

# Diskussion um Berliner Straße

## Durch das nahe Ende der Mainkai-Sperrung rückt die zweite Ost-West-Achse in den Fokus

VON FLORIAN LECLERC

Mit dem absehbaren Ende der Mainkai-Sperrung am 1. September rückt die Berliner Straße ins Zentrum der verkehrspolitischen Diskussion. Vertreter der Frankfurter CDU schlagen vor, die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Main durch einen Umbau der Berliner Straße zu verringern.

„Den größten Hebel für dieses Ziel hat die Berliner Straße, sie muss deshalb in die Überlegungen einbezogen werden“, sagten die CDU-Bundestagsabgeordnete Bettina Wiesmann und der Vorsitzende des CDU-Verkehrsausschusses, Frank Nagel.

Sie gehen damit auf einen Vorstoß der Grünen im Römer ein. Deren verkehrspolitischer Sprecher, Wolfgang Siefert, hatte im FR-Interview erklärt, die Grünen wollten die nördliche Mainuferstraße und die Berliner Straße jeweils einspurig zurückbauen, mit Tempo 30 und Radwegen. Siefert wies darauf hin, dass dies die Barrierewirkung für Fußgänger zwischen Zeil, Altstadt und Mainufer deutlich verringere.

### *Verkehrsflüsse analysieren*

Wiesmann und Nagel schlagen nun vor, die Verkehrsflüsse in der Innenstadt zu beobachten und zu analysieren, um auf dieser Grundlage festzustellen, wie sich die Interessen aller Verkehrsteilnehmer unter einen Hut bringen lassen. Die Mainkai-Sperrung nannten sie eine „Verkehrswende mit der Brechstange“. Nach dem Ende der Sperrung sollte die Straße je eine Fahrspur und einen Radfahrstreifen pro Richtung erhalten, mit Tempo 30 und einem neuen Belag am Eisernen Steg. Diese Position ist quasi identisch mit jener der Grünen. Damit wenden sich CDU und Grüne gegen die SPD.

Die SPD hatte stets für die Mainkai-Sperrung gekämpft. Entsprechend ablehnend fällt das Urteil des Frankfurter Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling (SPD) aus: Heute gebe es bei den Ost-West-Achsen auf der Berliner Straße vier Fahrspuren, am nördlichen Mainufer keine, also insgesamt vier, sagte er. Nach dem Vorschlag stünden in der Berliner Straße zwei Fahrspuren zur Verfügung und am Mainkai ebenfalls zwei, also wieder vier.

Verkehrspolitisch mache das wenig Sinn, koste aber viel Geld. „Wo da der Kapazitätsgewinn bleibt, ist Sieferts Geheimnis“, sagte er. Oesterling kündigte an, mit der erneuten Sperrung des Mainkais in den Wahlkampf zur Kommunalwahl im März 2021 zu ziehen. Durch eine dauerhafte Sperrung sei auch ein Umbau und eine Begrünung möglich.