

Anhang zum Beteiligungsverfahren zur Variante E in der Dörpfeldstrasse

Berlin den 4. Mai 2021

1. Beteiligung & Partizipation

1.1 Hinweise zur Beteiligung

ID 20874, 21174, 21632, 22161, 22371, 22457, 22514, 22596

Frage ID 20874:

Ich habe den Link zur Neugestaltung der Dö erhalten und dort erfahren, das "Fragen und Anregungen ... bis zum 17.01.2021 eingereicht werden können.

Im Text des Link erfährt der interessiert Lesende, das „bislang ... keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden (konnte), die allseits eine Zustimmung der Beteiligten bekam.“ Als Kausalfolgerung heißt es „deshalb wurde die nunmehr vorliegende Variante E erarbeitet und vorgestellt.“

Da ich seit 2012 an allen wesentlichen Planungsschritten beteidigt war, aktives Mitglied bei allen Stakeholderverfahren war und einer von drei Antragsteller für das Programm „Aktives Zentrum“ bin, stellt sich dieser Sachverhalt für mich komplett anders dar.

1. Anbei sehen sie eine Aufnahme der damals zur Abstimmung stehenden Varianten. Sie können sehr leicht erkennen, das es im von ihnen angesprochenen Verfahren gar keine Variante E gab.

2. Es gab entgegen des im untenstehenden Link veröffentlichten Text sehr wohl eine Beschlußfassung zur Verkehrslösung der Dö. Dies war ein zwischen allen Verfahrensbeteidigten mühsam ausgehandelter Kompromiss. Zu ihrer Erinnerung habe ich hier nochmal die wichtigsten Unterlagen für sie zusammengestellt: a-4Aa?dl=0 ... sie finden die Beschlußfassung unter Punkt 2.

3. Sie schreiben weiter: "Insbesondere sind die Bedingungen für ... die Radfahrenden zu verbessern.“. Davon kann bei Variante E keine Rede sein, denn diese Variante würde nur das Falschparken verstetigen und die Attraktivität als Einkaufsmeile stark verringern.

4. Variante E würde ausschliesslich das Verkehrsprinzip „autogerechte Stadt“ erfüllen. Aus zahlreichen Verkehrsuntersuchungen wissen wir, das diese Methode mittelfristig nur Paketabholstationen und Postshops bevorzugt und damit die inhabergeführten Geschäft weiter zurückdrängen wird.

5. Es gab - bezahlt durch das Förderprogramm Aktives Zentrum - eine ausführliche Untersuchung zum Einkaufsverhalten der Kunden in der Dö. Wir wissen aus den Ergebnissen, das die Mehrheit unserer Kunden keine zugeparkten Fuß- oder Radwege haben möchte.

6. Bezüglich des Lieferverkehrs schreiben sie "Durch (den) Lieferverkehr werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung.“ Dies ist falsch und auch schon mehrfach - schriftlich, als Präsentation, mündlich, als Wortmeldung und Handout - dargestellt worden. Aus unerfindlichen Gründen verweist ihre Behauptung ("es gibt keine Lösung") immer auf 1 (in Worten: „einen“) Pilotversuch in Zürich. Der Lieferverkehr darf nicht gegen Fußgänger und Radfahrende ausgespielt werden.

Variante E enthält noch wesentlich mehr Fehler und Merkwürdigkeiten - in der Hauptsache aber eine schwerwiegende Mißachtung des jahrelangen Engagements aller Bürger - auch den Mitgliedern der IG

Dörpfeldstrasse.

Da die Verantwortlichen offensichtlich gewillt sind, den Willen der gewählten Bürgervertreter zu mißachten, bleibt es mir - in meiner Funktion als Mitglied des Vorstandes der IG Dörpfeldstrasse und als Mitglied anderer Interessensvertretungen nur übrig, aufs Schärfste zu protestieren.

Andreas Paul

Vorstand der IG Dörpfeldstrasse

(Bereich Kommunikation und Administration)

(Sie erreichen mich auch unter 030/63979090 oder bei den "FotoGrafen" in der Dörpfeldstraße 22, Berlin-Adlershof)

Frage ID 21174

Ich kenne die DÖ seid mehr als 2 Jahren In und Auswendig als Radfahrender ! Größtes Problem ist der MIV (Motorisierter Individual Verkehr) der sowohl für Staus sorgt, die Straßenbahn behindert und illegal die Straße und Gegwege beparkt. Der viele Radfahrende dazu drängt den Gehweg zu benutzen was ich aber nicht gut finde und das OA auch nicht. Einzig das Überholen im Gegenverkehr bleibt um als Radfahrender überhaupt durch die DÖ fahren zu können. Diesem MIV die Breite von 8,50 m zu lassen und mit Farbe zu Ungunsten Radfahrender rumzumalen, ist in meinen Augen Keine Lösung ! Das Tempo 30 auf der gesamten DÖ gelten soll ist okay, die Frage bleibt wer das wieder kontrolliert. Ich halte von der Variante E nichts, es ist eine Autogerechte Stadt Variante die ich Komplette Ablehne ! Es muss weniger Attraktiv werden als MIV überhaupt nur durch die DÖ Durchzufahren ! Leider ist das Bezirks Amt Treptow-Köpenick hier auch nicht gewillt auf die Anwohner zu gehen und Ihre Variante zu Unterstützen !

Patrick Maziul

Frage ID 21632

Ich bin durch meine Mitgliedschaft in der lokalen SPD auf dieses Thema aufmerksam geworden. Seid einem Jahr wohne ich hier und wurde schon unmittelbarer Zeuge eines Unfalls aufgrund der sehr schlechten Rad-Situation in der Dörpfeldstraße. Ich war erstmal sehr positiv überrascht, als ich gesehen habe, dass die Dörpfeldstraße umgebaut werden sollte, kann aber nicht glauben, was hier gemacht wurde.

Wie kann man als Bezirksamt hier so die, erfreulicherweise sehr engagierte, Bürgerbeteiligung ignorieren. Zudem sehe ich (wenn man davon ausgeht, dass die Autos auf dem grünen Streifen nicht parken) keinerlei Verbesserung gegenüber der Variante A. Hier ist ja auch für den MIV und die tram 6,5m Breite vorhanden und zusätzlich ein wirklich sicherer Radweg. Wenn der je nach Straßenbreite zwischen 1,2 und 1,6 Meter breit ist (je nach Straßenbreite) bleibt immer noch ein breiter Fußweg (19,5 - 6,5 - 3,2 ~ 10 m also 5 meter pro seite an breiten Stellen und 14,5 - 6,5 - 2,4 = 5,6 m also 2,6m pro Seite an schmalen Stellen) welcher ja für eine Einkaufs und Flanierstraße sehr wichtig ist. Und die Radfahrer könnten sicherer fahren. Toll auf jeden Fall, das sich hier Leute so engagiert haben und ich hoffe die Planung wird nochmal überdacht und angepasst.

Viele Grüße, Felix

Frage ID 22161

Neben den genannten Argumenten, die gegen eine Umsetzung des Plans sprechen, wie ihn das Bezirksamt vorsieht, möchte ich darauf hinweisen, was es für ein Signal sendet, wenn die Arbeit von Bürgerinitiativen ignoriert wird. Ich bin fast schon ein bisschen erschüttert, dass es sich das Bezirksamt erlaubt, einen Plan in Betracht zu ziehen, unter dem die Lebensqualität von uns Adlershofern am meisten leidet. Ich finde es ernüchternd, wie ernst die Bezirkspolitik uns Bürger nimmt. Als Jugendliche höre ich von Seiten der Politik viel darüber, wie engagiert meine Generation doch ist (und sein muss), um die großen Probleme die vor uns liegen anzupacken. Gerade sind sie, liebes Bezirksamt, dabei das große Engagement zu ignorieren, welches BürgerInnen über Jahre gezeigt haben. Welches Signal denken Sie, sendet das an meine Generation? Ich hoffe doch sehr, das Sie Ihren Beschluss überdenken.

Marie St., Schülerin

Frage ID 22371

Als tägliche Radnutzerin der Dörpfeldstraße auf dem Weg zum S-Bahnhof Adlershof wird mir beim Lesen der Vorplanung wie auch der geschilderte Befürchtungen der Adlershofer*innen "Angst und Bange". Der aktuelle Zustand ist für Radfahrer*innen die Hölle. Die Vorplanung macht nichts besser, sondern zementiert den aktuellen Zustand, ergänzt um einen scheinheiligen Grünstreifen. Ich empfehle dem Bezirksamt eine Live-Studie der Verkehrssituation zu Stoßzeiten im Berufsverkehr. Mit ihren Planungen werden Unfälle einkalkuliert. Und damit nicht genug. Zudem investieren Sie in Politikverdrossenheit, indem sie die jahrelange, intensive ehrenamtliche Arbeit von Adlershofer Bürger*innen für ein sicheres Verkehrsmodell in der Dörpfeldstraße ignorieren. Bei allem Respekt für die besonderen Herausforderungen einer zweistufigen Verwaltung: Etwas mehr Achtung vor den Bürger*innen und ihrer Sicherheit, mehr Zeitgeist und Innovation, das kann auch ein Berliner Bezirksamt leisten.

Frage ID 22457

Sehr geehrte Planer und Verwalter,

seit 2012 bin ich in der damals gegründeten Bürgerinitiative BIMA (Bürgerinitiative mein Adlershof) engagiert und wir haben uns mit Fachleuten der Uni und Stadtplanern die Köpfe heiß geredet und seit es den Kiezbeirat mit gewählten Vertretern des Kiezes gibt, bin ich dabei.

Unser Ziel bestand von Anfang an darin, die Dörpfeldstraße und Umgebung lebenswerter und für die Gewerbetreibenden erfolgreicher zu gestalten.

Die entscheidende Basis war, die gesetzeswidrige Parkerei in der DÖ zu unterbinden. Dabei kam für uns eine Fußgängerzone nicht in Betracht, da dadurch viele Kunden für die Läden weggeblieben wären. Die einzige Lösung aus unserer Sicht, das Halt- und Parkchaos (gefährdet Radfahrer und Fußgänger) zu unterbinden war, die Tram zweigleisig durchzuführen. Diese Forderung stammt also ursprünglich aus unseren Beratungen. Die BVG hat, nachdem der neue Betriebshof auf dem ehem. Kohlenplatz gebaut werden soll, die Idee gerne aufgegriffen.

Die Zweigleisigkeit kann auch viele Vorteile für die DÖ bringen. Wenn man die Fahrbahn auf das Mindestmaß von 6,50 m zusammenschnürt, gewinnt man auf beiden Seiten Platz für breitere Gehwege und Radwege (auf Gehwegniveau).

Für die Lieferfahrzeuge und Einkaufenden sind Kurzparkplätze in den Seitenstraßen vorgesehen. In vielen öffentlichen Beratungen und Workshops sind die Ideen von vielen engagierten Bürgern in einzelnen Varianten zusammengebündelt worden.

Die hier propagierte Variante "E" als allein seligmachend war nicht dabei. Sie ist eine Erfindung von denen die gar nichts anders machen wollen, außer grün anstreichen.

Ich empfinde das als eine Missachtung des Bürgerwillens und fordere die Verantwortlichen auf die Variante "E" schnellstens in den Papierkorb zu befördern. Auch möchte ich und viele andere Beteiligte wissen, wer dafür verantwortlich zeichnet! Wir fordern, dass der- oder diejenige öffentlich dazu Stellung bezieht wie es denn steht mit der "Bürgerbeteiligung" und ob das neue Mobilitätsgesetz schon angekommen ist.

Ich hoffe auf Korrektur der derzeitigen Art und Weise mit den Bürgern und dem gewählten Kiezbeirat umzugehen. Es geht um das Wohl der Adlershofer um nichts anderes.

Frage ID 22514

Frage zur politischen Haltung und Willensbildung an die politisch verantwortlichen Vertreter:

Regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Müller, (SPD),
Verantwortungsbereich ÖPNV, im Besonderen BVG/Straßenbahn
Bezirksbürgermeister von Treptow-Köpenick, Herr Igel, (SPD)
Verantwortungsbereich u.a. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung,
Stadtbezirksrat für Bezirksstadtrat Rainer Hölmer (SPD), Leiter der Abteilung für Bauen,

Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung

Wollen Sie an der hier ausgewiesenen Planungsvariante E, die durch den zuständige Baulastträger, dem Tiefbauamt, vom Bezirksamt Bln. Treptow-Köpenick, im Planungsverfahren derzeit als Vorzugsvariante ausgewiesen wird, festhalten?

Wie werden Sie, als gewählte Vertreter der Bürgerschaft, dem Unmut der Bevölkerung in Zukunft begegnen?

Frage ID 22596

Stellungnahme zur Vorplanung der Umgestaltung der Dörpfeldstraße Straßen(Tram-)bahnen können ihre Systemvorteile für Bahnfahrergäste nur auf eigener Trasse mit Vorrangschaltungen zur Geltung bringen. Daher plädiere ich für eine eigene zweigleisige Trasse in der Dörpfeldstraße, möglichst als Rasengleis. Die Befahrung durch den motorisierten Individualverkehr sollte auf den Wirtschaftsverkehr (Belieferung von Gewerbetreibenden und Anwohner*innen) beschränkt werden, um genügend Platz für die Fußgänger*innen und Radfahrenden zur Verfügung zu haben. Für deren Bereiche sollten die Verkehrszeichen 242.1 (Fußgängerzone) bzw. Fahrradstraße (Verkehrszeichen 244) angeordnet werden.

Nur so können die Verkehrsarten des Umweltverbunds im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes gestärkt werden und ein lebenswerter Stadtraum entstehen.

Als Bürger erwarte ich, dass die Planungs- und Entscheidungsprozesse zügig vorangetrieben werden, damit zugunsten der Klimaziele der Stadt Berlin durch den Vorrang für Fuß-, Fahrrad- und öffentlichen Nahverkehr bald attraktiver wird.

Oswald Richter

1.2 Prozess der Mitbestimmung

ID 21260, 21665, 22163, 22382, 21268

Frage ID 21260

Seit vielen Jahren nehme ich als Bürger von Adlershof an den öffentlichen Kiezbeiratssitzungen teil (bin

jedoch selber nicht im Kiezbeirat) und habe dadurch mitbekommen, wie sich Bürger in ihrem Kiez engagierten, um das eigene Umfeld zu verbessern. Da das Bezirksamt bzw. die Entscheidungsträger des Bezirksamtes sich jedoch über das Votum der Bürger einfach hinwegsetzen, frage ich mich, was noch alles passieren muss, damit das Bezirksamt und die politisch für die Arbeit des Bezirksamtes Verantwortlichen begreifen, dass so ein Verhalten der Amtsträger zur totalen Frustration der eh wenigen engagierten Bürger führt und die Politikverdrossenheit dadurch selbst bei diesen Menschen meiner Meinung nach immer mehr zunehmen wird. Welches Bild wird dadurch für die junge Generation gezeichnet: Egal, wie ihr euch künftig engagieren werdet, wir im Bezirksamt entscheiden in letzter Instanz eh allein.

Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Etablierung des Kiezbeirates nur ein Feigenblatt für den Bezirk ist: Wir haben die Bürger in die Entscheidungsfindung einbezogen, final entscheiden werden wir jedoch selber.

Was für eine Heuchelei!

Ich appelliere dringend an die politisch Verantwortlichen im Bezirk Treptow-Köpenick, eine Korrektur der aktuellen Entscheidung des Bezirksamtes zur künftigen Gestaltung unserer Dörpfeldstraße durchzusetzen und damit insbesondere der jungen Generation zu zeigen, dass es sich lohnt, sich in der Freizeit für die Belange des eigenen Kiezes einzusetzen.

Frage ID 21665

Guten Tag , ich bin Mietshaus Eigentümer seit 1986 in der Dörpfeldstrasse und Gründer der Bürgerinitiative Dörpfeldstrasse (in den 90 , Jahren) . Ich finde das grade die Eingleisigkeit sehr gut diese Straße zum einen beruhigt (warten der Strasse Bahn) und das die Straße nachts , obwohl dann Tempo 30 eine Raser Piste (auch für Lkw) ist . Hier wäre wenigstens das Parken in der Nacht zu erlauben und damit die Strasse Nachts zu beruhigen . Weiterhin kann und sollte nur eine Durchfahrt insgesamt mit niedrigem Tempo und dann mit Fahrräder auf der Straße möglich sein . Wir haben uns damals für das verlegen der Strassenbahn auf den Glienicker weg eingesetzt . Dann wäre das auch kein Problem . Da immer noch viele Menschen , auch an den Geschäften entladen müssen , Behinderte nicht weit laufen können , ist ein Haltverbot eine grenzenlose Unverschämtheit . Hier spreche ich wahrscheinlich für die meisten Mieter und Anwohner der Dörpfeldstrasse . Es gibt für diese Straße eher Vorbilder in Städten in Holland . Ihre Ideen sind nicht sehr innovativ , beziehen sie nach Corona doch bitte mehr die Anwohner mit ein , ich habe erst jetzt von dieser Plattform überhaupt erfahren und bin Eigentümer eines Gebäudes an der Dörpfeldstrasse . Bitte nehmen sie dies ernst , wir müssten sonst mit aller Kraft die Bürgerinitiative ,die damals zumindest die Umfahrung erreicht hat , wieder aktivieren . Besser wäre mit dem Bürgern , als am Bürger vorbei . Planerische Aroganz ist einfach nichts wert. Mit vielen Grüßen , Wolfgang Kiepsch 0177/XXXXX

Frage ID 22163

Ich finde es unglaublich, wie das Bezirksamt eine so schlechte Planung für die Dörpfeldstr. gegen die Wünsche der Adlershofer Einwohner "durchdrücken" möchte und auch noch behauptet, diese eklatant unzureichende Planung diene unseren Interessen am besten. Radfahrer werden Gefahren an Leib und Leben ausgesetzt mit einem auf die Straße gemalten 1m breiten Streifen - hier besteht aber eine verfassungsrechtliche Schutzpflicht des Staates nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG, die das Bezirksamt ignoriert. Nicht genug, setzt es sich damit sehenden Auges gegen den Grundsatz der Gesetzesbindung der Verwaltung nach Art. 20 Abs. 3 GG hinweg. Das könnte ein Fall der Haftung nach Art. 34 GG i.V.m. 839 BGB werden.

Auch entbehrt die Behauptung des Bezirksamts, das Konzept sei mit der AG Verkehr der Bürgerinitiative

abgesprochen, jeglicher Grundlage und ist schlicht frei erfunden: Die Bürgerinitiative hat in jahrelanger ehrenamtlicher Arbeit eine für die Adlershofer ausgewogene Lösung befürwortet und hier viele unterschiedliche Meinungen der Adlershofer eingeholt. Dieser Vorschlag wurde vom Bezirksamt schlicht ignoriert. - Hier offenbart sich das Selbstverständnis verkrusteter Verwaltungsstrukturen: Nach außen wird Bürgerbeteiligung groß geschrieben und hoch gelobt - am Ende völlig ignoriert. Ein unmöglicher Zustand.

Frage ID 22382

Ich habe den Verdacht, dass hier nach Kassenlage die billigste Variante E favorisiert wurde unter Missachtung des Kiezbeitrages. Wenn es für bessere Lösungen kein Geld gibt, sollten die Verantwortlichen das öffentlich zugeben. Andernfalls sollte man prüfen, ob man Erfolg versprechende rechtliche Schritte einleiten könnte, damit der Bürgerwillen nicht länger ignoriert wird.

Frage ID 21268

Auch ich bin seit 2013 in die Planungen zur Entwicklung der Dörpfeldstr. eingebunden, beispielsweise habe ich den Youtube-Film für die Bürgerkonferenz am 12.9.2014 zusammen mit Herr Andreas Paul und Herr Prengel erstellt, wo alle hier gefundenen Problemstellungen schon bekannt waren und Lösungen aufgezeigt wurden.

Dann hat mich in den Workshops Anfang 2016 die Diskussionskultur sehr positiv beeindruckt, als die Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Strassen... und die Mitarbeiter des Strassenamts des Stadtbezirkes das Problem in sachlicher Diskussion auf den Punkt brachten:

- Zweigleisigkeit der Strassenbahn beim bisherigen Durchgangsverkehr geht nicht. Die Lösungsvorschläge waren:

1. Abstufung der Dörpfeldstr. von der Ergänzungsstraße (Verbindungsfunktionsstr. IV), so dass der Autoverkehr auf den Gleisen durchgängig geführt wird, so wie es an den Haltestellen in der Bahnhofstr. in Köpenick oder der Bölschestr. geführt wird, nur eben über die gesamte Länge (Markt bis Bahnhof). Dann wäre reichlich Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer, wobei die Kombination der Breite in Erwartung des Lieferverkehrs mit Lastenrädern noch völlig offen war.
2. Fahrradfahrern die Möglichkeit anderer attraktiver Strecken incl. Fahrrad-Lieferverkehr anzubieten.
3. will ich nicht raussuchen, war unrealistisch.

Seitdem habe ich im Kiezbeirat mitgewirkt, an den meisten AG-Sitzungen Bürgerbeteiligung ausgeübt oder gedacht das zu tun.

Und dann lese ich das Konzept hier.

Und ich muss feststellen, dass unter den längerfristig Mitwirkenden eine volle Einigkeit besteht. Andreas Paul und Timo Kabsch, ihr habt mir aus der Seele gesprochen.

Dieses Konzept hat für Fahrradfahrer den Vorteil, dass sie jetzt bei grün verunfallen.

Dann habe ich in einer Auskunft an das Abgeordnetenhaus gelesen, dass die Bürgerbeteiligung über dieses Portal stattfindet. Wozu wurden dann Wahlen von Bürgervertretern durchgeführt etc?

Der Kiezbeirat hat einen Stand auf dem Markt betrieben, den wir Gerüchteküche genannt haben und wo Bürger hinkommen konnten, wenn Gerüchte umgingen in der Bevölkerung. Das Gerücht mit der Verlagerung der Bürgerbeteiligung auf mein.berlin.de hat uns da gar keiner erzählt. Das erzeugt großen Frust.

Schon gehört, Trump hat gar nicht zum Sturm aufgerufen, er hat gesagt wenn jemand dringend aufs WC muss geht auch das im Kapitol.

Den letzten Kommentar nicht als Angriff verstehen, aber so verstehen dies hier motivierte Bürger.

2. Radverkehr

2.1 Sicherheit allgemein

ID 20874, 21179, 21258, 22085, 22086, 22088, 22460, 22557, 22567, 22569, 22589

Frage ID 20874

Ich habe den Link zur Neugestaltung der Dö erhalten und dort erfahren, das "Fragen und Anregungen ... bis zum 17.01.2021 eingereicht werden können.

Im Text des Link erfährt der interessiert Lesende, das „bislang ... keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden (konnte), die allseits eine Zustimmung der Beteiligten bekam.“ Als Kausalfolgerung heißt es „deshalb wurde die nunmehr vorliegende Variante E erarbeitet und vorgestellt.“ Da ich seit 2012 an allen wesentlichen Planungsschritten beteidigt war, aktives Mitglied bei allen Stakeholderverfahren war und einer von drei Antragsteller für das Programm „Aktives Zentrum“ bin, stellt sich dieser Sachverhalt für mich komplett anders dar.

1. Anbei sehen sie eine Aufnahme der damals zur Abstimmung stehenden Varianten. Sie können sehr leicht erkennen, das es im von ihnen angesprochenen Verfahren gar keine Variante E gab.

2. Es gab entgegen des im untenstehenden Link veröffentlichten Text sehr wohl eine Beschlußfassung zur Verkehrslösung der Dö. Dies war ein zwischen allen Verfahrensbetiedigten mühsam ausgehandelter Kompromiss. Zu ihrer Erinnerung habe ich hier nochmal die wichtigsten Unterlagen für sie zusammengestellt: [a-4Aa?dl=0](#) ... sie finden die Beschlußfassung unter Punkt 2.

3. Sie schreiben weiter: "Insbesondere sind die Bedingungen für ... die Radfahrenden zu verbessern.“. Davon kann bei Variante E keine Rede sein, denn diese Variante würde nur das Falschparken verstetigen und die Attraktivität als Einkaufsmeile stark verringern.

4. Variante E würde ausschliesslich das Verkehrsprinzip „autogerechte Stadt“ erfüllen. Aus zahlreichen Verkehrsuntersuchungen wissen wir, das diese Methode mittelfristig nur Paketabholstationen und Postshops bevorzugt und damit die inhabergeführten Geschäft weiter zurückdrängen wird.

5. Es gab - bezahlt durch das Förderprogramm Aktives Zentrum - eine ausführliche Untersuchung zum Einkaufsverhalten der Kunden in der Dö. Wir wissen aus den Ergebnissen, das die Mehrheit unserer Kunden keine zugeparkten Fuß- oder Radwege haben möchte.

6. Bezüglich des Lieferverkehrs schreiben sie "Durch (den) Lieferverkehr werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung.“ Dies ist falsch und auch schon mehrfach - schriftlich, als Präsentation, mündlich, als Wortmeldung und Handout - dargestellt worden. Aus unerfindlichen Gründen verweist ihre Behauptung ("es gibt keine Lösung") immer auf 1 (in Worten: „einen“) Pilotversuch in Zürich. Der Lieferverkehr darf nicht gegen Fußgänger und Radfahrende ausgespielt werden.

Variante E enthält noch wesentlich mehr Fehler und Merkwürdigkeiten - in der Hauptsache aber eine schwerwiegende Mißachtung des jahrelangen Engagements aller Bürger - auch den Mitgliedern der IG Dörpfeldstrasse.

Da die Verantwortlichen offensichtlich gewillt sind, den Willen der gewählten Bürgervertreter zu mißachten, bleibt es mir - in meiner Funktion als Mitglied des Vorstandes der IG Dörpfeldstrasse und als Mitglied anderer Interessensvertretungen nur übrig, aufs Schärfste zu protestieren.

Andreas Paul

Vorstand der IG Dörpfeldstrasse

(Bereich Kommunikation und Administration)

(Sie erreichen mich auch unter 030/63979090 oder bei den "FotoGrafen" in der Dörpfeldstraße 22, Berlin-Adlershof)

Frage ID 21179

Ich habe den Prozess der Entscheidungsfindung als Sprecher des Kiezbeirates Adlershof von Beginn an begleitet. Die hier als Kompromiss präsentierte Lösung wurde von den ortskundigen - und im Laufe des Prozesses am Ende auch fachkundigen - aktiven Bürgern als die schlechtest mögliche Variante bewertet. Die oben dargestellte Planung lässt sich auf 5 Worte reduzieren: Status quo mit grüner Farbe. Die Probleme der Dörpfeldstraße werden dadurch nicht gelöst, zugegebenermaßen aber auch nicht verschlimmert. Immerhin.

Hier die Argumente gegen die oben stehende Variante:

1) Radfahrer unterschiedlicher Geschwindigkeiten müssen sich den Aufmerksamkeitsstreifen teilen und beim Überholen wieder gefährlich nah an die Schiene fahren

2) Die Gehwege werden effektiv schmaler

2a) Die Bordsteinkante bleibt dort wo sie jetzt ist

2b) Damit der Radschutzstreifen nicht zugeparkt wird, müssen auf dem Gehweg durchgängig Parkhindernisse installiert werden. Diese nehmen effektiv ein Viertel des Gehweges ein (geht also nicht bzw. zu Lasten der Geschäfte und Fußgänger)

2c) Überall dort, wo keine Parkhindernisse aufgestellt werden (können), erreichen wir den Status Quo: Autos werden halb auf dem Radschutzstreifen, halb auf dem Gehweg parken (ich muss ja nur mal kurz...)

2d) Die Radfahrer weichen deswegen auf den schmalen Gehweg aus oder müssen die Gefahr auf sich nehmen, die Schienen zu kreuzen

3) Im Bereich der Tram-Haltestellen wird der Radschutzstreifen sowieso auf den Gehweg geführt

3a) Der Radfahrer wechselt dabei seinen Fahrbereich von Straße zu Gehweg und kurz danach wieder zurück zur Straße

3b) Diese Unruhe im Straßenverlauf sieht nicht schön aus und erhöht vermutlich auch das Unfallrisiko

Dagegen gibt es eine Fülle von Vorteilen für die von den Bürgern gewünschten Lösung mit einer Fahrbahnbreite von max. 6,50m und einem oben geführten, nicht benutzungspflichtigen schmalen Radweg:

1) Die Radler*innen fahren dort, wo sie sich sicher fühlen

1a) schnelle und sichere Radler*innen werden zwischen den Schienen fahren und mit dem Verkehr mitfließen, damit sie schnell voran kommen

1b) Radler*innen, die durch Schiene oder Auto verunsichert sind, fahren sowieso langsamer und vorsichtig und können nun legal auf dem schmalen Radweg bei den Fußgängern fahren

2) Mehr Gestaltungsspielraum, flexible Nutzung des Bürgersteigs ist möglich

2a) Mit 2,5m Fußweg kann man wenig gestalten. Tische vom Café, Auslagen vom Gemüsehandel,

Begrünung oder Sitzmöbel nehmen jeweils schon mindestens ein Viertel vom Platz ein

2b) Mit 4m Fußweg ist dieser Anteil blockierter Flächen deutlich geringer. Der zusätzliche Freiraum kann von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen flexibel genutzt werden. Man macht sich Platz, man bremst ab, man rückt zur Seite: alltägliches, flexibles Miteinander halt

3) Gehwege haben durch die Breite endlich Flanierqualität

4) Mehr Platz für Sitzmöbel und Begrünung

5) Illegales Parken wird passiv, d.h. ohne Kontrollen verringert

5a) Halbes Draufstehen geht nicht mehr, da sonst die Tram blockiert wird. Vollständiges Parken auf dem Gehweg wird auch von Autofahrern als deutlich dreister empfunden und daher seltener gemacht

5b) Auch an engeren Stellen gibt es durch den breiteren Gehweg genug Platz um Parkhindernisse (Sitzmöbel, Fahrradständer, etc.) aufzustellen

5c) Es gibt mehr breitere Stellen, an denen reguläre Parklaschen/Lieferzonen im Gehweg integriert werden können

Ich bin fassungslos, dass die "Grüne Farbe"-Variante so zur Diskussion steht. Die Argumente oben sprechen für sich. Es braucht nicht viel zu erkennen, dass >50% Straßenfläche keine Lösung sein kann. Gebt den nicht-motorisierten Bürgern und Kunden den maximal möglichen Gestaltungsraum. Der Bord muss bei 6,50m Straßenbreite beginnen. Die Gestaltung des Gehweges und der Einkaufsstraße wird nur dann gelingen.

Meine Fragen:

Wie entkräften sie die oben stehenden Argumente?

Welche Person ist für die Veröffentlichung verantwortlich?

Timo Kabsch

Sprecher des Kiezbeirats von 2016-2020

Frage ID 21258

Auch ich bin entsetzt über die geplante Gestaltung des nicht motorisierten Verkehrs auf der Dörpfeldstraße. Die Risiken für Radfahrer werden in anderen Kommentaren schon sehr deutlich erörtert, diesen kann ich mich nur anschließen.

An dieser Stelle möchte ich aber auch nochmal darauf hinweisen, dass Berlin im Detember 2019 die Klimanotlage ausgerufen hat. 2 Jahre später also einen Ausbau der Dörpfeldstraße anzustreben, der nicht Radfahrenden sondern dem Fortbestehen des motorisierten Individualverkehrs dient, verstößt grundlegend gegen den Beschluss des Senats schnellstmöglich Klimaneutral zu werden.

Im Interesse darin, die globale Erwärmung unter 1,5°C zu halten, muss auch Berlin seine Chancen ergreifen und die Infrastruktur zugunsten CO2-arter Verkehrsmittel ausbauen. Der Plan E steht diesem massiv im Wege. Dieses Vorhaben ist weder nachhaltig noch zukunftsgerecht.

Auch angesichts der Entwicklung auf der Westseite der S-Bahn sehe ich unter Plan E kein zukunftsfähiges Modell. Es ziehen immer mehr Menschen in diese Nachbarschaft die am Arbeits- und Lehrstandort Adlershof arbeiten bzw. studieren. Es sollte allen Bewohnern bzw. Durchquerenden Adlershofs möglich sein über sichere Fahrradwege/eine Fahrradstraße zum S-Bahnhof und die dahinter liegenden Standorte zu kommen. Es muss durch die Gestaltung der Stadt ein Anreiz geschaffen werden Alternativen zum MIV zu nutzen. Der jetzige Plan wirkt dem entgegen.

Frage ID 22085

Die Planung zeugt außerdem von wenig Sachverstand für das Führen von Fahrrädern. Am östlichen Ende der Ausbaustrecke verschwenkt die Straßenbahn in Seitenlage. Der "Aufmerksamkeitsstreifen" für Radfahrende geht in gerader Linie über die Schienen hinweg. Lt. Planung sollen Radfahrende auf dem "Aufmerksamkeitsstreifen" in einem äußerst spitzen Winkel über die Straßenbahnschienen fahren, der unweigerlich zum Sturz führen wird.

Frage ID 22086

Die Planung verstößt eklatant gegen das Mobilitätsgesetz, wonach auf Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite zu schaffen sind, auf denen sich Radfahrende sicher überholen können und die gegen unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge geschützt sind.

Frage ID 22088

Ich bin nur zufällig über diese Beteiligung gestolpert und hab mir aus Interesse die Planungen angesehen. Und leider muss ich sagen, dass es mir als Verkehrsingenieur hier beim Lesen der Pläne die Fußnägel hochgerollt hat. Die Arbeit des Bezirksamtes ist gelinde gesagt erschütternd und widerspricht in vielen Punkten allem, was an den Universitäten in Punkto Verkehrssicherheit und Stadtraum gelehrt wird. Positiv hervorzuheben ist die Verbreiterung der Gehwege sowie der Versuch, Radfahrenden eine bessere Situation einzuräumen.

Furchtbar sind die Auswirkungen. Merke: Man sollte sich im Amt nochmal Gedanken machen, wenn das Fahrradpiktogramm nicht auf die vorgesehene Fläche passt... Ein grün angestrichener Teil der Fahrbahn, der rein zufällig aussieht wie ein Schutzstreifen, aber keiner ist, mag dem Amt rechtliche Vorteile bieten. In der Realität wird dieser Aufmerksamkeitsstreifen als Schutzstreifen bzw. Verkehrsraum für das Fahrrad wahrgenommen, weshalb die meisten Radfahrenden ausschließlich diesen nutzen werden und nicht die Fahrbahn. Umgekehrt sinkt durch den Streifen die Akzeptanz für Radfahrende, die daneben unterwegs sind. Solche Konstrukte forcieren gefährliche Nahüberholungen und soziales Gegeneinander und suggerieren eine Sicherheit, die genau dieser Streifen ihnen nimmt. Um es mit den Worten einer obskuren Kleinpartei zu sagen: "Lieber keine Radverkehrsanlagen als schlechte Radverkehrsanlagen". "Schlecht" ist hier gleichzusetzen mit "aufgrund der Auswirkungen auf das reale Verkehrsgeschehen schlicht gefährlich". Besonders fällt auch beispielsweise auf, wie die Fahrräder laut Aufmerksamkeitsstreifen über die Straßenbahnschienen geführt werden sollen. Bei dem Winkel sind Stürze in den Schienen vorprogrammiert. Die Dörpfeldstraße ist ein Präzedenzbeispiel für den Fall KEINE RVA oder etwas, das dafür gehalten werden könnte (und soll), maximal Tempo 20 und Überholverbot - und das auch nur unter der Voraussetzung, dass das Amt hier partout keine Einbahnstraße draus machen oder den MIV komplett rauschmeißen will.

Letzteres wäre die beste Option - und zur Erinnerung an die Planenden auch die einzige, mit der Sie in der Universität den Kurs "Entwurf von Anlagen des Straßenverkehrs innerhalb bebauter Gebiete" überhaupt bestehen würden. Sicherheitskritische Planungsfehler sind in diesem Umfang nicht tolerabel. Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicke Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein geräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur StEP IV. Wie das Amt bereits sehr richtig festgestellt hat, sind die Handlungsoptionen in diesem Straßenraum sehr begrenzt, soweit keine Kritik. Im Rahmen der Abwägung sind aber auch größere Umleitungen möglich und ich wage ehrlich gesagt stark zu bezweifeln, dass das planungsrechtlich erforderliche Abwägungsermessen hier korrekt ausgeführt wurde. Wenn ein solches Mobilitätskonzept aus etwaigen Gründen nicht gewünscht wird, bitte ich im Mindesten darum, für diese Planung eine:n Sicherheitsauditor:in einzubeziehen.

Bitte fassen Sie dies nicht als persönliche Kritik auf, es geht hier ausschließlich um das Ergebnis. Der Entwurf enthält auch viele gute Lösungen. Nichtsdestotrotz sind viele Ideen leider nicht nur von sich aus unsicher sondern aktiv contraproduktiv.

Das ist schade, denn die Neuplanung zwischen den Fassaden statt den Bordsteinkanten begrüße ich sehr.

Frage ID 22460

Bitte um erneute, gründliche Überarbeitung der Planung, die eklatante Sicherheitsmängel aufweist. - Die Zufahrten für Radfahrende im spitzen Winkel zu den Tramgleisen bergen Lebensgefahr durch schwere Stürze im fließenden Verkehr. Die Gefahr besteht bereits heute und sollte bei Umbau endlich behoben anstatt auf Jahrzehnte hin verlängert werden.

- Die gemeinsame Ebene für Fahrräder und Kfz ist zu schmal, um den lt. StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50m beim Überholen zu gewährleisten. Ein Überholverbot ist keine praktikable Lösung.

- Falschparker, bereits heute ein ständiges Problem in diesem Bereich, verschärfen das Unfallrisiko zusätzlich.

Auch hier entsteht Lebensgefahr für Radfahrende durch Überhol- und Abbiegefehler von LKW und PKW. Die Planung von Januar 2021 entspricht dem stadtplanerischen Erkenntnisstand der 1950er Jahre, ignoriert die zunehmende Bedeutung von Radverkehr ebenso wie vorausgehende Partizipationsverfahren und wäre eine versäumte Chance zu nachhaltiger Stadtentwicklung.

(P. H., Anwohner)

Frage ID 22557

In Berlin wurden allein im Jahr 2020 zahlreiche Fälle erfasst, in denen Radfahrer durch abbiegende PKW & LKW erfasst wurden. Einige Vorfälle endeten tödlich für die Radfahrer. Welche Vorkehrungen wurden in der dargestellten Planungsvariante E hinsichtlich der Minimierung der Gefahr von Abbiegeunfällen angesetzt?

Frage ID 22567

Liebe Interessenten und Beteiligte an der Planung des Umbaus der Dörfeldstraße, die aktuelle Vorplanung des Bezirksamtes zum Umbau der Dörfeldstraße (nachfolgend DÖ genannt) ist unter mein.berlin.de veröffentlicht worden. Wir schätzen sehr, dass sich das Bezirksamt bemüht aufgrund der schwierigen Umstände und nicht stattfindenden vor-Ort-Veranstaltung, die notwendige Beteiligung über meinberlin.de zu ermöglichen. Wir alle können nun noch bis zum 31. Januar 2021 0 Uhr unsere Fragen stellen, Kritik äußern und uns mit Kommentaren beteiligen.

Bitte nutzen Sie diese Möglichkeit!

Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts favorisiert in seiner Vorplanung die „Variante E“. In der Veröffentlichung hier wird der Eindruck erweckt, diese Planung sei als bestmögliche Kompromissvariante mit dem Kiezbeirat abgestimmt.

Das stimmt nicht! Wir, der Kiezbeirat von Adlershof, stimmen dieser Planung nicht zu! Die Variante E ist die schlechteste Lösung! Sie zementiert den aktuellen Zustand der DÖ für weitere Jahrzehnte, nur dass grüne Farbe die Straße „schmückt“.

Der Kiezbeirat, weitere Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Beteiligte, haben über Jahre mit ehrenamtlichem Engagement und in vielen Diskussionen mit dem Senat, dem Bezirksamt und Planungsbüros bessere Varianten entwickelt.

Es ist unbestritten, dass die Enge der Straße eine kreative Lösung erfordert, bei der alle gesetzlichen Spielräume ausgenutzt werden, um die DÖ in eine attraktive Geschäftsstraße umzugestalten. Der Kiezbeirat hat im November 2018 das „Alternative Verkehrskonzept Dörpfeld-Straße“ beschlossen und darin wesentliche Anforderungen an die weitere Planung aus Sicht der Anwohner und Gewerbe-treibenden formuliert. Diesen Beschluss können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7B> (Kurzlink) einsehen.

In einem „Werkstattgespräch“ im Mai 2019 wurden wesentliche Merkmale der künftigen Gestaltung der DÖ festgestellt. Beteiligt daran waren u. a. der Berliner Senat, das Bezirksamt, der Kiezbeirat und ein Planungsbüro. Die damals vom Tiefbauamt vorgestellte Variante E fand dort keine Zustimmung. Das Protokoll des Werkstattgesprächs können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7t> (Kurzlink) nachlesen, sowie eine Grafik, welche die wesentlichen Defizite der Variante E darstellt.

Unsere Forderungen an das Bezirksamt, BVG und Senat sind folgende:

1. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,50 Meter. Der durch den Wegfall des „Aufmerksamkeitsstreifens“ gewonnene Platz von je 1 Meter kommt dem Fußweg zugute. Auf Höhe des Fußweges wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (§ 2 Absatz 4 Satz 3 StVO) angelegt.
2. Lastenräder und schnelle Fahrradfahrende, die die Fahrbahn nutzen, werden durch velosichere Gleisfüllprofile geschützt. Lastenräder werden bestmöglich als Alternative zum motorisierten Lieferverkehr unterstützt, um die DÖ zu entlasten.
3. Über die komplette Straßenlänge beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h.
4. Es wird eine dritte Tram-Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet. Die Haltestelle am Markt wird versetzt geplant und die Haltestelle an der Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben.
5. eine Veröffentlichung der anderen Varianten inklusive einer fachlichen Bewertung zur Entscheidungsfindung der Vorzugsvariante.

Wollen wir unsere DÖ gemeinsam retten?

Wenn Sie die DÖ mitretten wollen:

- Geben Sie weiterhin Ihre eigenen Kommentare hier ab, da das Bezirksamt verpflichtet ist, jeden Kommentar zu beantworten.
- Klicken Sie auf „Daumen hoch“ bei Kommentaren, die Sie hier unterstützen.
- Sie können sich bei Fragen an uns unter kiezbeirat@adlerkiez.de wenden.
- Informieren Sie Ihre Nachbarschaft über diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung!

Vielen Dank!

Freundliche Grüße

Saskia Rasper und Dr. Martin Winkler
Sprecherin und Sprecher des Kiezbeirates

Frage ID 22569

(2) Sicherheit des Radverkehrs: Gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO ist beim Überholen von Rad Fahrenden und Elektrokleinsfahrzeug Führenden durch Kraftfahrzeuge ein Mindestabstand von 1,5 Meter einzuhalten. Aus dem Querschnitt B-B ist erkennbar, dass weder ein Bus noch ein Pkw bei Gegenverkehr diesen Abstand einhalten können.

Berücksichtigt man, dass die Regelung des § 5 StVO bei Teilnehmenden des Fahrbahnverkehrs anzuwenden ist (s. VwV-StVO zu § 5), kann dieses beschriebene Dilemma behoben werden, wenn der Radverkehr mittels eines nicht benutzungspflichtigen Radwegs (§ 2 Abs. 4 Satz 3 StVO) nicht auf dem Niveau der Fahrbahn geführt wird.

Schnellen Radfahrenden kann die Benutzung der Fahrbahn ermöglicht werden. Unsicheren Radfahrenden wird eine gesicherte Fahrt auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg angeboten. Wird diese Möglichkeit nicht geboten, fahren auch diese im Fahrbahnbereich und mindert die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Dörpfeldstraße ungemein.

Wie soll sichergestellt werden, dass der Radverkehr vor Gefährdungen durch rechtswidrige Überholvorgänge und durch regelwidrig haltende oder parkende KFZ geschützt wird?

Frage ID 22589

Hier wäre auch ein generelles Überholverbot von Fahrradfahrenden durch Straßenbahnen möglich. Dann kann ich auch in Ruhe die falsch-parkenden Autos umfahren, da die Straßenbahn ja immer schön hinter mir bleibt.

Der Straßenbahn-Fahrplan wird dann sehr flexibel.

2.2 Sicherheit & Überholen

ID 21080, 21249, 22084, 22589

Frage ID 21080

Für eine objektive Bewertung Ihrer Planung bitte ich ferner um folgende Ergänzung:

Derzeit wird in Ihren grafischen Darstellung der Querschnitte eine gleichzeitige Nutzung von Fußgänger, Radfahrer, Pkw´s bzw. ÖPNV dargestellt. Bei der näheren Betrachtung ist es aber offensichtlich, daß hier keine Mindestabstände beim Überholen (>1,50m) eingehalten werden. Für eine objektive Bewertung Ihrer Planung bitte ich um eine realistische Abbildung der Gleichzeitigenutzung der Wege von sämtl. Verkehrsteilnehmer.

Frage ID 21249

Meine Erfahrungen in 12589 Berlin-Rahnsdorf Fürstenwalder Allee:

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund meiner bisherigen Erfahrungen auf Radwegen, die neben den Fahrbahnen für den Autoverkehr geführt werden, bin ich entsetzt über Ihre neuen Vorschläge Variante E für die Dörpfeldstr.. Ich war schon mehrmals in lebensgefährlichen Situationen, durch PKW und LKW Fahrer, die es eilig hatten. Obwohl kein ausreichender Platz (1,5 m Abstand) vorhanden war, wurde ich überholt.

Ihre Vorschläge berücksichtigen aus meiner Sicht nicht das tatsächliche Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Die Schwächsten und am meisten gefährdeten sind Kinder, ältere Menschen, die als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen. Die aktuellen Unfallzahlen für Berlin bestätigen das. Aber auch erwachsene Radfahrer wurden zu Unfallopfern. So wurde auch unser Sohn mit 32 Jahren am 6. November 2019 mit seinem Fahrrad von einem Autofahrer, der sich verkehrswidrig verhielt, durch die Luft geschleudert und schwer verletzt. Zum Glück hat er den Unfall überlebt und ein Rettungswagen war zufällig vor Ort.

Lebensgefährliche Bedrängung durch LKW-Kipperfahrzeug am Zebrastreifen in Rahnsdorf am 21.09.2018
Als Radfahlerin war ich am Freitag, den 21.09.18 kurz nach 11.00 Uhr, auf dem gekennzeichneten seitlichen Radweg der Fürstenwalder Allee in 12589 Berlin-Rahnsdorf in östlicher Richtung (Höhe Eisdiel und Brautausstatter FW Nr. 28) unterwegs.

So musste ich auch in Fahrtrichtung den Zebrastreifen passieren. Einige PKWs überholten mich und das war schon knapp, denn einen Seiten-Abstand von 1,50 Meter konnten diese zu mir nicht einhalten. An diesem Zebrastreifen befindet sich eine Mittelinsel. Dadurch entsteht eine Einengung der Fahrbahnen.

Plötzlich donnerte ein Kippfahrzeug an mir in ca. ½ Meter Abstand vorbei. Ich sah die Riesenbereifung unter der Kippvorrichtung und das Gestänge. Das KFZ-Kennzeichen konnte ich so schnell nicht erfassen nur die Aufschrift „SCHWARZMÜLLER“ am Kipper. Zu Tode erschrocken stieg ich vom Rad und konnte meinen Nachhauseweg Richtung Fichtenauer Straße bis zum Mühlenweg nur noch zu Fuß fortsetzen.

Dieser LKW-Fahrer hätte mich erst nach dieser Fahrbahneinengung unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs mit 1,50 Meter Abstand überholen dürfen. In Zukunft werde ich diese zu Unrecht als "Schutzstreifen" bezeichnete Markierung auf der Fahrbahn nicht mehr benutzen. Es ist einfach lebensgefährlich.

Dies trifft mich als Seniorin ganz besonders, da ich auch aus gesundheitlichen Gründen auf das Fahrrad für meine alltägliche Mobilität angewiesen bin. Es gibt für mich damit letztlich keine sichere Möglichkeit, auf der Fürstenwalder Allee als Radfahlerin am Verkehr teilzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Renate Langer, Rentnerin, 72 Jahre

Frage ID 22084

Die Planung ist radverkehrsfeindlich. Begründung: Der sogenannte Aufmerksamkeitsstreifen suggeriert Sicherheit, ist aber äußerst unsicher, weil Radfahrende fortlaufend mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt werden. Kfz werden geradezu aufgefordert, mit zu geringem Sicherheitsabstand Radfahrende zu überholen, weil: Die Fahrbahnhälfte inkl. "Aufmerksamkeitsstreifen" ist 4,25 m breit. In der Fahrbahnmitte soll sich lt. Erläuterungsbericht eine durchgehend Linie (nicht überfahren!) befinden. Die Maßkette von der rechten Bordsteinkante aus ist:

- 0,5 m Sicherheitsabstand Radfahrende zur Bordsteinkante
- 0,7 m Breite Radfahrende
- 1,5 m Seitenabstand Kfz zu Radfahrenden lt. StVO
- 2,55 m Breite LKW ohne Außenspiegel

SUMME: 5,25 m

Das ist 1 m mehr als die Fahrbahnhälfte mit linker durchgehender Markierung (lt. Erläuterungsbericht) breit ist. Ergo: Kfz überholen tendenziell mit 0,5 m Seitenabstand statt mit 1,5 m Seitenabstand.

Frage ID 22589

Hier wäre auch ein generelles Überholverbot von Fahrradfahrenden durch Straßenbahnen möglich. Dann kann ich auch in Ruhe die falsch-parkenden Autos umfahren, da die Straßenbahn ja immer schön hinter mir bleibt.

Der Straßenbahn-Fahrplan wird dann sehr flexibel.

2.3 Bauliche Anforderungen

ID 21174, 21179, 21691, 22567, 22569, 22574, 22595, 22612

Frage ID 21174

Ich kenne die DÖ seid mehr als 2 Jahren In und Auswendig als Radfahrender ! Größtes Problem ist der MIV (Motorisierter Individual Verkehr) der sowohl für Staus sorgt, die Straßenbahn behindert und illegal die Straße und Gehwege beparkt. Der viele Radfahrende dazu drängt den Gehweg zu benutzen was ich aber nicht gut finde und das OA auch nicht. Einzig das Überholen im Gegenverkehr bleibt um als Radfahrender überhaupt durch die DÖ fahren zu können. Diesem MIV die Breite von 8,50 m zu lassen und mit Farbe zu Ungunsten Radfahrender rumzumalen, ist in meinen Augen Keine Lösung ! Das Tempo 30 auf der gesamten DÖ gelten soll ist okay, die Frage bleibt wer das wieder kontrolliert. Ich halte von der Variante E nichts, es ist eine Autogerechte Stadt Variante die ich Komplette Ablehne ! Es muss weniger Attraktiv werden als MIV überhaupt nur durch die DÖ Durchzufahren ! Leider ist das Bezirks Amt Treptow-Köpenick hier auch nicht gewillt auf die Anwohner zu zu gehen und Ihre Variante zu Unterstützen !

Patrick Maziul

Frage ID 21179

Ich habe den Prozess der Entscheidungsfindung als Sprecher des Kiezbeirates Adlershof von Beginn an begleitet. Die hier als Kompromiss präsentierte Lösung wurde von den ortskundigen - und im Laufe des Prozesses am Ende auch fachkundigen - aktiven Bürgern als die schlechtest mögliche Variante bewertet. Die oben dargestellte Planung lässt sich auf 5 Worte reduzieren: Status quo mit grüner Farbe. Die Probleme der Dörpfeldstraße werden dadurch nicht gelöst, zugegebenermaßen aber auch nicht verschlimmert. Immerhin.

Hier die Argumente gegen die oben stehende Variante:

- 1) Radfahrer unterschiedlicher Geschwindigkeiten müssen sich den Aufmerksamkeitsstreifen teilen und beim Überholen wieder gefährlich nah an die Schiene fahren
- 2) Die Gehwege werden effektiv schmaler
 - 2a) Die Bordsteinkante bleibt dort wo sie jetzt ist
 - 2b) Damit der Radschutzstreifen nicht zugeparkt wird, müssen auf dem Gehweg durchgängig Parkhindernisse installiert werden. Diese nehmen effektiv ein Viertel des Gehweges ein (geht also nicht bzw. zu Lasten der Geschäfte und Fußgänger)
 - 2c) Überall dort, wo keine Parkhindernisse aufgestellt werden (können), erreichen wir den Status Quo: Autos werden halb auf dem Radschutzstreifen, halb auf dem Gehweg parken (ich muss ja nur mal kurz...)
 - 2d) Die Radfahrer weichen deswegen auf den schmalen Gehweg aus oder müssen die Gefahr auf sich nehmen, die Schienen zu kreuzen
- 3) Im Bereich der Tram-Haltestellen wird der Radschutzstreifen sowieso auf den Gehweg geführt
 - 3a) Der Radfahrer wechselt dabei seinen Fahrbereich von Straße zu Gehweg und kurz danach wieder

zurück zur Straße

3b) Diese Unruhe im Straßenverlauf sieht nicht schön aus und erhöht vermutlich auch das Unfallrisiko. Dagegen gibt es eine Fülle von Vorteilen für die von den Bürgern gewünschte Lösung mit einer Fahrbahnbreite von max. 6,50m und einem oben geführten, nicht benutzungspflichtigen schmalen Radweg:

1) Die Radler*innen fahren dort, wo sie sich sicher fühlen

1a) schnelle und sichere Radler*innen werden zwischen den Schienen fahren und mit dem Verkehr mitfließen, damit sie schnell voran kommen

1b) Radler*innen, die durch Schiene oder Auto verunsichert sind, fahren sowieso langsamer und vorsichtig und können nun legal auf dem schmalen Radweg bei den Fußgängern fahren

2) Mehr Gestaltungsspielraum, flexible Nutzung des Bürgersteigs ist möglich

2a) Mit 2,5m Fußweg kann man wenig gestalten. Tische vom Café, Auslagen vom Gemüsehandel, Begrünung oder Sitzmöbel nehmen jeweils schon mindestens ein Viertel vom Platz ein

2b) Mit 4m Fußweg ist dieser Anteil blockierter Flächen deutlich geringer. Der zusätzliche Freiraum kann von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen flexibel genutzt werden. Man macht sich Platz, man bremst ab, man rückt zur Seite: alltägliches, flexibles Miteinander halt

3) Gehwege haben durch die Breite endlich Flanierqualität

4) Mehr Platz für Sitzmöbel und Begrünung

5) Illegales Parken wird passiv, d.h. ohne Kontrollen verringert

5a) Halbes Draufstehen geht nicht mehr, da sonst die Tram blockiert wird. Vollständiges Parken auf dem Gehweg wird auch von Autofahrern als deutlich dreister empfunden und daher seltener gemacht

5b) Auch an engeren Stellen gibt es durch den breiteren Gehweg genug Platz um Parkhindernisse (Sitzmöbel, Fahrradständer, etc.) aufzustellen

5c) Es gibt mehr breitere Stellen, an denen reguläre Parkklaschen/Lieferzonen im Gehweg integriert werden können

Ich bin fassungslos, dass die "Grüne Farbe"-Variante so zur Diskussion steht. Die Argumente oben sprechen für sich. Es braucht nicht viel zu erkennen, dass >50% Straßenfläche keine Lösung sein kann. Gebt den nicht-motorisierten Bürgern und Kunden den maximal möglichen Gestaltungsraum. Der Bord muss bei 6,50m Straßenbreite beginnen. Die Gestaltung des Gehweges und der Einkaufsstraße wird nur dann gelingen.

Meine Fragen:

- Wie entkräften sie die oben stehenden Argumente?
- Welche Person ist für die Veröffentlichung verantwortlich?

Timo Kabsch

Sprecher des Kiezbeirats von 2016-2020

Frage ID 21691

Gibt es

einen Grund warum hier geplant wird mit motorisiertem Verkehr in beide Richtungen zu fahren? Wären Protected Bikelanes möglich wenn der Aufmerksamkeitsstreifen direkt am Lichraumprofil der Straßenbahn angrenzt?

Frage ID 22567

Liebe Interessenten und Beteiligte an der Planung des Umbaus der Dörpfeldstraße,

die aktuelle Vorplanung des Bezirksamtes zum Umbau der Dörpfeldstraße (nachfolgend DÖ genannt) ist unter mein.berlin.de veröffentlicht worden. Wir schätzen sehr, dass sich das Bezirksamt bemüht aufgrund der schwierigen Umstände und nicht stattfindenden vor-Ort-Veranstaltung, die notwendige Beteiligung über meinberlin.de zu ermöglichen. Wir alle können nun noch bis zum 31. Januar 2021 0 Uhr unsere Fragen stellen, Kritik äußern und uns mit Kommentaren beteiligen.

Bitte nutzen Sie diese Möglichkeit!

Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamtes favorisiert in seiner Vorplanung die „Variante E“. In der Veröffentlichung hier wird der Eindruck erweckt, diese Planung sei als bestmögliche Kompromissvariante mit dem Kiezbeirat abgestimmt.

Das stimmt nicht! Wir, der Kiezbeirat von Adlershof, stimmen dieser Planung nicht zu! Die Variante E ist die schlechteste Lösung! Sie zementiert den aktuellen Zustand der DÖ für weitere Jahrzehnte, nur dass grüne Farbe die Straße „schmückt“.

Der Kiezbeirat, weitere Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Beteiligte, haben über Jahre mit ehrenamtlichem Engagement und in vielen Diskussionen mit dem Senat, dem Bezirksamt und Planungsbüros bessere Varianten entwickelt.

Es ist unbestritten, dass die Enge der Straße eine kreative Lösung erfordert, bei der alle gesetzlichen Spielräume ausgenutzt werden, um die DÖ in eine attraktive Geschäftsstraße umzugestalten. Der Kiezbeirat hat im November 2018 das „Alternative Verkehrskonzept Dörpfeld-straße“ beschlossen und darin wesentliche Anforderungen an die weitere Planung aus Sicht der Anwohner und Gewerbe-treibenden formuliert. Diesen Beschluss können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7B> (Kurzlink) einsehen.

In einem „Werkstattgespräch“ im Mai 2019 wurden wesentliche Merkmale der künftigen Gestaltung der DÖ festgestellt. Beteiligt daran waren u. a. der Berliner Senat, das Bezirksamt, der Kiezbeirat und ein Planungsbüro. Die damals vom Tiefbauamt vorgestellte Variante E fand dort keine Zustimmung. Das Protokoll des Werkstattgesprächs können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7t> (Kurzlink) nachlesen, sowie eine Grafik, welche die wesentlichen Defizite der Variante E darstellt.

Unsere Forderungen an das Bezirksamt, BVG und Senat sind folgende:

1. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,50 Meter. Der durch den Wegfall des „Aufmerksamkeitsstreifens“ gewonnene Platz von je 1 Meter kommt dem Fußweg zugute. Auf Höhe des Fußweges wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (§ 2 Absatz 4 Satz 3 StVO) angelegt.
2. Lastenräder und schnelle Fahrradfahrende, die die Fahrbahn nutzen, werden durch velosichere Gleisfüllprofile geschützt. Lastenräder werden bestmöglich als Alternative zum motorisierten Lieferverkehr unterstützt, um die DÖ zu entlasten.
3. Über die komplette Straßenlänge beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h.
4. Es wird eine dritte Tram-Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet. Die Haltestelle am Markt wird versetzt geplant und die Haltestelle an der Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben.
5. eine Veröffentlichung der anderen Varianten inklusive einer fachlichen Bewertung zur Entscheidungsfindung der Vorzugsvariante.

Wollen wir unsere DÖ gemeinsam retten?

Wenn Sie die DÖ mitretten wollen:

- Geben Sie weiterhin Ihre eigenen Kommentare hier ab, da das Bezirksamt verpflichtet ist, jeden Kommentar zu beantworten.
- Klicken Sie auf „Daumen hoch“ bei Kommentaren, die Sie hier unterstützen.

- Sie können sich bei Fragen an uns unter kiezbeirat@adlerkiez.de wenden.
- Informieren Sie Ihre Nachbarschaft über diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung!

Vielen Dank!

Freundliche Grüße

Saskia Rasper und Dr. Martin Winkler

Sprecherin und Sprecher des Kiezbeirates

Frage ID 22569

(2) Sicherheit des Radverkehrs: Gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO ist beim Überholen von Rad Fahrenden und Elektrokleinsfahrzeug Führenden durch Kraftfahrzeuge ein Mindestabstand von 1,5 Meter einzuhalten. Aus dem Querschnitt B-B ist erkennbar, dass weder ein Bus noch ein Pkw bei Gegenverkehr diesen Abstand einhalten können.

Berücksichtigt man, dass die Regelung des § 5 StVO bei Teilnehmenden des Fahrbahnverkehrs anzuwenden ist (s. VwV-StVO zu § 5), kann dieses beschriebene Dilemma behoben werden, wenn der Radverkehr mittels eines nicht benutzungspflichtigen Radwegs (§ 2 Abs. 4 Satz 3 StVO) nicht auf dem Niveau der Fahrbahn geführt wird.

Schnellen Radfahrenden kann die Benutzung der Fahrbahn ermöglicht werden. Unsicheren Radfahrenden wird eine gesicherte Fahrt auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg angeboten. Wird diese Möglichkeit nicht geboten, fahren auch diese im Fahrbahnbereich und mindert die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Dörpfeldstraße ungemein.

Wie soll sichergestellt werden, dass der Radverkehr vor Gefährdungen durch rechtswidrige Überholvorgänge und durch regelwidrig haltende oder parkende KFZ geschützt wird?

Frage ID 22574

Gibt es einen Grund warum hier geplant wird mit motorisiertem Verkehr in beide Richtungen zu fahren? Wären Protected Bikelanes möglich wenn der Aufmerksamkeitsstreifen direkt am Lichraumprofil der Straßenbahn angrenzt?

Frage ID 22595

Die SPD Adlershof begrüßt ausdrücklich die Bemühungen des Bezirksamtes, die notwendige Bürger*innenbeteiligung bei den Vorplanungen zum Umbau der Dörpfeldstraße zu ermöglichen. Sowohl die Plattform mein.berlin.de als auch die aufgrund der aktuellen Pandemielage - im Zeitraum Februar-März 2021 beabsichtigte Online-Veranstaltung für die wichtigsten Stakeholder in Adlershof (Kiezbeirat, interessierte Öffentlichkeit) anzubieten, erscheinen uns dafür geeignete Instrumente.

Der SPD Adlershof ist bewusst, dass es aufgrund der örtlichen Begebenheiten, ein schwieriges Unterfangen darstellt, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer beim Umbau der Dörpfeldstraße in gleichen Teilen zu berücksichtigen.

Ziel der Gesamtplanung muss es in unseren Augen sein, den übergeordneten Durchgangsverkehr in der Dörpfeldstraße zu verringern und die Attraktivität des ÖPNV und der Geschäftsstraße für deren Nutzer deutlich zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung und das Tempo in der Dörpfeldstraße sollten im Hinblick auf Aufenthaltsqualität (Lärm, Feinstaubbelastung), Durchgangsverkehr und Verkehrssicherheit in allen Abschnitten reduziert werden. Im Sinne einer nachhaltigen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollten die angrenzenden Strecken bereits heute in den langfristigen Planungen mitgedacht werden. Daher ist es

unser Ziel als SPD Adlershof, einen Kompromiss zu finden, der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Fußgehende, Radfahrende, Autofahrende) sowie von Anwohnenden, Geschäftsinhabenden, Eigentümerinnen und Eigentümer und des Lieferverkehrs in angemessener Weise berücksichtigt.

Die SPD Adlershof unterstützt die Lösungsvorschläge des Kiezbeirates in seiner Stellungnahme „Wir retten die DÖ!“ und fordert Bezirksamt, Senat und BVG auf, insbesondere folgende Forderungen zu prüfen und umzusetzen:

Durchgängige Tempobeschränkung der Dörpfeldstraße auf 30 km/h

- An den sehr engen Stellen der Dörpfeldstraße (Florian-Geyer-Straße bis Hackenbergstraße)

Tempobeschränkung sogar auf 20 km/h

Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und beidseitigen separaten baulich hergestellten Radwegen von 1,16 bis 1,60 m Breite (nicht benutzungspflichtig) und beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,5 m einschl. Unterstreifen (Variante A)

- Der Radweg kann als mittelhoch abgesetzter Weg gestaltet werden, der eine Höhe zwischen der Straße und dem Fußgängerweg hat. Dies verhindert das einfache Wechseln von Radfahrern auf den Fußweg.

Zudem sollen die Radwege baulich von der Straße getrennt werden, um das Parken von Autos auf den Radwegen zu verhindern.

- Ausbau der Radickestraße als Radfahrstrecke für den schnellen Radverkehr

- Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger können helfen den Einkaufs- und Lieferverkehr zu reduzieren.

Auch dies ist im Sinne einer Einkaufs- und Flanierstraße.

In Anlehnung an die erfolgsversprechenden innovativen Entwicklungen in der Metropole Basel, wird zum Schutz aller Radfahrenden der Einbau von velosicheren Gleisfüllprofilen angestrebt.

Frage ID 22612

Ich kann mich den meisten Kommentaren nur anschließen.

So sieht keine nachhaltige Verkehrsplanung aus! Der momentane katastrophale Zustand der Straße wird zementiert und der Bürgerwillen ignoriert.

Sie schreiben in Ihrem Erläuterungsbericht zur Variante E, dass die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ein zentrales Thema ist. Gerade dieser Punkt wird hier nicht erfüllt.

Mir fehlt eine ausführliche Begründung, warum die Var. A nicht in Frage kommt! Ein Hochbordradweg bietet meiner Meinung nach mehr Sicherheit. Wie soll verhindert werden, dass Autos auf dem grünen Streifen parken, wenn es nicht überall Parkhindernisse geben soll? Auch sollten velosichere Gleisfüllprofile selbstverständlich sein.

In einer so engen Straße, die jetzt auch noch zweigleisig für die Straßenbahn ausgebaut wird, sollte der motorisierte Individualverkehr nur noch für Anwohner und Lieferverkehr erlaubt sein. Wie sonst wollen Sie den Durchgangsverkehr reduzieren?

Und warum wird nicht wenigstens eine Einbahnstraße für den MIV überdacht?

Ich dachte, die Zeiten der autogerechten Stadt sind nun endgültig vorbei!?

Auch sollten die Fußwege auf alle Fälle breiter als 2,50 m sein. Wie soll sonst die Aufenthaltsqualität der Einkaufsstraße verbessert werden?

In welcher Abwägung stellt die Variante E die Vorzugsvariante dar? Ich finde keine Abwägung im Erläuterungsbericht, sondern nur eine einseitige Betrachtung.

Tempo 30 und ein absolutes Halteverbot sollten nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden!

2.4 Aufmerksamkeitsstreifen

ID 21192, 21249, 21268, 21995, 22084, 22088, 22130, 22163, 22371, 22380, 22460, 22504, 22558, 22613

Frage ID 21192

;Vorzugsvariante E' - Wie man mit grüner Farbe eine gefährliche Situation noch verschlimmern kann.

<https://adfc-tk.de/2021/01/vorzugsvariante-e-wie-man-mit-gruener-farbe-eine-gefaehrliche-situation-noch-verschlimmern-kann/>

"Wie vielfach beobachtbar, werden aufgemalte Streifen und sonstige Farbgestaltungen durch KFZ-Führende regelmäßig ignoriert und als Parkfläche mißbraucht. In der Dörpfeldstraße fehlen heute selbst solche Angebotsstreifen oder gar Hochbordradwege, die ein passives Hindernis für Parkverstöße darstellen würden."

"In der Folge wird ein Teil des bereits jetzt stark zunehmenden Radverkehrs zum Schutz von Leib und Leben auf den Gehweg ausweichen. Dies werden erfahrungsgemäß vorwiegend Senioren, Kinder, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sein.

§ 11 Mobilitätsgesetz „Sicherheit im öffentlichen Raum“ sagt hierzu: „Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ist das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten und deren persönliche Sicherheit zu verbessern. Die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind zu berücksichtigen.“

Die Verkehrsplanung von Bezirk und Senat würde somit die bestehende, durch den KFZ-Verkehr verursachte Gefährdungs- und Konfliktlage absehbar und gesetzeswidrig verstetigen. Gerade diejenigen, welche auf eine funktionierende Nahversorgung angewiesen sind, würden weiterhin effektiv von der eigentlich zu fördernden Geschäftsstraße ferngehalten."

"Die vorgeschlagene Variante des Bezirksamtes, mit grüner Farbe schmale ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ ohne rechtliche Bedeutung zu markieren, kann sogar darüber hinaus zu einer Verschlechterung der Situation führen."

"Solche grünen Linien würden, wie Angebotsstreifen (auch ‚Schutzstreifen‘, Strichellinien am Fahrbahnrand), fälschlicherweise suggerieren, dass Radfahrer dort fahren müssten - also am Straßenrand und gefährlich nahe an parkenden Autos bzw. dem Bordstein.

Dem ist mitnichten so, tatsächlich müssen gemäß einschlägiger Rechtsprechung Radfahrer min. 1m Abstand zu parkenden Autos (Dooringabstand) und ca. 80 cm zu Gehwegen zum Schutz der Gehwegnutzer (BGH, Az. VI ZR 66/56) einhalten. "

"Damit sind wir bei der Problematik der einzuhaltenden Überholabstände von 1,5 m bzw. 2 m (bei Kindern und außerorts), die gerade auch bei Fahrbahnmarkierungen gelten. Viele Autofahrer scheinen irrtümlich zu glauben, sie bräuchten diese Abstände nicht einzuhalten, wenn irgendein Anschein von ‚Radweg‘ markiert ist. Ein grüner ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ würde aus diesem Grund möglicherweise zu vermehrten Verstößen gegen die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände führen. Dies gilt besonders in Kombination mit der o. g. suggestiven Verdrängung des Radverkehrs auf besagte Streifen an den Fahrbahnrand. Für die zukünftige Dörpfeldstraße und eventuell weitere Bauvorhaben würde dies bedeuten, dass Senat und Bezirk mit der Variante E in klarer Verletzung von § 21 Mobilitätsgesetz eine Planung vorantreiben, die absehbar rechtswidriges Verhalten fördert oder gar fordert.: „Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.“

Zumindest aber würden grüne Farbstreifen keinerlei Barriere gegenüber der Befahrung mit KFZ bringen. Dies wäre bei einem baulich getrennten Hochbordradweg, wie im Rahmen der langjährigen

Bürgerbeteiligung vereinbart und als „Ausbauvariante A“ in den Planungsunterlagen erwähnt, gegeben. In Kombination mit einer auch im Radverkehrsnetz der Verbände vorgesehenen Ausweichroute über die Radickestraße wäre hiermit eine deutliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation machbar.

Frage ID 21249

Meine Erfahrungen in 12589 Berlin-Rahnsdorf Fürstenwalder Allee:

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund meiner bisherigen Erfahrungen auf Radwegen, die neben den Fahrbahnen für den Autoverkehr geführt werden, bin ich entsetzt über Ihre neuen Vorschläge Variante E für die Dörpfeldstr.. Ich war schon mehrmals in lebensgefährlichen Situationen, durch PKW und LKW Fahrer, die es eilig hatten. Obwohl kein ausreichender Platz (1,5 m Abstand) vorhanden war, wurde ich überholt.

Ihre Vorschläge berücksichtigen aus meiner Sicht nicht das tatsächliche Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Die Schwächsten und am meisten gefährdeten sind Kinder, ältere Menschen, die als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen. Die aktuellen Unfallzahlen für Berlin bestätigen das. Aber auch erwachsene Radfahrer wurden zu Unfallopfern. So wurde auch unser Sohn mit 32 Jahren am 6. November 2019 mit seinem Fahrrad von einem Autofahrer, der sich verkehrswidrig verhielt, durch die Luft geschleudert und schwer verletzt. Zum Glück hat er den Unfall überlebt und ein Rettungswagen war zufällig vor Ort.

Lebensgefährliche Bedrängung durch LKW-Kipperfahrzeug am Zebrastreifen in Rahnsdorf am 21.09.2018
Als Radfahrerin war ich am Freitag, den 21.09.18 kurz nach 11.00 Uhr, auf dem gekennzeichneten seitlichen Radweg der Fürstenwalder Allee in 12589 Berlin-Rahnsdorf in östlicher Richtung (Höhe Eisdielen und Brautausstatter FW Nr. 28) unterwegs.

So musste ich auch in Fahrtrichtung den Zebrastreifen passieren. Einige PKWs überholten mich und das war schon knapp, denn einen Seiten-Abstand von 1,50 Meter konnten diese zu mir nicht einhalten. An diesem Zebrastreifen befindet sich eine Mittelinsel. Dadurch entsteht eine Einengung der Fahrbahnen.

Plötzlich donnerte ein Kippfahrzeug an mir in ca. ½ Meter Abstand vorbei. Ich sah die Riesenbereifung unter der Kippvorrichtung und das Gestänge. Das KFZ-Kennzeichen konnte ich so schnell nicht erfassen nur die Aufschrift „SCHWARZMÜLLER“ am Kipper. Zu Tode erschrocken stieg ich vom Rad und konnte meinen Nachhauseweg Richtung Fichtenauer Straße bis zum Mühlenweg nur noch zu Fuß fortsetzen.

Dieser LKW-Fahrer hätte mich erst nach dieser Fahrbahneinengung unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs mit 1,50 Meter Abstand überholen dürfen. In Zukunft werde ich diese zu Unrecht als "Schutzstreifen" bezeichnete Markierung auf der Fahrbahn nicht mehr benutzen. Es ist einfach lebensgefährlich.

Dies trifft mich als Seniorin ganz besonders, da ich auch aus gesundheitlichen Gründen auf das Fahrrad für meine alltägliche Mobilität angewiesen bin. Es gibt für mich damit letztlich keine sichere Möglichkeit, auf der Fürstenwalder Allee als Radfahrerin am Verkehr teilzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Renate Langer, Rentnerin, 72 Jahre

Frage ID 21268

Auch ich bin seit 2013 in die Planungen zur Entwicklung der Dörpfeldstr. eingebunden, beispielsweise habe ich den Youtube-Film für die Bürgerkonferenz am 12.9.2014 zusammen mit Herr Andreas Paul und Herr

Prengel erstellt, wo alle hier gefundenen Problemstellungen schon bekannt waren und Lösungen aufgezeigt wurden.

Dann hat mich in den Workshops Anfang 2016 die Diskussionskultur sehr positiv beeindruckt, als die Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Strassen.... und die Mitarbeiter des Strassenamts des Stadtbezirkes das Problem in sachlicher Diskussion auf den Punkt brachten:

Zweigleisigkeit der Strassenbahn beim bisherigen Durchgangsverkehr geht nicht. Die Lösungsvorschläge waren:

1. Abstufung der Dörfeldstr. von der Ergänzungsstraße (Verbindungsfunktionsstr. IV), so das der Autoverkehr auf den Gleisen durchgängig geführt wird, so wie es an den Haltestellen in der Bahnhofstr. in Köpenick oder der Bölschestr. geführt wird, nur eben über die gesamte Länge (Markt bis Bahnhof). Dann wäre reichlich Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer, wobei die Kombination der Breite in Erwartung des Lieferverkehrs mit Lastenrädern noch völlig offen war.
2. Fahrradfahrern die Möglichkeit anderer attraktiver Strecken incl. Fahrrad-Lieferverkehr anzubieten.
3. will ich nicht raussuchen, war unrealistisch.

Seitdem habe ich im Kiezbeirat mitgewirkt, an den meisten AG-Sitzungen Bürgerbeteiligung ausgeübt oder gedacht das zu tun.

Und dann lese ich das Konzept hier.

Und ich muss feststellen, das unter den längerfristig Mitwirkenden eine volle Einigkeit besteht.

Andreas Paul und Timo Kabsch, ihr habt mir aus der Seele gesprochen.

Dieses Konzept hat für Fahrradfahrer den Vorteil, das sie jetzt bei grün verunfallen.

Dann habe ich in einer Auskunft an das Abgeordnetenhaus gelesen, das die Bürgerbeteiligung über dieses Portal stattfindet. Wozu wurden dann Wahlen von Bürgervertretern durchgeführt etc?

Der Kiezbeirat hat einen Stand auf dem Markt betrieben, den wir Gerüchteküche genannt haben und wo Bürger hinkommen konnten, wenn Gerüchte umgingen in der Bevölkerung.

Das Gerücht mit der Verlagerung der Bürgerbeteiligung auf mein.berlin.de hat uns da gar keiner erzählt. Das erzeugt großen Frust.

Schon gehört, Trump hat gar nicht zum Sturm aufgerufen, er hat gesagt wenn jemand dringend aufs WC muss geht auch das im Kapitol.

Den letzten Kommentar nicht als Angriff verstehen, aber so verstehen dies hier motivierte Bürger.

Frage ID 21995

Wieso muss die Dörfeldstraße in jedem Fall durch motorisierten Individualverkehr befahren werden können? Es gibt durch den Straßenzug Spindlersfelder Straße - Glienicker Weg eine wunderbare, mehrspurige Umfahrung, welche größtenteils allein dem MIV vorbehalten ist. Die Dörfeldstraße sollte aus diesem Grund zuerst im Interesse der Zufußgehenden, Radfahrenden und des ÖPNV umgebaut werden - und mit dem Ziel, eine lebenswerde Stadtstraße zu erwirken, auf welcher sich ein Aufenthalt lohnt und nicht nur eine Durchfahung. Erst wenn die Verkehrsarten des Umweltverbands ausreichend Platz zur Verfügung haben, kann man den restlichen Platz vielleicht dem MIV einräumen. Mit diesen Planungszielen, wie hier beschrieben, kann kein lebenswerter Stadtraum entstehen. Ein "1 m breiter Aufmerksamkeitsstreifen" ist doch keine sichere Radinfrastruktur. Solch eine Formulierung und Bauweise sollte von Anfang an überhaupt gar nicht erst zur Debatte stehen. (PS: Die Erschließung der Quartiere nörd. und südl. der Dörfeldstraße mit MIV kann über die Dörfeldstr. hinweg, aber sollte nicht durch sie erfolgen; Lieferverkehr kann natürlich - wie in jeder Fußgängerzone - zugelassen werden, aber bitte mit Konzept (z.B. Lieferzeiten vereinheitlichen auf bis 8 Uhr / ab 21 Uhr; kleinere Lieferverkehre auf Lastenräder umverteilen etc.))

Frage ID 22084

Die Planung ist radverkehrsfeindlich. Begründung: Der sogenannte Aufmerksamkeitsstreifen suggeriert Sicherheit, ist aber äußerst unsicher, weil Radfahrende fortlaufend mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt werden. Kfz werden geradezu aufgefordert, mit zu geringem Sicherheitsabstand Radfahrende zu überholen, weil: Die Fahrbahnhälfte inkl. "Aufmerksamkeitsstreifen" ist 4,25 m breit. In der Fahrbahnmitte soll sich lt. Erläuterungsbericht eine durchgehende Linie (nicht überfahren!) befinden. Die Maßkette von der rechten Bordsteinkante aus ist:

- 0,5 m Sicherheitsabstand Radfahrende zur Bordsteinkante
- 0,7 m Breite Radfahrende
- 1,5 m Seitenabstand Kfz zu Radfahrenden lt. StVO
- 2,55 m Breite LKW ohne Außenspiegel

SUMME: 5,25 m

Das ist 1 m mehr als die Fahrbahnhälfte mit linker durchgehender Markierung (lt. Erläuterungsbericht) breit ist. Ergo: Kfz überholen tendenziell mit 0,5 m Seitenabstand statt mit 1,5 m Seitenabstand.

Frage ID 22088

Ich bin nur zufällig über diese Beteiligung gestolpert und hab mir aus Interesse die Planungen angesehen. Und leider muss ich sagen, dass es mir als Verkehrsingenieur hier beim Lesen der Pläne die Fußnägel hochgerollt hat. Die Arbeit des Bezirksamtes ist gelinde gesagt erschütternd und widerspricht in vielen Punkten allem, was an den Universitäten in Punkto Verkehrssicherheit und Stadtraum gelehrt wird. Positiv hervorzuheben ist die Verbreiterung der Gehwege sowie der Versuch, Radfahrenden eine bessere Situation einzuräumen.

Furchtbar sind die Auswirkungen. Merke: Man sollte sich im Amt nochmal Gedanken machen, wenn das Fahrradpiktogramm nicht auf die vorgesehene Fläche passt... Ein grün angestrichener Teil der Fahrbahn, der rein zufällig aussieht wie ein Schutzstreifen, aber keiner ist, mag dem Amt rechtliche Vorteile bieten. In der Realität wird dieser Aufmerksamkeitsstreifen als Schutzstreifen bzw. Verkehrsraum für das Fahrrad wahrgenommen, weshalb die meisten Radfahrenden ausschließlich diesen nutzen werden und nicht die Fahrbahn. Umgekehrt sinkt durch den Streifen die Akzeptanz für Radfahrende, die daneben unterwegs sind. Solche Konstrukte forcieren gefährliche Nahüberholungen und soziales Gegeneinander und suggerieren eine Sicherheit, die genau dieser Streifen ihnen nimmt. Um es mit den Worten einer obskuren Kleinpartei zu sagen: "Lieber keine Radverkehrsanlagen als schlechte Radverkehrsanlagen". "Schlecht" ist hier gleichzusetzen mit "aufgrund der Auswirkungen auf das reale Verkehrsgeschehen schlicht gefährlich".

Besonders fällt auch beispielsweise auf, wie die Fahrräder laut Aufmerksamkeitsstreifen über die Straßenbahnschienen geführt werden sollen. Bei dem Winkel sind Stürze in den Schienen vorprogrammiert.

Die Dörpfeldstraße ist ein Präzedenzbeispiel für den Fall KEINE RVA oder etwas, das dafür gehalten werden könnte (und soll), maximal Tempo 20 und Überholverbot - und das auch nur unter der Voraussetzung, dass das Amt hier partout keine Einbahnstraße draus machen oder den MIV komplett rausschmeißen will.

Letzteres wäre die beste Option - und zur Erinnerung an die Planenden auch die einzige, mit der Sie in der Universität den Kurs "Entwurf von Anlagen des Straßenverkehrs innerhalb bebauter Gebiete" überhaupt bestehen würden. Sicherheitskritische Planungsfehler sind in diesem Umfang nicht tolerabel.

Frage ID 22130

"Für Radfahrende wird ein sicheres Angebot außerhalb der Gleislage und des Kfz-Verkehrs auf

Fahrbahnniveau geschaffen." Jedem verantwortungsbewussten Planer sollte klar sein, dass die Grünmarkierung kein sicheres, sondern ein lebensgefährliches Angebot ist. Sie signalisiert, dass für Radfahrende der grüne Streifen ausreicht und alle Kfz und Straßenbahnen vorbei fahren können, obwohl das nach StVO gar nicht möglich ist. Auf den Querschnittszeichnungen ist deutlich zu sehen, wie Kfz und Lkw ohne vorgeschriebenen Sicherheitsabstand überholen. Ich hätte nicht gedacht, dass im Jahr 2021 in Anbetracht der vielen Toten und Schwerstverletzten im Straßenverkehr eine solche Planung umgesetzt werden soll.

Frage ID 22163

Ich finde es unglaublich, wie das Bezirksamt eine so schlechte Planung für die Dörpfeldstr. gegen die Wünsche der Adlershofer Einwohner "durchdrücken" möchte und auch noch behauptet, diese eklatant unzureichende Planung diene unseren Interessen am besten. Radfahrer werden Gefahren an Leib und Leben ausgesetzt mit einem auf die Straße gemalten 1m breiten Streifen - hier besteht aber eine verfassungsrechtliche Schutzpflicht des Staates nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG, die das Bezirksamt ignoriert. Nicht genug, setzt es sich damit sehenden Auges gegen den Grundsatz der Gesetzesbindung der Verwaltung nach Art. 20 Abs. 3 GG hinweg. Das könnte ein Fall der Haftung nach Art. 34 GG i.V.m. 839 BGB werden.

Auch entbehrt die Behauptung des Bezirksamts, das Konzept sei mit der AG Verkehr der Bürgerinitiative abgesprochen, jeglicher Grundlage und ist schlicht frei erfunden: Die Bürgerinitiative hat in jahrelanger ehrenamtlicher Arbeit eine für die Adlershofer ausgewogene Lösung befürwortet und hier viele unterschiedliche Meinungen der Adlershofer eingeholt. Dieser Vorschlag wurde vom Bezirksamt schlicht ignoriert. - Hier offenbart sich das Selbstverständnis verkrusteter Verwaltungsstrukturen: Nach außen wird Bürgerbeteiligung groß geschrieben und hoch gelobt - am Ende völlig ignoriert. Ein unmöglicher Zustand.

Frage ID 22371

Als tägliche Radnutzerin der Dörpfeldstraße auf dem Weg zum S-Bahnhof Adlershof wird mir beim Lesen der Vorplanung wie auch der geschilderte Befürchtungen der Adlershofer*innen "Angst und Bange". Der aktuelle Zustand ist für Radfahrer*innen die Hölle. Die Vorplanung macht nichts besser, sondern zementiert den aktuellen Zustand, ergänzt um einen scheinheiligen Grünstreifen. Ich empfehle dem Bezirksamt eine Live-Studie der Verkehrssituation zu Stoßzeiten im Berufsverkehr. Mit ihren Planungen werden Unfälle einkalkuliert. Und damit nicht genug. Zudem investieren Sie in Politikverdrossenheit, indem sie die jahrelange, intensive ehrenamtliche Arbeit von Adlershofer Bürger*innen für ein sicheres Verkehrsmodell in der Dörpfeldstraße ignorieren. Bei allem Respekt für die besonderen Herausforderungen einer zweistufigen Verwaltung: Etwas mehr Achtung vor den Bürger*innen und ihrer Sicherheit, mehr Zeitgeist und Innovation, das kann auch ein Berliner Bezirksamt leisten.

Frage ID 22380

Sicheres Fahrradfahren in der Dörpfeldstraße wäre ein Traum. Mit einem Streifen auf der Fahrbahn scheint mir das überhaupt nicht realistisch. Insgesamt ist Adlershof für Fahrradfahrer ein schwieriges Pflaster im wörtlichen Sinne. Die Pflasterwege sind kaum passierbar.

Wünschenswert wäre ein Gesamtkonzept "Fahrrad fahren in Adlershof" auch im Sinne einer Anbindung an den S-Bahnhof Adlershof bspw. vom Wohngebiet Wendenheide, wo der Fußweg ca. 20-25 Minuten zum S-Bahnhof dauert.

Frage ID 22460

Bitte um erneute, gründliche Überarbeitung der Planung, die eklatante Sicherheitsmängel aufweist. -
 Die Zufahrten für Radfahrende im spitzen Winkel zu den Tramgleisen bergen Lebensgefahr durch schwere Stürze im fließenden Verkehr. Die Gefahr besteht bereits heute und sollte bei Umbau endlich behoben anstatt auf Jahrzehnte hin verlängert werden. - Die
 gemeinsame Ebene für Fahrräder und Kfz ist zu schmal, um den lt. StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50m beim Überholen zu gewährleisten. Ein Überholverbot ist keine praktikable Lösung. -
 Falschparker, bereits heute ein ständiges Problem in diesem Bereich, verschärfen das Unfallrisiko zusätzlich.

Auch hier entsteht Lebensgefahr für Radfahrende durch Überhol- und Abbiegefehler von LKW und PKW. Die Planung von Januar 2021 entspricht dem stadtplanerischen Erkenntnisstand der 1950er Jahre, ignoriert die zunehmende Bedeutung von Radverkehr ebenso wie vorausgehende Partizipationsverfahren und wäre eine versäumte Chance zu nachhaltiger Stadtentwicklung.

(P. H., Anwohner)

Frage ID 22504

M10. Die "Dokumentation Werkstattgespräch Dörpfeldstraße „Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung“ am 22.05.2019" kommt zu dem Ergebnis: "Vorzugsvarianten:

- Im 1. und 3. Abschnitt besteht die Tendenz zur Umsetzung von Umbauvariante A oder Umbauvariante B2.
- Im 2. Abschnitt (enger, zentraler Geschäftsstraßenbereich) besteht der Wunsch eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung umzusetzen, die sich an der Umbauvariante C orientiert (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende)
- Die Umbauvariante C wird durch SenUVK äußerst kritisch gesehen, solange die Straße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist."

Eine Erläuterung und Begründung zur Entscheidung gegen diese Ergebnisse des Werkstattgesprächs vom 22.05.2019 fehlt.

M11. Zitat des Erläuterungsberichtes: "All dies ist nur mit der Variante E möglich." Diese Aussage ist falsch, andere Varianten sind besser geeignet. Wie kommt der Verfasser zu dieser Behauptung?

M12. Warum ist speziell die Dreiteilung der Dörpfeldstraße gemäß Werkstattgespräch vom 22.05.2019 nicht beachtet worden?

M13. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen." Diese Ertüchtigung ist Voraussetzung für den Baubeginn bzw. den Erfolg des Umbaus. Die Beziehung der beiden Baumaßnahmen (auch die zeitliche) muss in der Planung geklärt und erläutert werden.

M14. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Diese Aussage ist falsch. Es gibt

derzeit technische Lösungen für eine Befahrbarkeit in Längsrichtung, die sich in der Erprobung befinden. Richtig ist, dass die Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahrens IVFK Adlershof-Dörpfeldstraße nicht umgesetzt werden. Im Ergebnisbericht vom 05.12.2016 ist formuliert: "Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren." Warum sind keine forcierten Aktivitäten zu erkennen? Welche (nicht erkennbaren) forcierten Aktivitäten wurden unternommen?

M15. Der Begriff "Aufmerksamkeitsstreifen" wird falsch verwendet: Aufmerksamkeitsstreifen gehören zum taktilen Leitsystem für Sehbehinderte bzw. im Radverkehr liegen sie quer zur Fahrtrichtung. In jeden Fall sind es Systeme, die Aufmerksamkeit durch Vibration erzeugen. Das ist hier nicht geplant: es muss ein passender Begriff gewählt werden.

M16. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden." Diese durchgängige Markierung ist in den Lageplänen nicht enthalten. Warum weicht der Lageplan vom Bericht ab?

M17. Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn er verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss? (oder anders: Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn keine rechtliche Grundlage besteht?)

Frage ID 22558

Als regelmäßiger, fahrradfahrender Besucher der Dörpfeldstr. begrüße ich den grundsätzlichen Anspruch der Förderung von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr auf der Dörpfeldstraße. Allerdings beobachte ich die aktuelle Entwicklung der Verkehrsplanung der Dörpfeldstr. mit Sorge.

Meine persönliche Raderfahrung in Berlin und auch in den Niederlanden zeigt, dass eine getrennte Verkehrsführung von Rad- und Autoverkehr mit erheblicher Sicherheit bei allen Beteiligten einhergeht. Dies ist mit der gemeinsamen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Ausbauvariante E nicht gewährleistet. Siehe hierzu auch den "Berliner Straßencheck" des Tagesspiegels:

<https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergebnisse-diese-strassen-will-berlin/>

Die Entscheidung, den Radverkehr über einen Aufmerksamkeitsstreifen zu führen, der weder (z. B. über einen Bordstein) vom KFZ-Straßenraum räumlich getrennt ist noch die Nutzung durch Autofahrende ausschließt, zementiert die bestehende Gefährlichkeit der Nutzung der Dörpfeldstraße für Radfahrer. Die Schaffung von durchgängigen Halteverbotszonen ist zu begrüßen, jedoch ist aktuell zu beobachten, dass auch in der derzeitigen Nutzung der Dörpfeldstraße Halteverbotszonen bestehen, die jedoch von Autofahrern ignoriert werden, so dass derzeit (teilweise widerrechtlich) am Fahrbahnrand und teilweise auf dem Gehweg haltende und parkende Autos den Verkehrsfluss von Radfahrenden erheblich stören. M. E. fördert die vorgeschlagene Variante E mit einem "Aufmerksamkeitsstreifen", der Teil der KFZ-Fahrbahn ist, dieses Verhalten weiterhin, so dass haltende und parkende Autos auf dem Aufmerksamkeitsstreifen (und teilweise Gehweg) weiterhin Radfahrer in die Mitte der Fahrspur zwingen. Mit der Umsetzung einer zweigleisigen Tram-Trasse wird hierdurch die Unfallgefahr für Fahrräder im Vergleich zur heutigen Situation noch erhöht (Sturzgefahr wg. Gleiführung).

Der Behauptung "Durch die vorgesehene Kenntlichmachung dieses Bereichs, der verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss, wird ein sicheres Angebot für den Radfahrenden geschaffen." muss ich leider aus oben genannten Gründen

widersprechen - die Entscheidung wird nicht ihren Anforderungen gerecht. Ich hätte mich über eine klare Trennung der Verkehrswege wie z.B. mit der Ausbauvariante A gefreut.

Frage ID 22613

Der sog. Aufmerksamkeitsstreifen wird in der Verkehrsplanung auch als "Piktogrammspur, Piktogramm-Spur oder Piktogramm-Kette" bezeichnet

(https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Anteilig_genutzter_Fahrstreifen&oldid=200475619).

Hierzu hat die Bergische Universität Wuppertal im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Forschungsprojekt "Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit" durchgeführt

(nrvp.de/19477). Liegen dem Bezirksamt Ergebnisse dieses Forschungsvorhabens vor? Wenn ja: Welche Schlussfolgerungen ergeben sich hieraus für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs? Wenn nein: Hat das Bezirksamt mit den beteiligten Forschungseinrichtungen Kontakt aufgenommen, um die vorläufigen Ergebnisse des Forschungsvorhabens zur planerischen und rechtlichen Beurteilung eines Aufmerksamkeitsstreifens für die Verkehrssicherheit heranziehen zu können?

2.5 Hinweise zum Verfahren

ID 22504, 22607

Frage ID 22504

M10. Die "Dokumentation Werkstattgespräch Dörpfeldstraße „Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung“ am 22.05.2019" kommt zu dem Ergebnis: "Vorzugsvarianten:

- Im 1. und 3. Abschnitt besteht die Tendenz zur Umsetzung von Umbauvariante A oder Umbauvariante B2.
- Im 2. Abschnitt (enger, zentraler Geschäftsstraßenbereich) besteht der Wunsch eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung umzusetzen, die sich an der Umbauvariante C orientiert (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende)
- Die Umbauvariante C wird durch SenUVK äußerst kritisch gesehen, solange die Straße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist."

Eine Erläuterung und Begründung zur Entscheidung gegen diese Ergebnisse des Werkstattgesprächs vom 22.05.2019 fehlt.

M11. Zitat des Erläuterungsberichtes: "All dies ist nur mit der Variante E möglich." Diese Aussage ist falsch, andere Varianten sind besser geeignet. Wie kommt der Verfasser zu dieser Behauptung?

M12. Warum ist speziell die Dreiteilung der Dörpfeldstraße gemäß Werkstattgespräch vom 22.05.2019 nicht beachtet worden?

M13. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen." Diese Ertüchtigung ist Voraussetzung für den Baubeginn bzw. den Erfolg des Umbaus. Die Beziehung der beiden Baumaßnahmen (auch die zeitliche) muss in der Planung geklärt und erläutert werden.

M14. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Diese Aussage ist falsch. Es gibt derzeit technische Lösungen für eine Befahrbarkeit in Längsrichtung, die sich in der Erprobung befinden. Richtig ist, dass die Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahren IVFK Adlershof-Dörpfeldstraße nicht

umgesetzt werden. Im Ergebnisbericht vom 05.12.2016 ist formuliert: "Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren." Warum sind keine forcierten Aktivitäten zu erkennen? Welche (nicht erkennbaren) forcierten Aktivitäten wurden unternommen?

M15. Der Begriff "Aufmerksamkeitsstreifen" wird falsch verwendet: Aufmerksamkeitsstreifen gehören zum taktilen Leitsystem für Sehbehinderte bzw. im Radverkehr liegen sie quer zur Fahrtrichtung. In jedem Fall sind es Systeme, die Aufmerksamkeit durch Vibration erzeugen. Das ist hier nicht geplant: es muss ein passender Begriff gewählt werden.

M16. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden." Diese durchgängige Markierung ist in den Lageplänen nicht enthalten. Warum weicht der Lageplan vom Bericht ab?

M17. Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn er verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss? (oder anders: Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn keine rechtliche Grundlage besteht?)

Frage ID 22607

Inwieweit wurden bei der Planung die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV berücksichtigt? Wenn ja: Bitte benennen Sie die konkreten Abschnitte/Aussagen der ERA, die herangezogen wurden, um die Lösung der Variante E mit dem "Aufmerksamkeitsstreifen" einer getrennten Radverkehrsführung gemäß Variante A oder B2 vorzuziehen.

Wenn nein: Warum nicht?

3. Motorisierter Individualverkehr

3.1 Verkehrsführung

ID 21005, 21632, 21633, 21693, 21701, 21901, 21995, 22088, 22157, 22504, 22558, 22566, 22612, 00001, 22157, 22505

Frage ID 21005

Ich halte eine Einbahnstraßenlösung für die gesamte Straße fürs Auto als extrem sinnvoll, um den Verkehr noch stärker zu reduzieren. Aus meiner Studienzeit in Rostock sind diese Einbahnstraßen für mich in sehr guter Erinnerung geblieben. Es beruhigt die Menschen und die Straße.

Frage ID 21632

Ich bin durch meine Mitgliedschaft in der lokalen SPD auf dieses Thema aufmerksam geworden. Seit einem Jahr wohne ich hier und wurde schon unmittelbarer Zeuge eines Unfalls aufgrund der sehr schlechten Rad-Situation in der Dörpfeldstraße. Ich war erstmal sehr positiv überrascht, als ich gesehen habe, dass die Dörpfeldstraße umgebaut werden sollte, kann aber nicht glauben, was hier gemacht wurde.

Wie kann man als Bezirksamt hier so die, erfreulicherweise sehr engagierte, Bürgerbeteiligung ignorieren.

Zudem sehe ich (wenn man davon ausgeht, dass die Autos auf dem grünen Streifen nicht parken) keinerlei Verbesserung gegenüber der Variante A. Hier ist ja auch für den MIV und die Tram 6,5m Breite vorhanden und zusätzlich ein wirklich sicherer Radweg. Wenn der je nach Straßenbreite zwischen 1,2 und 1,6 Meter breit ist (je nach Straßenbreite) bleibt immer noch ein breiter Fußweg (19,5 - 6,5 - 3,2 ~ 10 m also 5 Meter pro Seite an breiten Stellen und 14,5 - 6,5 - 2,4 = 5,6 m also 2,6m pro Seite an schmalen Stellen) welcher ja für eine Einkaufs- und Flanierstraße sehr wichtig ist. Und die Radfahrer könnten sicherer fahren.

Toll auf jeden Fall, dass sich hier Leute so engagiert haben und ich hoffe die Planung wird nochmal überdacht und angepasst.

Viele Grüße,
Felix

Frage ID 21633

Hallo Felix Bln

Ich denke, dass die Zweigleisigkeit dafür sorgt, dass beide Verkehrsrichtungen entbunden werden und jeweils die Tram und der MIV in einer Richtung hintereinander fahren. Das geht mit einer Eingleisigkeit nicht. Zu dem Kommentar mit der Entwicklung der Dörpfeldstraße als Hauptverkehrsstraße, (sofern die das bisher ist) finde ich sinnvoll. Es gibt andere Wege als durch die Dörpfeldstraße für den MIV. Man sollte sie als Durchfahrtsstraße meines Erachtens sogar komplett sperren.

Frage ID 21693

Mein Kommentar zum vorherigen Kapitel trifft wohl auf die ganze Straße zu:

Lösungsansatz Einbahnstraße, Aufmerksamkeitsstreifen/Protected Bikeline direkt an die Straßenbahn ran.

Vielleicht könnte man so auch den Bordstein anpassen, so dass Personen die Straße an allen Positionen überqueren könnten. - Gerade im Rollstuhl, mit Kinderwagen ist das am Marktplatz sicherlich besser.

Vielleicht sollte man zwischen Genossenschaftsstraße & Helbigstraße auch auf 10 km oder Spielstraße begrenzen.

Frage ID 21701

Ich muss etwas kritischer als meine Vorredner sein. Wie vorab hier zugegeben, sind die Voraussetzungen eines Umbaus der Dörpfeldstr. alles andere als optimal. Aktuell befährt die Tram ihre eigene Spur. Für die Tram ein großer Vorteil. Nach dem Umbau soll die Tram sich die Straße mit allen Verkehrsteilnehmern teilen. Dahingehend stellen sich mir diverse Fragen auf.

1. Wie werden die Fahrradfahrer vor Stürzen im Gleisbereich geschützt?
2. Wie sind die Langzeiterfahrungen von Gummilippen im Schienenbereich?
3. Da der Lieferverkehr in die Nebenstraßen gelenkt werden soll, wie werden Großlieferungen (Umzüge, Getränkelieferungen usw.) organisiert?
4. Welche Lösung gibt es im Einsatzfall von Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr, zur Platzierung der Einsatzmittel ohne den kompletten Verkehr zum Erliegen zu bringen?
5. Ist es nicht sinnvoller eine zusätzliche Tram von Ottomar-Geschke-Straße zum Glienicker Weg zu führen und die Dörpfeldstr. unberührt zu lassen? Hier gäbe es sogar viele Vorteile.

Frage ID 21901

Das Verkehrsproblem Dörfeldstrasse lässt sich mit durchgängigen Halteverboten auf beiden Straßenseiten nicht lösen. Durch den zweigleisigen Straßenbahnausbau sowie das geplante Straßenbahndepot am S-Bahnhof/Rudower Chaussee wird es zu einer höheren Frequenz von Straßenbahnfahrten durch die Dörfeldstrasse kommen. Bereits heute behindern sich Auto/LKW-Verkehr, Straßenbahn, Ampeln und widerrechtlich im Halteverbot abgestellte Autos gegenseitig. Von den Radfahrern und Fußgängern, welche sich durch (zwangsweise) auf den Gehwegen fahrenden Radlern bedrängt fühlen, ganz zu schweigen. So kommt man zu keinem "aktiven" Zentrum an der Dörfeldstrasse, sondern macht sie nur weiter kaputt. Die einzige Möglichkeit, die ich sehe, ist die Dörfeldstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren und nur noch Anwohnern (auch der anders nicht erreichbaren Nebenstraßen) und Lieferanten die Einfahrt in die Dörfeldstrasse zu erlauben. Dann wäre auch wieder mehr Platz für Radfahrer und Passanten. Warum soll etwas, was an anderen Stellen in Berlin gemacht wird (z.B. Friedrichstr.) in Adlershof nicht möglich sein?

PS: Ich habe diesen Kommentar auch in den Hauptordner kopiert.

Frage ID 21995

Wieso muss die Dörfeldstraße in jedem Fall durch motorisierten Individualverkehr befahren werden können? Es gibt durch den Straßenzug Spindlersfelder Straße - Glienicker Weg eine wunderbare, mehrspurige Umfahrung, welche größtenteils allein dem MIV vorbehalten ist. Die Dörfeldstraße sollte aus diesem Grund zuerst im Interesse der Zufußgehenden, Radfahrenden und des ÖPNV umgebaut werden - und mit dem Ziel, eine lebenswerde Stadtstraße zu erwirken, auf welcher sich ein Aufenthalt lohnt und nicht nur eine Durchfahrung. Erst wenn die Verkehrsarten des Umweltverbands ausreichend Platz zur Verfügung haben, kann man den restlichen Platz vielleicht dem MIV einräumen. Mit diesen Planungszielen, wie hier beschrieben, kann kein lebenswerter Stadtraum entstehen. Ein "1 m breiter Aufmerksamkeitsstreifen" ist doch keine sichere Radinfrastruktur. Solch eine Formulierung und Bauweise sollte von Anfang an überhaupt gar nicht erst zur Debatte stehen. (PS: Die Erschließung der Quartiere nörd. und süd. der Dörfeldstraße mit MIV kann über die Dörfeldstr. hinweg, aber sollte nicht durch sie erfolgen; Lieferverkehr kann natürlich - wie in jeder Fußgängerzone - zugelassen werden, aber bitte mit Konzept (z.B. Lieferzeiten vereinheitlichen auf bis 8 Uhr / ab 21 Uhr; kleinere Lieferverkehre auf Lastenräder umverteilen etc.))

Frage ID 22088

Ich bin nur zufällig über diese Beteiligung gestolpert und hab mir aus Interesse die Planungen angesehen. Und leider muss ich sagen, dass es mir als Verkehrsingenieur hier beim Lesen der Pläne die Fußnägel hochgerollt hat. Die Arbeit des Bezirksamtes ist gelinde gesagt erschütternd und widerspricht in vielen Punkten allem, was an den Universitäten in Punkto Verkehrssicherheit und Stadtraum gelehrt wird. Positiv hervorzuheben ist die Verbreiterung der Gehwege sowie der Versuch, Radfahrenden eine bessere Situation einzuräumen.

Furchtbar sind die Auswirkungen. Merke: Man sollte sich im Amt nochmal Gedanken machen, wenn das Fahrradpiktogramm nicht auf die vorgesehene Fläche passt... Ein grün angestrichener Teil der Fahrbahn, der rein zufällig aussieht wie ein Schutzstreifen, aber keiner ist, mag dem Amt rechtliche Vorteile bieten. In der Realität wird dieser Aufmerksamkeitsstreifen als Schutzstreifen bzw. Verkehrsraum für das Fahrrad wahrgenommen, weshalb die meisten Radfahrenden ausschließlich diesen nutzen werden und nicht die Fahrbahn. Umgekehrt sinkt durch den Streifen die Akzeptanz für Radfahrende, die daneben unterwegs sind. Solche Konstrukte forcieren gefährliche Nahüberholungen und soziales Gegeneinander und suggerieren

eine Sicherheit, die genau dieser Streifen ihnen nimmt. Um es mit den Worten einer obskuren Kleinpartei zu sagen: "Lieber keine Radverkehrsanlagen als schlechte Radverkehrsanlagen". "Schlecht" ist hier gleichzusetzen mit "aufgrund der Auswirkungen auf das reale Verkehrsgeschehen schlicht gefährlich". fällt auch beispielsweise auf, wie die Fahrräder laut Aufmerksamkeitsstreifen über die Straßenbahnschienen geführt werden sollen. Bei dem Winkel sind Stürze in den Schienen vorprogrammiert.

Die Dörpfeldstraße ist ein Präzedenzbeispiel für den Fall KEINE RVA oder etwas, das dafür gehalten werden könnte (und soll), maximal Tempo 20 und Überholverbot - und das auch nur unter der Voraussetzung, dass das Amt hier partout keine Einbahnstraße draus machen oder den MIV komplett rausschmeißen will.

wäre die beste Option - und zur Erinnerung an die Planenden auch die einzige, mit der Sie in der Universität den Kurs "Entwurf von Anlagen des Straßenverkehrs innerhalb bebauter Gebiete" überhaupt bestehen würden. Sicherheitskritische Planungsfehler sind in diesem Umfang nicht tolerabel. Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens. Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein großräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur StEP IV. Wie das Amt bereits sehr richtig festgestellt hat, sind die Handlungsoptionen in diesem Straßenraum sehr begrenzt, soweit keine Kritik. Im Rahmen der Abwägung sind aber auch größere Umleitungen möglich und ich wage ehrlich gesagt stark zu bezweifeln, dass das planungsrechtlich erforderliche Abwägungsermessen hier korrekt ausgeführt wurde. Wenn ein solches Mobilitätskonzept aus etwaigen Gründen nicht gewünscht wird, bitte ich im Mindesten darum, für diese Planung eine:n Sicherheitsauditor:in einzubeziehen. Bitte fassen Sie dies nicht als persönliche Kritik auf, es geht hier ausschließlich um das Ergebnis. Der Entwurf enthält auch viele gute Lösungen. Nichtsdestotrotz sind viele Ideen leider nicht nur von sich aus unsicher sondern aktiv contraproduktiv.

Das ist schade, denn die Neuplanung zwischen den Fassaden statt den Bordsteinkanten begrüße ich sehr.

Frage ID 22157

Einbahnstraßenlösungen sind insofern problematisch, als diese die Fahrgeschwindigkeit von KFZ (und damit Unfallgefahr und Unfallfolgen) tendenziell erhöhen. T20 und T10 können hier ergänzend herangezogen werden, bekämpfen aber dann eher Symptome.

Hier braucht es tatsächlich, auch zur Vermeidung von Schleichverkehren, eine das gesamte Quartier einbeziehende Mobilitätsplanung.

Zitat von Morsphase12 von der Eingangsseite:

"Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein großräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur StEP IV. "

Frage ID 22504

M10. Die "Dokumentation Werkstattgespräch Dörpfeldstraße „Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung“ am 22.05.2019" kommt zu dem Ergebnis: "Vorzugsvarianten:

- Im 1. und 3. Abschnitt besteht die Tendenz zur Umsetzung von Umbauvariante A oder Umbauvariante B2.
- Im 2. Abschnitt (enger, zentraler Geschäftsstraßenbereich) besteht der Wunsch eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung umzusetzen, die sich an der Umbauvariante C orientiert (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende)
- Die Umbauvariante C wird durch SenUVK äußerst kritisch gesehen, solange die Straße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist."

Eine Erläuterung und Begründung zur Entscheidung gegen diese Ergebnisse des Werkstattgesprächs vom 22.05.2019 fehlt.

M11. Zitat des Erläuterungsberichtes: "All dies ist nur mit der Variante E möglich." Diese Aussage ist falsch, andere Varianten sind besser geeignet. Wie kommt der Verfasser zu dieser Behauptung?

M12. Warum ist speziell die Dreiteilung der Dörpfeldstraße gemäß Werkstattgespräch vom 22.05.2019 nicht beachtet worden?

M13. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen." Diese Ertüchtigung ist Voraussetzung für den Baubeginn bzw. den Erfolg des Umbaus. Die Beziehung der beiden Baumaßnahmen (auch die zeitliche) muss in der Planung geklärt und erläutert werden.

M14. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Diese Aussage ist falsch. Es gibt derzeit technische Lösungen für eine Befahrbarkeit in Längsrichtung, die sich in der Erprobung befinden. Richtig ist, dass die Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahren IVFK Adlershof-Dörpfeldstraße nicht umgesetzt werden. Im Ergebnisbericht vom 05.12.2016 ist formuliert: "Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren." Warum sind keine forcierten Aktivitäten zu erkennen? Welche (nicht erkennbaren) forcierten Aktivitäten wurden unternommen?

M15. Der Begriff "Aufmerksamkeitsstreifen" wird falsch verwendet: Aufmerksamkeitsstreifen gehören zum taktilen Leitsystem für Sehbehinderte bzw. im Radverkehr liegen sie quer zur Fahrtrichtung. In jeden Fall sind es Systeme, die Aufmerksamkeit durch Vibration erzeugen. Das ist hier nicht geplant: es muss ein passender Begriff gewählt werden.

M16. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden." Diese durchgängige Markierung ist in den Lageplänen nicht enthalten. Warum weicht der Lageplan vom Bericht ab?

M17. Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn er verkehrsbehördlich nicht angeordnet

werden muss? (oder anders: Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn keine rechtliche Grundlage besteht?)

Frage ID 22558

Als regelmäßiger, fahrradfahrender Besucher der Dörpfeldstr. begrüße ich den grundsätzlichen Anspruch der Förderung von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr auf der Dörpfeldstraße. Allerdings beobachte ich die aktuelle Entwicklung der Verkehrsplanung der Dörpfeldstr. mit Sorge.

Meine persönliche Raderfahrung in Berlin und auch in den Niederlanden zeigt, dass eine getrennte Verkehrsführung von Rad- und Autoverkehr mit erheblicher Sicherheit bei allen Beteiligten einhergeht. Dies ist mit der gemeinsamen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Ausbauvariante E nicht gewährleistet. Siehe hierzu auch den "Berliner Straßencheck" des Tagesspiegels:

<https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergebnisse-diese-strassen-will-berlin/>

Die Entscheidung, den Radverkehr über einen Aufmerksamkeitsstreifen zu führen, der weder (z. B. über einen Bordstein) vom KFZ-Straßenraum räumlich getrennt ist noch die Nutzung durch Autofahrende ausschließt, zementiert die bestehende Gefährlichkeit der Nutzung der Dörpfeldstraße für Radfahrer. Die Schaffung von durchgängigen Halteverbotszonen ist zu begrüßen, jedoch ist aktuell zu beobachten, dass auch in der derzeitigen Nutzung der Dörpfeldstraße Halteverbotszonen bestehen, die jedoch von Autofahrern ignoriert werden, so dass derzeit (teilweise widerrechtlich) am Fahrbahnrand und teilweise auf dem Gehweg haltende und parkende Autos den Verkehrsfluss von Radfahrenden erheblich stören. M. E. fördert die vorgeschlagene Variante E mit einem "Aufmerksamkeitsstreifen", der Teil der KFZ-Fahrbahn ist, dieses Verhalten weiterhin, so dass haltende und parkende Autos auf dem Aufmerksamkeitsstreifen (und teilweise Gehweg) weiterhin Radfahrer in die Mitte der Fahrspur zwingen. Mit der Umsetzung einer zweigleisigen Tram-Trasse wird hierdurch die Unfallgefahr für Fahrräder im Vergleich zur heutigen Situation noch erhöht (Sturzgefahr wg. Gleiführung). Der Behauptung "Durch die vorgesehene Kenntlichmachung dieses Bereichs, der verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss, wird ein sicheres Angebot für den Radfahrenden geschaffen." muss ich leider aus oben genannten Gründen widersprechen - die Entscheidung wird nicht ihren Anforderungen gerecht. Ich hätte mich über eine klare Trennung der Verkehrswege wie z.B. mit der Ausbauvariante A gefreut.

Frage ID 22566

Das Verkehrsproblem Dörpfeldstrasse lässt sich mit durchgängigen Halteverboten auf beiden Straßenseiten nicht lösen. Durch den zweigleisigen Straßenbahnausbau sowie das geplante Straßenbahndepot am S-Bahnhof/Rudower Chaussee wird es zu einer höheren Frequenz von Straßenbahnfahrten durch die Dörpfeldstrasse kommen. Bereits heute behindern sich Auto/LKW-Verkehr, Straßenbahn, Ampeln und widerrechtlich im Halteverbot abgestellte Autos gegenseitig. Von den Radfahrern und Fußgängern, welche sich durch (zwangsweise) auf den Gehwegen fahrenden Radlern bedrängt fühlen, ganz zu schweigen. So kommt man zu keinem "aktiven" Zentrum an der Dörpfeldstrasse, sondern macht sie nur weiter kaputt. Die einzige Möglichkeit, die ich sehe, ist die Dörpfeldstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren und nur noch Anwohnern (auch der anders nicht erreichbaren Nebenstraßen) und Lieferanten die Einfahrt in die Dörpfeldstrasse zu erlauben. Dann wäre auch wieder mehr Platz für Radfahrer und Passanten. Warum soll etwas, was an anderen Stellen in Berlin gemacht wird (z.B. Friedrichstr.) in Adlershof nicht möglich sein?

Frage ID 22612

Ich kann mich den meisten Kommentaren nur anschließen.

So sieht keine nachhaltige Verkehrsplanung aus! Der momentane katastrophale Zustand der Straße wird zementiert und der Bürgerwillen ignoriert.

Sie schreiben in Ihrem Erläuterungsbericht zur Variante E, dass die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ein zentrales Thema ist. Gerade dieser Punkt wird hier nicht erfüllt.

Mir fehlt eine ausführliche Begründung, warum die Var. A nicht in Frage kommt! Ein Hochbordradweg bietet meiner Meinung nach mehr Sicherheit. Wie soll verhindert werden, dass Autos auf dem grünen Streifen parken, wenn es nicht überall Parkhindernisse geben soll? Auch sollten velosichere Gleisfüllprofile selbstverständlich sein.

In einer so engen Straße, die jetzt auch noch zweigleisig für die Straßenbahn ausgebaut wird, sollte der motorisierte Individualverkehr nur noch für Anwohner und Lieferverkehr erlaubt sein. Wie sonst wollen Sie den Durchgangsverkehr reduzieren?

Und warum wird nicht wenigstens eine Einbahnstraße für den MIV überdacht?

Ich dachte, die Zeiten der autogerechten Stadt sind nun endgültig vorbei!?

Auch sollten die Fußwege auf alle Fälle breiter als 2,50 m sein. Wie soll sonst die Aufenthaltsqualität der Einkaufsstraße verbessert werden?

In welcher Abwägung stellt die Variante E die Vorzugsvariante dar? Ich finde keine Abwägung im Erläuterungsbericht, sondern nur eine einseitige Betrachtung.

Tempo 30 und ein absolutes Halteverbot sollten nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden!

Frage ID 00001

per E-Mail: Betrifft: Vorplanung für den Umbau der Dörpfeldstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir leben und arbeiten seit 15 Jahren an der Dörpfeldstraße 13.

Seit dem 01.01.2006 führen wir die Fleischerei, die seit über 100 Jahren an der Dörpfeldstraße besteht. Wie kann man sich darauf verlassen, dass der Lieferverkehr von 6.00Uhr -12.00Uhr reibungslos und zügig ablaufen kann.

Wie sollen wir uns verhalten, wenn die Lieferzonen von Anwohner Autos zugeparkt sind. (morgens um 6.00Uhr)

Die Anlieferungen müssen schnell und korrekt ablaufen, das heißt, wir müssen die Kerntemperatur des Fleisches einhalten.

Wie kann sichergestellt werden, dass die Einfahrt unseres Hauses Nr. 13 während der Bauzeit frei bleibt und wir diese mit dem Auto und Transporter T4 befahrbar ist und bleibt (Ist auch der Eingang der Mieter).

In welchen Zeiträumen und Bauabschnitte soll gebaut werden.

Wann ist Baubeginn?

Wann werden wir darüber informiert (konkret).

Wir wurden darüber informiert, dass 40 Straßenbahnen, von 3.00Uhr-4.00Uhr morgens, vom neu gebautem Straßenbahnhofsdepot zu Ihren Bestimmungsorten durch die Dörpfeldstraße fahren werden. Wie wird der Bundesimmissionsschutzgesetz Rechnung getragen.

Wie schnell werden die Straßenbahnen durch die Dörpfeldstraße fahren.

Zur Zeit werden die Straßenbahnen von Ihren Fahrern SEHR SCHNELL des nachts durch die Straße

gefahren.

Welche Lautstärke werden 2 Straßenbahnen am Tage haben.

Mit freundlichen Grüßen verbleibt

Fleischerei Backs | Martina Ritthaler

Frage ID 22157

Einbahnstraßenlösungen sind insofern problematisch, als diese die Fahrgeschwindigkeit von KFZ (und damit Unfallgefahr und Unfallfolgen) tendenziell erhöhen. T20 und T10 können hier ergänzend herangezogen werden, bekämpfen aber dann eher Symptome.

Hier braucht es tatsächlich, auch zur Vermeidung von Schleichverkehren, eine das gesamte Quartier einbeziehende Mobilitätsplanung.

Zitat von Morsphase12 von der Eingangsseite:

"Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein geräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur StEP IV. "

Frage ID 22505

M18. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Gleichmäßige Haltestellenabstände [...] werden mit dem Umbau der Dörpfeldstraße realisiert."

Bei einer angenommenen Schrittgeschwindigkeit von 3,6 km/h liegen die Haltestellen gemäß Vorplanung in folgenden Abständen:

--Bahnhof bis Markt: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 480s (für 480m) = 570s --> 9,5 min. --Markt bis Wassermannstraße: 315s (für 315m) --> 3 1/4 min.

--Wassermannstraße bis O.-Geschke-Straße 570s (für 570m) --> 9,5 min.

Der Vorschlag aus der Bevölkerung kommt dagegen zur folgender Aufteilung: --
Bahnhof bis Florian-Geyer-Straße: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 300s (für 300m) = 390s --> 6,5 min.

--Florian-Geyer-Straße bis "Edeka": 270s (für 270m) --> 4,5 min.

--"Edeka" bis Zinsgut- ...Waldstraße: 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min

--Zinsgut- ...Waldstraße bis O.-Geschke-Straße 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min.

Fazit: Die vorgeschlagene Aufteilung aus der Bevölkerung ist viel gleichmäßiger.

Wie kommt der Erläuterungsbericht bei diesen Verhältnissen und einem Abstand Bahnhof-Markt von fast 10min. zu dem Ergebnis von gleichmäßigen Haltestellenabständen?

M19. Die Klärung und Fertigstellung der Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze in den Seitenstraßen beidseits der Dörpfeldstraße ist Voraussetzung für den Baubeginn in der Dörpfeldstraße, damit die Belieferung der Geschäfte während der Bauzeit sichergestellt ist. Dieses Thema wird im Bericht nur mit "werden derzeit geprüft" erwähnt und liegt nach aktuellen Stand außerhalb der Baugrenzen. Der Bericht muss die

Beziehung der beiden Bauvorhaben klären bzw. erläutern. Auf beiden Seiten der Dörpfeldstraße sind ausreichend Lieferzonen vorzusehen (z.B. auch durch Umbau der Hackenbergstraße).

M20. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...bzw. nach den abgestimmten Gestaltungskriterien aus den bisherigen Verfahrensschritten im Rahmen der Fördermaßnahme." und "Für die konkrete Materialwahl werden zur Erhöhung der Attraktivität die Ergebnisse der bisherigen Abstimmungen für die Fördermaßnahme herangezogen." Eine Auflistung dieser bisherigen Abstimmungen muss in der Vorplanung enthalten sein, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Abstimmungen aus dem o.g. Werkstattgespräch gezielt nicht eingehalten werden.

M21. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...eine klare sichtbare Trennung des Gehweges, der Radverkehrsanlage, des MIV und der ÖPNV-Gleistrasse." Es gibt keine klare sichtbare Trennung zwischen MIV und Gleistrasse. Diese Erläuterung ist irreführend und zu korrigieren.

M22. Die Straße "Süßer Grund" ist derzeit eine verkehrsberuhigte Zone mit Zufahrt über einen abgesenkten Bordstein an der Dörpfeldstraße. Im zugehörigen Lageplan ist eine Einmündung dargestellt. Der Grund für diesen Umbau und der Umbau selber sind nicht erläutert.

M23. Für eine Beteiligung der Öffentlichkeit fehlen Zeichenerklärungen auf den Lageplänen. Ohne ausreichende Erklärungen sind die Pläne für die allgemeine Öffentlichkeit nicht bzw. schwer lesbar.

M24. Die Baugrenze am Adlergestell ist falsch gewählt. Am Adlergestell muss die Gleislage bereits auf der Kreuzung angepasst werden, um den Konflikt zwischen TRAM und entgegenkommenden Links-ab-biegern aus der Dörpfeldstraße zu vermeiden.

M25. Eine gleichmäßige Aufteilung der Fußwege ist nicht vorgesehen. Speziell in der Engstelle besteht ein Missverhältnis. Warum wurde dieses generelle Grundanliegen zur Verbesserung der Geschäftsstraße nicht beachtet?

3.2 Falschparkende

ID 20874, 21192, 21665, 22086, 22457, 22460, 22524, 22558, 22566, 22599, 22612

Frage ID 20874

Ich habe den Link zur Neugestaltung der Dö erhalten und dort erfahren, das "Fragen und Anregungen ... bis zum 17.01.2021 eingereicht werden können.

Im Text des Link erfährt der interessiert Lesende, das „bislang ... keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden (konnte), die allseits eine Zustimmung der Beteiligten bekam.“ Als Kausalfolgerung heißt es „deshalb wurde die nunmehr vorliegende Variante E erarbeitet und vorgestellt.“

Da ich seit 2012 an allen wesentlichen Planungsschritten beteidigt war, aktives Mitglied bei allen Stakeholderverfahren war und einer von drei Antragsteller für das Programm „Aktives Zentrum“ bin, stellt sich dieser Sachverhalt für mich komplett anders dar.

1. Anbei sehen sie eine Aufnahme der damals zur Abstimmung stehenden Varianten. Sie können sehr leicht erkennen, das es im von ihnen angesprochenen Verfahren gar keine Variante E gab.

2. Es gab entgegen des im untenstehenden Link veröffentlichten Text sehr wohl eine Beschlußfassung zur Verkehrslösung der Dö. Dies war ein zwischen allen Verfahrensbeteiligte mühsam ausgehandelter Kompromiss. Zu ihrer Erinnerung habe ich hier nochmal die wichtigsten Unterlagen für sie zusammengestellt: a-4Aa?dl=0 ... sie finden die Beschlußfassung unter Punkt 2.

3. Sie schreiben weiter: "Insbesondere sind die Bedingungen für ... die Radfahrenden zu verbessern.“

Davon kann bei Variante E keine Rede sein, denn diese Variante würde nur das Falschparken verstetigen und die Attraktivität als Einkaufsmeile stark verringern.

4. Variante E würde ausschliesslich das Verkehrsprinzip „autogerechte Stadt“ erfüllen. Aus zahlreichen Verkehrsuntersuchungen wissen wir, dass diese Methode mittelfristig nur Paketabholstationen und Postshops bevorzugt und damit die inhabergeführten Geschäfte weiter zurückdrängen wird.

5. Es gab – bezahlt durch das Förderprogramm Aktives Zentrum – eine ausführliche Untersuchung zum Einkaufsverhalten der Kunden in der Dö. Wir wissen aus den Ergebnissen, dass die Mehrheit unserer Kunden keine zugedachten Fuß- oder Radwege haben möchte.

6. Bezüglich des Lieferverkehrs schreiben sie "Durch (den) Lieferverkehr werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Dies ist falsch und auch schon mehrfach – schriftlich, als Präsentation, mündlich, als Wortmeldung und Handout – dargestellt worden. Aus unerfindlichen Gründen verweist ihre Behauptung ("es gibt keine Lösung") immer auf 1 (in Worten: „einen“) Pilotversuch in Zürich. Der Lieferverkehr darf nicht gegen Fußgänger und Radfahrende ausgespielt werden.

Variante E enthält noch wesentlich mehr Fehler und Merkwürdigkeiten – in der Hauptsache aber eine schwerwiegende Mißachtung des jahrelangen Engagements aller Bürger – auch den Mitgliedern der IG Dörpfeldstrasse.

Da die Verantwortlichen offensichtlich gewillt sind, den Willen der gewählten Bürgervertreter zu mißachten, bleibt es mir – in meiner Funktion als Mitglied des Vorstandes der IG Dörpfeldstrasse und als Mitglied anderer Interessensvertretungen nur übrig, aufs Schärfste zu protestieren.

Andreas Paul

Vorstand der IG Dörpfeldstrasse

(Bereich Kommunikation und Administration)

(Sie erreichen mich auch unter 030/63979090 oder bei den "FotoGrafen" in der Dörpfeldstraße 22, Berlin-Adlershof)

Frage ID 21192

;Vorzugsvariante E' – Wie man mit grüner Farbe eine gefährliche Situation noch verschlimmern kann.
<https://adfc-tk.de/2021/01/vorzugsvariante-e-wie-man-mit-gruener-farbe-eine-gefaehrliche-situation-noch-verschlimmern-kann/>

"Wie vielfach beobachtbar, werden aufgemalte Streifen und sonstige Farbgestaltungen durch KFZ-Führende regelmäßig ignoriert und als Parkfläche mißbraucht. In der Dörpfeldstraße fehlen heute selbst solche Angebotsstreifen oder gar Hochbordradwege, die ein passives Hindernis für Parkverstöße darstellen würden."

"In der Folge wird ein Teil des bereits jetzt stark zunehmenden Radverkehrs zum Schutz von Leib und Leben auf den Gehweg ausweichen. Dies werden erfahrungsgemäß vorwiegend Senioren, Kinder, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sein.

§ 11 Mobilitätsgesetz „Sicherheit im öffentlichen Raum“ sagt hierzu: „Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ist das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten und deren persönliche Sicherheit zu verbessern. Die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind zu berücksichtigen.“

Die Verkehrsplanung von Bezirk und Senat würde somit die bestehende, durch den KFZ-Verkehr verursachte Gefährdungs- und Konfliktlage absehbar und gesetzeswidrig verstetigen. Gerade diejenigen, welche auf eine funktionierende Nahversorgung angewiesen sind, würden weiterhin effektiv von der eigentlich zu fördernden Geschäftsstraße ferngehalten."

"Die vorgeschlagene Variante des Bezirksamtes, mit grüner Farbe schmale ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ ohne rechtliche Bedeutung zu markieren, kann sogar darüber hinaus zu einer Verschlechterung der Situation führen."

"Solche grünen Linien würden, wie Angebotsstreifen (auch ‚Schutzstreifen‘, Strichellinien am Fahrbahnrand), fälschlicherweise suggerieren, dass Radfahrer dort fahren müssten – also am Straßenrand und gefährlich nahe an parkenden Autos bzw. dem Bordstein.

Dem ist mitnichten so, tatsächlich müssen gemäß einschlägiger Rechtsprechung Radfahrer min. 1m Abstand zu parkenden Autos (Dooringabstand) und ca. 80 cm zu Gehwegen zum Schutz der Gehwegnutzer (BGH, Az. VI ZR 66/56) einhalten. "

"Damit sind wir bei der Problematik der einzuhaltenden Überholabstände von 1,5 m bzw. 2 m (bei Kindern und außerorts), die gerade auch bei Fahrbahnmarkierungen gelten. Viele Autofahrer scheinen irrtümlich zu glauben, sie bräuchten diese Abstände nicht einzuhalten, wenn irgendein Anschein von ‚Radweg‘ markiert ist. Ein grüner ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ würde aus diesem Grund möglicherweise zu vermehrten Verstößen gegen die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände führen. Dies gilt besonders in Kombination mit der o. g. suggestiven Verdrängung des Radverkehrs auf besagte Streifen an den Fahrbahnrand. Für die zukünftige Dörpfeldstraße und eventuell weitere Bauvorhaben würde dies bedeuten, dass Senat und Bezirk mit der Variante E in klarer Verletzung von § 21 Mobilitätsgesetz eine Planung vorantreiben, die absehbar rechtswidriges Verhalten fördert oder gar fordert.: „Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.“

Zumindest aber würden grüne Farbstreifen keinerlei Barriere gegenüber der Befahrung mit KFZ bringen. Dies wäre bei einem baulich getrennten Hochbordradweg, wie im Rahmen der langjährigen Bürgerbeteiligung vereinbart und als „Ausbauvariante A“ in den Planungsunterlagen erwähnt, gegeben. In Kombination mit einer auch im Radverkehrsnetz der Verbände vorgesehenen Ausweichroute über die Radickestraße wäre hiermit eine deutliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation machbar.

Frage ID 21665

Guten Tag , ich bin Mietshaus Eigentümer seit 1986 in der Dörpfeldstrasse und Gründer der Bürgerinitiative Dörpfeldstrasse (in den 90 , Jahren) . Ich finde das grade die Eingleisigkeit sehr gut diese Straße zum einen beruhigt (warten der Strasse Bahn) und das die Straße nachts , obwohl dann Tempo 30 eine Raser Piste (auch für Lkw) ist . Hier wäre wenigstens das Parken in der Nacht zu erlauben und damit die Strasse Nachts zu beruhigen . Weiterhin kann und sollte nur eine Durchfahrt insgesamt mit niedrigem Tempo und dann mit Fahrräder auf der Straße möglich sein . Wir haben uns damals für das verlegen der Strassenbahn auf den Glienicker weg eingesetzt . Dann wäre das auch kein Problem . Da immer noch viele Menschen , auch an den Geschäften entladen müssen , Behinderte nicht weit laufen können , ist ein Haltverbot eine grenzenlose Unverschämtheit . Hier spreche ich wahrscheinlich für die meisten Mieter und Anwohner der Dörpfeldstrasse . Es gibt für diese Straße eher Vorbilder in Städten in Holland . Ihre Ideen sind nicht sehr inovativ , beziehen sie nach Corona doch bitte mehr die Anwohner mit ein , ich habe erst jetzt von dieser Plattform überhaupt erfahren und bin Eigentümer eines Gebäudes an der Dörpfeldstrasse . Bitte nehmen sie dies ernst , wir müssten sonst mit aller Kraft die Bürgerinitiative ,die damals zumindest die Umfahrung

erreicht hat , wieder aktivieren . Besser wäre mit dem Bürgern , als am Bürger vorbei . Planerische Aroganz ist einfach nichts wert. Mit vielen Grüßen , Wolfgang Kiepsch 0177/XXXXX

Frage ID 22086

Die Planung verstößt eklatant gegen das Mobilitätsgesetz, wonach auf Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite zu schaffen sind, auf denen sich Radfahrende sicher überholen können und die gegen unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge geschützt sind.

Frage ID 22457

Sehr geehrte Planer und Verwalter,

seit 2012 bin ich in der damals gegründeten Bürgerinitiative BIMA (Bürgerinitiative mein Adlershof) engagiert und wir haben uns mit Fachleuten der Uni und Stadtplanern die Köpfe heiß geredet und seit es den Kiezbeirat mit gewählten Vertretern des Kiezes gibt, bin ich dabei.

Unser Ziel bestand von Anfang an darin, die Dörpfeldstraße und Umgebung lebenswerter und für die Gewerbetreibenden erfolgreicher zu gestalten.

Die entscheidende Basis war, die gesetzeswidrige Parkerei in der DÖ zu unterbinden. Dabei kam für uns eine Fußgängerzone nicht in Betracht, da dadurch viele Kunden für die Läden weggeblieben wären. Die einzige Lösung aus unserer Sicht, das Halt- und Parkchaos (gefährdet Radfahrer und Fußgänger) zu unterbinden war, die Tram zweigleisig durchzuführen. Diese Forderung stammt also ursprünglich aus unseren Beratungen. Die BVG hat, nachdem der neue Betriebshof auf dem ehem. Kohlenplatz gebaut werden soll, die Idee gerne aufgegriffen.

Die Zweigleisigkeit kann auch viele Vorteile für die DÖ bringen. Wenn man die Fahrbahn auf das Mindestmaß von 6,50 m zusammenschnürt, gewinnt man auf beiden Seiten Platz für breitere Gehwege und Radwege (auf Gehwegniveau).

Für die Lieferfahrzeuge und Einkaufenden sind Kurzparkplätze in den Seitenstraßen vorgesehen. In vielen öffentlichen Beratungen und Workshops sind die Ideen von vielen engagierten Bürgern in einzelnen Varianten zusammengebündelt worden.

Die hier propagierte Variante "E" als allein seligmachend war nicht dabei. Sie ist eine Erfindung von denen die gar nichts anders machen wollen, außer grün anstreichen.

Ich empfinde das als eine Missachtung des Bürgerwillens und fordere die Verantwortlichen auf die Variante "E" schnellstens in den Papierkorb zu befördern. Auch möchte ich und viele andere Beteiligte wissen, wer dafür verantwortlich zeichnet! Wir fordern, dass der- oder diejenige öffentlich dazu Stellung bezieht wie es denn steht mit der "Bürgerbeteiligung" und ob das neue Mobilitätsgesetz schon angekommen ist.

Ich hoffe auf Korrektur der derzeitigen Art und Weise mit den Bürgern und dem gewählten Kiezbeirat umzugehen. Es geht um das Wohl der Adlershofer um nichts anderes.

Frage ID 22460

Bitte um erneute, gründliche Überarbeitung der Planung, die eklatante Sicherheitsmängel aufweist. -

Die Zufahrten für Radfahrende im spitzen Winkel zu den Tramgleisen bergen Lebensgefahr durch schwere Stürze im fließenden Verkehr. Die Gefahr besteht bereits heute und sollte bei Umbau endlich behoben anstatt auf Jahrzehnte hin verlängert werden.

- Die gemeinsame Ebene für Fahrräder und Kfz ist zu schmal, um den lt. StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50m beim Überholen zu gewährleisten. Ein Überholverbot ist keine praktikable

Lösung.

Falschparker, bereits heute ein ständiges Problem in diesem Bereich, verschärfen das Unfallrisiko zusätzlich.

Auch hier entsteht Lebensgefahr für Radfahrende durch Überhol- und Abbiegefehler von LKW und PKW. Die Planung von Januar 2021 entspricht dem stadtplanerischen Erkenntnisstand der 1950er Jahre, ignoriert die zunehmende Bedeutung von Radverkehr ebenso wie vorausgehende Partizipationsverfahren und wäre eine versäumte Chance zu nachhaltiger Stadtentwicklung.

(P. H., Anwohner)

Frage ID 22524

Fragen zum Umbau Dörpfeldstraße:

1. Warum wurden die Hauseigentümer über das Bauvorhaben in der Dörpfeldstraße nicht schriftlich benachrichtigt?
2. Als Hauseigentümer sind Instandhaltungen an der Fassade und am Dach unabdingbar.
 - a. Wie kann ein Gerüst zwecks Fassadenarbeiten in die Planung integriert werden?
 - b. Wie stellen sie sicher, dass der Lieferverkehr sicher abläuft, gerade auch im Zeitraum von 6-12Uhr?
 - c. Werden die Abladezonen mit Poller versehen, sodass rechtswidriges Parken verhindert wird?
3. Der Ausbau des Schienennetzes auf ein zweites Gleisbett sorgt für eine signifikante Erhöhung des Straßenbahndurchgangsverkehrs. Darüber hinaus sollen die Schienen dichter an den Häusern verlaufen. Laut Angaben der BVG sollen 30-40 Straßenbahnen gegen ca. 4 Uhr morgens vom Depot (WISTA Gelände) zu ihren Bestimmungsorten fahren, wobei die Dörpfeldstraße durchquert wird.
 - a. Wie stellen Sie sicher, dass das Immissionsschutzgesetz von Berlin (Lärmbelästigung) eingehalten wird?
 - b. Wie stellen Sie sicher, dass die Straßenbahnfahrer sich an das gültige Tempolimit halten?
 - c. Wer beauftragt einen Bausachverständigen, der die Häuser im Vorfeld beurteilt und wer trägt die Kosten?
 - d. Wie werden die Stromnetze befestigt? Sind weitere Knotenpunkte zur Befestigung des Stromnetzes an den Häusern geplant?
 - e. Wie wird mit möglichen Schäden an der Bausubstanz der Häuser umgegangen?

Frage ID 22558

Als regelmäßiger, fahrradfahrender Besucher der Dörpfeldstr. begrüße ich den grundsätzlichen Anspruch der Förderung von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr auf der Dörpfeldstraße. Allerdings beobachte ich die aktuelle Entwicklung der Verkehrsplanung der Dörpfeldstr. mit Sorge.

Meine persönliche Raderfahrung in Berlin und auch in den Niederlanden zeigt, dass eine getrennte Verkehrsführung von Rad- und Autoverkehr mit erheblicher Sicherheit bei allen Beteiligten einhergeht. Dies ist mit der gemeinsamen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Ausbauvariante E nicht gewährleistet. Siehe hierzu auch den "Berliner Straßencheck" des Tagesspiegels:

<https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergebnisse-diese-strassen-will-berlin/>

Die Entscheidung, den Radverkehr über einen Aufmerksamkeitsstreifen zu führen, der weder (z. B. über einen Bordstein) vom KFZ-Straßenraum räumlich getrennt ist noch die Nutzung durch Autofahrende ausschließt, zementiert die bestehende Gefährlichkeit der Nutzung der Dörpfeldstraße für Radfahrer. Die Schaffung von durchgängigen Halteverbotszonen ist zu begrüßen, jedoch ist aktuell zu beobachten, dass

auch in der derzeitigen Nutzung der Dörpfeldstraße Halteverbotszonen bestehen, die jedoch von Autofahrern ignoriert werden, so dass derzeit (teilweise widerrechtlich) am Fahrbahnrand und teilweise auf dem Gehweg haltende und parkende Autos den Verkehrsfluss von Radfahrenden erheblich stören. M. E. fördert die vorgeschlagene Variante E mit einem "Aufmerksamkeitsstreifen", der Teil der KFZ-Fahrbahn ist, dieses Verhalten weiterhin, so dass haltende und parkende Autos auf dem Aufmerksamkeitsstreifen (und teilweise Gehweg) weiterhin Radfahrer in die Mitte der Fahrspur zwingen. Mit der Umsetzung einer zweigleisigen Tram-Trasse wird hierdurch die Unfallgefahr für Fahrräder im Vergleich zur heutigen Situation noch erhöht (Sturzgefahr wg. Gleiführung).

Der Behauptung "Durch die vorgesehene Kenntlichmachung dieses Bereichs, der verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss, wird ein sicheres Angebot für den Radfahrenden geschaffen." muss ich leider aus oben genannten Gründen widersprechen - die Entscheidung wird nicht ihren Anforderungen gerecht. Ich hätte mich über eine klare Trennung der Verkehrswege wie z.B. mit der Ausbauvariante A gefreut.

Frage ID 22566

Das Verkehrsproblem Dörpfeldstrasse lässt sich mit durchgängigen Halteverböten auf beiden Straßenseiten nicht lösen. Durch den zweigleisigen Straßenbahnausbau sowie das geplante Straßenbahndepot am S-Bahnhof/Rudower Chaussee wird es zu einer höheren Frequenz von Straßenbahnfahrten durch die Dörpfeldstrasse kommen. Bereits heute behindern sich Auto/LKW-Verkehr, Straßenbahn, Ampeln und widerrechtlich im Halteverbot abgestellte Autos gegenseitig. Von den Radfahrern und Fußgängern, welche sich durch (zwangsweise) auf den Gehwegen fahrenden Radlern bedrängt fühlen, ganz zu schweigen. So kommt man zu keinem "aktiven" Zentrum an der Dörpfeldstrasse, sondern macht sie nur weiter kaputt. Die einzige Möglichkeit, die ich sehe, ist die Dörpfeldstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren und nur noch Anwohnern (auch der anders nicht erreichbaren Nebenstraßen) und Lieferanten die Einfahrt in die Dörpfeldstrasse zu erlauben. Dann wäre auch wieder mehr Platz für Radfahrer und Passanten. Warum soll etwas, was an anderen Stellen in Berlin gemacht wird (z.B. Friedrichstr.) in Adlershof nicht möglich sein?

Frage ID 22599

Wie stellen Sie sicher, dass die Radstreifen nicht durch parkende Autos zugestellt werden?

In dem Plan wird zwar erläutert, dass das Parken am Rand dazu führen würde, dass die Gleisen zugeparkt würden, jedoch ist zu bedenken, dass die Autos dann einfach zur Hälfte auf dem Gehweg und zur anderen Hälfte auf dem Radstreifen stehen werden. Das kann man jeden Tag schon heute z.B. regelmäßig vor der Sparkasse und vor dem Bäcker Wahl beobachten. Dieses Verhalten wird sich nicht ändern, wenn es keine absoluten Halte- und Parkbeschränkungen gibt.

Frage ID 22612

Ich kann mich den meisten Kommentaren nur anschließen.

So sieht keine nachhaltige Verkehrsplanung aus! Der momentane katastrophale Zustand der Straße wird zementiert und der Bürgerwillen ignoriert.

Sie schreiben in Ihrem Erläuterungsbericht zur Variante E, dass die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ein zentrales Thema ist. Gerade dieser Punkt wird hier nicht erfüllt.

Mir fehlt eine ausführliche Begründung, warum die Var. A nicht in Frage kommt! Ein Hochbordradweg bietet meiner Meinung nach mehr Sicherheit. Wie soll verhindert werden, dass Autos auf dem grünen Streifen parken, wenn es nicht überall Parkhindernisse geben soll? Auch sollten velosichere Gleisfüllprofile

selbstverständlich sein.

In einer so engen Straße, die jetzt auch noch zweigleisig für die Straßenbahn ausgebaut wird, sollte der motorisierte Individualverkehr nur noch für Anwohner und Lieferverkehr erlaubt sein. Wie sonst wollen Sie den Durchgangsverkehr reduzieren?

Und warum wird nicht wenigstens eine Einbahnstraße für den MIV überdacht?

Ich dachte, die Zeiten der autogerechten Stadt sind nun endgültig vorbei!?

Auch sollten die Fußwege auf alle Fälle breiter als 2,50 m sein. Wie soll sonst die Aufenthaltsqualität der Einkaufsstraße verbessert werden?

In welcher Abwägung stellt die Variante E die Vorzugsvariante dar? Ich finde keine Abwägung im Erläuterungsbericht, sondern nur eine einseitige Betrachtung.

Tempo 30 und ein absolutes Halteverbot sollten nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden!

3.3 Autogerechtigkeit & Lieferverkehr

ID 21174, 21268, 21995, 22403

Frage ID 21174

Ich kenne die DÖ seit mehr als 2 Jahren In und Auswendig als Radfahrender ! Größtes Problem ist der MIV (Motorisierter Individual Verkehr) der sowohl für Staus sorgt, die Straßenbahn behindert und illegal die Straße und Gehwege beparkt. Der viele Radfahrende dazu drängt den Gehweg zu benutzen was ich aber nicht gut finde und das OA auch nicht. Einzig das Überholen im Gegenverkehr bleibt um als Radfahrender überhaupt durch die DÖ fahren zu können. Diesem MIV die Breite von 8,50 m zu lassen und mit Farbe zu Ungunsten Radfahrender rumzumalen, ist in meinen Augen keine Lösung ! Das Tempo 30 auf der gesamten DÖ gelten soll ist okay, die Frage bleibt wer das wieder kontrolliert. Ich halte von der Variante E nichts, es ist eine Autogerechte Stadt Variante die ich Komplette Ablehne ! Es muss weniger Attraktiv werden als MIV überhaupt nur durch die DÖ Durchzufahren ! Leider ist das Bezirks Amt Treptow-Köpenick hier auch nicht gewillt auf die Anwohner zu zu gehen und Ihre Variante zu Unterstützen !

Patrick Maziul

Frage ID 21268

Auch ich bin seit 2013 in die Planungen zur Entwicklung der Dörpfeldstr. eingebunden, beispielsweise habe ich den Youtube-Film für die Bürgerkonferenz am 12.9.2014 zusammen mit Herr Andreas Paul und Herr Prengel erstellt, wo alle hier gefundenen Problemstellungen schon bekannt waren und Lösungen aufgezeigt wurden.

Dann hat mich in den Workshops Anfang 2016 die Diskussionskultur sehr positiv beeindruckt, als die Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Strassen.... und die Mitarbeiter des Strassenamts des Stadtbezirkes das Problem in sachlicher Diskussion auf den Punkt brachten:

- Zweigleisigkeit der Strassenbahn beim bisherigen Durchgangsverkehr geht nicht. Die Lösungsvorschläge waren:

1. Abstufung der Dörpfeldstr. von der Ergänzungsstraße (Verbindungsfunktionsstr. IV), so das der Autoverkehr auf den Gleisen durchgängig geführt wird, so wie es an den Haltestellen in der Bahnhofstr. in Köpenick oder der Bölschestr. geführt wird, nur eben über die gesamte Länge (Markt bis Bahnhof). Dann wäre reichlich Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer, wobei die Kombination der Breite in Erwartung des

Lieferverkehrs mit Lastenrädern noch völlig offen war.

2. Fahrradfahrern die Möglichkeit anderer attraktiver Strecken incl. Fahrrad-Lieferverkehr anzubieten.

3. will ich nicht raussuchen, war unrealistisch.

Seitdem habe ich im Kiezbeirat mitgewirkt, an den meisten AG-Sitzungen Bürgerbeteiligung ausgeübt oder gedacht das zu tun.

Und dann lese ich das Konzept hier.

Und ich muss feststellen, das unter den längerfristig Mitwirkenden eine volle Einigkeit besteht. Andreas Paul und Timo Kabsch, ihr habt mir aus der Seele gesprochen.

Dieses Konzept hat für Fahrradfahrer den Vorteil, das sie jetzt bei grün verunfallen.

Dann habe ich in einer Auskunft an das Abgeordnetenhaus gelesen, das die Bürgerbeteiligung über dieses Portal stattfindet. Wozu wurden dann Wahlen von Bürgervertretern durchgeführt etc?

Der Kiezbeirat hat einen Stand auf dem Markt betrieben, den wir Gerüchteküche genannt haben und wo Bürger hinkommen konnten, wenn Gerüchte umgingen in der Bevölkerung.

Das Gerücht mit der Verlagerung der Bürgerbeteiligung auf mein.berlin.de hat uns da gar keiner erzählt. Das erzeugt großen Frust.

Schon gehört, Trump hat gar nicht zum Sturm aufgerufen, er hat gesagt wenn jemand dringend aufs WC muss geht auch das im Kapitol.

Den letzten Kommentar nicht als Angriff verstehen, aber so verstehen dies hier motivierte Bürger.

Frage ID 21995

Wieso muss die Dörpfeldstraße in jedem Fall durch motorisierten Individualverkehr befahren werden können? Es gibt durch den Straßenzug Spindlersfelder Straße - Glienicker Weg eine wunderbare, mehrspurige Umfahrung, welche größtenteils allein dem MIV vorbehalten ist. Die Dörpfeldstraße sollte aus diesem Grund zuerst im Interesse der Zufußgehenden, Radfahrenden und des ÖPNV umgebaut werden - und mit dem Ziel, eine lebenswerde Stadtstraße zu erwirken, auf welcher sich ein Aufenthalt lohnt und nicht nur eine Durchfahrung. Erst wenn die Verkehrsarten des Umweltverbands ausreichend Platz zur Verfügung haben, kann man den restlichen Platz vielleicht dem MIV einräumen. Mit diesen Planungszielen, wie hier beschrieben, kann kein lebenswerter Stadtraum entstehen. Ein "1 m breiter Aufmerksamkeitsstreifen" ist doch keine sichere Radinfrastruktur. Solch eine Formulierung und Bauweise sollte von Anfang an überhaupt gar nicht erst zur Debatte stehen. (PS: Die Erschließung der Quartiere nörd. und süd. der Dörpfeldstraße mit MIV kann über die Dörpfeldstr. hinweg, aber sollte nicht durch sie erfolgen; Lieferverkehr kann natürlich - wie in jeder Fußgängerzone - zugelassen werden, aber bitte mit Konzept (z.B. Lieferzeiten vereinheitlichen auf bis 8 Uhr / ab 21 Uhr; kleinere Lieferverkehre auf Lastenräder umverteilen etc.))

Frage ID 22403

Bei diesem Planungsentwurf habe ich das Gefühl, daß hier ausschließlich Wünsche der BVG ohne Rücksicht auf Situation und die Belange des Ortsteils durchgesetzt wurden. Kernpunkt dieser Planung ist der Umbau des derzeit eingleisigen Abschnittes der Straßenbahn auf zwei Gleise. Nach dem Umbau bleibt es bei den Linien 61 und 63, die auch in Zukunft jeweils nur im 20-Minutentakt fahren sollen. Dieses zweite Gleis wird vor allem für Ein- und Aussetzfahrten für Straßenbahnen zum geplanten Betriebshof Köpenicker Straße benötigt. Das geplante zweite Gleis deckt vor allem einen innerbetrieblichen Bedarf der BVG.

Entsprechend der Planung ist in der gesamten Dörpfeldstraße - über den jetzt eingleisigen Bereich hinaus - ein Halteverbot vorgesehen. Der für eine Geschäftsstraße wie die Dörpfeldstraße essentielle Lieferverkehr

bis direkt vor die Ladentür wird damit geradezu verboten und soll auch mit speziellen Maßnahmen wirksam unterbunden werden. Als Ersatzlösung werden in den Seitenstraßen 16 Lieferzonen vorgesehen, von denen sich aber die meisten außerhalb des Bereiches mit den meisten Läden befinden. Auf der Nordseite der Dörpfeldstraße steht zwischen der Wassermannstraße und der Anna-Seghers-Straße nicht eine einzige Lieferzone zur Verfügung. Die maximale Entfernung von einem Laden in der Dörpfeldstraße zur nächsten Ladezone soll 80 (in Worten: achtzig) Meter betragen.

Die Läden, die zur Nahversorgung dienen, sind beispielsweise Bäckereien, Fleischereien, Paketshops, Spätis und andere Fachgeschäfte. Naturgemäß sind diese Läden auf die Lieferung sehr großer Mengen an Waren angewiesen. Das bedeutet, daß ein Lieferant die Ladung seines LKW mit Palettenwagen von der Ladezone maximal 80 Meter bis zum jeweiligen Laden bewegen muß. Das setzt natürlich voraus, daß die entsprechende Ladezone in diesem Moment auch verfügbar und nicht anderweitig belegt ist. Für die Läden auf der Nordseite muß er zusätzlich die vielbefahrene Dörpfeldstraße überqueren. Wie soll das bitte funktionieren?

Die Übergänge und Ampeln sind nur für den normalen Fußgängerverkehr vorgesehen, aber nicht für einen Lieferverkehr mit Palettenwagen.

Ich gehe davon aus, daß nach der Realisierung einer solchen Planung einige Läden, die der Grundversorgung dienen und auf große Liefermengen angewiesen sind, sich nicht mehr in der Dörpfeldstraße halten können. Diese Läden werden sich entweder alternative Standorte suchen oder ihre Kundschaft auf bereits vorhandene Zweigstellen in der Nachbarschaft verweisen.

Am Forum Adlershof existiert eine noch weitgehend leerstehende Ladenzeile.

Die Anlieferung von Waren könnte problemlos über eine Seitenstraße erfolgen.

Direkt hinter dem Bahnhof Adlershof entsteht ein Hotelkomplex mit 5000 Quadratmeter Fläche für Büros oder Geschäfte. Normalerweise gehört dazu eine eigene Infrastruktur zur Anlieferung, die von den Gewerbemietern mit genutzt werden kann.

In der Dörpfeldstraße würden sich dann vor allem Büros und Dienstleister mit einem kleinen Warenbedarf ansiedeln oder Läden schlicht und einfach leerstehen. Die Nahversorgung in der Dörpfeldstraße beschränkte sich dann auf den Edeka-Komplex und auf einige Läden an den Straßenecken auf der Südseite. Über die bereits viel gepriesene Flaniermeile bräuchten wir dann ebenfalls nicht einmal mehr nachzudenken.

Aus meine Sicht ist diese Planung der Neugestaltung der Dörpfeldstraße, in deren Mittelpunkt ein innerbetrieblich motivierter Bedarf der BVG steht, für die Entwicklung der Dörpfeldstraße und des Ortsteils absolut kontraproduktiv.

Das eingleisige Teilstück der Straßenbahn wurde im Jahre 1912 geplant, weil es keine andere Möglichkeit gab, den kompletten Verkehr einschließlich der lokalen Versorgung sicherzustellen. Die Eingleisigkeit war damals zwingend. Da alle Grundstücke an der Dörpfeldstraße die gleiche Lage wie damals haben, hat sich nach meiner Einschätzung daran bis heute nichts geändert.

3.4 Verkehrsberuhigung

ID 21277, 22157, 22567, 22595, 22597, 22605, 22506

Frage ID 21277

Ich finde es unverständlich, wieso die BVG, deren Straßenbahnen nur alle 10 Minuten fahren, darauf besteht, das aus Gründen der Enge eingleisige Stück Strecke in der Dörpfeldstraße zu Lasten aller anderen

Verkehrsteilnehmer unbedingt zweigleisig auszubauen. Diese Diskussion hatten wir schon 2016 bei den Planungstreffen. In der Folge wird der gesamte Verkehr in Richtung Adlergestell durch Staubildung auch für die Straßenbahn noch mehr verlangsamt. Für eine wirklich Verkehrsberuhigung gehörte die Dörpfeldstr. als Hauptstraße durch die Senatsverkehrsverwaltung entwidmet. Tempo 20 wäre dann in Höhe des Marktplatzes möglich.

Frage ID 22157

Einbahnstraßenlösungen sind insofern problematisch, als diese die Fahrgeschwindigkeit von KFZ (und damit Unfallgefahr und Unfallfolgen) tendenziell erhöhen. T20 und T10 können hier ergänzend herangezogen werden, bekämpfen aber dann eher Symptome.

Hier braucht es tatsächlich, auch zur Vermeidung von Schleichverkehren, eine das gesamte Quartier einbeziehende Mobilitätsplanung.

Zitat von Morsphase12 von der Eingangsseite:

"Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein großräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur STEP IV. "

Frage ID 22567

Liebe Interessenten und Beteiligte an der Planung des Umbaus der Dörpfeldstraße, die aktuelle Vorplanung des Bezirksamtes zum Umbau der Dörpfeldstraße (nachfolgend DÖ genannt) ist unter mein.berlin.de veröffentlicht worden. Wir schätzen sehr, dass sich das Bezirksamt bemüht aufgrund der schwierigen Umstände und nicht stattfindenden vor-Ort-Veranstaltung, die notwendige Beteiligung über meinberlin.de zu ermöglichen. Wir alle können nun noch bis zum 31. Januar 2021 0 Uhr unsere Fragen stellen, Kritik äußern und uns mit Kommentaren beteiligen.

Bitte nutzen Sie diese Möglichkeit!

Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts favorisiert in seiner Vorplanung die „Variante E“. In der Veröffentlichung hier wird der Eindruck erweckt, diese Planung sei als bestmögliche Kompromissvariante mit dem Kiezbeirat abgestimmt.

Das stimmt nicht! Wir, der Kiezbeirat von Adlershof, stimmen dieser Planung nicht zu! Die Variante E ist die schlechteste Lösung! Sie zementiert den aktuellen Zustand der DÖ für weitere Jahrzehnte, nur dass grüne Farbe die Straße „schmückt“.

Der Kiezbeirat, weitere Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Beteiligte, haben über Jahre mit ehrenamtlichem Engagement und in vielen Diskussionen mit dem Senat, dem Bezirksamt und Planungsbüros bessere Varianten entwickelt.

Es ist unbestritten, dass die Enge der Straße eine kreative Lösung erfordert, bei der alle gesetzlichen Spielräume ausgenutzt werden, um die DÖ in eine attraktive Geschäftsstraße umzugestalten. Der Kiezbeirat hat im November 2018 das „Alternative Verkehrskonzept Dörpfeld-straße“ beschlossen und darin wesentliche Anforderungen an die weitere Planung aus Sicht der Anwohner und Gewerbe-treibenden

formuliert. Diesen Beschluss können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7B> (Kurzlink) einsehen.

In einem „Werkstattgespräch“ im Mai 2019 wurden wesentliche Merkmale der künftigen Gestaltung der DÖ festgestellt. Beteiligt daran waren u. a. der Berliner Senat, das Bezirksamt, der Kiezbeirat und ein Planungsbüro. Die damals vom Tiefbauamt vorgestellte Variante E fand dort keine Zustimmung. Das Protokoll des Werkstattgesprächs können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7f> (Kurzlink) nachlesen, sowie eine Grafik, welche die wesentlichen Defizite der Variante E darstellt.

Unsere Forderungen an das Bezirksamt, BVG und Senat sind folgende:

1. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,50 Meter. Der durch den Wegfall des „Aufmerksamkeitsstreifens“ gewonnene Platz von je 1 Meter kommt dem Fußweg zugute. Auf Höhe des Fußweges wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (§ 2 Absatz 4 Satz 3 StVO) angelegt.
2. Lastenräder und schnelle Fahrradfahrende, die die Fahrbahn nutzen, werden durch velosichere Gleisfüllprofile geschützt. Lastenräder werden bestmöglich als Alternative zum motorisierten Lieferverkehr unterstützt, um die DÖ zu entlasten.
3. Über die komplette Straßenlänge beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h.
4. Es wird eine dritte Tram-Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet. Die Haltestelle am Markt wird versetzt geplant und die Haltestelle an der Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben.
5. eine Veröffentlichung der anderen Varianten inklusive einer fachlichen Bewertung zur Entscheidungsfindung der Vorzugsvariante.

Wollen wir unsere DÖ gemeinsam retten?

Wenn Sie die DÖ mitretten wollen:

- Geben Sie weiterhin Ihre eigenen Kommentare hier ab, da das Bezirksamt verpflichtet ist, jeden Kommentar zu beantworten.
- Klicken Sie auf „Daumen hoch“ bei Kommentaren, die Sie hier unterstützen.
- Sie können sich bei Fragen an uns unter kiezbeirat@adlerkiez.de wenden.
- Informieren Sie Ihre Nachbarschaft über diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung!

Vielen Dank!

Freundliche Grüße

Saskia Rasper und Dr. Martin Winkler

Sprecherin und Sprecher des Kiezbeirates

Frage ID 22595

Die SPD Adlershof begrüßt ausdrücklich die Bemühungen des Bezirksamtes, die notwendige Bürger*innenbeteiligung bei den Vorplanungen zum Umbau der Dörpfeldstraße zu ermöglichen. Sowohl die Plattform mein.berlin.de als auch die aufgrund der aktuellen Pandemielage - im Zeitraum Februar-März 2021 beabsichtigte Online-Veranstaltung für die wichtigsten Stakeholder in Adlershof (Kiezbeirat, interessierte Öffentlichkeit) anzubieten, erscheinen uns dafür geeignete Instrumente. Der SPD Adlershof ist bewusst, dass es aufgrund der örtlichen Begebenheiten, ein schwieriges Unterfangen darstellt, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer beim Umbau der Dörpfeldstraße in gleichen Teilen zu berücksichtigen.

Ziel der Gesamtplanung muss es in unseren Augen sein, den übergeordneten Durchgangsverkehr in der

Dörpfeldstraße zu verringern und die Attraktivität des ÖPNV und der Geschäftsstraße für deren Nutzer deutlich zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung und das Tempo in der Dörpfeldstraße sollten im Hinblick auf Aufenthaltsqualität (Lärm, Feinstaubbelastung), Durchgangsverkehr und Verkehrssicherheit in allen Abschnitten reduziert werden. Im Sinne einer nachhaltigen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollten die angrenzenden Strecken bereits heute in den langfristigen Planungen mitgedacht werden. Daher ist es unser Ziel als SPD Adlershof, einen Kompromiss zu finden, der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Fußgehende, Radfahrende, Autofahrende) sowie von Anwohnenden, Geschäftsinhabenden, Eigentümerinnen und Eigentümer und des Lieferverkehrs in angemessener Weise berücksichtigt.

Die SPD Adlershof unterstützt die Lösungsvorschläge des Kiezbeirates in seiner Stellungnahme „Wir retten die DÖ!“ und fordern Bezirksamt, Senat und BVG auf, insbesondere folgende Forderungen zu prüfen und umzusetzen:

Durchgängige Tempobeschränkung der Dörpfeldstraße auf 30 km/h

- An den sehr engen Stellen der Dörpfeldstraße (Florian-Geyer-Straße bis Hackenbergstraße)

Tempobeschränkung sogar auf 20 km/h

Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und beidseitigen separaten baulich hergestellten Radwegen von 1,16 bis 1,60 m Breite (nicht benutzungspflichtig) und beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,5 m einschl. Unterstreifen (Variante A)

- Der Radweg kann als mittehoch abgesetzter Weg gestaltet werden, der eine Höhe zwischen der Straße und dem Fußgängerweg hat. Dies verhindert das einfache Wechseln von Radfahrern auf den Fußweg.

Zudem sollen die Radwege baulich von der Straße getrennt werden, um das Parken von Autos auf den Radwegen zu verhindern.

- Ausbau der Radickestraße als Radfahrstrecke für den schnellen Radverkehr

- Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger können helfen den Einkaufs- und Lieferverkehr zu reduzieren.

Auch dies ist im Sinne einer Einkaufs- und Flanierstraße.

In Anlehnung an die erfolgsversprechenden innovativen Entwicklungen in der Metropole Basel, wird zum Schutz aller Radfahrenden der Einbau von velosicheren Gleisfüllprofilen angestrebt.

Frage ID 22597

In der Einleitung des Textes kann man lesen, dass der Vorschlag Variante E ein Kompromiss darstellt - ergo keine gute Lösung ist, die breite Zufriedenheit herstellt.

Frage an die Verantwortlichen:

Wieso wurde keine Planung verfolgt, in der nicht alle vier Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden? Man könnte doch die Radfahrer über die Radickestr. leiten. Oder noch viel besser: man könnte die DÖ als Fußgängerzone mit Straßenbahnverkehr gestalten! Das würde den Durchgangsverkehr automatisch auf das Maximum reduzieren!

Frage ID 22605

Wieso wird bei einer so engen Straße von Grund auf das Ziel verfolgt, alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zu berücksichtigen?

Die Straße ist eng und nach eigenen Angaben der Planer kann z.B. das Mobilitätsgesetz nicht eingehalten werden. Das führt aus meiner Sicht zu der Grundsatzfrage, ob man wirklich alle Teilnehmer berücksichtigen sollte. Autos stehen hier an letzter Stelle der Wichtigkeit für die Straße als "Attraktive Begegnungs- und

Einkaufsstätte" und sollten in der Planung nicht berücksichtigt werden. Wenn ich eine 0,7l Flasche habe, dann passen in diese einfach nicht 1,0l Wasser rein!

Frage ID 22506

M26. Aus der aktuellen Planung ist nicht erkennbar, welche Lichtsignalanlagen geplant sind oder erhalten werden. Zum Beispiel fehlen für die LSA auf Höhe Thomas- Müntzer-Straße die Haltelinien, allem Anschein nach ist nur ein Überweg geplant.

M27. Warum wird die zukünftig angestrebte Belieferung des Einzelhandels soweit möglich mit Lastenrädern als verkehrspolitisches Ziel in der Planung nicht berücksichtigt?

M28. Im übergeordneten Straßennetz sind in der Planung 2025 die Radickestraße und die Nipkowstraße gegenüber dem Bestand 2017 von Verbindungsfunktionsstufe IV zurückgestuft. Ist die Einstellung der Buslinie geplant? Welche Auswirkungen hat diese Rückstufung auf die Dörpfeldstraße? Dazu gibt es im Bericht keine Aussage.

M29. Warum wird die TRAM-Haltestelle Florian-Geyer-Straße mit der Begründung nicht einzuhaltender Maße für einen Wetterschutz abgelehnt, wenn gemäß Vorplanung in der Hst. Wassermannstraße ebenfalls kein Platz für einen Wetterschutz vorhanden ist?

4. Hinweise zu Variante E

ID 20874, 21192, 22382, 22503, 22504, 22514, 22552, 22567

Frage ID 20874

Ich habe den Link zur Neugestaltung der Dö erhalten und dort erfahren, das "Fragen und Anregungen ... bis zum 17.01.2021 eingereicht werden können.

Im Text des Link erfährt der interessiert Lesende, das „bislang ... keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden (konnte), die allseits eine Zustimmung der Beteiligten bekam.“ Als Kausalfolgerung heißt es „deshalb wurde die nunmehr vorliegende Variante E erarbeitet und vorgestellt.“

Da ich seit 2012 an allen wesentlichen Planungsschritten beteidigt war, aktives Mitglied bei allen Stakeholderverfahren war und einer von drei Antragsteller für das Programm „Aktives Zentrum“ bin, stellt sich dieser Sachverhalt für mich komplett anders dar.

1. Anbei sehen sie eine Aufnahme der damals zur Abstimmung stehenden Varianten. Sie können sehr leicht erkennen, das es im von ihnen angesprochenen Verfahren gar keine Variante E gab.

2. Es gab entgegen des im untenstehenden Link veröffentlichten Text sehr wohl eine Beschlußfassung zur Verkehrslösung der Dö. Dies war ein zwischen allen Verfahrensbetiedigten mühsam ausgehandelter Kompromiss. Zu ihrer Erinnerung habe ich hier nochmal die wichtigsten Unterlagen für sie zusammengestellt: a-4Aa?dl=0 ... sie finden die Beschlußfassung unter Punkt 2.

3. Sie schreiben weiter: "Insbesondere sind die Bedingungen für ... die Radfahrenden zu verbessern.“. Davon kann bei Variante E keine Rede sein, denn diese Variante würde nur das Falschparken verstetigen und die Attraktivität als Einkaufsmeile stark verringern.

4. Variante E würde ausschliesslich das Verkehrsprinzip „autogerechte Stadt“ erfüllen. Aus zahlreichen Verkehrsuntersuchungen wissen wir, das diese Methode mittelfristig nur Paketabholstationen und Postshops bevorzugt und damit die inhabergeführten Geschäft weiter zurückdrängen wird.

5. Es gab - bezahlt durch das Förderprogramm Aktives Zentrum - eine ausführliche Untersuchung zum

Einkaufsverhalten der Kunden in der Dö. Wir wissen aus den Ergebnissen, das die Mehrheit unserer Kunden keine zugedachten Fuß- oder Radwege haben möchte.

6. Bezüglich des Lieferverkehrs schreiben sie "Durch (den) Lieferverkehr werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Dies ist falsch und auch schon mehrfach - schriftlich, als Präsentation, mündlich, als Wortmeldung und Handout - dargestellt worden. Aus unerfindlichen Gründen verweist ihre Behauptung ("es gibt keine Lösung") immer auf 1 (in Worten: „einen“) Pilotversuch in Zürich. Der Lieferverkehr darf nicht gegen Fußgänger und Radfahrende ausgespielt werden.

Variante E enthält noch wesentlich mehr Fehler und Merkwürdigkeiten - in der Hauptsache aber eine schwerwiegende Mißachtung des jahrelangen Engagements aller Bürger - auch den Mitgliedern der IG Dörpfeldstrasse.

Da die Verantwortlichen offensichtlich gewillt sind, den Willen der gewählten Bürgervertreter zu mißachten, bleibt es mir - in meiner Funktion als Mitglied des Vorstandes der IG Dörpfeldstrasse und als Mitglied anderer Interessensvertretungen nur übrig, aufs Schärfste zu protestieren.

Andreas Paul

Vorstand der IG Dörpfeldstrasse

(Bereich Kommunikation und Administration)

(Sie erreichen mich auch unter 030/63979090 oder bei den "FotoGrafen" in der Dörpfeldstraße 22, Berlin-Adlershof)

Frage ID 21192

Vorzugsvariante E' - Wie man mit grüner Farbe eine gefährliche Situation noch verschlimmern kann.
<https://adfc-tk.de/2021/01/vorzugsvariante-e-wie-man-mit-gruener-farbe-eine-gefaehrliche-situation-noch-verschlimmern-kann/>

"Wie vielfach beobachtbar, werden aufgemalte Streifen und sonstige Farbgestaltungen durch KFZ-Führende regelmäßig ignoriert und als Parkfläche mißbraucht. In der Dörpfeldstraße fehlen heute selbst solche Angebotsstreifen oder gar Hochbordradwege, die ein passives Hindernis für Parkverstöße darstellen würden."

"In der Folge wird ein Teil des bereits jetzt stark zunehmenden Radverkehrs zum Schutz von Leib und Leben auf den Gehweg ausweichen. Dies werden erfahrungsgemäß vorwiegend Senioren, Kinder, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sein.

§ 11 Mobilitätsgesetz „Sicherheit im öffentlichen Raum“ sagt hierzu: „Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ist das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten und deren persönliche Sicherheit zu verbessern. Die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind zu berücksichtigen.“

Die Verkehrsplanung von Bezirk und Senat würde somit die bestehende, durch den KFZ-Verkehr verursachte Gefährdungs- und Konfliktlage absehbar und gesetzeswidrig verstetigen. Gerade diejenigen, welche auf eine funktionierende Nahversorgung angewiesen sind, würden weiterhin effektiv von der eigentlich zu fördernden Geschäftsstraße ferngehalten."

"Die vorgeschlagene Variante des Bezirksamtes, mit grüner Farbe schmale ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ ohne rechtliche Bedeutung zu markieren, kann sogar darüber hinaus zu einer Verschlechterung der Situation

führen."

"Solche grünen Linien würden, wie Angebotsstreifen (auch ‚Schutzstreifen‘, Strichellinien am Fahrbahnrand), fälschlicherweise suggerieren, dass Radfahrer dort fahren müssten – also am Straßenrand und gefährlich nahe an parkenden Autos bzw. dem Bordstein.

Dem ist mitnichten so, tatsächlich müssen gemäß einschlägiger Rechtsprechung Radfahrer min. 1m Abstand zu parkenden Autos (Dooringabstand) und ca. 80 cm zu Gehwegen zum Schutz der Gehwegnutzer (BGH, Az. VI ZR 66/56) einhalten. "

"Damit sind wir bei der Problematik der einzuhaltenden Überholabstände von 1,5 m bzw. 2 m (bei Kindern und außerorts), die gerade auch bei Fahrbahnmarkierungen gelten. Viele Autofahrer scheinen irrtümlich zu glauben, sie bräuchten diese Abstände nicht einzuhalten, wenn irgendein Anschein von ‚Radweg‘ markiert ist. Ein grüner ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ würde aus diesem Grund möglicherweise zu vermehrten Verstößen gegen die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände führen. Dies gilt besonders in Kombination mit der o. g. suggestiven Verdrängung des Radverkehrs auf besagte Streifen an den Fahrbahnrand. Für die zukünftige Dörpfeldstraße und eventuell weitere Bauvorhaben würde dies bedeuten, dass Senat und Bezirk mit der Variante E in klarer Verletzung von § 21 Mobilitätsgesetz eine Planung vorantreiben, die absehbar rechtswidriges Verhalten fördert oder gar fordert.: „Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.“

Zumindest aber würden grüne Farbstreifen keinerlei Barriere gegenüber der Befahrung mit KFZ bringen. Dies wäre bei einem baulich getrennten Hochbordradweg, wie im Rahmen der langjährigen Bürgerbeteiligung vereinbart und als „Ausbauvariante A“ in den Planungsunterlagen erwähnt, gegeben. In Kombination mit einer auch im Radverkehrsnetz der Verbände vorgesehenen Ausweichroute über die Radickestraße wäre hiermit eine deutliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation machbar.

Frage ID 22382

Ich habe den Verdacht, dass hier nach Kassenlage die billigste Variante E favorisiert wurde unter Missachtung des Kiezbeitrates. Wenn es für bessere Lösungen kein Geld gibt, sollten die Verantwortlichen das öffentlich zugeben. Andernfalls sollte man prüfen, ob man Erfolg versprechende rechtliche Schritte einleiten könnte, damit der Bürgerwillen nicht länger ignoriert wird.

Frage ID 22503

M01. Die veröffentlichten Unterlagen sind nicht eindeutig identifizierbar, grundlegende Anforderungen an technische Dokumente sind nicht eingehalten. Der Erläuterungsbericht hat z.B. keinen Ausgabestand und keinen Verfasser. Dadurch ist fast nicht zu bemerken, dass mindestens dieses Dokument im laufenden Verfahren im Internet ausgetauscht wurde. Das ist kein seriöses Verhalten der verantwortlichen Stelle. Dazu erwarte ich eine Stellungnahme.

M02. Für die Öffentlichkeit ist unklar, wer hier was, weshalb, womit, wann und wie plant und baut. Der Erläuterungsbericht führt keine Verantwortlichkeiten o.ä., wie z.B. Bauherr oder Bauasträger auf. Diese Angaben sind gemäß ABau, Abschnitt Verfahrensbeteiligte und Aufgaben m.E. erforderlich. Welche Bauvorschriften liegen der Planung bzw. dem Bauvorhaben zugrunde? Ein offizielles Dokument sollte zu diesen Themen bei öffentlichen Baumaßnahmen ausreichende Aussagen machen.

M03. Da der Umbau umfangreiche Auswirkungen auf das direkte Umfeld hat, müssen im Erläuterungsbericht auch bereits Aussagen zum Bauablauf gemacht werden.

M04. Welche Bedeutung hat der Eintrag "Phase 2" im Blattkopf der Lagepläne? Ist damit die

Leistungsphase 2 gemäß Anlage 13 der HOAI bezüglich der Leistungen im Leistungsbild Verkehrsanlagen gemeint? Wenn das so ist, wo sind die Ergebnisse der LPH1?

M05. Zur Bürger-Informationsveranstaltung zur BVG-Planung am 16.06.2020 wurde geschrieben: "Der in der Präsentation vorgestellten Planung liegt das Straßenbahnbetriebskonzept 2030 zugrunde." Welche Aussagen macht das Straßenbahnbetriebskonzept 2030, die für die Umgestaltung der Dörfeldstraße von Bedeutung sind?

M06. Der Ergebnisbericht zum Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörfeldstraße des Bezirksamts Treptow-Köpenick von Berlin, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt (Berichtlegung 05.12.2016) schreibt u.a.: "Die Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick hat vor diesem Hintergrund mit Beschluss aus dem Jahr 2014 dem BA den Auftrag erteilt, für eine ganzheitliche Verbesserung der Situation des Radverkehrs in der Dörfeldstraße zu sorgen." und weiter "Die Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs wurde von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick im Juli 2014 als Arbeitsauftrag für das Bezirksamt (BA) beschlossen und ist dementsprechend eine explizite Zielstellung für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK)." In den Planungsunterlagen ist nicht zu erkennen, dass diese Vorgaben umgesetzt werden. Warum folgt die Planung nicht den Beschlüssen der BVV?

M07. Der Ergebnisbericht zum Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörfeldstraße des Bezirksamts Treptow-Köpenick von Berlin, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt (Berichtlegung 05.12.2016) formuliert weiterhin: "Viertens begrüßt das Plenum mit einer Zustimmung von 92 % den vom Gutachterteam vorgeschlagenen Standard zur Neuordnung und Neugestaltung der Einmündungsbereiche von Nebenstraßen in die Dörfeldstraße, welcher dort Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen der Fahrbahn, dadurch eine niveaugleiche Gehlinie, ggf. Baumpflanzungen sowie die Einrichtungen von Stellplätzen für Lieferverkehr, Kurzzeitparker und Fahrräder vorsieht. Warum macht die Vorplanung zu diesen Themen keine Aussagen?

M08. Aus der Vielzahl der Unklarheiten der aktuellen Planung stellt sich die Frage: wie lautet die Aufgabenstellung der Planung?

M09. Im Erläuterungsbericht sind Begriffe nicht eindeutig verwendet oder erläutert: Straßenbahn = TRAM, MIV = motorisierter Individualverkehr?. Begriffe/Abkürzungen sind gleichbedeutend zu verwenden.

Frage ID 22504

M10. Die "Dokumentation Werkstattgespräch Dörfeldstraße „Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung“ am 22.05.2019" kommt zu dem Ergebnis: "Vorzugsvarianten:

- Im 1. und 3. Abschnitt besteht die Tendenz zur Umsetzung von Umbauvariante A oder Umbauvariante B2.
- Im 2. Abschnitt (enger, zentraler Geschäftsstraßenbereich) besteht der Wunsch eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung umzusetzen, die sich an der Umbauvariante C orientiert (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende)
- Die Umbauvariante C wird durch SenUVK äußerst kritisch gesehen, solange die Straße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist."

Eine Erläuterung und Begründung zur Entscheidung gegen diese Ergebnisse des Werkstattgesprächs vom 22.05.2019 fehlt.

M11. Zitat des Erläuterungsberichtes: "All dies ist nur mit der Variante E möglich." Diese Aussage ist falsch, andere Varianten sind besser geeignet. Wie kommt der Verfasser zu dieser Behauptung?

M12. Warum ist speziell die Dreiteilung der Dörfeldstraße gemäß Werkstattgespräch vom 22.05.2019

nicht beachtet worden?

M13. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen." Diese Ertüchtigung ist Voraussetzung für den Baubeginn bzw. den Erfolg des Umbaus. Die Beziehung der beiden Baumaßnahmen (auch die zeitliche) muss in der Planung geklärt und erläutert werden.

M14. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Diese Aussage ist falsch. Es gibt derzeit technische Lösungen für eine Befahrbarkeit in Längsrichtung, die sich in der Erprobung befinden. Richtig ist, dass die Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahren IVFK Adlershof-Dörpfeldstraße nicht umgesetzt werden. Im Ergebnisbericht vom 05.12.2016 ist formuliert: "Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren." Warum sind keine forcierten Aktivitäten zu erkennen? Welche (nicht erkennbaren) forcierten Aktivitäten wurden unternommen?

M15. Der Begriff "Aufmerksamkeitsstreifen" wird falsch verwendet: Aufmerksamkeitsstreifen gehören zum taktilen Leitsystem für Sehbehinderte bzw. im Radverkehr liegen sie quer zur Fahrtrichtung. In jeden Fall sind es Systeme, die Aufmerksamkeit durch Vibration erzeugen. Das ist hier nicht geplant: es muss ein passender Begriff gewählt werden.

M16. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden." Diese durchgängige Markierung ist in den Lageplänen nicht enthalten. Warum weicht der Lageplan vom Bericht ab?

M17. Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn er verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss? (oder anders: Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn keine rechtliche Grundlage besteht?)

Frage ID 22514

Frage zur politischen Haltung und Willensbildung an die politisch verantwortlichen Vertreter:

Regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Müller, (SPD),
Verantwortungsbereich ÖPNV, im Besonderen BVG/Straßenbahn
Bezirksbürgermeister von Treptow-Köpenick, Herr Igel, (SPD)
Verantwortungsbereich u.a. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung,
Stadtbezirksrat für Bezirksstadtrat Rainer Hölmer (SPD), Leiter der Abteilung für Bauen,
Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung

Wollen Sie an der hier ausgewiesenen Planungsvariante E, die durch den zuständige Baulastträger, dem Tiefbauamt, vom Bezirksamt Bln. Treptow-Köpenick, im Planungsverfahren derzeit als Vorzugsvariante ausgewiesen wird, festhalten?

Wie werden Sie, als gewählte Vertreter der Bürgerschaft, dem Unmut der Bevölkerung in Zukunft begegnen?

Frage ID 22552

Warum ist Treptow-Köpenick nicht mutig ein alternatives Planungskonzept zu verfolgen? Aus den

vorausgegangenen Diskussionen und Erläuterungsberichten geht klar hervor, dass Variante E ein Kompromiss ist. Die dargestellten Alternativen wurden nicht abschließend untersucht, sodass sie auch nicht ausgeschlossen werden können. In Berlin, in Deutschland, aber auch in ganz Europa gibt es für jeden dargestellten Kritikpunkt der Alternativvarianten umgesetzte Beispiele, die das Gegenteil zeigen. Warum traut sich Treptow-Köpenick nicht von einer Planungsweise der vergangenen Jahrzehnte abzuweichen und für den Bezirk (aber nicht für andere Gebiete) abweichende Alternativen zu berücksichtigen?

Frage ID 22567

Liebe Interessenten und Beteiligte an der Planung des Umbaus der Dörpfeldstraße, die aktuelle Vorplanung des Bezirksamtes zum Umbau der Dörpfeldstraße (nachfolgend DÖ genannt) ist unter mein.berlin.de veröffentlicht worden. Wir schätzen sehr, dass sich das Bezirksamt bemüht aufgrund der schwierigen Umstände und nicht stattfindenden vor-Ort-Veranstaltung, die notwendige Beteiligung über meinberlin.de zu ermöglichen. Wir alle können nun noch bis zum 31. Januar 2021 0 Uhr unsere Fragen stellen, Kritik äußern und uns mit Kommentaren beteiligen.

Bitte nutzen Sie diese Möglichkeit!

Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamtes favorisiert in seiner Vorplanung die „Variante E“. In der Veröffentlichung hier wird der Eindruck erweckt, diese Planung sei als bestmögliche Kompromissvariante mit dem Kiezbeirat abgestimmt.

Das stimmt nicht! Wir, der Kiezbeirat von Adlershof, stimmen dieser Planung nicht zu! Die Variante E ist die schlechteste Lösung! Sie zementiert den aktuellen Zustand der DÖ für weitere Jahrzehnte, nur dass grüne Farbe die Straße „schmückt“.

Der Kiezbeirat, weitere Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Beteiligte, haben über Jahre mit ehrenamtlichem Engagement und in vielen Diskussionen mit dem Senat, dem Bezirksamt und Planungsbüros bessere Varianten entwickelt.

Es ist unbestritten, dass die Enge der Straße eine kreative Lösung erfordert, bei der alle gesetzlichen Spielräume ausgenutzt werden, um die DÖ in eine attraktive Geschäftsstraße umzugestalten. Der Kiezbeirat hat im November 2018 das „Alternative Verkehrskonzept Dörpfeldstraße“ beschlossen und darin wesentliche Anforderungen an die weitere Planung aus Sicht der Anwohner und Gewerbetreibenden formuliert. Diesen Beschluss können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7B> (Kurzlink) einsehen.

In einem „Werkstattgespräch“ im Mai 2019 wurden wesentliche Merkmale der künftigen Gestaltung der DÖ festgestellt. Beteiligt daran waren u. a. der Berliner Senat, das Bezirksamt, der Kiezbeirat und ein Planungsbüro. Die damals vom Tiefbauamt vorgestellte Variante E fand dort keine Zustimmung. Das Protokoll des Werkstattgesprächs können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7t> (Kurzlink) nachlesen, sowie eine Grafik, welche die wesentlichen Defizite der Variante E darstellt.

Unsere Forderungen an das Bezirksamt, BVG und Senat sind folgende:

1. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,50 Meter. Der durch den Wegfall des „Aufmerksamkeitsstreifens“ gewonnene Platz von je 1 Meter kommt dem Fußweg zugute. Auf Höhe des Fußweges wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (§ 2 Absatz 4 Satz 3 StVO) angelegt.
2. Lastenräder und schnelle Fahrradfahrende, die die Fahrbahn nutzen, werden durch velosichere Gleisfüllprofile geschützt. Lastenräder werden bestmöglich als Alternative zum motorisierten Lieferverkehr unterstützt, um die DÖ zu entlasten.
3. Über die komplette Straßenlänge beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h.
4. Es wird eine dritte Tram-Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet. Die Haltestelle am

Markt wird versetzt geplant und die Haltestelle an der Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben.

5. eine Veröffentlichung der anderen Varianten inklusive einer fachlichen Bewertung zur Entscheidungsfindung der Vorzugsvariante.

Wollen wir unsere DÖ gemeinsam retten?

Wenn Sie die DÖ mitretten wollen:

- Geben Sie weiterhin Ihre eigenen Kommentare hier ab, da das Bezirksamt verpflichtet ist, jeden Kommentar zu beantworten.

- Klicken Sie auf „Daumen hoch“ bei Kommentaren, die Sie hier unterstützen.

- Sie können sich bei Fragen an uns unter kiezbeirat@adlerkiez.de wenden.

- Informieren Sie Ihre Nachbarschaft über diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung!

Vielen Dank!

Freundliche Grüße

Saskia Rasper und Dr. Martin Winkler

Sprecherin und Sprecher des Kiezbeirates

5. Planungsverfahren allgemein

ID 20907, 20908, 21258, 22088, 22157, 22380, 22470, 22503, 22504, 22505, 22524, 22553, 22568, 22573, 22584, 22591, 22597, 22608, 00001

Frage ID 20907

Das Vorhaben sollte zunächst einmal mit dem Planfeststellungsverfahren der BVG für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn zusammengeführt und gemeinsam betrieben werden, um in der Dörpfeldstraße keine weitere "Dauerbaustelle" mit langen Provisorien, doppelten Planungsprozessen etc. entstehen zu lassen. Diese brächten nur vermeidbaren Ärger sowie unnötige Mehrkosten mit sich.

Hinsichtlich der Gestaltung an sich halte ich Variante A oder C - jeweils mit versetzt angeordneten Richtungsbahnsteigen - für die sinnvollste Lösung. Darüber hinaus lege ich SenUVK und BVG sowie Bezirksamt nahe, sich einmal diverse französische Städte (Besancon, Nimes...), in denen jüngst neue Straßenbahnstrecken entstanden, hinsichtlich der Straßen- sowie Stadtraumgestaltung als Vorbild für Berlin zu nehmen. Dort verfolgt man einen umfassenden, nicht verkehrszentrierten, Planungsansatz.

Frage ID 20908

Danke. Der zweigleisige Ausbau und die Umgestaltung müssen unbedingt in einem Verfahren gebündelt sein.

Aus meiner subjektiven Fahrradperspektive halte ich Variante A für falsch,

Varianten B bis E den Umständen entsprechend in Ordnung.

Was wäre denn mit Variante D und evtl. einen Liefer-Kurz-Parktaschen?

Beste Grüße

T. Albrecht

Frage ID 21258

Auch ich bin entsetzt über die geplante Gestaltung des nicht motorisierten Verkehrs auf der Dörpfeldstraße. Die Risiken für Radfahrer werden in anderen Kommentaren schon sehr deutlich erörtert, diesen kann ich mich nur anschließen.

An dieser Stelle möchte ich aber auch nochmal darauf hinweisen, dass Berlin im Detember 2019 die Klimanotlage ausgerufen hat. 2 Jahre später also einen Ausbau der Dörpfeldstraße anzustreben, der nicht Radfahrenden sondern dem Fortbestehen des motorisierten Individualverkehrs dient, verstößt grundlegend gegen den Beschluss des Senats schnellstmöglich Klimaneutral zu werden.

Im Interesse darin, die globale Erwärmung unter 1,5°C zu halten, muss auch Berlin seine Chancen ergreifen und die Infrastruktur zugunsten CO₂-armer Verkehrsmittel ausbauen. Der Plan E steht diesem massiv im Wege. Dieses Vorhaben ist weder nachhaltig noch zukunftsgerecht.

Auch angesichts der Entwicklung auf der Westseite der S-Bahn sehe ich unter Plan E kein zukunftsfähiges Modell. Es ziehen immer mehr Menschen in diese Nachbarschaft die am Arbeits- und Lehrstandort Adlershof arbeiten bzw. studieren. Es sollte allen Bewohnern bzw. Durchquerenden Adlershofs möglich sein über sichere Fahrradwege/eine Fahrradstraße zum S-Bahnhof und die dahinter liegenden Standorte zu kommen. Es muss durch die Gestaltung der Stadt ein Anreiz geschaffen werden Alternativen zum MIV zu nutzen. Der jetzige Plan wirkt dem entgegen.

Frage ID 22088

Ich bin nur zufällig über diese Beteiligung gestolpert und hab mir aus Interesse die Planungen angesehen. Und leider muss ich sagen, dass es mir als Verkehrsingenieur hier beim Lesen der Pläne die Fußnägel hochgerollt hat. Die Arbeit des Bezirksamtes ist gelinde gesagt erschütternd und widerspricht in vielen Punkten allem, was an den Universitäten in Punkto Verkehrssicherheit und Stadtraum gelehrt wird.

Positiv hervorzuheben ist die Verbreiterung der Gehwege sowie der Versuch, Radfahrenden eine bessere Situation einzuräumen.

Furchtbar sind die Auswirkungen. Merke: Man sollte sich im Amt nochmal Gedanken machen, wenn das Fahrradpiktogramm nicht auf die vorgesehene Fläche passt... Ein grün angestrichener Teil der Fahrbahn, der rein zufällig aussieht wie ein Schutzstreifen, aber keiner ist, mag dem Amt rechtliche Vorteile bieten. In der Realität wird dieser Aufmerksamkeitsstreifen als Schutzstreifen bzw. Verkehrsraum für das Fahrrad wahrgenommen, weshalb die meisten Radfahrenden ausschließlich diesen nutzen werden und nicht die Fahrbahn. Umgekehrt sinkt durch den Streifen die Akzeptanz für Radfahrende, die daneben unterwegs sind.

Solche Konstrukte forcieren gefährliche Nahüberholungen und soziales Gegeneinander und suggerieren eine Sicherheit, die genau dieser Streifen ihnen nimmt. Um es mit den Worten einer obskuren Kleinpartei zu sagen: "Lieber keine Radverkehrsanlagen als schlechte Radverkehrsanlagen". "Schlecht" ist hier gleichzusetzen mit "aufgrund der Auswirkungen auf das reale Verkehrsgeschehen schlicht gefährlich". Besonders fällt auch beispielsweise auf, wie die Fahrräder laut Aufmerksamkeitsstreifen über die Straßenbahnschienen geführt werden sollen. Bei dem Winkel sind Stürze in den Schienen vorprogrammiert.

Die Dörpfeldstraße ist ein Präzedenzbeispiel für den Fall KEINE RVA oder etwas, das dafür gehalten werden könnte (und soll), maximal Tempo 20 und Überholverbot - und das auch nur unter der Voraussetzung, dass das Amt hier partout keine Einbahnstraße draus machen oder den MIV komplett rausschmeißen will.

Letzteres wäre die beste Option - und zur Erinnerung an die Planenden auch die einzige, mit der Sie in der Universität den Kurs "Entwurf von Anlagen des Straßenverkehrs innerhalb bebauter Gebiete" überhaupt bestehen würden. Sicherheitskritische Planungsfehler sind in diesem Umfang nicht tolerabel. Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein großräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur STEP IV. Wie das Amt bereits sehr richtig festgestellt hat, sind die Handlungsoptionen in diesem Straßenraum sehr begrenzt, soweit keine Kritik. Im Rahmen der Abwägung sind aber auch größere Umleitungen möglich und ich wage ehrlich gesagt stark zu bezweifeln, dass das planungsrechtlich erforderliche Abwägungsermessen hier korrekt ausgeführt wurde. Wenn ein solches Mobilitätskonzept aus etwaigen Gründen nicht gewünscht wird, bitte ich im Mindesten darum, für diese Planung eine:n Sicherheitsauditor:in einzubeziehen.

Bitte fassen Sie dies nicht als persönliche Kritik auf, es geht hier ausschließlich um das Ergebnis. Der Entwurf enthält auch viele gute Lösungen. Nichtsdestotrotz sind viele Ideen leider nicht nur von sich aus unsicher sondern aktiv contraproduktiv.

Das ist schade, denn die Neuplanung zwischen den Fassaden statt den Bordsteinkanten begrüße ich sehr.

Frage ID 22157

Einbahnstraßenlösungen sind insofern problematisch, als diese die Fahrgeschwindigkeit von KFZ (und damit Unfallgefahr und Unfallfolgen) tendenziell erhöhen. T20 und T10 können hier ergänzend herangezogen werden, bekämpfen aber dann eher Symptome.

Hier braucht es tatsächlich, auch zur Vermeidung von Schleichverkehren, eine das gesamte Quartier einbeziehende Mobilitätsplanung.

Zitat von Morsphase12 von der Eingangsseite:

"Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein großräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur STEP IV. "

Frage ID 22380

Sicheres Fahrradfahren in der Dörfeldstraße wäre ein Traum. Mit einem Streifen auf der Fahrbahn scheint mir das überhaupt nicht realistisch. Insgesamt ist Adlershof für Fahrradfahrer ein schwieriges Pflaster im wörtlichen Sinne. Die Pflasterwege sind kaum passierbar.

Wünschenswert wäre ein Gesamtkonzept "Fahrrad fahren in Adlershof" auch im Sinne einer Anbindung an

den S-Bahnhof Adlershof bspw. vom Wohngebiet Wendenheide, wo der Fußweg ca. 20-25 Minuten zum S-Bahnhof dauert.

Frage ID 22470

Wird die Variante E, mit den Entwurfszeichnungen und diesen Ergebnissen der Bürgerbefragung, Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der BVG/Tram?

s.a.: <https://www.meinetram.de/de/Veranstaltung-Zweigleisiger-Ausbau-Doerpfeldstrasse>

und: <https://www.meinetram.de/de/FAQ-Veranstaltung-Doerpfeldstrasse>

...besonders hier der Punkt: Bauzeit/Bauorganisation

2. Wird das Bezirksamt von Treptow-Köpenick die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens für den Bereich der Dörpfeldstrasse beschließen?

3. Wird durch das Bezirksamt Berlin Treptow -Köpenick und/oder dem Leitungsträgerbetrieb der Tram, BVG, eine 2-gleisige Tunnelbauplanung für die Straßenbahn als alternative Planungsvariante T untersucht werden?

Anmerkung: Als Tiefbauingenieur und Stadtplaner sind mir solche Bauausführungen in Deutschland bekannt. Diese Lösung hat anderen Orts die Planungsprobleme gelöst. Nach Fertigstellung ist dort eine wohltuende Lebensqualität vorhanden und die Bürger erleben und genießen ihren Kiez ganz neu! Diese Bauliche Lösung ist technisch machbar und die finanziellen Mittel sind dafür in Deutschland vorhanden. Die Realisierung braucht allerdings den Politischen Willen der Verantwortlichen, so für das Gemeinwohl sorgen zu wollen.

Ich verfüge über qualifizierte Ausführungspläne, die sich auf der Grundlage der Bestandspläne(1:5000), leicht zuordnen lassen.

Bei Interesse kontaktieren sie mich gerne: seedorn_alwin@online.de

Für den Erstkontakt senden Sie mir bitte eine Handytelefonnummer.

Frage ID 22503

M01. Die veröffentlichten Unterlagen sind nicht eindeutig identifizierbar, grundlegende Anforderungen an technische Dokumente sind nicht eingehalten. Der Erläuterungsbericht hat z.B. keinen Ausgabestand und keinen Verfasser. Dadurch ist fast nicht zu bemerken, dass mindestens dieses Dokument im laufenden Verfahren im Internet ausgetauscht wurde. Das ist kein seriöses Verhalten der verantwortlichen Stelle. Dazu erwarte ich eine Stellungnahme.

M02. Für die Öffentlichkeit ist unklar, wer hier was, weshalb, womit, wann und wie plant und baut. Der Erläuterungsbericht führt keine Verantwortlichkeiten o.ä., wie z.B. Bauherr oder Bauasträger auf. Diese Angaben sind gemäß ABau, Abschnitt Verfahrensbeteiligte und Aufgaben m.E. erforderlich. Welche Bauvorschriften liegen der Planung bzw. dem Bauvorhaben zugrunde? Ein offizielles Dokument sollte zu diesen Themen bei öffentlichen Baumaßnahmen ausreichende Aussagen machen.

M03. Da der Umbau umfangreiche Auswirkungen auf das direkte Umfeld hat, müssen im Erläuterungsbericht auch bereits Aussagen zum Bauablauf gemacht werden.

M04. Welche Bedeutung hat der Eintrag "Phase 2" im Blattkopf der Lagepläne? Ist damit die Leistungsphase 2 gemäß Anlage 13 der HOAI bezüglich der Leistungen im Leistungsbild Verkehrsanlagen gemeint? Wenn das so ist, wo sind die Ergebnisse der LPH1?

M05. Zur Bürger-Informationsveranstaltung zur BVG-Planung am 16.06.2020 wurde geschrieben: "Der in der Präsentation vorgestellten Planung liegt das Straßenbahnbetriebskonzept 2030 zugrunde." Welche Aussagen macht das Straßenbahnbetriebskonzept 2030, die für die Umgestaltung der Dörpfeldstraße von

Bedeutung sind?

M06. Der Ergebnisbericht zum Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörpfeldstraße des Bezirksamts Treptow-Köpenick von Berlin, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt (Berichtlegung 05.12.2016) schreibt u.a.: "Die Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick hat vor diesem Hintergrund mit Beschluss aus dem Jahr 2014 dem BA den Auftrag erteilt, für eine ganzheitliche Verbesserung der Situation des Radverkehrs in der Dörpfeldstraße zu sorgen." und weiter "Die Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs wurde von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick im Juli 2014 als Arbeitsauftrag für das Bezirksamt (BA) beschlossen und ist dementsprechend eine explizite Zielstellung für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK)." In den Planungsunterlagen ist nicht zu erkennen, dass diese Vorgaben umgesetzt werden. Warum folgt die Planung nicht den Beschlüssen der BVV?

M07. Der Ergebnisbericht zum Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörpfeldstraße des Bezirksamts Treptow-Köpenick von Berlin, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt (Berichtlegung 05.12.2016) formuliert weiterhin: "Viertens begrüßt das Plenum mit einer Zustimmung von 92 % den vom Gutachterteam vorgeschlagenen Standard zur Neuordnung und Neugestaltung der Einmündungsbereiche von Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße, welcher dort Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen der Fahrbahn, dadurch eine niveaugleiche Gehlinie, ggf. Baumpflanzungen sowie die Einrichtungen von Stellplätzen für Lieferverkehr, Kurzzeitparker und Fahrräder vorsieht. Warum macht die Vorplanung zu diesen Themen keine Aussagen?

M08. Aus der Vielzahl der Unklarheiten der aktuellen Planung stellt sich die Frage: wie lautet die Aufgabenstellung der Planung?

M09. Im Erläuterungsbericht sind Begriffe nicht eindeutig verwendet oder erläutert: Straßenbahn = TRAM, MIV = motorisierter Individualverkehr?. Begriffe/Abkürzungen sind gleichbedeutend zu verwenden.

Frage ID 22504

M10. Die "Dokumentation Werkstattgespräch Dörpfeldstraße „Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung“ am 22.05.2019" kommt zu dem Ergebnis: "Vorzugsvarianten:

- Im 1. und 3. Abschnitt besteht die Tendenz zur Umsetzung von Umbauvariante A oder Umbauvariante B2.
- Im 2. Abschnitt (enger, zentraler Geschäftsstraßenbereich) besteht der Wunsch eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung umzusetzen, die sich an der Umbauvariante C orientiert (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende)
- Die Umbauvariante C wird durch SenUVK äußerst kritisch gesehen, solange die Straße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist."

Eine Erläuterung und Begründung zur Entscheidung gegen diese Ergebnisse des Werkstattgesprächs vom 22.05.2019 fehlt.

M11. Zitat des Erläuterungsberichtes: "All dies ist nur mit der Variante E möglich." Diese Aussage ist falsch, andere Varianten sind besser geeignet. Wie kommt der Verfasser zu dieser Behauptung?

M12. Warum ist speziell die Dreiteilung der Dörpfeldstraße gemäß Werkstattgespräch vom 22.05.2019 nicht beachtet worden?

M13. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen." Diese Ertüchtigung ist Voraussetzung für den Baubeginn bzw. den Erfolg des Umbaus. Die Beziehung der beiden Baumaßnahmen (auch die zeitliche) muss in der Planung geklärt und erläutert werden.

M14. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...werden

Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Diese Aussage ist falsch. Es gibt derzeit technische Lösungen für eine Befahrbarkeit in Längsrichtung, die sich in der Erprobung befinden. Richtig ist, dass die Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahren IVFK Adlershof-Dörpfeldstraße nicht umgesetzt werden. Im Ergebnisbericht vom 05.12.2016 ist formuliert: "Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren." Warum sind keine forcierten Aktivitäten zu erkennen? Welche (nicht erkennbaren) forcierten Aktivitäten wurden unternommen?

M15. Der Begriff "Aufmerksamkeitsstreifen" wird falsch verwendet: Aufmerksamkeitsstreifen gehören zum taktilen Leitsystem für Sehbehinderte bzw. im Radverkehr liegen sie quer zur Fahrtrichtung. In jedem Fall sind es Systeme, die Aufmerksamkeit durch Vibration erzeugen. Das ist hier nicht geplant: es muss ein passender Begriff gewählt werden.

M16. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden." Diese durchgängige Markierung ist in den Lageplänen nicht enthalten. Warum weicht der Lageplan vom Bericht ab?

M17. Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn er verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss? (oder anders: Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn keine rechtliche Grundlage besteht?)

Frage ID 22505

M18. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Gleichmäßige Haltestellenabstände [...] werden mit dem Umbau der Dörpfeldstraße realisiert."

Bei einer angenommenen Schrittgeschwindigkeit von 3,6 km/h liegen die Haltestellen gemäß Vorplanung in folgenden Abständen:

--Bahnhof bis Markt: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 480s (für 480m) = 570s --> 9,5 min. --Markt bis Wassermannstraße: 315s (für 315m) --> 3 1/4 min.

--Wassermannstraße bis O.-Geschke-Straße 570s (für 570m) --> 9,5 min.

Der Vorschlag aus der Bevölkerung kommt dagegen zur folgender Aufteilung: --

Bahnhof bis Florian-Geyer-Straße: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 300s (für 300m) = 390s --> 6,5 min.

--Florian-Geyer-Straße bis "Edeka": 270s (für 270m) --> 4,5 min.

--"Edeka" bis Zinsgut- ...Waldstraße: 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min --

Zinsgut- ...Waldstraße bis O.-Geschke-Straße 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min.

Fazit: Die vorgeschlagene Aufteilung aus der Bevölkerung ist viel gleichmäßiger.

Wie kommt der Erläuterungsbericht bei diesen Verhältnissen und einem Abstand Bahnhof-Markt von fast 10min. zu dem Ergebnis von gleichmäßigen Haltestellenabständen?

M19. Die Klärung und Fertigstellung der Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze in den Seitenstraßen beidseits der Dörpfeldstraße ist Voraussetzung für den Baubeginn in der Dörpfeldstraße, damit die Belieferung der Geschäfte während der Bauzeit sichergestellt ist. Dieses Thema wird im Bericht nur mit "werden derzeit geprüft" erwähnt und liegt nach aktuellen Stand außerhalb der Baugrenzen. Der Bericht muss die Beziehung der beiden Bauvorhaben klären bzw. erläutern. Auf beiden Seiten der Dörpfeldstraße sind

ausreichend Lieferzonen vorzusehen (z.B. auch durch Umbau der Hackenbergstraße).

M20. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...bzw. nach den abgestimmten Gestaltungskriterien aus den bisherigen Verfahrensschritten im Rahmen der Fördermaßnahme." und "Für die konkrete Materialwahl werden zur Erhöhung der Attraktivität die Ergebnisse der bisherigen Abstimmungen für die Fördermaßnahme herangezogen." Eine Auflistung dieser bisherigen Abstimmungen muss in der Vorplanung enthalten sein, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Abstimmungen aus dem o.g. Werkstattgespräch gezielt nicht eingehalten werden.

M21. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...eine klare sichtbare Trennung des Gehweges, der Radverkehrsanlage, des MIV und der ÖPNV-Gleisstrasse." Es gibt keine klare sichtbare Trennung zwischen MIV und Gleisstrasse. Diese Erläuterung ist irreführend und zu korrigieren.

M22. Die Straße "Süßer Grund" ist derzeit eine verkehrsberuhigte Zone mit Zufahrt über einen abgesenkten Bordstein an der Dörpfeldstraße. Im zugehörigen Lageplan ist eine Einmündung dargestellt. Der Grund für diesen Umbau und der Umbau selber sind nicht erläutert.

M23. Für eine Beteiligung der Öffentlichkeit fehlen Zeichenerklärungen auf den Lageplänen. Ohne ausreichende Erklärungen sind die Pläne für die allgemeine Öffentlichkeit nicht bzw. schwer lesbar.

M24. Die Baugrenze am Adlergestell ist falsch gewählt. Am Adlergestell muss die Gleislage bereits auf der Kreuzung angepasst werden, um den Konflikt zwischen TRAM und entgegenkommenden Links-ab-biegern aus der Dörpfeldstraße zu vermeiden.

M25. Eine gleichmäßige Aufteilung der Fußwege ist nicht vorgesehen. Speziell in der Engstelle besteht ein Missverhältnis. Warum wurde dieses generelle Grundanliegen zur Verbesserung der Geschäftsstraße nicht beachtet?

Frage ID 22524

Fragen zum Umbau Dörpfeldstraße:

1. Warum wurden die Hauseigentümer über das Bauvorhaben in der Dörpfeldstraße nicht schriftlich benachrichtigt?
2. Als Hauseigentümer sind Instandhaltungen an der Fassade und am Dach unabdingbar.
 - a. Wie kann ein Gerüst zwecks Fassadenarbeiten in die Planung integriert werden?
 - b. Wie stellen sie sicher, dass der Lieferverkehr sicher abläuft, gerade auch im Zeitraum von 6-12Uhr?
 - c. Werden die Abladezonen mit Poller versehen, sodass rechtswidriges Parken verhindert wird?
3. Der Ausbau des Schienennetzes auf ein zweites Gleisbett sorgt für eine signifikante Erhöhung des Straßenbahndurchgangsverkehrs. Darüber hinaus sollen die Schienen dichter an den Häusern verlaufen. Laut Angaben der BVG sollen 30-40 Straßenbahnen gegen ca. 4 Uhr morgens vom Depot (WISTA Gelände) zu ihren Bestimmungsorten fahren, wobei die Dörpfeldstraße durchquert wird.
 - a. Wie stellen Sie sicher, dass das Immissionsschutzgesetz von Berlin (Lärmbelästigung) eingehalten wird?
 - b. Wie stellen Sie sicher, dass die Straßenbahnfahrer sich an das gültige Tempolimit halten?
 - c. Wer beauftragt einen Bausachverständigen, der die Häuser im Vorfeld beurteilt und wer trägt die Kosten?
 - d. Wie werden die Stromnetze befestigt? Sind weitere Knotenpunkte zur Befestigung des Stromnetzes an den Häusern geplant?
 - e. Wie wird mit möglichen Schäden an der Bausubstanz der Häuser umgegangen?

Frage ID 22553

Welche Art von Genehmigungsverfahren ist für den Umbau der Dörpfeldstraße vorgesehen? In welchem verfahrensrechtlichen Verhältnis steht dieses Genehmigungsverfahren zu dem angekündigten Planfeststellungsverfahren der BVG zum zweigleisigen Ausbau der Tram? Bitte nennen Sie die konkreten Paragraphen, die hier zur Anwendung kommen.

Frage ID 22568

Vorbemerkung: Soweit sich Antworten auf nachfolgende Fragen aus rechtlichen Regelwerken ergeben, bitten wir darum, dass das Bezirksamt die maßgeblichen Regelungen (z.B. Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, sonstige Bestimmungen) unter Angabe der maßgeblichen Stelle (z.B. Paragraph, Absatz, Satz) genannt und zitiert werden.

(1) Was spricht gegen die Ergebnisse des Werkstattgesprächs?

Bitte legen Sie detailliert dar, welche zwingenden planerischen oder rechtlichen Gründe gegen

- a) eine abschnittsweise Beplanung,
- b) die tendenziell im Werkstattgespräch favorisierten Varianten A/B2/C sowie
- c) eine maximale Breite von 6,50 Metern gemessen zwischen den Bordsteinkanten sprechen?

Frage ID 22573

(6) Weiterer Ablauf des Verfahrens: Wie ist der weitere Ablauf des Verfahrens und der Zeithorizont? Welche Bauabschnitte sind geplant? Bitte stellen Sie den Projektzeitplan inkl. Meilensteine und Arbeitspakete öffentlich zur Verfügung.

Frage ID 22584

(17) Süßer Grund: Im Plan ist der Süße Grund als eine „normale“ Straße eingezeichnet. Es handelt sich aber aktuell um einen abgesenkten Bordstein. Ist hier eine Änderung beabsichtigt? Wenn ja, warum?

Frage ID 22591

Ich schließe mich im Ergebnis den Ausführungen (also der Kritik und den Alternativvorschlägen) des Kiezbeirates Adlershof an. Hier wird eine Entscheidung für eine sichere und ökologische Verkehrsführung für die nächsten Jahrzehnte getroffen und daher fordere ich die politischen Verantwortlichen außerdem zu mehr Mut auf: Dazu gehört eine starke Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs auf der Dörpfeldstraße (sprich Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr, Ausnahmen nur für den ÖPNV). Das wäre im Hinblick auf Sicherheit und Ökologie der notwendige Schritt und würde für viele in diesem Forum lesbaren Befürchtungen der Bürger eine echte Lösung darstellen.

Frage ID 22597

In der Einleitung des Textes kann man lesen, dass der Vorschlag Variante E ein Kompromiss darstellt - ergo keine gute Lösung ist, die breite Zufriedenheit herstellt.

Frage an die Verantwortlichen:

Wieso wurde keine Planung verfolgt, in der nicht alle vier Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden? Man könnte doch die Radfahrer über die Radickestr. leiten. Oder noch viel besser: man könnte die DÖ als Fußgängerzone mit Straßenbahnverkehr gestalten! Das würde den Durchgangsverkehr automatisch auf das Maximum reduzieren!

Frage ID 22608

Wie soll dann der Rückstau in die Rudower chaussee und das Adlergestell gehandhabt werden?

Wenn die Dörpfeldstrasse wie geplant umgesetzt wird, werden hier Dauerstaustellen entstehen und die Anwohner vom Adlergestell und deren Nebenstraßen werden mit Erhöhtem Verkehrsaufkommen leben müssen.

Außerdem sehe ich im ganzen Projekt keinen Mehrwert. Es wird Verkehrsstau geben und der Einzelhandel wird sich noch mehr reduzieren und die nächsten „Ramschläden“ werden eröffnet.

Wie ist eigentlich die Umfahrung während der Bauzeit geplant?

Hier werden Gelder verschwendet und am Ende wird man aus der Straße keinen geliebten Kiez sondern eine leere Ödnis erstehen lassen.

Frage ID 00001

per E-Mail: Betrifft: Vorplanung für den Umbau der Dörpfeldstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir leben und arbeiten seit 15 Jahren an der Dörpfeldstraße 13.

Seit dem 01.01.2006 führen wir die Fleischerei, die seit über 100 Jahren an der Dörpfeldstraße besteht.

Wie kann man sich darauf verlassen ,dass der Lieferverkehr von 6.00Uhr -12.00Uhr reibungslos und zügig ablaufen kann.

Wie sollen wir uns verhalten ,wenn die Lieferzonen von Anwohner Autos zugeparkt sind. (morgens um 6.00Uhr)

Die Anlieferungen müssen schnell und korrekt ablaufen , das heißt ,wir müssen die Kerntemperatur des Fleisches einhalten.

Wie kann sichergestellt werden ,dass die Einfahrt unseres Hauses Nr. 13 während der Bauzeit frei bleibt und wir Diese mit dem Auto und Transporter T4 befahrbar ist und bleibt (Ist auch der Eingang der Mieter).

In welchen Zeiträumen und Bauabschnitte soll gebaut werden.

Wann ist Baubeginn?

Wann werden wir darüber informiert (konkret).

Wir wurden darüber informiert, dass 40 Straßenbahnen , von 3.00Uhr-4.00Uhr morgens, vom neu gebautem Straßenbahnhofsdepot zu Ihren Bestimmungsorten durch die Dörpfeldstraße fahren werden

Wie wird der Bundesimmissionsschutzgesetz Rechnung getragen .

Wie schnell werden die Straßenbahnen durch die Dörpfeldstraße fahren .

Zur Zeit werden die Straßenbahnen von Ihren Fahrern SEHR SCHNELL des nachts durch die Straße gefahren.

Welche Lautstärke werden 2 Straßenbahnen am Tage haben.

Mit freundlichen Grüßen verbleibt

Fleischerei Backs | Martina Ritthaler

6. Bauliche Ausgestaltung**6.1. Breite von Fahrbahn, Geh- und Radwegen**

ID 21179, 22359, 22457, 22556, 22568, 22570, 22571, 22579, 22612

Frage ID 21179

Ich habe den Prozess der Entscheidungsfindung als Sprecher des Kiezbeirates Adlershof von Beginn an begleitet. Die hier als Kompromiss präsentierte Lösung wurde von den ortskundigen - und im Laufe des Prozesses am Ende auch fachkundigen - aktiven Bürgern als die schlechtest mögliche Variante bewertet.

Die oben dargestellte Planung lässt sich auf 5 Worte reduzieren: Status quo mit grüner Farbe. Die Probleme der Dörpfeldstraße werden dadurch nicht gelöst, zugegebenermaßen aber auch nicht verschlimmert. Immerhin.

Hier die Argumente gegen die oben stehende Variante:

1) Radfahrer unterschiedlicher Geschwindigkeiten müssen sich den Aufmerksamkeitsstreifen teilen und beim Überholen wieder gefährlich nah an die Schiene fahren

2) Die Gehwege werden effektiv schmaler

2a) Die Bordsteinkante bleibt dort wo sie jetzt ist

2b) Damit der Radschutzstreifen nicht zugeparkt wird, müssen auf dem Gehweg durchgängig

Parkhindernisse installiert werden. Diese nehmen effektiv ein Viertel des Gehweges ein (geht also nicht bzw. zu Lasten der Geschäfte und Fußgänger)

2c) Überall dort, wo keine Parkhindernisse aufgestellt werden (können), erreichen wir den Status Quo: Autos werden halb auf dem Radschutzstreifen, halb auf dem Gehweg parken (ich muss ja nur mal kurz...)

2d) Die Radfahrer weichen deswegen auf den schmalen Gehweg aus oder müssen die Gefahr auf sich nehmen, die Schienen zu kreuzen

3) Im Bereich der Tram-Haltestellen wird der Radschutzstreifen sowieso auf den Gehweg geführt

3a) Der Radfahrer wechselt dabei seinen Fahrbereich von Straße zu Gehweg und kurz danach wieder zurück zur Straße

3b) Diese Unruhe im Straßenverlauf sieht nicht schön aus und erhöht vermutlich auch das Unfallrisiko

Dagegen gibt es eine Fülle von Vorteilen für die von den Bürgern gewünschten Lösung mit einer Fahrbahnbreite von max. 6,50m und einem oben geführten, nicht benutzungspflichtigen schmalen Radweg:

1) Die Radler*innen fahren dort, wo sie sich sicher fühlen

1a) schnelle und sichere Radler*innen werden zwischen den Schienen fahren und mit dem Verkehr mitfließen, damit sie schnell voran kommen

1b) Radler*innen, die durch Schiene oder Auto verunsichert sind, fahren sowieso langsamer und vorsichtig und können nun legal auf dem schmalen Radweg bei den Fußgängern fahren

2) Mehr Gestaltungsspielraum, flexible Nutzung des Bürgersteigs ist möglich

2a) Mit 2,5m Fußweg kann man wenig gestalten. Tische vom Café, Auslagen vom Gemüsehandel, Begrünung oder Sitzmöbel nehmen jeweils schon mindestens ein Viertel vom Platz ein

2b) Mit 4m Fußweg ist dieser Anteil blockierter Flächen deutlich geringer. Der zusätzliche Freiraum kann von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen flexibel genutzt werden. Man macht sich Platz, man bremst ab, man rückt zur Seite: alltägliches, flexibles Miteinander halt

3) Gehwege haben durch die Breite endlich Flanierqualität

4) Mehr Platz für Sitzmöbel und Begrünung

5) Illegales Parken wird passiv, d.h. ohne Kontrollen verringert

5a) Halbes Draufstehen geht nicht mehr, da sonst die Tram blockiert wird. Vollständiges Parken auf dem

Gehweg wird auch von Autofahrern als deutlich dreister empfunden und daher seltener gemacht

5b) Auch an engeren Stellen gibt es durch den breiteren Gehweg genug Platz um Parkhindernisse (Sitzmöbel, Fahrradständer, etc.) aufzustellen

5c) Es gibt mehr breitere Stellen, an denen reguläre Parklaschen/Lieferzonen im Gehweg integriert werden können

Ich bin fassungslos, dass die "Grüne Farbe"-Variante so zur Diskussion steht. Die Argumente oben sprechen für sich. Es braucht nicht viel zu erkennen, dass >50% Straßenfläche keine Lösung sein kann. Gebt den nicht-motorisierten Bürgern und Kunden den maximal möglichen Gestaltungsraum. Der Bord muss bei 6,50m Straßenbreite beginnen. Die Gestaltung des Gehweges und der Einkaufsstraße wird nur dann gelingen.

Meine Fragen:

Wie entkräften sie die oben stehenden Argumente?

- Welche Person ist für die Veröffentlichung verantwortlich?

Timo Kabsch

Sprecher des Kiezbeirats von 2016-2020

Frage ID 22359

Als Kompromiss in der beengten Situation sollte die Fahrbahn in nördliche Richtung auf 9,00 m verbreitert werden (auf dem nördlichen Gehweg befinden sich die wenigsten baulichen Engstellen) und die Gleisachse entsprechend angepasst werden. So können die Fahrradstreifen zumindest auf (zwar immer noch sehr schmale) 1,25 m verbreitert werden, was auf Grund der Tatsache, dass unmittelbar daneben Schienenverkehr stattfindet, welcher bekanntlich nicht ausweichen kann, dringend geboten ist. Die Reduzierung der Gehwegbreiten um je 25 cm erscheinen in Abwägung dessen noch als akzeptabel. Mehr sollte es in Anbetracht des in einer Geschäftsstraße zu erwartenden Fußverkehrs jedoch nicht werden. Maximal Tempo 30 sollte auf jeden Fall angeordnet werden, schon um die Attraktivität als Durchgangsstraße in Grenzen zu halten. Das Tempolimit betreffe dann auch die Straßenbahn, was der Sicherheit des parallel laufenden Radverkehrs zugute käme.

Der Einwand von FelixxBln, dass bei einem 10-Minuten-Takt der Straßenbahn der zweigleisige Ausbau nicht erforderlich wäre, berücksichtigt nicht, dass auf dem Gelände des ehemaligen Adlershofer Kohlenbahnhofs ein Straßenbahnbetriebshof errichtet werden soll, der auch Funktionen der Betriebshöfe Köpenick und Schöneweide mit übernehmen wird. Demzufolge werden mehrfach täglich Ein- und Aussetzfahrten auch über die Dörpfeldstraße erfolgen, welche bei einer Eingleisigkeit einen geordneten Betriebsablauf nicht mehr gewährleisten können.

Es sollten sich aber auch alle Kritiker darüber im Klaren sein, dass wir es bei der Dörpfeldstraße mit sehr beengten Platzverhältnissen zu tun haben, was Kompromisse für alle Nutzungsarten erfordert. Idealmaße bekäme man nur hin, wenn auf einer Straßenseite massive Gebäudeabbrisse erfolgen würden, was aber im Interesse des Charakters dieser Straße hoffentlich niemand will!!!

Als ZUSÄTZLICHE Alternative für den Radverkehr könnte aber durchaus geprüft werden, ob sich eine nahe gelegene Parallelstraße als Fahrradstraße eignet. Generell zu prüfen (nicht nur für die Dörpfeldstraße) wäre, wie man das linksseitige Vorbeifahren an Straßenbahnen durch Kfz. an Kap-Haltestellen verhindert bzw. verbietet.

Frage ID 22457

Sehr geehrte Planer und Verwalter,

seit 2012 bin ich in der damals gegründeten Bürgerinitiative BIMA (Bürgerinitiative mein Adlershof) engagiert und wir haben uns mit Fachleuten der Uni und Stadtplanern die Köpfe heiß geredet und seit es den Kiezbeirat mit gewählten Vertretern des Kiezes gibt, bin ich dabei.

Unser Ziel bestand von Anfang an darin, die Dörpfeldstraße und Umgebung lebenswerter und für die Gewerbetreibenden erfolgreicher zu gestalten.

Die entscheidende Basis war, die gesetzeswidrige Parkerei in der DÖ zu unterbinden. Dabei kam für uns eine Fußgängerzone nicht in Betracht, da dadurch viele Kunden für die Läden weggeblieben wären. Die einzige Lösung aus unserer Sicht, das Halt- und Parkchaos (gefährdet Radfahrer und Fußgänger) zu unterbinden war, die Tram zweigleisig durchzuführen. Diese Forderung stammt also ursprünglich aus unseren Beratungen. Die BVG hat, nachdem der neue Betriebshof auf dem ehem. Kohlenplatz gebaut werden soll, die Idee gerne aufgegriffen.

Die Zweigleisigkeit kann auch viele Vorteile für die DÖ bringen. Wenn man die Fahrbahn auf das Mindestmaß von 6,50 m zusammenschnürt, gewinnt man auf beiden Seiten Platz für breitere Gehwege und Radwege (auf Gehwegniveau).

Für die Lieferfahrzeuge und Einkaufenden sind Kurzparkplätze in den Seitenstraßen vorgesehen. In vielen öffentlichen Beratungen und Workshops sind die Ideen von vielen engagierten Bürgern in einzelnen Varianten zusammengebündelt worden.

Die hier propagierte Variante "E" als allein seligmachend war nicht dabei. Sie ist eine Erfindung von denen die gar nichts anders machen wollen, außer grün anstreichen.

Ich empfinde das als eine Missachtung des Bürgerwillens und fordere die Verantwortlichen auf die Variante "E" schnellstens in den Papierkorb zu befördern. Auch möchte ich und viele andere Beteiligte wissen, wer dafür verantwortlich zeichnet! Wir fordern, dass der- oder diejenige öffentlich dazu Stellung bezieht wie es denn steht mit der "Bürgerbeteiligung" und ob das neue Mobilitätsgesetz schon angekommen ist.

Ich hoffe auf Korrektur der derzeitigen Art und Weise mit den Bürgern und dem gewählten Kiezbeirat umzugehen. Es geht um das Wohl der Adlershofer um nichts anderes.

Frage ID 22556

Die Dörpfeldstraße stellt für viele Adlershofer einen Teil des Schulweges dar. Inwiefern wurde dies in der Planungsvariante berücksichtigt?

Frage ID 22568

Vorbemerkung: Soweit sich Antworten auf nachfolgende Fragen aus rechtlichen Regelwerken ergeben, bitten wir darum, dass das Bezirksamt die maßgeblichen Regelungen (z.B. Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, sonstige Bestimmungen) unter Angabe der maßgeblichen Stelle (z.B. Paragraph, Absatz, Satz) genannt und zitiert werden.

(1) Was spricht gegen die Ergebnisse des Werkstattgesprächs?

Bitte legen Sie detailliert dar, welche zwingenden planerischen oder rechtlichen Gründe gegen

- a) eine abschnittsweise Beplanung,
- b) die tendenziell im Werkstattgespräch favorisierten Varianten A/B2/C sowie
- c) eine maximale Breite von 6,50 Metern gemessen zwischen den Bordsteinkanten sprechen?

Frage ID 22570

(3) Gehwegbreite wird verschlechtert: Im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) ist das Ziel verankert, durch den Umbau der Dörpfeldstraße (DÖ) eine lebendige Einkaufsstraße umzugestalten. Dementsprechend ist es für den Kiezbeirat elementar, dass die Gehwegbreiten sich gegenüber der jetzigen Breite keinesfalls verschlechtern dürfen, da ca. 80 % der Kundinnen und Kunden den Einzelhandel in der DÖ zu Fuß oder per Fahrrad ansteuern. Erforderlich ist möglichst eine Verbesserung der Gehwegbreite - besonders an den sehr engen Stellen der DÖ. Im Erörterungsbericht zur Variante E wird behauptet, dass die DÖ speziell für den Fußverkehr gefördert und aufgewertet werden soll.

Der Planung (angegebene Bemaßung) ist jedoch zu entnehmen, dass die Gehwegbreiten weitestgehend dem Status quo entsprechen.

a. Bitte erläutern Sie vor diesem Hintergrund, wie die Variante E zur Förderung des Fußverkehrs und zur Aufwertung der DÖ für die Fußgängerinnen und Fußgänger führen soll.

b. Bitte erläutern Sie insbesondere, warum an einzelnen Stellen der Gehweg nach dem Umbau schmaler werden soll und stellen Sie übersichtlich dar:

i. Wieviel gewinnt der Fußverkehr auf die Gesamtlänge? Bitte erläutern Sie nachvollziehbar, wie sich die Durchschnittsbreite auf die Gesamtplanungslänge der Dörpfeldstraße vor und nach der Umbaumaßnahme verändert.

ii. Nach welchen Kriterien wurden die Stellen gewählt, an denen die Maße in den Plänen eingezeichnet sind?

Ungeachtet dessen ist den veröffentlichten Lageplänen zu entnehmen, dass die bisherige Breite des Gehweges von Gebäude bis Bord(steinkante) gemessen wird (rote Ziffern in Klammern), in welchem u.a. Schilder stehen.

Laut Variante E wird diese Gesamtfläche aufgeteilt in Gehweg (schwarze Ziffern in Klammer) und Sicherheitsstreifen (orange Fläche). Der Gehweg ist der Bereich, in welchem Fußgehende sich ungehindert und sicher bewegen können. Der Sicherheitsstreifen kann daher nicht als verfügbare Gehwegfläche den Fußgehenden zugerechnet werden. Von daher wird die für Fußgehende zweckmäßig zur Verfügung stehende Fläche (in den Lageplänen als Gehweg bezeichnete Fläche), abgesehen von einer Stelle, durchgehend reduziert.

Somit werden hier Maße gegenüber gestellt, die nicht vergleichbar sind. Um dies aufzuklären, wäre es hilfreich, wenn die Strecke des bisherigen Gehweges mit seinen Endpunkten eingezeichnet wäre. Bitte erläutern Sie, wo sich in den Lageplänen der aktuelle Bord befindet.

Bitte nennen Sie die Rechtsgrundlage für die Bezeichnung „Sicherheitsstreifen“ und dessen verbindliche Einrichtung.

Ist in Ihrer Planung der Variante E der Sicherheitsstreifen dem Gehweg zuzurechnen?

Frage ID 22571

(4) Sicherheitsstreifen als Versorgungstreifen: Sie planen einen Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 0,85 Meter ein. Auf diesem sollen die Straßenlaternen und die Strommasten der Tram errichtet werden. a. Bitte erläutern Sie, warum die Licht- und Tramversorgung nicht weiterhin an den Häuserfassaden angebracht werden sollen. Teilweise seit mehreren Jahrzehnten ist dies Bestand in der Dörpfeldstraße (siehe Bestand Hausverankerungen Tramoberleitung) und auch in anderen Städten wird eine solche Anbringung genutzt, um enge Straßen von den Masten frei zu halten, bspw. In Halle:

https://www.hallelife.de/files/gallery_creator_albums/die-grosse-ulrichstrasse-in-

halle/Grosse_Ulrichstrasse_2018_-022.JPG

b. Warum ist es nicht möglich, den Sicherheitsstreifen auf 0,50 Meter zu reduzieren?

Frage ID 22579

(12) Ergänzende Unterlagen: Von der Kreuzung Adlergestell/Dörpfeldstraße bis zur Hausnummer 6 entspricht der Querschnitt nicht Ihrer Zeichnung. Wann werden dazu entsprechende Bemaßungen und Querschnitte geliefert?

a. Warum wird in diesem Bereich dem Fußverkehr zugunsten der Fahrbahn Platz genommen?

b. Welche Gründe sprechen dagegen, den Fußweg an die Verschwenkung der Straßenbahn parallel anzupassen?

Frage ID 22612

Ich kann mich den meisten Kommentaren nur anschließen.

So sieht keine nachhaltige Verkehrsplanung aus! Der momentane katastrophale Zustand der Straße wird zementiert und der Bürgerwillen ignoriert.

Sie schreiben in Ihrem Erläuterungsbericht zur Variante E, dass die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ein zentrales Thema ist. Gerade dieser Punkt wird hier nicht erfüllt.

Mir fehlt eine ausführliche Begründung, warum die Var. A nicht in Frage kommt! Ein Hochbordradweg bietet meiner Meinung nach mehr Sicherheit. Wie soll verhindert werden, dass Autos auf dem grünen Streifen parken, wenn es nicht überall Parkhindernisse geben soll? Auch sollten velosichere Gleisfüllprofile selbstverständlich sein.

In einer so engen Straße, die jetzt auch noch zweigleisig für die Straßenbahn ausgebaut wird, sollte der motorisierte Individualverkehr nur noch für Anwohner und Lieferverkehr erlaubt sein. Wie sonst wollen Sie den Durchgangsverkehr reduzieren?

Und warum wird nicht wenigstens eine Einbahnstraße für den MIV überdacht?

Ich dachte, die Zeiten der autogerechten Stadt sind nun endgültig vorbei!?

Auch sollten die Fußwege auf alle Fälle breiter als 2,50 m sein. Wie soll sonst die Aufenthaltsqualität der Einkaufsstraße verbessert werden?

In welcher Abwägung stellt die Variante E die Vorzugsvariante dar? Ich finde keine Abwägung im Erläuterungsbericht, sondern nur eine einseitige Betrachtung.

Tempo 30 und ein absolutes Halteverbot sollten nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden!

6.2. Straßenführung

ID 22325, 22505, 22506, 22572, 22578, 22579, 22582, 22595, 22600, 22604

Frage ID 22325

Die Straßenbahn sollte 2-Gleisig auf einen erhöhten Bahnkörper mit den sogenannten Berliner Gleis gebaut werden.

Jeweils neben den Richtungsgleis (mit baulicher Abtrennung/Erhöhung) eine breite Fläche für Fahrräder und den DIREKTEN Lieferverkehr. Natürlich muss der Radverkehr hinter den Haltestellen der BVG gelegt werden, da es sonst Konflikte mit Fahrgästen gibt. -Vorbild S-Karlshorst.

Ganz außen den vorgeschlagenen Boulevard für Fußgänger. Mit Bänken und Bäumen.

Frage ID 22505

M18. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Gleichmäßige Haltestellenabstände [...] werden mit dem Umbau der Dörpfeldstraße realisiert."

Bei einer angenommenen Schrittgeschwindigkeit von 3,6 km/h liegen die Haltestellen gemäß Vorplanung in folgenden Abständen:

--Bahnhof bis Markt: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 480s (für 480m) = 570s --> 9,5 min. --Markt bis Wassermannstraße: 315s (für 315m) --> 3 1/4 min.

--Wassermannstraße bis O.-Geschke-Straße 570s (für 570m) --> 9,5 min. Der

Vorschlag aus der Bevölkerung kommt dagegen zur folgender Aufteilung:

--Bahnhof bis Florian-Geyer-Straße: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 300s (für 300m) = 390s --> 6,5 min.

--Florian-Geyer-Straße bis "Edeka": 270s (für 270m) --> 4,5 min.

--"Edeka" bis Zinsgut- ...Waldstraße: 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min --

Zinsgut- ...Waldstraße bis O.-Geschke-Straße 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min.

Fazit: Die vorgeschlagene Aufteilung aus der Bevölkerung ist viel gleichmäßiger.

Wie kommt der Erläuterungsbericht bei diesen Verhältnissen und einem Abstand Bahnhof-Markt von fast 10min. zu dem Ergebnis von gleichmäßigen Haltestellenabständen?

M19. Die Klärung und Fertigstellung der Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze in den Seitenstraßen beidseits der Dörpfeldstraße ist Voraussetzung für den Baubeginn in der Dörpfeldstraße, damit die Belieferung der Geschäfte während der Bauzeit sichergestellt ist. Dieses Thema wird im Bericht nur mit "werden derzeit geprüft" erwähnt und liegt nach aktuellen Stand außerhalb der Baugrenzen. Der Bericht muss die Beziehung der beiden Bauvorhaben klären bzw. erläutern. Auf beiden Seiten der Dörpfeldstraße sind ausreichend Lieferzonen vorzusehen (z.B. auch durch Umbau der Hackenbergstraße).

M20. Zitat des Erläuterungsberichtes:"...bzw. nach den abgestimmten Gestaltungskriterien aus den bisherigen Verfahrensschritten im Rahmen der Fördermaßnahme." und "Für die konkrete Materialwahl werden zur Erhöhung der Attraktivität die Ergebnisse der bisherigen Abstimmungen für die Fördermaßnahme herangezogen." Eine Auflistung dieser bisherigen Abstimmungen muss in der Vorplanung enthalten sein, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Abstimmungen aus dem o.g. Werkstattgespräch gezielt nicht eingehalten werden.

M21. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...eine klare sichtbare Trennung des Gehweges, der Radverkehrsanlage, des MIV und der ÖPNV-Gleistrasse." Es gibt keine klare sichtbare Trennung zwischen MIV und Gleistrasse. Diese Erläuterung ist irreführend und zu korrigieren.

M22. Die Straße "Süßer Grund" ist derzeit eine verkehrsberuhigte Zone mit Zufahrt über einen abgesenkten Bordstein an der Dörpfeldstraße. Im zugehörigen Lageplan ist eine Einmündung dargestellt. Der Grund für diesen Umbau und der Umbau selber sind nicht erläutert.

M23. Für eine Beteiligung der Öffentlichkeit fehlen Zeichenerklärungen auf den Lageplänen. Ohne ausreichende Erklärungen sind die Pläne für die allgemeine Öffentlichkeit nicht bzw. schwer lesbar.

M24. Die Baugrenze am Adlergestell ist falsch gewählt. Am Adlergestell muss die Gleislage bereits auf der Kreuzung angepasst werden, um den Konflikt zwischen TRAM und entgegenkommenden Links-ab-biegern aus der Dörpfeldstraße zu vermeiden.

M25. Eine gleichmäßige Aufteilung der Fußwege ist nicht vorgesehen. Speziell in der Engstelle

besteht ein Missverhältnis. Warum wurde dieses generelle Grundanliegen zur Verbesserung der Geschäftsstraße nicht beachtet?

Frage ID 22506

M26. Aus der aktuellen Planung ist nicht erkennbar, welche Lichtsignalanlagen geplant sind oder erhalten werden. Zum Beispiel fehlen für die LSA auf Höhe Thomas- Müntzer-Straße die Haltelinien, allem Anschein nach ist nur ein Überweg geplant.

M27. Warum wird die zukünftig angestrebte Belieferung des Einzelhandels soweit möglich mit Lastenrädern als verkehrspolitisches Ziel in der Planung nicht berücksichtigt?

M28. Im übergeordneten Straßennetz sind in der Planung 2025 die Radickestraße und die Nipkowstraße gegenüber dem Bestand 2017 von Verbindungsfunktionsstufe IV zurückgestuft. Ist die Einstellung der Buslinie geplant? Welche Auswirkungen hat diese Rückstufung auf die Dörpfeldstraße? Dazu gibt es im Bericht keine Aussage.

M29. Warum wird die TRAM-Haltestelle Florian-Geyer-Straße mit der Begründung nicht einzuhaltender Maße für einen Wetterschutz abgelehnt, wenn gemäß Vorplanung in der Hst. Wassermannstraße ebenfalls kein Platz für einen Wetterschutz vorhanden ist?

Frage ID 22572

(5) Verbindlichkeit der Planung: Im Erläuterungsbericht teilen Sie mit, dass ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen ist.

- Bitte erläutern Sie, wie verbindlich diese Aussage ist.
- Ist geplant, die Ertüchtigung der Radickestraße als Radroute als Bestandteil der vorliegenden Planung verbindlich als Bestandteil der Gesamtplanung aufzunehmen??
- Erläutern Sie die Gründe, falls nicht geplant ist, die Ertüchtigung der Radickestraße im Rahmen der Umgestaltung der Dörpfeldstraße umzusetzen.
- Erläutern Sie die Gründe, falls die Ertüchtigung der Radickestraße nicht im Rahmen der Umgestaltung der Dörpfeldstraße erfolgen wird.

Frage ID 22578

(11) Herausnahme der DÖ aus dem StEP: Die Dörpfeldstraße ist im übergeordneten Straßennetz von Berlin sowohl im Bestand als auch in der Planung. Auch wegen der Führung der Straßenbahn ist sie als Ergänzungsstraße mit der Verbindungsfunktionsstufe IV eingestuft (s. Erläuterungsbericht, 1. Allgemein). Im Werkstattgespräch wurde mehrheitlich angeregt, die Herausnahme der Dörpfeldstraße aus dem StEP-Verkehrsnetz zu prüfen. Der Bezirk müsste hierzu einen entsprechenden Antrag bei SenUVK stellen.

- Wie ist der aktuelle Stand des Antrages?
- Welche Position vertritt der Bezirk?

Frage ID 22579

(12)

Ergänzende Unterlagen: Von der Kreuzung Adlergestell/Dörpfeldstraße bis zur Hausnummer 6 entspricht der Querschnitt nicht Ihrer Zeichnung. Wann werden dazu entsprechende Bemaßungen und Querschnitte geliefert?

- Warum wird in diesem Bereich dem Fußverkehr zugunsten der Fahrbahn Platz genommen?

b. Welche Gründe sprechen dagegen, den Fußweg an die Verschwenkung der Straßenbahn parallel anzupassen?

Frage ID 22582

(15) Haltestelle Marktplatz (parallele vs. versetzte Haltestellen): Die Prüfung seitens der BVG, ob parallele oder versetzte Haltestellen gebaut werden sollen, dauert an (siehe meinetram.de, Digitale Bürgerinformationsveranstaltung Dörfeldstraße, Folie „4. Stand der Planung, Haltestelle Marktplatz Variante 1 und Variante 2, ab 11:38 bis 12:24). Die endgültige Lage der Haltestellen ist noch nicht abschließend untersucht (Quelle: meinetram.de). Die BVG ist somit noch offen für Verschiebungen und versetzte Haltestellen. Der Kiezbeirat hat mehrfach eine versetzte Haltestelle am Marktplatz vorgeschlagen, um den räumlichen Gesamteindruck und die Funktionalität des Marktplatzes als lebendiges Zentrum des Kiezes so wenig wie möglich durch Haltestelleneinrichtungen zu beeinträchtigen. Da der Marktplatz in Kürze baulich umgestaltet wird, ist es sinnvoll, dass alle das Erscheinungsbild des Marktplatzes betreffenden Planungen aufeinander abgestimmt sind. In der Variante E wird die Haltestelle Marktplatz als parallele Haltestelle geplant. Bitte begründen Sie ausführlich, warum an der Haltestelle Marktplatz eine versetzte Anordnung der Haltestellen nicht möglich ist.

Frage ID 22595

Die SPD Adlershof begrüßt ausdrücklich die Bemühungen des Bezirksamtes, die notwendige Bürger*innenbeteiligung bei den Vorplanungen zum Umbau der Dörfeldstraße zu ermöglichen. Sowohl die Plattform mein.berlin.de als auch die aufgrund der aktuellen Pandemielage - im Zeitraum Februar-März 2021 beabsichtigte Online-Veranstaltung für die wichtigsten Stakeholder in Adlershof (Kiezbeirat, interessierte Öffentlichkeit) anzubieten, erscheinen uns dafür geeignete Instrumente. Der SPD Adlershof ist bewusst, dass es aufgrund der örtlichen Begebenheiten, ein schwieriges Unterfangen darstellt, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer beim Umbau der Dörfeldstraße in gleichen Teilen zu berücksichtigen.

Ziel der Gesamtplanung muss es in unseren Augen sein, den übergeordneten Durchgangsverkehr in der Dörfeldstraße zu verringern und die Attraktivität des ÖPNV und der Geschäftsstraße für deren Nutzer deutlich zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung und das Tempo in der Dörfeldstraße sollten im Hinblick auf Aufenthaltsqualität (Lärm, Feinstaubbelastung), Durchgangsverkehr und Verkehrssicherheit in allen Abschnitten reduziert werden. Im Sinne einer nachhaltigen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollten die angrenzenden Strecken bereits heute in den langfristigen Planungen mitgedacht werden.

Daher ist es unser Ziel als SPD Adlershof, einen Kompromiss zu finden, der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Fußgehende, Radfahrende, Autofahrende) sowie von Anwohnenden, Geschäftsinhabenden, Eigentümerinnen und Eigentümer und des Lieferverkehrs in angemessener Weise berücksichtigt.

Die SPD Adlershof unterstützt die Lösungsvorschläge des Kiezbeirates in seiner Stellungnahme „Wir retten die DÖ!“ und fordern Bezirksamt, Senat und BVG auf, insbesondere folgende Forderungen zu prüfen und umzusetzen:

Durchgängige Tempobeschränkung der Dörfeldstraße auf 30 km/h

- An den sehr engen Stellen der Dörfeldstraße (Florian-Geyer-Straße bis Hackenbergstraße)

Tempobeschränkung sogar auf 20 km/h

Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und beidseitigen separaten baulich hergestellten Radwegen von 1,16 bis 1,60 m Breite (nicht benutzungspflichtig) und beidseitigen Fußwegen mit Breiten

möglichst > 2,5 m einschl. Unterstreifen (Variante A)

- Der Radweg kann als mittelhoch abgesetzter Weg gestaltet werden, der eine Höhe zwischen der Straße und dem Fußgängerweg hat. Dies verhindert das einfache Wechseln von Radfahrern auf den Fußweg. Zudem sollen die Radwege baulich von der Straße getrennt werden, um das Parken von Autos auf den Radwegen zu verhindern.

- Ausbau der Radickestraße als Radfahrstrecke für den schnellen Radverkehr

- Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger können helfen den Einkaufs- und Lieferverkehr zu reduzieren. Auch dies ist im Sinne einer Einkaufs- und Flanierstraße.

In Anlehnung an die erfolgsversprechenden innovativen Entwicklungen in der Metropole Basel, wird zum Schutz aller Radfahrenden der Einbau von velosicheren Gleisfüllprofilen angestrebt.

Frage ID 22600

Wie stellen Sie sicher, dass ein Tempolimit von 30km durchgängig in dem Planabschnitt realisiert werden kann?

Man kann schon heute beobachten, dass sich nur ein Teil der Autofahrer an die 30er Schilder in der Straße halten. Insb. die wechselnden Tempobereiche 30 und 50 führen dazu, dass grundsätzlich schneller gefahren wird als erlaubt. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn das Tempolimit nicht nur gilt sondern auch nachhaltig eingehalten wird, z.B. durch

- das Aufstellen von Blitzer oder Radarfallen,
- das Einarbeiten von Bremsschwellen auf der Straße für die Autos.

Frage ID 22604

Inwieweit kann der Durchgangsverkehr durch die Variante E tatsächlich reduziert werden?

In dem Ziel des Vorhaben wird beschrieben, dass der Durchgangsverkehr reduziert werden soll und dass dies durch eine engere Fahrbahn und durchgängig Tempo 30 erzielt werden könne. Eine engere Fahrbahn und Tempo 30 führt doch nicht per se dazu, dass weniger Autos durch die Straße fahren. Eher ist doch zu befürchten, dass sich Stausituationen ergeben und dann in der Folge die Ampelschaltungen in der Straße zu Gunsten der Autos eingestellt werden müssen, um den Verkehr fließen zu lassen. Es fehlt hier ein stimmiges Konzept, um dieses Ziel wirklich zu erreichen (man könnte die Straße zur Fußgängerzone erklären oder auf Tempo 20 verlangsamen).

6.3. Lieferverkehr

ID 21179, 21701, 22403, 22505, 22506, 22524, 00001

Frage ID 21179

Ich habe den Prozess der Entscheidungsfindung als Sprecher des Kiezbeirates Adlershof von Beginn an begleitet. Die hier als Kompromiss präsentierte Lösung wurde von den ortskundigen - und im Laufe des Prozesses am Ende auch fachkundigen - aktiven Bürgern als die schlechtest mögliche Variante bewertet.

Die oben dargestellte Planung lässt sich auf 5 Worte reduzieren: Status quo mit grüner Farbe. Die Probleme der Dörpfeldstraße werden dadurch nicht gelöst, zugegebenermaßen aber auch nicht verschlimmert. Immerhin.

Hier die Argumente gegen die oben stehende Variante:

- 1) Radfahrer unterschiedlicher Geschwindigkeiten müssen sich den Aufmerksamkeitsstreifen teilen und beim

Überholen wieder gefährlich nah an die Schiene fahren

2) Die Gehwege werden effektiv schmaler

2a) Die Bordsteinkante bleibt dort wo sie jetzt ist

2b) Damit der Radschutzstreifen nicht zugeparkt wird, müssen auf dem Gehweg durchgängig

Parkhindernisse installiert werden. Diese nehmen effektiv ein Viertel des Gehweges ein (geht also nicht bzw. zu Lasten der Geschäfte und Fußgänger)

2c) Überall dort, wo keine Parkhindernisse aufgestellt werden (können), erreichen wir den Status Quo: Autos werden halb auf dem Radschutzstreifen, halb auf dem Gehweg parken (ich muss ja nur mal kurz...)

2d) Die Radfahrer weichen deswegen auf den schmalen Gehweg aus oder müssen die Gefahr auf sich nehmen, die Schienen zu kreuzen

3) Im Bereich der Tram-Haltestellen wird der Radschutzstreifen sowieso auf den Gehweg geführt

3a) Der Radfahrer wechselt dabei seinen Fahrbereich von Straße zu Gehweg und kurz danach wieder zurück zur Straße

3b) Diese Unruhe im Straßenverlauf sieht nicht schön aus und erhöht vermutlich auch das Unfallrisiko

Dagegen gibt es eine Fülle von Vorteilen für die von den Bürgern gewünschte Lösung mit einer Fahrbahnbreite von max. 6,50m und einem oben geführten, nicht benutzungspflichtigen schmalen Radweg:

1) Die Radler*innen fahren dort, wo sie sich sicher fühlen

1a) schnelle und sichere Radler*innen werden zwischen den Schienen fahren und mit dem Verkehr mitfließen, damit sie schnell voran kommen

1b) Radler*innen, die durch Schiene oder Auto verunsichert sind, fahren sowieso langsamer und vorsichtig und können nun legal auf dem schmalen Radweg bei den Fußgängern fahren

2) Mehr Gestaltungsspielraum, flexible Nutzung des Bürgersteigs ist möglich

2a) Mit 2,5m Fußweg kann man wenig gestalten. Tische vom Café, Auslagen vom Gemüsehandel, Begrünung oder Sitzmöbel nehmen jeweils schon mindestens ein Viertel vom Platz ein

2b) Mit 4m Fußweg ist dieser Anteil blockierter Flächen deutlich geringer. Der zusätzliche Freiraum kann von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen flexibel genutzt werden. Man macht sich Platz, man bremst ab, man rückt zur Seite: alltägliches, flexibles Miteinander halt

3) Gehwege haben durch die Breite endlich Flanierqualität

4) Mehr Platz für Sitzmöbel und Begrünung

5) Illegales Parken wird passiv, d.h. ohne Kontrollen verringert

5a) Halbes Draufstehen geht nicht mehr, da sonst die Tram blockiert wird. Vollständiges Parken auf dem Gehweg wird auch von Autofahrern als deutlich dreister empfunden und daher seltener gemacht

5b) Auch an engeren Stellen gibt es durch den breiteren Gehweg genug Platz um Parkhindernisse (Sitzmöbel, Fahrradständer, etc.) aufzustellen

5c) Es gibt mehr breitere Stellen, an denen reguläre Parkklaschen/Lieferzonen im Gehweg integriert werden können

Ich bin fassungslos, dass die "Grüne Farbe"-Variante so zur Diskussion steht. Die Argumente oben sprechen für sich. Es braucht nicht viel zu erkennen, dass >50% Straßenfläche keine Lösung sein kann. Gebt den nicht-motorisierten Bürgern und Kunden den maximal möglichen Gestaltungsraum. Der Bord muss bei 6,50m Straßenbreite beginnen. Die Gestaltung des Gehweges und der Einkaufsstraße wird nur dann gelingen.

Meine Fragen:

Wie entkräften sie die oben stehenden Argumente?

- Welche Person ist für die Veröffentlichung verantwortlich?

Timo Kabsch

Sprecher des Kiezbeirats von 2016-2020

Frage ID 21701

Ich muss etwas kritischer als meine Vorredner sein. Wie vorab hier zugegeben, sind die Voraussetzungen eines Umbaus der Dörpfeldstr. alles andere als optimal. Aktuell befährt die Tram ihre eigene Spur. Für die Tram ein großer Vorteil. Nach dem Umbau soll die Tram sich die Straße mit allen Verkehrsteilnehmern teilen. Dahingehend stellen sich mir diverse Fragen auf.

1. Wie werden die Fahrradfahrer vor Stürzen im Gleisbereich geschützt?
2. Wie sind die Langzeiterfahrungen von Gummilippen im Schienenbereich?
3. Da der Lieferverkehr in die Nebenstraßen gelenkt werden soll, wie werden Großlieferungen (Umzüge, Getränkelieferungen usw) organisiert?
4. Welche Lösung gibt es im Einsatzfall von Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr, zur Platzierung der Einsatzmittel ohne den kompletten Verkehr zum erliegen zu bringen?
5. ist es nicht sinnvoller ein zusätzliche Tram von Ottomar Geschke Straße zum Glienicker Weg zu führen und die Dörpfeldstr unberührt zu lassen? Hier gäbe es sogar viele Vorteile.

Frage ID 22403

Bei diesem Planungsentwurf habe ich das Gefühl, daß hier ausschließlich Wünsche der BVG ohne Rücksicht auf Situation und die Belange des Ortsteils durchgesetzt wurden. Kernpunkt dieser Planung ist der Umbau des derzeit eingleisigen Abschnittes der Straßenbahn auf zwei Gleise. Nach dem Umbau bleibt es bei den Linien 61 und 63, die auch in Zukunft jeweils nur im 20-Minutentakt fahren sollen. Dieses zweite Gleis wird vor allem für Ein- und Aussetzfahrten für Straßenbahnen zum geplanten Betriebshof Köpenicker Straße benötigt. Das geplante zweite Gleis deckt vor allem einen innerbetrieblichen Bedarf der BVG.

Entsprechend der Planung ist in der gesamten Dörpfeldstraße - über den jetzt eingleisigen Bereich hinaus - ein Halteverbot vorgesehen. Der für eine Geschäftsstraße wie die Dörpfeldstraße essentielle Lieferverkehr bis direkt vor die Ladentür wird damit geradezu verboten und soll auch mit speziellen Maßnahmen wirksam unterbunden werden. Als Ersatzlösung werden in den Seitenstraßen 16 Lieferzonen vorgesehen, von denen sich aber die meisten außerhalb des Bereiches mit den meisten Läden befinden. Auf der Nordseite der Dörpfeldstraße steht zwischen der Wassermannstraße und der Anna-Seghers-Straße nicht eine einzige Lieferzone zur Verfügung. Die maximale Entfernung von einem Laden in der Dörpfeldstraße zur nächsten Ladezone soll 80 (in Worten: achtzig) Meter betragen. Die Läden, die zur Nahversorgung dienen, sind beispielsweise Bäckereien, Fleischereien, Paketshops, Spätis und andere Fachgeschäfte. Naturgemäß sind diese Läden auf die Lieferung sehr großer Mengen an Waren angewiesen. Das bedeutet, daß ein Lieferant die Ladung seines LKW mit Palettenwagen von der Ladezone maximal 80 Meter bis zum jeweiligen Laden bewegen muß. Das setzt natürlich voraus, daß die entsprechende Ladezone in diesem Moment auch verfügbar und nicht anderweitig belegt ist. Für die Läden auf der Nordseite muß er zusätzlich die vielbefahrene Dörpfeldstraße überqueren. Wie soll das bitte funktionieren?

Die Übergänge und Ampeln sind nur für den normalen Fußgängerverkehr vorgesehen, aber nicht für einen Lieferverkehr mit Palettenwagen.

Ich gehe davon aus, daß nach der Realisierung einer solchen Planung einige Läden, die der Grundversorgung dienen und auf große Liefermengen angewiesen sind, sich nicht mehr in der Dörpfeldstraße halten können. Diese Läden werden sich entweder alternative Standorte suchen oder ihre Kundschaft auf bereits vorhandene Zweigstellen in der Nachbarschaft verweisen.

Am Forum Adlershof existiert eine noch weitgehend leerstehende Ladenzeile.

Die Anlieferung von Waren könnte problemlos über eine Seitenstraße erfolgen.

Direkt hinter dem Bahnhof Adlershof entsteht ein Hotelkomplex mit 5000 Quadratmeter Fläche für Büros oder Geschäfte. Normalerweise gehört dazu eine eigene Infrastruktur zur Anlieferung, die von den Gewerbemietern mit genutzt werden kann.

In der Dörpfeldstraße würden sich dann vor allem Büros und Dienstleister mit einem kleinen Warenbedarf ansiedeln oder Läden schlicht und einfach leerstehen. Die Nahversorgung in der Dörpfeldstraße beschränkte sich dann auf den Edeka-Komplex und auf einige Läden an den Straßenecken auf der Südseite. Über die bereits viel gepriesene Flaniermeile bräuchten wir dann ebenfalls nicht einmal mehr nachzudenken.

Aus meine Sicht ist diese Planung der Neugestaltung der Dörpfeldstraße, in deren Mittelpunkt ein innerbetrieblich motivierter Bedarf der BVG steht, für die Entwicklung der Dörpfeldstraße und des Ortsteils absolut kontraproduktiv.

Das eingleisige Teilstück der Straßenbahn wurde im Jahre 1912 geplant, weil es keine andere Möglichkeit gab, den kompletten Verkehr einschließlich der lokalen Versorgung sicherzustellen. Die Eingleisigkeit war damals zwingend. Da alle Grundstücke an der Dörpfeldstraße die gleiche Lage wie damals haben, hat sich nach meiner Einschätzung daran bis heute nichts geändert.

Frage ID 22505

M18. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Gleichmäßige Haltestellenabstände [...] werden mit dem Umbau der Dörpfeldstraße realisiert."

Bei einer angenommenen Schrittgeschwindigkeit von 3,6 km/h liegen die Haltestellen gemäß Vorplanung in folgenden Abständen:

--Bahnhof bis Markt: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 480s (für 480m) = 570s --> 9,5 min. --Markt bis Wassermannstraße: 315s (für 315m) --> 3 1/4 min.

--Wassermannstraße bis O.-Geschke-Straße 570s (für 570m) --> 9,5 min.

Der Vorschlag aus der Bevölkerung kommt dagegen zur folgender Aufteilung:

--Bahnhof bis Florian-Geyer-Straße: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 300s (für 300m) = 390s --> 6,5 min.

--Florian-Geyer-Straße bis "Edeka": 270s (für 270m) --> 4,5 min.

--"Edeka" bis Zinsgut- ...Waldstraße: 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min --

Zinsgut- ...Waldstraße bis O.-Geschke-Straße 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min.

Fazit: Die vorgeschlagene Aufteilung aus der Bevölkerung ist viel gleichmäßiger.

Wie kommt der Erläuterungsbericht bei diesen Verhältnissen und einem Abstand Bahnhof-Markt von fast 10min. zu dem Ergebnis von gleichmäßigen Haltestellenabständen?

M19. Die Klärung und Fertigstellung der Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze in den Seitenstraßen beidseits der Dörpfeldstraße ist Voraussetzung für den Baubeginn in der Dörpfeldstraße, damit die Belieferung der Geschäfte während der Bauzeit sichergestellt ist. Dieses Thema wird im Bericht nur mit "werden derzeit

geprüft" erwähnt und liegt nach aktuellen Stand außerhalb der Baugrenzen. Der Bericht muss die Beziehung der beiden Bauvorhaben klären bzw. erläutern. Auf beiden Seiten der Dörpfeldstraße sind ausreichend Lieferzonen vorzusehen (z.B. auch durch Umbau der Hackenbergstraße).

M20. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...bzw. nach den abgestimmten Gestaltungskriterien aus den bisherigen Verfahrensschritten im Rahmen der Fördermaßnahme." und "Für die konkrete Materialwahl werden zur Erhöhung der Attraktivität die Ergebnisse der bisherigen Abstimmungen für die Fördermaßnahme herangezogen." Eine Auflistung dieser bisherigen Abstimmungen muss in der Vorplanung enthalten sein, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Abstimmungen aus dem o.g. Werkstattgespräch gezielt nicht eingehalten werden.

M21. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...eine klare sichtbare Trennung des Gehweges, der Radverkehrsanlage, des MIV und der ÖPNV-Gleistrasse." Es gibt keine klare sichtbare Trennung zwischen MIV und Gleistrasse. Diese Erläuterung ist irreführend und zu korrigieren.

M22. Die Straße "Süßer Grund" ist derzeit eine verkehrsberuhigte Zone mit Zufahrt über einen abgesenkten Bordstein an der Dörpfeldstraße. Im zugehörigen Lageplan ist eine Einmündung dargestellt. Der Grund für diesen Umbau und der Umbau selber sind nicht erläutert.

M23. Für eine Beteiligung der Öffentlichkeit fehlen Zeichenerklärungen auf den Lageplänen. Ohne ausreichende Erklärungen sind die Pläne für die allgemeine Öffentlichkeit nicht bzw. schwer lesbar.

M24. Die Baugrenze am Adlergestell ist falsch gewählt. Am Adlergestell muss die Gleislage bereits auf der Kreuzung angepasst werden, um den Konflikt zwischen TRAM und entgegenkommenden Links-ab-biegern aus der Dörpfeldstraße zu vermeiden.

M25. Eine gleichmäßige Aufteilung der Fußwege ist nicht vorgesehen. Speziell in der Engstelle besteht ein Missverhältnis. Warum wurde dieses generelle Grundanliegen zur Verbesserung der Geschäftsstraße nicht beachtet?

Frage ID 22506

M26. Aus der aktuellen Planung ist nicht erkennbar, welche Lichtsignalanlagen geplant sind oder erhalten werden. Zum Beispiel fehlen für die LSA auf Höhe Thomas- Müntzer-Straße die Haltelinien, allem Anschein nach ist nur ein Überweg geplant.

M27. Warum wird die zukünftig angestrebte Belieferung des Einzelhandels soweit möglich mit Lastenrädern als verkehrspolitisches Ziel in der Planung nicht berücksichtigt?

M28. Im übergeordneten Straßennetz sind in der Planung 2025 die Radickestraße und die Nipkowstraße gegenüber dem Bestand 2017 von Verbindungsfunktionsstufe IV zurückgestuft. Ist die Einstellung der Buslinie geplant? Welche Auswirkungen hat diese Rückstufung auf die Dörpfeldstraße? Dazu gibt es im Bericht keine Aussage.

M29. Warum wird die TRAM-Haltestelle Florian-Geyer-Straße mit der Begründung nicht einzuhaltender Maße für einen Wetterschutz abgelehnt, wenn gemäß Vorplanung in der Hst. Wassermannstraße ebenfalls kein Platz für einen Wetterschutz vorhanden ist?

Frage ID 22524

Fragen zum Umbau Dörpfeldstraße:

1. Warum wurden die Hauseigentümer über das Bauvorhaben in der Dörpfeldstraße nicht schriftlich benachrichtigt?
2. Als Hauseigentümer sind Instandhaltungen an der Fassade und am Dach unabdingbar.

- a. Wie kann ein Gerüst zwecks Fassadenarbeiten in die Planung integriert werden?
- b. Wie stellen sie sicher, dass der Lieferverkehr sicher abläuft, gerade auch im Zeitraum von 6-12Uhr?
- c. Werden die Abladezonen mit Poller versehen, sodass rechtswidriges Parken verhindert wird?
3. Der Ausbau des Schienennetzes auf ein zweites Gleisbett sorgt für eine signifikante Erhöhung des Straßenbahndurchgangsverkehrs. Darüber hinaus sollen die Schienen dichter an den Häusern verlaufen. Laut Angaben der BVG sollen 30-40 Straßenbahnen gegen ca. 4 Uhr morgens vom Depot (WISTA Gelände) zu ihren Bestimmungsorten fahren, wobei die Dörpfeldstraße durchquert wird.
 - a. Wie stellen Sie sicher, dass das Immissionsschutzgesetz von Berlin (Lärmbelästigung) eingehalten wird?
 - b. Wie stellen Sie sicher, dass die Straßenbahnfahrer sich an das gültige Tempolimit halten?
 - c. Wer beauftragt einen Bausachverständigen, der die Häuser im Vorfeld beurteilt und wer trägt die Kosten?
 - d. Wie werden die Stromnetze befestigt? Sind weitere Knotenpunkte zur Befestigung des Stromnetzes an den Häusern geplant?
 - e. Wie wird mit möglichen Schäden an der Bausubstanz der Häuser umgegangen?

Frage ID 00001

per E-Mail: Betrifft: Vorplanung für den Umbau der Dörpfeldstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir leben und arbeiten seit 15 Jahren an der Dörpfeldstraße 13.

Seit dem 01.01.2006 führen wir die Fleischerei, die seit über 100 Jahren an der Dörpfeldstraße besteht. Wie kann man sich darauf verlassen, dass der Lieferverkehr von 6.00Uhr -12.00Uhr reibungslos und zügig ablaufen kann.

Wie sollen wir uns verhalten, wenn die Lieferzonen von Anwohner Autos zugeparkt sind. (morgens um 6.00Uhr)

Die Anlieferungen müssen schnell und korrekt ablaufen, das heißt, wir müssen die Kerntemperatur des Fleisches einhalten.

Wie kann sichergestellt werden, dass die Einfahrt unseres Hauses Nr. 13 während der Bauzeit frei bleibt und wir diese mit dem Auto und Transporter T4 befahrbar ist und bleibt (Ist auch der Eingang der Mieter).

In welchen Zeiträumen und Bauabschnitte soll gebaut werden.

Wann ist Baubeginn?

Wann werden wir darüber informiert (konkret).

Wir wurden darüber informiert, dass 40 Straßenbahnen, von 3.00Uhr-4.00Uhr morgens, vom neu gebautem Straßenbahnhofsdepot zu Ihren Bestimmungsorten durch die Dörpfeldstraße fahren werden. Wie wird der Bundesimmissionsschutzgesetz Rechnung getragen.

Wie schnell werden die Straßenbahnen durch die Dörpfeldstraße fahren.

Zur Zeit werden die Straßenbahnen von Ihren Fahrern SEHR SCHNELL des nachts durch die Straße gefahren.

Welche Lautstärke werden 2 Straßenbahnen am Tage haben.

Mit freundlichen Grüßen verbleibt

Fleischerei Backs | Martina Ritthaler

7. Barrierefreiheit

ID 21693, 22088, 22555, 22575, 22601, 22602

Frage ID 21693

Mein kommentar zum vorherigen Kapitel trifft wohl auf die ganze Straße zu:

Lösungsanstaz Einbahnstraße, Aufmerksamkeitsstreifen/Protected Bikelane direkt an die Straßenbahn ran.

Vielleicht könnte man so auch den Bordstein anpassen, so dass personen die Straße an allen Positionen überqueren könnten. - Gerade im Rollstuhl, mit Kinderwagen ist das am Marktplatz sicherlich besser.

Vielleicht sollte man zwischen Genossenschaftsstrasse & Helbigstrasse auch auf 10 KM oder Spielstraße begrenzen.

Frage ID 22088

Ich bin nur zufällig über diese Beteiligung gestolpert und hab mir aus Interesse die Planungen angesehen. Und leider muss ich sagen, dass es mir als Verkehrsingenieur hier beim Lesen der Pläne die Fußnägel hochgerollt hat. Die Arbeit des Bezirksamtes ist gelinde gesagt erschütternd und widerspricht in vielen Punkten allem, was an den Universitäten in Punkto Verkehrssicherheit und Stadtraum gelehrt wird.

Positiv hervorzuheben ist die Verbreiterung der Gehwege sowie der Versuch, Radfahrenden eine bessere Situation einzuräumen.

Furchtbar sind die Auswirkungen. Merke: Man sollte sich im Amt nochmal Gedanken machen, wenn das Fahrradpiktogramm nicht auf die vorgesehene Fläche passt... Ein grün angestrichener Teil der Fahrbahn, der rein zufällig aussieht wie ein Schutzstreifen, aber keiner ist, mag dem Amt rechtliche Vorteile bieten. In der Realität wird dieser Aufmerksamkeitsstreifen als Schutzstreifen bzw. Verkehrsraum für das Fahrrad wahrgenommen, weshalb die meisten Radfahrenden ausschließlich diesen nutzen werden und nicht die Fahrbahn. Umgekehrt sinkt durch den Streifen die Akzeptanz für Radfahrende, die daneben unterwegs sind.

Solche Konstrukte forcieren gefährliche Nahüberholungen und soziales Gegeneinander und suggerieren eine Sicherheit, die genau dieser Streifen ihnen nimmt. Um es mit den Worten einer obskuren Kleinpartei zu sagen: "Lieber keine Radverkehrsanlagen als schlechte Radverkehrsanlagen". "Schlecht" ist hier gleichzusetzen mit "aufgrund der Auswirkungen auf das reale Verkehrsgeschehen schlicht gefährlich".

Besonders fällt auch beispielsweise auf, wie die Fahrräder laut Aufmerksamkeitsstreifen über die Straßenbahnschienen geführt werden sollen. Bei dem Winkel sind Stürze in den Schienen vorprogrammiert.

Die Dörpfeldstraße ist ein Präzedenzbeispiel für den Fall KEINE RVA oder etwas, das dafür gehalten werden könnte (und soll), maximal Tempo 20 und Überholverbot - und das auch nur unter der Voraussetzung, dass das Amt hier partout keine Einbahnstraße draus machen oder den MIV komplett rausschmeißen will.

Letzteres wäre die beste Option - und zur Erinnerung an die Planenden auch die einzige, mit der Sie in der Universität den Kurs "Entwurf von Anlagen des Straßenverkehrs innerhalb bebauter Gebiete" überhaupt bestehen würden. Sicherheitskritische Planungsfehler sind in diesem Umfang nicht tolerabel.

Daher: weg mit den Borden, einheitliche Fläche für Straßenbahn, Fußgänger und Fahrräder. Durchgangsverkehr auf den Glienicker Weg (nahebei) verlegen, Erschließung für Pkw und Lieferverkehr über die Radickestraße. Flankierende Maßnahmen in den Wohnstraßen zum Verhindern von Schleichverkehren. Ich empfehle dringend einen Blick nach Frankreich, dort wird inzwischen lieber auf den MIV verzichtet als auf den besonderen Bahnkörper, die Umsätze in den Geschäftsstraßen steigen deutlich, Leben kehrt zurück, die Verkehrssicherheit steigt immens.

Ich möchte Sie hiermit *dringendst* bitten, sich über ein geräumigeres Mobilitätskonzept Gedanken zu machen und in Abstimmung mit SenUVK eine Rückstufung und die Teileinziehung zu erwägen, die Straße ist ohnehin nur StEP IV. Wie das Amt bereits sehr richtig festgestellt hat, sind die Handlungsoptionen in diesem Straßenraum sehr begrenzt, soweit keine Kritik. Im Rahmen der Abwägung sind aber auch größere Umleitungen möglich und ich wage ehrlich gesagt stark zu bezweifeln, dass das planungsrechtlich erforderliche Abwägungsermessen hier korrekt ausgeführt wurde. Wenn ein solches Mobilitätskonzept aus etwaigen Gründen nicht gewünscht wird, bitte ich im Mindesten darum, für diese Planung eine:n Sicherheitsauditor:in einzubeziehen.

Bitte fassen Sie dies nicht als persönliche Kritik auf, es geht hier ausschließlich um das Ergebnis. Der Entwurf enthält auch viele gute Lösungen. Nichtsdestotrotz sind viele Ideen leider nicht nur von sich aus unsicher sondern aktiv contraproduktiv.

Das ist schade, denn die Neuplanung zwischen den Fassaden statt den Bordsteinkanten begrüße ich sehr.

Frage ID 22555

Ist diese Planungsvariante im Hinblick des Berliner Fußgängergesetzes haltbar? Stellen Sie dies bitte insb. hinsichtlich der folgenden Thematiken dar:

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/ Realisierung Doppelquerungen	-
barrierefreie Bordsteine	-
Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang	

Frage ID 22575

(8) Abgesenkte Bordsteine: Nach den Planzeichnungen sind an folgenden Stellen keine abgesenkten Bordsteine vorgesehen:

- Kreuzung Adlergestell/Dörpfeldstraße südliche Ecke (bei denn's Biomarkt)
- Süßer Grund (falls dies eine eigenständige Straße wird, die keinen abgesenkten Bord hat, vgl. Frage 15),
- Zufahrt Dörpfeldstraße 75A

Frage ID 22601

Inwieweit werden die Überquerungsmöglichkeiten der Straße in der Planung berücksichtigt?

In der Beschreibung der Planung geht es ausschließlich um die Frage, wie die vier Verkehrsteilnehmer die Straße zwischen der Waldstr. und der B96 in Längsrichtung nutzen. Es fehlen aber Informationen darüber, wie die Situation insb. für Fußgänger bei der Überquerung der Straße verbessert wird.

Konkrete Frage: Werden z.B. Fußgängerüberwege an den Haltestellen der Straßenbahn eingeplant? Z.B. fehlt auf Höhe Wassermannstr. z.B. ein Zebrastreifen.

Frage ID 22602

Inwieweit wurden kreuzende Schul- und Kitawege sowie die Möglichkeiten für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer bei der Überquerung der Straße in der Planung berücksichtigt?

8. Umwelt

ID 22577, 22603

Frage ID 22577

(10) Entwässerung: Wie wird verbindlich sichergestellt, dass die Entwässerung über Seitenabläufe erfolgt? Welche Alternativen sind geplant?

Frage ID 22603

Inwieweit werden in der Planung Grünflächen berücksichtigt?

In der Beschreibung der Variante E steht, dass der Vorschlag vom Straßen- und Grünflächenamt stammt. Die Planung für die Straßenelemente (Fußwegmosaik, Radstreifenbelag, Straßenbelag) werden beschrieben, über Begründungselement ist nichts zu lesen.

9. Geschäftsstraße

ID 21192, 21901

Frage ID 21192

„Vorzugsvariante E‘ – Wie man mit grüner Farbe eine gefährliche Situation noch verschlimmern kann.
<https://adfc-tk.de/2021/01/vorzugsvariante-e-wie-man-mit-gruener-farbe-eine-gefaehrliche-situation-noch-verschlimmern-kann/>

"Wie vielfach beobachtbar, werden aufgemalte Streifen und sonstige Farbgestaltungen durch KFZ-Führende regelmäßig ignoriert und als Parkfläche mißbraucht. In der Dörpfeldstraße fehlen heute selbst solche Angebotsstreifen oder gar Hochbordradwege, die ein passives Hindernis für Parkverstöße darstellen würden."

"In der Folge wird ein Teil des bereits jetzt stark zunehmenden Radverkehrs zum Schutz von Leib und Leben auf den Gehweg ausweichen. Dies werden erfahrungsgemäß vorwiegend Senioren, Kinder, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sein.

§ 11 Mobilitätsgesetz „Sicherheit im öffentlichen Raum“ sagt hierzu: „Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ist das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten und deren persönliche Sicherheit zu verbessern. Die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind zu berücksichtigen.“

Die Verkehrsplanung von Bezirk und Senat würde somit die bestehende, durch den KFZ-Verkehr verursachte Gefährdungs- und Konfliktlage absehbar und gesetzeswidrig verstetigen. Gerade diejenigen, welche auf eine funktionierende Nahversorgung angewiesen sind, würden weiterhin effektiv von der eigentlich zu fördernden Geschäftsstraße ferngehalten."

"Die vorgeschlagene Variante des Bezirksamtes, mit grüner Farbe schmale ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ ohne

rechtliche Bedeutung zu markieren, kann sogar darüber hinaus zu einer Verschlechterung der Situation führen."

"Solche grünen Linien würden, wie Angebotsstreifen (auch ‚Schutzstreifen‘, Strichellinien am Fahrbahnrand), fälschlicherweise suggerieren, dass Radfahrer dort fahren müssten – also am Straßenrand und gefährlich nahe an parkenden Autos bzw. dem Bordstein.

Dem ist mitnichten so, tatsächlich müssen gemäß einschlägiger Rechtsprechung Radfahrer min. 1m Abstand zu parkenden Autos (Dooringabstand) und ca. 80 cm zu Gehwegen zum Schutz der Gehwegnutzer (BGH, Az. VI ZR 66/56) einhalten. "

"Damit sind wir bei der Problematik der einzuhaltenden Überholabstände von 1,5 m bzw. 2 m (bei Kindern und außerorts), die gerade auch bei Fahrbahnmarkierungen gelten. Viele Autofahrer scheinen irrtümlich zu glauben, sie bräuchten diese Abstände nicht einzuhalten, wenn irgendein Anschein von ‚Radweg‘ markiert ist. Ein grüner ‚Aufmerksamkeitsstreifen‘ würde aus diesem Grund möglicherweise zu vermehrten Verstößen gegen die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände führen. Dies gilt besonders in Kombination mit der o. g. suggestiven Verdrängung des Radverkehrs auf besagte Streifen an den Fahrbahnrand. Für die zukünftige Dörpfeldstraße und eventuell weitere Bauvorhaben würde dies bedeuten, dass Senat und Bezirk mit der Variante E in klarer Verletzung von § 21 Mobilitätsgesetz eine Planung vorantreiben, die absehbar rechtswidriges Verhalten fördert oder gar fordert.: „Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.“

Zumindest aber würden grüne Farbstreifen keinerlei Barriere gegenüber der Befahrung mit KFZ bringen. Dies wäre bei einem baulich getrennten Hochbordradweg, wie im Rahmen der langjährigen Bürgerbeteiligung vereinbart und als „Ausbauvariante A“ in den Planungsunterlagen erwähnt, gegeben. In Kombination mit einer auch im Radverkehrsnetz der Verbände vorgesehenen Ausweichroute über die Radickestraße wäre hiermit eine deutliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation machbar.

Frage ID 21901

Das Verkehrsproblem Dörpfeldstrasse lässt sich mit durchgängigen Halteverboten auf beiden Straßenseiten nicht lösen. Durch den zweigleisigen Straßenbahnausbau sowie das geplante Straßenbahndepot am S-Bahnhof/Rudower Chaussee wird es zu einer höheren Frequenz von Straßenbahnfahrten durch die Dörpfeldstrasse kommen. Bereits heute behindern sich Auto/LKW-Verkehr, Straßenbahn, Ampeln und widerrechtlich im Halteverbot abgestellte Autos gegenseitig. Von den Radfahrern und Fußgängern, welche sich durch (zwangsweise) auf den Gehwegen fahrenden Radlern bedrängt fühlen, ganz zu schweigen. So kommt man zu keinem "aktiven" Zentrum an der Dörpfeldstrasse, sondern macht sie nur weiter kaputt. Die einzige Möglichkeit, die ich sehe, ist die Dörpfeldstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren und nur noch Anwohnern (auch der anders nicht erreichbaren Nebenstraßen) und Lieferanten die Einfahrt in die Dörpfeldstrasse zu erlauben. Dann wäre auch wieder mehr Platz für Radfahrer und Passanten. Warum soll etwas, was an anderen Stellen in Berlin gemacht wird (z.B. Friedrichstr.) in Adlershof nicht möglich sein?

PS: Ich habe diesen Kommentar auch in den Hauptordner kopiert.

10. Projekte im Förderverfahren

ID 20908, 22587, 22614

Frage ID 20908

Wie sind die Planungen für Lieferzonen und Kurzzeit-Parkplätzen?

Frage ID 22587

In

Adlershof werden derzeit drei Planungen durchgeführt, die Umgestaltung der DÖ, die Umgestaltung des Marktplatzes und die Einrichtung von Park- und Ladezonen. Bitte erläutern Sie, wie diese beiden anderen Planungen bei der Umgestaltung der DÖ berücksichtigt werden. Bitte erläutern Sie, ob ein gesamtheitliches Konzept vorliegt. Bitte stellen Sie sodann dieses Konzept der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Frage ID 22614

Sind die ursprünglichen Pläne für E-Ladesäulen im Raum des Marktplatzes verfolgt worden?

11. Fragen an die BVG

ID 20874, 21076, 21179, 21277, 21665, 21701, 22012, 22383, 22403, 22470, 22484, 22504, 22505, 22506, 22524, 22531, 22567, 22571, 22580, 22581, 22582, 22588, 22595, 22612, 22615

Frage ID 20874:

Ich habe den Link zur Neugestaltung der Dö erhalten und dort erfahren, das "Fragen und Anregungen ... bis zum 17.01.2021 eingereicht werden können.

Im Text des Link erfährt der interessiert Lesende, das „bislang ... keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden (konnte), die allseits eine Zustimmung der Beteiligten bekam.“ Als Kausalfolgerung heißt es „deshalb wurde die nunmehr vorliegende Variante E erarbeitet und vorgestellt.“

Da ich seit 2012 an allen wesentlichen Planungsschritten beteidigt war, aktives Mitglied bei allen Stakeholderverfahren war und einer von drei Antragsteller für das Programm „Aktives Zentrum“ bin, stellt sich dieser Sachverhalt für mich komplett anders dar.

1. Anbei sehen sie eine Aufnahme der damals zur Abstimmung stehenden Varianten. Sie können sehr leicht erkennen, das es im von ihnen angesprochenen Verfahren gar keine Variante E gab.

2. Es gab entgegen des im untenstehenden Link veröffentlichten Text sehr wohl eine Beschlußfassung zur Verkehrslösung der Dö. Dies war ein zwischen allen Verfahrensbeteidigten mühsam ausgehandelter Kompromiss. Zu ihrer Erinnerung habe ich hier nochmal die wichtigsten Unterlagen für sie zusammengestellt: a-4Aa?dl=0 ... sie finden die Beschlußfassung unter Punkt 2.

3. Sie schreiben weiter: "Insbesondere sind die Bedingungen für ... die Radfahrenden zu verbessern.“

Davon kann bei Variante E keine Rede sein, denn diese Variante würde nur das Falschparken verstetigen und die Attraktivität als Einkaufsmeile stark verringern.

4. Variante E würde ausschliesslich das Verkehrsprinzip „autogerechte Stadt“ erfüllen. Aus zahlreichen Verkehrsuntersuchungen wissen wir, das diese Methode mittelfristig nur Paketabholstationen und Postshops bevorzugt und damit die inhabergeführten Geschäft weiter zurückdrängen wird.

5. Es gab - bezahlt durch das Förderprogramm Aktives Zentrum - eine ausführliche Untersuchung zum Einkaufsverhalten der Kunden in der Dö. Wir wissen aus den Ergebnissen, das die Mehrheit unserer Kunden keine zugedparkten Fuß- oder Radwege haben möchte.

6. Bezüglich des Lieferverkehrs schreiben sie "Durch (den) Lieferverkehr werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Dies ist falsch und auch schon mehrfach - schriftlich, als Präsentation, mündlich, als Wortmeldung und Handout - dargestellt worden. Aus unerfindlichen Gründen verweist ihre Behauptung ("es gibt keine Lösung") immer auf 1 (in Worten: „einen“) Pilotversuch in Zürich. Der Lieferverkehr darf nicht gegen Fußgänger und Radfahrende ausgespielt werden.

Variante E enthält noch wesentlich mehr Fehler und Merkwürdigkeiten - in der Hauptsache aber eine schwerwiegende Mißachtung des jahrelangen Engagements aller Bürger - auch den Mitgliedern der IG Dörpfeldstrasse.

Da die Verantwortlichen offensichtlich gewillt sind, den Willen der gewählten Bürgervertreter zu mißachten, bleibt es mir - in meiner Funktion als Mitglied des Vorstandes der IG Dörpfeldstrasse und als Mitglied anderer Interessensvertretungen nur übrig, aufs Schärfste zu protestieren.

Andreas Paul

Vorstand der IG Dörpfeldstrasse

(Bereich Kommunikation und Administration)

(Sie erreichen mich auch unter 030/63979090 oder bei den "FotoGrafen" in der Dörpfeldstraße 22, Berlin-Adlershof)

Frage ID 21076

Können Sie bitte einen detailliert vermaßten Querschnitt durch die Kapphaltestellen der Tram zur Verfügung stellen?

Wie sieht der barrierefreie Zugang an den Nachtbushaltestellen aus?

Frage ID 21179

Ich habe den Prozess der Entscheidungsfindung als Sprecher des Kiezbeirates Adlershof von Beginn an begleitet. Die hier als Kompromiss präsentierte Lösung wurde von den ortskundigen - und im Laufe des Prozesses am Ende auch fachkundigen - aktiven Bürgern als die schlechtest mögliche Variante bewertet.

Die oben dargestellte Planung lässt sich auf 5 Worte reduzieren: Status quo mit grüner Farbe. Die Probleme der Dörpfeldstraße werden dadurch nicht gelöst, zugegebenermaßen aber auch nicht verschlimmert. Immerhin.

Hier die Argumente gegen die oben stehende Variante:

1) Radfahrer unterschiedlicher Geschwindigkeiten müssen sich den Aufmerksamkeitsstreifen teilen und beim Überholen wieder gefährlich nah an die Schiene fahren

2) Die Gehwege werden effektiv schmaler

2a) Die Bordsteinkante bleibt dort wo sie jetzt ist

2b) Damit der Radschutzstreifen nicht zugeparkt wird, müssen auf dem Gehweg durchgängig

Parkhindernisse installiert werden. Diese nehmen effektiv ein Viertel des Gehweges ein (geht also nicht bzw. zu Lasten der Geschäfte und Fußgänger)

2c) Überall dort, wo keine Parkhindernisse aufgestellt werden (können), erreichen wir den Status Quo: Autos werden halb auf dem Radschutzstreifen, halb auf dem Gehweg parken (ich muss ja nur mal kurz...)

2d) Die Radfahrer weichen deswegen auf den schmalen Gehweg aus oder müssen die Gefahr auf sich nehmen, die Schienen zu kreuzen

3) Im Bereich der Tram-Haltestellen wird der Radschutzstreifen sowieso auf den Gehweg geführt

3a) Der Radfahrer wechselt dabei seinen Fahrbereich von Straße zu Gehweg und kurz danach wieder zurück zur Straße

3b) Diese Unruhe im Straßenverlauf sieht nicht schön aus und erhöht vermutlich auch das Unfallrisiko

Dagegen gibt es eine Fülle von Vorteilen für die von den Bürgern gewünschte Lösung mit einer Fahrbahnbreite von max. 6,50m und einem oben geführten, nicht benutzungspflichtigen schmalen Radweg:

1) Die Radler*innen fahren dort, wo sie sich sicher fühlen

1a) schnelle und sichere Radler*innen werden zwischen den Schienen fahren und mit dem Verkehr mitfließen, damit sie schnell voran kommen

1b) Radler*innen, die durch Schiene oder Auto verunsichert sind, fahren sowieso langsamer und vorsichtig und können nun legal auf dem schmalen Radweg bei den Fußgängern fahren

2) Mehr Gestaltungsspielraum, flexible Nutzung des Bürgersteigs ist möglich

2a) Mit 2,5m Fußweg kann man wenig gestalten. Tische vom Café, Auslagen vom Gemüsehandel, Begrünung oder Sitzmöbel nehmen jeweils schon mindestens ein Viertel vom Platz ein

2b) Mit 4m Fußweg ist dieser Anteil blockierter Flächen deutlich geringer. Der zusätzliche Freiraum kann von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen flexibel genutzt werden. Man macht sich Platz, man bremst ab, man rückt zur Seite: alltägliches, flexibles Miteinander halt

3) Gehwege haben durch die Breite endlich Flanierqualität

4) Mehr Platz für Sitzmöbel und Begrünung

5) Illegales Parken wird passiv, d.h. ohne Kontrollen verringert

5a) Halbes Draufstehen geht nicht mehr, da sonst die Tram blockiert wird. Vollständiges Parken auf dem Gehweg wird auch von Autofahrern als deutlich dreister empfunden und daher seltener gemacht

5b) Auch an engeren Stellen gibt es durch den breiteren Gehweg genug Platz um Parkhindernisse (Sitzmöbel, Fahrradständer, etc.) aufzustellen

5c) Es gibt mehr breitere Stellen, an denen reguläre Parklachen/Lieferzonen im Gehweg integriert werden können

Ich bin fassungslos, dass die "Grüne Farbe"-Variante so zur Diskussion steht. Die Argumente oben sprechen für sich. Es braucht nicht viel zu erkennen, dass >50% Straßenfläche keine Lösung sein kann. Gebt den nicht-motorisierten Bürgern und Kunden den maximal möglichen Gestaltungsraum. Der Bord muss bei 6,50m Straßenbreite beginnen. Die Gestaltung des Gehweges und der Einkaufsstraße wird nur dann gelingen.

Meine Fragen:

Wie entkräften sie die oben stehenden Argumente?

Welche Person ist für die Veröffentlichung verantwortlich?

Timo Kabsch

Sprecher des Kiezbeirats von 2016-2020

Frage ID 21277

Ich finde es unverständlich, wieso die BVG, deren Straßenbahnen nur alle 10 Minuten fahren, darauf besteht, das aus Gründen der Enge eingleisige Stück Strecke in der Dörpfeldstraße zu Lasten aller anderen

Verkehrsteilnehmer unbedingt zweigleisig auszubauen. Diese Diskussion hatten wir schon 2016 bei den Planungstreffen. In der Folge wird der gesamte Verkehr in Richtung Adlergestell durch Staubildung auch für die Straßenbahn noch mehr verlangsamt. Für eine wirklich Verkehrsberuhigung gehörte die Dörfeldstr. als Hauptstraße durch die Senatsverkehrsverwaltung entwidmet. Tempo 20 wäre dann in Höhe des Marktplatzes möglich.

Frage ID 21665

Guten Tag , ich bin Mietshaus Eigentümer seit 1986 in der Dörfeldstrasse und Gründer der Bürgerinitiative Dörfeldstrasse (in den 90 , Jahren) . Ich finde das grade die Eingleisigkeit sehr gut diese Straße zum einen beruhigt (warten der Strasse Bahn) und das die Straße nachts , obwohl dann Tempo 30 eine Raser Piste (auch für Lkw) ist . Hier wäre wenigstens das Parken in der Nacht zu erlauben und damit die Strasse Nachts zu beruhigen . Weiterhin kann und sollte nur eine Durchfahrt insgesamt mit niedrigem Tempo und dann mit Fahrräder auf der Straße möglich sein . Wir haben uns damals für das Verlegen der Strassenbahn auf den Glienicker weg eingesetzt . Dann wäre das auch kein Problem . Da immer noch viele Menschen , auch an den Geschäften entladen müssen , Behinderte nicht weit laufen können , ist ein Haltverbot eine grenzenlose Unverschämtheit . Hier spreche ich wahrscheinlich für die meisten Mieter und Anwohner der Dörfeldstrasse . Es gibt für diese Straße eher Vorbilder in Städten in Holland . Ihre Ideen sind nicht sehr inovativ , beziehen sie nach Corona doch bitte mehr die Anwohner mit ein , ich habe erst jetzt von dieser Plattform überhaupt erfahren und bin Eigentümer eines Gebäudes an der Dörfeldstrasse . Bitte nehmen sie dies ernst , wir müssten sonst mit aller Kraft die Bürgerinitiative ,die damals zumindest die Umfahrung erreicht hat , wieder aktivieren . Besser wäre mit dem Bürgern , als am Bürger vorbei . Planerische Aroganz ist einfach nichts wert. Mit vielen Grüßen , Wolfgang Kiepsch 0177/XXXXX

Frage ID 21701

Ich muss etwas kritischer als meine Vorredner sein. Wie vorab hier zugegeben, sind die Voraussetzungen eines Umbaus der Dörfeldstr. alles andere als optimal. Aktuell befährt die Tram ihre eigene Spur. Für die Tram ein großer Vorteil. Nach dem Umbau soll die Tram sich die Straße mit allen Verkehrsteilnehmern teilen. Dahingehend stellen sich mir diverse Fragen auf.

1. Wie werden die Fahrradfahrer vor Stürzen im Gleisbereich geschützt?
2. Wie sind die Langzeiterfahrungen von Gummilippen im Schienenbereich?
3. Da der Lieferverkehr in die Nebenstraßen gelenkt werden soll, wie werden Großlieferungen (Umzüge, Getränkelieferungen usw) organisiert?
4. Welche Lösung gibt es im Einsatzfall von Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr, zur Platzierung der Einsatzmittel ohne den kompletten Verkehr zum Erliegen zu bringen?
5. Ist es nicht sinnvoller ein zusätzliche Tram von Ottomar Geschke Straße zum Glienicker Weg zu führen und die Dörfeldstr unberührt zu lassen? Hier gäbe es sogar viele Vorteile.

Frage ID 22012

Meiner Ansicht nach wird der hier gezeigte Querschnitt zur Gefährdungen von Radfahrenden führen. Innerhalb der Fahrstreifen wäre ein Überholen der Radfahrenden unter Einhaltung des Mindestabstands von 1,50m nicht erlaubt. Die Praxis in Berlin zeigt aber (siehe TSP Radmesser), dass dies insbesondere trotzdem da passiert, wo Radstreifen/Schutzstreifen/Aufmerksamkeitsstreifen vorhanden sind. Für einen sicheren Radverkehr müssen den Kraftfahrzeugverkehr bremsende Maßnahmen getroffen werden, um solche Situationen zu vermeiden.

Weiterhin wird die Straßenbahn durch fahrende Autos gebremst, hier ist kein Vorrang des Umweltverbundes erkennbar, wie er im Mobilitätsgesetz vorgeschrieben ist. Die Straße muss in dieser Abwägung folglich für den (Auto)-Durchgangsverkehr gesperrt werden. Mit dem Glienicker Weg gibt es die extra hierfür geschaffene Ausweichstrecke (siehe deren Planfeststellungsbeschluss).

Frage ID 22383

Das eigentliche Problem wurde überhaupt nicht bedacht.

Momentan verkehrt 1-spurig die Straßenbahn ab dem Marktplatz.

Bei einem 2-spurigen Verkehr verbessert sich die Situation in keiner Weise.

Im Gegenteil, wie schon einige Teilnehmer berichten ist es für Radfahrer zu schmal, Autos stauen sich heute schon meist kurz nach dem Marktplatz und es geht nur geringfügig vorwärts. Aus den Seitenstraßen kommt der Busverkehr noch hinzu. Die Straßenbahn kann durch ihren mittleren Verlauf daran meist vorbei fahren. Wenn aber auf den Schienen Fahrzeuge stehen, kommen weder Straßenbahn noch Autos groß vorwärts. Und die Fahrradfahrer werden aus Sicherheit wie bisher teilweise auf den Bürgersteig ausweichen. Von mehreren Teilnehmern wird die Sperrung für den Individualverkehr gefordert.

Das wäre vom Prinzip her nicht verkehrt, auch die Verlagerung in die Glienicker Str./Weg ist nicht falsch, wäre nicht da das Problem mit der B96. Hier wurde die Straße mit 2x2 Spuren vor Jahren ausgebaut, aber und es gibt ein aber, 2 stark frequentierte Straßen queren zu einander und die Lösung heißt heute Ampel. Wenn man das Problem Dörfeldstr. lösen will und möglichst ohne Individualverkehr, dann muss auch das Problem Glienicker/B96 gelöst werden und zwar ohne Ampel. Aber das werden wir in den nächsten 10-20 Jahren wohl nicht erleben.

Nach dem Motto, frisieren wir für viel, sehr viel Geld im Sinne der BVG die Dörfeldstr und die Probleme werden nur noch stärker verlagert in Richtung Glienickerstr.

Denn auf der gegenüberliegenden Seite der S-Bahn werden immer mehr Bürogebäude errichtet, die immer mehr Individualverkehr anziehen.

Fazit: Variante E wird aus meiner Sicht keine Verbesserungen bringen, aber es wird mit Sicherheit viel Geld kosten.

Frage ID 22403

Bei diesem Planungsentwurf habe ich das Gefühl, daß hier ausschließlich Wünsche der BVG ohne Rücksicht auf Situation und die Belange des Ortsteils durchgesetzt wurden. Kernpunkt dieser Planung ist der Umbau des derzeit eingleisigen Abschnittes der Straßenbahn auf zwei Gleise. Nach dem Umbau bleibt es bei den Linien 61 und 63, die auch in Zukunft jeweils nur im 20-Minutentakt fahren sollen. Dieses zweite Gleis wird vor allem für Ein- und Aussetzfahrten für Straßenbahnen zum geplanten Betriebshof Köpenicker Straße benötigt. Das geplante zweite Gleis deckt vor allem einen innerbetrieblichen Bedarf der BVG.

Entsprechend der Planung ist in der gesamten Dörfeldstraße - über den jetzt eingleisigen Bereich hinaus - ein Halteverbot vorgesehen. Der für eine Geschäftsstraße wie die Dörfeldstraße essentielle Lieferverkehr bis direkt vor die Ladentür wird damit geradezu verboten und soll auch mit speziellen Maßnahmen wirksam unterbunden werden. Als Ersatzlösung werden in den Seitenstraßen 16 Lieferzonen vorgesehen, von denen sich aber die meisten außerhalb des Bereiches mit den meisten Läden befinden. Auf der Nordseite der Dörfeldstraße steht zwischen der Wassermannstraße und der Anna-Seghers-Straße nicht eine einzige Lieferzone zur Verfügung. Die maximale Entfernung von einem Laden in der Dörfeldstraße zur nächsten

Ladezone soll 80 (in Worten: achtzig) Meter betragen.

Die Läden, die zur Nahversorgung dienen, sind beispielsweise Bäckereien, Fleischereien, Paketshops, Spätis und andere Fachgeschäfte. Naturgemäß sind diese Läden auf die Lieferung sehr großer Mengen an Waren angewiesen. Das bedeutet, daß ein Lieferant die Ladung seines LKW mit Palettenwagen von der Ladezone maximal 80 Meter bis zum jeweiligen Laden bewegen muß. Das setzt natürlich voraus, daß die entsprechende Ladezone in diesem Moment auch verfügbar und nicht anderweitig belegt ist. Für die Läden auf der Nordseite muß er zusätzlich die vielbefahrene Dörpfeldstraße überqueren. Wie soll das bitte funktionieren?

Die Übergänge und Ampeln sind nur für den normalen Fußgängerverkehr vorgesehen, aber nicht für einen Lieferverkehr mit Palettenwagen.

Ich gehe davon aus, daß nach der Realisierung einer solchen Planung einige Läden, die der Grundversorgung dienen und auf große Liefermengen angewiesen sind, sich nicht mehr in der Dörpfeldstraße halten können. Diese Läden werden sich entweder alternative Standorte suchen oder ihre Kundschaft auf bereits vorhandene Zweigstellen in der Nachbarschaft verweisen.

Am Forum Adlershof existiert eine noch weitgehend leerstehende Ladenzeile.

Die Anlieferung von Waren könnte problemlos über eine Seitenstraße erfolgen.

Direkt hinter dem Bahnhof Adlershof entsteht ein Hotelkomplex mit 5000 Quadratmeter Fläche für Büros oder Geschäfte. Normalerweise gehört dazu eine eigene Infrastruktur zur Anlieferung, die von den Gewerbemietern mit genutzt werden kann.

In der Dörpfeldstraße würden sich dann vor allem Büros und Dienstleister mit einem kleinen Warenbedarf ansiedeln oder Läden schlicht und einfach leerstehen. Die Nahversorgung in der Dörpfeldstraße beschränkte sich dann auf den Edeka-Komplex und auf einige Läden an den Straßenecken auf der Südseite. Über die bereits viel gepriesene Flaniermeile bräuchten wir dann ebenfalls nicht einmal mehr nachzudenken.

Aus meine Sicht ist diese Planung der Neugestaltung der Dörpfeldstraße, in deren Mittelpunkt ein innerbetrieblich motivierter Bedarf der BVG steht, für die Entwicklung der Dörpfeldstraße und des Ortsteils absolut kontraproduktiv.

Das eingleisige Teilstück der Straßenbahn wurde im Jahre 1912 geplant, weil es keine andere Möglichkeit gab, den kompletten Verkehr einschließlich der lokalen Versorgung sicherzustellen. Die Eingleisigkeit war damals zwingend. Da alle Grundstücke an der Dörpfeldstraße die gleiche Lage wie damals haben, hat sich nach meiner Einschätzung daran bis heute nichts geändert.

Frage ID 22470

Wird die Variante E, mit den Entwurfszeichnungen und diesen Ergebnissen der Bürgerbefragung, Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der BVG/Tram?

s.a.: <https://www.meinetram.de/de/Veranstaltung-Zweigleisiger-Ausbau-Doerpfeldstrasse>

und: <https://www.meinetram.de/de/FAQ-Veranstaltung-Doerpfeldstrasse>

...besonders hier der Punkt: Bauzeit/Bauorganisation

2.Wird das Bezirksamt von Treptow-Köpenick die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens für den Bereich der Dörpfeldstrasse beschließen?

3.Wird durch das Bezirksamt Berlin Treptow -Köpenick und/oder dem Leitungsträgerbetrieb der Tram, BVG, eine 2-gleisige Tunnelbauplanung für die Straßenbahn als alternative Planungsvariante T untersucht werden?

Anmerkung: Als Tiefbauingenieur und Stadtplaner sind mir solche Bauausführungen in Deutschland

bekannt. Diese Lösung hat anderen Orts die Planungsprobleme gelöst. Nach Fertigstellung ist dort eine wohlthuende Lebensqualität vorhanden und die Bürger erleben und genießen ihren Kiez ganz neu! Diese Bauliche Lösung ist technisch machbar und die finanziellen Mittel sind dafür in Deutschland vorhanden. Die Realisierung braucht allerdings den Politischen Willen der Verantwortlichen, so für das Gemeinwohl sorgen zu wollen.

Ich verfüge über qualifizierte Ausführungspläne, die sich auf der Grundlage der Bestandspläne(1:5000), leicht zuordnen lassen.

Bei Interesse kontaktieren sie mich gerne: seedorn_alwin@online.de

Für den Erstkontakt senden Sie mir bitte eine Handytelefonnummer.

Frage ID 22484

1,07m und 1,16m sind die Bereiche Wartezone Haltestelle und des dahinter geführten Radweg. Eine Kollision der Wartenden mit den Radfahren und umgekehrt ist hier Programm! Die Nutzungsbreiten müssen geändert werden!

Beim Verlassen diese Radweges im Haltestellenbereich und einfahren auf den grünen Streifen in Strassenlage sind die Kollisionen mit dem Kraftverkehr programm! Diese gefahrenstellen, auch bei den anderen Haltestellen, sind neu zu planen, wenn hier weiter an diesen Entwürfen der Variante E festgehalten wird.

Frage ID 22504

M10. Die "Dokumentation Werkstattgespräch Dörpfeldstraße „Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung“ am 22.05.2019" kommt zu dem Ergebnis: "Vorzugsvarianten:

- Im 1. und 3. Abschnitt besteht die Tendenz zur Umsetzung von Umbauvariante A oder Umbauvariante B2.
- Im 2. Abschnitt (enger, zentraler Geschäftsstraßenbereich) besteht der Wunsch eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung umzusetzen, die sich an der Umbauvariante C orientiert (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende)
- Die Umbauvariante C wird durch SenUVK äußerst kritisch gesehen, solange die Straße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist."

Eine Erläuterung und Begründung zur Entscheidung gegen diese Ergebnisse des Werkstattgesprächs vom 22.05.2019 fehlt.

M11. Zitat des Erläuterungsberichtes: "All dies ist nur mit der Variante E möglich." Diese Aussage ist falsch, andere Varianten sind besser geeignet. Wie kommt der Verfasser zu dieser Behauptung?

M12. Warum ist speziell die Dreiteilung der Dörpfeldstraße gemäß Werkstattgespräch vom 22.05.2019 nicht beachtet worden?

M13. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen." Diese Ertüchtigung ist Voraussetzung für den Baubeginn bzw. den Erfolg des Umbaus. Die Beziehung der beiden Baumaßnahmen (auch die zeitliche) muss in der Planung geklärt und erläutert werden.

M14. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung." Diese Aussage ist falsch. Es gibt derzeit technische Lösungen für eine Befahrbarkeit in Längsrichtung, die sich in der Erprobung befinden. Richtig ist, dass die Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahren IVFK Adlershof-Dörpfeldstraße nicht

umgesetzt werden. Im Ergebnisbericht vom 05.12.2016 ist formuliert: "Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren." Warum sind keine forcierten Aktivitäten zu erkennen? Welche (nicht erkennbaren) forcierten Aktivitäten wurden unternommen?

M15. Der Begriff "Aufmerksamkeitsstreifen" wird falsch verwendet: Aufmerksamkeitsstreifen gehören zum taktilen Leitsystem für Sehbehinderte bzw. im Radverkehr liegen sie quer zur Fahrtrichtung. In jeden Fall sind es Systeme, die Aufmerksamkeit durch Vibration erzeugen. Das ist hier nicht geplant: es muss ein passender Begriff gewählt werden.

M16. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden." Diese durchgängige Markierung ist in den Lageplänen nicht enthalten. Warum weicht der Lageplan vom Bericht ab?

M17. Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn er verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss? (oder anders: Wie kann der Radstreifen ein geschützter Bereich sein, wenn keine rechtliche Grundlage besteht?)

Frage ID 22505

M18. Zitat des Erläuterungsberichtes: "Gleichmäßige Haltestellenabstände [...] werden mit dem Umbau der Dörpfeldstraße realisiert."

Bei einer angenommenen Schrittgeschwindigkeit von 3,6 km/h liegen die Haltestellen gemäß Vorplanung in folgenden Abständen:

--Bahnhof bis Markt: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 480s (für 480m) = 570s --> 9,5 min. --Markt bis Wassermannstraße: 315s (für 315m) --> 3 1/4 min.

--Wassermannstraße bis O.-Geschke-Straße 570s (für 570m) --> 9,5 min.

Der Vorschlag aus der Bevölkerung kommt dagegen zur folgender Aufteilung:

--Bahnhof bis Florian-Geyer-Straße: 90s (für Kreuzung Adlergestell) + 300s (für 300m) = 390s --> 6,5 min.

--Florian-Geyer-Straße bis "Edeka": 270s (für 270m) --> 4,5 min.

--"Edeka" bis Zinsgut- ...Waldstraße: 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min

--Zinsgut- ...Waldstraße bis O.-Geschke-Straße 400 s (für 400m) --> ca.6,5 min.

Fazit: Die vorgeschlagene Aufteilung aus der Bevölkerung ist viel gleichmäßiger.

Wie kommt der Erläuterungsbericht bei diesen Verhältnissen und einem Abstand Bahnhof-Markt von fast 10min. zu dem Ergebnis von gleichmäßigen Haltestellenabständen?

M19. Die Klärung und Fertigstellung der Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze in den Seitenstraßen beidseits der Dörpfeldstraße ist Voraussetzung für den Baubeginn in der Dörpfeldstraße, damit die Belieferung der Geschäfte während der Bauzeit sichergestellt ist. Dieses Thema wird im Bericht nur mit "werden derzeit geprüft" erwähnt und liegt nach aktuellen Stand außerhalb der Baugrenzen. Der Bericht muss die Beziehung der beiden Bauvorhaben klären bzw. erläutern. Auf beiden Seiten der Dörpfeldstraße sind ausreichend Lieferzonen vorzusehen (z.B. auch durch Umbau der Hackenbergstraße).

M20. Zitat des Erläuterungsberichtes:"...bzw. nach den abgestimmten Gestaltungskriterien aus den bisherigen Verfahrensschritten im Rahmen der Fördermaßnahme." und "Für die konkrete Materialwahl

werden zur Erhöhung der Attraktivität die Ergebnisse der bisherigen Abstimmungen für die Fördermaßnahme herangezogen." Eine Auflistung dieser bisherigen Abstimmungen muss in der Vorplanung enthalten sein, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Abstimmungen aus dem o.g. Werkstattgespräch gezielt nicht eingehalten werden.

M21. Zitat des Erläuterungsberichtes: "...eine klare sichtbare Trennung des Gehweges, der Radverkehrsanlage, des MIV und der ÖPNV-Gleisstrasse." Es gibt keine klare sichtbare Trennung zwischen MIV und Gleisstrasse. Diese Erläuterung ist irreführend und zu korrigieren.

M22. Die Straße "Süßer Grund" ist derzeit eine verkehrsberuhigte Zone mit Zufahrt über einen abgesenkten Bordstein an der Dörpfeldstraße. Im zugehörigen Lageplan ist eine Einmündung dargestellt. Der Grund für diesen Umbau und der Umbau selber sind nicht erläutert.

M23. Für eine Beteiligung der Öffentlichkeit fehlen Zeichenerklärungen auf den Lageplänen. Ohne ausreichende Erklärungen sind die Pläne für die allgemeine Öffentlichkeit nicht bzw. schwer lesbar.

M24. Die Baugrenze am Adlergestell ist falsch gewählt. Am Adlergestell muss die Gleislage bereits auf der Kreuzung angepasst werden, um den Konflikt zwischen TRAM und entgegenkommenden Links-ab-biegern aus der Dörpfeldstraße zu vermeiden.

M25. Eine gleichmäßige Aufteilung der Fußwege ist nicht vorgesehen. Speziell in der Engstelle besteht ein Missverhältnis. Warum wurde dieses generelle Grundanliegen zur Verbesserung der Geschäftsstraße nicht beachtet?

Frage ID 22506

M26. Aus der aktuellen Planung ist nicht erkennbar, welche Lichtsignalanlagen geplant sind oder erhalten werden. Zum Beispiel fehlen für die LSA auf Höhe Thomas- Müntzer-Straße die Haltelinien, allem Anschein nach ist nur ein Überweg geplant.

M27. Warum wird die zukünftig angestrebte Belieferung des Einzelhandels soweit möglich mit Lastenrädern als verkehrspolitisches Ziel in der Planung nicht berücksichtigt?

M28. Im übergeordneten Straßennetz sind in der Planung 2025 die Radickestraße und die Nipkowstraße gegenüber dem Bestand 2017 von Verbindungsfunktionsstufe IV zurückgestuft. Ist die Einstellung der Buslinie geplant? Welche Auswirkungen hat diese Rückstufung auf die Dörpfeldstraße? Dazu gibt es im Bericht keine Aussage.

M29. Warum wird die TRAM-Haltestelle Florian-Geyer-Straße mit der Begründung nicht einzuhaltender Maße für einen Wetterschutz abgelehnt, wenn gemäß Vorplanung in der Hst. Wassermannstraße ebenfalls kein Platz für einen Wetterschutz vorhanden ist?

Frage ID 22524

Fragen zum Umbau Dörpfeldstraße:

1. Warum wurden die Hauseigentümer über das Bauvorhaben in der Dörpfeldstraße nicht schriftlich benachrichtigt?
2. Als Hauseigentümer sind Instandhaltungen an der Fassade und am Dach unabdingbar.
 - a. Wie kann ein Gerüst zwecks Fassadenarbeiten in die Planung integriert werden?
 - b. Wie stellen sie sicher, dass der Lieferverkehr sicher abläuft, gerade auch im Zeitraum von 6-12Uhr?
 - c. Werden die Abladezonen mit Poller versehen, sodass rechtswidriges Parken verhindert wird?
3. Der Ausbau des Schienennetzes auf ein zweites Gleisbett sorgt für eine signifikante Erhöhung des Straßenbahndurchgangsverkehrs. Darüber hinaus sollen die Schienen dichter an den Häusern verlaufen. Laut Angaben der BVG sollen 30-40 Straßenbahnen gegen ca. 4 Uhr morgens vom Depot (WISTA

Gelände) zu ihren Bestimmungsorten fahren, wobei die Dörpfeldstraße durchquert wird.

- a. Wie stellen Sie sicher, dass das Immissionsschutzgesetz von Berlin (Lärmbelästigung) eingehalten wird?
- b. Wie stellen Sie sicher, dass die Straßenbahnfahrer sich an das gültige Tempolimit halten?
- c. Wer beauftragt einen Bausachverständigen, der die Häuser im Vorfeld beurteilt und wer trägt die Kosten?
- d. Wie werden die Stromnetze befestigt? Sind weitere Knotenpunkte zur Befestigung des Stromnetzes an den Häusern geplant?
- e. Wie wird mit möglichen Schäden an der Bausubstanz der Häuser umgegangen?

Frage ID 22531

Kurz:

Variante 1 - MIV nur für Anlieger und Lieferfahrzeuge. TRAM 2-gleisig und extra ausgewiesenen Radwegen. Umbau B96a/Glienicker Str - Brücken-oder Tunnellösung oder andere Lösung für flüssigen Verkehr anstelle Stau-Ampel.

Variante 2 - es bleibt der eingleisige TRAM Verkehr, extra ausgewiesene Radwege, TRAM Haltestelle eingengt wie Köpenick Bahnhofstraße und Verbesserung der Gehwege.

Alles anders wie die bevorzugte Variante E - dient nur der BVG als Prestige, sonst niemanden. Am Ende gibt es nur eine Frage: Wem gehört die Straße?

Frage ID 22567

Liebe Interessenten und Beteiligte an der Planung des Umbaus der Dörpfeldstraße, die aktuelle Vorplanung des Bezirksamtes zum Umbau der Dörpfeldstraße (nachfolgend DÖ genannt) ist unter mein.berlin.de veröffentlicht worden. Wir schätzen sehr, dass sich das Bezirksamt bemüht aufgrund der schwierigen Umstände und nicht stattfindenden vor-Ort-Veranstaltung, die notwendige Beteiligung über meinberlin.de zu ermöglichen. Wir alle können nun noch bis zum 31. Januar 2021 0 Uhr unsere Fragen stellen, Kritik äußern und uns mit Kommentaren beteiligen.

Bitte nutzen Sie diese Möglichkeit!

Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamtes favorisiert in seiner Vorplanung die „Variante E“. In der Veröffentlichung hier wird der Eindruck erweckt, diese Planung sei als bestmögliche Kompromissvariante mit dem Kiezbeirat abgestimmt.

Das stimmt nicht! Wir, der Kiezbeirat von Adlershof, stimmen dieser Planung nicht zu! Die Variante E ist die schlechteste Lösung! Sie zementiert den aktuellen Zustand der DÖ für weitere Jahrzehnte, nur dass grüne Farbe die Straße „schmückt“.

Der Kiezbeirat, weitere Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Beteiligte, haben über Jahre mit ehrenamtlichem Engagement und in vielen Diskussionen mit dem Senat, dem Bezirksamt und Planungsbüros bessere Varianten entwickelt.

Es ist unbestritten, dass die Enge der Straße eine kreative Lösung erfordert, bei der alle gesetzlichen Spielräume ausgenutzt werden, um die DÖ in eine attraktive Geschäftsstraße umzugestalten. Der Kiezbeirat hat im November 2018 das „Alternative Verkehrskonzept Dörpfeld-straße“ beschlossen und darin wesentliche Anforderungen an die weitere Planung aus Sicht der Anwohner und Gewerbe-treibenden formuliert. Diesen Beschluss können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7B> (Kurzlink) einsehen.

In einem „Werkstattgespräch“ im Mai 2019 wurden wesentliche Merkmale der künftigen Gestaltung der DÖ

festgestellt. Beteiligt daran waren u. a. der Berliner Senat, das Bezirksamt, der Kiezbeirat und ein Planungsbüro. Die damals vom Tiefbauamt vorgestellte Variante E fand dort keine Zustimmung. Das Protokoll des Werkstattgesprächs können Sie unter <https://wp.me/p94DJK-7t> (Kurzlink) nachlesen, sowie eine Grafik, welche die wesentlichen Defizite der Variante E darstellt.

Unsere Forderungen an das Bezirksamt, BVG und Senat sind folgende:

1. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,50 Meter. Der durch den Wegfall des „Aufmerksamkeitsstreifens“ gewonnene Platz von je 1 Meter kommt dem Fußweg zugute. Auf Höhe des Fußweges wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (§ 2 Absatz 4 Satz 3 StVO) angelegt.
2. Lastenräder und schnelle Fahrradfahrende, die die Fahrbahn nutzen, werden durch velosichere Gleisfüllprofile geschützt. Lastenräder werden bestmöglich als Alternative zum motorisierten Lieferverkehr unterstützt, um die DÖ zu entlasten.
3. Über die komplette Straßenlänge beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h.
4. Es wird eine dritte Tram-Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet. Die Haltestelle am Markt wird versetzt geplant und die Haltestelle an der Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben.
5. eine Veröffentlichung der anderen Varianten inklusive einer fachlichen Bewertung zur Entscheidungsfindung der Vorzugsvariante.

Wollen wir unsere DÖ gemeinsam retten?

Wenn Sie die DÖ mitretten wollen:

- Geben Sie weiterhin Ihre eigenen Kommentare hier ab, da das Bezirksamt verpflichtet ist, jeden Kommentar zu beantworten.
- Klicken Sie auf „Daumen hoch“ bei Kommentaren, die Sie hier unterstützen.
- Sie können sich bei Fragen an uns unter kiezbeirat@adlerkiez.de wenden.
- Informieren Sie Ihre Nachbarschaft über diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung!

Vielen Dank!

Freundliche Grüße

Saskia Rasper und Dr. Martin Winkler

Sprecherin und Sprecher des Kiezbeirates

Frage ID 22571

(4) Sicherheitsstreifen als Versorgungsstreifen: Sie planen einen Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 0,85 Meter ein. Auf diesem sollen die Straßenlaternen und die Strommasten der Tram errichtet werden. a. Bitte erläutern Sie, warum die Licht- und Tramversorgung nicht weiterhin an den Häuserfassaden angebracht werden sollen. Teilweise seit mehreren Jahrzehnten ist dies Bestand in der Dörpfeldstraße (siehe Bestand Hausverankerungen Tramoberleitung) und auch in anderen Städten wird eine solche Anbringung genutzt, um enge Straßen von den Masten frei zu halten, bspw. In Halle:

https://www.hallelife.de/files/gallery_creator_albums/die-grosse-ulrichstrasse-in-halle/Grosse_Ulrichstrasse_2018_-022.JPG

b. Warum ist es nicht möglich, den Sicherheitsstreifen auf 0,50 Meter zu reduzieren?

Frage ID 22580

(13) Tram- und Straßenführung im Kreuzungsbereich: An der Kreuzung Adlergestell sieht die Planung vor,

dass Linksabbieger (aus der Dörpfeldstraße kommend) auf der gleichen Spur fahren werden wie die entgegenkommende Tram. Die Gefahr der Kollision ist möglich. Möglicherweise kann die Tram nur bei autofreier Strecke fahren. Dies würde zu einer Verspätung der Tram führen, außerdem liegt hier Unfallgefahr vor.

a. Bitte erläutern Sie diese Planung.

b. Ist geplant, den Querschnitt und die Verschwenkung so vorzusehen, dass eine Kollision von Tram und Gegenverkehr ausgeschlossen ist?

Frage ID 22581

(14) Haltestelle an der Florian-Geyer-Straße: Der Kiezbeirat hat mehrfach, zuletzt am 02.09.2020, den Bedarf für eine Tram-Haltestelle an der Florian-Geyer-Straße betont, um das Wohngebiet zwischen Adlergestell, Dörpfeldstraße, Florian-Geyer-Straße und Köllnischer Heide (bspw. die „Gagfah-Siedlung“) an den ÖPNV anzubinden. Die Abstände zu den bestehenden Haltestellen am S-Bahnhof Adlershof und am Marktplatz sprechen nicht gegen die Einrichtung der Haltestelle Florian-Geyer-Straße.

Diese Haltestelle ist in der Variante E nicht vorgesehen. Die BVG begründete die Nichteinrichtung dieser Haltestelle bisher mit dieser Aussage, dass nicht ausreichend Platz für eine barrierefreie Haltestelle mit Wetterschutz vorhanden sei. Ein Wetterschutz sei für eine barrierefreie Haltestelle zwingend.

Dem Lageplan 3 ist jedoch zu entnehmen, dass an der Wassermannstraße (Richtung Adlergestell) eine Haltestelle geplant wird, für die mangels Platzes kein Wetterschutz vorgesehen ist.

Wir bitten um Erläuterung, warum nicht an der Florian-Geyer-Straße eine Haltestelle ebenfalls ohne Wetterschutz geplant wird.

Frage ID 22582

(15) Haltestelle Marktplatz (parallele vs. versetzte Haltestellen): Die Prüfung seitens der BVG, ob parallele oder versetzte Haltestellen gebaut werden sollen, dauert an (siehe meinetrtram.de, Digitale Bürgerinformationsveranstaltung Dörpfeldstraße, Folie „4. Stand der Planung, Haltestelle Marktplatz Variante 1 und Variante 2, ab 11:38 bis 12:24“). Die endgültige Lage der Haltestellen ist noch nicht abschließend untersucht (Quelle: meinetrtram.de). Die BVG ist somit noch offen für Verschiebungen und versetzte Haltestellen. Der Kiezbeirat hat mehrfach eine versetzte Haltestelle am Marktplatz vorgeschlagen, um den räumlichen Gesamteindruck und die Funktionalität des Marktplatzes als lebendiges Zentrum des Kiezes so wenig wie möglich durch Haltestelleneinrichtungen zu beeinträchtigen. Da der Marktplatz in Kürze baulich umgestaltet wird, ist es sinnvoll, dass alle das Erscheinungsbild des Marktplatzes betreffenden Planungen aufeinander abgestimmt sind.

In der Variante E wird die Haltestelle Marktplatz als parallele Haltestelle geplant. Bitte begründen Sie ausführlich, warum an der Haltestelle Marktplatz eine versetzte Anordnung der Haltestellen nicht möglich ist.

Frage ID 22588

(21) Haltestelle Wassermannstraße: Der Kiezbeirat hat ebenfalls wiederholt vorgeschlagen, dass die Haltestelle Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben wird. Dort wäre Platz für die Errichtung einer Haltestelle mit Wetterschutz. Die BVG hat im Werkstattgespräch angekündigt, alle Haltestellen-Optionen im bevorstehenden Planfeststellungsverfahren zu prüfen.

Bitte erläutern Sie Ihre Gründe für die Beibehaltung des Standortes der Haltestelle. Bitte erläutern Sie, weshalb die Haltestelle nicht verschoben werden kann.

Frage ID 22595

Die SPD Adlershof begrüßt ausdrücklich die Bemühungen des Bezirksamtes, die notwendige Bürger*innenbeteiligung bei den Vorplanungen zum Umbau der Dörpfeldstraße zu ermöglichen. Sowohl die Plattform mein.berlin.de als auch die aufgrund der aktuellen Pandemielage - im Zeitraum Februar-März 2021 beabsichtigte Online-Veranstaltung für die wichtigsten Stakeholder in Adlershof (Kiezbeirat, interessierte Öffentlichkeit) anzubieten, erscheinen uns dafür geeignete Instrumente. Der SPD Adlershof ist bewusst, dass es aufgrund der örtlichen Begebenheiten, ein schwieriges Unterfangen darstellt, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer beim Umbau der Dörpfeldstraße in gleichen Teilen zu berücksichtigen.

Ziel der Gesamtplanung muss es in unseren Augen sein, den übergeordneten Durchgangsverkehr in der Dörpfeldstraße zu verringern und die Attraktivität des ÖPNV und der Geschäftsstraße für deren Nutzer deutlich zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung und das Tempo in der Dörpfeldstraße sollten im Hinblick auf Aufenthaltsqualität (Lärm, Feinstaubbelastung), Durchgangsverkehr und Verkehrssicherheit in allen Abschnitten reduziert werden. Im Sinne einer nachhaltigen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollten die angrenzenden Strecken bereits heute in den langfristigen Planungen mitgedacht werden. Daher ist es unser Ziel als SPD Adlershof, einen Kompromiss zu finden, der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Fußgehende, Radfahrende, Autofahrende) sowie von Anwohnenden, Geschäftsinhabenden, Eigentümerinnen und Eigentümer und des Lieferverkehrs in angemessener Weise berücksichtigt.

Die SPD Adlershof unterstützt die Lösungsvorschläge des Kiezbeirates in seiner Stellungnahme „Wir retten die DÖ!“ und fordern Bezirksamt, Senat und BVG auf, insbesondere folgende Forderungen zu prüfen und umzusetzen:

Durchgängige Tempobeschränkung der Dörpfeldstraße auf 30 km/h

- An den sehr engen Stellen der Dörpfeldstraße (Florian-Geyer-Straße bis Hackenbergstraße)

Tempobeschränkung sogar auf 20 km/h

Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und beidseitigen separaten baulich hergestellten Radwegen von 1,16 bis 1,60 m Breite (nicht benutzungspflichtig) und beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,5 m einschl. Unterstreifen (Variante A)

- Der Radweg kann als mittelhoch abgesetzter Weg gestaltet werden, der eine Höhe zwischen der Straße und dem Fußgängerweg hat. Dies verhindert das einfache Wechseln von Radfahrern auf den Fußweg. Zudem sollen die Radwege baulich von der Straße getrennt werden, um das Parken von Autos auf den Radwegen zu verhindern.

- Ausbau der Radickestraße als Radfahrstrecke für den schnellen Radverkehr

- Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger können helfen den Einkaufs- und Lieferverkehr zu reduzieren.

Auch dies ist im Sinne einer Einkaufs- und Flanierstraße.

In Anlehnung an die erfolgsversprechenden innovativen Entwicklungen in der Metropole Basel, wird zum Schutz aller Radfahrenden der Einbau von velosicheren Gleisfüllprofilen angestrebt.

Frage ID 22612

Ich kann mich den meisten Kommentaren nur anschließen.

So sieht keine nachhaltige Verkehrsplanung aus! Der momentane katastrophale Zustand der Straße wird

zementiert und der Bürgerwillen ignoriert.

Sie schreiben in Ihrem Erläuterungsbericht zur Variante E, dass die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ein zentrales Thema ist. Gerade dieser Punkt wird hier nicht erfüllt.

Mir fehlt eine ausführliche Begründung, warum die Var. A nicht in Frage kommt! Ein Hochbordradweg bietet meiner Meinung nach mehr Sicherheit. Wie soll verhindert werden, dass Autos auf dem grünen Streifen parken, wenn es nicht überall Parkhindernisse geben soll? Auch sollten velosichere Gleisfüllprofile selbstverständlich sein.

In einer so engen Straße, die jetzt auch noch zweigleisig für die Straßenbahn ausgebaut wird, sollte der motorisierte Individualverkehr nur noch für Anwohner und Lieferverkehr erlaubt sein. Wie sonst wollen Sie den Durchgangsverkehr reduzieren?

Und warum wird nicht wenigstens eine Einbahnstraße für den MIV überdacht?

Ich dachte, die Zeiten der autogerechten Stadt sind nun endgültig vorbei!?

Auch sollten die Fußwege auf alle Fälle breiter als 2,50 m sein. Wie soll sonst die Aufenthaltsqualität der Einkaufsstraße verbessert werden?

In welcher Abwägung stellt die Variante E die Vorzugsvariante dar? Ich finde keine Abwägung im Erläuterungsbericht, sondern nur eine einseitige Betrachtung.

Tempo 30 und ein absolutes Halteverbot sollten nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden!

Frage ID 22615

Da aus Platzgründen keine Begrünung des Straßenraumes durch z.B. Bäume möglich ist, wurde eine alternative Lösung von Haltestellenbegrünung in Betracht gezogen? Sind Sie diesbezüglich mit der BVG in Gesprächen? Werden Sie dies in weiteren Schritten in Betracht ziehen?

Dies sorgt u.a. für eine Verbesserung der Luft- und Lebensqualität und würde ein gutes Zeichen für Nachhaltigkeit, Innovation und Zukunft setzen.