

Abg. Jablonski führte aus, Verstärkerfahrten in der Woche und an den Wochenenden seien sicherlich wünschenswert und eine Verbesserung. Ob diese verkehrlich erforderlich seien, sei eine andere Frage. Der Rhein-Sieg-Kreis sei durch das Handeln der Stadt Bonn in Zugzwang gebracht worden, da die zusätzlichen Fahrten ohne Zustimmung des Rhein-Sieg-Kreises eingerichtet wurden.

Man könne sich eine Zustimmung zu den zusätzlichen Fahrten und eine Kostenübernahme nur dann vorstellen, wenn die Verwaltung mit der Stadt Bonn und der SSB in Verhandlungen über die grundsätzliche Finanzierung der SSB eintrete. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass der derzeitige Verteilungsschlüssel für den Verlustausgleich nicht sachgerecht sei. So werde der Verlustausgleich derzeit aufgrund der gefahrenen Km berechnet. Tatsächlich seien aber die Personalausgaben der Hauptkostenfaktor. Rein zeitlich betrachtet fahre die SSB aber zu 50 % auf Bonner Stadtgebiet sowie zu 50 % auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Die Frage der Kostenbeteiligung des Rhein-Sieg-Kreises an der SSB müsse insoweit neu diskutiert werden. Mit dem derzeitigen System sei man nicht einverstanden.

Zudem könne man nur zustimmen, soweit die in der Vorlage dargestellten Qualitätsmängel auf der Linie 66 ausgeräumt werden. Als Beispiel führte er die Verzögerungen auf dem Bonner Stadtgebiet an.

Soweit die Stadt Bonn und die SSB hier zu Zugeständnissen bereit seien, werde man der Angebotsverbesserung in den Abendstunden zustimmen.

Abg. Küpper führte aus, der Rhein-Sieg-Kreis habe sich von der Stadt Bonn unter Druck setzen lassen und verschulde sich weiter, soweit er sich für die Taktverdichtung ausspreche. Von den Kosten der Taktverdichtung habe die Stadt Sankt Augustin rd. 45.000,-- € zu tragen. Die Mehrheit in der Stadt Sankt Augustin lehne diese Taktverdichtung aber ab, da hierdurch kein primärer Nutzen für die Stadt erkennbar sei. Spreche man sich aber gegen die Taktverdichtung aus, so stehe man im Verbund schlecht da, da die Linie 66 die Verkehrs-„Hauptschlagader“ in der Region sei.

Zur Begründung für die Taktverdichtung werde auf eine bessere Vernetzung der Linie 66 mit dem ICE-Bahnhof hingewiesen. Nach seinen Recherchen im Verbundfahrplan 2004 seien aber lediglich acht ICE-Stopps mit der Linie 66 nicht vertaktet, und dies ausschließlich am Wochenende.

Laut Gutachten stiegen ca. 3 % der täglich 50.000 Fahrgäste aus der Linie 66 in den ICE um. Dies entspreche somit 1.500 Fahrgästen, wobei hiervon ca. 75 % den ICE beruflich/geschäftlich nutzten. 1.500 Umsteiger hochgerechnet auf täglich 200 Stadtbahnen entsprechen somit rd. 7 Umsteigern pro Bahn in den ICE. Soweit man dies auf das Wochenende hochrechne, müssten insgesamt lediglich ca. 56 Fahrgäste längere Wartezeiten am ICE-Bahnhof in Kauf nehmen. Ob insoweit die Mehrausgaben für die Taktverdichtung gerechtfertigt seien, sei somit dahingestellt.

Er kritisierte, dass für die Fahrgastbefragung kein „normaler“ Sonntag zugrunde gelegt werden konnte und die Zählungen bei der SWB zum Teil nicht in dem Erweiterungszeitraum, sondern $\frac{1}{2}$ Stunde früher oder später erfolgten. Betrachte man außerdem die dargestellten Fahrgastzuwächse heruntergerechnet auf 1 Stunde bzw. auf eine Bahn, so relativierten sich diese Zahlen. Teilweise würden die absoluten Fahrgastzahlen pro Bahn dann sogar zurückgehen. Nur montags bis freitags seien absolut geringe Zuwächse pro Bahn zu verzeichnen. Samstags seien die Zahlen dagegen rückläufig.

Die Fahrgastbefragung habe im Übrigen ein zufriedenes Bild ergeben, was die Bedienungshäufigkeit angehe. Lediglich 9 % der Befragten seien mit der abendlichen Taktung unzufrieden gewesen. Gravierender würden dagegen Mängel bei Sauberkeit, hohe Fahrpreise und überfüllte Fahrzeuge empfunden. Er frage sich, ob für 9 % der Befragten Mehrkosten in Höhe von 130.000,-- € gerechtfertigt seien.

Ein weiterer Kritikpunkt sei, dass die Befragung nach der Einführung der Taktverdichtung durchgeführt worden sei und somit ein Vergleich zum vorherigen Zustand fehle.

Die FDP-Fraktion spreche sich insoweit vorerst gegen eine Taktverdichtung am Wochenende aus. Allerdings befürworte man weitere Fahrgastzählungen an den Wochenenden durch eigenes Personal, um ggf. auf steigende Fahrgastzahlen reagieren zu können. Außerdem bitte man den Landrat, in Verhandlungen mit der Stadt Bonn hinsichtlich eines neuen Finanzierungsmodells zur Linie 66 einzutreten, da die Stadt Sankt Augustin derzeit finanziell zu sehr belastet werde. Seine Fraktion setze sich auch für eine erneute Befragung der Fahrgäste montags – freitags zwischen 21.00 und 23.00 Uhr im Hinblick auf das Reiseziel ein. Außerdem wolle man wissen, ob man in den Abendstunden auch nur mit einem Waggon fahren könnte, um durch entsprechende Einsparungen zusätzliche Spätfahrten ermöglichen zu können. Schließlich frage man, ob ein oder zwei zusätzliche Fahrten der Linie 67 zusätzlich verkehren könnten, um z.B. den Schülerverkehr in den Morgenstunden abzufangen. Man plädiere dafür, eingesparte Mittel für die Beseitigung anderer Missstände wie Sauberkeit der Haltestellen und der Waggonen, Sicherheit durch Bahnbegleiter usw. einzusetzen.

SKB Metz vertrat eine völlig unterschiedliche Auffassung zu seinem Vorredner. Für seine Fraktion habe die Taktausweitung auf der Linie 66 erhebliche Bedeutung. So verzeichne man an den Wochenenden erhebliche Fahrgastzuwächse, obwohl die Taktverdichtung erst seit ca. ½ Jahr wirksam sei. Erfahrungsgemäß ändere sich das Fahrgastverhalten nach Taktverdichtungen aber erst nach 1 – 2 Jahren. Man könne nicht gleich einen hundertprozentigen Anstieg der Fahrgastzahlen nach Einführung der Taktverdichtungen erwarten. Die Tendenz sei aber positiv. Auch im Freizeitverkehr sei auf der Linie 66 ein großes Potenzial vorhanden. Zudem gebe es erhebliche Verbesserungen, was die Anschlüsse gerade auch an die S-Bahnen angehe. Die Argumente der FDP, die erst Geld einsparen und dann wieder ausgeben wolle, halte er für merkwürdig. Er habe den Eindruck, dass die Angelegenheit hier immer weiter verzögert werde. Seine Fraktion halte die Taktverdichtung aber für dringend notwendig. Man brauche jetzt Klarheit im Hinblick auf den anstehenden Fahrplanwechsel im Dezember 2005.

Abg. Tendler verdeutlichte nochmals für seine Fraktion, dass man der Verknüpfung von ICE und Linie 66 nach wie vor eine sehr große Bedeutung für den Rhein-Sieg-Kreis beimesse.

B.Nr. **Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschloss, vor einer Zustimmung zu den**
19/05 **zusätzlichen Fahrten montags bis sonntags die Verwaltung zu beauftragen, 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.

Abst.- **Einstimmig.**
Erg.: