Der Vorsitzende begrüßte den SSB/SWB-Geschäftsführer Herrn Prof. Dr. Zemlin, Frau Wenmakers vom Fachbereich Vertrieb und Marketing der SWB, Herrn Schneider vom Fachbereich Verkehrsplanung der SWB sowie den Leiter des Hoch- und Tiefbauamtes der Stadt Bonn, Herrn Bergmann. Er bedankte sich im Namen des Ausschusses für die Einladung zu der Sonderfahrt auf der Linie 66 bis zum Bertha-von-Suttner-Platz, während der die Beschleunigungsmaßnahmen vor Ort erläutert werden. Er bat Herrn Prof. Dr. Zemlin sodann um einen kurzen einleitenden Vortrag vor Antritt der Sonderfahrt.

Prof. Dr. Zemlin dankte für die Möglichkeit, die Beschleunigungsmaßnahmen auf der Linie 66 heute im Ausschuss darstellen zu können. Er bekräftigte, dass durch die Taktverdichtung keine Veränderung des Defizitaufteilungsschlüssels zu Ungunsten des Rhein-Sieg-Kreises erfolge. Vielmehr ändere sich der Schlüssel sogar minimal zu Gunsten des Rhein-Sieg-Kreises, da der Anteil an der Verdichtung auf Bonner Stadtgebiet etwas größer sei als auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Sodann erläuterte er die bereits umgesetzten bzw. begonnenen Beschleunigungsmaßnahmen auf der Linie 66 anhand von Folien.

Anmerkung des Schriftführers: Die im Zuge des Vortrages von Herrn Prof. Dr. Zemlin gezeigten Folien sind zu Ihrer Kenntnisnahme als Anlage 1 beigelegt.

Er führte aus, dass bis auf zwei Haltepunkte inzwischen alle mit Hochbahnsteigen ausgerüstet wurden. Der Umbau des Haltepunktes „Stadthaus“ erfolge 2007, der des Haltepunktes „Vilich“ mit der Verknüpfung der S 13 voraussichtlich 2008/2009. Außerdem sei bereits mit der Sanierung der Kennedy-Brücke sowie dem Umbau des Haltepunktes „Bertha-von-Suttner-Platz“ begonnen worden.

Im Zuge des Umbaus der Kennedy-Brücke erhalte die Stadtbahn bis 2007 einen eigenen Bahnkörper, wodurch dann hier keine Störungen des Betriebsablaufes mehr zu erwarten seien.

Weitere Beschleunigungsmaßnahmen erfolgen aber auch hinter dem Hauptbahnhof in südlicher Richtung, wie z.B. die vorzeitige Tieferlage der U-Bahn. Hierdurch sei beispielsweise kein Ampelhalt an der Ollenhauerstraße mehr erforderlich, was zu einer Beschleunigung in Richtung Bad Honnef führe.

Die Kreuzungen zwischen Sankt Augustin und dem Stadtgebiet Bonn seien inzwischen alle mit sog. Vorrangschaltungen ausgerüstet worden. Der Umbau der Kreuzung Arnold-Jansen-Straße erfolge derzeit. Bis Ende 2006 würden zudem alle Haltepunkte mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgerüstet.

All diese Maßnahmen führten insgesamt zu einer Beschleunigung der Linie 66 sowie zu einer Erhöhung der Pünktlichkeit. Schon jetzt erziele man infolge der bereits abgeschlossenen Arbeiten zwischen Siegburg bis einschließlich Konrad-Adenauer-Platz eine Beschleunigung auf der Linie 66 von einer Minute. Nach Abschluss aller Maßnahmen werde die Beschleunigung zwischen Siegburg und Hauptbahnhof insgesamt drei Minuten betragen.

Allerdings sei nicht zu leugnen, dass es hin und wieder zu Verspätungen und Ausfällen komme. Diese könnten aber nicht immer den Verkehrsbetrieben, sondern auch beispielsweise Autofahrern, Witterungseinflüssen usw. angelastet werden.

Er wies darauf hin, dass die auf der Linie 66 eingesetzten Fahrzeuge bereits relativ alt (ca. 30 Jahre) seien. Aufgrund dieses Alters komme es ab und an auch zu fahrzeugbedingten Ausfällen. Kurzfristig werde man sich aber keine neuen Fahrzeuge leisten können, zumal auch neue Fahrzeuge infolge der vielen Einbauten anfällig seien. Von daher strebe man eine „Runderneuerung“ der alten Fahrzeuge an. Erfahrungswerte besagten, dass runderneuerte Fahrzeuge deutlich weniger ausfallen als neue Fahrzeuge.

Inzwischen habe man mit der Kreisverwaltung vereinbart, gemeinsam Qualitätsmaßstäbe inklusive Maluszahlungen bei Nichteinhaltung derselben festzulegen. Er sei zuversichtlich, dass man sich hier einigen werde. Allerdings müsse man sich darüber im Klaren sein, dass entsprechende Qualitätsanforderungen auch Geld kosten. Für weitere Fragen stehe er im

Übrigen während der Sonderfahrt sowie danach zur Verfügung.

Der Vorsitzende dankte Herrn Prof. Dr. Zemlin und bat den Ausschuss, sich nunmehr zum Bahnhof Siegburg zu begeben und die Sonderfahrt mit der Linie 66 anzutreten.

Sonderfahrt mit der Linie 66 von Siegburg - Bahnhof bis Bonn – Bertha-von-Suttner-Platz und zurück:

Herr Schneider vom Fachbereich Verkehrsplanung der SWB stellte auf der Strecke die Umbauarbeiten und Beschleunigungsmaßnahmen an den einzelnen Haltepunkten und Kreuzungen vor. Er erläuterte zudem das dynamische Fahrgastinformationssystem, die Vorrangschaltung der Ampeln sowie die Fahrzeugausstattung.

Während der Wendezeit der Bahn erläuterte der Leiter des Hoch- und Tiefbauamtes der Stadt Bonn, Herr Bergmann, die Umbauarbeiten am Bertha-von-Suttner-Platz in Bonn. Mit der Fertigstellung werde Ende August 2006 gerechnet.

Herr Prof. Dr. Zemlin stellte zudem auch das Fahrgastbegleiterprojekt der SWB vor. Hierdurch wurden 120 1-€-Jobs beim Servicepersonal geschaffen. Die 1-€-Jobber hätten zudem die Möglichkeit, sich auf frei werdende reguläre Stellen bei der SWB zu bewerben. Bisher habe man hierdurch sieben Personen aus diesem Bereich fest übernommen. Die 1-€-Jobber würden vorzugsweise auf der Linie 66 und auf den Nachtbussen eingesetzt.

Nach der Rückkehr ins Kreishaus erfolgte dann die **Sitzungsfortsetzung**.

Herr Prof. Dr. Zemlin ergänzte seine vorherigen Ausführungen dahingehend, dass inzwischen die Linie 66 auch im Hauptbahnhof immer Vorrang vor anderen Bahnen, wie beispielsweise vor den Linien 16 und 18, habe.

Hinsichtlich der Fahrgastzahlen verwies er zudem auf eigene automatisierte Langzeitmessungen des Verkehrsunternehmens, die grundsätzlich den vom Rhein-Sieg-Kreis ermittelten Trend bestätigten.

Zur Definition von Qualitätsstandards merkte er an, dass diese messbar sein müssten, wolle man hiermit eine Bonus-Malus-Regelung umsetzen. Da Qualität aber Geld koste, müsse man sich hierüber sehr genau unterhalten. Die Einführung von Qualitätsstandards mache nur Sinn, wenn gleichzeitig auch Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten bestünden. Als mögliche Qualitätsstandards benannte er die Kriterien „Pünktlichkeit, Fahrgastinformation im Fahrzeug und an den Haltestellen, Sauberkeit im Fahrzeug und an den Haltestellen sowie Fahr- und Servicepersonal“. Als schwierig sehe er die Definition von Qualitätsstandards zum Fahr- und Servicepersonal an, da dies nur schwer messbar sei.

Abschließend erläuterte er noch das Pilotvorhaben mit Unterstützung des Landes zum Direktmarketing sowie die bisherigen Ergebnisse des Projektes.

Abg. Tendler führte aus, die Linie 66 sei die verkehrliche „Nabelschnur“ zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Dies dokumentierten auch die Fahrgastzahlen. Die Linie 66 sei zudem ein Paradebeispiel für regionale Verkehrspolitik, was die Anbindung an den ÖPNV, SPNV, an DB-Linien incl. ICE sowie den Flughafen angehe. Die Attraktivität der Linie stehe und falle hierbei mit den Qualitätsstandards, wobei die Pünktlichkeit eine besondere Rolle spiele. Er machte deutlich, dass die Baumaßnahmen im Stadtgebiet Bonn letztlich auch den Bürgerinnen und Bürgern des Rhein-Sieg-Kreises zugute kämen. Zudem lobte er das ungewöhnliche und mutige Pilotprojekt eines Direktmarketing zur Steigerung der Fahrgastzahlen. Seine Fraktion könne insoweit dem Beschlussvorschlag heute „guten Herzens“ zustimmen.

Abg. Jablonski erkannte das Bemühen der Stadt Bonn und der SWB an, die Qualitätskriterien auf der Linie 66 durch bauliche Maßnahmen, Vorrangschaltungen u. ä. zu verbessern. Wichtig sei, dass nun auch ein entsprechender Betriebsdurchführungsvertrag zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn bzw. der SWB abgeschlossen werde. Man müsse allerdings noch darüber verhandeln, welche konkreten Kriterien hier zu Grunde gelegt werden sollen und was man bereit sei, hierfür zu bezahlen. Hierzu sehe er noch

Beratungsbedarf und erwarte in naher Zeit eine entsprechende Vorlage. Hinsichtlich des Defizites im diesjährigen Haushalt des Rhein-Sieg-Kreises von 29 Mio. Euro müsse man auch darüber nachdenken, was noch bezahlbar und ob der derzeitige Defizitverteilungsschlüssel so noch gerecht sei. Seine Fraktion halte letzteren für verbesserungsfähig.

Antrag: Er beantragte in Ergänzung des vorliegenden Beschlussvorschlags, der Planungs- und Verkehrsausschuss möge die Verwaltung beauftragen, gleichzeitig Kompensationen an anderer Stelle zur Kosteneinsparung zu überprüfen.

Abg. Steiner führte aus, auch seine Fraktion habe ihre Zustimmung von einer deutlichen Verbesserung der Qualitätsstandards und den Ausbaumaßnahmen abhängig gemacht. Inzwischen seien bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt worden. Sehr positiv bewerte er hierbei die eingesetzten, durchweg sehr engagierten 1-€-Jobber. Er regte an, dieses Projekt auf den Fahrkartenverkauf und die Schwarzfahrerkontrolle auszudehnen, was zu Einnahmeverbesserungen beitragen könnte. Im Hinblick auf Qualitätsverbesserungen bat er, auch den Streckenabschnitt Bad Honnef – Königswinter – Ramersdorf nicht aus dem Auge zu verlieren. Hier sei insbesondere die Vertaktung der Stadtbahn mit den Busverkehren in Ramersdorf verbesserungswürdig. Ein großes Defizit sei hier, dass die Busse nicht auf ankommende Bahnen warten. Außerdem regte er an, den Text auf dem derzeitigen Informationssystem noch mal zu überprüfen.

Abg. Küpper bemängelte die durchgeführten Fahrgastzählungen/-befragungen, die zum Teil außerhalb der Taktverdichtungszeiten sowie an Sonntagen mit Großveranstaltungen durchgeführt worden seien und somit z.T. nicht aussagekräftig seien. Die Befragungen hätten ergeben, dass insgesamt nur 3 % der Stadtbahnnutzer in den ICE umsteigen, dies insbesondere in der Hauptverkehrszeit. Hauptnutzer der Taktverdichtung in der Schwachlastzeit seien aber Leute, die in ihrer Freizeit Theater, Kinos, Gaststätten etc. in Siegburg und Bonn besuchten. Er erkundigte sich, ob tatsächlich – wie in der Presse dargestellt – erwogen werde, das gerade erst eingeführte dynamische Fahrgastinformationssystem wieder abzuschalten. Auch wies er auf das große Defizit des Rhein-Sieg-Kreises sowie die Ausdünnung des ÖPNV-Netzes in der ländlichen Region hin. Er prognostizierte, dass es während der Bauphasen auf Bonner Stadtgebiet erneut zu Fahrkomfortverlusten für die Nutzer der Linie kommen werde. Daher hielt er es nur für fair, zunächst den Abschluss der Baumaßnahmen abzuwarten und erst danach über eine Kostenbeteiligung des Rhein-Sieg-Kreises an der Taktverdichtung zu diskutieren.

Antrag: Er beantragte daher, der Planungs- und Verkehrsausschuss möge beschließen, dass der Rhein-Sieg-Kreis erst nach Ende der Baumaßnahmen mit der SSB über die Beteiligung des Rhein-Sieg-Kreises an den Gesamtkosten der Taktverdichtung verhandele.

Prof. Dr. Zemlin merkte an, dass die Stadt Bonn in Folge einer nicht vom Verkehrsunternehmen zu vertretenden Erhöhung des Defizits mit den SWB über eine Reduzierung der technischen Standards reden wolle. Dies gelte aber nicht für die Linie 66, da es sich um eine SSB-Strecke handle, über die nur gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis entschieden werden könne. Es sei auch nicht vorgesehen, das derzeit noch in der Erprobung befindliche dynamische Fahrgastinformationssystem wieder abzuschalten.

Auf der Linie 66 werden sowohl Fahrzeuge der SSB als auch der SWB eingesetzt. Eine Entscheidung über die Frage, ob neue Fahrzeuge beschafft oder die alten noch länger gefahren werden sollen, könne daher nur im Einvernehmen zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis erfolgen. Festzuhalten sei, dass technische Standards auf der Linie 66 nicht einseitig von der Stadt Bonn verschlechtert werden könnten.

Für keine gute Lösung halte er es, jetzt mit einer Kostenbeteiligung an der Taktverdichtung bis zum Ende der Baumaßnahmen, d. h. gegebenenfalls weitere drei Jahre, zuzuwarten. Hier würde auch die Stadt Bonn nicht mitspielen, was dann im Ergebnis zu einer Aufhebung der Taktverdichtung führen könnte. Die Taktverdichtung sei aber auf Grund der Fahrgastzahlen gerechtfertigt. Die gleichzeitige Prüfung von Kompensationsmöglichkeiten, sowohl auf der Linie 66 als auch auf parallelen Busverkehren, unterstütze er aber.

In dem gemeinsam noch zu erarbeitenden Betriebsdurchführungsvertrag müssten im Übrigen auch die einzuhaltenden „Bandbreiten“ bei den einzelnen Kriterien genannt werden, die dann auch unterschiedliche Kosten nach sich ziehen. Die Vertragspartner müssten dann entscheiden, welche Qualitätsanforderungen man zu welchen Kosten vereinbaren wolle. Hierzu werde man gerne einen Vorschlag unterbreiten.

Hinsichtlich einer Änderung des Defizitaufteilungsschlüssels stehe man im Kontakt sowohl mit der Kreiskämmerei als auch mit der Stadt Bonn. Ein unabhängiger Gutachter sei mit der Überprüfung betraut.

Abg. Schmitz erkundigte sich nach dem Einsatz von 1-€Jobbern im Rahmen der Fahrkartenkontrolle. Hier würde er sich eine stärkere Uniformierung wünschen. Auch wollte er wissen, wie das Rauchverbot im Bahnhof Siegburg kontrolliert werde.

Für Abg. Krupp-Knierim war wünschenswert, dass noch mehr Menschen die Linie 66 als Verbindung zum ICE-Bahnhof nutzen. Dies sei aber eine Akzeptanzfrage, gerade für den linksrheinischen Bereich. Nach ihren Berechnungen benötige man mit dem Auto von Rheinbach zum ICE-Bahnhof Siegburg ca. 40 min., mit dem ÖPNV bei optimalen Verbindungen 43 min.. Für diese gute ÖPNV-Anbindung müsse man insoweit werben, damit längerfristig eine stärkere Frequentierung eintrete. Deshalb benötige man auch eine vernünftige, häufige Vertaktung. Gerade auch für den linksrheinischen Bereich stelle die Linie 66 die ÖPNV-Linie mit optimaler Anbindung an den ICE-Bahnhof Siegburg dar. Sie appellierte daher an den Ausschuss, der Kostenübernahme für die Taktverdichtung heute zuzustimmen.

SKB Kitz wollte wissen, warum man für die ICE-Nutzer, die ausschließlich von Siegburg nach Bonn wollten, nicht eine Expressverbindung „Siegburg – Sankt Augustin/Markt – Konrad-Adenauer-Platz – Bertha-von-Suttner-Platz – Hauptbahnhof“ anbiete. Hier sei seiner Auffassung nach nochmals eine Beschleunigung der Linie 66 von 5 bis 6 min. möglich. Auch im Hinblick auf die Schnellbusse gehe er von einer entsprechenden Kundennachfrage aus.

Abg. Albrecht bemängelte die Beschilderung der Linie 66 mit der Zielbezeichnung „Königswinter-Bad Honnef“. Dies sei für den Kunden, der von Siegburg nach Bonn wolle, verwirrend. Auch stehe für das Lösen des Fahrscheins am Bahnhof Siegburg nur ein Gerät zur Verfügung. Er regte an, hier zumindest tagsüber einen mobilen Fahrkartenverkauf einzurichten. Er fragte im Übrigen, ob man mit dem ICE-Ticket auch direkt bis Bonn incl. der Stadtbahn durchlösen könne.

Prof. Dr. Zemlin bestätigte letzteres. Mit dem Erwerb des DB-Tickets sei man auch zur Fahrt mit der Stadtbahn berechtigt. Die SSB werde nunmehr prüfen, ob es sinnvoll sei, am Bahnhof Siegburg zusätzlich noch jemanden mit dem Fahrscheinverkauf zu betrauen. Hinsichtlich der Zielbeschilderung gab er dem Abg. Albrecht vollkommen recht. Die Zielbezeichnung werde in „Bonn“ geändert, evtl. mit dem Zusatz „Königswinter-Bad Honnef“.

Die Frage einer Expressverbindung sei bereits in der praktischen Ausführung überprüft und dann wieder verworfen worden. Grund hierfür sei, dass der 10-Minuten-Takt betriebstechnisch so eng sei, dass das Expressfahrzeug auf die normale Bahn „auffahre“. Außerdem müsste ein Expresszug zusätzlich eingesetzt werden, was zu erheblichen Zusatzkosten führe. Zu den 1-€Jobbern sei anzumerken, dass diese in der Regel nur ein halbes Jahr beschäftigt werden dürften. Eine umfangreiche Vorhaltung von Uniformen lohne daher nicht. Daher würden die 1-€Jobber nur mit einem entsprechenden Anorak ausgerüstet, der nach Ablauf des Arbeitsverhältnisses gereinigt und wieder ausgegeben werden könne. Man müsse aber sicherlich darauf achten, dass das Dienstschild außen am Anorak angebracht sei. Hierauf werde man nochmals hinweisen. Auch eine aufwändige Schulung dieser 1-€Jobber im Hinblick auf Tarife und Fahrkartenkontrolle sei bei einem nur halbjährigen Einsatz zu teuer.

SKB Metz machte deutlich, dass seine Fraktion die Taktverdichtung in den Schwachlastzeiten immer gewollt hätte. Das eigenmächtige Vorgehen der Stadt Bonn in dieser Frage sei aber nicht in Ordnung gewesen, was ja auch in der heutigen Beschlussvorlage dokumentiert werde. Die Grundlage für eine finanzielle Beteiligung des Rhein-Sieg-Kreises sei auf Grund der Qualitätsverbesserungen aber jetzt gegeben. Er hoffe,

dass sich die gute Zusammenarbeit zwischen SSB und Rhein-Sieg-Kreis auch bei der Erarbeitung des Betriebsdurchführungsvertrages fortsetzen werde. Die Angebotsverbesserung auf der Linie 66 hätte zudem auch strukturpolitische und wirtschaftspolitische Bedeutung. Er habe den Eindruck, dass dies die FDP nicht ganz verstanden habe. Eine solche Investition lohne sich auch strukturpolitisch. Seine Fraktion werde dem Beschlussvorschlag incl. der Ergänzung des Abg. Jablonski daher zustimmen.

Abg. Küpper wies den Vorwurf, die FDP habe die strukturpolitische Dimension nicht erkannt, zurück. Er verwies vielmehr auf die derzeit schlechte Haushaltslage. Man müsse daher hinterfragen, ob den überwiegenden Freizeitnutzern auf dieser Linie in der Schwachlastzeit nicht zuzumuten sei, auch einmal 10 min. länger auf eine Bahn zu warten.

Abg. Tandler regte im Hinblick auf den heutigen Ergänzungsantrag des Abg. Jablonski an, in die Prüfung der Kompensationsmöglichkeiten auch die Frage der Parallelverkehre einzubeziehen.

**B.Nr.
31/06** **Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschloss, den Antrag des Abg. Küpper abzulehnen.**

**Abst.-
Erg.:**

MB ./. FDP

**B.Nr.
32/06**

Der Planungs- und Verkehrsausschuss empfahl dem Kreisausschuss, dem derzeitigen Fahrtenangebot auf der Linie 66 unter der Voraussetzung zuzustimmen, dass die SWB die Eckpunkte eines Betriebsdurchführungsvertrages zwischen der SWB und der SSB vorlegt. Dabei müssen Qualitätsstandards definiert und Kontroll- bzw. Sanktionsmöglichkeiten eingeräumt werden. Ferner darf das zusätzliche Fahrtenangebot nicht zu einer Verschlechterung des Defizitaufteilungsschlüssels für den Rhein-Sieg-Kreis führen.

**Abst.-
Erg.:**

**B.Nr.
33/06**

MB ./. FDP.

**Abst.-
Erg.:**

Der Planungs- und Verkehrsausschuss wies die Geschäftsführung der SSB nachdrücklich darauf hin, dass Veränderungen im Leistungsangebot der SSB-Linien zukünftig erst nach erfolgter Zustimmung aller Gesellschafter umgesetzt werden.

**B.Nr.
34/06**

Einstimmig.

**Abst.-
Erg.:**

Der Planungs- und Verkehrsausschuss empfahl dem Kreisausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit der SSB Kompensationsmöglichkeiten im Hinblick auf Kosteneinsparungen auf der Linie 66 zu überprüfen. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob parallel zur Linie 66 verkehrende Buslinien abgebunden werden können, um auch hier ggf. Einsparmöglichkeiten zu erreichen

Einstimmig, E. FDP.