

Memorandum

der Initiative Offene Nachbarschaft

für eine gemeinsame und alle Interessen berücksichtigende Lösung der Verkehrsprobleme in Hermsdorf-Glienicke

1.) In Berlin wurde am 29. März 2011 der „**Stadtentwicklungsplan Verkehr**“ beschlossen. Er gilt als „Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik“ und bildet nach wie vor den Rahmen für die konkreten Planungen und Maßnahmen im Verkehrsbereich.

In dem Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik steht:

- „Berlin ist keine Insel, die Verkehrspolitik muss mit der Brandenburgs ... verknüpft werden.“
- „Die enge Verflechtung zwischen Berlin und Brandenburg soll weiter intensiviert werden. Dazu werden die Qualität im Schienen- und Straßennetz aufrechterhalten ... sowie ein gemeinsames strategisches Vorgehen ... abgestimmt.“
- Es soll weiterhin unter „Beachtung historischer Verkehrsnetzstrukturen“ die „kurzen Alltagswege“ unterstützt werden.
- „Wer sicherstellen will, dass alle Perspektiven angemessen berücksichtigt werden, muss die maßgeblichen Interessenvertreter frühzeitig und kontinuierlich einbeziehen. Das Forum dafür bei der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr war der ‚Runde Tisch Verkehr‘.“

Der Modalfilter-Beschluss der BVV-Reinickendorf verstößt gegen diese Leitlinien und die Zielsetzung der Berliner Verkehrspolitik:

- Es wird hier weiterhin „Inselpolitik“ gemacht: ohne Abstimmung mit Brandenburg.
- Die enge Verflechtung mit Brandenburg wird nicht intensiviert, sondern es geschieht das Gegenteil. Es stehen sogar langwierige Gerichtsstreitigkeiten vor der Tür.
- Die historischen Verkehrsstrukturen werden nicht unterstützt, sondern im Gegenteil: gekappt.
- Das Prinzip der kurzen Alltagswege wird konterkariert, indem durch längere Wege Tausende unnötiger Autokilometer entstehen. Die Ökobilanz verschlechtert sich unnötig.
- Von einer frühzeitigen und kontinuierlichen Einbindung aller Interessenvertreter in Form eines „Runden Tisches Verkehr“ kann keine Rede sein.

2.) Auch im **Mobilitätsgesetz** vom 5. Juli 2018, das die Verkehrsmittel im Umweltverbund fördern möchte, wird in § 14 von einem „gemeinsamen Verkehrsraum Berlin-Brandenburg“ gesprochen und ein „abgestimmtes Vorgehen zwischen den beiden Ländern“ gefordert. Die Modalfilter-Aktion wäre das Gegenteil davon.

In § 19 heißt es: „Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist auf Mitwirkung auszurichten“. Dabei sollen die Interessen aller Menschen in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden. Das ist bislang nur einseitig und unvollständig geschehen.

3.) Einseitige Veränderungen der Straßenverbindungen durch ein Bezirksamt, wie ihn der Modalfilter-Beschluss erreichen will, widersprechen auch dem **Berliner Straßengesetz (BerlStrG)**. **Dieses** kennt in § 20 3 Straßenkategorien:

„Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung wie folgt eingeteilt:

1. Straßen I. Ordnung sind Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen überwiegend dem großräumigen Verkehr, das heißt dem Fernverkehr oder Regionalverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind,
2. Straßen II. Ordnung sind Straßen, die dem überbezirklichen Verkehr, dem Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dienen oder zu dienen bestimmt sind,
3. sonstige öffentliche Straßen sind alle weiteren, dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen.“

Nach dieser Kategorisierung ist die Schildower Straße eine Straße der Kategorie II, denn sie dient dem öffentlichen Verkehr des Bezirks Reinickendorf mit den Nachbargemeinden Glienicke und Schildow. Weiterhin dient sie dem Anschluss an die Bundesfernstraße B 96.

Nach dem „Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz“ (AZG) befasst sich der Senat nur mit Planungsvorhaben für Hauptstraßen mit vorwiegend überbezirklicher Funktion und andere Straßen von besonderer Bedeutung (beispielsweise die Straßen rund um den Reichstag). Nach dem AZG kann sogar eine Hauptstraße mit nicht vorwiegend überbezirklicher Funktion der Verwaltung der Bezirke unterliegen. Das Argument, da der Berliner Senat nicht für die Schildower Straße zuständig sei, müsse es sich um eine „unterklassige Nebenstraße“ oder „kleine Wohnstraße“ handeln, ist falsch.

4.) Sperrungen der Schildower Straße und der Elsestraße durch Modalfilter sind Teileinziehungen von öffentlichen Straßen. In § 4, Abs. 1 des „Berliner Straßengesetzes“ (BerlStrG) heißt es: „Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke und Benutzerkreise **aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls** festgelegt werden sollen.“ Über 2.000 Anwohner aus dem betroffenen Raum, davon viele aus Hermsdorf und auch dessen Waldseeviertel, haben sich mit ihren Unterschriften gegen die Straßensperrungen ausgesprochen. Damit überwiegen offensichtlich nicht die Gründe des öffentlichen Wohls bei einer Straßensperrung durch Modalfilter. Daraus folgt: **Sperrungen der Elsestraße und der Schildower Straße sind nach dem Berliner Straßengesetz rechtlich nicht zulässig.**

5.) Auf Grund dieser vorgenannten rechtlichen Bestimmungen hat der Berliner Senat sich schriftlich gegenüber dem Bezirk geäußert. Er sagt, dass die **Sperrung von Straßen zwischen Berlin und Brandenburg grundsätzlich kein geeignetes Instrument der gemeinsamen Landesplanung und Verkehrssteuerung** sind. Der Bezirk unterliegt auch in diesem Punkt der übergeordneten Senatsaufsicht.

6.) Der Versuch, die Teilentziehung als eine Erprobungsmaßnahme gemäß der **Straßenverkehrsordnung (StVO)** zu tarnen, ist eine rechtlich klar unzulässige Umgehung des Verbots der Teileinziehung.

In § 45 Abs. 9 der StVO heißt es:

„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dies gilt nicht für die Anordnung von

7. Erprobungsmaßnahmen (zur Erprobung geplanter verkehrssichernder und verkehrsregelnder Maßnahmen)

Macht es Sinn, Maßnahmen zu erproben, die rechtlich nicht zulässig sind? Das macht keinen Sinn und ist rechtlich damit nicht erlaubt. Es kommt hinzu: Bei allem Verständnis dafür, dass Anwohner in einer ruhigen Straße leben möchten, gibt es keinen Nachweis noch – etwa durch dauerhaft ungewöhnlich hohe Unfallzahlen - Erkenntnisse dafür, dass die Verkehrssicherheit in der Schildower Straße gefährdet werde. Zudem zielt der Modalfilter-Beschluss gar nicht darauf, Verkehr zu sichern, sondern ihn in andere Straßen abzudrängen. Unsere Auffassung ist, dass die angebliche Erprobung, noch dazu wenn sie über mehrere Monate gehen soll, ein durchsichtiger Versuch der Umgehung des geltenden Straßenrechts wäre, der vor Gericht niemals Bestand hätte, der aber auch von einem dem Recht verpflichteten Bezirksamt nicht angeordnet werden kann.

7.) Bei der Sperrung der beiden Straßen durch Modalfilter würde zudem gegen das **Prinzip der Verhältnismäßigkeit** mehrfach verstoßen. Geklagt wird von den Anwohnern über starke Verkehrsbelastungen werktags im Berufsverkehr morgens (mit dem Höchststand zwischen 7 und 8 Uhr) und nachmittags (mit dem Höchststand zwischen 16.30 und 17.30 Uhr). Die Straßen nun generell für den Autoverkehr sperren zu wollen (auch mittags, abends, nachts, an Wochenenden, an Feiertagen), wäre ein klarer Verstoß gegen das „**Übermaßverbot**“, das die Bürger vor übermäßigen Übergriffen des Staates in die allgemeinen Grundrechte schützen soll.

8.) Falls das Bezirksamt trotz aller Einwände auf einen Test mit Straßensperrungen an der Stadtgrenze bestehen sollte, müsste dieser Test gutachterlich vorbereitet sein und begleitet werden. Wir stellen in der **Anlage zu Ziff. 8** die Anforderungen dar, die das **Gutachten** aus unserer Sicht erfüllen muss, um rechtlich valide zu sein.

9.) Nicht versäumen wollen wir, uns mit einigen Argumenten der Interessengruppe um Prof. Ortmann auseinandersetzen. Denn leider war bislang deren breite Desinformations-Kampagne durchaus erfolgreich.

- Prof. Ortmann spricht in einem sogenannten „Gutachten“ im „Fakt 3“ davon, dass die Schildower Straße gemäß RASt eine kleine Wohnstraße mit einer maximalen Kapazität von 400 Kfz/h sei. Das ist nachweislich falsch. Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) geben **Empfehlungen** für die Anlage von **neuen** Stadtstraßen. Als eine rein interne, ohne Bürgerbeteiligung von der Verwaltung beschlossene Klassifizierung gibt sie keiner Anwohnergruppe ein Recht, eine bestimmte Gestaltung zu verlangen.
- Es kommt hinzu: In der RASt wird zwischen Wohn-, Sammel- und Quartiersstraßen unterschieden. Nach unserer Feststellung, die von Fachleuten geteilt wird, handelt es sich bei der Schildower Straße um eine **Sammelstraße**, weil sie den Verkehr im Viertel mit seinen immerhin über 30 Gewerbebetrieben leitet und bündelt und auf ihr sogar ÖPNV in Form einer BVG-Buslinie stattfindet. Die Verkehrsstärke von Sammelstraßen wird in der RASt 06 mit 400 – 800 Kfz/h angegeben (siehe RASt 06, Seite 40). Nach den privaten Zählungen von Herrn Ortmann wurde in der Spitzenstunde am Vormittag zwischen 7 und 8 Uhr 592 Fahrzeuge in Richtung Berlin und am Nachmittag zwischen 16.30 und 17.30 Uhr 397 Fahrzeuge in Richtung Brandenburg gezählt. Das liegt alles im „grünen“ Bereich einer Sammelstraße. Also wo ist das Problem? Die Behauptung, die Schildower Straße sei stundenweise überlastet, wird durch die Faktenlage nicht gedeckt.
- Die Behauptung der Interessengruppe, es werde das bestehende Tempo 30 nach Geschwindigkeitsmessungen der Berliner Polizei von 97 % aller Verkehrsteilnehmer überschritten, es brauche deshalb eine Verkehrsberuhigung, ist sachlich nicht haltbar. Nach Auskunft der zuständigen Stelle in der Polizeidirektion 1 sind schon die angegebenen Zahlen nicht korrekt. Bei den 97 % wurde die Messfehlertoleranz des Seitenradargerätes nicht berücksichtigt, so dass schon Geschwindigkeiten von 31 km/h oder 32 km/h in den 97 % auftauchen. Schon deshalb müsse, so die Polizei, die Zahl erheblich reduziert werden. Die gegenteilige Behauptung der Interessengruppe um Herrn Ortmann soll ersichtlich allein das populistische Klischee bedienen, es werde – besonders von den Brandenburgern – grob verkehrswidrig gerast. Unsere Bitte: In einer gezielt wirkenden Angst- und Desinformationskampagne von interessierter Stelle wurde von Chaos, von rücksichtslosen und aggressiven Autofahrern usw. im Waldseeviertel berichtet. Schenken Sie dem keinen Glauben! Diese Panikmache, ist z. T. von massiven negativen Vorurteilen gegenüber unseren Nachbarn in Brandenburg durchsetzt, die zum beträchtlichen Teil ehemalige Berliner sind und/oder für unsere Stadt arbeiten. Sie wird von der Polizei nicht bestätigt. Die Polizei beschreibt die **Verkehrssituation im Waldseeviertel** als **normal und unauffällig**.

- Es wird behauptet, die Straßensperrungen würden nur zu einer Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten führen. Das ist nicht richtig. Die Umfahrung der Sperre an der Schildower Straße ist mehr als 2 km lang (genau 2,4 km). Wegen der 30er-Zonen in Hermsdorf und teilweise in Glienicke braucht man für 2 km ca. 4-5 Minuten Fahrzeit. Auf dem Weg liegen dann außerdem noch 2 oder 3 Ampelkreuzungen mit Rotphasen zwischen 40 und 50 Sekunden, so dass wir schon bei rund 6 Minuten landen. Unberücksichtigt ist dabei, dass auf der B 96 oft ein Stau herrscht, was noch zu einer weiteren erheblichen Fahrzeitverlängerung führt. Wenn täglich 7.000 Kraftfahrzeuge rund 6 Minuten länger fahren, dann sind das über **40.000 Minuten zusätzlicher Fahrzeugverkehr am Tag**. Das ist keine Kleinigkeit und nicht unerheblich, sondern höchst klimaschädlich.
- Herr Ortmann verwendete zum Schluss seiner Präsentation in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 9.1.2020 einen rhetorischen Trick, der üblicherweise zu den **Manipulationstechniken** zählt. Er behauptet, es gäbe „nur zwei Optionen: Ein radikaler Ausbau der Schildower Straße zu einer Hauptverkehrsstraße oder eine wirksame Verkehrsberuhigung über Modalfilter“, was am Ende auf einer Sperrung der Straßen für den Autoverkehr hinausläuft. Das ist natürlich nicht richtig, sondern Schwarz-Weiß-Malerei. Natürlich gibt es mehr Optionen als Hauptverkehrsstraße einerseits und Straßensperrungen oder Fahrradstraßen andererseits. Die Bezirksstadträtin hat viele davon in ihrem Bericht in der BVV am 13.5.2020 benannt, und weitere sind hinzugekommen. Sie müssen faktenorientiert und mit ihren Vor- und Nachteilen für die verschiedenen Interessengruppen dann, wenn das Bezirksamtsgutachten vorliegt, von einem „Runden Tisches“, wie wir und andere ihn vorgeschlagen haben, bewertet diskutiert werden.
- Die vom Bezirksamt auf Druck der Interessengruppe durchgeführten **verkehrsberuhigende Maßnahmen** insgesamt 12 **Fahrbahnverengungen** auf der Schildower Straße zwischen Waldsee und Grenze waren gut gemeint, haben aber insgesamt eine klar negative Bilanz: Gebaut wurden sie mit der Zielsetzung, „Schleichverkehr“ abzuhalten. Dies kann nur funktionieren, wenn es eine akzeptable Alternative zur verkehrsberuhigten Strecke gibt. Das ist mit der im Berufsverkehr überlasteten und dauerverstopften B 96 nicht der Fall. Wenn die Alternative „Stau“ ist, dann quält man sich doch lieber durch die Schikane-Strecke. Es bleiben die negativen Effekte der Fahrbahnverengungen: ungleichmäßiger Fahrtverlauf, erhöhte Abgasemission und erhöhte Lärmemission durch häufige Brems- und Beschleunigungsvorgänge, Verstopfungen der Straße, Aggressionsbildung bei den Verkehrsteilnehmern. Es muss vorurteilsfrei überlegt werden, ob nicht gerade auch zur Reduzierung der Belastung der Anwohner die Einschränkungen rückgängig gemacht werden.
- Es wird behauptet, die B 96 sei eine „**sichere Straße**“. Wenn man bei Google „B 96 Unfälle“ eingibt, erhält man über 500 Meldungen. Der Unterzeichnende selbst hat einen tödlichen Fahrradunfall an der Kreuzung B 96 / Hermsdorfer Damm vor wenigen Jahren miterlebt. Ich kannte den 58-jährigen Radfahrer persönlich. Das passt doch offensichtlich nicht so recht zu einer „sicheren Straße“.

- Völlig ausgeblendet wird von der Interessengruppe Schildower Straße, welche Nachteile und auch akute Gefahren die **Trennung der Nachbarschaften** und die **Abschaffung der kurzen Verbindungswege** innerhalb eines grenzübergreifenden zusammengewachsenen Siedlungsgebiets hätte.
 Unerwähnt bleibt, dass der ÖPNV in Form der Busverbindungen im Stau auf der Hauptstraße und der B 96 stecken würden und der ÖPNV dadurch noch unattraktiver werden würde. Glienicke und Hermsdorf sind in der **medizinischen Versorgung und feuerwehrtechnischen Unterstützung** auf diese Verbindungsstraßen angewiesen. Ein praktizierender Arzt schreibt uns dazu: „Glienicke wird nicht nur von Rettungsdiensten aus Berlin über die Zuwege Lessingstraße/Schildower Straße versorgt, auch Krankentransporte die Menschen aus Schildow und Glienicke in Berliner Praxen bringen nehmen diese Wege und sind auf zuverlässige Einfahrt ohne Verzögerungszeit nach Berlin angewiesen. – Patienten sind auf den Zugang (mit oder ohne Krankentransport) zur Dialyse (z.B. am Humboldt-Krankenhaus), zum nächsten Kardiologen oder zur nächsten MRT-Praxis zwingend angewiesen. Als niedergelassener Arzt betreue ich eine große Menge an Hausbesuchspatienten in Hermsdorf, Frohnau und Glienicke. Die Sperrung der genannten Straßen erschwert diese Betreuung unnötig durch aufwendige Umwege.“
 Was passiert also, wenn ein Patient mit einem akuten Schlaganfall oder Herzinfarkt aus Glienicke schnell in eine Berliner Klinik muss und die B 96 verstopft ist? Was passiert, wenn es zu einem schweren Unfall, einem Wasserrohrbruch oder einem Gasrohrbruch auf der B 96 kommt und die Straße gesperrt wird?
 Nicht unerwähnt bleiben muss, dass viele Hermsdorfer aus dem Waldseeviertel Glienicke als ihren Kiez ansehen, mit Familien-, Verwandten- und Freundesbindungen, den entsprechenden Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten, Apotheken, Fitnessstudios, Sportvereinen, Friedhöfen, Schulen usw. Sie alle und die Umwelt profitieren davon, wenn Verbindungen kurz bleiben und Umwege vermieden werden.

10.) Zum Abschluss noch die folgenden grundsätzlichen Punkte, die die grundsätzliche Haltung unserer Initiative Offene Nachbarschaft in Abgrenzung zu den Positionen einer Interessengruppe wie der von Prof. Ortmann verdeutlichen sollen:

Uns ist erstens die **soziale Komponente wichtig**: Verkehrsberuhigende Maßnahmen, die zu Lasten von anderen gehen, sind abzulehnen. Im Waldseeviertel von Hermsdorf einschließlich der Schildower Straße wohnt nicht der ärmste Teil der Bevölkerung. Die dortige Interessengruppe fordert, was ihr Recht ist, Verkehrsberuhigung. Doch was sie in Wahrheit will, ist Verkehrsverdrängung, und zwar auf die Hauptstraße in Glienicke und auf die B 96. Aber in diesen beiden Straßen, wo es anders als in der Schildower Straße klassische Miethäuser, eine große Schule mit Hort und ein Altersheim gibt, wohnen sowohl auf Berliner als auch auf Glienicker Seite doch auch Bürger und Wähler, und zwar mehr als in der Schildower Straße – darunter viele, die sich kein Haus am Waldsee leisten können. Diese Menschen sind schon jetzt grenzwertig belastet. Wäre es wirklich fair und sozial, auf diese schon jetzt im Berufsverkehr verstopften Straßen zusätzlichen Verkehr umleiten? Wir meinen: Nein. Und wäre es fair und sozial, die **Veltheimstraße** im Waldseeviertel von der Schildower Straße bis zur B 96, auf der jetzt schon nicht wenig Verkehr ist, mit den zur Diskussion stehenden Grenzsperrungen durch den dann entstehenden Umfahrungsverkehr **zusätzlich zu belastet**? Wir meinen: Nein

Zweitens erinnern wir alle Politikerinnen und Politiker in der BVV daran, dass sie sich doch darin einig waren: „Eine Verkehrsberuhigung darf **nicht in erheblichen Maße zu Lasten anderer** fallen und darf ebenso wenig eine neue Grenze darstellen.“ Aber genau das wäre der Fall, wenn einseitig der kleinen Interessengruppe nachgegeben wird, die sich am lautesten bemerkbar macht. Wenn die Politik in Reinickendorf so vorgeht, wird sie sich Probleme in anderen Bereichen Reinickendorfs schaffen: die nächste Ost-West-Verbindungsstraße südlich vom Hermsdorf führt über die Dorfstraße mitten durch Lübars. Die dortigen Bewohner sind entsetzt über die Schließungsanträge in Hermsdorf. Noch weiter südlich wäre es die Verbindung durch das Märkische Viertel. All diesen Bewohnern würden Sie zusätzlichen Verkehr bescheren. Der Verkehr verschwindet nicht, sondern taucht an anderer Stelle wieder auf. Der Verkehr soll auf die schon jetzt im Berufsverkehr überlastete B 96 geleitet werden. Schon jetzt werden die Parallelstraßen der B 96 durch Ausweichverkehr stark belastet. Das wird dann erheblich zunehmen.

Modalfiltern würden im Ergebnis nicht einen Kiez vor Verkehr schützen – sondern sie würde den Kiez Waldseeviertel / Gliencke, der das Glück hatte, durch die friedliche Revolution in den letzten 30 Jahren wieder wie früher zusammenzuwachsen, in seiner Mitte zerschneiden. Dies würde, vielleicht nicht von Anfang an, aber über die Jahre hinweg die Entfernung zwischen seinen Menschen vergrößern. Das will unsere Initiative bei allem ihrem Willen, an einer echten Verkehrsberuhigung konstruktiv mitzuwirken, verhindern.

Dr. Helmut Bodensiek

Berlin-Hermsdorf, der 13. Juli 2020

Initiative Offene Nachbarschaft

www.offene-nachbarschaft.de

Anlage

zu Ziffer 8) des Memorandums der Initiative Offene Nachbarschaft
Stand Juli 2020

Anforderungen an ein Verkehrsgutachten zur Verkehrssituation im Raum Hermsdorf-Walseeviertel / Glienicke

1.) Ist-Zustandes des Verkehrs in und um das Waldseeviertel verlässlich erheben!

Unerlässlich ist dazu eine exakte Zählung. Alle bisher kursierenden Zahlen der Gruppe Ortmann sind interessengesteuerte Schätzungen ohne Aussagekraft.

Die – ausschließlich von neutralen Personen vorzunehmenden - Zählungen und damit der Start der gutachterlichen Betrachtung dürfen erst vorgenommen werden, wenn der Verkehr sich nach der Haupturlaubszeit und nach der Corona-Pandemie normalisiert hat. Startet man vorher, gibt es mit Sicherheit einen Streit um die Aussagekraft.

2.) Art des Quellverkehrs ermitteln!

Der Gutachter wird zu untersuchen haben, was für ein Verkehr durch die untersuchten Straßen fließt. Da es der Politik darum geht, Berufspendler-Ströme umzuleiten, aber laut der BVV-Sitzung am 13.5.2020 niemand den normalen Nachbarschaftsverkehr behindern will, ist eine Analyse wichtig, um was für einen Quellverkehr es sich handelt.

3.) Ergebnisse der Zählung sachverständig bewerten

Dem Gutachter muss aufgegeben werden, die von ihm erhobenen Ist-Zahlen auch fachkundig zu bewerten. Dazu gehört, ob die gemessenen Zahlen in der Schildower Straße für eine vergleichbare Straße wirklich ungewöhnlich hoch sind. Dies ist von besonderer Bedeutung, weil die Interessentengruppe um Prof. Ortmann beharrlich behauptet, die Lage im betroffenen Gebiet sei unerträglich. Dies wird von politischer Seite ungefragt hingenommen, nicht aber von uns. Wir wollen wissen, ob die vom Gutachter gemessenen Zahlen im Vergleich zu anderen Straßen des örtlichen Sammelverkehrs ungewöhnlich hoch sind. Entgegen den Ortmann-Darstellungen wird dabei zu berücksichtigen sein, dass die Schildower Straße von ihrer Anlage her – wie auch oben angeführt - *keine* reine Anliegerstraße ist. Sie ist die Hauptverkehrsader des Viertels und erschließt es nicht nur von Glienicke, sondern auch von Hermsdorf aus.

4.) Auswirkungen der Schließung auf den *gesamten* Verkehrsraum prüfen und bewerten!

Die zentrale Frage bei einer Schließung der Schildower Straße und der Elsestraße ist, wohin der Verkehr verdrängt wird. Dass ein Entfallen von Fahrten in nennenswertem Umfang ist eine Illusion. Der Gutachter muss also untersuchen, ob die B 96 in der Lage ist, zusätzliche Verkehrslasten aufzunehmen oder ob davon auszugehen ist, dass Verkehr in andere, diesmal echte Anliegerstraßen in Hermsdorf oder Frohnau abgedrängt wird. Untersucht muss *rechtlich zwingend* aber auch, wie sich die Schließung prognostisch auf den *Glienicker* Ortskern auswirkt (dicht bewohnte Glienicker Hauptstraße, aber auch die Wohnstraßen parallel und senkrecht zu ihr).

Wenn das Bezirksamt wenige Meter von der Landesgrenze entfernt eine Straße sperrt, darf es mit der ihm obliegenden Folgeabschätzung nicht an der Gemarkungsgrenze halt machen. Verhält sich das Gutachten nicht zu den Auswirkungen auf Glienicke und den Nachbarschaftsverkehr, wird es mit Sicherheit rechtlich angreifbar – wir jedenfalls würden es dann rechtlich angreifen. Gesichtspunkte des Budgets können keine Rechtfertigung sein, eine große Gruppe Betroffenen von vornherein aus der Untersuchung auszunehmen, zumal das Bezirksamt die Möglichkeit hat, die Gemeinde Glienicke um Amtshilfe zu bitten.

8.5.) Testweise Schließung erst nach gutachterlicher Feststellung!

Zentral wichtig ist, dass eine Schließung der Schildower Straße nicht als ein Teil des Gutachtenprozesses begriffen wird. Sie darf, wenn überhaupt, erst durchgeführt werden, wenn gutachterliche Feststellungen vorliegen und diskutiert wurden. Auch eine testweise Schließung bleibt eine Teileinziehung von Straßen, und dies vorliegend an einer besonders neuralgischen Stelle. Sowohl straßenrechtlich § 4 Abs. 1 BerlStrG als auch verkehrsrechtlich nach § 45 Abs. 1 Satz 2 StVO kann dies vom Bezirksamt als der zuständigen Behörde nur verantwortet werden, wenn *zuvor* die nachteiligen Auswirkungen, die dieser „Test“ hätte, ermittelt, erwogen und gegen das Interesse der Durchführung des Testes abgewogen worden sind. Das Gesetz gibt keinen Freibrief, unter dem Mantel eines Tests Straßen „einfach einmal so“ zu schließen, um zu sehen, wie sich etwas auswirkt. Ein solches Vorgehen wäre grob rechtswidrig würde von uns mit allen politischen und rechtlichen Mitteln angegriffen werden.

Der richtige Weg ist: Der Gutachter stellt auf Basis seines sorgfältig erhobenen Ist-Zustandes eine Prognose, welche positiven wie negativen Auswirkungen die Sperrung auf den betroffenen Verkehrsraum hätte. Auf dieser Basis kann dann in der BVV unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger verantwortungsvoll diskutiert werden.

8.6.) Test kurz halten- Sperren nach Testende sofort abbauen!

§ 45 StVG erlaubt eine Einziehung von Straßen zu Testzwecken nur, soweit der Test erforderlich und geboten ist. Die Belastungen der Betroffenen beiderseits der Grenze durch eine Sperrung gebieten es deshalb *zwingend*, die Sperrungen nur so lange aufrechtzuerhalten, wie dies wirklich für den Test nötig ist. Wir glauben zwar nicht, dass das Gutachten die Voraussetzungen für einen Test bestätigen wird. Doch wenn dies der Fall sein sollte, wäre eine stundenweise Sperrung von einem Tag bis maximal 1 Woche völlig ausreichend. Denn es wird nur darum gehen, ob die Gutachter-Prognose zu den Veränderungen des Verkehrs sich bestätigen oder nicht. Längerfristige Sperrungen wären unvertretbar.

8.7.) Bei Sperrungen Sicherheitsrisiken bedenken!

Ob ein Gutachter eine Schließung empfiehlt oder nicht: Das Bezirksamt wird Sperrungen nur verantworten können, wenn es gewährleisten kann, dass durch die Sperren selbst keine Gefahren für die Verkehrssicherheit oder für Notfall- und Rettungsverkehr entstehen. Schon weil auf Glienicker Seite kaum Wendemöglichkeiten geschaffen werden können und „temporäre“ Modalfilter nicht schnell wegzuräumen sind, dürfte eine verkehrssichere praktische Umsetzung sehr schwierig sein. Auch Krankentransporte zu den Reinickendorfer Krankenhäusern dürfen sich nicht verzögern, es stehen Menschenleben in Gefahr.