

Initiative Offene Nachbarschaft

Hermsdorf – Glienicke

Berlin, 23. März 2022

PRESSEMITTEILUNG

Stellungnahme zum

„Schlussbericht zum Interkommunalen Verkehrsprojekt Niederbarnimer Fließlandschaft (Glienicke/Nordbahn, Mühlenbecker Land, Birkenwerder, Hohen Neuendorf)“

Nach 2 Jahren intensiver Projektarbeit und großer Bürgerbeteiligung liegt der Schlussbericht des Interkommunalen Verkehrsprojekts Niederbarnimer Fließlandschaft (Glienicke, Mühlenbecker Land, Birkenwerder, Hohen Neuendorf) vor. Auch die angrenzenden Berliner Bezirke Reinickendorf und Pankow waren durch eine Arbeitsgemeinschaft einbezogen. **Es ist ein großer und wichtiger Fortschritt, dass man hier die Lösung der Verkehrsprobleme in der Region gemeinsam angeht!**

Es sollten Ideen und Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs beitragen: vor allem eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots und eine Stärkung des Radverkehrs. Auch wir meinen: Attraktive Alternativen zum individuellen Kfz-Verkehrs müssen her!

Der Bericht umfasst über 150 Seiten. Besonders interessant ist der zusätzlich 140 Seiten starke Katalog mit Vorschlägen für Einzelmaßnahmen. Wir können nicht auf jeden eingehen. Viele Ideen sind sinnvoll und treffen auf breite Zustimmung: so der Ausbau der Leipziger Straße in Glienicke als Fahrradroute in Richtung Frohnau über den Edelhofdamm; die Rad-Verbindung vom Glienicker Zentrum über Tschaikowskystraße und Amandastraße nach Hermsdorf; der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der B 96 von Hohen Neuendorf bis Frohnau/Zeltinger Straße. All diese Projekte eignen sich bestens für die Abstimmung am Runden Tisch Reinickendorf / Landkreis Oberhavel. Sinnvoll und vom Runden Tisch kurzfristig umsetzbar sind auch die Vorschläge zur Verbesserung der Buslinien und Ertüchtigung der Bahnhöfe.

Eher negativ fällt bei den Vorschlägen dagegen die inflationäre, ca. 40-fache Verwendung des Begriffs „Fahrradstraße“ auf. Bei aller Sympathie fürs Radfahren: Fahrradstraßen sind kein Allheilmittel gegen Verkehrsprobleme, besonders nicht am Stadtrand. Wer sich wuselige Fahrradstraße im Zentrum anschaut, wird feststellen: So ein Radverkehrsaufkommen lässt sich an der Schnittstelle zwischen Reinickendorf und OHV nie erreichen, auch nicht, wenn sich der Radverkehr hier verdoppelt und verdreifacht. Radfahrende brauchen bei uns keine Fahrradstraßen im Sinne der StVO, auf denen sich andere Verkehrsarten ihnen unterzuordnen haben und teilweise ausgegrenzt werden. Sie brauchen vernünftig und intelligent konzipierte Fahrradrouten, auf denen man zügig und vor allem sicher vorankommt. In aller Regel reichen Radwege auf der Fahrbahn oder – qualitativ verbessert – auf Bürgersteigen oder auch einmal über eine ruhige Nebenstraße aus.

Die Verfasser haben sich insgesamt zu wenig der Realität gestellt, dass es bei uns im Außenbezirk bzw. im Umland angesichts der längeren Distanzen und der weiter auseinander liegenden Dienstleistungsangebote berechnete Mobilitätsanforderungen gibt, die sich für viele nur motorisiert erfüllen lassen – etwa für alte Menschen, für andere in der Mobilität eingeschränkte Personen, auch für Familien mit Kindern. Fahrradstraßen sind für sie unzumutbar und unnötig – jedenfalls dann, wenn sie, wie passagenweise vorgeschlagen, sich wie Sperrungen des Autoverkehrs auswirken.

Manche der vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht richtig durchdacht: Auf Seite 21 des Maßnahmenkatalogs wird empfohlen, die Alte Schildower Straße in Glienicke bis zur Stadtgrenze Berlins als „Fahrradstraße (incl. Buslinie)“ auszuweisen. Bei dieser vorgeschlagenen Regelung dürfen nur Fahrräder (incl. elektrische Tretroller und Segways) und Buslinien die Straße benutzen. Anliegerverkehr wäre nicht mehr erlaubt. Die Anlieger könnten nicht mehr mit dem Auto zu ihren Häusern. Lieferverkehr wäre unmöglich. Krankenwagen, Müllabfuhr wären die Durchfahrt verboten. Was soll dieser Unsinn?

Außerdem müsste dann der gesamte Verkehr auf die Lessingstraße und Elsestraße ausweichen. der Verkehr würde sich dort verdoppeln und sich dann weiter über die Veltheimstraße, Käthestraße und Bertramstraße ergießen. Nicht ohne Grund heißt es in den „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)“: „Daher müssen vor der Anordnung (einer Fahrradstraße) die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Das ist hier nicht geschehen. das Konzept ist in diesem Fall nicht umsetzbar und hätte vor Gericht keinen Bestand. Insofern muss jeder Vorschlag hinsichtlich Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit überprüft werden. **Die Verfasser haben es sich hier viel zu einfach gemacht.**

Dennoch enthält das Gutachten viele interessante Ideen. Aber jeder Vorschlag muss hinsichtlich Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit überprüft werden. Das wird dem Runden Tisch gelingen!

Initiative Offene Nachbarschaft

www.offene-nachbarschaft.de

Kontakt:

Initiative Offene Nachbarschaft

Dr. Helmut Bodensiek, Solquellstr. 27, 13467 Berlin

Tel.: 030 404 48 15

drbodensiek@aol.com

www.offene-nachbarschaft.de