Der Vorsitzende bemerkte einleitend, die Linie 66 sei für ihn immer ein wichtiges Thema. Er habe deshalb auch darum gebeten, dies heute auf die Tagesordnung zu setzen. Man müsse die Kritik der vielen Fahrgäste ernst nehmen und sei den Kunden rechenschaftspflichtig.

Abg. Bausch machte deutlich, der Kreis richte sein Augenmerk nicht nur auf die Linie 66, sondern achte bei allen Linien auf Qualität, Pünktlichkeit und Sauberkeit. Diese Kriterien würden nur von vielen Nutzern gerade bei dieser Linie immer wieder bemängelt. In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 23.11.2010 seien die Ergebnisse des in Auftrag gegebenen Qualitätsgutachtens vorgestellt und diskutiert worden. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass es neben positiven Merkmalen auch reichlich Verbesserungsbedarf gebe. Gemeinsames Ziel sollte es deshalb sein, dieser Linie zu einer hohen Akzeptanz zu verhelfen. Der Kunde habe zu Recht die Erwartung, für den gezahlten Fahrpreis eine adäquate Leistung zu erhalten und diese müsse bei dem Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Über das Thema „Verkehr“ sei in den letzten Tagen in der Presse viel geschrieben worden, u.a. sei im Zusammenhang mit der Linie 66 von „Kirchturmdenken“ die Rede gewesen. Er finde, das werde hier gerade nicht praktiziert. Jeder wisse ganz genau, man sei aufeinander angewiesen. Wichtig sei es, Gemeinsamkeiten herauszufiltern und da, wo Verbesserungen notwendig seien, diese auch gemeinsam voranzutreiben, beispielsweise beim Bonus-Malus-System. Dies sei ein Thema, was die Planungs- und Verkehrsausschüsse bei den weiteren gemeinsamen Sitzungen noch länger begleiten werde. Er hoffe, dass man im Sinne der zahlreichen Kunden, die diese Linie kontinuierlich nutzen, zu besseren Ergebnissen komme.

Abg. Tendler äußerte, aus der Sicht des Rhein-Sieg-Kreises sei die Linie 66 eine „Nabelschnur“ zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Der Rhein-Sieg-Kreis brauche die Linie zur Anbindung an den ICE und um die Kreisstadt Siegburg attraktiver zu machen. Sie sei sowohl für die Berufspendler, als auch für den Freizeitverkehr eine sehr wichtige Linie. Die ständige Kritik fördere nicht die Sache. Auch bei anderen Linien, z.B. dem RE 9, könnte man ständig Pünktlichkeit, Sauberkeit und Information bemängeln. Nach seiner Meinung sollte die Linie 66 etwas optimistischer betrachtet werden. Wenn er eine Bewertung vornehmen müsste, würde die Linie 66 die Note 2- erhalten. Obwohl diese natürlich noch verbesserungsfähig sei, schneide die Linie 66 damit schon ganz gut ab. Sie sei gut vertaktet und werde stark frequentiert. Es sollte zwar gemeinsam an Verbesserungen gearbeitet, aber die Linie nicht ständig „schlecht geredet“ werden. Im ÖPNV gebe es schließlich immer etwas zu verbessern.

Stv. Beu betonte, die Linie 66 sei auch für die Stadt Bonn von übergeordneter Bedeutung, nicht zuletzt, weil sie den ICE-Bahnhof in Siegburg erschließe. Qualität, Schnelligkeit, Sicherheit seien wichtige Kriterien, für die es aber unterschiedliche Zuständigkeiten gebe. Während für die Qualität primär das Verkehrsunternehmen sorgen müsse, sei bei der Schnelligkeit aber auch die Stadtverwaltung gefragt. Zwischen Adelheidsstraße und Stadthaus, aber auch im Bereich der B 9 müsse die 66 noch an diversen Ampeln halten. Hier müssten von der Stadt Bonn noch konsequenter Beschleunigungsmaßnahmen durchgeführt werden. Ob dies im Bereich der Stadt Sankt Augustin noch weiter notwendig und möglich sein werde, müsse dann noch näher untersucht werden. Die Frage, ob alle Haltestellen zu allen Tageszeiten angefahren werden müssten, sei auch ein Punkt durch den das Kriterium „Schnelligkeit“ ggf. noch beeinflussbar sei. Auch müsse in Zukunft die Frage der Endhaltestellen geklärt werden (Bad Honnef oder Bad Godesberg als Endpunkt der beiden nachfragestärksten Aste). Wichtig sei diese Linie allemal. Deshalb sei der Begriff „Nabelschnur“ auch richtig, sowohl für Bonn als auch für den Kreis.

Abg. Metz bemerkte, gerade weil die Linie 66 so wichtig sei, mache man sich so viele Gedanken. Die Diskussion über Pünktlichkeit und Qualität werde ja nicht deshalb geführt, um die SSB zu ärgern oder der Presse Material zu liefern, sondern weil man merke, dass es hier Probleme gebe. Die Untersuchungen hätten gezeigt, dass ein Großteil der ausgefallenen

Fahrten in den Urlaubsmonaten liegen und hierbei offensichtlich Personalengpässe eine Rolle spielen, so dass plötzliche Krankheiten nicht mehr durch Reserven aufgefangen werden könnten. Als Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises müsse er feststellen, dass so etwas auf einer so wichtigen Linie nicht passieren dürfe. Er könne sicherlich auch Vorbehalte seitens der Stadt Bonn gegen eine Bonus-Malus-Regelung verstehen, aber man müsse sich dieses Themas annehmen. Natürlich laufe auch vieles gut. Die Linie 66 habe einen dichten Takt und sei selbst zu den Hauptverkehrszeiten noch eine schnelle Verbindung. Aber solange es Probleme gebe, müsse auch die Diskussion über die Bonus-Malus-Regelung weiter geführt werden, um auch für die SSB einen ökonomischen Anreiz zu schaffen.

Abg. Krauß wies darauf hin, dass heute auch der Aufsichtsratsvorsitzende der SSB sowie Vertreter der Stadtwerke Bonn anwesend seien. Er nehme deshalb noch einmal Bezug auf die Ausführungen des Abg. Tandler. Es gehe hier nicht um „Nörgelei“, sondern um Qualitätssicherung. Bezogen auf den Zusammenhang Schnelligkeit/Ampelschaltung bestehe mit der Stadt Bonn auch Einigkeit. Viel entscheidender sei für ihn aber, dass sich die Bahn in diesem Bereich parallel mit dem Autoverkehr eine Spur teile. Wenn auf der Kennedy-Brücke ein Unfall passiere, dann nütze es auch nichts, wenn die Bahn auf der Brücke einen eigenen Gleiskörper habe, sich der Verkehr aber so weit zurück stauet, dass die Bahn erst gar nicht bis zur Brücke durchkomme. Das seien Probleme, die alle betreffen. In der Tat sei in der Vergangenheit im Rhein-Sieg-Kreis der Focus auf die Linie 66 gelegt worden. Es werde aber auch gesehen, dass auf anderen Linien der SSB, wie z.B. der Linie 68, gerade zu Urlaubszeiten Ausfälle existieren. Durch die Einführung eines Bonus-Malus-Systems wolle der Kreis darauf hinwirken, dass eine Qualitätssicherung im Sinne von beiden Gebietskörperschaften erreicht werde.

Stv. Esser antwortete, natürlich sei der Schienenverkehr immer dann am pünktlichsten, wenn er eine eigene Trasse habe. Das lasse sich aber in manchen Teilen des Bonner Stadtgebietes nicht umsetzen. Eine Ampelvorrangschaltung sei dagegen durchführbar. Es gebe Ausfälle der Linie 66, die auf hohes Verkehrsaufkommen zurückzuführen seien, die keiner ändern könne und es gebe Ausfälle, wo man gemeinsam an Lösungen arbeiten könne. Nach seiner Auffassung sollten dann aber auch die Qualitätskriterien auf alle Verkehre in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis übertragen werden. Man müsse sich dann auf ein Qualitätsraster einigen, das auf alle Verkehre Anwendung finden könne.

Abg. Steiner ergänzte, die Qualitätsuntersuchung auf der Linie 66 sei als Modellprojekt für alle Linien im Rhein-Sieg-Kreis durchgeführt worden. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen des Abg. Tandler äußerte er, eine 2-erfülle nicht die Erwartungshaltung der Kunden und könne niemand zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen. Die Leistung des ÖPNV müsse mindestens so gut sein wie der Autoverkehr.