

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Silke Gebel und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 29. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. August 2023)

zum Thema:

Plant schwarz-rot weiter die verkehrssichere Umgestaltung der Torstraße?

und **Antwort** vom 14. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Sep. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Silke Gebel (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16538
vom 29. August 2023

über Plant schwarz-rot weiter die verkehrssichere Umgestaltung der Torstraße?

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

Frage 1:

Wieviel Unfälle gab es in der Torstraße? Wieviel davon waren Unfälle mit Personenschäden? Bei wieviel Unfällen waren Schulkinder betroffen? (Bitte um Auflistung der letzten 10 Jahre, aufgliedert in den Abschnitt Torstraße von Chausseestraße-Rosenthaler Platz sowie Rosenthaler Platz-Rosa-Luxemburg-Platz)?

Antwort zu 1:

Der Klammervermerk zur erbetenen Aufgliederung der Verkehrsunfalllage in zwei Streckenabschnitte der Torstraße wurde so interpretiert, dass sich diese nur auf die erfragten bezieht.

Die jeweilige Anzahl der in den Jahren 2013 bis 2023 in der Torstraße polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der VU in der Torstraße	Anzahl der VU in der Torstraße mit Personenschäden
2013	362	54
2014	339	62
2015	363	50
2016	341	44

2017	406	50
2018	347	55
2019	385	46
2020	241	40
2021	222	29
2022	261	43
2023 (bis 30.06.)	130	22

Stand: 30. August 2023

Als Schulkinder im Sinne der Fragestellung werden alle Kinder im Alter von sechs bis dreizehn Jahren definiert, und zwar unabhängig davon, ob sie zum Unfallzeitpunkt tatsächlich auf Wegen von oder zu Schulen unterwegs waren. Die Auswertung gliedert sich in zwei Streckenabschnitte und den dazwischenliegenden Kreuzungsbereich am Rosenthaler Platz. Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der VU im Streckenabschnitt zwischen den Kreuzungsbereichen Tor-/Chausseestraße und Rosenthaler Platz unter Beteiligung von Kindern im Alter von 6 bis 13 Jahren
2013	1
2014	0
2015	1
2016	0
2017	0
2018	1
2019	1
2020	0
2021	0
2022	0
2023 (bis 30.06.)	0

Stand: 30. August 2023

Jahr	Anzahl der VU im Kreuzungsbereich Rosenthaler Platz unter Beteiligung von Kindern im Alter von 6 bis 13 Jahren
2013	0
2014	1
2015	1
2016	0
2017	0
2018	0
2019	0

2020	0
2021	0
2022	0
2023 (bis 30.06.)	1

Stand: 30. August 2023

Jahr	Anzahl der VU im Streckenabschnitt zwischen Rosenthaler Platz und Torstraße/Schönhauser Allee unter Beteiligung von Kindern im Alter von 6 bis 13 Jahren
2013	0
2014	0
2015	0
2016	0
2017	0
2018	0
2019	0
2020	0
2021	0
2022	0
2023 (bis 30.06.)	0

Stand: 30. August 2023

Frage 2:

Mit welchen Maßnahmen gewährleistet der Senat die Schulwegsicherheit auf der Torstraße für mindestens drei Grundschulen sowie weiterführende Schulen?

Antwort zu 2:

Es ist beabsichtigt, die Torstraße zwischen der Chausseestraße und der Karl-Liebknecht-Straße nach Maßgabe der gültigen Planwerke zu erneuern. Insofern werden Ansprüche an die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, auch von Schulkindern, durch die Planungen berücksichtigt.

Frage 3:

Wie hoch war die Lärmbelastung in der Torstraße vor und nach der Einführung von Tempo 30?

Antwort zu 3:

Die Schwellenwerte der 1. Stufe des Berliner Lärmaktionsplans (LDEN 70 dB(A) / LN 60 dB(A)) werden für den Tag für etwa 25 % und für die Nacht für etwa 70 % der nach Lärmkartierung 2022 ermittelten straßenseitig betroffenen Einwohnenden erreicht oder überschritten. Die Lärmbelastung an den straßenseitigen Wohngebäuden der drei Straßenabschnitte der Torstraße überschreitet die Schwellenwerte der 2. Stufe (LDEN 65 dB(A) / LN 55 dB(A)) des Berliner Lärmaktionsplans für 97 % der straßenseitig betroffenen Einwohnenden bezogen auf den Tag (LDEN von 65 dB(A)) und für 99 % der straßenseitig betroffenen Einwohnenden in der Nacht (LN von 55 dB(A)).

Vor der Einführung von Tempo 30 ganztags lag die Lärmbelastung durchschnittlich um jeweils 2,5 dB(A) höher.

Frage 4:

Wie hoch war die Schadstoffbelastung der Torstraße vor und nach der Einführung von Tempo 30 entwickelt?

Antwort zu 4:

Im Jahr 2019 wurde ein NO₂-Jahresmittelwert von 43 µg/m³ gemessen. In 2020 wurde ein NO₂-Jahresmittelwert von 32 µg/m³ gemessen, in 2021 ein NO₂-Jahresmittelwert von 30 µg/m³ und in 2022 ein NO₂-Jahresmittelwert von 27 µg/m³.

Frage 5:

Wie haben sich die durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf der Torstraße seit der Einführung von Tempo 30 entwickelt? In welchem Umfang und Ausmaß wird Tempo 30 nach letztem bekannten Stand regelmäßig überschritten?

Antwort zu 5:

Die im Rahmen der polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung festgestellten Überschreitungen sowie Überschreitensraten (Verhältnis aller bei entsprechenden Verkehrskontrollen gemessenen Fahrzeuge zu den registrierten vorwerfbaren Geschwindigkeitsverstößen) sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Jahr				
	2019 (ab 04.09.)	2020	2021	2022	2023 (bis 30.06.)
Anzahl der festgestellten Überschreitungen	0	31.382	28.850	13.513	140
Überschreitensrate	0	18,89 %	16,15 %	9,73 %	9,60 %

Stand: 24. August 2023

Im Zeitraum vom 4. September bis 31. Dezember 2019 wurden in der Torstraße insgesamt neun Geschwindigkeitskontrollen mittels Handlaser durchgeführt. Mit Handlasermessgeräten lässt sich keine Überschreitensquote ermitteln.

Frage 6:

Wird die SenMVKU Tempo 30 in der Torstraße beibehalten?

Antwort zu 6:

Die Beibehaltung oder Aufhebung von Tempo 30 Anordnungen erfolgt auf der Grundlage des geltenden Rechtsrahmens.

Frage 7:

Was ist der aktuelle Zeitplan für den ersten Bauabschnitt von der Chausseestraße-Rosenthaler Platz?

Frage 8:

Wird im Rahmen der Umbauten im ersten Bauabschnitt der Torstraße weiterhin ein geschützter Radweg angelegt werden? Wie sieht der detaillierte Regelquerschnitt nach den aktuellen Planungen in diesem Abschnitt aus?

Frage 9:

Wo sind Fußgängerquerungen für Zufußgehende im ersten Bauabschnitt geplant, welche davon sind gesichert und auf welche Art (bitte tabellarisch)?

Frage 10:

Wo und in welcher Länge sind die Lieferzonen im ersten Bauabschnitt geplant?

Frage 11:

Wo wird es weiter Flächen für Außengastronomie geben?

Frage 12:

Wieviel Bäume werden im Rahmen des Umbaus im ersten Bauabschnitt der Torstraße zusätzlich geplant?

Frage 13:

Wie stimmt SenMVKU die Planungen der Torstraße mit den geplanten Kiezblocks in den benachbarten Kiezen nördlich und südlich der Torstraße ab?

Frage 14:

Wie stimmt SenMVKU die Planungen der Torstraße mit den nach dem Radverkehrsplan einzurichtenden Fahrradstraßen nördlich und südlich der Torstraße ab?

Antwort zu 7 bis 14:

Die Fragen 7 bis 14 betreffen die geplante grundhafte Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße und werden wegen dieses Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im Rahmen der Planung für den 1. Planungsabschnitt werden Planungs- und Querschnittsvarianten untersucht, die eine ausgewogene Verteilung des Straßenraumes für alle Verkehrsarten ermöglichen. Dabei werden auch die Planungen im Umfeld der Torstraße (Kiezblocks, Fahrradstraßen) hinsichtlich der Anbindungen der Gebiete nördlich und südlich der Torstraße berücksichtigt. Erst nach dem Vorliegen dieser Planungs- und Querschnittsvarianten sind Aussagen zu den Querschnitten, Querungsmöglichkeiten, Lage der Lieferzonen und Außengastronomie, Baumpflanzungen und dem konkreten Zeitplan möglich.

Berlin, den 14.09.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt