

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 6. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Mai 2026)

zum Thema:

Umbau der Torstraße – (k)eine Straße für Menschen (Teil 2)?

und **Antwort** vom 20. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (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. 19/26006
vom 6. Mai 2026
über Umbau der Torstraße - (k)eine Straße für Menschen (Teil 2)?

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 zu den Entwürfen 2022 wurde die Planung seit 2024 mit anderen Planungsgrundlagen umgeplant, und von der Senatsverkehrsverwaltung veröffentlicht.

Bei dieser Umplanung wurden aktuelle Regelwerke und Richtlinien nur teilweise berücksichtigt, insbesondere der Schutz von Menschen zu Fuß und auf dem Rad, sowie die städtebaulichen Anforderungen wurden nur teilweise beachtet.

Bei einer Informationsveranstaltung zur Umplanung im November 2025 versprach SenMVKU, die Hinweise der Betroffenen in die Planung einzuarbeiten und die naturschutzfachlichen Auflagen zu erfüllen.

Frage 1:

Welche städtebaulichen Vorgaben (außer die bereits genannten zum Denkmalschutz) müssen aus Sicht des Bezirks in der Planung noch adressiert werden?

Frage 2:

Bei städtebaulichen Vorgaben sowie Gestaltung des öffentlichen Raums gab es bei der Infoveranstaltung im November einen deutlichen Dissens zwischen dem Bezirk und der Senatsverwaltung. Bei welchen konkreten Terminen wurden notwendige Umplanungen abgestimmt (falls keine, wann ist das geplant)?

Antwort zu 1 und 2:

Im Rahmen der vom Bezirk begleiteten Planungsbesprechungen wurden keine, die aktuelle Planung widersprechenden, städtebaulichen „Vorgaben“, mit Ausnahme der denkmalschutzrechtlichen Vorgaben, adressiert.

Frage 3:

Inwiefern wurden die Pläne seit der Vorstellung im November 2025 angepasst, um die folgenden in Verkehrssicherheitsaudits dokumentierten Sicherheitsdefizite zu adressieren (bitte konkrete Örtlichkeiten auflisten):

- a) Nichtbeachtung der Unfallhäufungsstellen
- b) fehlende Querungsstellen trotz eindeutig erhöhtem Fußgänger-Querungsbedarf (z.B. an Haltestellen, im Umfeld der Schulstandorte und Kitas im direkten Umfeld)
- c) Lage im bezirklichen Fußverkehrs-Vorrangnetz des Fußverkehrsplans
- d) ungesicherte Führung des Radverkehrs über die Knotenpunkte mit der Chausseestraße und der Rosenthaler Straße
- e) fehlende Sicherheitstrennstreifen der RVA zu den Fahrbahnbereichen insbesondere während der Zeit mit Parkfreigabe
- f) ungenügende Sichtbeziehungen insbesondere während der Zeit mit Parkfreigabe?

Antwort zu 3:

a) bis c)

Es wurden keine Anpassungen vorgenommen.

Die in der Planung bereits berücksichtigten Unfallhäufungsstellen bilden die zentrale Grundlage für alle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung zukünftiger Unfälle. 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 Rollstuhl- 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 Platz sichere barrierefrei Querungsmöglichkeiten im Rahmen der vorliegenden Planung vorhanden.

d)

Die Führung des Radverkehrs über die beiden Knotenpunkte Chausseestraße und Rosenthaler Platz wurde mit der Verkehrsbehörde (SenMVKU, Abteilung VI) nochmals besprochen. Die derzeit noch nicht freigegebenen „Rotpläne“ (Planung der Lichtsignalanlagen und Markierungen) der Knoten werden die Ergebnisse der Entscheidungen der Verkehrsbehörde wiedergeben.

e)

Auf der Nordseite ist ein Sicherheitsstreifen der Radverkehrsanlage zu parkenden Kraftfahrzeugen durch die 0,75 m Sperrflächen gegeben. Auf der Südseite wird die Radverkehrsanlage im Gehwegbereich geführt.

f)

Die Sichtbeziehungen wurden nochmals geprüft. Einige Lade- und Lieferzonen wurden verschoben bzw. an anderer Stelle angeordnet.

Frage 4:

Inwiefern wurden die Pläne seit der Vorstellung im November 2025 angepasst, um die von Betroffenen geäußerten Defizite bei der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Funktion zu adressieren:

- a) von den AGs Schulwegsicherheit und anderen schulischen Gremien, insbesondere der Grundschule am Koppenplatz, der Metropolitan School, der Hemingway-Schule
- b) lokal tätigen Initiativen, Vereinen und weiteren Betroffenen?

Frage 5:

Wie bewertet SenMVKU die Folgen der noch bestehenden Sicherheitsdefizite hinsichtlich ihrer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit von Personenschäden und/oder besonders gravierenden zu erwartenden Folgen?

Antwort zu 4 und 5:

Eine Anpassung der Pläne war nicht erforderlich, da die entsprechenden Belange bereits berücksichtigt wurden und keine Sicherheitsdefizite vorliegen.

Aufgrund der hohen Dichte an Bildungseinrichtungen ergibt sich für den Baulastträger die Verpflichtung, die Schulumgebung – einschließlich sicherer Schulwege – als integralen Bestandteil der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Dementsprechend wurde bereits im Rahmen der vorliegenden Planung darauf geachtet, dass Rad- und Gehwege die erforderlichen Mindestbreiten aufweisen und barrierefrei sowie sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Sicherheitsdefizite an Knotenpunkten, an denen insbesondere kleine Kinder aufgrund von Sichtbarrieren gefährdet sind, werden durch die Umgestaltung zu sicheren Knotenpunkten behoben.

Auch die öffentliche Beleuchtung wird erneuert, um bessere Sichtverhältnisse und eine erhöhte Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Im Bereich der Metropolitan School werden 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 Knotenpunkt 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, Bushaltfestellen 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. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten ist integrativer Bestandteil der Verkehrsanlagenplanung.

Frage 6:

Inwiefern wurden seit der Vorstellung im November 2025 die verkehrstechnischen Untersuchungen mit aktuellen Prognosen zur Verkehrsbelastung (basierend auf den aktuellsten Daten zu Verkehrsstärken) aktualisiert und welche konkreten Veränderungen bei der Dimensionierung der Verkehrsflächen haben sich ergeben?

Antwort zu 6:

Der Bedarf an einer vierstreifigen Verkehrsführung zu den Zeiten der Früh- und Spätspitzen (verkehrsreiche Zeiten zwischen 6:00 und 9:00 Uhr sowie 15:00 bis 18:00 Uhr) hat sich nicht verändert. Außerhalb dieser Zeiten werden die jeweiligen rechten Fahrstreifen für das Parken freigegeben.

Frage 7:

Inwiefern wurden durch Anpassung der Pläne alle Hinweise der Sicherheitsaudits adressiert, und wann wird der Bericht dazu veröffentlicht werden?

Antwort zu 7:

Der endgültige Bericht des Verkehrsaudits kann erst nach Abschluss der o.g. (unter Antwort zu Frage 3) endgültigen „Rotplanung“ fertiggestellt werden. Eine separate Veröffentlichung erfolgt nicht. Es sind jedoch zwischenzeitlich Abstimmungen mit den Auditoren durchgeführt worden.

Frage 8:

Welche Gutachten zum Natur-, Baum- und Artenschutz liegen bereits vor, und mit welchen Erkenntnissen?

Antwort zu 8:

Ein umfassendes Baumgutachten aus dem Jahr 2018 liegt vor. Die darin enthaltenen Daten wurden durch den jährlichen Abgleich mit den Kartierungen der Baumkontrolle des Bezirks

Mitte in den Jahren 2024 und 2025 ergänzt und aktualisiert. Diese Erhebungen erfassen analog zu einem Baumgutachten den Zustand sowie relevante Bestandsdaten der Bäume. Im Bereich Artenschutz wird derzeit in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde (uNB) Mitte ein entsprechendes Gutachten durch ein Büro für Ökologie und Artenschutz erarbeitet. Die hierfür erforderliche artenschutzfachliche Grundlagenerfassung wurde im März 2026 durchgeführt. Bislang wurden Brutvogelarten sowie potenzielle Lebensstätten von Fledermäusen erfasst - letztere werden im weiteren Verfahren vertiefend untersucht.

Frage 9:

Welche Gutachten zum Natur-, Baum- und Artenschutz stehen noch aus und wann werden sie vorliegen?

Antwort zu 9:

Noch ausstehend ist das abschließende Artenschutzgutachten, das derzeit erarbeitet wird. Hierfür erfolgen insbesondere weitergehende Untersuchungen und Kontrollen potenzieller Lebensstätten in der Torstraße an Gebäuden und Bäumen, insbesondere von Fledermäusen. Das abschließende Artenschutzgutachten wird voraussichtlich im III. Quartal 2026 vorliegen.

Frage 10:

Inwiefern wurden die Pläne seit der Vorstellung im November 2025 angepasst, um die Eingriffe in die Stadtnatur zu minimieren, wieviele Bäume sollen nun gefällt werden, wieviele werden im selben Straßenabschnitt neu gepflanzt?

Frage 11:

Wann sollen die Fällgenehmigungen für die Bäume vorliegen und werden nach Bezirksinformationen diese dort erteilt werden?

Antwort zu 10 und 11:

Seit der Vorstellung der Planungen im November 2025 wurden verschiedene Anpassungen vorgenommen, um die Eingriffe in die Stadtnatur zu minimieren und die langfristigen Entwicklungsbedingungen der Straßenbäume zu verbessern. Insgesamt sollen nach derzeitigem Planungsstand 32 Bäume gefällt werden. Zum Erhalt bestehender Baumstandorte wurden standortverbessernde Maßnahmen in die Planung aufgenommen. Darüber hinaus werden die Bedingungen für Neupflanzungen unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse aus der Baumpflege sowie in Abstimmung mit dem Bezirksamt Mitte weiter optimiert. Ziel ist es, die Vitalität und langfristige Entwicklung sowohl bestehender als auch neu zu pflanzender Straßenbäume nachhaltig zu stärken.

Nach der derzeit gültigen Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO) sind die Tiefbaumaßnahmen der SenMVKU auf Straßen I. und II. Ordnung von einer Genehmigungspflicht nach § 3 BaumSchVO ausgenommen. Die Torstraße ist gemäß Gesetz-

und Verordnungsblatt für Berlin, 63. Jahrgang Nr. 24 vom 6. Oktober 2007, als Straße II. Ordnung eingestuft. Für das Vorhaben ist daher keine Fällgenehmigung erforderlich. Das Benehmen mit dem Bezirksamt Mitte als Fachvermögensträger beziehungsweise dem zuständigen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) wurde hergestellt. Dies erfolgte bereits im Jahr 2025; zugleich wurde ein 1:1-Ausgleich für die entfallenden Straßenbäume abgestimmt.

Frage 12:

Inwiefern wurden die Pläne seit der Vorstellung im November 2025 angepasst, um die Vorgaben des Berliner Klimaanpassungsgesetz zu erfüllen und falls nicht, wann wird dies der Fall sein?

Antwort zu 12:

Seit der Vorstellung der Planungen im November 2025 wurden die Maßnahmen zur Verbesserung der Standortbedingungen für Straßenbäume und Neupflanzungen weiter konkretisiert. Hierzu zählen insbesondere optimierte Baumgrubenaufbauten, Bewässerungs- und Belüftungssysteme sowie Maßnahmen zur verbesserten Wurzelführung. Ergänzend werden im Rahmen des Artenschutzes Habitat-Ausgleichsmaßnahmen für entfallende Strukturen entwickelt und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Frage 13:

Wie wird der 1.BA in Straßen-Teilabschnitte unterteilt und inwiefern liegen für diese bereits Plangenehmigungen vor (bitte tabellarisch auflisten: Abschnitt, Arbeiten, Datum der Plangenehmigung bzw. erwarteter Termin der Erteilung)?

Antwort zu 13:

Die geplante Erneuerung der Torstraße bedarf keines planrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Berlin, den 20.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt