

Dr. Ing. Günter Schlusche
Stadtplaner Architekt DWB
guenter.schlusche@web.de
Berlin 5.9.24

Der Kranoldplatz – von der Asphaltwüste zu einem Aktivposten klimagerechter Infrastruktur

Der Kranoldplatz in Lichterfelde-Ost ist heute eine vegetationslose, vollständig versiegelte Fläche, die vom fließenden und ruhenden Autoverkehr auf Kosten anderer Verkehrsarten dominiert wird. Dieser Zustand herrscht an mehr als fünf Tagen pro Woche, ist nicht mehr zeitgemäß und widerspricht heute gültigen Ansprüchen an den öffentlichen Raum. Einzig der an zwei Tagen (Mittwochs und Samstags 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 bedarf einer umfassenden Änderung, die sich v.a. auf zwei Aktionsfelder beziehen muss: Die Umgestaltung zu einem klimagerechten und nachhaltigen Stadtplatz und die Neuordnung der verkehrlichen Belange hin zu einer alle Verkehrsmittel gleich behandelnden Neuaufteilung des öffentlichen Raums mit einer unfallarmen und sicheren Verkehrsführung.

Klimafreundliche Stadtgestaltung ist heute kein Steckenpferd von Exoten mehr, sondern eine existenzielle Notwendigkeit, um den immer dramatischer werdenden Folgen des Klimawandels proaktiv entgegenzutreten. Im Rahmen der lokalen Strategien zur Klimaanpassung spielt die umweltgerechte Gestaltung von öffentlichen Räumen, Stadtplätzen, Parks etc. eine zentrale Rolle. Diese Optionen gelten in besonderer Weise für den Kranoldplatz, denn in seiner gegenwärtigen Form fungiert dieser als Wärmeinsel und trägt erheblich zur Temperaturerhöhung der Nachbarschaft bei. Durch den hohen Versiegelungsgrad wird der gesamte Wasserhaushalt im Platzbereich 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 Klimaanpassungsgesetzes hat die Einrichtung von grünen Stadträumen bundesweit eine erhöhte Priorität bekommen. Instrumente der klimagerechten Umgestaltung sind Maßnahmen wie Entsiegelung, Schaffung von Versickerungsflächen, Regenwassermanagement, Wasserspiele und Bepflanzungen v.a. durch schattenspendende Bäume. Unterstützt wird dies durch das Förderprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“, das den Städten Mittel für die Umgestaltung von Stadträumen zur Verfügung stellt. Ziel der Umgestaltung des Kranoldplatzes sollte es sein, das anfallende Regenwasser klimawirksam zu speichern, vor Ort zu verdunsten und möglichst für die Bewässerung des örtlichen Stadtgrüns zu nutzen („Schwammstadt Berlin“). Mit einer derartigen Umgestaltung wird auch Vorsorge bei zukünftigen Extremwetterlagen (Starkregen, Dürre- und Hitzeperioden) betrieben. Zudem ist eine Bepflanzung des Platzes mit Bäumen notwendig, denn Bäume senken durch Schatten sowie durch

Verdunstung des Wassers über ihre Blätter die Temperatur. 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.

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 führt zu zahlreichen Gefahrenstellen für Fußgänger (u.a. bei Querung für Schulkinder, Ältere, Behinderte) wie für Radfahrer und schränkt die Erreichbarkeit der Platzfläche stark ein. Hier kann eine optisch und akustisch wirksame Abschirmung der Platzfläche zum Autoverkehr entlang der Lankwitzer Straße, eine durchgehende Führung von Radverkehrsstreifen auf Straßenland sowie eine Verbreiterung der Gehwegfläche wichtige Verbesserungen bringen. Eine faire Verteilung des Straßenraums, ein Tempolimit für den Durchgangsverkehr sowie eine sichere Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer 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 Finanzierung, denn im Fokus dieses Programms steht die klimarelevante Umgestaltung und die Einbeziehung bürgerschaftlichen Engagements aus dem Quartier.

Die Gegner einer Umgestaltung des Kranoldplatzes befürchten eine Gefährdung der Existenz des Wochenmarktes durch den Umbau. Dabei wird übersehen, dass die vorgesehene Umgestaltung der Schlüssel zu einer wirtschaftlich tragfähigen Perspektive des Wochenmarktes und der gewerblichen Anrainer ist. Trotz seiner gegenwärtigen Lebendigkeit droht auch dem Wochenmarkt wie allen andern stationären Handelsformen die wachsende Konkurrenz des großflächigen Einzelhandels (in Kürze mit EDEKA auch in direkter Nachbarschaft) und des Online-Handels, der für den Markt existenzgefährdend werden kann. Eine Antwort auf diese Herausforderung ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität des Platzes für seine Besucher, eine wohldosierte Angebotserweiterung des Markts hin zu regional oder biologisch erzeugten Produkten, zu kulinarischen Angeboten oder zu Aktivitäten der Stadtteilkultur. Helfen kann dabei die Vergrößerung der Platzfläche z.B. durch Aufhebung der Straße (Niveauanhebung) vor den Häusern Kranoldplatz 1,1A und 2 bzw. am nördlichen Endstück der Ferdinandstr. Dadurch können bestehende Marktbesucher 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. 84 Stellplätzen, Parkhaus LIO mit ca.

295 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 (Dortustr.) zeigen, dass derartige Umgestaltungen von den ansässigen Gewerbetreibenden akzeptiert werden, wenn sie frühzeitig eingebunden sind und die Erreichbarkeit der Geschäfte für andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) verbessert wird.

Der Kranoldplatz ist Paradebeispiel bei einer komplexen Platzgestaltung - daher kann hier keine einseitige Interessenumsetzung erfolgen. 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 – Nichtstun ist keine Option!