

**Einwohnerantrag
„Lebendiger Kranold-Markt-Platz“**

Das Bündnis für einen lebendigen Kranoldplatz möchte den Kranoldplatz (und seine Umgebung) umgestalten und zugleich den Kranoldmarkt erhalten.

Argumente für die Umgestaltung des Kranoldplatzes und seiner Umgebung - Probleme der Verkehrsinfrastruktur in Lichterfelde Ost im Detail

27. Februar 2024



Probleme der Verkehrsinfrastruktur in Lichterfelde Ost im Detail



Abbildung 1: Untersuchungs- und Planungsgelände (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap, März/Juni 2023)
Untersuchungsgebiet der TU-Studie¹

Mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur auf, am und rund um den Kranoldplatz kommt die Bestandsbewertung im Rahmen der TU-Studie „Der Kranoldplatz – Mit welchen mobilitätsplanerischen Maßnahmen kann erreicht werden, dass der Kranoldplatz sowie sein Umfeld als räumlicher und sozialer Begegnungsort dauerhaft etabliert wird?“ unter anderem zu folgendem Ergebnis:

„Die **Lärmbelastung** am Kranoldplatz sowie an den Hauptstraßen wurde als **hoch** ... eingestuft. Ähnlich verhält es sich mit der **Luftqualität...**jedoch mangelt es an Grünflächen und teilweise Straßengeleitgrün am und um den Kranoldplatz. Die Gehwege sind an vielen Stellen in den Nebenstraßen uneben und schmal. Weiterhin fehlen an vielen Stellen **Querungsmöglichkeiten**, sodass **Zufußgehende** Umwege in Kauf nehmen müssen. Am Kranoldplatz sind Ansätze der Barrierefreiheit wie beispielweise abgesenkte Bordsteine sowie taktile Elemente vorhanden, jedoch fehlen solche Elemente größtenteils in den Nebenstraßen. Bei den **Radverkehrsanlagen bestehen große Sicherheitsdefizite durch Mischverkehr am Kranoldplatz**. Die **Radverkehrsanlagen** in den restlichen Bereichen des Untersuchungsgebiets **sind zu schmal**, sodass **Konfliktpotenzial mit Zufußgehenden oder dem (ruhenden) Kfz-Verkehr** besteht. **Abstellanlagen** sind im gesamten Gebiet noch **nicht ausreichend** vorhanden. Es gibt eine hohe Belastung beim fließenden Kfz-Verkehr speziell am Kranoldplatz, in der Lankwitzer Str. sowie Königsberger Str. ... **Laden und Liefern findet auf den Fahrbahnen** statt. Nur hinter dem Bahnhof gibt es gesonderte Lieferbereiche, die gekennzeichnet sind. Mikromobilität ist kaum vorhanden. Nur **wenige Anbieter bieten Sharingangebote** im Planungsgebiet an.“²

Die TU-Studie zum Kranoldplatz listet im Allgemeinen bzgl. der Verkehrsinfrastruktur rund um den Kranoldplatz folgende Mängel auf:

- „Tlw. stark autogerechte Flächenverteilung
 - o Ruhend: überwiegend Längsparken am Straßenrand
 - o Kranoldplatz als Parkplatz, aber umliegende zwei Parkhäuser haben Leerstand

¹ Nahmobilität Praxisseminar – Mit welchen mobilitätsplanerischen Maßnahmen kann erreicht werden, dass der Kranoldplatz sowie sein Umfeld als räumlicher und sozialer Begegnungsort dauerhaft etabliert wird? – Abschlussbericht, TU Berlin 2023, S.4

https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Lehre/Ergebnisse_der_Lehre/NahmobSoSe22_Projektbericht.pdf

² TU Berlin, a.a.O., S. 75

- Mangelhafte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Sicherheits- und Unfallrisiken
 - o Unebenheit, Kopfsteinpflaster Nebenstraßen
 - o Querbarkeit teilweise stark eingeschränkt
 - o geringe Breiten von Geh- und Radwegen
 - o tlw. Fehlende RVA
 - o Konflikte an Bushaltestelle Bf Lichterfelde Ost
 - o Dooring-Unfall Gefahr Lankwitzer Str.
 - o höherer Bedarf Radabstellmöglichkeiten am Kranoldplatz
 - o bezirkliches Rad-Nebenroutennetz wurde nicht konsequent umgesetzt
 - Hohe Verkehrsmengen auf der Hauptachse über den Kranoldplatz mit einhergehenden Belastungen und geringer Aufenthaltsqualität, Tempo 50 am Oberhofer Platz
- Einzelne Sharingangebote, aber kaum Carsharing
- Modal Split im Vergleich mehr MIV, weniger Umweltverbund im Bezirk SZ als im Stadtdurchschnitt
- Barrierefreiheit mangelhaft
- **Der Kranoldplatz hat hohe Nutzungsansprüche in allen Bereichen, aber es wird hauptsächlich dem des ruhenden MIV nachgekommen und die anderen vernachlässigt!**³

Der Hauptstraßenzug und einzelne Knotenpunkte sowie Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr in Lichterfelde Ost

Straßenzug Königsberger Straße / Kranoldplatz / Lankwitzer Straße

Die Studie der TU kommt zu dem Ergebnis, dass der gesamte Straßenzug Königsberger Straße / Kranoldplatz / Lankwitzer Straße erhebliche Mängel aufweist:



Abbildung 58: Maßnahmenbereich der Hauptverkehrsachse (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin) 4

„Aus der Mängelanalyse ging hervor, dass die **Hauptverkehrsachse im Bereich des Kranoldplatzes große Mängel** aufweist. Im gesamten Verlauf des Straßenzuges sind die Einrichtungen für den Fußverkehr zu schmal und es **fehlt an Querungsmöglichkeiten**. Auch die vorhandenen **Radverkehrsanlagen** sind zu schmal oder, wie im Bereich des Kranoldplatzes, **nicht vorhanden** und **entsprechen so nicht den Maßgaben der RAST** oder denen des **Radverkehrsplans**. Zudem kommt es vor allem im Bereich der **Bahnhofes Lichterfelde-Ost zu Konflikten zwischen MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr**.“⁵

„Ziel für den in Abbildung 58 zu sehenden Abschnitt sollte es sein, eine Neuordnung des Verkehrsraums, hauptsächlich zu Gunsten der Fuß- und Radverkehrs, zu erreichen. Eine begleitende Maßnahme in diesem Abschnitt könnte die Reduzierung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der Hauptverkehrsachse auf 30 km / h zwischen dem Knotenpunkt Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernsteig im Westen und dem Knotenpunkt Lankwitzer Straße / Lorenzstraße im Osten. Dies erleichtert das Queren entlang des Straßenzuges und verringert den Platzbe-

³ TU Berlin, a.a.O., S. 78

⁴ TU Berlin, a.a.O. S. 109

⁵ TU Berlin, a.a.O., S. 109

darf der Verkehrsteilnehmenden. Dazu wird durch Lärmreduzierung und verringerte Luftbelastung die Aufenthaltsqualität auf dem angrenzenden Kranoldplatz erhöht.“⁶

Konflikte zwischen MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr im Bereich der Bushaltestelle vor der Bäckerei Walf

„Östlich des Kranoldplatzes beginnt der Bereich der Haltestelle Lichterfelde-Ost. Dieser Abschnitt weist besonders viel Konfliktpotenzial zwischen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV auf. Um diese Konflikte zu lösen, gibt es verschiedene Varianten der Straßenraumaufteilung welche untereinander abgewogen werden müssen.“⁷ (S.111) Siehe dazu den Bericht der TU S. 111 ff.

Knotenpunkt Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernstieg

Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg



Abbildung 42: Knotenpunkt Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg (SenUVK 2019b)

8

Zu diesem Knotenpunkt finden sich in der TU Studie folgende Ausführungen:

„Die Bestandsanalyse dieses Knotenpunktes zeigt auf, dass dieser Knotenpunkt auf den ersten Blick vor allem durch die zwei Einmündungen der Morgensternstraße sehr unübersichtlich ist. Dazu sind im gesamten Knotenpunktbereich die Anlagen des Fuß- und Radverkehrs nicht ausreichend dimensioniert und auch die Barrierefreiheit ist nicht vollständig beachtet.“⁹

⁶ TU Berlin, a.a.O., S. 110

⁷ TU Berlin, a.a.O., S. 111. Siehe auch dort S.111 ff

⁸ TU Berlin, a.a.O., S. 69

⁹ TU Berlin, a.a.O., S. 113



Abbildung 65: Planskizze Knotenpunkt Königsberger Straße - Jungfernstieg - Morgensternstraße (Eigene Darstellung auf Basis SenUVK 2019b)

10

„Dieser Knotenpunkt könnte umstrukturiert werden, indem in Zukunft die nordwestliche Einmündung der Morgensternstraße an den Knotenpunkt als einzige Einmündung genutzt wird. Dafür ist gegebenenfalls eine Aufweitung der Einmündung erforderlich. Dadurch wäre die Morgensternstraße in einem besseren Winkel am Knotenpunkt angebunden, was vor allem sämtliche Sichtbeziehungen stark verbessert. Zusätzlich müssen nicht mehr zwei unterschiedliche Furten beim Queren der Morgensternstraße genutzt werden und es wird der gesamte Bereich des Knotenpunktes übersichtlicher, da eine Symmetrie des Knotenpunktes erreicht wird. In diesem Zuge wäre es sinnvoll, diesen Knotenarm zu signalisieren.“

Durch den angepassten Verlauf der Morgensternstraße, kann eine Vergrößerung der Fläche vor dem Denkmal für die erste elektrische Eisenbahn im Süden des Knotenpunktes erreicht werden. Der Platzbereich vor dem Denkmal könnte durch Begrünung und ein Angebot an Sitzgelegenheiten in seiner Aufenthaltsqualität verbessert werden und durch zusätzliches Informationsangebot zur Historie, z. B. in Form von Aufstelltafeln, zur Steigerung der Identität des Platzes beitragen.“¹¹

Knotenpunkt Königsberger Straße / Kranoldplatz / Oberhofer Weg / Brauerstraße

Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg

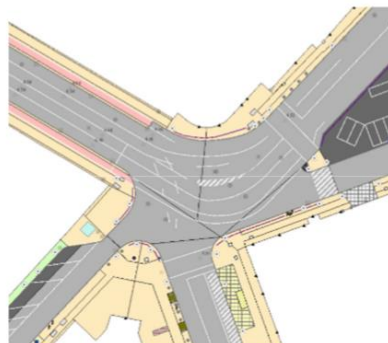


Abbildung 43: Knotenpunkt Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg (SenUVK 2019b)

12

¹⁰ TU Berlin, a.a.O., S. 115

¹¹ TU Berlin, a.a.O., S. 114

¹² TU Berlin, a.a.O., S. 68

„Dieser Knotenpunkt, der sich direkt westlich des Kranoldplatzes befindet und somit eine wichtige Rolle bei der Erreichbarkeit des Kranoldplatzes spielt, zeigt einige Mängel auf. Auf den ersten Blick wirkt der Knotenpunkt sehr unübersichtlich, da mehrere Knotenarme „ungeordnet“ aufeinandertreffen und die Einmündung des Oberhofer Weges und der Brauerstraße zu einer großen Einmündung „verschmelzen“. Die frei geführte Radverkehrsfurt, die über den gesamten Knoten verläuft, strahlt ein niedriges subjektives Sicherheitsempfinden aus. Des Weiteren sind im Knotenpunktbereich nicht alle erforderlichen Bordabsenkungen vorhanden. Eine Furt zum Kreuzen der Hauptverkehrsachsen ist nur in einem Abstand einiger Meter vom eigentlichen Knoten vorhanden.“¹³



Abbildung 67: Planskizze Knotenpunkt Königsberger Straße / Kranoldplatz / Oberhofer Weg / Brauerstraße (Eigene Darstellung auf Basis SenUVK 2019b)

14

„Im Rahmen der Umgestaltung des Kranoldplatzes könnte auch dieser Knotenpunkt umgestaltet werden. Um den Knotenpunkt übersichtlicher zu machen, könnte die Haltelinie am Oberhofer Weg weiter an den Knoten herangezogen werden. Die Brauerstraße ist eine Einbahnstraße in Richtung Westen. Das heißt, dass von hier kein Kfz-Verkehr kommen kann, der eine Aufstellfläche benötigt. Dadurch bestünde die Möglichkeit die Einmündung der Brauerstraße im Vorfeld an den Oberhofer Weg anzubinden und diesen dann mit einer Einmündung an den gesamten Knotenpunkt anzuschließen. Vor der Kfz-Haltelinie im Oberhofer Weg könnte eine Aufstellfläche für den Radverkehr eingerichtet werden. Es könnte eine weitere Fußgängerfurt im Westen des Knotenpunktes ergänzt werden, um in sämtlichen Knotenarmen eine Querungsmöglichkeit anzubieten. Für die Barrierefreiheit sollten alle notwendigen Borde abgesenkt und die Nebenanlagen mit taktilen Leitelementen versehen werden.“¹⁵

¹³ TU Berlin, a.a.O., S. 116 f.

¹⁴ TU Berlin, a.a.O., S. 118

¹⁵ TU Berlin, a.a.O., S. 117

Querungenstellen für den Fußverkehr

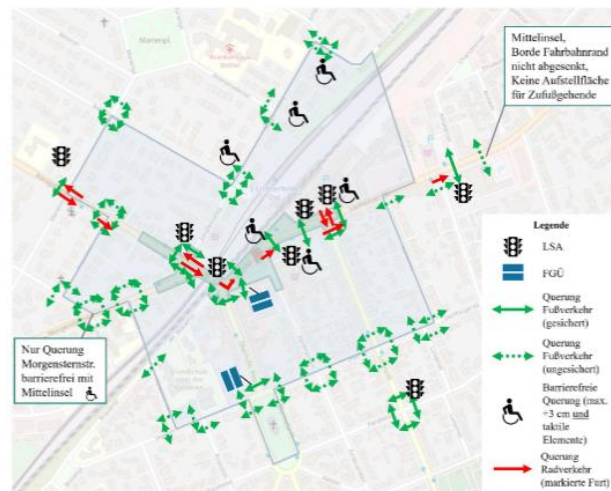


Abbildung 35: Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap Mitwirkende 2022) 16

„Die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr wurden kartiert und sind in folgender Abbildung 35 dargestellt. **Zufußgehende müssen sich im Bereich um den Knotenpunkt Kranoldplatz / Oberhofer Weg / Brauerstr. sowie den angrenzenden Knotenpunkt hinter der EÜ Morgensternstr. / Königsberger Str., Jungfernstieg weitgehend dem fließenden Verkehr (hs. Kfz) unterordnen. Dies hat längere Routen und längere Zeiten für das Zurücklegen von Fußwegen zur Folge. Ein Extrembeispiel stellt die Route vom Vodafone Shop in der Morgensternstr. Zur Filiale der Deutschen Bank am Kranoldplatz dar. Theoretisch gilt es lediglich eine Fahrbahn zu queren, in der Praxis sind es aber in beiden möglichen Routen über gesicherte Querungsstellen vier Fahrbahnen (Herv.d.V.).** Zu den Abständen der gesicherten Querungsstellen an den Hauptverkehrsstraßen konnte festgehalten werden, dass der Maximalwert im Untersuchungsgebiet bei 300 m liegt (Lankwitzer Straße zwischen Lorenz- und Amalienstraße). Die Mittelinsel in der Lankwitzer Str. westlich der Amalienstraße stellt eine Querungshilfe (ungesichert) dar, ist wegen fehlender Bordabsenkungen jedoch nicht barrierefrei nutzbar. Es befinden sich zwei Fußgänger*innen-Überwege (FGÜ) im Untersuchungsgebiet und sieben LSA-geregelte Knotenpunkte. Zusätzlich ist die Querungsstelle über die Lankwitzer Str. am Bahnhofsvorplatz LSA-geregelt.“¹⁷

Darüber hinaus fehlt eine Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr an der Ostseite der Kreuzung Lankwitzerstr. / Lorenzstr.

Die **Ausfahrt aus dem Parkhaus des LIO ist verkehrstechnisch nicht gut gestaltet**, sofern diese Ausfahrt nach Osten verlassen werden soll. Das Ausfahren in den fließenden Verkehr ist schwierig und oft mit langen Wartezeiten verbunden.

Nicht zuletzt sind die **Lichtzeichenanlagen im Untersuchungsgebiet** nicht alle so getaktet, dass der Fußverkehr zügig abgewickelt werden kann und alle Fußgänger:innen die Ampeln bei grünem Licht überqueren können.

¹⁶ TU Berlin, a.a.O., S. 55

¹⁷ TU Berlin, a.a.O., S. 54 f.

Über die hier benannten Probleme der Verkehrsinfrastruktur rund um den Kranoldplatz hinaus geht die TU-Studie auch auf weitere Probleme in diesem Bereich – wie z.B. die Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen – ein und macht über die hier bereits benannten Ideen zur Lösung der Probleme eine ganze Reihe von weiteren Vorschlägen.

Angemerkt sei im Kontext der Probleme der Verkehrsinfrastruktur rund um den Kranoldplatz auch, dass die uns derzeit bekannten und im für den Verkehr zuständigen Ausschuss der BVV S-Z bereits vorgestellten Pläne zum Umbau der Knotenpunkte nördlich und südlich der Bahnunterführung in Lichterfelde Ost wesentliche Probleme der dortigen Verkehrsinfrastruktur nicht lösen können bzw. möglicherweise gewünschte Umbauten am Kranoldplatz ggf. unmöglich machen oder aber zu Umbauten am Kranoldplatz führen, bevor eine Gesamtplanung zu dessen Umbau überhaupt vorliegt. Somit könnten Verhältnisse tatsächlich in „Stein gemeißelt“, die später nicht mehr veränderbar sind. Auch aus diesem Grund ist das in unserem Einwohnerantrag geforderte Moratorium zwingend notwendig.



Unseres Wissens vorgestellt im für Verkehr zuständigen Ausschuss am 22.06.22.

Bei dieser **Planung des südlich der Bahnunterführung** gelegenen Knotens sei darauf hingewiesen, dass

nicht an allen Kreuzungsarmen Querungen für den Fußverkehr vorgesehen sind und das nicht unmittelbar ersichtlich ist, **ob die Fläche des Kranoldplatzes bei dieser Planung verändert werden muss, was Folgen für die Platzgestaltung hätte.**

Auch ist unklar, ob sich diese Planung mit einer eventuellen Schließung der südlich des Kranoldplatzes verlaufende Straße für den MIV sowie einer eventuellen Schließung des Teils der Ferdinandstr., die den Kranoldplatz östlich abschließt, und in diesem Zusammenhang möglichen Vergrößerung des Kranoldplatzes verträgt.



Unseres Wissens vorgestellt im für Verkehr zu ständigen Ausschuss am 22.06.22.

Bei der oben abgebildeten **Planung des Knotens nördlich der Bahnunterführung wird vor allem der Fußverkehr nicht ausreichend berücksichtigt**. Wie schon zurzeit werden Fußgänger*innen bei Realisierung dieser Planung auch künftig unnötig viele Umwege in Kauf nehmen, wenn sie von der Buchhandlung in der Morgensternstr. zur Deutschen Bank am Kranoldplatz gehen wollen¹⁸. Es sind vier Fahrbahnen zu überqueren, obwohl eigentlich nur eine Querung bei entsprechender Gestaltung des Knotens notwendig wäre. Dass ein Umbau des Knotens, wie er hier offenbar angedacht ist, einigen Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes nicht entspricht, was auch für den geplanten Umbau des Knotens südlich der Unterführung gilt, wird hier nicht weiter ausgeführt. **Inhaltlich geht es vor allem, aber nicht nur, um den Vorrang des Umweltverbundes vor dem MIV und hier insbesondere um den Fußverkehr sowie um Vorschriften, die sich mit den Querungen von Kreuzungsarmen befassen.**

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die uns bisher bekannten **oben dargestellten Planungen** der Knoten nördlich und südlich der Bahnunterführung in Lichterfelde Ost in mancherlei Hinsicht zu **Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes im Widerspruch** stehen. **Zu nennen sind unter anderem vor allem die Vorschriften des Berliner MobG, die sich auf den Fußverkehr, auf den Vorrang des Umweltverbundes und auf die besondere Situation von Menschen mit Behinderungen beziehen.**

Darüber hinaus macht die Studie der TU Berlin deutlich, dass diese Planungen keinesfalls alternativlos sind.

Die in diesem Dokument genannte Studie der TU Berlin finden Sie auch auf der Website des Bündnisses für einen lebendigen Kranoldplatz unter:

<https://www.kranold-markt-platz.de/einwohnerantrag/infomaterial/>

¹⁸ „Dies hat längere Routen und längere Zeiten für das Zurücklegen von Fußwegen zur Folge. Ein Extrembeispiel stellt die Route vom Vodafone Shop in der Morgensternstr. zur Filiale der Deutschen Bank am Kranoldplatz dar. Theoretisch gilt es lediglich eine Fahrbahn zu queren, in der Praxis sind es aber in beiden möglichen Routen über gesicherte Querungsstellen vier Fahrbahnen.“ **TU Studie**, a.a.O., S. 54