

Umbau der Berliner Allee eingedampft – Protest in Weißensee

Thomas Schubert

Berlin. Fünf Jahre nach den ersten Forderungen nach breiten Radwegen, Fußgängerquerungen und Tempo 30 auf der Berliner Allee droht das Verkehrswendeprojekt in Weißensee zu scheitern. Jetzt wird bekannt: Bei der Sanierung der stark befahrenen Magistrale im nächsten Jahr will die Senatsverkehrsverwaltung den jetzigen Querschnitt des Straßenraums im Wesentlichen beibehalten – anders als von einer Anwohnerinitiative gefordert. Bei der heutigen Aufteilung der Flächen hat der Autoverkehr auf beiden Seiten der Straßenbahn-Trasse pro Fahrtrichtung jeweils zwei Spuren und einen Parkstreifen. Ein Fahrradstreifen auf der Straße oder dem Bürgersteig? Nicht existent. Schlimmstenfalls müssen Radfahrer auch künftig auf eine eigene, breite Spur verzichten.

Erklärungen des Staatssekretärs Ingmar Streese auf Anfrage des SPD-Abgeordneten Tino Schopf zeigen: Für eine Neuaufteilung der Berliner Allee mit Radspuren fehlt der Platz. Denn das Verkehrsaufkommen mit über 35.000 pro Tag steigt – auch wegen großen Wohnungsbauprojekten in Pankow – so stark an, dass die zentrale Verkehrsader von Weißensee nicht auf eine der beiden Auto-Fahrspuren pro Richtung verzichten kann. [Die lang erwartete Studie zur Prüfung von Lösungen für den Radverkehr](#) wird gar nicht erst gestartet.

Umbau der Berliner Allee in Weißensee muss Mobilitätsgesetz entsprechen

„Anlässlich eines Ortstermins wurde festgestellt, dass eine Machbarkeitsstudie für die Berliner Allee mangels Alternativen zum Querschnitt nicht zielführend ist“, schreibt Streese auf Anfrage von Schopf zur für Mitte 2021 geplanten Generalsanierung. Stattdessen soll eine „verkehrliche Untersuchungen“ genügen, und die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße „im Bestand“ durchgeführt werden. Dabei sollen die heutigen Borde beibehalten bleiben. Inwieweit damit ein „Neugestaltung des gesamten Straßenraumes“, den SPD-Mann Schopf noch einmal einfordert, möglich ist, sollen weitere Planungen ergeben. Auch ein Zeitschiene für die Gesamtmaßnahme will die Verkehrsverwaltung auf Nachfrage von Schopf nicht nennen.

Der nennt solche Aussagen eine „Katastrophe und Bankrotterklärung“. In dem Moment, wo man die heutigen Borde und Gleisführungen beibehalten will, gebe es kaum Verbesserungsmöglichkeiten im Sinne der Radfahrer und Passanten. „Mangels Alternativen wird die bestehende Aufteilung der Fahrbahnen zementiert: Je zwei durchgehende Kfz-Spuren pro Richtung und keine Radwege“, interpretiert Schopf die abgespeckte Planung. Anforderungen des Mobilitätsgesetzes, ausreichend breite und dadurch sichere Radwege einzurichten, seien so kaum zu erfüllen, befürchtet er.

Das sieht Staatssekretär Streese anders. Er hält es für möglich, auch bei einer bloßen grundhaften Sanierung ohne große Neuaufteilung der Flächen ans Ziel zu kommen. „Grundlegendes Ziel für die Neugestaltung des Straßenraumes ist die Belange aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Umweltverbundes angemessen zu berücksichtigen“, betont Streese. Die Grundsätze des Berliner Mobilitätsgesetzes kämen bei der grundhaften Erneuerung der Berliner Allee zur Anwendung. In dem Gesetz ist festgeschrieben, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen einzurichten sind. Damit auch an der Berliner Allee.

Fahrradfeindliche Berliner Allee: „Wer dort nicht ahnungslos reinfährt, meidet sie“

[Aus Sicht der Bürgerinitiative „Aktion Berliner Allee“ ist das schwer vorstellbar](#) und steht im Widerspruch zur Aussage, der jetzige Querschnitt sei alternativlos. Hier verweist man darauf, dass in der nun gestrichenen Machbarkeitsstudie verschiedene fahrradfreundliche Umbauvarianten und

ihre Auswirkungen geprüft werden sollten. „Fünf Jahre werden wir hingehalten und dann gibt es nicht einmal eine Studie. Man könnte das als Skandal bezeichnen“, sagt eine Initiativen-Sprecherin Gudrun Holtz. In einer Stellungnahme bezeichnet die Initiative die Beibehaltung der Straßenborde als eine „unnötige und willkürliche Entscheidung“, die Zielen der Verkehrswende gefährdet. Holtz weist auf tägliche Gefahren für Radfahrer hin und sagt zur Situation auf der Berliner Allee „Wer dort nicht ahnungslos reinfährt, meidet sie. Es gibt zwischen Gürtelstraße und Rennbahnstraße keinerlei Radverkehrsanlagen und starken Kfz-Verkehr.“

Deutliche Kritik für die eingedampften Pläne ohne Machbarkeitsstudie übt auch die Verkehrswende-Initiative Changing Cities – sie schließt sich der Sichtweise der Anwohner an. „Offenbar versucht die Verkehrsverwaltung hier, mit Gleis- und Fahrbahnerneuerung einfach den Status quo für die nächsten Jahrzehnte zu zementieren, statt die lange versprochenen Abwägung zwischen Verkehr und Lebensqualität der Menschen in der Stadt zu starten“, sagt Sprecher Tobias Kraudzun, der auch das Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow vertritt. „Wir fordern, schnellstmöglich Umplanungen einzuleiten, um die Widersprüche zu den erklärten Zielen aufzulösen. Beispiele wie die Oberbaumbrücke dürfen sich nicht wiederholen“, erklärt Kraudzun mit Verweis auf einen Fall in Friedrichshain-Kreuzberg.

Bei Sanierungsarbeiten der Fahrbahnen auf der Oberbaumbrücke war zunächst ein Radweg entstanden, der aus Sicht von Kritikern viel zu schmal ausfiel. Erst nach Beschwerden und Klageandrohungen besserte die Verkehrsverwaltung nach – [und kündigte an, die Spuren zum Schutz der Radfahrer um einen Meter zu verbreitern](#).

Pankower SPD-Politiker sieht für Berliner Allee drei Optionen

In Weißensee sollte es nicht dazu kommen, dass man die Straße saniert und dann das Ergebnis nachträglich anpassen muss, meint Tino Schopf. Er hält im Fall der Berliner Allee anhand der neuen Aussagen der Verkehrsverwaltung drei Möglichkeiten für denkbar. Entweder bleibe es wie bisher bei einer Straßenaufteilung ohne Radwege und Fußgängerquerungen, mit der Schaltung einer „grünen Welle“, um „die gewaltigen Kfz-Mengen“ zu bewältigen. Oder man könnte als zweite Variante Radspuren einrichten, indem man die Eigentrasse der Straßenbahn aufgibt, dadurch Platz für Radfahrer gewinnt und die Tram „in die Autoflut schickt“. Oder man könne sich drittens doch noch auf einen Beschluss der Pankower Bezirksverordneten besinnen. Er sieht die Streichung jeweils einer Autospur zugunsten des Radverkehrs vor, dazu eine ÖPNV-Eigentrasse und Fußgängerquerungen. Dann wird die Frage sein, wie Weißensee die Masse der Autofahrten künftig verkraften soll.