

## **Ortmanns Märchenstunde. Oder: Wo sind die Fakten ?**

### **Grundsatzeswiderung zu seiner Klage vor dem Verwaltungsgericht**

**Von: Initiative Offene Nachbarschaft, 25. Juni 2024**

Nachdem Herr Michael Ortmann, der bekannte Sprecher der Bürgerinitiative aus der Schildower Straße in Berlin-Hermsdorf mit seiner Forderung nach Schließung der Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg politisch gescheitert ist, versucht er es nun auf dem Klageweg. Begründet wird seine alte Forderung nach neuen Grenzsperrungen mittels Betonpoller („Modalfilter“) neben von ihm zugegebenen subjektiven Interessen auch mit „Gründen des öffentlichen Wohls“. Nun, die Öffentlichkeit und mit der Aufhebung des Modalfilterbeschlusses durch die BVV Reinickendorf auch die Politik haben sich in einem mehrjährigen Diskussionsprozess klar gegen die Forderungen von Herrn Ortmann gestellt. Allein unsere Initiative hat über 2000 Unterschriften gesammelt gegen die von ihm gewünschten Straßensperrungen zwischen Berlin und Brandenburg. Zum besseren Verständnis der jahrelangen Auseinandersetzung um die Schildower Straße ist eine Chronologie des Konflikts beigefügt (Anlage B 1 - Chronologie des Konflikts)

Wir sind aber nicht besorgt. Denn schon die Anträge und die einleitenden Darstellungen machen deutlich, dass die Klage aussichtslos ist, und zwar aus drei zentralen Gründen:

#### **1. Klagevortrag stützt sich auf falsche Fakten**

Der erste Grund für die offensichtlich fehlende Erfolgsaussicht der Klage ist, dass sie sich auf eine die reale Situation im Waldseeviertel völlig verzerrende und übertreibende Sachdarstellung gründet, für die es an jeglichen gerichtstauglichen, objektiven Belegen für zentrale Tatsachen fehlt.

Gestützt wird die Klage wesentlich auf sogenannten „Gutachten“ des Klägers zu 1) selbst. Herrn Ortmann fehlt indessen das, was einen Gutachter ausmacht: Erstens eine fachliche Kompetenz auf dem Gebiet, um das es geht; und zweitens eine innere Unabhängigkeit zu dem Thema. Bei dem, was er als Gutachten bezeichnen lässt, als auch seinen angeblichen Beobachtungen über das Verhalten der Autofahrer aus nah und fern in seiner Straße handelt es sich mithin um ein reines, massiv von eigenen Interessen und Vorstellungen geprägtes Parteivorbringen, das durchschaubar fehlerhafte, ja teilweise absurde Ergebnisse produziert und als Gutachten wertlos ist.

Wir sind von dem Kläger zu 1) bereits eine Menge Unsachlichkeiten gewöhnt. Dennoch sind wir entsetzt und empört, was er sich traut, einem Gericht als Tatsachengrundlage vortragen zu lassen: ein Mix von groben Übertreibungen, von Entstellungen, von Gerüchten und vor allem von Anwürfen gegen „Pendler“, zu denen für ihn jeder Autofahrer zählt, der nicht aus seiner unmittelbaren Umgebung kommt!

Wir lesen in der Klage von „wegen fehlender Ortsverbundenheit rücksichtslosen“ Durchfahrenden; von dem „Durchgangsverkehr“, der anders als „Nachbar:innen“, den gebotenen Sicherheitsabstand beim Überholen von Fahrrädern prinzipiell nicht einhalte; von „Kolonnen im Durchgangsverkehr“, die „keine Rücksichtnahme bei der Vorfahrtsgewährung“ gewohnt seien.

Insgesamt schildert der Kläger die Schildower Straße als einen Ort, in dem von fremden Autofahrern die Anwohner genötigt, beschimpft und angepöbelt und tagtäglich in die Gefahr erheblicher körperlicher und finanzieller Schäden gebracht würden.

Auch wenn die Situation in der Schildower Straße nicht befriedigend und das Bezirksamt gerade deshalb ganz aktuell eine umfassende Sanierung und Neukonstruktion der Straße plant, für die wir uns einsetzen, ist festzustellen: Das Bild von der Schildower Straße, das der Kläger Ortmannt schildert, hat mit der Realität nichts zu tun, sondern ist von einer bedenklichen innerlichen Ablehnung dieses Klägers in Bezug durch „seine“ Straße fahren Auswärtigen getragen und einer insoweit durchaus xenophob zu nennenden Grundhaltung geprägt. Wir werden uns im Folgenden bemühen, dies im Einzelnen aufzuzeigen und die hinten und vorne nicht stimmenden Behauptungen, Begründungen, Statistiken und Zahlenwerke des Klägers richtig zu stellen.

## **2. Kein subjektives öffentliches Recht der Kläger auf Entwidmung**

Der zweite Grund für die Chancenlosigkeit der Klage ist ihr rechtlicher Ansatz. Er setzt nicht auf verkehrsrechtliche Lösungen, sondern auf die Entwidmung der beiden Straße für den motorisierten Verkehr. Man muss sich verdeutlichen: Der Kläger zu 1) und seine Mitstreiter meinen einen Individualanspruch darauf zu haben, eine Straße dem motorisierten Verkehr in einer zentralen Funktion entziehen zu können; eine Straße, die baulich für den Auto- und Motorradverkehr ausgerichtet ist, die seit dem Fall der Mauer immer von Autos genutzt wurde, die in der zentralen Achse des Viertels liegt und die die von ihr fischgrätenartig von ihr in alle vier Himmelsrichtungen abgehenden Straße gemeinsam mit ihrer natürlichen Verlängerung (Alte Schildower Straße) zu einem grenzübergreifenden Netz verbindet. Diese Auffassung der Kläger ist abwegig. Die Entscheidung, ob eine Straße oder ein Teil davon dem Autoverkehr gewidmet bleibt, treffen nicht die Anwohner, sondern die Verwaltung. Ein Anspruch auf Entwidmung könnte nur dann in Frage kommen, wenn individuelle Rechte des Bürgers, zum Beispiel zur Abwehr von massiven und ganz ungewöhnlichen Gefahren für ihn, unzweifelhaft in keiner Weise anders gewahrt werden können als durch die Entwidmung. Für eine solche Reduzierung des Ermessens auf Null gibt es nicht den geringsten Ansatz. Selbst wenn man unterstellt, was wir ausdrücklich nicht tun, dass die Beeinträchtigungen der Kläger durch zu schnelles und rücksichtsloses Fahren und regelwidriges Überholen von Radfahrern signifikant wären, so sind und bleiben verkehrsrechtliche Verbote und deren Überwachung sowie bauliche Veränderungen der Straße selbstverständlich sinnvolle und mit weitem Abstand die naheliegendsten Handlungsoptionen für die Verwaltung.

Die Anträge der Kläger bedeuten nicht mehr und nicht weniger, als dass sie davon träumen, dass ausgerechnet ein Teil „ihrer“ Straßen eine Art Rad- und Fußwanderweg wird. Allerdings ein sehr kurzer, gemäß ihrem Antrag von der Landesgrenze bis zu der ersten Grundstückszufahrt. Das ist lächerlich und abwegig. Die Kläger mögen einen solchen Traum haben, aber einen Anspruch, dass das Land Berlin ihn verwirklicht, haben sie nicht. Dies gilt insbesondere, weil die Entwidmung dem Land Planungsmöglichkeiten nehmen würde. Wie jedenfalls dem Kläger bekannt sein dürfte, wird auf beiden Seiten der ehemaligen Mauergrenze erwogen, auf dem Straßenzug die frühere direkte Busverbindung von Hermsdorf nach Glienicke Ost und Schildow durch die Schildower Straße / Alte endlich wiederherzustellen, während heute der Kiezbus 326 sich an der ehemaligen Mauer langschlängelt und kurz vor dieser kehrtmachen und damit einen sehr großen Teil von potenziellen ÖPNV-Nutzenden nicht erreicht. Die Entwidmung würde den Verwaltungen auf beiden Seiten die Grundlage dafür nehmen, die Planungen für einen Busverkehr weiterzuverfolgen, der endlich dem Ende der Teilung Deutschlands in diesem Gebiet Rechnung trägt.

### **3. Verkehr zwischen Glienicke und dem Waldseeviertel ist Ortsverkehr, kein Durchgangsverkehr**

Den dritten Gesichtspunkt, der die Klage als chancenlos erscheinen lässt, sehen wir darin, dass der Kläger zu 1 und seine Mitstreiter einen „Durchgangs- bzw. und Pendlerverkehr“ bekämpfen, der keiner ist. Sie versuchen, unter dem Mantel einer Teilentwidmung Menschen, die mit ihnen längst in einem zusammengewachsenen Wohngebiet gemeinsam wohnen, weniger Mobilitätsrechte zuzugestehen.

Wenn ein Bewohner aus Glienicke durch die Schildower- oder Elsestraße in die angrenzenden Berliner Ortsteile fährt, ist er kein Pendler. Es handelt sich vielmehr um Ortsverkehr. Der Begriff des Ortsverkehrs ist keiner, der sich sinnvoll nach gebietsrechtlichen Zuordnungen bestimmen lässt. Soll es wirklich Durchgangsverkehr sein, wenn ein Glienicker durch das Waldseeviertel nach Hermsdorf-Zentrum zu seiner Ärztin oder einem Restaurant fährt, oder umgekehrt, wenn ein Hermsdorfer zu dem Supermarkt, dem Frisör oder dem Eisenwarenladen in Glienicke fährt, weil das „seine“ Geschäfte sind? Dürfen wir dagegen, weil man ja in Berlin bleibt, unbedenklichen Ortsverkehr annehmen, wenn ein Autofahrer aus dem Waldseeviertel durch Hermsdorf, Waidmannslust, Tegeln usw. zu seiner Arbeitsstelle an einer Universität in Berlin-Mitte fährt? Dies zeigt, wie schief das Konstrukt der Kläger von einem "Pendler-Durchgangsverkehr" im Waldseeviertel ist.

Der Begriff „Ortsverkehr“ muss auf die tatsächlichen, nicht auf die gebietsrechtlichen Verhältnisse abstellen. Hermsdorf und Frohnau auf der einen und Glienicke und mindestens Teile von Schildow auf der anderen Seite sind eng zusammengewachsen. Sie stellen wirtschaftlich und sozial einen verflochtenen Raum dar. Wer, wie die allermeisten Hermsdorfer, Frohnauer, Glienicker und auch Schildower auf der jeweils anderen Seite der ehemaligen Grenze seine Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen und auch Freunde und Verwandte aufsucht, ist nicht Pendler, sondern er bewegt in seinem Kiez – und niemand hat seit dem 3. Oktober 1990 das Recht, dem einen oder dem anderen mehr Mobilitätsrechte zuzusprechen.

Dies bedeutet auch, dass es nicht nur falsch, sondern rechtswidrig wäre, wenn das Bezirksamt, wie es die Kläger ihm ansinnen, die beiden Straßen, die zentrale Verbindungen innerhalb des Waldseeviertels durch Teilentwidmung für den Autoverkehr für den nach wie vor wichtigsten Verkehrsstränge kappen würden. Eine solche Maßnahme würde einen Verstoß gegen die allgemeine Handlungsfreiheit handeln, weil Bürger einfach erwarten dürfen, sich innerhalb ihres Kiezes frei zu bewegen, wenn nicht dadurch für andere unerträgliche und schwerwiegende Belastungen hervorgerufen werden – was, siehe dazu auch den nachstehenden Text, keineswegs der Fall ist. Die Poller an der Landesgrenze wären auch ein unerträglicher Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG, weil natürlich der direkte Zugang nach Berlin hinein als dem wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum der Region nicht einem Teil ein und derselben Nachbarschaft verwehrt werden darf.