

Übersicht

über die von den Planungs- und Verkehrsausschüssen Bonn/Rhein-Sieg-Kreis in ihrer 6. Gemeinsamen Sitzung in Bonn am 11.10.2013 gefassten Beschlüsse:

TO.-Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./Ergebnis	Abstimmungsergebnis
	Öffentlicher Teil		
1.	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	Gem. PVA 06/13: Zustimmung zu Filmaufnahmen des WDR	einstimmig, Seite
1.1	Anerkennung der Tagesordnung	Gem. PVA 07/13: Anerkennung der TO, gemeinsame Beratung von TOP 4 und 5.2	einstimmig, Seite
1.2	Genehmigung der Niederschrift über die 5. Gemeinschaftssitzung am 23.11.2012	anerkannt	--
2.	Brückensanierungen		
2.1	Sachstandsbericht Rhein-Sieg-Kreis/Bonn	Kenntnisnahme	--
2.2	Verkehrsbelastungen und Stauwirkungen aus der Sicht von Straßen.NRW/ Auswirkungen der verkehrsrechtlichen Anordnung a) Fahrbahnübergänge b) Generalsanierung - Vortrag des Projektleiters Herr Korte -	Kenntnisnahme	--
2.3	Baustellen-, Stau- und Verkehrsinformationen im Internet	Kenntnisnahme	--
2.4	Angebotsausweitung auf der Schnellbuslinie 55 (SB 55)	Gem. PVA 08/13: RSK: Zustimmung zum Beschlussvor- schlag BN: s. Niederschrift	RSK: einstimmig Seite BN: einstimmig Seite
2.5	Konzept für das Stadtbahnnetz	Gem. PVA 09/13: Zustimmung zum Beschlussvorschlag einschl. Ergänzungen, s. Niederschrift	RSK: einstimmig Seite BN: einstimmig Seite
3.	Qualitätsstandards im Stadtbahnnetz Bonn/Rhein-Sieg	Kenntnisnahme	--
4.	Gemeinsamer Antrag der CDU- und GRÜNE-Kreistagsfraktionen vom 26.09.2013: Baumaßnahmen Voreifelbahn	Kenntnisnahme	--

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungs- ergebnis
5.	Mitteilungen und Anfragen		
5.1	Lärminderung im Schienenverkehr	Kenntnisnahme	--
5.2	Sachstand RB 23	Kenntnisnahme	--
5.3	Güterverkehrsoption auf der Trasse der Linie 16 zwischen Hersel und Wesseling / Barrierefreier Ausbau der Haltestellen der Linie 16	Kenntnisnahme	--
5.4	Planungswettbewerb "Radschnellwege" - Aktueller Sachstand -	Kenntnisnahme	--
5.5	Kooperation RSVG und SWBV im Datenaustausch der ITCS-Systeme	Kenntnisnahme	--
5.6	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	Kenntnisnahme	--
	Nichtöffentlicher Teil		
6.	Mitteilungen und Anfragen	--	--

Niederschrift

über die in der 6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis 11.10.2013 gefassten Beschlüsse:

Sitzungsbeginn: 14:00 Uhr
Sitzungsende: 17:05 Uhr
Ort der Sitzung: Bonn
Datum der Einladung: 27.09.2013
Einladungsnachtrag vom: --

Anwesende Mitglieder (Rhein-Sieg-Kreis):

Kreistagsabgeordnete CDU

Herr Rolf Bausch
Herr Marcus Kitz bis 16.00 Uhr
Herr Oliver Krauß
Herr Tim Salgert
Herr Karl Schmitz Vertretung für Abg. Renate Mersch
Herr Helmut Weber
Herr Frank Zähren

Kreistagsabgeordnete SPD

Herr Werner Albrecht
Frau Ute Krupp
Herr Dietmar Tendler bis 15.07 Uhr

Kreistagsabgeordnete GRÜNE

Frau Lisa Anschütz
Herr Martin Metz
Herr Ingo Steiner

Kreistagsabgeordnete FDP

Herr Alexander Hildebrandt Vertretung für SkB Klaus Reker
Herr Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

Sachkundige/r Bürger/innen DIE LINKE

Herr Gero Knuth

Sachkundige/r Bürger/innen CDU

Herr Guido Koch bis 16.07 Uhr
Herr Joachim Krüger Vertretung für SkB Frederic Tewes

Sachkundige/r Bürger/innen SPD

Herr Ulrich Knab Vertretung für Abg. Jürgen Kusserow
Herr Dirk Schlömer

Schriftführerin

Frau Ursula Hillebrand

Entschuldigt fehlten:

Frau Abg. Mersch (CDU)
Herr SkB Tewes (CDU)
Herr Abg. Kusserow (SPD)
Herr SkB Reker (FDP)
Herr Abg. Nöthen (FUW/BfM)

Anwesende Mitglieder (Bundesstadt Bonn):CDU

Herr Stv. Reischl
Herr Stv. Limbach (bis 16:16 Uhr)
Frau Stv. Fenninger (bis 16:16 Uhr)
Herr Bzv. Hospes
Herr Bzv. Ziesmer (bis 16:00 Uhr)
Herr AM Krämer (in Vertretung für Herrn AM Wendlberger)
Herr BV Moll (bis 16:28 Uhr)

SPD

Herr Stv. Esser (bis 15:00 Uhr)
Frau AM Schröder-Diedrich (in Vertretung für Herrn Stv. Schaper, bis 16:00 Uhr)
Herr Stv. Dr. Redeker (bis 15:00 Uhr)

GRÜNE

Herr Stv. Beu (**Vorsitzender**)
Herr Bzv. Lemm (in Vertretung für Herrn Stv. Lohmeyer, bis 16:00 Uhr)
Herr AM Falkowski (In Vertretung für Herrn AM Frankenne)
Frau AM Brodhäcker (bis 16:53 Uhr)

FDP

Herr Stv. Thomas
Herr AM Kivelip

BBB

Herr Stv. Schmitt

LINKE

Herr Stv. Schmidt

BIG

Frau AM Hanfland

Außerdem

Fatih Savs (Integrationsrat) (bis 15:48 Uhr)
Herr Stv. Burgsmüller (bis 16:00 Uhr)

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Vertreter/-innen der Verwaltung (Rhein-Sieg-Kreis):

Planungsdezernent Jaeger
Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya
Straßenverkehrsamtsleiter Sieberg
KOAR Pütz

Vertreter/-innen der Verwaltung (Bundesstadt Bonn):

Herr Stadtbaurat Wingefeld, Herr Schlottmann, Dezernat VI
Herr Haux, Herr Heide, Herr Delpho, Frau Kujath, Amt 61
Herr Esch, Amt 66
Schriftführerin Frau Ueding, Amt 61

Gäste:

Herr Dr. Reinkober (Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH)
Herr Korte (Projektleiter des Landesbetriebs Straßen.NRW für die Brückensanierung)
Herr Gatzweiler (Teilnetzmanager Kölner Dieselnetz/Örtlicher Betriebsleiter, DB Regio AG)

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Öffentlicher Teil

1	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	
---	---	--

Die Schriftführung für die 6. Gemeinsame Sitzung oblag der Stadt Bonn. Die mit dem Ausschuss-Vorsitzenden der Bundesstadt Bonn, Herrn Stv. Beu, abgestimmte Niederschrift wurde inhaltlich übernommen und formal den Erfordernissen des Rhein-Sieg-Kreises angepasst.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- eröffnet die gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrs-ausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises und stellt die ordnungsgemäße und frist-gerechte Einladung fest. Er begrüßt auch im Namen des Ausschussvorsitzenden des Planungsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises, Herrn Abg. **Steiner** –GRÜNE-, die Mitglieder, die Referenten, die Vertreter der Verwaltung aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis und die Presse.

Vor Eintritt in die Tagesordnung weist er darauf hin, dass der WDR den Wunsch geäußert habe, den Beginn der Sitzung zu filmen. Nach einvernehmlicher Zustimmung wird dem WDR hierfür die Genehmigung erteilt.

B.-Nr.: 06/13 Dem WDR wird die Genehmigung erteilt, zu Beginn der Sitzung Filmaufnahmen zu machen.

Abst.-Erg.: einstimmig

1.1	Anerkennung der Tagesordnung	
-----	------------------------------	--

Die Verwaltung regt die gemeinsame Beratung nachfolgender TOP an:

TOP 4
Gemeinsamer Antrag der CDU- und GRÜNEN- Kreistagsfraktionen vom 26.09.2013:
Baumaßnahmen Voreifelbahn

TOP 5.2
Sachstand RB 23

Den Vorschlägen zur gemeinsamen Beratung wird gefolgt.

B.-Nr.: 07/13 Die mit der Einladung vom 27.09.2013 zur 6. Gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn mit dem Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises am 11.10.2013 übersandte Tagesordnung wird einschließlich der angeregten gemeinsamen Beratung von TOP 4 und TOP 5.2 anerkannt.

Abst.-Erg.: einstimmig

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

1.2	Genehmigung der Niederschrift über die 5. Gemeinschafts-sitzung am 23.11.2012	
-----	---	--

Ausschuss für Planung; Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn:

Die Niederschrift über die IX/34. gemeinsame öffentliche Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises vom 23.11.2012 wurde bereits am 30.01.2013 mit einem einstimmigen Beschluss genehmigt.

Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises:

Die Niederschrift des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises über die gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Stadt Bonn am 23.11.2012 wird anerkannt.

2	Brückensanierungen	
----------	---------------------------	--

2.1	Sachstandsbericht Rhein-Sieg-Kreis/Bonn	
-----	---	--

- entfällt -

2.2	Verkehrsbelastungen und Stauwirkungen aus der Sicht von Straßen.NRW/ Auswirkungen der verkehrsrechtlichen Anordnung a) Fahrbahnübergänge b)Generalsanierung - Vortrag des Projektleiters Herr Korte -	
-----	---	--

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- begrüßt den Projektleiter des Landesbetriebs Straße NRW für die Brückensanierung, Herrn Mario **Korte**, und bittet ihn um einen aktuellen Sachstand zu den geplanten Brückensanierungen.

Herr **Korte** informiert im Rahmen einer Power Point Präsentation über die Generalsanierung der Friedrich-Ebert-Brücke im Allgemeinen und den Austausch der Fahrbahnübergänge im Speziellen sowie die damit einhergehenden verkehrstechnischen Auswirkungen.

Die Folien seines Vortrages sind der Niederschrift als Anlage 1 beigelegt.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- dankt Herrn **Korte** für seinen Vortrag.

Im Anschluss an die Ausführungen von Herrn **Korte** findet ein reger Austausch statt, an dem sich neben dem Ausschussvorsitzenden Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE- auch Herr StBR **Wingenfeld** – Dezernat VI-, Herr **Esch** –Tiefbauamt Bundesstadt Bonn-,

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr **Sieberg** -Vertreter der Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises-, Herr **Burgmüller** –CDU-, Herr Abg. **Metz** –GRÜNE-, Herr Abg. **Kitz** –CDU-, Herr Abg. **Bausch** –CDU-, Frau Abg. **Krupp** –SPD-, Herr Abg. **Dr. Kuhlmann** –FDP-, Herr Stv. **Limbach** –CDU-, Herr Stv. **Wimmer** –BBB-, Herr Stv. **Reischl** –CDU-, Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- sowie Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- beteiligen.

Herr StBR **Wingenfeld** -Dezernat VI- bedankt sich für die verbesserte Kommunikation mit Straßen.NRW und das Bestreben, eine optimale Lösung zu erarbeiten, die seiner Ansicht nach bisher jedoch noch nicht erreicht worden ist. Er sieht dies darin begründet, dass Straßen.NRW die möglichen Lösungsvarianten auf der Hypothese aufbaut, dass eine Seite der Brücke komplett freigeräumt werden müsste. Dies sei verkehrstechnisch nicht verkraftbar und könne nur die „Ultima Ratio“ sein. Er bittet um gemeinsame Klärung, ob eine stückweise Erneuerung der Fahrbahnübergänge nicht doch eine Alternative darstelle. Das Argument, möglichst schnell fertig zu werden, sei nicht allein maßgeblich. Er erinnert hierbei an den Tausendfüßler, dessen Baustellen wohl länger andauerten, jedoch unter dem Gesichtspunkt eines relativ gut aufrechterhaltenen Verkehrsflusses hinnehmbar waren.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- gibt zu bedenken, dass die Sanierung im nächsten Jahr beginnen solle und folglich nicht fortwährend zusätzliche Untersuchungen durchgeführt werden könnten, zumal der Landesbetrieb Herr des Verfahrens sei und folglich nur eine konsensuale Lösung in Frage käme. Hierbei sei jedoch auch zu klären, zu welchem Zeitpunkt überhaupt Entscheidungen getroffen werden müssten.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- stimmt dem Ausschussvorsitzende Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE- hinsichtlich der Notwendigkeit einer zeitnahen Entscheidung zu. Er gibt zu bedenken, dass eine einstreifige Verkehrsführung einen Verkehrskollaps zur Folge hätte. Diese Überzeugung stütze er auf Erfahrungen aus der Vergangenheit: Bereits vor zwei Jahren sei durch Bauarbeiten auf der Brücke der Verkehr während der Sommerferien im Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn flächenhaft zum Erliegen gekommen.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- unterstützt anschließend die Aussage von Herrn StBR **Wingenfeld** –Dezernat VI-, dass eine längere Bauphase bei zweistreifiger Verkehrsführung absolut verkraftbar sei. Weiterhin weist er darauf hin, dass für die Sperrung einer kompletten Brückenseite, wie sie für den Einbau von Fahrbahnübergangselemente in einem Stück erforderlich wäre, zwar deren längere Haltbarkeit spräche.

Allerdings habe man einen deutschen Hersteller ausfindig gemacht, der damit werbe, die Übergänge kleinteilig einbauen zu können, ohne dass dies zu drastischen Qualitätseinbußen führe. Zwar sei auch dies keine hundertprozentige Sicherheit, dass eine zweispurige Verkehrsführung garantiert werden könne, jedoch sei man als Technische Verwaltung nicht bereit, einer einspurigen Verkehrsführung zuzustimmen, solange man nicht davon überzeugt sei, dass keine andere Möglichkeit bestehe.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- wünscht hierzu eine Information, ob ein Einvernehmen als gesetzliche Notwendigkeit erforderlich sei oder aber ob der Landesbetrieb als Herr des Bundesfernstraßenwesens hier selbst entscheiden könne.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- gibt hierzu an, dass der Landesbetrieb schlussendlich die Entscheidungshoheit besitze. Er sei jedoch zuversichtlich, dass man eine konsensuale Lösung finden werde.

Herr **Siegberg** –Vertreter der Verwaltung Rhein-Sieg-Kreis- macht deutlich, dass der Verkehr im Interesse der Wirtschaft und des Handels, aber auch im Interesse der Menschen aufrechterhalten werden müsse. Nicht alles könne durch den ÖPNV aufgefangen werden, da dieser ohnehin von einer Sperrung entsprechend betroffen sei. Er appelliert noch einmal an Herrn **Korte**, alle Möglichkeiten zur Sicherstellung eines zweisepurigen Verkehrs zu überdenken. Oberste Priorität habe die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses sowie der ungehinderte Einsatz von Polizei, Feuerwehr und Rettungskräften.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- fügt zum Thema Rettungsfahrzeuge hinzu, dass seiner Meinung nach die mit einem Rettungstreifen auf der Brücke propagierte Lösung funktionieren möge, die Rettungsfahrzeuge hierzu jedoch zunächst auch die Brücke erreichen müssten. Dies könne bei einem Stau, der sich eventuell schon vor der Brücke bildet, ein Problem darstellen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- schließt sich den Ausführungen von Herrn AL **Esch** –Tiefbauamt- an und bittet Herrn **Korte** um Auskunft, wie er sich die Lösung dieser Problematik vorstelle.

Herr **Korte** führt aus, dass sich das Rettungskonzept noch in Abstimmung befinde. Es sei jedoch angedacht, die Rettungsspur bis zu den Anschlussstellen weiterzuführen, so dass von dort eine Zufahrt für Einsatzfahrzeuge garantiert sei. Gespräche mit Einsatzkräften hätten ergeben, dass sich die Einsatzfahrzeuge in der Regel auch in einem Stau problemlos ihren Weg bahnen könnten.

Er bekundet der Verwaltung gegenüber weiterhin seine Gesprächsbereitschaft und versichert ausdrücklich sein Interesse, den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Nur auf diese Weise könne die erforderliche Akzeptanz in der Öffentlichkeit erreicht werden.

Er bietet an, nach einem abschließenden Gespräch mit den Gutachtern in der anschließenden Woche ein weiteres Gespräch zu führen, um dann unter den Gesichtspunkten der aktuellen technischen Expertise zu einer gemeinsamen finalen Lösung zu gelangen.

Herr Abg. **Bausch** –CDU- erwartet mit Interesse die Fachexpertise hinsichtlich der Lösung 2+0 bzw. 4+0 ohne LKW. Es stelle sich ihm jedoch die Frage, was „ohne LKW“ bedeute, welche Tonnage gemeint sei und wie viele LKW davon betroffen wären. Weiterhin bittet er um konkrete Informationen zur Dauer der beiden Varianten. Er möchte insbesondere wissen, wie realistisch die veranschlagten 6 Wochen im Rahmen der 2+0-Lösung, beziehungsweise die angesetzten 18 Wochen bei der 4+0 ohne LKW –Variante seien.

Herr Stv. **Burgsmüller** –CDU- nimmt Bezug auf die Baumaßnahmen auf der Südbrücke, die zwei Jahre zurückliegen. Damals sei eine ähnliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt worden und schon die Bauarbeiten auf der deutlich weniger frequentierten Südbrücke hätten katastrophale Auswirkungen auf den Verkehr gehabt. Ihm stelle sich daher die Frage, ob auch damals schon Untersuchungen zum Verkehrsfluss durchgeführt worden seien, die man nun heranziehen könne, anstatt neue

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Verkehrsuntersuchungen durchzuführen.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- lobt zunächst die Herangehensweise und die Kommunikationsbereitschaft seitens des Landesbetriebes. Er schließt sich der Frage an, welche Konsequenzen die Alternative 2+0 bzw. 4+0 ohne LKW konkret für die RTW, KTW für ÖPNV bedeute. Außerdem schließt er sich dem allgemeinen Appell an, dass eine Einstreifigkeit in diesem Bereich definitiv zum Kollaps des Verkehrs -auch in den Sommerferien- führen würde, was bedeute, dass die Brücke prinzipiell auch komplett gesperrt werden könnte. Er gibt zu bedenken, dass der einspurige Betrieb einer Brücke, die auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr sogar im dreispurigen Zustand ein erhöhtes Stauaufkommen verzeichne, undenkbar ist. Deshalb muss seiner Ansicht nach alles Erdenkliche getan werden, um zumindest eine Zweispurigkeit aufrecht zu erhalten.

Herr Abg. **Kitz** –CDU- wirft die Frage auf, inwiefern die Nutzbarkeit der Zu- und Abfahrten während der Bauphase beeinträchtigt werden.

Herr **Korte** erklärt, dass bei der Lösung 4+0 ohne LKW die Beschränkung ab einer Tonnage von 3,5 einsetze. Allerdings sei das abschließende Urteil der Gutachter abzuwarten.

Herr StBR **Wingefeld** –Dezernat VI- hinterfragt die Lösung, die die Sperrung einer kompletten Brückenhälfte vorsieht. Er gibt zu bedenken, dass im Fall einer Umsetzung ohne Sperrung der kompletten Brückenhälfte auch keine Beschränkungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite bestehen würden, so dass ein Ausschluss der LKWs von der Brückennutzung ggf. nicht notwendig wäre.

Herr **Korte** führt hierzu aus, dass auch bei der Alternative mit Einbau der Fahrbahnübergänge in vor Ort zusammenschweißenden Teilstücken Bauphasen auftreten würden, in denen eine Brückenhälfte komplett verkehrsfrei gehalten werden müsse. Tatsächlich würden diese Phasen bei dieser Form der Sanierung voraussichtlich deutlich kürzer ausfallen als bei der vom Straßen.NRW präferierten 2+0 Modell. Allerdings käme hier noch die eingeschränkte zweispurige Verkehrsführung über einen Zeitraum von 18 Wochen hinzu, so dass die verkehrliche Beeinträchtigung letztendlich nicht wesentlich geringer ausfallen würde.

Darüber hinaus sei es auch technisch nicht unproblematisch, die alte Konstruktion teilweise zu entfernen, da diese eine starke Korrosion aufweise und nicht fest stehe, ob die verbleibende Konstruktion ausreichend tragfähig sei. Der Zustand der alten Konstruktion sowie die Dauer der Schweißarbeiten lassen weiterhin keine klare Aussage über die endgültige Dauer der Baumaßnahmen bei dieser Alternative der Sanierung zu.

Diese Aspekte würden dazu führen, dass Straßen.NRW sich gezwungen sehe, den Verkehr auf eine Seite umzuleiten und den Austausch der Fahrbahnübergangselemente im Ganzen vorzunehmen. Die Einschätzung der Bauzeit bei diesem Modell sei durch Rückfragen bei mehreren renommierten Firmen als realistisch eingeschätzt worden. Aus diesem Grund solle bauvertraglich mit hohen Vertragsstrafen dafür gesorgt werden, dass diese Bauzeit auch eingehalten werde.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- gibt zu bedenken, dass die Bauzeiten häufig trotz Vertragsstrafen nicht eingehalten würden und dass in einem solchen Fall die Bauphase auf die Zeit nach den Sommerferien ausgedehnt werden müsse. Dies bedeute, dass

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

ein noch höheres Verkehrsaufkommen mit einer einseitig gesperrten Brücke bewältigt werden müsste. Weiterhin stellt sich ihm anhand der Tatsache, dass 24 Stunden an sieben Tagen gearbeitet werden sollte die Frage, ob dies grundsätzlich oder nur für die Zeit der Sommerferien 2014 gelte.

Frau Abg. **Krupp** –SPD- erinnert an die Zeit der Sanierung des Tausendfüßlers, bei der die Verkehrsführung mit zweispurigem Verkehrsfluss relativ reibungslos funktioniert habe. Sobald jedoch die Fahrbahn auf eine Spur verengt worden sei, wäre der Verkehr zum Erliegen gekommen. Dies lasse für sie nur den Schluss zu, dass ein einigermaßen reibungsloser Verkehrsfluss im Rahmen der Brückensanierungen nur durch eine zweispurige Verkehrsführung gewährleistet werden könne. Auch der ÖPNV stelle keine Alternative dar.

Herr Abg. **Dr. Kuhlmann** –FDP- erkundigt sich, welche Kosten eine zweispurige Variante, die eine deutlich längere Bauzeit bedeute, nach sich ziehe und ob die Bauzeit der einspurigen Alternative durch Nacht- und Wochenendarbeit verkürzt werden könne.

Herr Stv. **Limbach** –CDU- wünscht eine Information, ob sich Straßen.NRW in der Verantwortung sehe, eventuell Ausweichmöglichkeiten für Autofahrer zu schaffen, beispielsweise durch die Freigabe von Straßenbahnspuren auf der Kennedybrücke für den KFZ- und Busverkehr.

Herrn Stv. **Burgsmüller** –CDU- wiederholt seine Frage, ob die Erfahrungen aus den Baumaßnahmen im Bereich der Südbrücke in die Überlegungen der anstehenden Brückensanierung einbezogen worden seien bzw. würden.

Herr Stv. **Wimmer** –BBB- erkundigt sich, ob eventuell technische Möglichkeiten bestünden, um mit der Fly-Over-Lösung die Baustelle zu überbrücken oder, wenn diese Möglichkeit noch nicht bestünde, ob es sich mit Blick auf die zahlreichen zukünftig noch anstehenden Sanierungen nicht lohnen würde, eine solche zu entwickeln.

Herr Stv. **Reischl** –CDU- bittet Herrn **Korte** um Auskunft, ob die Genehmigung für die Bauarbeiten während der Sommerferien 2014 an 24 Stunden/7 Tagen in der Woche unter dem Gesichtspunkten des Lärmschutzes problemlos erhalten blieben.

Herr StBR **Wingenfeld** –Dezernat VI- gibt zu Bedenken, dass die Freigabe der Straßenbahnspuren das Problem nicht lösen würde, da die Kapazitätsbegrenzung nicht auf der Brücke, sondern an den Kreuzungen begründet sei.

Herr **Korte** stellt fest, dass einerseits alternative Umfahrungen großräumig eingesetzt werden sollten, andererseits der 24-Stundenbetrieb vorgesehen sei. Ob dafür eine Genehmigung erteilt würde, könne er erst nach den nötigen Vorabstimmungen sagen. Lärmintensive Arbeiten sollten jedoch auch im Falle einer Genehmigung nach Möglichkeit nicht in der Nacht durchgeführt werden. Bei der Komplexität dieses Bauvorhabens könne dies jedoch nicht komplett ausgeschlossen werden. Zu der Frage der Nutzbarkeit der Zu- und Abfahrten gibt er zu bedenken, dass diese für den Zeitraum, während dessen die Fahrbahnübergänge auf der jeweiligen Seiten entfernt würden, die Zu- und Abfahrten nicht aufrecht erhalten werden können. Er bekundet abschließend sein Interesse an einer verkehrsverträglichen Lösung, auch wenn diese mit Sicherheit nicht einfach zu erreichen sein werde.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- merkt an, dass sowohl die Stadtbahn 66 als auch die RB 23 keine nennenswerten zusätzlichen Kapazitäten aufweisen.

Herr AL **Dr. Sarikaya** -Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- erkundigt sich bei Herrn **Korte**, auf welche LKW sich der angeführte 5% LKW-Anteil auf der A 565 beziehe. Herr **Korte** teilt hieraufhin mit, dass es sich hierbei um LKW mit einer Tonnage von 12,5 Tonnen handele.

Herr AL **Dr. Sarikaya** -Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- stellt daraufhin fest, dass der LKW-Anteil deutlich über 5 % liegen müsste, wenn davon ausgegangen werde, dass die Brücke während der Sanierung auch für LKW ab 3,5 Tonnen gesperrt würde. Herr **Korte** stimmt dem zu und verdeutlicht das Bestreben, bei Einschränkungen des LKW-Verkehrs nach Möglichkeit eine Freigabe für LKW bis 7,5 Tonnen zu erreichen. Dazu müsse jedoch die abschließende Beurteilung abgewartet werden.

Herr **Dr. Kuhlmann** –FDP- kommt erneut zurück auf seine Frage nach den zusätzlichen Kosten für eine zweispurige Lösung und richtet die Frage an die Verwaltung, wer für die Genehmigung der Wochenend- und Nachtarbeit zuständig ist.

Herr Stv. **Wimmer** –BBB- erkundigt sich noch einmal nach der Möglichkeit einer Fly-Over-Lösung.

Herr **Korte** teilt mit, dass es aus derzeitiger Sicht kein in Deutschland zugelassenes System existiere, welches einen Arbeitsbereich von 10 Metern überbrücke. Eventuelle Zusatzkosten bei einer zweispurigen Lösung sind nach seiner Aussage minimal.

Herr StBR **Wingefeld** –Dezernat VI- führt aus, dass die Genehmigung einer eventuellen Nachtarbeit von der Begründetheit des Antrages abhängt und letztlich auch der Abgleich von öffentlichen und privaten Belangen erforderlich sei. Er gibt zu bedenken, dass es auch zu Mehrkosten führen könne, wenn Anwohner ausquartiert werden müssten. Als Genehmigungsbehörde für Nachtarbeit benennt er das Umweltamt der Stadt Bonn. Für die Genehmigung von Sonntagsarbeit liegt die Zuständigkeit bei der Bezirksregierung.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- schlägt Herrn **Korte** für den Bericht über die abschließenden Abstimmungsgespräche den nächsten Planungsausschuss des Rhein Sieg-Kreises am 26.11.2013 vor. Eine Sondersitzung hält er hierfür nicht für erforderlich. Für einen Termin zur Information des Planungsausschusses der Stadt Bonn verweist er Herrn **Korte** an den Ausschussvorsitzenden des Planungsausschusses der Stadt Bonn, Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE-.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –Grüne- dankt Herrn **Korte** erneut und bezeichnet damit die Punkte 2.1 und 2.2 der Tagesordnung als erledigt.

2.3	Baustellen-, Stau- und Verkehrsinformationen im Internet	
-----	--	--

Der Vorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erkundigt sich, ob weiterer Informationsbedarf besteht.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- kommt auf das von der Bonner Stadtverwaltung probe-weise eingesetzte Bluetooth basierte System zur Verkehrsdatenerhebung zu sprechen, welches in Zukunft weiter ausgebaut werden solle und die daraus gewonnen Daten als Echtzeitverkehrslage auch in die gemeinsame Informationsplattform Mobile Rheinland eingespeist würden. Ihm stelle sich die Frage, inwiefern sich hieraus eventuell Konsequenzen für den Rhein-Sieg-Kreis ergeben könnten. Er erkundigt sich nach Planungen und Zuständigkeiten, um vorhandene Schnittstellen im Kreisgebiet sinnvoll in ein Gesamtmodell einzubinden.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** -GRÜNE- gibt zu bedenken, dass auch die Schnittstellenlogik zwischen RSVG- und SWB-Fahrzeugen nicht optimal sei. Dennoch bestehe eventuell die Möglichkeit, dass Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- und Herr **Siegberg** -Vertreter der Verwaltung Rhein-Sieg-Kreis- zwischen den Verwaltungen eine weniger problematische Lösung finden könnten.

Herr **Siegberg** -Vertreter der Verwaltung Rhein-Sieg-Kreis- betont den engen Kontakt der Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises mit der Stadt Bonn stehe und verweist auf das von Herrn AL **Esch** –Tiefbauamt- vorgestellte Projekt auf der Reuterstrasse. Ein Kontakt mit der für das Bluetooth gestützte System zuständigen Firma sei vermittelt worden. In einem Gespräch mit dieser Firma, welches für die nächsten zwei bis drei Wochen geplant sei, solle geklärt werden, welche Möglichkeiten im Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises bestehen und ob die gewonnen Daten auf den Server der Stadt Bonn aufgespielt werden könnten. Die Stadt Bonn würde so die Funktion der Schnittstelle zu den anderen Plattformen erhalten.

Herr Abg. **Bausch** –CDU- bewertet den Ansatz des Projektes Mobile Rheinland als sinnvoll, kritisiert jedoch, dass einerseits die Navigation auf der Plattform sehr aufwendig sei, andererseits aber kaum Informationen zu Stausituationen gegeben würden. Er bittet darauf zu achten, dass das Projekt dahingehend weiterentwickelt würde, dass auch solche im Hauptinteresse der Bürger liegenden Informationen zur Verfügung gestellt würden.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- erklärt, dass sich die Entwicklung momentan genau auf diesem Wege befinde, dass jedoch derzeit weder für die Region noch für die Stadt Bonn eine flächenhafte Detektion, die eine Aussage über Reisezeiten ermöglicht, zur Verfügung stehe. Die Bluetoothtechnologie, die sich aktuell im Test befinde und die zukünftig ausgebaut werden solle, hält er für ein geeignetes Mittel hierfür. Er bekräftigt die Aussage von Herrn Abg. **Bausch** –CDU-, dass die bloße Darstellung von Baustellen nicht zielführend sei.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- beschließt den Tagesordnungspunkt damit.

2.4	Angebotsausweitung auf der Schnellbuslinie 55 (SB 55)	
-----	---	--

An der Beratung beteiligen sich neben dem Ausschussvorsitzenden Stv. **Beu** –GRÜNE-, Herr Abg. **Kitz** –CDU-, Herr Abg. **Metz** –GRÜNE-, Herr Stv. **Schmitt** –BBB-, Herr **Haux** –Stadtplanungsamt-, Herr Abg. **Bausch** –CDU-, Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis-.

Herr Abg. **Kitz** –CDU- spricht sich dafür aus, dass neben der ersten vorgesehenen Maßnahme (Nr. 2a) auch die Maßnahme Nr. 1 aufgenommen wird. Er plädiert hier-

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

für, um durch eine Ausweitung des Angebotes eine verkehrstechnische Alternative während der anstehenden Brückensanierung bieten zu können, die momentan aufgrund der Kapazitätsauslastung nicht gegeben sei.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- schließt sich den Ausführungen des Herrn Abg. **Kitz** –CDU- an. Auch für ihn ist neben der Maßnahme 2a die Maßnahme 1 prioritär, vor allem im Hinblick auf die anstehende Brückensanierung und unter dem Gesichtspunkt, dass die Linie aktuell nicht mehr aufnahmefähig sei. Er appelliert an die Verwaltungen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises, dass zeitnah ein einheitlicher, beschlussreifer Vorschlag zur Umsetzung dieser Maßnahme vorgelegt werde.

Herr Stv. **Schmitt** -BBB- wünscht Auskunft über die Kosten, die sich einerseits durch die Umsetzung aller Maßnahmen für die Stadt Bonn, andererseits für die Umsetzung der Maßnahme 2a ergeben würden.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erwartet in diesem Zusammenhang Erläuterungen, ob es ggf. sinnvoll sei, die Maßnahme 1 während der Brückensanierung in den Ferien 2014 zu testen, die Kosten hierfür in dieser Zeit zu erfassen, um anschließend den Probebetrieb - sofern sich dieser bewährt habe - in einen Regelbetrieb zu überführen.

Herr **Haux** –Stadtplanungsamt- erklärt, dass der erste Teil des Beschlussvorschlages eine Finanzierungsprüfung beinhaltet.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- weist noch einmal auf die durch die Nordbrückensanierung für die gesamte Region zu erwartenden erheblichen verkehrlichen Probleme und die heute bereits nicht mehr aufnahmefähige ÖPNV-Linie hin und appelliert erneut an die Verwaltungen, dass eine Einigung erzielt werden müsse, die zu einer Angebotsverbesserung zumindest in dieser Übergangsphase führe.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- schließt sich Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- an und bekundet seine Enttäuschung über die aktuelle Verwaltungsvorlage. Wenn einerseits bekannt sei, dass im Juni nächsten Jahres die Brückensanierung anstehe und andererseits, dass mindestens ein halbes Jahr Vorlaufphase notwendig sei, um entsprechende Fahrplanänderungen in allen Gremien und letztendlich beim Verkehrsverbund umzusetzen, dann seien Entscheidungen zeitnah zu treffen. Er glaube, dass es hier nicht nur ein Thema der mangelnden Koordination zwischen dem Kreis und der Stadt gehe, sondern auch zwischen der Stadt und den Verkehrsunternehmen.

Herr Abg. **Bausch** –CDU- teilt die Einschätzungen von Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- vollumfänglich. Ihm sei wichtig, dass die vorgeschlagene Maßnahme möglichst zeitnah umgesetzt werde.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- teilt mit, dass der Rhein-Sieg-Kreis mit Blick auf die Sanierung bis Ende des Jahres eine Entscheidung anstrebe und er kenne niemanden von Seiten des Rhein-Sieg-Kreises, der die Entscheidung, so wie sie vorliege, nicht mittragen würde.

Er erinnert an den Appell von Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- und stimmt zu, dass eine Blockade auf der Zeitschiene nicht wünschenswert sei.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- stellt fest, dass bereits in der Sitzung am 10.06.2013 konkrete Kosten für den Teil des Rhein-Sieg-Kreises genannt worden seien. Diese belaufen sich je nach Fahrtenzahl auf 100.000 € bis 130.000 €. Unter dieser Voraussetzung und mit dieser Information gebe es einen entsprechenden Auftrag an die Verwaltung, dieses konkret zu prüfen. Er bittet daher Verwaltung und Politik, in Bonn eine klare Entscheidung herbeizuführen. Der Rhein-Sieg-Kreis sei bereit, dies mitzutragen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- dankt Herrn AL **Dr. Sarikaya** - Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- für diese Aussagen. Weiterhin regt er eine Ergänzung der Verwaltungsvorlage dahingehend an, dass die Verwaltung bis zur Sitzung des Hauptausschusses am 5.11.2013 den Bonner Anteil der Kosten für die Maßnahmen 1 – 5, und zwar in der Ziffer 1 nicht nur in der Schulzeit, sondern im Gesamtjahr und in der Sonderklassifizierung innerhalb der Baustellenzeit, darlege.

Die so veränderte Beschluss-Vorlage wird von dem Ausschuss der Stadt Bonn einvernehmlich angenommen.

Für die Ausschuss-Mitglieder des Rhein-Sieg-Kreises stellt der Vorsitzende, Herr Abg. **Steiner**, den unveränderten Beschluss-Vorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Beschluss des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn:

Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn beauftragt die Verwaltung, eine Ausweitung der Schnellbuslinie SB 55 zu untersuchen und zur Beschlussfassung vorzulegen. ~~Die zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten notwendige Angebotsausweitung an Ferientagen soll kurzfristig umgesetzt werden.~~

Die Verwaltung wird gebeten, bis zur Sitzung des Hauptausschusses am 05.11.2013 eine Auskunft über die zu erwartenden Kosten bei den Ziffern 1 – 5 der in der Begründung der Beschlussvorlage aufgelisteten Maßnahmen zu geben. Dabei soll auch dargestellt werden, wie hoch die zusätzlichen Kosten bei einer dauerhaften Umsetzung der Maßnahme in Ziffer 1 (10'Takt SB montagsfreitagmorgens in Richtung Bonn in der Schul- und Ferienzeit, nachmittags 20'Takt) wären. Probeweise soll bereits eine Umsetzung in den Sommerferien 2014 erfolgen.

Nr.	Betriebstag	Maßnahme	Fahrten/Jahr
1	Mo-Fr (Schule + Sommerferienzeit der Brückensanierung)	10'-Takt SB morgens in Richtung Bonn (<i>SB 55 aktuell im 20'-Takt</i>)	380
2a	Mo-Fr (Ferien)	Vormittags siehe Ziffer 1, nachmittags 20'-Takt SB auch an Ferientagen (<i>SB 55 aktuell im 60'-Takt, an Schultagen 20'-Takt</i>)	1054

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Die o.a. Empfehlung an den Hauptausschuss entspricht im ersten Absatz (Satz 1) dem Beschlussvorschlag der Verwaltung. Die dort dargestellte Streichung und die Ergänzung im zweiten Absatz zu Ziffer 1 der Maßnahmenliste (und daraus folgend eine Ergänzung in Ziffer 2a für Vormittage) wird durch den Ausschussvorsitzenden Stv. Beu –GRÜNE- angeregt und einvernehmlich angenommen.

B.-Nr.:
08/13

Beschluss des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises beauftragt die Verwaltung, eine Ausweitung der Schnellbuslinie SB 55 zu untersuchen und zur Beschlussfassung vorzulegen. Die zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten notwendige Angebotsausweitung an Ferientagen soll kurzfristig umgesetzt werden.

Abst.-
Erg.:

Bonn: einstimmig mit Maßgabe

RSK: einstimmig

2.5	Konzept für das Stadtbahnnetz	
-----	-------------------------------	--

An der Beratung beteiligen sich neben dem Ausschussvorsitzenden Stv. **Beu** –GRÜNE- Herr Abg. **Metz** –GRÜNE-, Herr Abg. **Krauß** –CDU- und Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis-.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erläutert kurz die gemeinsame Vorlage und wünscht Rückmeldungen, welche Erweiterungs-, Verbesserungs- und Änderungswünsche vorgetragen würden. Er spricht die zum Teil in den Spitzenzeiten stark überlasteten Straßenbahnlinien an und gibt zu bedenken, dass Lösungsansätze wie beispielsweise eine kürzere Taktung oder eine Verlängerung einzelner Züge nicht unproblematisch seien, da im ersten Fall erhöhte Schrankenschließzeiten und in beiden Fällen hohe Kosten auftreten würden.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- hält diesen Ansatz prinzipiell für richtig, weist aber für den Rhein-Sieg-Kreis darauf hin, dass im linksrheinischen Bereich nördlich von Tannenbusch-Mitte, gerade im Bereich der Linie 16 keinerlei Verstärkerfahrten stattfinden würde.

Auf allen anderen Linien hingegen gäbe es Verstärkerfahrten. Aus seiner Sicht sei eine Hinzunahme der KVB zwingend erforderlich, da im Bereich der HVZ (Hauptverkehrszeit) schon Kapazitätsprobleme bestünden. Zudem erfülle die Linie 68 im Bereich Dransdorf – Alfter – Bornheim nicht nur eine HVZ-Funktion, also eine Verstärkerfunktion. Abschließend begrüße er die Initiative sehr.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- schließt sich den Aussagen von Herrn Abg. **Krauß** –CDU- an. Er erkenne Realisierungschancen, wenn weitestgehend konsensual in der Region an dieses Projekt herangegangen würde. Weiterhin regt er an, die modulare Verknüpfung mit sonstiger Verkehrsinfrastruktur (Bike-and-Ride, Park-and-Ride) in die Konzeption mit einzubeziehen.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- schlägt vor, den Beschluss-Vorschlag in Satz 1 um die Namen der Verkehrsunternehmen zu ergänzen.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- schlägt für den Bonner Ausschuss neben der von Herrn Abg. **Steiner** –GRÜNE- eingebrachten Änderung eine Ergänzung des Beschluss-Vorschlages um die Ziffer 2 vor, die vorsieht, dass die Stadt Bonn gemeinsam mit dem SWB ein Konzept zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des innerstädtischen Niederflur-Straßenbahnnetzes mit den unter Ziffer 1 der Vorlage genannten Zielen erarbeitet.

Der so geänderte Beschluss-Vorschlag wird einschließlich der Ziffer 2 beim Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz zur Abstimmung gestellt.

Beschluss des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn:

1. **Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis erarbeiten gemeinsam und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen SWB, SSB und KVB ein Konzept zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnnetzes mit folgenden Zielen:**
 - Nachfragegerechte verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Optimierung der Linienstruktur im bestehenden Streckennetz; Definition eines „Zielnetz 2018“ für die Region
 - nachhaltige Anpassung der Platzkapazitäten an die steigende Nachfrage
 - Berücksichtigung, Bewertung und Konkretisierung der Ergebnisse der jeweiligen Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungspläne sowie Verkehrsuntersuchungen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis zur Konzeption eines regionalen „Stadtbahn-Zielnetzes 2030+“ und Definition von Realisierungsstufen.
2. **Die Stadt Bonn erarbeitet gemeinsam und in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen SWB ein Konzept zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des städtischen Niederflur-Straßenbahnnetzes mit den unter Ziffer 1 genannten und Bonn betreffenden Zielen.**

Die o.a. Empfehlung an den Hauptausschuss entspricht in Ziffer 1 dem wortgleichen Beschlussvorschlag der Verwaltung. Die eingefügte Ergänzung im ersten Satz um die Namen der Verkehrsunternehmen „**SWB, SSB und KVB**“ erfolgt auf Vorschlag des Ausschussvorsitzenden Stv. **Beu** –GRÜNE-, der ebenfalls die Anfügung der Ziffer 2 anregt.

B.-Nr.:
09/13

Beschluss des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises:

Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis erarbeiten gemeinsam und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen SWB, SSB und KVB ein Konzept zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnnetzes mit folgenden Zielen:

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

- **Nachfragegerechte verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Optimierung der Linienstruktur im bestehenden Streckennetz; Definition eines „Zielnetz 2018“ für die Region**
- **nachhaltige Anpassung der Platzkapazitäten an die steigende Nachfrage**
- **Berücksichtigung, Bewertung und Konkretisierung der Ergebnisse der jeweiligen Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungspläne sowie Verkehrsuntersuchungen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis zur Konzeption eines regionalen „Stadtbahn-Zielnetzes 2030+“ und Definition von Realisierungsstufen.**

Abst.- Bonn: einstimmig

Erg.: RSK: einstimmig

3	Qualitätsstandards im Stadtbahnnetz Bonn/Rhein-Sieg	
---	---	--

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- ersucht die Stadt- bzw. Kreisverwaltung um Auskunft beziehungsweise um Information, wann mit einem Ergebnis zu Fragen der Qualitätsstandards und Pünktlichkeit gerechnet werden kann.

Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- teilt mit, dass die Verwaltung hierzu keinen nennenswerten neuen Sachstand angeben könne. Er berichtet, dass die Stadt- bzw. Kreisverwaltung in einem Arbeitskreis intensiv mit der SWBV über mögliche technische und organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit diskutiert habe. In der darauffolgenden Woche solle ein abschließendes Gespräch geführt werden, in dem konkrete Maßnahmen in den Städten im Rhein-Sieg-Kreis, aber auch gemeinsam mit der Stadt Bonn abgestimmt würden, wobei die Finanzierungsfrage noch nicht geklärt sei. Bezüglich der Bonus-Malus-Regelung habe es in der letzten Zeit einige Diskussionen hinsichtlich fahrgastrelevanter Themen wie die Stärkung der Fahrgastrechte gegeben, beispielsweise durch die Erstattung der Fahrkarten bei Verspätungen ab 20 Minuten. Die Diskussion gehe jedoch dahin, diese Zeit auf 10 Minuten herabzusetzen. Aus anderen Verbundgebieten im Bundesgebiet sei jedoch bekannt, dass diese Option von den Fahrgästen sehr selten in Anspruch genommen würde.

Ein weiterer Diskussionsgegenstand war nach Aussage von Herrn AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- eine leistungsorientierte Bezahlung der Verkehrsunternehmen, um erbrachte Qualität zu honorieren. Er sehe in diesem Bereich in naher Zukunft jedoch noch kein abschließendes Ergebnis, informiert allerdings darüber, dass mit der RSVG derzeit ein entsprechender Vertrag vorbereitet werde. Der eine Qualitätsvereinbarung enthaltende Vertragsentwurf wurde bereits erstellt, die genaue Gestaltung sei aber noch nicht abschließend geklärt.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- interpretiert die Ausführungen von Herrn AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- dahingehend, dass trotz der langwierigen Verhandlungen ein baldiger Erfolg nicht absehbar sei.

Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- unterstreicht die Notwendigkeit der politischen Willensbildung, die für alle weiteren Schritte grundsätzlich erforderlich sei.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- schlussfolgert, dass ohne einen politischen Willen keinen Auftrag erfolgen könne.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- betont, dass dadurch, dass keine Einigung erzielt werde, inzwischen seit zwei Jahren Verwaltungskapazitäten gebunden würden. Er sei der Ansicht, dass die Politik sich hier zu einer zeitnahen verbindlichen Entscheidung durchringen müsse, um ein Scheitern des gesamten Projektes zu verhindern.

Herr Abg. **Bausch** –CDU- bezeichnet den Vorgang als „Neverending-Story“. Ihm erscheine es wichtig, dass die Stadtwerke Bonn nicht der bisher angedachten Bonus-Malus-Regelung, wohl aber einer entsprechende Qualitätsvereinbarung gegenüber offen sind. Er fürchtet, dass eine Qualitätssteigerung ganz ohne Sanktionen nicht zu erreichen sei und bekräftigt aus diesem Grund die in der Vorlage mitgeteilte Absicht, daran weiterarbeiten zu wollen, auch mangels Alternativen. Sodann schloss er sich den Ausführungen seitens Herrn AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- an, dass der politische Wille auf beiden Seiten deutlich ausgeprägter sein müsse.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- sieht den Appell, dass die Festlegung von Qualitätsstandards neben den Stadtwerke Bonn auch für andere Verkehrsunternehmen Geltung haben müsse zwar durchaus als berechtigt, weist aber darauf hin, dass dies zumindest für den Rhein-Sieg-Kreis schon umgesetzt worden sei. Weiterhin berichtet er über die Absicht, diesen Katalog im Bereich der RSVG nicht nur als Wunschkatalog betrachten zu wollen, sondern eine negative Leistung entsprechend ahnden zu können. Er stimmt Herrn AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- hinsichtlich der relativ geringen Abfrage der Mobilitätsgarantie zu. Ausschlaggebend hierfür sei, dass seitens der Kunden dargestellt werden müsse, dass für sie kein alternativer Weg bestanden hätte.

Herr Stv. **Fenninger** –CDU- widerspricht der Aussage, dass die Bonner Politik hieran uninteressiert sei. Er gesteht allerdings Probleme hinsichtlich der personellen Ausstattung. Ferner seien die städtebauliche Gegebenheiten zu betrachten. Er benennt hierbei beispielhaft die Unzulänglichkeiten durch die IV-Spuren vor dem Stadthaus und am Friedhof in Beuel. Die verschiedenen Lösungsansätze für dieses Problem hätten bisher nur dazu geführt, dass die Busse im Stau stünden. Er bittet die Stadtverwaltung erneut, im Bereich des Friedhofes den Raum für eine separate ÖPNV-Spur zu schaffen, um so eine Staureduzierung herbeizuführen. Er betont, dass es für die Situation vor dem Stadthaus nicht an dem Willen zu Verbesserungen fehle, auch wenn es bislang keine Lösung gebe.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- teilt die Meinung von Herrn Stv. **Fenninger** -CDU-, dass es nicht am politischen Willen fehle, allerdings bestehen seinerseits noch zahlreiche ungeklärte Fragen.

Außerdem müsse der, der zielorientiert und positiv die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs anzugehen versuche, sich als „Privatisierer“ verunglimpfen lassen. Er unterstütze ausdrücklich leistungsorientierte Geschäftsführerverträge, bezweifle allerdings ein zeitnahes Fortkommen in dieser Richtung.

Herr Stv. **Wimmer** –BBB- spricht sich ausdrücklich für die Sanktionierung der Verkehrsträger aus, sollten diese ihre Verkehrspflichten nicht ordnungsgemäß erfüllen. Ein solches System zu entwickeln habe oberste Priorität, dürfe jedoch nicht ausschließlich auf leistungsbezogenen Geschäftsführergehälter basieren, sondern müsse auch Konsequenzen wie beispielsweise die Fahrpreisminderungen beinhalten.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr Stv. **Reischl** –CUD- widerspricht ebenfalls noch einmal dem Eindruck, wonach die Politik in Bonn nicht Willens sei, Verbesserungen in dieser Sache herbeizuführen. Er bittet um eine realistische Betrachtung der angedachten Sanktionen und eine erneute Überarbeitung. Die in Bonn vorhandenen städtebaulichen Hindernisse könne man benennen und versuchen zu beseitigen, aber auch hier müsse mit vereinzelten Widerständen seitens der Bonner Bürger gegen Lösungsvorschläge gerechnet werden. Er begrüße es, wenn die Dringlichkeit dieses Themas noch einmal deutlich artikuliert werden würde. Er bittet Herrn StBR **Wingefeld** –Dezernat VI-, in der nächsten oder übernächsten Sitzung des Planungsausschusses der Bundestadt Bonn eine Synopse vorzulegen, aus der sich theoretische Möglichkeiten und praktische Auswirkungen ablesen lassen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- sieht Schwerpunkte in der Qualitätsverbesserung und der Möglichkeit, eventuelle Qualitätsmängel, die nicht im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsunternehmen liegen, an die Politik und die Stadt zurückzureichen.

Dies würde eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten hinsichtlich der Mängelbeseitigung erfordern, was auch eine relativ komplexe Aufgabe sei, dies dürfe jedoch nicht dazu führen, dass trotz jahrelanger Diskussionen keine Einigung erreicht werde.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- sieht Schwerpunkte in der Qualitätsverbesserung und der Möglichkeit, eventuelle Qualitätsmängel, die nicht im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsunternehmen liegen, an die Politik und die Stadt zurückzureichen.

Dies würde eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten hinsichtlich der Mängelbeseitigung erfordern, was auch eine relativ komplexe Aufgabe sei, dies dürfe jedoch nicht dazu führen, dass trotz jahrelanger Diskussionen keine Einigung erreicht werde.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- bekräftigt noch einmal, dass nicht beeinflussbare Faktoren wie beispielsweise Unfälle ausgenommen seien. Es gehe darum, einen Anreiz zu Personaleinstellung zu schaffen: Werden einerseits Kosten durch Personaleinsparungen reduziert, müsste andererseits damit gerechnet werden, dass durch Personalmangel verursachte Verspätungen oder Ausfälle Sanktionen nach sich ziehen.

Herr Stv. **Schlömmner** –SPD- stellt fest, dass -unabhängig von einer Bewertung der Bonus-Malus-Regelung- im Endeffekt die dem Unternehmen entstehenden Defizite von der Stadtkasse ausgeglichen werden müssten. Er sieht hier lediglich die Möglichkeit, die Strecke durch bauliche Veränderungen zusätzlich zu ertüchtigen und eventuell durch den Einsatz anderer Fahrzeuge mit einer höheren Kapazität eine langfristige Entlastung zu erzielen. Alles andere dient seiner Meinung nach nicht einer qualitativen Verbesserung. Hierzu interessiere auch die Ansicht der Stadtwerke und er würde es daher begrüßen, wenn diese mögliche Problemlösungen und neue Erkenntnisse zum Thema Personalengpässe in einer der kommenden Sitzungen darlegen würden. Eine Weiterverfolgung des möglichen Lösungsansatzes „Wettbewerb“ hält er hingegen nicht für erforderlich, da hierdurch keine Verbesserung der Situation erzielt werden könne. Wichtig sei es, eine gemeinsame Lösung mit den Stadtwerken Bonn zur langfristigen Entlastung zu finden.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –Grüne- erklärt sich daraufhin bereit - sofern es keine Einwände gebe- den Geschäftsführer der Stadtwerke Bonn zur nächsten Ausschusssitzung, bei der dieses Thema auf der Tagesordnung enthalten ist, einzuladen und diesem Rederecht einzuräumen. Abschließend betrachtet er

TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.
-----	---------------------	-----------------------

mangels weiterer Wortmeldungen den TOP als erledigt.

4	Gemeinsamer Antrag der CDU- und GRÜNE-Kreistagsfraktionen vom 26.09.2013: Baumaßnahmen Voreifelbahn	
---	---	--

Der Ausschuss betrachtet den Antrag durch den Vortrag von Herrn **Dr. Reinkober** und Herr Gatzweiler zu TOP 5.2 als **erledigt**.

Der Teilnetzmanager Kölner Dieselnetz/Örtlicher Betriebsleiter, DB Regio AG **Herr Gatzweiler** informiert zunächst im Rahmen einer Power Point Präsentation über den aktuellen Sachstand zum Ausbau der RB 23.

Im Anschluss erläutert der Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH Herr **Dr. Reinkober** einige Rahmenbedingungen zum Thema Vertragscontrolling.

Die Folien zu seinem Vortrag sind der Niederschrift als **Anlage 2** beigelegt.

An der anschließenden Diskussion beteiligten sich neben den Vorgenannten auch Herr Abg. **Krauß** –CDU-, Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE-, Herr Abg. **Metz** –GRÜNE-, Herr Stv. **Schlömer** –SPD-, Frau Abg. **Krupp** –SPD- und Herr Stv. **Beu** –GRÜNE-.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- dankt zunächst Herrn **Dr. Reinkober** und Herrn **Gatzweiler** für ihre Anwesenheit und äußert den Wunsch, dass das alternativlose Ersatzkonzept bis zum Dezember stabil gefahren werde, auch wenn es aktuell wieder zu einigen Verspätungen komme. Dies habe Beschwerden seitens der Kunden über die relativ knapp bemessenen Anschlüsse zur Folge. Er betont die Wichtigkeit eines stabilen Fahrplans, nicht nur während der Bauphase, sondern auch, sobald der Ausschreibungsfahrplan Geltung erlangt haben werde. Er bedankt sich für die frühzeitige Information, die es ermögliche, sich rechtzeitig auf die Situation einstellen zu können, dass die neuen Fahrzeuge ab Dezember noch nicht zur Verfügung stehen werden. Die positive Nachricht für die Kunden der RB 23 sei, dass schon ab Dezember 2013 sämtliche zugesagten neuen Fahrten erbracht und beide neuen Haltepunkte planmäßig in Betrieb genommen werden könnten. Bedenklich sei jedoch, dass seitens der NVR-Geschäftsführung die Regionalbahnstrecke RB 48 an einen Mitbewerber der DB, an National Express, vergeben worden sei.

Die vorrangige Aufgabe der Politik sei es, die NVR-Geschäftsführung für die Folgen zu sensibilisieren, sollte National Express im Dezember 2015 auf der RB 48 keine neuen Fahrzeuge haben. In diesem Zusammenhang müssen mögliche Rückfallebenen beziehungsweise vertragliche Regelungen mit einem bisherigen Betreiber vorliegen. Weiterhin hoffe er bezüglich des von Herrn **Gatzweiler** vorgestellten Sachstandsberichtes zum Thema RB 23 auf eine Verbesserung der Kundeninformation und einen stabilen Fahrplan.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- bedauert die kurzfristige Absage der ursprünglich eingeladenen Vertreter der DB-Netz und DB-Projektbau und bedankt sich für das kurzfristige Kommen von Herrn **Gatzweiler** und Herrn **Dr. Reinkober**.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- bezweifelt, dass die im Rahmen der Ausschreibung vereinbarten Neufahrzeuge rechtzeitig zur Verfügung stehen werden. Er sieht hier die

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Notwendigkeit, entsprechende Strafen zu verhängen. Weiterhin sei er nicht überzeugt, dass die Zulassungsprobleme erst jetzt bekannt geworden seien. Trotz allem dankt er Herrn **Gatzweiler** und Herrn **Dr. Reinkober** für deren Anwesenheit. Er bittet noch zu bedenken, dass eine sukzessive Fahrplananpassung „chaotisch“ werden könne. Er schließt die Frage an, warum keinen zusätzlicher Zug eingesetzt werden könne, obwohl die technischen Voraussetzungen hierfür vorhanden seien.

Herr Stv. **Schlömer** –SPD- regt an, die Geschäftsführung von National Express einzuladen und dadurch ggf. frühzeitig zu erfahren, ob mit Verzögerungen gerechnet werden müsse. Außerdem regt er eine Einladung der Fahrzeugindustrie an, um aufzuklären, warum Fahrzeuge, die zwei bis drei Jahre vor Betriebsaufnahme bestellt wurden, nicht termingerecht geliefert werden können.

Herr **Dr. Reinkober** führt hierzu aus, dass die Fahrzeuge, die von DB Regio gekauft wurden, beschleunigungsstärker sein müssten als die momentan bundesweit eingesetzten zugelassen seien. Dies habe eine Neuzulassung der Brems- und Antriebstechnik erforderlich gemacht. Grundsätzlich handele es sich um ein standardisiertes Fahrzeug, doch durch die Höhermotorisierung müssten die entsprechend erforderlichen Zulassungsprozesse durchlaufen werden.

Weiterhin informiert er darüber, dass am 14.10.2013 ein Auftaktgespräch mit National Express stattfinden werde, um die Zulassungsdetails und den Ablauf der Betriebseinführung zu klären. Außerdem solle in diesem Gespräch auch geprüft werden, ob die Nachweise über die einzelnen Qualifikationsstufen für die Fahrzeuge pünktlich abgegeben wurden. Er beteuert, dass man sich auch in der Vergangenheit regelmäßig über den aktuellen Stand habe informieren lassen, was auch bis vor kurzem reibungslos funktioniert habe. Allerdings sei es in Folge einer nicht bestandenen Prüfung zu einem Ausschlusskriterium gekommen. Nach dem Auftaktgespräch werde der Einführungsprozess von Seiten der Aufgabenträger eng begleitet. Nichts helfe jedoch, wenn die Fahrzeugindustrie die Vorgaben der Ausschreibung anschließend nicht einhalte.

Zur Fahrplanstabilität erhoffe er sich, dass die Strecke Bonn-Euskirchen auch in der Zukunft die „Vorzeigelinie“ für einen qualitativ hochwertigen Verkehr bleibe, als die sie bisher gegolten habe.

Hinsichtlich der Strafzahlungen berichtet Herr **Dr. Reinkober**, dass jeder nicht ordnungsgemäß eingesetzte Zug zu einer „heftigen“ Strafzahlung führe. Aus diesem Grund werde die DB alles unternehmen, um die Fahrzeuge möglichst schnell auf die Strecke zu bringen.

Herr **Dr. Reinkober** geht sodann auf die Frage von Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- nach der sukzessiven Fahrplanumstellung ein. Er informiert über die Überlegungen, ob zum kleinen Fahrplanwechsel die Umstellung aller Linien gemeinsam oder sukzessive erfolgen sollte. Allein wegen des Umstiegs in Euskirchen müsse die Eifelstrecke schnellstmöglich umgestellt werden. Dies sei immer dann der Fall, wenn eine komplette Marge einer Linie voll sei. Dabei müsse im Blick behalten werden, dass dies nicht im Anschlussverkehr zu Problemen führen dürfe.

Herr **Gatzweiler** fügt an, dass das Thema der stufenweisen Umstellung natürlich mit der DB-Netz abgestimmt worden sei. Schon heute seien die neuen Zuglagen vorhanden, die der neue Fahrplan fordere.

Die Fahrplantrasse sei vorhanden und könne mit den neuen Fahrzeugen genutzt

und damit das System komplett realisiert werden. Auf die Frage von Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- hinsichtlich des Einsatzes eines zusätzlichen Zuges antwortet er, dass sich hieraus keine Änderung bezüglich der Kapazität ergeben würde: Es seien statt der augenblicklich zwei eingesetzten Zügen zukünftig drei Züge geplant, diese würden jedoch nur doppelt und nicht wie bisher dreifach fahren. Letztendlich würde es somit bei sechs Zügen bleiben. Die Kapazität könne erst erhöht werden, wenn auch der vierte Zug einsatzbereit sei.

Frau Abg. **Krupp** –SPD- stellt fest, dass es für die Fahrgäste sehr bedauerlich sei, dass es trotz guter Vorstellungen wieder nicht so realisiert worden sei, wie es die Planung vorgesehen habe. Sie begrüße dennoch das Bemühen um eine bessere Kundeninformation.

Herr Abg. **Metz** -GRÜNE- fragt erneut nach, warum die Umstellung der Fahrpläne trotz des Vorhandenseins der erforderlichen Technik mit Blick auf den Busverkehr nicht umgehend umgestellt werden könne.

Herr AM **Falkowski** –GRÜNE- möchte Informationen, wie sicher die fortlaufende Inbetriebnahme der neuen Züge derzeit tatsächlich sei.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erkundigt sich, wie Herr **Dr. Reinkober** vorgehen wolle, falls die Zulassung für die Fahrzeuge auch nach Fertigstellung der weiteren beiden Haltpunkte Ende 2014 noch nicht erteilt worden sein sollte.

Herr **Dr. Reinkober** stellt hierzu fest, dass er derzeit immer wieder den Sachstands nachfragt und dass ihm das Eisenbahnbundesamt keine verbindliche Zusage machen könne. Er könne lediglich berichten, dass alle erforderlichen Unterlagen eingereicht worden seien und das Eisenbahnbundesamt die Prüfungen aufgenommen habe. Momentan sei er positiv optimistisch, könne jedoch keine Zusagen machen. Im Hinblick auf die Umstellung des Fahrplanes gibt er zu bedenken, dass für den Fall, dass die Abnahme der Züge nicht planmäßig erfolgen sollte, die nicht vorhandenen Kapazitäten durch den Busverkehr aufgefangen werden müssten. Um dies gewährleisten zu können sei allerdings eine Vorlaufzeit von mindestens 10 Tagen erforderlich. Einen solchen zehntägigen Ausfall könne man jedoch nicht akzeptieren. Aus diesem Grund sei die Überlegung, bei Vorliegen der Technikzulassung durch das EBA am 21.10.2013 die Umstellung Mitte November vorzunehmen.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- hinterfragt, ob Bus und Bahn übergangsweise parallel fahren könnten: Ersatzbusse sollten „vorsichtshalber“ bis beispielsweise Mitte Dezember bestellt werden. Dies dürfe jedoch nicht zum Anlass genommen werden, die Züge aus Kostengründen nicht einzusetzen, sobald diese freigegeben seien. Dies wäre -vor allem unter dem Gesichtspunkt der ohnehin verlängerten Bauzeit- nicht fahrgastfreundlich.

Herr **Dr. Reinkober** gibt zu bedenken, dass es hier nicht nur um eventuelle Kosten für Ersatzbusse ginge. In erster Linie seien die erforderlichen Änderungen bei den Umläufen der DB maßgeblich, da statt mit Dreifahrtraktion nur mit zwei Wagons eingesetzt werden würden. Der Wegfall von Ersatzbusse nach zwei Wochen würde eine erneute Umstellung nötig machen. In einem Abwägungsprozess habe man sich dazu entschlossen, ein stabiles Betriebsverhältnis bis zum Fahrplanwechsel aufrecht zu erhalten, um so den Kunden unnötige Verwirrung durch die Konfrontation mit einem weiteren neuen Betriebssystem zu ersparen.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013

TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.
-----	---------------------	-----------------------

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- kommt auf seine Frage zurück, welche Auswirkungen es habe, sollten die neuen Fahrzeuge überhaupt nicht zur Verfügung stehen. Die bisherigen Züge seien schließlich ungeeignet, die neuen Haltepunkte anzufahren.

Herr **Gatzweiler** betont, dass man sich in ständigem Kontakt mit dem Eisenbahnbundesamt befinde. Weiterhin informiert er darüber, dass vor zehn Tagen den „Point-of-no-return“ erreicht worden sei. Bis hierhin wäre die DB gezwungen gewesen zu reagieren, wenn bis dahin nicht deutlich gewesen wäre, dass die Zulassung erfolge. Ihnen sei signalisiert worden, dass alle eingereichten Unterlagen ohne Beanstandung seien und der Dezember somit für die Auslieferung realistisch wäre.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- möchte zur Ausschreibung Angaben, warum die zusätzlichen Haltepunkte mit zusätzlichen Fahrgästen begründet würden, die Anzahl der Fahrplätze jedoch nahezu unverändert bleibe.

Herr **Dr. Reinkober** gibt hierzu zu bedenken, dass zunächst differenziert werden müsse, zu welchen Zeiten welche Anzahl von Züge eingesetzt würden. Während Nebenverkehrszeiten sei der Einsatz aller Züge nicht notwendig, somit würden sie auch nicht bestellt. Während der Hauptverkehrszeit, in der zusätzliche Plätze benötigt würden, würden selbstverständlich auch mehr Bahnen fahren.

- - -

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –Grüne- betrachtet den Tagesordnungspunkt damit als erledigt.

5	Mitteilungen und Anfragen	
----------	----------------------------------	--

5.1	Lärminderung im Schienenverkehr	
-----	---------------------------------	--

Der Vorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- betrachtet das Thema durch die Pressemitteilung des Netzbeirates der DB Netz AG und der von Herrn **Jaeger** zu Protokoll gegebenen Unterlagen, die der Niederschrift als **Anlage 3** beigelegt sind, als **erledigt**.

5.2	Sachstand RB 23	
-----	-----------------	--

- bei Anerkennung der Tagesordnung vorgezogen zur gemeinsamen Beratung mit TOP 4 -

Mit Beschluss des Hauptausschusses der Stadt Bonn vom 21.06.2012 wurde die Verwaltung gebeten, regelmäßig in jeder Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz Bericht zu erstatten.

Der Ausschuss betrachtet diesen Tagesordnungspunkt durch den Vortrag von Herrn **Dr. Reinkober** und Herr **Gatzweiler** als **erledigt**.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

5.3	Güterverkehrsoption auf der Trasse der Linie 16 zwischen Hersel und Wesseling / Barrierefreier Ausbau der Haltestellen der Linie 16	
-----	--	--

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erkundigt sich bei Herrn StBR **Wingefeld** –Dezernat VI- nach dem aktuellen Sachstand.

Herr StBR **Wingefeld** –Dezernat VI- führt hierzu aus, dass seitens der HGK signalisiert worden sei, die Entscheidung über die Trasse ein halbes Jahr zurückzustellen. Hierdurch solle der Stadt Bonn die Gelegenheit gegeben werden, die Entscheidung über die zukünftige Trassensicherung vorzubereiten.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- äußert den Wunsch, dass zeitnah ein verbindliches Ergebnis erzielt werde, damit die Maßnahme für die Hochbahnsteige in Hersel, Uedorf, Wittich und Urfeld angemeldet werden könne bzw. beim NVR in die Bewertung gelange und somit realisiert werden könne. Er respektiere den Wunsch der Stadt Bonn nach Beteiligung, unterstrich jedoch, dass es sich hierbei um ein drängendes Thema handele und dass der Rhein-Sieg-Kreis nunmehr Planungssicherheit benötige.

Herr StBR **Wingefeld** –Dezernat VI- bezeichnet dies als Basis des Vorgehens und berichtet, dass bereits Möglichkeiten erörtert wurden, diese Vorgaben umzusetzen.

Der Vorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- wünscht eine zeitzeitnahe Beratung der Stadt Bonn und bei Bedarf in der nächsten gemeinsamen Sitzung hierzu eine weitere Information.

5.4	Planungswettbewerb "Radschnellwege" - Aktueller Sachstand -	
-----	--	--

Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- kündigt die offizielle Bekanntgabe des Ergebnisses der Jurysitzung für den 20. November 2013 an.

5.5	Kooperation RSVG und SWBV im Datenaustausch der ITCS-Systeme	
-----	--	--

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- erklärt, dass er den TOP auf die Tagesordnung habe setzen lassen, nachdem eine in der letzten Sitzung des Aufsichtsrates des Verkehrsunternehmens des Rhein-Sieg-Kreises aufgeworfene Frage nicht zufriedenstellend geklärt werden konnte und sich nach Rücksprache mit dem Fachmann des VRS herausgestellt hatte, dass es sich lediglich um ein Umsetzungsproblem handele.

Er berichtet, dass die erforderliche Kürzung der Darstellungslänge der Haltestellenamen durch eine Anpassung der von der VRS eingesetzten Software zum nächsten Releasestand automatisch möglich sein solle und somit das Führen umständlicher Umsetzungslisten überflüssig machen werde. Technisch gesehen sei dies nachvollbar und er sei zuversichtlich, dass die Anpassung im Laufe des nächsten Jahres erfolgen werde. Allerdings bittet er die Bonner Verwaltung, ein Gespräch mit der Verkehrsgesellschaft der SWB über die Möglichkeit einer längeren Nachlaufzeit für die Anzeigen an den Haltestellen zu führen.

6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 11.10.2013		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- regt daraufhin an, die Mitteilungsvorlage des Rhein-Sieg-Kreises auf die Tagesordnung der nächsten regulären Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Bonn aufzunehmen.

5.6	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	
-----	------------------------------------	--

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- wünscht, neben der Mitteilungsvorlage des Rhein-Sieg-Kreises aus TOP 5.5 auch den Brief der Initiative Pro Rheinland e.V. an den Oberbürgermeister der Bundesstadt Bonn mit dem Inhalt „Expertengespräch zum Thema Bahnlärm“ auf die Tagesordnung der nächsten regulären Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Bonn zu setzen.

Herr Stv. **Schmitt** –BBB- möchte hierzu dargestellt sehen, aus welchem Haushaltsposten die Finanzierung erfolgen werde.

Weiterhin regt der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- eine zeitnahe Abstimmung des Termins für die nächste Gemeinschaftssitzung im 1. Halbjahr 2014 an.

Ende des öffentlichen Teils

Nichtöffentlicher Teil

6	Mitteilungen und Anfragen	
---	---------------------------	--

Hierzu gab es keine Wortmeldungen

Ingo Steiner
Vorsitzender

Ursula Hillebrand
Schriftführerin