

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn, wies darauf hin, dass auf politischen Wunsch zu diesem Thema sowohl Vertreter der SWB als auch der KVB eingeladen worden seien und brachte gleichzeitig seinen Unmut darüber Ausdruck, dass heute kein Vertreter der SWB anwesend sei.

Herr Wiesner, Leiter des Bonner Dezernates Planung, Umwelt, Verkehr, gab bekannt, dass auch er erst heute kurz vor der Sitzung darüber informiert worden sei, dass Frau Franken erkrankt sei und insofern das Konzept der SWB zur Verbesserung der Betriebsqualität der Stadtbahnlinien heute nicht vorgestellt werden könne.

Abg. Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises, machte deutlich, dass nicht zuletzt massive Bürgerbeschwerden im November des letzten Jahres dazu geführt haben, dass nicht nur die Politik, sondern auch der Landrat und der Oberbürgermeister die Geschäftsführungen der Verkehrsbetriebe dazu aufgefordert haben, die Missstände in der ersten Gemeinschaftssitzung 2020 zu erklären und Vorschläge zur Verbesserung der Betriebsqualität der Stadtbahnlinien vorzustellen. Ein Nichterscheinen könne er nicht akzeptieren. Er habe sich deshalb mit dem Vorsitzenden des Bonner Ausschusses darauf verständigt, am 11.03.2020, um 17.00 Uhr, eine gemeinsame Sondersitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis einzuberufen, um damit den Stadtwerken nochmals die Möglichkeit zu geben, ihr Konzept zur Verbesserung der Betriebsqualität vorzustellen.

Stv. Moll bekräftigte die Ausführungen der beiden Vorsitzenden und schloss sich dem Vorschlag an, vor der regulären Sitzung des Bonner Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz am 11.03.2020 (18.00 Uhr) eine gemeinsame Sitzung mit dem Rhein-Sieg-Kreis um 17.00 Uhr vorzuschalten.

Auch bei den übrigen Ausschuss-Mitgliedern bestand **Einvernehmen** über den Vorschlag.

Im Anschluss stellte Herr Höhn, Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement der KVB, die „Qualitätsoffensive Stadtbahn“ (Linien 16 und 18) der Kölner Verkehrsbetriebe AG vor.

Die wesentlichen Gründe für die Ausfälle und Verspätungen der Stadtbahnlinien 16 und 18 sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen können der als **Anlage 6** der Niederschrift beigefügten Präsentation entnommen werden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, dankte Herrn Höhn für die Ausführungen und nahm noch einmal Bezug auf die Folie 2 der Präsentation. Dort sei dargestellt, dass es im 4. Quartal 2019 verstärkt zu Ausfällen auf den Linien 16 und 18 gekommen sei. Im Januar 2020 seien dagegen die Ausfälle rückläufig gewesen. Er erkundigte sich, wie die aktuelle Entwicklung aussehe.

Herr Höhn antwortete, in der ersten Februarhälfte habe sich die positive Entwicklung fortgesetzt, zumindest was die KVB-Fahrten auf diesen Linien betreffe.

SkB Schroerlücke stellte fest, die dargestellten Zahlen geben Grund zur Hoffnung. Da die Linien 16 und 18 sowohl von der KVB als auch von der SWB gefahren werden, fragte er nach, wie sich die dargestellten Ausfallquoten auf die beiden Verkehrsbetriebe verteilen. Darüber hinaus wollte er wissen, ob es bei der KVB ein Projekt „Zweiterstellung der Bahnen“ gebe, oder ob sich dieses nicht lohne.

Abg. Krauß machte deutlich, dass sich der Unmut nicht gegen die Erkrankung der SWB-Kollegin

richte, sondern dagegen, dass trotz der massiven Ausfälle in der Vergangenheit, die zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen und Bürgerbeschwerden geführt hätten, kein Ansprechpartner der SWB zur Verfügung stehe, um die Situation und ggf. Handlungsmaßnahmen zu besprechen.

In der Folie 2 der Präsentation von Herrn Höhn fehle die Angabe der prozentualen Ausfälle aufgrund technischer Störungen. Er bitte, die Zahl zu ergänzen und die Präsentation den Ausschuss-Mitgliedern zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus interessiere ihn, ob die KVB bei personalbedingten Ausfällen eher die „Kurz- als die Langläufer“ ausfallen lasse. Er erkundigte sich, wie die KVB die Kundeninformation einschätze. Er wisse, dass die dynamischen Schriftanzeiger bei der Linie 18 noch nicht an allen Stationen vorhanden seien. Bevor diese nicht überall installiert seien und einwandfrei funktionieren, müsse sich der Kunde auf die Durchsagen verlassen können. Hierüber gebe es aber immer noch sehr häufig Beschwerden. Abschließend fragte er nach, ob die Abfahrtszeiten noch etwas verbessert werden könnten und inwieweit die KVB die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Vorgebirgsbahn unterstütze.

Abg. Tendler bat darum, etwas genauer darzustellen, wie die Ausfälle kompensiert werden sollen. Was werde z.B. gegen die personalbedingten Ausfälle unternommen? Welche Personalreserven werden vorgehalten? Habe die KVB Schwierigkeiten, Personal zu bekommen?

Herr Höhn stellte klar, für die genannten Ausfallquoten seien nur Fahrten der KVB ausgewertet worden. Er gehe davon aus, dass die SWB ihre Ausfälle und Verspätungen auf den Linien 16 und 18 gesondert darstellen werde. Da die Bonner Fahrten für die KVB im System einsehbar seien, könne er aber sagen, dass sich die Zahlen der SWB-Fahrten ähnlich darstellen. Zum Thema „Zweiterstellung von Bahnen“ bestätigte er, auch bei der KVB sei eine Fahrzeugserie grunderneuert worden. Bevor die Entscheidung Grunderneuerung oder Austausch getroffen werde, müsse der Zustand der Fahrzeuge genau untersucht werden. Erst danach könne dann beurteilt werden, welche Maßnahme wirtschaftlich und zeitlich sinnvoll sei. Auch nach den Erfahrungen der KVB werde der ursprünglich kalkulierte Zeitbedarf für die Grunderneuerung überschritten. Die nächste Fahrzeuggeneration werde bei der KVB nicht grundsaniert, sondern ausgetauscht.

Zu den Fragen von Herrn Abg. Krauß äußerte er, wenn morgens vor der Ausfahrt der Bahnen personalbedingte Ausfälle bekannt werden, würde man eher „Kurz- als Langläufer“ ausfallen lassen. Häufig werde aber erst auf der Strecke festgestellt, dass ein Fahrzeug aufgrund eines Defektes oder einer Fahrererkrankung nicht weiterfahren könne. Das Thema „Kundeninformation“ beschäftige auch die KVB intensiv. Zusammen mit der HGK arbeite man daran, die digitalen Schriftenanzeiger zu erneuern bzw. neu aufzustellen. Auch das im Hintergrund laufende ITCS-System soll vollständig erneuert werden. Das werde zwar einige Zeit in Anspruch nehmen, weil die komplette Infrastruktur auf der Leitstelle und in den Fahrzeugen ausgetauscht werden müsse. Damit würden dann auch die Möglichkeiten für die Kundeninformation deutlich verbessert. Die Abfahrtszeiten werden regelmäßig mit den Bonner Kollegen überprüft und diskutiert. Die Schwierigkeit sei, dass die Fahrplantrassen begrenzt seien. Selbstverständlich unterstütze die KVB den zweigleisigen Ausbau der Strecke, da dies auch eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität zur Folge hätte. Dann könne man sich auch mit den Aufgabenträgern über Taktverdichtungen unterhalten.

Zur Frage nach der Kompensation für die personalbedingten Ausfälle bestätigte er, dass auch die KVB Personalreserven vorhalte. Mit der Entscheidung in 2019, die Ausbildung von Fahrern in der Fahrschule zu verdoppeln, wolle man auch der altersbedingten Fluktuation begegnen (Der Renteneintritt der geburtenstarken Jahrgänge stehe bevor.). Es werde auch immer schwieriger, Personal zu finden. Deshalb müsse man bei der Personalauswahl Abstriche machen, was in der

Konsequenz dazu führe, dass die Fahrerausbildung viel häufiger abgebrochen werde oder die Fahrer kurz nach der Ausbildung den Betrieb wieder verlassen. Auch deshalb erhöhe die KVB die Ausbildungszahlen. Bisher werden alle zur Verfügung stehenden Ausbildungsplätze auch genutzt. In 2019 wurden ca. 180 Fahrer ausgebildet.

AM Wiedemann erkundigte sich, ob sich die dargestellten Ausfallquoten auf Fahrten oder Kurse beziehen.

SkB Kurth fragte nach, wann mit dem zweigleisigen Ausbau zu rechnen sei.

Stv. Beu äußerte, die Stadtbahnfahrzeuge der Linien 16 und 18 fahren sowohl auf dem Stadtgebiet Köln als auch auf dem Stadtgebiet Bonn, seien also grundsätzlich untereinander austauschbar. Bei der Zweiterstellung der Fahrzeuge habe die KVB dennoch ihre Fahrzeuge ganz anders ausgestattet als die SWB. Auch bei der Ausschreibung für neue Fahrzeuge trete man bisher nicht gemeinsam auf. Nach seiner Auffassung sollten benachbarte Unternehmen möglichst versuchen, Synergieeffekte zu nutzen und die Vernetzung der beiden Verkehrsunternehmen zu verbessern.

SkB Schroerlücke wollte ergänzend wissen, ob es Vereinbarungen gebe, nach denen sich KVB und SWB bei längerfristigem Fahrzeug- und/oder Personalausfall gegenseitig unterstützen. Darüber hinaus bat er darum, die Präsentation der SWB vorab dem Protokoll beizufügen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, erkundigte sich nach der Werkstattquote, das heißt, wieviel einsetzbare Fahrzeuge befinden sich durchschnittlich in der Werkstatt. Zusätzlich fragte er nach, ob es vorkomme, dass das von der SWB und KVB ausgebildete Fahrpersonal gegenseitig abgeworben werde.

Herr Höhn antwortete auf die gestellten Fragen:

Die dargestellte Ausfallquote beziehe sich auf Fahrplanfahrten, nicht auf Kurse. Bei einer dichten Taktfolge und einer hohen Nachfrage wirken sich die eingleisigen Abschnitte natürlich negativ auf die Qualität aus. Das könne man täglich auf der Linie 18 beobachten. Der vor drei Jahren fertiggestellte zweigleisige Ausbau in Brühl könne nur ein erster Schritt sein. Problem bei einem Infrastrukturausbau seien weder die Finanzierung noch das Bauen, sondern vielmehr die langfristigen Planungsprozesse (Bürgerbeteiligungen, Umweltbelange etc.). Hier müsse auf den Gesetzgeber eingewirkt werden, um Planungsbeschleunigungsprozesse in Gang zu setzen. Bei der Fahrzeugbestellung arbeite man sehr wohl zusammen. In der Vergangenheit seien auch schon Hochflurfahrzeuge gemeinsam mit der SWB beschafft worden. Bei der jetzt anstehenden Auslieferung von Fahrzeugen habe die KVB mit der „Düsseldorfer Rheinbahn“ zusammengearbeitet. Im Moment werde eine Ausschreibung für weitere Fahrzeugbeschaffungen vorbereitet. Er werde aus der heutigen Sitzung mitnehmen, dass man sich noch einmal mit der SWB abstimme, ob hierbei eine Zusammenarbeit möglich sei. Die unterschiedliche Grunderneuerung bei den Fahrzeugen sei sicherlich auch dem geschuldet, dass unterschiedliche Anforderungen durch den Aufgabenträger definiert wurden. Vereinbarungen zwischen Köln und Bonn zur gegenseitigen Unterstützung bei Großveranstaltungen und anderen planbaren Engpässen seien üblich. Im Regelbetrieb bestehe aber das Problem, dass die Engpässe oftmals bei SWB und KVB gleichzeitig auftreten. Die Werkstattquote (Fahrzeugreserve) liege bei 15 %.

Das Thema „Abwerbung von Fahrpersonal“ sei hauptsächlich beim Busverkehr bekannt. Die DB werbe sehr intensiv auf Plakaten um Lokführer, zum Teil auch mit Wechselprämien. Er habe aber nicht den Eindruck, dass hierdurch viele Stadtbahnfahrer motiviert werden, auf die „große Bahn“ umzusteigen. Eine Abwerbung zwischen Köln und Bonn sei eher der Ausnahmefall.