

## Übersicht

über die von den **Planungs- und Verkehrsausschüssen Bonn/Rhein-Sieg-Kreis** in ihrer  
**1. Gemeinsamen Sitzung am 23.04.2015** gefassten Beschlüsse:

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungs- ergebnis
	<b>Öffentlicher Teil</b>		
1	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	Kenntnisnahme	
1.1	Anerkennung der Tagesordnung	<b>PVA BN/RSK 01/15</b> Anerkennung der TO	<b>einstimmig,</b> Seite
2	Bau- und Sanierungsmaßnahmen an verkehrsbedeutenden Straßen in der Region - Sachstandsbericht durch Herrn Korte von Straßen.NRW -	Kenntnisnahme	--
3	S 23 und SPNV-Zukunftsperspektiven	Kenntnisnahme	--
3.1	Gemeinsamer Antrag der Kreistags- und Stadtratsfraktionen CDU, DIE GRÜNEN und FDP vom 27.03. bzw. 19.03.2015: Elektrifizierung Voreifelbahn	<b>PVA BN/RSK 02/15</b> Zustimmung zu den im gemeinsamen Antrag enthaltenen Forderungen an den NVR und die DB AG	<b>einstimmig,</b> Seite
3.2	Große Anfrage der BBB-Stadtratsfraktion vom 02.04.2015: Mängel bei der Ausschreibung der Voreifelbahn Linie S 23	s. TOP 1 und 3	--
<b>4</b>	<b>Kooperation im Nahverkehr</b> (insbesondere bei den kommunalgrenzenüberschreitenden Linien)		
4.1	Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis - Busnetzkonzept Alfter - Buslinie SB 55 - Buslinie 551 - Busnetzplanung Wachtberg	<b>PVA BN/RSK 03/15</b> Zustimmung zum Beschlussvorschlag	<b>einstimmig,</b> Seite
<b>5</b>	<b>Stadtbahnlinien</b>		
5.1	Pünktlichkeitsstatistik der Stadtbahnlinien 16, 18, 68 und 66 im Jahr 2014	Kenntnisnahme	--
5.2	Stadtbahnlinie 66 hier: Bericht über die Prüfung von Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Engstelle zwischen Combahnstraße und Niederkasseler Straße in Beuel	Kenntnisnahme	--

<b>TO.- Punkt</b>	<b>Beratungsgegenstand</b>	<b>Beschluss-Nr./ Ergebnis</b>	<b>Abstimmungs- ergebnis</b>
6	Gewerbeflächen in der Region Bonn/Rhein-Sieg - Sachstandsbericht -	Kenntnisnahme	--
7.	Mitteilungen und Anfragen	--	--
8.	<b>Nichtöffentlicher Teil</b> Mitteilungen und Anfragen		

## Niederschrift

über die von den Planungs- und Verkehrsausschüssen Bonn/Rhein-Sieg-Kreis in Ihrer  
1. Gemeinsamen Sitzung am 23.04.2015 gefassten Beschlüsse:

---

**Sitzungsbeginn:** 16:05 Uhr  
**Sitzungsende:** 18:50 Uhr  
**Ort der Sitzung:** Raum Sieg/Agger  
**Datum der Einladung:** 07.04.2015  
**Einladungsnachtrag vom:** --

### Anwesende Mitglieder (Rhein-Sieg-Kreis):

#### Kreistagsabgeordnete CDU

Herr Franz Gasper  
Herr Hans-Peter Höhner bis 18.35 Uhr  
Frau Silke Josten-Schneider i.V. für Herrn Abg. Franken  
Herr Marcus Kitz  
Herr Tim Salgert  
Herr Christian Sieberg  
Herr Andreas Sonntag i.V. für Herrn Abg. Krauß  
Herr Helmut Weber

#### Kreistagsabgeordnete SPD

Herr Werner Albrecht i.V. für Herrn Abg. Heinsch  
Frau Gisela Becker  
Frau Ute Krupp bis 18.05 Uhr  
Herr Dietmar Tendler bis 18.45 Uhr

#### Kreistagsabgeordnete GRÜNE

Herr Martin Metz  
Herr Ingo Steiner **Vorsitzender**  
Herr Wilhelm Windhuis

#### Kreistagsabgeordnete FDP

Frau Nicole Westig-Keune i.V. für Herrn Abg. Dr. Kuhlmann

#### Kreistagsabgeordneter DIE LINKE

Herr Frank Kemper i.V. für Herrn SkB Wichmann

#### Sachkundige Bürger CDU

Herr Klaus Beer bis 18.40 Uhr  
Herr Andreas Grünhage i.V. für Herrn Abg. Chauvistré  
Herr Tim Hartmann i.V. für Herrn Abg. Köhlwetter  
Herr Guido Koch bis 18.35 Uhr  
Herr Werner Seifert  
Herr Christian Stock

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Sachkundige Bürger/-innen SPD

Herr Ömer Kirli

Herr Dirk Schlömer

Frau Sara Zorlu

i.V. für Herrn SkB Dahm

Sachkundiger Bürger GRÜNE

Herr Michael Schroerlücke

Sachkundiger Bürger FDP

Herr Klaus Reker

Sachkundiger Bürger AfD

Herr Peter Kurth

i.V. für Herrn Abg. Dr. Dietrich

Sachkundiger Bürger FUW/Piraten

Herr Hermann-Josef Nöthen

Schriftführerin

Frau Ursula Hillebrand

**Entschuldigt fehlten:**

Herr Abg. Norbert Chauvistré (CDU)

Herr Abg. Dr. Yorck Dietrich (AfD)

Herr Abg. Björn Franken (CDU)

Herr Abg. Volker Heinsch (SPD)

Herr Abg. Oliver Krauß (CDU)

Herr Abg. Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

Herr Abg. Joachim Köhlwetter (CDU)

Herr Abg. Björn Seelbach (SPD)

Herr SkB Mario Dahm (SPD)

Herr SkB Dirk Wichmann (DIE LINKE)

**Anwesende Mitglieder (Bundesstadt Bonn):**CDU

Herr Stv. Bert Moll

Frau Stv. Henriette Reinsberg

Herr Stv. Ludwig Burgsmüller

Frau Stv. Monika Krämer-Breuer i.V. für Herrn Stv. Steins

Herr SkB Ulrich Gödeke i.V. für Herrn Bzv. Maiwaldt

Herr Stv. Jürgen Wehls i.V. für Herrn SkB Dr. Asendorf, bis 18.25 Uhr

SPD

Frau Stv. Angelika Esch

Herr Stv. Werner Esser

Herr Stv. Ingo Holdorf

Herr Stv. Dieter Schaper

i.V. für Frau Stv. Mayer

i.V. für Stv. Dr. Redeker, bis 17.40 Uhr



1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

### Öffentlicher Teil

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

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) begrüßte die Anwesenden und wies zu Beginn darauf hin, dass nach der städtischen Hauptsatzung formal immer zuerst Große Anfragen behandelt werden. Zur heutigen Sitzung sei eine Große Anfrage der BBB-Fraktion vom 02.04.2015: „Mängel bei der Ausschreibung der Voreifelbahn Linie S 23“ eingereicht worden (RSK: TOP 3.2). Da hierzu keine Stellungnahme der Verwaltung vorliege, schlage er vor, die Große Anfrage entweder in die nächste Sitzung zu vertagen oder die Fragen im Rahmen der Diskussion zu TOP 3 direkt an die anwesenden Vertreter der DB und des NVR zu richten.

Stv. Schmitt von der antragstellenden Fraktion antwortete, er könne die Fragen auch direkt dem NVR stellen, bitte aber dennoch vorab die Bonner Verwaltung um Erklärung, warum bis jetzt noch keine Stellungnahme vorliege.

Herr Isselmann (Amtsleiter 61, Bundesstadt Bonn) erläuterte, die Fragen seien an den NVR weitergeleitet worden. Eine schriftliche Antwort liege aber bisher noch nicht vor.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner (Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises), begrüßte die Ausschussmitglieder, die Verwaltung und die Vertreter der Presse sowie die Gäste: Herrn Korte vom Landesbetrieb Straßen.NRW, Herrn Latsch, Konzernbevollmächtigter des Landes NRW der DB AG, Herrn Helfert, Leiter des Verkehrsbetriebes Rheinland der DB Regio GmbH, Herrn Dr. Lange, Vorstand der ALSTOM Deutschland AG, Herrn Dr. Reinkober und Herrn Sedlaczek, Geschäftsführer der NVR GmbH zur ersten gemeinsamen Sitzung in der neuen Legislaturperiode. Besonders begrüßte er Frau Abg. Ute Krupp und gratulierte zu ihrem heutigen Geburtstag.

Anschließend stellte er für den Rhein-Sieg-Kreis die ordnungsgemäße und fristgerechte Einladung fest.

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

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) hielt fest, die Tagesordnung sei fristgerecht versandt worden; Ergänzungen gebe es nicht.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte für den Rhein-Sieg-Kreis ebenfalls fest, dass es keine Änderungs- und Ergänzungswünsche zur Tagesordnung gebe.

**B.-Nr.:** Die mit der Einladung vom 07.04.2015 zur 1. Gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn und des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises übersandte Tagesordnung wird anerkannt.

**Abst.-** RSK: einstimmig  
**Erg.:** Bonn: einstimmig

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

2	Bau- und Sanierungsmaßnahmen an verkehrsbedeutenden Straßen in der Region - Sachstandsbericht durch Herrn Korte von Straßen.NRW -	
---	--	--

Herr Korte vom Landesbetrieb Straßen.NRW informierte über den aktuellen Stand der geplanten Bau- und Sanierungsmaßnahmen:

- A 560: AS Siegburg – AD Sankt Augustin-West  
Deckensanierung, voraussichtlich in den Sommerferien 2015; der genaue Zeitplan wird noch mit den Verwaltungen abgestimmt.  
Möglich ist eine Sperrung an den Wochenenden über einen längeren Zeitraum oder eine zweiwöchige Vollsperrung.
- A 59/A562: Umbau AK Bonn-Ost  
Zurzeit läuft der Bau einer halbdirekten Rampe zur Verbesserung des Verkehrsflusses, d.h. die Verkehrsspur von der A 562/Südbrücke in Richtung B 42 bzw. A 59 soll baulich getrennt werden.
- B 42: Sanierung/Nachrüstung der Tunnelkette  
Das langwierige Genehmigungsverfahren ist fast abgeschlossen. Es wird davon ausgegangen, dass mit der Sanierung nach der Baumaßnahme im AK Bonn-Ost begonnen werden kann.
- A 562: Instandsetzung und Verstärkung der Südbrücke  
Beginn der Maßnahme nicht vor 2020; Nordbrücke hat Vorrang
- A 562: Sanierung von kleineren Bauwerken  
Bauwerk Lindenstraße – Verstärkung im Stützbereich, Kreuzungsbauwerke der DB
- A 565: AD Bonn-Beuel – AK Meckenheim  
Bau einer Streckenbeeinflussungsanlage  
Die notwendigen Rodungsarbeiten sind bereits durchgeführt worden. Die Errichtung der telematischen Anlagen sollte in diesem Jahr stattfinden. Der Beginn der Bauarbeiten wird sich aber voraussichtlich verzögern.
- A 565: AK Bonn-Nord  
Austausch der Fahrbahnübergänge,  
Bauzeit: Beginn 2016 unter Einschluss der Osterferien und Wochenenden
- A 565: Sanierung der Nordbrücke  
Das Genehmigungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Das Sanierungskonzept wird immer wieder aktualisiert. Der zunächst für Anfang 2016 geplante Maßnahmenbeginn wird sich weiter nach hinten verschieben.
- L 269: Niederkassel-Mondorf – Bonner Nordbrücke  
Erneuerung der Fahrbahndecke  
Beginn: in den Sommerferien, Dauer: 6 Wochen

SkB Nöthen erkundigte sich nach der geplanten Lärmsanierung auf der A 61 zwischen Swisttal und Miel und im Bereich Wormersdorf.

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr Korte antwortete, der aktuelle Sachstand zur Lärmsanierung sei ihm nicht bekannt, er könne ihn aber gerne zu Protokoll nachliefern.

**Anmerkung der Schriftführerin:**

***Die Verwaltung wird den aktuellen Sachstand zur Lärmsanierung bei der zuständigen Regional-Niederlassung von Straßen.NRW einholen. Sobald der Verwaltung die entsprechenden Informationen vorliegen, werden sie an den Ausschuss weitergeleitet.***

Abg. Metz fragte nach, ob mit dem Bau der Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 565 auch die schon einmal angedachte Regelung der Zufahrten über eine Ampelschaltung verbunden sei. Darüber hinaus interessierte ihn, ob im Zusammenhang mit der Anordnung der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der A 59 auch die Errichtung einer solchen Anlage auf der A 565 geprüft worden sei. Nach seiner Einschätzung gebe es auf der A 565 einige neuralgische Punkte, an denen auf Grund der vielen Auffahrten mit kurzen Beschleunigungsspuren eine erhöhte Geschwindigkeit ursächlich für viele Unfälle sein könne. Abschließend bat er um Auskunft, ob es in dem Genehmigungsverfahren zur Sanierung der Nordbrücke „nur“ um eine Instandsetzung in der bisherigen Form gehe oder ob auch noch über Kapazitätsfragen, wie z.B. Anzahl der Spuren nachgedacht werde.

Herr Korte erklärte, mit der Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage seien neben den telematischen Anlagen punktuell auch Zufluss-Regelungen an Zufahrten vorgesehen. Von Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung auf der A 565 sei ihm nichts bekannt. In dem Genehmigungsverfahren zur Nordbrückensanierung gehe es nur um Fragen der Instandsetzung und nicht um Anzahl oder Breite der Fahrspuren.

Abg. Siegberg bat um kurze Darstellung der genauen Planungen zur Fahrbahndeckensanierung der L 269. Darüber hinaus erkundigte er sich, ob es im Rahmen der Planungen noch möglich sei, eine separate Busspur im Sanierungsbereich oder zumindest von Mondorf bis zur Oberstraße zu berücksichtigen, und ob als Lärmschutzmaßnahme über die Verwendung von „Flüster-Asphalt“ nachgedacht worden sei.

KVR Pütz (RSK, Amt 36) erläuterte, es gehe um den Bereich der L 269 zwischen Mondorf und Bonn-Beuel/Siegbrücke. Die Planungen seien vor vier Wochen vom Landesbetrieb Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, vorgestellt worden. Für die Maßnahme seien die kompletten Sommerferien vorgesehen. Während der gesamten Bauarbeiten werde der Ein-Richtungs-Verkehr von Mondorf in Richtung Beuel auf einer Spur möglich sein. In der Gegenrichtung habe man sich darauf verständigt, dass der Landesbetrieb die Arbeiten in zwei Abschnitten durchführen werde. Im 1. Abschnitt werde die Strecke zwischen Oberstraße/Bergheim und Mondorf gesperrt, im 2. Abschnitt die Strecke zwischen Siegbrücke und Oberstraße. Als Umleitungsstrecke seien die A 565 und die A 59 bis Sieglar vorgesehen. Das Straßenverkehrsamt werde zusammen mit den betroffenen Städten Troisdorf, Niederkassel und Sankt Augustin prüfen, wann und in welcher Form die Öffentlichkeit zu informieren sei.

Herr Korte ergänzte, im Sanierungsbereich werde es keinen lärmmindernden „offenporigen Asphalt“ geben.

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) wies darauf hin, in Bonn gebe es einen Beschluss, dass die Verwaltung – unabhängig vom Baulastträger – bei jeder Deckensanierung neu feststellen müsse, ob sich die bisherige Aufteilung der Markierung bewährt habe. Er erwarte deshalb von der Bonner Verwaltung, dass die geplanten Markierungen vor dem Aufbringen in den entsprechenden Gremien vorgestellt werden. Bezogen auf die von Herrn Korte angesprochene Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage an der A 565 bitte er, eine Beschreibung des vollständigen Maßnahmenpaketes dem Protokoll beizufügen.

**Anmerkung der Schriftführerin:**

***Die Verwaltung wird die im Rahmen der Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage an der A 565 geplanten Maßnahmen bei der zuständigen Regional-Niederlassung von Straßen.NRW erfragen. Sobald der Verwaltung die entsprechenden Informationen vorliegen, werden sie an den Ausschuss weitergeleitet.***

KVR Pütz erklärte, die Frage nach der Aufrechterhaltung der separaten Busspur während der Sanierung sei auch in der Vorbesprechung gestellt worden. Dies sei auf Grund der Breite des Baufeldes aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Eine Einbeziehung des Radweges komme ebenfalls nicht in Frage, da der Untergrund für eine Verkehrsbelastung über sechs Wochen nicht ausreiche. Zur Fahrbahnmarkierung äußerte er, nach dem letzten Stand der Informationen solle die Markierung einschließlich der separaten Busspur wieder so aufgebracht werden, wie sie vor der Sanierung vorhanden war.

3	S 23 und SPNV-Zukunftsperspektiven	
---	------------------------------------	--

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) regte an, durch die Gäste/Referenten zunächst die Historie der Ausschreibung und der Vergabe bis hin zu den heutigen Problemen mit den Fahrzeugen darstellen zu lassen.

Herr Sedlaczek (Geschäftsführer NVR GmbH) führte aus, der NVR habe als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV im Jahre 2010 das gesamte Kölner Dieselnetz europaweit ausgeschrieben. Es habe sowohl Vorgaben zu den bereitzustellenden Kapazitäten als auch zum Fahrplan gegeben. Die Bieter hatten dann die Möglichkeit, entweder durch Mehrfahrten oder durch Mehrkapazitäten/Fahrt die Vorgaben zu erfüllen und durch das ausgewählte Fahrzeug (Beschleunigungs- und Verzögerungsvermögen) sicherzustellen, dass der Ausschreibungsfahrplan auch fahrbar ist. Zu berücksichtigen waren dabei auch die Anzahl der Haltepunkte und die Zeiten für den Türöffnungs- und Türschließprozess im Zusammenhang mit der Anzahl der Fahrgäste. Am Ende des offenen Ausschreibungsverfahrens sei nur ein Bieter in der Lage gewesen, die Fahrzeuge zu finanzieren. Der Vergabeausschuss des NVR habe daraufhin beschlossen, das Verfahren aufzuheben und ein Verhandlungsverfahren zu eröffnen. Der NVR habe kurzfristig ein Fahrzeug-Finanzierungsmodell entwickelt und der Ausschreibung beigelegt. Gleichzeitig sei überlegt worden, ob die Ausschreibung optimiert werden könne, um eine kostengünstigere Gestaltung zu erreichen. Von Seiten der Bieter sei aber nicht viel gekommen. Von daher entsprach das Leistungsangebot im Wesentlichen dem der

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

ersten Ausschreibung. Nach dem Ergebnis der zweiten Ausschreibung waren zwei Bieter deutlich günstiger als die anderen. Den Zuschlag erhielt die DB Regio GmbH. Diese habe dann ihrerseits das Fahrzeug ausgesucht, ausgeschrieben und vergeben. Die jetzige Situation habe so keiner erwartet. Erst beim tatsächlichen Einsatz der vereo-Züge habe sich herausgestellt, dass der Fahrplan nicht einhaltbar sei. Natürlich müsse man sich jetzt dem Unmut der Fahrgäste und der Kritik von Seiten der Politik stellen. Inzwischen seien auch bereits einige Verbesserungen vorgenommen worden, und man werde auch weiter an Optimierungen arbeiten.

Herr Latsch (Konzernbevollmächtigter des Landes NRW der DB AG) dankte für die Einladung und unterstrich noch einmal die Wichtigkeit und Priorität des Themas. Er schloss sich den Worten seines Vorredners an. Alle seien mit der erbrachten Fahrleistung nicht zufrieden gewesen. Wichtig sei aber, dass alle Beteiligten, sowohl der NVR als auch die DB Regio und ALSTOM, mit den entscheidenden Gremien zusammengearbeitet haben, um die Situation zu verbessern. Er möchte die heutige Gelegenheit auch nutzen, um sich noch einmal offiziell bei allen Reisenden zu entschuldigen, weil die angebotene Leistung insgesamt den Erwartungen nicht entsprochen habe. Seitens der DB seien inzwischen gemeinsam mit dem NVR und dem Hersteller Optimierungen vorgenommen worden. Nähere Einzelheiten hierzu könne Herr Helfert vorstellen.

Herr Helfert (Leiter des Verkehrsbetriebes Rheinland der DB Regio GmbH) erläuterte die Entwicklung der vergangenen Monate und welche Optimierungen und Anpassungen zur Verbesserung der Qualität vorgenommen wurden.

Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt.

Stv. Beu bemerkte, Hauptkritikpunkt sei nach wie vor, dass der Fahrplan nicht der Ausschreibung entspreche.

Herr Helfert bestätigte, der Fahrplan für den Streckenabschnitt Euskirchen – Bonn sei auch nach dem überarbeiteten Konzept einige Minuten länger, als dies in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehen war. Die Erfahrungen hätten gezeigt, dass die gewünschte Stabilität des Fahrplans bei einer kürzeren Gesamtfahrzeit – trotz Erreichen der vorgesehenen Beschleunigungswerte – nicht gewährleistet werden könne.

Herr Latsch wies darauf hin, dass auf dem Streckenabschnitt Euskirchen – Bonn immense Umbauten in der Infrastruktur (4 neue Haltepunkte, neue Fahrzeuge) vorgenommen und ein neues Fahrplankonzept, das einen 15-Minuten-Takt in der HVZ ermöglichen soll, in Betrieb genommen worden seien. Gleichzeitig müsse aber auch festgestellt werden, dass die ursprünglichen Planungen nicht umsetzbar seien und dem müsse man Rechnung tragen. Alle Beteiligten haben zusammengearbeitet und seien davon überzeugt, dass das verbesserte Fahrplankonzept 2015, welches in zwei Schritten zum 14.06. und 13.12.2015 umgesetzt werden solle, zur Optimierung und Stabilität des Fahrplans beitrage.

Herr Sedlaczek führte aus, es sei richtig, dass in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehen worden sei, die „alten Fahrplanzeiten“ zu halten, obwohl vier neue Haltepunkte in Betrieb genommen werden und der Zugkreuzungspunkt in Rheinbach bleiben solle. Im laufenden Betrieb habe man erkennen müssen, dass diese Forderungen nicht haltbar seien. Die Gründe hierfür waren die Fahrgastzahlen (über 23.000/Tag), Fahrgastwechselzeiten sowie veränderte Prozesszeiten. Neue

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Sicherheitsanforderungen bei den Türöffnungs- und –schließzeiten haben dazu geführt, dass sich die Ein- und Aussteigezeiten um ca. 15 Sekunden/Halt verlängert haben. Bei 20 Halten habe man schon allein dadurch 5 Minuten/Fahrtrichtung verloren. Inzwischen habe es Anpassungen zur Reduzierung dieser Prozesszeiten gegeben. Die im letzten Jahr festgestellten Probleme führten dazu, dass man im Dezember den Fahrplan anpassen musste, weil man die andauernden Verspätungen nicht noch ein weiteres Jahr hinnehmen konnte. Es sei diskutiert worden, was dem Fahrgast wichtiger sei: 2-3 Minuten kürzere Fahrzeit, dann aber mit dem Risiko unpünktlich zu sein und die Übergänge nicht sichern zu können oder eine längere Fahrzeit bei gleichzeitig stabilem Fahrplan. Man habe sich entschieden, dafür zu sorgen, dass der Fahrplan Stabilität bekomme, die Übergänge in Euskirchen und Bonn gesichert werden und der Fahrplan optimiert werde. Es sei geplant, den Takt abends noch etwas auszuweiten, um den Berufspendlern, die bis 20.00 Uhr arbeiten müssten, ein vernünftiges Fahrtenangebot präsentieren zu können. Ebenso sollen die Übergangszeiten für die „Eifel-Pendler“ verbessert werden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, bat Herrn Dr. Lange aus der Sicht des Herstellers um Stellungnahme, wie die neuen EU-Vorgaben bei den Türöffnungs- und Türschließzeiten zu solchen massiven Auswirkungen führen konnten und mit welchen Maßnahmen eine Verbesserung dieser Situation erreicht werden könne.

Herr Dr. Lange (Vorstand der ALSTOM Deutschland AG) entschuldigte sich zunächst für die Verzögerungen bei der Auslieferung der Fahrzeuge. Aus betrieblichen Gründen habe man die sehr kurze Lieferzeit bewusst in Kauf genommen. Die Anlaufschwierigkeiten im Januar waren insbesondere auf Undichtigkeiten im Kühlsystem zurückzuführen, die nicht vorhersehbar waren. Die Mängel seien aber inzwischen abgestellt. Weiter auseinandersetzen müsse man sich mit den Türöffnungs- bzw. Abfertigungszeiten, die bei der Inbetriebnahme bei insgesamt 34 Sekunden lagen. Nach den aktuell gültigen Normen müsse das Fahrzeug zunächst vollständig zum Stillstand gekommen sein und anschließend der Schiebetritt ausgefahren werden, bevor die Türen geöffnet werden können. Zur Sicherstellung der kompletten Spaltüberbrückung werde der Schiebetritt zurzeit weiter ausgefahren als dies gesetzlich erforderlich wäre. Zur Verbesserung der Problematik seien zwei Maßnahmen geplant: Zum einen sollen bis Mai Anpassungen unmittelbar an der Türsteuerung selber vorgenommen werden, zum anderen werde derzeit eine weitere Maßnahme zusammen mit dem Hersteller der Türen und Schiebetritte umgesetzt. Damit sollen die Abfertigungszeiten insgesamt von 34 Sekunden auf 26,4 Sekunden reduziert werden. Da die fahrzeugtechnischen Maßnahmen dem Eisenbahnbundesamt zur Freigabe vorgelegt werden müssten, werde es voraussichtlich bis August 2015 dauern, bis alle Fahrzeuge entsprechend umgerüstet seien.

SkB Schroerlücke stellte fest, nach seiner Auffassung werde es trotz aller Anstrengungen nicht möglich sein, mit dem Dieselfahrzeug beim jetzigen Ausbaustand der Strecke den Ausschreibungs-Fahrplan zu fahren.

Abg. Krupp erklärte, sie komme aus Rheinbach und nutze ebenfalls die S 23. Ein Hauptproblem sei nach ihrer Ansicht, dass hier sehr viel Vertrauen verspielt worden sei. Die Fahrgäste der S 23 mussten mit einer längeren Baumaßnahme zurechtkommen. Alle haben gehofft, dass mit dem Fahrplanwechsel eine Verbesserung erreicht werde. Stattdessen sei dann die allen bekannte Situation eingetreten. In den sozialen Medien sei sehr viel kommuniziert und ein Meinungsbild erzeugt worden, auf das wir keinen Einfluss hatten. Der Voreifel-Bahnverkehr habe

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

so leider ein Negativ-Image bekommen, das nur schwer wieder umkehrbar sei. Umso erfreulicher wäre es, wenn bis zum Jahresende tatsächlich wieder ein zuverlässiger 15-Minuten-Takt zwischen Rheinbach und Bonn eingeführt würde und gleichzeitig eine bessere Vertaktung nicht nur zu den Bussen, sondern auch zu den Zügen nach Köln hergestellt werden könnte, denn die Anschluss-Verbindungen würden von sehr vielen Berufspendlern genutzt. Sie appellierte an alle Beteiligten, alles Mögliche zu tun, um das verlorengegangene Vertrauen wieder zurückzugewinnen.

SkB Schlömer bemerkte, wenn die Fahrgastzahlen innerhalb der Vertragslaufzeit weiter ansteigen, trage auch eine kürzere Türöffnungs- und Türschließzeit nicht zur Einhaltung der Fahrpläne bei. Bei der Planung solcher Verkehrsleistungen müsse künftig noch mehr darauf geachtet werden, genügend Spielraum in die Fahrpläne einzuarbeiten. Darüber hinaus sollten ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, damit bei steigender Nachfrage auch noch genügend Kapazitäten vorhanden seien.

Abg. Albrecht wies darauf hin, dass die abendliche Zugverbindung von Bonn in Richtung Rheinbach für die Berufspendler im Einzelhandel optimiert werden müsse. Entweder müsse um 20.30 Uhr eine zusätzliche Fahrt eingerichtet oder die aktuelle Abfahrtzeit von 20.14 Uhr auf 20.30 Uhr verlagert werden. Darüber hinaus sprach er zwei weitere Punkte aus Meckenheimer Sicht an. Der Bf Kottenforst werde zurzeit nur samstags und sonntags als Bedarfsbahnhof bedient, sei aber barrierefrei ausgebaut worden. Er fragte nach, ob es nicht möglich sei, den Bahnhof für Erholungssuchende auch wochentags, zumindest in den Nachmittagsstunden, anzufahren. Darüber hinaus erkundigte er sich, wann mit der Fertigstellung der Meckenheimer Bahnunterführung zu rechnen sei.

Abg. Kitz kam zurück auf die von Herrn Dr. Lange angesprochene Reduzierung der Türschließprozesszeiten von 34 auf 26,4 Sekunden. Bezogen auf die Strecke Bonn – Euskirchen könne damit rd. 1 Minute herausgeholt werden. Er fragte nach, ob diese Zeit ausschließlich als Puffer für die Stabilität des Fahrplans genutzt werden solle oder ob geplant sei, die Fahrzeit auf absehbare Zeit noch einmal zu reduzieren. Darüber hinaus erkundigte er sich nach der Fahrzeugreserve. Wie lange werden die Alt-Fahrzeuge nach Abschluss der Auslieferung der Fahrzeugflotte noch zur Verfügung stehen?

Stv. Beu wies darauf hin, dass die von Herrn SkB Schlömer bereits bei der Planung geforderten mehr Fahrzeuge und mehr Pufferzeiten auch deshalb nicht realisiert werden könnten, weil immer weniger Geld für den Nahverkehr zur Verfügung stehe. Zu den Türschließzeiten bemerkte er, dass die EU-Norm für Fahrzeuge im S-Bahn-Netz von großen Metropolen (z.B. Paris) zunächst ausgesetzt worden sei. Die Sitzaufteilung mit 6er-Sitzen habe sich nicht bewährt. Klappsitze im Einstiegsbereich seien sehr unvorteilhaft. Auf den Innenbildschirmen seien die neuen Haltepunkte immer noch nicht aufgenommen worden.

Herr Latsch äußerte, er kenne zwar das Projekt „Bahnunterführung Meckenheim“ nicht, könne aber bezogen auf NRW sagen, dass es kein Bundesland gebe, bei dem mehr Baumaßnahmen beauftragt wurden. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive werden 220 Bahnhöfe für 400 Mio. € umgebaut. Bei der Bauausführung können natürlich immer Fehler auftreten. Wichtig und in der Verantwortung der DB liege es dann, solche Dinge nicht abzunehmen und dafür zu sorgen, dass die Mängel behoben werden und das im Interesse der Reisenden natürlich möglichst schnell.

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Herr Helfert beantwortete die Fragen von Herrn Abg. Kitz: Durch die Absenkung der „technischen Haltezeit“ werde zwar auch die Fahrzeit minimal verkürzt, aber hauptsächlich solle dadurch die Stabilität des Fahrplans sichergestellt werden. Die Alt-Fahrzeuge werden nicht sofort abgezogen, sondern sukzessive bis Ende 2017 abgebaut.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, bat Herrn Dr. Lange um Stellungnahme zu den Ausführungen von Herrn Stv. Beu, dass in anderen Ländern auf die Einhaltung der EU-Richtlinie zunächst verzichtet worden sei.

Herr Dr. Lange erläuterte, dies hänge davon ab, wieviel Sicherheit und Komfort beim Verlassen und Betreten von Schienenfahrzeugen gefordert werde. In Deutschland habe es im Zusammenhang mit den Türen und der Spaltüberbrückung Unfälle gegeben, auf die das Eisenbahnbundesamt strikt reagiert und zusätzliche technische Maßnahmen gefordert habe. Bei hochvoluminösen S-Bahn-Verkehren, wie z.B. auch in Berlin, fahre das Fahrzeug ohnehin so dicht an die Bahnsteigkante, dass es keiner Spaltüberbrückung bedürfe.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, fragte nach, warum nicht auch der Bahnsteig am neuen Haltepunkt Impekoven so gebaut worden sei, dass auf eine Spaltüberbrückung verzichtet werden könne.

Herr Latsch antwortete, sobald eine Strecke von unterschiedlichen Fahrzeugsystemen und Güterzügen genutzt werde, müsse der Bahnsteig so gebaut werden, dass unterschiedlich breite Züge passieren können.

Herr Sedlaczek ergänzte zu den Erläuterungen von Herrn Dr. Lange, dass bei Einführung einer neuen Norm der Fahrzeughersteller diese auch umsetzen müsse; ansonsten bekomme er keine Zulassung vom Eisenbahnbundesamt. Bezogen auf den barrierefrei geplanten Haltepunkt Impekoven äußerte er, im gesamten Kölner Dieselnetz seien zwar einheitlich breite Fahrzeuge im Einsatz, diese müssten aber in Köln auch an einem Kurvenbahnsteig mit einem bestimmten Mindestabstand halten können. Was die Fragen von Herrn SkB Schroerlücke und Herrn Abg. Kitz zum Fahrplan angehe, vertrete der NVR die Auffassung, dass trotz der Optimierung der Kreuzungsknotenpunkt nicht mehr nach Rheinbach zurück verlagert werden könne und von daher der Ausschreibungs-Fahrplan auch nicht mehr zu realisieren sei. Um den Imageschaden so klein wie möglich zu halten und das verlorengegangene Vertrauen zurückzugewinnen, müsse man – auch im Rahmen des Marketing-Konzeptes für das Kölner Dieselnetz – möglichst transparent mit der Situation umgehen. Hierzu solle auch eine Frage-Antwort-Liste veröffentlicht werden. Zu dem von Herrn SkB Schlömer kritisierten „eng gestrickten Fahrplan“ führte er aus, dass es in dieser Wachstumsregion ein hohes und weiter steigendes Mobilitätsbedürfnis gebe. Die Fahrgastzahl sei vom Ausschreibungsbeginn bis zur Betriebsaufnahme um fast 50 % gestiegen. Hinzu komme, dass die Infrastruktur an der Kapazitätsgrenze angelangt sei. Von daher versuche man immer, das Maximum herauszuholen. Natürlich müsse man sich am Ende auch die Frage stellen, ob man jede „freie Fahrplanminute“, die aus den neuen Fahrzeugen herausgeholt werden könne, wieder in einen neuen Haltepunkt investieren müsse. Zum Bahnhof Kottenforst äußerte er, wenn man einen zusätzlichen Bedarfshalt an Werktagen einrichten wolle, müsse die Haltezeit innerhalb des bestehenden Fahrplans aufgefangen werden können. An Wochenenden wisse man, dass die Fahrgastwechselzeiten unterhalb der eingeplanten Zeiten liegen und von daher ein zusätzlicher Bedarfshalt aufgeholt werden könne. Ob dies auch zu anderen Zeiten

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

gelingen könne, müsse genau geprüft werden. Zur Sitzverteilung in den Zügen räumte er ein, dass der NVR „nur“ eine Mindestkapazität fordere. Diese sei bei den vorhandenen und ausgebauten Bahnsteiglängen letztendlich nur durch den Einbau von Klappsitzen und der „Drei-plus-K-Bestuhlung“ (Dreiersitze quer und längs, Klappsitze auf der gegenüberliegenden Seite) erreichbar gewesen.

Herr Dr. Reinkober (Geschäftsführer NVR GmbH) sprach die SPNV-Zukunftsperspektive an. Nach dem vorliegenden Antrag (TOP 3.1) sollen eine Elektrifizierung und weitere Ausbaumaßnahmen auf der S 23 vorgenommen werden. Dafür werde eine Machbarkeitsstudie benötigt, die nur in Absprache mit dem Netzbetreiber in Auftrag gegeben werden könne. Sollte heute ein entsprechender Beschluss gefasst werden, werde der NVR mit den Vorplanungen beginnen. Bei der Elektrifizierung der Voreifelbahn handele es sich um einen längerfristigen Prozess, für den ein entsprechender Finanzplan benötigt werde. Es müsse auf Bundesebene dafür gesorgt werden, dass sowohl mehr Regionalisierungs-, als auch mehr Infrastrukturmittel ins Rheinland fließen.

Stv. Moll interessierte sich für das Thema „Bahnübergänge“, insbesondere den Bahnübergang „Weckwerk“ in Bonn-Duisdorf/Alfter. Anfang des Jahres habe es ein Treffen mit Vertretern der Deutschen Bahn, der Stadtverwaltung Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises gegeben, bei dem angekündigt worden sei, dass der Bahnübergang zum Frühjahr wieder geöffnet werden solle. Dies sei aber nicht erfolgt und habe zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die umliegende Region und den LKW-Verkehr geführt. Das Vertrauen in die Kommunikation der DB sei dadurch wieder einmal stark relativiert worden. Auch die Sperrung des Bahnübergangs „Lessenicher Straße“ sei nicht rechtzeitig kommuniziert und schon gar nicht begründet worden. Das mache es den Vertretern aus der Politik schwer, für eine Akzeptanz des SPNV vor Ort zu sorgen. Er bitte die heute hier anwesenden hochrangigen Vertreter der DB sich dafür einzusetzen, dass der Bahnübergang „Weckwerk“ nicht dauerhaft geschlossen werde.

AM Brücke bemerkte, es sei nicht das erste Mal, dass ein Betreiberwechsel zu Problemen geführt habe. Diesbezüglich habe man auch schon negative Erfahrungen bei der Einführung des Talent 2 auf der RE 9-Linie gesammelt. Er erkundigte sich deshalb, welche Maßnahmen die DB bei zukünftigen Betreiberwechseln ergreifen wolle, um eine Wiederholung der hier aufgetretenen Fahrzeugprobleme zu vermeiden.

Abg. Tendler machte deutlich, die durchaus nachvollziehbaren Gründe für die Probleme und die vorgesehenen Verbesserungen seien zwar in der heutigen Sitzung dargestellt worden, aber bisher in der Öffentlichkeit nicht angekommen. Das Kommunikationsverhalten sei nicht ausreichend. Eine umfassende und frühzeitige Information könne viel zum Verständnis der Fahrgäste beitragen.

Stv. Schmitt äußerte, er sei schon etwas überrascht, dass die heute von den Verantwortlichen der DB und des NVR vorgetragenen Informationen zumindest den Bonner Vertretern in den Gremien des NVR nicht bekannt waren. Er erkundigte sich, warum die Gremien des NVR im Vorfeld nicht informiert worden seien. Darüber hinaus nahm er die Gelegenheit wahr, an den Konzernbevollmächtigten des Landes NRW der DB AG eine Frage zum Umbau des Bad Godesberger Bahnhofs zu richten. Zurzeit könne man den Hauptbahnsteig nur über eine 60-stufige temporäre Treppenanlage erreichen. Mobilitätseingeschränkte Personen könnten den Bahnsteig nicht mehr nutzen. Er fragte nach, ob es möglich sei, hier eine andere

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Lösung zu finden und ob man insbesondere die Gleise 3 und 4 stilllegen könne, um von außen auf die Mittelbahnsteige zu gelangen.

Herr Latsch antwortete, die Notwendigkeit der Modernisierung des Godesberger Bahnhofs werde von allen Beteiligten anerkannt. Die DB sei froh, dass der NVR als Partner mit in die Finanzierung eingestiegen sei. Jetzt sei es notwendig, die entsprechenden Planungen und Bauzeiten einzuhalten. Bei Umbaumaßnahmen habe man immer mit Beschwerden zu leben. Das gelte auch für den Godesberger Bahnhof. Man versuche, diese so gering und so kurz wie eben möglich zu halten. Aber eine Stilllegung der Gleise 3 und 4 sei nicht möglich.

Die von Herrn Stv. Moll kritisierte Kommunikation könne er nachvollziehen. Er appelliere an seine DB-Kollegen, die Öffentlichkeitsarbeit künftig besser zu gestalten. Das Offenhalten des Bahnübergangs „Weckwerk“ werde er nicht akzeptieren. Durch die vorhandene „Schleppkurve mit 90 Grad Drehung für LKW“ sei die Gefährdung zu groß, um hier eine andere Entscheidung treffen zu können.

Herr Dr. Reinkober drückte sein Unverständnis über die Anmerkung von Herrn Stv. Schmitt aus. Sowohl die Probleme der Vergangenheit als auch der aktuelle Sachstand und die schon umgesetzten und noch geplanten Optimierungen seien heute bis ins Detail dargestellt worden.

3.1	Gemeinsamer Antrag der Kreistags- und Stadtratsfraktionen CDU, DIE GRÜNEN und FDP vom 27.03. bzw. 19.03.2015: Elektrifizierung Voreifelbahn	
-----	---	--

Abg. Metz stellte fest, die im Rahmen der Ausschreibung vorgegebenen Fahrzeiten können mit der vorhandenen Infrastruktur nicht erreicht werden. So wichtig die Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans auch waren, sie seien aber kein Ersatz für eine langfristige, nachhaltige Perspektive für die Voreifelbahn. Die Fraktionen CDU, DIE GRÜNEN und FDP haben sich deshalb gemeinsam dazu entschlossen, einen Antrag zur Elektrifizierung der Voreifelbahn zu stellen. Natürlich sei es richtig, dass man für ein solches Projekt mehr Bundesmittel benötige. Es werde dann aber auch erwartet, dass der NVR die Elektrifizierung der S 23 als prioritäre Maßnahme übernehme. Das veränderte Betriebskonzept habe gezeigt, dass eine Elektrifizierung dringend geboten sei, zumal auf dieser Linie 23.000 Fahrgäste/Tag befördert werden und das Erreichen der Anschlussverbindungen in Bonn und Euskirchen eine wichtige Rolle spiele. Es solle eine Machbarkeitsstudie nicht nur für die technischen Fragen des Umbaus, sondern auch für die betriebliche Einbettung erstellt werden. Mit dem Antrag solle aber auch erreicht werden, dass die Elektrifizierung – soweit möglich – vor Ablauf des Dieselvertrages im Jahr 2033 umgesetzt werde. Alle Antragsteller würden sich über eine breite Zustimmung sehr freuen.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) schloss sich auch im Namen der Bonner Fraktionskollegen den Ausführungen des Abg. Metz an und ergänzte, auch wenn der Dieselvertrag noch mehr als ein Jahrzehnt laufe, sei es der Wunsch der ganzen Region, dass mit den Vorplanungen zur Elektrifizierung bereits jetzt begonnen werde. Verträge seien änderbar, wenn alle Vertragsparteien einverstanden seien und er sei sicher, dass man dann auch Möglichkeiten zur EU-rechtskonformen Umsetzung vor Ablauf des Dieselvertrages finden werde.

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Stv. Moll unterstützte den von Herrn Abg. Metz vorgetragene Antrag und führte ergänzend aus, er wünsche sich auch eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der S 23 in den Südbereich von Bonn und vor allem ins Ahrtal. Er bitte im Rahmen der Machbarkeitsstudie auch zu prüfen, wie man die Gleisführung im Hbf Bonn verändern könne. Dort könnte man das ehemalige Stumpfgleis wieder in Betrieb nehmen, um das Wenden für die RB 30 sicherzustellen. Aus der Sicht der Verkehrspolitiker sei es eine große Herausforderung, das Schienennetz so zu perfektionieren, dass man von Euskirchen ohne Umstieg bis ins Ahrtal fahren könne. Er bitte ausdrücklich darum, diesen Punkt als Gegenstand des Antrages mit zu berücksichtigen.

Herr Latsch und Herr Dr. Reinkober bestätigten, das Stumpfgleis werde in die Betrachtung aufgenommen, sofern eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werde.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, ließen die beiden Vorsitzenden, Abg. Steiner (RSK) und Stv. Beu (Stadt Bonn) über den vorliegenden Antrag jeweils gesondert für den Rhein-Sieg-Kreis und die Bundesstadt Bonn abstimmen.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya (RSK) informierte die Ausschuss-Mitglieder im Anschluss an die Abstimmung, dass die Räte der Stadt Meckenheim und der Gemeinde Alfter ebenfalls einen Beschluss zur Elektrifizierung der S 23 gefasst haben.

**B.-Nr.:**  
**02/15**

**Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises und der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn fordern:**

- **Sämtliche Mängel auf der Voreifelbahn sind umgehend zu beheben. Im Zweifel hat der Betrieb durch die bisherigen Talentfahrzeuge VT 644 oder andere spurtstarke Dieselfahrzeuge zu erfolgen, um die Fahrgastwechselzeiten zu verkürzen und einen Betrieb gemäß Ausschreibungsfahrplan mit den dazugehörigen Anschlussverbindungen sicherstellen zu können.**
- **Gegenüber dem Auftragnehmer DB Regio AG sind alle vertraglich möglichen Strafen in einem Höchstmaß konsequent geltend zu machen, bis die Leistungen den vertraglich übernommenen Verpflichtungen entsprechen.**
- **Bereits seit Gründung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland gibt es Überlegungen, die Voreifelbahn zu elektrifizieren. Das veränderte Betriebskonzept hat gezeigt, dass es dringend geboten ist, diese Planungen zu konkretisieren, da nur der Einsatz von elektrisch angetriebenen und damit spurtstärkeren Fahrzeugen einen verlässlichen Betrieb garantiert, der wegen der Umsteigebeziehungen in Bonn und Euskirchen zwingend erforderlich ist. Im Rahmen des Vergaberechts sollte daher durch eine Planungsvereinbarung mit dem**

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

**NVR mit der Vorplanung für eine Elektrifizierung begonnen werden. Daran schließt sich eine Vereinbarung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung an. Die zeitliche Gültigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses (zehn Jahre) ist dabei zu beachten.**

**Der NVR wird ausdrücklich aufgefordert, die Elektrifizierung als prioritäre Maßnahme zu übernehmen und alle Möglichkeiten zur EU-rechtskonformen Umsetzung bereits vor dem Ablauf des Dieselvertrages im Jahr 2033 zu ergreifen.**

**Die Kreis- und die Stadtverwaltung werden gebeten, NVR und DB AG über diesen Beschluss zu unterrichten.**

**Die Vertreterinnen und Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn in den Gremien des NVR werden gebeten, im Sinne dieses Beschlusses tätig zu werden.**

**Kreis- und Stadtverwaltung werden beauftragt, unverzüglich die Bemühungen um eine Elektrifizierung durch Erstellung bzw. Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für den Ausbau zur Voll-S-Bahn und deren betriebliche Einbettung zu unterstützen. Eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer S-Bahn auf der linksrheinischen DB-Strecke zwischen Köln und Bonn-Mehlem ist bereits vorgesehen, so dass die Studie für die Voreifelbahn daran nahtlos anschließen könnte.**

**Im Zuge der zu erstellenden Machbarkeitsstudie sind alle erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen an den Haltepunkten/Bahnhöfen sowie an der Strecke selbst darzustellen. Insbesondere ein Ausbau der Infrastruktur im Bonner Hauptbahnhof scheint geboten: So könnte zum Wenden für die Ahrtalbahn (RB 30) das ehemalige Stumpfgleis neben dem dortigen Gleis 1 wieder eingerichtet werden, zumal die Bahnsteigkante weiterhin vorhanden ist.**

**Abst.- RSK: einstimmig**  
**Erg.: Bonn: einstimmig**

3.2	Große Anfrage der BBB-Stadtratsfraktion vom 02.04.2015: Mängel bei der Ausschreibung der Voreifelbahn Linie S 23	
-----	---	--

Zu diesem Tagesordnungspunkt wird auf die Ausführungen unter „Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten“ sowie die Äußerungen von Herrn Stv. Schmitt zu TOP 3 verwiesen.

4	Kooperation im Nahverkehr	
---	---------------------------	--

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.
	(insbesondere bei den kommunalgrenzenüberschreitenden Linien)	

s. TOP 4.1

4.1	Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis - Busnetzkonzept Alfter - Buslinie SB 55 - Buslinie 551 - Busnetzplanung Wachtberg	
-----	--	--

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, informierte, in einer Sondersitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt der Gemeinde Wachtberg am 22.04.2015 sei man den Planungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterentwicklung des Busnetzes im Rahmen des Konzeptes Wachtberg/Bad Godesberg einschließlich dem Abbau möglicher Parallel-Verkehre in Bonn einstimmig gefolgt. Gleichzeitig sei man auch damit einverstanden, die Umsetzung zusammen mit dem Buskonzept Bad Godesberg erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 zu realisieren. Insofern werde es hierzu sicherlich auch eine Einigung mit der Stadt Bonn geben. Dies sollte dann auch zu einer positiven Unterstützung des bereits im letzten Jahr im Rhein-Sieg-Kreis beschlossenen Buskonzeptes Alfter/Hardtberg führen.

Abg. Kitz führte aus, der Kreisausschuss habe bereits im Mai letzten Jahres beschlossen, das Buskonzept Alfter/Hardtberg umzusetzen. Das Konzept sei gut. Dies werde auch in Bonn so gesehen. Dennoch sei es aus verschiedenen internen Gründen, nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit den Verkehrsunternehmen, noch nicht umgesetzt worden. Er bekräftigte nochmals den Beschluss des Rhein-Sieg-Kreises und appellierte an die Bonner Kollegen/-innen, den Beschluss in ihren Gremien nachzuvollziehen und gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis an die Verkehrsunternehmen den Appell zu richten, hier zu einer Lösung zu kommen. Bezogen auf den von der Verwaltung heute vorgelegten „Rückfallplan“ betonte er, dass dieser nur für den Fall gelten solle, dass es Probleme bei der Umsetzung des Buskonzeptes geben sollte. Er hoffe, dass dieser Fall nicht eintreten werde und bitte eindringlich um Unterstützung aller Beteiligten. Gleichzeitig hoffe seine Fraktion, durch die Umschichtungen in Alfter/Hardtberg die notwendigen Kapazitäten freizusetzen, um die ebenfalls im letzten Jahr beschlossenen Ausweitungen der Buslinien SB 55 und 551 entsprechend umsetzen zu können. Er würde es sehr begrüßen, wenn die Bonner Kollegen/-innen mit dem Rhein-Sieg-Kreis „an einem Strang ziehen“ und gemeinsam auf die Verkehrsunternehmen Einfluss nehmen könnten.

SkB Schroerlücke erklärte, er habe ursprünglich gehofft, dass das Konzept, welches auch in Alfter intensiv diskutiert und dann aber einstimmig im Rat verabschiedet worden sei, schon im Dezember des letzten Jahres im Zusammenhang mit der Einrichtung des neuen Haltepunktes in Alfter-Impekoven umgesetzt wird. Dies sei leider mit Rücksichtnahme auf den noch bestehenden Diskussionsbedarf in Bonn nicht geschehen. Man sei aber davon ausgegangen, dass zumindest eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 erfolge. Hierfür sei es erforderlich, dass in Bonn noch vor der Sommerpause ein entsprechender Beschluss gefasst werde. Auch die Verkehrsunternehmen müssten bis dahin eine Lösung gefunden haben. Es sei allen Beteiligten klar, dass es keine Buslinie im 20-Minuten-

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Takt bis nach Bonn neben parallelem Schienenverkehr geben könne.

Abg. Tendler bemerkte, dies sei ein klassischer Fall im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Er unterstützte die Ausführungen seiner Vorredner und machte noch einmal deutlich, dass kommunalgrenzenüberschreitende Buskonzepte nur dann funktionieren könnten, wenn sie von beiden Kommunen mitgetragen würden. In diesem Sinne bitte er die Bonner Kollegen/-innen dem Maßnahmenkonzept nunmehr zeitnah zuzustimmen.

Stv. Schmitt fragte nach, mit welchen Mehrkosten das Konzept für die Stadt Bonn verbunden sei.

Herr Isselmann (AL 61, Bundesstadt Bonn) antwortete, die Maßnahmen könnten so gestaltet werden, dass sie insgesamt kostenneutral seien. Von der zeitlichen Abfolge her sei vorgesehen, das Konzept am 19.05.2015 im Fachausschuss der Bundesstadt Bonn zu beraten, um dann am 18.06. 2015 eine Ratsentscheidung herbeizuführen.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) äußerte, politisch sei das Zielnetz für Bonn-Hardtberg gewollt und auch die Umsetzung im Dezember 2015 erwünscht. Es bestehe aber noch Abstimmungsbedarf sowohl zwischen der Verwaltung und den Verkehrsunternehmen als auch zwischen den Verkehrsunternehmen untereinander. Seine Fraktion erwarte von den Verkehrsunternehmen, dass sie zeitnah zu einer einvernehmlichen Lösung kommen. Sollte dies wider Erwarten nicht möglich sein, müssten sie die Probleme so rechtzeitig gegenüber ihren Auftraggebern, den Gesellschaftern und Eigentümern artikulieren, dass notfalls politisch eine Bereinigung herbeigeführt werden könne.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte für den Ausschuss des Rhein-Sieg-Kreises den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

**B.-Nr.:**  
**03/15**

**Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises bekräftigt den Beschluss des Kreisausschusses vom 05.05.2014 zur Umsetzung des neuen Buskonzeptes für den Raum Alfter/Hardtberg.**

**Für den Fall, dass das Gesamtkonzept für den Busverkehr im Raum Alfter/Hardtberg wegen ausstehender Beschlüsse des benachbarten Aufgabenträgers Stadt Bonn nicht vollständig umgesetzt werden kann, sollen Teilmaßnahmen im Raum Alfter und Bornheim möglichst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 realisiert werden.**

**Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises beauftragt die Verwaltung, diese Teilmaßnahmen mit der Gemeinde Alfter, der Stadt Bornheim und den Verkehrsunternehmen abzustimmen und zur abschließenden Beschlussfassung im Juni 2015 erneut vorzulegen.**

**Abst.-**  
**Erg.:**

**RSK: einstimmig**

<b>5</b>	<b>Stadtbahnlinien</b>	
----------	------------------------	--

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

5.1	Pünktlichkeitsstatistik der Stadtbahnlinien 16, 18, 68 und 66 im Jahr 2014	
-----	--	--

Abg. Kitz äußerte, alle Jahre wieder gebe es ähnliche Probleme im Rahmen der Pünktlichkeit der Stadtbahnlinien. Im Jahr 2014 konzentrierten sich diese Probleme in allen ausgewerteten Bereichen auf den Monat August. Als Begründung werde auf einen hohen Krankenstand und einen hohen Urlaubsstand verwiesen. Gleichzeitig werde von der SWB ausgeführt, das hänge mit der späten Bestellung der Zusatzfahrten im Rahmen der Nordbrücken-Sanierung zusammen. Mehr als die Hälfte der Sommerferien und damit der Haupturlaubszeit lagen allerdings im Juli und da habe es die Probleme nicht so gegeben, obwohl auch in diesem Monat Zusatzleistungen bestellt worden waren. Insofern sei die Argumentation der SWB schwach und offenbare, dass sie strukturelle Probleme mit ihrem Personal habe und deshalb Leistungen nicht erbringen könne. Der Hauptgrund für die ausgefallenen Betriebsstunden liege ebenfalls immer im personellen Bereich. Von Seiten des Rhein-Sieg-Kreises appelliere er deshalb eindringlich an die Geschäftsführung der SWB, die kontinuierlich jedes Jahr auftretenden strukturellen Personalprobleme endlich zu lösen.

Frau Franken (SWB) erklärte, die Urlaubsplanung werde bereits im November des Vorjahres gemacht. Die Zusatzleistung im Zuge der Brückenbauarbeiten sei erst im Frühjahr, also zu einem Zeitpunkt bestellt worden, an dem die Urlaubsplanung bereits abgeschlossen und nicht mehr veränderbar war. Daher mussten für die zusätzlichen Fahrten die Verwaltungsmitarbeiter eingesetzt werden, die eigentlich bei kurzfristigen krankheitsbedingten Ausfällen einspringen sollten.

Abg. Tendler schloss sich den Ausführungen des Abg. Kitz an und ergänzte, die konsequent wiederkehrende Problematik liege offensichtlich daran, dass gespart werden müsse. Dies sei letztendlich auch eine politische Frage. Leider habe der Rhein-Sieg-Kreis hierauf wenig Einflussmöglichkeiten.

SkB Schlömer stellte fest, 2013 habe es bei den Stadtbahnlinien 739 und 2014 1.279 personalbedingte Betriebsstundenausfälle gegeben. Es fehlen ein Personalpuffer und eine nachhaltige Personalplanung. Im Nahverkehr zwischen Bonn und Siegburg sei man auf die Linie 66 angewiesen. Es sei notwendig, auf die Probleme zu reagieren.

Stv. Beu führte aus, natürlich müsse die SWB die Verkehrsleistungen mit den finanziellen Mitteln erledigen, die der Kämmerer der Bundesstadt Bonn zur Verfügung stelle. Mehr Personalpuffer bedeute auch mehr Geld. Er kenne auch Stimmen aus Bonn, die beklagen, dass bei einigen Bonner Buslinien die Ausfallquote viel höher sei, damit die Linien, die den Rhein-Sieg-Kreis tangieren, vollständig fahren könnten. Insofern sei die SWB nicht zu beneiden. Es gebe auch eine sog. Linienerfolgsrechnung. Danach seien die Linie 66 und der Flughafenbus die beiden unwirtschaftlichsten Linien.

Abg. Sonntag bemerkte, wer ÖPNV-Leistungen anbiete, solle auch dafür Sorge tragen, dass sich die Pendler/-innen auf den Fahrplan verlassen könnten. Bei heute kritisierten S 23-Linie lag die ausgewiesene Pünktlichkeitsquote – auch wenn sie etwas anders berechnet worden sei – über den für die Stadtbahnlinien berechneten Prozentwerten. Von daher könne er die Anmerkung am Ende der Verwaltungsvorlage nur unterstützen. Es sei mitgeteilt worden, dass die SWBV auf

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

der Basis der Zahlen 2013 ein Handlungskonzept erarbeitet habe, nach dem man „Ersatz-Fahrer“ ausgebildet habe. Betrachte man die nunmehr präsentierten Zahlen von 2014, müsse man feststellen, dass das Konzept nicht gewirkt habe. Er vermisse an dieser Stelle einen Plan für 2015, aus dem hervorgehe, wie in diesem Jahr bessere Werte erreicht werden sollen. Nach seiner Auffassung sollte man nicht nur Appelle an die Beteiligten richten, sondern ein Konzept zur Verbesserung der Pünktlichkeits- und Ausfallquoten einfordern.

5.2	Stadtbahnlinie 66 hier: Bericht über die Prüfung von Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Engstelle zwischen Combahnstraße und Niederkasseler Straße in Beuel	
-----	---	--

Abg. Kitz dankte der Bonner Verwaltung für die Mitteilungsvorlage und erkundigte sich, ob die Bundesstadt Bonn für eine langfristige Lösung angedacht habe, im Bereich der Engstelle Immobilien anzukaufen.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) entgegnete, Immobilienaufkäufe würden nur dann Sinn machen, wenn dadurch auf der gesamten Streckenlänge eine breitere Trasse mit Trennung der Gleise vom MIV erreicht werden könne. Er gebe zu bedenken, dass in diesem Bereich auch der Friedhof mit Belegungsrechten von bis zu 30 Jahren liege. Eine Verlagerung sei in der Regel problematisch.

Herr Esch (Bundesstadt Bonn, Tiefbauamt) bestätigte, es habe Überlegungen gegeben, ob hier langfristig eine Lösung durch Grundstücksaufkäufe erreicht werden könne. Das würde sich dann aber mindestens über 20 Jahre strecken, da auch die Häuser zum Teil noch bewohnt seien.

Abg. Kitz ergänzte zum Thema „Friedhof“, nach seinem Kenntnisstand werden die im Erweiterungsbereich liegenden Gräber bei Ablauf nicht mehr neu vergeben.

6	Gewerbeflächen in der Region Bonn/Rhein-Sieg - Sachstandsbericht -	
---	---	--

Abg. Windhuis erkundigte sich nach der in der Verwaltungsvorlage angesprochenen Kooperationsvereinbarung zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya (RSK) informierte, es gebe eine Verabredung zwischen den Verwaltungsspitzen, dass sie die interkommunale Zusammenarbeit zur Schaffung gemeinsamer Gewerbeflächen stärken wollen. Der Rhein-Sieg-Kreis habe im Rahmen seines Auftrags zur Erarbeitung des Gewerbeflächenkonzeptes in Abstimmung mit der Bonner Verwaltung einen Nachtragsauftrag erteilt, damit auch der Bedarf in Bonn und die Kooperationsmöglichkeiten festgestellt werden können.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) bat die Bonner Verwaltung, sowohl dem Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Liegenschaften als auch dem Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz zu berichten, sobald erste Ergebnisse vorliegen.

1. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.04.2015		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

7	Mitteilungen und Anfragen	
---	---------------------------	--

Hierzu lagen keine Wortmeldungen vor.

**Ende des öffentlichen Teils**

**Nichtöffentlicher Teil**

8	Mitteilungen und Anfragen	
---	---------------------------	--

Hierzu lagen keine Wortmeldungen vor.

Ingo Steiner  
Vorsitzender

Ursula Hillebrand  
Schriftführerin