

## Auswertung des Beteiligungsverfahrens zur Variante E in der Dörpfeldstraße

Berlin den 4. Mai 2021

### Einleitung

Im Rahmen der informellen Beteiligung über die Beteiligungsplattform mein.Berlin.de zum Umbau der Dörpfeldstraße sind eine Vielzahl von Rückmeldungen, Hinweisen und Wünschen formuliert worden. In Zusammenarbeit der Gebietsbeauftragten für das Aktive Zentrum Dörpfeldstraße sowie der Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung in Treptow-Köpenick wurden die Hinweise gesichtet, kategorisiert und den Fachbereichen sowie der BVG zugänglich gemacht. Von der BVG sind bis Montag den 03.05.2021 noch keine Antworten eingegangen. Diese werden jedoch nachgereicht.

Die informelle Beteiligung auf mein.Berlin.de war vom 15.12.2020 - 31.01.2021 möglich.

Unter <https://mein.berlin.de/projekte/umgestaltung-der-dorpfeldstrasse-vorplanung/> sind alle Pläne und Fragen weiterhin einsehbar.

Die informelle Beteiligung zur Variante E auf mein.Berlin.de ist Bestandteil der Beteiligungsmöglichkeiten zur Entwicklung der Dörpfeldstraße zu verstehen. Den Ursprung und die Planungsgrundlage wurde 2015 im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) gelegt. Im Zuge dessen wurden vielschichtig Bürger/-innen bei der Abstimmung von Entwicklungszielen für das Gebiet eingebunden bzw. beteiligt. In einem diskursiven Planungsverfahren wurde 2016 das integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) erarbeitet. Nach mehreren Workshops entstand ein Konzept für die Mobilität im Gebiet. Erste Untersuchungen zu den Varianten für die Straßenquerschnittsaufteilung der Dörpfeldstraße haben die Akteur/-innen vor eine Herausforderung gestellt. Nachdem im Rahmen der Vorplanung unterschiedliche Varianten für den Querschnitt der Dörpfeldstraße durch ein Planungsbüro untersucht und bewertet wurden, auch aus verkehrlichen und verkehrssicherheitlichen Gründen, insbesondere auch vor dem Hintergrund des angestrebten Förderzieles der Geschäftsstraßenaufwertung, zeigte es sich, wie problembehaftet die Dörpfeldstraße, bei der Findung eines Querschnittes, der allen Anforderungen genügt, ist. Es haben alle Beteiligten bei einem Werkstattgespräch im Mai 2019 zur Entwicklung der Dörpfeldstraße nach einem Kompromiss für die Aufteilung der Flächen in der Dörpfeldstraße gerungen. Es wurden die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten erörtert und diskutiert. Die übrig gebliebenen sechs Varianten wurden näher betrachtet und bewertet. Die Zusammenführung vieler Ideen und Diskussionen als gangbaren Kompromiss war ein sehr schwieriger Prozess. Das Ergebnis war nun die vorgestellte und entwickelte Variante E.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn in der Dörpfeldstraße durch die BVG wurde im Jahre 2020 ein formelles Verfahren zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet. Informationen zum Planfeststellungsverfahren der BVG finden Sie unter: <https://www.meinetram.de/de/Veranstaltung-Zweigleisiger-Ausbau-Doerpfeldstrasse>

Den aktuellen Planungsstand der informellen Beteiligung für die Querschnittsfindung (Umbau) der Dörpfeldstraße im Zuge der Informationsbeteiligung zur Vorzugsvariante E finden Sie auf [mein.Berlin.de](http://mein.Berlin.de). Hier können Sie nachverfolgen die Ergebnisse bzw. die Zusammenfassung der viel diskutierten Variante E.

Insgesamt wurden knapp 130 Hinweise abgegeben. Die abgegebenen Hinweise beinhalten jedoch oftmals mehrere Fragen zu den unterschiedlichen Themenkomplexen.

Wie die Fragen und Kommentare auf [mein.Berlin.de](http://mein.Berlin.de) gezeigt haben, sind zum jetzigen Stand des Verfahrens viele Themen angesprochen worden, welche die Bürger/-innen sichtbar bewegen. Dies zeigt sich auch an den vielen Hinweisen zum aktuellen Stand der Planung der Variante E (Leistungsphase 2 - Finden eines Querschnitts). Eine Vielzahl an Hinweisen und Fragen wurden dankend aufgenommen und geprüft. Dies unterliegt einer besonderen Sorgfalt und nimmt somit auch sehr viel Zeit in Anspruch. Viele Hinweise und Anregungen können jedoch erst in einer späteren Leistungsphase näher betrachtet und geprüft werden, wenn die Grundlagen zur weiteren Bearbeitung geschaffen wurden. Dies setzt voraus, dass eine Entscheidung für eine Variante benannt und festgelegt wird.

Der schwierige und auch lange Beteiligungsprozess mit seinen Ergebnissen und Wünschen stößt bei einigen Fragen und Hinweisen an seine Grenzen. Aufgrund der beengten räumlichen Gegebenheiten können naturgemäß nicht alle Wünsche wie z.B. Radverkehrsanlagen, Gehwegbreiten oder Verkehrsführung erfüllt werden und es muss stets ein vertretbarer den gültigen Regelwerken entsprechender Kompromiss gefunden werden, leider gibt es hier keine Spielräume. Die geltenden Regelwerke, wie das MobG, BerlStrG mit seinen Ausführungsvorschriften ist einzuhalten. Für diesen Kompromiss stellt in seiner veröffentlichten Form der Planung (Leistungsphase 2) die Variante E ein vertretbarer Vorschlag des Senates und Bezirkes dar. Auch gut gemeinte Wünsche insbesondere an den Sicherheitsanforderungen an den öffentlichen Straßenraum sind nicht immer vereinbar. Dies trifft insbesondere für eine gesonderte Radverkehrsanlage (RVA) in der Dörpfeldstraße zu. Eine Radverkehrsanlage entsprechend den gelten Regelwerken (egal ob im Seitenbereich oder auf der Fahrbahn) wird und kann es in der Dörpfeldstraße nicht geben.

Seitens des Bezirksamtes sollte auch betont werden, dass hier in Treptow-Köpenick ein neuer Weg der Beteiligung gegangen und erprobt wird. Mit der Implementierung der Leitlinien für Bürger/-innenbeteiligung tritt der Bezirk Treptow-Köpenick für einen offenen und fairen Dialog in

Beteiligungsprojekten ein und fördert die Beteiligung auch in Verfahren, welche rechtlich dazu keine Verpflichtung vorsehen - so wie zu der Planung in der Dörpfeldstraße. Weitere Informationen hierzu finden Sie im nachfolgenden Kapitel 1 mit Ausführungen der Sozialraumorientierten Planungskoordination zum Thema Beteiligung.

Jeder eingebrachte Hinweis hat automatisch durch mein.Berlin eine Identitätsnummer erhalten. Um Ihre Identität zu schützen wird in diesem Dokument ihr Nutzer/-innenname von mein.Berlin.de nicht abgedruckt.

Im Anhang dieses Dokuments sind zur Übersicht alle eingegangenen Fragen im Wortlaut abgedruckt. Jedem Themenblock sind die passenden Fragen in Form ihrer Kennung zugeordnet.

Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie zusammengefasst zu den verschiedenen Themenbereichen Antworten und Hinweise zu den abgegebenen Fragen. Die Themenbereiche umfassen Partizipation & Beteiligung, Radverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Hinweise zu Variante E, das Planungsverfahren allgemein, bauliche Fragestellungen, Barrierefreiheit, Umwelt, die Geschäftsstraße, Projekte des Fördergebietes und Fragen an die BVG.

Das Kapitel 1 wurde durch die sozialraumorientierte Planungskoordination erstellt, die Kapitel 2 bis 9 fielen in die Zuständigkeit des Straßen- und Grünflächenamtes Fachbereich Tiefbau bzw. der Straßenverkehrsbehörde. Das Kapitel 10 wurde durch den Fachbereich Stadtplanung beantwortet. Der Fragenkomplex des 11. Kapitels muss durch die BVG beantwortet werden.

## 1. BETEILIGUNG & PARTIZIPATION

### 1.1 Hinweise zur Beteiligung

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

---

Es wurden verschiedene Kritikpunkte geäußert, die sich im Allgemeinen auf die Missachtung des Bürgerwillens und der fehlenden Berücksichtigung von zivilgesellschaftlichem Engagement in Bezug auf politische Entscheidungsprozesse beziehen. Zusammenfassend können die Punkte als Vorwurf der Scheinbeteiligung verstanden werden, da die erarbeiteten Vorschläge seitens der Entscheidungsinstanzen zwar angehört, letztlich aber ignoriert werden würden. Dies würde nicht zuletzt zu einer „Politikverdrossenheit“ im Bezirk führen und (ehrenamtliches) zivilgesellschaftliches Engagement perspektivisch schwächen.

---

Veränderungen werden auf institutioneller Ebene beschlossen. Entscheidungsprozesse durchlaufen meist mehrerer Fachbereiche des Bezirkes. Die Komplexität solcher Prozesse innerhalb der Verwaltungsabläufe sind dadurch z.T. nicht zu 100% kalkulierbar und können eine längere Zeit in Anspruch nehmen. Wenn der Bürgerwille artikuliert wird, benötigen Ideengebende konkrete und eindeutige Antworten, warum ihre Vorschläge nicht umgesetzt werden. Es sollten, da wo es möglich ist, adäquate alternative Lösungsvorschläge von Seiten der Verwaltung vorgestellt bzw. angeboten werden. Beteiligungen finden im Rahmen der politischen Entscheidungsspielräume statt. Wenn der Bürgerwillen fundierte Lösungsansätze und umsetzbare Maßnahmen im Rahmen der Handlungsoptionen bietet, werden diese auch in die Entscheidungen einfließen.

Den Rahmen für diese Prozesse bieten die Leitlinien für Bürger/-innenbeteiligung in Berlin und in Treptow-Köpenick. Ein Engagement der Bürger/-innenschaft ist wichtig und bedarf bei fachlichen Themen der Beratung und Unterstützung. Um ausreichende Berücksichtigung zu erfahren, ist die institutionalisierte, politische Gremienarbeit (BA, BVV, AOH) verstärkt in Betracht zu ziehen. Ehrenamtliche Tätigkeiten verdienen in einem sehr hohen Maße Anerkennung. Die Struktur von ehrenamtlichen Tätigkeiten lassen leider auch die z.T. prekäre Situation von Ehrenamtsarbeit nicht überwinden. Das Team der SPK versteht sich als Mittler zwischen Verwaltung, Politik und der aktiven Zivilgesellschaft. Sie unterstützt durch die Gebietskoordinationen gezielt bürgerschaftliches Engagement und Beteiligung. Sie achtet auf die Umsetzung der Leitlinien für Bürger/-innenbeteiligung in Treptow-Köpenick und arbeitet dazu eng mit dem Büro für Bürger/-innenbeteiligung und den Fachämtern im Bezirk zusammen. Das Team der SPK analysiert Räume, informiert Menschen und geht in den Austausch mit den Bürger/-innen zu relevanten Themen in der Region und regt gezielt zur aktiven Gestaltung des eigenen Lebensumfeldes an.

## 1.2 Prozess der Mitbestimmung

21260, 21665, 22163, 22382, 21268

---

Die oben aufgegriffenen Kritikpunkte verhärten sich in sämtlichen Vorwürfen bezüglich der Rolle des Kiezbeirates AZ Dörpfeldstraße. Die Entscheidungen des Beirates seien zu wenig in die Planung der Dörpfeldstraße einbezogen, Informationen seien nicht konsequent kommuniziert worden. Zusammenfassend kann hier festgehalten werden, dass die Arbeit des Kiezbeirates in starker Unzufriedenheit mündet, was sämtliche Entscheidungs- und Mitbestimmungsprozesse angeht. Der Kiezbeirat als Gremium der Bürger/-innenschaft solle weitaus mehr Entscheidungskompetenzen und eine deutlich stärkere repräsentative Funktion aufweisen, als dies aktuell der Fall sei.

---

Der Kiezbeirat als Zusammenschluss der Bürger/-innen stellte Ideen zu Varianten in der Dörpfeldstraße zusammen, die durch die zuständigen Fachämter auf Machbarkeit geprüft wurden. Diese Prozesse sind sehr komplex und leider können fachlich/rechtlich nicht immer alle Ideen umgesetzt werden. Der Kiezbeirat ist nicht das oberste Beschlussorgan für bezirkliche Entscheidungen. Wenn eine fundierte Mitbestimmung bei politischen Prozessen gewünscht ist, ist die BVV über die Fachausschüsse als etabliertes Beschlussorgan zu beteiligen. In Abstimmung mit dem Team der Gebietsbeauftragten wurde der Beirat umfassend informiert. Es wurden Flyer verteilt, Pressemitteilungen herausgegeben und über das persönliche Gespräch mit den Akteur/-innen auf das Thema und die entsprechenden Beteiligungsformate und Veranstaltungen aufmerksam gemacht und um rege Beteiligung geworben. Vertreter/-innen aus dem Kiezbeirat wurden bei allen wichtigen Steuerungs- und Abstimmungsrunden von Anfang an beteiligt und in Entscheidungsprozesse zu Beteiligungsverfahren einbezogen. Sie haben alle Unterlagen rechtzeitig erhalten, um sich intern im Kiezbeirat auszutauschen, sich Meinungen von Expert/-innen einzuholen und auf die Fachrunden vorzubereiten.

Dem Kiezbeirat wurde eine wichtige ehrenamtliche Aufgabe übertragen. Er übernimmt in der Dörpfeldstraße die Funktion als Sprachrohr der Bürger/-innenschaft und wird in dieser Rolle intensiv in alle Prozesse im Rahmen des Förderprogrammes einbezogen. Das umfasst auch bauliche Maßnahmen wie die Dörpfeldstraße. Die Mitglieder des Kiezbeirates können sich zudem ebenso wie andere interessierte Bürger/-innen auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) beteiligen. Damit ist der Kiezbeirat eine weitere wichtige Schnittstelle beim Informationsaustausch zwischen Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung in Adlershof.

Es stellt sich für die SPK die Frage, wie dieses Engagement gezielter und effizienter gefördert und begleitet werden kann, damit die Mitglieder des Beirates in ihrer Rolle noch bewusster in der Bevölkerung wahrgenommen werden und damit Themen und Inhalte gezielter kommunizieren können, um so ggf. frühzeitig Missverständnisse oder Kommunikationsstörungen zu vermeiden.

In größeren Veranstaltungen wurden interessierte Bürger/-innen eingeladen, über die Prozesse und Verfahren informiert und auch die Varianten wurden ausführlich vorgestellt, erläutert und intensiv diskutiert. Der Kiezbeirat ist kein institutionelles Beschlussorgan, sondern ein informelles Gremium aus der Bürger/-innenschaft. Rechtlich kann gegen eine Missachtung des Kiezbeirates nicht vorgegangen werden, da dafür die Grundlage, z.B. eine schriftliche Vereinbarung, nicht vorliegt.

## **2. RADVERKEHR**

### **2.1 Sicherheit allgemein**

2874; 21179; 21258; 22086, 22088; 22460; 22557; 22567; 22569; 22589

---

**Es wurden mehrere Hinweise und Bedenken zum allgemeinen Sicherheitsempfinden und zu möglichen Sicherheitsrisiken im Allgemeinen geäußert. Auch wurden Hinweise abgegeben zu den Themenbereichen der baulichen Veränderung der Straßenbahngleise (Füllprofile), welche als Gefahrenquelle gesehen werden, zum Thema Abbiegeunfälle sowie Hinweisen zu überholenden Verkehrsteilnehmende. Zusätzlich wurde angemahnt, dass sich die Bedingungen für Radfahrende nicht verbessern würden. Im Hinblick auf das Mobilitätsgesetz (MobG) werden durch die Bürger/-innen Verstöße gesehen.**

---

Unabhängig von der Variantendiskussion in der Dörpfeldstraße ergeben sich Planungsvorgaben, welche auf jedwede Ausbauvariante zutreffen. Momentan befindet sich das Verfahren in der Leistungsphase 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Das bedeutet, dass momentan verschieden Varianten geprüft, abgewogen und bewertet werden.

Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass bei Einhaltung der in Berlin geltenden Regelwerke und dem MobG, BerlStrG mit den Ausführungsvorschriften keine Radverkehrsanlagen in der Dörpfeldstraße möglich sind, dies gilt für alle Varianten die betrachtet und untersucht wurden. Eine regelkonforme Radverkehrsanlage (RVA) aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts und der planerischen Rahmenbedingungen (z.B. zweigleisiger Straßenbahnausbau) ist in allen

Varianten nicht ermöglicht. Auf eine alternative Form der Verkehrsführung für die Radfahrenden kann nicht zurückgegriffen werden.

Das Bezirksamt sieht durch die Querschnittsgestaltung mit der Planung (Variante E) eine Verbesserung der Situation auch für die Fahrradfahrenden in der Dörpfeldstraße gegenüber der vorhandenen Situation. Mit der Zweigleisigkeit der Straßenbahn ist die Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgegeben, mit einem zusätzlichen Streifen (sogenannten Aufmerksamkeitsstreifen von 1,0m) entsteht ein zusätzlicher Abstand zu den Gleisanlagen der Straßenbahn, ohne dass Radfahrende gleich in den Gleisbereich gelangen, somit ist mehr Sicherheit für Radfahrende gegeben, es handelt sich jedoch hier um keine Radverkehrsanlage (RVA), ob diese nun „grün“ beschichtet oder nicht beschichtet ist.

Viele Anmerkungen und Hinweise zu Sicherheitsbedenken wurden dankend angenommen und geprüft. Sicherheitshinweise z.B. zu den weiterführenden Planungsphasen müssen jedoch zurückgestellt werden, da diese erst nach Findung eines Regelquerschnittes, also in den weiterführenden Leistungsphasen bearbeitet bzw. betrachtet werden können. Die vorliegende Planung entspricht dem Leistungsbild der Leistungsphase 2 (LP 2) gemäß HOAI.

Die Thematik der Füllprofile in den Gleisen wurde bereits durch den Senat, Bezirk und die BVG geprüft. Zurzeit gibt es hierfür keine praxistauglichen Lösungen, welche in den Berliner Straßen bzw. ganz Deutschland Anwendung finden.

Im Allgemeinen kann erläutert werden, dass aufgrund der Zielstellung einer vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Dörpfeldstraße keine gesonderten Radverkehrsanlagen (RVA) erforderlich sind.

Jedoch muss hier erwähnt werden, dass bei allen Planungen die Sicherheitsaspekte grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Alle Verkehrsteilnehmende müssen im Straßenverkehr stets mit Rücksicht handeln und agieren. Gerade bei beengten Straßen wie die Dörpfeldstraße muss beim Überholen der Sicherheitsabstand immer eingehalten werden. Dies gilt unvoreingenommen für alle Verkehrsteilnehmende. Aufgrund der räumlich beengten Situation ist ein Überholen nur zulässig gemäß StVO, wenn der Sicherheitsabstand von 1.50 m eingehalten werden kann und der Gegenverkehr dies zulässt.

Durch den angedachten „Aufmerksamkeitsstreifen“ auf der Fahrbahn wird den Radfahrenden mehr Fläche zu den Straßenbahngleisen eingeräumt, dies stellt jedoch keine RVA dar.

## **2.2 Sicherheit & Überholen**

21080; 21249; 22084; 22589;

Der Themenkomplex des Überholens kann nachfolgend aufgrund von noch fehlender Rückmeldung seitens der BVG noch nicht abschließend beantwortet werden. Aufgrund der nicht umsetzbaren RVA (siehe Ausführung oben) ist ein Überholen ohne das Überfahren in die Gegenspur nicht möglich. Hier muss seitens aller Verkehrsteilnehmenden der Sicherheitsabstand gemäß StVO eingehalten werden.

## **2.3 Bauliche Anforderungen**

21174; 21179; 21691; 22567; 22569; 22574; 22595; 22595; 22612

---

Es wurden mehrere Hinweise gegeben, den vorhandenen Straßenraum anderweitig aufzuteilen und zu ordnen. Sowohl eine flexible Nutzung des Bürgersteigs durch das Einbringen von Stadtmobiliar als auch die Verlegung des "Aufmerksamkeitsstreifens" für Radfahrende als Radweg auf den Bürgersteig wurden vorgeschlagen. Die Verlegung des Radwegs auf das Niveau des Bürgersteigs wurde öfter erwähnt und als Lösung gesehen. Mithilfe von Parkhindernissen und baulicher Abtrennung sollte nach Wunsch einiger Hinweisgeber eine "protected Bikelane" entstehen können. Weiterführende Hinweise bezogen sich auf die Verhinderung von Dooring-Unfällen, also Unfällen, die durch das unachtsame Öffnen der Fahrzeugtür passieren können. Der Wunsch nach einer RVA wird auch in diesem Themenspektrum deutlich.

---

Die Wünsche und Sorgen werden vom Bezirksamt zur Kenntnis genommen, können aber nicht immer umgesetzt werden. Die Verkehrssicherheit in der Dörfeldstraße hat oberste Priorität. Dies gilt sowohl für die Fahrbahn als auch für die Seitenbereiche. Wie oben beschrieben ist jedoch eine RVA mit verpflichtender Nutzung aufgrund der Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Dem Vorschlag, den Fahrradweg auf das Fußgänger/-innen-Niveau anzuheben, kann aufgrund des MobG und BerlStrG ebenfalls nicht gefolgt werden. Hier besteht ein sehr hoher Nutzungskonflikt zwischen den zu Fußgehenden und den Radfahrenden (insbesondere an den Straßenbahnhaltestellen) sowie aufgrund der dann zu schmalen Gehweg- und Radwegbreiten. Dies entspricht auch nicht dem Förderziel einer Geschäftsstraße mit einer hohen Aufenthaltsfunktion. Ein Gehweg und Radweg im Seitenbereich ist somit nicht möglich, es gibt hier auch keinen Spielraum, die geltenden Regelwerke sind grundsätzlich einzuhalten. Mit einer RVA im Seitenbereich (Gehwegbereich) würde auch das angestrebte Förderziel, also eine Geschäftsstraße mit einer hohen Aufenthaltsqualität und breiten Gehwegen nicht entsprechen. Eine multi-codierte Nutzung des Straßenraums würde dem



Entwicklungsziel einer attraktiven Einkaufsstraße aufgrund der Anforderungen und aufgrund des fehlenden Platzes eher als gefährlich als Ihrer zuträglich sein. Der Themenkomplex Falschparken wird nachfolgend behandelt.

#### **2.4 Aufmerksamkeitsstreifen**

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

---

Das Thema **Aufmerksamkeitsstreifen für Radfahrende im Sinne eines Angebotsradwegs** wurde kontrovers diskutiert und kommentiert. Im Vordergrund standen hierbei die Bedenken zur Sicherheit der Fahrradfahrenden sowie eine mögliche daraus resultierende Unklarheit in der Verkehrsführung. Durch einen **Aufmerksamkeitsstreifen** würde suggeriert werden, dass ein sicherer Überholabstand nicht eingehalten werden müsse und auf diese Weise Radfahrende sich in falscher Sicherheit wiegen würden. Auch wurde diese Art als radverkehrsfeindlich oder gar lebensgefährlich eingestuft. Es wurden die Frage aufgeworfen, ob eine solche Anlage den MIV oder Lieferverkehr dazu **„einlade“**, widerrechtlich zu parken oder zu halten.

---

Das Bezirksamt nimmt die Hinweise und Bedenken in Bezug auf die Anlage **„Aufmerksamkeitsstreifen“** zur Kenntnis. Einen Angebotsradweg gibt es in den aktuellen Regelwerken nicht. Insofern ist der geplante **Aufmerksamkeitsstreifen** auch nicht als Angebotsradweg zu verstehen und ist auch keine RVA. Mit dem **Aufmerksamkeitsstreifen** soll erreicht werden, dass die Radfahrenden auf der Fahrbahn, nicht unmittelbar direkt in einen Konflikt mit den Gleisanlagen geraten.

Der Behauptung, dass mit der Planung Unfälle bewusst einkalkuliert würden, widerspricht das Bezirksamt entschieden. Durch einen Hinweisgeber angemerkte Bedenken, nach denen durch einen **Aufmerksamkeitsstreifen** ein soziales Gegeneinander forcieren würde, kann nicht nachvollzogen werden. Ein **„Aufmerksamkeitsstreifen“** wird nicht verkehrsbehördlich angeordnet, es würde dem Radfahrenden nur mehr Flächen zur Verfügung stehen. Eine regelkonforme RVA ist bei allen Varianten nicht möglich. Die Verpflichtung als Überholender den benötigten Abstand einzuhalten bleibt davon unberührt. Das Parken oder das Abstellen eines Fahrzeugs am Straßenrand führt zu Behinderungen der Straßenbahn. Aufgrund des dichten Straßenbahnverkehrs ist es unwahrscheinlich, dass Kfz am Fahrbahnrand Halten oder Parken. Bei der Variante E ist das Halten /Parken am Fahrbahnrand aufgrund der Straßenbahn nicht möglich, der 1,0 m breite **Aufmerksamkeitsstreifen** erhöht aber den **„moralischen Druck“** auf die Pkw-Fahrenden sich an die Verkehrsordnung zu halten. Sollte es doch vermehrt auftreten, ist es entsprechend zu ahnden.

## **2.5 Hinweise zum Verfahren**

22504; 22607

---

**Es wurden Hinweise zum Verfahren im Hinblick auf den Radverkehr abgegeben. Es wurde gefordert, die Radickestraße für den Radverkehr zu ertüchtigen und dies als Voraussetzung für einen Umbau der Dörfeldstraße zu sehen. Auch wurde darauf hingewiesen bzw. erfragt, inwieweit in der Planung die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigt wurde.**

---

Die Radickestraße soll als Entlastung der Dörfeldstraße vor allem für den übergeordneten Radverkehr ertüchtigt werden. Wie dies gelingen kann, wird im Rahmen des Aktiven Zentrums Adlershof geprüft werden. In diese Prüfung wird auch einbezogen, ob die Anordnung einer Fahrradstraße möglich ist. Die geltenden Rechtsgrundlagen, Empfehlungen und technischen Anleitungen sind Grundlage der Planung, jedoch können sie aufgrund der örtlichen Verhältnisse nur bedingt umgesetzt werden.

## **3. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR**

### **3.1 Verkehrsführung**

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

---

**Vermeehrt haben Bürger/-innen die Einführung einer Einbahnstraße gefordert oder auch die Sperrung der Dörfeldstraße für den Durchgangsverkehr. Auch der Wunsch zur Klärung, wie sich Einsatzfahrzeuge positionieren sollen, ohne den Verkehr zu behindern, wurde geäußert. Eine Rückstufung der Dörfeldstraße im Verkehrsnetz soll in Erwägung gezogen werden.**

---

Die Umwandlung der Dörfeldstraße als eine Einbahnstraße würde aufgrund der Zweigleisigkeit der Straßenbahn nicht zu einer Verringerung der Fahrbahnbreite führen. Mit einer Einbahnstraßenregelung würde erhöhter Verkehr in die Anliegerstraßen geführt werden, was nicht im Interesse der dort Wohnenden das verkehrsplanerische Ziel ist. Die angrenzenden 30er Zonen müssen als Anliegerstraßen geschützt werden, da sonst der Verkehr dorthin abfließt. Ebenso würde die Einbahnstraßenregelung nicht zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Dörfeldstraße führen, das Gegenteil ist der Fall, eine Einbahnstraßenregelung macht den Verkehr schneller, da auf den Gegenverkehr nicht geachtet werden muss.

Die Dörfeldstraße hat die Funktion einer Sammelstraße. Durch die Lage im Netz kann diese Funktion nicht aufgehoben werden, da dies eine Verlagerung der Verkehre in die angrenzenden Wohngebiete bedeuten würde. Die Herausnahme der Dörfeldstraße aus dem übergeordneten Straßennetz in das bezirkliche Nebennetz steht in keiner Verbindung zu den direkten Vorgaben für die Gestaltung der Straße. Hier ist vielmehr die verkehrliche Funktion im Hinblick auf alle Verkehrsarten unabhängig von der Einstufung maßgebend für die Querschnittsgestaltung. Eine Veränderung der Einstufung hätte keine Auswirkungen auf mögliche straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, da die StVO unabhängig von Straßenkategorien gilt.

Die Beeinträchtigung durch Einsatzfahrzeuge ist hinzunehmen und bedarf aus Sicht des Bezirksamtes keiner weiteren Erklärung.

Das Ziel der Reduzierung des MIV und der daraus resultierenden Aufwertung der Dörfeldstraße als Einkaufsstraße wird durch das Bezirksamt gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verfolgt. Übergeordneter Verkehr von und zur Anschlussstelle Adlershof der A 113 sollen auf das Ernst-Ruska-Ufer, die Köpenicker Straße und den Glienicker Weg geleitet werden. Dies geschieht u.a. durch Veränderungen an den Ampelschaltern der sogenannten Pfortnernoten der Dörfeldstraße mit dem Adlergestell und der Ottomar-Geschke-Straße mit der Oberspreestraße. Eine Sperrung für den Durchgangsverkehr würde jedoch wieder die Anliegerstraßen belasten, was nicht gewollt ist

**Gemäß Berliner Straßengesetz § 7 ist der Straßenbaulastträger verpflichtet, den verkehrssicheren Zustand der öffentlichen Straßen Berlins zu gewährleisten. Dabei sind die öffentlichen Straßen "im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen". Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, neben dem verkehrssicheren Zustand der baulichen Anlagen ebenfalls den verkehrssicheren Zustand der Verkehrsanlage durch die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen herzustellen, damit eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen ist. Die mit dem Bau, der Unterhaltung und der Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben sind als eine Pflicht des öffentlichen Rechts wahrzunehmen.**

Wie bereits erwähnt, hat die Dörfeldstraße eine Sammelstraßenfunktion für die beidseitig vorhandenen anschließenden Wohngebiete sowie die vorhandenen Gewerbeeinheiten. Aufgrund der vorgesehenen Zweigleisigkeit der Straßenbahn muss die Dörfeldstraße ihre jetzige Funktion für das Gebiet behalten.

Die Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches, wir müssen hier grundsätzlich unterscheiden zwischen verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraße“ Schrittgeschwindigkeit 6 bis

8 km/h) und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20), setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen des Straßenbaulastträgers (Straßen und Grünflächenamt) und der Straßenverkehrsbehörde, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben. Dies ist hier unter den genannten Randbedingungen nicht gegeben.

Der verkehrsberuhigte Bereich muss baulich so angelegt sein, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Gehweg und Radweg nicht vorherrscht. In der Regel würde dies durch einen niveausgleichenden Ausbau (Pflasterung), Pflanzbeete oder Pflanzkübel, wechselseitige Parkstände, Plateau-Aufpflasterungen und Einengungen erreicht werden. Dies ist vor dem Hintergrund der vorherrschenden Verkehre nicht möglich. Ein Bereich („Spielstraße“) gehört zwar zum öffentlichen Straßennetz, es gelten jedoch besondere Regeln: Kinder und Fußgänger/-innen haben in solchen Bereichen Vorrang, Autofahrende und Radfahrende müssen sich unterordnen, in diesem Fall auch die Straßenbahn. Durchgangsverkehr und Lkw-Verkehr sind in einem verkehrsberuhigten Bereich zwar nicht grundsätzlich verboten, würden aber letztlich eine Verdrängung der Verkehre in die Nebenstraßen (T 30-Zonen) bewirken, dies ist hier jedoch zu vermeiden. Insofern wäre eine solche Sonderlösung gemäß Straßenverkehrsordnung StVO auch nicht rechtskonform. Aus diesem Grunde ist ein verkehrsberuhigter Bereich, baulich hergestellt und verkehrsrechtlich angeordnet, in der Gesamtheit nicht verkehrssicher und somit auch nicht umsetzbar.

### **3.2 Falschparkende**

2087; 21192; 21665; 22086; 22457; 22460; 22524; 22558; 22566; 22599; 22612

---

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Variante E das Falschparken nicht unterbindet und weitere Überlegungen angestrebt werden sollten das Falschparken nachhaltig zu unterbinden. Dies treffe nicht nur auf die Gehwege, sondern auch auf den Aufmerksamkeitsstreifen zu. Auch wurde darauf hingewiesen, dass Ladezonen baulich vor Falschparkenden geschützt werden sollten.

---

Das widerrechtliche Parken wird mit keiner Variante verhindert. Verkehrswidriges Verhalten kann grundsätzlich nicht mit baulichen Maßnahmen ausgeschlossen werden. Ladezonen für alle Verkehrsteilnehmende, welche ein Ladebedürfnis haben, können nicht eingerichtet werden. Das Errichten eines absoluten beidseitigen Halteverbots wird geprüft, verhindert jedoch aus Erfahrung auch nicht das Falschparken. Auch das Parken auf dem Aufmerksamkeitsstreifen, mit Behinderung der Straßenbahn, kann nicht ausgeschlossen werden.

### **3.3 Autogerechtigkeit & Lieferverkehr**

21174; 21268; 21995; 22403;

---

Es wird wie oben schon erwähnt der Wunsch geäußert, die Durchfahrt durch die Dörpfeldstraße für den MIV unattraktiv zu machen und zugleich den Lieferverkehr in den Nebenzeiten zuzulassen. Es wurde die Sorge eingebracht, dass aufgrund der Ladezonen die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden nicht ausreichend berücksichtigt würden und Geschäfte schließen müssten.

---

Dem Grundsatz der Entzerrung des MIV in der Dörpfeldstraße wird entsprochen. Dies erfolgt durch die Änderung und Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA) an den Knotenpunkten (Ottomar-Geschke-Straße und Adlergestell). Das Parken oder Halten wird aufgrund des Querschnitts der Dörpfeldstraße nicht mehr möglich sein. Ladezonen und Kurzzeitparken erfolgt in den Nebenstraßen. Eine Geschäftsgefährdung aufgrund von veränderten Ladezonen wird nicht gesehen.

### **3.4 Verkehrsberuhigung**

21277; 22157; 22567; 22595; 22597; 22605; 22506

Zum Thema Verkehrsberuhigung wird vorgeschlagen die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 20 oder 10 km/h zu reduzieren. Dies würde auch die Unfallgefahr senken. Auch die Prüfung einer 30er Zone in der Dörpfeldstraße wird angeregt. Außerdem wird die Frage aufgeworfen, ob eine Straße, welche als "Attraktive Begegnungs- und Einkaufsstätte" einen hohen Stellenwert im Sinne des MIV haben muss.

Das Bezirksamt sieht keine Voraussetzungen für das Einführen einer 20-Zone. Eine 10-Zone ist in der StVO nicht enthalten und sofern nicht anordnungsfähig. Eine Beschränkung auf 30 km/h wird vom Bezirksamt jedoch geprüft. Der Wunsch nach einer Fußgängerzone ohne Durchgangsverkehr kann nicht gefolgt werden, da wie bereits erwähnt eine hohe Belastung der anliegenden Wohngebiete die Folge wäre. Die Erschließung der Anwohnenden, Gewerbetreibenden sowie der Lieferverkehr werden hauptsächlich mit dem Auto abgewickelt bzw. sind diese motorisiert unterwegs. Aus diesem Grunde kann dieser Verkehr für die Erschließung der Wohngebiete und Quartiere sowie der Lieferverkehr mit der vorliegenden Planung nicht vernachlässigt werden. Wie bereits erwähnt kommt ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich für die Dörpfeldstraße nicht in Betracht, aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Nutzungsansprüche wie z.B. die Zweigleisigkeit der Straßenbahn. Die Dörpfeldstraße hat die Funktion einer Sammelstraße. Durch die Lage im Netz kann diese Funktion nicht aufgehoben werden, da dies eine Verlagerung der Verkehre in die angrenzenden Wohngebiete bedeuten würde.

#### 4. HINWEISE ZUR VARIANTE E

20874; 21192; 22382; 22503; 22504; 22514; 22552; 22567; 22567

---

**Zu diesem Themenkomplex gab es weitreichende Hinweise. Es wurde angefragt wie die im Werkstattgespräch diskutierten Varianten zur Variante E stehen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Variante E nicht als Kompromiss gesehen werden kann, sondern ein eigenständiges Konzept darstellt mit dem Hinweis das die anderen Varianten abschließend geprüft werden müssten.**

---

Seit vielen Jahren wird nach einer Lösung für die Dörpfeldstraße gesucht. Mit dem Förderverfahren in der Dörpfeldstraße seit 2016 sind die Diskussionen nochmal intensiver geworden. Nach den Workshops zum Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) für die Dörpfeldstraße und deren Umfeld, nach einem Werkstattgespräch und zahllosen Abstimmungen mit den Verfahrensbeteiligten aus Verwaltung und Bürger/-innenschaft, was ein sehr schwieriger Prozess war, ist mit der Zusammenführung vieler Ideen, im Ergebnis nun die vorgestellte Variante E als gangbarer Kompromiss entwickelt worden.

Dieser Vorschlag ist aus Sicht aller Beteiligten die Variante, die zumindest den meisten Belangen Rechnung tragen kann. Im Rahmen der gemeinsamen Erörterung wurden zahlreiche Aspekte, Lösungsansätze und Entwicklungsvorstellung diskutiert. Einigkeit bestand darin, dass für die schmale Straße trotz aller verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Problemlagen aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht ein Kompromiss gefunden werden musste, unter der Maßgabe, dass für alle Verkehrsarten die Verkehrssicherheit verbessert wird bzw. gewährleistet ist. Die im Werkstattgespräch vorgestellten und diskutierten Varianten wurden durch den Baulastträger bewertet. Auch die Variante E wurde im Werkstattgespräch im Mai 2019 vorgestellt und diskutiert. Einen Zuspruch hat keine der untersuchten Varianten gefunden, da alle Varianten keine regelkonforme Lösung für den Radverkehr darstellen.

## 5. PLANUNGSVERFAHREN ALLGEMEIN

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

---

Es wurden viele Hinweise und Fragen in Bezug auf das Planungsverfahren insgesamt übermittelt. Nachfragen betrafen das Verhältnis zwischen dem Planfeststellungsverfahren der BVG für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn und den Planungen für die Umgestaltung der Dörfeldstraße durch den Bezirk, die Zielsetzung der aktuellen Planungsphase, die Umsetzung mit Bauabschnitten sowie die Einbindung übergeordneter Konzepte. Außerdem vereinzelt Kritik am Abwägungsprozess geübt.

---

Für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn in der Dörfeldstraße ist die BVG zuständig. Für diese Maßnahme ist ein formelles Planfeststellungsverfahren notwendig, an dessen Ende die Genehmigung für eine Gleisführung durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) steht. Für die bauliche Umgestaltung der Dörfeldstraße (Straßenquerschnittsaufteilung, Konstruktionsaufbau und Materialien) ist der Straßenbaulastträger zuständig. Da es sich um keine wesentlichen Änderungen des Straßenquerschnittes handelt z.B. Änderung der Anzahl an Fahrspuren, ist auch kein Planfeststellungsverfahren gemäß Berliner Straßengesetz (BerlStrG) § 22 erforderlich. Ebenfalls sind für vorhandene und geplante öffentliche Straßen kein Bebauungsplanverfahren (B-Plan) erforderlich. Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) unterliegt als Baulastträger (Vorhabenträger) daher keinem gesonderten Genehmigungsverfahren. Somit ist ein Beteiligungsverfahren der Anwohner/-innen oder Öffentlichkeit nicht gesetzlich verpflichtend. Im Rahmen des Förderverfahrens für das Aktive Zentrum Dörfeldstraße wurden dennoch betroffene Akteur/-innen und Anwohner/-innen frühzeitig bei der Erarbeitung des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) und bei der Erarbeitung der Planungsvarianten einbezogen. Wie bereits erwähnt, trägt jedoch das SGA, als Straßenbaulastträger, neben dem verkehrssicheren Zustand der baulichen Anlagen und den verkehrssicheren Zustand der Verkehrsanlage die Verkehrssicherheitspflicht, damit eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen wird. Die mit dem Bau, der Unterhaltung und der Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben sind als Pflicht des öffentlichen Rechts wahrzunehmen. Aus diesem Grunde ist eine für alle Verkehrsteilnehmenden, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, Findung eines Querschnittes so schwierig.

Die Planung der BVG für die Gleisführung und die Planung des Bezirks zur Umgestaltung der Dörfeldstraße werden in enger Zusammenarbeit abgestimmt.



Die vorgestellte Variante E ist Teil der Variantenbetrachtung für die Umgestaltung der Dörpfeldstraße. Die Planung befindet sich in der Leistungsphase 2 nach HOAI. Diese Planungsphase dient der Findung eines regelkonformen Straßenquerschnitts, der in die verfügbare Straßenraumbreite passt und allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird. Dafür wurden verschiedene Varianten untersucht und betrachtet. In dieser Phase wurden noch keine detaillierten Angaben, bspw. zur Position oder Höhe der Bordsteine, den Einmündungsbereichen der Nebenstraßen oder zum verwendeten Material, gemacht. Dies erfolgt bei den weiteren Planungsphasen.

Die bauliche Umgestaltung der Dörpfeldstraße soll in Abstimmung mit dem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn erfolgen. Eine konkrete Zeitschiene und ein Plan für den Bauablauf werden erst in den folgenden Leistungsphasen erarbeitet bzw. abgestimmt. Die Hauseigentümer/-innen und Anwohner/-innen werden vor Baubeginn über den Bauablauf informiert. In der Leistungsphase 3 wird dann auch festgelegt, wie der Verkehr während der Bauzeit umgeleitet wird.

Für die Umgestaltung der Dörpfeldstraße werden auch andere Konzepte bei der Planung wie das IVFK oder das bezirkliche Radwegekonzept berücksichtigt. Die Anpassung der Knotenpunkte bzw. die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (z.B. Rudower Chaussee oder Adlergestell) werden mit den zuständigen Stellen bei der Senatsverwaltung (SenUVK) abgestimmt bzw. entsprechend angepasst. Die Sorgen zur Verkehrssicherheit von Radfahrenden werden ernst genommen, weshalb zusätzlich ein/-e Sicherheitsauditor/-in hinzugezogen werden soll.

Die Dörpfeldstraße hat, gemessen an ihrer Funktion und den Nutzer/-innen der unterschiedlichen Verkehrsarten, einen sehr schmalen Querschnitt, dies macht die Aufteilung der Flächen zwischen Umweltverbund, MIV, Radfahrenden und zu Fußgehenden so schwierig und stellt eine große Herausforderung dar. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit kann nicht allen Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen werden. Durch den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn und die Reduktion der Fahrbahnbreite soll eine Stärkung des Umweltverbundes gegenüber dem MIV erreicht werden.

## 6. BAULICHE AUSGESTALTUNG

### 6.1 Breite von Fahrbahn, Geh- und Radwegen

21179; 22359; 22457; 22556; 22568; 22570; 22571; 22579; 22612

---

**Es wurden Hinweise und Fragen zu der Darstellung und dem Detaillierungsgrad in den Plänen, der durchschnittlichen Breite der Gehwege als wichtiger Faktor für eine attraktive Geschäftsstraße, den Sicherheitsstreifen für Straßenschilder und der Fahrbahnbreite eingebracht.**

---

In den Plänen wurden Ausschnitte der Dörpfeldstraße an der schmalsten Stelle und für eine durchschnittliche Stelle (Regelquerschnitt) dargestellt. Die Lage der vorhandenen Borde und somit der Fahrbahnbreiten ist im Regelquerschnitt in „rot“ dargestellt, die geplanten Breiten für den Gehweg und die Fahrbahn sind in „schwarz“ dargestellt. In der Leistungsphase 2 wird ein Regelquerschnitt erarbeitet, es werden noch keine Aussagen zu Kreuzungsbereichen (z.B. Adlergestell) untersucht. Lösungen für diese Bereiche werden in den nächsten Planungsphasen erarbeitet.

Die vorhandenen Gehwegbreiten werden mit der Variante E nicht verringert. Durch die Verringerung der Fahrbahnbreite nimmt die Fläche für Fußgänger/-innen zu. Diese breiten Gehwege sollen die Attraktivität der Geschäftsstraße steigern und auch die Sicherheit von Schulwegen erhöhen. Der Sicherheitsstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg betragen gemäß Berliner Straßengesetzes (AV Geh- und Radwege) 0,75 m, die Mindestbreite beträgt 0,50 m. Der Sicherheitsstreifen ist Bestandteil des Gehweges.

Bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 Meter, diese ist aufgrund der Zweigleisigkeit der Straßenbahn erforderlich, stellt eine Führung des Radverkehrs „hochbordig“ (auf dem Seitenbereich) zusammen mit dem Fußverkehr ein hohes Nutzungskonflikt zwischen den zu Fußgehenden und den Radfahrenden dar. Die nach dem MobG und BerlStrG geforderten Regelbreiten können nicht eingehalten werden, somit kann diese Varianten nicht umgesetzt werden.

## 6.2 Straßenführung

22325; 22505; 22506; 22572; 22578; 22579; 22582; 22595; 22600; 22604

---

In Bezug auf die Straßenführung wurden Hinweise und Fragen zur Herausnahme des MIV, einer Herausnahme der Dörpfeldstraße aus dem übergeordneten StEP-Netz, zu einer durchgängigen bzw. stärkeren Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (Tempo 30/20), zu einer ertüchtigung der Radickestraße für den Radverkehr, zur Gestaltung des Kreuzungsbereichs am Adlergestell sowie zur Position der Haltestelle am Marktplatz eingebracht.

---

Aufgrund der Funktion der Dörpfeldstraße im Straßennetz muss eine Nutzung durch den MIV sichergestellt sein, weshalb eine Herausnahme nicht möglich ist. Eine Verringerung des MIV- (Durchgangsverkehrs) wird jedoch bei der Planung berücksichtigt.

Der Bezirk sowie der Baulastträger haben die Herausnahme aus dem übergeordneten Straßennetz (StEP-Netz) geprüft. Eine Herausnahme aus dem StEP-Netz kann nicht erfolgen, da dies keinen Einfluss auf die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 hat. Das Bezirksamt wird im weiteren Verfahren gemeinsam mit der oberen Straßenverkehrsbehörde eine durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 prüfen. Aufgrund der Bedeutung und Funktion der Dörpfeldstraße für die Wohngebiete und den ÖPNV ist eine Reduzierung auf Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) jedoch nicht möglich.

Für die Radickestraße werden Möglichkeiten geprüft, diese Straße als alternative Strecke für den Fahrradverkehr zu ertüchtigen. Dies trifft für alle Varianten zu.

Die Planung der Straßenbahngleise im Kreuzungsbereich zum Adlergestell ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der BVG. Die Position der Haltestellen für die Straßenbahn, sowie am Marktplatz, ist ebenfalls Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der BVG zum zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn.

### 6.3 Lieferverkehr

21179; 21701; 22403; 22505; 22506; 22524; 00001

---

**Es wurden mehrere Fragen zum Thema Lieferverkehr gestellt. Wesentliche Punkte waren die generelle Belieferung der Geschäfte in der Dörpfeldstraße, eine Belieferung ab 6 Uhr, ein reibungsloser Ablauf des Lieferverkehrs, eine Erprobung von Ladezonen in den Nebenstraßen und der Einsatz von Lastenrädern.**

---

Seit November 2020 liegt ein Konzept zur Einrichtung von Ladezonen und Kurzzeitparkplätzen für das Gebiet rund um die Dörpfeldstraße vor. Gemäß dieser Untersuchung ist es möglich insgesamt 15 Ladezonen und 25 Kurzzeitparkplätze in den Seitenstraßen der Dörpfeldstraße verteilt anzuordnen. Mit den geplanten Ladezonen ist dann eine Belieferung der Geschäfte in der Dörpfeldstraße mit einer Entfernung < 80 m gegeben. Die Dörpfeldstraße kann damit zukünftig von haltendem Lieferverkehr und von Kurzzeitparkern entlastet werden (schon jetzt ist hier in Spitzenzeiten größtenteils Halteverbot angeordnet). Die Anordnung von Ladezonen und Kurzzeitparkplätzen in den Seitenstraßen entspricht auch den Grundsätzen des zukünftig geplanten Umbaus der Dörpfeldstraße in allen Varianten. Im Rahmen der weiteren Planungen Umbau Dörpfeldstraße wird dann auch die Anpassung der Knotenpunkte / Gehwegköpfe detailliert betrachtet. Auch die Ab- und Zufahrten der Lieferfahrzeuge wurde untersucht. Es besteht nur die Möglichkeit in den Seitenstraßen die Ladezonen und Kurzzeitparkplätze einzurichten. Es ist geplant schon jetzt, als Pilotprojekt in einer Nebenstraße eine Lieferzone und Kurzzeitparker einzurichten, um die Auswirkungen vor dem Umbau der Dörpfeldstraße zu erfassen und zu bewerten, wie diese Möglichkeit angenommen wird. Im Kiezbeirat wurde im Februar 2021 das Gutachten vorgestellt und positiv aufgenommen. Es wurde angeregt zu prüfen, ob weitere Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden können.

Die Straßenverkehrsbehörde prüft die Bedarfe von Gewerbetreibenden als Grundlage für eine mögliche Ausweitung der Ladezonen ab 6 Uhr.

Mit der Umgestaltung der Dörpfeldstraße stehen auch keine Flächen für die Belieferung durch Lastenräder zur Verfügung. Diese müssen weiterhin untersucht werden und Möglichkeiten gefunden werden, was in dem engen Querschnitt der Dörpfeldstraße sehr schwierig ist.

## **7. BARRIEREFREIHEIT**

21693; 22088; 22555; 22575; 22601; 22601; 22602

---

**Zum Thema Barrierefreiheit sind Fragen und Anregungen eingegangen, welche die Absenkung von Bordsteinen am Marktplatz oder durchgängig in der Dörpfeldstraße, Querungsmöglichkeiten sowie mögliche Fußgängerüberwege an Haltestellen betreffen.**

---

Grundsätzlich erfolgt bei allen Varianten und Planungen ein barrierefreier Umbau. Die Leistungsphase 2 dient wie bereits mehrfach erwähnt vorrangig der Findung eines Regelquerschnittes. Ausarbeitungen zu Details wie z.B. die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten erfolgen in den späteren Leistungsphasen.

Im Bereich der Haltestellen ist keine Absenkung von Bordsteinen möglich, da ein barrierefreier Zugang zur Straßenbahn zwingend gewährleistet werden muss. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Bereich von Straßenbahngleisen ist rechtlich nicht zulässig. Eine gesicherte Führung erfolgt z.T. durch eine Lichtzeichenanlage (LZA), diese ist jedoch nicht immer zwingend erforderlich.

## **8. UMWELT**

22577; 22603

---

**Es wurden Fragen zur geplanten Entwässerung (Regenwasser) der Dörpfeldstraße sowie zur möglichen Einrichtung von Grünflächen gestellt.**

---

Die vorhandenen Entwässerungsanlagen sollen ertüchtigt oder gänzlich erneuert werden. Baumpflanzungen und Grünflächen entlang der Dörpfeldstraße sind aufgrund der sehr begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

## **9. GESCHÄFTSSTRAßE**

21192; 21901

---

**In Bezug auf die Geschäftsstraßenfunktion wurde auf die Bedeutung des Sicherheitsempfindens von potentiellen Kund/-innen und mögliche Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden hingewiesen.**

---

Der Baulastträger, das Straßen- und Grünflächenamt, spricht sich aufgrund möglicher Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden gegen eine gemeinsame Nutzung einer Fläche oberhalb des Bordsteins durch beide Verkehrsarten aus. Dies wurde auch in der Variante E berücksichtigt.

## **10. PROJEKTE IM FÖRDERVERFAHREN**

20908; 22587; 22614

---

**Zu anderen Projekten des Förderverfahrens im Aktiven Zentrum Dörfeldstraße wurden ebenfalls Fragen eingereicht. Die betreffen das Projekt Ladezonen, die Umgestaltung des Marktplatzes und E-Ladesäulen.**

---

Mit einem Gutachten wurden mögliche Standorte für Ladezonen (Lieferverkehr) und Kurzzeitparkplätze (Kunden) in den Nebenstraßen untersucht und vorgeschlagen. Diese werden im Laufe des Jahres 2021 für einen Testbetrieb eingerichtet (siehe auch Abschnitt Lieferverkehr).

Die Abstimmung der Planungen zur Umgestaltung der Dörfeldstraße mit anderen Projekten im Fördergebiet erfolgt im Rahmen der monatlichen Steuerungsrunde. Planungsgrundlage sind das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) und das integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK). Die Konzepte sind auf der Webseite des Bezirkes veröffentlicht. Mit der jährlichen Programmplanung werden die Projekte im Fördergebiet aufeinander abgestimmt.

Für die Neugestaltung des Marktplatzes wurde die Einrichtung von E-Ladesäulen durch das Straßen- und Grünflächenamt geprüft. Es werden Standorte geprüft.

## 11. FRAGEN AN DIE BVG

20874-04; 21076-01; 21179-04; 21277-01; 21665-01; 21701-01; 21701-02; 21701-05; 22012-02; 22383-01; 22403-01; 22403-03; 22470-01; 22470-03; 22484-01; 22504-05; 22504-07; 22505-01; 22505-08; 22506-03; 22506-05; 22524-05; 22524-07; 22524-08; 22524-09; 22531-02; 22567-07; 22571-01; 22580-01; 22580-02; 22581-01; 22581-02; 22582-01; 22588-01; 22595-06; 22612-06; 22615