

10 Thesen für offene Verbindungen zwischen Hermsdorf und Glienicke

Unsere These 1: Nur eine Gesamtlösung für den Raum Hermsdorf / Glienicke mit einem attraktiveren ÖPNV, verbunden mit einem klugen grenzüberschreitenden Konzept für vernünftige Alternativen zum PKW-Verkehr, schafft Bürgerzufriedenheit auf allen Seiten.

Unsere Argumente:

- Nur schnelle und direkte Busverbindungen zum S- und U- Bahnnetz mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten im Umland für Rad und auch Auto können Pendler bewegen, für ihre Fahrt zur Arbeit nach Berlin aufs Auto zu verzichten. Sie müssen gemeinsam von Berlin und Brandenburg konzipiert werden.
- Wer Autofahrern Hindernisse in den Weg räumt à la Schildower Straße / Elsestraße, hält Pendler nicht ab. Der Verkehr wird nicht ruhiger, sondern nur chaotischer.
- Die Trennung von Verbindungsstraßen inmitten eines Quartiers nimmt den Straßen den eigentlichen Sinn, den sie haben: Menschen, die in einer gemeinsamen Nachbarschaft wohnen, zu verbinden und ihnen das Leben zu erleichtern. Sie schaden viel mehr Bürgern als den wenigen, den Trennungen Vorteile bringen.
- Weitere Informationen zu unserem Gesamtkonzept auf unserer Homepage www.offene-nachbarschaft.de

Unsere These 2: Die Berliner Wirtschaft und Berliner Verwaltung sind ohne Arbeitskräfte aus dem Umland handlungsunfähig. Handel und Dienstleistungsbetriebe in den Kiezen am Stadtrand brauchen direkte Verbindungen zum Umland. Die Reinickendorfer BVV macht es sich zu einfach, wenn sie in der Verkehrspolitik nur auf sich laut artikulierende Berliner Gruppen Rücksicht nimmt.

Unsere Argumente:

- Laut IAB Berlin-Brandenburg – Pendlerbericht 2019: 21,9 % der Arbeitnehmer in Berlin wohnen in Brandenburg. Das spricht für sich.
- Die Trennung von Verbindungsstraßen inmitten eines Quartiers nimmt den Straßen den eigentlichen Sinn, den sie haben: Menschen, die in einer gemeinsamen Nachbarschaft wohnen, zu verbinden und ihnen das Leben zu erleichtern. Sie schaden viel mehr Bürgern als den wenigen, den Trennungen Vorteile bringen.
- Viele Gewerbetriebe in Berlin und im Umland würden unter Straßensperrungen sehr leiden.

Unsere These 3: Straßensperrungen entlang der ehemaligen Grenze schaffen keine Verkehrsberuhigung, sondern erzeugen mehr klimaschädlichen Verkehr. Sie entfremden auf Dauer die Nachbarschaft.

Unsere Argumente:

- Alle Erfahrungen zeigen: Straßensperrungen verringern nicht den Verkehr, sie drängen ihn nur ab. Niemand, der über das Waldseeviertel in die Berliner Innenstadt zum Arbeiten fährt, lässt nur deshalb sein Auto stehen, weil er nicht über die Schildower Straße fahren kann.
- Die Umwege durch Straßensperrungen betragen isoliert nur wenige km. In der Summe aller Fahrten pro Jahr kommen aber eine Riesenstrecke und viele unnötige Emissionen zusammen. Sperren ist klimaschädlich!
- Sperrungen entlang der Grenze trennen und führen schleichend zu einer Entfremdung der nach der Wende zusammengewachsenen Nachbarschaft.

Unsere These 4: Lasst uns gemeinsam für eine echte Verringerung der Verkehrsbelastungen einsetzen statt dafür, die Lasten auf andere abzudrängen.

Unsere Argumente:

- Die Initiative Offene Nachbarschaft verfolgt nicht das Konzept einer „freien Fahrt für freie Bürger“. Wir wollen echte Reduzierungen und Beruhigung des KfZ-Verkehrs und haben auch Verständnis für die Anliegen der Bürger in der Schildower und Else-/Lessingstraße, mehr Ruhe in ihrer Straße zu haben.
- Die vielleicht gut gemeinten, aber unfassbar schlecht ausgeführten Straßeneinengungen in den genannten Straßen müssen dazu zurückgebaut werden. Die „Nasen“ haben, übrigens auch nach Auffassung unserer Gegner, alles nur schlimmer gemacht.
- Ziel ist, dass der Verkehr auf Grundlage einer verkehrswissenschaftlich durchdachten Konzeption bei langsamer Geschwindigkeit ruhig fließt: denn dies verringert Emissionen. Technische Möglichkeiten wie Flüsterasphalt müssen genutzt werden.
- Begleitende Maßnahmen wie die konsequente polizeiliche Überwachung von Geschwindigkeitsverstößen oder des schon geltenden LKW-Durchfahrtsverbot begrüßen wir.
- Es ist für uns kein Tabu, darüber zu diskutieren, ob und wie in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs die Schildower- / Elsestraße durch angemessene und moderate Maßnahmen entlastet werden können. Komplettsperren für den Autoverkehr lehnen wir aber kategorisch ab.
- Von überragender Bedeutung sind attraktive ÖPNV-Anbindungen aller Wohngebiete um das Waldseeviertel an die S-Bahn: schnell, preiswert, mit hoher Taktfrequenz. Der von Glienicke gesponsorte 10-Minuten-Bustakt ist ein erster Schritt, reicht aber nicht aus. Reinickendorf und Glienicke müssen gemeinsam für Projekte wie die Heidekrautbahn oder die Wiederherstellung des AB-Tarifs im Umland kämpfen.

Unsere These 5: Straßensperrungen drängen den Verkehr nur in noch engere und jetzt schon noch mehr belastete Straßen ab. Sie machen ihn chaotischer und lästiger, beruhigen ihn aber nicht.

Unsere Argumente:

- Die Interessengruppe in der Schildower Straße fordert auf Plakaten: Verkehr auf die Hauptstraßen! Das Problem: Auch an diesen Hauptstraßen (B 96, Glienicker Hauptstraße) wohnen und arbeiten Menschen, und zwar – weil hier nicht nur Einfamilienhäuser sind - sogar mehr.
- Die eher sozialschwächeren Einwohner an der Umfahungsstrecke sind schon jetzt durch den Verkehr viel stärker belastet als die an der Schildower Straße. Es ist nicht sozial gerecht, diese Belastung noch zu verstärken.
- Der Ausweichverkehr bei Sperrungen wird, besonders bei Stau auf der B 96 oder der Hauptstraße, sowohl in Hermsdorf als auch in Glienicke in noch engere Nebenstraßen drängen.
- Fazit: bei Sperrungen wird die Zahl der heftig vom Verkehr Betroffenen steigen und nicht abnehmen. Die, die jetzt schon am belastetsten sind, werden zur vollständigen Entlastung einiger weniger noch mehr belastet.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Homepage und dort insbesondere in unserem Memorandum unter http://www.offene-nachbarschaft.de/Memorandum_ON.pdf

Unsere These 6: Eigenmächtige Straßensperrungen durch Reinickendorf wären ein Bruch des Rechts. Lösungen der grenzüberschreitenden Verkehrsprobleme können nur im Konsens erfolgen.

Unsere Argumente:

- Die Interessengruppe in der Schildower Straße suggeriert beharrlich, mit dem Beschluss der BVV vom 13.5.2020 sei die Sperrung der Straßen eine entschiedene Sache. Das ist falsch. Die BVV hat eine solche Rechtsmacht nicht. Das Bezirksamt muss nach der geltenden Rechtslage entscheiden, nicht nach den politischen Vorstellungen einer zum damaligen Zeitpunkt einseitig von der Interessengruppe informierten BVV.
- Die von der BVV gewünschten Sperrungen würden, weil sie den Verkehr für eine bestimmte Verkehrsart (KfZ) vollständig ausschließen, eine Teileinziehung der Straßen bedeuten. Damit fallen solche Sperrungen aus dem Anwendungsbereich der Bundes-StVO heraus, mit der Folge, dass sich das BezA nicht auf die Ermächtigungsvorschriften in diesem Gesetz berufen kann – insbesondere nicht auf die über die testweise Erprobung von verkehrlichen Maßnahmen.
- Die straßenrechtlichen Voraussetzungen für eine eigenmächtige Teileinziehung nach Landesstraßenrecht durch Reinickendorf liegen nicht vor. Das ist für jeden Juristen „vom Fach“ unzweifelhaft, schon wegen der fehlenden Mitwirkung des Landes Brandenburg und der Berliner Senatsverwaltung.

Weitere Informationen zur Rechtslage auf unserer Homepage www.offene-nachbarschaft.de

Unsere These 7: Dem Modalfilter-Beschluss der BVV Reinickendorf vom 13.5.2020 fehlt eine ausreichende Grundlage. Straßensperrungen ohne ein unabhängiges Gutachten wären – auch testweise - rechtswidrig.

Unsere Argumente:

- Das oft zitierte frühere „Gutachten“ ist eine bloße Schätzung auf Basis von Zählungen, an dem die Schließungsbefürworter selbst mitgewirkt haben. Es war und ist wertlos und es ist bedauerlich, dass sich Mitglieder der BVV an ihm orientiert haben.
- Unsere Initiative hat sich dafür eingesetzt, dass das Bezirksamt Reinickendorf erstmals ein faktenorientiertes und neutrales Gutachten eines unabhängigen und sachverständigen Gutachters einholt, das auch den aktuellen Ist-Zustand zuverlässig festhalten soll.
- Wir erwarten von dem Gutachten eine Prognose, und zwar auch dazu, ob und wie sich eine Sperrung auf den übrigen Raum Hermsdorf und Glienicke nachteilig auswirkt.
- **Und ganz wichtig: Bevor das Gutachten vorliegt und an einem Runden Tisch offen diskutiert wird, verbietet sich jede Sperrung einer Straße – und sei es testweise!**
- Zu den weiteren Anforderungen an ein objektives Gutachten siehe das Memorandum auf unserer Homepage (www.offene-nachbarschaft.de)

Unsere These 8: Die Schildower Straße ist als Verbindungsstraße für den nachbarschaftlichen Bereich Hermsdorf / Glienicke / Schildow konzipiert. Sie muss es bleiben.

Unsere Argumente:

- Die Schildower Straße ist nicht als reine Wohnstraße angelegt. Sie ist Teil der zentralen Verkehrsachse des Waldseeviertels. Sie dient der Anbindung des Viertels an die Bundesstraße 96 und der Verbindung mit anderen Ortsteilen und Nachbargemeinden (Waidmannslust, Schildow, Glienicke).
- Ist die Schildower Straße damit keine reine Wohnstraße, sondern eine sog. Straße der II. Ordnung bzw. des Sammelverkehrs, ist die Verkehrsbelastung auf ihr selbst nach den von den Sperrungsbefürwortern geschätzten Zahlen normal (s. das Memorandum auf unserer Homepage).

Unsere These 9: Es gibt im Waldseeviertel keinen unerträglichen Verkehr, der eine Sperrung vorhandener Straßenverbindungen gebietet. „Ständige Staus“ und „Pendlerströme“ sind eine Legende.

Unsere Argumente:

- Gehen Sie, auch zur Hauptverkehrszeit, mit offenen Augen und unvoreingenommen durch die Schildower Straße. Selbst wenn es oft behauptet wird: Es gibt keinen Stau, Sie werden keinen Kolonnenverkehr finden.
- Der Verkehr in der Schildower Straße ist für Straßen, die in Reinickendorf Ortsteile verbinden (z. B. Hohefeldstraße, Frohnauer Straße, Zabel-Krüger-Damm u.v.a.), normal.
- Stauähnliche Zustände gibt es nur, wo 12 künstliche Fahrbahnverengungen geschaffen wurden: Bremsen, Anfahren, Ausweichen, Beschleunigen schafft unnötigen Lärm, Emissionen und Aggressionen. Die Verengungen haben sich als ein Schildbürgerstreich erwiesen.
- Selbst Sperrungsbefürworter können es nicht bestreiten: Außerhalb der Rush-Hour und damit 18 von 24 Stunden werktags und am Wochenende ist der Verkehr ruhig. Eine Sperrung rund um die Uhr ist nicht gerechtfertigt.

Unsere These 10: Im Waldseeviertel wird nicht gerast, auch nicht von „Pendlern“!

Unsere Argumente:

- Die Behauptung der Befürworter von Straßensperrungen, im Waldseeviertel werde gerast, ist ein Klischee, nicht Wirklichkeit. Ja, nicht jeder hält dort Tempo 30 strikt ein. Jeder Autofahrer weiß aber auch: Das ist nicht nur im Waldseeviertel so, sondern überall in Berlin.
- Die Behauptung, die Polizei habe das Rasen bestätigt, ist falsch. Die von Schließungs-Befürwortern „ausgewerteten“ Daten behandeln schon Überschreitungen von 1 bis 2 km/h, die in der Messtoleranz liegen, als Rasen. Auch die Masse der übrigen Überschreitungen war geringfügig.
- Die Behauptung von einer Raserei passt nicht zur Behauptung, in der Schildower gebe es ständig Staus. Wie soll im Stau ein Rasen möglich sein?
- Die Behauptung von der Raserei zeigt nur: Einige Befürworter der Sperrung zeichnen ein Bild von den Nachbarn im Umland, das Angst auslösen und Abgrenzung schaffen soll. Wir wehren uns gegen eine solche Polemik.