

Umbau der Torstraße geplant –



aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 341 (Juni 2022)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Der Torstraße fehlen heute Radwege und barrierefreie Haltestellen. Die ungünstige Lage der Haltestellen erschwert das Umsteigen an der Hannoverschen Straße (Bild) und dem Rosenthaler Platz.

Foto: Tom Gerlich

und was bleibt für den ÖPNV?

Die Torstraße ist derzeit eine unwirtliche Verkehrshölle. Vierstreifig bahnt sich der Autoverkehr durch die Mitte, flankiert von zwei Parkstreifen, etwas Grün und den relativ breiten Fußwegen. Zum Laden und Liefern stehen die Fahrzeuge meist in der zweiten Reihe und für Rad Fahrende fehlt die Infrastruktur bisher komplett. Klar also, dass sich dort etwas ändern muss, insbesondere, seitdem das Mobilitätsgesetz geschaffen wurde. Insofern sind die Pläne zur grundlegenden Umgestaltung im Sinne der verbesserten Verkehrssicherheit nur zu begrüßen. Angesichts der angedachten Gestaltung der ÖPNV-Anlagen bestehen allerdings erhebliche Bedenken, dass die Priorisierung des ÖPNV beim Konkurrenzkampf um die verfügbaren Flächen ausreichend berücksichtigt wurde.

Der aktuellen Planungsschritt behandelt den Abschnitt zwischen Chausseestraße und Rosenthaler Platz. In einer späteren Phase sollen die Abschnitte zwischen Rosenthaler Platz und Prenzlauer Tor folgen.

Im Verlauf der Torstraße verkehrt aktuell die Linie 142 im unattraktiven 20-Minuten-Takt, die in ihrer heutigen Form als „Resteverwertung“ des Sparkonzeptes BVG 2005+ zur Bedienung der Haltestellen Tucholskystraße und Weinstraße geschaffen wurde. Im Rahmen neuer Betriebskonzepte wäre daher auch eine angepasste Linienführung (z. B. via Tucholskystr.) denkbar, die bei der Haltestellenlage berücksichtigt werden sollte. Denn neben einer denkbaren Verlegung der Linie 142 muss auch der Schienenersatzverkehr der Nordsüd-S-Bahn berücksichtigt werden, der zwischen Nordbahnhof und Friedrichstraße auch den S-Bahnhof Oranienburger Straße auf möglichst direktem Weg anfahren muss.

Der hier betrachtete Abschnitt der Torstraße enthält zwei Haltestellen, die im Bereich der aktuellen Standorte neu gebaut werden sollen. Im Falle der Haltestelle „Hannoversche Straße“ liegt die Haltestelle zu weit von der Kreuzung abgerückt und sorgt damit für lange Umsteigewege. Zu prüfen wäre daher, ob es nicht sinnvoller ist, die Haltestelle auf der Westseite der Kreuzung in der Hannoverschen Straße anzulegen und somit sowohl den Fußweg zur U 6 und M 1 zu verkürzen, als auch eine Linienführung durch die Friedrichstraße oder die Oranienburger Straße zu ermöglichen.

Der Haltestellenabstand zwischen Chausseestraße und Rosenthaler Platz ist für einen dicht besiedelten innerstädtischen Bereich eigentlich zu groß, daher wäre künftig eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Ackerstraße überlegenswert. Sinnvoll wäre aber auch eine Verschiebung der Haltestelle Rosenthaler Platz auf die westliche Seite der Kreuzung, um die Umsteigewege zur U 8 deutlich zu verkürzen. In dem Fall würde sich auch der Haltestellenabstand zur Tucholskystraße von gut 650 Meter auf gerade noch akzeptable 500 Meter verringern. Aufgrund der Staugefahr vor dem Knoten Rosenthaler Platz, ist zudem die Freigabe des Radfahr-



Vor dem Rosenthaler Platz steht der Bus häufiger im Stau. Eine Mitnutzung des Radstreifens würde auch den ÖPNV beschleunigen. Die Verschiebung der Haltestelle auf die Westseite würde zudem den Umsteigeweg zur U 8 deutlich verkürzen und ermöglicht auch eine alternative Linienführung zum Alexanderplatz.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
 SIGNAL 341 (Juni 2022)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11



Die Bushaltestelle Tucholskystraße liegt künftig optimal in beiden Richtungen zwischen Kleiner Hamburger Straße und Tucholskystraße. Letztere Straße bietet die Möglichkeit, die Linie optional über S-Bahnhof Oranienburger Straße zu führen, und wird zudem regelmäßig vom Ersatzverkehr der Nordsüd-S-Bahn befahren.
 Fotos: Tom Gerlich



Auf der Westseite der Kreuzung Chausseestraße wäre die Haltestelle Hannoversche Straße deutlich besser aufgehoben und könnte direkt hinter der Ampel platziert werden.



Das ca. 60 Meter kurze Straßenstück zwischen Oranienburger Straße und Torstraße ist kritisch. Anstelle der Busspur sollen die Autos künftig auf dem Gleis fahren. Hier ist Pulkführerschaft und absoluter Vorrang für die Straßenbahn notwendig, um eine Überstauung zu verhindern.



Auch die Ummarkierung der Brunnenstraße soll zu Lasten der Straßenbahn gehen. Die Linksabbieger zur Torstraße müssen künftig das Gleis nutzen. Das erhöht die Staugefahr für die M8.
Fotos: Tom Gerlich

streifens für Linienbusse aus Fahrgastsicht wünschenswert. Insbesondere auch für den nachfolgenden Abschnitt zwischen Rosenthaler und Rosa-Luxemburg-Platz, der hier noch nicht Thema ist, gilt es den Bus vom Autostau zu trennen. Sei es durch eine Busspur, eine Mitnutzung des Radwegs oder eine geänderte Linienführung

Deutlich negativ ist die in den Unterlagen dargestellte Kreuzungsgestaltung auch in der Friedrichstraße und Brunnenstraße zu werten. Die wünschenswerte Anlage von Radverkehrsanlagen wirkt sich nachteilig auf die Straßenbahn aus, die sich weiterhin im Mischverkehr mit dem MIV bei zugleich reduzierter Fahrstreifenanzahl bewegen soll, statt einen besonderen/abmarkierten Bahnkörper zu erhalten. Insbesondere der kurze Abschnitt zwischen Oranienburger und Torstraße ist absolut kritisch in Bezug auf die fehlende Aufstelllänge (nur 60 Meter) zu bewerten, denn dadurch kommt es schon heute zur Überstauung und zeitweise Blockade der Einmündung Oranienburger Straße. In diesem Fall sind entsprechende verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Form einer dynamischen Straßenraumfreigabe und Ampelkoordination notwendig, die dafür sorgt, dass die Straßenbahn vom Oranienburger Tor kommend als Pulkführer in Richtung Chausseestraße durchfahren kann und am Knoten mit der Torstraße absoluten Vorrang erhält.

Analog kritisch ist die Gestaltung der Brunnenstraße mit Mischverkehr bei reduzierter Fahrstreifenanzahl zu sehen. Die Straßenbahnlinie M8 erhält dadurch eine noch höhere Staugefahr vor dem Rosenthaler Platz.

ge

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 341 (Juni 2022)

Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband