

Ausbau des Mittelwegs als Interimslösung?

CDU, FDP und UWG bringen neuen Vorschlag zur Entlastung der Herseler Bahnkreuzung ins Spiel

VON VON SONJA WEBER

BORNHEIM. In der Diskussion um den Stau-Knotenpunkt an der Herseler Bahnhaltestelle haben CDU, UWG und FDP eine Alternative ins Spiel gebracht. Diese stellte Ratschherr Rüdiger Prinz im Stadtentwicklungsausschuss vor. Wie er erklärte, soll der Verkehr über den noch auszubauenden Mittelweg entlang der Kiesgrube und dann zwischen Buschdorf und Hersel auf einer neuen Trasse über die Bahnlinie auf die L 300 geführt werden. Einen exakten Trassenvorschlag machte er nicht. Dieser müsse sich aus dem Planungsverfahren ergeben. Ziel ist es, die Kreuzung L 118/L 300 zu entlasten.

Nach Vorstellung der Fraktionen könnten Autos und Lastwagen über den zu einer zweispurigen Straße ausgebauten Mittelweg kurz vor der Bahnlinie auf die



Der schmale Mittelweg an der Kiesgrube Hersel könnte ausgebaut werden und damit den Bahnübergang Hersel entlasten.

FOTO: HANS-PETER FUSS

vor der Bonner Stadtzentrale auf die L 300 geleitet werden und müssten nicht mehr den Knotenpunkt am Herseler Bahnhof passieren.

Hintergrund des Vorstoßes in Sachen Bahnkreuzung ist die geplante Taktverdichtung der Linie 16 im Jahr 2019, die der Bornheimer Rat im Juli mit einer Gegenstimme von Paul Breuer (ABB) beschlossen hatte. Die Schließung der Schranken im Zehn-Minuten-Takt lässt im Berufsverkehr – auch mit Blick auf weitere Großbaumaßnahmen in der Region – einen Verkehrskollaps an der Kreuzung von L 118 und L 300 befürchten.

Eine Lösung des Verkehrsproblems am Herseler Knotenpunkt könnte in einer Auflösung der Bahnkreuzung – sprich: Unterführung oder Brücke – erreicht werden. Der Bornheimer Rat hatte die Verwaltung beauftragt, diese Vorschläge bei den Bausträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW und Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) anzulegen.

Die Stellungnahmen standen nun im Stadtentwicklungsausschuss auf der Tagesordnung. Der Landesbetrieb Straßenbau weist auf die Langwierigkeit von Absprachen zwischen Bausträgern insbesondere bei Finanzierungsfragen hin. Die Rede ist von Jahr-

zehnten. Die Kosten werden auf 15 bis 25 Millionen geschätzt. Doch so lange will die Bornheimer Politik nicht warten. „Unser Fernziel ist weiterhin der komplette Umbau der Kreuzung am Bahnhof Hersel“, erklärte Rüdiger Prinz. „Da wir aber auch mittelfristig eine Lösung brauchen, schlagen wir die Alternative im Süden vor.“

Der Antrag von CDU, FDP und UWG wurde nicht nur zum Beschluss im Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt. Er richtet sich als Resolution auch an das Land NRW, die örtlichen Landtagsabgeordneten und die Betreiber und Eigentümer der Bahnlinie. „Als Stadt sind uns bei einer Kreuzung von Landstraßen mit einer Bahnlinie formal die Hände gebunden. Wir wollen durch den Antrag aber dennoch Druck machen, denn die Situation am Bahnhof Hersel ist eines der drängendsten Verkehrsprobleme in der Stadt“, so UWG-Fraktionschef Hans-Gerd Feldenkirchen. SPD-Ratsherr Frank W. Krüger: „Es nützt nichts, den Kopf in den Sand zu stecken. Wir müssen handeln, und zwar sofort.“

Kritisch äußerte sich Markus Hochgartz (Grüne): „Es ist nicht gut, zum jetzigen Zeitpunkt bereits Ausschlusskriterien zu schaf-



fen.“ Wenn erst einmal eine Straße gebaut sei, werde es schwer, auch noch die Auflösung der Kreuzung durchzubekommen.

„Ich habe Sorge, dass wir mit dieser Lösung Fakten schaffen, die

uns später auf die Füße fallen“, sagte Hochgartz. Zusätzlich gab er die Nähe des Mittelweges zum Grünen C zu bedenken.

Paul Breuer (ABB) konnte dem neuen Vorstoß ebenfalls nichts ab-

gewinnen. Er schlug als kurzfristige Lösung eine Verbesserung der Ampelschaltung sowie eine Verlängerung der Rechts- und Linksabbiegerspuren vor. „Sie wollen Druck machen, rufen bei den Verantwortlichen aber ein Schmunzeln und bei den Bürgern Kopfschütteln hervor“, sagte Breuer.

Wilfried Hanft (SPD) konterte, die Verbesserung der Ampelschaltung sei eine „Marginalie“, die den Bürgern nicht als Problemlösung verkauft werden könne. Außer Frage stehe, dass eine Erneuerung der Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage unumgänglich sei. Da es keine Ersatzteile mehr für die alte Technik gibt, könnte ein Ausfall zu einer Vollsperrung für den Straßenverkehr über einen längeren Zeitraum führen.

In Bezug auf eine Interimslösung votierten die Ratsmitglieder einstimmig dafür, dass die Verwaltung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Entscheidungsträgern im Landtag eine zusätzliche Planung verhandeln soll. Dem Vorschlag, dass dabei eine Routenführung südwärts des Mittelweges und Verhandlungen aufgenommen werden sollen, wurde bei drei Gegenstimmen von Grünen und ABB zugestimmt.