CHANGING CITIES

Plan C(C)

Realistische Planung der Torstraße, vorgelegt von Changing Cities e.V.

Maßgebende Verkehrsstärke

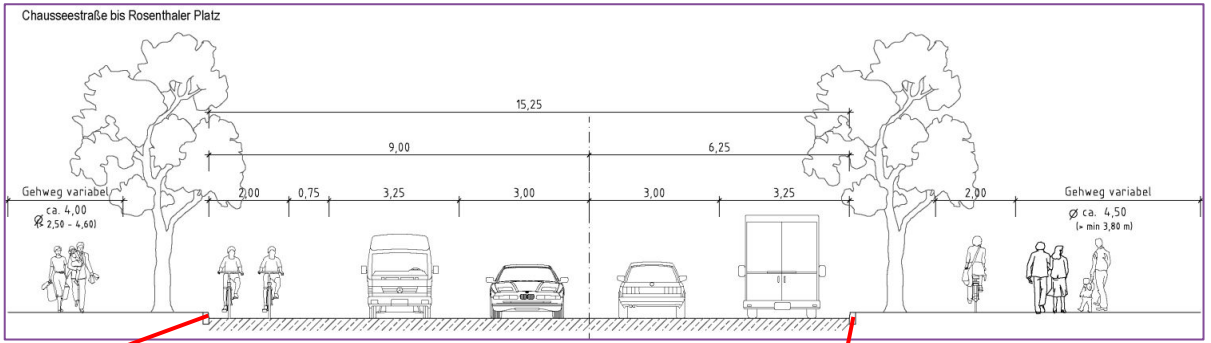
Kfz-Verkehr

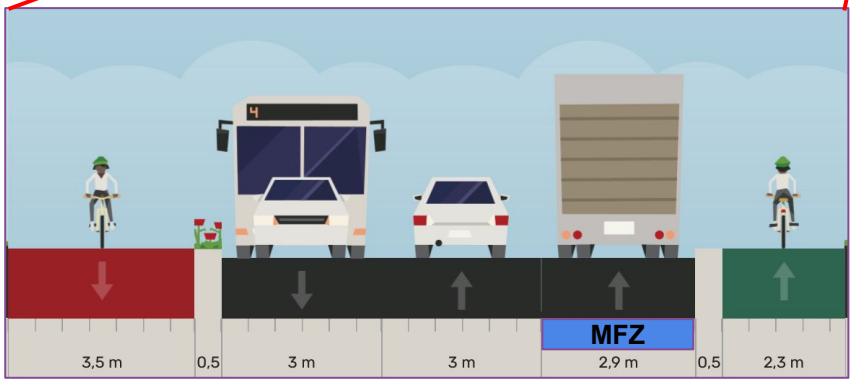
25. Die Fahrbahn der Torstraße wurde als einbahnig, vierstreifiger Querschnitt geplant. Diese Dimensionierung ist geeignet für Verkehrsstärken von 1.800 bis 2.600 Kfz/h je Richtung (vgl. RASt, S. 70).[7] Demgegenüber betragen die höchsten Belastungen der Torstraße nur 885 bzw. 738 Kfz/h in der Spitzenstunde (vgl. SenMVKU (Hrsg.) (2023), S. 1). Die Fahrbahn der Torstraße ist somit um den Faktor 2 bis 3 überdimensioniert und die Auswahl des Querschnitts fachlich nicht haltbar. Überdimensionierte Fahrbahnen bergen ein erhebliches Sicherheitsrisiko aufgrund des optisch entstehenden „Rennstreckencharakters". Insbesondere in Kombination mit der fehlenden städtebaulichen Abschnittsbildung ergeben sich erhebliche Risiken überhöhter Geschwindigkeiten. Dass diese auch in der Realität vorkommen, lässt sich den offiziellen Messdaten der Infrarot-Detektion in der Torstraße entnehmen (vgl. VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. a), o. S.; VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. b), o. S.). Es sollte geprüft werden, ob ein zweistreifiger Querschnitt zum Einsatz kommen kann, dessen Einsatzgrenzen zwischen 1.400 und 2.200 Kfz/h im Querschnitt betragen (vgl. RASt, S. 69). Die Torstraße liegt mit einem Verkehrsaufkommen von 1.623 Kfz/h im Querschnitt im unteren Bereich dieser Einsatzgrenzen. Mit Blick auf die für Rad- und Gehwege gewählten Mindestmaße steht hier daher zusätzlich eine Fehlabwägung im Raum – zumal die Belange des Umweltverbundes generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren sind (vgl. RASt-Steckbrief zu E Klima).

MESS-STELLE	BEZEICHNUNG	DTV_ 2015	DTV_ 2016	DTV_ 2017	DTV_ 2018	DTV_ 2019	DTV_ 2020	DTV_ 2021	DTV_ 2022	DTV_ 2023
TE179	Sonnenallee (West)	11.844	11.848	11.170	10.898	12.154	10.488	9.925	10.039	10.500
TE180	Torstraße (West)	12.746	11.890	10.913	11.592	12.287	9.625	8.314	8.118	9.650
TE181	Torstraße (Ost)	11.409	18.621	17.503	9.850	10.331	8.557	7.709	8.399	6.689
TE182	Unter den Linden	7.390	8.447	9.058	9.272	9.800	9.203	9.147	8.184	

DTVw_2023: **16.339**

Sachgerechte Raumaufteilung (1)



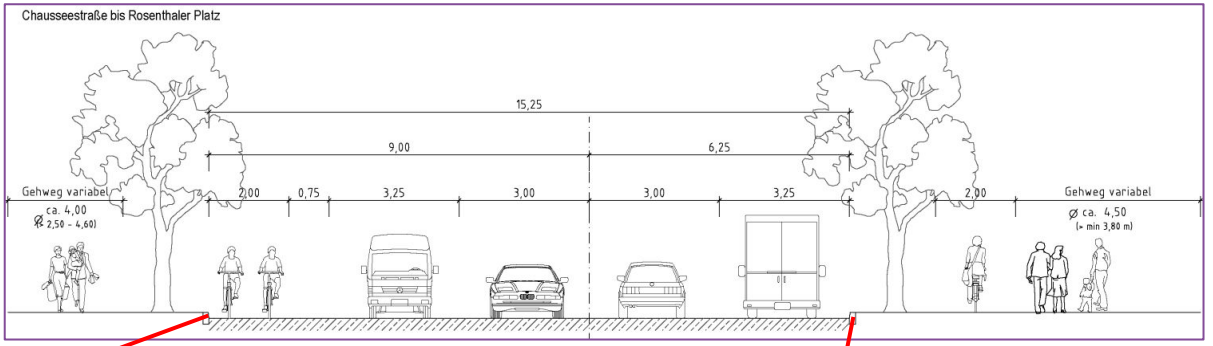


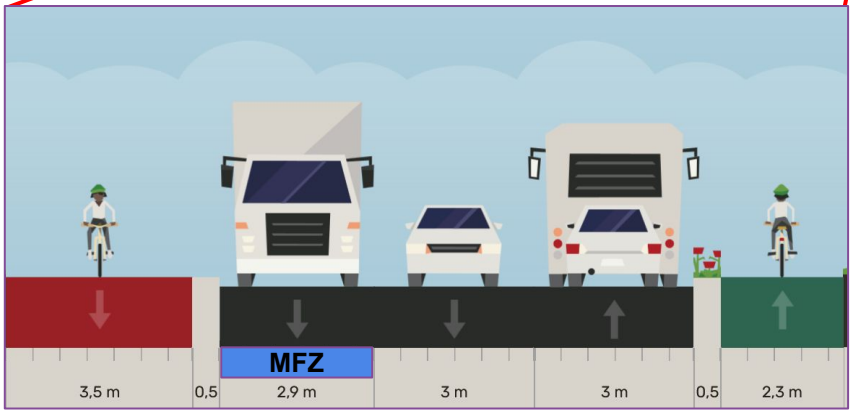
Aufteilung der Fahrbahn

3,5m Safety Lane (West)
3,0m Fahrstreifen (West)
3,0m Fahrstreifen (Ost)
2,9m **M**ulti**f**unktions**z**one
2,3m Radweg (Ost)

Die Anordnung basiert auf der Lage der Sichtdreiecke.

Sachgerechte Raumaufteilung (2)



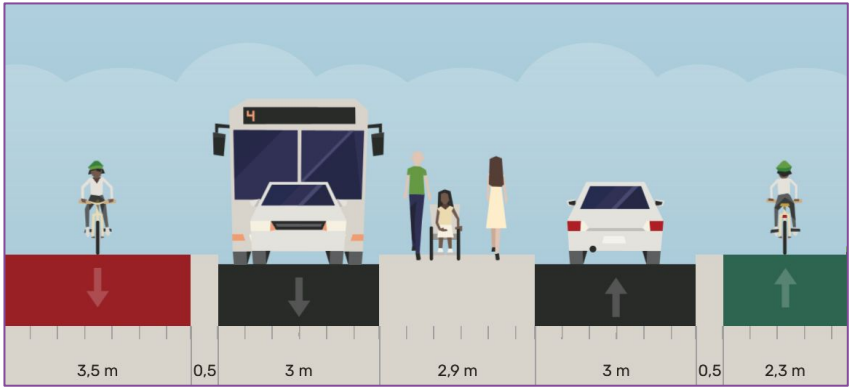


Aufteilung der Fahrbahn

3,5m Safety Lane (West)
2,9m **M**ulti**f**unktions**z**one3,0m
3.0m Fahrstreifen (West)
3,0m Fahrstreifen (Ost)
2,3m Radweg (Ost)

Die Anordnung basiert auf der Lage der Sichtdreiecke.

Sachgerechte Raumaufteilung (3)



Aufteilung der Fahrbahn
3,5m Safety Lane (West)
3,0m Fahrstreifen (West)
2,9m Querungsstelle
3,0m Fahrstreifen (Ost)
2,3m Radweg (Ost)

Die Senatsplanung negiert die Verkehrssicherheit und den Fußverkehr

Verkehrssicherheit ist nicht "abwägungsfähig".
Die Planung ist daher mangelhaft und grundsätzlich falsch.
Die Planung von Changing Cities behebt diese Mängel z.B. durch die Anlage von Mittelinseln für den Fußverkehr an jeder Querungsstelle sowie an geeigneten Stellen im Streckenverlauf.

Sachgerechte Raumaufteilung – Fazit

- Über 10 Millionen Euro allein für eine Erneuerung der Fahrbahndecke und den Bau einer „Stadtautobahn“ sind nicht zu verantworten.

- Gerade getroffene gesetzliche Regelungen (“BäumePlus-Gesetz”) werden komplett ignoriert.

- Die Planung von Changing Cities e.V. beweist, dass eine sachgerechte und funktionierende Verkehrsführung innerhalb der Breite der existierenden Fahrbahn realisiert werden kann.

- Existierende Nutzungen der Seitenbereiche (Fußverkehr und Gastro-Aktivitäten) können uneingeschränkt fortgeführt werden.