

Aktive Bürger Bornheim

Taktverdichtung Linie 16 – Stellungnahme zur Sendung des WDR



Hersel: L300 / L118: Rückstau in Richtung Moselstraße

Die ABB wurde vom WDR zu einem Ortstermin an der Schranke der Linie 16 in Hersel zum Thema Taktverdichtung eingeladen. Wir sind dieser Einladung gefolgt und haben vor laufender Kamera die Position der ABB zum Thema Taktverdichtung vorgetragen. Zu der am 04. Oktober 2019 ausgestrahlten Sendung möchten wir deshalb öffentlich und schriftlich wie folgt Stellung nehmen:

Der WDR hat die vorgetragene Stellungnahme massiv gekürzt. Die beim Ortstermin live vorgetragene inhaltliche Kritik an der Taktverdichtung, so wie sie jetzt vor Ort deutlich sichtbar ist, ist durch die erfolgte Kürzung komplett abhanden gekommen. Die in der Sendung verbliebene Aussage wirkt dadurch auf die Zuschauer als unbegründet. Leider wurde in der Sendung der Name und die Funktion der Vortragenden Person der ABB (Paul Breuer, 1. Vorsitzender der ABB, Ratsmitglied) im Gegensatz zu den Vertretern von CDU und den Grünen nicht eingeblendet. Das alles ist sehr bedauerlich und entspricht nicht einer ausgewogenen Berichterstattung.

Der Rückstau auf der L300 und der L118 hat sich durch die Taktverdichtung von Roisdorf/Autobahn in Richtung Hersel am frühen Morgen zum Zeitpunkt der Dreharbeiten gegenüber der Zeit vor der Taktverdichtung nicht wesentlich vergrößert, weil nach negativen Erfahrungen viele Autofahrer die Kreuzung L300 / L118 durch Umwegfahrten meiden. Man kann dies sehr deutlich am zunehmenden Verkehr über den Uedorfer Weg sehen. Dort wurden vom WDR keine Aufnahmen gemacht. Erzwungene Umwegfahrten führen jedoch zu verstärkter Umweltbelastung. Der weitaus längere Rückstau ist aber in der Hauptverkehrszeit in den Abendstunden zu beobachten. Aktuell kann man den Rückstau von der Schranke in Hersel bis zurück an die Autobahnauffahrt in der Nähe des Gewerbegebietes beobachten.



Hersel L118: Richtung Roisdorf, Rückstau bis zur Autobahn

Durch die Befragung eines Fahrzeugführers der Linie 16 wurde unsere Beobachtungen bestätigt, dass sich durch die Taktverdichtung keine Steigerung der Fahrgastanzahl eingestellt hat. Die Fahrgäste werden lediglich auf zusätzliche Bahnen verteilt. Dadurch sind mehr freie Sitzplätze entstanden.

Durch die bei der Linie 16 üblichen Verspätungen kommt es häufig vor, dass Bahnen nicht wie geplant im 10 Minuten Takt fahren, sondern die nächste Bahn in die gleiche Richtung schon nach 3 bis 5 Minuten kommt (Foto Anzeigetafel, siehe Internet ABB). Die erste einfahrende Bahn ist dann normal ausgelastet. Die zweite Bahn ist dann logischerweise fast leer.

Ein Pendler / Autofahrer steigt nicht deshalb auf die öffentlichen Verkehrsmittel um, weil diese kürzer getaktet werden. Ein Umstieg erfolgt nur dann, wenn der Zeitaufwand von der Wohnung bis zum Arbeitsplatz und zurück erträglich ist und es eine Verbindung, notfalls auch durch mehrmaliges Umsteigen in die Nähe des Arbeitsplatzes, gibt. Diese Voraussetzungen treffen für die überwiegende Zahl der Berufstätigen jedoch nicht zu. Folglich kann diese Gruppe von

Autofahrern auch nicht auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Aus diesen Gründen wird der Individualverkehr auch nicht wesentlich abnehmen. Die regelmäßig steigenden Fahrpreise tragen auch nicht zu einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bei.



Hersel L118: Blick in Richtung Schranke

Konkret auf die Linie 16 am Knotenpunkt Hersel bezogen und unter Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten und den angeführten Kritikpunkten, die man vor Ort unschwer feststellen kann (zusätzliche Betriebskosten von 96.500 €/Jahr, keine Zunahme der Benutzer, gleichbleibender Autoverkehr, Umwegfahrten etc.), ist diese Maßnahme nicht angemessen. Für die Stadt Wesseling fallen weitere 158.000 €/Jahr an. Bei der Stadt Bonn werden gemäß der Wesseling Vorlage weitere 411.000 €/Jahr aufgewendet. Diese Taktverdichtung mag politisch oder ideologisch begründet sein, wenn

der Aufwand aber groß ist (665.500 €/Jahr), die erwünschte Auswirkung nicht eintritt bzw. nicht eintreten kann, dann ist das verrückt.

Ein Nahverkehrsunternehmen arbeitet in der Regel mit Verlusten, die dann über Fahrpreiserhöhungen bzw. über städtische Zuschüsse aufgefangen werden. Jene Benutzer der Linie 16, die sich über den zusätzlichen Komfort kürzerer Takte freuen, sollten sich nicht wundern, wenn im nächsten Jahr die Zeche über die unvermeidbare Fahrpreiserhöhung wieder eingetrieben wird.



Hersel L118: Mittelteil Rückstau

Aus diesen Gründen ist die Maßnahme der Taktverdichtung der Linie 16 zu diesem Zeitpunkt weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Es entsteht der Eindruck dass man auch in Bornheim auf „grüne Züge“ aufspringt, nur um dem Zuspruch vieler Wähler zur Partei der Grünen irgend etwas entgegen setzen zu können.

Parteien die auf „grüne Züge“ aufspringen, sollten sich nicht wundern, wenn sie nach der nächsten Wahl am falschen Bahnhof stranden. Die letzten Wahlergebnisse zeigen es mehr als deutlich. Gelernt haben die etablierten Parteien auch in Bornheim daraus nichts.

Die ABB hat grundsätzlich kein Problem mit dem Ausbau des öffentlichen Personenverkehr. Da wo es notwendig und sinnvoll ist, muss der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden! Es ist jedoch nicht sinnvoll den öffentlichen Nahverkehr gegen die Autofahrer/Pendler auszuspielen. Eine wirksame Verkehrspolitik muss alle Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigen. Das ist am Knotenpunkt der L300 / L118 in Hersel nicht erfolgt. Deshalb haben wir seinerzeit gegen diese Taktverdichtung gestimmt. Die richtige Reihenfolge hätte sein müssen, zuerst Tieferlegung der Linie 16, dann erst die Taktverdichtung und nicht umgekehrt. Die „grüne“ Strategie, dem Autofahrer das Autofahren durch höhere Benzinpriese, CO2 Steuer, „lenkende“ Ampelphasen, Durchfahrverbote etc. zu vermiesen und ihn damit zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nötigen, tragen wir von der ABB nicht mit. **PS:** Belege und Verlinkungen siehe Internet.

Besuchen Sie unsere Internetseite: <http://www.aktivebuergerbornheim.de>

Melden Sie sich unter der E-Mail: bornheimer123@yahoo.de zum Bezug des ABB-Newsletters an.