

Herr **Decker** –BBB- monierte, dass die Stellungnahme der Verwaltung zum Bericht der VCD insofern wenig hilfreich sei, als das zugrunde liegende Papier den Zustand von 1994 beschreibe und nicht zu sehen sei, ob inzwischen Änderungen eingetreten seien.

Herr BzBm. **Rambow** –GRÜNE- ergänzte, dass durch den hohen Durchsatz von Pendlern durch Beuel Maßnahmen erforderlich seien, die so früh wie möglich geplant und abgestimmt werden müssten, weil erfahrungsgemäß gerade beim Schienenverkehr hohe Vorlaufzeiten zu beobachten seien. Schon deshalb sei eine Untersuchung Stand 1994 wenig hilfreich.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- sprach die derzeitige Verkehrssituation in Beuel an und wies darauf hin, dass im Zuge der Umgestaltungen auch Änderungen an der Steuerung des Verkehrsflusses notwendig seien. An die Verwaltung ging die Frage, warum die Beschleunigung der Linie 66 im Bereich zwischen Stadthaus und Adenauerplatz nicht aktiviert sei.

Dem widersprach Herr **Smydra** –Stadtplanungsamt-, der allerdings zur genauen Klärung des Sachverhalts auf das Tiefbauamt verwies. Weiter wies er darauf hin, dass die Einrichtung von Eilzügen auf der Linie 66 neben einem organisatorischen auch ein finanzielles Problem darstelle, zumal für die derzeitige Lage der Stadt Bonn mit der hohen Notwendigkeit, Kosten zu begrenzen. Zudem würde ein Eilzug der stark verteilten Nachfragesituation seitens der Fahrgäste nur teilweise gerecht. Aus Fahrgastsicht sei die Umwandlung vorhandener Fahrten in Eilzüge daher nicht sinnvoll, als zusätzliches Angebot zum bestehenden Fahrplan seien sie nicht finanzierbar.

Dazu bemerkte der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE-, dass nach seiner täglichen Erfahrung das Fahrgastverhalten durchaus für einen Eilzug spreche.

Herr **Metz** –GRÜNE- führte aus, dass sich auf Grund des Fahrgastverhaltens und der Anforderungen durchaus Verkehrsknoten herausgebildet hätten, die durch Optimierungen und bauliche Maßnahmen einen Eilzug erfolgreich werden ließen. Eilzüge könnten aber auch durch langsamere Bahnen ausgebremst werden. Seiner Meinung nach müsse deshalb über alle Aspekte, die der Beschleunigung dienen, nachgedacht werden, auch über eventuelle Umlegungen der Linienführungen. Danach sei dann der Boden bereitet für eine Beschleunigung der Bahnen.

Der Abg. **Steiner** –GRÜNE- wandte sich an Herrn **Smydra** mit der Bitte, durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die eingerichtete Vorrangschaltung auch tatsächlich für den Vorrang der Linie 66 Sorge und zudem andere, häufig unnötige Verzögerungen z.B. beim Fahrerwechsel unterbunden würden.

Herr Stv. **Esser** –SPD- merkte an, dass bei der Priorisierung der Beschleunigung der Linie 66 nicht aus dem Blick geraten dürfe, dass nicht angefahrene Haltestellen für die dort wartenden Fahrgäste ein Ärgernis darstellten, es aber dennoch unumgänglich sei, so zu verfahren. Er regte an, die Verkehrsströme möglichst genau zu analysieren und aus den Schlussfolgerungen heraus zu einem sinnvollen Beschleunigungskonzept zu kommen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erinnerte die Verwaltung an den bestehenden Auftrag, die Situation in Bezug auf die möglichen Beschleunigungen im Stadtbahnnetz darzulegen.

Frau Stv. **Krämer-Breuer** –CDU- wies darauf hin, dass zwar die Beschleunigung der Stadtbahn wichtig sei, aber deshalb die anderen öffentlichen Verkehre nicht ins Hintertreffen geraten dürften.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- stimmte dem zu, gab aber zu bedenken, dass es für Kunden des ICE schon einen Unterschied mache, ob sie auf dem Weg vom Bahnhof Siegburg nach Bonn mehrfach „ausgebremst“ würden oder nicht.

Herr BzBm. **Rambow** –GRÜNE- stellte für den Stadtteil Beuel fest, dass es ein hohes Interesse daran gebe, die Pendler möglichst flüssig durch das Stadtteilgebiet zu schleusen, insofern sei eine Priorisierung der Linie 66 und deren Beschleunigung sinnvoll und solle auch mit dem nötigen Nachdruck betrieben werden, ggf. auch auf Kosten anderer öffentlicher Verkehre.

Herr AM **Decker** –BBB- berichtet von seiner Erfahrung, dass die Anbindung von Bad Godesberg nach Siegburg derzeit zu langsam sei, was zu vermindertem Verkehr auf der Linie 66 führe. Deshalb bat er darum, die Überprüfung der Beschleunigungsmöglichkeiten fortzusetzen.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- stimmte dem zu, gab aber zu bedenken, dass die Fahrzeiten im Mittel kürzer seien. Dennoch würde die Linie 66 insgesamt zu häufig halten und dadurch Zeit verlieren.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- bittet abschließend zur Niederschrift zu beantworten und über das Tiefbauamt die Frage zu recherchieren, ob die Beschleunigungsmaßnahmen elektronischer Art wirklich noch funktionieren und ob die Bonner Verwaltung sich aufgrund dieser Diskussion schon selber ermächtigt sieht, ihr altes Gutachten noch einmal zu überarbeiten, oder ob sie dazu einen politischen Beschluss bräuchte.

Hierzu teilt die Verwaltung mit, dass die seitens der Stadt eingerichteten elektronischen Maßnahmen weitestgehend funktionieren. Seltene Fehler in der Erfassung der Fahrzeuge oder der Weiterleitung von Anmeldungen führen nicht zu einer signifikanten Reduzierung der Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen.

Über das Grundprinzip und die Grenzen der Beschleunigung der Linie 66 hat die Verwaltung ausführlich in einer Mitteilungsvorlage im vergangenen Jahr informiert. Auf den Besprechungsbericht des „Workshop Stadtbahnbeschleunigung“ vom 05.07.2012 wird hingewiesen.

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Überarbeitung des Gutachtens zur nötigen Streckenumrüstung für Eilzüge zum jetzigen Zeitpunkt nicht entscheidungsrelevant. Da die Umwandlung bestehender Fahrten der Linie 66 in Eilzugfahrten aufgrund des starken Fahrgastaufkommens an den meisten Zwischenstationen für viele Fahrgäste erhebliche Nachteile hätte, kommt der Einsatz von Eilzügen aus Sicht der Verwaltung allenfalls als zusätzliches Angebot zum bestehenden 10-Minuten-Takt in Frage. Die Reduzierung des Stadtbahnangebots an den Bonner Stadtbahnstationen Adelheidsstraße, Vilich und Vilich-Müldorf von 10- auf 20-Minuten-Takt wäre aufgrund der Fahrgastzuwächse der letzten Jahre und der noch zu erwartenden Zuwächse (S13, Erweiterung Wohnpark) aus Sicht der Verwaltung kontraproduktiv. Wie die Verwaltung bereits in ihrer schriftlichen Stellungnahme zur Sitzung ausgeführt hat, wäre ein Zusatzangebot mit Eilzügen im 20-Minuten-Takt jedoch mit zusätzlichen Betriebskosten in erheblichem Umfang (ca. 1 Mio. Euro pro Jahr) verbunden. Dafür stehen weder bei der Stadt noch bei den Stadtwerken finanzielle Mittel zur Verfügung. Die angefragte Überarbeitung des Gutachtens zur nötigen Streckenumrüstung für Eilzüge wäre aus Sicht der Verwaltung nur sinnvoll, wenn anschließend auch die Chance zur Umsetzung der Ergebnisse bestehen würde.