

Umgestaltung Kranoldplatz: überwiegend schlechte Kompromisse! Verkehrssenat lehnt sichere Verkehrsführung an der südlichen Bushaltestelle Lichterfelde Ost ab!

Im Ausschuss für Grünanlagen, Natur, Umwelt wurde am 19.03.2026 die vom Bezirksamt in Auftrag gegebene, von der Gruppe Planwerk erstellte „Machbarkeitsstudie Kranoldplatz“ vorgestellt. Zwei von drei Gestaltungsvarianten für einen neuen Kranoldplatz (Varianten 2 [19 Kurzzeitstellplätze, 10-11 Bäume, 51 Marktstände, 7 Foodtrucks] und 3 [32 Kurzzeitstellplätze, 10-11 Bäume, 49 Marktstände, 7 Foodtrucks]) sehen weiterhin Parken mit Parksuchverkehr auf dem Kranoldplatz und in unterschiedlicher Weise in den an den Platz östlich und südlich angrenzenden Straßen vor.

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Kranoldplatz sowie Klima- und Gesundheitsschutz bleiben bei den Varianten 2 und 3 auf der Strecke.

Abgesehen davon, dass die Realisierung dieser Varianten keinerlei grundlegende Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf und rund um den Kranoldplatz mit sich bringen würde, werden die mit ihnen verbundenen vielen weiteren **Nachteile** in der Studie nicht klar benannt.

Würde eine dieser beiden Varianten realisiert, bedeutet dies je nach Anzahl und Lage der vorgesehenen Parkplätze und der Anzahl von Bäumen in Relation zur ebenfalls untersuchten Variante 1 (7 Kurzzeitstellplätze, 27 Bäume, 57 Marktstände, 7 Foodtrucks), am wenigsten Klimaschutz, Lärmschutz, Hitzeschutz (z.B. durch Verschattung), Schutz vor Abgasen und damit insgesamt am wenigsten Gesundheitsschutz.

Die Varianten 2 und 3 gefährden auch die Verkehrssicherheit

Beide Varianten böten darüber hinaus am wenigsten Verkehrssicherheit durch erhebliche Stau- und ggf. auch Unfallgefahr auf der Lankwitzerstr. Richtung Westen durch auf den Parkplatz abbiegende Linksabbieger, unnötige Gefährdung von Radfahrer*innen durch in die südliche Straße Kranoldplatz einfahrende Fahrzeuge, erhebliche Staugefahr auf dem Platz bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt von Fahrzeugen, Konflikte bei der Ausfahrt vom Parkplatz in die Ferdinandstr. und damit verbunden zusätzliche Gefahr der Staubildung in der Ferdinandstr. sowie Konflikte zwischen Fahrzeugen und Fußgänger*innen auf dem Platz insbesondere durch rückwärts ausparkende Fahrzeuge.

Die Interessen von Kindern fänden bei diesen Varianten keine Berücksichtigung. Sie zu wahren, würde mindestens voraussetzen, dass es auf dem Platz selbst kein Parken und keinen Parksuchverkehr gäbe.

Am wenigsten Platz für Marktstände und Foodtrucks bei den Varianten 2 und 3

Beide Varianten bieten mit 51 bzw. 49 Marktständen darüber hinaus **weniger Platz für Marktstände** als die vorgeschlagene Variante 1 mit 57 Marktständen, eine Variante, die keine Parkplätze auf dem Platz und (Kurzzeit-) Parkplätze nur auf der Ostseite der Ferdinandstr. vorsieht.

Entwicklung des Kranoldplatzes zu dem attraktiven Zentrum von Lichterfelde Ost

Die Realisierung der Variante 1 würde von den in der Studie untersuchten Varianten neben einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit auch der Einkaufsqualität im Zentrum von Lichterfelde Ost den **relativ** besten Klima-, Lärm-, Hitze- und damit auch Gesundheitsschutz bieten. Sie wäre zudem von den untersuchten Varianten die kinderfreundlichste und auch die für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicherste Variante.

Ein autofreier Kranoldplatz allerdings, erweitert durch Einziehung der ihn südlich und östlich umgebenden Straßen wäre mit Blick auf die untersuchten Kriterien möglicherweise die noch bessere Alternative. Eine solche Variante ebenfalls zu untersuchen, wurde jedoch vom Bezirk abgelehnt, obwohl deren Untersuchung von sehr vielen Bürger*innen im Rahmen eines Einwohner*innenantrages gewünscht wurde.

Der Verkehrssenat lehnt eine sichere Verkehrsführung in der Lankwitzer Straße an der südlich gelegenen Bushaltestelle ab – wegen des Erhalts von zwei Fahrbahnen auf einer Länge von 80 (!!!) Metern

Um die erheblichen Konflikte an der o.g. Haltestelle zwischen Passant*innen, Fahrradfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen sinnvoll lösen zu können, wäre es nötig, wie auch die Machbarkeitsstudie zeigt, die Lankwitzer Straße zwischen der Haltelinie vor dem Fußgänger*innenüberweg an der Ferdinandstr. und dem Überweg hinter der Bushaltestelle einspurig zu gestalten. In der Höhe des Kranoldplatzes verläuft sie bereits in Richtung Bushaltestelle einspurig und das soll laut Machbarkeitsstudie auch so bleiben. Diese Fahrbahnführung müsste also nur um 80 Meter verlängert werden. Dann gäbe es genug Platz für alle Verkehrsteilnehmer*innen und die Konflikte an der Bushaltestelle könnten beseitigt werden. Doch der Verkehrssenat verweigert eine sichere Verkehrsführung, weil aus seiner Sicht wegen dieser 80 Meter die Leistungsfähigkeit der Lankwitzer Straße reduziert würde. Diese Haltung der Verkehrsverwaltung ist völlig sachfremd, ignorant gegenüber den Verkehrsteilnehmer*innen und entspricht darüber hinaus dem Berliner Mobilitätsgesetz in keiner Weise.

Beteiligung gemäß den Leitlinien für die Beteiligung von Bürger_innen in Steglitz-Zehlendorf ist dem grünen Stadtrat Aykal fremd

In die Konzeptionierung der Machbarkeitsstudie wurden weder Bürger*innen noch Markthändler*innen vom zuständigen Stadtrat Aykal und der Verwaltung einbezogen, obwohl gemäß der Leitlinien für Beteiligung die Beteiligung von Betroffenen so früh wie möglich, nämlich schon bei der ersten Planung von Vorhaben, stattfinden soll. Auch konnten Betroffene die in den Leitlinien vorgesehenen Instrumente, mit denen sie Beteiligung an Vorhaben des Bezirks anregen oder beantragen können, nicht nutzen, da das Vorhaben „Machbarkeitsstudie Kranoldplatz“ erst auf die Vorhabenliste des Bezirks gesetzt wurde, als sie schon beauftragt und fast fertig war – nämlich Mitte Dezember 2025. Auf diese Weise hat Stadtrat Aykal verhindert, dass die Kompetenzen von Bürger*innen und Markthändler*innen in die Konzeptionierung der Machbarkeitsstudie eingeflossen sind. Auf die Frage eines Einwohners in der letzten Fragestunden der BVV, ob bei dem Beteiligungsverfahren zum Umbau des Kranoldplatzes neben den Beteiligungsstufen „Information“ und „Mitwirkung“ auch die Stufe „Mitentscheidung“ eine Rolle spielen würde, hat Herr Aykal geantwortet, dass daran nicht gedacht sei. Warum eigentlich nicht? Wir sind jedenfalls davon überzeugt, dass Betroffene an dem Umbau des Kranoldplatzes intensiv zu beteiligen und ihre Kompetenzen zu nutzen der einzige Weg ist, um eine für alle Interessengruppen am Ende zufriedenstellende Lösung mit Blick auf die Umgestaltung des Kranoldplatzes zu erarbeiten.



Kontakt: buendnis@kranold-markt-platz.de
<https://www.kranold-markt-platz.de/>