

Das Thema „Angebotsverbesserung auf der Linie 66 im Schwachlastverkehr“ wurde im Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises von April 2004 bis Januar 2006 mehrmals erörtert. Zum Einstieg in die heutige Beratung soll hier noch einmal der bisherige Verfahrensablauf und die Kosten für die Angebotsverbesserungen wiedergegeben werden:

- ⇒ 15.12.2003 SSB-Verwaltungsausschuss beschließt die Taktverdichtung vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien des Rhein-Sieg-Kreises.
- ⇒ 06.02.2004 PVA beschließt Taktverdichtung Mo. – Fr. für ein Jahr auf Probe. Verwaltung soll Maßnahmen zur Kompensation der Kosten prüfen.
- ⇒ 13.04.2004 Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises bestätigt den PVA-Beschluss. Der Probetrieb ist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 terminiert.
- ⇒ 13.06.2004 Beginn des Probetriebes Montag bis Freitag nach 21.00 Uhr.
- ⇒ 17.06.2004 Der Rat der Stadt Bonn beschließt die Taktverdichtung ohne Kompensation auf der Linie 66.
- ⇒ 01.07.2004 Der PVA berät die Einsparvorschläge der Verwaltung.
- ⇒ 14.12.2004 Die Verwaltung berichtet über die bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Zählergebnisse. Es wird im Ausschuss keine Entscheidung über eine Kostenbeteiligung getroffen.
- ⇒ 22.02.2005 Auf Antrag der CDU-Fraktion wird die Verwaltung vom PVA beauftragt, mit der SSB gemeinsam eine Kundenbefragung auf der Linie 66 durchzuführen.
- ⇒ 21.06.2005 Die Verwaltung stellt die Ergebnisse der Kundenbefragung sowie die weiteren Zählergebnisse im PVA vor. Verwaltung wird beauftragt, mit der Stadt Bonn und der SSB in Verhandlungen über die grundsätzliche Finanzierung der SSB und die deutliche Verbesserung der Qualitätsstandards auf der Linie 66 einzutreten.
- ⇒ 24.01.2006 Die Verwaltung informiert den Ausschuss über den Sachstand bezüglich der mit der SSB-Geschäftsführung geführten Gespräche zur Neuregelung der Finanzierung (Verlustausgleich der SSB) sowie über die derzeitigen Verbesserungen auf der Linie 66 nach Auskunft der SSB und der Stadt Bonn.

Die Kosten für die Angebotsverbesserungen, d.h. die Verdichtung auf den 15-Minuten-Takt zwischen Siegburg und Bonn - Heussallee, im Zeitraum

montags – freitags ca. 21.00 Uhr bis 22.30 Uhr

samstags ca. 16.30 Uhr bis 22.30 Uhr

sonntags ca. 11.00 Uhr bis 22.30 Uhr

belaufen sich auf insgesamt 322.000 €/Jahr.

Die Kosten für die Verdichtung montags bis freitags abends betragen für den Rhein-Sieg-Kreis rd. 52.000 € und die Stadt Bonn 75.000 €. Die Kosten für die Wochenendverdichtung betragen für den Rhein-Sieg-Kreis rd. 75.000 € und die Stadt Bonn rd. 120.000 €.

#### Erläuterungen:

Wie bereits in der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 24.01.2006 angekündigt, hat sich der Geschäftsführer der SSB, Herr Prof. Dr. Ing. Zemlin, bereit erklärt, die derzeitige Situation bezüglich des bereits erreichten Ausbaustandards einschl. der noch beabsichtigten Verbesserungen darzustellen. Außerdem werden die Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Stadtbahn, die Ergebnisse der im Januar 2006 durchgeführten automatischen Fahrgastzählung und die bisherigen Erfolge des Direktmarketings dem Ausschuss erläutert.

Dieses Maßnahmenpaket wird im Rahmen der anschließenden Ortsbesichtigung (Sonderfahrt mit der Linie 66) von Siegburg Stb bis Bonn Bertha-von-Suttner-Platz von Herrn Prof. Dr. Ing. Zemlin vertiefend dargestellt. Gegebenenfalls wird er auf die einzelnen Projekte und eventuell temporär auftretende Probleme eingehen. Während der Wendezeit am Bertha-von-Suttner-Platz werden die derzeitigen Umbaumaßnahmen erläutert. Im Anschluss an die Rückfahrt steht Herr Prof. Dr. Ing. Zemlin im Kreishaus für weitere Fragen aus dem Ausschuss zur Verfügung.

Was die Frage der grundsätzlichen Finanzierung der SSB angeht, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Gesellschaft keine eigenen Mitarbeiter und kein eigenes Fahrpersonal hat. Die technische Betriebsführung bei der SSB erfolgt durch die SWBV, die kaufmännische Betriebsführung einschließlich des Rechnungswesens erfolgt durch die SWB. Da die SSB ferner nicht über genügend eigene Fahrzeuge verfügt, nimmt sie ebenfalls Fahrleistungen der SWB in Anspruch. Die aus der Geschäftstätigkeit von SWBV und SWB resultierenden Kosten werden der SSB in Rechnung gestellt. Die Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer im Jahre 2003 kommt zu dem Ergebnis, dass das System eine verursachungsgerechte Kostenzuordnung zwischen SSB und der SWBV/SWB gewährleistet. Gleichwohl sind zwischenzeitlich Gespräche mit der SWB-Geschäftsführung über die Neuregelung der Leistungs- und Abrechnungsbeziehungen zwischen dem Unternehmen des SWB-Konzerns und der SSB aufgenommen worden. Ziel der Neuregelung ist die Schaffung einer vertraglichen Grundlage für die Leistungs- und Abrechnungsbeziehungen und eine Prüfung, ob die derzeitige Verlustaufteilung

zwischen den beiden Gesellschaftern entsprechend den auf dem jeweiligen Gebiet gefahrenen Wagenkilometer angemessen ist und die Qualitätskriterien für die Leistungserbringung festschreibt. Darüber hinaus sollen möglichst auch steuerliche Optimierungsmöglichkeiten genutzt werden.

Die SWB haben hierzu erste Eckpunkte eines Vertragsentwurfes angekündigt, über die in der Sitzung informiert wird.

In der Planungs- und Verkehrsausschusssitzung vom 21.06.2005 hat die Verwaltung ausführlich über die Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählung der SWBV und der eigenen Zählung berichtet. Auf Wunsch der Verwaltung hat die SWBV nochmals im Januar 2006 erneut die Fahrgäste auf der Linie 66 automatisch erfasst. Die Ergebnisse der Erhebung werden durch Prof. Dr. Ing. Zemlin dargestellt.

Auch die Verwaltung hat im Februar 2006 erneut die Ein- und Aussteiger der Linie 66 am Bahnhof Siegburg erhoben, so dass die Fahrgastentwicklung von Mai 2004 (vor Einführung der Taktverdichtung) bis heute dargestellt werden kann. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich jeweils um Momentaufnahmen handelt. Aus den vorliegenden Daten ergibt sich folgendes Bild:

### **Zählung der Verwaltung Mai/November 2004 und Februar 2006**

Ein- Aussteiger auf der Linie 66 Mai 2004 und Februar 2006

<b>Betriebstag: Montag bis Freitag 21.00 Uhr bis 23:00 Uhr</b>				
<b>Bahnhof Siegburg</b>				
	Mai 04	Apr 05	Feb 06	Entw. Mai 04 - Februar 06 in %
Einsteiger	186	259	177	-4,8
Aussteiger	139	187	205	47,5
<b>Summe</b>	<b>325</b>	<b>446</b>	<b>382</b>	<b>17,5</b>
<b>Betriebstag: Samstag 17:00 Uhr bis 23:00 Uhr</b>				
<b>Bahnhof Siegburg</b>				
	Mai 04	Apr 05	Feb 06	Entw. Mai 04 - Februar 06 in %
Einsteiger	898	1016	994	10,7
Aussteiger	904	1130	1138	25,9
<b>Summe</b>	<b>1802</b>	<b>2146</b>	<b>2132</b>	<b>18,3</b>

<b>Betriebstag: Sonntag 11:00 Uhr bis 23:00 Uhr</b>				
<b>Bahnhof Siegburg</b>				

	Nov 04	Apr 05	Feb 06	Entw. November 04 - Februar 06 in %
Einsteiger	1703	nicht gezählt	2196	28,9
Aussteiger	1326	nicht gezählt	1728	30,3
<b>Summe</b>	<b>3029</b>		<b>3924</b>	<b>29,5</b>

Das Ergebnis zeigt nach Einführung der Taktverdichtung eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen. Dabei fiel die Fahrgaststeigerung am Sonntag von November 2004 bis Februar 2006 mit 29,5 % besonders deutlich aus. Es wird deutlich, dass die Linie 66 nicht nur für Berufspendler an Bedeutung gewinnt, sondern auch im Freizeitverkehr an Attraktivität gewonnen hat. Neben der Taktverdichtung sind hier sicherlich auch die festgestellte hohe Pünktlichkeitsquote am Wochenende mit ca. 97,5 % sowie die kürzer gewordene Fahrzeit zwischen Siegburg und Bonn zu nennen.

Die Linie 66 nur nach reinen Fahrgastzahlen zu betrachten erscheint nach Auffassung der Verwaltung nicht angemessen. Vielmehr muss diese Linie in ihrer regionalen Bedeutung gesehen werden. Eine solche Betrachtungsweise ergibt sich aus folgenden Faktoren:

- ⇒ Die „Jahrhundertentscheidung“, den ICE-Haltepunkt der Region mit rd. einer Million Menschen nach Siegburg zu legen, muss zu verkehrs- bzw. regionalpolitischen Konsequenzen führen.
- ⇒ Jede Verbesserung im ÖPNV am Bahnhof Siegburg/Bonn, sei es durch RE, S-Bahn, Stadtbahn bzw. Bus stärkt die Bedeutung des Bahnhofs und damit die Standortqualität der Region.
- ⇒ Seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke wurde das ICE-Angebot stetig verbessert. Inzwischen können Fernreisende, die am ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn für die Weiterreise nach Sankt Augustin und Bonn auch den Nahverkehr nutzen möchten, vor Reisebeginn ein durchgehendes Ticket lösen.
- ⇒ Mit dem ICE-Boom ist festzustellen, dass der MIV stark zugenommen hat (Parkplatzdruck). Dem muss mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot entgegengewirkt werden.

Um die Chancen für die Region, die sich durch den ICE-Halt in Siegburg ergeben haben voll auszuschöpfen muss auch die Qualität des ÖPNV ständig weiterentwickelt werden. Das bedeutet, dass die bereits begonnenen Ausbaumaßnahmen zügig fortgeführt und die Leistungsfähigkeit stetig weiterentwickelt wird. Auch muss gleichzeitig mit der Erhöhung des Fahrtenangebotes die Qualität des Gesamtpaketes stimmig sein. Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Anschlusssicherung, Platzangebot, Personal, Sauberkeit und Fahrzeugausstattung sind wesentliche Qualitätskriterien die vom Betriebsführer sichergestellt werden müssen. Gute Qualitätsstandards erhalten den mittlerweile erreichten Fahrgastbestand bzw. binden neue Fahrgäste an den ÖPNV. In diesem Zusammenhang ist

das derzeit von der SWB durchgeführte Pilotprojekt „Direktmarketing im Einzugsbereich der Linie 66“ ein gutes Beispiel.