

Mit der ewigen Ideologiedebatte Pflaster (gleich historisch) gegen Asphalt (gleich Hinterhof) kommt man nicht weiter. Dieser Gegensatz stimmt ja auch gar nicht. Im übrigen verfechten fast überwiegend nur die Händler die Pflastervariante, weil sie fälschlich, wie z.B. Ferrari, glauben, Pflaster würde ihren Standort aufwerten, bei Asphalt seien sie dagegen nur B-Lage. Das ist natürlich Unsinn.

Man muss m.E. pragmatisch vorgehen: dass die Gleise einen größeren Abstand erhalten ist unabweisbar. Damit wird das jetzige Konzept, soweit irgendmöglich die Radfahrer auf einem Kleinpflasterstreifen neben der Straßenbahn fahren zu lassen, hinfällig. Es ist ja bereits heute lebensgefährlich, sich zwischen Schienen, Kopfsteinpflaster und aufschlagenden Autotüren durchzuschlängeln. Die größte Gefahr sind die Autotüren. Eine Lösung, die das nicht entschärft, wäre Körperverletzung und Anlass zur Klage.

Deshalb: der Ansatz der Behörden ist richtig. Besser breitere Wegeflächen und richtig dimensionierte Parkbuchten. Da es dann an einer Stelle keinen Kleinpflasterstreifen mehr für die Radfahrer gibt, kann nur zwischen den Schienen gefahren werden und dann natürlich niemals auf Kopfsteinpflaster. Meinetwegen kann es Asphalt sein. Es wäre aber auch zu überlegen, ob sich Betongroßpflaster verwenden lässt, das eine ebenso glatte Oberfläche hat. Vermutlich lässt es sich aber schlecht an den gekrümmten Straßenverlauf anpassen, werden die Profis einwenden. Das Pflaster gibt es mit gebrochenen Kanten und sieht fast wie Naturstein aus. Das wäre auch ein Angebot an die Händler. Man könnte es zumindest prüfen. Eine weitere Modifizierung und Gliederung der Oberfläche (und darum geht es vor allem bei der städtebaulichen und optischen Frage) wäre Kleinpflaster nur in den Parkbuchten. Hier stehen ja nur Autos. Wenn nicht, wirkt die Fläche jedenfalls optisch angenehmer, weil kleinteilig.

Die Idee, die Radfahrer zwischen den Schienen fahren zu lassen ist gut. Sie muss aber auch konsequent verfolgt werden, damit es nicht mehr zu dem unsäglichen hin und her von einem Fahrstreifen zum anderen über die glatte Schiene hinweg kommt, was bislang neben den Autotüren die größte Gefahrenquelle ist. Ich bin selbst schon deswegen gestürzt, mit erheblichen Kopfverletzungen.

Das Argument der Einheit (Steintor vom Dobben bis St.Jürgenstraße) ist vorgeschoben. Man kann ebenso überzeugend argumentieren, der Ziegenmarkt teilt das Steintor in zwei Teile, einen vorderen, breiteren, in dem sich auch getrennte Radwege realisieren ließen, und einen schmaleren, hinteren Abschnitt. Hier muss eben eine der Situation entsprechende Lösung gefunden werden. Was städtebaulich richtig ist, ist nicht wissenschaftlich definiert, sondern ergibt sich aus einer vernünftigen Betrachtung.

Wie unsinnig die ideologische Fixiertheit ist, kann man wunderbar am O-Weg demonstrieren. Nachdem dort die Pflasterfans gesiegt hatten, hat man alles rigoros zugepflastert, ohne über Modifizierungen nachzudenken. Das ist typisch Amt. Hätte man vor dem Cinema, wo es keinen Kleinpflasterstreifen gibt, wie auf der gegenüberliegenden Seite asphaltiert und an der stadteinwärtigen Haltestelle Mozartstraße entweder ein kurzes Stück der Fahrbahn asphaltiert oder einen Radweg hinter dem Wartebereich angelegt, müsste kein Radfahrer auch nur einen Meter auf Großpflaster fahren oder hin und her wechseln. Wenn aber nur entweder oder gedacht wird, bleiben pragmatische Kompromisse auf der Strecke.

Ich weiß, von was ich rede. Ich war 30 Jahre in dem Geschäft und kenne das ASV.

P.S.: Herr Steuer von der BSAG erwähnte bei der öffentlichen Erörterung, dass der Gleisaustausch bis in die beiden Haltestellenbereichen am "St.Jürgens-Platz" hineinreichen würde. Dann muss ja auf diesen Flächen auch der Belag erneuert werden. In diesem Fall sollte das heutige Großpflaster soweit zurückgenommen und durch Asphalt ersetzt werden, dass der aus der Hamburger Straße kommende stadteinwärtig fahrende Radler, der die abbiegenden Linien 2 und 10 quert, nicht mehr auf dem Großpflaster fahren muss. Großpflaster und Schiene sind eine doppelte Gefahrenquelle.

Bernhard Lieber, Hildesheimer Straße 2a