

Herr Dr. Frehn stellte die Ergebnisse der Qualitätsuntersuchung auf der Stadtbahnlinie 66 vor. Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt. (Anmerkung: Der vollständige **Abschlussbericht** wurde heute als **Tischvorlage** zur Verfügung gestellt und vorab an die Fraktionen verteilt.)

Abg. Bausch erkundigte sich, wo nach Auffassung des Gutachters die Toleranzgrenze für die Pünktlichkeit liege. Bisher würden Bahnen mit bis zu 3.59 Minuten Verspätung als pünktlich gewertet. Ausgehend von einem 10-Minuten-Takt halte er dies für keinen akzeptablen Grenzwert.

Herr Dr. Frehn antwortete, von objektiver Pünktlichkeit spreche man immer nur dann, wenn die Abfahrt in der Fahrplanminute erfolge. Die subjektive Toleranzgrenze liege bei zwei bis drei Minuten. In der Beurteilung der Nutzer spiele dabei aber die Anschlussmöglichkeit eine wichtige Rolle. Könne der Anschluss nicht mehr erreicht werden, werde die Bahn subjektiv nicht als pünktlich beurteilt.

Der Vorsitzende fragte nach, ob es auch eine gutachterliche Feststellung hinsichtlich der Ursachen für Verspätungen gebe.

Herr Dr. Frehn wies darauf hin, die Pünktlichkeitsquote sei durch das Verkehrsunternehmen am Haltepunkt Hbf Bonn selber gemessen worden. Angaben zu den Ursachen habe es hierzu nicht gegeben. An den Erhebungstagen habe sein Ingenieurbüro zusätzlich eigene Aufzeichnungen zur Pünktlichkeit gemacht. An diesen Tagen wurden die Verspätungen häufig durch Baustellen und Unfälle im Netz verursacht. Diese Aufzeichnungen seien aber nicht so aussagekräftig wie die Statistik des Verkehrsunternehmens, da sie nur einzelne Tage und nicht das ganze Jahr widerspiegeln. Ursachen für Verspätungen seien sicherlich auch technische Defekte und die Tatsache, dass die Linie 66 nicht in allen Bereichen über einen separaten Gleiskörper geführt werde.

SkB Schlömer bemerkte, der Verwaltungsvorlage könne entnommen werden, dass die Ausfallquote in den Sommermonaten besonders hoch sei. Die Personal- bzw. Urlaubsplanung der SWB sei insofern sicherlich verbesserungswürdig. Der Ausschuss müsse sich jetzt die Frage stellen, welche Maßnahmen nunmehr als Resultat der Untersuchung folgen könnten. Wenn das Hauptaugenmerk der Kunden auf Sauberkeit, Sicherheit und Information gelegt werde, sei es aus seiner Sicht notwendig, hierzu entsprechende Konzepte einzufordern, um genau diese drei Punkte zu verbessern.

Abg. Anschtz erkundigte sich, ob dem Gutachter Informationen aus der Historie der Fahrzeiten vorliegen. Bei vielen Linien entstünden dadurch Probleme, dass Pufferzeiten aufgelöst worden seien. Bei kleineren technischen Defekten käme es dann natürlich sofort zu Verspätungen.

Herr Dr. Frehn antwortete, außerhalb des Untersuchungszeitraums seien keine Daten erhoben bzw. nachgefragt worden.

Abg. Bausch äußerte, Herr Schlömer habe mit den Ausfällen in den Sommermonaten einen ganz wesentlichen Punkt angesprochen. Das bestehende Personalkonzept sei nicht nachvollziehbar und stelle für den Kunden sicherlich ein großes Ärgernis dar. Eine Änderung bei der SWB könne aus seiner Sicht am ehesten über finanzielle Konsequenzen bewirkt werden. Bisher sei die Qualitätsvereinbarung nur für eine Testphase ohne Bonus- und Maluszahlungen umgesetzt worden. Er beantrage deshalb, heute über folgenden Beschlussvorschlag abzustimmen:

„Die Verwaltung wird beauftragt, darauf hinzuwirken, dass das Bonus-Malus-System dauerhaft

eingeführt wird“.

Der Vorsitzende bemerkte, nach seiner Erinnerung sei das Bonus- Malus-System in der Betriebsvereinbarung zwischen SSB und SWBV im Jahre 2008 festgelegt worden.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya bestätigte, es gebe einen Kooperationsvertrag zwischen SSB und SWBV , in dem die Jahre 2009 und 2010 als Testphase für ein Bonus-Malus-System vorgesehen waren. Ziel der Verwaltung sei es, an die heute vorgestellten Ergebnisse anzuknüpfen und das Bonus-Malus-System künftig auch anzuwenden. Der Rhein-Sieg-Kreis habe natürlich ein Interesse daran, dass für das im Rahmen der Betriebsführung zu zahlende Geld auch eine entsprechende Leistung von der SWB erbracht werde. Er würde es daher begrüßen, wenn heute ein entsprechender Beschluss gefasst werde.

Abg. Krauß ergänzte, aus seiner Sicht sei jetzt auch ein guter Zeitpunkt für die Einführung des Bonus-Malus-Systems, da die Baumaßnahmen auf Bonner Stadtgebiet weitestgehend abgeschlossen seien. Die Linie 66 habe jetzt in weitaus mehr Bereichen einen eigenen Gleiskörper, als dies noch vor wenigen Jahren der Fall gewesen sei (z.B. Kennedy-Brücke). Es gehe letztendlich nicht darum, jemanden zu sanktionieren, sondern vielmehr darum, einen Anreiz zu schaffen, das „Versprechen“ auch in die Tat umzusetzen.

Abg. Metz äußerte, die Ergebnisse des Qualitätsgutachtens bestätigen, dass die Einführung eines Bonus-Malus-Systems Sinn mache. Es bestehe Einigkeit darüber, dass die Qualität auf der Linie 66 nach wie vor zu wünschen übrig lasse. Das Bonus-Malus-System sei ein gutes Werkzeug, um hier entsprechende Anreize zu schaffen. Er schließe sich deshalb dem Antrag des Abg. Bausch an.

Abg. Tendler machte abschließend darauf aufmerksam, dass für die „Sauberkeit im Fahrzeug“ nicht nur das Unternehmen verantwortlich gemacht werden könne, sondern auch der zunehmende Vandalismus den Zustand der Bahnen maßgeblich beeinflusse. Er richte deshalb an dieser Stelle auch noch einmal einen Appell an die Nutzer der Stadtbahn, sich vernünftig zu verhalten.