

Dr. Ing. Günter Schlusche
Stadtplaner Architekt DWB

Beitrag für die Veranstaltung „Kranoldplatz – ein Platz mit Zukunft“ am 10.7.2025

Der Kranoldplatz – von der Asphaltwüste zu einem Aktivposten klimagerechter Infrastruktur

Ich beginne mit einer provokanten Feststellung: Der Kranoldplatz in Lichterfelde-Ost ist heute ein Trauerspiel!!

Eine vegetationslose, vollständig versiegelte Fläche, die vom Autoverkehr dominiert wird – während andere Verkehrsarten an den Rand gedrängt werden, und zwar an mehr als fünf Tagen pro Woche. Einzig der am Mittwoch und Samstag von 8 bis 14 Uhr stattfindende, vom Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf betriebene Wochenmarkt bringt städtisches Leben, Austausch und Kommunikation auf den Platz bzw. in das Quartier und bringt auch für die angrenzenden Geschäfte und Dienstleister zusätzliche Impulse.

Die derzeitige unattraktive Situation ist ein unhaltbares Relikt der autogerechten Stadt, sie ist umweltschädlich, unattraktiv und nicht zukunftsfähig! Sie bedarf einer umfassenden Änderung, die sich v.a. auf zwei Aktionsfelder beziehen muss: Die Umgestaltung zu einem klimagerechten und nachhaltigen Stadtplatz für das umgebende Quartier und die Neuordnung der verkehrlichen Belange des öffentlichen Raums für **alle Verkehrsträger** mit einer unfallarmen und sicheren Verkehrsführung.

Die gegenwärtige Hitzewelle (mit 37,6° am 2.7.25 in Dahlem nur knapp unter dem Allzeit-Hitzerekord!), die Klimatoten der vergangenen Jahre haben es drastisch gezeigt! Spätestens seit der katastrophalen Überschwemmung des Ahrtals wissen wir alle: Klimafreundliche Stadtgestaltung ist heute kein Steckenpferd von Exoten mehr, das für ferne Regionen erforderlich sein mag! Sie ist eine existenzielle Notwendigkeit, um den immer dramatischer werdenden Folgen des Klimawandels proaktiv entgegenzutreten. Wer aufmerksam durch die Straßen von Lichterfelde Ost geht, kann das Baumsterben nicht übersehen! Allein der Marienplatz hat in den letzten 10 Jahren mind. 10 Bäume verloren – durch Orkane, durch Trockenheit, durch Baumkrankheiten. Aber für eine ausreichende Nachpflanzung von Bäumen ist kein Geld da! Das muss sich ändern – daher sollte jeder von uns sorgfältig prüfen, ob er/sie den in Vorbereitung befindlichen Volksentscheid Baum unterstützt!

Wir wissen seit langem: Der Stadtteil ist die wirkungsvollste Handlungsebene in Bezug auf Umwelt und Klima. Bei lokalen Strategien zur Klimaanpassung spielt die umweltgerechte Gestaltung von öffentlichen Räumen, Stadtplätzen, Parks etc. eine zentrale Rolle. Das gilt in besonderer Weise für den Kranoldplatz, denn in seiner gegenwärtigen Form fungiert dieser als Hitzeinsel und trägt erheblich zur Temperaturerhöhung der Nachbarschaft bei (s. Infotafel in der Begleitausstellung). Durch den hohen Versiegelungsgrad wird der gesamte Wasserhaushalt im Quartiersbereich negativ beeinflusst, das Oberflächenwasser kann nicht versickern, trägt tendenziell zu Überschwemmungen bei und die fehlenden Verdunstungsmöglichkeiten erhöhen das Kühlungsdefizit. All dies beeinflusst das Mikroklima im Umfeld des Platzes negativ.

Mit dem Inkrafttreten des Bundes-Klimaanpassungsgesetzes im Jahr 2024 hat die Einrichtung von grünen Stadträumen bundesweit eine erhöhte Priorität bekommen. Und für Berlin arbeitet der Senat an einem Hitze-Aktionsplan, für den der Kranoldplatz ein wunderbares Beispielprojekt werden könnte.

V.a. die wohnungsnahen Freiräume müssen klimagerecht umgebaut werden. Die folgenden Instrumente und Maßnahmen kommen dafür in Frage:

- Entsiegelung von Oberflächen
- Schaffung von Versickerungsflächen und Pflanzflächen
- Regenwassermanagement
- Bau von ober- und unterirdischen Wasserbecken
- Wasserspiele und Wassernebel
- Pflanzung von schattenspendenden Bäumen

Was bedeutet Regenwassermanagement?

Das anfallende Regenwasser ist eine wertvolle Ressource, die nicht in die Kanalisation abgeleitet werden sollte, sondern vor Ort klimawirksam gesammelt, in Becken gespeichert, vor Ort verdunstet und bei Bedarf für die Bewässerung des örtlichen Stadtgrüns genutzt werden sollte („Schwammstadt Berlin“). Damit wird auch Vorsorge bei zukünftigen Extremwetterlagen (Starkregen, Dürre- und Hitzeperioden) betrieben. Zudem ist eine Bepflanzung des Platzes mit Bäumen notwendig, denn jeder Baum verdunstet über seine Blätter mehrere 100 Liter pro Tag und durch Schatten wird die Temperatur gesenkt. Schließlich ist der auf der gesamten Platzfläche vorhandene Asphalt, der sich an heißen Tagen bis zu 60° aufheizen kann, durch ein naturnahes und helleres Pflastermaterial mit versickerungsfähigen Fugen zu ersetzen.

In Berlin gibt es dafür die Regenwasseragentur. Sie fungiert zu allen diesen Themen und Fragen als Berater, als Dialogplattform für Verwaltungen, Bürger und Planer. Sie hat Zugriff auf Förderprogramme, auf Regeln und sie hat ähnlich wie die Grün Berlin GmbH Erfahrung mit diversen Platz-, Park- und Straßenumgestaltungen.

Einige Beispiele:

- Das Rathaus-Forum in Berlin-Mitte zwischen Fernsehturm und Spree (Entsiegelung, Neupflanzung von Bäumen, Wasserzugang zur Spree mit Wasserspielen)
- Der Hegelplatz in Mitte (Entsiegelung, Pflanz- und Versickerungsbecken)
- Der Platz des 4. Juli an der Goerzallee (Entsiegelung von 12.000 m², Begrünung, Neupflanzung von 40 Bäumen)

Unterstützt werden derartige Maßnahmen durch das Förderprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“, das den Städten Mittel für die Umgestaltung von Stadträumen zur Verfügung stellt. Entscheidend für den Kranoldplatz ist dabei die Rückgewinnung von Aufenthaltsqualität und die langfristige Verbesserung der Klimabilanz.

Ähnlich dringend ist der Handlungsbedarf in Bezug auf die verkehrliche Situation. Der Kranoldplatz ist umzingelt vom meist mehrspurigen Autoverkehr, der mit seinen Lärm- und Abgasemissionen in unangemessenem Tempo die Qualität des gesamten Platzbereichs stark beeinträchtigt und die Platzfläche reduziert. Für über 90 % der verfügbaren

Nutzungszeit übt der ruhende Verkehr seine lähmende Wirkung aus. Die derzeitige Verkehrsführung beeinträchtigt den Platz stark, die nordwestliche Seite ist abgetrennt und sie führt alltags wie auch an Markttagen zu zahlreichen Gefahrenstellen für Fußgänger (u.a. bei Querung für Schulkinder, Ältere, Behinderte) wie für Radfahrer und schränkt die Erreichbarkeit der Platzfläche stark ein.

Warum führt man nicht entlang des gesamten Platzbereichs Tempo 30 ein? Das würde die Unfallgefahr und die Lärmbelastung reduzieren.

Warum wird die Busspur, die bisher an der Kreuzung Königsberger Str./Morgensternstr. endet, nicht weiter entlang der Lankwitzer Str. z.B. bis zur Luisenstr. verlängert? Dann würde der Busverkehr reibungsloser verlaufen und der die Busspur mitnutzende Radverkehr hätte eine deutlich sicherere und verbesserte Führung.

Wieso werden die kenntnisreichen und praxisnahen Vorschläge der TU Berlin zum Umbau der Kreuzungspunkte rund um den Kranoldplatz nicht geprüft und in die Planung einbezogen?

Warum schafft man nicht eine optisch und akustisch wirksame Abschirmung der Platzfläche zum Autoverkehr entlang der Lankwitzer Straße?

Diese Maßnahmen, also eine faire und sichere Neuaufteilung des Straßenraums, eine Bevorzugung des umweltfreundlichen Verkehrsverbunds sind seit 2018 in Berlin auch durch das Mobilitätsgesetz empfohlen und machbar. Das vom Bund und vom Land Berlin initiierte Förderprogramm „Lebendige Zentren und Quartiere“ bietet für eine solche Umgestaltung eine geeignete Finanzierungsoption, denn im Fokus dieses Programms steht die klimarelevante Umgestaltung und die Einbeziehung bürgerschaftlichen Engagements aus dem Quartier.

Der Bereich um den Kranoldplatz und den Vorplatz des S- und Regionalbahnhofs Lichterfelde Ost hat aufgrund seiner Verknüpfung der verschiedensten Verkehrsarten eine hohe Lagegunst und ein hohes Potential als umweltfreundlicher Mobilitätsknoten. Ziel für diesen Knoten sollte ein optimal gestalteter Umstieg von der Bahn aufs Auto, vom Fahrrad auf die Bahn, vom Bus auf S- und Regionalbahn sein, der mit Leihstationen z.B. für Lastenfahrräder, mit Fahrradboxen und entsprechenden Serviceangeboten zu Reparatur und Pflege verbunden sein sollte.

Die Gegner einer Umgestaltung des Kranoldplatzes befürchten eine Gefährdung der Existenz des Wochenmarktes durch den Umbau. **Das Gegenteil ist der Fall!!!** Die vorgesehene Umgestaltung, die Verbesserung der Aufenthalts- und Begegnungsqualität sind der Schlüssel zu einer wirtschaftlich tragfähigen Perspektive des Wochenmarktes und der gewerblichen Anrainer. Trotz seiner gegenwärtigen Lebendigkeit droht auch dem Wochenmarkt wie allen andern stationären Handelsformen die wachsende Konkurrenz des großflächigen Einzelhandels (in Kürze mit dem EDEKA-Großmarkt auch in direkter Nachbarschaft) und des Online-Handels, die für den Markt existenzgefährdend werden können. Das „Marktsterben“ ist woanders bereits Realität! Immer mehr Marktstände bieten auch Getränke, einen Espresso an der Vespa-Bar oder einen Imbiss an. Auch die Läden in der Platzrandbebauung wollen mehr Außenflächen für ihre gastronomischen Angebote. Ziel sollte eine wohldosierte Angebotserweiterung und Stärkung der Vielfalt des Markts hin zu regional oder biologisch erzeugten Produkten, zu kulinarischen Angeboten oder zu

Aktivitäten der Stadtteilkultur sein. So sehen es auch die Empfehlungen der Standortstrategie des Standortmanagements vor.

Helfen kann dabei die Vergrößerung der Platzfläche z.B. durch Aufhebung (Niveaueinhebung) der Straße vor den Häusern Kranoldplatz 1,1A und 2 bzw. am nördlichen Endstück der Ferdinandstr. Die Platzfläche würde von jetzt ca. 1.700 m² auf über 2.500 m² vergrößert und die Marktplatzfläche würde auch bei Berücksichtigung des Flächenbedarfs durch einen klimagerechten Platzumbau (Baumscheiben, Pflanzbecken) wachsen. Bestehende Marktbesucher könnten dauerhaft gebunden und neue Marktbesucher gewonnen werden. Für die Gastronomie-Anbieter entlang der Platzrandbebauung, die unter dem begrenzten, hinter Kfz-Stellplätzen versteckten Flächenangebot leiden und deren Zahl in den letzten Jahren zurückgegangen ist, bietet eine solche Erweiterung von qualitativ gestalteteten Außenflächen neue Chancen für deren Sondernutzung und erhöht ihre betriebliche Wirtschaftlichkeit.

Ein weiteres Gegenargument ist der vermeintlich nicht hinnehmbare Verlust von ca. 65 Parkplätzen auf der Platzfläche. Die Verkehrsuntersuchung der TU Berlin zeigt jedoch, dass im unmittelbaren Umfeld des Platzes genügend Parkplätze vorhanden sind (Tiefgarage Ferdinandstr. 34/35 mit ca. 80 Stellplätzen, Parkhaus LIO mit ca. 300 Stellplätzen), die auch in Stoßzeiten nicht ausgeschöpft sind. Eine begrenzte Zahl von Kurzzeitstellplätzen kann zudem die Kundenfrequenz für die Geschäfte erhöhen. Beispiele wie die Schlossstraße in Steglitz und die Innenstadt von Potsdam (Dortstr.) zeigen, dass derartige Umgestaltungen von den ansässigen Gewerbetreibenden akzeptiert werden, wenn sie frühzeitig eingebunden sind und wenn die Erreichbarkeit der Geschäfte für andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) verbessert wird.

Zusammenfassend kann man feststellen:

Eine Platzgestaltung ist eine besonders anspruchsvolle Planungs- und Gestaltungsaufgabe. Denn ein Platz ist immer auch ein Spiegel der Selbstdarstellung eines Gemeinwesens. Der Kranoldplatz ist Paradebeispiel für eine Stadtreparatur und eine komplexe Platzgestaltung - daher kann hier keine einseitige Interessenumsetzung erfolgen. Bei der nun bevorstehenden Machbarkeitsstudie sollten die verkehrlichen Belange nicht zum Maß aller Dinge gemacht werden. Der Verkehr hat bei einem solchen Platz eine dienende Funktion, ist aber nicht die relevante Planungsgröße. Die zukünftigen Anforderungen bestimmt vielmehr der Klimaschutz, denn davon hängt die Zukunft des Quartiers und die Qualität des städtischen Lebens ab.

Für die bauliche Umbauphase sollte ein stufenweises Vorgehen im Taktverfahren (zwei, ggf. auch drei Bauabschnitte) in Abstimmung mit den Händlern und bei Aufrechterhaltung des vollen Marktbetriebs, angestrebt werden, das bei sorgfältiger Abstimmung möglich ist. Am Ende zählt der Kompromiss als Ergebnis eines fairen Aushandlungsprozesses - mit angemessener Einbeziehung des Sachverstands der Bürger.

Nichtstun ist keine Option!