

Karl-Marx-Straße: Auf diesen neuen Radwegen kann niemand fahren

Von Philippe Debionne | Peter Neumann | Eric Richard | 08.05.18, 07:11 Uhr



Die Radlerspuren in der Karl-Marx-Straße sind zugeparkt.
Foto: eric Richard

Hell leuchten die neuen Markierungen auf dem Asphalt der Karl-Marx-Straße. Für viel Geld ist ein weiterer Teil der Neuköllner Einkaufsmeile umgebaut worden, und dabei wurden auf beiden Seiten Radlerspuren geschaffen. Doch weil sie meist zugeparkt sind, nützen sie den Radfahrern so gut wie nichts. „Die jetzige Situation für Radfahrende auf der Karl-Marx-Straße ist blanker Hohn“, sagt Saskia Ellenbeck vom Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln. Die Straße ist kein Einzelfall. Auch anderswo in Berlin werden Radfahrer immer wieder zu riskanten Ausweichmanövern gezwungen.

Zwei statt wie vorher vier Spuren für Autofahrer, Radstreifen und Lieferzonen: Seit Jahren sind Bauarbeiter damit beschäftigt, der Neuköllner Hauptverkehrsstraße ein neues Gesicht zu geben. Jüngst gab Bezirksbürgermeister Martin Hikel (SPD) ein weiteres Teilstück frei, zwischen Briese- und Uthmannstraße. „Erhöhte Sicherheit bieten die getrennten Rad- und Autospuren“, hieß es.

Polizei scheint machtlos zu sein

Doch schneller, stressfreier oder gar sicherer ist hier für Radfahrer überhaupt nichts geworden – im Gegenteil. Denn die frisch markierten Radlerspuren werden von unzähligen Autofahrern rücksichtslos als Parkplätze genutzt. Die Folge: Ausweich- und Bremsmanöver, quietschende Reifen, lautstarke Streits zwischen Radlern und Autofahrern sowie ein ständiges Katz-und-Maus-Spiel zwischen Falschparkern und der Polizei.

Immer wieder kommt es beinahe zu Unfällen. Autofahrer bremsen scharf, weil sie eine Lücke auf der Radspur entdeckt haben, dann reißen sie die Tür auf, ohne nach hinten zu schauen. Radfahrer werden so zu gefährlichem Zickzack gezwungen. Eigentlich wäre die frisch asphaltierte Karl-Marx-Straße eine prima Alternative zu den Kopfsteinpflasterstrecken im Umkreis. „Doch die Schutzstreifen habe ich noch nie frei von Autos gesehen“, sagte Nikolas Linck vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), der in Neukölln wohnt.

Für Radfahrer, die sich unsicher fühlen, für junge Radler und Senioren, für Eltern mit Knirpsen auf dem Kindersitz ist die Straße eine Angstzone geblieben, so Heinrich Strößenreuther vom Verein Changing Cities. „Was dort gebaut worden ist, hat mit Radverkehrsförderung nichts zu tun.“ Eine Umverteilung des Platzes

zugunsten des Radverkehrs hat „effektiv nicht stattgefunden“, sagte Ellenbeck. Martin Hikel ist ebenfalls nicht zufrieden mit der Situation in der Karl-Marx-Straße. „Wir als Bezirk werden in nächster Zeit einen besonderen Blick auf widerrechtliches Parken in den Lieferzonen legen, damit Lieferanten nicht mehr den Radfahrstreifen zuparken“, kündigte der Bürgermeister am Montag an.

Auch die Polizei hat die Straße im Visier, am Wochenende kam sie häufig vorbei – zeitweise im Zehn-Minuten-Takt. Sie belehrte Falschparker, zunächst geduldig, bei zu vielen Widerworten energischer. Es wurden Knöllchen geschrieben, schließlich Abschleppdienste gerufen. Doch meist dauerte es keine Viertelstunde, bis die Radwege erneut zugeparkt und blockiert wurden, nachdem die Polizisten weg waren.

Dass es oft nicht reicht, Radfahrerbereiche mit Markierungen abzutrennen, zeigt sich auch anderswo – etwa in der Warschauer Straße in Friedrichshain, berichtete Ellenbecks Mitstreiter Thomas Stein. „Lieferwagen müssen ausweichen, weil Autos in den Lieferzonen parken. Oder sie stehen auf dem Radstreifen, weil die Fahrer keine Lust haben, ein paar Meter zu laufen.“ Auch die Turmstraße in Moabit, die Schlüterstraße in Charlottenburg, die Westfälische Straße in Wilmersdorf seien Problembereiche, ergänzte Heinrich Strößenreuther.

Dabei heißt es im geplanten Berliner Mobilitätsgesetz, das im Sommer vom Abgeordnetenhaus verabschiedet werden soll: „Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.“ In der Regel müssten geschützte Radstreifen entstehen, abgetrennt mit Pollern oder Schwellen. Ein klarer Auftrag an Rot-Rot-Grün, hieß es. Dort wird er aber so verstanden, dass von Fall zu Fall zu entscheiden ist, ob eine „Protected Bike Lane“ möglich ist. Längst nicht immer sei dafür Platz. Auf der Südseite der Straße Hasenheide soll im Sommer mit dem Bau einer Pilotstrecke begonnen werden. Auch die Frankfurter Allee in Friedrichshain soll einen solchen Radstreifen bekommen.

Aktionswoche gegen Falschparker

Was sollte nun in der Karl-Marx-Straße geschehen? „Kurzfristig sollte aus dem Schutzstreifen ein Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie werden. Die darf nicht überfahren werden, auch nicht zum kurzen Halten. Das hebt bei manchen Autofahrern die Hemmschwelle“, sagte Linck. „Mittelfristig sollte die Einrichtung eines geschützten Radstreifens geprüft werden, wie er auch für den nördlichen Abschnitt der Karl-Marx-Straße von der Weichselstraße bis zum Hermannplatz geplant ist.“ Wie berichtet gibt es dort aber noch Diskussionen mit der Feuerwehr, die neue Brandschutzkonzepte fordert, weil die Poller ihr im Wege stehen.

Es gibt einen weiteren Vorschlag: Die Karl-Marx-Straße soll Einbahnstraße werden – dann könnten Lieferwagen problemlos halten.

Gut möglich, dass die Falschparker bald von Fahrradaktivisten zur Rede gestellt werden. „Am Mittwoch gibt es ein Vorbereitungstreffen für die bundesweite Falschparker-Aktionswoche vom 28. Mai bis zum 3. Juni“, sagte Strößenreuther. In Berlin sollen die Oranienstraße und die Karl-Marx-Straße besucht werden.