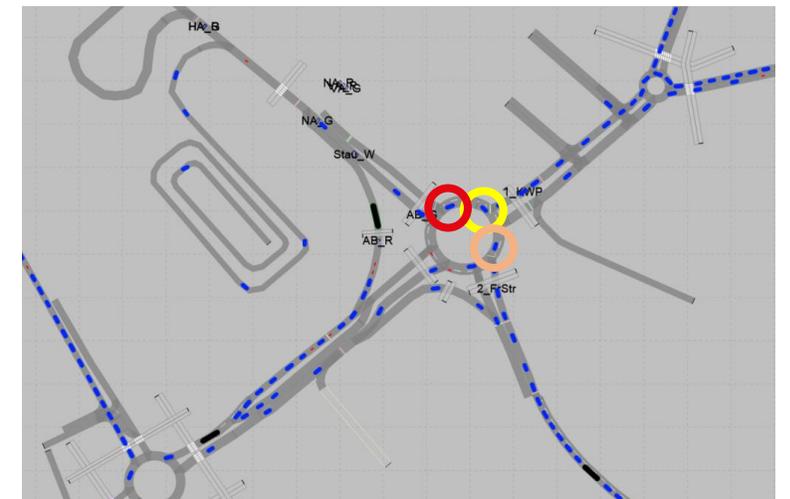
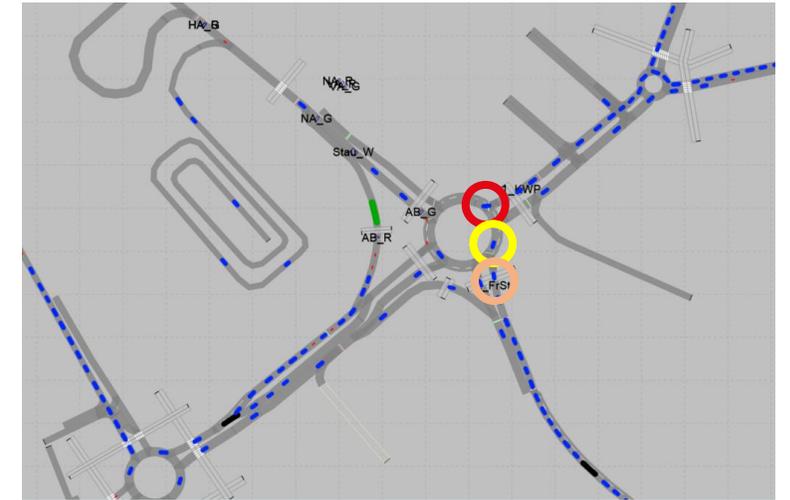
- bei längerer Dauer der Rotphase
  - Weniger Verkehr fließt aus dem Kreisverkehr in die Bonner Straße, so dass sich dort der Stau abbaut und sich Staureserven bilden. Damit wird ein Puffer geschaffen, dass nach Ende der Rotzeit die Ströme erstmal gut nach Westen abfließen können.
  - Am Nachbarknoten Bonner Straße/Konrad-Adenauer-Allee sinkt die übergeordnete Belastung in der Kreisfahrbahn vor der Konrad-Adenauer-Allee, so dass dieser Strom besser einfahren kann.
  - In Kaiser-Wilhelm-Platz und Frankfurter Str. erhöht sich während der Rotphase der Stau, da die Fahrzeuge nicht abfließen können.
  - Am Kreisverkehr Siegfeldstraße/Mühlenstraße erhöht sich der Stau, da die Fahrzeuge nicht abfließen können.



# Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

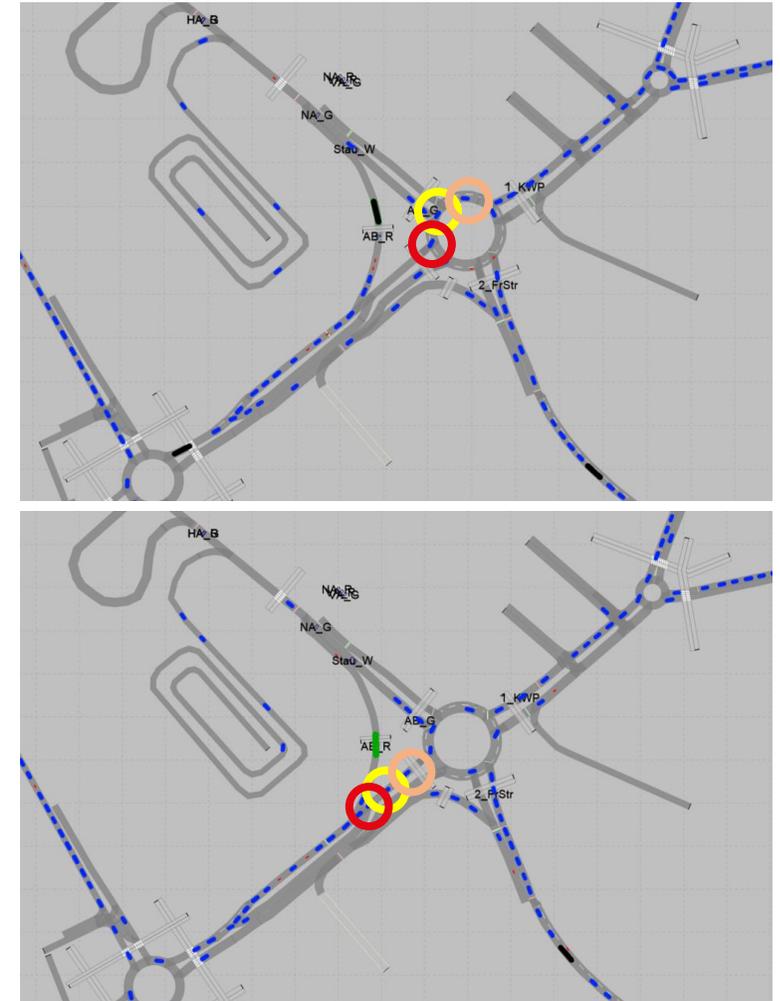
- bei Ende der Rotphase (1)
  - Bei Abmeldung des Busses oder nach maximal 40 s wird die Rotphase beendet. Die maximale Rotzeit sollte als Parameter einstellbar sein.
  - oberes Bild: Direkt nach dem Ende der Rotphase können Fahrzeuge vom Kaiser-Wilhelm-Platz (roter Kreis) und von der Frankfurter Straße (gelber und orangener Kreis) in die Kreisfahrbahn einfahren.
  - unteres Bild: Sobald Fahrzeuge, die von der Frankfurter Straße in die Kreisfahrbahn eingefahren sind, die Zufahrt des Kaiser-Wilhelm-Platzes passieren, können Fahrzeuge des Kaiser-Wilhelm-Platzes schlecht einfahren  
→ Konsequenz: Die Fahrzeuge der Frankfurter Straße kommen nach Ende der Rotphase besser in die Kreisfahrbahn.



# Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

- bei Ende der Rotphase (2)
  - oberes Bild: Anhand der Verfolgung des gelben und orangenen Kreises wird deutlich, dass die Fahrzeuge der Frankfurter Straße besser in den Kreisverkehr nach dem Ende der Rotphase einfahren können.
  - unteres Bild: Die Fahrzeuge füllen dann sukzessive die während der Rotphase erreichten Stauraumreserven in Fahrtrichtung Westen unter der Eisenbahnbrücke wieder auf, also in der östlichen Zufahrt des Knotens Bonner Straße/Konrad-Adenauer-Allee.
  - Direkt nach dem Ende einer langen Rotphase haben Fahrzeuge in der Wilhelmstraße in der Regel Schwierigkeiten, eine Lücke für die Einfahrt in den Kreisverkehr zu finden, weil viele Fahrzeuge von Frankfurter Straße und Kaiser-Wilhelm-Platz die übergeordnete Belastung in der Kreisfahrbahn erhöhen.



# ■ Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

- nach der Rotphase an Nachbarknoten (1)
  - Fahrzeuge der Siegfeldstraße kommen besser in den Minikreisel rein als diejenigen der Mühlenstraße.
  - Gründe:  
Der Abfluss nach Westen ist gehemmt.  
Die übergeordnete Belastung für die Siegfeldstraße bietet mehr Lücken, so dass die Fahrzeuge der Siegfeldstraße häufig vor denen der Mühlenstraße einfahren können.



# ■ Steuerungskonzept der LSA

## Theoretische Erläuterungen des Ablaufs

- nach der Rotphase an Nachbarknoten (2)
  - oberes Bild:  
Direkt nach Ende einer längeren Rotphase ist der Rückstaubereich unterhalb der Bahntrasse mit Reserven ausgestattet.
  - unteres Bild:  
Wenn die Fahrzeuge von Kaiser-Wilhelm-Platz und Frankfurter Straße wieder nachfließen, kann auch ein Rückstau bis in den Kreisverkehrsplatz resultieren.

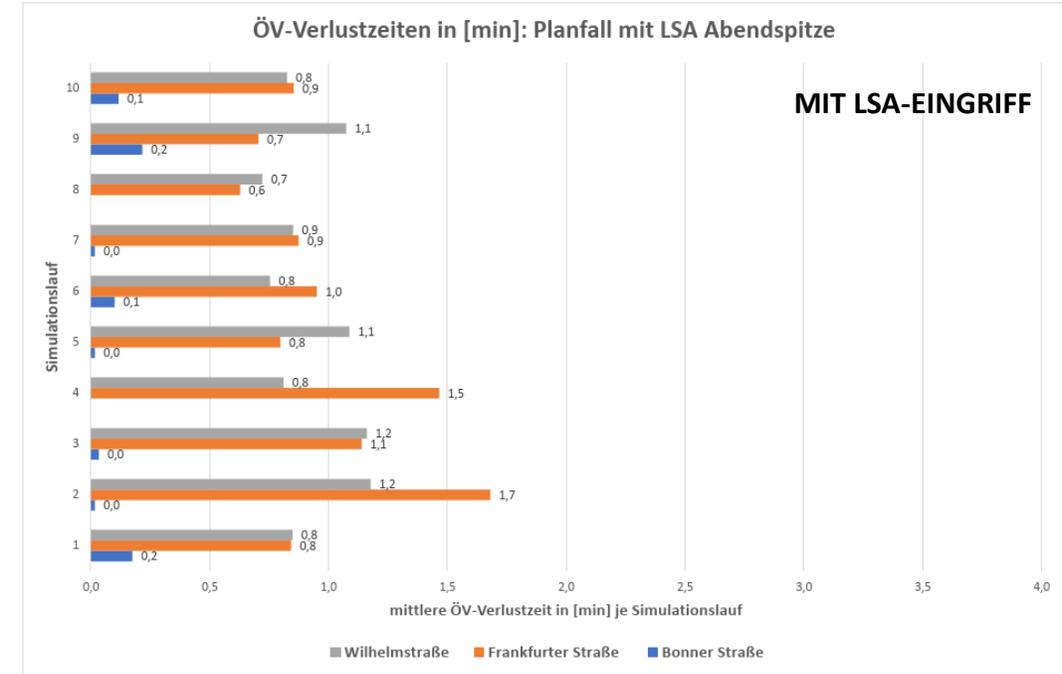
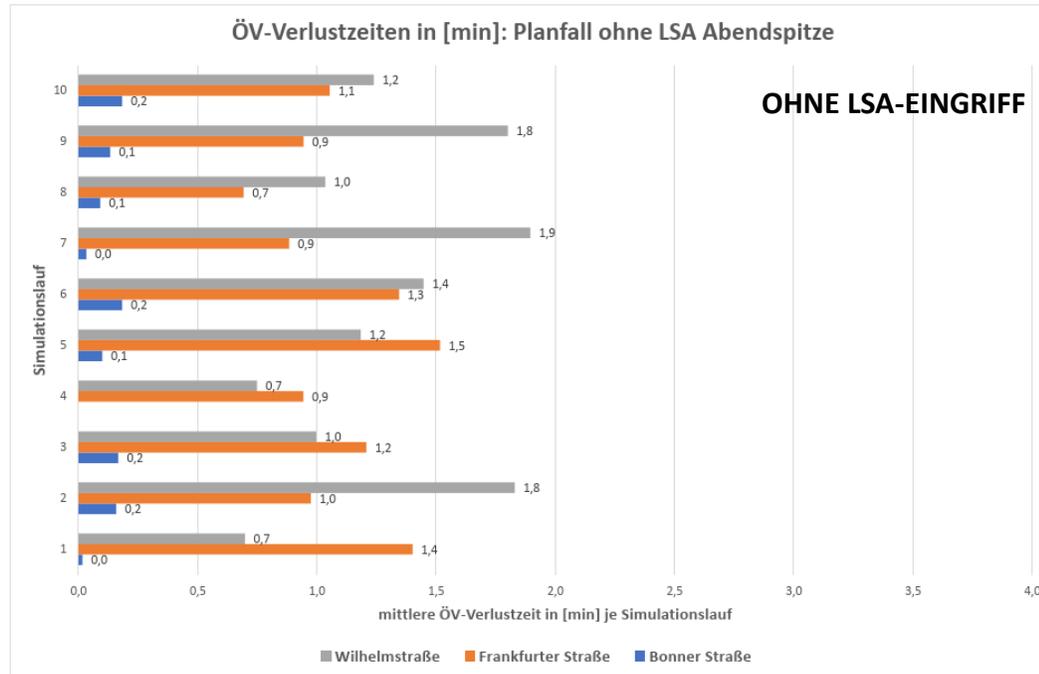


# ■ Steuerungskonzept der LSA

## Parameter zur Feinjustierung der Steuerung

- Welche Parameter werden zur Feinjustierung der Steuerung vorgeschlagen?
  - **Meldekette** für geradeausfahrende Busse: Hauptanmeldung, Notanmeldung und Abmeldung
  - **Meldekette** für rechtsabbiegende Busse: Hauptanmeldung und Abmeldung
  - **Belegzeit des Staudetektors**: Ab welcher Belegungsdauer wird die Signalschaltung in Rot aktiviert bei vorliegender Hauptanmeldung?
  - minimale und maximale Dauer der **Rotzeit** (derzeit gleiche Zeitdauer für beide Signalgeber)
  - **Mindestzeitdauer zwischen zwei Rotzeiten**, damit wenigstens einige Fahrzeuge aus Kaiser-Wilhelm-Platz und Frankfurter Straße zwischen zwei Eingriffen abfließen können

## Kaiser-Wilhelm-Platz/Frankfurter Str./Bonner Str./Wilhelmstr.



Zufahrt	Spanne ohne LSA-Eingriff	Spanne Planfall mit LSA-Eingriff	Interpretation
Bonner Straße	0,0-0,2 min	0,0-0,2 min	Keine Veränderung.
Frankfurter Straße	0,7-1,5 min	0,6-1,7 min	Keine wesentliche Veränderung.
Wilhelmstraße	0,7-1,9 min	0,7-1,2 min	Maximale Verlustzeit weiter reduziert.

# Ergebnisse MIV Hauptknoten

## Kaiser-Wilhelm-Platz/Frankfurter Str./Bonner Str./Wilhelmstr.

- Wilhelmstraße: LSA-Eingriff verkürzt die Staulängen, Wartezeiten erhöhen sich für MIV, weil Kfz nach dem Eingriff schlecht wegkommen, da die übergeordnete Belastung im Kreisverkehr entsprechend hoch ist, nachdem die Rotzeit endet.
- Frankfurter Straße profitiert leicht, Kaiser-Wilhelm-Platz leicht schlechter, Gesamtknoten wickelt 8 % höhere Belastung ab im Vergleich zu ohne LSA-Eingriffen

### OHNE LSA-EINGRIFF

Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Wilhelmstraße/Frankfurter Straße/Bonner Straße			Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit [s]	QSV
Abendspitze Planfall KVP ZOB ohne LSA			Soll	Ist	mittl.	max.		
Zufahrt	Richtung		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]		VFK
Bonner Straße	2 LA	↑	70	68	33	102	13	B
Bonner Straße	3 GF	→	359	336	33	102	9	A
Bonner Straße	4 RA	↓	430	404	0	29	5	A
Frankfurter Straße	6 LA	←	524	363	353	508	113	E
Frankfurter Straße	7 GF	↑	42	29	353	508	97	E
Frankfurter Straße	8 RA	→	37	28	353	508	101	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	10 LA	↓	64	56	61	127	47	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	11 GF	←	327	281	61	127	58	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	12 RA	↑	32	28	61	127	47	E
Wilhelmstraße	14 LA	↘	48	43	43	173	107	E
Wilhelmstraße	15 GF	↓	73	63	43	173	99	E
Wilhelmstraße	16 RA	↙	114	103	7	52	38	D
<b>Summe</b>			2.120	1.802			59	E

### MIT LSA-EINGRIFF

Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Wilhelmstraße/Frankfurter Straße/Bonner Straße			Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit [s]	QSV
Abendspitze Planfall KVP ZOB mit LSA			Soll	Ist	mittl.	max.		
Zufahrt	Richtung		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]		VFK
Bonner Straße	2 LA	↑	70	75	16	121	16	B
Bonner Straße	3 GF	→	359	366	16	121	10	A
Bonner Straße	4 RA	↓	430	442	1	39	5	A
Frankfurter Straße	6 LA	←	524	402	293	510	105	E
Frankfurter Straße	7 GF	↑	42	32	293	510	88	E
Frankfurter Straße	8 RA	→	37	31	293	510	91	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	10 LA	↓	64	58	67	127	58	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	11 GF	←	327	296	67	127	69	E
Kaiser-Wilhelm-Platz	12 RA	↑	32	30	67	127	60	E
Wilhelmstraße	14 LA	↘	48	46	35	151	147	E
Wilhelmstraße	15 GF	↓	73	66	35	151	133	E
Wilhelmstraße	16 RA	↙	114	107	14	67	64	E
<b>Summe</b>			2.120	1.951			59	E

# Ergebnisse MIV: Nachbarknoten

## Bonner Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Pleiser Hecke

- Konrad-Adenauer-Allee profitiert leicht bei mittlerem Rückstau und Verlustzeiten
- Bonner Straße Ost mit etwas höherer mittlerem Rückstau aber vergleichbaren Verlustzeiten
- Gesamtknoten wickelt mit LSA-Eingriffen am Kaiser-Wilhelm-Platz ca. 8-9 % mehr Belastung ab

### OHNE LSA-EINGRIFF

Kreisverkehrsplatz		Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit	QSV
Bonner Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Pleiser Hecke		Soll	Ist	mittl.	max.		
Abendspitze Planfall KVP ZOB ohne LSA							
Zufahrt	Richtung	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]	[s]	VFK
Bonner Straße West	1 WE	5	5	209	493	29	C
Bonner Straße West	2 LA	201	176	209	493	28	C
Bonner Straße West	3 GF	687	595	209	493	28	C
Bonner Straße West	4 RA	16	15	209	493	26	C
Pleiser Hecke	5 WE	0					
Pleiser Hecke	6 LA	5	4	2	18	54	E
Pleiser Hecke	7 GF	11	10	2	18	49	E
Pleiser Hecke	8 RA	3	2	2	18	45	D
Bonner Straße Ost	9 WE	1	1	106	273	52	E
Bonner Straße Ost	10 LA	5	4	106	273	54	E
Bonner Straße Ost	11 GF	578	560	106	273	57	E
Bonner Straße Ost	12 RA	181	176	106	273	58	E
Konrad-Adenauer-Allee	13 WE	0					
Konrad-Adenauer-Allee	14 LA	269	216	400	508	91	E
Konrad-Adenauer-Allee	15 GF	10	9	400	508	87	E
Konrad-Adenauer-Allee	16 RA	261	213	400	508	88	E
<b>Summe</b>		2.233	1.986			52	E

### MIT LSA-EINGRIFF

Kreisverkehrsplatz		Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit	QSV
Bonner Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Pleiser Hecke		Soll	Ist	mittl.	max.		
Abendspitze Planfall KVP ZOB mit LSA							
Zufahrt	Richtung	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]	[s]	VFK
Bonner Straße West	1 WE	5	5	159	454	30	C
Bonner Straße West	2 LA	201	188	159	454	28	C
Bonner Straße West	3 GF	687	641	159	454	27	C
Bonner Straße West	4 RA	16	16	159	454	23	C
Pleiser Hecke	5 WE	0					
Pleiser Hecke	6 LA	5	4	1	15	58	E
Pleiser Hecke	7 GF	11	11	1	15	73	E
Pleiser Hecke	8 RA	3	3	1	15	61	E
Bonner Straße Ost	9 WE	1	1	140	287	50	E
Bonner Straße Ost	10 LA	5	5	140	287	53	E
Bonner Straße Ost	11 GF	578	604	140	287	62	E
Bonner Straße Ost	12 RA	181	191	140	287	63	E
Konrad-Adenauer-Allee	13 WE	0					
Konrad-Adenauer-Allee	14 LA	269	242	354	508	84	E
Konrad-Adenauer-Allee	15 GF	10	10	354	508	79	E
Konrad-Adenauer-Allee	16 RA	261	234	354	508	82	E
<b>Summe</b>		2.233	2.155			52	E

# Ergebnisse MIV: Nachbarknoten

## Kaiser-Wilhelm-Platz/Mühlenstraße/Siegfeldstraße

- Siegfeldstraße mit geringerer mittlerer Rückstaulänge, aber Verlustzeiten steigen wegen Rotphasen leicht an
- Mühlenstraße mit deutlich höherer Rückstaulänge und Verlustzeit, weil Fahrzeuge der Siegfeldstraße nach Rotphase besser abfließen können
- Gesamtknoten wickelt mit LSA-Eingriffen am Kaiser-Wilhelm-Platz ca. 6 % mehr Belastung ab

### OHNE LSA-EINGRIFF

Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Mühlenstraße/Siegfeldstraße			Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit [s]	QSV
Abendspitze Planfall KVP ZOB ohne LSA			Soll	Ist	mittl.	max.		
Zufahrt	Richtung		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]		VFK
Kaiser-Wilhelm-Platz	1 WE	↻	15	11	22	92	17	B
Kaiser-Wilhelm-Platz	2 LA	↑	151	123	22	92	8	A
Kaiser-Wilhelm-Platz	4 RA	↓	315	300	22	92	9	A
Siegfeldstraße	5 WE	↻	0					
Siegfeldstraße	7 GF	↑	251	209	69	280	40	D
Siegfeldstraße	8 RA	↻	60	54	69	280	31	D
Mühlenstraße	9 WE	↻	1	2	32	105	34	D
Mühlenstraße	10 LA	↓	82	74	32	105	51	E
Mühlenstraße	11 GF	←	172	151	32	105	54	E
<b>Summe</b>			1.047	924			30	C

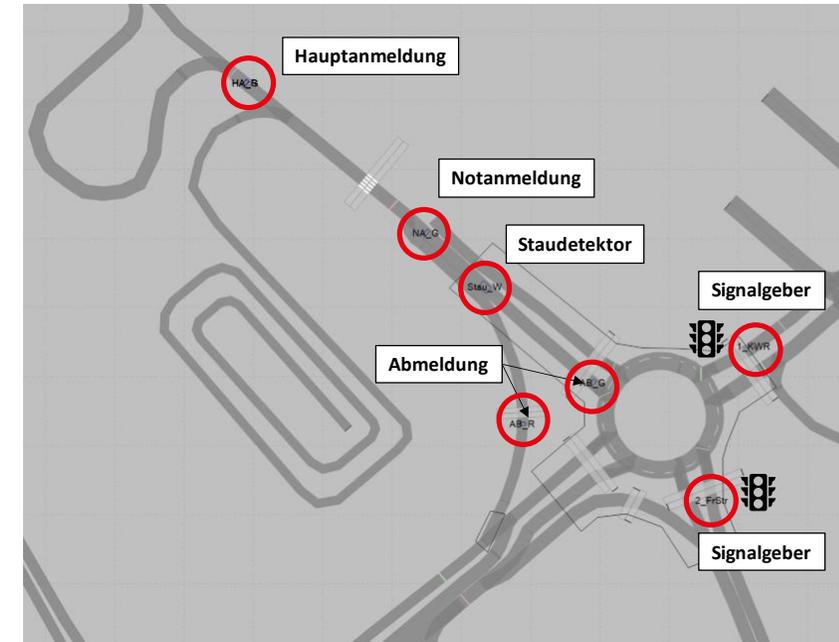
### MIT LSA-EINGRIFF

Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Mühlenstraße/Siegfeldstraße			Verkehrsstärke		Staulänge		Verlustzeit [s]	QSV
Abendspitze Planfall KVP ZOB mit LSA			Soll	Ist	mittl.	max.		
Zufahrt	Richtung		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[m]	[m]		VFK
Kaiser-Wilhelm-Platz	1 WE	↻	15	12	15	111	22	C
Kaiser-Wilhelm-Platz	2 LA	↑	151	131	15	111	11	B
Kaiser-Wilhelm-Platz	4 RA	↓	315	326	15	111	11	B
Siegfeldstraße	5 WE	↻	0					
Siegfeldstraße	7 GF	↑	251	224	50	267	55	E
Siegfeldstraße	8 RA	↻	60	56	50	267	42	D
Mühlenstraße	9 WE	↻	1	2	65	179	51	E
Mühlenstraße	10 LA	↓	82	75	65	179	80	E
Mühlenstraße	11 GF	←	172	156	65	179	83	E
<b>Summe</b>			1.047	982			30	C

- Option für Mühlenstraße: Beibehaltung der heute vorhandenen Stauampel, um Verkehr besser abzuwickeln

## Kernaussagen: Wie verändert der Einsatz der LSA das Ergebnis?

- Im Fall mit LSA-Eingriffen für die Busse in der **Wilhelmstraße** können die maximalen **ÖV-Verlustzeiten auf im Mittel ca. 1 min reduziert** werden. Im Vergleich zum Bestand (0,4-0,7 min) werden die Werte nur gering verschlechtert.
- Eine **Erhöhung von ÖV-Verlustzeiten** treten in sehr geringem Umfang in der **Frankfurter Straße** auf, da sich der maximale Wert in den 10 Simulationsläufen **leicht von 1,5 min auf 1,7 min** verändert. Dies ist immer noch eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand (4,7-7,2 min).
- Die **größten negativen Auswirkungen auf den MIV sind in der Mühlenstraße** festzustellen. Hier können Fahrzeuge schlechter abfließen als in der Variante ohne LSA-Eingriffe. Ursache ist, dass der Strom der Siegfeldstraße nach Ende der Rotzeit am Kaiser-Wilhelm-Platz besser in den Minikreis Siegfeldstraße/ Mühlenstraße einfahren kann. Die Beibehaltung der Stauampel kann in Betracht gezogen werden.
- Wegen der Wirkungszusammenhänge der 3 Kreisverkehrsplätze nehmen die LSA-Eingriffe in Kaiser-Wilhelm-Platz und Frankfurter Straße Einfluss auf die Verkehrsabläufe an allen 3 Knoten. **Insgesamt wird an jedem Knoten eine Erhöhung der abgewickelten Gesamtbelastung** in der Abendspitze festgestellt. Die Werte reichen **von 6-9 %**. Ursache ist dabei die Wirkung der LSA-Eingriffe auf den Stauraum zwischen den beiden großen Kreisverkehrsplätzen (Bereich unter der Eisenbahnbrücke in Fahrtrichtung West).
- Insgesamt haben die **LSA-Eingriffe eine mehrheitlich positive Wirkung**.



# ■ Handlungsoptionen

## Ableitbare Handlungsoptionen

■ Aus Gutachtersicht können folgende Handlungsoptionen verfolgt werden:

■ Handlungsoption 1:

- Es wird nur der Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Frankfurter Straße/Bonner Straße/Wilhelmstraße gebaut, ohne eine LSA für ÖV-Eingriffe vorzusehen. Hierbei werden die Ergebnisse im verfeinerten Simulationsnetz als ausreichend erachtet. Im Fall einer später notwendigen LSA-Nachrüstung sind dementsprechend auch erneute Tiefbauarbeiten erforderlich.

■ Handlungsoption 2:

- Es wird der Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Frankfurter Straße/Bonner Straße/Wilhelmstraße gebaut. Zusätzlich werden tiefbautechnische Vorbereitungen getroffen, um eine potenzielle LSA-Nachrüstung zu einem späteren Zeitpunkt vornehmen zu können. Für die LSA werden z. B. Leitungstrassen, Fundamente für Signalgeber, ggf. Fundament für ein Steuergerät und ähnliche Vorbereitungen zusammen mit dem Bau des Kreisverkehrs umgesetzt. Der Ansatz wird verfolgt, bei Nachrüstung einer LSA auf erneute umfangreiche Tiefbauarbeiten zu verzichten, aber vor Realisierung der LSA eine Phase zu erhalten, in der man die tatsächlichen Verkehrsabläufe beobachten kann.

■ Handlungsoption 3:

- Der Kreisverkehrsplatz Kaiser-Wilhelm-Platz/Frankfurter Straße/Bonner Straße/Wilhelmstraße wird mit der LSA gebaut. Bei dieser Option ist zusätzlich zur Planung des Kreisverkehrsplatzes auch die signaltechnische Planung inklusive der ausführungsfähigen verkehrsabhängigen Steuerungen der LSA vorzunehmen.

**DANKE FÜR DIE  
AUFMERKSAMKEIT**

**BERNARD**  
GRUPPE

**Deutschland**

Josef-Felder-Straße 53  
81241 München  
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20  
info@bernard-gruppe.com

**Österreich**

Bahnhofstraße 19  
6060 Hall in Tirol  
T +43 5223 5840 0 • F +43 5223 5840 201  
info@bernard-gruppe.com

Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
4-10



11.12.2023

**An die SPD-Kreistagsfraktion**

nachrichtlich:

CDU-Kreistagsfraktion  
GRÜNE-Kreistagsfraktion  
FDP-Kreistagsfraktion  
AfD-Kreistagsfraktion  
Gruppe Vernunft und Gerechtigkeit  
Gruppe Volksabstimmung  
Kreistagsmitglied Blank

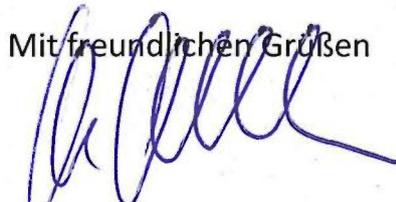
**Ihre Anfrage vom 05.12.2023 zur Nutzung der Linie 509 in Siegburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrer Anfrage vom 05.12.2023 zur Nutzung der Linie 509 in Siegburg bitten Sie um schriftliche Beantwortung verschiedener Fragestellungen, die zur Stellungnahme an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) weitergeleitet wurden.

Im Anhang erhalten Sie die Stellungnahme der RSVG vom 08.12.2023 zu Ihrer Information.

Mit freundlichen Grüßen



(Landrat)



**3. Ist geplant, mittelfristig die Linie 509 erneut in eine reguläre Linie umzuwandeln?**

In der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 19.09.2023 wurde der Verwaltung ein Arbeitsauftrag erteilt, mit folgendem Beschlusstext:

*Für die derzeit planmäßig eingeschränkten Linien 509, 529 und 552 wird die Verwaltung beauftragt, in Abstimmung mit den betroffenen Städten und dem benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Bundesstadt Bonn eine Konzeption zur nachfragegerechten Optimierung zu erarbeiten und dem Ausschuss für Planung und Verkehr zur Beschlussfassung vorzulegen.*

Basierend auf diesem Beschluss sind für den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 keine Änderungen auf der Linie 509 geplant. Die RSVG geht davon aus, dass so bald eine neue Konzeption abgestimmt ist, diese dem Ausschuss für Planung und Verkehr zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

**4. Wenn ja, wann ist mit einer Verbesserung der Personalsituation und der damit verbundenen Umwandlung zu rechnen?**

-

**5. Welche weiteren Leistungseinschränkungen (z.B. Ausfälle) sind aus Sicht der RSVG zu erwarten?**

Nach den vorliegenden Daten sind es immer wieder kurzfristigen Ausfälle von Fahrpersonal, die sich aufgrund von steigenden Krankenständen ergeben. Hinzu kommen dann auch meist noch kurzfristige sogenannte Leistungsrückgaben von Auftragsunternehmern bei steigenden Krankenständen.

Wir rechnen damit, dass wir im Sommer nach Eintritt der zweiten Fahrschulklasse von ca. 10 – 15 neuen Mitarbeitern bei diesen Themen dann auch Entlastung erfahren.

Gerne stehe ich für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Volker Otto

An den Landrat  
des Rhein-Sieg-Kreises  
Herrn Sebastian Schuster

**nachrichtlich**  
Fraktionen

05.12.2023

### **Anfrage: Nutzung der Linie 509 in Siegburg**

Sehr geehrter Herr Landrat,

es ist nun einige Monate her, seitdem die beliebte Linie 509 in Siegburg aufgrund der Personalsituation bei der RSVG in eine AST-Verbindung umgewandelt werden musste.

In diesem Zusammenhang bittet SPD-Kreistagsfraktion um schriftliche Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie hat sich die Nutzungsverhalten seitdem entwickelt?
2. Wie häufig wird das AST angefragt?
3. Ist geplant, mittelfristig die Linie 509 erneut in eine reguläre Linie umzuwandeln?
4. Wenn ja, wann ist mit einer Verbesserung der Personalsituation und der damit verbundenen Umwandlung zu rechnen?
5. Welche weiteren Leistungseinschränkungen (z.B. Ausfälle) sind aus Sicht der RSVG zu erwarten?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Katja Ruiters, Ömer Kirli und Fraktion

An den Landrat  
des Rhein-Sieg-Kreises  
Herrn Sebastian Schuster

**nachrichtlich**  
Fraktionen

05.12.2023

### **Anfrage: Nutzung der Linie 509 in Siegburg**

Sehr geehrter Herr Landrat,

es ist nun einige Monate her, seitdem die beliebte Linie 509 in Siegburg aufgrund der Personalsituation bei der RSVG in eine AST-Verbindung umgewandelt werden musste.

In diesem Zusammenhang bittet SPD-Kreistagsfraktion um schriftliche Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie hat sich die Nutzungsverhalten seitdem entwickelt?
2. Wie häufig wird das AST angefragt?
3. Ist geplant, mittelfristig die Linie 509 erneut in eine reguläre Linie umzuwandeln?
4. Wenn ja, wann ist mit einer Verbesserung der Personalsituation und der damit verbundenen Umwandlung zu rechnen?
5. Welche weiteren Leistungseinschränkungen (z.B. Ausfälle) sind aus Sicht der RSVG zu erwarten?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Katja Ruiters, Ömer Kirli und Fraktion

Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
4-10



30.01.2024

**An die Gruppe Vernunft und Gerechtigkeit**

nachrichtlich:

CDU-Kreistagsfraktion  
GRÜNE-Kreistagsfraktion  
SPD-Kreistagsfraktion  
FDP-Kreistagsfraktion  
AfD-Kreistagsfraktion  
Gruppe Volksabstimmung  
Kreistagsmitglied Blank

**Ihre Anfragen vom 18.12.2023 bezüglich des Verzichts auf Strafanträge wegen Beförderungerschleichung bei der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrer Anfrage bezüglich des Verzichts auf Strafanträge wegen Beförderungerschleichung bei der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) vom 18.12.2023 bitten Sie um schriftliche Beantwortung zum Umgang mit Vorfällen von Beförderungerschleichung bei der RSVG. Hintergrund der Anfrage sei ein Beschluss des Rates der Stadt Köln, wonach die Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) Fälle von Beförderungerschleichung nicht mehr strafrechtlich verfolgen sollen.

Eine Nachfrage bei der KVB ergab, dass hier zwar Änderungen durch die Stadt Köln beschlossen wurden, allerdings ist die KVB noch nicht formal beauftragt worden. Deshalb hat es bislang keine Änderung der grundsätzlichen Verfahrensweise gegeben. „Auch zukünftig – bei entsprechender Beauftragung durch die Stadt – wird die KVB mindestens in Fällen von Fälschungen Strafanzeige stellen, ebenso in Fällen, in denen körperliche Gewalt vorliegt. Sollte es weitergehende juristisch-

*politische Entscheidungen durch den Bund oder die Stadt Köln geben, müssten die Änderungen bzw. deren Auswirkungen noch bewertet werden.“*

Auch die RSVG wird Fälle von Beförderungerschleichung und körperlicher Gewalt weiterhin strafrechtlich verfolgen.

Erst wenn entsprechende juristisch-politische Entscheidungen gefasst wurden, d.h. die Herabstufung der Beförderungerschleichung von einem Straftatbestand zu einer Ordnungswidrigkeit, ergibt sich eine neue Situation, deren evtl. Auswirkung auf Prozessabläufe bei den Verkehrsunternehmen dann zu prüfen ist.

Mit freundlichen Grüßen

(Landrat)

  
21/01/24

  
30/1  
AS 30/1  
F 311

## Vernunft und Gerechtigkeit

Gruppe im Kreistag  
des Rhein-Sieg-Kreises

c/o Michael Otter  
Am Abtshof 58  
53721 Siegburg  
gruppe@rhein-sieg.vug.nrw  
0176 / 20719163

Vernunft und Gerechtigkeit, c/o Michael Otter, Am Abtshof 58, 53721 Siegburg

An den Landrat  
des Rhein-Sieg-Kreises  
Herrn Sebastian Schuster  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

Siegburg, den 18.12.2023

### **Anfrage bezüglich des Verzichts auf Strafanträge wegen Beförderungserschleichung bei der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG)**

Sehr geehrter Herr Landrat Schuster,

wir, die Kreistagsgruppe Vernunft und Gerechtigkeit, fragen hiermit bezüglich einer aktuellen Entwicklung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Rhein-Sieg-Kreis an. Wir bitten um schnellstmögliche schriftliche Beantwortung.

In Köln hat der Stadtrat kürzlich einen Beschluss gefasst, wonach die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) AG ab sofort keine Strafanzeigen oder Strafanträge nach § 265a StGB wegen Beförderungserschleichung mehr stellen sollen. Dieser Schritt wird als Reaktion auf die zu erwartende bundesweite Herabstufung des Delikts von einem Straftatbestand zu einer Ordnungswidrigkeit gesehen.

In diesem Zusammenhang möchten wir wissen, ob im Rhein-Sieg-Kreis, speziell bei der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG), ähnliche Bestrebungen oder Überlegungen existieren. Es wäre interessant zu erfahren, ob der Kreis plant, eine vergleichbare Richtlinie für die RSVG zu erwägen oder ob es bereits Diskussionen in dieser Richtung gibt.

Solch ein Schritt könnte eine erhebliche Entlastung für die Justiz und eine sozial gerechtere Behandlung von Personen darstellen, die aus finanziellen Gründen ohne gültigen Fahrausweis unterwegs sind.

Wir bitten um eine Rückmeldung zu dieser Angelegenheit und stehen für weitere Diskussionen oder Vorschläge zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Frank Kemper', with a stylized flourish at the end.

Frank Kemper, Kreistagsgruppe Vernunft und Gerechtigkeit

Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
4-10



16.02.2024

**An die Gruppe Vernunft und Gerechtigkeit**

nachrichtlich:

CDU-Kreistagsfraktion  
GRÜNE-Kreistagsfraktion  
SPD-Kreistagsfraktion  
FDP-Kreistagsfraktion  
AfD-Kreistagsfraktion  
Gruppe Volksabstimmung  
Kreistagsmitglied Blank

**Ihre Anfrage vom 15.01.2024 zu Busausfällen im Dezember 2023 im Rhein-Sieg-Kreis**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage zu Busausfällen im Rhein-Sieg-Kreis vom 15.01.2024 bitten Sie um eine Aufschlüsselung aller Busausfälle getrennt nach Linien für den Monat Dezember 2023. Ihre Anfrage wurde zur Stellungnahme an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) sowie die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) weitergeleitet.

Im Anhang erhalten Sie die entsprechenden Stellungnahmen der RSVG vom 15.02.2024 sowie die Stellungnahme der RVK vom 23.01.2024 einschließlich detaillierter Aufschlüsselungen der Busausfälle.

Zudem baten Sie in Ihrer Anfrage um Auskunft über die Rechtsauffassung des Kreises bezüglich der Frage, ob Kommunen anteilig Gelder zurückfordern können, falls die vereinbarten Verkehrsleistungen auf ihrem Gebiet nicht erbracht wurden.

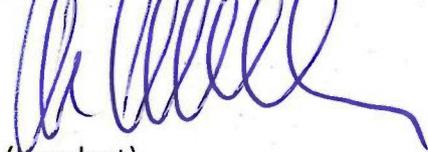
Hierzu teile ich Ihnen mit:

Nach § 3 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) ist der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf seinem Gebiet zuständig. Die Finanzierung dieser Aufgabe erfolgt jeweils anteilig über die allgemeine Kreisumlage sowie gemäß § 56 Absatz 4 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) über die Kreisumlage für die Mehrbelastung aus dem ÖPNV. Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises hat in seiner Sitzung vom 14.12.1992 die ÖPNV-Umlage als Sonderumlage eingeführt. Danach werden die Kosten des ÖPNV anteilig (Busverkehre und Fahrradmietsysteme zu 55%, Schienenverkehre zu 50%) über die Sonderumlage nach einem prognostizierten verursachergerechten Schlüssel (Wagenkilometer Bus und Schiene sowie Fahrradausstattung auf dem jeweiligen Gebiet der Kommune) und im Übrigen über die allgemeine Kreisumlage insoweit solidarisch auf die Kommunen umgelegt.

Die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises werden durch Festsetzungsbescheid unverzüglich nach Inkrafttreten der Haushaltssatzung bzw. Festsetzung der Umlagegrundlagen im Gemeindefinanzierungsgesetz für das jeweilige Jahr veranlagt. Für die allgemeine Kreisumlage sind Spitzabrechnungen gesetzlich nicht zugelassen, bei der Sonderumlage ÖPNV wäre eine solche zulässig, jedoch hat sich der Kreistag mit Beschluss vom 26.03.2015 entschieden, keine Spitzabrechnung durchzuführen. Eine retrospektive Abrechnung über die konkret erbrachten Verkehrsleistungen erfolgt demnach nicht.

Eine direkte Leistungsbeziehung zwischen den Kommunen und den jeweiligen Verkehrsunternehmen, aus der sich ein Rückforderungsanspruch der Kommunen gegen diese wegen nicht oder schlecht erbrachter Verkehrsleistungen ergeben könnte, besteht hinsichtlich der Verkehrsleistungen gemäß Nahverkehrsplan ebenfalls nicht.

Mit freundlichen Grüßen



(Landrat)

## Vernunft und Gerechtigkeit

Gruppe im Kreistag  
des Rhein-Sieg-Kreises

c/o Michael Otter  
Am Abtshof 58  
53721 Siegburg  
gruppe@rhein-sieg.vug.nrw  
0176 / 20719163

Vernunft und Gerechtigkeit, c/o Michael Otter, Am Abtshof 58, 53721 Siegburg

An den Landrat  
des Rhein-Sieg-Kreises  
Herrn Sebastian Schuster  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

Siegburg, den 15.01.2024

### Anfrage - Busausfälle im Dezember 2023

Sehr geehrter Herr Landrat Schuster,

im Anschluss an unsere vorherige Anfrage vom 02.01.2024 möchten wir, die Gruppe "Vernunft und Gerechtigkeit" im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises, erneut Informationen über Busausfälle im Rhein-Sieg-Kreis einholen, diesmal speziell für den Monat Dezember 2023.

Aus der Antwort auf unsere letzte Anfrage geht hervor, dass allein die Linie 531 von Januar bis November 2023 insgesamt 82-mal ausgefallen ist. Angesichts der Tatsache, dass die RSVG allein 66 Linien betreibt, erscheint es uns notwendig, hier eine detaillierte Nachfrage zur nachfolgenden Entwicklung zu stellen.

Wir bitten um eine Aufschlüsselung aller Busausfälle getrennt nach Linien für den Monat Dezember 2023. Bitte berücksichtigen Sie auch Linien angrenzender Verkehrsbetriebe, soweit diese das Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit bedienen. Diese Anfrage ist Teil eines längerfristigen Monitorings zur Zuverlässigkeit des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis. Wir beabsichtigen, diese Anfrage in den nächsten Monaten zu wiederholen, um die Entwicklung und Tendenzen der Busausfälle genau beobachten und dokumentieren zu können.

Des Weiteren bitten wir um Auskunft über die Rechtsauffassung des Kreises bezüglich der Frage, ob Kommunen anteilig Gelder zurückfordern können, falls die vereinbarten Verkehrsleistungen auf ihrem Gebiet nicht erbracht wurden.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung und erwarten Ihre Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen,  
Frank Kemper, Kreistagsgruppe Vernunft und Gerechtigkeit



## Rhein- Sieg- Verkehrsgesellschaft mbH

Telefon: (02241) 499 - 210  
Telefax: (02241) 499 - 222  
E-Mail: volker.otto@rsvg.de

Anschrift: Steinstraße 31  
53844 Troisdorf - Sieglar

Webseite: [www.rsvg.de](http://www.rsvg.de)

RSVG – Steinstraße 31 – 53844 Troisdorf

Rhein-Sieg-Kreis  
Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

unser Zeichen  
GF/VO

Datum  
15.02.2024

### Anfrage der Kreistagsgruppe „Vernunft und Gerechtigkeit“

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne beantworten wir ihre Anfrage vom 15.01.2024 der Kreistagsgruppe „Vernunft und Gerechtigkeit“ im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises:

Im Monat Dezember 2023 hätte die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) auf den 66 Linien insgesamt 104.350 Linienfahrten ausführen müssen. Tatsächlich wurden 1.139 Fahrten nicht durchgeführt. Somit sind 98,91 % der Verkehrsleistung ordnungsgemäß durchgeführt worden.

Von den 1.139 ausgefallenen Fahrten konnten 995 Fahrten (0,95 %) personalbedingt nicht durchgeführt werden. 144 Fahrtausfälle (0,14 %) sind auf sonstige Gründe zurückzuführen, wie technische Störungen, Unfälle, Rettungseinsätze, Falschparker oder Verkehrs- und Witterungsfaktoren.

Im Anhang finden Sie eine detaillierte Auflistung je Linie.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Volker Otto

# Fahrtausfälle

## Dezember 2023



Linie	Ausfälle Dezember 2023			
SB55*	personalbedingt	49	Summe	50
	sonstige	1		
164*	personalbedingt	39	Summe	40
	sonstige	1		
117*	personalbedingt	94	Summe	102
	sonstige	8		
501	personalbedingt	123	Summe	131
	sonstige	8		
502	personalbedingt	4	Summe	8
	sonstige	4		
503	personalbedingt	114	Summe	123
	sonstige	9		
504	personalbedingt	6	Summe	9
	sonstige	3		
505	personalbedingt	25	Summe	25
	sonstige	0		
506	personalbedingt	131	Summe	134
	sonstige	3		
507	personalbedingt	11	Summe	11
	sonstige	0		
508	personalbedingt	57	Summe	64
	sonstige	7		
509	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
510	personalbedingt	38	Summe	42
	sonstige	4		
511	personalbedingt	12	Summe	12
	sonstige	0		

\* seit dem 10.12.2023 ersetzt die Linie 117 die Linien 164 und SB55 (Fusion beider Linienwege)

# Fahrtausfälle

## Dezember 2023



Linie	Ausfälle Dezember 2023			
512	personalbedingt	9	Summe	11
	sonstige	2		
513	personalbedingt	4	Summe	6
	sonstige	2		
515	personalbedingt	7	Summe	7
	sonstige	0		
516	personalbedingt	6	Summe	9
	sonstige	3		
517	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
518	personalbedingt	1	Summe	1
	sonstige	0		
520	personalbedingt	51	Summe	62
	sonstige	11		
521	personalbedingt	2	Summe	6
	sonstige	4		
522	personalbedingt	11	Summe	14
	sonstige	3		
523	personalbedingt	2	Summe	3
	sonstige	1		
524	personalbedingt	0	Summe	2
	sonstige	2		
525	personalbedingt	8	Summe	10
	sonstige	2		
527	personalbedingt	38	Summe	41
	sonstige	3		
529	personalbedingt	7	Summe	7
	sonstige	0		

# Fahrtausfälle

## Dezember 2023



Linie	Ausfälle Dezember 2023			
530	personalbedingt	0	Summe	1
	sonstige	1		
531	personalbedingt	4	Summe	4
	sonstige	0		
532	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
533	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
535	personalbedingt	1	Summe	4
	sonstige	3		
536	personalbedingt	0	Summe	5
	sonstige	5		
537	personalbedingt	7	Summe	9
	sonstige	2		
539	personalbedingt	0	Summe	1
	sonstige	1		
540	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
541	personalbedingt	8	Summe	8
	sonstige	0		
542	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
543	personalbedingt	0	Summe	1
	sonstige	1		
544	personalbedingt	0	Summe	0
	sonstige	0		
545	personalbedingt	0	Summe	1
	sonstige	1		

# Fahrtausfälle

## Dezember 2023



Linie	Ausfälle Dezember 2023		
546	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
547	personalbedingt	0	Summe 1
	sonstige	1	
548	personalbedingt	0	Summe 2
	sonstige	2	
549	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
550*	personalbedingt	28	Summe 33
	sonstige	5	
163*	personalbedingt	1	Summe 1
	sonstige	0	
551	personalbedingt	13	Summe 17
	sonstige	4	
552	personalbedingt	19	Summe 19
	sonstige	0	
553	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
554	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
555	personalbedingt	14	Summe 17
	sonstige	3	
556	personalbedingt	5	Summe 5
	sonstige	0	
557	personalbedingt	4	Summe 6
	sonstige	2	
558	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	

\* seit dem 10.12.2023 umfasst die Linie 550 auch den Linienweg der Linie 163, die somit entfällt

# Fahrtausfälle

## Dezember 2023



Linie	Ausfälle Dezember 2023		
559	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
560	personalbedingt	5	Summe 6
	sonstige	1	
561	personalbedingt	0	Summe 1
	sonstige	1	
562	personalbedingt	0	Summe 1
	sonstige	1	
564	personalbedingt	2	Summe 2
	sonstige	0	
565	personalbedingt	1	Summe 1
	sonstige	0	
566	personalbedingt	0	Summe 3
	sonstige	3	
567	personalbedingt	2	Summe 2
	sonstige	0	
568	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
570	personalbedingt	1	Summe 1
	sonstige	0	
571	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
573	personalbedingt	0	Summe 1
	sonstige	1	
576	personalbedingt	0	Summe 0
	sonstige	0	
577	personalbedingt	3	Summe 10
	sonstige	7	

# Fahrtausfälle

## Dezember 2023



Linie	Ausfälle Dezember 2023		
578	personalbedingt	7	Summe 8
	sonstige	1	
579	personalbedingt	0	Summe 2
	sonstige	2	
SB51	personalbedingt	3	Summe 5
	sonstige	2	
SB52	personalbedingt	2	Summe 3
	sonstige	1	
SB53	personalbedingt	1	Summe 1
	sonstige	0	
SB54	personalbedingt	12	Summe 14
	sonstige	2	
SB56	personalbedingt	3	Summe 13
	sonstige	10	

Gesamtausfälle	personalbedingt	995	Summe 1139
	sonstige	144	
Gesamtanzahl Fahrten		104.350	
Ausfallquote	personalbedingt	0,95%	Summe 1,09%
	sonstige	0,14%	

**Anmerkung:** In der Kategorie „sonstige Ausfälle“ wurden alle Fahrtausfälle aufgeführt, die durch technische Störungen, Unfälle, Rettungseinsätze oder Verkehrs- und Witterungsfaktoren bedingt sind.



Regionalverkehr Köln GmbH  
Wir bewegen die Region

Regionalverkehr Köln GmbH • Postfach 13 02 51 • 50496 Köln

Rhein-Sieg-Kreis  
Stabsstelle Verkehr und Mobilität  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

E-Mail:	info@rvk.de
Internet:	www.rvk.de
Hausanschrift:	Theodor-Heuss-Ring 19-21 50668 Köln
ÖPNV-Anbindung:	Haltestelle Ebertplatz 12, 15, 16, 18, 127, 140 Haltest.St.Vincenz-Haus:SB40
Ihre Nachricht vom:	
Ihr Zeichen:	
Unsere Nachricht vom:	
Unser Zeichen:	B/
Ansprechpartner/in:	Dr. Marcel Frank
Telefon:	0221 1637 - 770
Telefax:	0221 1637 - 4770
E-Mail:	marcel.frank@rvk.de

Köln, 23. Januar 2024

## Anfrage der Kreistagsgruppe "Vernunft und Gerechtigkeit"

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Anfrage vom 15.01.2024 der Gruppe „Vernunft und Gerechtigkeit“ im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises beantworten wir wie folgt:

Das Fahrplanangebot der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) hat im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis im Monat Dezember 2023 planmäßig 27.891 Fahrten vorgesehen; 99,66% dieser Fahrten wurden ordnungsgemäß durchgeführt.

Von den 95 Fahrtausfällen im Dezember 2023 sind 65 unmittelbar der RVK zuzurechnen, d.h. beispielsweise aufgrund eines technischen Defekts am Fahrzeug bzw. bei kurzfristiger Erkrankung des Fahrpersonals. Die darüberhinausgehenden 30 Fahrtausfälle waren nicht durch die RVK beeinflussbar (z.B. Straßensperrungen, hohes Verkehrsaufkommen, etc.). Generell sind keine besonderen Auffälligkeiten bei einzelnen Linien zu erkennen. Alle Ausfälle resultieren aus kurzfristigen Ereignissen.

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Landrat Stephan Santelmann  
Geschäftsführer: Dr. Marcel Frank

Entdecken Sie die RVK als Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb.  
Alle Infos, freie Stellen und Ausbildungen unter [www.rvk.de/karriere](http://www.rvk.de/karriere).

Commerzbank AG  
IBAN: DE92 3708 0040 0343 2713 00  
BIC: DRESDEFF370  
USt-IdNr. DE 811438172  
Amtsgericht Köln: HRB 7432

TUV Rheinland zertifiziert  
ISO 9001 (Qualitätsmanagement)  
ISO 14001 (Umweltmanagement)  
ISO 50001 (EnergieManagement)

Eine detaillierte Aufschlüsselung aller Fahrtausfälle des Verkehrsunternehmens RVK im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis im Monat Dezember 2023 finden Sie als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Regionalverkehr Köln GmbH

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frank', written in a cursive style.

Dr. Marcel Frank  
(Geschäftsführer)

## Ausfälle auf RVK-Linien im Dezember 2023 im RSK

Datum	Linie	Fahrt-Nr.	Von	Nach
01.12.2023	845	24	Heimerzheim Fronhof	Bonn Hbf
01.12.2023	845	13	Bonn Hbf	Heimerzheim Fronhof
04.12.2023	752	17	Morenhoven Schleife	Morenhoven Schleife
04.12.2023	817	13	Rheinbach.Bf.	Heimerzheim Altes Kloster
04.12.2023	818	17	Sechtem Bahnhof	Hersel Stadtbahn
04.12.2023	855	10	Meckenheim Bf.	Rheinufer
04.12.2023	855	9	Rheinufer	Meckenheim Bf.
04.12.2023	856	73	Berkum EKZ	Lannesdorf Ellesdorfer Straße
04.12.2023	856	52	Bad.Godesberg Bf/Löbestr.	Gimmersdorf Berkumer weg
04.12.2023	856	65	Oedingen Wendeschleife	Bad Godesberg Bf/Löbestraße
04.12.2023	856	2	Meck.Indusriepark Bf	Lüftelberg Ort.
04.12.2023	857	668	Bad.Godesberg Bf/Löbestr.	Berkum EKZ
04.12.2023	858	1	Meckenheim Bf.	Meck.Industriepark.Bf
04.12.2023	859	1	Lüftelberg Ort	Meck.Industriepark.Bf
04.12.2023	859	4	Meck.Indusriepark Bf	Lüftelberg Ort.
04.12.2023	859	3	Lüftelberg Ort	Meck Industriepark Bf
04.12.2023	859	6	Meck.Indusriepark Bf	Lüftelberg Ort.
05.12.2023	740	23	Rheinbach.Bf.	Totenfeld Kirche
05.12.2023	740	28	Todenfeld Kirche	Rheinbach Bf
06.12.2023	818	19	Sechtem Bf	Hersel Stadtbahn
06.12.2023	843	14	Duisdorf Bf	Alfter Hertersplatz
06.12.2023	843	15	Duisdorf Bf	Meck Industriepark Bf
06.12.2023	856	51	Bad Godesberg Johanneskirche	Bad Godesberg Bf/Löbestraße
06.12.2023	857	78	Bad.Godesberg Bf/Löbestr.	Meckenheim Bf.
06.12.2023	857	93	Meckenheim Bf.	Bad Godesberg Bf/Löbestraße

## Ausfälle auf RVK-Linien im Dezember 2023 im RSK

Datum	Linie	Fahrt-Nr.	Von	Nach
07.12.2023	740	15	Kurtenberg	Totenfeld Kirche
07.12.2023	740	20	Todenfeld Kirche	Rheinbach Bf
07.12.2023	747	14	Odendorf Kirche	Rheinbach Bf
07.12.2023	843	10	Meck.Indusriepark Bf	Alfter Hertersplatz
07.12.2023	857	15	Meckenheim Bf.	Adendorf Drehwerk
08.12.2023	817	21	Rheinbach.Bf.	Bonn Posener Weg
08.12.2023	845	607	Bonn Hbf.	Heimerzheim Fronhof.
09.12.2023	843	1029	Alfter Hertersplatz	Duisdorf Bf.
09.12.2023	857	1052	Berkum Rathaus	Meckenheim Bf.
09.12.2023	858	1067	Meckenheim Bf.	Meck Industriepark Bf
11.12.2023	845	67	Morenhoven Mitte	Heimerzheim Fronhof
11.12.2023	845	80	Heimerzheim Fronhof	Bonn Hbf
12.12.2023	749	13	Meckenheim Bf.	Rheinbach Bf
15.12.2023	858	91	Meckenheim Bf.	Meck Industriepark Bf
16.12.2023	842	1043	Chateauneufstraße	Duisdorf Bahnhof
16.12.2023	842	1042	Chateauneufstraße	Sechtem Bahnhof
17.12.2023	845	2604	Heimerzheim Fronhof	Bonn Hbf
18.12.2023	749	9	Wormersdorf Kirche	Rheinbach Bf
18.12.2023	800	10	Rochusstr Bundesministerium	Bonn HBf.
18.12.2023	858	28	Meck.Indusriepark Bf	Meckenheim Bf.
19.12.2023	813	15	Rheinbach.Bf.	Rheinbach Meckenheimerstr.
19.12.2023	843	3	Alfter Hertersplatz	Duisdorf Bf.
19.12.2023	843	4	Duisdorf Bf	Alfter Hertersplatz
19.12.2023	843	7	Alfter Hertersplatz	Meck Industriepark Bf
19.12.2023	845	8	Heimerzheim Fronhof	Morenhoven Mitte

## Ausfälle auf RVK-Linien im Dezember 2023 im RSK

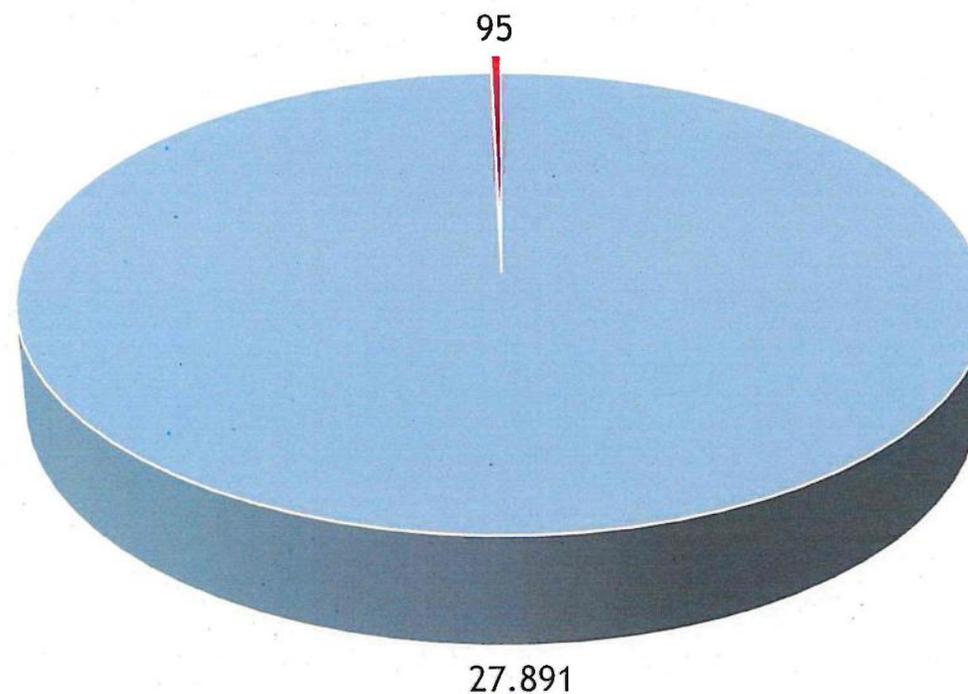
Datum	Linie	Fahrt-Nr.	Von	Nach
19.12.2023	855	17	Villiprott Burgstraße	Meckenheim Bahnhof
19.12.2023	857	639	Meckenhien Bahnhof	Bad-Godesberg Bahnhof Löbestraße
19.12.2023	858	18	Meck.Indusriepark Bf	Meckenheim Bf.
19.12.2023	858	27	Meckenheim Bf.	Meck Industriepark Bf
21.12.2023	845	69	Bonn Hbf	Heimerzheim Fronhof
21.12.2023	857	699	Mehlem Brunhildstr	Mehlem Bf.
22.12.2023	845	78	Heimerzheim Fronhof	Bonn Hbf
23.12.2023	842	1059	Sechtem Bahnhof	Duisdorf Bahnhof
23.12.2023	842	1054	Unter der Windmühle	Sechtem Bahnhof
27.12.2023	818	70	Hersel Stadtbahn	Sechtem Bahnhof
27.12.2023	818	73	Sechtem Bahnhof	Hersel Stadtbahn
27.12.2023	818	60	Hersel Stadtbahn	Sechtem Bahnhof
27.12.2023	818	55	Sechtem Bahnhof	Hersel Stadtbahn
27.12.2023	818	46	Hersel Stadtbahn	Sechtem Bahnhof
28.12.2023	740	7	Rheinbach.Bf.	Totenfeld Kirche
28.12.2023	740	12	Todenfeld Kirche	Rheinbach Bf
28.12.2023	740	13	Rheinbach.Bf.	Totenfeld Kirche
28.12.2023	740	18	Todenfeld Kirche	Rheinbach Bf
28.12.2023	740	19	Rheinbach.Bf.	Totenfeld Kirche
28.12.2023	740	24	Rheinbach.Bf.	Rheinbach Bf
28.12.2023	740	25	Rheinbach.Bf.	Totenfeld Kirche
28.12.2023	740	30	Todenfeld Kirche	Rheinbach Bf
28.12.2023	747	9	Rheinbach.Bf.	Odendorf Kirche.
28.12.2023	747	14	Odendorf Kirche	Rheinbach Bf
28.12.2023	747	15	Rheinbach.Bf.	Odendorf Kirche.

## Ausfälle auf RVK-Linien im Dezember 2023 im RSK

Datum	Linie	Fahrt-Nr.	Von	Nach
28.12.2023	747	20	Odendorf Kirche	Rheinbach Bf
28.12.2023	747	33	Rheinbach.Bf.	Odendorf Kirche.
28.12.2023	747	26	Odendorf Kirche	Odendorf Kirche.
28.12.2023	747	39	Rheinbach.Bf.	Odendorf Kirche.
28.12.2023	747	32	Odendorf Kirche	Rheinbach Bf
28.12.2023	856	62	Bad.Godesberg Bf/Löbestr.	Oedingen Wendeschleife
28.12.2023	856	667	Oedingen Wendeschleife	Werthhoven Institut.
28.12.2023	857	691	Oberbachem Blankenheimer Weg	Bad Godesberg Bf/Löbestraße
29.12.2023	818	66	Hersel Stadtbahn	Sechtem Bahnhof
29.12.2023	818	69	Sechtem Bahnhof	Hersel Stadtbahn
29.12.2023	818	56	Hersel Stadtbahn	Sechtem Bahnhof
29.12.2023	818	51	Sechtem Bahnhof	Hersel Stadtbahn
29.12.2023	818	36	Hersel Stadtbahn	Sechtem Bahnhof
29.12.2023	842	52	Duisdorf Bahnhof	Sechtem Bahnhof
29.12.2023	842	49	Sechtem Bahnhof	Duisdorf Bahnhof
29.12.2023	842	46	Duisdorf Bahnhof	Sechtem Bahnhof
29.12.2023	842	41	Sechtem Bahnhof	Duisdorf Bahnhof
29.12.2023	842	38	Duisdorf Bahnhof	Sechtem Bahnhof
31.12.2023	845	2636	Heimerzheim Fronhof	Bonn Hbf
31.12.2023	845	2635	Bonn Hbf	Heimerzheim Fronhof

## Ausfälle auf RVK-Linien im Dezember 2023 im RSK

Anteil der ausgefallenen Fahrten der RVK im Dezember 2023 im RSK



■ Fahrten angeboten ■ davon Fahrten ausgefallen