

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Lucas Schaal (CDU)**

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

zum Thema:

**Fahrradstraße Melchiorstraße / Michaelkirchplatz**

und **Antwort** vom 19. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Lucas Schaal (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin  
  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24269  
vom 31. Oktober 2025  
über Fahrradstraße Melchiorstraße / Michaelkirchplatz

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Mitte von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Welche Kosten sind für die Einrichtung der Fahrradstraße in der Melchiorstraße bis hin zum Michaelkirchplatz entstanden?

- a. Wie viele Poller wurden im Zuge dieser Maßnahme installiert? Wie hoch ist der Stückpreis eines Pollers?
- b. Welche Gesamtkosten sind für die gesetzten Poller angefallen?
- c. Welche jährlichen Wartungs- und Instandhaltungskosten fallen für die Poller an?

Frage 2:

Wie viele Kfz-Stellplätze sind durch das Setzen der Poller und die Einrichtung der Fahrradstraße in der Melchiorstraße und am Michaelkirchplatz entfallen?

- a. Wie hoch sind die zuvor erzielten Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung im betreffenden Bereich? Bitte jährliche Gesamteinnahmen und durchschnittliche pro Kfz-Stellplatz angeben.
- b. Wie hoch sind die erwarteten Einnahmeausfälle in der Parkraumbewirtschaftung durch die Maßnahme?

Frage 4:

Aufgrund welcher Rechtsgrundlage wurde die Einrichtung der Fahrradstraße Melchiorstraße / Michaelkirchplatz vorgenommen?

- a. Sieht der Senat oder der Bezirk an dieser Stelle eine konkrete Gefahrenlage im Straßenverkehr?
- b. Wann erfolgte der Beschluss für die Maßnahme und die Ausschreibung der Arbeitsleistungen?

Frage 7:

Wurde vor Beginn der Maßnahme untersucht, wie sich der Kfz-Verkehr infolge der Veränderungen verteilen wird?

- a. Falls ja, bitte um eine detaillierte Darstellung der Methodik und Ergebnisse.
- b. Falls nein, aus welchen Gründen wurde auf eine solche Untersuchung verzichtet?

Frage 8:

Wurden während des Planungszeitraums die Feuerwehr, die Polizei, die Berliner Wasserbetriebe und die BVG in die Planungen einbezogen? Falls ja, zu welchem Zeitpunkt wurden die jeweiligen Behörden kontaktiert, und welche Stellungnahmen gaben sie zu den verkehrlichen Auswirkungen ab?

Frage 9:

Wurden die Anmerkungen und Hinweise dieser Behörden in die Planung einbezogen? Falls ja, bitte um eine genaue Darstellung der Berücksichtigung.

Frage 10:

Welche konkreten Ziele werden mit der Einrichtung der Fahrradstraße verfolgt (z. B. Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion des Kfz-Verkehrs, Förderung des Radverkehrs)?

Frage 11:

Ist eine Erfolgskontrolle oder Evaluation der Maßnahme vorgesehen?

- a. Falls ja, in welchem Zeitraum und mit welchen Indikatoren soll diese erfolgen?
- b. Falls nein, warum ist keine Evaluation vorgesehen?

Frage 12:

Welche Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind dem Bezirksamt bzw. dem Senat seit der Einrichtung der Fahrradstraße bekannt?

Frage 13:

Gab es Beschwerden oder Hinweise von Anwohnenden, Gewerbetreibenden oder Verkehrsteilnehmenden zur aktuellen Verkehrssituation in der Melchiorstraße oder am Michaelkirchplatz? Falls ja, wie wurde darauf reagiert?

Frage 14:

Wurden Alternativen zur jetzigen Umsetzung geprüft (z. B. Verkehrsberuhigung ohne vollständige Fahrradstraße oder andere Poller-Anordnungen)?

- a. Falls ja, welche Varianten wurden untersucht und warum wurden sie verworfen?

b. Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 1, 2, 4 und 7 bis 14:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu zusammenfassend mit:

„Mit der Maßnahme wird das Berliner Mobilitätsgesetz und das gesamtstädtische Radverkehrsnetz umgesetzt sowie die schulische Mobilität an der Grundschule in der Adalbertstraße gefördert. Am 4. April 2025 fand eine öffentliche Beteiligungsveranstaltung zur geplanten Umgestaltung der Adalbertstraße statt. Ziel war es, die Entwurfsidee vorzustellen und gemeinsam mit Anwohner\*innen weiterzuentwickeln. Die Vorstellung der Planung sowie die Dokumentation der Veranstaltung stehen online zum Download bereit. Jeder verkehrsrechtlichen Anordnung geht eine Anhörung voraus.

Im Rahmen der Fahrradstraße entstehen auch Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr (z. B. Paketdienstleister) sowie Abstellbereiche für Fahrräder, Lastenräder, E-Roller und Motorräder im Bereich der Parktaschen. Im Bereich des Michaelkirchplatzes entsteht zudem eine Fahrradstraße mit erhöhter Aufenthaltsfunktion. Kraftfahrzeuge dürfen die östlichen Abschnitte der Fahrradstraße (zwischen Engeldamm und Michaelkirchplatz) als Anlieger befahren um Grundstücke oder Parkplätze zu erreichen.

Alle relevanten Informationen zum Projekt sind öffentlich und online verfügbar, z. B. die Anzahl der Poller und Parkplätze in Verkehrszeichenplan auf der Projektwebsite und Unfalldaten im Unfallatlas. Weitere Infos und Verkehrszeichenpläne finden Sie unter: <https://t1p.de/rv-melchiorstr>.

Die Umsetzung hat Kosten von 85.000 € verursacht. Je Poller wird, abhängig von der Art des Pollers, mit Kosten von 300 – 400 Euro kalkuliert. Für die jährliche Instandhaltung der Gesamtmaßnahme können Kosten zwischen 400 und 500 Euro veranschlagt werden, wobei die tatsächlichen Aufwendungen stark von eventuellen Beschädigungen an Pollern abhängig sind. Die Rückmeldungen sind positiv. Alle Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen, beim gemeinsamen Anradeln am 14. November dabei zu sein und die neue Strecke selbst zu erleben.“

Aus Sicht des Senats liegt für den Abschnitt Melchiorstraße / Michaelkirchplatz keine konkrete Gefahrenlage im Straßenverkehr vor. Diese ist jedoch gemäß StVO nicht zwingend für die Anordnung einer Fahrradstraße erforderlich.

Dem Senat sind derzeit keine Rückmeldungen aus der Bevölkerung bekannt.

Frage 3:

Wird für die Melchiorstraße und den Bereich um den Michaelkirchplatz eine Unfallstatistik geführt? Falls ja, bitte um jährliche Darstellung von 2015 bis heute.

- a. Wie viele Verkehrsunfälle mit Kfz-Beteiligung wurden in diesem Zeitraum registriert?
- b. Wie viele Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern gab es?
- c. Wie viele Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern gab es?

Antwort zu 3:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VkIB) entnommen. Da DWH VkIB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2025 der Melchiorstraße polizeilich registrierten VU ist den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	1	0	2	1	2
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	1	0
alle übrigen VU	7	6	5	6	6	3
gesamt	7	7	5	8	8	5

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU				
	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.09.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	3	1	1	0
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	1	0	0
alle übrigen VU	5	1	8	5	4
gesamt	5	4	10	6	4

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Die Anzahl polizeilich registrierter VU im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2025 in allen den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen, nebst den direkt angrenzenden Knoten, ist den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	1	1
VU mit Leichtverletzten	3	0	4	3	8	6
sonstige VU unter dem Einfluss berauscheinender Mittel	1	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	1	0	1	1	0
alle übrigen VU	30	22	16	14	11	17
gesamt	35	23	20	18	21	24

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU				
	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.09.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	1	2	0
VU mit Leichtverletzten	5	7	8	0	9
sonstige VU unter dem Einfluss berauscheinender Mittel	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	3	1	0	1
alle übrigen VU	17	14	14	14	20
Gesamt	22	24	24	16	30

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Frage 3a:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Dargestellt werden die VU, an denen ausschließlich Kraftfahrzeuge beteiligt waren.

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in der Melchiorstraße					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0

VU mit Leichtverletzten	0	1	0	2	0	0
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	1	0
alle übrigen VU	7	6	5	6	6	3
Gesamt	7	7	5	8	7	3

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in der Melchiorstraße				
	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.09.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	0	1	1	0
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	1	0	0
alle übrigen VU	4	1	8	5	4
Gesamt	4	1	10	6	4

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	0	3	2	2	3
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	1	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	1	0	1	1	0
alle übrigen VU	29	21	15	13	11	17
gesamt	31	22	18	16	14	20

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen				
	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.09.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	2	6	5	0	6
sonstige VU unter dem Einfluss berauschkender Mittel	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	3	1	0	1
alle übrigen VU	15	12	13	14	18
gesamt	17	21	19	14	25

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Frage 3b:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Dargestellt werden die VU, an denen mindestens eine radfahrende Person beteiligt war.

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in der Melchiorstraße					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	0	0	0	1	2
sonstige VU unter dem Einfluss berauschkender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	0	0	0	0	0	0
gesamt	0	0	0	0	1	2

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in der Melchiorstraße				
	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.09.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	3	0	0	0
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	1	0	0	0	0
gesamt	1	3	0	0	0

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	3	0	1	1	6	3
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	1	1	1	1	0	0
gesamt	4	1	2	2	6	4

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen				
	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.09.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	1	2	0
VU mit Leichtverletzten	3	1	3	0	3
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0

schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	2	2	1	0	2
gesamt	5	3	5	2	5

(Quelle: DWH VKIB, Stand: 4. November 2025)

### Frage 3c:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Es handelt sich dabei um VU, an denen mindestens eine zu Fuß gehende Person beteiligt war.

In der Melchiorstraße ereigneten sich im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2025 keine VU unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden.

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	0	0	0	0	0	1
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	0	0	0	0	0	0
gesamt	0	0	0	0	1	1

(Quelle: DWH VKIB, Stand: 4. November 2025)

In den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen, ereigneten sich im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 30. September 2025 keine VU unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden. Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Es handelt sich dabei um VU, an denen mindestens eine zu Fuß gehende Person beteiligt war.

In der Melchiorstraße ereigneten sich im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2025 keine VU unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden.

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU in den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden Straßen					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	1	0

VU mit Leichtverletzten	0	0	0	0	0	1
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	0	0	0	0	0	0
gesamt	0	0	0	0	1	1

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 4. November 2025)

In den, den Michaelkirchplatz umgrenzenden, Straßen ereigneten sich im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 30. September 2025 keine VU unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden.

Frage 5:

Welche Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz, insbesondere die Hauptstraßen, sieht der Senat infolge der Maßnahme?

Antwort zu 5:

Da die Fahrradstraße weiterhin für Anliegende nutzbar ist, werden in diesem Fall keine relevanten Auswirkungen auf das umliegende Hauptstraßennetz erwartet.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die Auswirkungen der Maßnahme auf den Lieferverkehr sowie auf die zeitkritische Erreichbarkeit der Häuser für Rettungsdienste (Feuerwehr, Notarzt etc.) im Notfall?

Antwort zu 6:

Da innerhalb der Maßnahme keine Modalfilter gesetzt werden, ist die Erreichbarkeit der Häuser für den Rettungsdienst im Notfall weiterhin gegeben.

Da innerhalb der Maßnahme explizite Lieferzonen vorgesehen werden, ist damit zu rechnen, dass sich die Situation des Lieferverkehrs nicht verschlechtern wird.

Berlin, den 19.11.2025

In Vertretung  
 Arne Herz  
 Senatsverwaltung für  
 Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt