

Der Vorsitzende begrüßte zu diesem Tagesordnungspunkt Frau Wenmakers und Frau Wittig von den Stadtwerken Bonn und bat Frau Wenmakers um ihren Bericht.

Anmerkung der Schriftführerin:

Die Präsentation von Frau Wenmakers ist als Anlage 1 dieser Niederschrift beigelegt.

Abg. Krauß freute sich, dass eine so wichtige Verkehrsverbindung wie die Stadtbahnlinie 66 heute endlich mal wieder auf der Tagesordnung stehe und bedankte sich für den Vortrag von Frau Wenmakers. Gleichzeitig stellte er aber auch fest, dass die vor ca. drei Jahren von der SWB angekündigten Verbesserungen in weiten Bereichen noch nicht so umgesetzt worden seien, wie sich seine Fraktion das vorgestellt habe. Gerade in den Morgenstunden sei es wichtig, dass diese Linie ein hohes Maß an Pünktlichkeit und Qualität habe. Das Qualitätsmerkmal Pünktlichkeit sei zwar momentan noch etwas durch die Bauarbeiten an der Kennedybrücke beeinträchtigt, dennoch sei er irritiert über die Äußerung der Stadt Bonn: „Schneller gehe es nicht!“. Das Anliegen des Rhein-Sieg-Kreises sei es ja gerade, dass die Bahnlinie auf dem Stadtgebiet Bonn, ab Adelheidsstraße, also dort, wo die Bahn keinen eigenen Bahnkörper mehr habe, schneller werde. Aus Politikerkreisen sei berichtet worden, die Stadt Bonn halte hier eine Beschleunigung an Ampeln für eine Gefährdung der Fußgänger. Er glaube, dass es in den Bereichen Linksabbiegerspur am Rathaus Beuel und in Richtung Siegburg zwischen Stadthaus und Bertha-von-Suttner-Platz sehr wohl noch Verbesserungspotential gebe. Nach seiner Auffassung lassen sich die hier bisher eingelegten Zwischenstops der Bahn durchaus vermeiden. Das lasse auch der Fahrplan zu.

Bezogen auf das Qualitätsmerkmal „Information“ habe die SWB in Aussicht gestellt, dass es ab 2012 Echtzeitangaben gebe. Darüber hinaus habe er am Informationsbus in Bonn die Auskunft bekommen, dass die Größe der jetzt herausgegebenen neuen Fahrpläne das künftige Standardformat sein sollen, d.h. die Minifahrpläne würden abgeschafft. Hierzu hätte er gerne nähere Auskünfte.

Zu den von Frau Wenmakers angesprochenen Verstärkungsfahrten der Linie 67 äußerte er, dies sei in erster Linie ein Angebot für die Bürger und Bürgerinnen aus Siegburg und St. Augustin, die Arbeitsplätze südlich der Telekom haben, also den Platz der Vereinten Nationen erreichen wollen. Hierzu möchte er gerne wissen, ob es möglich sei, die Anzahl der Fahrten zu verstärken und Fahrten, die heute bis Ramersdorf gehen, bis nach Godesberg fortzuführen. Dadurch könnte auch dem Wunsch entsprochen werden, den ICE-Bahnhof Siegburg aus dem Bereich Godesberg ohne Umzusteigen zu erreichen.

Zum Thema „Sauberkeit“ habe Frau Wenmakers bereits dargestellt, dass hier jetzt wesentlich mehr passiere als in der Vergangenheit, u.a. seien Zwischenreinigungen eingeführt worden. Zusätzlich interessiere ihn bei diesem Qualitätsmerkmal auch das „Bekleben der Scheiben“. Umfragen zufolge werde es sehr kritisch gesehen, dass der Fahrgast nicht richtig aus der Bahn hinausschauen könne.

Frau Wenmakers antwortete, für die Anmerkungen und Fragen von Herrn Abg. Krauß seien vor allem die für die Verkehrsplanung bei der Stadt Bonn Verantwortlichen die richtigen Ansprechpartner. Sie könne hierzu nicht so sehr viel aus eigener Erfahrung beitragen. Sie wisse aber, es gebe bei der Stadt Bonn einen Arbeitskreis, der sich ausschließlich mit der Beschleunigung der Linie 66 beschäftige und insbesondere den Bereich in Beuel politisch sehr kontrovers diskutiert habe. Gerne werde sie die Auffassung des Rhein-Sieg-Kreises noch einmal an das Planungsamt der Stadt Bonn weiterreichen. Die SWB trage sicherlich alles mit, was nicht die Sicherheit ihrer Fahrgäste und Fahrer beeinträchtige.

Was die beklebten Scheiben angehe, so gebe es zurzeit noch laufende Altverträge, an die die SWB gebunden sei. In neuen Verträgen habe die SWB aber bereits vereinbart, dass nicht mehr als 30 % der Fensterflächen beklebt werden dürfen und Einstiegstüren schon gar nicht. Die neu herausgegebenen Fahrpläne würden extrem gut angenommen. Darüber freue sich die SWB. Hier gehe es in der Hauptsache darum, das neue Busnetz zu kommunizieren. Zusätzlich habe man versucht, in diesen Plänen auch darzustellen, was der Freizeit-/Gelegenheitsnutzer entlang der jeweiligen Linie auch noch alles erreichen könne. Parallel dazu werde der VRS auch weiterhin Mini-Fahrpläne herausgeben.

Zu der Frage der Verstärkungsfahrten auf der Linie 67 verwies Frau Wenmakers wieder auf die Zuständigkeit des Planungsamtes der Stadt Bonn.

Abg. Steiner betonte, er benutze gerne und überzeugt den ÖPNV und werde es auch weiterhin tun. Aber ihm sei gerade in der letzten Zeit wieder verstärkt am Bonner Hauptbahnhof aufgefallen, dass Pendler zwischen Bonn und Siegburg ihren Unmut darüber geäußert haben, dass schon wieder eine Bahn ausgefallen sei und sie deshalb schon wieder in Bonn ihren Anschluss-Bus verpassen würden. Die

Statistik, die Frau Wenmakers präsentiert habe, sei zwar schön, spiegele aber in keiner Weise die Realität, insbesondere im Berufsverkehr, wieder. Hier sei eine Optimierung dringend notwendig. Denn die Fahrgäste, die regelmäßig den ÖPNV nutzen, seien wichtige Zielgruppen, die nicht verärgert werden dürften. Er habe die betroffenen Personen angesprochen und auf die Eingabemöglichkeit auf dem ÖPNV-Portal des Rhein-Sieg-Kreises hingewiesen. Leider hätten die Pendler bereits resigniert: „Es passiere ja eh nichts“. Der Rückgang der Meldungen auf dem ÖPNV-Portal sei also nach seiner Erfahrung nicht auf eine Verbesserung der Qualität, sondern vielmehr auf die Resignation der Fahrgäste zurückzuführen. Er persönlich habe im Rahmen seiner Tätigkeit als Qualitätstester bei den Stadtwerken ähnliche Erfahrungen gemacht. Die seinerzeit von ihm angeregten Fahrgastinformationen sowie die Einführung der Piktogramme habe letztendlich 2,5 Jahre gedauert. Solche langen Zeitspannen seien für den Kunden nicht nachvollziehbar.

Die gewollte schnelle und direkte Verbindung zum ICE-Bahnhof könne er nicht ernst nehmen. Er habe oft in Frankfurt zu tun und fahre nach Ankunft in Siegburg über Köln nach Mehlem, weil diese Strecke weniger Zeit in Anspruch nehme, als die Benutzung der Linie 66. Das liege weniger an den Verspätungen, als vielmehr an den Wartezeiten bzw. daran, dass es keine Signalabsprachen zwischen den Fahrern gebe. Die Linie 66 fahre oft gerade aus, wenn der ICE eintreffe. Die gleiche Situation gebe es in Ramersdorf. Durch die mangelnde Verbindung/Kommunikation zur Signallichtanlage müssen die Kunden für die Weiterverbindung nach Holtorf (Linie 22) zum Teil eine Stunde auf den nächsten Bus warten oder zu Fuß den Berg herauf laufen. Das sei einfach nicht kundenfreundlich. Eine Vertaktung von Bahnen aus Königswinter kommend nach Ramersdorf, gebe es schon gar nicht, d.h. auch wenn die Bahn pünktlich ankomme, habe man lange Wartezeiten. Auch hier bestehe aus seiner Sicht dringender Handlungsbedarf. Ein weiterer großer Optimierungsfaktor sei auch das Bahn-Material. Er habe heute in einem Bahnwagen aus dem Jahre 1977 gesessen. In diesem Zug seien drei Türen defekt gewesen und 2 Türen gingen nur durch Gegenschlagen auf, so dass der Fahrer aussteigen und nachhelfen musste. So komme es natürlich auch zu Verzögerungen, die wieder eine Kettenreaktion zur Folge hätten.

Im Sommer letzten Jahres habe es Kursausfälle auf Grund des Krankheitsfaktors beim Personal gegeben. In diesem Zusammenhang seien die Informationen an den Haltestellen entweder nicht erfolgt oder völlig unverständlich dargestellt worden. Dies sei für die Fahrgäste nicht zumutbar.

Zum letzten Punkt von Herrn Steiner bemerkte Frau Wenmakers, hierbei habe es sich um eine Ausnahmesituation gehandelt. So viele Ausfälle wegen Krankheit der Mitarbeiter gebe es nun wirklich nicht mehr. Auch die Information sei inzwischen besser geworden.

Bezogen auf das Fahrzeugmaterial führte sie aus, sie freue sich, dass dieser Punkt heute hier angesprochen worden sei. Die SWB habe ein „Fahrzeugertüchtigungsprogramm“ aufgelegt. 25 Stadtbahnwagen werden von der SWB selbst in komplett neue Wagen umgewandelt. Hierauf sei man auch ein bisschen stolz, weil

- a) Wissen und Know-how bei der SWB aufgebaut und auch gehalten werde,
- b) Arbeitsplätze zumindest für einen vorübergehenden Zeitraum geschaffen werden.

Durch das Programm werden 25 Stadtbahnwagen, die normalerweise um die 2,5 Millionen € pro Wagen in der Anschaffung kosten würden, für rd. 900.000 €/Wagen in Technik, Ausstattung und Komfort völlig neu gestaltet. Wahrscheinlich werde die SWB bereits in der nächsten Woche darüber Bericht erstatten können, da ein Viertel Fahrzeug als Prototyp inzwischen fertiggestellt sei.

Das Ärgernis über ausgefallene oder verspätete Bahnen werde subjektiv natürlich immer ein bisschen anders gesehen, als dies objektiv der Fall sei. Die Statistiken entsprächen schon der Realität. Es handele sich um Aufzeichnungen aus dem Betriebsablauf. Es werde jede Verspätung automatisch erfasst und auch kommuniziert. Trotzdem sei es für den Einzelnen ein ganz einschneidendes Negativerlebnis, wenn „seine“ Bahn nicht komme. Dies wolle die SWB natürlich gerne noch mehr reduzieren und vor allem auch die Information verbessern, wenn es doch dazu komme.

Die Auffassung, eine schnelle Direktverbindung von und zu dem ICE-Bahnhof Siegburg gebe es eigentlich nicht, könne sie so nicht teilen. Allerdings werde man eine Anpassung der DB an die Stadtbahnlinie 66 nicht erreichen können und eine noch dichtere Taktung als 10 Minuten sei nicht machbar.

Auf eine weitere Nachfrage erklärte Frau Wenmakers, in Bad Godesberg gebe es eine Signalampel für die Busfahrer, so dass diese sehen könnten, ob eine Bahn eingefahren sei. An welchen Stellen es so etwas noch gebe, entziehe sich im Augenblick ihrer Kenntnis. Sie könne das aber gerne nachreichen.

Abg. Tendler äußerte, er habe zwar keine eigenen Erfahrungen mit der Linie 66, kenne aber die Zahlen beim VRS sehr genau. Wenn er die heute vorgelegten Statistiken mit den Zahlen der RE 9 vergleiche,

dann schneide die Stadtbahnlinie 66 sehr gut ab. Nach seiner Auffassung müsse man nicht mehr als nötig kritisieren. Es gebe sicherlich auch gute Ansätze, die man deutlich herausstellen könne. Eine Linie, die mit einer 10-Minuten-Vertaktung fahre, sei natürlich auch störungsempfindlicher als ein Bus, der nur jede Stunde einmal fahre. Ein weiterer wichtiger Punkt sei die große Anzahl von Qualitätskriterien, die jeder subjektiv für sich definiere. ÖPNV-Vergleiche seien immer ein sehr persönliches Empfinden. In diesem Zusammenhang erkundigte er sich, ob die SWB schon einmal geprüft habe, welche Bedeutung die einzelnen Kriterien für den Benutzer haben.

Frau Wenmakers antwortete, die SWB als Verkehrsbetrieb habe noch kein Qualitäts-Ranking aufgestellt. An den hereinkommenden Beschwerden könne man aber sicherlich bestimmte „Highlights“ erkennen. Aus den VRS-Weitenqualitätsanfragen im Kundenbarometer wisse sie, dass auf Pünktlichkeit, ein gutes Angebot / dichte Vertaktung und die empfundene Schnelligkeit Wert gelegt werde. Nach ihrer Auffassung werde das Angebot als extrem wichtig eingeschätzt und da liege man im Rhein-Sieg-Kreis und in Bonn sehr weit vorne.

Abg. Steiner äußerte, er habe die Geschwindigkeit mal gestoppt. Von Siegburg bis Adelheidsstraße benötige die Bahn ca. 13 Minuten, bis zum Hauptbahnhof Bonn brauche sie dann noch einmal die gleiche Zeit, wobei 10 Minuten bereits auf die Strecke Konrad-Adenauer-Platz bis Hauptbahnhof entfallen. Dies sei eine Strecke mit 3 Haltestellen, die eigentlich schneller gehen könnte, wenn sie entsprechend gelenkt würde. Wenn man bedenke, dass es bereits ein Lenkungskonzept Bertha-von-Suttner-Platz gebe, frage man sich, warum die Bahn auf dieser Strecke trotzdem 3-5 Minuten stehe und nicht fahre. Hier bestehe aus seiner Sicht auf jeden Fall noch Optimierungspotential.

Frau Wenmakers erklärte, die SWB habe auch einen Vertreter in dem Arbeitskreis zur Beschleunigung der Linie 66. Sie werde noch einmal darum bitten, dass dort dargelegt werde, welche Beschleunigungsmaßnahmen bereits durchgeführt worden seien und welche Möglichkeiten es noch gebe.

Abg. Krauß stellte fest, für ihn sei nicht nur die Stadt Bonn, sondern auch die SWB in der Verantwortung. In einem Bericht der Bonner Verwaltung werde erwähnt, dass es zu Rückstauungen bei den Buslinien führen würde, wenn die Linie 66 im Bereich Adelheidsstraße/Stadthaus beschleunigt würde. Das sei z.B. ein Punkt, wo die SWB gefragt sei. Natürlich erkenne er auch die Fortschritte an, aber dies sei ein Bereich, wo auf jeden Fall noch nachgebessert werden könne und zwar nicht nur zu Lasten der Fußgänger und des Individualverkehrs.

Frau Wenmakers bestätigte abschließend noch einmal die Verantwortung der SWB. Selbstverständlich werde die SWB gerne Verbesserungen umsetzen, die aufgezeigt werden, wenn sie nicht sicherheitsrelevante Bereiche tangieren. Es müsse allerdings auch berücksichtigt werden, dass es sehr unterschiedliche Anforderungen gebe. Im gleichen Maße wie eine Beschleunigung des ÖPNV gefordert werde, werde dann z.B. auf der B 9 eine „Grüne Welle“ für den Individualverkehr erwartet. Unterschiedliche Anforderungen seien manchmal nicht miteinander vereinbar.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, bedankte sich der Vorsitzende für den Vortrag und die Beantwortung der Fragen.