

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß, Silke Gebel, Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 31. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. November 2025)

zum Thema:

**Umbau der Torstraße – (k)eine Straße für Menschen?**

und **Antwort** vom 17. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Nov. 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE),  
Frau Abgeordnete Silke Gebel (GRÜNE) und  
Frau Abgeordnete Antje Kapek (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 / 24264**

**vom 31. Oktober 2025**

**über Umbau der Torstraße - (k)eine Straße für Menschen?**

---

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Torstraße wird demnächst im 1. Teilabschnitt zwischen Chausseestraße und Rosenthaler Platz grundhaft erneuert. Nach einer Bürgerbeteiligung von Entwürfen 2022 wurde die Planung seit 2024 mit anderen Planungsgrundlagen umgeplant, von der Senatsverkehrsverwaltung veröffentlicht.

Bei Umbau oder grundhaften Erneuerungen von Straßen müssen aktuelle Regelwerke und Richtlinien berücksichtigt werden, insbesondere um den Schutz von Menschen zu Fuß und auf dem Rad zu verbessern, sowie um eine stadtverträgliche Verkehrsgestaltung zu ermöglichen und städtebaulichen Anforderungen zu entsprechen. Hervorzuheben sind hierbei insbesondere die Regelwerke zur Umsetzung der Vorgaben und Erreichung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes bei Planungen:

- Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)
- Ausführungsvorschriften zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetz - Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen - (AV Konfliktbewältigung)

Darüber hinaus gelten auch in Berlin die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als Stand der Technik und damit als Grundlage der Planungen von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Insbesondere zu nennen sind hier:

- FGSV-Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Stand 2006, in Überarbeitung)
- FGSV-Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA Stand 2002, in Überarbeitung)
- FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA Stand 2010, in Überarbeitung)
- FGSV-Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023)

Zusätzlich wurden die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E Klima) 2022 veröffentlicht, auf deren Grundlage nun die Regelwerke RASt 2006, EFA 2002 sowie ERA 2010 grundlegend überarbeitet wurden, da sie nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen zur Erhöhung von Verkehrssicherheit und Erreichung von Klimaschutzzielen entsprachen. Die Aktualisierungen werden demnächst veröffentlicht.

Die Grundlagen der aktualisierten RAS 2006 finden sich seit Februar 2024 im Ad-hoc-Arbeitspapier „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 2006“. Dort wird ausdrücklich empfohlen, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität die Seitenräume stadtgestalterisch aufzuwerten, um die Akzeptanz der Anwohnerschaft zu steigern und den Transformationsprozess zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV positiv zu begleiten. Die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs fordern prioritär Aufenthaltsflächen und erforderliche Stadtbegrünung ein und betrachten Kfz-Parken demgegenüber als nachrangig. Kfz-Parken sollte „mit Ausnahme von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Flächen für Liefer- und Ladeverkehr (...) vorrangig auf private Flächen verlagert werden“ (EAR 2023, S.12) Dort ist klar dokumentiert, dass beim Straßenentwurf Flächen in der Reihenfolge Fußverkehr, Radverkehr, ÖV, fließender Kfz-Verkehr und ruhender Kfz-Verkehr zu verteilen sind.

Im Sinne einer vorausschauenden Planung müssen die demnächst geltenden technischen Regelwerke Anwendung finden. Dies gilt erst recht in einem derart zentralen Bereich mit intensiven Nutzungen durch Handel und Gastronomie, und mit der entsprechenden Zahl an Menschen in der Straße. Deshalb muss in diesem Bereich starker Hitzebelastung auch die Schaffung weiterer blau-grüner Infrastruktur Vorrang genießen, wie im Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2.0) gefordert.

Alle Fragen beziehen sich auf den im o.g. Teilabschnitt.

Frage 1:

Welche der o.g. Anwendungsvorschriften und (überarbeiteten) technischen Regelwerke (incl. der zur Anwendung empfohlenen Übergangs-Arbeitspapiere) wurden im Sinne vorausschauender Planung konsequent angewendet, welche nicht und aus welchem Grund?

Frage 2:

Die Straßenraumaufteilungen der verschiedenen Planungsphasen verdeutlichen den Konflikt zwischen verschiedenen Zielen des Mobilitätsgesetzes und dem motorisierten Individualverkehr. Wo ist die planerische Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) dokumentiert und was ist das Ergebnis?

Frage 3:

Falls keine planerische Abwägung nach § 25 MobG BE erfolgte, wie wird das detailliert begründet?

Antwort zu 1 bis 3:

Grundsätzlich werden alle geltenden technischen Vorschriften und Regelwerke bei der Erstellung der Planung beachtet. Die Ermessensausübung erfolgt im jeweiligen Einzelfall gemäß den Bedürfnissen unter Einhaltung der Anforderungen der Regelwerke.

Eine Abwägung gemäß AV Konfliktbewältigung im Rahmen der Planungen des 1. Teilabschnittes der Torstraße zwischen Chausseestraße und Rosenthaler Platz ist nicht erforderlich, da die gem. AV Punkt 1.1. Anwendungsbereich genannten „Konflikte im Sinne des § 25 Absatz 1 Berliner Mobilitätsgesetz zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln, beispielsweise dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr oder dem öffentlichen Personennahverkehr“ nicht bestehen. Alle Verkehrsteilnehmenden (Radfahrende, motorisierter Verkehr, ÖPNV wie auch zu Fußgehende) werden im Streckenverlauf mit regelkonformen Breiten (Fahrstreifen bzw. Geh- oder Radwegbreiten) berücksichtigt.

Frage 4:

Wurde bei der Planung eine städtebauliche Abschnittsbildung vorgenommen, und wenn ja, warum ist diese in der Planung nicht erkennbar?

Antwort zu 4:

Eine städtebaulich begründete Abschnittsbildung wurde nicht vorgenommen. Städtebauliche Vorgaben existieren lediglich in Bezug auf den Denkmalschutz. Der südliche Gehwegbereich der Torstraße ist denkmalgeschützter Bereich (Ensemble Spandauer Vorstadt), sodass sämtliche hier verwendete Befestigungen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt worden sind. Beispielsweise ist in diesen Bereichen die Gehwegbefestigung mittels großformatigen Granitplatten (Charlottenburger Platten), die Zufahrten mit vorhandenen Großpflastersteinen usw. herzustellen. Zudem sind die Befestigungen vor den DDR-Plattenbauten im südlichen Gehweg östlich der Metropolitan School mit großformatigen Betonplatten herzustellen. Der Grünstreifen entlang der Bauten zählt ebenfalls zu den geschützten Elementen, die zu erhalten sind.

Frage 5:

Welche weiteren Vorgaben fanden zusätzlich zu den technischen Regelwerken Anwendung bei der Erstellung der Planungsgrundlagen?

Antwort zu 5:

Die Ziele der Maßnahme wurden vorab wie folgt definiert:

- übersichtliche Fußverkehrsanlagen mit genügend Raum zur Gestaltung der Freianlagen,
- Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes
- Gewährleistung der Einsätze der Rettungskräfte
- Teilweiser Erhalt der Stellplätze
- Erhalt der Flächen für Verkauf und Außengastronomie (Sondernutzung)
- Sichere barrierefreie Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr in ausreichenden Abständen gemäß § 55, Absatz 4 MobG BE,
- Ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen, die so gestaltet sind, dass ein unzulässiges Befahren von Kraftfahrzeugen unterbleibt, siehe § 43, Absätze 1 und 2 MobG BE
- Sichere und barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs entsprechend § 31, Absatz 2 MobG BE
- Berücksichtigung von Liefer- und Ladezonen gem. § 22, Absatz 1 MobG BE

Frage 6:

Warum wurde im südlichen Seitenraum die in der AV Geh- und Radwege vorgegebene Mindestbreite von brutto 3,20 m häufig unterschritten und trotz starkem Fußverkehrsaufkommen und der Lage im bezirklichen Fußverkehrs-Vorrangnetz des Fußverkehrsplans die vorgegebene Brutto-Breite von 6-8 Metern nicht beachtet?

Antwort zu 6:

Die Breite von 3,20 m ist die Bruttobreite gemäß Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege. Somit sind Unter- und Oberstreifen in dieser Breite enthalten. Dieses Maß wird im gesamten Bauabschnitt bis auf eine kleine Engstelle in Höhe des Gebäudevorsprungs Torstraße 164 eingehalten.

Die einzuhaltende Nettobreite von 2,20 m (von Hindernissen freie Breite) ist im Rahmen der Planung durchgehend gewährleistet.

Frage 7:

Warum wird an allen Einfahrten die Gehbahn unterbrochen, obwohl der Fußverkehr Vorrang vor den Kfz-Verkehr besitzt?

Antwort zu 7:

Die Abstimmungen mit dem Straßen- und Grünflächenamt Mitte und die Erfahrungen mit Zufahrten mit durchgehender Gehbahn mittels Gehwegbetonplatten (rissanfällig und sehr unterhaltungsintensiv) haben im Rahmen der Planung zur Entscheidung der Unterbrechung der Gehwegbefestigung an Zufahrten geführt. Die Variante ist gemäß Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege regelkonform.

Frage 8:

Wie groß sind die Abstände zwischen den Querungshilfen im Straßenverlauf und warum wurden im Vergleich zur ersten Planung Querungshilfen gestrichen?

Frage 9:

Warum wurden trotz der Schulen und Kitas im direkten Umfeld, dem eindeutig erhöhtem Fußgänger-Querungsbedarf und der Lage im bezirklichen Fußverkehrs-Vorrangnetz des Fußverkehrsplans keine Querungshilfen in angemessenem Abstand vorgesehen?

Frage 10:

Warum fehlen trotz der Vorgaben in den o.g. technischen Regelwerken Querungshilfen im Bereich von Bushaltestellen, vor der Schule, an den Einmündungen Borsigstraße und Bergstraße (hier z.B. für den Fuß- und Radverkehr) vorgesehen ist?

Frage 16:

Warum fehlen an Örtlichkeiten mit besonderem Querungsbedarf für Radfahrende entsprechende Querungshilfen wie z.B. Furten (bitte für jeden einzelnen Knotenpunkt begründen)?

Antwort zu 8 bis 10 sowie 16:

Im Bereich der Metropolitan School wurden konkrete Maßnahmen umgesetzt: Die bestehende signalisierte Querung wird auf Höhe der Novalisstraße verlegt. Dadurch wird ein sicheres Überqueren der Torstraße für zu Fuß Gehende und Radfahrende aus der Novalisstraße ermöglicht und ein häufig beobachtetes, vorzeitiges Queren aus Westen (vom KP Hannoversche Straße / Friedrichstraße / Chausseestraße) kommend unterbunden. Neben den bereits im Bestand vorhandenen Mittelinseln im Bereich Gartenstraße/ Kleine Hamburger Straße werden zusätzlich zwei Mittelinseln am Knotenpunkt Ackerstraße angeordnet. Diese ermöglichen Fußgängerinnen und Fußgängern eine sichere Querung in zwei Etappen. Besonders für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen bieten Mittelinseln ein deutliches Sicherheitsplus.

An allen Knotenpunkten, Bushaltestellen und Querungsstellen (Mittelinseln) wurden die Belange von Menschen mit Einschränkungen berücksichtigt. Für Blinde und sehbehinderte Menschen werden die Lichtsignalanlagen mit taktil erfassbaren Bodenindikatoren und akustischen Signalen ausgestattet, für Rollstuhlnutzende und Rollatornutzende werden eine Nullabsenkung der Bordsteine, breite Querungsbereiche sowie Sperrfelder zur Orientierung geschaffen.

An der Berg- als auch an der Borsigstraße wurden keine unmittelbaren Quell- und Zielfußverkehre zum und vom südlichen Gehwegbereich identifiziert. Zudem würde die Anordnung von Querungshilfen weitere Eingriff in die Seitenräume und somit weitere Baumfällungen verursachen. In unmittelbarer Nähe zu diesen Straßen sind an der Tucholskystraße und am Rosenthaler sichere barrierefrei Querungsmöglichkeiten im Rahmen der vorliegenden Planung vorhanden.

Frage 11:

Wieso wird bei den Sichtfeldnachweisen die fast durchgängig gegebene Möglichkeit des Kfz-Parkens (außerhalb der Spitzenzeiten) nicht berücksichtigt?

Antwort zu 11:

Sichtfeldnachweise wurden (mit parkenden Fahrzeugen) im Rahmen der Planung durchgängig geführt. Jedoch wurden sie in den veröffentlichten Lageplänen nicht dargestellt, um die Übersichtlichkeit in den Planunterlagen zu gewährleisten.

Frage 12:

Durch welche baulichen Veränderungen soll das Unfallrisiko an den Unfallschwerpunkten der Knotenpunkte mit der Chausseestraße/Friedrichstraße, Gartenstraße, Brunnenstraße/Rosenthaler Straße minimiert werden?

Frage 18:

Wieviele Unfälle mit Personenschaden haben sich in den letzten drei Jahren in diesem Abschnitt ereignet (incl. der Knotenpunkte mit Chausseestraße/Friedrichstraße, Brunnenstraße/Rosenthaler Straße; bitte gesondert die Unfälle aufschlüsseln nach Strecke und allen Knotenpunkten im Abschnitt)?

Frage 19:

Wurden Unfallanalysen durchgeführt und an welchen Örtlichkeiten wurden häufige Unfallursachen durch geeignete Infrastruktur adressiert?

Antwort zu 12, 18 und 19:

Die Fragen 12, 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die folgenden Tabellen bilden die Unfallzahlen an den Knotenpunkten sowie auf der Strecke des 1. Teilabschnittes der Torstraße ab:

Knoten	Jahr/Anzahl der Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden			
	2022	2023	2024	2025 (bis 31.08.)
Chausseestr. / Friedrichstr. / Torstr. / Hannoversche Str. / Oranienburger Tor	10	7	3	4
Torstr. / Novalisstr.	0	0	0	1
Torstr. / Borsigstr.	1	1	0	1
Torstr. / Tucholskystr.	0	0	0	0
Gartenstr. / Torstr. / Kleine Hamburger Str.	5	3	0	0
Bergstr. / Torstr.	3	2	1	1
Ackerstr. / Torstr.	0	4	1	0
Brunnenstr. / Torstr. / Rosenthaler Platz / Rosenthaler Str. / Weinbergsweg	15	12	5	5
<b>gesamt</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>10</b>	<b>12</b>

Quelle: Datenbank Verkehrsunfallursachenuntersuchung (DB VUUs), Stand: 3. November 2025

Strecke	Jahr/ Anzahl der VU mit Personenschaden
---------	---

	2022	2023	2024	2025 (bis 31.08.)
zwischen Brunnenstr. und Ackerstr.	4	4	3	4
zwischen Ackerstr. und Bergstr.	1	1	0	0
zwischen Bergstr. und Gartenstr.	0	0	1	1
zwischen Gartenstr. und Tucholskystr.	0	0	1	0
zwischen Tucholskystr. und Borsigstr.	0	0	0	0
zwischen Borsigstr. und Novalisstr.	1	0	1	0
zwischen Novalisstr. und Chausseestr.	1	0	0	1
<b>gesamt</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

Quelle: DB VUUs, Stand: 3. November 2025

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten sowie im Straßenzug sind im Rahmen der Verkehrsanlagenplanung unter anderem regelkonforme Fahrstreifenbreiten einschließlich entsprechender Sicherheitsräume, ein bedarfsgerechter und barrierefreier Knotenpunktausbau, die Verbesserung von Sichtbeziehungen (auch durch Fällungen von sicht- und lichtraumbeeinträchtigenden Bäumen), die erstmalige Errichtung separater Radverkehrsanlagen, die Schaffung von geeigneten Querungsstellen und eine optimierte Straßenraumausstattung (bestehend aus Markierung, Beschilderung sowie einer verbesserten Straßenbeleuchtung) vorgesehen.

Frage 13:

Warum wurden keine Anpassungen des Knotenpunktes mit der Chausseestraße/Friedrichstraße vorgesehen, um den linksabbiegenden Radverkehr sicher zu führen (z.B. aufgeweitete Radaufstellstreifen) und warum wurden Sicherheitsmängel wie der freilaufende Rechtsabbieger nicht beseitigt?

Frage 14:

Warum wurden keine Anpassungen des Knotenpunktes mit der Brunnenstraße/Rosenthaler Straße vorgesehen, um den linksabbiegenden Radverkehr Radverkehr sicher zu führen (z.B. aufgeweitete Radaufstellstreifen) und warum endet die Radverkehrsanlage 70 m vor dem Knotenpunkt als eigentlichem Unfallschwerpunkt?

Antwort zu 13 und 14:

Die Planung der Lichtsignalanlagen sowie die damit zusammenhängende Führung des Radverkehrs in den Knotenpunktbereichen wird derzeit erarbeitet und wurde in den veröffentlichten Lageplänen noch nicht berücksichtigt.

In Knotenpunkten werden Radverkehrsführungen grundsätzlich nur dann ausgeführt, wenn zuvor zuführende Radverkehrsanlagen gegeben sind. Da eine Weiterführung der Radverkehrsanlage östlich der Rosenthaler Straße mangels Fahrbahnbreite zwischen dem dortigen U-Bahnzugang und der Straßenbahnhaltstelle nicht hergestellt werden kann und das Zusammenführen von



Rad- und Kraftverkehr vor dem Knotenpunkt weniger konfliktbehaftet ist, als im Knotenpunkt selbst beziehungsweise an der anschließenden Engstelle, endet die Radverkehrsanlage bereits im Vorfeld.

Frage 15:

Warum wird bei der Einrichtung des nördlichen Radfahrstreifens auf Protektionselemente sowie an den Knotenpunkten auf die Rotmarkierung der Radfurten verzichtet?

Antwort zu 15:

Der markierte Sicherheitsstreifen (Sperrfläche mit einer Breite von 75 cm) bietet den Radfahrenden den erforderlichen sicheren Schutz zum fließenden Verkehr bzw. außerhalb der verkehrstarken Zeiten zu den parkenden Fahrzeugen.

Frage 17:

Wie groß sind die Abstände zwischen den Lieferflächen und wie sollen mit einem derart geringen Angebot bei der hohen Gewerbe- und Wohndichte regelkonforme Liefer- und Ladetätigkeiten ermöglicht werden?

Antwort zu 17:

Im Vorfeld wurde der Bedarf anhand einer Abfrage bei allen Gewerbetreibenden an der Torstraße ermittelt und die Liefer- und Ladezonen dementsprechend ausgebildet.

Frage 20:

Welche Auftragnehmer haben die Verkehrsplanung bzw. die Landschaftsplanung ausgeführt und welche Anmerkungen haben sie zu den veränderten Planungsvorgaben gemacht?

Antwort zu 20:

Verkehrsanlagenplanung: Dorsch Consult

Freianlagenplanung: Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Die Veränderungen zur ursprünglichen Planung folgt der Auswertung der Bürgerbeteiligung und der Einwände der Träger öffentlicher Belange wie Rettungskräfte (Krankentransporte, Feuerwehr) und Polizei. Änderungen gehören zu einem iterativen Prozess im Rahmen der Planung.

Frage 21:

Wurde ein unabhängiges Sicherheitsaudit für die aktuelle Ausführungsplanung erstellt, welche Sicherheitsmängel wurden identifiziert und inwiefern wurden sie adressiert?

Antwort zu 21:

Ein Sicherheitsaudit wurde durch zertifizierte Sicherheitsauditoren durchgeführt, die im regen Kontakt zur Projektleitung der Planung stehen. Sicherheitsmängel wurden an den Verkehrsanlagenplaner adressiert.

Frage 22:

Wie hat sich in der Torstraße die durchschnittliche werktägliche Kfz-Verkehrsstärke (DTVw) in den letzten zehn Jahren entwickelt und mit welcher DTVw rechnet die Senatsverkehrsverwaltung in der sanierten Torstraße?

Antwort zu 22:

Für den Zeitraum seit 2015 liegen durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken (DTVw) aus den Verkehrsmengenkarten der Jahre 2019 und 2023 vor, veröffentlicht unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#Verkehrsmengenkarten>.

	<b>DTVw 2019</b>	<b>DTVw 2023</b>
Querschnitt Torstraße zwischen Chausseestraße und Prenzlauer Allee	20.100 – 33.800 Kfz/24h	18.200 – 32.300 Kfz/24h

Auf Grundlage der Basis-Version der Verkehrsprognose 2035 des Landes Berlin (Modellstand II. Quartal / 2025) ist von einer weitgehend gleichbleibenden Verkehrsmenge bis 2035 für den betrachteten Abschnitt der Torstraße auszugehen. Damit bewegt sich hier die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) nach aktuellem Stand auf dem Niveau der Verkehrsmengenkarten der Jahre 2019 und 2023.

Frage 23:

Wie viele aus dem umzubauenden 1. Teilabschnitt der Torstraße kommende Kfz können pro Stunde die signalisierten Knotenpunkte

a) mit der Chausseestraße

b) mit der Rosenthaler Straße passieren?

Antwort zu 23:

Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchung sind Verkehrszahlen aus derzeitig verfügbaren Verkehrserhebungen der Senatsverwaltung. In diesen stellen sich die Belastungen der Spitzenstunden Früh und Spät (Bemessungsverkehrsstärken) dar.

Die an den Kopfknoten des Untersuchungsgebietes (Chausseestr/Torstraße sowie Rosenthaler Platz) ankommenden Fahrzeuge mit Richtungswunsch Plangebiet Torstraße überschreiten bereits im Bestand deutlich die Leistungsfähigkeiten der vorhandenen Lichtsignalanlagen, was an längeren Wartezeiten und entsprechenden Rückstaulängen ersichtlich ist. Das Plangebiet Torstraße kann nicht aus dem Verkehrsnetz entkoppelt betrachtet werden. Überdimensionierter Rückstau kann das Verkehrsnetz und andere Straßenabschnitte beeinflussen. Daher sind die Leistungsfähigkeiten der Kopfknoten auf einen Durchfluss aus allen Richtungen einzustellen. Aus der Kombination von Freigabezeiten aller Richtungen sowie den Randbedingungen aus anderen Vorschriften (wie z.B. angemessenes Querungsgrün für Fußverkehr, Tram- / Busbeschleunigung, Freigabezeitvorlauf von Radfahrenden usw.) ergibt sich eine mögliche Zuflussmenge in das System Torstraße.

Betrachtung Spätspitzenstunde (Überlagerung Berufs- und Freizeitverkehr):

- A) Zufluss Torstraße vom Knotenpunkt Chausseestraße/ Torstraße:
- |  |                  |
|--|------------------|
| aus der Hannoverschen Straße - 542 Kfz/h |                  |
| aus der Chausseestraße - 142 Kfz/h       |                  |
| aus der Friedrichstraße - 90 Kfz/h       | Summe: 774 Kfz/h |
- B) Zufluss Rosenthaler Platz:
- |  |                  |
|--|------------------|
| aus der Brunnenstraße - 42 Kfz/h       |                  |
| aus der Torstraße Ost - 554 Kfz/h      |                  |
| aus der Rosenthaler Straße - 102 Kfz/h | Summe: 698 Kfz/h |

Die hier ausgewiesenen Zahlen zeigen den Bedarf der Durchfahrten durch den Planungsbereich Torstraße an. Die Differenz von Zu-/ Ausfahrten aus dem Nebennetz innerhalb des Planungsgebietes kann anhand der erhobenen Verkehrsmengen von bis zu +100 Kfz/h West-Ost und +- 0 Kfz/h (Zu-/Abfluss identisch) von Ost-West entnommen werden.

Die Einfahrenden Fahrzeuge in der Bemessungsverkehrsstunde müssen den Planungsbereich auch ohne größere Rückstaulängen wieder verlassen können.

Verkehrsmengen zur Abwicklung an den ausfahrenden Kopfknoten:

West - Ost: 870 Kfz/h

Ost - West: 700 Kfz/h

Die Leistungsfähigkeiten an diesen Knoten wird im Planfall auf diese Verkehrsmengen ausgelegt. Eine Ausreichende Leistungsfähigkeit muss vorgehalten werden.

Frage 24:

Wie begründet die Senatsverkehrsverwaltung aus den technischen Regelwerken die Notwendigkeit von vier Fahrstreifen trotz der geringen Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und der geringen DTVw?

Antwort zu 24:

Grundlage für die Bewertung der Qualitäten von Fahrstreifen und Knotenpunkte bildet das HBS2015 der FGSV. (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015, FGSV 299 – Teil 3 Stadtstraßen, Teil 4 KP mit LSA) Die hier ausgewiesenen Qualitätsstufen bilden den Bewertungsansatz. Nach Vorgabe der zuständigen Verkehrsbehörde (SenMVKU VI B) müssen Strecken und Knotenpunkte, wenn möglich, mindestens mit der Qualitätsstufe D geplant werden. („Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist deutlich beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist noch stabil.“)

Ansätze der Bewertung:

#### **A – Strecke (HBS2015 Teil3.2):**

Bewertung der Querschnittsbildung anhand der Qualitätsstufen über die fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte (Kfz/km) – getrennt nach Fahrtrichtungen Ost-West sowie West-Ost

mit 1 Fahrstreifen: West-Ost = QSV F (Teilbereich vor dem Rosenthaler Platz)

Ost-West = QSV E (Teilbereich nach dem Rosenthaler Platz)

*QSV E: Es treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Kraftfahrern im fließenden Verkehr auf. Eine*

*Bewegungsfreiheit ist nur noch in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Zunahmen der Verkehrsstärke oder der Störungen aus der Erschließungsfunktion können zu Staubildung und Stillstand führen. Der Verkehrszustand ist instabil. Für die betrachtete Fahrtrichtung wird die Kapazität der Strecke erreicht.*

*QSV F: Die Nachfrage ist in der betrachteten Richtung größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist in der betrachteten Richtung überlastet.*

mit 2 Fahrstreifen: West-Ost = QSV C (Teilbereich vor dem Rosenthaler Platz)

Ost-West = QSV C (Teilbereich nach dem Rosenthaler Platz)

*QSV C: Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmenden ist spürbar beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist stabil.*

#### **B – Knotenpunkte mit LSA (HBS2015 Teil4.2):**

Die dem System vorgelagerten Kopfknoten weisen nur mit zwei Fahrstreifen in den Zufahrten eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Die Anzahl an Fahrstreifen in den Zufahrten muss zwingend der Anzahl an Fahrstreifen in der Knotenausfahrt entsprechen. Daher sind die ersten Teilabschnitte im Planungsgebiet direkt hinter den Kopfknoten der Chausseestraße und dem Rosenthaler Platz zweistreifig auszuführen.

Weitere folgende Aspekte sprechen ebenfalls gegen eine einstreifige Lösung je Richtung im Zwischenbereich:

- Bedeutung der Torstraße im Verkehrsnetz:

Die Torstraße stellt eine übergeordnete Verkehrsverbindung Ost-West und umgekehrt dar. Sie entspricht dem Charakter einer Durchgangsstraße. Im Fall von Baustellen und Havarien muss die Strecke zusätzliche Verkehrsmengen aus umliegenden Straßen gleicher Netzfunktion aufnehmen können (Parallelität von Verbindungen), d.h. es muss eine zusätzliche Leistungsfähigkeitsreserve vorgehalten werden. Diese ist nur mit einem Zweistreifigem Ausbau möglich.

- keine Überholmöglichkeiten von Einsatzfahrzeugen (Polizei, Krankentransport, Feuerwehr),
- Kontinuität der Verkehrsanlagen (ein Springen zwischen Ein- und Zweistreifigkeit muss vermieden werden),

Außerdem:

- Behinderungen des Durchflusses durch Liefervorgänge (insb. Haltevorgänge in zweiter Reihe),
- keine Überholmöglichkeit von langsamen Fahrzeugen.

Frage 25:

Die Torstraße ist Hauptzufahrt für Rettungswagen zur Charité. Inwiefern soll mit dieser Planung bei fast ganztägig durch parkende Autos belegten rechten Fahrstreifen und Rückstau vor den Knotenpunkten die Behinderung der Rettungsdienste verringert werden?

Antwort zu 25:

Da außerhalb der Früh- und Spätverkehrsspitzenzeiten keine erhöhte Verkehrsbelastung erwartet wird, ist die Gefahr einer Behinderung von Rettungskräften gering. Jedoch auch für diesen Fall ist der Straßenquerschnitt geprüft worden.

Die rechten Fahrstreifen haben eine Breite von 3,25 m. Beim Parken gilt gemäß StVO § 12 Abs. 4 : „... Es ist möglichst weit rechts zu parken,...Das Gebot dient der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Behinderungen. Bei Regelbreiten von parkenden Pkw von bis 2,00 m stehen zur Schaffung einer Rettungsgasse somit auf beiden Seiten Flächen zur Verfügung. Ein Ausweichen der Rettungskräfte auf die Gegenfahrbahn in kürzeren Abschnitten (beispielsweise bei einzelnen Lkw-Parkern) ist legitim.

Frage 26:

Bei dieser Planung wurden einzelne Elemente des Querschnitts höher priorisiert (übermäßig dimensionierte Kfz-Fahrbahnen), während andere Elemente herunterpriorisiert wurden (Geh- und Radwege unterhalb des Regelmaßes).

Wie will die Senatsverkehrsverwaltung ausschließen, dass es sich dabei um eine Fehl abwägung in der Planung handelt?

Antwort zu 26:

Es fand eine bedarfsgerechte Aufteilung des Querschnittes statt, die allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird.

Frage 27:

Welche konkreten Belege hat die Senatsverkehrsverwaltung für die Behauptung (S19-19164), dass die Situation hinsichtlich der Kühlung dieses Straßenraums mit höchster Hitzebelastung durch den Umbau sich insgesamt verbessert würde?

Frage 28:

Warum wurde in S19-19164 behauptet, dass die Anzahl der Bäume in der Torstraße beibehalten würde, wenn ein Vergleich der Ist-Situation mit der Ausführungsplanung einen Verlust von insgesamt 24 Bäumen ergibt?

Antwort zu 27 und 28:

Ausgehend von der Abnahme der versiegelten Flächen wird die Situation insgesamt verbessert. Sämtliche an der Torstraße im Rahmen des Umbaus zu fällenden Bäume werden ersetzt.

Frage 29:

Nach den Vorgaben des StEP Klima 2.0 muss in „Stadträumen mit hoher und höchster Hitzebelastung“ das Angebot an Bäumen, Grün- und Versickerungsflächen verbessert werden. Trotzdem werden die bisher 86 (incl. aktuell nicht bepflanzter) Baumstandorte der stark besonnten Nordseite auf 65, die bisher 63 Baumstandorte der Südseite auf 59 Bäume reduziert. Die kleinwüchsigen Ersatzpflanzungen haben zudem wenig Hitzeschutzwirkung. Inwiefern wurde die mikroklimatische Wirkung von weniger Bäumen mit weniger Schattenwirkung in der Straße für Hitzeperioden modelliert? Was sind die Ergebnisse und welche Maßnahmen folgert die zuständige Fachabteilung der Senatsverwaltung daraus für verbesserten Hitzeschutz?

Antwort zu 29:

Im Zuge der Erneuerung der Torstraße werden nach aktuellen verkehrlichen Vorgaben (Mobilitätsgesetz) z.B. durch die Einhaltung von Sichtbeziehungen in Kreuzungsmündungen oder die Optimierung von Übergängen bisherige Baumstandorte wegfallen. Dennoch werden alle geplanten und bestehenden Baumstandorte durch die folgenden Maßnahmen aufgewertet:

#### 1. Hitzeschutz durch Standortoptimierung

Alle zu fällenden Bäume werden in der Torstraße bzw. in benachbarten Straßen ersetzt. Es erfolgt ein 1:1 Ausgleich. Für die Neupflanzungen werden drei klimaresilientere Arten gewählt (Hopfenbuche, Silberlinde und Resista-Ulme). Sie werden in hoher Qualität (25/30cm Stammumfang) nachgepflanzt. erhalten die zu setzenden Neupflanzen deutlich bessere Startbedingungen für ihr Wachstum durch neue Baumsubstrate nach Vorgaben der „Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.“ (FLL) mit guter Wasserspeicherfähigkeit und Luftführung mit einem Volumen von 12m<sup>3</sup> pro Baum sowie durch die Belüftung des Bodens, hieraus ergibt sich ein optimaler Wurzelraum. Auch für die Bestandsbäume werden im Zuge der Bauarbeiten der Torstraße standortverbessernde Maßnahmen vorgesehen (Bodenbelüftung, Ergänzung von Substrat). An einigen

Baumstandorten werden in Abstimmung mit der im Rahmen der Planung eingesetzten Umweltbaubegleitung Wurzelbrücken die bestehenden Baumstandorte verbessern.

## 2. Hitzeschutz durch Wassermanagement

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet, das die Oberflächenentwässerung der befestigten Gehwegbereiche in die angrenzenden Baumscheiben vorsieht. Die Standortbedingungen von Bestandsbäumen wie auch Neupflanzungen werden durch die durchlässige Gestaltung mit Ansaaten verbessert.

## 3. Hitzeschutz durch Oberflächen- und Gestaltungsmaßnahmen

Die Größe der oberirdischen Baumscheiben wird, soweit möglich, FLL konform auf 6m<sup>2</sup> erhöht. In Bereichen mit geringerem Nutzungsdruck werden die Baumscheiben oberirdisch miteinander verbunden und entsiegelt. In den Gehwegbereichen wird in den Baumscheiben der Grünanteil erhöht. Hierfür werden in den Baumscheiben pflegeleichte Ansaaten vorgesehen, die mit dem Bezirk abgestimmt werden. Auch unterirdisch werden die Substratvolumina der Bäume bei Neupflanzungen miteinander vernetzt, um deren Entwicklung zu fördern. Helle, reflektierende Oberflächen im Gehwegbereich angelehnt an Bestandsmaterialien sowie o.g. begrünte Baumscheiben sorgen für eine Reduktion von Hitzespeicherung im Umfeld. In den Bereichen zwischen den Bauminseln sind Bänke und Sitzgelegenheiten im Schatten der Bäume vorgesehen, die den Freiraum im Gehwegbereich der Torstraße in seiner Qualität aufwerten werden.

Frage 30:

Ist die zuständige Fachabteilung der Senatsverwaltung trotz der o.g. Tatsachen immer noch der Auffassung, dass die Maßnahmen im ausreichenden Umfang zur Kühlung dieses im Stadtraum mit „hoher und höchster Hitzebelastung“ (gemäß Stadtentwicklungsplan Klima 2.0) gelegenen Straßenraums beitragen?

Antwort zu 30:

Im Rahmen der Umgestaltung der Torstraße ist eine konsistente Gesamtplanung zu erstellen, welche die Einhaltung des Mobilitätsgesetzes im Sinne einer Verkehrsoptimierung sowie geltende Klimaschutzziele in Einklang bringt. Im Rahmen der Möglichkeiten wird der Freiraum im Gehwegbereich der Torstraße unter Wahrung der Interessen aller Bürger, die diesen nutzen, aufgewertet. Unter Hinweis auf die in Punkt 29 gegebenen Antworten, tritt eine Verbesserung im Hinblick auf Hitzeschutz in der Torstraße ein. Obwohl die Reststandzeiten vieler Bäume in der Torstraße als gering eingeschätzt werden, wird dem Erhalt der Bäume und der damit verbundenen Biotopie der Vorrang vor wirtschaftlichen Erwägungen gegeben.

Berlin, den 17.11.2025

In Vertretung

Arne Herz

