

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Lisa Knack (CDU)

vom 5. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Mai 2026)

zum Thema:

**Neubewertung der Verkehrsplanung in Adlershof - auf Basis des novellierten
Mobilitätsgesetzes**

und **Antwort** vom 20. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Lisa Knack (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25995
vom 5. Mai 2026
über Neubewertung der Verkehrsplanung in Adlershof - auf Basis des novellierten
Mobilitätsgesetzes

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Frage 1:

Inwiefern wurden die Planungen für die Dörpfeldstraße und die Radickestraße als ein zusammenhängendes Verkehrskonzept für das Zentrum Adlershof betrachtet oder fanden die Planungen weitgehend isoliert statt?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit:

„Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden vorhandene Planwerke und Daten mit Bezug zur Radickestraße bzw. deren Umfeld gesichtet und relevante Informationen herausgearbeitet. Grundlage für die Planungen der Dörpfeldstraße und der Radickestraße bildet das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK). In diesem Konzept wurde die Radickestraße als

Alternative für den durchfahrenden Radverkehr identifiziert. Im Einzelnen wurden folgende Planwerke bzw. Daten für die Erstellung der Machbarkeitsstudie zur Radickestraße untersucht:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Dörpfeldstraße
- Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörpfeldstraße
- Planungen zum Umbau der Dörpfeldstraße
- Verkehrliche Untersuchung Berlin-Adlershof zu Ladezonen und Kurzzeitparkplätzen, 2020
- Querschnittszählung Radickestraße, 2018
- Knotenstromzählung Radickestraße / Nipkowstraße, 2020

Die Konzeptentwicklung fand entsprechend zusammenhängend statt und folgt dem Ansatz einer integrierten Planung.“

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die Umgestaltung der Dörpfeldstraße mit Radverkehrsanlagen angesichts der geringen Straßenbreite, den engen Gehwegen und der hohen Taktfrequenz der Straßenbahn und aller weiteren Verkehrsteilnehmer?

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Planungen in Adlershof vor dem Hintergrund der angekündigten Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes, wonach die Pflicht zur Anlage von Radwegen an jeder Hauptverkehrsstraße zugunsten einer effizienteren Netzplanung entfallen soll?

Frage 10:

Eröffnet die Gesetzesänderung nach Auffassung des Senats den Spielraum, die Dörpfeldstraße zugunsten des ÖPNV, des Fußverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs vom durchgehenden Radverkehr zu entlasten, sofern eine attraktive Alternative in der Radickestraße geschaffen wird?

Frage 20:

Kann mit einer Anpassung der vorliegenden Pläne an die neue Rechtslage des Mobilitätsgesetzes gerechnet werden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2, 9, 10 und 20:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2, 9, 10 und 20 gemeinsam beantwortet. Die Dörpfeldstraße soll, als historisch gewachsenes Ortsteilzentrum von Adlershof, für alle Verkehrsarten gut und sicher erreichbar sein. Die Planungen zur Umgestaltung der Dörpfeldstraße sind eine notwendige und aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse herausfordernde Aufgabe hinsichtlich der Anforderungen von Straßenbahn, des motorisierten Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Der gefundene Kompromiss

bildet dabei die mit allen Verfahrensbeteiligten abgestimmte Planungsvariante als Grundlage für die weiteren Planungen.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit, dass eine mögliche Änderung des Mobilitätsgesetzes derzeit keine direkten Auswirkungen auf die Planungen zur Dörpfeldstraße hätte. Für die Straßenplanung der Dörpfeldstraße ist die Entwurfsphase, nach einem langen Abstimmungs- und Beteiligungsprozess, bereits abgeschlossen. Für die Planung liegt eine geprüfte Bauplanungsunterlage vor. Die Umgestaltung der Radickestraße steht kurz vor der baulichen Realisierung. Änderungen sind schon aus diesem Grund ausgeschlossen. Grundlage für beide Planungen und Umsetzungen sind die in Kraft befindlichen Gesetze.

Die Erschließungsfunktion der Dörpfeldstraße, unabhängig von der Verkehrsart für die anliegenden Quartiere, wurde allerdings nie infrage gestellt. Der motorisierte Verkehr wird nicht unterbunden. Im engen Straßenquerschnitt sind den jeweiligen Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der Möglichkeiten Flächen zugeordnet. Bereits jetzt ist im Straßenraum der Dörpfeldstraße Radfahren zulässig. Mit dem geplanten Schutzstreifen wird lediglich der bereits bestehende Radverkehr geordnet, was die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Eine Fahrradstraße in Nebenlage kann das Angebot ergänzen, ersetzt jedoch nicht die sichere Führung des Radverkehrs auf der eigentlichen Hauptrelation. Gerade auf einer Einkaufs- und Hauptverkehrsstraße bestehen auch hohe Zielbeziehungen. Der Radverkehr wird die direkte Achse auch weiterhin nutzen.

Frage 3:

Welche Sicherheitsanalysen liegen vor, die das Unfallrisiko zwischen Radfahrenden und ein-/aussteigenden Fahrgästen der Tram sowie Fußgängern auf den engen Gehwegen bewerten?

Antwort zu 3:

In der Dörpfeldstraße sind Kaphaltstellen im Rahmen des zweigleisigen Straßenbahnausbaus geplant. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um eine in Berlin gängige und etablierte Lösung. Radfahrende sind verpflichtet bei Straßenbahneinfahrt vor der Haltestelle anzuhalten und den Fahrgastwechsel abzuwarten. Ein Durchqueren des Haltestellenbereichs mit dem Fahrrad ist entsprechend während des Fahrgastwechsels nicht gestattet. Die „engen Gehwege“ stellen kein besonderes Unfallrisiko mit Radfahrenden dar, da der Radverkehr auf der Fahrbahn mittels Aufmerksamkeitsstreifen entlang der Dörpfeldstraße geführt werden soll und lediglich im Haltestellenbereich über die Kaphaltstelle führt.

Grundsätzlich beruht die Sicherheit im Straßenraum auf der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden und der Einhaltung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Frage 4:

Wie viele Parkplätze und Lieferzonen müssen für die geplanten Radwege in der Dörpfeldstraße entfallen und wie wird die Erreichbarkeit des lokalen Einzelhandels sichergestellt?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit:

„Auf der Dörfeldstraße befinden sich keine Parkplätze. Es gibt Be-/Entlademöglichkeiten mittels Zeichen 286 StVO, je nach Abschnitt entweder ganztags oder zeitlich beschränkt (Mo-Fr 6-8h und 15-18h gilt absolutes Haltverbot). Es ist beabsichtigt, sofern die Be- und Entlademöglichkeiten auf der Dörfeldstraße entfallen, die Ladebereiche in die Nebenstraßen zu verlagern.“

Frage 5:

Welche konkreten erforderlichen Begegnungsbreiten werden für den dort verkehrenden BVG-Busverkehr zugrunde gelegt und stehen diese im Konflikt zu einer vollständigen Fahrradstraße?

Frage 7:

Inwiefern ist der Betrieb der BVG-Buslinie in der Radickestraße rechtlich unvereinbar mit einer Fahrradstraße und welche Handlungsoptionen wurden hierzu geprüft?

Antwort zu 5 und 7:

Die BVG teilt dazu mit:

„Für Straßen, auf denen Linienbusse verkehren, legt die RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) für den maßgeblichen Begegnungsfall Bus/Bus eine erforderliche Fahrbahnbreite von 6,50 m zugrunde. Diese Breite ist notwendig, damit sich Busse sicher begegnen können, ohne den Seitenraum zu beanspruchen oder andere Verkehrsteilnehmende zu gefährden.“

Sofern eine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Linienverkehr frei“ gekennzeichnet ist, ist rechtlich eine Befahrung einer Fahrradstraße durch Linienbusse grundsätzlich zulässig. Vorliegend steht das erlaubte Nebeneinanderfahren von Radfahrenden mit zulässiger Behinderung des nachfolgenden PKW- und Busverkehrs jedoch einer längeren gemeinsamen Nutzung einer Fahrradstraße durch Buslinien entgegen und verhindern einen fahrplangerechten Linienbusbetrieb.

Frage 6:

Wurde geprüft, ob durch eine Einbahnstraßenregelung für den motorisierten Individualverkehr in der Radickestraße ausreichend Straßenbreite gewonnen werden kann, um eine sichere und durchgehende Fahrradstraße zu realisieren?

Antwort zu 6:

Eine Einbahnstraßenregelung ist keine Option, da die dort verkehrende Buslinie beide Richtungen bedient. Zudem erfordert der Betrieb der Polizeidienststelle an der Ecke Nipkowstraße einen beidseitigen Richtungsverkehr.

Frage 8:

Wurde die Führung der BVG-Buslinie über alternative Straßenzüge geprüft, um die Radickestraße als sichere Hauptroute für den Radverkehr im Kiez vollständig freizumachen?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt dazu mit:

„Alternativrouten über den Büchnerweg sowie die Otto-Franke-Straße wurden von der BVG geprüft. Diese stellen jedoch keine geeignete Alternative zum bestehenden Linienverlauf dar. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere die sichere verkehrliche Anbindung der Anna-Seghers-Schule, die Notwendigkeit der Vorhaltung geeigneter Strecken für einen möglichen Schienenersatzverkehr sowie die betrieblichen Anforderungen für den Einsatz von Gelenkbussen (GN).“

Frage 11:

Unter welchen Voraussetzungen ist es möglich, die laufenden Planungsverfahren für die Dörfeldstraße zu modifizieren, um die neuen Leitlinien der Priorisierung des flüssigen Verkehrs und der Sicherheit im Kiez nachhaltig umzusetzen?

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit, dass eine belastbare Beantwortung dieser Frage innerhalb der zur Verfügung stehenden Frist nicht möglich ist.

Frage 12:

Mit welchen Verzögerungen für die Straßenbahnlinien in der Dörfeldstraße rechnet der Senat durch die geplante Verengung des Fahrraums bei gleichzeitiger Anlage von Radstreifen?

Antwort zu 12:

Ziel der Gesamtplanung ist es, den übergeordneten Durchgangsverkehr in der Dörfeldstraße zu verringern bzw. zu verlagern und die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu erhöhen.

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Dörfeldstraße wird der Straßenbahnbetrieb beschleunigt, da die bislang eingleisigen Abschnitte entfallen und Betriebsabläufe stabiler werden. Eine Verzögerung für die Straßenbahnen wird nicht erwartet, da mit dem Radstreifen neben den Straßenbahngleisen diese Verkehre entzerrt werden.

Frage 13:

Wie hoch sind die geschätzten Gesamtkosten für die Radverkehrsinfrastruktur in der Dörfeldstraße im Vergleich zu einer vollständigen Ertüchtigung der Radickestraße als neue Rad-Haupttroute?

Antwort zu 13:

Dazu liegen dem Senat keine Informationen vor. Untersuchungen hierzu wurden vom Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick nicht durchgeführt.

Frage 14:

Wurde eine Simulation des Verkehrsflusses durchgeführt, die ein Szenario „Dörfeldstraße ohne Radweg / Radickestraße als durchgehende Fahrradstraße“ vergleicht? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit:

„Eine Simulation des Verkehrsflusses die ein Szenario „Dörfeldstraße ohne Radweg / Radickestraße als durchgehende Fahrradstraße“ vergleicht, wurde nicht durchgeführt, da die Variantenuntersuchung zur Radickestraße ergab, dass aufgrund des Busverkehrs keine durchgehende Fahrradstraße angeordnet werden kann.

Die grundlegende Annahme, dass relevante Radverkehrsanteile auf Grund der bekannten Netzfunktion und Zielbeziehungen auf der Hauptstraße verbleiben, entspricht dem Stand der Fachpraxis und bedurfte keiner gesonderten Simulation.“

Frage 15:

Wie wurden die Bedenken der Anwohner und Gewerbetreibenden der Dörfeldstraße hinsichtlich der Gefahren durch die Enge und den Wegfall von Lieferflächen in der bisherigen Abwägung berücksichtigt?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit:

„Es fand ein umfassendes Beteiligungsverfahren statt, in dessen Rahmen alle potentiell betroffenen Gruppen angesprochen wurden und diese ihre Anregungen und Bedenken einbringen konnten. Es fand u.a. eine Beteiligung der Öffentlichkeit, des Kiezbeirates und der

Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden (IGD) sowie der fachlich beteiligten Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, BVG, ADAC, ADFC statt. Im Rahmen von Beteiligungsveranstaltungen (letztmalig im Januar 2022) wurde auch die Vorzugsvariante für die Umsetzung vorgestellt und als Grundlage der weiteren Entwicklung abgestimmt. Begleitend wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die die Auswirkungen der zweigleisigen Tramtrasse auf die Funktion als Geschäftsstraße mindern sollen. Hierzu zählen das Konzept für eine alternative Lieferlogistik und die Einrichtung von Ladezonen und Kurzzeitparkern in den Querstraßen zur Dörfeldstraße.“

Frage 16:

Gab es eine Bedarfsanalyse, die untersucht hat, ob Radfahrende die Radickestraße als sicherere und schnellere Verbindung gegenüber der Dörfeldstraße bevorzugen würden?

Antwort zu 16:

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse bietet es sich an, den Radfahrenden, die nicht zwingend in die Dörfeldstraße müssen, eine alternative Route anzubieten. Die umfassende Analyse (vgl. Antwort zu 1) hat die Radickestraße als Alternativstrecke identifiziert, die durch Anpassungen als sichere und attraktive Strecke hergestellt werden kann.

Frage 17:

Welche Kriterien müssten erfüllt sein, damit von der geplanten Radwegführung in der Dörfeldstraße zugunsten einer Bündelung in der Radickestraße abgerückt?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit:

„Die Variantenuntersuchung zur Radickestraße hat ergeben, dass aufgrund des Busverkehrs keine durchgehende Fahrradstraße angeordnet werden kann. Das Konzept für eine fahrradfreundliche Gestaltung der Radickestraße wurde als Angebot für Radfahrende entwickelt, um die Dörfeldstraße vom Radverkehr zu entlasten. Ein völliger Ausschluss von Radfahrenden aus der Dörfeldstraße ist nicht möglich und zielführend. Entsprechend sind für beide Straßen Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen umzusetzen. Aufgrund des engen Straßenquerschnitts wird in der Dörfeldstraße keine gesicherte Radverkehrsanlage umgesetzt. Vielmehr handelt es sich hierbei um einen überfahrbaren Aufmerksamkeitsstreifen für Radfahrende, der im Bedarfsfall überfahren werden kann. Der motorisierte Verkehr wird nicht unterbunden. Im engen Straßenquerschnitt sind den jeweiligen Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der Möglichkeiten Flächen zugeordnet.“

Frage 18:

Ist geplant, die betroffenen Anwohner über die neuen Möglichkeiten, die das geänderte Mobilitätsgesetz bietet, erneut zu konsultieren?

Antwort zu 18:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt dazu mit, dass eine mögliche Änderung des Mobilitätsgesetzes derzeit keine direkten Auswirkungen auf die Dörpfeldstraße hätte. Im Rahmen des Förderverfahrens ist das Bezirksamt regelmäßig in Kontakt mit den Betroffenen im Fördergebiet. Seit 2016 ist der Kiezbeirat das zentrale Beteiligungsgremium der Adlershofer*innen im Fördergebiet. Er setzt sich aus gewählten Vertreterinnen/Vertretern der Bewohnerschaft, Eigentümerinnen/Eigentümern, Gewerbetreibenden, sowie Vertreterinnen/Vertretern von Trägern, Initiativen, Vereinen sowie aus Kultur- und Bildungseinrichtungen zusammen. Der Kiezbeirat hat die Rolle des Multiplikators und Impulsgebers zwischen den Adlershoferinnen, Adlershofern und der Verwaltung. Im Zuge der monatlichen Sitzungen berichtet das Bezirksamt zu aktuellen Informationen von den Projekten und Baumaßnahmen.

Frage 19:

Wie bewertet die BVG die vorgeschlagene Bündelung des Radverkehrs in der Radickestraße im Hinblick auf die Störungsanfälligkeit der Tram in der Dörpfeldstraße?

Antwort zu 19:

Die BVG teilt dazu mit:

„Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum zweigleisigen Ausbau der Dörpfeldstraße wurden die Belange aller Verkehrsteilnehmenden umfassend betrachtet. Eine gesonderte Bewertung der Bündelung des Radverkehrs in der Radickestraße war jedoch nicht Gegenstand des Verfahrens und ist entsprechend nicht eingeflossen.“

Berlin, den 20.05.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt