

## Förderprogramm Lebendige Zentren und Quartiere

### Fördergebiet Dörfeldstraße

#### Fragen aus dem Beteiligungsverfahren auf Plattform mein.Berlin.de zur Neugestaltung der Dörfeldstraße (Planungsvariante E) an die BVG

Stand: 28.05.2021

#### Themenbereich Barrierefreiheit und Haltestellen

Frage ID	F=Frage, K= Kommentar
21076	F: Wie sieht der barrierefreie Zugang an den Nachtbushaltestellen aus?
22505	K: Die vorgeschlagene Verteilung der Straßenbahnhaltestellen gemäß Vorplanung sei nicht, wie im Erläuterungsbericht beschrieben, gleichmäßig. Der Abstand zwischen Bahnhof und Marktplatz sei zu groß.
22506	F: Warum wird die Straßenbahnhaltestelle Florian-Geyer-Straße mit der Begründung nicht einzuhaltender Maße für einen Wetterschutz abgelehnt, wenn gemäß Vorplanung an der Haltestelle Wassermannstraße ebenfalls kein Platz für einen Wetterschutz vorhanden ist?
22567	K: Es soll eine dritte Tram-Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet werden. Die Haltestelle am Markt soll versetzt geplant und die Haltestelle an der Wassermannstraße in Richtung Waldstraße verschoben werden.
22581	K: 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, Dörfeldstraße, 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.
22581	K: Wir bitten um Erläuterung, warum nicht an der Florian-Geyer-Straße eine Haltestelle ebenfalls (wie in der Wassermannstraße) ohne Wetterschutz (falls der fehlende Platz für einen Wetterschutz gegen die Haltestelle spricht) geplant wird.
22582	K: Die Prüfung seitens der BVG, ob parallele oder versetzte Haltestellen gebaut werden sollen, dauert an. 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.
22588	F: 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.

#### Antwort BVG

Die endgültige Lage der Haltestellen ist noch nicht abschließend untersucht. Stand der Planung sind barrierefreie Haltestellen auf Höhe des Marktplatzes und der Wassermannstraße. Die Abstände zwischen den Haltestellen ergeben sich wie folgt:

S-Bhf. Adlershof - 544 m - Marktplatz Adlershof - 326 m – Wassermannstraße.

Die heute vorhandene Haltestelle Richtung Köpenick an der Friedenstraße wird in Richtung Marktplatz verschoben, sodass die vorhandene Trennung der beiden Haltestellen aufgehoben wird.

Vor den Haltestellen verschwenken die Gleise jeweils an den Fahrbahnrand und die vorhandenen Gehwege werden in diesen Bereich jeweils so weit vorgestreckt, dass in den Seitenbereichen barrierefreie Haltestellenkaps entstehen. Ziel der BVG ist es, komfortable, barrierefreie Haltestellen mit Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten usw. in einem für die BVG unternehmerisch vertretbaren Abstand untereinander zu errichten.

Die Haltestellen sollen zur besseren Orientierung jeweils paarweise angeordnet werden. Dabei wurde in der noch nicht abschließend fertiggestellten Entwurfsplanung die Lage so gewählt, dass keine Zufahrten in den Bereichen der Haltestellenkaps vorhanden sind.

Die BVG hat verschiedene Varianten erarbeitet. Auf Vorschläge des aktiven Zentrums wurde eingegangen. Dabei wurde/wird auch der mehrfach vorgetragene Wunsch, eine Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße zu errichten, detailliert untersucht. Nach ersten Untersuchungen lässt das Lichtraumprofil der Straße (geringer Querschnitt) es jedoch nicht zu, dass im Bereich der Florian-Geyer-Straße eine barrierefreie Haltestelle, die nach § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gefordert wird, eingerichtet werden kann.

Die Planungen und Abstimmungen zu Haltestellenstandorten und deren Ausbildung sind noch nicht abgeschlossen.

Die geplanten Haltestellen sind auch barrierefrei für den Nachtbus nutzbar.

#### Themenbereich Füllprofile für Gleise

20874	K: Es gäbe technische Lösungen für Füllprofile in den Straßenbahngleisen, welche eingesetzt werden müssten.
21701	F: Wie werden die Fahrradfahrer:innen vor Stürzen im Gleisbereich geschützt? Wie sind die Langzeiterfahrungen mit Füllprofilen?
22504	K: Es sei nicht richtig, dass es in Längsrichtung der Straßenbahnschienen keine technische Lösung gebe, um Radfahrer:innen vor Unfällen zu schützen.
22504	F: Welche Aktivitäten wurden von der Senatsverwaltung für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr sowie BVG unternommen, um Lösungen mit Füllprofil zu erforschen und zu erproben?
22595	K: 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.
22612	K: Auch sollten velosichere Gleisfüllprofile selbstverständlich sein.

### Antwort BVG

Es gab im September 2013 einen Feldversuch in Zürich, der nach kurzer Zeit abgebrochen wurde. Es gibt zurzeit keinen Füllstoff (keine Konstruktion) auf dem Markt, der (die) den Anforderungen einer permanenten Belastung durch die Tram standhält (Stand der Technik). Gleichwohl ist die BVG weiterhin bestrebt, in Zusammenarbeit mit eigenen und beratenden Ingenieuren, diese Entwicklung weiter zu verfolgen.

Prinzipiell ist die BVG bemüht, spitzwinklige Querungen von Radwegen mit den Gleisanlagen zu vermeiden. Zudem würde die BVG es begrüßen, wenn bei der Planung der Radwege (Zuständigkeit BA Treptow-Köpenick) der übergeordnete/überregionale Radverkehr auf parallel verlaufenden Straßen verlagert werden könnte, und in der Dörpfeldstraße lediglich Anwohner die geplanten Radwege nutzen (siehe auch Reiter Planung BA).

Bei einer Planung der Radwege parallel zu den Gleisanlagen und bei rechtwinkligen Querungen an den kreuzenden Straßen besteht in der Dörpfeldstraße keine zwingende Notwendigkeit für den Einsatz eines solchen Füllmaterials.

### **Themenbereich Planungsverfahren BVG und Bezirksamt**

21179	K: Unruhe der Radverkehrsführung (durch Wechsel im Haltestellenbereich) sehe nicht schön aus und sei unsicher.
22470	F: Wie wird die Planung für den Umbau der Dörpfeldstraße im Planfeststellungsverfahren der BVG berücksichtigt?
22484	K: In dem Wartebereich der Straßenbahnhaltestellen seien Kollisionen zwischen Wartenden und Radfahrer:innen vorprogrammiert.
22505	K: Die Flächen für Fußwege links und rechts der Fahrbahn sollten gleichmäßig verteilt werden (mittige Gleisführung).
22403	K: Im Mittelpunkt dieser Planung der Neugestaltung der Dörpfeldstraße stehe ein innerbetrieblich motivierter Bedarf der BVG. Die Planung sei kontraproduktiv für die Entwicklung des Ortsteils.

### Antwort BVG

Im Ergebnis der seit 2014 durchgeführten Workshops wurde im August 2016 ein Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) erstellt, welches den Anwohner\*innen vorgestellt wurde. Im Rahmen dieses IVFK wurde die Umgestaltung der Dörpfeldstraße für die Belange aller Verkehrsteilnehmer untersucht. Der zweigleisige Ausbau zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs stand dabei an oberster Stelle. Auch wurde die Anordnung von Radfahrstreifen untersucht. Im Rahmen dieses IVFK-Konzeptes gab es mehrere Abstimmungstermine mit den Bürgern.

Die vorliegende Gleisplanung lässt verschiedene Planungsoptionen bzw. Umbauvarianten für das Bezirksamt Treptow-Köpenick zu und gibt dem Bezirksamt die Möglichkeit auf einer verbindlichen Straßenbahnplanung eigene Planungen voranzutreiben.

Da sich die Planungen des BA noch nicht in dem Stadium der Planungen der BVG befinden, erfolgt der Ausbau der Zweigleisigkeit unabhängig von den Planungen des BA.

22524	F: Wer beauftragt einen Bausachverständigen, der die Häuser im Vorfeld beurteilt und wer trägt die Kosten?
-------	--

### Antwort BVG

Die BVG sichert eine Bestandsdokumentation vor Beginn der Arbeiten zu.

22524	F: Wie wird mit möglichen Schäden (durch Bauarbeiten/Befestigungen von Oberleitungen an Häusern) an der Bausubstanz der Häuser umgegangen?
-------	--

Antwort BVG

Die BVG sichert eine Bestandsdokumentation vor Beginn der Arbeiten zu.

**Themenbereich Wandbefestigung der Fahrleitungen**

22524	F: Wie werden die Stromnetze befestigt? Sind weitere Knotenpunkte zur Befestigung des Stromnetzes an den Häusern geplant?
22571	F: Sie planen einen Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 0,85 Meter ein. Auf diesem sollen die Straßenlaternen und die Strommasten der Tram errichtet werden. 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 so und auch in anderen Städten wird eine solche Anbringung genutzt, um enge Straßen von den Masten frei zu halten

Antwort BVG

Die Trasse wird weitestgehend in der alten Bestandstrasse wiedererrichtet, jedoch mit geringen Abweichungen in der Lage, ergänzt um ein weiteres Gleis. Daher ist die Fahrleitungsanlage an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die neu zu errichtende Fahrleitungsanlage wird als beweglich nachgespannte Hochkettenfahrleitung mit Tragseil und Fahrdraht errichtet. Dies verbessert die Stromtragfähigkeit der Anlage und wird so dem steigenden Energiebedarf der Neubaufahrzeuge gerecht.

Es wird geprüft, inwiefern bestehende Wandbefestigungen wieder genutzt werden können. Als Gründungen für die notwendigen Einzelmasten kommen Rohrgründungen im Bohreindrehverfahren zur Anwendung, welche entsprechend der statischen Berechnung dimensioniert werden. Es wird eine Kombination aus Straßenbeleuchtung und Fahrleitungsmasten bevorzugt betrachtet.

**Themenbereich Zweigleisigkeit**

21277	K: Zweigleisigkeit der Straßenbahn vor dem Hintergrund der engen Straße ist nicht gerechtfertigt.
21665	K: Straßenbahn sollte eingleisig bleiben und stattdessen über den Glienicker Weg geführt werden.
21701	K: Bei einer eingleisigen Straßenbahn hätte diese eine eigene Spur, während sich die Straßenbahn bei der Zweigleisigkeit nach Variante E die Spur mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen teilen müsste.
21701	F: Kann statt dem zweigleisigen Ausbau in der Dörpfeldstraße die Straßenbahn nicht über Ottomar-Geschke-Straße und Glienicker Weg geführt werden?
22383	K: Der Verkehr (MIV und Radverkehr) ist bei einer eingleisigen Straßenbahn im engen Bereich der Straße besser. Bei einer Zweigleisigkeit der Straßenbahn wird es zu Staus kommen.
22403	K: Es entstände das Gefühl, dass ausschließlich die Wünsche der BVG (Zweigleisigkeit) ohne Rücksicht auf Situation und Belange des Ortsteils durchgesetzt wurden. Die Zweigleisigkeit decke vor allem einen innerbetrieblichen Bedarf der BVG.

22470	F: Wurde eine Tunnelbauplanung für die Straßenbahn unter der Dörpfeldstraße als Alternative berücksichtigt?
22531	K: Die Straßenbahn sollte weiter eingleisig geführt werden. Dann wäre Platz für extra ausgewiesene Radwege an den Straßenbahnhaltstellen und für die Gehwege.

#### Antwort BVG

Aktuell besteht die Strecke zwischen Anna-Seghers- und Nipkowstraße aus ca. 600 m Einfachgleis (verschiedene Versuchsbauweisen in der eingleisigen Strecke) und 100 m Doppelgleis (NBS-Bauweise von 2004) zwischen Wassermann- und Handjerystraße.

Der eingleisige Streckenabschnitt wird in zwei Richtungen befahren, was ein Nadelöhr für den ÖPNV bedeutet. Durch wartende Straßenbahnen werden andere Verkehrsteilnehmer behindert und die eigentliche Leistungsfähigkeit der Straßenbahn ist sehr eingeschränkt. Die abschnittsweise Eingleisigkeit ist nicht förderlich für die Orientierung aller Verkehrsteilnehmer.

Durch den Ausbau der eingleisigen Strecke auf eine zweigleisige Strecke werden folgende Zielstellungen erreicht:

- Schaffung eines störungsfreien Betriebsablaufes für den ÖPNV
- Minderung der Reisezeit durch verbesserte Trassierung und zügigerem Fahrgastwechsel
- Herstellung einer hohen Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität für den ÖPNV
- Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallgefahr für ÖPNV und MIV
- Herstellung von barrierefreien und komfortablen Haltestellenanlagen
- Herstellung gesicherter Querungsstellen für Fußgänger
- gestalterische Verbesserungen für den Straßenraum, die als Folgemaßnahme insbesondere an den Knoten und Haltestellen in den Ausbau einbezogen werden.

Weiter kann der Abschnitt perspektivisch den zusätzlichen Straßenbahnverkehr aufnehmen, der durch den neuen Betriebshof Adlershof entstehen wird.

Fragen hinsichtlich der Verkehrsqualität (Stau, Lichtsignalanlagensteuerung, Fahrspuren am Knotenpunkt Adlergestell) können im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsplanung beantwortet werden. Die BVG kann sich vorstellen, dass wie bei anderen Strecken, die ähnlich geringe Querschnitte aufweisen, die Straßenbahn durch eine bevorzugte Steuerung an den Knotenpunkten eine bevorrechtigte Freigabe bekommt und dann als Kolonnenführer vor dem MIV fahren kann. Somit kann ein weitestgehend ungestörter ÖPNV-Verkehr gewährleistet werden.

#### **Themenbereich Straßennetz**

22506	F: 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?
-------	---

#### Antwort BVG

Ab- und Aufstufungen werden nicht durch die BVG veranlasst. Aktuell ist es nicht geplant, den 164er einzustellen.

### Themenbereich Sicherheit

22580	K: 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 eine Unfallgefahr vor.
22580	F: Ist geplant, den Querschnitt und die Verschwenkung der Straßenbahn im Kreuzungsbereich Adlergestell/Dörpfeldstraße so vorzusehen, dass eine Kollision von Tram und Gegenverkehr ausgeschlossen ist?

#### Antwort BVG

Fragen der Signalsteuerung (Lichtsignalanlagen) werden im Rahmen der Planfeststellung betrachtet. Mögliche Konfliktpunkte können so minimiert werden.

### Themenbereich Lärm

22524	F: Wie wird sichergestellt, dass trotz der Zunahme des Straßenbahnverkehrs (Stoßzeiten zum/vom Betriebsbahnhof Adlershof) das Immissionsschutzgesetz von Berlin eingehalten wird?
-------	---

#### Antwort BVG

Im Rahmen der Planfeststellung werden die notwendigen Untersuchungen erfolgen.