



Die neue Aufteilung: Neben den Stellflächen (r.) wird ein 1,65 Meter breiter Radfahrstreifen verlaufen, daneben fahren die Autos auf den Straßenbahngleisen.

Foto: André Kempner

VON ANDREAS TAPPERT

Je mehr die neue Karl-Liebknecht-Straße und der Peterssteinweg zwischen Hoher Straße und Härtelstraße Konturen bekommen, desto mehr wächst bei vielen Anwohnern der Frust. Denn es entsteht nicht das, was ihnen avisiert wurde: Der Platz für den Autoverkehr wird deutlich schmaler als in den letzten Umbauplänen zu erkennen war. Und die Zahl der Stellplätze sinkt rapide. Vorwüste an die Stadtverwaltung werden laut.

„Ich bin etwas sprachlos“, sagt Modedesignerin Gisela Skoruppa. Vor ihren Geschäften hätten früher sieben bis acht Autos parken können – jetzt sind nur zwei Stellplätze vorgesehen. „Die Stadt hat auf das Pflanzen von Bäumen bestanden, was ich gut finde“, sagt sie. „Aber so viele Stellplätze hätten dafür nicht weichen müssen.“

Auch die Fahrbahnaufteilung sorgt für Unmut. Denn neben den Parkbuchten

wird noch ein 1,65 Meter breiter Radweg abmarkiert werden – die eine verbleibende Spur in jede Fahrtrichtung verläuft dann unmittelbar über die Straßenbahngleise. „Am Münzplatz entsteht eine neue Straßenbahnhaltestelle“, so Handlern Skoruppa. „Jedes Mal, wenn dort eine Bahn hält, wird hier alles im Stau stehen.“

Auch Anwohner Jörg Winkler – der wie Handlern Skoruppa während der Planungsphase im Karli-Beirat mitarbeitete und die letzten Pläne kennt – ist schockiert. „Was hier gebaut wird, ist nicht das, auf das wir uns nach hartnäckigen Ringen geeinigt haben“, sagt er. „Das ist nie beschlossen worden.“

Weil die Auto-Fahrspuren zwischen Hoher Straße und Härtelstraße ausschließlich auf den Straßenbahngleisen verlaufen werden, sieht auch Winkler enormes Staupotenzial. „Es gab schon früher in diesem Bereich viele Staus – aber jetzt werden es noch mehr werden“,

prophezeit er. Betroffen seien dann auch die Straßenbahnen, weil ständig Autos auf ihren Gleisen im Stau stehen werden.

Winkler hat schon versucht, Einfluss auf die Bauarbeiter zu nehmen, die vor Ort im Einsatz sind. „Auch sie glauben, dass diese Gestaltung nicht funktionieren wird“, berichtet er. „Aber sie zeigen auf ihre Pläne und sagen, dass sie das so bauen müssen.“

Im Rathaus hieß es gestern, dass die Bauarbeiter nur das umsetzen, was im Stadtrat beschlossen wurde. „Zwischen dem Sütplatz und der Shakespearestraße haben wir die gleiche Situation“, sagt Roland Quester vom Planungszernat. „Um für die Gastronomie die Gehwege zu erhalten, wird auch dort der Autoverkehr im Gleisbereich geführt.“

Die im Karli-Beirat vorgestellte Vorzugsvariante 6 sei nicht identisch mit dem Bau- und Finanzierungsbeschluss des Stadtrates, betont Quester. Auf Anregung des Karli-

Beirates sei zum Beispiel auf die ursprünglich vorgesehene Stadteinwärtige Rechtsabbiegespur in die Riemannstraße verzichtet worden, weil so eine sichere, durchgehende Radverkehrsführung erreicht werde. „Aber in beiden Fällen wäre der Geradeausverkehr immer auf den Gleisen verlaufen.“ Dieser Bau- und Finanzierungsbeschluss sei dem Beirat nicht mehr vorgelegt worden.

Quester bestätigt auch, dass es im gesamten Bauabschnitt durchgehend markierte Radstreifen geben wird, die nicht von Autofahrern überfahren werden dürfen. „Das ist aufgrund der hohen Beladung von 5000 Radfahrern pro Tag notwendig“, so Quester. Daneben stehe ein Standard-Fahrstreifen für Autos von 3,25 Meter Breite zur Verfügung. „Die Ampelregelung wird so geschaltet, dass die Straßenbahn der sogenannte Pulkführer ist, also dass die Autos immer im Windschatten der Straßenbahn fahren können“, verspricht er.

Anlieger sauer über Karli-Umbau: „Das ist so nie beschlossen worden“

Fahrspuren verlaufen in beiden Richtungen auf Straßenbahngleisen / „Es wird Staus ohne Ende geben“



Die neue Aufteilung: Neben den Stellflächen (r.) wird ein 1,65 Meter breiter Radfahrstreifen verlaufen, daneben fahren die Autos auf den Straßenbahngleisen.

Foto: André Kempner