

04. April 2025

Umgestaltung der Adalbertstraße

Dokumentation der öffentlichen Veranstaltung



Ablauf der Veranstaltung

- 01 Begrüßung
- 02 Einleitung
- 03 Planung Adalbertstraße
- 04 Planung Melchiorstraße
- 05 Austauschphase an Thementischen
- 06 Ausblick und Verabschiedung

Teilnehmende

- Gastgeberin:** Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Berlin-Mitte:
Christopher Schriner [Bezirksstadtrat], Ilja Andersen, Laura Fritsche,
Sebastian Gerloff, Christopher Gradt, Angela Naundorf, Annika Schreiber
- Moderation:** KoSP:
Ramona Tucholski
- Co-Moderation:** KoSP:
Ruben Beider, Leah Habicht, Birgit Kahl, Isabelle Klein
- Verkehrsplanung:** plan 3 Ingenieure
Juliane Kühns, Daniela Rettschlag
- Fotos:** Christoph Eckelt
- Eingeladene:** Anwohner:innen, Initiativen, interessierte Öffentlichkeit

01 // Begrüßung

Frau Tucholski (KoSP, Moderation) begrüßt die Teilnehmenden im Namen des Bezirks Mitte von Berlin. Sie erläutert die organisatorischen Rahmenbedingungen, den Ablauf des Abends und stellt den Bezirksstadtrat, die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des Straßen- und Grünflächenamtes des Bezirksamtes Mitte sowie des beauftragten Planungsbüros Plan3 Ingenieure vor. Im gegenseitigen Austausch stehen verschiedene Themen und Aktivitäten im Mittelpunkt:

- in den direkten Austausch mit dem Bezirksstadtrat, den Mitarbeitenden des Straßen- und Grünflächenamts und den Verkehrsplanerinnen des Büros plan3 zu kommen
- über die (Vor-)Planung zur Adalbertstraße zu informieren, zu diskutieren und Fragen zu klären sowie Anregungen & Hinweise für die weitere Ausarbeitung der Planung einzuholen
- über die Baumaßnahme Fahrradstraße Melchiorstraße zu informieren & Fragen zu klären
- auf übergeordnete und lokale Themen hinzuweisen

Im Anschluss stellt Frau Tucholski die Entwicklungsziele für das 2011 festgesetzte Sanierungsgebiet Nördliche Luisenstadt sowie die bisherigen Maßnahmen im Bereich der Adalbertstraße vor. Schon früh war allen klar: Hier muss sich etwas verändern! Deshalb ist die Aufwertung des öffentlichen Raums – insbesondere die Umgestaltung der Melchior- und Adalbertstraße zu verkehrsberuhigten Wohnstraßen – ein zentrales Sanierungsziel. Nachdem es in den vergangenen Jahren aufgrund begrenzter Kapazitäten zu Projektverzögerungen kam, wird die Umsetzung nun mit neuer Dynamik und Nachdruck vorangetrieben.

Bereits 2014 wurde unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit ein Verkehrskonzept für die Nördliche Luisenstadt erarbeitet. Es sieht unter anderem vor, die Adalbertstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich umzuwandeln. Erste Maßnahmen im Umfeld wurden bereits umgesetzt: 2016 erfolgte der Umbau der Melchiorstraße, 2018 wurde die Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Darüber hinaus werden im Rahmen des seit 2023 laufenden Forschungsprojektes Kiezblock/Klimakiez Nördliche Luisenstadt ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität umge-

setzt. Seit der Inbetriebnahme des Schulneubaus an der Adalbertstraße im Jahr 2024 hat der Schulwegverkehr wieder zugenommen. Dies unterstreicht die Dringlichkeit der geplanten Maßnahmen.

Das SGA verfolgt das Ziel, die Planungen für den umfassenden Umbau der Adalbertstraße noch in diesem Jahr abzuschließen, im Jahr 2026 mit den Bauarbeiten zu beginnen und diese im Folgejahr abzuschließen. Dafür stehen 2,5 Millionen Euro aus dem Förderprogramm Lebendige Zentren und Quartiere bereit. Bereits in diesem Jahr ist die Ausweisung der Melchiorstraße als Fahrradstraße vorgesehen.

02 // Einleitung

Herr Schriner (BzStR Mitte) begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Veranstaltung mit einem Überblick über den aktuellen Planungsstand in der Melchiorstraße. Vor dem Hintergrund des Berliner Radverkehrsplans, der bis 2026 ein flächendeckendes und sicheres Radverkehrsnetz vorsieht, betont er die Bedeutung der Melchiorstraße als Teil des Ergänzungsnetzes. Die Ausweisung als Fahrradstraße ist bereits für dieses Jahr geplant und wird vom Bezirk zeitnah umgesetzt.

Anschließend geht er auf die Adalbertstraße ein, deren Umgestaltung im Mittelpunkt der Veranstaltung steht. Der Straßenraum wurde zuletzt 1954 grundhaft erneuert, seitdem gab es nur punktuelle oder partielle Umbauten. Solche umfassenden Erneuerungsmaßnahmen sind sowohl städtebaulich als auch technisch anspruchsvoll – insbesondere vor dem Hintergrund, dass stadtweite Infrastrukturentscheidungen heute langfristig bis ins Jahr 2075 gedacht werden müssen. Dabei geht es nicht nur um technische Belange, sondern auch um die zentrale Frage: Was bedeutet der Straßenraum, der von Hauswand zu Hauswand verläuft, für die Menschen, die dort leben und arbeiten?

Ein zentrales Thema ist dabei die notwendige Anpassung des öffentlichen Raums an die Folgen des Klimawandels. In Berlin nehmen Tropennächte – also Nächte mit Temperaturen über 20 °C – und Starkregenereignisse spürbar zu. Die zukünftige Gestaltung muss daher klimaresilient sein. Ziel ist eine blau-grüne Infrastruktur, die das Mikroklima verbessert, Regenwasser vor Ort versickern lässt und die Kanalisation entlastet – ein Ansatz, der beispielhaft am Molkenmarkt bereits umgesetzt wurde.

Gleichzeitig verändert sich das Umfeld der Adalbertstraße rasant: In den letzten 13 Jahren hat sich die Einwohner:innenzahl im direkten Umfeld nahezu verdoppelt – bei gleichbleibender Fläche des öffentlichen Raums. Der Nutzungsdruck wird weiter zunehmen, u.a. durch zusätzliche Neubauvorhaben, die vollständige Inbetriebnahme der neuen Grundschule sowie die zunehmende Nutzung verschiedener Verkehrsarten wie Lieferverkehr und Mikromobilität.

Insgesamt wird also deutlich: Die Adalbertstraße neu zu denken und umzubauen, ist ein entscheidender Schritt hin zu einem Stadtraum, der den Herausforderungen der Zukunft gewachsen ist – sicher, lebenswert und nachhaltig gestaltet.



Impressionen der Veranstaltung

03 // Planung Adalbertstraße

Frau Kühns (Plan 3, Verkehrsplanung) stellt die Vorplanung für den grundhaften Umbau der Adalbertstraße vor. Das Büro ist seit Ende 2024 vom Bezirksamt Mitte mit der Planung des ca. 400 m langen Abschnitts zwischen Köpenicker Straße und Engeldamm beauftragt.

Anlass und Ziel

Ausgangspunkt der Planung ist eine Vielzahl bestehender Defizite im heutigen Straßenraum. Die Adalbertstraße ist heute stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Beidseitiges (Bus-)Parken und eine dominierende Kfz-Nutzung lassen kaum Raum für andere Mobilitätsformen oder Aufenthaltsqualität. Die Gehwege sind schmal, nicht barrierefrei und bieten insbesondere für (Schul-)Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen wenig Sicherheit.

Im Mittelpunkt stehen daher mehrere übergeordnete Planungsziele: die Neuordnung des Straßenraumes zugunsten der Aufenthaltsqualität, die Verkehrsberuhigung und sichere Wege vor allem für Kinder und Fußgänger:innen, eine barrierefreie Gestaltung für alle Nutzergruppen, die Reduktion des Durchgangsverkehrs sowie die Schaffung einer dezentralen Regenentwässerung zur Entlastung der Kanalisation.

Vorgehen

Zur Vorbereitung der Planung wurden bereits eine Grundlagenvermessung und ein Baumgutachten erstellt sowie Zufahrten und Anforderungen des täglichen Lebens wie Abfallentsorgung, Lieferverkehr und Rettungsdienste erhoben. Weiterhin wurde ein Leitungsbestandsplan erstellt, der als Grundlage für die Koordination mit den Berliner Wasserbetrieben dient. Zurzeit finden Abstimmungen mit der Berliner Feuerwehr statt, um die Rettungswege sicherzustellen. Auf dieser Grundlage wird ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Adalbertstraße erarbeitet, das sowohl den funktionalen Anforderungen als auch den übergeordneten städtebaulichen Zielen gerecht wird.

Planungskonzept

Das Planungskonzept sieht eine niveaugleiche, verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche vor, auf der sich alle Verkehrsteilnehmer:innen – ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto – gemeinsam und in Schrittgeschwindigkeit bewegen. Nicht mehr der motorisierte Individualverkehr steht im Mittelpunkt, sondern die gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums.

Die Fahrspur wird wechselseitig verschwenkt geführt und erhält zur besseren Orientierung einen mittig verlaufenden Leitpfad. Die konkrete Ausgestaltung dieses Leitpfades – z.B. durch Bodenmarkierungen, großformatige Platten o.ä. – ist derzeit noch offen. Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität wird die Anzahl der Stellplätze insgesamt reduziert. Für das ansässige Gewerbe werden gezielt Ladezonen vorgesehen, um eine funktionale Erreichbarkeit zu gewährleisten. Darüber hinaus sind Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der klimaresilienten Aufwertung: Der Straßenraum wird künftig durch deutlich mehr Grün geprägt sein – unter anderem durch neue Pflanzflächen, Versickerungsmulden sowie zusätzliche Baumstandorte. Die Mulden werden bepflanzt und können mit Sitzmöglichkeiten kombiniert werden. Der vorhandene Baumbestand kann weitgehend erhalten werden. Gleichzeitig werden die vorhandenen Baumscheiben vergrößert, um bessere Wachstumsbedingungen für den Altbaumbestand zu schaffen. Die Pflasterung wird als versickerungsfähige Oberfläche ausgeführt, um einen zusätzlichen Beitrag zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zu leisten.



Konzeptvorstellung Verkehrsplanung



// Einmündungen

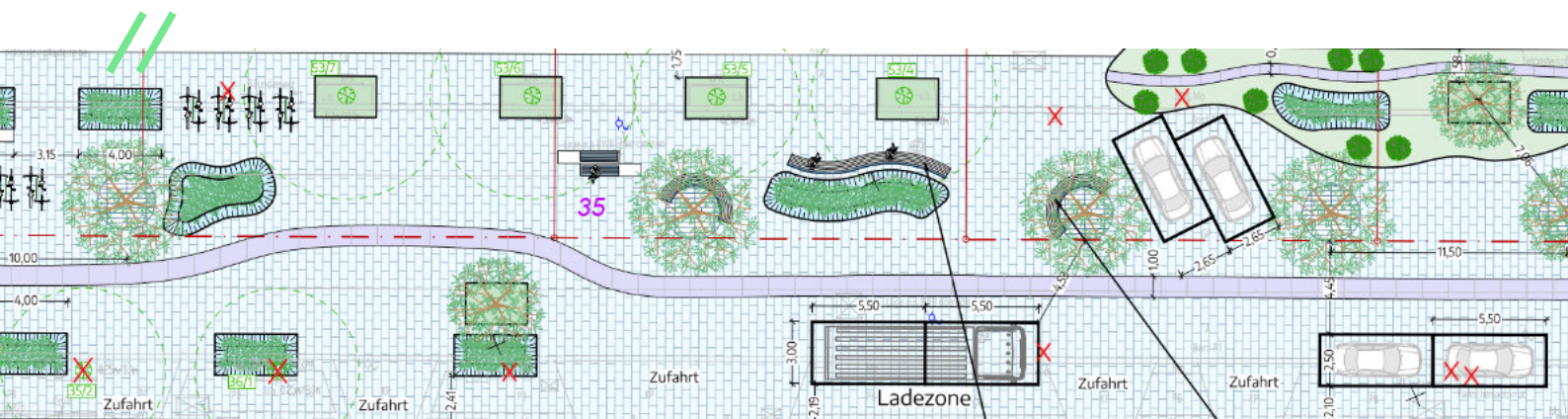
Die Einmündungen werden nicht als klassische Kreuzungssituationen ausgebildet. Die Pflasterung der Fußwege wird über die Fahrbahn hinweg weitergeführt und die Bordsteine der Fußwege abgesenkt. Durch diese gestalterischen Maßnahmen wird der Vorrang des Fußgängerverkehrs betont und gleichzeitig eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt. Den einfahrenden Fahrzeugen wird deutlich signalisiert, dass sie in eine verkehrsberuhigte Straße einbiegen und besondere Rücksicht nehmen müssen.

// Vorgärten

Wo es der Straßenraum zulässt, werden bestehende Vorgärten erweitert und durch neue Grünflächen ergänzt. Diese Flächen werden mit Stauden und Gehölzen bepflanzt und mit Versickerungsmulden ausgestattet. Die Gestaltung soll offen, pflegeleicht und zugleich ökologisch wirksam sein.

// Grundschule

Vor der Grundschule ist ein sicher gestalteter und begrünter Vorplatz mit neuen Bäumen, zusätzlichen Sitzgelegenheiten und einem deutlichen Abstand zur Fahrspur vorgesehen. Der Bereich vor der Turnhalle wird gestalterisch aufgewertet und durch eine großzügige Grünpflanzung mit integriertem Trittpfad harmonisch in das Gesamtbild eingebunden. Eine mögliche spätere Fassadenbegrünung der Turnhalle wird somit berücksichtigt.



Ausschnitt Plan Adalbertstraße - © Plan 3 Ingenieure

04 // Planung Melchiorstraße

Frau Fritsche (SGA, BA Mitte) erläutert die verkehrlichen und baulichen Veränderungen im Zuge der geplanten Fahrradstraße Melchiorstraße. Die Maßnahme dient der Förderung des Radverkehrs und erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans.

Die verkehrsrechtlichen Grundlagen und Gestaltungsvorgaben orientieren sich an dem Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ sowie den geltenden gesetzlichen und planerischen Regelwerken. Konkret bedeutet die Ausweisung als Fahrradstraße: Der Radverkehr hat Vorrang, es darf nebeneinander gefahren werden und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der motorisierte Individualverkehr ist nur ausnahmsweise und abschnittsweise zugelassen – Durchgangsverkehr ist nicht erlaubt. Außerdem dürfen Radfahrende weder behindert noch überholt werden.

Die geplante Fahrgassenbreite in der Melchiorstraße beträgt 4,50 - 4,70 m, sodass ausreichend Platz für den Radverkehr vorhanden ist. Zur Verdeutlichung der neuen Verkehrsregelung werden entsprechende Fahrbahnmarkierungen und eindeutige Beschilderungen entlang der gesamten Strecke angebracht. Kfz-Anliegerverkehr bleibt ausnahmsweise zulässig, umfassende Maßnahmen gegen den Kfz-Verkehr sind vorerst nicht vorgesehen. Das bestehende Kfz-Querparken bleibt erlaubt, obwohl es in einer Fahrradstraße normalerweise nicht üblich ist.

Um die sichere und komfortable Nutzung für den Radverkehr zu unterstützen, werden zusätzliche Stellplätze für Fahrräder, Lastenräder, Motorräder und E-Scooter geschaffen (gelbe Flächen). Darüber hinaus sind in jedem Straßenabschnitt Lieferzonen (blaue Flächen) vorgesehen, die sicherstellen, dass Lieferfahrzeuge die Geschäfte und Betriebe jederzeit gut erreichen und Waren anliefern können. Zusätzlich wird eine Verengung der Kreuzungen erfolgen, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs weiter zu drosseln und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

05 // Austauschphase an Thementischen

Für den Austausch an drei Thementischen vorhabenhaben die Teilnehmenden ca. eine Stunde Zeit, um die sich den Planungsstand im Detail anzusehen, Fragen an die Vertreter:innen aus dem Straßen- und Grünflächenamt oder vom Büro plan3.zu stellen, zu diskutieren und weitere Hinweise einzubringen. (Hinweis: Thementisch Adalbertstraße ist dreifach vorhanden, um aufgrund der Teilnehmer:innenanzahl eine gute Arbeitsatmosphäre zu gewährleisten. Es gibt keine inhaltlich keine Unterschiede.) Die Teilnehmenden können sich frei zwischen den Thementischen bewegen und ihre Hinweise schriftlich festhalten. An jedem Thementisch steht ein:e Moderator:in als Ansprechperson zur Verfügung.

- Thementische 1-3: Adalbertstraße
- Thementisch 4: Melchiorstraße
- Sonderthementisch 5: Michaelkirchvorplatz/Kiezblock
- Themenspeicher

Nach der Austauschphase werden die inhaltlichen Schwerpunkte der Tischgespräche und der Ergebnisse durch die Moderator:innen im Plenum vorgestellt. Das Feedback zur Planung war überwiegend positiv und die Gespräche sehr dynamisch und konstruktiv. Im Folgenden sind die Ergebnisse zusammengefasst.



Austausch an den Thementischen



1-3 Umgestaltung der Adalbertstraße zum verkehrsberuhigten Bereich

An den Tischen 1, 2 und 3 nutzen die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich über die Planung der Adalbertstraße mit dem Planungsbüro plan3 und dem SGA auszutauschen, Fragen zu klären und Anregungen zu geben.

Im Fokus der Gespräche stehen die **Begrünungsmaßnahmen**, welche von den Teilnehmenden sehr begrüßt werden. Bezüglich der geplanten Mulden wird angeregt, die Muldenbereiche großzügiger zu gestalten und kleinteilige Flächen miteinander zu verbinden. Außerdem wird auf die Gefahr von Überschwemmungen und Verschlammung der Mulden hingewiesen. In jedem Fall sollte die Pflege der Mulden sichergestellt werden, damit diese in einem guten Zustand bleiben. Die Teilnehmenden wünschen sich zudem Beete oder Hochbeete und regen an, hierfür eine Initiative zu gründen. Zusätzlich sollten auch vertikale Flächen begrünt werden, z. B. in Form einer Fassadenbegrünung. Eine potenzielle Fläche wird an der Sporthallenwand gesehen. Kritisch werden die notwendigen Baumfällungen gesehen. Zudem fällt den Teilnehmenden auf, dass eine Straßenseite stärker begrünt wird als die andere. Daher wird die Frage gestellt, ob auf der weniger begrünten Seite auch Muldenbereiche möglich sind.

Für den **öffentlichen Raum** gibt es vielfältige Ideen. Einige Teilnehmende sprechen sich für einen Skulpturenpark mit Grünflächen im Bereich der Grundschule aus. Im Schulbereich soll außerdem der Sicherheitsaspekt berücksichtigt werden, z. B. durch gute Sichtbeziehungen. Darüber hinaus werden eine öffentliche Toilette und eine Duschmöglichkeit, insbesondere für obdachlose Menschen, vorgeschlagen. Die Begrünung der Straße und die Installation von Versickerungsmulden wurden durchweg als positiv bewertet und haben breite Zustimmung gefunden. Es wurde darauf hingewiesen, bei der Auswahl neuer Bäume auf allergikerfreundliche Arten zu achten oder weibliche Exemplare zu wählen. Weiterhin wurde angeregt, mehr Fahrradbügel vorzusehen. Von einigen Teilnehmenden wurde der Wunsch geäußert, weniger Aufenthaltsmöglichkeiten und Bänke zu schaffen als in der Vorplanung vorgesehen. Die Anwohnenden fürchten eine Verlagerung des jugendlichen Feiervolks aus dem Hostel auf die neu zu schaffenden Sitzmöglichkeiten und damit einhergehend eine andauernde nächtliche Lärmbelästigung. Unabhängig davon wurde darum gebeten, ausreichende Müllentsorgungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Bezüglich des **Straßenraums** kommen Fragen auf, wie viele Parkplätze wegfallen würden und wo alternativ geparkt werden könnte. Des Weiteren wird auf die dringend notwendige Instandsetzung der Kreuzung Adalbert-/Melchiorstraße hingewiesen. Auch sollten Stolpergefahren durch die Aufarbeitung von Granitplatten, insbesondere in der Melchiorstraße, beseitigt werden. Der Straßenbelag ist derzeit für Radfahrende sehr unattraktiv und führt zu Lärm, daher sollte ein leiser Belag gewählt werden. Von Seiten der Schule kam die Frage auf, ob eine niveaugleiche Herstellung der Mischverkehrsfläche nicht ein Sicherheitsrisiko für die Kinder darstelle, da Ihnen dann eine visuelle Barriere zu dem Teil der Straße fehlen würde, auf der die Autos verkehren.

Im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen wünschen sich die Teilnehmenden rechtzeitig möglichst präzise **Informationen**, z. B. durch Aushänge im öffentlichen Raum sowie an Haustüren. Einzelne Personen haben sich gewünscht, dass die abschnittsweise Umsetzung des Umbaus im Norden anfängt und schrittweise gen Süden verläuft, um die Schule und die Schulwegsicherheit beim Umbau zu priorisieren.

Rückmeldungen

Grünraum

- Grünflächen großzügiger / zusammenfassen (nicht so kleinteilig), Mulden verbinden
- Mulden in unterschiedlichen Größen und Formen
- Baumfällungen -> nur eine Seite stärker begrünt (Mulden?)
- Hängende Rotbuche
- Mulden (Gefahr Überschwemmung, Schlamm)
- Beete + Hochbeete -> Initiative gründen
- Pflege der Mulden sicherstellen
- Bitte bei der Bepflanzung auf Allergiefreundliche Pflanzen (weniger männliche Pflanzen) auf Grund von Pollenbelastung achten
- Mehr Grün
- Fassadenbegrünung gewünscht
- Vertikale Fassadenbegrünung wie in Madrid „Jardin Vertical“ der Sport-hallenwand
- Turnhallenwand -> Begrünung
- Fassadenbegrünung Turnhalle

Straße und Belag

- Granitplatten bitte aufarbeiten, Beispiel Melchiorstraße
-> STOLPERFALLE
- Wieviele Parkflächen fallen weg?
- Wo kann alternativ geparkt werden?
- Kreuzung Adalbertstraße/Melchiorstraße reparieren!
- Belag (leise) -> nicht holprig
- Mehr Fahrradbügel

Schule und Schulsicherheit

- Schule - Sicherheit - Sichtbeziehungen
- Schule - Zaun

Organisation und Sonstiges

- Verschiebung des Aufenthalts von Hostel vor die Schule
(Aufenthaltsmöglichkeiten)
- Weniger Sitzmöglichkeiten damit die Straße nicht der Biergarten vom Hostel wird
- Bitte ausreichende Müllentsorgungsmöglichkeiten zur Verfügung stellen
(insbesondere Sickerungsgruben)
- Baustart -> Bitte nördlicher Abschnitt -> Schule
- Rechtzeitige und möglichst präzise Info über Bauvorhaben
-> Plakat/Aushang
- Skulpturenpark mit Grünfläche im Bereich der Schule
- Öffentliche Toilette gewünscht + Duschmodöglichkeit für obdachlose Menschen
- Skulpturen

4

Umwidmung der Melchiorstraße zur Fahrradstraße

Am Thementisch 4 haben die Teilnehmenden die Gelegenheit, sich mit dem SGA über die Planung und Umwidmung der Melchiorstraße zu einer Fahrradstraße zu diskutieren, offene Fragen zu klären und ihre Anregungen einzubringen.

Ein wichtiges Thema im Austausch ist die zukünftige **Auswirkung auf den Kfz-Verkehr**, insbesondere wie die Zufahrt für die Anwohnerschaft und den Lieferverkehr geregelt wird. Bezüglich der Lieferzonen wird nach den Kriterien gefragt, nach denen die Standorte festgelegt wurden. Die Querung Engeldamm/Bethaniendamm wird aufgrund der unklaren Zuordnung der hier zulässigen Mobilitätsformen diskutiert. Hier können bestehende Unklarheiten geklärt werden - dieser kann für Radfahrende sowie Fußgänger:innen genutzt werden. Darüber hinaus wird eine klare und **einheitliche Gestaltung entlang der Planungsgrenzen** zwischen den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte gewünscht. Auch die Bedeutung von Querungen für Fußgänger:innen auf der Melchiorstraße selbst wird hervorgehoben, da diese auch bei Fahrradstraßen zu berücksichtigen sei. Darüber hinaus wird die als zu hoch empfundene vorgesehene Anzahl von Stellplätzen für Fahrräder, Roller und Motorräder diskutiert, die den öffentlichen Raum einschränken.

Es wird eine durchdachte, bezirksübergreifende Planung gefordert, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und gleichzeitig den öffentlichen Raum effizient nutzt.

RückmeldungenRuhender Verkehr

- Standorte der Lieferzonen -> wie kommen die Zustände?
- Wegfall von Pkw-Parkplätzen sorgt für Probleme
- Zu viele gelbe Flächen (Parken - Fahrrad)

Straße und Belag

- Von Engeldamm kann reingefahren werden!
- Michaelkirchstraße trifft 20er auf 30er-Zone. Wo liegt hier der Sinn?
- Fahrradstraße -> nicht immer haben Fahrräder Vorrang
- Fugen des Kopfsteinpflasters durch Baustelle locker
- Belagwechsel? Am Wender?
- Querung von Engeldamm für Fahrrad unklar!

Schule und Schulsicherheit

- Beobachtung: Viele Autos, die Kinder zur Schule bringen
- Frage nach absetzen der Kinder mit Pkw
- Fußgängerquerungen vorerst nicht geplant

Organisation und Sonstiges

- Fahrradstraße nach Netzplanung entstanden
- LZ positiv - Höhe Nr. 27
- Melchiorstr./Ecke Adalbertstr. -> Mülltonnen auf der Straße - oft schon ein Tag früher -> sorgt für Müllprobleme im Kiez
- Anschluss Nachbarbezirk



Thementisch 4 - Umwidmung der Melchiorstraße zu Fahrradstraße

5 Umsetzung des Kiezblockkonzepts, Michaelkirchplatz / „Klimakiez“

Am Thementisch 5 hatten die Teilnehmenden Möglichkeit sich mit dem SGA bezüglich der überarbeiteten Planung zur Umgestaltung des Michaelkirchvorplatzes auszutauschen. Die Umgestaltung soll in 2026 erfolgen und ist Teil des Forschungsprojektes „Klimakieze“. Am 16.12.2024 fand dazu in der Grundschule Adalbertstraße eine Informationsveranstaltung zu den Kiezblöcken der nördlichen Luisenstadt mit über 150 Teilnehmenden statt.

Die Vorzugsvariante des SGA mit Wendehammer am Michaelkirchvorplatz wird nicht nur positiv gesehen. Es bestehen Bedenken an der damit verbundenen Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die bereits stark befahrene Köpenicker Straße sowie den Engeldamm. Einige Diskutierende benennen den Aspekt, dass der Denkmalschutz am Gartendenkmal Michaelkirchplatz und am Luisenstädtischen Kanal gewahrt bleiben muss. Es wird die Sorge geäußert, dass durch die Umgestaltung das Verkehrsaufkommen am Denkmal eher steigen könnte. Es wird die Befürchtung formuliert, dass der bislang ruhige Bereich vor der Kirche durch den Verkehr des geplanten Wendehammers beeinträchtigt oder verloren gehen könnte. Es wird auf verstärkt zunehmenden Parkplatzsuchverkehr hingewiesen, beispielsweise im Hinblick auf die künftigen Parkmöglichkeiten für Kirchenbesucher:innen.

Die Teilnehmenden sprechen sich dafür aus, die Notwendigkeit der geplanten Modalsperren kritisch zu prüfen. Die vorgesehenen Versickerungsflächen werden positiv bewertet. Auch die Umsetzung des Bouleplatzes am Sechseckplatz fand Zustimmung. Tischtennisplatten werden hingegen als entbehrlich angesehen, da es bereits entsprechende Angebote auf den Hofflächen der angrenzenden Bebauung gibt. Darüber hinaus wurde der Wunsch nach mehr Baumpflanzungen und Baumscheibenschutz, zusätzlichen Versickerungsflächen und weiteren Bänken geäußert.

Rückmeldungen

Grünraum

- Mehr Grün - Michaelkirchstraße
- Bouleplatz soll kommen (+)
- Versickerungsflächen sind positiv
- Denkmalschutz (Gartendenkmal)
- Platz hat Intimität (italienische Heimat)
- Baumschutz (Verbesserung der Baumscheiben notwendig)
- Mehr Bäume anstelle von Tischtennis

Straße und Belag

- Schade um die Ohmstraße
- Parkplatz-Suchverkehr -> Problem!
- Auswirkung auf Hauptverkehrswege -> kommt es zum Verkehrskollaps?
- Kirchenbesucher - Parkplatz?
- Platz wird Opfer aufgrund von Wendehammer
- Modalsperren wirklich notwendig?
- Sorge - viel Verkehr beim Denkmal
- Belastung Denkmal! (seit 1920)
- Verkehr wird umgelenkt (Engeldamm)
- Notwendigkeit? Durchgangsverkehr soll ausgehalten werden
- Dauerstau Engeldamm!
- Umsetzung Rad 2025

Organisation und Sonstiges

- Litfaßsäule kann weg
- Umsetzung in 2026
- Kein kompletter Umbau wie Adalbertstraße
- Carsharing - ausgewiesene Plätze gewünscht



Zusammenfassung der Ergebnisse

06 // Ausblick und Verabschiedung

Frau Tucholski und Herr Schriner bedanken sich herzlich bei allen Anwesenden für die aktive Teilnahme und die inhaltstiefen Hinweise und Anregungen. Diese werden im weiteren Entwicklungs- und Planungsprozess sorgfältig geprüft und berücksichtigt. Die nächsten Schritte umfassen:

Melchiorstraße

- Herbst 2025 Ausweisung der Fahrradstraße

Adalbertstraße

- Sommer 2025 Kinder- und Jugendbeteiligung
- Winter 2025 Finalisierung der Entwurfsplanung
- Winter 2026 Vorstellung der fertigen Entwurfsplanung
- Winter 2026 Erstellung der Ausführungsplanung
- Frühjahr 2026 Vergabe der Bauleistungen
- Sommer 2026 Baustart

Frau Tucholski verweist auf die Projektwebseiten www.luisenstadt-mitte.de und www.mein.berlin.de und den Luisenstadt-Newsletter, wo stets über Projekt-Meilensteine und Folgetermine informiert wird. Darüber hinaus werden Neuigkeiten auch auf den bezirklichen Social Media Kanälen und in der Stadtteilzeitung „ecke köpenicker“ veröffentlicht. Bei Fragen oder Anregungen zur Adalbert- oder Melchiorstraße können sich die Teilnehmenden an die Gebietsbetreuung Nördliche Luisenstadt unter luisenstadt@kosp-berlin.de wenden.

// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

Tisch 1-3: Adalbertstraße



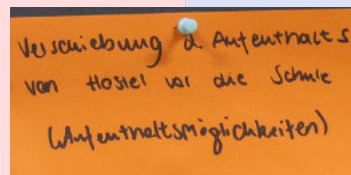
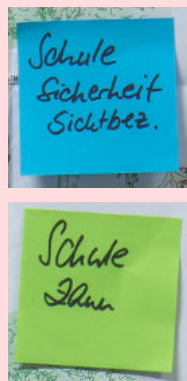
// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

Tisch 1-3: Adalbertstraße

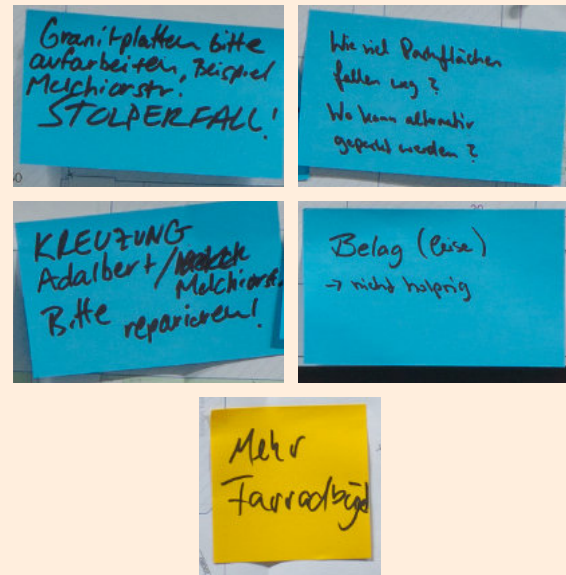
Grünraum



Schule und Schulsicherheit



Straße und Belag



Organisation und Sonstiges



// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

Tisch 4: Melchiorstraße



// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

Tisch 4: Melchiorstraße

Ruhender Verkehr

Liegezone
• Standort
↳ wie kommen die Zustände?

Wegfall von PKW-Bahn
sonst für Probleme

Zu viel gelbe Flächen
(Parken Z-Räder)

Von Engeldamm
kann reingefahren werden!

Michaelkirch trifft 20er
auf 30er Zone
→ wo liegt Sinn?

Fahrradstr.
↳ nicht immer haben Fahrräder Vorrang

Fugen des Kopfsteinpflasters durch Baustellen
lecker

Belagwechsel?
am Wander?

Querung von Engeldamm für Fahrrad
unklar!

LZ positiv
HöL Nr. 27

Fahrradstr.
nach Netzpl.
entstanden.

Schule und Schulsicherheit

Beobachtung:
viele Autos die Kinder zur Schule bringen

Frage nach absetzen der Kinder mit PKW

Fußgänger-querungen vorerst nicht geplant

Sorgt für Müllprobleme

Müllpro
→ Müll
oft einen Tag früher

Anschluss Nachbar-
beitz!

Straßenraum und Belag

Organisation und Sonstiges

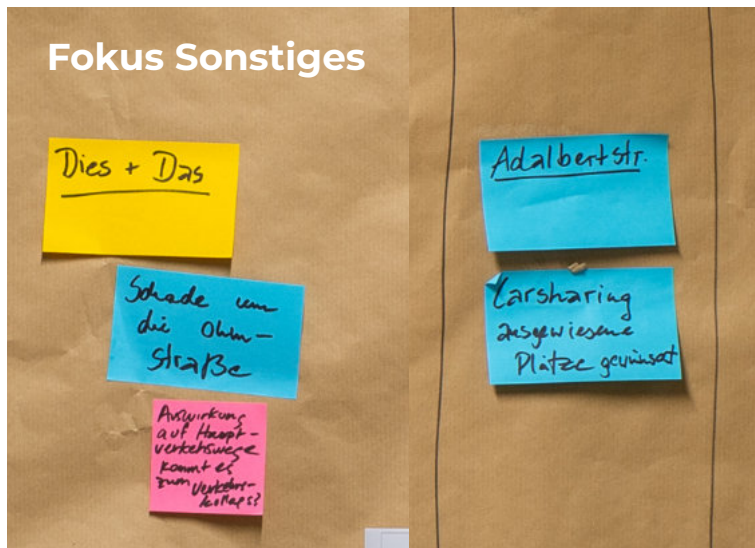
// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

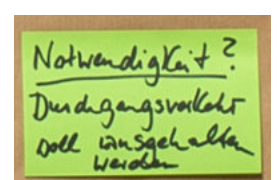
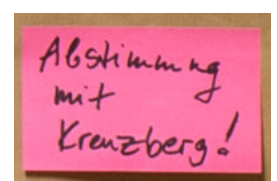
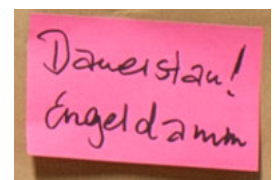
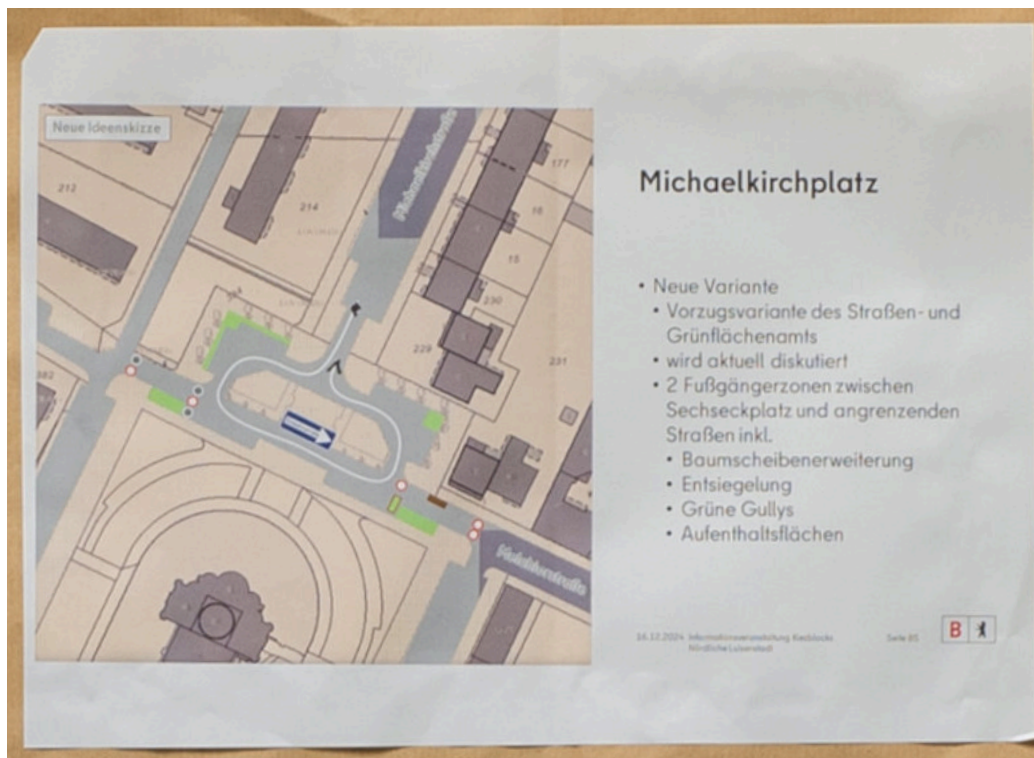
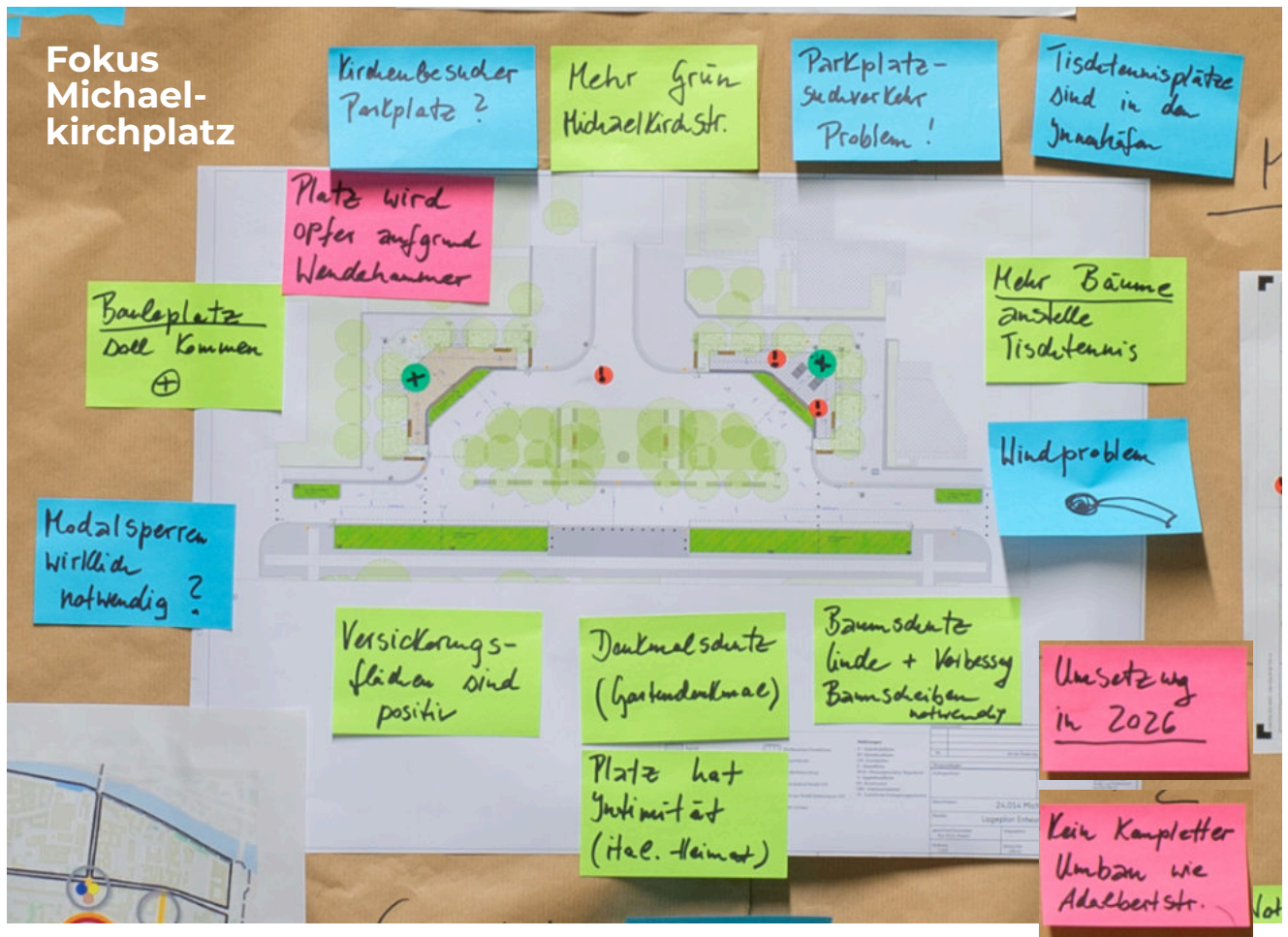
Tisch 5: Michaelkirchplatz, Kiezblockkonzept

Übersicht



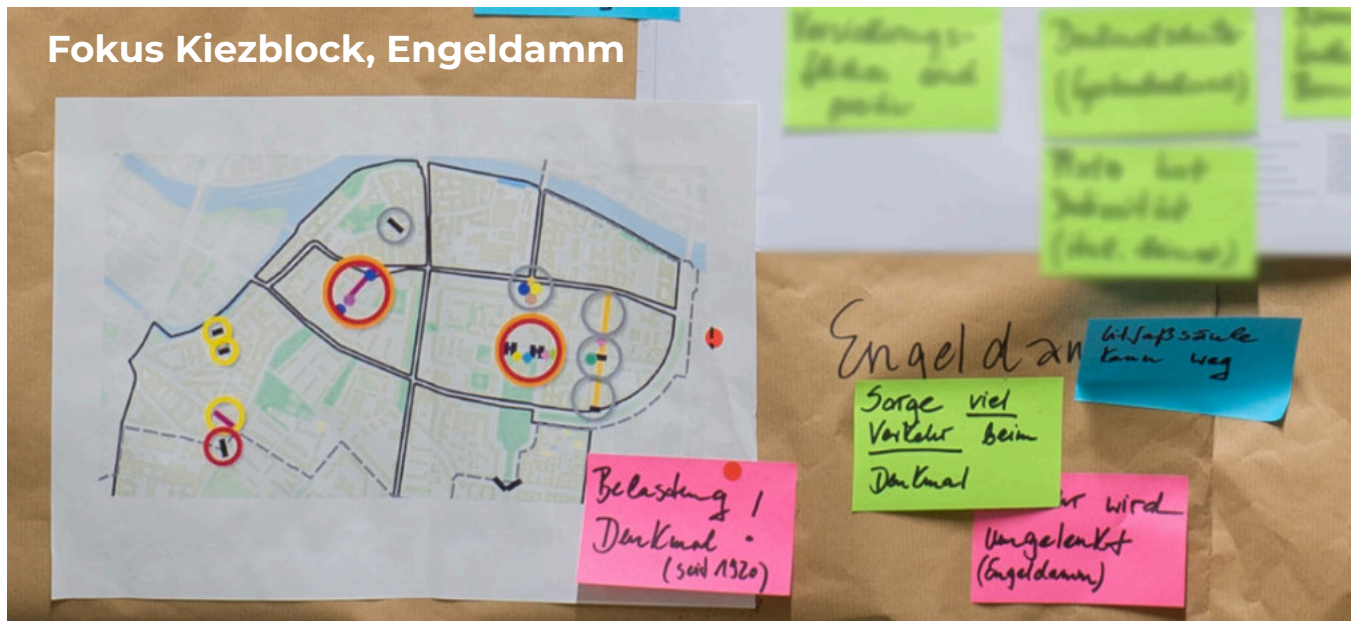
Fokus Sonstiges





// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

Tisch 5: Michaelkirchplatz, Kiezblock



// Anhang - Fotodokumentation der Themenwände

Themenspeicher

Themenspeicher

Nicht den Spitzahorn 35/2
fallen! Er ist ein wichtiger
Sichtschutz zu dem Schulgebäude
und ein Faktor für die Lebensqualität der
Mitarbeiter ggü.

Querungsmöglich-
keiten Köpenicker
Straße

Autoverkehr
wird zu wenig
berücksichtigt
↳ wo sollen die hin?

A80 Hostel
→ Aufenthaltsort
Besucher & Anwohner

Wer pflegt die
Grünanlagen?

Umgebung
mitgedacht?
→ wie verändert
sich der Verkehr?

→ Vorschlag:
Infrastruktur
schaffen
z.B. B&S

Wo parken die
Fahrräder mit
Parkzone 37
Genehmigung?

Wer hält sich
in der Adalbert-
straße auf?
Hauptsächlich
Nutzer des Sitz-
möbels, die
Gäste des Hostels,
Bewohner des Behin-
vo Komplexes haben
einen Innenpark-
platz oder nur
temporär dort