SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

# Berliner Straßenbau: Autogerecht wie bisher?

aus SIGNAL 06/1989 (Juli 1989), Seite 6 (Artikel-Nr: 10001147)

Thomas Knauf, Freier Journalist

Vorbildlich: Auf den Südwestkorso gibt es einen Fahrradstreifen und ein Haltestellenkap. Doch entgegen der Koalitionsvereinbarung von SPD und AL sollen solche Lösungen nach dem Willen der Verkehrsverwaltung die Ausnahme bleiben. Noch immer plant man dort neue Radwege zulasten der Gehwege. (Foto: M. Horth)

Gut hundert Tage nach dem rot-grünen Regierungsaufbruch hat sich bei den Verkehrsplanern der Umweltverwaltung der Eindruck verdichtet, daß ihre Kollegen im Hause des SPD-Verkehrssenators Wagner offen die Koalitionsvereinbarungen torpedieren. Die vom CDU-Verkerssenator Wronski übernommenen Leitungsbeamten unterstützen ganz im alten Stil bezirkliche Planungen, neue Autostellplätze zu Lasten von Gehwegen zu schaffen. Daneben wird ausweislich vorliegender Protokolle in den zur Zeit laufenden Abstimmungsgesprächen über die ab 1991 vorgesehenen Straßenneubauten in den Berliner Bezirken weiter der Bau von Radwegen auf Bürgersteigen befürwortet. Ferner hintertreiben die Beamten Wagners die vorgeschlagene Schaffung von Überquerungshilfen für Fußgänger in Form von sogenannten Gehwegnasen oder Mitte ein an denjenigen Hauptverkehrsstraßen, bei denen Busspuren vorhanden oder angedacht sind.

"Während Wronski diese Haltung mit dem notwendigen Vorrang für den Wirtschafts- und Individualverkehr begründete, wird die gleiche Planung jetzt unter dem Zeichen des Vorrangs für den öffentlichen Nahverkehrs verkauft», heißt es verärgert aus der Umweltverwaltung, Indes wolle man auf den zutage getretenen Konfliktfeldern Härte demonstrieren und, statt klein beizugeben, sich lieber überstimmen lassen. Die Umweltsenatorin Schreyer bzw. ihr Staatssekretär Groth wollten sich keinesfalls vorwerfen lassen, daß mit ihrer Zustimmung noch 1991 Radwege auf Bürgersteigen angelegt werden.

Wenn entsprechend breite Gehsteige vorhanden sind, sollen nach Auffassung der Verkehrsverwaltung Radwege "grundsätzlich" dort Platz finden. Die Umweltverwaltung verweist jedoch auf das Koalitionspapier. Dort steht eindeutig: "Grundsätzlich soll auf den weiteren Radwegebau auf Fußgänger/innen/wegen verzichtet werden und Velorouten auf der Fahrbahn angelegt werden". Und weiter: «Es besteht Einvernehmen, keine Reduzierun von Fußwegbreiten außer zum Zwecke der Wohnumfeldverbesserung vorzunehmen." Der Dissenz in dieser Frage ergab sich gleich bei mehreren Straßenbauvorhaben quer durch die Bezirke.

Von der Umweltverwaltung als markante Beispiele genannt werden Investitionsplanungen für die Drontheimer Straße (Wedding), die Cauerstraße (Charlottenburg), die Marienfelder Allee (Tempelhof) sowie den Töpchiner Weg und die Gerlinger Straße in Neukölln. Besonders kritikwürdig erscheint dabei die Planung zum Neubau der Drontheimer Straße, für die stolze 2,65 Millionen DM veranschlagt sind.

Auf der westlichen Seite der Drontheimer Straße soll mit Unterstützung der Verkehrsverwaltung ein 4,50 m tiefer Senkrechtparkhafen mit 56 Stellplätzen zu Lasten der Gehwege angelegt werden. Ebenfalls auf Kosten der vorhandenen Gehwege schlug die Verwaltung einen konventionellen Radweg vor (Breite immerhin 1,20 m statt des Normmaßes von nur 1,00 m). Den Wunsch der Umweltbehörde, wie in der Wollankstraße Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und Längsparken vorzusehen, lehnte die Verkehrsverwaltung zusammen mit anderen "Bedarfsträgern" und der IHK

ab. Das Standardargument: Eine bei dieser Lösung verbleibende Fahrgassenbreite von 7 m sei zu schmal, da in der Drontheimer Straße starker Zulieferverkehr sei, die Straße von einer Autobuslinie befahren werde und sich außerdem durch den Lkw Verkehr nach Reinickendorf "große Stauräume" bilden würden.

Aber auch die ansonsten in dieser Frage immer noch gegen die Radlerverbände argumentierende Bauverwaltung plädierte für die Radfahrstreifen. Zwischenergebnis: Das Weddinger Tiefbauamt will seinen Planungsentwurf überarbeiten.

Zusammen mit der Polizei verwarf die Verwaltung Senator Wagners auch die Anregung, im Bereich von BVG-Haltestellen Kaps zu bauen. Die Haltestellen befänden sich in Einmündungsbereichen anderer Straßen, so die Begründung. Kämen hier fußgänger- und behindertenfreundliche Gehwegvorstreckungen hin, würden abbiegende Fahrzeuge den automobilen Geradeausvekehr zu stark behindern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001147.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten