

RA Thorsten Deppner Grolmanstr. 39 10623 Berlin

Verwaltungsgericht Berlin
Kirchstraße 7
10557 Berlin

Über den elektronischen Rechtsverkehr (beA)

31. Mai 2024

Mein Zeichen: TD21-007

Klage

1. 
2. 
3. 

– Kläger:innen –


– Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Thorsten Deppner, Grolmanstr. 39,
10623 Berlin –

gegen

das Land Berlin , vertreten durch das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin,
Straßen- und Grünflächenamt, Eichborndamm 215, 13437 Berlin

– Beklagter –

wegen: Straßenrecht.

Streitwert: 15.000 Euro (Auffangstreitwert von 5.000 Euro multipliziert mit Anzahl der Kläger:innen; 

Namens und im Auftrag der Kläger:innen beantrage ich,

1. den Beklagten entsprechend des Antrags der Kläger:innen vom 9. April 2021 zu verurteilen, die Schildower Straße und die Elsestraße im Bezirk Reinickendorf von Berlin jeweils im Bereich zwischen der letzten Gebäudezufahrt und der Stadtgrenze allein für den Fuß- und Fahrradverkehr zu widmen und den Kfz-Verkehr dort durch geeignete bauliche Maßnahmen (Modalfilter) zu unterbinden,

hilfsweise

2. den Beklagten zu verurteilen, über den Antrag der Kläger:innen vom 9. April 2021 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden,
weiter hilfsweise,
3. den Beklagten entsprechend des Hilfsantrags der Kläger:innen vom 9. April 2021 zu verurteilen, den motorisierten Durchgangsverkehr im Waldseeviertel im Bezirk Reinickendorf von Berlin durch sonstige geeignete bauliche, straßenrechtliche oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wirksam zu unterbinden
und schließlich weiter hilfsweise
4. den Beklagten zu verurteilen, über den Hilfsantrag der Kläger:innen vom 9. April 2021 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Weiterhin wird beantragt,

festzustellen, dass die Zuziehung eines Bevollmächtigten im Vorverfahren notwendig war.

Schließlich wird beantragt,

dem Beklagten aufzugeben, unverzüglich den Verwaltungsvorgang zusammenzustellen und diesen wenn möglich in elektronischer Form über den elektronischen Rechtsverkehr, hilfsweise in Papierform für einige Tage zur Durchsicht in die Kanzlei des Unterzeichners zu übersenden.

Begründung

Zur besseren Übersicht wird der Begründung ein Inhaltsverzeichnis vorangestellt.

Inhaltsverzeichnis

I. Zum Sachverhalt.....	4
1. Die Kläger:innen.....	4
a) Kläger:innen zu 1.....	4
b) Kläger zu 2.....	7
c) Klägerin zu 3.....	9
2. Verkehrssituation im Waldseevierviertel.....	9
a) Schleichweg für den Durchgangsverkehr.....	11
b) Geschwindigkeitsüberschreitungen und verkehrliche Überlastung.....	14
c) Unfallgeschehen.....	15
d) Lärmbelastung.....	16
e) Wirksamkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.....	16
3. Zum Verwaltungsverfahren.....	17
II. Zur Zulässigkeit.....	18
1. Zulässige Untätigkeitsklage.....	18
2. Klagebefugnis.....	18
a) Hauptantrag (Antrag zu 1) und Hilfsantrag zu 2.....	19
aa) Straßenrecht: § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 BerlStrG.....	19
(1) Betroffenheit abwägungserheblicher Belange.....	20
(a) Verkehrssituation vor Ort.....	21
(b) Widmungswidrige Nutzung der Nebenstraßen als Durchgangsstraßen; Straßen Teil des Radverkehrsnetzes.....	22
(c) Bauplanerische Festsetzungen.....	23
(d) Anliegergebrauch.....	23
(e) Betroffenheit von Grundrechten.....	23
(2) §§ 50 Abs. 5, 56 Abs. 1 Satz 1 MobG Bln.....	25
bb) Zwischenergebnis: Klagebefugnis bezüglich des Hauptantrags.....	26
b) Hilfsanträge zu 3 und 4.....	27
III. Zur Begründetheit.....	28
1. Hauptantrag (Antrag zu 1) und Hilfsantrag zu 2.....	28
a) Zuständigkeit des Beklagten.....	29
b) Statthaftigkeit der Teileinziehung.....	29
c) Überwiegendes öffentliches Interesse an der Teileinziehung.....	29
aa) Unfallgeschehen/Verkehrssicherheit.....	30
bb) Lärmbelastung und Luftverschmutzung.....	32
cc) Einbeziehen sachfremder Erwägungen.....	33
dd) Verkennung der Straßenkategorien nach § 20 StrG Bln und dem Flächennutzungsplan	34
(1) Straßenrechtliche Kategorisierung der streitgegenständlichen Straßen.....	34
(2) Flächennutzungsplan.....	35
(3) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RASt 06).....	35
ee) Fehlerhafte Prognose befürchteter Verkehrsverlagerungen und deren Folgen.....	37
ff) Fehlende Berücksichtigung des Berliner Mobilitätsgesetzes.....	41
(1) „Vision Zero“ / verkehrssichere Infrastruktur.....	42

(2) Schutz vor verkehrsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen.....	42
(3) Priorisierung des Umweltverbunds.....	42
(4) Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen.....	43
(5) Sicherheit und Stärkung des Radverkehrs.....	43
gg) Bauplanungsrechtliche Festsetzungen.....	45
hh) Anliegergebrauch.....	46
ii) Verkennung der grundsätzlichen Bedeutung des Klimaschutzes.....	47
d) Verletzung in eigenen Rechten der Kläger:innen.....	49
2. Begründetheit des Hilfsantrags.....	49

I. Zum Sachverhalt

Die Kläger:innen sind Bewohner:innen des „Waldseeviertels“ im Bezirk Berlin-Reinickendorf. Das Gebiet wird westlich von der B 96 (Berliner Straße), nördlich von der Landesgrenze und südöstlich vom Tegeler Fließ abgegrenzt.

1. Die Kläger:innen

a) Kläger:innen zu 1

Die beiden Kläger:innen zu 1 wohnen mit ihren beiden Kindern (9 Jahre und 12 Jahre alt) an dem am dichtesten befahrenen Streckenzug im Waldseeviertel, gegenüber der Kleinhaussiedlung. Sie sind Eigentümer:innen des von ihnen bewohnten Einfamilienhauses. Tatsächlich ist die Schildower Straße die mit Abstand am meisten befahrenen Nebenstraße im Norden Reinickendorfs (siehe dazu sogleich unter 2.a))

Da es in der gegenüberliegenden Kleinhaussiedlung gemäß Bebauungsplan keine Stellplätze für Autos gibt, wird in den umliegenden Straßen besonders viel Parkraum benötigt. Wegen des erhöhten Parkraumbedarfs der Anwohner:innen wird die Breite der Schildower Straße dadurch auf effektiv etwa vier Meter reduziert. Die Schildower Straße ist hier wegen ihrer Enge überlastet, sobald es Gegenverkehr gibt. Bei Begegnungsverkehr muss man in Parklücken ausweichen. Die Kläger:innen zu 1 stellen im Alltag fest, dass entgegenkommende Autos gegenüber ihnen fast nie Rücksicht walten lassen. Freunde und Bekannte der Kläger:innen zu 1 berichteten ihnen, dass man im Waldseeviertel aggressiv oder verängstigt wird, je nach Persönlichkeit, wenn man die Straße entlangfährt und zum wiederholten Mal in Folge übervorteilt wird. In den Augen der Kläger:innen zu 1 liegt das daran, dass das Verkehrsaufkommen im Durchgangsverkehr zu hoch und die Schildower Straße zu eng ist. Außerdem ist der Durchgangsverkehr aufgrund seiner anderen Zielrichtung und der fehlenden Ortsverbundenheit der Fahrer:innen eiliger und rücksichtsloser unterwegs als der Anwohnerverkehr der Nachbarschaft. Das erkennen die Kläger:innen zu 1 beispielsweise daran, dass sie regelmäßig angehupt werden, wenn sie mit dem Auto vorsichtig auf ihr Grundstück fahren wollen. Die dargestellten Aggressionen auf der Schildower Straße sind nach Auffassung der Kläger:innen zu 1 für Nebenstraßen in Wohngebieten eigentlich unüblich und werden hier durch den starken Durchgangsverkehr und die ungeeigneten Straßenverhältnisse hervorgerufen.

Die engen Straßen in Verbindung mit viel zu viel Verkehr schüren Aggressionen und Gefahrensituationen im Straßenverkehr, denen sich die Kläger:innen zu 1 hilflos ausgeliefert fühlen.

In den Jahren von 2017 bis 2023 gab es allein vor dem Haus der Kläger:innen zu 1 eine deutlich

zweistellige Anzahl von Verkehrsunfällen mit Sachschaden. Mehrere Mal wurde Handwerkern der Spiegel abgefahren. Auch mehrere Gäste mussten einen Schaden an ihrem Auto erfahren. Am Auto der Kläger:innen zu 1 wurde mehrfach der Spiegel beschädigt und in den Jahren 2021/22 wurde ihnen gar drei Mal der linke Kotflügel verbault, was auf Ausweichen vor dem Gegenverkehr zurückzuführen war. Bei den meisten Unfälle mit Sachschaden in der Nachbarschaft lag Fahrerflucht vor, die Polizei konnte den Täter nicht ermitteln. Andere Unfälle wurden aufgrund dessen gar nicht erst polizeilich gemeldet.

Schon das Einsteigen in das am Straßenrand geparkte Auto ist für die Kläger:innen zu 1 gefährlich. Die Straße vor ihrem Haus ist nur ein kurzes Stück weit einsehbar. Wenn man nicht schnell genug ist, steht man noch an der Fahrertür, wenn eine nachfolgende Fahrzeugkolonnen an einem vorbeizieht. Wenn es dann Gegenverkehr gibt, fährt die ganze Kolonne beängstigend eng an die parkenden Autos. Der Kläger zu 1 ist selbst mittlerweile mehrmals nur knapp einem solchen Unfall entgangen.

Aufgrund der Enge der Straße, der parkenden Autos und der Fahrweise ist es für die 9 und 12 Jahre alten, etwa 1,30 und 1,50 Meter großen Kinder der Kläger:innen zu 1 kaum möglich, alleine die Straße zu überqueren. Sie müssen zwischen den parkenden Autos hervorkommen und zumindest ein kleines Stück auf die Straße gehen, um diese einsehen zu können. Das ist jedoch wegen der Enge der Straße sehr gefährlich, weil der fließende Verkehr wegen des Gegenverkehrs sehr dicht an den parkenden Autos vorbeifährt.

Die Tochter der Kläger:innen zu 1 muss morgens auf dem Schulweg meistens sehr lange warten, bis es eine Lücke in der Kolonne der nach Berlin fahrenden Autos gibt. In der langen Schlange von Autos fahren alle einfach weiter, nach Beobachtungen der Kläger:innen zu 1 zumeist mit zu geringem Sicherheitsabstand.

Die Kläger:innen zu 1 sind wegen des dichten Verkehrs am Morgen vor ihrem Haus stets in großer Sorge, wenn ihre Tochter alleine zu Fuß durch das Waldseviertel zum Schulbus auf der B 96 geht oder mit dem Fahrrad zur Schule fährt –. Ihr Sohn fährt mit dem Fahrrad entlang der Schildower Straße zur Grundschule. Noch darf er den Bürgersteig benutzen. Das Radfahren auf der Straße wäre für ihn sehr gefährlich aufgrund der Enge der Straßen und des übermäßigen Durchgangsverkehrs, der beim Überholen nicht den Sicherheitsabstand einhält. Wohlgemerkt, Anwohner:innen, die sich gegenseitig zumindest vom Sehen her kennen, lassen hier nach der Wahrnehmung der Kläger:innen zu 1 Rücksicht walten.

Die Radwege sind auf der Schildower Straße in den Bürgersteig integriert. Allerdings sind sie nur etwa 90 cm breit, teilweise unterbrochen, und aufgrund der Baumwurzeln sehr uneben. Der Klägerin zu 1 ist es schon öfter passiert, dass sie aus dem Gartentor trat und beinahe von einem Radfahrer

angefahren wurden, der auf dem geteilten Bürgersteig fuhr. Der dort vorhandene Radweg ist zu schmal und zu holprig, als dass Fahrradfahrende strikt darauf bleiben können.

Der Kläger zu 1 fährt mit dem Fahrrad unregelmäßig zum Einkaufen oder zur S-Bahn nach Hermsdorf. Außerdem fährt er mit dem Fahrrad an vielen Tagen im Jahr zur Arbeit. Dabei stellt er fest, dass der eilige Durchgangsverkehr nicht den gebotenen Sicherheitsabstand beim Überholen einhält. Nachbar:innen hingegen verhalten sich deutlich rücksichtsvoller gegenüber Radfahrenden.

In der Elsestraße gibt es keinen Radweg. Deshalb muss man mit dem Fahrrad auf der Straße fahren. Wegen der Enge der Straße und dem starken Durchgangsverkehr, der es generell eilig hat, wurde der Kläger zu 1 dort mehrfach nur mit sehr geringem Sicherheitsabstand überholt. Insofern unterlässt der Kläger zu 1 nun die Fahrt mit dem Fahrrad auf dieser Strecke, weil er es als zu gefährlich erachtet.

Wenn der Kläger zu 1 im Waldseviertel mit dem Fahrrad von rechts kommend auf die Schildower Straße abbiegt, so wird ihm oft die Vorfahrt vom Durchgangsverkehr genommen. Offensichtlich wird die Schildower Straße fälschlich als Vorfahrtstraße wahrgenommen, da die Kolonnen im Durchgangsverkehr hier keine Rücksichtnahme bei der Vorfahrtsgewährung gewohnt sind. Dadurch erklären sich die häufigen Missachtungen der Rechts-vor-Links-Regel, die die Kläger:innen zu 1 täglich beobachten können. So gesehen, ist auch der Kläger zu 1 und seine Kinder in ständiger Gefahr beim Fahrradfahren; auf die Einhaltung selbst grundlegendster Verkehrsregeln ist wegen der Überlastung der Straße kein Verlass.

Der Kläger zu 1 fährt immer mit mulmigen Gefühl Fahrrad auf der Schildower Straße, seitdem er beobachten musste, dass ein anderer Radfahrer auf der Schildower Straße von einem Autofahrer durch dichtes Auffahren und aufheulenden Motor genötigt, bedrängt und anschließend beschimpft wurde. Drei Mal wurde eine Nachbarin der Kläger:innen zu 1, eine alte Frau, bereits angefahren und noch viel öfter angepöbelt, wenn sie mit dem Fahrrad in der Nachbarschaft unterwegs war, wie auch die Märkische Allgemeine Zeitung am 12. Februar 2020 berichtete. Die Tochter der Nachbarin der Kläger:innen zu 1 wurde beinahe auf dem Bürgersteig von einem Pkw überfahren, als ein nahender Pendler so ungeduldig wurde, dass er ein vor ihm stehendes Auto überholen wollte.

Beweis: Zeugnis der Frau 

Zwei Mal mussten der Kläger zu 1 erleben, dass vor seinem Haus ein Motorradfahrer auf dem Bürgersteig den stockenden Verkehr in der engen Schildower Straße umfuhr. Die Kläger:innen zu 1 fürchten sich, dass so etwas noch einmal passiert, wenn ihre Kinder auf dem Bürgersteig gehen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Die Klägerin zu 1 ist mittlerweile gehbehindert mit einem Schwerbehinderungsgrad von 80 % und Zusatz „G“. Es ist für sie nahezu immer schwierig, die dicht befahrene Straße vor ihrem Haus zu überqueren. Wegen ihrer Gleichgewichtsstörungen braucht sie beim Gehen mehr Platz als der geteilte Bürgersteig für Fußgänger:innen bietet. Deshalb ist sie auf dem geteilten Bürgersteig in ständiger Angst, mit Radfahrenden in Konflikt zu geraten und dadurch zu stürzen. Würde der Durchgangsverkehr eingeschränkt, wäre dagegen eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße möglich. Zur Verbesserung ihrer Mobilität käme theoretisch ein Fahrrad mit Elektrounterstützung, das nicht so leicht umkippt, in Betracht. Doch aufgrund des unverhältnismäßig hohen Verkehrsaufkommens in der Straße vor ihrem Haus traut sie sich nicht, hier mit dem Fahrrad zu fahren.

Den Grund für die vielen geschilderten Gefahrensituationen, denen die Kläger:innen zu 1 tagtäglich ausgesetzt sind, sehen sie in den unzureichenden Straßenverhältnissen: die Schildower Straße ist schlichtweg zu schmal, um starken Durchgangsverkehr in zwei Richtungen einschließlich Fahrradfahrern und Buslinie aufzunehmen. Als Nebenstraße ist sie dafür auch nicht vorgesehen. Die Verkehrsüberlastung auf der Schildower Straße führt zu Konfliktsituationen und Aggressionen im Straßenverkehr, die zwangsläufig in realen Gefahren und damit verbundenen Ängsten für die Kläger:innen zu 1 münden. Die geschilderten Vorfälle sind keine Zufälle, sondern sie sind einem strukturellen Missstand geschuldet: Es fahren zu viele ortsfremde Autos durch die Schildower Straße.

Schließlich leiden die Kläger:innen zu 1 auch unter dem Straßenlärm des übermäßigen Verkehrsaufkommens. Morgens um 4:30 Uhr geht es los, wenn der Pendlerverkehr beginnt. Zu dieser Uhrzeit fahren viele mit überhöhter Geschwindigkeit durch das Waldseeviertel, so dass die Kläger:innen zu 1 regelmäßig vom Autolärm geweckt werden. An ein Schlafen mit offenem Fenster in sehr heißen Sommernächten ist nicht zu denken. Nachmittags können sich die Kläger:innen zu 1 vor dem Haus nicht mit den Nachbar:innen unterhalten, ohne sich gegenseitig geradezu anzuschreien.

b) Kläger zu 2

Der Kläger zu 2 ist Eigentümer des von ihm seit über 20 Jahren bewohnten Einfamilienhauses in der Elsestraße und ist vom Durchgangsverkehr stark und unmittelbar betroffen. Insbesondere die Lärmbelastung der vorbeifahrenden Autos macht ihm zu schaffen. Neben den „normalen“ Motorengeräuschen hört er täglich Gehupe, Aufheulen von Motorrädern und Sportwagen sowie Musik aus laut aufgedrehten Autoradios. Diese Lärmbelästigung ist dem ortsfremden Durchgangsverkehr zuzuordnen. Nachbar:innen verhalten sich nach seiner Wahrnehmung hingegen rücksichtsvoll.

Der Kläger zu 2 fährt mit dem Fahrrad im Viertel und läuft oft alleine oder mit dem Hund bis zur Einkaufsstraße am m S-Bahnhof-Hermsdorf. Nach seinen Erfahrungen ist der Bürgersteig in der Schildower Straße zu eng, da dort gleichzeitig auch der wurzeldurchwachsene Radweg verläuft. Für

Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen gemeinsam ist der Weg zu schmal – erst recht, wenn man mit einem angeleinten Hund unterwegs ist.

Am Fahrbahnrand parkende Autos der Besucher des Klägers zu 2 wurden bereits zwei Mal von durchfahrenden Pkw beschädigt. Direkt vor seinem Grundstück befindet sich zudem eine durch Parkverbotsschilder normierte Haltebucht, was dazu führt, dass eine Vielzahl von Autos genau vor seinem Grundstück hält und wieder anfährt. Reicht der Platz nicht aus, um aneinander vorbei zu fahren, benutzt der Durchgangsverkehr häufig auch die Abkürzung über den öffentlichen Grünstreifen vor dem Haus des Klägers zu 2. Wenn schwere Autos durch die Elsetraße fahren, wird das ganze Haus des Klägers zu 2 erschüttert. Dabei sei erwähnt, dass es zwar bereits ein Durchfahrverbot für Lkw gibt, welches aber nicht eingehalten und – nach der Erfahrung des Klägers zu 2 – auch nicht polizeilich kontrolliert wird.

Das von dem Kläger zu 2 bewohnte Teilstück der Elsetraße zwischen Landesgrenze und Schildower Straße ist nur etwa 200 Meter lang und sehr schmal. Die Straße ist für die hier verlaufenden Verkehrsströme im Durchgangsverkehr nicht geeignet. An der nahe gelegenen Kreuzung Elsetraße mit Veltheimstraße kam es in den letzten Jahren zu mehreren Verkehrsunfällen mit Personenschäden, die in die öffentliche Unfallstatistik aufgenommen sind.

Beweis: Unfallatlas Deutschland für den Bereich des Waldseevierteils, abrufbar unter <https://unfallatlas.statistikportal.de/>.

Angesichts der geringen Länge dieses nur 200 Meter messenden Straßenabschnitts dürfte es sich hierbei um ein signifikant erhöhtes Unfallgeschehen im Vergleich zu anderen Anwohnerstraßen im Bezirk handeln.

Beweis: Sachverständigengutachten.

Trotz der bisher vom Bezirksamt ergriffenen Maßnahmen hat der Durchgangsverkehr nach der subjektiven Wahrnehmung des Klägers zu 2 von Jahr zu Jahr zugenommen; allein die Zeit der Corona-Pandemie bildet hier eine Ausnahme. Allein durch die von der Gemeinde Glienicke/Nordbahn aktuell projektierten Neubauvorhaben wird sich diese Situation noch verschlimmern. Es ist aus Sicht des Klägers zu 2 festzustellen, dass die Umlandgemeinden ihre Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern nach Berlin verschieben.

c) Klägerin zu 3

Die Klägerin zu 3 ist Eigentümerin des von ihr bewohnten Einfamilienhauses in der Alten Schildower Straße in Glienicke/Nordbahn, nahe der Stadtgrenze zu Berlin. Jeden Tag fährt sie von zuhause mit dem Fahrrad über die Schildower Straße und den Waldseeweg zum S-Bahnhof Herms-

dorf. Sie begrüßt deshalb ausdrücklich die Einrichtung einer sicheren Fahrradrouten von Glienicke zum S-Bahnhof Hermsdorf auf eben jener Strecke, die die Klägerin zu 3 täglich mit dem Rad befährt. Leider fehlt es aus ihrer Sicht bislang an einer konsequenten, die Sicherheit der Radfahrer:innen gewährleistenden Umsetzung, so dass sie sich nach wie vor täglich im Straßenverkehr gefährdet sieht.

Die Klägerin zu 3 fährt mit einer reflektierenden Warnweste und auch tagsüber im Hellen mit Licht. Damit ist sie nicht zu übersehen. Es überholen sie jedoch täglich Pkw und auch Lkw mit subjektiv sehr hoher Geschwindigkeit (weit mehr als 30 km/h). Dabei wird der erforderliche, gem. § 5 Abs. 4 StVO geltende Mindestabstand von 1,50 Metern zur Klägerin zu 3 von den allermeisten Fahrzeugen nicht eingehalten. Hierdurch besteht für die Klägerin zu 3 als schwächerer Verkehrsteilnehmerin täglich das Risiko, verletzt zu werden. Die Gefährdung ist real. Nur durch Vorwegnahme des gefährdenden Verhaltens der Autofahrenden und äußerst defensives Fahren ist es bislang nicht zu einem Unfall für die Klägerin zu 3 gekommen.

Auf dem Rückweg von der S-Bahn biegt die Klägerin zu 3 vom Waldseeweg nach rechts auf den Hermsdorfer Damm ein. Obwohl sie dort Vorfahrt hat (rechts vor links), wird ihr diese regelmäßig von vorbeifahrenden Pkw genommen. Um einen Unfall zu vermeiden, muss die Klägerin zu 3 regelmäßig auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten.

2. Verkehrssituation im Waldseeviertel

Sämtliche Straßen im Waldseeviertel werden im Berliner Straßennetz als „sonstige Straßen“ im Sinne von § 20 Nr. 3 StrG Bln geführt. Anders als die Berliner Straße (B 96), eine Bundesfernstraße, sind sie nicht Teil des übergeordneten Straßennetzes. Alle Straßen im Waldseeviertel sind somit Nebenstraßen. Das Bezirksamt hat erfolglos beantragt, die Schildower Straße zu einer Hauptstraße „hochzustufen“, wie aus dem als

– Anlage K 1 –

beigefügten Schreiben des Vorsitzenden des Petitionsausschusses des Abgeordnetenhauses vom 14. September 2020 hervorgeht.

Das Gebiet an der Schildower Straße wird ausschließlich zum Wohnen genutzt. Für ein kleineres Teilgebiet besteht der Bebauungsplan XX-247, der ein reines Wohngebiet sowie eine Kindertagesstätte festsetzt. Im Übrigen handelt es sich um ein faktisches reines Wohngebiet. Dementsprechend wird es im Flächennutzungsplan unter dem Gebietsschlüssel 7500181FL54 als „Wohnbaufläche, W4 (GFZ bis 0,4) mit landschaftlicher Prägung“ dargestellt.

Über die Veltheimstraße, die Schildower Straße und den Hermsdorfer Damm verläuft die Busli-

nie 326 der BVG; die Linienführung ist auf Seite 6 des als

– Anlage K 2 –

beigefügten Verkehrsgutachtens der stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH „Verkehrsberuhigung der Schildower Straße im Waldseeviertel in Berlin-Reinickendorf“ vom 18. Februar 2021 (im Folgenden: „stadtraum-Gutachten“) dargestellt. Über die Veltheimstraße und den letzten Abschnitt der Schildower Straße bis zur Landesgrenze verläuft die Radroute „Mauerweg – Stadtroute“ durch das Gebiet. Die Linienführung ist ersichtlich aus der als

– Anlage K 3 –

beigefügten Übersichtskarte dieses Abschnitts des Mauerradwegs, die dem unter

https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radrouten/berliner_mauerweg_1.pdf?ts=1707977282

verfügbaren, von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz herausgegebenen Flyer „Der Berliner Mauerweg 1: Stadtroute: Hermsdorf – Mitte – Schönefeld“ entnommen ist.

Die Schildower Straße ist im Kiez als Radweg R 3 ausgeschildert. Sie gehört in ihrer gesamten Länge als Ergänzungsrouten zum Radverkehrsnetz Berlin, wie auf der unter

https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radrouten/routen_beschildert.pdf

abrufbaren „Übersichtskarte Fahrradwegweisung“ der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt dargestellt ist.

a) Schleichweg für den Durchgangsverkehr

Wegen ihrer Lage als Hypotenuse im Dreieck zwischen der B 96 (Berliner Straße) in Berlin-Hermsdorf und der K 6501 (Hauptstraße, Karl-Liebnecht-Straße) in Glienicke/Nordbahn wird die Schildower Straße vermehrt als Schleichweg für den Durchgangsverkehr von und nach Brandenburg genutzt. Die Routenführung entlang der Hauptstraßen ist etwa drei Kilometer lang. Die Abkürzung über die Schildower Straße ist hingegen nur zwei Kilometer. Der Zeitvorteil entlang der Schleichwege durch das Waldseeviertel liegt, je nach Tageszeit und Lastrichtung, zwischen zwei und vier Minuten.

Beweis: stadtraum-Gutachten, beigefügt als Anlage K 2, Kapitel 3.5 Reisezeiten S. 22 f.

Eine Analyse der Verkehrsströme in diesem Verkehrsgutachten hat das geschilderte Verkehrspro-

blem im Waldseeviertel bestätigt. Die Verkehrszählung für die Spitzenstunden am 18. und 20. August 2020 ergab am Waldsee ein Verkehrsaufkommen von 563 Kfz/h, mit einem Anteil des Schwerverkehrs von 1 % (S. 9 ff.).

Beweis: stadtraum-Gutachten, beigelegt als Anlage K 2, Kapitel 3.3.1 Verkehrsbelastungen, S. 9 ff.

Für LKW über 3,5 Tonnen ist die Durchfahrt im Waldseeviertel allerdings verboten. Eine Kordonzählung am 22. September 2020 ergab für die Spitzenstunde einen Anteil des Durchgangsverkehrs von knapp 90 % des Gesamtverkehrsaufkommen.

Beweis: stadtraum-Gutachten, beigelegt als Anlage K 2, Kapitel 3.4 Durchgangsverkehr, S. 16 ff. Anlage XVII.

Die Erkenntnisse des stadtraum-Gutachtens sind in der als

– Anlage K 4 –

beigelegten Präsentation der Ergebnisse des Gutachtens kompakt und übersichtlich dargestellt und decken sich mit den Erkenntnissen aus dem als

– Anlage K 5 –

beigelegten „Gutachten zur Verkehrsbelastung in Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars“ des Klägers zu 1 vom 17. März 2021, das auf der statistischen Auswertung von Daten des führenden Herstellers von satellitengesteuerter Navigation in Europa, TomTom, basiert (im Folgenden: „Navi-Gutachten“).

Der Straßenabschnitt der Schildower Straße im Waldseeviertel zwischen Marthastraße und Elsestraße ist der mit Abstand meist befahrene Streckenzug des Nebenstraßennetzes im Nordosten von Reinickendorf. Das Verkehrsaufkommen in der Schildower Straße ist höher als auf allen Hauptstraßen der Kategorie IV und als auf einigen Hauptstraßen der Kategorie III. Das Verkehrsaufkommen auf der Schildower Straße wird zu einem weit überwiegenden Anteil, nämlich zu 87 %, durch den Durchgangsverkehr verursacht.

Beweis: Navi-Gutachten, beigelegt als Anlage K 5, Kapitel 6 Fazit, S. 51.

Außerdem wurde festgestellt, dass sich der Durchgangsverkehr im Waldseeviertel mittlerweile so verteilt, dass der gesamte Kiez als verkehrlich belastet angesehen werden muss. Die „Top Ten“ der am meisten vom Durchgangsverkehr belasteten Nebenstraßen in Hermsdorf umfasst acht Straßenzüge aus dem Waldseeviertel.

Beweis: Navi-Gutachten, beigelegt als Anlage K 5, Kapitel 6 Fazit, S. 51.

Die beiden engen Zufahrtsstraßen an der Stadtgrenze, die Elsestraße und die Schildower Straße, weisen den höchsten Anteil von Durchgangsverkehr in der gesamten Region auf. Die relative Belastung mit Durchgangsverkehr ist in der Elsestraße höher als in allen anderen Straßen in Hermsdorf, Hauptstraßen wie die B 96 mit eingeschlossen.

Beweis: Navi-Gutachten, beigelegt als Anlage K 5, Kapitel 2.4 Durchgangsverkehr im Nebenstraßennetz, S. 14 f.

Vergleicht man die bevorzugten Routen des Durchgangsverkehrs von und nach Glienicke (Nord, Süd und Ost) sowie Schildow und darüber hinaus, so ist festzustellen, dass das Waldseeviertel in Hermsdorf gantztägig als Umgehung des Ortszentrums in Glienicke genutzt wird. Zu den Spitzenzeiten fahren doppelt so viele Kraftfahrzeuge durch die Schildower Straße im Waldseeviertel wie durch die Hauptstraße in Glienicke, um von oder nach Berlin zu kommen.

Beweis: Navi-Gutachten, beigelegt als Anlage K 5, Kapitel 6 Fazit, S. 51.

Die Hauptstraße in Glienicke gehört als Kreisstraße K 6501 zum Hauptstraßennetz in Brandenburg. Die Schildower Straße nimmt als Nebenstraße den größeren Teil des zielgerichteten Pendlerverkehrs auf und dient somit faktisch der Entlastung der Hauptstraße in Glienicke.

Eine tiefer gehende Analyse des Verkehrs im Waldseeviertel hat gezeigt, dass der Nachbarschaftsverkehr zwischen dem Waldseeviertel und Glienicke/Nordbahn im doppelten Sinn unbedeutend ist. Einerseits gibt es im Umkreis von wenigen Kilometern etwa drei Mal so viele Fahrten aus dem Waldseeviertel nach Hermsdorf, Waidmannslust und Frohnau wie nach Glienicke. Andererseits liegt der Anteil des Nachbarschaftsverkehrs am gesamten Verkehr im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Beweis: Navi-Gutachten, beigelegt als Anlage K 5, Kapitel 6 Fazit, S. 51.

Betrachtet man nur die direkt angrenzenden Ortschaften des Waldseeviertels, so gibt es deutlich mehr Autofahrten zwischen dem Waldseeviertel und Hermsdorf-West als zwischen dem Waldseeviertel und Glienicke. Die Nachbarschaft orientiert sich mit dem Auto deutlich mehr nach Hermsdorf als nach Glienicke.

Beweis: Navi-Gutachten, beigelegt als Anlage K 5, Kapitel 6 Fazit, S. 52.

Die Anwohnerinnen und Anwohner werden durch den Schleichwegverkehr in verschiedener Hinsicht erheblich beeinträchtigt und gefährdet. Deswegen befasst sich das Bezirksamt Reinickendorf seit vielen Jahren mit dem Ziel, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchzusetzen, wie der als

– Anlage K 6 –

beigelegten Broschüre des Bezirksamts zu entnehmen ist.

Im gesamten Waldseeviertel wurde eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Zwischen MarthasträÙe und Landesgrenze wurden im Rahmen eines Pilotprojektes Vorstreckungen auf der Fahrbahn angelegt. Diese sollten den Streckenabschnitt unattraktiv machen und helfen, den Verkehrsfluss zu beruhigen. An den Verengungen wurde die Vorfahrt in Richtung Berlin eingeführt. Vor und hinter den Fahrbahnverengungen wurden die Piktogramme „Tempo-30-Zone“ erneuert beziehungsweise zusätzlich angebracht. In der Einmündung Schildower Straße/Hermsdorfer Damm wurde eine Verkehrsinsel gebaut, um das Schneiden der Kurve zu vermeiden. Im Hermsdorfer Damm wurden beidseitig Fahrbahnmarkierungen angebracht, um die Fahrbahn optisch zu verengen. In Verbindung damit wurden Blumenkübel an den Anfangs- und Endpunkten der Markierungen aufgestellt. Desweiteren wurden bauliche Einengungen der Fahrbahnen auf 3,25 Meter in der Schildower Straße und in der Elsestraße gebaut, jeweils kurz vor der Landesgrenze. Außerdem wurde die Fahrbahn im Hermsdorfer Damm zwischen Berliner Straße und MarthasträÙe erneuert. Zusätzlich wurden dort Querungshilfen eingebaut und die Schildower Straße am Übergang in den Hermsdorfer Damm verengt. Nicht zuletzt wurde die Durchfahrt durch das Waldseeviertel für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen verboten.

An der B 96 wurden Kreuzungen umgebaut: Die Kreuzungen Berliner Straße/Hermsdorfer Damm und Berliner Straße/Burgfrauenstraße/Veltheimstraße erhielten Abbiegespuren. Der Bezirk hat sich an den Landesbetrieb Straßenwesen in Brandenburg und die Verkehrslenkung Berlin gewandt und erreicht, dass die Ampelschaltungen an der B 96 besser aufeinander abgestimmt wurden.

Sämtliche genannten Maßnahmen sind jedoch – obwohl sie bereits vor geraumer Zeit implementiert wurden – weitgehend wirkungslos in Bezug auf das Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs durch das Waldseeviertel geblieben. Sämtliche hier in Bezug genommene Untersuchungen beziehen sich auf Zeiträume, in denen diese Maßnahmen bereits seit mehreren Jahren implementiert waren.

Gleichzeitig werden die eingesetzten baulichen Maßnahmen regelmäßig beschädigt und zerstört: Mehrfach wurden auf der Schildower Straße die Sperrpfosten der Einengungen schlicht umgefahren oder werden – rechtswidrig – umfahren.

Beweis: Fotodokumentation beschädigter und umfahrener Sperrpfosten, beigefügt als
– Anlage K 7 –

Offensichtlich wollten Autofahrer nicht auf den Gegenverkehr warten und sind stattdessen über die Absperrung gefahren und haben die Poller überfahren.

b) Geschwindigkeitsüberschreitungen und verkehrliche Überlastung

Die Polizeidirektion 1 hat umfangreiche Verkehrserhebungen im Waldseeviertel vorgenommen, de-

ren Ergebnisse als

– Anlage K 8 –

beigefügt sind. Es kam ein so genannter Geschwindigkeitsmesskasten zum Einsatz. Dabei handelt es sich um ein Seitenradargerät, das mit moderner Radartechnik das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer zuverlässig erfasst. Die Durchführung erfolgte ohne Erstellung von Bildmaterial, also vollständig anonym. Das Gerät ist aufgrund seiner Größe im fließenden Straßenverkehr kaum zu erkennen. Die Messergebnisse ermöglichen also vergleichsweise unverfälschte Erkenntnisse über die tatsächliche Verkehrsgefährdung aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit. An den Messstellen Hermsdorfer Damm 246 und Schildower Straße 41 zeigt sich ein nahezu identisches Bild durchgehend überhöhter Geschwindigkeiten: Bei jeder Messung waren nahezu alle Verkehrsteilnehmer schneller als die zulässigen 30 km/h (die Überschreitungsquote „Vexc“ liegt mit Ausnahme einer Messung durchgehend bei mehr als 93 % aller Fahrzeuge), die Durchschnittsgeschwindigkeit „Vavg“ liegt bei allen Messungen mindestens 11 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Teilweise wurde die zugelassene Höchstgeschwindigkeit um mehr als 60 km/h überschritten; immerhin 15 % der Fahrzeuge fuhren mehr als 20 km/h zu schnell („V85“).

Beweis: Polizeiliche Messprotokolle, beigefügt als Anlage K 8.

Der Kläger zu 1 hat in einem weiteren, als

– Anlage K 9 –

beigefügten „Gutachten zur Geschwindigkeitsverteilung des motorisierten Verkehrs im Waldseeviertel“ vom 8. September 2019 (im Folgenden: „Geschwindigkeits-Gutachten“) die von ihm zuvor angeforderten polizeilichen Messdaten statistisch ausgewertet.

Danach hielt sich nahezu niemand an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung in der Tempo-30-Zone am Waldsee: Am Hermsdorfer Damm waren 98 % aller Verkehrsteilnehmer zu schnell unterwegs, 70 % fuhren schneller als 40 km/h und 19 % schneller als 50 km/h. Auf der Schildower Straße sind die entsprechenden Prozentzahlen 96 %, 70 % und 16 %. Die Durchschnittsgeschwindigkeit am Waldsee betrug 44 km/h, die Spitzengeschwindigkeit war 93 km/h.

Beweis: Geschwindigkeits-Gutachten, beigefügt als Anlage K 9, S. 25 f.

Es wurde und wird notorisch und vorsätzlich zu schnell gefahren. Die Geschwindigkeitsverteilung ist nahezu identisch an Werktagen und Wochenenden, am Tag und in der Nacht, zu Stoßzeiten und zu Randzeiten sowie auf dem breiten Hermsdorfer Damm und der engen Schildower Straße.

Beweis: Geschwindigkeits-Gutachten, beigefügt als Anlage K 9 S. 26.

Sobald sich die Möglichkeit ergab, schneller als 30 km/h zu fahren, wurde die Gelegenheit dazu genutzt. Dabei spielte es laut Messdaten keine Rolle, ob man alleine unterwegs war oder in einer Kolonne von mehreren Fahrzeugen fuhr.

Gleichzeitig ergibt sich aus den polizeilichen Messungen, dass die Straße erheblich mit Verkehr überlastet ist. Während der Stoßzeiten (eine kürzere am Vormittag und eine längere am Nachmittag) wird die baulich bedingte Kapazität von 400 Kfz/h teilweise sehr deutlich übertroffen wird. Die Schildower Straße zwischen Waldsee und Landesgrenze ist demnach an acht Stunden am Tag, nämlich von 06:00 bis 09:00 und von 14:00 bis 19:00 Uhr überlastet.

Beweis: Geschwindigkeits-Gutachten, beigelegt als Anlage K 9 S. 10 ff.

c) Unfallgeschehen

Die Polizeidirektion 1 hat in ihrem als

– Anlage K 10 –

beigelegten Schreiben vom 14. Dezember 2020 auf Nachfrage mitgeteilt, dass es im Jahr 2019 insgesamt 28 polizeilich gemeldet Verkehrsunfälle im Waldseeviertel gab.

Hinzu kommen Unfälle, zum Teil mit Fahrerflucht, und zahlreiche Beinahe-Unfälle, die der Polizei nicht gemeldet wurden. Dem Unfallatlas (<https://unfallatlas.statistikportal.de>) kann darüber hinaus entnommen werden, dass es im Jahr 2019 entlang der Schildower Straße fünf Unfälle mit Personenschaden gab, im Jahr 2021 weitere zwei. Das ist deutlich mehr als in anderen Nebenstraßen im nördlichen Reinickendorf.

d) Lärmbelastung

Aus dem als

– Anlage K 11 –

beigelegten Schreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 30. Januar 2019 geht hervor, dass im Rahmen einer Erhebung der Senatsverwaltung am 28. September 2010 an mehreren Häusern an der Schildower Straße ein Beurteilungspegel $L_r(A)$ tags von über 60 dB(A) gemessen wurden.

In der Strategischen Lärmkarte L_DEN Straßenverkehr 2017 ist eine Erhebung des Lärms an den beiden nördlichen Zufahrten verzeichnet. Dort werden Werte von etwa 65 dB(A) erreicht.

– Anlage K 12 –

e) **Wirksamkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen**

Nach den vorliegenden verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen wären nur Modalfilter geeignet, den Durchgangsverkehr durch das Waldseeviertel effektiv zu unterbinden.

Das als Anlage K 2 beigefügte stadtraum-Gutachten analysiert die Wirkungen verschiedener Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Gebiet, wie die Anordnung von Anwohnerstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen, Fahrradstraßen, gegenläufigen Einbahnstraßen sowie insbesondere Modalfilter (nur für den Rad- und Fußverkehr passierbare bauliche Sperren) an den beiden nördlichen Zufahrten zum Gebiet an der Landesgrenze zu Brandenburg (vgl. Abbildung 24 auf S. 53 des Gutachtens). Ausweislich des Gutachtens sind nur Modalfilter geeignet, den Durchgangsverkehr effektiv zu unterbinden.

Beweis: stadtraum-Gutachten, beigefügt als Anlage K 2, Kapitel 5 Maßnahmen, S. 32 ff., insbesondere Kapitel 5.6 Modalfilter, S. 52 ff., und Kapitel 6 Fazit, S. 66 f.

Gegenläufige Einbahnstraßen sind wegen Umfahrungsmöglichkeiten innerhalb des Wohngebiets weniger wirksam; hier bestünde weiterhin ein Zeitvorteil gegenüber der Umfahrung des Wohngebiets über die B 96.

Beweis: stadtraum-Gutachten, beigefügt als Anlage K 2, Kapitel 5 Maßnahmen, S. 32 ff., insbesondere Kapitel 5.5 Einbahnstraßenregelungen, S. 38 ff., und Kapitel 6 Fazit, S. 67.

Das stadtraum-Gutachten rät in seinem Fazit dennoch von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ab, weil eine effektive Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel eine Verschlechterung der Verkehrssituation auf der Berliner Straße (B 96) und Ausweichverkehre in den Wohnvierteln westlich der Berliner Straße zur Folge hätte (S. 54 ff.)

In seiner Stellungnahme vom 12. Januar 2021 zum Verkehrsgutachten, das erst später fertig gestellt wurde,

– Anlage K 13 –

vertrat das Rechtsamt des Beklagten die Auffassung, dass es sich beim Einbau von Modalfiltern an den nördlichen Zufahrten um eine Teileinziehung nach § 4 StrG Berlin handele, eine solche aber wegen der Nachteile für den Durchgangsverkehr (Rückstaubildung und erhöhte Reisezeiten) sowie wegen zu erwartenden Ausweichverkehrs auf die Wohngebiete westlich der Berliner Straße nicht im öffentlichen Interesse liege.

3. Zum Verwaltungsverfahren

Die Kläger:innen reichten gemeinsam mit weiteren Anwohner:innen des Waldseeviertels am 9. April 2021 beim Beklagten den als

– Anlage K 14 –

beigefügten Antrag auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Waldseeviertel ein. In diesem beantragten Sie,

„die Schildower Straße und die Elsestraße jeweils im Bereich zwischen der letzten Gebäudezufahrt und der Stadtgrenze allein für den Fuß- und Fahrradverkehr zu widmen und den Kfz-Verkehr dort durch geeignete bauliche Maßnahmen (Modalfilter) zu unterbinden“

sowie hilfsweise,

„den motorisierten Durchgangsverkehr im Waldseeviertel durch sonstige geeignete bauliche, straßenrechtliche oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wirksam zu unterbinden.“

Mit Schreiben vom 21. Juni 2024 reichte ich die als

– Anlage K 15 –

beigefügte Darstellung der persönlichen Betroffenheiten der Antragsteller:innen nach.

Mit dem als

– Anlage K 16 –

beigefügten Bescheid vom 11. November 2021, mir zugegangen am 15. November 2021, lehnte der Beklagte den Antrag der Kläger:innen und der übrigen Antragsteller:innen ab. Darauf erhoben die Kläger:innen mit dem als

– Anlage K 17 –

beigefügten Schreiben vom 14. Dezember 2021 Widerspruch, den sie mit dem als

– Anlage K 18 –

beigefügten Schreiben vom 24. Januar 2022 begründeten.

Eine Entscheidung des Beklagten über den Widerspruch steht noch aus.

II. Zur Zulässigkeit

Die Klage ist sowohl hinsichtlich des Hauptantrags als auch hinsichtlich der Hilfsanträge zulässig.

1. Zulässige Untätigkeitsklage

Die Kläger:innen haben fristgemäß Widerspruch gegen die ablehnende Entscheidung des Beklagten erhoben; über diesen ist ohne zureichenden Grund in angemessener Frist sachlich nicht entschieden worden, so dass gem. § 75 VwGO die Klage abweichend von § 68 VwGO auch vor Abschluss des Vorverfahrens zulässig ist.

2. Klagebefugnis

Darüber hinaus sind die Kläger:innen insbesondere auch klagebefugt.

Sie haben einen Anspruch auf eine abwägungs- und ermessensfehlerfreie Entscheidung über ihren Antrag auf Teileinziehung des im Hauptantrag bezeichneten Teils der Schildower Straße, hilfsweise auf sonstige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Dieser Anspruch ist hier verletzt, weil der Beklagte ihren Antrag in abwägungs- und ermessensfehlerhafter Weise abgelehnt hat. Gleichzeitig hätte der Beklagte die beantragte Teileinziehung in abwägungs- und ermessensfehlerfreier Weise anordnen können.

Der Anspruch auf abwägungs- und ermessensfehlerfreie Entscheidung ergibt sich hier aus der Möglichkeit der Verletzung der für die Abwägungs- und Ermessensentscheidung erheblichen, rechtlich geschützten Belange der Kläger:innen.

Ein Anspruch auf abwägungs- und ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht dann, wenn der Behörde ein Abwägungs- oder Ermessensspielraum eingeräumt ist und die den Spielraum einräumende Norm zumindest auch den Interessen der Anspruchstellenden zu dienen bestimmt ist.

– vgl. *Wernsmann* in Hübschmann/Hepp/Spitaler: AO/FGO, 275. Lieferung, 8/2023, II. Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, Rn. 278 –

Es genügt, dass der VA solche geschützten Interessen unmittelbar berührt, gleichgültig, aus welchen Rechtsnormen sich deren Schutz ergibt.

– *Schenke* in Kopp/Schenke, VwGO, 26. Aufl. 2020, § 42 Rn. 88 –

Für den Hauptantrag ergibt sich die Klagebefugnis insbesondere aus der Möglichkeit des Überwiegens abwägungserheblicher Belange der Kläger:innen (s. hierzu sogleich).

a) Hauptantrag (Antrag zu 1) und Hilfsantrag zu 2

Die Klagebefugnis für den Hauptantrag und den hilfsweise zu 2 gestellten Bescheidungsantrag ergibt sich zunächst aus dem Straßenrecht, wobei die hiernach zu treffende Abwägungsentscheidung zudem durch Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes zugunsten der Kläger:innen modifiziert bzw. angereichert wird.

aa) Straßenrecht: § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 BerlStrG

Für den Antrag zu 1 ergibt sich die Klagebefugnis aus § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 BerlStrG. Nach § 4

Abs. 1 Satz 3 BerlStrG ist die „Teileinziehung einer Straße [...] zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.“ Eine Teileinziehung kann demnach aus überwiegenden Gründen öffentlichen Wohls erfolgen, wobei für dieses Überwiegen gemäß § 4 Abs. 1 Satz 4 BerlStrG eine Regelvermutung spricht, wenn der dauerhafte Ausschluss bestimmter Verkehrsarten vom widmungsgemäßen Gebrauch der Verkehrsberuhigung oder -lenkung dient. Daraus ergibt sich – jedenfalls für unmittelbar von der Verkehrssituation betroffene Anwohner:innen – ein Anspruch auf gerechte Abwägung der betroffenen Belange und ermessensfehlerfreie Entscheidung.

– vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen, 3. Aufl. 2020, Rn. 297 –

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof und ihm folgend das Sächsische Oberverwaltungsgericht hielten es generell nicht für ausgeschlossen, dass einem einzelnen Betroffenen, dessen Belange bei der Entscheidung über die Einziehung mit abzuwägen sind, wegen Überwiegens der für ihn streitenden Belange ausnahmsweise sogar ein Anspruch auf Einziehung zustehen kann, wobei die eigentliche Überprüfung der Abwägung nicht im Rahmen der Klagebefugnis, sondern richtigerweise auf Ebene der Begründetheit zu erfolgen hat.

– BayVGH, Beschluss vom 10. Mai 1999 – 8 B 99.147, 98.3165 – juris, Rn. 58 = BayVBl. 2000, 82 (82 f.); bestätigt von BayVGH Beschluss vom 23. Juni 2009 – 8 ZB 08.2156 – juris, Rn. 8; so auch SächsOVG, Beschluss vom 5. April 2011 – 1 A 171/10 – juris, Rn. 6 –

Nach ständiger Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ist für die hier vorliegende Konstellation die Klagebefugnis folglich zu bejahen:

„In diesem Zusammenhang ist es nicht von vorneherein ausgeschlossen, daß einem einzelnen Betroffenen, dessen Belange bei der Entscheidung über die Einziehung ausnahmsweise mit abzuwägen sind, wegen Überwiegens der für ihn streitenden Belange ein Anspruch auf Einziehung zustehen kann.“ (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 10. Mai 1999 – 8 B 99.147 –, Rn. 58, juris)

Dies muss sich auch auf die Teileinziehung übertragen lassen, die im Gegensatz zur Einziehung einen geringeren Eingriff in den Status der Straße – also ein „Minus“ – darstellt.

– VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 16. Juli 1990 – 5 S 1039/90 – juris, Rn. 12 –

In der Rechtsprechung ist damit anerkannt, dass ein Anspruch auf (Teil-)Einziehung bei Überwiegen der für die Betroffenen streitenden Belange bestehen kann.

– Bayerischer VGH, Beschluss vom 23. Juni 2009 – 8 ZB 08.2156 –, Rn. 8, juris; Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 5. April 2011 – 1 A 171/10 –, Rn. 6, ju-

ris –

Darüber hinaus ist in der Rechtsprechung die Möglichkeit des Bestehens eines Anspruchs auf Einziehung auch in anderen Konstellationen bereits anerkannt. Dies ist etwa für den Fall entschieden worden, dass ein Kläger den Wegfall der Verkehrsbedeutung geltend macht und jedenfalls nach Einziehung wieder über das Straßenland verfügen könnte oder ein besonderes Rechtsverhältnis besteht.

– OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 23. April 2015 – OVG 1 B 23.12 – Rn. 51, juris –

Im vorliegenden Fall ist ein Anspruch auf Teileinziehung auch nicht denklogisch von vornherein ausgeschlossen. Es besteht die Möglichkeit, dass sich ein solcher Anspruch aus dem Straßenrecht, insbesondere aus § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 BerlStrG, ergibt.

Jedenfalls ergibt sich die Klagebefugnis daraus, dass ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht.

(1) Betroffenheit abwägungserheblicher Belange

Die Kläger:innen sind durch die Ablehnung ihres Antrags in abwägungserheblichen Belangen betroffen.

Über den Anknüpfungspunkt der „überwiegenden Gründe des öffentlichen Wohls“ fließen im Rahmen der Abwägungs- und Ermessensentscheidung über die Teileinziehung nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG die Belange der Betroffenen mit ein. Die Kläger zu 1 und 2 sind als Anlieger:innen, die Klägerin zu 3 wegen ihrer regelmäßigen Nutzung der Straße als Fahrradfahrerin in diesem Einzelfall durch die Art und das Maß der Straßennutzung besonders belastet. Die sich daraus ergebende qualifizierte Betroffenheit hebt sie aus dem Kreis der Allgemeinheit der Straßennutzer:innen hervor, so dass die erforderliche erhebliche Betroffenheit vorliegt.

– Bayerischer VGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – 8 A 20.40015 –, Rn. 36, juris –

Die Kläger:innen sind sowohl in ihrer Gesundheit als auch in Bezug auf ihr Grundeigentum, sowie in ihrem Gleichbehandlungsrecht erheblich und individualisiert betroffen:

(a) Verkehrssituation vor Ort

Die Kläger:innen sind aufgrund der obenunter I.2 dargestellten verkehrlichen Überlastung der Straßen ihres Wohnviertels bzw. im Falle der Klägerin zu 3 ihres regelmäßig auf dem Fahrrad zurückgelegten Wegs in erheblichem Maße betroffen. Die Schildower Straße ist nach polizeilichen Messungen tagsüber, teilweise deutlich, überlastet. In Zeiten, in denen der Verkehr fließt, hält sich nahezu kein:e Verkehrsteilnehmer:in an die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auch kann die Polizei nach eigenen Aussagen den Missstand durch erzieherische Maßnahmen nicht in den Griff bekommen. Außerdem

sind die Anlieger:innen durch ein erhöhtes Unfallaufkommen auf der Schildower Straße, ebenso wie über die ortsübliche Lärmgrenze hinausgehende Immissionen belastet (vgl. dazu ausführlich unten unter III.1.c)bb)).

Durch die Verkehrssituation wird darüber hinaus der nicht motorisierte Verkehr erheblich gefährdet. Die Anlieger:innen können aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens die Schildower Straße nicht sicher überqueren. Insbesondere ältere Menschen und Kinder sind betroffen, weil es diesen Verkehrsteilnehmer:innen nur unzureichend möglich ist, sich auf die unübersichtliche Situation einzustellen, die sich aus der hohen Verkehrsbelastung und den erheblichen und flächendeckenden Geschwindigkeitsüberschreitungen ergibt. Eine besondere Belastung ergibt sich schließlich auch für fahrradfahrende Anlieger:innen. Die für Überholvorgänge vorgeschriebenen Sicherheitsabstände zu Fahrrädern können auf der engen Schildower Straße und Elsestraße nicht eingehalten werden. Insbesondere aufgrund der Nutzung der Straße durch den Durchgangsverkehr und der daraus resultierenden Verschärfung des Nutzungskonflikts kommt es aber durchgängig zu verbotswidrigen Überholmanövern.

Diese klassischerweise dem Gefahrenabwehrrecht zuzuordnenden straßenverkehrsrechtlichen Erwägungen können (und müssen) auch im Rahmen einer Abwägungsentscheidung über eine Teileinziehung berücksichtigt werden. § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG gewährt dem Beklagten einen weiten Spielraum. Er kann und muss sämtliche von der Entscheidung berührten öffentlichen Interessen in seine Abwägungsentscheidung einstellen.

– *Heppner*, Potentiale der straßenrechtlichen Teileinziehung für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrsraums – Spielraum für die Behörde und Auftrag an den Gesetzgeber, in: Valentiner (Hrsg.), Klimaschutz und Städte: Herausforderungen und Potentiale des öffentlichen Rechts, 2022, S. 147-166, online abrufbar unter: <https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/9783748935841-147/potentiale-der-strassenrechtlichen-teileinziehung-fuer-eine-nachhaltige-gestaltung-des-verkehrsraums-spielraum-fuer-die-behoerde-und-auftrag-an-den-gesetzgeber?page=1>, S. 158 –

Hierzu zählen – wie sich schon aus dem Wortlaut von § 4 Abs. 1 Satz 4 BerlStrG „Verkehrsberuhigung“ ergibt – auch verkehrspolitische Erwägungen, wie etwa die Entlastung von Durchgangsverkehr und die Überforderung der Straße durch bestimmte Verkehrsarten.

– *Heppner*, a. a. O., S. 158 –

In diesem Zusammenhang kann die Behörde auch auf Gefahrenabwehrrecht abstellen, etwa, um die Bewohner:innen vor Lärm und Abgas und insbesondere vulnerable Gruppen wie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie Kinder und ältere Menschen zu schützen und zu Gunsten dieser die Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

– *Heppner*, a. a. O., S. 158 f. –

Erwägungen, die sich unter die „Sicherheit und Ordnung“ subsumieren lassen, sind also nicht ausschließlich auf Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts beschränkt.

(b) Widmungswidrige Nutzung der Nebenstraßen als Durchgangsstraßen; Straßen Teil des Radverkehrsnetzes

Für die Betroffenheit der klägerischen Belange spricht auch, dass die Schildower Straße und die Elsenstraße wie oben unter I.2.a) dargestellt im Widerspruch zu der ihnen gem. § 20 BerlStrG in Verbindung mit der Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 (ABl. Nr. 24 vom 6. Oktober 2007, S. 337) eigentlich zgedachten Verkehrsfunktion – nämlich der einer Nebenstraße zur Erschließung eines Wohngebiets – als überbezirkliche, ja sogar grenzüberschreitende Durchgangsstraßen genutzt werden. Die Kläger:innen haben hier möglicherweise einen Anspruch darauf, dass die Widmung so angepasst wird, dass die Nutzung der Straßen wieder ihrem eigentlichen Zweck als Nebenstraßen entspricht. Denn entgegen ihrer Einstufung ist die Schildower Straße zu den Stoßzeiten etwa doppelt so stark frequentiert wie die hierfür bestimmte Hauptstraße in Glienicke. Sie ist schon baulich für nur maximal 400 Kfz pro Stunde ausgelegt. Wie oben unter I.2.b) dargestellt wird die Schildower Straße an sieben Stunden pro Tag überlastet, teilweise sehr deutlich (vgl. dazu näher unten III.1.c)dd)).

Darüber hinaus sind Schildower Straße und Elsenstraße als Ergänzungsrouten im Radverkehrsnetz eingestuft. Der Berliner Radverkehrsplan verfolgt unter anderem das strategische Ziel, „das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden sowie deren Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur zu erhöhen“ (Radverkehrsplan Berlin, S. 8). Soweit die Kläger:innen Radfahrer:innen sind, wurden ihre Belange vom Beklagten bei der Ablehnung des Antrags überhaupt nicht berücksichtigt (vgl. dazu näher unten unter III.1.c)ff)(5)). Hieraus folgt eine Anpassungspflicht der Straßenbaubehörde bzw. zumindest ein Anspruch der Anlieger auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, um die eigentlichen Straßenfunktionen wiederherzustellen.

(c) Bauplanerische Festsetzungen

Auf Seiten der klägerischen Belange ist auch der im Waldseeviertel bestehende Bebauungsplan XX-247 zu berücksichtigen. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass ein Bebauungsplan bezüglich der darin enthaltenen Straßenfestsetzung im Einzelfall nachbarschützend sein kann.

– Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 20. Juni 2005 – 1 L 488/04 –, Rn. 45, juris –

So kann die Festsetzung eines Geh- oder Radweges Drittschutz vermitteln, wenn die Festsetzung auch dem Schutz der anliegenden Grundstücke dienen sollte.

– Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 20. Juni 2005 – 1 L 488/04 –, Rn. 46, juris –

Steht eine straßenrechtliche Widmung mit dieser Festsetzung im Widerspruch, muss die Widmung grundsätzlich im Einklang mit dem Bebauungsplan angepasst werden.

– BVerwG, Urteil vom 18. September 1981 – 8 C 22/81 –, Rn. 10, juris –

Im Waldseeviertel gilt für Grundstücke in der Veltheimstraße, Gertrudstraße, Schildower Straße und Bertastraße der Bebauungsplan XX-247. Dieser Bebauungsplan enthält Drittschutz entfaltende Festsetzungen, welche durch die Verkehrssituation verletzt werden (vgl. dazu näher unten unter III.1.c)gg)).

(d) Anliegergebrauch

Eine besondere Betroffenheit ergibt sich im Übrigen aus dem Anliegergebrauch bzw. gesteigerten Gemeingebrauch der Kläger:innen in Bezug auf die Schildower Straße (vgl. dazu näher unten unter III.1.c)hh)).

(e) Betroffenheit von Grundrechten

Zudem sind die Kläger:innen hier sowohl in ihrer Gesundheit als auch in Bezug auf ihr Grundeigentum, sowie in ihrem Gleichbehandlungsrecht erheblich und individualisiert betroffen.

Dadurch, dass die Schildower Straße deutlich über ihre Kapazitätsgrenze als Nebenstraße genutzt wird, entstehen erhebliche Lärmimmissionen, es kommt flächendeckend zu die Gesundheit gefährdenden Verkehrsregelverstößen und zu erhöhtem Unfallaufkommen. Hierdurch sind die Anlieger:innen in ihrem von Art. 2 Abs. 2 GG geschützten Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit betroffen.

Im Hinblick auf die Kläger:innen zu 1 und 2 ist wegen ihrer Eigenschaft als Anlieger:innen durch die Überlastung der Schildower Straße und der Elsestraße zudem das von Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Grundeigentum betroffen. Durch die faktische Nutzung der Schildower Straße als Durchgangsstraße und deren Auswirkungen auf die weiteren Nebenstraßen im Waldseeviertel entsteht für die Anlieger:innen dauerhaft eine straßenrechtlich nicht hinnehmbare Belastungssituation.

Soweit der Beklagte die Belange der Anwohner:innen, die die Sicherheit der Nutzung und Querung der Schildower Straße betreffen, nicht in die Abwägung einstellt, ist darüber hinaus die Möglichkeit einer Verletzung der Kläger:innen in ihrem Grundrecht auf Gleichbehandlung aus Art. 3 Abs. 1 GG gegeben. Neben dem Sozialstaatsprinzip aus Art. 20 Abs. 1 GG, aus dem im Grundsatz eine objektivrechtliche staatliche Gewährleistungsverantwortung auch für die Mobilität hergeleitet wird, besteht darüber hinaus auch ein grundrechtliches Teilhaberecht auf Mobilitätsgewährleistung. Dieses wird aus Art. 2 Abs. 1 iVm. Art. 3 Abs. 1 GG hergeleitet

– Fehling, ZUR 2020, 387 (389); Barth, in: Baumeister (Hrsg.), Recht des ÖPNV, Band 2, 2013, Teil A 2 Rn. 46) –

Dabei bedeutet Teilhabe mehr als die Gewährleistung des sozialstaatlichen Minimums. Sie gebietet es, ein Ausmaß an Mobilität zu gewährleisten, wie es für eine im Wesentlichen gleiche Beteiligung am Arbeits- und am sozialen Leben unverzichtbar erscheint.

– Fehling, ZUR 2020, 387 (389) –

Aus diesem Grund muss insbesondere auch für Anwohner:innen ohne ein eigenes Kfz oder – im Falle der Kinder der Kläger:innen zu 1 – ohne Fahrerlaubnis eine gefahrlose Teilnahme am Verkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich sein. Zugleich bedeutet Mobilitätsgewährleistung auch, dass es verfassungsrechtlich geboten ist, Substitutionsmöglichkeiten für das eigene Kfz bereitzustellen. Die Situation in der Schildower Straße macht es gerade für ältere Anwohner:innen aber schwierig, sich zu Fuß fortzubewegen, ggf. auch um die nächste ÖPNV-Haltestelle zu erreichen.

Eine Klagebefugnis in der hier bestehenden Verpflichtungssituation lässt sich unter Gleichbehandlungsgesichtspunkten zudem aus der Parallele zur Anfechtungssituation herleiten. Gegen die Teileinziehung von Straßen hat die Rechtsprechung eine Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO bejaht, wenn die Verletzung des betroffenen Individualrechts, beispielsweise des Grundeigentums oder der allgemeinen Handlungsfreiheit, möglich erscheint. Wenn insoweit eine Klagebefugnis für Anfechtungsklagen besteht, muss spiegelbildlich auch die Klagebefugnis für Verpflichtungsklagen auf ermessensfehlerfreie Bescheidung bejaht werden. Dafür spricht auch, dass § 42 Abs. 2 VwGO für die Anfechtungs- und Verpflichtungsklage gleichermaßen gilt und keine unterschiedlichen Anforderungen an die Klagebefugnis bestehen.

Sofern Anlieger:innen einer teileingezogenen Straße und Anlieger:innen der durch die Teileinziehung mehrbelasteten Straße aus ihrem Anlieger:innengebrauch ein subjektives Recht erwächst, so muss dieses Recht analog auch bestehen, wenn die Anlieger:innen der hier streitgegenständlichen Straßen durch die nicht erfolgende Teileinziehung in den gleichen Rechtspositionen beeinträchtigt sind.

– vgl. für diesen Zusammenhang im umgekehrten Fall – Klage eines Anliegers einer von verkehrlichen Mehrbelastungen infolge der Teileinziehung einer anderen Straße betroffenen Straße – VG Augsburg Urteil vom 6. März 2019 – Au 6 K 18.1614, Rn. 26, unbeanstandet durch VGH München Beschluss vom 24. Oktober 2019 – 8 ZB 19.805, Rn. 10 –

(2) §§ 50 Abs. 5, 56 Abs. 1 Satz 1 MobG Bln

Ferner machen die Kläger:innen als Fußgänger:innen geltend, in ihren Rechten aus §§ 50 Abs. 5, 56 Abs. 1 Satz 1 MobG Bln verletzt zu sein. Auch dies ist als abwägungserheblicher Belang zu Gunsten der Kläger:innen zu berücksichtigen.

Nach § 50 Abs. 5 MobG Bln ist dem Fußverkehr als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des gel-

tenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Ferner soll nach § 56 Abs. 1 Satz 1 MobG Bln an Nebenstraßen, in denen es zu Gefährdungslagen durch den motorisierten Verkehr kommt, gebietsfremder motorisierter Verkehr, der weder seine Quelle noch sein Ziel in dem durch Nebenstraßen erschlossenen Gebiet hat, insbesondere durch geeignete straßenrechtliche, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen, wie Quer- und Diagonalsperren, minimiert oder vermieden werden.

Diese Vorschriften begründen in Zusammenschau mit den übrigen Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes jedenfalls im Rahmen einer straßenrechtlichen Abwägungsentscheidung rechtlich geschützte, individuelle und damit abwägungserhebliche Belange.

Das Mobilitätsgesetz wurde gerade geschaffen und fortentwickelt, um den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen.

– Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Berliner Mobilitätsgesetz – Begründungen, abrufbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/mobg_begrueundung.pdf?ts=1711349214, S. 7 –

Dabei wurden eigene Abschnitte für den ÖPNV (§§ 26-35), Fahrradfahrer:innen (§§ 36-49) und Fußgänger:innen (§§ 50-59) geschaffen, die Personengruppen und ihre Mobilitätsbelange werden mithin als abgrenzbare Gruppen angesprochen.

Dass es sich dabei bei ÖPNV-Nutzer:innen, Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen um voneinander in jedem Fall zu differenzierende, abgrenzbare Personengruppen handelt, zeigt die jüngste obergerichtliche Rechtsprechung. Hiernach wäre es unrichtig, Fahrradfahrer:innen als „qualifizierte Fußgänger:innen“ zu sehen und insoweit allgemein die Grenzen zwischen diesen Personengruppen als variabel zu betrachten.

– OLG Hamburg, B. v. 11.09.2023 – 5 Orbs 25/23 –, juris Rn. 7 –

Die genannten Vorschriften bezwecken gerade auch den Schutz der Fußgänger:innen und damit der die Schildower Straße regelmäßig nutzenden Anwohner:innen. Dies ergibt sich aus den Vorschriften selbst sowie einer Gesamtschau mit den weiteren Vorschriften des MobG Bln – insbesondere § 50 Abs. 1 i.V.m. §§ 9, 10, 50 Abs. 2 sowie § 55 MobG Bln.

Gemäß § 50 Abs. 1 MobG hat das Land Berlin eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Fußverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Fußverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 8 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen. Nach § 9 MobG Bln sollen verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen – insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen – vermieden werden. Gemäß

§ 10 MobG Bln sollen alle Menschen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen. Dabei spricht § 50 Abs. 2 die Fußgänger:innen als „schwächste Verkehrsteilnehmer“ und somit als eigene, von den anderen Verkehrsarten zu unterscheidende Personengruppe an. Aus § 55 Abs. 4 und 5 MobG ergibt sich, dass in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und die zu querende Strecken nicht länger als nötig sein sollen.

Aus dieser Gesamtschau ergibt sich, dass ein Schutz von Fußgänger:innen in ihrem individuellen Interesse – körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) – nicht als bloßer Rechtsreflex der §§ 50 Abs. 5, 56 Abs. 1 MobG Bln angesehen werden kann, sondern die genannten Vorschriften diesem Schutz gerade dienen. In besonderer Weise gilt dies für § 56 Abs. 1 MobG Bln, der „Gefährdungslagen“ für den Fußverkehr durch den motorisierten Verkehr adressiert und insoweit beide Verkehrsarten – in der für das Vorliegen einer Schutznorm notwendigen Weise – als miteinander in Ausgleich zu bringende Interessen gegenüberstellt.

bb) Zwischenergebnis: Klagebefugnis bezüglich des Hauptantrags

Aus all dem ergibt sich, dass sich die Kläger:innen auf eine Vielzahl abwägungserheblicher Belange berufen können. Ein Überwiegen ihrer abwägungserheblichen Belange ist jedenfalls möglich, womit auch möglicherweise ein Anspruch auf Teileinziehung bzw. zumindest auf ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht. Dies reicht für das Vorliegen einer Klagebefugnis der Kläger:innen aus. Die Abwägung der erheblichen Belange ist eine Frage der Begründetheit.

b) Hilfsanträge zu 3 und 4

Die Kläger:innen sind auch hinsichtlich der – hilfsweise gestellten – Anträge zu 3 und 4 im Sinne von § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt.

Sie können die Anordnung der beantragten sonstigen geeigneten Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs, jedenfalls aber eine Neubescheidung ihres Antrags auf behördliches Einschreiten verlangen.

An der Klagebefugnis fehlt es nur dann, wenn offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise subjektive Rechte der Rechtsschutzsuchenden verletzt sein können.

– Vgl. BVerwG, Urteil vom 07. Mai 1996 – 1 C 10.95, juris Rn. 22; BVerwG Urteil vom 28. November 2007 – 6 C 42.06, juris Rn. 11–

Wird wie vorliegend ein Anspruch auf behördliches Einschreiten geltend gemacht, darf nicht von vornherein ausgeschlossen sein, dass die als Anspruchsgrundlage heranziehbare Eingriffsnorm zumindest auch den individuellen Interessen des Klägers zu dienen bestimmt ist.

– vgl. *Wahl/Schütz*, in Schoch/Schneider, 42. EL, § 42 Abs. 2 VwGO Rn. 53, 71, 89; OVG Bremen, Urteil vom 13. Dezember 2022 – 1 LC 64/22, Rn. 39 –

Es ist jedenfalls möglich, dass die Kläger:innen ein verkehrsregelndes Eingreifen gegen den Durchgangsverkehr in der streitgegenständlichen Schildower Straße aus § 45 Abs. 1 StVO, ggfs. in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, verlangen können. Zwar ist § 45 Abs. 1 StVO grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet, dennoch kann ein Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten bestehen, wenn die Verletzung von geschützten Individualinteressen in Betracht kommt, vor allem für den Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen.

– BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84 –

So ist ein entsprechender Anspruch aus § 45 Abs. 1 StVO auf verkehrsregelndes Einschreiten bei unzumutbaren Lärmeinwirkungen sowie beim Schutz vor erheblichen Unfallgefahren anerkannt.

– BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84 –; BVerwG, Beschluss vom 3. Juli 1986 – 7 B 141/85 –

Vorliegend haben die Antragsteller:innen hinreichend substantiiert Tatsachen vorgetragen, dass zumindest die Möglichkeit besteht, dass sie in rechtlich geschützten Positionen beeinträchtigt werden. Nach diesem Vorbringen ist es möglich, dass die Kläger:innen durch die Ablehnung der Beklagten, eine verkehrsrechtliche Regelung gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 auch in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu treffen, in einem subjektiv-öffentlichen Recht verletzt werden.

Denn die geschützte Individualinteressen der Kläger:innen werden als Schutzgüter der Sicherheit und Ordnung durch Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen, verletzt (vgl. dazu bereits oben unter a)aa)(1)(a)).

Der Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten ist zwar im Regelfall beschränkt auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde.

– BVerwG in ständiger Rechtsprechung, z. B. Urteile vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 –, BVerwGE 74, 234 und vom 26. September 2002 – 3 C 9.02 – NJW 2003, 601 –

Allerdings kann in besonders gravierenden Fällen jedenfalls das Erschließungsermessens auf Null reduziert sein. Dabei kommt es insbesondere auf das Ausmaß und die Schwere der Störung oder Gefährdung an.

– Vgl. BVerwG, Urteil v. 18.08.1960 – I C 42.59, juris Rn. 10 –

Das oben unter I.2.c) dargestellte, bereits heute und seit Jahren stattfindende Unfallgeschehen zeigt die Erheblichkeit der Gefährdung auf, der sich die Anwohner:innen und nicht motorisierten Nutzer:innen der streitgegenständlichen Straßen tagtäglich ausgesetzt sehen. Sie sind seit Jahren mit

der Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion „ihrer“ Straße konfrontiert und bisher haben keinerlei Maßnahmen die Situation merklich verbessern können.

In jedem Fall besteht die Möglichkeit einer Rechtsverletzung, soweit der Ablehnungsbescheid des Beklagten das Unfallgeschehens und die Gefahrenlage nahezu gar nicht berücksichtigt. Es wurde zudem überhaupt nicht auf die beantragten sonstigen verkehrsberuhigenden Maßnahmen eingegangen. Es ist vor diesem Hintergrund jedenfalls nicht von Anfang an ausgeschlossen, dass die Behörde ermessensfehlerhaft handelte.

III. Zur Begründetheit

Die Klage ist begründet, weil die Unterlassung der begehrten Verkehrsberuhigung als Verwaltungsakt rechtswidrig ist und die Kläger:innen dadurch in ihren Rechten verletzt sind.

1. Hauptantrag (Antrag zu 1) und Hilfsantrag zu 2

Ein Anspruch der Kläger:innen auf die beanspruchte Teileinziehung ergibt sich aus § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 BerlStrG. Die Norm lautet:

„Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.“

a) Zuständigkeit des Beklagten

Zuständig für die Teileinziehung ist das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Reinickendorf als Straßenbaubehörde nach § 26 Abs. 1 Satz 1 BerlStrG in Verbindung mit Ziff. 2 der Anlage zu § 37 Abs. 1 Satz 1 Bezirksverwaltungsgesetz (Berlin) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Satz 2 AZG. Ein Antrag wurde durch die Anspruchsteller:innen gestellt und durch den Beklagten abgelehnt. Auf den Widerspruch der Kläger:innen ist die Behörde untätig geblieben.

b) Statthaftigkeit der Teileinziehung

Für den vorliegenden Sachverhalt ist eine Teileinziehung im Sinne des § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 BerlStrG statthaft, denn die Kläger:innen begehren die nachträgliche Beschränkung auf bestimmte Nutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise. Der motorisierte Durchgangsverkehr soll ausgeschlossen werden. Dies ist durch eine Teileinziehung möglich, die wiederum durch das Errichten von sog. Modalfiltern („Quer- und Diagonalsperren“, vgl. § 56 Abs. 1 MobG Bln) durchgesetzt

werden kann.

c) Überwiegendes öffentliches Interesse an der Teileinziehung

Die von den Kläger:innen beantragte Teileinziehung liegt auch im überwiegenden öffentlichen Interesse. Sie dient insbesondere der lokalen Verkehrssicherheit, entspricht den Stadtentwicklungsplänen und dem Mobilitätsgesetz der Stadt Berlin und fördert den Umwelt- und Klimaschutz.

Das Untätigbleiben der Behörde bei Vorliegen der formellen und materiellen Voraussetzungen der Rechtsgrundlage beruht auf gewichtigen Abwägungs- und Ermessensfehlern. Dadurch sind die Kläger:innen in ihren Rechten verletzt.

Im Rahmen seiner Ablehnungsentscheidung hat der Beklagte das überwiegende öffentliche Interesse fehlerhaft konkretisiert. Bei dieser Voraussetzung der Teileinziehung handelt es sich um ein unbestimmtes Tatbestandsmerkmal, das eine behördliche Abwägung verlangt. Hier liegen jedoch gewichtige Abwägungsfehler vor:

So wurden bereits nicht alle Belange gewürdigt, die von den Kläger:innen im Rahmen ihres Antrags vorgetragen wurden. Dies stellt sowohl einen Verstoß gegen den Amtsermittlungsgrundsatz des § 24 VwVfG als auch ein Abwägungsdefizit dar, weil der Beklagte nicht alle abwägungsrelevanten Belange ermittelt und berücksichtigt hat. Teil der Amtsermittlungspflicht einer Behörde und des Abwägungsgrundsatzes ist es auch, sich mit dem Sachvortrag der Beteiligten auseinanderzusetzen

– *Engel/Pfau* in Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 24 Rn. 38 –

Darüber hinaus beruht die Ablehnungsentscheidung des Beklagten auf sachfremden Erwägungen und einer nicht sachgerechten Einschätzung der Verlagerungseffekte einer Verkehrsberuhigung am vorliegenden Ort.

Schließlich wurden verschiedene Belange, wie die Förderung des Umweltverbunds, die durch das Berliner Mobilitätsgesetz und anschließende Planwerke besondere Priorität in allen einschlägigen Verwaltungsentscheidungen erlangen sollen, insbesondere die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die Schulwegsicherheit vom Beklagten bei seiner Entscheidung gänzlich außer Acht gelassen; diese finden in der Begründung der Ablehnung des Antrags noch nicht einmal Erwähnung.

Konkret liegen folgende Abwägungsfehler vor:

aa) Unfallgeschehen/Verkehrssicherheit

Der Beklagte setzt sich nicht mit dem von den Antragsteller:innen vorgetragenen signifikanten Unfallgeschehen im Waldseeviertel auseinander. Er geht nicht darauf ein, dass die Unfallzahlen der Unfälle mit Personenschäden in den fünf Jahren vor der Entscheidung laut Unfallatlas (<https://unfall->

atlas.statistikportal.de/) in den Teilabschnitten „Schildower Straße von der Landesgrenze bis zur Berliner Straße“, „Hermsdorfer Damm innerhalb des Waldseeviertels“ und „Elsestraße bis zur Schildower Straße“ gegenüber anderen Nebenstraßen in Reinickendorf deutlich erhöht sind. Es ist eine signifikante Unfallhäufung auf den vom Durchgangsverkehr genutzten Straßenabschnitten zu beobachten (dies gilt auch bei der gebotenen Berücksichtigung der unterschiedlichen Länge der gegenübergestellten Abschnitte). Gerade der Streckenabschnitt der Schildower Straße zwischen Marthasstraße und Elsestraße ist der mit Abstand meistbefahrene Streckenzug des Nebenstraßennetzes im Nordosten von Reinickendorf und daher besonders unfallanfällig/unfallgefährdet. Aber selbst wenn man diese Zahlen für „unauffällig“ halten wollte, genügen Unfallstatistiken aufgrund lückenhafter Unfallaufnahmen und der hohen Dunkelziffer gerade bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung für sich allein nicht, um die Verkehrssicherheit zuverlässig einzuschätzen.

– Elvik, R. und Vaa, T. 2004: The handbook of road safety measures, Elsevier –

Ergänzend sind Verkehrssituationsanalysen heranzuziehen.

– Menniken, C. 1999: Sicherheits- und Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege. Hannover: Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover –

Zudem weist die Unfallstatistik des Unfallatlas nur Unfälle mit Personenschäden aus. Dass die Zahl der Unfälle auch ohne Personenschaden deutlich darüber liegt, zeigt sich beispielhaft daran, dass der Unfallatlas für das Jahr 2019 von fünf Unfällen mit Personenschäden ausgeht, wohingegen die Polizei laut der als Anlage K 10 beigefügten Auskunftsanfrage im Jahr 2019 insgesamt 28 Verkehrsunfälle im Waldseeviertel aufgenommen hatte. Zudem werden auch nicht alle Verkehrsunfälle der Polizei gemeldet, was sich aus den zahlreichen Berichten der betroffenen Anwohner:innen ergibt.

– Vgl. die als Anlage K 15 beigefügte Schilderung der individuellen Betroffenheit der insgesamt 27 ursprünglichen Antragsteller:innen –

Geeignete Indikatoren für Verkehrsgefahren sind daher – neben den Unfallzahlen – unter anderem das Überschreiten der Grenzgeschwindigkeiten, die Missachtung von Vorfahrtsregelungen und Verkehrskonflikte. Verkehrsordnungswidrigkeiten wie Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Missachtung von Vorfahrtsregeln rechtfertigen zwar nicht stets eine Sperrung von Straßen für den Durchgangsverkehr. Die massenhafte Begehung an einer Nebenstraße kann aber ein Anhaltspunkt sein, dass die Verkehrssicherheit dort insgesamt stark beeinträchtigt ist und die Verfolgung einzelner Ordnungswidrigkeiten nicht ausreicht, um die Situation in den Griff zu bekommen. Wie oben unter I.2.b) dargestellt belegen die als Anlage K 8 vorgelegten polizeilichen Messungen und das als Anlage K 9 vorgelegte, darauf basierende Gutachten die regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen eindrucksvoll.

Die polizeilichen Daten der Polizeidirektion 1 belegen, dass bei Messungen in der 30er-Zone der Schildower Straße oder auf dem Hermsdorfer Damm nahezu alle Verkehrsteilnehmer:innen schneller als 30 km/h fuhren. Am Hermsdorfer Damm waren 98 % aller Verkehrsteilnehmer zu schnell unterwegs, 70 % fuhren schneller als 40 km/h und 19 % schneller als 50 km/h. Auf der Schildower Straße sind die entsprechenden Prozentzahlen 96 %, 70 % und 16 %. Die Durchschnittsgeschwindigkeit am Waldsee betrug 44 km/h, die Spitzengeschwindigkeit 93 km/h.

– Vgl. die Darstellung oben unter I.2.b) und die Anlagen K 8 und K 9 –

Dazu kommt, dass die Schildower Straße zwischen Marthastraße und Elsestraße mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von 5.784 Kfz der mit Abstand meist befahrene Streckenzug des Nebenstraßennetzes im Nordosten von Reinickendorf. Das Verkehrsaufkommen in der Schildower Straße ist damit höher als auf allen Hauptstraßen der Kategorie IV und als auf einigen Hauptstraßen der Kategorie III (vgl. dazu ausführlich die Sachverhaltsdarstellung oben unter I.2.a)). Gleichzeitig ist die Straße baulich für eine so hohe Verkehrsbelastung nicht ausgelegt (vgl. ebenda und oben unter I.2.b)).

Mit den hierdurch entstehenden systematischen Verkehrsgefahren für die Anwohner:innen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, und für besonders vulnerable Gruppen wie ältere Menschen, Kinder und Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen setzt sich der Ablehnungsbescheid nicht auseinander.

Auch die knappe Anmerkung in dem ablehnenden Bescheid, dass Abhilfe durch die vom Bezirk geplante Straßenbaumaßnahmen käme, stellt keine hinreichende Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehrssicherheit und dem Unfallgeschehens dar. Angesichts der Tatsache, dass die geplanten Straßenbaumaßnahmen den Rückbau von verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie Straßeneinengungen vorsehen und damit eher zu einer weiteren Zunahme von Geschwindigkeitsüberschreitungen und der Missachtung von Vorfahrts- und Überholregeln sowie sonstigen Verkehrsregeln befürchten lassen.

Darüber hinaus hat der Beklagte bei der Abwägung der Verkehrssicherheit auch nicht die Wertungen des MobG Berl berücksichtigt. § 10 Abs. 3 MobG Berl sieht eine „Vision Zero“ vor, also das Ziel, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr ereignen sollen. Diese „Vision Zero“, die auf eine Unfallquote von Null zielt, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund darf sich der Beklagte nicht damit begnügen zu behaupten, das Unfallgeschehen sei „unauffällig“ (S. 3 des Ablehnungsbescheids) oder nicht „relevant“ (S. 2), da nach der „Vision Zero“ jeder Unfall „einer zu viel“ und zu berücksichtigen ist.

All diese für die Abwägung relevanten Aspekte hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Unfallgefahr hat der Beklagte entweder gänzlich unberücksichtigt gelassen oder ohne nähere Begründung abgetan.

bb) Lärmbelastung und Luftverschmutzung

Berechnungen der Senatsverwaltung zeigen, dass die Lärmbelastung an der Schildower Straße erheblich ist. Die Beurteilungswerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Verkehrsräusche werden tagsüber an 14 von 19 Immissionspunkten und nachts an allen Immissionspunkten, hier teils um mehr als 6 dB, überschritten

– Schreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 30. Januar 2019, beigelegt als Anlage K 11 –

Dabei ging die Senatsverwaltung von einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h aus. Tatsächlich sind die Fahrzeuge deutlich schneller unterwegs, wie die oben unter I.2.b) aufgeführten Messungen der Polizei gezeigt haben. Folglich ist die Lärmbelastung in der Realität deutlich höher als von der Senatsverwaltung modellbasiert berechnet.

Beweis: Sachverständigengutachten.

Ergänzend sei darauf verwiesen, dass ein um 3 dB höherer Schallpegel einer Verdopplung der Schallintensität entspricht. Schon eine geringfügig höherer berechneter Lärmpegel steht für eine ganz erheblich gesteigerte Lärmbelastung.

Bei der Beurteilung der Lärmbelastung ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass der Charakter einer Straße – hier: einer Wohnstraße – bei der Bewertung der Zumutbarkeit von Lärmbelastungen selbst gefahrenabwehrrechtlich im Rahmen der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen maßgeblich zu berücksichtigen ist.

– Vgl. dazu grundlegend BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84 –, Rn. 13 und aus jüngerer Zeit BVerwG, Urteil vom 15. Februar 2000 – 3 C 14/99 –, Rn. 15, juris –

Dies gilt erst recht im Rahmen einer straßenrechtlichen Abwägungsentscheidung.

Soweit der ablehnende Bescheid ausführt, dass Lärmbelastungen lediglich an Engstellen entstünden, die durch geplante Straßenbaumaßnahmen beseitigt würden, ist dies schon mit den angeführten Berechnungen nicht in Einklang zu bringen. Die hohen Lärmbelastungen bestehen entlang der gesamten Straßen und nicht nur an „Engstellen“. Darüber hinaus ist dem Argument des Beklagten entgegenzuhalten, dass Baumaßnahmen, die die Schildower Straße noch attraktiver für den Durchgangsverkehr machen, der Lärmbelastung wegen des zu erwartenden weiter ansteigenden Verkehrs nicht entgegenwirken, sondern diese noch verstärken würden.

Der Durchgangsverkehr verursacht zudem Abgasbelastungen, die nicht der Einstufung der Schil-

dower Straße als Nebenstraße entsprechen. Die Schildower Straße wird deutlich über ihre Einstufung als Nebenstraße hinaus genutzt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens entstehen zwangsläufig mehr Abgase im Vergleich zu einer im üblichen Rahmen genutzten Wohngebiets- und Nebenstraße und dadurch unzumutbare Luftschadstoffbelastungen für die Anwohner:innen.

Beweis: Sachverständigengutachten.

cc) Einbeziehen sachfremder Erwägungen

Soweit der Beklagte im Ablehnungsbescheid ausführt, dass es sich bei der Schildower Straße um eine „seit Jahrzehnten“ bestehende Verbindungsstraße zur Ortschaft Schildow handle, „woher sich auch ihr Name ableitet“, und dass die Straße dem Verkehr uneingeschränkt gewidmet sei, stützt er den Bescheid auf Gesichtspunkte, die für die Entscheidung über die beantragte Teileinziehung nach § 4 StrG Bln keine Rolle spielen dürfen. § 4 StrG Bln ermöglicht gerade Änderungen bestehender Widmungen von Straßen; der rechtliche oder tatsächliche Status quo ist daher irrelevant. Darüber hinaus ist der „rechtliche Status quo“ der Schildower Straße auch gar nicht der einer Verbindungsstraße: Vielmehr handelt es sich, wie sogleich unter dd) näher ausgeführt, um eine Nebenstraße zur Erschließung des Wohnviertels und eben nicht um eine überbezirkliche oder gar landesgrenzüberschreitende Verbindungsstraße. Schon gar nicht kann aus dem Straßennamen abgeleitet werden, eine bislang bestehende Verbindungsfunktion müsse für alle Verkehrsarten aufrechterhalten werden. Der Antrag auf Verkehrsberuhigung zielt gerade auf eine Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin-Hermsdorf und Glienicke (Nordbahn) für Radfahrende und zu Fuß Gehende ab. Darüber hinaus wäre – den Argumentationsansatz des Beklagten zugrundegelegt – jedenfalls zu berücksichtigen gewesen, dass eine direkte Verbindung für Autos von Berlin entlang der Schildower Straße nach Schildow bereits jetzt nicht zulässig ist. Denn der für eine Durchfahrt nach Schildow zu querende Karlplatz in Glienicke wurde bereits im Jahr 1998 verkehrsberuhigt, sodass eine direkte Durchfahrt nach Schildow entlang der Schildower Straße für Autos seitdem nicht mehr zulässig ist. Als Begründung für diese Maßnahme wurde damals schon angeführt, dass der Verkehr am Schutzgebiet Eichwerder/Moorwiesen verringert werden sollte, um den Schutzstatus eines FFH-Gebiets zu entsprechen. Stattdessen sollte der motorisierte Verkehr auf der Hauptstraße gebündelt werden und Durchgangsverkehr in gemeindlichen Wohngebieten verringert werden. Die von den Kläger:innen beantragten Maßnahmen widersprechen also entgegen der Auffassung des Beklagten nicht der derzeitigen Funktion der Straße, sondern ergänzen die in Glienicke ohnehin bereits vorgesehene Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs.

dd) Verkennung der Straßenkategorien nach § 20 StrG Bln und dem Flächennutzungsplan

Für ein überwiegendes öffentliches Interesse an der von den Kläger:innen beantragten Teileinzie-

hung sprechen auch die in § 20 BerlStrG vorgenommene Einteilung der Straßen in Straßenkategorien anhand ihrer Verkehrsbedeutung, der Flächennutzungsplan des Landes Berlin sowie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Sicherstellung der widmungsgemäßen Nutzung einer Straße selbst die gefahrenabwehrrechtliche Anordnung von Verkehrsbeschränkungen mittels Sperrpfosten rechtfertigen kann.

Vgl. VG Regensburg, Urteil v. 17.05.2018 – RN 5 K 17.1921 –, Rn. 44

Diese Erwägungen sind auf die straßenrechtliche Abwägungsentscheidung zur Einhaltung einer der straßenrechtlichen Kategorisierung entsprechenden Nutzung von Straßen übertragbar.

(1) Straßenrechtliche Kategorisierung der streitgegenständlichen Straßen

Die öffentlichen Straßen werden unter den in § 20 Nr. 1 bis 3 BerlStrG genannten Voraussetzungen in Straßen I. Ordnung, Straßen II. Ordnung sowie sonstige öffentliche Straßen eingeteilt. Dies gilt allerdings nur für Landesstraßen, darüber hinaus bestehen die Bundesfernstraßen, wie beispielsweise die hier relevante Berliner Straße (B 96).

Die Einteilung der Straßen in diese Kategorien erfolgt gem. § 27 Abs. 1 StrG durch Rechtsverordnung der für das Verkehrswesen zuständige Senatsverwaltung. Die geltende Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 (ABl. Nr. 24 vom 6. Oktober 2007, S. 337) führt die Schildower Straße nicht als Straße I. Ordnung und nicht einmal als Straße II. Ordnung, weshalb sie gemäß § 20 Nr. 3 BerlStrG eine „sonstige öffentliche Straße“ darstellt.

Stellt die Schildower Straße keine Straße II. Ordnung dar, ist damit zugleich auch durch die Verkehrssenatsverwaltung festgelegt, dass die Schildower Straße keine Straße ist, die dem überbezirklichen Verkehr, dem Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dient oder zu dienen bestimmt ist (§ 20 Nr. 2 BerlStrG). Die Senatsverwaltung hat einen Antrag des Bezirksamts auf „Hochstufung“ der Schildower Straße vielmehr ausdrücklich abgelehnt und damit die bestehende Einordnung bestätigt. Insofern erscheint es schon aus diesem Grund nicht statthaft, wenn die zuständige Straßenbaubehörde die Schildower Straße durch Unterlassen faktisch als eine Straße II. Ordnung behandelt, obwohl dies dem Willen der Hauptverwaltung widerspricht.

(2) Flächennutzungsplan

Dasselbe Bild zeigt sich mit Blick auf den mit Zustimmung des Abgeordnetenhauses beschlossenen Flächennutzungsplan (§ 2 AGBauGB), an dem sich gem. § 27 Abs. 1 BerlStrG auch die Einteilung der Straßen nach § 20 BerlStrG orientieren soll. Im Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der

Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5) ist die Berliner Straße (B 96) als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt, nicht aber die Schildower Straße. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an der Schildower Straße können daher nicht mit der Erwägung abgelehnt werden, dass diese dann nicht mehr – entgegen der Planung der Hauptverwaltung – den Durchgangsverkehr von einer dafür vorgesehenen Straße aufnehmen könnte.

(3) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RASt 06)

Aus den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RASt 06) ergibt sich nichts anderes.

Soweit der Beklagte sich in seinem ablehnenden Bescheid vom 11. November 2021 auf die RAST 06 beruft, ist hierzu zunächst Folgendes zu beachten: Die RAST 06 sind zwar für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend; sie bringen aber die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung dem gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen. Ausgehend hiervon wird eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen

– Vgl. BVerwG, Urteil vom 19. März 2003 – 9 A 33.02 –, Rn. 39, juris Urteil vom 30. Mai 2012 – 9 A 35.10 –, Rn. 43, juris; OVG Magdeburg, Urteil vom 10. Oktober 2013 – 2 K 98/12 –, Rn. 280 f., juris; Urteil vom 8. Juli 2020 – 2 K 22/19 –, Rn. 118 –

Daraus folgt zunächst grundlegend: die RAST 06 können als technisches Regelwerk die Wertungen, die sich aus der landesgesetzlich verankerten und von der Verkehrssenatsverwaltung festgelegten Einteilung der Straßen nach ihrer Verkehrsfunktion – insbesondere das Vorliegen oder, wie hier, Nichtvorliegen der Eigenschaft als Straße II. Ordnung (§ 20 Nr. 2 BerlStrG) – nicht verdrängen oder konterkarieren.

Allerdings sprechen entgegen der Auffassung des Beklagten selbst diese technischen Regeln der RAST 06 nicht gegen eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf den streitgegenständlichen Straßen.

Der Beklagte argumentiert, dass die Schildower Straße nach den RAST 06 als „Sammelstraße“ einzuordnen sei, was sich aus ihrer Erschließungsfunktion, aus der Aufnahme des Verkehrs aus den umliegenden Wohnstraßen sowie aus der gemessenen Verkehrsstärke (Spitzenbelastung 557 Kfz/h abends sowie 476 Kfz/h morgens) ergebe, die in den Bereich der Sammelstraßen – 400 bis 800 Kfz/h – fielen.

Diese Argumentation des Beklagten zeigt, dass dieser seiner Entscheidung offenbar ein fehlgeleitetes Verständnis der RASSt 06 zugrundegelegt hat. Die RASSt 06 teilen Straßen nicht – wie der Beklagte – nach ihrer Verkehrsbelastung in Kategorien ein, sondern empfehlen je nach zu erwartender Verkehrsstärke und intendierter Verkehrsfunktion, Länge usw. einer geplanten Straße bestimmte Straßenquerschnitte. Dazu ist bei der Planung und Anlage von Straßen zu ermitteln, welche Verkehrsstärken zu erwarten sind und von der Straße bewältigt werden sollen und sodann der hierzu passende Straßenquerschnitt zu wählen. Besteht bereits eine Straße, kann folglich aus dem Querschnitt geschlossen werden, welche Verkehrsstärken für sie angedacht sind bzw. wurden – und nicht umgekehrt.

Vorliegend entspricht der tatsächlich vorzufindende Straßenquerschnitt der Schildower Straße und auch der Elsestraße nach RASSt 06 am ehesten demjenigen einer Wohnstraße (Typ 2.6), vgl. auch Abschnitt 5.2.2 der RASSt 06. Dieser Straßentyp ist u. a. durch eine Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h charakterisiert. Legt man die RASSt 06 zugrunde, wurde angesichts ihres Straßenquerschnitts bei der Anlage der Straße mithin von einem geringeren Verkehrsaufkommen ausgegangen, als es sich in Realität eingestellt hat. Die Behörde kann sich also nicht auf eine höhere Verkehrsstärke berufen, um eine Einordnung als Sammelstraße zu rechtfertigen, weil dies außer Acht ließe, dass die Einordnung als Sammelstraße sodann auch bestimmte Straßenquerschnitte erfordern würde, die real nicht vorliegen.

Bei einer Nichteinhaltung der Anforderungen der RASSt 06 kann – im Umkehrschluss aus der genannten obergerichtlichen Rechtsprechung – nicht mehr regelmäßig angenommen werden, dem fachplanerischen Abwägungsgebot sei Genüge getan. Liegt hier zwar auch kein Sachverhalt der fachplanerischen Abwägung vor (weil keine Neuanlage oder sonstige planfeststellungspflichtige Änderung der Straße erfolgt), kann aber zumindest auch angenommen werden, dass bei einer Aufrechterhaltung dieses gegen die RASSt 06 verstoßenden Zustandes – dies auch noch aufgrund einer Fehlvorstellung von der Regelungssystematik der RASSt 06 – eine abwägungs- und ermessensfehlerhafte Entscheidung des Beklagten vorliegt. Konsequenterweise zur Anwendung gebracht verlangen die RASSt 06 vorliegend nämlich, durch verkehrsvermindernde Maßnahmen den Zustand einer Verkehrsstärke von unter 400 Kfz/h herzustellen, um der ursprünglichen Anlage der Straße als Wohnstraße (und damit auch ihrer Verkehrsfunktion als „sonstige öffentliche Straße“, s. o.) Rechnung zu tragen.

ee) Fehlerhafte Prognose befürchteter Verkehrsverlagerungen und deren Folgen

Der Beklagte stützt die Ablehnung des Antrags unter anderem darauf, dass Modalfilter in der Schildower Straße zu mehr Verkehr auf anderen umliegenden Straßen führen würden. Dem liegt eine sachlich fehlerhafte Prognose zu Grunde.

Tatsächlich führen Modalfilter dazu, dass der (Auto-)Verkehr allgemein abnimmt und sich nicht bloß verlagert. Dies folgt schon daraus, dass das Aufstellen von Modalfiltern in ein Gesamtkonzept verkehrsberuhigender Maßnahmen einzubetten ist.

Außerdem konnte in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 11. März 2021 der befürchtete Verlagerungseffekt entkräftet werden: Die Gutachter bestätigten, dass sich der Quell- und Zielverkehr im Waldseeviertel nicht auf der Veltheimstraße oder dem Hermsdorfer Damm stauen würde.

Beweis: Inaugenscheinnahme der vom Beklagten angefertigten Videoaufzeichnung der Sitzung des Verkehrsausschusses, Zeugenvernehmung der Verfasser des als Anlage K 2 vorgelegten stadtraum-Gutachtens.

Die Aufteilung des Anliegerverkehrs gemäß 75 % zu 25 % auf diese beiden Straßen hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Auslastung dieser Straßen.

Beweis: wie vor; Sachverständigengutachten.

Die als Anlage K 13 beigefügte Stellungnahme des Rechtsamts des Beklagten vom 12. Januar 2021 interpretiert das Verkehrsgutachten also falsch, wie die Gutachter bestätigten.

Beweis: Inaugenscheinnahme der vom Beklagten angefertigten Videoaufzeichnung der Sitzung des Verkehrsausschusses, Zeugenvernehmung der Verfasser des als Anlage K 2 vorgelegten stadtraum-Gutachtens.

Darüber hinaus wurde der Effekt von Modalfiltern in verschiedenen Studien untersucht. Diese belegen, dass Modalfilter keine bloße Verkehrsverlagerung auf umliegende Nachbarschaften bewirken, sondern ein tatsächlicher „Verpuffungseffekt“ folgt.

Dies belegt zum einen die Studie

– Bauer/Bettge/Stein, Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), 2023, abrufbar unter <https://repository.difu.de/items/bd60ff4e-36e1-49a7-acf6-09696826f653> –

aus dem Jahr 2023. In den analysierten flächenhaften Verkehrsberuhigungsprojekten „verpuffte“ 15-28 % des Kfz-Verkehrsaufkommens. Bezog sich die Verkehrsumgestaltung auf gesamte Innenstädte, reduzierte sich das Kfz-Verkehrsaufkommen um 25-69 %, in einzelnen umgestalteten Straßen um 4-52 %. Die Studie erklärt die „Verpuffung“ folgendermaßen:

„Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat, der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus. Die Erfahrungen europäischer Städte, die teilweise schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit sogar zu-

nehmen.“

Eine weitere Studie aus dem Jahr 2023

– Thomas/Aldred, Changes in motor traffic inside London’s LTNs and on boundary roads, Possible, January 2023, abrufbar unter <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X23001785> –

kam zu vergleichbaren Ergebnissen. Die Studie untersuchte bestimmte Viertel in London. Diese Viertel wurden zu sogenannten „Low Traffic Neighbourhoods“ (LTNs) umgewandelt. Hierbei wurden u. a. Modalfilter eingesetzt. Die Umwandlung zu LTNs führte zu vermehrter Fuß- und Radaktivität unter den Bewohner:innen. Zeitgleich reduzierte sich die Anzahl an Pkw-Halter:innen.

Zwar werden von der Studie auch mögliche Verlagerungseffekte auf Umwege um die Modalfilter herum angesprochen. Allerdings kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass bei konkret untersuchten Stadtteilen der Verlagerungseffekt nicht eingetreten ist. Vielmehr resultierten die verkehrsberuhigenden Maßnahmen auch hier in einer Verpuffung des Verkehrs. So zitiert die Studie eine Analyse (Yang et al (2022)) von drei LTNs in Islington:

“Our study provides evidence that LTN implementation can reduce NO₂ and traffic volumes both within LTN boundaries, and also on LTN boundary roads.” [„Unsere Untersuchung zeigt, dass die Einführung von verkehrsberuhigter Bereiche die NO₂- und Verkehrsbelastung sowohl innerhalb dieser Bereiche als auch an den diese Bereiche begrenzenden Straßen reduzieren kann“]

Des Weiteren bezieht sich die Studie auf ein „LTN“-Viertel in Barcelona, in dem ebenfalls eine relevante Verkehrsreduzierung durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen festgestellt werden konnte. Der Verlagerungseffekt war zu vernachlässigen; der Verkehr auf Nachbarstraßen stieg nur geringfügig an (+0,7 %).

Im Übrigen wäre selbst im Falle gewisser Verlagerungseffekte Folgendes zu berücksichtigen:

Zum einen wäre eine gewisse Verkehrsverlagerung auf die B 96 unschädlich, da diese noch Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr hat.

Zur Rechtfertigung der beiden großen Bauprojekte an der B 96 in Glienicke nahe der Ortsgrenze zu Berlin hat die Gemeinde Glienicke ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben.

– Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 30 „Hauptstraße 1-6 und Oranienburger Chaussee 7-8“ in Glienicke/Nordbahn, beigefügt als Anlage K 19 –

Demnach sind die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer auf der Oranienburger Chaussee (B 96) an den lichtsignalisierten Knotenpunkten in Glienicke kurz und es liegt insgesamt ein „freier“ bis „nahezu freier“ Verkehrsfluss vor (S. 28 f.). Der Verkehr wird an den beiden Knotenpunkten auf der

B 96 insgesamt problemlos, nämlich überaus leistungsfähig, abgewickelt. Demnach besteht dort eine Kapazitätsreserve zur Aufnahme zusätzlichen Verkehrs.

Darüber hinaus kann die Umlaufzeit gemäß der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) von derzeit 90 Sekunden auf 120 Sekunden erhöht werden. Rechtliche Vorgaben, die dieser Maßnahme entgegenstehen, gibt es nicht. Auch das Berliner Mobilitätsgesetz sieht lediglich eine Abwägung der gegensätzlichen Interessen vor. Durch eine Verlängerung der Umlaufzeit lässt sich die Freigabezeit für den Hauptstrom entlang der B 96 und somit die Kapazität erhöhen. Die Verkehrslenkung Berlin hat bestätigt, dass sie die Schaltungen der betreffenden Lichtsignalanlagen aufgrund ihrer Randlage im Berliner Netz bedarfsgerecht soweit anpassen würde, wie es nötig ist. Im als Anlage K 1 beigefügten stadtraum Gutachten wurde diese Möglichkeit nicht weiter in Erwägung gezogen sondern generell abgelehnt.

Tatsächlich ist schon heute am Knotenpunkt Berliner Straße/Hermsdorfer Damm ein Bedarfsknopf für Fußgänger installiert. Nach Aussage der VLB soll auch am Knotenpunkt Berliner Straße/Burgfrauenstraße ein Bedarfsknopf installiert werden. Denn es gibt auch dort kaum Fußgänger, die die Kreuzung überqueren. Die Argumentation, dass die Umlaufzeiten wegen der Fußgänger nicht angepasst werden können, ist folglich nicht schlüssig. Die wenigen Fußgänger können Ihre Grünzeit individuell anfordern, sodass sie nicht lange warten müssen.

Zum Anderen ist der derzeitige Zustand in der Schildower Straße für die Anwohner:innen nicht hinnehmbar. Dass durch erforderliche Maßnahmen Herausforderungen wie etwa Verkehrsverlagerungen entstehen, ändert nicht die Notwendigkeit an dem nicht tragbarem Zustand etwas zu ändern.

Nach der Aussage des Bezirksamts stehen 25 Betroffenen im Waldseeviertel mehr als tausend Betroffene entlang der B 96 und anderen durch Verlagerung betroffenen Straßen gegenüber.

Dazu muss angemerkt werden, dass nicht nur die 25 (ursprünglichen) Antragssteller:innen betroffen sind, sondern alle Anwohner:innen und Passant:innen des gesamten Waldseeviertels. Aus diesem Grunde können die örtlichen zivilgesellschaftlichen Bemühungen für eine Verkehrsberuhigung auch bereits auf eine lange Geschichte zurückblicken. Eine erste Unterschriftensammlung zur Verkehrsberuhigung im Waldseeviertel gab es schon im Jahr 1997, also vor nunmehr 27 Jahren. Bereits vor zehn Jahren, im April 2014, wurde die Bürgerinitiative für mehr Verkehrsberuhigung gegründet.

–Vgl. im Einzelnen die Darstellung der Aktivitäten auf dem unter <https://www.schildower-strasse.de/%C3%BCber-uns/> abrufbaren Zeitstrahl –

Am 8. November 2018 wurde dem Bezirksamt auf der Sitzung des Verkehrsausschusses eine Liste mit Unterschriften von mehr als 600 Personen überreicht, die sich für eine weitest gehenden Verkehrsberuhigung im Waldseeviertel und eine Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs

ausgesprachen. Wörtlich hieß es:

„Dazu mögen in der Schildower Straße und der Elsestraße, an der Landesgrenze zu Brandenburg, bauliche Veränderungen in der Art vorgenommen werden, dass dort keine motorisierten Kraftfahrzeuge zwischen Glienicke und Reinickendorf durchfahren können.“

Im Januar 2021 wurde dem Bezirksamt anlässlich der Bürgerinformationsveranstaltung zur Verkehrslenkung im Waldseeviertel am 25. Februar 2021 eine weitere Liste mit ebenfalls über 600 Unterschriften der neu gegründeten Bürgerinitiative gegen Durchgangsverkehr vorgelegt, die sich gegen ein Einbahnstraßenkonzept aussprachen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligungen zum Lärmaktionsplan landete das Waldseeviertel für den Lärmaktionsplan 2019-2023 auf Platz 9, für den Lärmaktionsplan 2024-2029 auf Platz 3 der meist genannten Lärmorte in Berlin. Es kam seit Juni 2020 allein zu zehn Versammlungen mit Teilnehmer:innenzahlen von 50 bis 500 Personen im Waldseeviertel, zuletzt eine familienfreundliche „Kidical-Mass“-Fahrraddemonstration am 27. April 2024 mit etwa 250 Teilnehmer:innen. Das öffentliche Interesse an der Lösung des Verkehrskonflikts spiegelt sich auch in der medialen Berichterstattung wider: Seit September 2018 wurde mindestens 185 Mal über das Verkehrsproblem im Waldseeviertel in der lokalen, regionalen und auch überregionalen Presse berichtet.

Darüber hinaus muss der Beklagte die Intensität der Betroffenheit der Anwohner:innen verschiedener Straßen sowie deren Verkehrsfunktion in seiner Abwägung berücksichtigen. Der Beklagte hat seine Abwägung fehlerhaft vorgenommen, indem er pauschal die Interessen der Mehrheit (an einer dem überörtlichen Verkehr gewidmeten Bundesstraße) über die Interessen der Minderheit (an einer Nebenstraße) stellt.

Dabei ist abwägungsleitend zu berücksichtigen, dass die Bundesstraße als dem überörtlichen Verkehr gewidmete Straße aufgrund dieser Funktion gerade dazu gedacht ist, Durchgangsverkehr zu bündeln und aus den angrenzenden Wohnvierteln abzuleiten. Es ist nicht die Funktion der Wohnstraßen, die Bundesstraße zu entlasten, sondern umgekehrt. Wie dargelegt hat die B 96 noch entsprechende Aufnahmekapazitäten.

Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass sich der Beklagte mit seiner Ablehnung selbst eines Verkehrsversuchs gegen die Mehrheit des Bezirksparlaments stellt: Die Bezirksverordnetenversammlung Reinickendorf hatte am 13. Mai 2020 mit der als

– Anlage K 20 –

beigefügten Drucksache DRS 2487/XX ohne Gegenstimmen einen Verkehrsversuch zur Erprobung von Modalfiltern im Waldseeviertel beschlossen. Diesem Beschluss kam der Beklagte nicht nach und verwies in der als

beigefügten Drucksache 2487/XX-01 vom 23. März 2021 auf eine befürchtete Überlastung der B 96 und die Androhung rechtlicher Schritte durch die Gemeinde Glienicke/Nordbahn und des Landkreises Oberhavel.

ff) Fehlende Berücksichtigung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Die Beklagte verstößt gegen die Pflicht aus § 20 Abs. 1 MobG Bln, die Zielvorgaben des MobG Bln bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen. Im Rahmen der Abwägungsentscheidung über eine straßenrechtliche Teileinziehung sind danach die Belange des MobG Bln als Gründe des öffentlichen Wohls i. S. d. § 4 Abs. 1 Satz 2 StrG Bln zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen. Explizit ist dies in Ziffer 2.4.2. der AV Konfliktbewältigung

– Ausführungsvorschriften zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetz – Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen vom 18. April 2023, abrufbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_25_mobg_meh.pdf?ts=1683622442 –

vorgesehen. Dort heißt es:

„Auf Ebene der einzelnen Maßnahme nach Berliner Straßengesetz bedeutet dies, dass die anderen wirksamen Regelungen des Landesrechts, etwa Regelungen aus dem Berliner Mobilitätsgesetz, auch bei der Entscheidung über straßenrechtliche Maßnahmen zu beachten sind.

[...]

Die Gründe des öffentlichen Wohls können sich aus dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr sowie den weiteren Planwerken nach § 16 Berliner Mobilitätsgesetz oder weiteren Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ergeben.“

Dieser Pflicht zur Berücksichtigung der Vorgaben des MobG Bln ist der Beklagte nicht nachgekommen, weil er sich in seinem Bescheid weder mit den einschlägigen Normen des MobG noch den darauf basierenden Planwerken auseinandergesetzt hat. Der Beklagte hätte sich vielmehr in seiner Abwägungsentscheidung nicht auf die Folgen für den Autoverkehr beschränken dürfen, sondern die Belange nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer ermitteln und prioritär berücksichtigen müssen, denen das MobG Bln vielfach Rechnung trägt.

(1) „Vision Zero“ / verkehrssichere Infrastruktur

Zum Schutz sämtlicher Verkehrsteilnehmer:innen verfolgt das MobG Bln über § 10 Abs. 1, 3 MobG Bln das Ziel der „Vision Zero“, also von „Null Verkehrstoten“: Alle Menschen sollen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen.

Zudem ist nach § 21 Abs. 1 MobG Berl eine verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur anzustreben, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt. Der Verweis auf Ordnungswidrigkeiten als gene-

relles Problem im Straßenverkehr entbindet den Beklagten entgegen seiner auf Seite 3 des Ablehnungsbescheids zum Ausdruck kommenden Auffassung nicht davon, dieses Ziel in die Entscheidung über eine Maßnahme einzubeziehen.

(2) Schutz vor verkehrsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen

Als weitere Vorgabe verlangt § 9 MobG Bln auch den Schutz vor verkehrsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen, insbesondere durch Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, was über die Verkehrsteilnehmer:innen hinaus vor allem dem Schutz von Anwohner:innen dient. Dies schließt insbesondere die nächtliche verkehrsbedingte Lärmbelastung in Wohnvierteln ein.

(3) Priorisierung des Umweltverbunds

Die Abwägungsentscheidung des Beklagten berücksichtigt nicht die gesetzgeberische Grundentscheidung in § 4 Abs. 3 MobG Bln, wonach bei der Gewichtung der Belange der Verkehrsteilnehmer:innen der Umweltverbund zu priorisieren ist. Er weist als zentrale Zielvorgabe dem motorisierten Individualverkehr nur eine untergeordnete Rolle zu, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Lebensqualität zu verbessern. Dies konkretisiert § 22 Abs. 1 MobG Bln, wonach die behinderungs- und störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes gewährleistet werden muss, insbesondere auch des Radverkehrs, §§ 36, 38 MobG. Dieser Schutz und die störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege für den Umweltverbund könnte vorliegend durch eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs erreicht werden. Diese Erwägungen finden sich im Bescheid nicht wieder, wenn der Beklagte ohne weitere Begründung das Unfallgeschehen als „unauffällig“ einordnet (Ablehnungsbescheid, S. 5).

Die Grundentscheidung zugunsten des Umweltverbundes wird durch § 44 Abs. 2 MobG Bln verdeutlicht, wonach Fahrradstraßen und Nebenstraßen, wie es etwa die Schildower Straße ist, grundsätzlich von motorisiertem Individualverkehr, mit Ausnahme des Ziel- und Quellverkehrs, freizuhalten sind. Die Depriorisierung des motorisierten Individualverkehrs und der Begrenzung von Durchgangsverkehr zeigt sich auch im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe). Dabei setzt der StEP MoVe das Ziel, durch Verkehrsorganisation unerwünschten Durchgangsverkehr (sog. „Schleichverkehr“) zu vermeiden (StEP MoVe 2030, S. 12). Dem entspricht auch das Ziel 4.3, nämlich sensible Bereiche, wie etwa Wohngebiete, verkehrlich zu entlasten.

(4) Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen

Nebenstraßen wie die Schildower Straße müssen nach § 56 Abs. 1, 2 MobG Bln fußverkehrsfreundlich ausgestaltet sein. Der Beklagte ist nach Abs. 1 Var. 3 verpflichtet, Maßnahmen zur Unterbindung gebietsfremden Verkehrs zu treffen, durch dessen Häufung Fußgänger:innen stark gefährdet sind (vgl. dazu oben aa)). Als eine geeignete Maßnahme nennt § 56 Abs. 1 MobG Bln die Einrich-

tung von Quer- und Diagonalsperren, wie die Kläger:innen sie vorschlagen. Mit den Voraussetzungen der Vorschrift und ihrer Anwendung im Einzelfall hat sich der Beklagte trotz der Anhaltspunkte für eine Gefährdung nicht auseinandergesetzt. So berichten mehrere Betroffene in der Schildower Straße von einer erheblichen Gefährdung bei dem Versuch, die Straße zu überqueren.

– Vgl. die als Anlage K 15 vorgelegte Schilderung der Betroffenheiten, dort S. 3, 4, 5, 7, 8, 9 –

Die gegenwärtige Gestaltung der Straße genügt den Vorgaben des § 55 Abs. 4, 5 MobG Bln zu Que- rungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen nicht, was der Beklagte auch nicht in die Bewertung einbe- zogen hat. Er hat auch nicht die Vorgaben für die Mobilität von Fußgänger:innen als „schwächste Verkehrsteilnehmer“, die sich aus § 50 Abs. 1 MobG ergeben, berücksichtigt, wonach das Land Ber- lin eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Fußverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Fußverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 8 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen hat.

(5) Sicherheit und Stärkung des Radverkehrs

Durch das Unterlassen einer Teileinziehung missachtet der Beklagte darüber hinaus insbesondere die abwägungs- und ermessenslenkenden Vorgaben zur Förderung eines sicheren Radverkehrs des Mo- bilitätsgesetzes und anschließenden Radverkehrsplans, den der Senat der Stadt Berlin nach § 40 Abs. 3 MobG Berlin als Rechtsverordnung beschlossen hat.

– Der Radverkehrsplan und seine Anlagen sind abrufbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/> –

Für den Radverkehr ist die „Vision Zero“ in § 36 Abs. 5 MobG konkretisiert, der die Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit Radfahrender festschreibt. § 44 Abs. 3, 4 MobG legen fest, dass Nebenstraßen im Radverkehrsnetz so zu gestalten sind, dass sie als Teil desselben erkennbar sind und die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird. In der Gesetzesbegründung sind die Anforderungen wie folgt konkretisiert:

„Neben einer durchgehenden und deutlichen Wegweisung, sollen sowohl Fahrradstra- ßen als auch sonstige Nebenstraßen im Fahrradrouennetz für alle am Verkehr Teilneh- menden auf den ersten Blick als Bestandteil des Radverkehrsnetzes erkennbar sein. Dies kann beispielsweise durch auf der Fahrbahn aufgebrachte Piktogramme realisiert wer- den. Ein erschütterungsarmer, gut befahrbarer Belag ist im Regelfall Asphalt.“ (Begrün- dungen, S. 48).

Zwar gehören die Schildower Straße und die Elsestraße dem Ergänzungsnetz und nicht dem Vor- rangnetz an. Aber auch das untergeordnete Straßennennetz soll nach Kap. 3.3.3.4 des Radver- kehrsplans für den Radverkehr attraktiv gestaltet werden. ES dient insbesondere Anwohner:innen, wie den Kläger:innen als Zufahrt zum Hauptnetz.

Der Radverkehrsplan (RVP) sieht vor, dass Wohnquartiere wie das streitgegenständliche Waldseeviertel von quartiersfremdem Durchgangsverkehr möglichst freigehalten werden sollen. Dazu werden als Beispielmaßnahmen auch die Einrichtung von Pollern im Bereich der Zufahrt genannt (also die Einrichtung von Modalfiltern):

„Diese Maßnahmen sollen prioritär in Nebenstraßen des Radverkehrsnetzes und in fußverkehrsfreundlichen Nebenstraßen berücksichtigt werden, um die Vorgabe des Mobilitätsgesetzes umzusetzen. Erfahrungen aus verkehrsberuhigten Wohnquartieren zeigen, dass die Herausnahme des Durchgangsverkehrs sehr wirkungsvoll ist – sowohl im Hinblick auf die Attraktivität des Quartiers als auch auf die Verkehrssicherheit.“ (RVP Berlin, S. 33)

Diese Vorgabe soll laut dem Maßnahmenplan für das Radverkehrsnetz auch von den Bezirksverwaltungen laufend mit hoher Priorität bewältigt werden.

– Anlage 1.6 zum Radverkehrsnetzplan Berlin – Maßnahmenplan Radverkehrsplan, S. 26, Nr. 30, 31, abrufbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/radverkehrsplan_anlagen.pdf?ts=1697615013 –

Die Betroffenheit des Klägers zu 1, seiner Kinder und der Klägerin zu 3, die regelmäßig Fahrrad fahren bzw. das (regelmäßige) Fahrradfahren aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit unterlassen, in ihrer Eigenschaft als Radfahrer:innen wurde nicht hinreichend in die Abwägung eingestellt. Dabei zielt das Berliner Mobilitätsgesetz in § 36 Abs. 5 und auch der Radverkehrsplan nicht nur abstrakt auf die Förderung des Radverkehrs, sondern auch auf die Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Radfahrenden:

„Es gilt, das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden sowie deren Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur zu erhöhen.“ (RVP, S. 8)

In der Schildower Straße wird hingegen aufgrund objektiver Unsicherheit das subjektive Unsicherheitsempfinden aufrecht erhalten. So geben die Kläger:innen zu 1 an, dass sie nur unregelmäßig das Fahrrad zum Einkaufen oder zur Fahrt zum S-Bahnhof Hermsdorf nutzen und sich dabei erheblich gefährdet fühlen. Nach Glienicke fahren sie gar nicht, weil sie das Radfahren auf der Elsestraße subjektiv als zu gefährlich einstufen.

Beweis: Parteivernehmung der Kläger:innen zu 1.

In diesem Zusammenhang ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass das Interkommunale Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft der Umlandgemeinden

– Schlussbericht vom 29. Oktober 2021 und Maßnahmenblätter verfügbar unter <https://www.glienicke.eu/portal/seiten/interkommunales-verkehrskonzept-904000310-22451.html> –

die Verlängerung der Schildower Straße in Glienicke, die Alte Schildower Straße, als Teil einer „Regionalen Hauptroute für den Fahrradverkehr“ führt. Eine Förderung des Radverkehrs ist also auf beiden Seiten der Landesgrenze geplant. Unter Berücksichtigung des interkommunalen Abstimmungsgebots ist es daher angezeigt, auch auf der Berliner Seite für eine konsequente Förderung des Radverkehrs auf der Schildower Straße – und damit insbesondere einen Ausschluss des motorisierten Durchgangsverkehrs – voranzutreiben.

gg) Bauplanungsrechtliche Festsetzungen

Im Waldseeviertel gilt für Grundstücke in der Veltheimstraße, Gertrudstraße, Schildower Straße und Bertastraße der Bebauungsplan XX-247. Das Gebiet ist zum einen als reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO festgesetzt, wobei die Festsetzungen die Ausnahmebebauung nach § 3 Abs. 3 BauNVO ausschließen. Hierin sind mittels Festsetzung drei Flächen (A, B, C) mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet. Außerdem ist in dem Bebauungsplan, unmittelbar angrenzend an die Straßenverkehrsfläche der Gertrudstraße, ein Grundstück als Kindertagesstätte eingeplant, welche als Fläche für den Gemeinbedarf gekennzeichnet ist.

Das geplante Gebiet liegt mitten im Waldseeviertel und grenzt mit der Schildower Straße unmittelbar an eine besonders verkehrsbelastete Straße. Auch die Elsestraße liegt in unmittelbarer Nähe zum Baugebiet parallel zur Gertrudstraße. Zwar ist nach dem Bebauungsplan die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzung. Allerdings ergeben sich aufgrund der konkreten Verkehrssituation aus den genannten Festsetzungen abwägungserhebliche Belange der Anwohner:innen: Zum einen ist anerkannt, dass aus der Festsetzung der Art der baulichen Nutzung des Baugebiets als Wohngebiet ein Gebietsgewährleistungsanspruch der Anwohner:innen folgt.

– vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 20. Juni 2005 – 1 L 488/04 –, Rn. 45, juris –

Aus der Konzeption des § 3 BauNVO folgt bereits, dass das Wohnen im Vordergrund steht und möglichst störungsfrei gewährleistet sein soll. Nur ausnahmsweise können etwa Läden und nicht störende Handwerksbetriebe oder sonstige Anlagen zugelassen werden, wenn diese den Bedürfnissen der Bewohner:innen dienen. In dem konkreten Gebiet ist allerdings selbst diese Ausnahmebebauung untersagt. Folglich dient das konkrete reine Wohngebiet ausschließlich dem Wohnen – neben den im reinen Wohngebiet stets zulässigen Anlagen zur Kinderbetreuung. Diese das Wohnen in den Mittelpunkt stellende Festsetzungen dienen naturgemäß dem Schutz der Grundstücke im Baugebiet und in dessen Umgebung. Die Nutzung der Schildower Straße als Durchgangsstraße beeinträchtigt jedoch in erheblichem Maße den reinen und hier im Konkreten hervorgehobenen Wohnzweck des Gebiets. Zum anderen ergibt sich aus den Festsetzungen eines Gehrechts für die Allge-

meinheit auf drei Grundstücken, dass nach der Konzeption des Bebauungsplans der Fußverkehr besonders bedacht wurde und in dem Gebiet ermöglicht werden soll. Wie bereits dargelegt, ist jedoch ein sicherer Fußverkehr in großen Teilen des Waldseeviertels, das beplante Gebiet eingeschlossen, nicht gewährleistet. Nicht zuletzt ist durch die Einplanung einer Kindertagesstätte in dem Bebauungsplan sicherzustellen, dass die Kinder sicher (zu Fuß) in der Einrichtung ankommen.

hh) Anliegergebrauch

Der Beklagte hat auch die Rechte der Anlieger:innen – darunter auch der Kläger:innen zu 1 und 2 – auf Fernhaltung des Durchgangsverkehrs nicht hinreichend beachtet. Aus der Stellung als Anlieger:in einer Straße folgen nach der Konzeption des gesteigerten Gemeingebrauchs Rechte der Anlieger:innen, die diese aus der Allgemeinheit hervorheben. So haben Anlieger:innen einer Straße ein Klagerecht gegen eine auf diese Straße bezogene straßenrechtliche Einziehungsverfügung wegen des ihnen zuerkannten gesteigerten Gemeingebrauchs.

–BVerwG, Urt. v. 25.6.1969 - BVerwG IV C 77.67 -, BVerwGE 32, 222, 225 f.; OVG Lüneburg, Urteil vom 18. Juli 2006 – 12 LB 116/06 –, Rn. 41, juris –

Aus dieser hervorgehobenen straßenrechtlichen Stellung der Anlieger:innen lässt sich im Einzelfall auch ein möglicher Anspruch auf Teileinziehung herleiten, wenn sie in ihrem Anliegergebrauch – wie hier – wesentlich beeinträchtigt sind; jedenfalls sind ihre Belange bei der geforderten straßenrechtlichen Abwägung zu berücksichtigen. Die wesentliche Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs folgt aus der bereits dargestellten Verkehrsbelastung des Waldseeviertels mit ortsfremdem Durchgangsverkehr, der die zweckentsprechende Nutzung der als Wohn- und Erschließungsstraßen vorgesehenen Straßen im Waldseeviertel wesentlich beeinträchtigt.

ii) Verkennung der grundsätzlichen Bedeutung des Klimaschutzes

Gänzlich unbeachtet geblieben und damit abwägungsfehlerhaft nicht einbezogen, ist der Belang des Klimaschutzes, der auch wichtiger Beweggrund für das Mobilitätsgesetz Berlin und nachfolgende Planwerke ist.

Gemäß §§ 7, 12 Abs. 1 Berliner EWG ist das Bezirksamt als „öffentliche Hand“ im Rahmen ihrer Tätigkeiten verpflichtet, vorbildhaft zur Erreichung der Zwecke und Ziele des Klimaschutzes beizutragen. Diese Berücksichtigungspflicht ergibt sich auch aus § 13 Abs. 1 Satz 1 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (KSG), wonach die Träger öffentlicher Aufgaben

– damit auch kommunale Bezirksamter, vgl. *Fellenberg* in Fellenberg/Guckelberger, KlimaschutzR, 2022, § 13 Rn. 8 –

bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes des Bundes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben. Eine Verpflichtung zur Einbezie-

hung des Klimaschutzes ergibt sich letztlich auch aus Art. 20a GG und der aus den Freiheitsgrundrechten abgeleiteten intertemporalen Freiheitssicherungspflicht zum langfristigen Schutz der Freiheitsgrundrechte.

– BVerfG Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 288/20 –, Rn. 248, 249 –

Der Beklagte ist auch verpflichtet, bei der Beurteilung unbestimmter Rechtsbegriffe, wie vorliegend den überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls des § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG, die Belange des Klimaschutzes zu berücksichtigen.

– *Fellenberg* in Fellenberg/Guckelberger, KlimaschutzR, 2022, § 13 Rn. 19 –

Zwar muss dem Klimaschutz in Entscheidungen kein Vorrang eingeräumt werden, aber der Zweck des § 1 KSG und die Ziele gem. § 3 KSG sind in die Abwägung einzustellen. Dies umfasst die Erfüllung nationaler und europäischer Klimaschutzziele sowie die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen des Klimawandels und der Klimaschutzmaßnahmen (§ 1 KSG) und die Treibhausgas-minderungsziele des § 3 KSG. Berücksichtigen heißt, dass der Klimaschutzbelang substantiell und dem Gewicht des Belangs entsprechend in die Entscheidung einbezogen werden muss. Es ergibt sich für alle Träger öffentlicher Entscheidungen, dass regelhaft zu ermitteln ist, welche Bedeutung der Klimaschutz in einer Entscheidung zukommt.

– *Fellenberg* in Fellenberg/Guckelberger, KlimaschutzR, 2022, § 13 Rn. 21 f. –

In Berlin ist das Klimaschutzgebot für den Verkehrsbereich durch § 8 MobG konkretisiert:

„(1) Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt sollen durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so reduziert werden, dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 (BGBl. 2016 II S. 1082) erreicht werden. Die vorstehenden Maßnahmen sollen somit einen angemessenen Beitrag dazu leisten, den globalen Temperaturanstieg gemäß dem Pariser Klimaabkommen zu begrenzen.

(2) Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und stadtoökologisch nachhaltig gestaltet werden.

[...]

Vorliegend hat der Beklagte Klimaschutz ersichtlich überhaupt nicht in seine Abwägungsentscheidung eingestellt. Die Verkehrsberuhigung in der Schildower Straße würde jedoch zum übergeordneten Ziel des Klimaschutzes beigetragen.

Dies liegt zunächst am bereits oben unter ee) beschriebenen „Verpuffungseffekt“, der mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen einhergeht. Die Unterbindung des Durchgangsverkehrs würde, wie oben

unter ee) gezeigt, nicht nur zu einer Verlagerung, sondern insbesondere auch zu einer Reduzierung des fossil motorisierten Verkehrsaufkommens insgesamt und der damit einhergehenden Treibhausgasemissionen führen.

Dies gilt auch in der konkreten Situation der Schildower Straße, falls die beantragte Teileinziehung erfolgt.

Beweis: Sachverständigengutachten.

Neben dieser konkret messbaren Klimaschutzwirkung durch die Verringerung der Anzahl an Fahrzeugen liegt eine potenziell noch bedeutsamere Wirkung darin, dass durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ein Beitrag zu einem Wandel der Mobilitätsgewohnheiten an sich geleistet wird, indem alternative Verhaltensweisen (nämlich sicheres Radfahren und zu Fuß gehen) ermöglicht bzw. gefördert werden. Die Verfügbarkeit CO₂-freier Verhaltensalternativen sieht das Bundesverfassungsgericht als besonders wichtig dafür an, um Freiheitsrechte auch unter der zukünftig womöglichen absoluten Begrenzung von CO₂-Emissionen zu schonen (sog. Intertemporale Freiheitssicherung).

Dazu führt das Bundesverfassungsgericht aus:

„Wären CO₂-freie und damit klimaneutrale alternative Verhaltensweisen, die den CO₂-wirksamen Freiheitsgebrauch wenigstens teilweise ersetzen könnten, verfügbar und in der Gesellschaft hinreichend etabliert, wäre der Ausschluss klimarelevanter Verhaltensweisen mit weniger Freiheitsverlust verbunden als ohne diese Alternativen. Wäre etwa eine ausgebaute CO₂-neutrale Verkehrsinfrastruktur errichtet [...], wären die Freiheitseinbußen eines Verbots CO₂-wirksamer Verkehrs-, Transport- und Produktionsvorgänge wesentlich geringer als ohne eine solche Alternative.“ (BVerfG Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 288/20 –, Rn. 121).

Dies erfordert bereits heute Verwaltungsentscheidungen für den Aufbau alternativer Verkehrsinfrastrukturen. Dazu das Bundesverfassungsgericht:

„Praktisch verlangt die Schonung künftiger Freiheit hier den Übergang zu Klimaneutralität rechtzeitig einzuleiten. In allen Lebensbereichen – etwa Produktion, Dienstleistung, Infrastruktur, Verwaltung, Kultur und Konsum, letztlich bezüglich aller heute noch CO₂-relevanten Vorgänge – müssen Entwicklungen einsetzen, die ermöglichen, dass von grundrechtlicher Freiheit auch später noch, dann auf der Grundlage CO₂-freier Verhaltensalternativen, gehaltvoll Gebrauch gemacht werden kann. [...]“ (BVerfG, a. a. O., Rn. 248)

Die Stadt Berlin hat mit dem Mobilitätsgesetz ihr Klimaschutzrecht so konkretisiert, dass Klimaschutz im Verkehrssektor insbesondere durch eine Verlagerung auf den Umweltverbund umgesetzt werden soll (vgl. dazu bereits oben unter ff)). Dies wird durch die Untätigkeit im Fall der Schildower Straße, die nach den Planungen des Bezirks sogar zu einer Straße für Durchgangsverkehr weiter ausgebaut werden soll, unterminiert. Dringlich ist gerade eine Wende im Verkehrssektor, der seine Reduktionsziele weiterhin verfehlt. Für das Erreichen von Klimaneutralität ist ein Abbau des Bestands

fossiler PKW erforderlich, der sich spätestens ab dem Jahr 2025 abzeichnen müsste.

– Expertenrat für Klimafragen nach § 11 Bundes-KSG, Zweijahresgutachten 2022, Gutachten zu bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsmengen und Wirksamkeit von Maßnahmen (gemäß § 12 Abs. 4 Bundes-Klimaschutzgesetz). Online verfügbar unter: <https://www.expertenrat-klima.de>, S. 32, Rz. Z50 –

d) Verletzung in eigenen Rechten der Kläger:innen

Die Kläger:innen werden durch die abwägungsfehlerhafte straßenrechtliche Abwägung auch in eigenen Rechten verletzt, weil insbesondere auch ihre Belange durch den Beklagten fehlerhaft oder gar nicht abgewogen wurden. Wie oben unter II.2.a)aa)(1) dargestellt werden die Kläger:innen von der Entscheidung in eigenen abwägungserheblichen Belangen berührt, woraus ein Anspruch auf fehlerfreie Abwägung folgt, der hier verletzt wurde.

2. Begründetheit des Hilfsantrags

Zur Begründetheit des Hilfsantrags wird zunächst auf die Ausführungen oben unter 1.c) verwiesen, die eine straßenverkehrsrechtliche Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO und eine fehlerhafte Ermessensausübung des Beklagten begründen. Nach erfolgter Akteneinsicht wird hierzu noch vertiefend vorgetragen.

Keine Abschriften anbei, da Übermittlung über den elektronischen Rechtsverkehr.

[signiert mittels qualifizierter elektronischer Signatur]

Thorsten Deppner
Rechtsanwalt