

Abg. Tandler nahm Bezug auf die Beratungen im Finanzausschuss, wo die Thematik an den Planungs- und Verkehrsausschuss verwiesen worden sei. Unstrittig dürfte sein, dass die Ausweitung der Taktverdichtung notwendig und begrüßenswert sei. Sie habe auch für den Rhein-Sieg-Kreis unmittelbare Vorteile im Hinblick auf veränderte Ladenöffnungszeiten an den Samstagen, das im Oktober eingeführte ICE-Anschlussticket sowie die zusätzlichen ICE-Halte in Siegburg ab dem 12.12.2004. Hierdurch werde insbesondere die Attraktivität des ICE-Halts in Siegburg gesteigert. Der Rhein-Sieg-Kreis müsse sich daher auch an den entstehenden Kosten für die Taktverdichtung beteiligen, wobei allerdings zunächst das Ergebnis der weiteren Zählungen abzuwarten sei.

Wichtig sei aber, dass die Taktverdichtung zunächst bestehen bleibe. Über die Kostenbeteiligung des Rhein-Sieg-Kreises könne man dann im April 2005 erneut beraten und beschließen.

Abg. Jablonski machte deutlich, man habe hier zunächst einen Probetrieb beschlossen, dessen Auswirkungen sodann anhand von Zählungen überprüft werden sollten. Dies sei sachgerecht und objektiv nachvollziehbar. Durch Pressemeldungen habe man dann aber erfahren, dass die Stadt Bonn einseitig und ohne Absprache mit dem Rhein-Sieg-Kreis bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 eine Taktverdichtung nicht nur in den Schwachlastzeiten, sondern auch am Wochenende, vorgenommen habe. Diese Vorgehensweise sei nicht im Sinne einer gut nachbarschaftlichen Zusammenarbeit.

Auch habe er gehört, dass die Qualität der Linie 66 in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere was die Beschleunigung im Stadtgebiet Bonn und die Frequentierung der Bahnen angehe, zu wünschen übrig lasse. Er wies darauf hin, dass der ICE zudem hauptsächlich in den Hauptverkehrszeiten und den Berufsverkehrszeiten genutzt werde. In den Schwachlastzeiten würde jeweils ein ICE durch vier Fahrten auf der Linie 66 bedient. Ob dies sinnvoll sei, bedürfe einer eingehenden Überprüfung. Ähnlich verhalte es sich auch an den Wochenenden.

Bei den Fahrgastzählungen in den Schwachlastzeiten im September 2004 sei im Vergleich zu den Zählungen im Mai 2004 eine Zunahme um ca. 60 Fahrgäste festgestellt worden. Im gleichen Zeitraum seien aber 24 zusätzliche Fahrten auf der Linie 66 durchgeführt worden. Pro zusätzlicher Fahrt seien durchschnittlich lediglich 2,5 Fahrgäste mehr zu verzeichnen. Diesen Aufwand halte er für nur bedingt nachvollziehbar. Bis zum April 2005 werde man nunmehr weitere Zahlen erhalten. Seine Fraktion werde daher die weiteren Zählungen zu den Auswirkungen des Probetriebes zunächst abwarten und im April 2005 über eine Kostenbeteiligung entscheiden. Zum jetzigen Zeitpunkt werde man sich an die Kosten für die Taktverdichtung nicht beteiligen.

Abg. H. Becker verwies auf die wohl einstimmige Beschlussfassung im SSB-Verwaltungsausschuss. Hier sei die Taktverdichtung, wie sie sich jetzt in den VRS-Fahrplänen wiederfinde und auch in den Ausschussunterlagen dargestellt wurde, unter Mitwirkung der Rhein-Sieg-Kreis-Vertreter – wenn auch vorbehaltlich eines Beschlusses des Rhein-Sieg-Kreises – beschlossen worden. Aufgrund der Taktverdichtungen seien Verbesserungen von bis zu 36 % auf der Strecke zu verzeichnen, weshalb er diese unterstütze. Dagegen halte er das Vorgehen der Stadt Bonn für fragwürdig.

Grundsätzlich könne er den Beschlussvorschlag mittragen, wobei er aber anregte, Nr. 2 Satz 1 des Beschlussvorschlages heute nicht zu beschließen. Vielmehr schlug er vor, über ein „Paket“ aller derzeit noch strittigen Punkte in Zusammenhang mit der Linie 66 (z. B. Kostenbeteiligung des Rhein-Sieg-Kreises bei der Taktverdichtung, Beschleunigung auf Bonner Stadtgebiet, Wagenpark, Frequentierung der Wagen in den Hauptverkehrszeiten usw.), mit der Stadt Bonn zunächst zu reden. Sodann könnte möglicherweise auch eine Einigung im Wege eines Kompromisses bei der Kostenbeteiligung des Rhein-Sieg-Kreises herbeigeführt werden. Von daher sollte man sich heute im Interesse einer guten Verhandlungsposition auch noch nicht festlegen, was man am Ende hiervon finanziell mittrage.

Auch Abg. Küpper kritisierte das „Vorpreschen“ der Stadt Bonn. Es scheine hier Kommunikationsprobleme zu geben, die behoben werden müssten. Er wies darauf hin, dass

die Zählergebnisse der SWB von denen des Rhein-Sieg-Kreises erheblich abweichen. So habe die SWB zum Teil Befragungszeiträume außerhalb der Taktverdichtung zugrundegelegt, außerdem fehlten Detailfragen, z. B. zu den Umsteigern insbesondere in Sankt Augustin. Zudem habe die SWB nur an Werktagen gezählt und z.B. die Gründe für die Fahrten nicht erfasst.

Daneben sei die angespannte Haushaltslage zu berücksichtigen. Außerdem sei die Taktverdichtung mit einer erheblichen Mehrbelastung für die Anwohner an der Bahnstrecke, vor allem in Sankt Augustin, verbunden. Seine Fraktion könne aber der heutigen Beschlussvorlage zustimmen.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass Nr. 2 Satz 1 der Beschlussvorlage noch nicht die Höhe einer Kostenbeteiligung des Rhein-Sieg-Kreises präjudiziere. Er halte die Formulierung daher für unschädlich.

Abg. H. Becker stimmte dem zu, soweit damit ausdrücklich nicht „bis zum Ende der Erprobungsphase“ gemeint sei. Dies sollte vielmehr offen bleiben, auch dass man sich bis dahin möglicherweise sehr wohl mit einem Teilbetrag beteiligen werde, soweit man sich über die anderen Fragen einig würde. Soweit hiermit aber gemeint sei, dass dann bis zum Sommer eine Kostenbeteiligung generell nicht möglich sei, so wäre er hiermit nicht einverstanden.

Der Vorsitzende verdeutlichte nochmals, er verstehe die Verwaltungsvorlage dahingehend, dass bis zum Abschluss der Zählungen im April 2005 keine Kostenbeteiligung erfolge, auch nicht an den Kosten des Probebetriebes. In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 07. April 2005 werde hierüber entschieden.

Ltd. KVerMD Schmitz nahm Bezug auf die Beschlussfassung im SSB-Verwaltungsausschuss, die vorbehaltlich der Zustimmung des Rhein-Sieg-Kreises erfolgte. Im Rahmen der Verwaltungsvorlage werde nunmehr sichergestellt, dass man sich bis Ende 2005 sehr wohl an der „Montags-Freitags-Regelung“ beteilige. Dagegen seien mit dem derzeit vorliegenden Zahlenmaterial noch keine abschließenden Aussagen zum Wochenendbetrieb möglich. Hierzu müsse nunmehr spätestens im April 2005 eine Entscheidung fallen. Ebenso müsse dann entschieden werden, ob man den Feldversuch an den Wochentagen über 2005 hinaus aufrechterhalte.

Abg. Rösgen verwies auf den „rigorosen Kahlschlag“ im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, insbesondere im östlichen Rhein-Sieg-Kreis. Hier seien Linien gestrichen und ca. 670.000 € eingespart worden. Nunmehr entstehe der Eindruck, dass durch diese Einsparungen wünschenswerte Verkehrsverdichtungen in anderen Gebieten finanziert werden sollen. Dies könne er nicht mittragen. Es handele sich insoweit um eine Angebotsverbesserung zu Lasten einer ganzen Region.

Abg. H. Becker stimmte seinem Vorredner dahingehend zu, dass der östliche Rhein-Sieg-Kreis in Bezug auf den Nahverkehrsplan die schwerste Last zu tragen hatte. Allerdings sei seine Kritik im Hinblick auf die Linie 66 an der falschen Stelle vorgetragen. Diese Diskussion müsste vielmehr im Rahmen der Haushaltsberatungen mit Blick auf die Zusammensetzung der ÖPNV-Umlage (gefahrte Kilometer/Pauschale) erfolgen. Er sei nach wie vor der Meinung, dass sich der östliche Rhein-Sieg-Kreis in Bezug auf die Aufteilung des Verhältnisses – einerseits Pauschale über die allgemeine Kreisumlage; andererseits ÖPNV-Umlage für die tatsächlich erhaltene Kilometerleistung – ungleich schlechter stehe als die Kommunen, die einen sehr starken Linienbesatz verzeichnen (z. B. Siegburg, Troisdorf, Hennef, Sankt Augustin).

Abg. Küpper wollte wissen, ob im Zuge der Fahrgastzählungen auch Befragungen z. B. zur Nutzung der Park & Ride- Parkplätze und zum Fahrtanlass durchgeführt werden könnten.

KVD Karcher entgegnete, man könne über die automatischen Zählgeräte in den Bahnen die Ein- und Aussteiger auf der Strecke erfassen. Im Rahmen der Zählungen in Siegburg könne der Rhein-Sieg-Kreis dagegen nur jeweils den Endpunkt darstellen, zumal dies mit eigenem Personal bzw. mit Unterstützung der Universität Bonn durchgeführt werden müsse. Aufträge in größerem Maßstab könnten dagegen nicht vergeben werden, zusätzliche Befragungen

seien nicht möglich.

Der Vorsitzende machte nochmals deutlich, dass der Ausschuss im April 2005 eine entsprechende Beschlussvorlage bekomme, die auch darstelle, wie man zwischenzeitlich mit der Stadt Bonn bezüglich einer Kostenbeteiligung an der Taktverdichtung sowie weiterer strittiger Punkte im Betrieb der Linie 66 verhandelt habe.

- B.-Nr. 03/04:**
- 1. Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zu den Angebotsverbesserungen auf der Linie 66 im Schwachlastverkehr zur Kenntnis.**
 - 2. Der Rhein-Sieg-Kreis beteiligt sich – vorerst – nicht an den zusätzlich entstehenden Kosten für die Taktverdichtung auf der Linie 66 am Wochenende. Die vorliegenden Daten aus der werktäglichen Zählung reichen nicht aus, um jetzt schon eine abschließende Entscheidung für das Wochenende treffen zu können.**
 - 3. Die Ergebnisse der kontinuierlich weiterlaufenden Zählungen der SWB sollen der Verwaltung detailliert und in einer ausreichenden Datentiefe zur Verfügung gestellt werden. Zudem wird die Verwaltung aufgefordert auch die eigenen Erhebungen fortzuführen.**
 - 4. In der Sitzung am 07.04.2005 werden die neu erhobenen Daten einschließlich der Analyse vorgelegt und das weitere Vorgehen beraten. Die Entscheidung des Rhein-Sieg-Kreises**
 - ob die Taktverdichtung zur Probe werktags in den Abendstunden ab dem Fahrplanwechsel 12/2005 in den Regelbetrieb überführt wird und**
 - ob sich der Rhein-Sieg-Kreis an den Kosten der Taktverdichtung am Wochenende beteiligen wird****muss der SWBV bis Mitte Juli 2005 mitgeteilt werden.**

Abst.- Einstimmig.
Erg.:

Anmerkung der Verwaltung: Die als Anlage beigefügten Schreiben der CDU- und FDP-Fraktion im Rat der Stadt Sankt Augustin sind unmittelbar nach der Sitzung eingegangen und werden zu Ihrer Kenntnisnahme übersandt.