

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, begrüßte zu diesem Thema Frau Wenmakers und Frau Franken von der SWBV GmbH.

Frau Wenmakers erläuterte, die heutige Tischvorlage gebe das wieder, was kurzfristig zwischen den beiden Verwaltungen und der SWB besprochen worden sei. Die für die geplante Verdichtung notwendigen Fahrzeuge einschließlich Personal können von der SWB - sofern gewünscht - zur Verfügung gestellt werden.

Abg. Krauß äußerte, seine Fraktion habe den Vorschlag trotz der Kürze der Zeit intensiv diskutiert. Allerdings konnten neben der Finanzierungsfrage weitere Fragen so kurzfristig nicht geklärt werden: Wie sehen die Belastungszahlen auf der Linie 66 in den Schulferien aus? Welche Pendlerströme gibt es? Können Pendler, die bisher mit dem PKW über die Nordbrücke gefahren sind, auch direkt die Linie 66 nutzen? Welche verkehrlichen Auswirkungen sind zu erwarten? Wirke sich die erhöhte Staugefahr während der Sanierungsarbeiten auch auf die Engstelle zwischen Adelheidisstraße und Konrad-Adenauer-Platz aus? Dennoch werde seine Fraktion zumindest den Vorschlag der Verdichtung zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr unterstützen. Entscheidend sei für ihn, dass die Stadtbahnlinie 67 in den Schulferien nicht verkehre und dass es eine Verdichtungslösung gebe, ohne auf anderen Linien (z.B. Linie 68) Bahnen abzuziehen. In der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit entzerre sich die Situation, da sich der Verkehr auf mehrere Stunden verteile. Insofern halte seine Fraktion eine Verdichtung in den Nachmittagsstunden für entbehrlich. Wichtig sei auch, dass die Entwicklung in den Sommerferien/während der Sanierungsphase beobachtet werde. Sollte das Angebot nach zwei Wochen nicht angenommen werden, sollte es eine Möglichkeit der Reduzierung der Fahrten - notfalls gegen Abstandszahlung - geben.

Abg. Tendler bemerkte, es sei in der Vergangenheit schon mehrfach im Ausschuss diskutiert worden, wie man Individualverkehr auf die Linie 66 umswitchen könne. Insofern sei es eine spannende Frage, ob dies jetzt im Rahmen der Brückensanierung gelingen könne. Andererseits entfalle während der Sommerferien der Schülerverkehr und auch durch Urlaube werde es im Berufsverkehr Entlastungen geben. In Anbetracht der zusätzlichen Kosten richtete er deshalb nochmals die Frage an Frau Wenmakers, ob die zusätzlichen Fahrten auch kurzfristig wieder eingestellt werden könnten, wenn die Angebotsverbesserung nicht angenommen werde.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, hielt es nicht für sinnvoll, eine solche Maßnahme nach kurzer Zeit wieder einzustellen. Denn eine Verdichtung könne nur dann ihren Zweck erfüllen, wenn man sie vorher öffentlichkeitswirksam bekannt mache. Wenn man dann die Verbesserung nach zwei Wochen wieder einstellen würde, wäre dies kontraproduktiv und würde bei den ÖPNV-Kunden auf Unverständnis stoßen.

Frau Wenmakers machte deutlich, die SWB könne die Verdichtung nur während der Ferien leisten. Außerhalb dieser Zeit wären - abgesehen vom Personal - nicht genügend Fahrzeuge vorhanden. Wenn diese Maßnahme im Nachhinein wieder zurückgenommen werden sollte, wäre dies schon allein aus organisatorischen Gründen sehr schwierig und darüber hinaus den Fahrern, die zuvor ihren Urlaub verschoben hätten, nur schwer vermittelbar.

Abg. Tendler äußerte, wenn eine Verdichtung vorgenommen werde, dann sollte diese konsequenter Weise vor- und nachmittags eingerichtet werden.

Abg. Metz betonte, eine Verdichtung der Linie 66 mache nur dann Sinn, wenn auch eine Lösung für den zurzeit noch bestehenden Engpass zwischen Adelheidisstraße und Konrad-Adenauer-Platz gefunden werde. Da die Vorlage als Tischvorlage eingereicht worden sei, habe für seine Fraktion nicht mehr die Möglichkeit einer breiten Abstimmung bestanden. Es sei aber bekannt,

dass die Stadtbahnlinie 66 vor allem in den Morgenstunden überlastet sei. In den Ferien werde die Linie zwar nicht von den Schülern genutzt, er glaube aber, dass es für viele Berufspendler eine gute Alternative sei, während der Sanierungszeit auf den ÖPNV und hier insbesondere auf den Schienenverkehr umzusteigen. Insofern sei eine Verdichtung in den Morgenstunden sinnvoll. Nachmittags sei dies nicht unbedingt notwendig. Hier schließe er sich den Ausführungen des Abg. Krauß an.

Tiefbauamtsleiter Esch (Stadt Bonn) erläuterte, der Engpass ab Adelheidsstraße sei als Problem erkannt. Eine Abtrennung der Bahntrasse mit „Bischofsmützen“ sei möglich, aber eine sehr drastische Lösung des Problems. Die Stadt Bonn prüfe daher zurzeit, diesen Bereich signaltechnisch freizuhalten, das heißt, nur den Verkehr in diesen Bereich hineinzulassen, der auch abgewickelt werden könne.

Stv. Beu (Vorsitzender des Bonner Ausschusses) bekräftigte die Überlastung der Linie 66 und betonte, für ihn sei die Verdichtungsmaßnahme vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Bahn auf der Kennedybrücke eine separate Spur habe, die einzig wirklich spürbare Verbesserung im ÖPNV-Angebot.

Abg. Hildebrandt stellte fest, Autofahrern solle durch ein attraktives Alternativangebot der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert werden. Gerade in den Sommermonaten und hier insbesondere in den Nachmittagsstunden seien überfüllte Verkehrsmittel nicht verlockend. Deshalb warb er nochmals mit Nachdruck dafür, die Zusatzfahrten auf der Linie 66 sowohl vormittags, als auch nachmittags einzurichten.

Stadtbaurat Wingenfeld (Stadt Bonn) wies darauf hin, für ihn sei die Verdichtung inhaltlich überhaupt keine Frage, wohl aber die Kosten. Da es sich um Folgekosten der Nordbrückensanierung handele, erwarte die Stadt Bonn, dass sich der Landesbetrieb Straßen.NRW an den Kosten beteilige.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya schloss sich der Forderung von Herrn Wingenfeld an. Das gelte natürlich nicht nur für diese Taktverdichtung, sondern auch für die Angebotsverbesserungen im Busverkehr. Er wies darauf hin, dass der Rhein-Sieg-Kreis mit den betroffenen Kommunen in der Kürze der Zeit nicht über diese Maßnahme gesprochen habe, dies aber gerne nachholen werde.

Abg. Kitz berichtete aus eigener Erfahrung, dass morgens sowohl am Haltepunkt Adelheidsstraße, als auch am Haltepunkt Uni/Markt oft Fahrgäste wegen Überfüllung nicht mehr zusteigen. Das passiere nachmittags nicht. Da in den Ferienzeiten auch noch die morgendlichen Verstärkerfahrten der Linie 67 wegfallen, sei eine Verdichtung in den Morgenstunden dringend geboten.

Stv. Schaper unterstützte - vor allem wegen der Pendlerströme - eine Taktverdichtung sowohl vormittags als auch nachmittags. Gleichzeitig schlug er vor, heute noch keine Entscheidung zu treffen, sondern zunächst die Machbarkeits- und Finanzierungsfrage zu klären.

Stv. Hospes erläuterte nochmals die Unterschiede zwischen Nachmittags- und Vormittagsangebot. Weiterhin machte er darauf aufmerksam, dass im Bereich der Haltepunkte auch genügend Parkplätze zur Verfügung stehen sollten.

AM Rambo sprach sich dafür aus, während der sechswöchigen Sommerferien auf dem Streckenabschnitt „Adelheidsstraße bis Konrad-Adenauer-Platz“ einen eigenen Gleiskörper für die Linie 66 und entsprechend eine nur einspurige Verkehrsführung für den Individualverkehr zu

testen und die Erfahrungen für die vierjährige Instandsetzung der Nordbrücke ab 2015 zu nutzen.

AM Hanfland schlug vor, neben der Prüfung einer nachmittäglichen Angebotsverbesserung zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr auch freitags ab 13.00 Uhr die Fahrgastzahlen zu prüfen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, fasste zusammen, vormittags sollte auf jeden Fall eine Verdichtung der Linie 66 erfolgen, nachmittags sollte eine Angebotsverbesserung nochmals geprüft werden. Damit die SWBV die zusätzlichen Verkehre ab dem 07.07.2014 realisieren könne, müssten die Verwaltungen ggf. entsprechende Dringlichkeitsentscheidungen herbeiführen. Darüber hinaus sollten die Verwaltungen eine Kostenbeteiligung von Straßen.NRW einfordern.