



NAHMOBILITÄT - PRAXISSEMINAR

Der Kranoldplatz

Mit welchen mobilitätsplanerischen Maßnahmen kann erreicht werden, dass der Kranoldplatz sowie sein Umfeld als räumlicher und sozialer Begegnungsort dauerhaft etabliert wird?

ABSCHLUSSBERICHT

12. Februar 2023

Abschlussbericht

Abgabedatum: 02.09.2022

Lehrveranstaltung: Nahmobilität - Praxisseminar

Autor*innen: siehe Folgeseite

Betreuer: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Berlin, Februar 2023

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin

Telefon: +49 (0)30 314-78767

Sekretariat: +49 (0)30 314-25145

Telefax: +49 (0)30 314-27875

oliver.schwedes@tu-berlin.de

www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

Zusammenfassung

Die Stadtplanung hat sich im Laufe ihres Bestehens stark verändert. Von einem Instrument zur Maximierung der Effizienz der Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs (MIV), zu einem Instrument zur Sicherung der Lebensqualität für die Stadtbewohner. Dies führte zu einem neuen Ziel: Den Kranoldplatz so zu entwickeln, dass er für die Menschen vor Ort geeignet ist. Dabei kommen Methoden zum Einsatz, die untersuchen, wie bestimmte soziale und verkehrliche Mängel durch Maßnahmenpakete behoben werden, die die gebaute Umwelt und das Leben am Kranoldplatz beeinflussen könnten. Um das Ziel auch in einem sich wandelnden Umfeld zu erreichen, müssen Planende die Initiativen und Menschen verstehen, wie die entwickelten Maßnahmen zum Verständnis der Auswirkungen der bebauten Umwelt auf das öffentliche Leben beitragen und welche Möglichkeiten und Schwächen sie im Vergleich zueinander haben. Auf dieser Grundlage können Planende die Maßnahmen verbessern, damit sie dem Zweck der Gerechtigkeit genügen.

Diese Arbeit soll Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Raums und des Nahverkehrs vorstellen, um die Stadt Berlin mit dem Planungsgebiet des Kranoldplatzes bei der Schaffung öffentlicher Räume für alle zu inspirieren. Um die Bedeutung eines handlungsorientierten Ansatzes hervorzuheben, werden reale Projekte, Programme und Strategien herangezogen, um zu zeigen, wie der Kranoldplatz, als ein öffentlicher Raum so gestaltet werden kann, dass er mit den Kernprinzipien Nachhaltigkeit, Inklusion, Widerstandsfähigkeit und Qualität ein Raum für gesunde Lebensqualität wird.

Abstract

Urban planning has changed a lot in the course of its existence. From an instrument to maximize the efficiency of the infrastructure of motorized individual transport (MIV), to an instrument to ensure the quality of life for city residents. This has led to a new goal: to develop Kranoldplatz in a way that is suitable for local people. This involves using methods that examine how certain social and traffic deficiencies are addressed through packages of measures that could affect the built environment and life at Kranoldplatz. To achieve the goal even in a changing environment, planners need to understand the initiatives and people, how the measures developed contribute to understanding the impact of the built environment on public life, and what their opportunities and weaknesses are in comparison to each other. Based on this, planners can improve the measures to meet the purpose of equity.

This paper aims to present public space and transit measures to inspire the city of Berlin with the Kranoldplatz planning area in creating public spaces for all. To highlight the importance of an action-oriented approach, real-world projects, programs, and strategies will be used to show how Kranoldplatz, as a public space can be designed to become a space for healthy quality of life with the core principles of sustainability, inclusion, resilience, and quality.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Städtebauliche und soziale Bestandsanalyse	3
2.1	Abgrenzung des Untersuchungs- und Planungsgebiets	3
2.2	Lokale Bevölkerung	5
2.3	Stakeholderanalyse	13
2.4	Städtebau und Umfeld	20
3	Verkehrliche Analyse.....	28
3.1	Mobilitätskennzahlen und Lage im Verkehrsnetz	28
3.2	Detailanalyse der verkehrlichen Infrastruktur und Straßenräume im Untersuchungsgebiet	48
4	Bewertung und Veränderungsbedarf	71
4.1	Nutzungsansprüche und Bestandsbewertung	71
4.2	Bestandsbewertung	75
4.3	Mängelanalyse / Zusammenfassung Handlungsbedarf	78
5	Leitbild.....	79
5.1	Leitbilder im Berliner Mobilitätsgesetz.....	79
5.2	Stadtentwicklungspläne	80
5.3	Private und Zivilgesellschaft	85
5.4	Leitbild der Projektarbeit (aus der Zukunftswerkstatt).....	86
6	Rechtliche Grundlagen und Best-Practice-Beispiele guter Platzgestaltung	88
6.1	Allgemeine Rechtliche Grundlagen.....	88

6.2	Gesetzliche Grundlagen zur Barrierefreiheit	94
6.3	Spezifische gesetzliche Grundlagen	95
6.4	Gestaltung öffentlicher Plätze	102
7	Maßnahmenansätze für den Kranoldplatz	109
7.1	Straßenverkehrliches Konzept	109
7.2	Platzgestalterische Maßnahmen	123
7.3	Begleitende Umgebungskonzepte	129
8	Partizipation, Informations- und Marketingstrategien	134
8.1	Vor dem Treffen	134
8.2	Kommunikationskonzept	135
8.3	Das Treffen	136
8.4	Nach dem Treffen	137
9	Handlungsempfehlungen und Ausblick	139
9.1	Beschreibung der Empfehlung	139
9.2	Maßnahmen	139
10	Literaturverzeichnis	140
Anhang		152

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungs- und Planungsgebiet (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap Mitwirkende 2022).....	4
Abbildung 2: Einwohnendendichte im Planungs- und Untersuchungsgebiet (vgl. SenSBW 2021a).....	5
Abbildung 3: Einwohnendendichte innerhalb des S-Bahn Rings (vgl. SenSBW 2021a).....	6
Abbildung 4: Abgrenzung der Planungsräume (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap 2022)	7
Abbildung 5: Einwohner*innen nach Geschlecht – Vergleich LOR Oberhofer Platz und Gesamt-Berlin (eigene Darstellung auf Grundlage von. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a).....	7
Abbildung 6: Vergleich der Altersstruktur - LOR und Berlin (eigene Darstellung auf Grundlage von Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a).....	9
Abbildung 7: Vorgehensweise zur Bestimmung des Gesamtindex soziale Ungleichheit (vgl. SenSBW Berlin 2022b: 12).....	12
Abbildung 8: Priorisierung Stakeholder (eigene Darstellung).....	18
Abbildung 9: Leiterschema (vgl. Friedman und Miles 2006).....	19
Abbildung 10: Karte zur Klassifikation der Lärmbelastung in Berlin auf Grundlage des Gesamtverkehrs (Quelle: SenUMVK 2022a)	21
Abbildung 11: Karte zur Klassifikation der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid in Berlin (Quelle: SenUMVK 2022a)	21
Abbildung 12: Karte zur Klassifikation der Thermischen Belastung in Berlin (SenUMVK 2022a).....	22
Abbildung 13: Karte zur Klassifikation der Grünversorgung in Berlin (Quelle: SenUMVK 2022a).....	23
Abbildung 14: Karte zur Klassifikation des Status Index in Berlin auf Grundlage des Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2021 (Quelle: SenUMVK 2022a)	24
Abbildung 15: Übersichtsplan Vorderseite und Rückseite der „Weihnacht to go im Kranoldplatz“ Aktion (Quelle: Mein LiLa - Standortgemeinschaft Lichterfelde-Lankwitz e. V. o. J.).....	25
Abbildung 16: Modal Split des Bezirkes Steglitz Zehlendorf und des Landes Berlin (eigene Darstellung auf Grundlage von vgl. Gericke et al. 2020a; vgl. Gericke et al. 2020b).....	28
Abbildung 17: Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2021 (SenUMVK 2021a).....	29

Abbildung 18: Quellen und Ziele von Fußverkehr im und um das Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap Mitwirkende 2022)	32
Abbildung 19: Ausschnitt Radverkehrsnetz Berlin, Stand: 2022 (SenUMVK 2022b).....	33
Abbildung 20: Standards für Netzelemente im Berliner Radverkehr (vgl. SenUVK 2021a: 27) 34	
Abbildung 21: Ausschnitt Bezirkliches Nebenroutennetz (Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf 2017).....	35
Abbildung 22: ÖPNV-Erschließung tagsüber (eigene Darstellung)	37
Abbildung 23: ÖPNV-Erschließung nachts (eigene Darstellung)	38
Abbildung 24: Zentrenhierarchie um Kranoldplatz (SenUVK 2019a)	41
Abbildung 25: Verbindungsstandard: Die Erreichbarkeit vom S Lichterfelde Ost (VBB o. J.) 45	
Abbildung 26: i2030 Korridor Süd-West (VBB 2020)	47
Abbildung 27: DTV (SenSBW 2022)	48
Abbildung 28: Unfallorte im Untersuchungsgebiet im Jahr 2021 (AfS 2022)	49
Abbildung 29: Verkehrsbedingte Emissionen im Untersuchungsgebiet (SenSW 2017).....	50
Abbildung 30: Gehweg entlang der Ferdinandstr. am Kranoldplatz (eigene Aufnahme)	51
Abbildung 31: Nordseite des Kranoldplatzes mit einseitigem Gehweg und Arkaden (eigene Aufnahme).....	51
Abbildung 32: Bushaltestelle Lichterfelde Ost, Südseite (eigene Aufnahme).....	52
Abbildung 33: Seitenraum Lankwitzer Str. östlich der Lorenzstr. mit Plattenbelag (eigene Aufnahme).....	53
Abbildung 34: Gehweg mit Kleinpflaster in der Jägerstr. (eigene Aufnahme)	54
Abbildung 35: Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap Mitwirkende 2022).....	55
Abbildung 36: Radweg und Bussonderfahrstreifen Königsberger Str. (eigene Aufnahme)....	57
Abbildung 37: Wurzelschäden auf dem Radweg Königsberger Str. (eigene Aufnahme)	57
Abbildung 38: Einrichtungsradweg Oberhofer Weg, südlich des Oberhofer Platzes (eigene Aufnahme).....	58
Abbildung 39: Anlehnbügel auf dem Bahnhofsvorplatz (eigene Aufnahme).....	62
Abbildung 40: Marktzeiten	66
Abbildung 41: Sperrung der südl. Fahrbahn Kranoldplatz für Kfz zu den Marktzeiten (eigene Aufnahme).....	67

Abbildung 42: Knotenpunkt Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg (SenUVK 2019b).....	68
Abbildung 43: Knotenpunkt Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg (SenUVK 2019b).....	69
Abbildung 44: Knotenpunkt Kranoldplatz / Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße (SenUVK 2019b).....	70
Abbildung 45: Zeitliche Realisierbarkeit der Neubaupotenziale nach StEP Wohnen 2030 (SenSW 2020: 60)	82
Abbildung 46: Anpassungspotenziale auf Straßen und Plätzen (SenSW 2016: 72).....	83
Abbildung 47: Sieben Bausteine des Leitbilds Berlin nach StEP MoVe 2030 (SenUMVK 2021c: 10).....	84
Abbildung 48: Leitbilder aus der Zukunftswerkstatt für das Planungsgebiet um den Kranoldplatz, (eigene Darstellung in Anlehnung an Abbildung 47)	87
Abbildung 49: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts (vgl. FGSV 2002: 15)	98
Abbildung 50: Zweistreifige Richtungsfahrbahnen (vgl. FGSV 2007: 69).....	98
Abbildung 51: Grundmaße für das Abstellen des Bemessungsfahrzeug (vgl. FGSV 2007: 28)	99
Abbildung 52: Bussonderfahrstreifen (vgl. FGSV 2007: 96)	100
Abbildung 53: Abmessung für Warteflächen und –inseln mit Wetterschutzeinrichtung (vgl. FGSV 2007: 103)	100
Abbildung 54: Beispiele für die Ausbildung und Kennzeichnung von Bushaltstellen am Fahrbahnrand (vgl. FGSV 2007: 102).....	101
Abbildung 55: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (vgl. 2010: 16)	102
Abbildung 56: Der Piazza del Campo in Siena (Itinari 2018)	107
Abbildung 57: Der Jungfernstieg in Hamburg (Markstein 2014)	108
Abbildung 58: Maßnahmenbereich der Hauptverkehrsachse (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	109
Abbildung 59: Beispielquerschnitt Königsberger Straße – Unterführung (erstellt mit Streetmix).....	110
Abbildung 60: Beispielquerschnitt Kranoldplatz (erstellt mit Streetmix)	111
Abbildung 61: Haltestelle in Mittellage (erstellt mit Streetmix).....	112
Abbildung 62: Fahrbahnrandhaltestelle mit Radfahrstreifen (erstellt mit Streetmix).....	112

Abbildung 63: Fahrbahnrandhaltestelle mit Radverkehr auf der Nebenanlage (erstellt mit Streetmix).....	113
Abbildung 64: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Morgensternstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	114
Abbildung 65: Planskizze Knotenpunkt Königsberger Straße - Jungfernstieg - Morgensternstraße (Eigene Darstellung auf Basis SenUVK 2019b).....	115
Abbildung 66: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Oberhofer Weg (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	116
Abbildung 67: Planskizze Knotenpunkt Königsberger Straße / Kranoldplatz / Oberhofer Weg / Brauerstraße (Eigene Darstellung auf Basis SenUVK 2019b)	118
Abbildung 68: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Ferdinandstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	118
Abbildung 69: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Lorenzstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	119
Abbildung 70: Umgestaltungsbereich Brauerstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	120
Abbildung 71: Beispielquerschnitt Oberhofer Weg (erstellt mit Streetmix)	121
Abbildung 72: Umgestaltungsbereich Ferdinandstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	121
Abbildung 73: Umgestaltungsbereich Jungfernstieg (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	122
Abbildung 74: Platzgestalterische Maßnahmen zur Umgestaltung des Kranoldplatzes (eigene Darstellung).....	123
Abbildung 75: Wasserspiel Marktplatz Karlsruhe (Karlsruher Zeitung 2020).....	126
Abbildung 76: Exemplarisches Wegeleitsystem (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin).....	130
Abbildung 77: Partizipation in verschiedenen Formen (Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2011, S. 28; nach Lüttringhausen (2000): 66ff)	135

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Absolute Einwohnendenzahl LOR Oberhofer Platz und Gesamt-Berlin (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a).....	8
Tabelle 2: Zusammensetzung der lokalen Bevölkerung (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021b, c).....	10
Tabelle 3: Weitere soziale Daten	10
Tabelle 4: Status- und Dynamik Indikatoren (vgl. SenSBW 2021d).....	12
Tabelle 5: Ergebnismatrix Sozialer Gesamtindex soziale Ungleichheit (nach SenSBW 2021e: 4)	13
Tabelle 6: Identifikation Stakeholder (eigene Darstellung)	14
Tabelle 7: Einstellung der Stakeholder zum Projekt (eigene Darstellung)	16
Tabelle 8: Bedeutung der Stakeholder (eigene Darstellung)	16
Tabelle 9: S-Bahn und Regionalverkehr (kein Nachtverkehr für Mo-Fr erforderlich, keine Bedienung im UG) (auf Grundlage von DB Regio o. J. a; DB Regio o. J. b; S-Bahn Berlin GmbH 2021a; S-Bahn Berlin GmbH 2021b).....	39
Tabelle 10: Busverkehr (auf Grundlage von BVG 2022)	40
Tabelle 11: Aus dem Untersuchungsgebiet zu erreichende Versorgungszentren (in Klammern die zugrunde gelegte Haltestelle) (eigene Darstellung)	41
Tabelle 12: Bahnhof Lichterfelde Ost (Anfahrzeit in Minuten angegeben)	42
Tabelle 13: Busstation Kranoldplatz (Anfahrzeit in Minuten angegeben)	42
Tabelle 14: Busstation Oberhofer Platz (Anfahrzeit in Minuten angegeben).....	42
Tabelle 15: Busstation Jungfernstieg (Anfahrzeit in Minuten angegeben).....	43
Tabelle 16: Busstation Jägerstr. (Anfahrzeit in Minuten angegeben).....	43
Tabelle 17: Busstation Amalienstr.	43
Tabelle 18: Übersicht Maximalwerte	44
Tabelle 19: Übersicht Angebot Radverkehrsinfrastruktur (eigene Darstellung)	59
Tabelle 20: Fahrbahnmarkierungen und Straßenbreiten im Untersuchungsgebiet (auf Grundlage von vgl. SenUVK 2019b).....	63
Tabelle 21: Parken im Planungsgebiet (auf Grundlage von eigenen Erhebungen).....	64
Tabelle 22: Nutzungsansprüche	73
Tabelle 23: Bestandsbewertung (eigene Darstellung).....	76

Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FGÜ	Fußgänger*innenüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
LOR	Lebensweltlich orientierte Räume
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobG BE	Berliner Mobilitätsgesetz
NVP	Berliner Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PLR	Planungsraum
RSV	Radschnellverbindung
SenSBW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Einleitung

Der Eindruck von einer Stadt wird hauptsächlich durch die Qualität der öffentlichen Räume geprägt. Wenn sie nicht angenehm und gepflegt sind oder ein Gefühl der Unsicherheit vermitteln, werden Menschen nur selten zurückkehren. Zwischen den Gebäuden der Stadt gibt es ein Netz von öffentlichen Räumen, die Verbindungen auf verschiedenen Ebenen schaffen und stärken. Öffentliche Räume, die die städtischen Lücken mit Leben füllen, sind unmittelbar mit der Konstruktion dessen verbunden, was eine Stadt ausmacht und beeinflussen die Beziehungen, die in ihr entstehen (vgl. Stopfer 2020).

Der Kranoldplatz schafft solche Verbindungen. Er prägt die Gemeinschaftsbeziehung im Stadtviertel, ist ein Ort der Begegnung wo politische Mobilisierung zu Aktionen anregen und zur Prävention beitragen. Er ist ein Ort der Interaktion und des Gedankenaustauschs, die sich auf die Qualität der städtischen Umwelt auswirken. Auch wenn sie nicht als öffentliche Räume gelten, haben Cafés, Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten; die am Kranoldplatz ansässig sind, ähnliche Auswirkungen. Auf dem Kranoldplatz bestehen Wochenmärkte und Ausstellungen, die sich auch positiv auf die körperliche und geistige Gesundheit der Menschen auswirken. In attraktiven und lebendigen öffentlichen Räumen fühlen sich die Menschen besser und sind aktiver, werden durch das ständige Markttreiben gestärkt auf lokalen und regionalen Handel zurückzugreifen, was den Kranoldplatz zu einem Ort der kurzen Wege macht. Man kann dies weiter ausführen und das Vorhandensein und die Planung des Kranoldplatzes mit demokratischen Werten in Verbindung bringen. Die Kultur des Ortes, seine Struktur und soziale Hierarchie spiegeln die Art und Weise wider, wie der Kranoldplatz geplant, kontrolliert und genutzt werden sollte. Je vielfältiger und lebendiger dieser städtische Raum ist oder besser gesagt wird, desto gleichberechtigter, wohlhabender und demokratischer ist die Gesellschaft im Stadtteil (vgl. Stopfer 2020).

Durch das Entwickeln von Bestands- und Mängelanalysen in der vorliegenden Projektarbeit zur Nahmobilität, werden an verschiedenen Gebieten, Straßen und Knotenpunkte im Planungsgebiet, bestimmte Maßnahmenvorschläge zur verkehrlichen Situation und zur Verbesserung der Nahmobilität und zum ÖPNV entwickelt, die auf die Bestandsituation des Kranoldplatzes reagieren und auf eine Verbesserung der Lebensqualität hinarbeiten. Der Gedanke der Verbesserung der Lebensqualität, soll im vorliegenden Projektbericht durch verschiedene verkehrliche und städtebauliche Maßnahmenpakete gefördert werden, sodass der öffentliche Raum des Kranoldplatzes die Vielfalt eines öffentlichen Raums in der Stadt Berlin widerspiegelt, um das mühelose Zusammenleben der Menschen zu fördern. Durch die neue Gestaltung des Kranoldplatzes sollen die notwendigen Bedingungen für eine Beständigkeit geschaffen werden, die die Menschen dazu einlädt, auf die Straße zu gehen. Dabei ist das Vorhandensein

qualitativ hochwertiger und nutzbarer öffentlicher Räume enorm wichtig, die mit großer urbaner Vitalität das Gefühl der Sicherheit und der Demokratisierung dieser Räume vermitteln sollen. Die Menschen werden sich auf der Straße aufhalten, wenn sie sich sicher fühlen und die Straße wird umso sicherer, je mehr Menschen sie nutzen (vgl. Stopfer 2020). Bestimmte Maßnahmen stehen in Beziehung zueinander - ein attraktiver ÖPNV und eine nachhaltige Gestaltung von Bauten auf dem Kranoldplatz stehen beispielsweise in direktem Zusammenhang mit der Förderung der lokalen Wirtschaft. Es ist die Kombination dieser Elemente, die einen zugänglichen, gerechten und sicheren Raum für die Menschen schafft (vgl. Stopfer 2020).

Zu beobachten ist des Weiteren, dass auf dem Kranoldplatz eine Neubewertung des Parkens von Kfz im Straßenraum stattfindet. Temporäre Marktstände und die umfangreichen Flächen, die heute von parkenden Autos besetzt werden, sind eine zentrale Ressource für die Neugestaltung des Platzes. Es gibt Vielerorts Beispiele, die zeigen, dass nur durch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen, die Entwicklung von Fahrradwegen, Lieferzonen oder auch neuen Aufenthaltsbereichen für die Gastronomie vorangetrieben werden kann (vgl. Aichinger, W., Frehn, M. et al 2017: 8f.). Eine gute Planung dieser Räume sollte die Regel sein, nicht die Ausnahme. Dazu wird in diesem Bericht ein Nahmobilitätskonzept erstellt, dass sich mit Beteiligungsverfahren und Initiativen auseinandersetzt und untersucht, wie verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit öffentlichen Räumen die täglichen Erfahrungen in Städten bestimmen (vgl. Stopfer 2020).

Die Erwartungen an die Planung und Gestaltung von Plätzen ändern sich stetig, insofern können und müssen Straßen und Plätze auch weiterhin neu gedacht werden, um Veränderungen voranzutreiben. Die Art und Weise, wie man in Städten lebt, wird durch den gesellschaftlichen Wandel und das Aufkommen neuer politischer Maßnahmen, Technologien und alternativer Transportmöglichkeiten täglich neugestaltet. Urbanisierung, Verdichtung und ein hoher Motorisierungsgrad stellen den Kranoldplatz vor planerische Herausforderungen und veranlassen Planende dazu, über neue Entwicklungsmodelle nachzudenken (vgl. Stopfer 2020). Helfen sollte dabei die Zukunftswerkstatt, die als ein Teil der Projektarbeit dokumentiert wurde, indem ihre Ergebnisse als Ideenanstoß für die Konzeptausarbeitung genutzt wurden. Dabei werden konkrete Inhalte der Zukunftswerkstatt im jeweiligen Abschnitt aufgegriffen und kritisch beurteilt.

Inmitten des ständigen Wandels bleibt die Bedeutung des öffentlichen Raums für die Lebensqualität jedoch konstant. Sie sind nach wie vor Räume des Austauschs, des Zusammenlebens und der Begegnung. Sie sind nach wie vor entscheidend für das städtische Wohlbefinden. Jenseits der Mauern, die uns umgeben, findet das Leben auf der Straße statt (vgl. Stopfer 2020).

2 Städtebauliche und soziale Bestandsanalyse

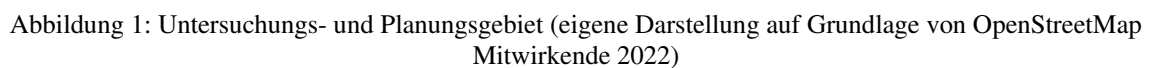
Zur tiefergehenden Befassung mit dem Kranoldplatz und seinem Umfeld diene zunächst eine umfangreiche Bestandsanalyse. Im ersten Schritt wurde das Planungsgebiet definiert, auf welches sich insbesondere die im weiteren Verlauf entwickelten Strategien und Maßnahmen beziehen. Die Bestandsanalyse umfasst darüber hinaus das Untersuchungsgebiet als geografisches Kernstück des umliegenden Einzugsgebiets des Kranoldplatzes. Für diese Bereiche wurden Daten zu Bevölkerung, unterschiedlichen Stakeholdern und ihren spezifischen Interessen, Städtebau und Umweltaspekten zusammengetragen, sowie die verkehrliche Situation – aktuell und bestehende Planungen – groß- und kleinräumig eingeordnet.

2.1 Abgrenzung des Untersuchungs- und Planungsgebiets

Das Praxisprojekt Nahmobilität hat den Kranoldplatz im Berliner Ortsteil Lichterfelde zum räumlichen Gegenstand. Dieser befindet sich im südwestlichen Bezirk Steglitz-Zehlendorf. Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch villenartige Gründerzeitbebauung, Alleen und begrünte Freiflächen (vgl. Stadt Berlin, BerlinOnline Stadtportal 2021). Der Kranoldplatz mit der angrenzenden Lankwitzer Straße fungiert als Ortsteilzentrum und bietet Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote (vgl. SenSBW 2011). Der Platz selbst wird an fünf Wochentagen als Parkplatz genutzt sowie mittwochs und samstags jeweils von 8 bis 14 Uhr durch einen öffentlichen Wochenmarkt (vgl. Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf o. J.). Er grenzt an die Anhalter Bahn, eine südwestlich aus Berlin herausführende Schienenverkehrsachse mit der Verkehrsstation Lichterfelde Ost, sowie die Hauptverkehrsstraße Lankwitzer Str./Königsberger Str., welche die Eisenbahn am angrenzenden Knotenpunkt kreuzt.

Zur Analyse des Kranoldplatzes und seines Umfelds wurde ein zweckmäßiges und handhabbares Untersuchungsgebiet gewählt. Das Einzugsgebiet des Kranoldplatzes als Ortsteilzentrum reicht weit über die direkt angrenzenden Seitenräume hinaus und auch auf die andere Seite der Anhalter Bahn. Der Charakter der Wohngebiete und Straßenräume wird bei einer Betrachtung jeweils etwa bis zur nächsten Straße deutlich und ist realistisch im Rahmen des Semesterprojekts erfassbar. Ortsbegehungen bestätigten die Sinnhaftigkeit der Abgrenzung, welche wiederum keine scharfe Trennlinie darstellt, sofern interessante Aspekte außerhalb entdeckt werden (z. B. Querung Seydlitzstraße Anhalter Bahn) als nächste Alternative. Der Oberhofer Platz als nächste städtebauliche Platzsituation ist mitinbegriffen.

Die schließlich entwickelten Maßnahmenvorschläge beziehen sich gemäß Aufgabenstellung wiederum lokal auf das enger gefasste Planungsgebiet. Dieses umfasst neben dem Markt- und Parkplatz selbst



4

2.2 Lokale Bevölkerung

Innerhalb des soeben abgegrenzten Planungs- und Untersuchungsgebietes ist es nun möglich, die Bevölkerungsstruktur genauer zu analysieren, was in den folgenden Unterabschnitten erfolgt.

Einwohnerdichte im Planungs- und Untersuchungsgebiet

Die Karten zur Einwohnerdichte sind dem Geoportal Berlin entnommen und basieren auf den Daten des Umweltatlasses der Stadt Berlin 2021 (vgl. SenSBW 2021a). Die Einwohnerdichten werden auf Ebene der Block- und Blockteilflächen dargestellt. In Abbildung 2 sind die Einwohnerdichten des Planungs- und Untersuchungsgebiets abgebildet.

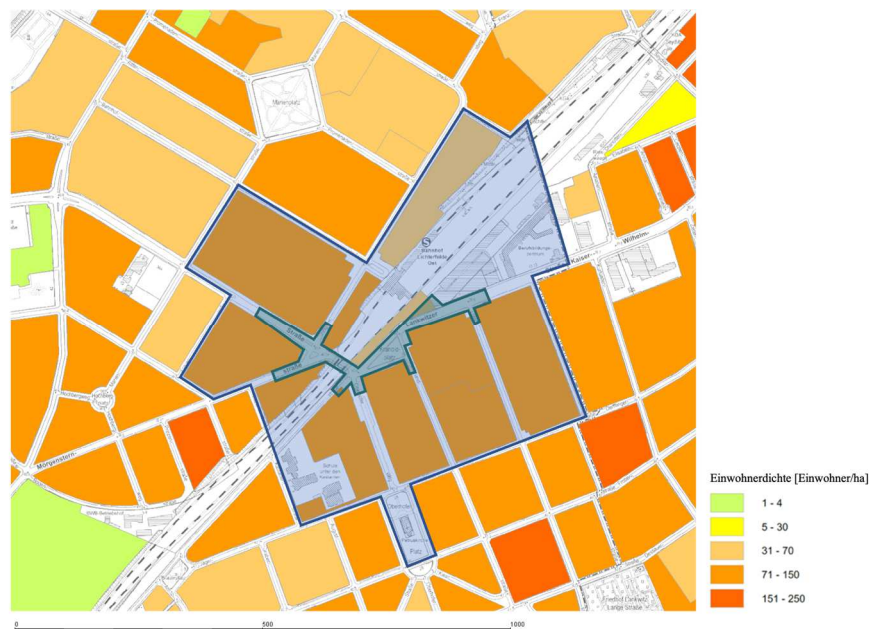


Abbildung 2: Einwohnerdichte im Planungs- und Untersuchungsgebiet (vgl. SenSBW 2021a)

Im Untersuchungsgebiet leben insgesamt 2.178 Menschen. Alle bewohnten Blockteilflächen des Untersuchungsgebiets haben eine Einwohnerdichte zwischen 31 und 150 Einwohnende pro Hektar. Die Blockteilfläche mit der höchsten Einwohnerdichte beträgt 134,29, die mit der geringsten Einwohnerdichte 34,39 Einwohnende pro Hektar. Der durchschnittliche Wert der bewohnten Blockteilflächen liegt bei 91,13 Einwohnende pro Hektar. Abbildung 3 zeigt die Einwohnerdichten des S-Bahn Rings und hilft dadurch, die Werte des Untersuchungsgebiets im Vergleich zum inneren Kerngebiet Berlins einzuordnen.

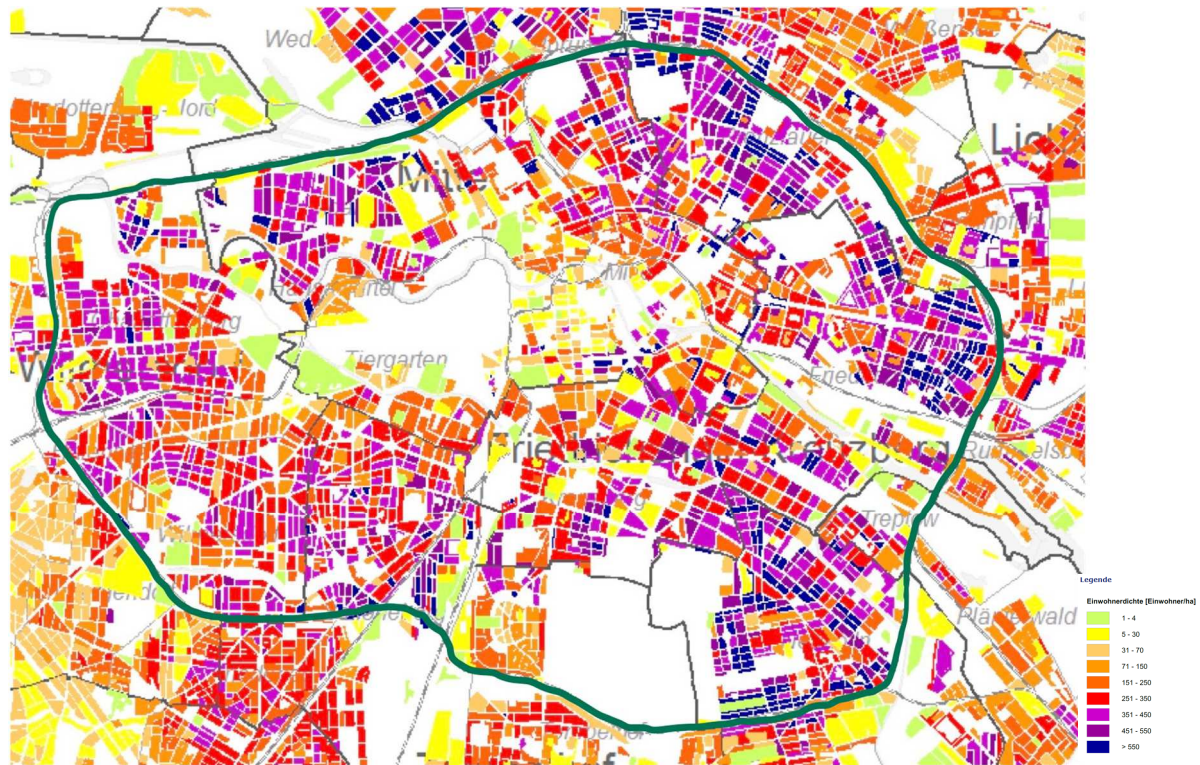


Abbildung 3: Einwohnerdichte innerhalb des S-Bahn Rings (vgl. SenSBW 2021a)

In Abbildung 3 ist der S-Bahn Ring grün eingefärbt. Innerhalb des Rings besitzt der Großteil der Flächen eine Einwohnerdichte von über 350 Einwohnende pro Hektar. Vor allem im südlichen, nördlichen sowie östlichen Teil existieren Blockteilstflächen, die eine Einwohnerdichte von über 500 Einwohnende pro Hektar besitzen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass das Untersuchungsgebiet mit durchschnittlich 91,13 Einwohnende pro Hektar deutlich weniger dicht besiedelt ist als der innere Kern Berlins.

Soziodemografische Struktur der Einwohnenden im Planungsraum

Die soziodemografischen Daten basieren auf der Einteilung der lebensweltlich orientierten Räume (LOR). Die LOR dienen laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen als „räumliche Grundlage für Planung, Prognose und Beobachtung demografischer und sozialer Entwicklungen in Berlin“ (SenSBW 2022a). Um die Daten möglichst genau für das Planungs- und Untersuchungsgebiet zu erfassen, wird die unterste Ebene der LOR, der so genannte Planungsraum, als Bezugsebene verwendet. Abbildung 4 zeigt das Planungs- und Untersuchungsgebiet sowie die entsprechenden LOR in der Umgebung. Das Planungs- und Untersuchungsgebiet liegt im Planungsraum „Königsberger Straße“ sowie im Planungsraum „Oberhofer Platz“. Da jedoch der Großteil des Planungs- und Untersuchungsgebiets sowie der Kranoldplatz selbst im Planungsraum „Oberhofer Platz“ liegen, wird dieser für die Analyse der soziodemografischen Daten herangezogen.



Abbildung 4: Abgrenzung der Planungsräume (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap 2022)

Altersstruktur im LOR Oberhofer Platz

Die Einteilung der Altersstrukturen erfolgt auf Grundlage der Einwohnerregisterstatistik Berlin (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a). Im gesamten Planungsraum leben 7.062 Menschen, davon sind 53 % weiblich und 47 % männlich. In Gesamt-Berlin ist das Verhältnis hingegen ausgeglichen.



Abbildung 5: Einwohner*innen nach Geschlecht – Vergleich LOR Oberhofer Platz und Gesamt-Berlin (eigene Darstellung auf Grundlage von. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a)

Eine Gegenüberstellung der absoluten Daten des LOR „Oberhofer Platz“ und Gesamt-Berlins ist in der folgenden Tabelle 1 zu sehen. Die entsprechenden prozentualen Anteile werden im Anschluss in Abbildung 6 verglichen.

Tabelle 1: Absolute Einwohnendenzahl LOR Oberhofer Platz und Gesamt-Berlin (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a)

Einwohnende	LOR	Berlin
Unter 1 Jahr	57	32.160
1 bis 6 Jahre	292	190.236
6 bis 15 Jahre	550	297.010
15 bis 18 Jahre	187	88.067
18 bis 25 Jahre	514	261.939
25 bis 55 Jahre	2.423	1.683.292
55 bis 65 Jahre	1.056	492.513
65 bis 80 Jahre	1.393	497.528
Über 80 Jahre	590	227.217
Insgesamt	7.062	3.769.962
Davon weiblich	3.721	1.903.727
Davon männlich	3.341	1.866.235

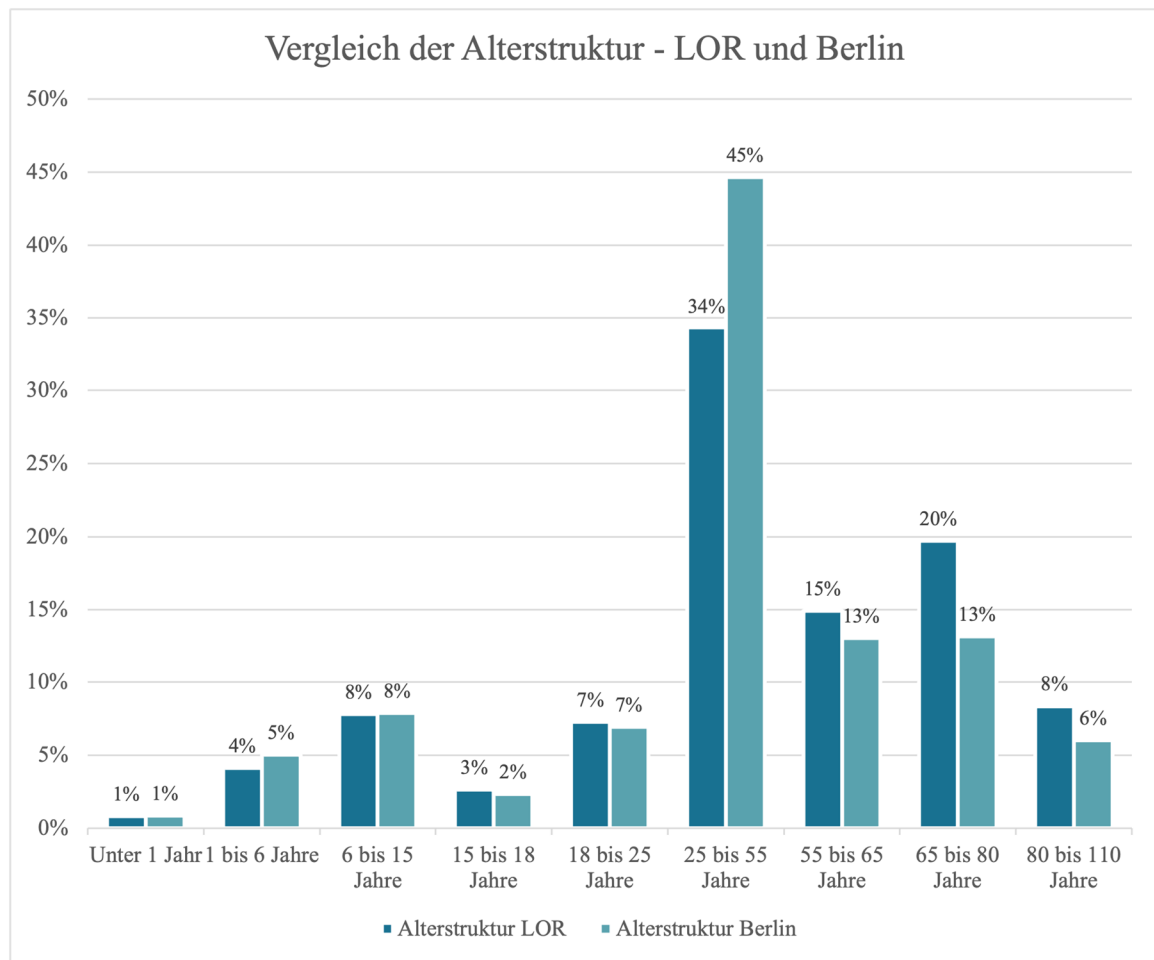


Abbildung 6: Vergleich der Altersstruktur - LOR und Berlin (eigene Darstellung auf Grundlage von Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a)

Aus den Daten geht hervor, dass der Großteil der Einwohnenden sowohl im LOR als auch in Berlin zwischen 25 und 55 Jahre alt ist. Dies hängt jedoch mit den definierten Intervallen der Altersstruktur zusammen. Das Intervall der Altersklasse 25 bis 55 Jahre ist im Vergleich zu den restlichen Altersklassen deutlich größer definiert. Werden jedoch die beiden Intervalle gegenübergestellt, ist ein prozentualer Unterschied von 11 % zu erkennen. Während im LOR 34 % der Einwohnende zwischen 25 und 55 Jahre alt sind, beträgt der Wert in Berlin 45 %. Werden die übrigen Altersklassen betrachtet, so wird deutlich, dass sich die Differenz von 11 % auf die Altersintervalle von über 55 Jahren verteilt. Während im LOR 43 % der Menschen über 55 Jahre sind, liegt der Wert in Berlin bei 32 %. Vor allem in der Altersklasse zwischen 65 und 80 Jahren differieren die Werte um 7 % (LOR: 20 %, Berlin: 13 %). Die prozentualen Anteile der Altersklassen bis 25 Jahre sind bis auf geringfügige Abweichungen deckungsgleich.

Bei der Planung des Kranoldplatzes und dessen Umfeld ist also zu beachten, dass 43 % der Anwohnenden 55 Jahre oder älter sind. Ein passendes Angebot ist dementsprechend für ältere Altersgruppen sicherzustellen.

Struktur der Einwohnenden nach Herkunft

Die Herkunft der Einwohnenden des LOR ist in Tabelle 2 dargestellt. Es wird zwischen Einwohnenden mit Migrationshintergrund (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021b) und ausländischen Einwohnenden differenziert (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021c). Als Vergleichsgrundlage sind die Daten aus Gesamt-Berlin aufgeführt.

Tabelle 2: Zusammensetzung der lokalen Bevölkerung (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021b, c)

	LOR	Berlin
Einwohnende gesamt	7.062	3.769.962
Einwohnende mit Migrationshintergrund	1.541 (22 %)	1.344.612 (36 %)
Ausländische Einwohnende	899 (13 %)	789.076 (21 %)

Beim Vergleich der Daten des LOR und Berlins wird deutlich, dass der Anteil von Einwohnenden mit Migrationshintergrund sowie der Anteil an ausländischen Einwohnenden im LOR deutlich geringer ist als in Gesamt-Berlin. Während im LOR 22 % der Einwohnenden einen Migrationshintergrund haben, sind es in Berlin im Durchschnitt 36 %. Prozentual sind zudem 13 % der Einwohnenden Ausländer*innen, während der Anteil in Gesamt-Berlin 21 % beträgt.

Weitere soziale Daten

Weiter werden in Tabelle 3 ergänzend soziale Daten des LOR (vgl. SenSBW 2021b: 9) und Gesamt-Berlins aufgelistet.

Tabelle 3: Weitere soziale Daten

	LOR	Berlin
Arbeitslosigkeit	1,63 % (Stand 2018)	8,7 % (Stand 07/2022)
Jugendarbeitslosigkeit	0,82 % (Stand 2018)	10,7 % (Stand 2021)
Wohndauer über 5 Jahre	69,96 % (Stand 2018)	63,8 % (Stand 2018)

Die Arbeitslosigkeit ist im LOR deutlich geringer als in Gesamt-Berlin, sowohl im allgemeinen Kontext – LOR: 1,62 %, Berlin: 8,7 % – ist (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2022) als auch bei der Jugendarbeitslosigkeit – LOR: 0,82 %, Berlin: 10,7 % – (vgl. Statista 2021). Außerdem ist die Wohndauer über fünf Jahren im LOR knapp 6 % höher als in Gesamt-Berlin (vgl. SenSBW 2021b: 9). Daraus kann gefolgert werden, dass die Fluktuation der Einwohnenden geringer ist als auf gesamtstädtischer Ebene.

Ein weiterer Kennwert zur sozialen Situation im betrachteten Planungs- und Untersuchungsgebiet ist der Anteil der Sozialwohnungen am Wohnungsbestand. Dieser wird dem Wohnatlas Berlin des Jahres 2020 entnommen (vgl. SenSBW 2021c). Die Daten werden lediglich im Wohnatlas auf oberster LOR-Ebene, d.h. in den Prognoserräumen, ausgewiesen. Daher ist zu beachten, dass die Daten nicht im gleichen Maß detailliert vorliegen wie bei der Altersstruktur. Das Planungs- und Untersuchungsgebiet liegt im Prognoseraum „Region B“. In diesem liegt der Anteil der Sozialwohnungen bei 6,22 %. In Gesamt-Berlin ist der durchschnittliche Anteil von Sozialmietwohnungen am Wohnungsbestand 4,82 %.

Gesamtindex soziale Ungleichheit

Der Gesamtindex analysiert die sozialstrukturelle Entwicklung der LOR in Berlin und ist Bestandteil des Monitoring Soziale Stadtentwicklung. Er stellt die Überlagerung des Status-Index und des Dynamik-Index auf Ebene der LOR dar. Sowohl der Status als auch der Dynamik-Index resultiert aus drei Indikatoren zur sozialen und wirtschaftlichen Situation der Einwohnenden in den einzelnen Planungsräumen (vgl. SenSBW 2020: 1). Die Indikatoren des Status-Index sind Arbeitslosigkeit, Transferbezug und Kinderarmut (vgl. SenSBW 2022b: 12), die des Dynamik-Index die jeweilige Veränderung über zwei Jahre (ebd.:30).

Die Ergebnisse der Status Indikatoren werden in vier Gruppen eingeteilt (1: hoch; 2: mittel; 3: niedrig; 4: sehr niedrig), die des Dynamik-Index in drei Gruppen (+: positiv; +/-: stabil; -: negativ). Der Gesamtindex vereint die beiden Indizes in einem Ergebnis (vgl. SenSBW 2022b: 12). Das Vorgehen der Berechnung ist in Abbildung 7 veranschaulicht.

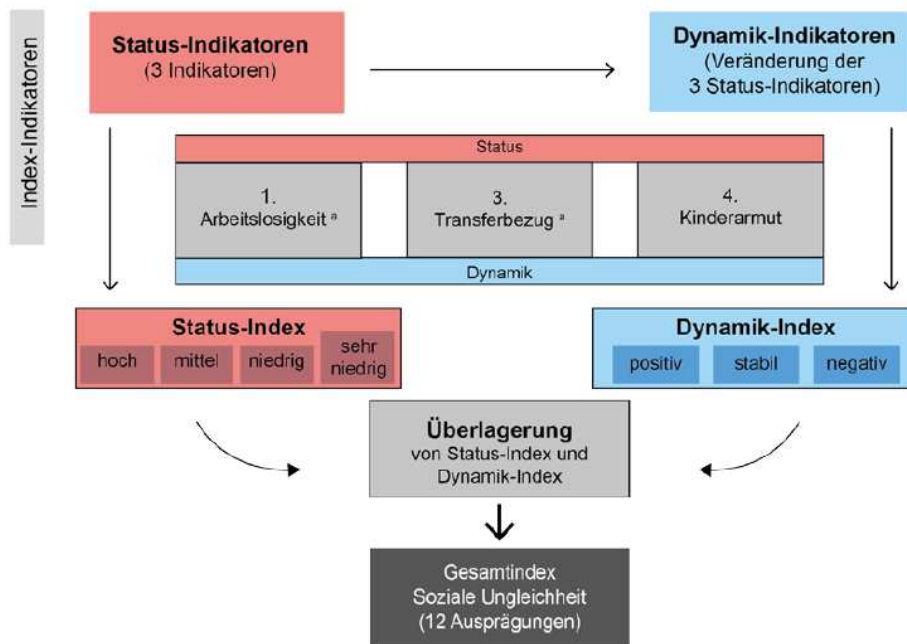


Abbildung 7: Vorgehensweise zur Bestimmung des Gesamtindex soziale Ungleichheit (vgl. SenSBW Berlin 2022b: 12)

Die Status- und Dynamikindikatoren des LOR „Oberhofer Platz“ sind in Tabelle 4 aufgeführt. Die Daten stammen dabei aus der aktuellen Erhebung des Monitorings Soziale Stadtentwicklung aus dem Jahr 2021 (vgl. SenSBW 2021d).

Tabelle 4: Status- und Dynamik Indikatoren (vgl. SenSBW 2021d)

	Statusindikator	Dynamikindikator
Arbeitslosigkeit	1,62 %	-0,53 %
Transferbezug	4,23 %	-0,24 %
Kinderarmut	9,52 %	-0,63 %

Aus den Indikatoren resultieren nach der Standardisierung die jeweiligen klassifizierten Indizes sowie der Gesamtindex soziale Ungleichheit des LOR „Oberhofer Platz“:

- Status-Index: 2, mittel
- Dynamik-Index: +/-, stabil
- Gesamtindex soziale Ungleichheit: 2 +/-, Status mittel, Dynamik stabil

Um die Werte auf Gesamt-Berliner Ebene einordnen zu können, zeigt Tabelle 5 die Ergebnismatrix aller untersuchten LOR in Berlin. Horizontal wird der klassifizierte Dynamik-Index, vertikal der Status-Index dargestellt.

Tabelle 5: Ergebnismatrix Sozialer Gesamtindex soziale Ungleichheit (nach SenSBW 2021e: 4)

Planungsräume (PLR)		Dynamik-Index 2021						PLR gesamt	
		positiv		stabil		negativ			
Status- Index 2021		n	%	n	%	n	%	n	%
	hoch	1	0,2	73	13,6	1	0,2	75	14
	mittel	36	6,7	296	55,2	34	6,3	366	68,3
	niedrig	8	1,5	31	5,8	7	1,3	46	8,6
	sehr niedrig	3	0,6	36	6,7	10	1,9	49	9,1
PLR gesamt		48	9	436	81,3	52	9,7	536	100

Der Gesamtindex soziale Ungleichheit des LOR „Oberhofer Platz“ besitzt einen mittleren Status-Index und einem stabilen Dynamik-Index. Mehr als zwei Drittel aller LOR (68,3 %) besitzen den Status-Index „mittel“. Beim Dynamik-Index liegt der „stabile“ Anteil sogar bei 81,3 %. Dementsprechend ist festzuhalten, dass sich der betrachtete LOR – Oberhofer Platz – gemäß der Gesamt-Berliner Entwicklung verhält.

2.3 Stakeholderanalyse

Bei der Umsetzung von Projekten, wie der Umgestaltung des Kranoldplatzes, gilt es neben den Einflüssen und Funktionen innerhalb des Projektes auch die äußeren Einwirkungen zu berücksichtigen. Für gewöhnlich tangieren Projekte verschiedene Interessengruppen, die nicht alle unmittelbar zu Projektbeginn bekannt sind. Für diese Interessengruppen hat sich der Begriff des Stakeholders etabliert, unter dem alle Gruppen und Individuen verstanden werden, die entweder die Erreichung der Ziele des Projektes beeinflussen können oder vom Projekt beeinflusst werden (vgl. Freeman 1984: 31). Zu den externen Stakeholdern zählen Anwohnende, Umweltverbände und sonstige Interessensgruppen, während zu den internen Stakeholdern zum Beispiel Finanziere oder die bauausführenden Unternehmen zählen. (vgl. Krips 2017: 1) Ein entsprechendes Stakeholdermanagement kann zusätzliche Kosten,

Verzögerungen oder Störungen im Projektverlauf vermeiden, indem diesen Gruppen Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Ausgestaltung des Stakeholdermanagements erfolgt in einer Stakeholderanalyse. Hier sind im Ergebnis die Interessen, Eigenschaften, Motive und Strategien der Stakeholder gesammelt und analysiert, sodass Ansätze zum Umgang mit den Stakeholdern abgeleitet werden können.

Die Stakeholderanalyse für den vorgestellten Planungsraum erfolgt schrittweise. Eingangs werden die Stakeholder identifiziert und anschließend hinsichtlich ihrer Ziele, Interessen und Eigenschaften ausgewertet. Die daraus gewonnene Datenbasis bildet die Grundlage, um Strategien für den Umgang mit den einzelnen Stakeholdern abzuleiten.

Bei der Identifikation der Stakeholder sind aus verschiedenen Interessensparteien geeignete Allianzen gebildet worden. Diese wiederum wurden zwischen externen und internen Stakeholder unterschieden und nach den einzelnen Stakeholdergruppen innerhalb der Allianzen aufgeschlüsselt. Der folgenden Tabelle sind die identifizierten Stakeholder des Projektes zu entnehmen.

Tabelle 6: Identifikation Stakeholder (eigene Darstellung)

Kategorie	Stakeholderallianz	Stakeholdergruppe	Akteure, Individuen
Externe Stakeholder	Bürger*innen-Initiativen	Lebenswerter Kranoldplatz Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. Nachbarschaftsinitiative Brauerkiez	
Interner Stakeholder	Investor*innen / Eigentümer*innen	HGHI Holding GmbH	Harald Huth
Externer Stakeholder	Anwohnende	Schüler*innen Senior*innen	
Externer Stakeholder	Gewerbetreibende	Lokaler Einzelhandel Mein LiLa e. V.	
Interner Stakeholder	Kommunale Verwaltung	Bezirksamt Steglitz- Zehlendorf	Bezirksbürgermeisterin Bezirksstadtrat Seniorenvertretung Planungsbüro
Externer Stakeholder	Markt	Markthändler*innen	

Nach der Identifikation der Stakeholder ist zu überprüfen, wie die Interessen und Einstellungen der einzelnen Stakeholder zum Projekt sind. Generell zielt das Vorhaben der Neugestaltung des Kranoldplatzes und der Umgebung auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ab. Die Maßnahmen sind entsprechend stark an den Menschen orientiert und sollen einen Mehrwert für die Anwohnenden darstellen, die mit dem Status quo des Kranoldplatzes nicht einverstanden sind. Aus dieser Unzufriedenheit heraus, haben sich Bürger*innen-Initiativen gegründet, wie Lebenswerter Kranoldplatz und der Kranoldkiez-Lichterfelde e. V., die aktiv Einfluss auf die Pläne des Bezirks nehmen möchten und ein hohes Interesse an dem Projekt haben.

Gleichzeitig befürchten Gewerbetreibende und die Händler*innen des Marktes auf dem Kranoldplatz, dass verkehrliche und bauliche Maßnahmen, die auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gehen, zu einer schlechteren Erreichbarkeit und einer abnehmenden Kundschaft führen könnten. Außerdem sind diese Stakeholder auf Lieferverkehre und entsprechende Lieferzonen angewiesen, um ihre Geschäfte und Marktstände zu versorgen. Prinzipiell stehen diese Stakeholder Änderungen durchaus offen gegenüber, solange diese nicht ihr Geschäft einschränken oder gefährden.

Teile des Planungsgebietes sind im Eigentum des Investors Harald Huth (HGHI Holding GmbH), wie der Ferdinandmarkt oder am Kranoldplatz angrenzende Straßen. Medialen Berichten zu Folge, waren Themen wie die Schließung oder zumindest ein Umbau des Ferdinandmarktes auf seiner Agenda. Seine Interessen, was die zukünftige Flächennutzung betrifft, sind nicht eindeutig. Allerdings könnten diese im Kontrast zu den geplanten Maßnahmen stehen und eine Hürde in der Umsetzung sein, da bauliche und verkehrliche Maßnahmen am Kranoldplatz auch eine Nutzung der Flächen des Investors erfordern könnten.

Letztendlich existiert noch die kommunale Verwaltung als Stakeholder, die Auftraggeber ist und in der Umsetzung die Interessen möglichst vieler Stakeholder zu berücksichtigen hat. In der folgenden Tabelle sind die Einstellungen der Stakeholder zum geplanten Projekt nach Projektakzeptanz, -neutralität und -ablehnung aufgeschlüsselt.

Tabelle 7: Einstellung der Stakeholder zum Projekt (eigene Darstellung)

Stakeholder	Projektakzeptanz	Projektneutralität	Projektablehnung
Bürger*innen-Initiativen	✗		
Investor*innen / Eigentümer*innen			✗
Anwohnende	✗		
Gewerbetreibende			✗
Kommunale Verwaltung	✗		
Markt			✗

Nachdem die Stakeholder und ihre Einstellungen zum Projekt erfasst wurden, gilt es im letzten Schritt der Datenerhebung noch die Bedeutung der Stakeholder zu ermitteln. Als Indikatoren dienen die Eigenschaften Legitimität, Macht und Dringlichkeit (vgl. Mitchell 1997: 874). Die Legitimität drückt aus, ob ein Stakeholder legitime Interessen vertritt, die rechtlich oder moralisch gerechtfertigt sind. Mit der Macht wird beschrieben, wie ein Stakeholder seine Interessen durchsetzen kann und die Dringlichkeit bezieht sich auf die Motivation, mit der die eigenen Interessen verfolgt werden (vgl. Krips 2017: 17). Anhand der Indikatoren wurden im Rahmen dieser Projektarbeit die Stakeholder hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Projekt ausgewertet. Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 8: Bedeutung der Stakeholder (eigene Darstellung)

Stakeholder	Macht	Legitimität	Dringlichkeit
Bürger*innen-Initiativen	⇒	↑	↑
Investor*innen / Eigentümer*innen	↑	⇒	↑
Anwohnende	↓	↑	↑
Gewerbetreibende	↓	↑	↑
Kommunale Verwaltung	↑	↑	⇒
Markt	↑	↑	↑

Mit den drei Schritten der Datenhebung ist eine Informationsbasis entstanden, die Grundlage für die Analysephase ist. Hier werden die Stakeholder priorisiert und Strategien für den Umgang mit ihnen abgeleitet. In Form einer Matrix werden die Stakeholder anhand der Kriterien Macht und Ausprägung des Interesses am Projekt kategorisiert und vordefinierten Strategien zugeordnet. Auffällig ist, dass bei den Stakeholdern überwiegend ein sehr hohes Interesse an dem Projekt auszumachen ist. Das Projekt zielt vor allem auf die Bevölkerung im Planungsgebiet ab, was aufgrund der aktuellen Unzufriedenheit mit dem Zustand des Kranoldplatzes offensichtlich ist. Obwohl das Interesse hoch ist, haben die Anwohnenden jedoch keine Entscheidungsmacht bei der Umsetzung der Maßnahmen, weshalb sie bei diesem Indikator schwächer abschneiden. Bei den Bürger*innen-Initiativen ist es ähnlich, jedoch können sie als Organisation mehr politische Einflussnahme auf das Projekt nehmen und haben demzufolge mehr Einfluss auf die Projektgestaltung als die Anwohnenden. Die Gewerbetreibenden üben durch die Situation, dass sie aus dem Gebiet verschwinden könnten, Druck auf die Planenden aus. Ein Wegbrechen vom lokalen Einzelhandel könnte sich negativ auf die Versorgungsstrukturen des Gebiets auswirken und ist daher in Einklang mit den Bedürfnissen der Anwohnenden zu bringen, die ihrerseits ein Interesse am Fortbestand der Geschäfte haben. Ein noch höherer Druck geht von dem traditionsreichen Markt aus, der als Teil des Kiezes bei der Bevölkerung sehr beliebt ist. Ihn zu erhalten ist ein Kernpunkt der Umgestaltung. Der Investor kann aufgrund seines Eigentums ebenfalls einen hohen Druck auf die Planenden ausüben. Die Umsetzung von möglichen Maßnahmen könnte an einem Veto von ihm scheitern. Allerdings trifft dies nur zu, wenn seine Flächen betroffen sind. Da diese lediglich an den Kranoldplatz angrenzen und nicht das gesamte Planungsgebiet betreffen, wird dies nur bedingt der Fall sein. Die kommunale Verwaltung ist verantwortlich für die Organisation der Umgestaltung und ist daher sowohl vom Interessensgrad als auch von der Macht eine Schlüsselfigur in dem Projekt. Entsprechend dieser Erkenntnisse wurden die Stakeholder in der folgenden Matrix priorisiert.

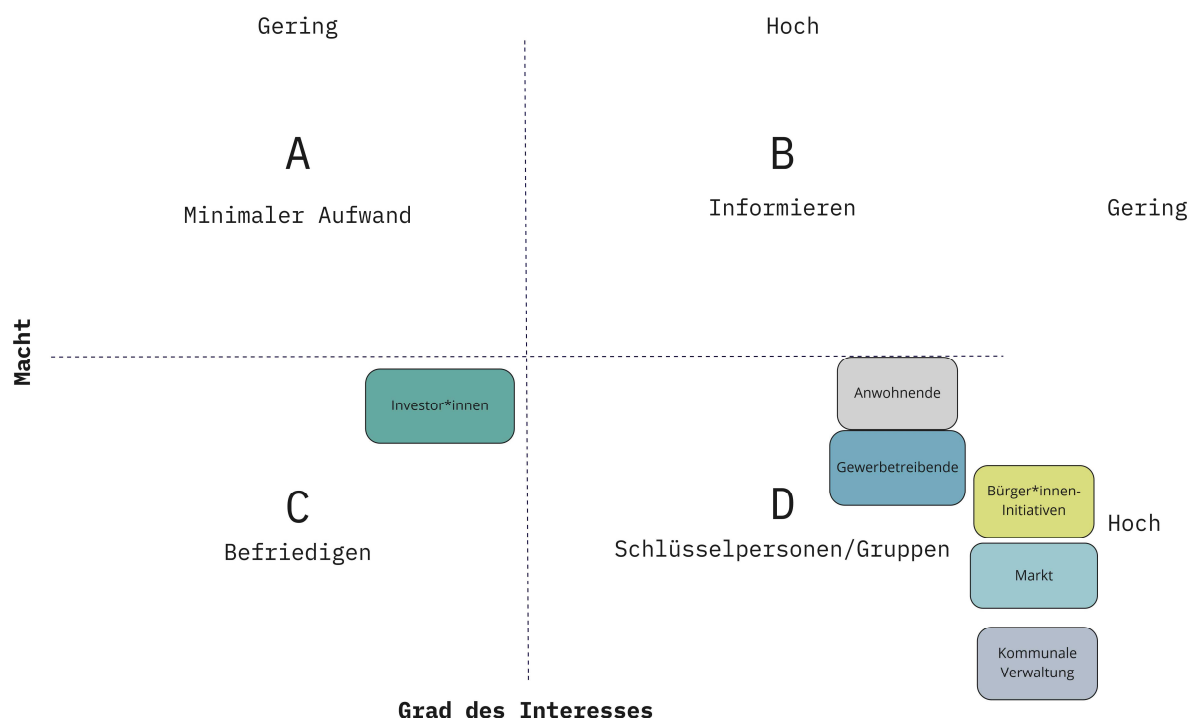


Abbildung 8: Priorisierung Stakeholder (eigene Darstellung)

Aus der Priorisierung der Stakeholder lassen sich Strategien zum Umgang mit den Stakeholdern ableiten. Zu Grunde gelegt wird dafür das folgende Leiterschema nach Friedmann / Miles, dass die Stakeholder entsprechend der aufzubringenden Aufmerksamkeit differenziert und konkrete Strategien vorschlägt.

Kategorien	Stufe der Aufmerksamkeit	Konkrete Strategien
D. Partizipation	12	Kontrolle durch Stakeholder
	11	Übertragung von Machtkompetenzen
	10	Partnerschaft
	9	Zusammenarbeit
	8	Einbeziehung
C. Tokenism, Anschein zur Partizipation	7	Verhandlungen
	6	Informationsgespräche
	5	Beschwichtigungspolitik
	4	Aufklärungspolitik
B. Keine Partizipation	3	Informationspolitik
	2	Therapie
	1	Manipulation
A. Konflikt eingehen und keine Aufmerksamkeit	K	Ignorieren
	Keine Aufmerksamkeit Hohe Aufmerksamkeit	Konflikt eingehen

Abbildung 9: Leiterschema (vgl. Friedman und Miles 2006)

Da die internen und externen Stakeholder einen überwiegend großen Einfluss auf die Projektgestaltung haben oder für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zumindest miteinzubeziehen sind, wurden mit Ausnahme des Stakeholders Investor / Eigentümer partizipative Strategien für den Umgang mit den Stakeholdern ausgewählt. Insbesondere der Markt und die Bürger*innen-Initiativen sind vor dem Hintergrund ihrer Bedeutung für das Planungsgebiet kooperativ miteinzubeziehen. Die Initiativen vertreten die Bevölkerung und damit unmittelbar die Interessen der größten Zielgruppe. Der Markt ist beliebt bei den Anwohnenden und soll fortbestehen. Gleichzeitig könnten Umgestaltungen auf dem Kranoldplatz den Markt unmittelbar betreffen, weshalb durch eine aktive Zusammenarbeit beide Interessen verbunden und berücksichtigt werden sollten. Für den Investor wird eine Verhandlungsstrategie vorgeschlagen. Die Flächen, die in seinem Eigentum sind, bieten Potenziale für Umgestaltungen am Kranoldplatz. Durch Verhandlungen könnten Lösungen oder Kompromisse entstehen, die weiteren Spielraum für gestalterische Maßnahmen eröffnen. Anwohnende und Gewerbetreibende sollten miteinbezogen werden. Im Folgenden befinden sich die Stakeholder und die vorgeschlagenen Strategien.

- **Anwohnende** = Stufe der Aufmerksamkeit 8, Einbeziehung
- **Bürger*innen-Initiativen** = Stufe der Aufmerksamkeit 9, Zusammenarbeit
- **Kommunale Verwaltung** = Stufe der Aufmerksamkeit 12, Kontrolle durch Stakeholder
- **Investor*innen / Eigentümer*innen** = Stufe der Aufmerksamkeit 7, Verhandlungen
- **Markt** = Stufe der Aufmerksamkeit 9, Zusammenarbeit
- **Gewerbetreibende** = Stufe der Aufmerksamkeit 8, Einbeziehung

2.4 Städtebau und Umfeld

Neben der rein städtebaulichen Analyse gilt es auch die Umwelteinwirkungen auf das Untersuchungsgebiet näher zu betrachten, die sich daraus ergeben sowie das kulturelle Leben, das im Rahmen dieser Gegebenheiten angeboten wird. Beide Aspekte werden in den folgenden Abschnitten vorgestellt.

Kranoldplatz – Umweltaspekte - Umweltgerechtigkeitsatlas

Eine bedeutende Rolle kommt bei dieser Analyse von Umwelteinwirkungen dem Umweltgerechtigkeitsatlas 2022 zu, der die fünf Kernindikatoren Luft-, Lärm- und thermische Belastung, die Grünflächenversorgung und soziale Benachteiligung, in den LOR darstellt. Mithilfe der Daten kann ein Zusammenhang der Faktoren hergestellt werden und zukünftige Maßnahmen entwickelt werden. Besonders relevant sind in diesem Fall die Daten für den LOR „06020410 – Oberhofer Platz“.

Bei der Lärmbelastung wird vordergründig der Verkehrslärm betrachtet. Dazu gehören bspw. „[...] Straßen-, U-Bahn- (soweit oberirdisch) und Straßenbahnverkehr, Eisenbahnverkehr / S-Bahn und Flugverkehr [...]“ (SenUMVK 2022a: 12). Besonders vom Lärm sind Hauptverkehrsstraßen betroffen, die sich durch mittlere bis hohe Werte auszeichnen (ebd.). Eine Lärmbelastung liegt vor Dauerbelastung, wenn der Wert von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tagsüber überschritten wird. (ebd.: 8). Zur Messung der Lärmbelastung ist u.a. der Gesamtlärm von Berlin, die Bevölkerungsdichte der Planungsgebiete sowie [...] die Nachtwerte der Lärmpegel jedes Fassadenpunktes mit den zugehörigen Personenzahlen herangezogen [worden]“ (ebd.). So konnte ein Mittelwert der Lärmbelastungen je Planungsgebiet ermittelt werden (ebd.). Dadurch ist der LOR Oberhofer Platz als Mittel klassifiziert worden (ebd.: 13). Die angrenzenden LOR im Norden sind teilweise durch hohe Lärmbelastungen gekennzeichnet, wobei die LOR im Süden des Bezirks geringere Werte aufweisen (s. Abbildung 10). Es zeigt sich also keine überdurchschnittliche hohe Lärmbelastung im LOR. Zur Senkung des Wertes sollten Maßnahmen des Lärmaktionsplan Berlin 2019 – 2023 umgesetzt werden (ebd.: 12).

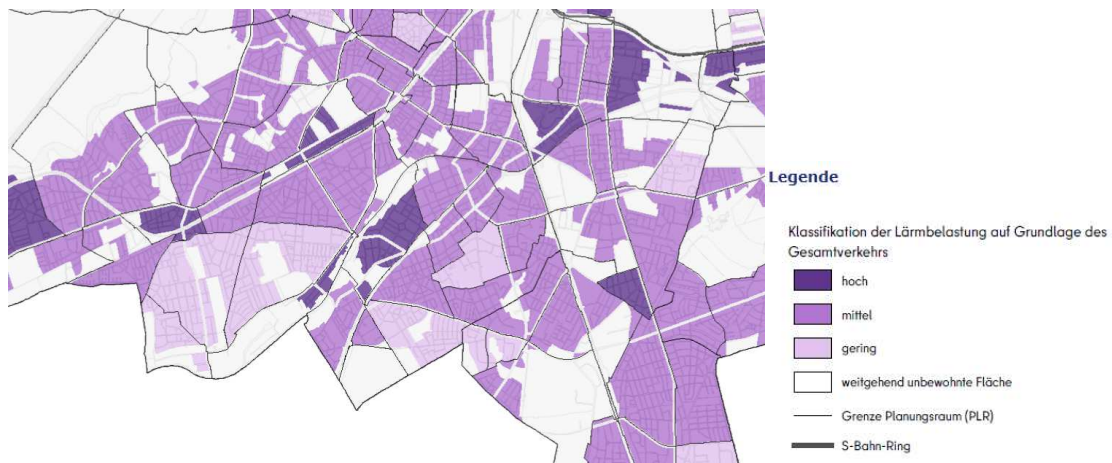


Abbildung 10: Karte zur Klassifikation der Lärmbelastung in Berlin auf Grundlage des Gesamtverkehrs (Quelle: SenUMVK 2022a)

Zur Messung der Luftbelastung in Berlin wird der Stickstoffdioxid-Anteil gemessen. Dieser sollte den Grenzwert von $40 \mu\text{g} / \text{m}^3$ nicht überschreiten (ebd.: 14). Der Wert für Berlin liegt „[...] zwischen 11 und $12 \mu\text{g} / \text{m}^3$ am Stadtrand, zwischen 12 und $13 \mu\text{g} / \text{m}^3$ in klassischen innerstädtischen Wohngebieten und zwischen 13 und $15 \mu\text{g} / \text{m}^3$ direkt an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen [...]“ (ebd.). Ist der Wert erhöht, lässt das auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Gebiet schließen (ebd.). Der LOR des Untersuchungsgebiets am Kranoldplatz ist als Mittel in Bezug auf Stickstoffdioxid eingeordnet worden (s. Abbildung 11). Der ermittelte Wert ist ebenfalls in den angrenzenden LOR erkennbar und weist keine Besonderheit des LOR Oberhofer Platz auf (ebd.: 15). Das Ziel, die Senkung der Luftbelastung, muss durch verkehrliche Maßnahmen getroffen werden.

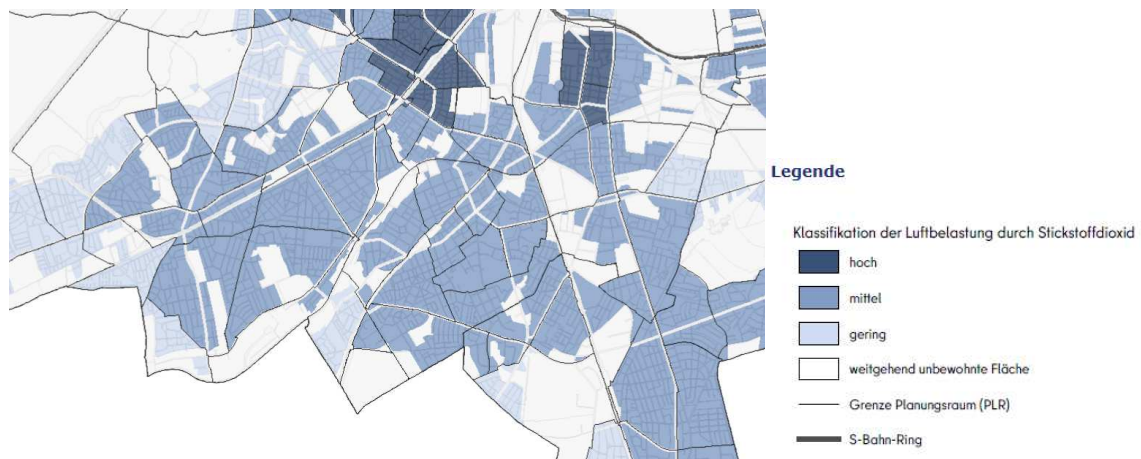


Abbildung 11: Karte zur Klassifikation der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid in Berlin (Quelle: SenUMVK 2022a)

Der Kernindikator der thermischen Belastung steht im direkten Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur (ebd.: 16). Besonders betroffen sind dicht bebaute Gebiete, in denen sich Wärmeinseln bilden und die entstandene Hitze Auswirkungen auf den gesundheitlichen Zustand der

Bevölkerung hat (ebd.). Weniger betroffen von städtischen Wärmeinseln sind aufgelockerte und durchgrünte Strukturen (ebd.). Zur Messung des Wertes sind jeweils zwei Kenngrößen verwendet worden. Um 14 Uhr am Tag ist der PET (Physiological Equivalent Temperature / Physiologisch Äquivalente Temperatur) genutzt worden und für die Nacht um 04:00 Uhr die Lufttemperatur gemessen worden (ebd.). Das Ergebnis für den LOR Oberhofer Platz hat eine mittlere Belastung ergeben (ebd.: 17). Der gemessene Wert stellt keine Besonderheit gegenüber den angrenzenden LOR dar (ebd.). Ursache ist in dem Fall die Siedlungsstruktur, die in Kapitel 2.2 näher beschrieben wurde.

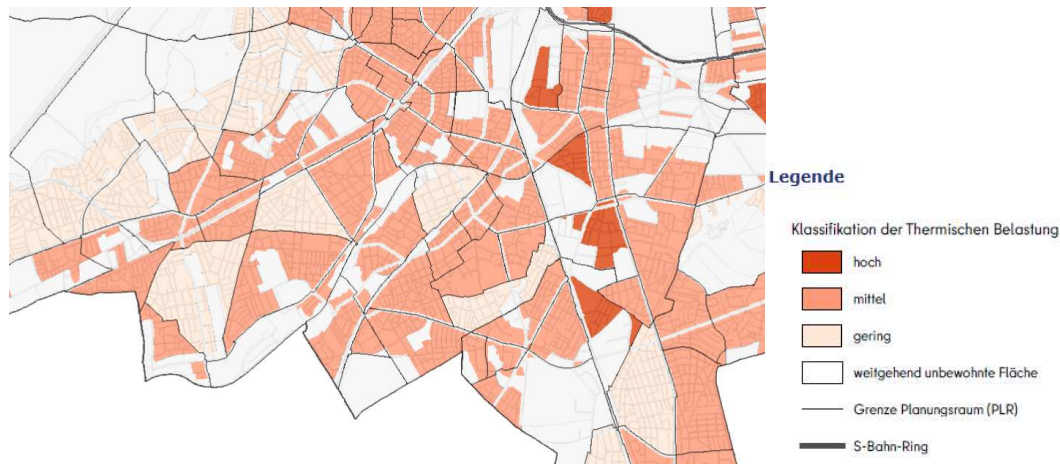


Abbildung 12: Karte zur Klassifikation der Thermischen Belastung in Berlin (SenUMVK 2022a)

Die Grünflächenversorgung ist besonders wichtig im Hinblick auf die Verringerung der Luft- und der thermischen Belastung in einem Planungsgebiet (ebd.: 18). Sind ausreichend Grünflächen vorhanden, so reduzieren sich Belastungen und bieten gleichzeitig Potential zur Gesundheitsförderung der Bevölkerung durch Bewegungsmöglichkeiten (ebd.). Darüber hinaus wird auch die Siedlungsstruktur aufgewertet und das Stadtklima durch eine höhere Biodiversität positiv beeinflusst (ebd.). Zur Bewertung des Grünflächenanteils ist zwischen den zwei Kategorien, wohnungsnahe und siedlungsnahe Grünflächen, unterschieden worden. Wohnungsnahe Grünflächen müssen innerhalb von 500 Metern zu erreichen sein und dienen zur kurzfristigen Erholung der Menschen im Quartier, um als diese kategorisiert zu werden (ebd.). Siedlungsnahe Grünflächen hingegen müssen sich über eine Fläche von 50 ha erstrecken, sind bezirksübergreifend von Bedeutung und zeichnen sich durch eine qualitativ hochwertigere Ausstattung aus (ebd.). Oftmals besteht ein Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsdichte bzw. der Siedlungsstruktur und der Grünversorgung in einem Planungsraum. Einzelhausbebauungen sind oftmals besser mit Grünflächen versorgt als dicht besiedelte Viertel (ebd.). Der LOR Oberhofer Platz, in dem der Kranoldplatz verortet ist, zeichnet sich ebenso wie die angrenzenden LOR durch eine gute Versorgung an Grünflächen aus (s. Abbildung 13) (ebd.: 19). Faktoren, die für das Ergebnis sprechen, könnten in diesem Fall wohnortsnahe Grünflächen wie bspw. der Gemeindepark Lankwitz, der Marienplatz oder angrenzende Friedhöfe sein (ebd.). Siedlungsnahe

Grünflächen, die das Ergebnis beeinflusst haben könnten, sind der Lilienthalpark oder auch das Landschaftsschutzgebiet Diedersdorfer Heide und Großbeerener Graben südlich des LOR in Brandenburg (ebd.).



Abbildung 13: Karte zur Klassifikation der Grünversorgung in Berlin (Quelle: SenUMVK 2022a)

Der Kernindikator soziale Benachteiligung ist besonders für die Stadtentwicklungspolitik von Bedeutung (ebd.: 20). Als Grundlage zur Ermittlung der Planungsgebiete, die von sozialer Benachteiligung betroffen sind, dient das Monitoring Soziale Stadtentwicklung von 2021 (ebd.). Untersucht wird die soziale Benachteiligung anhand von Indikatoren wie Kinderarmut oder der Arbeitslosigkeit nach SGB II (ebd.). Die ermittelten Werte sind wichtig, um gezielte und zukunftsorientierte Maßnahmen wie Schulplanungen, die Verteilung von Personalzuschlägen für Kindertagesstätten oder auch bestimmte Fördergebiete ausschreiben zu können (ebd.). Der LOR Oberhofer Platz besitzt in diesem Fall einen mittleren Status Index, ähnlich wie die gesamten Planungsgebiete im östlichen Gebiet des Bezirks Steglitz-Zehlendorf (s. Abbildung 14) (ebd.: 21).

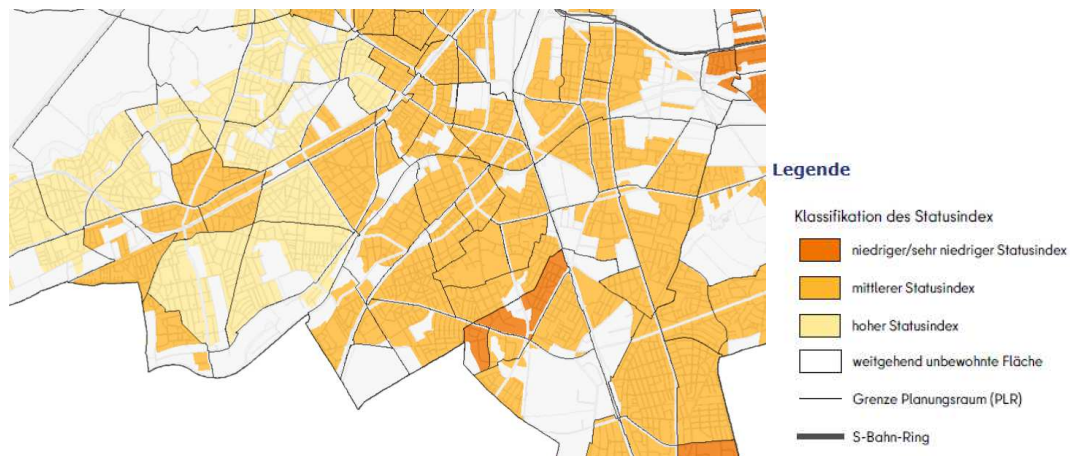


Abbildung 14: Karte zur Klassifikation des Status Index in Berlin auf Grundlage des Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2021 (Quelle: SenUMVK 2022a)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Bezirk Steglitz-Zehlendorf im Vergleich zu anderen Berlinern Bezirken relativ geringe Umweltbelastungen aufweist (ebd.: 38). Dieses Ergebnis spiegelt sich auch im LOR Oberhofer Platz wider, bei dem keine Mehrfachbelastungen vorliegen. Bei vier der fünf analysierten Kernindikatoren ist der LOR als „Mittel“ klassifiziert worden. (ebd. 23ff.) Lediglich bei dem Kernindikator Grünflächenversorgung zeichnet sich der LOR mit „gut“ aus (ebd.). Die angrenzenden LOR weisen teilweise eine einfache Belastung auf und liegen mit diesen Werten deutlich höher (ebd. 25). Anhand der dargestellten Ergebnisse lässt sich die Aussage treffen, dass das Planungsgebiet nur vereinzelt durch Umweltfaktoren negativ beeinflusst ist, dennoch ist das Ergebnis nur bedingt aussagekräftig für den Kranoldplatz, da es sich um eine sehr kleinräumige Maßstabsebene handelt.

Kranoldplatz – Kultur, Veranstaltungen

Auf dem Kranoldplatz finden in den letzten Jahren unterschiedliche Veranstaltungsformate statt. Besonders engagiert sich die Standortgemeinschaft „Mein LiLa“ Lichterfelde / Lankwitz e. V. bei der Organisation von Festen um und auf dem Kranoldplatz.

Die Initiative organisiert das erste Kiezfest am 08. Juli 2017. Es handelt sich bei dem Fest um das Seydlitz-Straßenfest. Für das Fest wird der Abschnitt zwischen der Kaiser-Wilhelm-Straße und dem Ingridspfad genutzt, der sich in unmittelbarer Nähe zum Kranoldplatz befindet. Es gibt ein breites Angebot für die ganze Familie. Nach erfolgreichem Durchführen des Festes etablieren sich weitere Feste der Organisation (vgl. Gazette Verbrauchermagazin GmbH 2017).

Am 02. Dezember 2018 findet schließlich zum ersten Mal der Weihnachtsmarkt auf dem Kranoldplatz statt, der sich im Jahr 2019 wiederholt. Der Markt beinhaltet in den Jahren Stände von verschiedenen

Künstler*innen, Schulen und Kitas. Die Bildungseinrichtungen verkaufen Kekse und Kuchen und sammeln das Geld für eigene Projekte. Durch den Weihnachtsmarkt soll die Nachbarschaft gestärkt werden und in den Austausch miteinander treten. Im Jahr 2019 hat sich der Markt bereits so etabliert, dass immer mehr Besuchende vorbeikommen (vgl. BerlinOnline Stadtportal GmbH & Co. KG o. J.).

Corona bedingt fällt der Weihnachtsmarkt im Jahr 2020 aus. Am 11. Dezember 2021 findet der Weihnachtsmarkt unter Einhaltung der Corona-Maßnahmen in dezentraler Variante unter dem Namen „Weihnacht to go im Kranoldkiez“ statt. Es gibt einen Übersichtsplan mit den teilnehmenden Akteur*innen und Initiativen im Kiez, die besucht werden können.



Abbildung 15: Übersichtsplan Vorderseite und Rückseite der „Weihnacht to go im Kranoldplatz“ Aktion (Quelle: Mein LiLa - Standortgemeinschaft Lichterfelde-Lankwitz e. V. o. J.)

Die teilnehmenden Akteur*innen bieten vor und in ihren Geschäften die Waren an, die normalerweise auf dem Weihnachtsmarkt des Kranoldplatzes zu finden wären (vgl. Mein LiLa - Standortgemeinschaft Lichterfelde-Lankwitz e. V. o. J.).

Am Sonntag, den 05. Mai 2019 findet von 11 bis 19 Uhr der erste Frühjahrsmarkt statt. Diesmal ist erneut der Kranoldplatz als Standort gewählt worden. Auf dem Markt werden Kunsthandwerk, Schmuck, Geschenkartikel und verschiedene Produkte von Künstler*innen angeboten. Neben diesem Angebot wird auch für Essens- und Trinkangebote für die Besuchenden gesorgt (vgl. Rabe 2019).

Ein weiteres Highlight auf dem Kranoldplatz stellt das LiLa Bilderbuchfest für Familien am 02. Juni 2019 dar. Die Veranstaltung wird ebenfalls von der Standortgemeinschaft „Mein LiLa“ Lichterfelde / Lankwitz initiiert, insbesondere sind in diesem Fall die drei Buchhandlungen Friebe, Wollschläger und Lust am Lesen daran beteiligt. Die Idee des Festes ist, Familien und Kindern die Bücherwelt näherzubringen. Neben der Möglichkeit sich die Bücher näher anzuschauen und in diesen zu lesen, gibt es auch ein Bühnenprogramm mit Autorenlesungen, Musik und Tanzeinlagen (vgl. Rabe 2019).

Ein weiteres Kiezfest wird unter dem Namen „Der KRANOLDmachtPLATZ“ am 25. August 2019 wird erneut von der Standortgemeinschaft „Mein LiLa“ Lichterfelde / Lankwitz mit Unterstützung der Wirtschaftsförderung Steglitz-Zehlendorf und weiteren Spenden verschiedener Initiativen aus dem Kiez umgesetzt. Insgesamt sind bei dem Fest 44 Stände vertreten, die verschiedene Artikel wie Schmuck, Kerzen, Spielzeuge o.ä. verkaufen. Neben den Verkaufsständen gibt es auch ein Bühnenprogramm mit Musikauftritten und Showeinlagen. Ebenfalls bei dem Fest vertreten ist die Bürgermeisterin Cerstin Richter-Kotowski, die eine kurze Ansprache hält. Das Kiezfest weckte großes Interesse bei den Besuchenden und wurde am 26.06.2022 wiederholt (vgl. Ferdinandmarkt o. J.).

Kultur

Die Standortgemeinschaft „Mein LiLa“ Lichterfelde / Lankwitz e. V. initiiert neben diversen Festen auf dem Kranoldplatz auch kulturelle Veranstaltungen im Quartier rund um den Kranoldplatz. So findet vom 07.10. - 07.12.2019 zum fünften Mal die Aktion „Kunst im Kiez“ statt. Involviert sind 24 Geschäfte und Einrichtungen, die zu Ausstellungsorten werden und Malereien, Grafiken, Drucke, Glaskunst und Fotos von 28 lokalen Künstler*innen zeigen. Bei der Kunstaktion beteiligen sich seit mehreren Jahren sehr engagierte Einrichtungen, dennoch sind auch immer wieder neue Teilnehmende vertreten. Zu den teilnehmenden Geschäften und Einrichtungen gehören u.a. das Reisebüro am Kranoldplatz, das Seniorenzentrum Bethel, die Fotogeschäfte Faibl und Frohloff, das Modegeschäft Blitz, das Telekommunikationsgeschäft Aetka u.v.m. Die Eröffnungsausstellung findet am Freitag, 11. Oktober in der Villa Folke Bernadotte statt. Bei dieser Ausstellung sind alle Künstler*innen mit einem Werk vertreten. Es gibt darüber hinaus besondere Tage, an denen die Geschäfte nach 18 Uhr geöffnet sind und die Besuchenden einen Kiezspaziergang unternehmen können, um alle Geschäfte besuchen und neues im Kiez entdecken zu können (vgl. Rabe 2019).

Ein weiteres Highlight im Quartier stellt das Katzenmuseum dar. Dieses befindet sich in der Luisenstraße 38, nur unweit zum Kranoldplatz entfernt. Der Besitzer, Helmut Glantz, stellt dort tausende Gegenstände rund um die Katze zur Schau und ist dafür Berlinweit bekannt (vgl. Tip Berlin Media Group GmbH 2020).

In unmittelbarer Nähe zum Kranoldplatz befinden sich die evangelische Kreuzkirche Lankwitz in der Zietenstraße 11 und die evangelische Petruskirche, Oberhofer Platz 2. In beiden Kirchen finden diverse Veranstaltungsformate statt. Dazu gehören in der Kreuzkirche Lankwitz bspw. das Café im Kiez, das zweimal in der Woche veranstaltet wird und den Austausch zwischen der Nachbarschaft, Geflüchteten und ihren Gastfamilien fördern soll. Weitere vergangene Veranstaltungen sind Frühlings- und Sommerfeste, allgemeine Hoffeste oder auch Konzerte und Theateraufführungen (vgl. Evangelisch-methodistische Kirche Kreuzkirche Berlin-Lankwitz o. J.).

Die Petruskirche bietet eine Reihe von Live-Konzerten und Musikworkshops an. Darüber hinaus kommt der Kunst eine besondere Rolle in der Kirche zu. So gibt es immer wieder Kunstaussstellungen in der Kirche, die auch aktuelle Entwicklungen widerspiegeln. Bis Anfang September 2022 werden so Radierungen sowie Holz- und Linolschnitte der ukrainischen Künstlerin Olesya Dzhuraeva präsentiert. Dass die Kunst und Kultur in der Petruskirche von besonderer Bedeutung sind, wird auch anhand des 40-jährigen Jubiläums zum Thema „Kultur in der Petruskirche“ deutlich. Am 27.08.2022 findet dies im Rahmen eines Sommerfestes mit einem vielfältigen Bühnenprogramm auf dem Gelände der Kirche statt. Mithilfe der Veranstaltung soll der kulturelle Austausch der Nachbarschaft gefördert werden (vgl. Ev. Kirchengemeinde Petrus-Giesensdorf 2022).

3 Verkehrliche Analyse

Nachdem die Bevölkerung, Stakeholder am Kranoldplatz und die städtebauliche Struktur im Untersuchungsgebiet vorgestellt wurden, werden nun die Dimensionen Mobilität, Verkehr und Infrastruktur stärker in den Blick genommen.

3.1 Mobilitätskennzahlen und Lage im Verkehrsnetz

Dabei ist zunächst interessant, wie sich die Menschen im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu gesamt Berlin bewegen. Nachfolgend findet eine Einordnung des Kranoldplatzes in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel statt.

Mobilitätskennzahlen

Ein Blick auf den Modal Split des Bezirks Steglitz-Zehlendorf zeigt im Vergleich zu den Zusammensetzungen in der gesamten Stadt, dass der Umweltverbund in Steglitz-Zehlendorf im Verhältnis deutlich schwächer ist, der MIV hat dagegen einen deutlich höheren Anteil an Wegen (vgl. Gericke et al. 2020a; vgl. Gericke et al. 2020b)

Modal Split Steglitz-Zehlendorf und Berlin

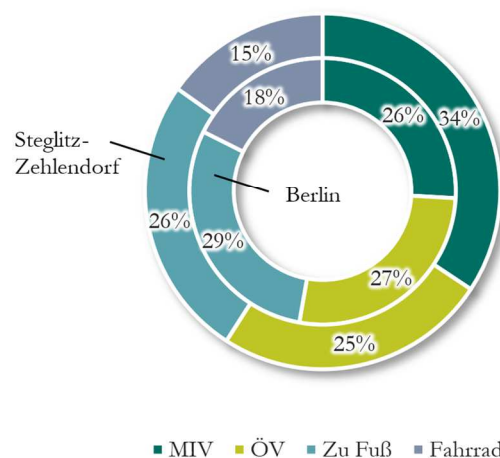


Abbildung 16: Modal Split des Bezirkes Steglitz Zehlendorf und des Landes Berlin (eigene Darstellung auf Grundlage von vgl. Gericke et al. 2020a; vgl. Gericke et al. 2020b)

Der Motorisierungsgrad war 2012 mit zwischen 300 und 500 Pkw je 1000 Einwohnende im Berlinweiten Vergleich – der Gesamtberliner Wert lag bei 297 – überdurchschnittlich hoch (vgl. AfS

2013: 35). Neuere Quellen aus dem Jahr 2016, die allerdings auf einer deutlich größeren Einteilung beruhen, zeigen im Gebiet, welches das Untersuchungsgebiet umschließt, einen Motorisierungsgrad von 300 bis unter 400 Pkw je 1000 Einwohnende. Dieser liegt dabei im mittlerweile gestiegenen Berliner Durchschnitt von 326 (vgl. SenUVK 2017a: 20).

Netze

Im Folgenden werden die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel und die Lage des Untersuchungsgebiets in diesen näher beleuchtet.

StEP-Netz

Die nördlich des Kranoldplatz verlaufende Straße, welche nordwestlich des Kranoldplatzes Königsberger Straße heißt und östlich des Platzes zur Lankwitzer Straße wird, ist als übergeordnete Straße (Stufe II) Teil des Übergeordneten Straßennetzes in Berlin, auch die Morgensternstraße gehört dieser Kategorie an. Weiter sind die Lorenzstraße (Stufe III örtliche Straßenverbindung) und der Oberhofer Weg bzw. Platz (Stufe IV Ergänzungsstraße) Teil dieses Netzes im Bestand 2021 und auch in den Planungen für 2030 sind diese Zuordnungen vorgesehen (vgl. SenUMVK 2021a; vgl. SenUMVK 2021b).

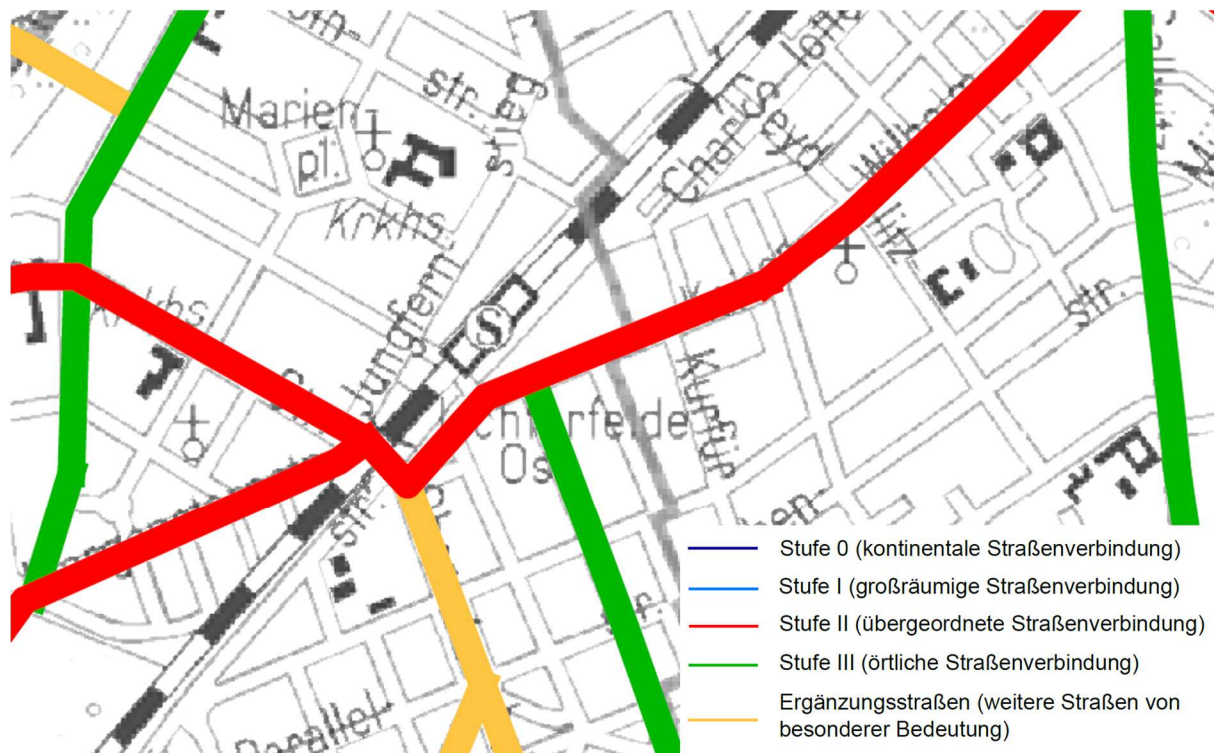


Abbildung 17: Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2021 (SenUMVK 2021a)

Tempolimits

Nördlich der Bahntrasse gilt im Untersuchungsgebiet mit Ausnahme der Morgensternstraße und der Königsberger Straße flächendeckend Tempo 30. Für den Südteil gilt dies mit Ausnahme des Kranoldplatzes bzw. Lankwitzer Straße, des Oberhofer Wegs, des Oberhofer Platzes, hier besteht nur auf westlicher Seite aus Gründen des Lärmschutzes eine Tempo 30 Beschränkung zwischen 22 und 6 Uhr, sowie der Lorenzstraße. Darüber hinaus ist das Durchfahren der Lorenzstraße nachts für LKW verboten (vgl. SenUVK 2020a).

Fußverkehr

Dem Fußverkehr wird als Teil des Umweltverbunds und der Fußmobilität als zentraler Bestandteil der Nahmobilität eine besondere Bedeutung beigemessen. Im Gegensatz zu den Verkehrsmitteln Kfz, ÖPNV und Fahrrad ist festzustellen, dass bisher kein (offizielles) Fußverkehrsnetz vorliegt. Dementsprechend existiert keine klar definierte Klassifizierung der Relevanz der Fußverkehrsrouten im Untersuchungsgebiet. Das Mobilitätsgesetz fordert die Erstellung bzw. Priorisierung bezirklicher Fußverkehrsnetze auf Grundlage der stadtweit festgelegten Standards für Anlagen des Fußverkehrs (vgl. §54 MobG BE). Diese werden analog zum Nahverkehrsplan und Radverkehrsplan aktuell im neuen Fußverkehrsplan des Landes entwickelt. Gemäß Protokoll des bezirklichen Mobilitätsrates befand sich der berlinweite Fußverkehrsplan, Stand März 2022 in der innerbehördlichen Abstimmung. Außerdem werde aktuell ein bezirklicher Fußverkehrsplan durch den grünen Kreisverband entwickelt (vgl. Mobilitätsrat Steglitz-Zehlendorf 2022: 4). Um die Lage des Kranoldplatzes im Fußverkehrsnetz dennoch zumindest überschlägig beurteilen zu können, wurden die im Umfeld liegenden Quellen und Ziele mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr zusammengetragen. Da die Wohnnutzung auf den Flächen des Untersuchungsgebiets dominiert, ist der Erschließungsverkehr zu Fuß entsprechend hinzuzurechnen, in Abgrenzung beispielsweise zu einem Gewerbegebiet. Im Untersuchungsgebiet konnten insbesondere Quellen bzw. Ziele der folgenden Kategorien ausgemacht werden:

- Zugangs- und Umsteigepunkte zum ÖPNV (Stationen von Bus und SPNV)
- Erziehungs- und Bildungseinrichtungen
- Senior*inneneinrichtungen
- Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Religiöse Einrichtungen
- Versorgungseinrichtungen

Dazu kommen der Marienplatz und Oberhofer Platz als parkähnliche öffentliche Flächen, bei denen jedoch die aktuelle Gestaltung und die subjektiv beobachtete, geringe Nutzungsfrequenz auf eine eher niedrige Aufenthaltsqualität / Attraktivität hindeuten.

Das Ortsteilzentrum Lichterfelde mit seinen unterschiedlichen Angeboten an Dienstleistungen und Versorgung überschneidet sich mit dem wichtigen Fußverkehrsziel des Bahnhofs Lichterfelde Ost. In den umgebenden Bereichen ist daher eine besonders hohe Relevanz bzw. ein sehr hoher Nutzungsanspruch des Straßenraums durch den Fußverkehr gegeben. Neben verschiedenen Angeboten des Einzelhandels befindet sich in der Lankwitzer Straße das Einkaufszentrum LIO, dessen Mietflächen nur von der innenliegenden Passage erreichbar sind. Die Geschäfte sind nicht zur angrenzenden Lankwitzer Straße hin geöffnet. Die oben genannten Quellen und Ziele des Fußverkehrs stellen teilweise ebenfalls bedeutsame Quellen des Radverkehrs dar und sollten im Sinne der Nahmobilität integriert betrachtet werden. Die folgende Abbildung bezieht sich somit zwar primär, aber nicht ausschließlich auf den Fußverkehr. Auf Grundlage der Standorte kann keine Relevanz bestimmter Wegeverbindungen direkt klassifiziert werden, jedoch finden sich darin Hinweise, wo sich Routen von Zufußgehenden überlagern könnten. Da kein offizielles Fußverkehrsnetz der Stadt oder des Bezirks vorliegt, wurde diese grobe Analyse durchgeführt. Sie stellt eine der Informationsquellen für die Einschätzung der straßenräumlichen Nutzungsansprüche am Ende des Kapitels dar.

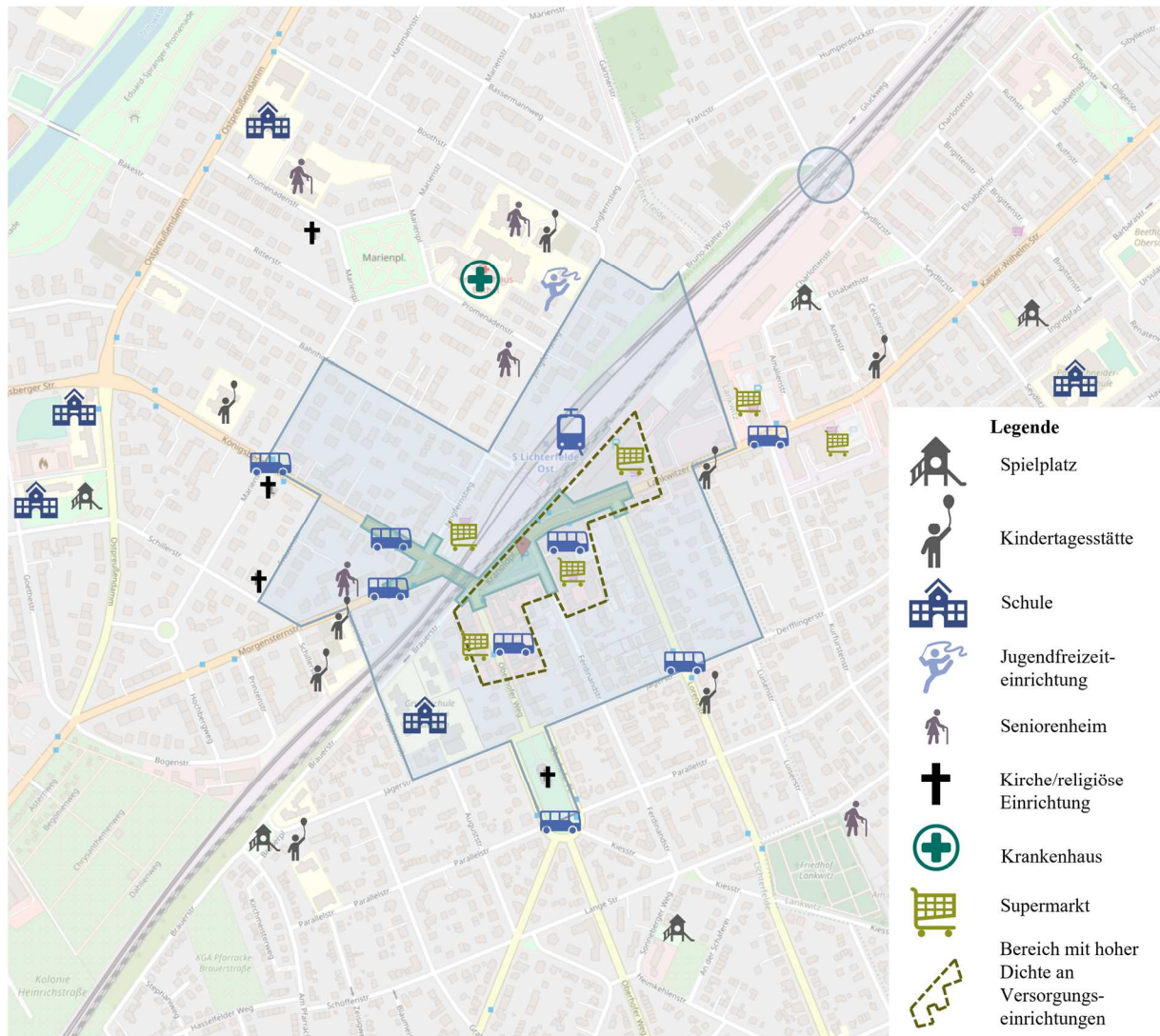


Abbildung 18: Quellen und Ziele von Fußverkehr im und um das Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap Mitwirkende 2022)

Die Anhalter Bahn entfaltet eine Trennwirkung, welche mitunter zu deutlich längeren Wegen von einer Seite der Bahntrasse auf die andere Seite führt. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf den Fußverkehr, da die durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr im Bezirk Steglitz-Zehlendorf 0,9 km / Weg beträgt (Binnenverkehr) (vgl. Gericke et al. 2020a).

Radverkehr

Das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz in Kombination mit den Konkretisierungen des Radverkehrsplans schreibt verbindliche Standards für den Radverkehr vor. Dazu wurde ein stadtweites Netz entwickelt und seit seiner Veröffentlichung 2021 weiter angepasst. Es stellt die im aktuellen und zukünftigen Bedarf als besonders relevant eingestuften Verbindungen dar und ist ein Planwerk für den Aus- und Neubau von Radverkehrsinfrastruktur. Im Gegensatz zum Vorgängernetz, dem Routennetz, orientiert es sich primär an der Nachfrage und nicht an der bestehenden Infrastruktur mit dem Ziel,

dieser Nachfrage in Zukunft gerecht zu werden. In diesem Zuge wurden berlinweit Straßen mit Netzbedeutung für den Radverkehr entweder in das Vorrang- oder Ergänzungsnetz eingeteilt (SenUVK 2021a: 16ff.) Im Untersuchungsgebiet sind die folgenden Straßen betroffen (siehe Abbildung 19):

- Vorrangnetz: Lankwitzer Str./Königsberger Str./Kaiser-Wilhelm-Str.
- Ergänzungsnetz: Jungfernstieg, Morgensternstr., Brauerstr., Oberhofer Weg, Ferdinandstr. (über Kranoldplatz)
- (Weitere) Hauptverkehrsstraßen (StEP I-IV):
 - Stufe II: Lankwitzer Str./Königsberger Str., Morgensternstr. (bereits im Radverkehrsnetz)
 - Stufe III: Lorenzstr. (kein Bestandteil des Netzes → Standards für Hauptverkehrsstraße anzuwenden)
 - Stufe IV: Oberhofer Weg (bereits im Radverkehrsnetz enthalten)

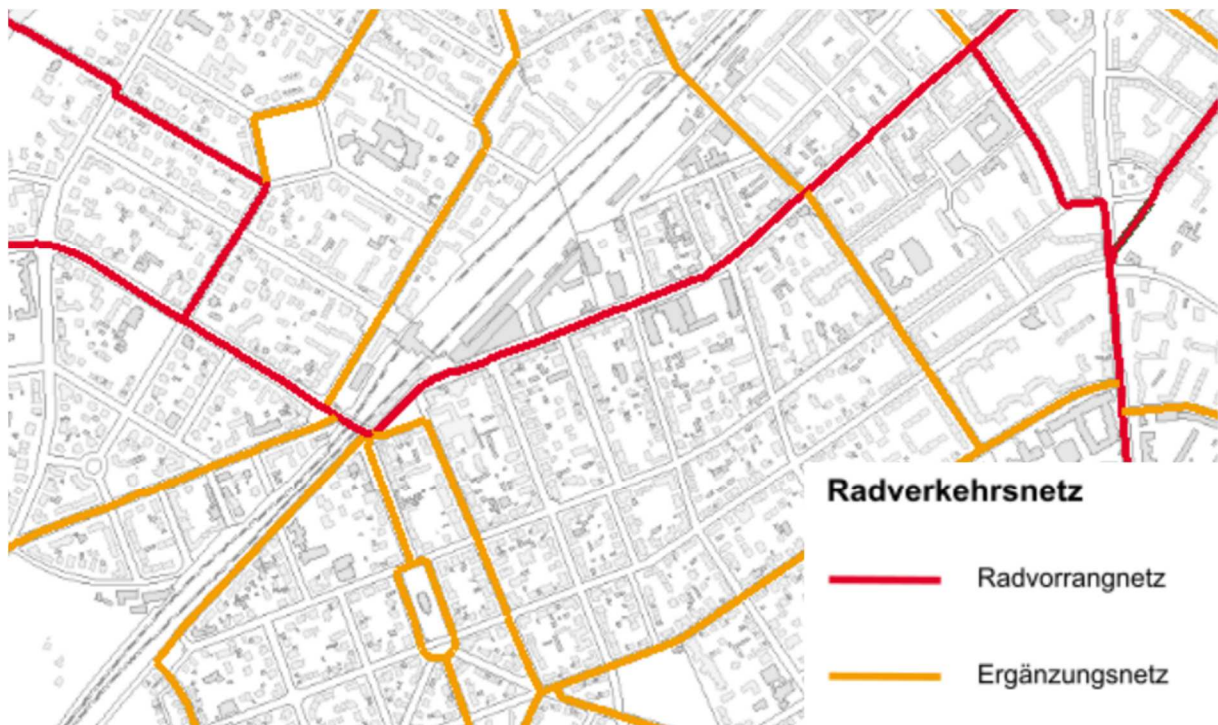


Abbildung 19: Ausschnitt Radverkehrsnetz Berlin, Stand: 2022 (SenUMVK 2022b)

Um dem Bedarf an Nutzbarkeit, Sicherheit und Komfort gerecht werden zu können, hat das Land Berlin im Radverkehrsplan Standards zur Führung des Radverkehrs definiert (vgl. SenUVK 2021a: 27). Diese gehen über die FGSV-Richtlinien und Empfehlungen RASt und ERA hinaus und formulieren als zentrale Größe bestimmte nutzbare Breiten der Infrastrukturanlagen. Diese können nicht nur durch separate Radverkehrsanlagen, sondern insbesondere im Nebenstraßennetz auch z.B. durch die

Anordnung einer Fahrradstraße erreicht werden. Das Mindestmaß für einen Zweirichtungsradweg beträgt 2 Meter, wobei die empfohlenen Breiten darüber liegen.

Im Vorrangnetz gilt das Regelmaß von 2,50 m, im Falle von Zweirichtungsradwegen mindestens 4,00 m je nach Begegnungsfall (vgl. ebd.)

Im Ergänzungsnetz gilt der Basis-Standard (vgl. ebd.: 27f.) mit einem Regelmaß von 2,30 m und dem Mindestmaß von 2,00 m (Zweirichtungsradweg 4,00 m, abhängig vom Begegnungsfall).

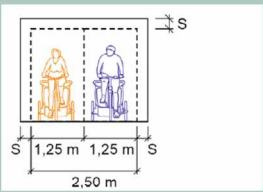
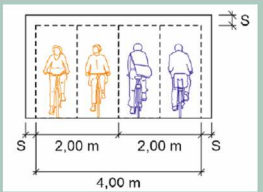
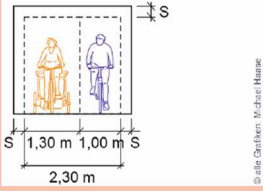
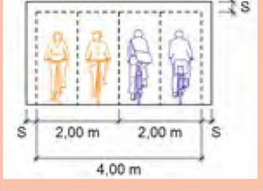
Standard	Einrichtungsverkehr Radweg, (geschützter) Radfahrstreifen	Zweirichtungsverkehr Sonderweg, (selbstständiger) Radweg, Fahrradstraße
Radvorrangnetz	Regelmaß 2,50 m 	mindestens 4,00 m (abhängig vom Begegnungsfall) 
Basis-Standard	Regelmaß 2,30 m Mindestmaß 2,00 m 	mindestens 4,00 m (abhängig vom Begegnungsfall) 
		

Abbildung 20: Standards für Netzelemente im Berliner Radverkehr (vgl. SenUVK 2021a: 27)

Für die Hauptverkehrsstraßen, die Teil des Vorrangnetzes sind, gelten die entsprechenden Standards. Bei allen anderen soll der Basis-Standard angewendet werden (vgl. ebd.: 34). Darüber hinaus gilt der Basisstandard für diejenigen Hauptverkehrsstraßen, die weder im Vorrang- noch im Ergänzungsnetz verortet sind.

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf hat im Jahr 2011 ein Nebenroutennetz veröffentlicht (vgl. Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf 2017). Es orientiert sich stark an den im Bestand existierenden Radverkehrsanlagen zum Zeitpunkt der Erstellung, schlägt aber auch punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der definierten Routen vor. Die folgende Abbildung 21 zeigt einen Ausschnitt des Nebenroutennetzes mit dem Kranoldplatz im Zentrum:

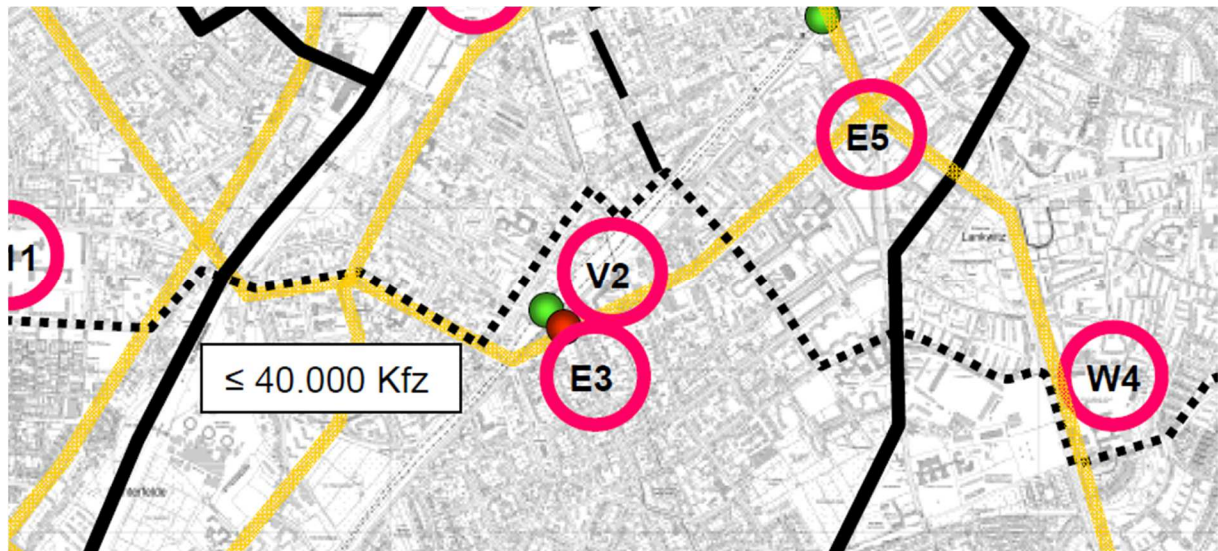


Abbildung 21: Ausschnitt Bezirkliches Nebenroutennetz (Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf 2017)

Legende: V – Verkehrsknoten (wichtiger Umsteigepunkt), E – Einkaufen (V2/E3 im Planungsgebiet), gepunktete Linien – bezirkliche Nebenrouten, durchgezogene Linien – übergeordnete Radrouten

Die gestrichelt dargestellte West-Ost-Route führt von Zehlendorf nach Lichterfelde Ost und weiter Richtung Marienfelde. Sie führt im Untersuchungsgebiet über die Königsberger Str., den Jungfernstieg und die Bruno-Walter-Str. Der Kranoldplatz wird somit nördlich umfahren und die Anhalter Bahn erst an der Seydlitzstraße gekreuzt. Im Zuge der Konzeptentwicklung wurde zur Umsetzung der Route die Umgestaltung des Knotenpunktes Königsberger Str./Morgensternstr./Jungfernstieg und eine Teilasphaltierung des Jungfernstiegs vorgeschlagen. Die angedachte Einrichtung eines Signalgebers und einer zugehörigen Furt von der Dreiecksinsel in den Jungfernstieg wurden allerdings bisher nicht realisiert. Die Asphaltierung der Fahrgasse des Jungfernstiegs wurde hingegen umgesetzt. Ein Ziel der Routenführung auf der Westseite der Bahntrasse stellte die Einrichtung einer Alternative zur Führung über den Kranoldplatz dar, um die dortige Situation mit Mischverkehr und hoher Verkehrsstärke zu umfahren (vgl. ebd.: 29f.). Durch das Fehlen einer eingerichteten und sicheren Abbiegemöglichkeit am o.g. Knotenpunkt ist jedoch davon auszugehen, dass dieses Ziel nicht vollständig erreicht werden konnte. Außerdem stellen der Kranoldplatz und das gesamte Ortsteilzentrum östlich der Anhalter Bahn eine bedeutende Quelle bzw. Ziel von Radverkehr dar, weshalb eine Nichtberücksichtigung im bezirklichen Radverkehrsnetz nur deshalb vertretbar ist, weil das übergeordnete Berliner Radvorrangnetz diesen Bereich mit abdeckt. Die Nebenroute über den Jungfernstieg wurde im stadtweiten Netz wiederum im Ergänzungsnetz verortet.

Das Land Berlin plant derzeit 10 Radschnellverbindungen (RSV) als hochwertiges Infrastrukturangebot für den Radverkehr über längere Distanzen mit vergleichsweise hoher Durchschnittsgeschwindigkeit (vgl. infraVelo 2022a). Diese sollen in erster Linie Radialverbindungen zwischen Stadtrand und

Stadtzentrum darstellen. Eine davon, die 8,8 km lange Teltowkanal-Route (RSV 6) tangiert weiträumig das Untersuchungsgebiet, da sie von der Stadtgrenze Berlin-Teltow entlang des Landwehrkanals bis Lankwitz und dann über den Bahnhof Südkreuz in die Innenstadt führen soll. Der dem Kranoldplatz am nächsten liegende Punkt der RSV wird entsprechend an der Straßenüberführung Königsberger Str. über den Landwehrkanal (Emil-Schulz-Brücke) in einer Entfernung von ca. 1,2 km zum Kranoldplatz sein. Der Zugang aus dem Untersuchungsgebiet an die RSV soll gemäß Radverkehrsnetz über zwei Verbindungen im Vorrangnetz (Königsberger Str. oder Ritter- und Bäkestr.) gewährleistet sein. Der Planungsstand ist aktuell wie folgt: Im September 2020 wurde die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Die infraVelo geht vorläufig vom Planfeststellungsbeschluss und damit einhergehendem Baurecht für die RSV im Jahr 2026 aus.

ÖPNV-Angebot und Abgleich mit dem Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP)

Um in allen Teilen der Stadt ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot zu gewährleisten, sind im Nahverkehrsplan Zugangsstandards definiert (vgl. SenUVK 2020b: 102). Bestandteile dieser Standards sind Erschließungsstandards, Bedienungsstandards und Verbindungsstandards. Diese werden für das Untersuchungsgebiet im Folgenden auf ihre Einhaltung geprüft.

Erschließung

Der laut Nahverkehrsplan angestrebte Erschließungsstandard ist abhängig von der Nutzungsdichte. Für verschiedene Dichten werden unterschiedliche Radien angestrebt. Das Untersuchungsgebiet fällt, mit Ausnahme Gebiets zwischen Jungfernstieg und Bruno-Walter-Str. mit niedriger Nutzungsdichte (nordwestlich der S-Bahn), in die Kategorie der hohen Nutzungsdichte (vgl. ebd.: 104). Daraus ergeben sich die angestrebten Radien von 300 m bzw. 400 m zwischen Jungfernstieg und Bruno-Walter-Str. tags und 400 m bzw. 500 m. nachts als Zielwerte, die für mindestens 80 % der Bevölkerung erfüllt werden sollen. Als Toleranzwerte gelten tags Radien, die 100 m weitergezogen sind (vgl. ebd.).

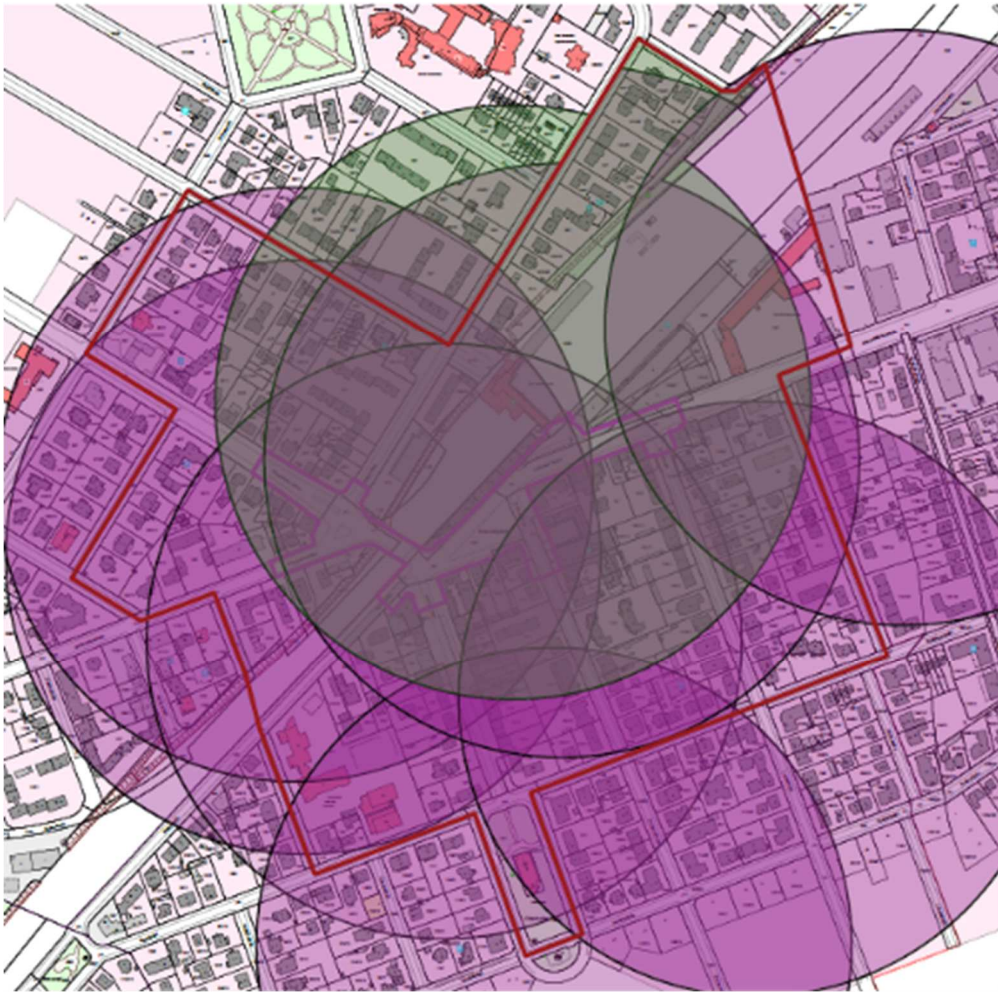


Abbildung 22: ÖPNV-Erschließung tagsüber (eigene Darstellung)

Legende: magentafarbene Kreise – Radien um Erschließungsradien um Bushaltestellen, grüne Kreise – Erschließungsradien um S-Bahn Haltestelle

Die Radien wurden jeweils zwischen den Haltestellen beider Richtungen angesetzt. Wie Abbildung 22 zeigt, werden die Zielwerte für die Erschließungsstandards für den Tagesverkehr im Untersuchungsgebiet eingehalten. Nördlich des Gebiets wird dieser Standard allerdings teils nicht erreicht. Nachtverkehr findet nur auf den Linien M11 und N84 statt (siehe Abschnitt Bedienung). Als Zielwert gilt hier ein Radius von 400 m. Unter diesen Bedingungen ergibt sich für die nächtliche Erschließung folgende Karte:



Abbildung 23: ÖPNV-Erschließung nachts (eigene Darstellung)

Legende: magentafarbene Kreise – Radien um Erschließungsradien um bediente Bushaltestellen

Auch hier sind die Erschließungsstandards erfüllt.

Bedienung

Für den öffentlichen Nahverkehr gelten in Berlin laut Nahverkehrsplan Mindesttakte nach Verkehrszeiten: Für S-Bahnen ist für die Hauptverkehrszeiten ein 10 Min Takt vorgesehen, für die Neben- und Schachverkehrszeiten jeweils ein 20 Min Takt und nachts ein 30 Min Takt; für U-Bahnen gilt für die Haupt- und Neben- und Schwachverkehrszeiten ein 10 Min Takt und für den Nachtverkehr ein 15 Min Takt; für Metrolinien (Bus / Straßenbahn) ist für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten ein 10 Min Takt vorgesehen, für die Schachverkehrszeiten ein 20 Min Takt und nachts ein 30 Min Takt; für Busse und Straßenbahnen gilt für die Haupt- und Neben- und Schwachverkehrszeiten ein 20 Min Takt und für den Nachtverkehr ein 30 Min Takt und für Regionalzüge gilt für die Hauptverkehrszeit ein 60 Min Takt, für die Neben- und Schwachverkehrszeiten ein 120 Min Takt und hier ist kein Nachtverkehr vorgesehen (vgl. SenUVK 2020b: 105).

Das Planungsgebiet ist als Ortsteilzentrum gut vom ÖPNV erschlossen. Zwar verläuft durch die Randlage des Quartiers keine U-Bahn durch das Gebiet, jedoch zwei S-Bahn-, drei Regionalbahn-, drei Bus-, je eine Metro- und Express-Bus- und eine Nachtbus-Linie. Genau genommen verlaufen folgende Linien durch das Gebiet: S 25, S 26, RE 3, RE 4, RE 5, 184, 380, 284, M11, X11 und N84.

Die beiden S-Bahn-Linien S 25 und S 26 werden wegen Bauarbeiten zwischen dem 21.06.2022 und dem 11.09.2022 nicht bedient. (vgl.: S-Bahn Berlin GmbH o. J.).

Tabelle 9: S-Bahn und Regionalverkehr (kein Nachtverkehr für Mo-Fr erforderlich, keine Bedienung im UG) (auf Grundlage von DB Regio o. J. a; DB Regio o. J. b; S-Bahn Berlin GmbH 2021a; S-Bahn Berlin GmbH 2021b)

ÖPNV-Produkt	HVZ Mo - Fr 6 - 9, 14 - 19	NVZ Mo - Fr 9 - 14, 19 - 21	NVZ Sa 7 - 20	NVZ So 9 - 20	SVZ Mo - Fr 4 - 6, 21 - 1	SVZ Sa 5 - 7, 20 - 1	SVZ So 7 - 9, 20 - 1	Nachtverkehr Fr - Sa 1 - 5	Nachtverkehr Sa - So 1 - 7 / 8	Erfüllung Bedienungs- standard?
S 25 ****	20	20	20	20	20	20	20	30	30	nein*
S 26	20	20	20	20	20, nicht	nicht, 30	nicht	nicht	nicht	ja*
RE 3	60	60	60	60	60, letzte 120 min	60	60	nicht	nicht	ja
RE 4	60	60	60	60	60 / 120	60 / 120	60 / 120	nicht	nicht	ja**
RE 5	60	60	120	120	60; letzte Fahrt um 23:30	120; von 7:30 bis 23:30	120; von 7:30 bis 23:30	nicht	nicht	ja***

* Nicht-Erfüllung eines 10 Minuten-Taktes in der HVZ auf der S25 im nördl. Abschnitt (Hennigsdorf-Alt Reinickendorf). Ansonsten durch Ergänzung der Linien S25 und S26 alles erfüllt.

** erster Zug Mo - Fr 5.20, Sa, So 6.20, letzter Zug immer 23:57

*** letzter Zug immer um 23:30 und erster Zug an Sa, So um 7:30

*** Ergänzung mit S 25

Tabelle 10: Busverkehr (auf Grundlage von BVG 2022)

ÖPNV-Produkt	HVZ Mo - Fr 6 / 6:30 - 9, 14 - 19	NVZ Mo - Fr 9 - 14, 19 - 21	NVZ Sa 10 - 18 / 20	NVZ So 10 - 18	SVZ Mo - Fr 4:30 / 5:30 - 6 / 6:30, 21 - 00:30 / 1	SVZ Sa 5:30 / 7 - 10, 18 / 20 - 1	SVZ So 7 - 10, 18 - 0:30	Nachtverkehr Mo - Fr 00:30 - 4:30 / 5:30	Nachtverkehr Fr - Sa 1 - 5 / 5:30	Nachtverkehr Sa - So 1 - 7 / 8	Erfüllung Bedienungsstandard?
184	10	10 / 20	10	20		20	20	nicht	nicht	nicht	ja (siehe N84)
380	10 / 20*	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nein
284	20	20	20	20	20	20	20	nicht	nicht	nicht	ja (siehe N84)
M11	10	10	10	10	20	20	20	30	30	30	ja
X11	20 / 10	10	20	20	20	20	20	nicht	nicht	nicht	nein
N84	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	nicht	30	30	30	ja

*Nur an Schultagen, bis 16 Uhr

Schließlich lässt sich sagen, dass die Bedienungsstandards im Untersuchungsgebiet weitestgehend erfüllt werden. Die wenigen Abweichungen betreffen das Untersuchungsgebiet nur geringfügig oder beziehen sich auf eine Art „Schulbuslinie“ der BVG: Bei der S25 gibt es in der HVZ keinen 10 Minuten-Takt, 184 und 284 ohne Nachtverkehr (dafür jedoch N84 mit ähnlichem Linienverlauf) und 380 nur während der Schulzeiten. In der HVZ und NVZ wird der Bedienungsstandard von mehreren Linien übertroffen. Dadurch wird auch der im Nahverkehrsplan als Zielvorgabe für das Fahrplanjahr 2023 angestrebte „Attraktivitätsstandard“ mit möglichst flächendeckendem 10 Minuten-Takt in der HVZ und NVZ im Untersuchungsgebiet erreicht (vgl. SenUVK 2020b: 107f.).

Tabelle 11: Aus dem Untersuchungsgebiet zu erreichende Versorgungszentren (in Klammern die zugrunde gelegte Haltestelle) (eigene Darstellung)

Zentrumsbereich	City West	(S+U Zoologischer Garten)
	Mitte	(S+U Alexanderplatz)
Hauptzentrum	Schlossstr	(S+U Rathaus Steglitz)
Stadtteilzentrum	Clay Allee Ecke Berlinerstr.	(S Zehlendorf)
Ortsteilzentrum	Lankwitzer Str.	(S Lichterfelde Ost)

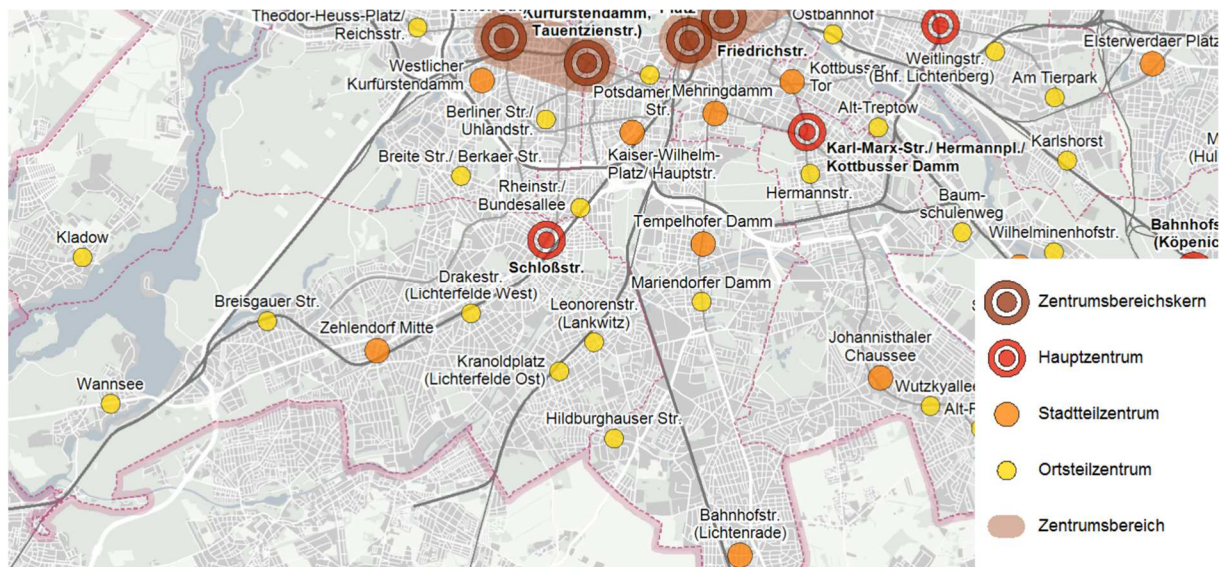


Abbildung 24: Zentrenhierarchie um Kranoldplatz (SenUVK 2019a)

Die Überprüfung wurde für Donnerstag, den 22.09.22 (Normaltag) um 16:00 Uhr mit <https://www.vbb.de/fahrinfo/> durchgeführt.

Tabelle 12: Bahnhof Lichterfelde Ost (Anfahrzeit in Minuten angegeben)

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege
S+U Zoologischer Garten	27	1
S+U Alexanderplatz	25	2
S+U Rathaus Steglitz	19	1
S Zehlendorf	19	1
S Lichterfelde Ost	0	0

Tabelle 13: Busstation Kranoldplatz (Anfahrzeit in Minuten angegeben)

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege
S+U Zoologischer Garten	31	1
S+U Alexanderplatz	29	2
S+U Rathaus Steglitz	20	1
S Zehlendorf	20	1
S Lichterfelde Ost	2	0

Tabelle 14: Busstation Oberhofer Platz (Anfahrzeit in Minuten angegeben)

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege
S+U Zoologischer Garten	35	1
S+U Alexanderplatz	33	2
S+U Rathaus Steglitz	23	0
S Zehlendorf	24	1
S Lichterfelde Ost	3	0

Tabelle 15: Busstation Jungfernstieg (Anfahrzeit in Minuten angegeben)

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege
S+U Zoologischer Garten	31	1
S+U Alexanderplatz	29	2
S+U Rathaus Steglitz	18	1
S Zehlendorf	18	1
S Lichterfelde Ost	2	0

Tabelle 16: Busstation Jägerstr. (Anfahrzeit in Minuten angegeben)

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege
S+U Zoologischer Garten	33	1
S+U Alexanderplatz	31	2
S+U Rathaus Steglitz	21	1
S Zehlendorf	21	1
S Lichterfelde Ost	2	0

Tabelle 17: Busstation Amalienstr.

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege
S+U Zoologischer Garten	32	1
S+U Alexanderplatz	30	2
S+U Rathaus Steglitz	19	0
S Zehlendorf	25	1
S Lichterfelde Ost	2	0

Tabelle 18: Übersicht Maximalwerte

Ziel	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege	Erfüllungsgrad Verbindungsstandard
Zentrumsbereiche	35	2	100 % der Haltestellen
Hauptzentrum	23	1	100 % der Haltestellen
Stadtteilzentren	25	1	100 % der Haltestellen
Ortsteilzentrum	3	0	100 % der Haltestellen

Die Zentrumsbereiche City West um den Zoologischen Garten und City Ost / Mitte am Alexanderplatz werden in maximal 35 min mit maximal zwei Umstiegen erreicht (Vorgabe NVP: max. 60 min, 2 Umstiege). Das Hauptzentrum Rathaus Steglitz / Schloßstr. wird in 23 Minuten mit maximal einem Umstieg erreicht (Vorgabe NVP: max. 40 min, 1 Umstieg). Das Stadtteilzentrum Zehlendorf wird in unter 25 Minuten mit ebenfalls maximal einem Umstieg erreicht (Vorgabe NVP: max. 30 min, 1 Umstieg). Das Ortsteilzentrum Lichterfelde Ost wird in maximal 3 Minuten ohne einen Umstieg erreicht (Vorgabe NVP: max. 30 min, umsteigefrei).

Der Verbindungsstandard kann somit als erfüllt betrachtet werden. Anzumerken ist, dass sich das Ortsteilzentrum zentral im Untersuchungsgebiet befindet. Als weiteres Ortsteilzentrum in der Umgebung ist die Leonorenstr. in Lankwitz zu nennen.

Erreichbarkeit von Kranoldplatz Nr. 1 aus in bis zu 60 Minuten. Überprüfung durchgeführt für den 10.12.22 um 16:00 Uhr mit <https://www.vbb.de/fahrinfo/>

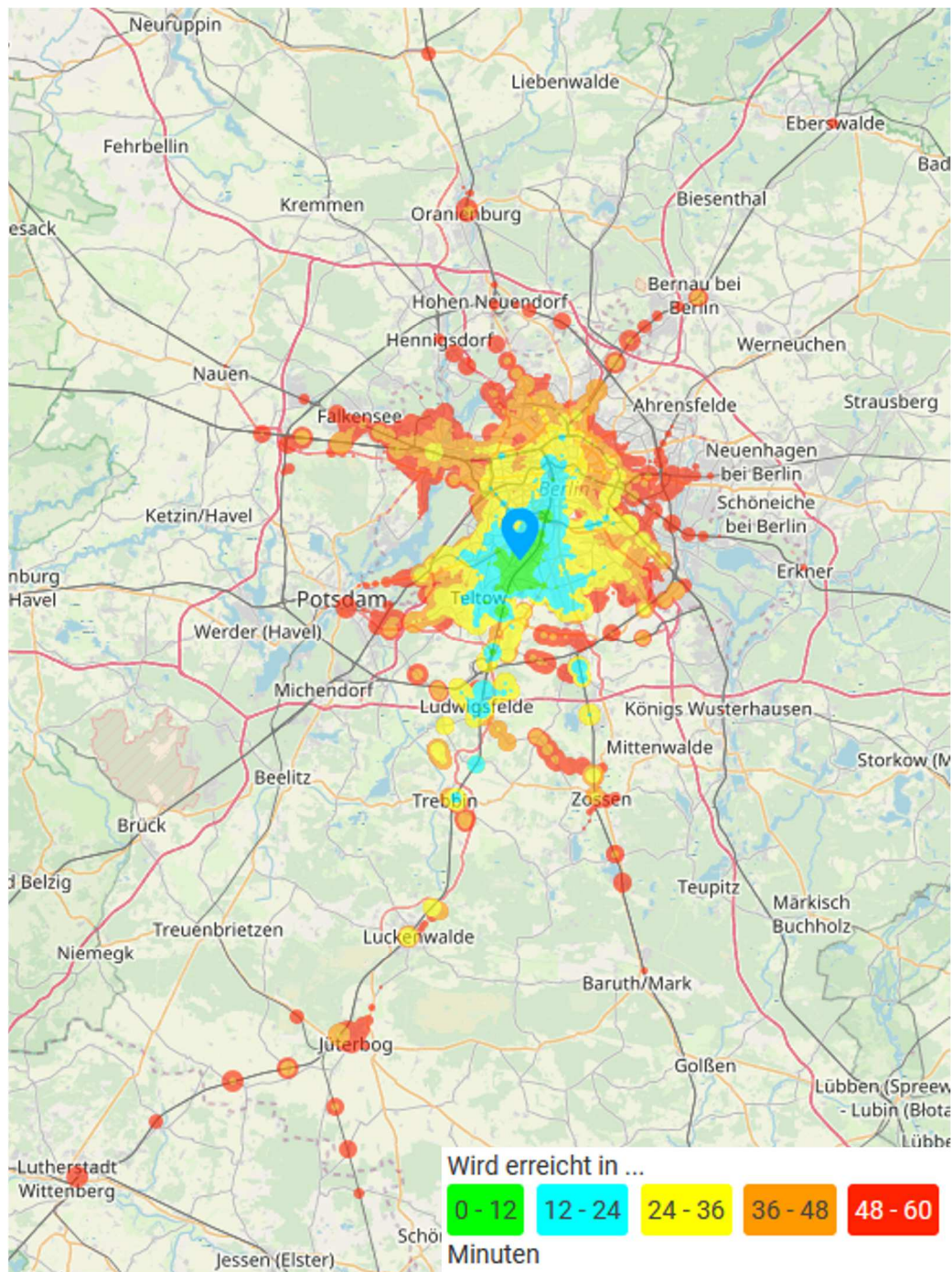


Abbildung 25: Verbindungsstandard: Die Erreichbarkeit vom S Lichterfelde Ost (VBB o. J.)

Der Großteil der Berliner Innenstadt, sowie die Bezirke Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln sind innerhalb von maximal 60 Minuten flächenhaft vom Kranoldplatz erreichbar. Durch den angebotenen Schienenpersonennahverkehr (Regionalverkehr) sind punktuell im Norden Oranienburg, im Nordosten Bernau, im Westen Wustermark, im Südwesten Bülzig bei Lutherstadt Wittenberg und im Süden Baruth / Mark innerhalb einer Stunde erreichbar. Weite Teile der Berliner Bezirke Reinickendorf, Spandau, Treptow-Köpenick, Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Pankow erfordern hingegen eine längere Anfahrt.

ÖPNV-Vorrangnetz

Auch das ÖPNV-Vorrangnetz verläuft durch das Untersuchungsgebiet (vgl. SenUVK 2021b). Das ÖPNV-Vorrangnetz ist definiert als: Alle Strecken mit mehr als 6 Fahrten je Stunde und Richtung in der HVZ oder für mind. 12 Stunden 6 Fahrten pro Stunde und Richtung. Dies trifft in der Lankwitzer Str., am Kranoldplatz (Nordseite), in der Morgensternstr., in der Königsberger Str., am Oberhofer Weg, am Oberhofer Platz und in der Lorenzstr zu. Demnach befinden sich sämtliche Straßen mit Busverkehr im Untersuchungsgebiet im ÖPNV-Vorrangnetz. Bei Planungen in diesen Straßenräumen haben die Anforderungen des ÖPNV demnach eine erhöhte Priorität.

ÖPNV-Planungen im Untersuchungsgebiet sind in den Programmen i2030 und dem NVP (ÖPNV-Bedarfsplan) vorgesehen. Diese werden hier steckbriefartig vorgestellt:

ÖPNV-Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan 2019-2023

Die übergeordnete Relation der Linien M11 und X11 auf dem Abschnitt Johannisthal-Johannisthaler Chaussee (Gropiusstadt) sollen perspektivisch mit der Tram bedient werden „M11“, Priorität dringlich, Geplante Inbetriebnahme 2028 (vgl. SenUVK 2020c: 32)

Schienengebundene Erschließung Rathaus Steglitz-Lankwitz (vgl. SenUVK 2020c: 64): Diese Maßnahme erfordert weitere Untersuchungen und ein bevorzugtes Verkehrsmittel (Tram / U-Bahn) wurde noch nicht festgelegt. Insbesondere bei der Tram-Variante wäre eine Fortführung nach Süden bis nach Marienfelde denkbar. Für Personen aus dem Untersuchungsgebiet ergäbe sich ein neuer Umsteigeknoten an der Station S Lankwitz (nächste S-Bahnstation in Richtung Innenstadt). Priorität und Umsetzungshorizont offen

Keine Maßnahmen direkt im Untersuchungsgebiet vorgesehen

i2030 (vgl. VBB 2022a und VBB 2022b)

Als SPNV-Neubauprojekt und Teil des Schienenverkehrsprogramms i2030 ist die Verlängerung der S25 von Teltow Stadt bis nach Stahnsdorf vorgesehen. Im Zuge der Erweiterung wird auch der zweigleisige Ausbau zwischen S Lichterfelde Ost und Südende (also stadteinwärts) vorangetrieben. Anfang des Jahres 2022 befanden sich entsprechende Finanzierungsvereinbarungen zur Aufnahme der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) in der Zeichnung.

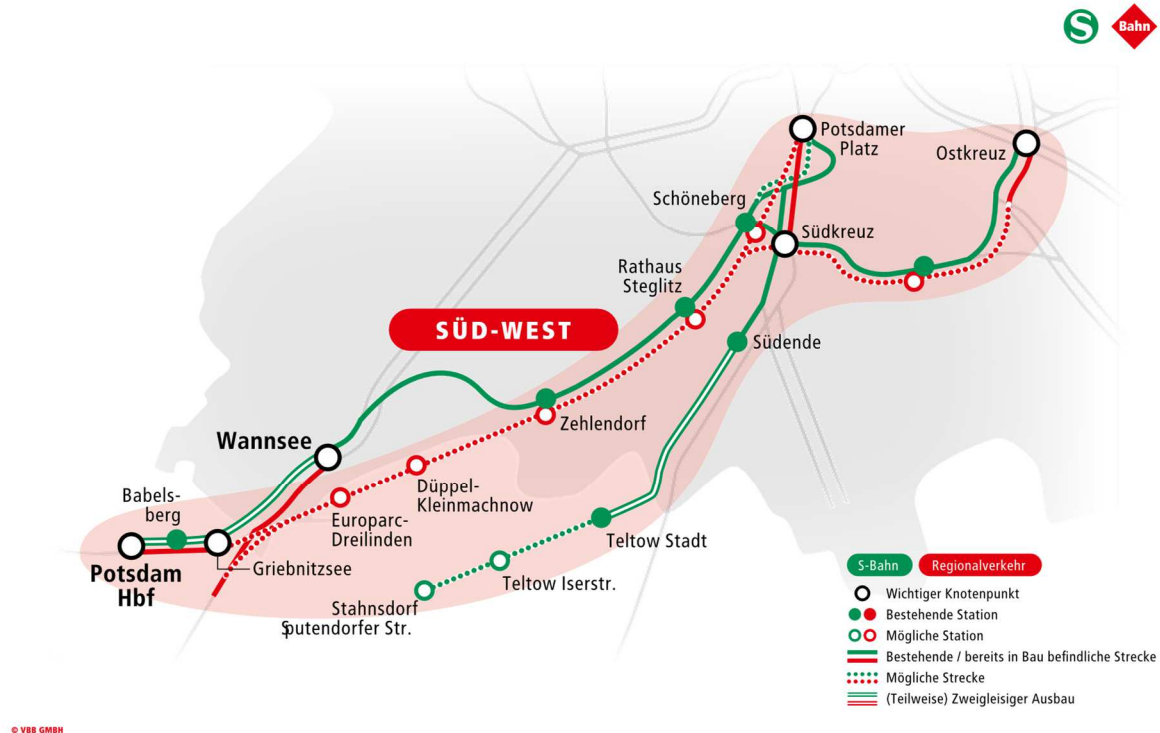


Abbildung 26: i2030 Korridor Süd-West (VBB 2020)

Aktuell finden Bauarbeiten auf den S-Bahn-Linien S25 und S26 statt. Der Abschnitt Priesterweg-Teltow Stadt ist vom 21.6.-2.9.22 vollgesperrt (vgl. S-Bahn Berlin GmbH 2022). Die Station S Lichterfelde Ost wird von Bussen des Schienenersatzverkehrs SEV bedient.

Als kurzer Rückblick auf das historische ÖPNV-Angebot sei die ehemalige Straßenbahn in Lichterfelde erwähnt. 1881 erfolgte in Lichterfelde Ost die Einweihung der ersten elektrischen Straßenbahnlinie der Welt von Lichterfelde-Ost zur Kadettenanstalt in Lichterfelde. Der Hersteller war Siemens. Es kamen nach und nach weitere Linien hinzu, bis die Umstellung auf das System Bus erfolgte. 1942 wurde die letzte Linie im Untersuchungsgebiet durch einen Oberleitungsbus ersetzt (vgl. Berliner Verkehrsseiten o. J.). Ein Denkmal an der Ecke Morgensternstr. / Königsberger Str. erinnert an die historische Straßenbahn. Die unzugänglichen Flächen zwischen S-Bahn und Fernbahn auf der Trasse der Anhalter Bahn sind als wilde Grünflächen Relikte der ehemals deutlich umfassenderen Gleisanlage in Lichterfelde Ost (vgl. Resa o. J.).

3.2 Detailanalyse der verkehrlichen Infrastruktur und Straßenräume im Untersuchungsgebiet

Nachdem die Mobilität der Menschen im Untersuchungsgebiet anhand von ausgewählten Daten beschrieben worden ist, sowie die Einordnung der Straßenräume in die Netze der Verkehrsmittel vorgenommen wurde, folgt nun eine detaillierte Betrachtung der Verkehrsräume der einzelnen Verkehrsmittel. Dabei liegt das Hauptaugenmerk gemäß Projektauftrag auf den Verkehrsmitteln des Fuß- und Radverkehrs als Teil des Umweltverbunds und mit zentraler Bedeutung für den Grad an Nahmobilität. Auf die Situation an den Knotenpunkten wird im Anschluss gesondert eingegangen.

Kfz-Infrastruktur

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ist entlang der Königsberger Straße / Kranoldplatz / Lankwitzer Straße am größten, dort liegt sie abschnittsweise zwischen 20.000 - 30.000 Kfz / 24 h. Abgesehen vom Oberhofer Weg, wo sie zwischen Kranoldplatz und Jägerstraße die 12.000 Kfz / 24 h überschreitet, liegt sie im restlichen Untersuchungsgebiet mit unter 10.000 Kfz / 24 h in einem relativ niedrigen Bereich (vgl. SenSBW 2022).



Abbildung 27: DTV (SenSBW 2022)

Im Jahre 2021 kam es im Untersuchungsgebiet zu 9 Unfällen mit Personenschaden 2 davon mit Schwerverletzten. Die Unfallorte sind in Abbildung 28 dargestellt. Eine Häufung der Unfälle an der

Kreuzung Brauerstraße / Oberhofer Weg / Kranoldplatz lässt sich ausmachen. 2020 und 2019 kam es zu je 13 Unfällen und 2018 zu 23 (vgl. AfS 2022).

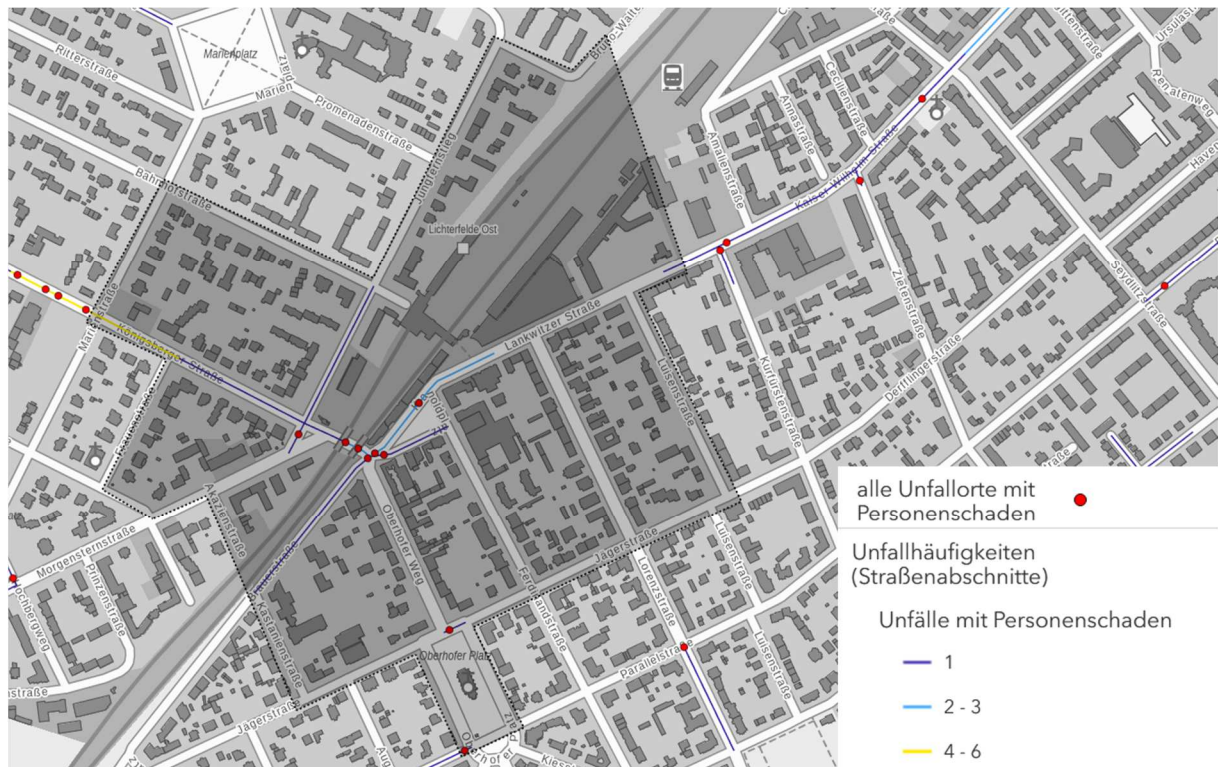


Abbildung 28: Unfallorte im Untersuchungsgebiet im Jahr 2021 (AfS 2022)

Von verkehrsbedingten Emissionen ist vor allem die Straße, die nördlich des Kranoldplatzes verläuft, belastet. Im Bereich des Platzes ist die Emissionsmenge, die sich aus NOX und PM10 Messungen zusammensetzt, weit überdurchschnittlich und auch auf der anschließenden Königsberger und der Lankwitzer Straße fallen diese Werte überdurchschnittlich hoch aus. Im Rest des Untersuchungsgebiet, fallen mit Ausnahme des Oberhofer Platzes alle Straßen, für die Daten vorhanden sind, durchschnittlich aus. Der Oberhofer Platz ist weit unterdurchschnittlich belastet (vgl. SenSW 2017).

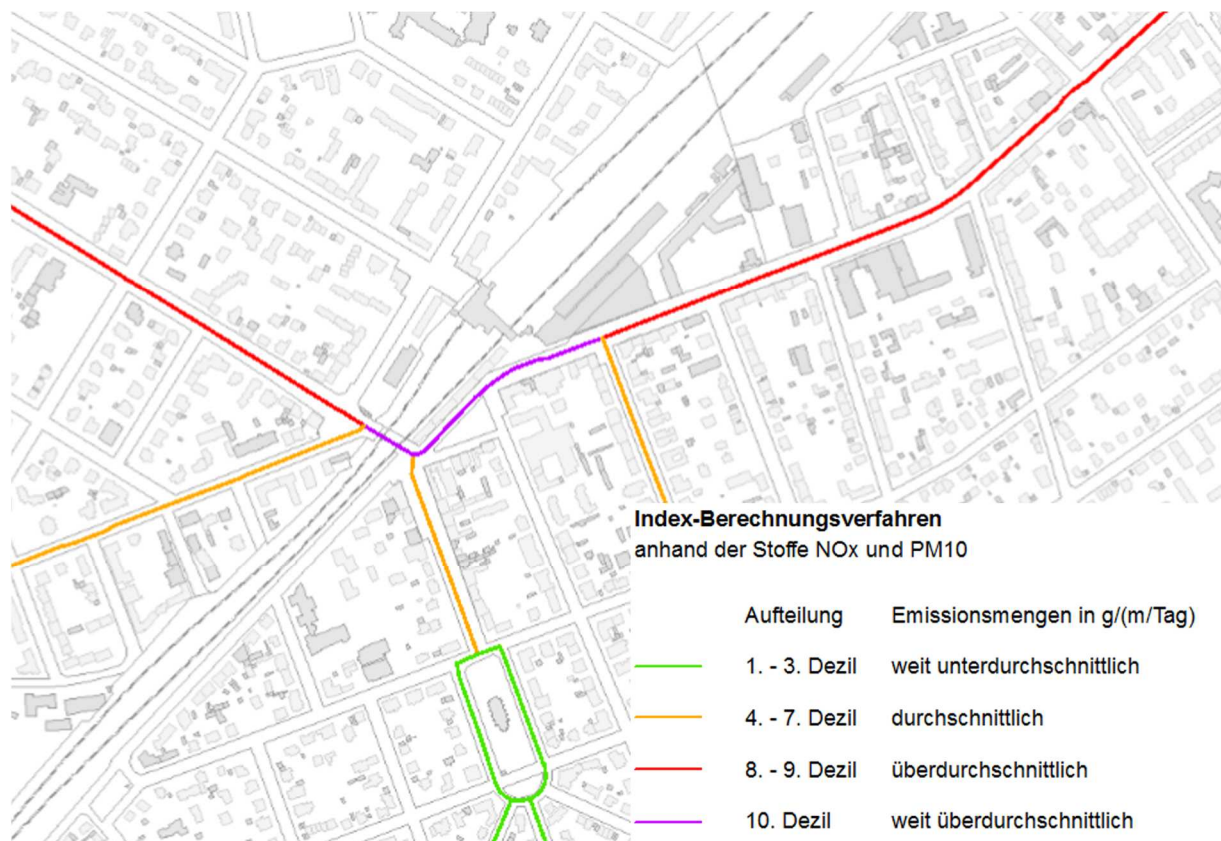


Abbildung 29: Verkehrsbedingte Emissionen im Untersuchungsgebiet (SenSW 2017)

Fußverkehrsinfrastruktur

Zunächst sei auf die Fußverkehrsinfrastruktur näher eingegangen. Maßgebliche Unterschiede zwischen den Gehwegen finden sich zwischen den Hauptverkehrsstraßen und den Nebenstraßen. Während die Fußverkehrsinfrastruktur in den Nebenstraßen recht homogen bezüglich Breite und Qualität eingeordnet werden kann, variiert das Angebot an den Hauptverkehrsstraßen und Plätzen.

Um den Kranoldplatz befinden sich jeweils an den außenliegenden Fahrbahnkanten Fußverkehrsanlagen mit stadtypischem Plattenbelag. Die Breite variiert zwischen etwa 3,20 m auf der Nordseite (zuzüglich etwa 1,20 m innerhalb der Arkaden), 4 - 5 m an der Südseite und etwa 11 m an der Ferdinandstraße im Marktbereich. Auf der Platzfläche selbst gibt es keine Gehwege, hier müssen sich Zufußgehende zwischen dem ruhenden bzw. ein- und ausparkenden Kfz-Verkehr bewegen. Während der Marktzeiten ist die Fläche zwischen den Marktständen dem Fußverkehr vorbehalten.



Abbildung 30: Gehweg entlang der Ferdinandstr. am Kranoldplatz (eigene Aufnahme)



Abbildung 31: Nordseite des Kranoldplatzes mit einseitigem Gehweg und Arkaden (eigene Aufnahme)

Der Plattenbelag setzt sich in der Lankwitzer Str. und der Königsberger Str. fort. Unter der Eisenbahnüberführung stehen dem Fußverkehr pro Seite jeweils etwa 3 m zur Verfügung, in der Lankwitzer Str. entlang des LIO etwa 3,50 m. Auf der südlichen Seite kommt es hier zu

Nutzungskonflikten, da sich der Flächenbedarf ein- und aussteigender sowie wartender Busfahrgäste mit den Flächenbedarfen des Fuß- und Radverkehrs überschneidet. Der Seitenraum weist eine Breite von 5,50 m auf und wird durch die dort befindlichen Einbauten (Laternen, LSA, Ausstattung der Bushaltestelle) zusätzlich verringert. Auf eine Wartehalle wurde in dieser Situation bereits verzichtet, Wetterschutz für die Fahrgäste ist nur mangelhaft durch Markisen des Einzelhandels / Gastronomie gegeben. Auf den Fußverkehr entfallen nur etwa 2,50 m - 3,00 m nutzbare Breite westlich der Einmündung der Lorenzstraße. Östlich davon ist die Nutzungsfrequenz zwar geringer, jedoch wird die nutzbare Breite durch auf den Gehweg ragende Treppensockel punktuell weiter eingeschränkt.



Abbildung 32: Bushaltestelle Lichterfelde Ost, Südseite (eigene Aufnahme)



Abbildung 33: Seitenraum Lankwitzer Str. östlich der Lorenzstr. mit Plattenbelag (eigene Aufnahme)

Im nördlichen Abschnitt des Oberhofer Wegs wiederum sind großzügige Breiten für den Einkaufs- und Längsverkehr für Zufußgehende freigehalten.

In den Nebenstraßen liegt teils ebenfalls Plattenbelag (Breite etwa 2,00 m) als Untergrund vor, häufig ist jedoch Kleinpflasterung vorzufinden. Diese stellen die nutzbare Breite der jeweiligen Fußverkehrsfläche dar und werden durch versiegelte oder unversiegelte Ober- und Unterstreifen ergänzt. Unversiegelte Ober- und Unterstreifen weisen sandigen Untergrund auf und sind teils mit Gras bewachsen. In den meisten Fällen mit Kleinpflaster ist der gepflasterte Bereich weniger oder deutlich weniger als 2,00 m breit.



Abbildung 34: Gehweg mit Kleinpflaster in der Jägerstr. (eigene Aufnahme)

Wo sich Trampelpfade befinden, zeigt sich klar, an welchen Stellen Bedarf weiterer Fußverkehrsinfrastruktur besteht. Dies wurde an zwei sehr kurzen Abschnitten im Untersuchungsgebiet festgestellt. Das betrifft eine Zuwegung zum Parkplatz des Alnatura Supermarkts im Jungfernstieg, sowie die Bus Endhaltestelle am Oberhofer Platz.

Die Barrierefreiheit mit besonderem Blick auf Oberflächenbeschaffenheiten, Kanten und Querungsmöglichkeiten muss insbesondere in den Nebenstraßen als nicht ausreichend bewertet werden. So befinden sich insgesamt viele Wurzelschäden auf den Gehwegen der Nebenstraßen, es gibt punktuelle, regelmäßige Verschmälerungen und Unebenheit durch Baumscheiben und an vielen Stellen keine Bordabsenkungen an den Knotenpunkten.

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. 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.

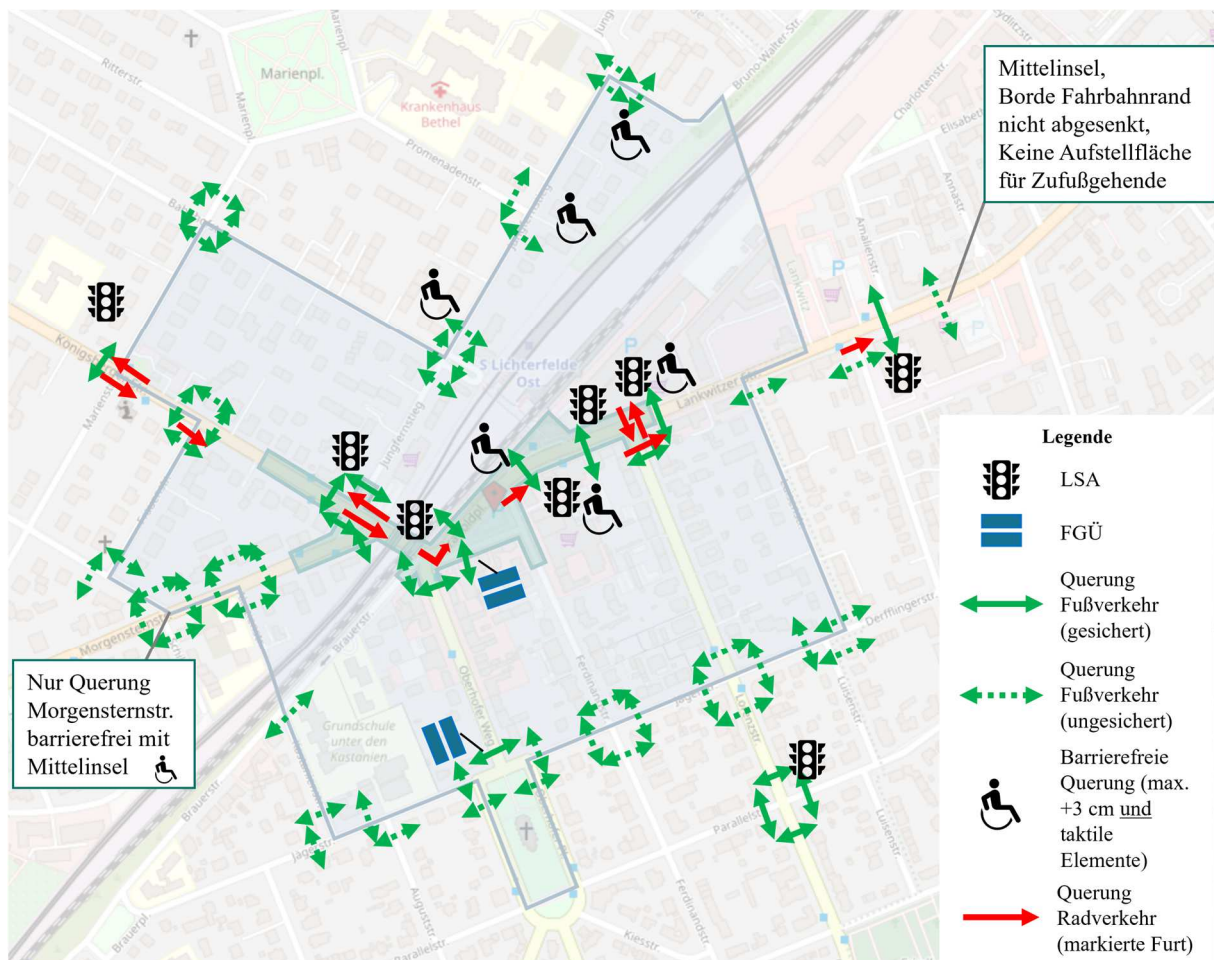


Abbildung 35: Querungsstellen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap Mitwirkende 2022)

Darüber hinaus befinden sich sogenannte Drängelgitter an den folgenden (Knoten-) Punkten:

- Oberhofer Weg / Oberhofer Platz / Jägerstr
- Kranoldplatz zur nördlichen Fahrbahn
- KP Morgensternstr. / Königsberger Str. / Jungfernstieg
- Kastanienstr.: vor Eingang Grundschule unter den Kastanien

Neben dem Zweck der Verkehrssicherheit sind die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr durch die Drängelgitter teilweise eingeschränkt.

Radverkehrsinfrastruktur

Nachfolgend wird die Radverkehrsinfrastruktur im Bestand beschrieben. Allgemein auffallend ist das geringe Angebot an separaten Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet mit einem hohen Anteil an Mischverkehrsführungen. Es besteht somit ein hohes Potenzial hinsichtlich der objektiv und subjektiv sicheren, sowie attraktiven Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur, um die Nutzung dieses emissionsarmen Verkehrsmittels weiteren Bevölkerungsgruppen zu erschließen.

In der Lankwitzer Str. / Königsberger Str. / Kaiser-Wilhelm-Str. existieren jeweils beidseitige Einrichtungsradwege. In der Lankwitzer Str. zeichnen sie sich durch die folgenden Merkmale aus (siehe Abbildungen im Teil Fußverkehr):

- Breite 0,80 m – 1,20 m
- Belag: Asphalt
- Kein Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen

Die gegebene Breite ist für Radfahrende theoretisch ausreichend, jedoch für ein Lastenrad bereits zu schmal. Die subjektive Sicherheit wird durch die angrenzenden Parkstände und die Gefahr von Dooring-Unfällen beeinträchtigt. Die Radverkehrsanlage entspricht im Bestand nicht dem Radvorrangnetzstandard.

In der Königsberger Str. existieren jeweils beidseitige Einrichtungsradwege, sowie Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr (temporär).

- Breite 1,60 m
- Belag: Plattenbelag
- Freigabe Bussonderfahrstreifen (3,00 m) zwischen 6 und 10 Uhr

Die Radverkehrsanlage entspricht im Bestand nicht dem Radvorrangnetzstandard.



Abbildung 36: Radweg und Bussonderfahrstreifen Königsberger Str. (eigene Aufnahme)



Abbildung 37: Wurzelschäden auf dem Radweg Königsberger Str. (eigene Aufnahme)

Eine weitere Radverkehrsanlage befindet sich bereits außerhalb des Untersuchungsgebiets, grenzt jedoch unmittelbar an. Sie verläuft am Oberhofer Weg südlich des Oberhofer Platzes (Einrichtungsradwege) mit den folgenden Merkmalen:

- Breite ca. 1,30 m
- Belag: Doppel-T-Verbundpflaster
- Verschwenkungen um die Baumscheiben



Abbildung 38: Einrichtungsradweg Oberhofer Weg, südlich des Oberhofer Platzes (eigene Aufnahme)

Im Jahr 2020 wurde die Brauerstraße auf einer Länge von ca. 500 m (Brauerplatz bis Kranoldplatz) asphaltiert, sodass unter anderem der Zugang zur dort befindlichen ‚Grundschule unter den Kastanien‘ erleichtert wurde (vgl. infraVelo 2022b). Die Einbahnstraße ist jedoch weiterhin nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben, da die Einmündung auf den Knotenpunkt am Kranoldplatz eine problematische Situation darstellen würde.

In der folgenden Übersicht ist die jeweilige Führung des Radverkehrs für alle Straßen des Untersuchungsgebiets aufgeschlüsselt. Fett markiert sind die Hauptverkehrsstraßen gemäß StEP-Netz (vgl. SenUMVK 2021a).

Tabelle 19: Übersicht Angebot Radverkehrsinfrastruktur (eigene Darstellung)

(Straßen-) Abschnitt	Max. Km / h	Existenz / Art der Radverkehrs-führung (Breite)	Belag der Radverkehrs-anlage	Sonstiges
Kranoldplatz (Nordwest-seite)	50	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	Hohe Kfz-Verkehrsstärke, je 1,5 Fahrstreifen, abrupte Unterbrechung der Radverkehrsfurt hinter Knotenpunktbereichen, hoher Sicherheitsmangel Zukünftig Radvorrangnetz
Kranoldplatz (Südseite)	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	Zukünftig Radergänzungsnetz (Südseite)
Brauerstr.	30	Einbahnstraße (Ri. Südwesten)	Asphalt	Nicht in Gegenrichtung geöffnet (Einmündung Knotenpunkt am Kranoldplatz problematisch) Zukünftig Radergänzungsnetz
Kastanien-str.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	
Jägerstr.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	
Oberhofer Weg	50	Mischverkehr	Asphalt	Zukünftig Radergänzungsnetz
Oberhofer Weg (südl. Oberhofer Platz)	50	Einrichtung-radwege (Breite ca. 1,30 m)	Doppel-T-Verbundpflaster	Viele Verschwenkungen um Baumscheiben mit engen Radien Zukünftig Radergänzungsnetz
Oberhofer Platz (Westseite)	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	Zukünftig Radergänzungsnetz
Oberhofer Platz (Ostseite)	50	Mischverkehr	Asphalt	Zukünftig Radergänzungsnetz
Ferdinand-str.	30	Mischverkehr	Asphalt	Anschluss an Kranoldplatz (Kopfsteinpflaster) Zukünftig Radergänzungsnetz
Lorenzstr.	50	Mischverkehr	Asphalt	

Luisenstr.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	
Lankwitzer Str.	50	Einrichtungsradwege (Breite ca. 0,80 m – 1,20 m)	Asphalt	Konflikt Wartefläche Bushaltestelle S Lichterfelde Ost, kein Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen Zukünftig Radvorrangnetz
Bruno-Walter-Str.	30	Mischverkehr	Betonplatten	Anschluss nächste Querung Eisenbahnstrecken
Jungfernstieg	30	Mischverkehr	Asphalt	Teil bezirklicher Nebenroute Zukünftig Radergänzungsnetz
Bahnhofstr.	30	Mischverkehr	Asphalt	
Marienstr.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	Zukünftig Radvorrangnetz
Königsberger Str.	50	Einrichtungsradwege (Breite ca. 1,60 m) / Bussonderfahrstreifen Mo. - Fr. 6-10 h (Breite ca. 3 m)	Plattenbelag / Asphalt	Teil bezirklicher Nebenroute Zukünftig Radvorrangnetz Wurzelschäden
Frauenstr.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	
Schillerstr.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	
Akazienstr.	30	Mischverkehr	Kopfsteinpflaster	Sackgasse
Morgenstern-str.	50	Mischverkehr	Asphalt	Zukünftig Radergänzungsnetz

Zum Aspekt laufender Planungen im Radverkehr ist zu erwähnen, dass weiter stadteinwärts (Kaiser-Wilhelm-Str. / Attilastr. / Verlängerung der Lankwitzer Str.) bereits mit der Planung und abschnittsweise mit dem Bau von neuen Radfahrstreifen begonnen. Hier wurde der Radverkehr bisher sicherheitskritisch im Mischverkehr geführt. Im neuen Zustand reduzieren sich die bisher zwei Kfz-Fahrstreifen pro Richtung auf einen pro Richtung (vgl. Mobilitätsrat Steglitz-Zehlendorf 2022).

Des Weiteren befindet sich laut Aussage des Bezirksstadtrats Aykal ein vom Bündnis 90 / Die Grünen entwickelter, bezirklicher Radverkehrsplan in der Beratung in der amtierenden Zählgemeinschaft (vgl. Mobilitätsrat Steglitz-Zehlendorf 2022: 2f.).

Im ruhender Radverkehr wurden die Stellplätze im Umfeld des Kranoldplatzes und des Bahnhofs Lichterfelde Ost erfasst. Es bestehen die folgenden Radabstellanlagen:

- Jungfernstieg zwischen Bahnhofstr. und Königsberger Str.
 - 5 öffentliche Anlehnbügel
 - 5 Anlehnbügel Alnatura
- Bf Lichterfelde Ost (Ausgang West / Jungfernstieg)
 - Am Bahnhofsaustritt
 - 15 Radhalter (durch Gewerbe aufgestellt)
 - 31 Anlehnbügel Südseite (62 Plätze)
 - 27 Anlehnbügel Nordseite (52 Plätze)
 - Gegenüberliegende Straßenseite Jungfernstieg am KP-Jungfernstieg / Bahnhofstr.
 - 20 Anlehnbügel nördl. Bahnhofstr. (Potenzial f. weiteres Angebot, wo aktuell Gehwegparken) (40 Plätze)
 - 18 Anlehnbügel südl. Bahnhofstr. (36 Plätze)
- Bf Lichterfelde Ost (Ostseite, hinter LIO)
 - 50 Anlehnbügel (100 Plätze)
 - 7 Anlehnbügel überdacht, aber nur über Stufen erreichbar (7 Plätze, nicht in Summe eingerechnet)
- Bf Lichterfelde Ost (Ostseite, vor LIO und Bahnhofsportal zur Lankwitzer Str.)
 - 13 Anlehnbügel (26 Plätze)
- Im Bereich Bf Lichterfelde Ost insgesamt Platz für ca. 330 Fahrräder



Abbildung 39: Anlehnbügel auf dem Bahnhofsvorplatz (eigene Aufnahme)

Wie in obiger Abbildung zu erkennen ist, reduzieren fahruntaugliche Fahrräder teilweise die Nutzbarkeit. Die Potenzialanalyse Fahrradparken an Stationen des ÖPNV der InfraVelo GmbH geht von einem Bedarf an etwa 440 Radabstellplätzen im Jahr 2030 am Bf Lichterfelde Ost aus, also 110 mehr als im Bestand (vgl. infraVelo_2020).

Weitere Radabstellanlagen befinden sich an den folgenden Orten:

- Seitlich am LIO: etwa 4 weitere Anlehnbügel (ca. 8 Fahrräder anschließbar)
- Knotenpunkt Lankwitzer Str. / Lorenzstr.: 2 Anlehnbügel
- Vor Lankwitzer Str. 9 (Südseite): 4 Anlehnbügel
- Ferdinandstr. vor Ferdinandmarkt: 20-25 Radhalter (durch Gewerbe aufgestellt), Absperrung auf Kniehöhe außerdem zum Anschließen genutzt
- Oberhofer Weg / Kranoldplatz: 24 Radhalter (durch Gewerbe aufgestellt)
- Rund um den Kranoldplatz werden die Drängelgitter auch vermehrt zum Anschließen privater Fahrräder genutzt → hier ist weiterer Bedarf sichtbar

Kfz-Verkehr

Im Untersuchungs- und Planungsgebiet gibt es hauptsächlich Fahrgassen ohne Markierungen, in denen ein bis zwei Kfz nebeneinander fahren können. Lediglich in der Lorenzstr, Lankwitzer Str. und in der Königsberger Str. gibt es Fahrbahnmarkierungen. Im Untersuchungsgebiet existieren keine verkehrsberuhigten Bereiche (ugs. Spielstraße) und es existiert ein Taxi-Stand samt Rufsäule am Bf Lichterfelde Ost vor dem LIO in der Lankwitzer Str.

Tabelle 20: Fahrbahnmarkierungen und Straßenbreiten im Untersuchungsgebiet (auf Grundlage von vgl. SenUVK 2019b)

(Straßen-) Abschnitt	Kfz-Fahrestreifenanzahl pro Richtung	Breite FS / Fahrbahn (ca. in m)
Kranoldplatz	Nordwest: 1 pro Richtung (Überbreite), Süd: 1 (Einbahnstr.), Fahrgasse ohne Markierung	12,14 (Nordwest), 7 (Süd)
Brauerstr.	Einbahnstr. (Richtung Brauerplatz): 1, dann 1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung	9,8 (inkl. Schrägparkplätze, Einbahnstr.)
Kastanienstr.	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung	6,2
Jägerstr.	1, Fahrgasse ohne Markierung	6,3
Oberhofer Weg	1 pro Richtung (Überbreite), Fahrgasse ohne Markierung	8,1
Oberhofer Platz	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung	10,3
Ferdinandstr.	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung Am Kranoldplatz Einbahnstraße (Richtung Nord bzw. Lankwitzer Str.)	7,8 (direkt am Kranoldplatz), 7,4 (sonst)
Lorenzstr.	1 pro Richtung	8,4
Luisenstr.	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung	6,4
Lankwitzer Str.	2 pro Richtung	19,6
Bruno-Walter-Str.	Fahrgasse ohne Markierung	4,9
Jungfernstieg	1, Fahrgasse ohne Markierung	7,9
Bahnhofstr.	1, Fahrgasse ohne Markierung	7,3

Marienstr.	1, Fahrgasse ohne Markierung	7,7
Königsberger Str.	1 pro Richtung + Bussonderfahrstreifen (temporär)	12,6
Frauenstr.	1, Fahrgasse ohne Markierung	5,7
Schillerstr.	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung Sackgasse (südl. Teilabschnitt)	8,2
Akazienstr.	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung Sackgasse	6,2
Morgensternstr.	1 pro Richtung, Fahrgasse ohne Markierung	10,7

Im Untersuchungsgebiet gibt es hauptsächlich Längsparken, mit Ausnahme des Kranoldplatzes, der Brauerstr. und des Oberhofer Wegs, wo nur Schrägparken erlaubt ist.

Tabelle 21: Parken im Planungsgebiet (auf Grundlage von eigenen Erhebungen)

(Straßen-) Abschnitt	Wie wird geparkt?
Kranoldplatz	Auf dem Platz Schrägparken, auf der Straße kein Parken, Längsparken am Fahrbahnrand (nur Nebenstr.)
Brauerstr.	Schrägparken einseitig
Kastanienstr.	Längsparken beidseitig, vor der Schule dienstags 12 - 14 Uhr Autobücherei - Bus
Jägerstr.	Längsparken beidseitig
Oberhofer Weg	Schrägparken auf einer Seite, Längsparken auf anderer Seite
Oberhofer Platz	Längsparken einseitig
Ferdinandstr.	Längsparken beidseitig, vor Ferdinandmarkt donnerstags 15.30 - 18.30 Uhr Autobücherei - Bus
Lorenzstr.	Längsparken beidseitig
Luisenstr.	Längsparken beidseitig

Lankwitzer Str.	Längsparken beidseitig
Bruno-Walter-Str.	Längsparken beidseitig
Jungfernstieg	Längsparken beidseitig
Bahnhofstr.	Längsparken beidseitig
Marienstr.	Längsparken beidseitig
Königsberger Str.	Längsparken beidseitig außer Mo – Fr 12 – 18 Uhr (Busspur)
Frauenstr.	Längsparken beidseitig
Schillerstr.	Längsparken beidseitig
Akazienstr.	Längsparken beidseitig
Morgensternstr.	Längsparken beidseitig

Parken auf der Straße ist überall kostenlos. Direkt auf dem Kranoldplatz gibt es 64 Parkplätze.

Zur Beurteilung der Auslastung der Parkhäuser des Einkaufszentrums LIO und des Parkhauses am Kranoldplatz / Ferdinandmarkt wurde bei den entsprechenden Betreibern angefragt, ob Daten zugänglich sind. Leider gab es bis zur Fertigstellung des Berichts keine Antwort.

Gemäß der Aussagen der Planerinnen des Ingenieurbüros, einem Mitarbeiter der Autowerkstatt im Parkhaus am Kranoldplatz und dem Ansprechpartner des Parkhauses im LIO haben die Parkhäuser genügend Kapazität, um möglicherweise wegfallende Stellflächen auf dem Kranoldplatz zu kompensieren.

Im Planungsgebiet existieren nur für die Anlieferung der Marktstände zu den Marktzeiten (Mi und Sa 6 – 14 Uhr) Lieferzonen.



Abbildung 40: Marktzeiten

Zusätzlich gibt es vor BioCompany in der Ferdinandstraße ein eingeschränktes Halteverbot, welches ggf. zur Anlieferung des Supermarktes genutzt werden könnte.

Außerdem befinden sich in der Ferdinandstr. (am KP Kranoldplatz / Ferdinandstr. vor Ferdinandmarkt) (Do. 15:30 - 18:30 Uhr) und in der Kastanienstr. vor der Grundschule (Di. 12 - 14 Uhr) Stellflächen für den Autobücherei - Bus.



Abbildung 41: Sperrung der südl. Fahrbahn Kranoldplatz für Kfz zu den Marktzeiten (eigene Aufnahme)

Mikromobilität

Bike-Sharing

Im Untersuchungsgebiet ist TIER als Bikesharing-Anbieter vertreten. Die Reservierung sowie Miete werden pro Minute und über die TIER-App abgehandelt. Die Bikes werden hierbei im Rahmen des Free-Floating-Modells angeboten.

E-Scooter-Sharing

Bolt sowie Tier sind die Anbieter in dem Untersuchungsgebiet E-Scooter anbieten. Die Reservierung sowie Miete werden pro Minute und über die TIER-App abgehandelt. Die E-Scooter werden hierbei im Rahmen des Free-Floating-Modells angeboten.

Carsharing

Das Untersuchungsgebiet liegt außerhalb der stationsbasierten Sharing-Anbieter Greenwheels, Stadtmobil, Cambio, Flinkster. Auch das Geschäftsgebiet der Free-Floating-Anbieter Miles, Sixt Share, We Share, ShareNow liegt deutlich außerhalb des Untersuchungsgebiets. Einzig Snappcar, wodurch

Carsharing-Nutzende Fahrzeuge von Privatpersonen in ihrer Nähe über die App mieten können, wird im Untersuchungsgebiet angeboten.

E-Rollersharing

Das Untersuchungsgebiet befindet sich außerhalb des Geschäftsgebiets aller E-Rollersharing-Anbieter.

Knotenpunkte

Im Folgenden werden die Knotenpunkte Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg, Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg und Kranoldplatz / Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße genauer beschrieben. Abbildung 42, Abbildung 43 und Abbildung 44 zeigen jeweils die Aufteilung des Straßenraums. Gehwege sind dabei in Beige, Radwege in rot und Fahrbahnen in grau dargestellt. Fahrbahnmarkierungen sind als weiße Linien zu erkennen.

Die Gestaltung der übrigen Knotenpunkte lassen sich dem Anhang entnehmen.

Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg

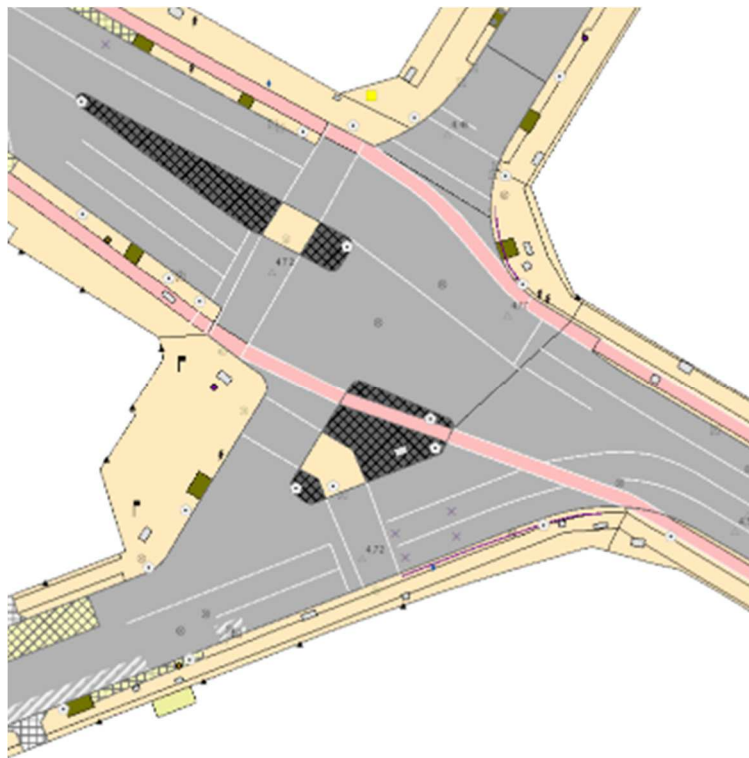


Abbildung 42: Knotenpunkt Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg (SenUVK 2019b)

Der Knotenpunkt Morgensternstraße / Königsberger Straße / Jungfernstieg ist lichtsignalisiert. Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr mit Fußverkehrsfurten sind an drei der vier Arme

vorgesehen, barrierefrei sind diese allerdings nicht gestaltet. Am nord- und südwestlichen Arm sind Mittelinseln für den querenden Fußverkehr vorhanden. Entlang der Königsberger Straße wurden Radverkehrsfurten angelegt. Die Königsberger Straße verengt sich in Richtung Kranoldplatz von drei Kfz-Spuren vor der Kreuzung auf zwei hinter ihr. In der Gegenrichtung führen zwei Spuren auf die Kreuzung, von denen eine zur Busspur wird. Aus der Morgensternstraße kann zweisepurig rechts abgebogen werden, andere Fahrtbeziehungen sind für den Kfz-Verkehr aus diesem Arm kommend nicht ermöglicht. Alle anderen Fahrtbeziehungen lassen sich realisieren.

Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg

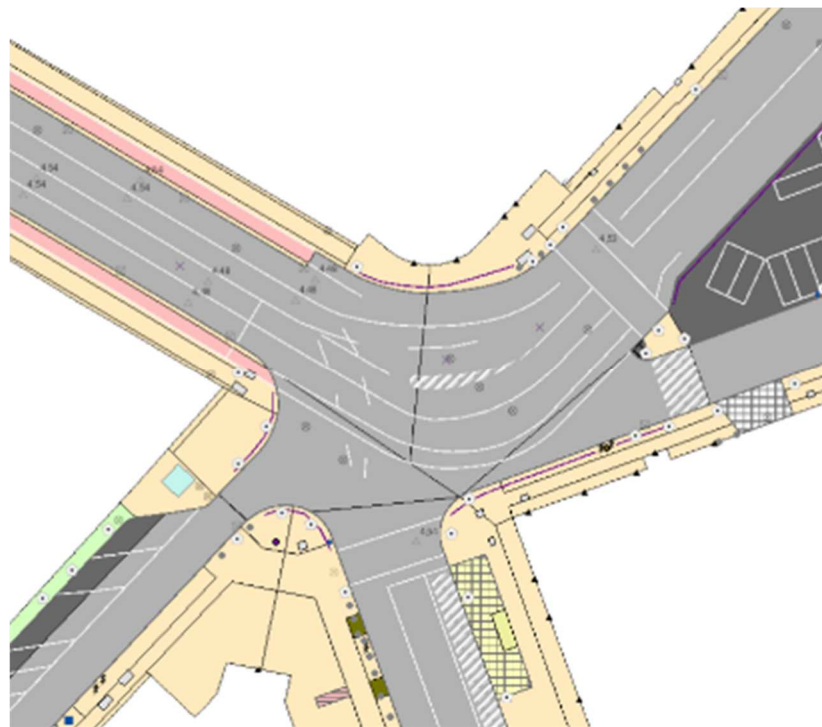


Abbildung 43: Knotenpunkt Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg (SenUVK 2019b)

Die Kreuzung Brauerstraße / Kranoldplatz / Königsberger Straße / Oberhofer Weg ist teilweise signalisiert. Die beiden nördlichen sowie der südöstliche Arm sind mit LSA ausgerüstet. Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sind an den beiden östlichen Armen, lichtsignalisiert mit Fußgängerfurt bzw. mit Fußgängerüberweg, vorgesehen. Auch für den Oberhofer Weg kreuzenden Fußverkehr wurde eine LSA mitsamt Fußverkehrsfurt eingerichtet, die Querung der Brauerstraße durch den Fußverkehr wurde hingegen baulich nicht gesichert und auch an dieser Kreuzung sind die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr nicht barrierefrei ausgestaltet. Radverkehrsfurten sind an dieser Kreuzung nur entlang der abknickenden Vorfahrtstraße Königsberger Straße Kranoldplatz in Richtung Kranoldplatz vorhanden. Diese ist für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen zweisepurig

ausgebaut. Darüber hinaus gibt es in der Gegenrichtung im Kreuzungsbereich eine Linksabbiegespur in Richtung Oberhofer Weg.

Kranoldplatz / Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße

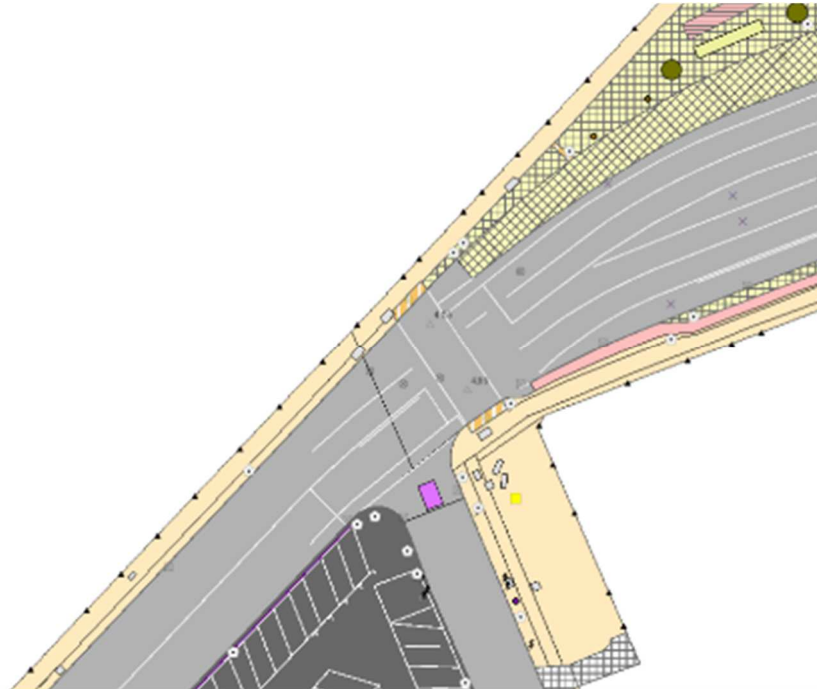


Abbildung 44: Knotenpunkt Kranoldplatz / Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße (SenUVK 2019b)

Der Knotenpunkt Kranoldplatz / Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße ist als T-Kreuzung ausgebildet. Die Beziehung Kranoldplatz Lankwitzer Straße ist gegenüber der Ferdinandstraße bevorrechtigt. Da es sich bei der Ferdinandstraße handelt es sich um eine Einbahnstraße, lässt sie sich nur in Richtung Norden befahren. Entlang der nördlich verlaufenden Arme ist eine signalisierte, barrierefrei ausgestaltete Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr eingerichtet, an der vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr vorhanden sind. Die Querungsmöglichkeit der Ferdinandstraße ist hingegen nur abgesenkt und damit nicht vollends barrierefrei. Eine Radverkehrsfurt ist im Kreuzungsbereich nur an der südlichen Fahrbahn der Kranoldplatz / Lankwitzer Straße vorhanden, die an dieser Stelle für den Kfz-Verkehr einspurig gestaltet ist. Im übrigen Bereich ist sie hingegen zweispurig je Richtung angelegt.

4 Bewertung und Veränderungsbedarf

In den folgenden Abschnitten werden die Nutzungsansprüche näher beleuchtet eine Bestandsbewertung vorgenommen.

4.1 Nutzungsansprüche und Bestandsbewertung

Für die Analyse der Nutzungsansprüche wurden Vor-Ort-Begehungen und Sekundäranalysen durchgeführt. Sie fußt auf den Erkenntnissen aus der vorangegangenen Bestandsanalyse (mit dortiger Angabe der Datenquellen). Mit Hilfe der Analyse soll abgeschätzt werden, welche Anforderungen die unterschiedlichen Nutzungsgruppen an die Straßenräume haben. Dabei wurde eine Reduktion des Untersuchungsgebiets auf das Planungsgebiet und direkt angrenzende Straßenräume vorgenommen, da diese besondere Relevanz für die Strategie- und Maßnahmenentwicklung haben. Die folgende Tabelle 22 zeigt die verkehrlichen und straßenräumlichen Nutzungsansprüche der Menschen vor Ort.

Der Kranoldplatz hat im Vergleich den höchsten Nutzungsanspruch – vor allem in den Bereichen Aufenthalt & Spielraum, Markt / Stände sowie im verkehrlichen Sektor. Insbesondere die Verbindungsfunktion und zum Teil auch die Erschließungsfunktion spielen hier eine Rolle. Die Lankwitzer Straße, welche die Kaiser-Wilhelm-Straße, den Kranoldplatz und die Königsberger Str. miteinander verbindet, hat ähnlich wie der Kranoldplatz eine hohe Verbindungsfunktion, da sie eine wichtige Verbindungsachse für den ÖPNV (streckenweise Express- und Metrolinie), den Kfz-Verkehr (Hauptverkehrsstraße gemäß StEP-Netz Stufe 2), den Radverkehr (Vorrangnetz und Hauptverkehrsstraße) und den Fußverkehr ist. Im Vergleich dazu weisen Bauernstr., Ferdinandstr. und Jungfernstieg keinen hohen Anspruch im Bereich der Erschließungs- und Verbindungsfunktion auf. Der Anspruch der Verbindungsfunktion und der Erschließungsfunktion wurde in der Lorenzstr. und im Oberhofer Weg als hoch bewertet. Zudem wurde der Anspruch des fließenden Kfz-Verkehrs in den Hauptstraßen Lankwitzer Str., Königsberger Str., Morgensternstr und am Kranoldplatz als sehr hoch, am Oberhofer Weg als hoch und in den restlichen Nebenstraßen im mittleren bis hin zu einem geringen Bereich eingestuft. Der ruhende Kfz-Verkehr hat in der Lankwitzer Str., Königsberger Str. und Morgensternstr einen sehr hohen Anspruch, ebenso in den umliegenden Erschließungsstraßen.

Die Ansprüche des Fußverkehrs (längs und quer), des Radverkehrs, der Ver- und Entsorgung wurden mit mittel bis hoch bewertet. Die Möglichkeit einer guten Anbindung bzw. der fußläufigen Erreichbarkeit von nahgelegenen Orten für die Bewohnenden und Besuchenden kann als Grund für die hohe Bewertung im Ortsteilzentrum in der Kategorie des Fußverkehrs angeführt werden. Die Anordnung von Einzelhandel und Gastronomie – beispielsweise auf beiden Seiten der Lankwitzer

Straße – trägt zur entsprechend hoher Bedeutung des Fußquerverkehrs bei. Überall wo Bebauung anliegt, ist für die Ver- und Entsorgung die im Seitenraum befindlichen Flächennutzungen wichtig. Da sich die Lankwitzer Str., Königsberger Str., Kaiser-Wilhelm-Str im Radvorrangnetz und Jungfernstieg, Morgensternstr., Brauerstr., Oberhofer Weg, Ferdinandstr im Radergänzungsnetz wiederfinden, wurden die Ansprüche mit sehr hoch bzw. hoch gekennzeichnet. In der Kategorie ÖPNV wurde der Anspruch der Hauptstraßen Lankwitzer Str., Königsberger Str., Lorenzstr., Morgensternstr., Oberhofer Weg sowie der Kranoldplatz aufgrund der vielen sozialen Einrichtungen, Einzelhandel und Gastronomie als hoch bis hin zu sehr hoch eingestuft. Die Nebenstraßen Jungfernstieg, Brauerstr. und Ferdinandstr. wurden mit geringem Anspruch bewertet. Die Nebenstraßen Jungfernstieg, Brauerstr. und Ferdinandstr. wurden mit geringem Anspruch der gewerblichen Nutzung bewertet. Einen hohen Anspruch gibt es in den Bereichen Begrünung und Aufenthalt sowie Freiraum in großen Teilen des Gebiets. Dem zugrunde liegt die Einschätzung, dass diese Funktion für innerstädtische Bereiche grundsätzlich sehr wichtig ist. Grünflächen erhöhen die Aufenthaltsqualität und bieten Räume für soziale Begegnungen und Interaktionen. Ähnlich verhält es sich mit dem Kinderspiel als Nutzungsanspruch im sozialen Bereich, das in allen Straßen mit hoch bewertet wurde. Im Bereich Markt / Stände weisen der Kranoldplatz sowie die angrenzenden Straßen durch den Wochenmarkt einen hohen Anspruch auf und die anderen Straßen des Gebiets weisen einen mittleren bis hin zu sehr geringem Anspruch auf, je nachdem, wie sich ihre Lage grundsätzlich für eine solche Nutzung eignet.

Laden und Liefern wurde mit einem sehr hohen Anspruch am Kranoldplatz, im Oberhofer Weg, Ferdinandstr, Lankwitzer Str. und Jungfernstieg bewertet, da diese Gebiete viel Einzelhandel und Gastronomie aufweisen. In den anderen Straßen im Planungsgebiet wurde ein geringer bis sehr geringer Anspruch wahrgenommen. Weiterhin wurden einige Sharing-Bikes, Sharing-Roller und Sharing-Scooter in den Seitenräumen der Straßen gesichtet, sodass der Anspruch der Mikromobilität auf mittel bis hoch, je nach Konzentration, eingestuft wurde.

Legende Nutzungsansprüche

++	sehr hoher Anspruch
+	hoher Anspruch
0	mittlerer Anspruch
-	geringer Anspruch
--	sehr geringer Anspruch

Tabelle 22: Nutzungsansprüche

Brauerstr	Oberhofer Weg	Ferdinandstr.	Lorenzstr.	Lankwitzer Str.	Königsberger Str.	Jungfernstieg	Morgensternstr.
-	+	+	+	0 / -	0	+	+
+	0 / +	+	+	+	+	+	+
-	0 / +	+	--	0	--	0	--
+	+	+	+	+	+	+	+
-	+	0	+	0	0	0	0
0	+	0	+	++	++	0	+
0	+	+	+	+	0	+	+
--	+	0	0	++	0 / +	0 / +	0
+	+	+	0	++	++	+	+
0	+	+	0 / -	++	-	++	0
0	+	-	0	++	++	-	++
-	0	+	0	++	-	++	0
-	+	-	++	++	++	-	+
0	0	0	0	+	0	+	0
0	+	+	+	+	+	+	+
--	++	++	0	++	-	++	-

Kategorie	Nutzungsanspruch		Indikatoren	Kranoldplatz
Soziales	Aufenthalt & Freiraum		Nutzungen Seitenraum (Wohnen, ...), Bevölkerung	++
	Kinderspiel		Nutzungen Seitenraum (Wohnen, Kitas), Bevölkerung	+
	Markt / Stände		potenzielle Fläche, Erreichbarkeit	++
Umwelt	Begrünung		Nutzungen Seitenraum (Wohnen, ...), Bevölkerung	++
Verkehrlich	Gesamt	Erschließung	Nutzungen Seitenraum (Wohnen, ...)	+
		Verbindung	StEP-Netz; Radnetz; ÖV-Netz	++
	Fußverkehr	längs	Quellen und Ziele	++
		quer	Nutzungen Seitenraum (Wohnen, Einkauf, ...)	++
	Radverkehr	fließend	Netz	++
		ruhend	Quellen und Ziele	++
	Kfz-Verkehr	fließend	StEP-Netz	++
		ruhend	Nutzungen Seitenraum; Nähe Bahnhof	+
	ÖPNV (Straße)		ÖV-Erschließung; Vorrangnetz	++
	Mikromobilität / Elektrokleinstfahrzeuge		Nutzungen Seitenraum (Wohnen, ...), Bevölkerung	+
	Wirtschaftsverkehr	Ver- / Entsorgung	z. B. Müllabfuhr, Feuerwehr	+
		Laden & Liefern	Gewerbe, Gastro	++

In der Bewertung der Nutzungsansprüche wurde die Definition von Mikromobilität als Oberbegriff für die Verkehrsmittel E-Tretroller bzw. E-Scooter, Tretroller, Segways, E-Leichtfahrzeuge, Hoverboards, Monowheels und auch E-Skateboards und klassische Skateboards verwendet (vgl. Difu 2021).

4.2 Bestandsbewertung

Um die Erfüllung der Nutzungsansprüche im Bestand beurteilen zu können, wurde eine tabellarisch-qualitative Bestandsbewertung für die Straßenräume rund um den Kranoldplatz durchgeführt. Auf dem Kranoldplatz findet wöchentlich an zwei Tagen in der Woche der Markt, der große Beliebtheit insbesondere bei den Anwohnenden genießt, statt. Vereinzelt Events und Veranstaltungen finden am Kranoldplatz, in der Jugendfreizeiteinrichtung Jungfernstieg oder in der Kirche Oberhofer Platz statt. Für Kinderspiel sind keine Angebote am Kranoldplatz vorhanden. Es sind drei Spielplätze knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets vorhanden. Die Lärmbelastung am Kranoldplatz sowie an den Hauptstraßen wurde als hoch und in den Nebenstraßen als eher gering eingestuft. Ähnlich verhält es sich mit der Luftqualität. Im Kern des Planungsgebiets sind zwar Bäume in den Straßen bis auf die Lankwitzer Str. vorhanden, jedoch mangelt es an Grünflächen und teilweise Straßenbegleitgrün 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 beispielsweise 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. Weitere Hauptverkehrsstraßen sowie die Nebenstraßen sind von einer mittleren bis hin zu einer geringen Verkehrsbelastung betroffen. Auf dem Kranoldplatz existieren 64 Parkplätze. Zudem gibt es die Parkhäuser in der Ferdinandstr. sowie das Parkhaus LIO in der Lankwitzer Str., die auf mehreren Etagen Parkplätze für den ruhenden Verkehr bieten. Weiterhin kann auch in den Seitenstraßen in Längsrichtung geparkt werden. Die ÖPNV im Gebiet beinhaltet fünf Buslinien, eine Metro- und Expresslinie sowie die S-Bahnstation und die damit verbundenen S-Bahnlinien. Demzufolge ist der Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsstandard gem. NVP erfüllt, jedoch besteht nördlich des Untersuchungsgebiets eine Erschließungslücke. 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.

Tabelle 23: Bestandsbewertung (eigene Darstellung)

Kategorie	Nutzung	Indikatoren	Kranoldplatz	Untersuchungsgebiet
Soziales	Aufenthalt & Freiraum	Belebtheit, Menschen	nur 2 x / Woche (Markt)	einzelne Sitzgelegenheiten in den Straßenräumen, Oberhofer Platz unbelebt
	Kinderspiel	Kinder, Spielplätze	keine Angebote f. Kinder	3 Spielplätze knapp außerhalb UG, wenige Kinder zu sehen
	Markt / Stände	Vorhandensein	2 x / Woche Markt	-
	Kultur	Einrichtungen, Events	einzelne Events	Jugendfreizeiteinrichtung Jungfernstieg, Kirche Oberhofer Platz, ggf. weiteres?
Umwelt	Begrünung	Existenz	nicht vorhanden	bis auf Lankwitzer Str. und Planungsgebiet viele Straßenbäume vorhanden
	Belüftung	Luftqualität	schlecht	in Hauptverkehrsstr. erhöht, ansonsten eher geringe Belastung
	Lärm	Lärmbelastung	hoch	in Hauptverkehrsstr. erhöht, ansonsten eher geringe Belastung
Verkehr	längs	Gehwegbreiten und Qualität	Qualität ok, Breiten knapp	oft uneben (Wurzeln, unbefestigter Unterstreifen) in Nebenstraßen
	quer	Querungsmöglichkeiten	kurze Freigabezeiten LSA, tlw. weite Umwege durch fehlende Querungsmöglichkeiten, Drängelgitter	Hauptverkehrsstraßen gesichert nur in großen Abständen querbar, in Nebenstraßen erschwert durch parkenden MIV
	Barrierefreiheit	abgesenkte Bordsteine, gesicherte Querung, taktile Elemente	nur an einer LSA-Bodenindikatoren, Borde sind abgesenkt	schlecht (unebene Gehwege, nur tlw. barrierefreie Querungsmöglichkeiten)

Radverkehr	fließend	Radverkehrs- anlagen, Qualität, Sicherheit	Sicherheitsdefizit durch Mischverkehr	kaum separate Radverkehrsanlagen (nur an Königsberger Str. und Lankwitzer Str. Hochbordradweg) geringe Breiten, Dooring-Gefahr, Konflikte mit MIV und Busverkehr (bes. Haltestelle S Lichterfelde Ost), Qualität eher gering, Königsberger Str. temporär Mitbenutzung Bussonderfahrstreifen möglich
	ruhend	Abstellanlagen	nicht ausreichend (Nutzung Drängelgitter), keine öffentl. Radabstell- anlagen	rund um den Bahnhof Lichterfelde Ost Anlehnbügel vorhanden, weiteres Potenzial gem. infraVelo Erhebung besteht
Kfz-Verkehr	fließend	Verkehrs- belastung (DTV)	hoch	Lankwitzer Str., Königsberger Str. hoch, weitere Hauptverkehrsstraßen gering (nur Oberhofer Weg mittel), Nebenstraßen gering
	ruhend	Parkstände	vollständig Parkplatznutzung (ca. 70 Stellplätze) außer wenn Markt	Parkhäuser: Parkhaus am Kranoldplatz (Ferdinandstr.), Parkhaus LIO, Parkplätze Supermärkte, in den Straßenräumen überwiegend Längsparken
ÖPNV (Straße)		Bus	5 Buslinien, 1 Metro- und 1 Expresslinie	Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsstandards gem. NVP erfüllt, jedoch nördlich des UG- Erschließungslücke. Ehemals: elektr. Straßenbahn
Mikromobili- tät / Elektro- kleinstfahr- zeuge		Anzahl Fahrzeuge	E-Tretroller und Bikesharing geringfügig vertreten	wenige Angebote
Laden & Lieferrn		Lieferzonen	Nutzung Fahrbahnen Kranoldplatz (Süd) und Ferdinandstr. von Marktfahrzeugen	Autobücherei (Ferdinandstr., Kastanienstr.), Lieferzonen?

4.3 Mängelanalyse / Zusammenfassung Handlungsbedarf

- Historisches ÖV-Angebot umfasste auch Straßenbahn, nur noch Denkmal zu sehen
- Tlw. stark autogerechte Flächenverteilung
 - Ruhend: überwiegend Längsparken am Straßenrand
 - Kranoldplatz als Parkplatz, aber umliegende zwei Parkhäuser haben Leerstand
- Mangelhafte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Sicherheits- und Unfallrisiken
 - Unebenheit, Kopfsteinpflaster Nebenstraßen
 - Querbarkeit teilweise stark eingeschränkt
 - geringe Breiten von Geh- und Radwegen
 - tlw. Fehlende RVA
 - Konflikte an Bushaltestelle Bf Lichterfelde Ost
 - Dooring-Unfall Gefahr Lankwitzer Str.
 - höherer Bedarf Radabstellmöglichkeiten am Kranoldplatz
 - 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!**

5 Leitbild

Leitbilder dienen dazu, auf Planungs- und Entscheidungsprozesse zugunsten von allgemeinen oder spezifischen Interessen zu wirken. Der Kranoldplatz ist in diesem Sinne ein gutes Beispiel für die Vermischung unterschiedlicher Interessen, die sich wiederum in sich unterscheidenden Leitbildern von Akteur*innen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft widerspiegelt.

5.1 Leitbilder im Berliner Mobilitätsgesetz

Das MobG BE ist aus juristischer Sicht ein Novum in Deutschland, da es die Mobilitätsbedürfnisse des umweltverträglichen Verkehrs auf die höchste Landesebene hebt. In ihm sind Leitbilder und Absichtserklärungen sowohl allumfassend als auch verkehrsmittelspezifisch definiert. Eines der allgemeinen Leitbilder zur verkehrspolitischen Entwicklung von Plätzen wird in § 4 (5) MobG BE wie folgt beschrieben:

„Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden geeignete Straßen und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht. Insbesondere soll bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft werden, ob und inwieweit dieses Ziel umgesetzt werden kann.“

Zentrale Punkte der verkehrsmittelspezifischen Zukunftsabsichten, die das MobG BE in Unterabschnitten behandelt, werden in den folgenden Absätzen vorgestellt.

Der Fußverkehr wird die rechtlichen Möglichkeiten nutzen, um gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert abgewickelt zu werden (vgl. § 50 (5) MobG BE). Dies beginnt mit einer angemessenen Berücksichtigung in der Aufteilung des Verkehrsraums (vgl. § 50 (8) MobG BE) und soll sich in quantitativ und qualitativ hochwertigen Querungsmöglichkeiten erkennen lassen (vgl. § 55 (4) MobG BE). Zudem werden Absichten in der verstärkten Etablierung von Aufenthaltsräumen zum Spielen (vgl. § 50 (9) MobG BE) und Verweilen (vgl. § 4 (5) MobG BE) festgeschrieben. Konkrete Umsetzungs- und Finanzierungsstrategien werden in einem aktuell zu haltenden Fußverkehrsplan konkretisiert (vgl. § 52 (8) MobG BE).

Für den Radverkehr soll eine ausreichend ausgebaute Infrastruktur aufgebaut werden, zum Beispiel zum Fahren an allen Hauptstraßen (vgl. § 43 (1) MobG BE) und zum Abstellen an wichtigen Orten (vgl. § 47 (1) MobG BE). Ein weiterer zentraler Aspekt, der im Übrigen zur Ausarbeitung des MobG BE beitrug, ist die Verkehrssicherheit der Radfahrenden, insbesondere in Knotenpunktbereichen (vgl.

§ 38 (2) MobG BE). Ansonsten ist darauf zu achten, dass Radverkehr möglichst konfliktarm mit dem Fußverkehr interagiert, was als thematische Überschneidung ebenfalls ein- und aussteigende Fahrgäste an den Haltestellen betrifft (vgl. § 38 (6) MobG BE). Konkrete Umsetzungs- und Finanzierungsstrategien werden in einem aktuell zu haltenden Radverkehrsplan konkretisiert (vgl. § 40 MobG BE).

Nach § 26 (1) MobG BE wird ein attraktives ÖPNV-Angebot als weitere wichtige Säule zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen hervorgehoben, dessen störungsfreier Betrieb zu sichern ist (vgl. § 31 (1) MobG BE). Dauerhafte Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur sollen nicht zu einer Verschlechterung der ÖPNV-Versorgung führen. Nach aktuellem Stand der Berichtserstattung gibt es noch keine konkretisierten Strategien für innovative Mobilitätsformen, allerdings sollen diese nach § 37 (11) MobG BE möglichst harmonisch in den Umweltverbund integriert werden. In den entsprechenden Abschnitten des Kapitels 3.1 wird bereits auf die stadt- und regionalverkehrliche Bedeutung des Umsteigepunkts Lichterfelde Ost Bezug genommen. Konkrete Umsetzungs- und Finanzierungsstrategien zum ÖPNV werden in einem aktuell zu haltenden Nahverkehrsplan konkretisiert (vgl. § 29 MobG BE).

Im MobG BE festgeschriebene Ziele für den Wirtschaftsverkehr befinden sich noch im Entwurfsstadium und verdeutlichen dort bereits, dass Verkehrsflächen für den Liefer- und Ladeverkehr vorrangig auf privatem Gelände einzurichten seien. Ansonsten können dezidierte Flächen ausgewiesen werden, welche ansonsten für anderweitig ruhenden Verkehr verwendet werden würden (vgl. Entwurf des § 63 (3) f. MobG BE). Des Weiteren konstatiert der Entwurf des § 70 (1) MobG BE nachdrücklich, dass der ruhende Verkehr weiter reduziert und die diesbezügliche Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden soll.

5.2 Stadtentwicklungspläne

Die Stadtentwicklungspläne (StEP) konkretisieren städtebauliche Konzepte und werden federführend von den zentral betroffenen Senatsverwaltungen erarbeitet. Die SenSBW verantwortet die nachfolgend vorgestellten StEP Wohnen 2030, Zentren 2030 und Klima KONKRET, während die SenUMVK für den StEP Mobilität und Verkehr (MoVe) hauptverantwortlich ist und die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWEB) sich dem StEP Wirtschaft 2030 annimmt. Den StEP werden auch deshalb eine besondere Bedeutung beigemessen, da sie auch im Austausch mit der Bevölkerung, mit Unternehmen und entsprechenden Interessensgruppen entstanden sind, wie eine Erläuterung zum „Runden Tisch“ bzw. zur „Fokusgruppe“ im StEP MoVe zeigt (vgl. SenUMVK 2021c: 10). Die StEP interagieren und harmonisieren möglichst miteinander und bilden nach AG BauGB § 4 (1) die Grundlage für die städtebauliche Neu- und Weiterentwicklung (vgl. BerlinOnline Stadtportal

GmbH & Co. KG o. J.). Aus diesem Grund werden die für die Umgestaltung des Kranoldplatzes relevanten Grundlagenkonzepte gesichtet, um sie für die weiteren Planungsschritte zu berücksichtigen.

StEP Wohnen 2030

Der StEP-Wohnen 2030 beabsichtigt die Ermittlung und Einordnung geeigneter Wohnungsbauflächen, die langfristig den Bedarf in Berlin decken, der sich aus dem Bevölkerungswachstum ergibt. Die integrierte Herangehensweise erkennt hierbei unter anderem die Bedeutung von Grün- und Freiflächen für eine lebendige und ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung an (vgl. SenSW 2020: 53, 56). Das Planungsgebiet am Kranoldplatz betreffend, repräsentiert dieser keinen signifikanten Schwerpunkt für die zwischen Wohnen und Wirtschaft integrierte Stadtentwicklungsplanung 2030 (vgl. SenSW 2020: 44). Nichtsdestotrotz wird ein nordöstlich angrenzendes Gebiet als eins von 18 sogenannten Prüfgebieten ausgewiesen, die mit ihrer städtebaulichen Siedlungsstruktur ein noch umfassend zu untersuchendes Weiterentwicklungspotenzial bieten (vgl. SenSW 2020: 63). Das Potenzial für den Wohnungsneubau wird in Abbildung 45 nach S. 60 (ebd.) konkretisiert, wonach mittelfristig (sprich binnen sieben Jahren) östlich des Untersuchungsraumes zwischen 200 und 999 Wohneinheiten entstehen können.

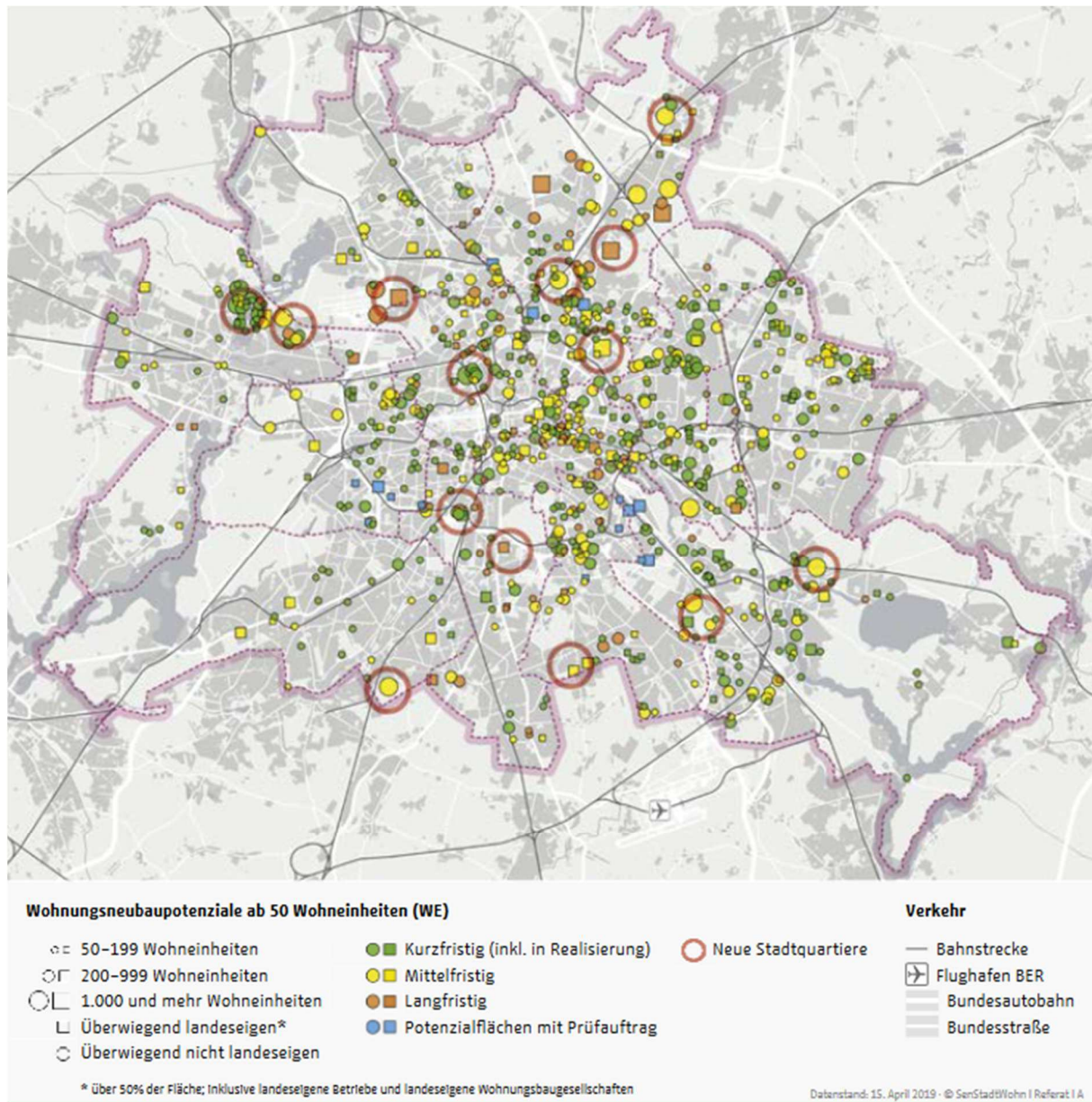
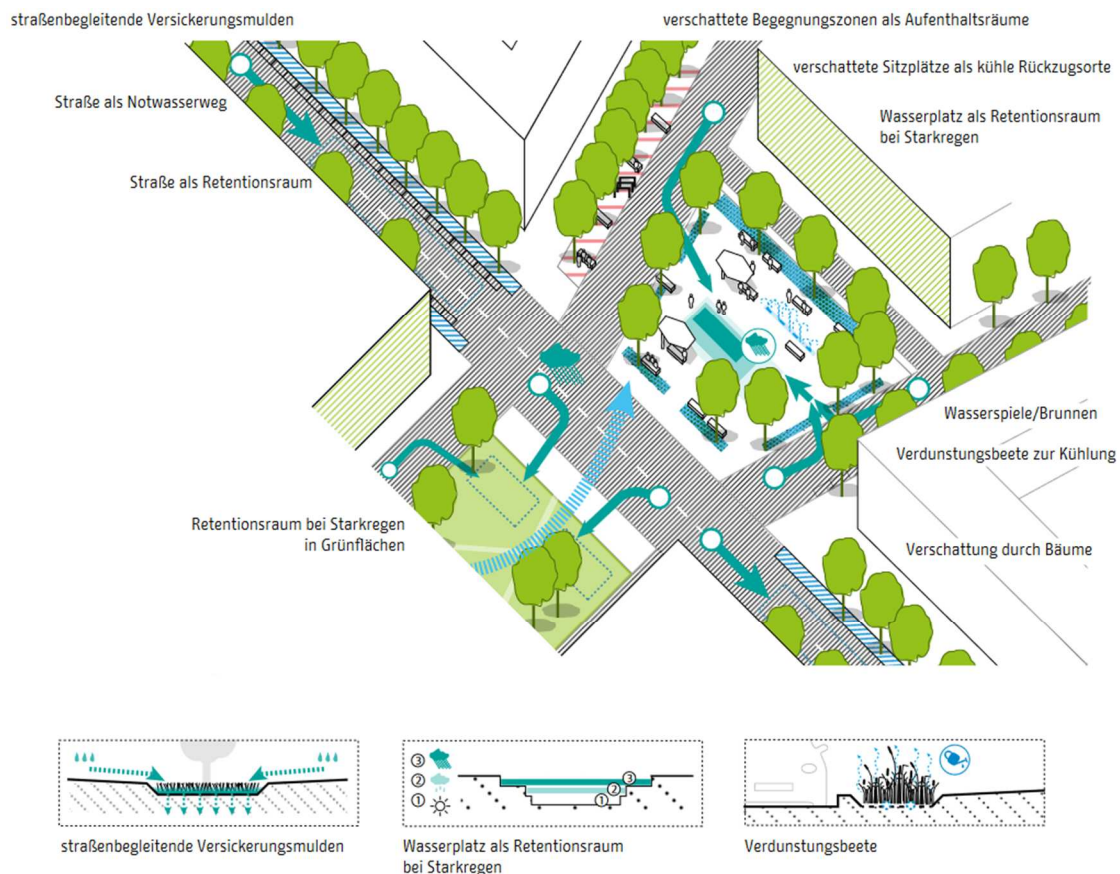


Abbildung 45: Zeitliche Realisierbarkeit der Neubaupotenziale nach StEP Wohnen 2030 (SenSW 2020: 60)

StEP Klima KONKRET

Der StEP Klima KONKRET nimmt die Beziehung zwischen Lebensqualität und Folgen des Klimawandels in den Fokus, wobei die Empfehlungen der Stadtentwicklung insbesondere von zwei Leitthemen bestimmt werden: Der Anpassung an extreme Hitzeperioden und dem Umgang mit plötzlich auftretenden, hohen Niederschlagsmengen (vgl. SenSW 2016: 8, 19). Der vorgestellte Entwicklungsplan enthält sogenannte Anpassungsmaßnahmen und gibt Anwendungsbeispiele mit Vorbildcharakter, die innerhalb oder außerhalb von Berlin geplant oder umgesetzt wurden.

Zukünftig kann dem Kranoldplatz verstärkt die Aufgabe zugesprochen werden, eine klimatisch angepasste Atmosphäre zu entwickeln, damit Menschen diesen öffentlichen Aufenthaltsraum, zum Beispiel in anhaltenden Hitzephasen, nutzen können (vgl. SenSW 2016: 72). Des Weiteren kommt den – dann möglichst entsiegelten – Plätzen eine besondere Rolle zu, wenn es um die Versickerung und Ableitung von hohen Niederschlagsmengen geht. Abbildung 46 aus SenSW 2016 ebd. stellt exemplarische Strategien vor, um Straßen und Plätze gemäß den zwei vorgestellten Leitthemen stadtklimatisch weiterzuentwickeln.



© SenStadtUm/bgmr 2016

Abbildung 46: Anpassungspotenziale auf Straßen und Plätzen (SenSW 2016: 72)

StEP Mobilität und Verkehr

Zusammengefasst befasst sich der StEP MoVe 2030 mit den Anforderungen, die zur Sicherstellung der Mobilität sowie zur Abwicklung des daraus entstehenden Verkehrs erfüllt sein sollen. Mit den daraus abgeleiteten Zielen und Aufgaben hebt die SenUMVK hervor, was sie unter der „Verkehrswende in der wachsenden Stadt“ (vgl. SenUMVK 2021c: 17) versteht: Eine deutliche Attraktivitätssteigerung zugunsten des Umweltverbunds und eine deutliche Reduzierung des MIV sowohl im fließenden Straßenverkehr als auch im Sinne von Stellplatzflächen im öffentlichen Straßenraum. Gleichzeitig

beschreiben die Ziele eine Reduktion von klima- und gesundheitsschädlichen Gasen sowie eine sichere Abwicklung des Straßenverkehrs, was sich mit den Absichten des MobG BE (vgl. § 1 (1) ebd.) deckt. Nach Abbildung 47 strukturiert der StEP das Leitbild, das unter dem Gesichtspunkt einer „menschengerechten Stadt“ (vgl. SenUMVK 2021c: 6) steht, in sieben Bausteinen.

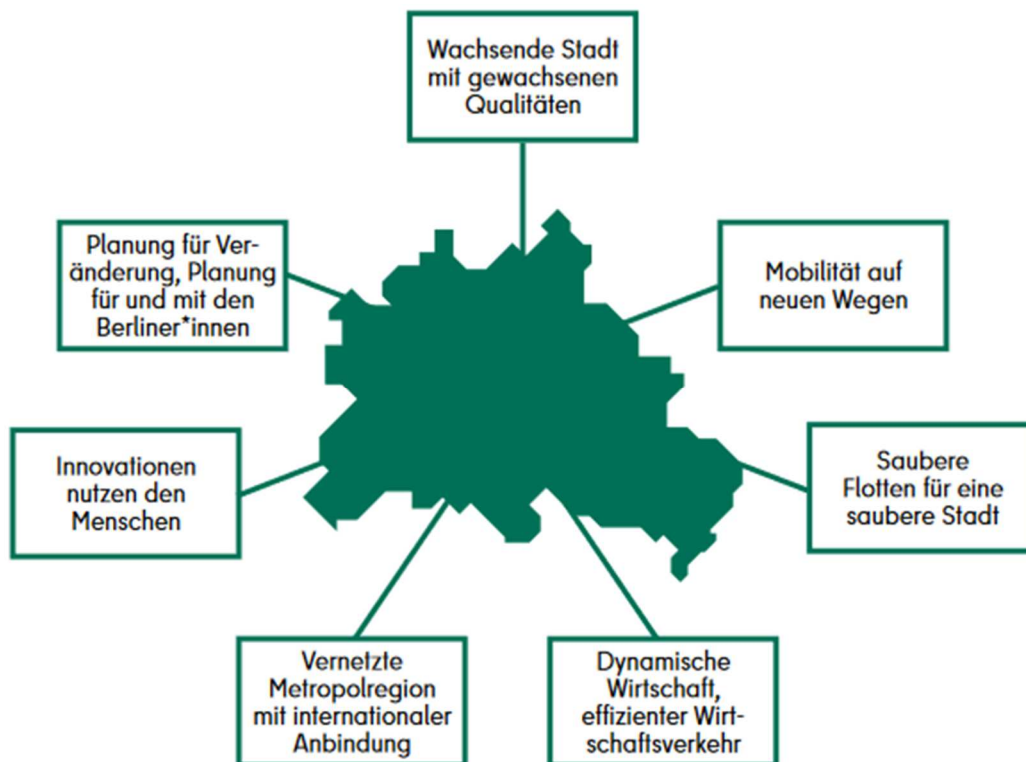


Abbildung 47: Sieben Bausteine des Leitbilds Berlin nach StEP MoVe 2030 (SenUMVK 2021c: 10)

Der StEP definiert darüber hinaus konkrete Zielmarken, wie zum Beispiel bei der Reduktion von Stickoxiden (NO_x), die unter Einbezug verschiedener Szenarien erreicht werden können und sollen (vgl. SenUMVK 2021c: 47). Zur Erreichung aller Ziele sieht der StEP den Bedarf nicht allein in der Berliner Innenstadt (vgl. SenUMVK 2021c: 53) und schließt somit auch Räume wie den Kranoldplatz ein, der sich außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings befindet. Gerade in jenem Bereich bekräftigt der StEP den Appell, durch Verkehrsverlagerung den Anteil des Umweltverbunds im Gesamtverkehr steigern zu müssen (vgl. SenUMVK 2021c: 54).

StEP Zentren 2030

Neben des Kranoldplatzes bzw. Lichterfelde Ost als Verkehrsknotenpunkt ist dieser auch zentraler Anlaufpunkt für Begegnung, Einzelhandel, Gewerbe und zur Erbringung von Dienstleistungen im Kiez, teils auch darüber hinaus. Der StEP Zentren 2030 befürwortet seine Nahversorgungsfunktion und fordert die weitere Sicherung solcher Standorte im polyzentralen Berlin (vgl. SenSW 2019: 9). Hierbei wird

beabsichtigt, Orte wie den Kranoldplatz auch als Ort der Identifikation für den jeweiligen Kiez weiter zu erhalten, was unter anderem die städtebauliche und architektonische Umgebung, aber auch das durchmischte Angebot vor Ort betrifft (ebd.). Diesbezüglich wird jedoch explizit nicht ausgeschlossen, diese Zentren im Sinne einer klimaresilienten und sozialverträglichen Stadt weiterzuentwickeln und sie dahingehend auch zukünftig als attraktiven Punkt für Aufenthalt und Begegnung anzubieten (vgl. SenSW 2019: 31f.). Außerdem führt der StEP Zentren 2030 die Rahmenbedingungen fort, mit denen Investitionen in die Zentren diskriminierungsfrei abgestimmt sowie baurechtlich und im Interesse der Anwohnenden reguliert werden (vgl. SenSW 2019: 33f.).

5.3 Private und Zivilgesellschaft

In den letzten Jahren gab es einige Entwicklungen der Besitzverhältnisse im direkten Kranoldplatzumfeld. Der Kauf und die darauffolgenden Veränderungen von Gebäuden mit gesellschaftlich relevanten Nutzungen (vgl. Stadtteilzentrum Steglitz e. V. 2020), kann als Auslöser betrachtet werden für die Entstehung bzw. Stärkung Zivilgesellschaftlicher Gruppierungen, deren Anliegen der Schutz und die Verbesserung der Situation der lokalen Bevölkerung sind.

HGHI Kranoldplatz GmbH

Auf der offiziellen Seite des Investors HGHI Kranoldplatz GmbH, der einen Großteil der am Kranoldplatz anliegenden Immobilien besitzt, wird kein offizielles Leitbild zur weiteren Entwicklung veröffentlicht, sondern lediglich mit hochwertigen Wohn- und Nutzflächen in einem wohlhabenden Stadtquartier geworben (vgl. HGHI Kranoldplatz GmbH o. J.). Die Investorengruppe besitzt bereits mehrere Einkaufszentren in wohlhabenden Vierteln, wie dem „Schloss“ in Berlin-Steglitz oder der „Mall of Berlin“ in Berlin-Mitte (vgl. Verlag Der Tagesspiegel GmbH 2017). Mit diesem Hintergrund bestätigen Gewerbetreibende in der Presse vielfach die Sorge der Gentrifizierung, die besonders kleine inhabergeführte Läden oder den Ferdinandmarkt zur Geschäftsaufgabe zwingen würden (vgl. Verlag Der Tagesspiegel GmbH 2019, FUNKE Berlin Wochenblatt GmbH 2019, FUNKE Berlin Wochenblatt GmbH 2020, Stadtteilzentrum Steglitz e. V. 2020). Zu den hier erwähnten, stark gestiegenen Mieten sind die Kommentare eher verhalten (vgl. FUNKE Berlin Wochenblatt GmbH 2019), darüber hinaus dementiert der Investor in einem entsprechenden Antwortschreiben dazu, dass der Kauf der Immobilien zur Gewinnmaximierung erfolgt hätte (vgl. Huth, Harald Gerome 2020). In diesem Schreiben wird ferner die Absicht bestätigt, größere Ladenlokale gegenüber kleineren Gewerbeflächen zu stärken, da diese nach Aussage des Investors mehr Kundschaft erzeugen würden und damit allgemein der

Geschäftsaufgabe vorbeugen. Zur Zielgruppe sind damit in erster Linie jene Personen angesprochen, die in geschäftlichen Beziehungen zu den Immobilien am Kranoldplatz stehen.

Leitbild von „Kranoldkiez-Lichterfelde e. V.

Die Bürger*innen-Initiative gründete sich im Februar 2020 mit dem Ziel, für jetzt und in Zukunft die so benannte „*Lebensqualität im Kranoldkiez Lichterfelde [zu] erhalten*“ (vgl. Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. o. J. a). Dazu gehört die möglichst konfliktfreie Verkehrsabwicklung für Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr, aber insbesondere den Erhalt des Kranold- und Ferdinandmarktes und der anliegenden Geschäftsstruktur (vgl. Stadtteilzentrum Steglitz e. V. 2020). Im Gegensatz zu den Vorstellungen des Investors HGHI befürwortet die Bürger*innen-Initiative den Erhalt der kleinteiligen Geschäftsstruktur und fordert dazu auf, die Gewerbemieten für alle bezahlbar zu halten. Außerdem setzt sie darauf, dass alle direkt Betroffenen (Anwohnende, Gewerbetreibende auf oder um den Kranoldplatz) sich in allen Planungsprozessen beteiligen dürfen, wenn sie das Leben im Kiez verändern (vgl. Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. o. J. b). Als Zielgruppe seien alle Personen eingeladen, die sich mit den Zielen der Initiative identifizieren können und sich aktiv oder passiv einbringen möchten (vgl. Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. o. J. c).

Leitbild von „Lebenswerter Kranoldkiez e. V.“

Eine zweite, im Juni 2022 gegründete, Bürger*innen-Initiative übernimmt größtenteils die Forderungen der zuvor vorgestellten Bürger*innen-Initiative, nimmt jedoch verstärkt städtebauliche und verkehrliche Aspekte in den Fokus, um den Kranoldplatz und dessen anliegende Straßen in einen „*modernen und lebenswerten Platz für alle Menschen*“ umzugestalten (vgl. Kuner, Andrea o. J. a). Das Leitbild strebt für die Zukunft eine deutliche Reduzierung des fließenden und ruhenden Autoverkehrs an, indem dafür vorgehaltene Flächen auf oder am Kranoldplatz entfallen oder beschränkt werden. Die dadurch neu entstandenen Flächen sollen den Verkehrsarten des Umweltverbundes zugutekommen und eine Ausdehnung der Marktfläche für den Kranoldmarkt ermöglichen (vgl. Kuner, Andrea o. J. b). Nach Angabe der Initiative fasst der angesprochene Personenkreis alle Bürgerinnen und Bürger, die am Kranoldplatz leben (vgl. Kuner, Andrea o. J. c).

5.4 Leitbild der Projektarbeit (aus der Zukunftswerkstatt)

In der zentralen Phase der Zukunftswerkstatt entstehen ein oder mehrere Leitbilder für die perspektivische Gestaltung des Planungsgebietes. Diese sogenannten Utopien werden ggf. nicht

vollumfänglich umsetzbar sein, geben allerdings als Schnittmenge der meistgeteilten Wünsche dennoch die essenzielle Planungsrichtung vor, in die sich die Gestaltung des Kranoldplatzes und dessen Umgebung bewegen soll. Die zuvor erörterten Nutzungsansprüche (vgl. Kapitel 4.14.1) weisen mit ihrer facettenreichen Ausprägung bereits darauf hin, dass das Ergebnis der Phantasiephase sich nur schwer auf ein einzelnes Leitbild reduzieren lies. Die zuvor vorgestellten Leitbilder bestätigten dies aufgrund der verschiedenen Zielvorstellungen untereinander.

Die im Rahmen der Projektarbeit durchgeführte Zukunftswerkstatt versuchte, die verschiedenen Zielvorstellungen abzubilden und unter Beteiligung der Akteur*innen eine möglichst große Schnittmenge aller Interessen herauszuarbeiten. Eine entsprechende Dokumentation protokollierte und bewertete hierbei die Herangehensweise, bei welcher sich final drei Utopien herauskristallisierten.

Alle Utopien reduzierten mit unterschiedlichen Maßnahmen den MIV auf oder um den Kranoldplatz und stärkten dessen Funktion als Aufenthaltsfläche, wobei der Wirkungsort des Kranoldmarktes jeweils erhalten blieb. Zwei Utopien konzentrierten sich ferner auf stadtklimatische Maßnahmen wie einem kleinen Wasserspielplatz und der Begrünung der Hausfassaden. Die dritte Utopie bot mit einem Fahrradkarussell ein weiteres Freizeitangebot an. In einer Quintessenz erschloss sich aus der Zukunftswerkstatt der Wunsch nach einer Stärkung der Aufenthalts- und Freizeitfunktion des Kranoldplatzes, welche im Hinblick möglicher Folgen des Klimawandels ein möglichst nachhaltig attraktives Angebot bieten sollen. Wasser auf dem Platz, wie es bereits die Strategien aus dem StEP Klima KONKRET vorsehen (vgl. Abbildung 46), wird auch hier berücksichtigt. Damit einhergehend soll der Umweltverbund auf Kosten des MIV gestärkt und das Verständnis der Knotenpunkte so weit herausgearbeitet werden, so dass sichere und barrierearme Querungen ermöglicht werden (vgl. Abbildung 48).



Abbildung 48: Leitbilder aus der Zukunftswerkstatt für das Planungsgebiet um den Kranoldplatz, (eigene Darstellung in Anlehnung an Abbildung 47)

6 Rechtliche Grundlagen und Best-Practice-Beispiele guter Platzgestaltung

Im Folgenden sollen dabei die rechtlichen Grundlagen auf verschiedenen Ebenen im Kontext der öffentlichen Freiraumgestaltung beschrieben werden, die sich aus rechtlichen Vorgaben und Aspekte von Akteur*innen aus Planungsebenen von nationalen, lokalen und kommunalen Vorgaben aus Politik, Verwaltung und der Gesellschaft zusammensetzen. Darin besteht die Aufgabe, den Raum zu lenken und zu strukturieren, um die verschiedenen Ziele einer ausgewogenen Raumentwicklung zu erreichen. Diese Ziele sind von Planungsebene zu Planungsebene sehr unterschiedlich. Sie reichen von konkreten Vorgaben für die Flächennutzung in der kommunalen Bauleitplanung bis hin zu abstrakten Leitbildern und Leitlinien der Raumordnungspolitik des Bundes (vgl. Aichinger, W., Frehn, M. et al 2017: 8f.).

Der Entwurfsgedanke bei den Best-Practice-Beispiele, der bei einer Raumentwicklung für innerstädtische Straßen und Plätze entsteht, lautet bereits seit 2006 „städtebauliche Bemessung“. Dieses Erkenntnis, wird in umfangreichen Regelwerken abgebildet, auf das Planerinnen und Planer bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen zurückgreifen können (vgl. Heinz 2022: 8f.).

Bei der Entwurfsplanung werden daher zuerst die erforderlichen Räume für den Fuß- und Radverkehr sowie für Randnutzungen (z. B. Aufenthaltsbereiche oder Gastronomie) ermittelt und dann der verbleibende Straßenraum mit der verkehrlich notwendigen Straßenbreite abgeglichen (vgl. Aichinger, W., Frehn, M. et al 2017: 8f.).

Dabei existieren verschiedene Regelwerke die rechtlichen Vorgaben für die Gestaltung von innerstädtischen Plätzen enthalten, dazu gehören die Regelwerke für die Anlage von Ampeln, Radverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen barrierefreien Verkehrsanlagen. Gleichwohl sind diese Regelwerke in ständiger Überarbeitung, um auf ständig wachsenden Anforderungen im Straßenraum zu reagieren (vgl. Aichinger, W., Frehn, M. et al 2017: 8f.).

6.1 Allgemeine Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen beinhalten die Rahmenbedingungen, innerhalb derer öffentlicher Raum bebaut werden kann, was wiederum den Wandel des Quartiers und des Planungsgebiets widerspiegelt. Die rechtlichen Grundlagen stellen dabei die Voraussetzungen für jegliche Neu- und Umgestaltungen von öffentlichen Flächen dar, weshalb diese genauer betrachtet werden müssen. Die Grundlagen zur Raumplanung von öffentlichen Flächen sind auf mehreren Ebenen geregelt (vgl. Umweltbundesamt 2020). Dabei sind die Ziele der Raumplanung in Form von verbindlichen Vorgaben in räumlich und

sachlich konkretisierten und endgültigen Anforderungen eingeteilt. Diese Ziele werden nicht durch den Bund festgelegt. Diese Aufgabe wird von den Landes- und Regionalplanern in den Raumordnungsplänen wahrgenommen (vgl. Umweltbundesamt 2020).

Die Nutzung und Bebauung vollzieht sich dabei in Deutschland auf verschiedenen Planungsebenen und in verschiedenen Planungsräumen, welche in Wechselwirkung zueinander. In Deutschland werden die wesentlichen Ziele der Raumordnung durch eine Reihe von Instrumenten auf vier Ebenen ausgearbeitet und umgesetzt:

- Bundesebene,
- Länderebene,
- Regionale Ebene
- Kommunale Ebene. (vgl. Aberle, G. et al 2005: 896f.)

Bundesebene

Die Raumordnung auf Bundesebene umfasst alle übergreifenden, überörtlichen und übergeordneten Aktivitäten zur Gestaltung und Entwicklung des Raumes. Im Bundesraumordnungsgesetz legt der Bund die Aufgaben und Leitlinien (§ 1) und Grundsätze (§ 2) der Raumordnung fest und gibt damit den Rahmen für die Raumordnungsgesetze der Länder vor (vgl. Aberle, G. et al 2005: 867f.).

Zu den wichtigsten Aspekten der Raumordnung des Bundes gehören:

- Leitlinien der Raumordnung,
- Grundsätze der Raumordnung,
- Ziele der Raumordnung (vgl. Aberle, G. et al 2005: 866f.).

Die Leitlinien der Raumordnung bilden die materielle Grundlage und setzen den Rahmen für die räumliche Entwicklung (vgl. Einig, K. et al 2011: 141f.). Der Schlüsselbegriff ist die nachhaltige Raumentwicklung. Gemäß § 1 Abs. 2 des Bundes-Raumordnungsgesetzes ist eine nachhaltige Raumentwicklung definiert als die Abstimmung der sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an einen Raum mit seinen ökologischen Funktionen zu einer insgesamt stabilen und ausgewogenen Ordnung (vgl. Aberle, G. et al 2005: 867f.).

Die Grundsätze der Raumordnung sind allgemeine Vorgaben für die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes, die bei der Interessenabwägung und bei Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen sind (vgl. Einig, K. et al 2011: 141f.). Sie werden vom Bund festgelegt und können von den Ländern ergänzt werden (vgl. Aberle, G. et al 2005: 869f.). Diese Grundsätze sind von den

öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Beispiele für die Grundsätze des Bundes-Raumordnungsgesetzes sind die Erhaltung einer dezentralen Siedlungsstruktur, die Erhaltung und Wiederherstellung von Freiräumen, die Versorgung der Bevölkerung mit einer technischen Grundinfrastruktur der Daseinsvorsorge (vgl. Aberle, G. et al 2005: 867f.).

Länderebene

Die Raumplanung auf Länderebene wirkt auf die Schaffung und Sicherung gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilen des Landes hin (vgl. Aberle, G. et al 2005: 570f.). Ihre Hauptaufgabe ist die Festlegung von Grundsätzen und verbindlichen Zielen in Raumordnungsplänen, die auf der Grundlage aller raumbedeutsamen Fachplanungen in den Bereichen Verkehr, Versorgung, Wohnen, sowie Natur- und Umweltschutz erstellt werden (vgl. Aberle, G. et al 2005: 563). Das wichtigste Instrument der Landesraumplanung ist der umfassende, überörtliche und sektorübergreifende Landesraumordnungsplan, der die Grundsätze der Bundesplanung sowie die Ziele und Vorstellungen der Landesentwicklung umsetzt (vgl. Einig, K. et al 2011: 156f.). Die Bezeichnung für einen solchen Plan in der Region Berlin, ist der Landesentwicklungsplan der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Der Plan ist sehr umfangreich und erfordert eine sektorübergreifende Koordinierung (vgl. Berlin-Brandenburg 2022). Der Landesentwicklungsplan befasst sich unter anderem mit folgenden Themen:

- Raumstruktur,
- Gliederung des Landes in potenzielle Siedlungsgebiete und zu erhaltende Freiräume, Sicherung schützenswerter Naturgüter,
- die Ausweisung von besonderen Entwicklungsschwerpunkten und Fördergebieten,
- Vorbereitung raumbedeutsamer öffentlicher und privater Planungen und Maßnahmen (vgl. Berlin-Brandenburg 2022).

Er enthält in der Regel sowohl Texte als auch Pläne und Karten und behandelt das gesamte Staatsgebiet. Neben raumordnerischen Grundsätzen für die räumliche Entwicklung und Ordnung des Landes stellt der Landesentwicklungsplan Ziele für einzelne raumbedeutsame Vorhaben mit Bedeutung für das Land dar (vgl. Berlin-Brandenburg 2022).

Für die Landesraumplanung gilt das in der deutschen Raumordnung vorherrschende "Prinzip der gegenseitigen Rückkopplung" (System der gemischten Top-down- / Bottom-up-Planung): Der Landesentwicklungsplan konkretisiert die Grundsätze und Ziele einer umfassenden Raumplanung (vgl. Aberle, G. et al 2005: 563.). Alle nachfolgenden räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die örtliche Bauleitplanung und die Fachplanungen, müssen ihn berücksichtigen bzw.

sich ihm anpassen (vgl. Umweltbundesamt 2020). Die Grundsätze und Ziele der Landesraumplanung sind zu berücksichtigen und je nach Detaillierungsgrad als rechtsverbindliche Vorgaben zu beachten (vgl. Aberle, G. et al 2005: 896.).

Das Bundes-Raumordnungsgesetz macht die Erstellung des (LEP HR) zu einer gesetzlichen Pflichtaufgabe. Das Landesraumordnungsgesetz bildet die gesetzliche Grundlage für den Landesentwicklungsplan. Das (LEP HR) wird von den obersten Landesplanungsbehörden erarbeitet und zumeist vom Landtag in Gesetzesform oder von der Landesregierung in Verordnungsform beschlossen. Der Landesentwicklungsplan hat einen langfristigen Planungshorizont und wird in regelmäßigen Abständen (i.d.R. alle 10 Jahre) fortgeschrieben (vgl. Berlin-Brandenburg 2022).

Neben dem klassischen Instrumenten Landesentwicklungsplan, Regionalplan und Raumordnungsverfahren gibt es neue Strategien in der Landesraumplanung. Es hat sich eine Reihe von informellen Instrumenten entwickelt, die teilweise auch auf der Ebene der Regionalplanung eingesetzt werden. Sie sind vor dem Hintergrund veränderter räumlicher und struktureller Bedingungen (Deutsche Einheit, EU-Integration, technologischer Wandel) entstanden (vgl. Einig, K. et al 2011: 156f.). Zu diesen neuen Instrumenten gehören Teilgebietsgutachten und raumordnerische Entwicklungskonzepte, grenzüberschreitende Entwicklungskonzepte, regionale Markierungskonzepte und Regionalmanagement. Sie zielen darauf ab, die regionalen Kräfte zu bündeln, das Selbstbewusstsein und die Identität der Region zu stärken und eine Aufbruchstimmung zu erzeugen (vgl. Aberle, G. et al 2005: 563.).

Regionale Ebene

Die Regionalplanung koordiniert die überörtlichen Belange der Raumordnung über die Gemeindegrenzen hinweg. Sie vertritt die allgemeinen Interessen einer Region gegenüber den Interessen der Gemeinden (vgl. Umweltbundesamt 2020). Nach dem Raumordnungsgesetz des Bundes hat sie einen eigenständigen, legitimen Auftrag zur Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplans (vgl. Aberle, G. et al 2005: 965.). Regionalpläne haben die Aufgabe, vorgegebenen Grundsätze, Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung des Bundes und der Länder auszufüllen und zu konkretisieren (vgl. Einig, K. et al 2011: 162f.).

Für die Infrastruktur legt die Regionalplanung Standorte und Trassen für die Verkehrsinfrastruktur, Standorte und Flächen für Versorgungseinrichtungen, für den Güterumschlag und für Windkraftanlagen fest oder ergänzt die Ausweisungen der Fachpläne (vgl. Einig, K. et al 2011: 162f.).

Hervorzuheben ist die wichtige Rolle, die die Regionalplanung in der Raumordnung spielt. Erst durch die Konkretisierung im regionalen Kontext kommen die Grundsätze der Bundesraumordnung und die Ziele der Landesraumordnung voll zum Tragen und Erreichen so eine Anwendbarkeit, die eine gezielte Anpassung der Bauleitplanung (gemäß § 1 Abs. 4 BauGB) und die Berücksichtigung der Fachplanungen ermöglicht. (vgl. Aberle, G. et al 2005: 965f.).

Kommunale Ebene

Im Rahmen der kommunalen Planungshoheit regeln die Gemeinden die städtebauliche Entwicklung und die Struktur ihres Gebietes durch Bauleitplanung in eigener Verantwortung. Sie steuern das Geschehen auf örtlicher Ebene, indem sie ihre Planungen an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anpassen. Die kommunale Bauleitplanung hat die Aufgabe, die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken im Gemeindegebiet vorzubereiten und zu steuern (vgl. Umweltbundesamt 2020).

Nach § 1 Abs. 3 BauGB ist es Aufgabe der Gemeinden, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit sie für die städtebauliche Entwicklung und die Strukturplanung erforderlich sind (vgl. BauGB 2022). Es obliegt der Gemeinde zu entscheiden, wann und wo dies der Fall ist. Die Gemeinde kann von der Bauleitplanungsbefugnis Gebrauch machen, wenn dies im allgemeinen öffentlichen Interesse liegt (vgl. Umweltbundesamt 2020). Ob ein bestimmter Plan tatsächlich erforderlich ist, kann nicht nach dem Erforderlichkeitsgrundsatz des § 1 Abs. 3 BauGB, sondern nur nach dem Gebot der Interessenabwägung nach § 1 Abs. 7 entschieden werden. Jeder kann aber die Aufstellung, Änderung und Ergänzung von Plänen veranlassen, wenn die städtebauliche Planung und Entwicklung im öffentlichen Interesse liegen (vgl. BauGB 2022). Ein Anspruch auf Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen besteht jedoch nicht (§ 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB) (vgl. BauGB 2022). Der Flächennutzungsplan stellt die beabsichtigte Entwicklung für das gesamte Gemeindegebiet dar. Das Gemeindegebiet ist nicht nur Gegenstand der Bauleitplanung und anderer kommunaler Planungen, sondern auch der überörtlichen, übergreifenden Raumplanung und der Regionalplanung. Überörtliche Planungen werden durch Flächennutzungspläne, die an die Ziele der Raumordnung angepasst sind, umgesetzt und konkretisiert (vgl. Umweltbundesamt 2020).

Die Fachplanung nach § 38 BauGB genießt gegenüber der Bauleitplanung einen gewissen Vorrang, zum einen hinsichtlich der materiellen Befreiung von den Vorschriften über die Zulassung von Vorhaben, zum anderen hinsichtlich der Bauleitplanung und ihrer Bindungswirkungen (vgl. ARL. 2022). Öffentliche Planungsträger, die an der Aufstellung eines vorbereitenden Bauleitplans beteiligt sind, sind verpflichtet, ihre Planungsvorschläge an diesen Plan anzupassen, sofern sie nicht Widerspruch eingelegt haben. Die Anpassungspflicht dient der Harmonisierung der von den verschiedenen öffentlichen Planungsträgern vorgeschlagenen Flächennutzungen (vgl. Umweltbundesamt 2020).

Berliner Flächennutzungsplan

Der vorbereitende Flächennutzungsplan stellt für das gesamte Gemeindegebiet die Arten der Bodennutzung dar, die entsprechend der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung für den voraussichtlichen Bedarf der Gemeinde in Betracht kommen (vgl. Bezirksamt Neukölln 2022). Die besondere Bedeutung des vorbereitenden Bauleitplans für die städtebauliche Entwicklung liegt darin, dass er die grundsätzlichen Entscheidungen einer Gemeinde darüber festlegt, wie und für welche Zwecke (Bauen, Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, Erholung, Naturschutz usw.) die vorhandenen Flächen nutzbringend und zweckmäßig verwendet werden können und sollen. Er bildet den Rahmen und die Grundlage für verbindliche Flächennutzungspläne (vgl. BauGB 2022). Die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung geben wiederum den Rahmen für den vorbereitenden Bauleitplan vor (§ 1 Abs. 4 Baugesetzbuch) (vgl. BauGB 2022). Dabei wird auch auf die in querschnittlichen, informellen Planungen wie Fach- oder Teilflächennutzungsplänen entwickelten Grundsätze und Ziele zurückgegriffen. Dem Flächennutzungsplan ist eine Begründung beizufügen. In dieser Begründung werden die Ziele, Zwecke und Auswirkungen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung beschrieben sowie das Verfahren und das Ergebnis der Abwägung der beteiligten Belange festgehalten. Zur Begründung gehört auch der Umweltbericht (§ 2a Baugesetzbuch), in dem die erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet werden müssen (vgl. Umweltbundesamt 2020).

Bebauungsplan

Der Bebauungsplan ist die zweite Stufe im zweistufigen System der Bauleitplanung. Im Gegensatz zum vorbereitenden Bauleitplan enthält der Bebauungsplan rechtsverbindliche Festsetzungen, die die städtebauliche Struktur, die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken steuern und kontrollieren (§ 8 Abs. 1 BauGB) (vgl. BauGB 2022). Er wird in Form einer Satzung oder eines Gemeindegesetzes erlassen. Der Bebauungsplan ist das zentrale Instrument der kommunalen Planung und bildet die Grundlage für weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Baugesetzbuches. Dazu gehören: (vgl. ARL 2022)

- Flurneuordnung (§§ 45 ff. BauGB),
- Bodenordnung (Bereitstellung der örtlichen öffentlichen Infrastruktur) (§§ 123ff),
- Entschädigung (§§ 39ff),
- Enteignung (§§ 85ff),
- Städtebauliche Anordnungen (§§ 175-179),
- Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb von Gebieten mit verbindlichen Bauleitplänen (§§ 30, 31) (vgl. BauGB 2022).

Der Bebauungsplan konkretisiert den Flächennutzungsplan durch die eindeutige, nähere Festlegung der Flächennutzung (vgl. Umweltbundesamt 2020).

6.2 Gesetzliche Grundlagen zur Barrierefreiheit

Es ist wichtig, dass die Projektbeteiligten und -verantwortlichen bereits zu Beginn eines Bauvorhabens die rechtlichen Grundlagen und Verantwortlichkeiten kennen. Klare Zuständigkeiten sind besonders wichtig, wenn es um Entscheidungen über Abweichungen von den Anforderungen an die Barrierefreiheit geht. Für die Stadt ist dabei das Bauen ohne Barrieren eine äußerst komplexe Aufgabe (vgl. SenS 2011: 6f.). Darin wird Barrierefreie Planung und barrierefreies Bauen in ihrer Komplexität durch verschiedene Gesetze und Verordnungen bestimmt, z. B. durch die Sozialgesetzgebung oder das Baurecht als Teil des öffentlichen Rechts. Fast alle Bereiche der Gestaltung sind davon mehr oder weniger betroffen. Neben dem öffentlichen Verkehrsraum, den öffentlich zugänglichen Gebäuden und ihren Grundstücken soll auch der gesamte öffentliche Freiraum mit seinen sehr differenzierten Nutzungsbereichen für alle Menschen ein Angebot ohne Einschränkungen sein. Von allgemeiner Bedeutung, wenn auch nicht direkt mit dem Planen und Bauen verbunden, sind die folgenden Rechtsgrundlagen: (vgl. SenS 2011: 8f.)

- Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
- Die Grundlage für die barrierefreie Gestaltung von Gebäuden ist in Artikel 3, Absatz 3, Satz 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland verankert (vgl. SenS 2011: 8f.):

“Kein Mensch darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.”

Die Definition der Barrierefreiheit basiert auf dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002, zuletzt geändert durch Artikel 12 G vom 19. Dezember 2007. Die Barrierefreiheit wird in § 4 beschrieben:

“Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Einrichtungen, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen zugänglich sind und von ihnen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe genutzt werden können.”

Die Musterbauordnung 2002, zuletzt geändert durch den Beschluss der Bauministerkonferenz im Jahr 2012, definiert Barrierefreiheit in § 2 unter Punkt (9):

"Bauliche Anlagen sind barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen zugänglich sind und von ihnen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und in der Regel ohne fremde Hilfe genutzt werden können."

6.3 Spezifische gesetzliche Grundlagen

Zu den wenigen spezifischen gesetzlichen Grundlagen in Bezug auf den barrierefreien Freiraum gehören die im Folgenden genannten Regelungen. Wesentliche Details zu Anforderungen an den öffentlichen Freiraum für Berlin sind in der DIN 18024 Teil 1, DIN 32975, DIN 32981 und DIN 32984 enthalten.

Für öffentliche Bauvorhaben in Berlin gelten neben den üblichen Bauvorschriften auch die im Handbuch *"Berlin-Design for all – Öffentlich zugängliche Gebäude"* aufgeführten Qualitätsstandards. Das Handbuch wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als ein Planungswerkzeug herausgegeben, das viele Fragen der Barrierefreiheit bereits im Vorfeld der Planung von öffentlichen Freiflächen abhandelt. Diese Qualitätsstandards sind für Bauvorhaben des Landes Berlin durch das Rundschreiben SenStadt VI A Nr. 03/2010 - Allgemeine Richtlinie Barrierefreies Bauen - (2011 erweitert um den öffentlichen Außenraum) rechtsverbindlich (vgl. SenS 2011: 8f.).

Die Gestaltung von Straßen und Elementen der Straßenausstattung unterliegen dem Berliner Straßengesetz und seinen ergänzenden Vorschriften, vor allem die im März 2008 eingeführten Ausführungsvorschriften zu §7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) (vgl. SenS 2011: 11).

Richtlinien und Empfehlungen für Planung und Bau von Straßen und deren Ausstattung sind ebenfalls in den gültigen Fassungen im Rahmen einer barrierefreien Planung zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere die *"Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen"* (H BVA 2011) der FGSV (vgl. SenS 2011: 11).

Die Verantwortung für die praktische Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum liegt in erster Linie bei der Kommune. Barrierefreies Bauen, § 51 der Bauordnung für Berlin (BauOBl), bildet den rechtlichen Rahmen für öffentlich zugängliche bauliche Anlagen und ihre Außenanlagen. Er legt die bauordnungsrechtlichen Mindestanforderungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und der ordnungsgemäßen und angemessenen Nutzung fest (vgl. SenS 2011: 8f.).

Richtlinien zum Barrierefreien Bauen nach § 51

Öffentlich zugängliche Freiräume sind so zu errichten und zu unterhalten, dass sie von Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen und Besuchern mit Kleinkindern über die Zugangspunkte barrierefrei betreten und entsprechend ihrer Zweckbestimmung ohne fremde Hilfe genutzt werden können (vgl. SenS 2011: 12f.). Zusätzlich zu den in Artikel 33 geforderten Fluchtwegen sind bauliche Maßnahmen, die es Besuchern, die einen Rollstuhl nutzen, ermöglichen, den Platz im Notfall selbstständig zu verlassen, nur dann erforderlich, wenn das Bauwerk oder die entsprechenden Teile davon genutzt werden (vgl. SenS 2011: 12f.).

Gemäß Abs. 2 müssen öffentliche Plätze über die Zugangspunkte ohne Stufen und mit einer lichten Durchgangsbreite von mindestens 0,9 m zugänglich sein; vor jedem Zugangspunkt muss eine ausreichende Bewegungsfläche vorhanden sein (vgl. SenS 2011: 17f.). Rampen dürfen nicht mehr als 6 % Gefälle aufweisen; sie müssen mindestens 1,20 m breit sein und auf beiden Seiten feste und leicht zu greifende Handläufe haben. Am Anfang und am Ende jeder Rampe muss ein Podest vorhanden sein und alle 6 m ein Zwischenpodest. Die Podeste müssen mindestens 1,50 m lang sein. Treppen müssen auf beiden Seiten mit Handläufen ausgestattet sein, die über Podeste hinweg bis zum Ende der Treppe reichen. Die Treppen müssen feste Setzstufen haben. (vgl. SenS 2011: 18f.). Korridore müssen mindestens 1,50 m breit sein. (vgl. SenS 2011: 21.). Bei der Bereitstellung von Toiletten muss mindestens eine Kabine so beschaffen sein, dass sie auch von Menschen mit Behinderungen genutzt werden kann und barrierefrei zugänglich und nutzbar ist; sie muss entsprechend gekennzeichnet sein (vgl. SenS 2011: 20f.).

Empfehlungen und Richtlinien öffentlicher Flächen und Straßen

Die Maße und Breiten im Straßenraum haben bei der Gestaltung und Entwicklung von öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsflächen einen hohen Stellenwert. Der Straßenraum hat das städtebauliche Merkmal, dass er in seiner Bestimmtheit eine endliche Größe ist. Oftmals muss wegen der Straßenraumbreite abgewogen werden, welche Fläche welchem Verkehrsträger zugeordnet wird. Es gibt dabei verschiedene Richtlinien und Empfehlungen die bestimmte Regelmaße und Mindestmaße für alle Verkehrsträger zusammenstellen, um ein sicheres Miteinander auf den Verkehrswegen zu sichern und einen optimalen Verkehrsfluss zu garantieren (vgl. FGSV. 2007).

Die Breite der Fahrspuren im Straßenraum wirkt sich auf die Sicherheit und die Fahrgeschwindigkeit aus. Oftmals führen schmälere Fahrspuren zu niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten und erhöhen gleichzeitig die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende. Die Fahrspurbreite wird sowohl für das 85 %-Bemessungsfahrzeug, d. h. den regelmäßigen Nutzer, als auch für das Maximalfahrzeug, d. h. den

seltenen, aber größten Nutzer, festgelegt. Das 85 %-Bemessungsfahrzeug nutzt eine Fahrspur, während das Maximalfahrzeug zeitweise mehrere Fahrspuren nutzen kann. Auf vielen Transitstraßen ist das Transitfahrzeug sowohl das Bemessungs- als auch das Maximalfahrzeug - sowohl der regelmäßige als auch der größte Nutzer (vgl. FGSV. 2020).

85 %-Bemessungsfahrzeuge für 8 verschiedene Fahrzeuggruppen:

- Personenkraftwagen (PKW),
- Transporter / Lieferwagen bis 3,5 t,
- kleiner / leichter LKW (2-achsig),
- Sattelzug Reise-, Linienbus 12,0 m (2-achsig),
- Reise-, Linienbus 15,0 m (3-achsig),
- Gelenkbus (3-achsig),
- Müllfahrzeug (3-achsig). (vgl. FGSV. 2020)

Empfehlungen und Richtlinien für Fußverkehr

“Fußgänger müssen die Gehwege benutzen.”, so steht es in der Straßenverkehrs-Ordnung damit ist jede öffentliche Verkehrsfläche gemeint, die erkennbar dem Fußverkehr dienen soll. Deshalb sind die baulichen Regelungen für die Sicherheit und den Komfort des Gehens besonders wichtig (vgl. StVO).

“An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich. Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen die Grundausstattung nicht unterbrechen” (vgl. RAST 06, 6.1.6.1: 69; vgl. EFA 3.1.1: 12).

Das Grundmaß des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall des Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 m. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 m Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich eine Regelbreite für den Gehwege von 2,50 m (vgl. RAST 06, 6.1.6.1: 69). Weitere Breitenmaße und Besonderheiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

¹⁾ Werden die vorgegebenen Verkehrsstärken um mehr als 5 000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Sind in einer Straße punktuell oder linienhaft örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, so können Zuschläge im Seitenraum nach der Tabelle 3 infrage kommen.

²⁾ Die Hinweise für die Ausstattung mit Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr gelten jeweils für durchschnittliche Verhältnisse. Zur Auswahl der geeigneten Art von Querungshilfen vgl. Abschnitt 3.3.

Abbildung 49: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts (vgl. FGSV 2002: 15)

Empfehlungen, Richtlinien und Abmessungen für MIV und Ruhender PKW

Zweistreifige Fahrbahnen sind in Hauptverkehrsstraßen im Allgemeinen zwischen 5,5 m und 7,5 m und in Erschließungsstraßen zwischen 4,5 m und 7,50 m breit (vgl. RSt 06, 6.1.1.2: 69). Weitere Breiten kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 7: Zweistreifige Fahrbahnen

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrs- straßen	Fahrbahnbreite Erschließungs- straßen
Regelfall	6,50 m ^{*)}	4,50 m–5,50 m
mit Linienbusverkehr	6,50 m ^{*)}	6,50 m
geringer Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch ^{**)}	6,00 m	6,00 m
geringe Begegnungshäufigkeit Lkw-Verkehr	5,50 m (bei verminderter Geschwindigkeit)	–
große Begegnungshäufigkeit Bus- oder Lkw-Verkehr	7,00 m	–
Schutzstreifen für Radfahrer	7,50 m mit beidseitig 1,50 m Schutzstreifen 7,00 m mit beidseitig 1,25 m Schutzstreifen ^{***)} bei beeng- ten Verhältnissen	

^{*)} Bei diesem Maß sind in der Regel
benutzungspflichtige Radver-
kehrsanlagen vorzusehen.

^{**)} z. B. ausschließlich Erschließungs-
funktion

^{***)} nicht neben Parkstreifen mit häufi-
gen Parkwechseln

Abbildung 50: Zweistreifige Richtungsfahrbahnen (vgl. FGSV 2007: 69)

Einstreifige Richtungsfahrbahnen und Einbahnstraßen haben bei stark eingeschränkter Flächenverfügbarkeit im Allgemeinen eine Fahrbahnbreite von 4,25 m und 3 m (vgl. RSt 06, 6.1.1.6: 69).

Die Grundmaße für das Abstellen von PKW ergibt sich aus dem gewählten Bemessungsfahrzeug, der erwünschten Fahrweise beim Ein- und Ausparken (vorwärts / rückwärts) und der Aufstellungsart. Bequemes Ein- und Aussteigen erfordert 0,75 m Abstand zwischen den abgestellten Fahrzeugen und zu den festen Hindernissen seitlich (vgl. RAS 06, 4.4: 27).

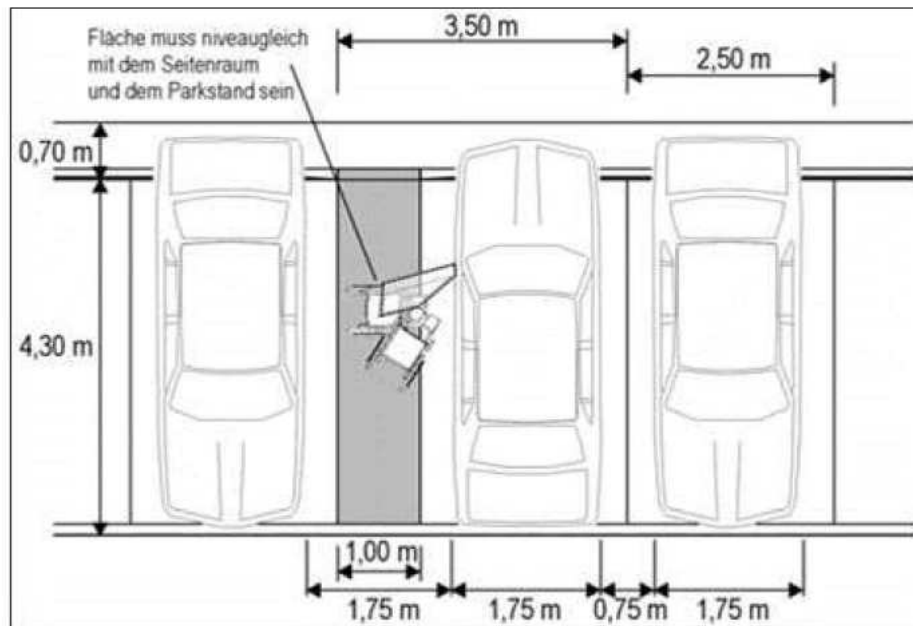


Bild 18: Grundmaße für das Abstellen des Bemessungs-fahrzeugs Pkw

Abbildung 51: Grundmaße für das Abstellen des Bemessungsfahrzeug (vgl. FGSV 2007: 28)

Fahrzeuge und Personen haben sowohl klar definierte Räume (die Größe des Fahrzeugs / Person selbst) als auch einen Pufferraum (oder Betriebsraum), der den Raum definiert, der für einen komfortablen Betrieb bei mäßiger Geschwindigkeit erforderlich ist. Breitere Fahrzeuge können in seltenen Fällen auf schmälere Fahrspuren untergebracht werden - selbst wenn der Platz auf der Straße begrenzt ist, können Fahrzeuge gelegentlich einen Teil einer angrenzenden Fahrspur nutzen, wenn der gesamte Straßenabschnitt genügend Platz dafür bietet. Überlappende Pufferzonen können bei niedrigeren Geschwindigkeiten sicher befahren werden (vgl. FGSV. 2007).

Empfehlungen und Richtlinien ÖPNV

Busse gehören zu den größten Fahrzeugen, die auf städtischen Straßen verkehren. Ihre Spiegelbreite übersteigt oft den verfügbaren Fahrstreifen. Wenn Busse auf einer schmalen Fahrspur für gemischten Verkehr verkehren, kann es manchmal zu einem Eindringen in benachbarte Fahrspuren kommen, z. B., wenn zwei Busse aneinander vorbeifahren. Es muss sichergestellt werden, dass benachbarte Fahrspuren

in einem Straßenabschnitt bei Bedarf gelegentlich solche Bewegungen aufnehmen können. Helfen können dabei Bussonderfahrstreifen mit folgenden Breitenmaßen (vgl. FGSV 2007).

Tabelle 40: Bussonderfahrstreifen

Randbedingungen	Breite
Regelfall	3,50 m
eingeschränkte Flächenverfügbarkeit	3,25 m
erheblich eingeschränkte Flächenverfügbarkeit	3,00 m

Abbildung 52: Bussonderfahrstreifen (vgl. FGSV 2007: 96)

Bei stark eingeschränkter Flächenverfügbarkeit ist die Entwicklung und Planung von Bushaltestellen ein schwieriges Unterfangen. Es kann dabei schwierig sein den Bussteig optimal im Planungsgebiet unterzubringen. Folgende Abmessungen zur Haltestellenfläche kann aus der folgenden Grafik entnommen werden (vgl. FGSV 2007).

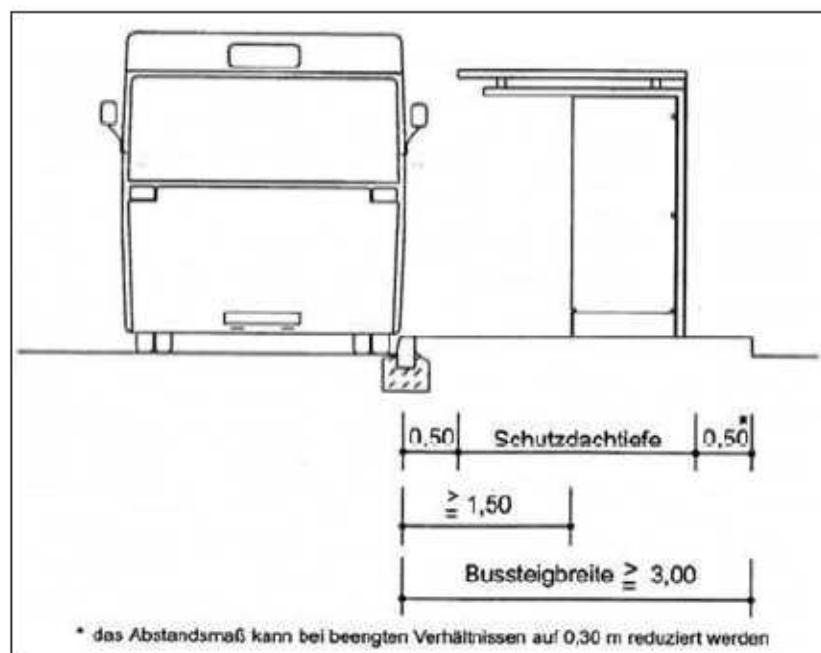


Bild 93: Abmessungen für Warteflächen und -inseln mit Wetterschutzeinrichtung (gilt nur bei nahezu paralleler Anfahrt)

Abbildung 53: Abmessung für Warteflächen und -inseln mit Wetterschutzeinrichtung (vgl. FGSV 2007: 103)

Die Förderung eines sicheren Transitverkehrs bei gleichzeitiger Gewährleistung eines effizienten Betriebs erfordert ein vorhersehbares, gleichmäßiges Umfeld mit niedrigen Geschwindigkeiten. Schmalere Fahrspuren für den Transitverkehr, die zusammen mit Signal- und Kreuzungsbehandlungen, Haltestellen auf der Fahrspur, angemessenen Haltestellenabständen und angrenzenden Pufferzonen

umgesetzt werden, ermöglichen dem Transitverkehr ein bequemes Vorankommen bei gleichmäßigen Geschwindigkeiten. Für die Kennzeichnung der Haltestellen auf der Fahrbahn, so kann die folgende Grafik herangezogen werden.

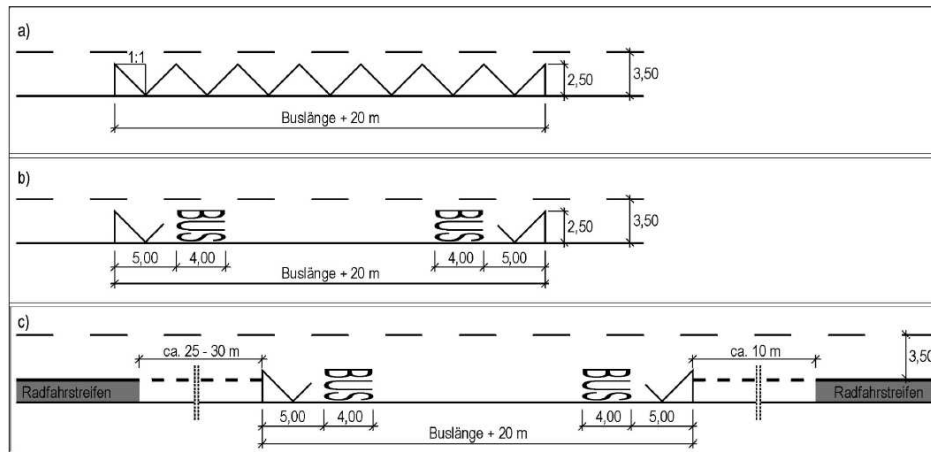


Bild 90: Beispiele für die Ausbildung und Kennzeichnung von Bushaltestellen am Fahrbahnrand

Abbildung 54: Beispiele für die Ausbildung und Kennzeichnung von Bushaltestellen am Fahrbahnrand (vgl. FGSV 2007: 102)

Empfehlungen und Richtlinien für Radverkehr

Schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrenden sollte immer genügend Platz eingeräumt werden, damit sie sich in einem komfortablen Abstand zum schnell fließenden Verkehr oder zu größeren Fahrzeugen wie Bussen und Lkw und zu parkenden Autos, außerhalb der Tür-Zone sicher bewegen können. Wenn Busse eine Fahrspur neben einem Radweg benutzen, wird der Fahrkomfort für Busse und Fahrräder verbessert, indem ein Pufferraum zwischen ihnen geschaffen wird, sofern die Breite vorhanden ist. Für Radfahr- und Schutzstreifen gelten folgende unterschiedliche Vorgaben für Breitenmaße (vgl. RVP 2021: 8f.).

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m			

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Abbildung 55: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (vgl. 2010: 16)

6.4 Gestaltung öffentlicher Plätze

Nachfolgend soll aufgezeigt werden, wie qualitativ hochwertige öffentliche Plätze gestaltet werden können. Hierbei geht es um generelle Charakteristika einer ansprechenden Platzgestaltung, auf die bei der spezifischen Planung des Kranoldplatzes Rücksicht genommen werden sollte. Zunächst wird hierzu eine Definition des öffentlichen Platzes aufgestellt und seine Anforderungen, Nutzungen und Funktionen analysiert. Anschließend werden Best-Practice Beispiele dargelegt, anhand derer die zuvor theoretisch erörterten Kriterien guter Platzgestaltung veranschaulicht werden können.

Bei dem Versuch eine allgemeine Definition von Plätzen anzufertigen ist es notwendig, verschiedene Definitionen zu berücksichtigen, da diese oft unterschiedliche Teilbereiche ansprechen. In der Literatur liefert die Definition von Knirsch eine erste Herangehensweise, der Plätze folgendermaßen beschreibt:

„Plätze sind Teil einer Stadtkultur und bieten als solche die Chance, die Stadt als Lebensraum attraktiver zu gestalten. Ein guter Platz ist aus der Charakteristik des Ortes entwickelt. Er zeigt die Komplexität und Lebendigkeit einer Stadt auf und ist dabei sinnlich erfahrbar. Er bietet seinen Nutzern die Freiheit, ihn sich anzueignen und zu beleben, ihn immer wieder neu zu interpretieren.“ (Knirsch 2004: 1)

Ein Platz kann demzufolge als charakteristisches und anpassungsfähiges Element einer dynamischen Stadt verstanden werden. In einer anderen Definition werden Plätze als „begrenzte ... oder durch sonstige Merkmale deutlich von Umfeld unterscheidbare, vom Menschen geschaffene und für seine Zwecke hergerichtete Raumflächen“ (Krause o. J.: 1) bezeichnet. Zudem ist ein Platz eine „städtebaulich abgegrenzte, von Bebauungen umgebene Fläche innerhalb einer Ansiedlung“ (Kadatz 1988: 214) und ein „städtebauliches Ordnungsmittel, ... ein Höhepunkt, eine Sammelstätte ... für gesellschaftliche, kulturelle und politische Ereignisse“ (Sack 1986: 22). Aus diesen Teiluntersuchungen ergibt sich eine allgemeine Definition: Öffentliche Plätze sind städtebauliche, den Raum gliedernde, von Gebäuden umgebene Flächen, die vom Menschen errichtet sind und auf seine Nutzung abzielen. Als charakteristische, lebendige Stadtelemente ermöglichen und regen sie zur Aneignung an und markieren Treffpunkte gesellschaftlichen, politischen und kulturellen Lebens.

Anforderungen, Funktionen und Nutzung

Öffentliche Räume haben eine Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten und Funktionen, trotzdem werden diese oftmals auf einen Kontext reduziert. So wurde anhand einer Internet-Recherche festgestellt, dass circa zwei Drittel aller zum Thema „Öffentlicher Raum“ gefundenen Beiträge jenen Begriff mit künstlerischem Schwerpunkt beleuchteten. Lediglich ein Fünftel wählte eine gesellschaftliche und soziale Herangehensweise (vgl. Schubert 2000: 9). Was einen öffentlichen Platz allerdings entscheidend von einer Kunstaussstellung unterscheidet, ist die Erkenntnis, dass dieser „der Bevölkerung als Gebrauchsraum vielfältigster Art dienen“ (Aminde 1994: 50) muss. Die Tauglichkeit eines Platzes wird erst im täglichen Umgang erkennbar. Letztlich ist ein öffentlicher Platz ein „Gefäß eines Stadtlebens“ (ebd.: 53). Die Lebendigkeit und Flexibilität in der Nutzung eines Platzes wird durch diesen Ausdruck verdeutlicht. Das erklärt auch, warum bei „der Planung und Gestaltung öffentlicher Plätze fast immer die Erwartung verbunden [ist], dass man damit der so genannten „Stadtgesellschaft“ ... zu einem Ort verhelfen könne, an dem sie sich in allen ihren Facetten selbst darstellen und bei aller Verschiedenheit ... zu einer übergreifenden Gemeinschaft finden würde“ (Spiegel 2010: 251).

Anforderungen

An öffentliche Plätze werden verschiedene Anforderungen gestellt, die nachfolgend analysiert werden. Heutzutage finden auf öffentlichen Plätzen mehr und mehr Veranstaltungen statt, diese „Erlebniskultur“ ist inzwischen zu einem Gradmesser für öffentliche Plätze geworden. Dennoch gibt es in diesem Zusammenhang zwei Dinge, die zu beachten sind. Zum einen steht der „Eventfixierung“ der Wunsch nach einem ruhigen Rückzugsort zur Entspannung entgegen, der ebenfalls berücksichtigt werden sollte (vgl. Spiegel 2010: 260). Zum anderen sollten Plätze immer auch an die „konkreten Bedürfnisse der Wohn- und Arbeitsbevölkerung in ihrem jeweiligen Einzugsbereich“ (ebd.: 264) angepasst werden.

Weiterhin muss ein Platz auch wandlungsfähig sein, also vielfältige Nutzungen, auch gleichzeitig, möglich machen (ebd.: 265). Hierbei gilt es ebenso zu beachten, dass der oftmals an größere Plätze gestellter Wunsch nach einer ansprechenden und ausgefallenen Gestaltung dem entgegenwirkt. Das eine schließt das andere zwar nicht aus, dennoch gilt es hier, das richtige Maß zu finden (ebd.: 260). Ähnlich dazu werden von Plätzen auch allerlei abwechslungsreiche Möglichkeiten zum Verweilen gefordert. Auch hier muss auf eine gewisse Ambivalenz hingewiesen werden, die abgeschätzt und bewertet werden muss. Die Aktivitäten sollen nämlich einerseits jene ansprechen, die den Kontakt zu anderen suchen, andererseits auch die, die privat und distanziert unterwegs sein wollen. Des Weiteren sollte ein Platz auch visuelle Anreize schaffen, sei es durch kulturelle, geschichtliche Komponenten oder (landschafts-)architektonische Bauelemente (ebd.: 265).

Funktionen

Plätze haben verschiedene Funktionen und Nutzungsformen. Faktoren, die darauf Einfluss ausüben, sind vor allem der Standort des Platzes und damit verbunden auch seine Erreichbarkeit. Ein Platz mit einem gesamtstädtischen Einzugsbereich sollte daher an einem Knotenpunkt des Wegenetzes der Stadt liegen und auch gut an den ÖPNV angebunden sein. Ebenso ist die Rolle der näheren Umgebung und der angrenzenden Gebäude im speziellen darzulegen. Weitere Aspekte sind die Bebauungsdichte, sowie das Vorhandensein anderer Freiräume in der Umgebung (vgl. Spiegel 2010: 257). Funktionen, die ein Platz ausüben kann und soll, stehen im engen Zusammenspiel mit diesen Faktoren und auch den Nutzungsmöglichkeiten. Man kann sie unterteilen, ein erster Teilbereich ist der Soziale. Eine wichtige Funktion hierbei stellt die soziale Zusammenkunft und Aneignung dar. Plätze sollen für alle verfügbar sein und alle möglichen Aufenthaltsaktivitäten bieten (vgl. Knirsch 2004: 53). So können gerade Kinder und Jugendliche wichtige Erfahrungen im Bereich der Sozialisation sammeln (vgl. Berding 2016: 24f.).

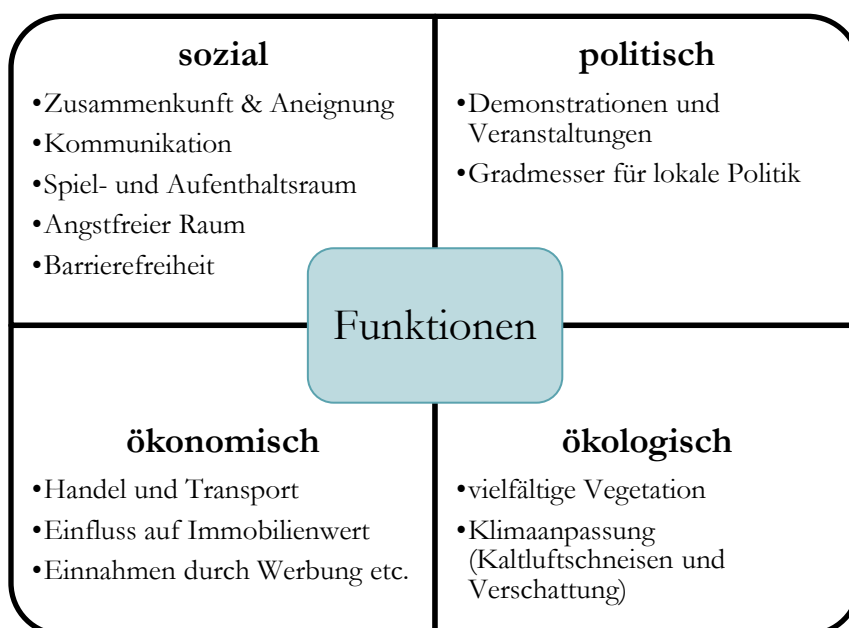


Abbildung 49: Funktionen eines Platzes

(Quelle: Eigene Darstellung nach Berding 2016: 22ff. und Knirsch 2004: 53ff.)

Daran anknüpfend wird auch die Kommunikationsfunktion von Plätzen sichtbar. Diese liefern zwar keine erhöhte direkte Kommunikation, dafür allerdings eine „Vielzahl und Vielfalt, ... Dichte und Überlagerung unterschiedlicher, sprachlicher wie nicht sprachlicher Kommunikationsinhalte und -wege“ (Spiegel 2010: 256). Insgesamt ist eine zielgruppenoffene Gestaltung von Plätzen zunehmend wichtiger geworden. Zudem ist die Schaffung eines angstfreien Raums für Plätze unerlässlich, damit bestimmte soziale Gruppen diesen nicht von vornherein meiden (vgl. Berding 2016: 24f.). Weiterhin sollten Plätze aus sozialer Sicht auch Orte zum Spielen und Verweilen, und barrierefrei sein (vgl. Knirsch 2004: 56).

Ökologische Funktionen erfüllt ein Platz, wenn er unter anderem Vegetation in verschiedenen Facetten bereithält (vgl. Knirsch 2004: 56). Im Zuge des Klimawandels gewinnen die ökologischen Funktionen an Bedeutung, gerade Kaltluftschneisen und Verschattung sind bei der Planung von Plätzen zu beachten. Ökonomisch betrachtet haben Plätze großen Einfluss. Aus der Historie ergibt sich bereits die Wichtigkeit zentraler Plätze für den Handel und Transport. Diese Funktion dauert auch bis heute noch an, auch wenn das Ganze nun mehr in die anliegenden Gebäude verlagert wurde. Diese wiederum profitieren von einem gepflegten Platz mit gutem Image, da dieser den Immobilienpreis erhöht. Zudem können Gemeinden für Werbung, Märkte etc. auf Plätzen Einnahmen generieren (vgl. Berding 2016: 25f.).

Auch politische Funktionen haben öffentliche Plätze zu erfüllen. Auf ihnen spielen sich Demonstrationen und politische Veranstaltungen ab und sie stellen einen Gradmesser dar, an dem sich die lokale Politik zu messen hat. Die Planung von Plätzen liegt in den Händen der Kommunen, deshalb sind Bürger*innen umso zufriedener mit der Politik, je mehr diese auf ihre Wünsche hinsichtlich der Platzgestaltung eingeht. Zu guter Letzt muss noch auf die imageprägende Funktion von Plätzen hingewiesen werden. Sie untergliedern Städte und haben schon geschichtlich eine herausragende Bedeutung. Betrachtet man also die Identität eines Ortes, so ist es unabdingbar, auch auf ihre Plätze zu blicken. Anhand der ökologischen Funktionen wurde bereits der stete Wandel der Gewichtung einzelner Funktionen aufgezeigt, der bei der Gesamtbetrachtung nicht außer Acht gelassen werden darf (ebd.: 23ff.).

Nutzung

Nach den Anforderungen und Funktionen wird nun weiter auf die Nutzung von Plätzen eingegangen. Plätze können auf vielerlei Art und Weise genutzt werden. Zum Genießen des Stadtlebens, zum Entspannen bei einer Pause, zum Spielen und Erkunden, zum Durchschlendern und Gehen, zum Sehen und Beobachten, zum Teilhaben an Veranstaltungen, Festen und Märkten, zum Konsumieren, zum Durchqueren auf dem Weg zu einem anderen Ziel und zum spontanen Aneignen. Ein Wandel in den

verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten ist hierbei auch bei Plätzen zu sehen, die von sich aus eher auf einen Nutzen schließen lassen. So beheimatet ein Marktplatz neben Floh-, Wochen- und Weihnachtsmärkten auch politische Demonstrationen und Veranstaltungen, und Stadtfeste (vgl. Knirsch 2004: 53).

Qualitätskriterien

Aus den vorangegangenen Anforderungen, Funktionen und Nutzungen ergeben sich mehrere Qualitätskriterien, die Plätze erfüllen sollten und anhand derer Plätze analysiert und geplant werden können. Im Folgenden wird dazu auf die Arbeit von Jan Gehl zurückgegriffen, der sich in einigen wissenschaftlichen Ausarbeitungen mit Stadtplanung und guter Platzgestaltung im speziellen beschäftigt. In seiner mittlerweile als Standardwerk guter Planung geltenden Abhandlung „Städte für Menschen“ beschreibt er zwölf Kriterien, die als Checkliste für einen guten öffentlichen Platz dienen. Zunächst gilt es, drei Grundaspekte zu berücksichtigen, die als Basis immer erfüllt sein sollten. Sie fallen unter den Oberbegriff „Schutz“. Da die Planung immer vom Menschen in seiner „Grundform“ ausgeht, d.h. vom Zufußgehenden, bezieht sich der erste Aspekt des Schutzes vor Verkehr(sunfällen) bzw. dem damit verbundenen Sicherheitsgefühl auf den Schutz von Zufußgehenden vor Radfahrenden, vor allem aber vor dem MIV (vgl. Gehl 2010: 274f.).

Des Weiteren sollte ein qualitätvoller Platz ebenso ein Sicherheitsgefühl hinsichtlich des Schutzes vor Verbrechen bieten. Dazu ist vor allem ein belebter öffentlicher Raum herzustellen, der auch Funktionen in der Nacht und eine gute Beleuchtung bereithält. Als drittes ist ein Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen sicherzustellen. Dazu zählen Unterstell- bzw. Verweilmöglichkeiten, die vor Wind, Regen, Schnee, Kälte bzw. Hitze, Luftverschmutzung, Staub, Lärm und blendendem Licht schützen. In Zeiten des zunehmend spürbaren Klimawandels ist auch die Planung eines wohltemperierten Mikroklimas bzw. die Resilienz bezüglich Extremereignissen wie Überschwemmungen einzuplanen (ebd.).

Unter den nächsten Oberbegriff „Komfort“ fällt die zur Nutzung einladende Gestaltung der Außenräume unter Beachtung tages- und jahreszeitlicher wechselnder Bedingungen. Zunächst sollten Angebote für Zufußgehende geschaffen werden. Dies umfasst etwa genügend Platz zum Schlendern, gute Bodenbeläge ohne Hindernisse, Inklusivität und Barrierefreiheit sowie eine interessante Fassadengestaltung. Daneben sollten attraktive Aufenthaltsgelegenheiten, etwa durch eine vielfältige Erdgeschossnutzung, geschaffen werden. Gut durchdachte Sitzgelegenheiten mit Aussicht und Einsehbarkeit, freie Sichtachsen mit guter Übersicht und eine Atmosphäre, die z.B. durch entsprechend gestalteter Sitzmöbel und niedrigen Lärmpegel zur Kommunikation anregt, sind weiterhin zu bedenken.

Schließlich sollte die Aneignung des Platzes als Ort für Spiel und Sport beispielsweise durch bauliche Elemente ermöglicht werden (vgl. Gehl 2010: 274f.).

Zu guter Letzt sollten noch Kriterien, die im Englischen treffend dem Aspekt „Enjoyment“ zugeordnet werden, verwirklicht werden. Die den Platz begrenzenden Bauten sollten in ihren Dimensionen ein menschliches Maß einhalten. An den Menschen angepasste Proportionen beeinflussen das Wohlbefinden und schaffen eine zum Aufenthalt einladende und nicht allzu anonyme Atmosphäre. Im Kontrast zu dem Grundkriterium des Schutzes vor wetterbedingten Einflüssen zählt die Schaffung von Verweilmöglichkeiten, die die positiven Seiten des lokalen Klimas hervorheben. So können gezielt einige im Sommer in der Sonne liegende, aber unbedingt auch schattige, kühle Plätze eingesetzt werden und ein leichter Durchzug möglich bleiben. Abgerundet wird ein Platz mit dem Qualitätskriterium der positiven Sinneseindrücke. Dazu zählen ein ansprechendes Design und gelungene Architektur mit ästhetischen Materialien und schönen Aussichten durch Bäume, Wasserspiele oder Grünanlagen. Gewissermaßen ist dieser letzte Aspekt als Klammer für alle anderen Qualitätskriterien zu verstehen, da eine gute Architektur immer mitgedacht werden sollte (ebd.).

Best-Practice Beispiele

Als ein internationales Best-Practice-Beispiel kann der Piazza del Campo in Siena gelten, der alle Kriterien für einen attraktiven, urbanen Platz erfüllt. Er zeigt sich abgeschottet vom fließenden Verkehr



Abbildung 56: Der Piazza del Campo in Siena (Itinari 2018)

mit viel Raum für Zufußgehende, belebt und mit vielfältigem Angebot in den Erdgeschosszonen der umliegenden Bauten. Die in der Randlage befindlichen Betonpfeiler laden zum kurzen Verweilen und Innehalten ein. Insgesamt ist der Platz übersichtlich und bietet gute Sichtachsen. Kinder haben genügend Platz zum Spielen, Erwachsene finden Räume zur Unterhaltung, so entsteht eine rundum gemütliche Atmosphäre. Alles in allem verbreitet der Piazza del Campo ein typisch italienisches, am Menschen orientiertes Raumgefühl, das große Aufenthaltsqualität und Lebensqualität vereint.

Das 2006 fertiggestellte, neugestaltete Platzkonzept des Jungfernstiegs in Hamburg zeigt, wie ein Platz mit einem vielfältigen Nutzungsanspruch auch in Deutschland gelingen kann. Die Promenade lädt zum Spazieren ein, symbolisiert einen Treffpunkt, bietet Platz für kulturelle und politische Veranstaltungen, schafft einen Ort der Ruhe und Entspannung, beherbergt Gastronomie und ist nicht zuletzt für Schiffe der Alster eine Anlegemöglichkeit (vgl. Knirsch 2004: 56). Die Nutzung erfolgt durch die verschiedenen Nutzergruppen, z.B. Kunden von Einkaufsläden und der Gastronomie, Anwohnende und Personen, die in der Umgebung ihren Beruf ausüben. Aber auch Besuchende öffentlicher Institutionen und Touristen gehören zu den möglichen Nutzern (vgl. Spiegel 2010: 258f.).



Abbildung 57: Der Jungfernstieg in Hamburg (Markstein 2014)

7 Maßnahmenansätze für den Kranoldplatz

7.1 Straßenverkehrliches Konzept

Im Folgenden werden einige straßenbauliche Maßnahmenvorschläge erläutert und anschaulich dargestellt. Die Maßnahmen beziehen sich zum einen auf die Hauptverkehrsachse Königsberger Straße / Kranoldplatz / Lankwitzer Straße, aber auch auf das umliegende Straßennetz. Des Weiteren werden Maßnahmen an den größten Knotenpunkten des Planungsgebietes, aber auch weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV dargestellt.

Zur verbesserten Darstellung werden die Maßnahmen in Karten verortet und skizzenhaft dargestellt. Für einige Straßenzüge wurden mögliche Straßenquerschnitte erstellt. Diese sind nur beispielhaft und sind aufgrund der sich stetig ändernden verfügbaren Straßenraumbreiten nicht allgemeingültig.

Umgestaltung Straßenzug Königsberger Straße / Kranoldplatz / Lankwitzer Straße

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 RAS oder denen des Radverkehrsplans. Zudem kommt es vor allem im Bereich der Bahnhofes Lichterfelde-Ost zu Konflikten zwischen MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr.

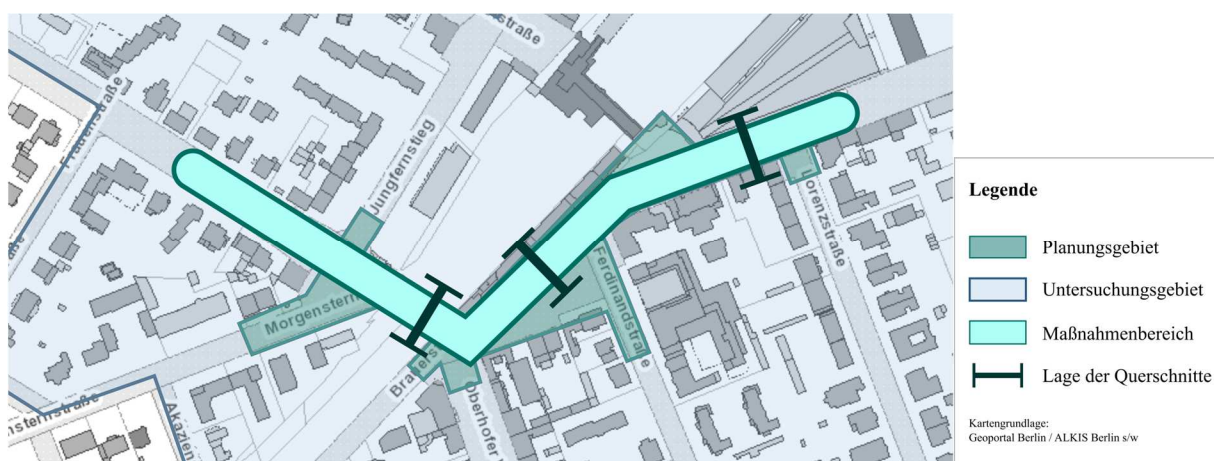
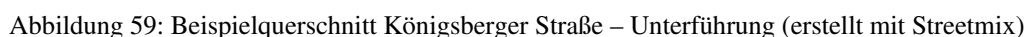


Abbildung 58: Maßnahmenbereich der Hauptverkehrsachse (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

Der Abschnitt südöstlich des Knotenpunktes Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernstieg könnte ein Fahrstreifen des MIV dem Radverkehr zugeschlagen werden und somit der Radverkehr vom Fußverkehr auf der Nebenanlage getrennt werden, wodurch beiden Nutzungsgruppen mehr Raum zur Verfügung steht. Diese Umverteilung ist beispielhaft in der folgenden Abbildung 59 dargestellt.



110

Umgestaltung des Straßenraumes ist, dass durch den Zugewinn an Raum im Südosten Raum für eine separate Radverkehrsführung bleibt und die nordwestliche Nebenanlage für den Fußverkehr verbreitert werden kann. Eine extra Nebenanlage für den Fußverkehr auf der Südöstlichen Seite ist nicht vorgesehen, da der Fußverkehr den Kranoldplatz als Wegefläche nutzen kann. Ein Querschnitt der denkbar wäre, ist in der nächsten Abbildung 60 dargestellt. Die Abmessungen der einzelnen Verkehrswege können variieren, je nachdem wie viel Fläche im Südosten gewonnen werden kann. Die Radverkehrsanlage könnte hier auf diesem kurzen Abschnitt auf eine Breite von zwei Metern verringert werden, da es sich hier um eine Engstelle im Verkehrsraum handelt. Zudem ist der Gehweg im Nordwesten im Bestand deutlich zu schmal da es sich hier um eine Hauptverkehrsstraße mit Geschäften handelt und das lokale Kleingewerbe auf diese Flächen möglicherweise angewiesen ist.

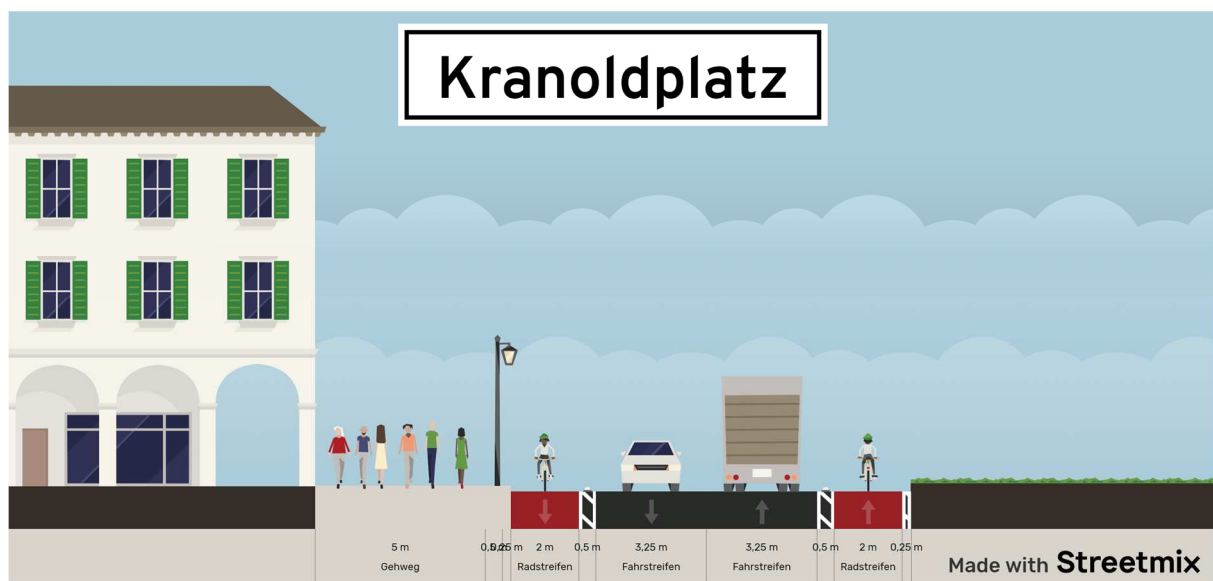


Abbildung 60: Beispielquerschnitt Kranoldplatz (erstellt mit Streetmix)

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.

Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Busverkehr auf einem Bussonderfahrstreifen ist nach dem Radverkehrsplan dabei keine Option.

Ein Vorschlag wäre, die Bushaltestellen in eine Mittellage zu versetzen (vgl. Abbildung 61). Diese Variante ist allerdings sehr platzintensiv, da noch immer ausreichend große Aufstellflächen für die Nutzer des ÖPNV eingerichtet werden müssen. Dazu kann es zu Konflikten kommen, da der Fußverkehr die Radverkehrsanlage und einen Fahrstreifen queren muss, um zur Haltestelle zu gelangen. Dies kann das Einrichten einer weiteren signalisierte Querungsstelle sinnvoll machen.

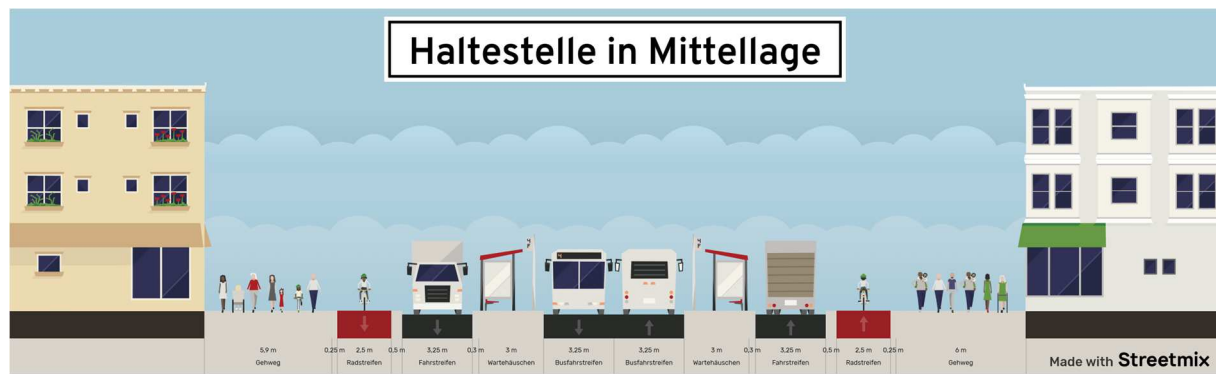


Abbildung 61: Haltestelle in Mittellage (erstellt mit Streetmix)

Eine weitere Variante stellt die Bushaltestelle in Randlage dar (vgl. Abbildung 62). Bei einer Ausführung könnte zwischen Bushaltestelle und MIV Fahrstreifen ein Radfahrstreifen verlaufen. Diese Variante verhindert die Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr durch eine klare räumliche Trennung nahezu vollständig, aber es kann zu Konflikten mit dem MIV oder ÖPNV kommen, da hier der ÖPNV die Radverkehrsanlage vor und nach der Anfahrt der Haltestelle kreuzen muss. Dafür könnte eine getrennte Schaltung der Lichtsignalanlagen vor den Haltestellen sinnvoll sein. Dadurch könnte der Radverkehr getrennt vom ÖPNV signalisiert und so das Risiko von Konflikten verringert werden. Um die Konflikte zwischen Radverkehr und MIV aufgrund des recht geringen Abstandes zu verringern, kann es hilfreich sein, eine optische Trennung auf der Fahrbahn anzubringen.

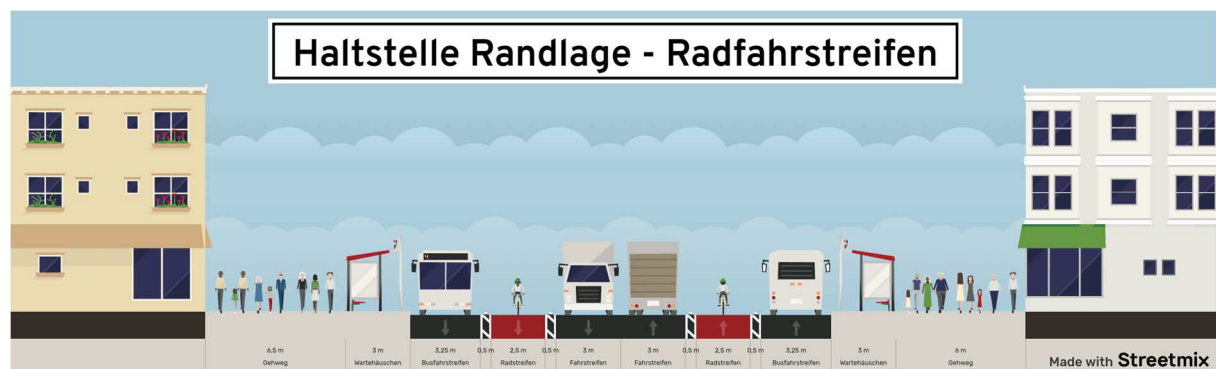


Abbildung 62: Fahrbahnrandhaltestelle mit Radfahrstreifen (erstellt mit Streetmix)

Eine weitere Variante wäre bei einer Bushaltestelle in Randlage, einen separaten Radweg auf der Nebenanlage zwischen Bushaltestelle und Gehweg zu führen (vgl. Abbildung 63). Hier besteht wieder ein stark erhöhtes Risiko für Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, da hier ein stark erhöhter Querungsbedarf über den Radweg zu den Bushaltestellen besteht.

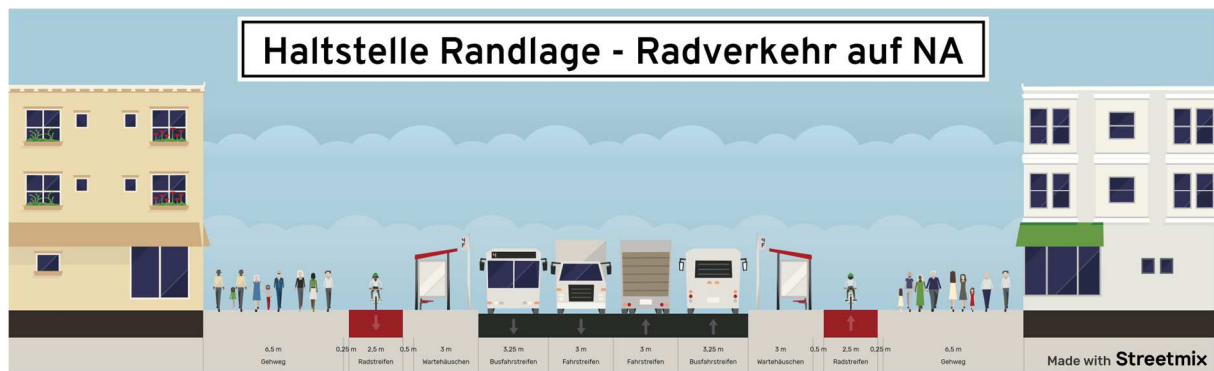


Abbildung 63: Fahrbahnrandhaltestelle mit Radverkehr auf der Nebenanlage (erstellt mit Streetmix)

Zur weiteren Förderung des ÖPNV könnte angedacht werden, aus Richtung Osten kommend mit Fahrtrichtung Kranoldplatz eine ÖPNV-Schleuse einzurichten. Diese kann, wie in den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ der FGSV beschrieben, ausgebildet werden (Bild 60, 66 nach FGSV 2013: 54, 56). Dadurch würde der Busverkehr schneller über den Knotenpunktbereich und die Engstelle am Kranoldplatz gelangen können. Um dies einzurichten, ist ein weiterer Signalgeber erforderlich, der den Kfz-Verkehr zurückhält, während die Busspur bereits freigegeben wird und der Busverkehr in den Knotenpunktbereich einfahren kann. Es könnte angedacht werden, dies mit einer gleichzeitigen Freigabe für den Rad- und Fußverkehr zu kombinieren, um auch hier eine Verbesserung zu erreichen. Ob diese Teilmaßnahme umsetzbar ist, muss allerdings aus Sicht der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts geprüft werden.

Im weiteren Verlauf der Lankwitzer Straße könnte durch das Entfernen eines Fahrstreifens des MIVs Raum für eine separate Radverkehrsanlage gewonnen werden, wodurch die Nebenanlage mit der vollen Fläche dem Fußverkehr gewidmet werden könnte. Eine ähnliche Maßnahme gibt es bereits weiter stadteinwärts im Bereich Kaiser-Wilhelm-Straße / Attilastraße, wo durch das Entfernen eines Fahrstreifens, Raum für eine Radverkehrsanlage geschaffen wurde. In Fahrtrichtung Westen zur Bushaltestelle Lichterfelde-Ost muss zudem eine Reduktion auf einen Fahrstreifen je Richtung erfolgen, damit weiterhin genug Platz für die Bushaltestellen bleibt.

Umgestaltung Knotenpunkt Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernstieg

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.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation würde sich eine Umstrukturierung des Knotenpunktes Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernstieg anbieten (Abbildung 64)

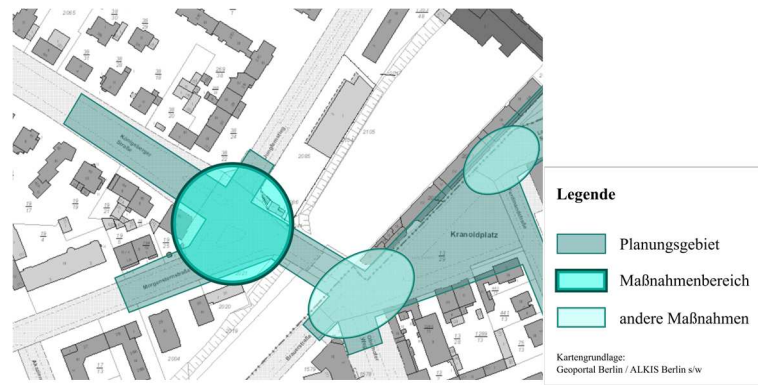


Abbildung 64. Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Morgensternstraße
(Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

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.

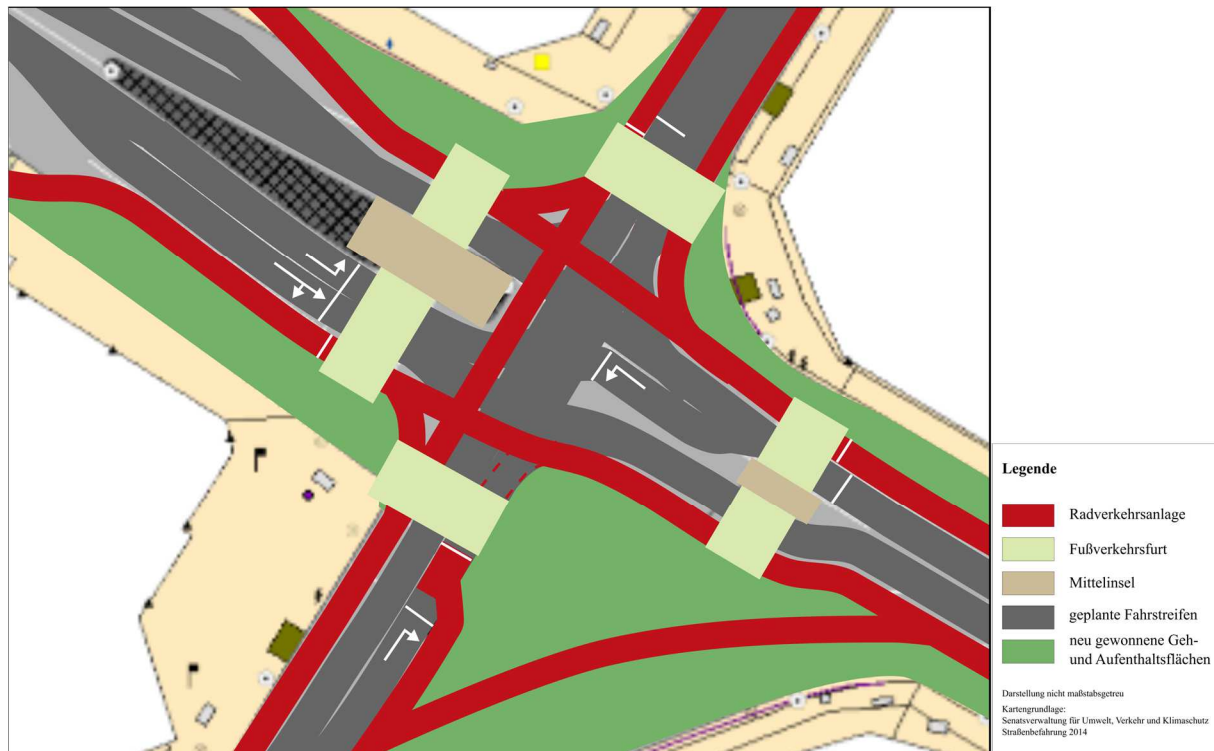


Abbildung 65: Planskizze Knotenpunkt Königsberger Straße - Jungfernstieg - Morgensternstraße (Eigene Darstellung auf Basis SenUVK 2019b)

Die Fahrbeziehungen könnten auch nach der Umgestaltung weiterhin wie im Bestand erhalten bleiben. Der nordwestliche Arm der Königsberger Straße könnte wie weiter oben beschrieben zugunsten des Fuß- und Radverkehrs mit einer Umwidmung der Verkehrsräume angepasst werden. Der Bussonderfahrstreifen würde im direkten Knotenpunktbereich entfallen. Hier wären neben der Radverkehrsanlage zwei Fahrstreifen für den MIV vorhanden, wovon einer den Rechtsabbiegern und Geradeausfahrern und der andere den Linksabbiegern gewidmet wird.

Der östliche Knotenarm der Königsberger Straße könnte wie vorher beschrieben im Querschnitt auf einen Fahrstreifen pro Richtung verringert werden, um Raum für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Im direkten Knotenpunktbereich könnte hinter der Signalisierung eine Aufstellfläche für Linksabbieger eingerichtet werden. In diesem Knotenpunktarm könnte zusätzlich eine Furt für den Fuß- und Radverkehr inklusive Mittelinsel ergänzt werden, um auch Querungen zu ermöglichen. Dies würde auch den Anforderungen der RStO6 entsprechen (Kapitel 6.3.4.1).

Um den Busverkehr entlang der Königsberger Straße Richtung Osten auch über den Knotenpunkt hinaus zu fördern, sollte angedacht werden, westlich des Knotenpunkts eine ÖPNV-Schleuse einzurichten. Hier könnte durch eine getrennte Signalisierung der Bussonderfahrstreifen vor dem MIV-Fahrstreifen freigegeben werden, sodass der Busverkehr zuerst den Knotenpunkt in Richtung Kranoldplatz befahren kann.

Aus der Morgensternstraße sollte weiterhin nur des Rechtseinbiegen erlaubt werden. Hier sollte ein Fahrstreifen ausreichen, da auch nach dem Einbiegen in die Königsberger Straße nur ein Fahrstreifen vorhanden ist. Für den Radverkehr könnte eine Aufstellfläche auf der Fahrbahn vor dem MIV vorgesehen werden. Für den Rechtseinbiegenden Radverkehr sollte eine Radverkehrsanlage möglichst direkt über den neu entstandenen Platz eingerichtet werden, um Umwege und Wartezeiten an der Lichtsignalanlage zu vermeiden.

Die Straße Jungfernstieg behält im Knotenpunktbereich weiterhin einen Fahrstreifen pro Richtung und bleibt wie im Bestand mit allen Fahrbeziehungen an den Knotenpunkt angeschlossen. Der Radverkehr soll spätestens im direkten Knotenpunktbereich separat geführt und an die Führung im Knotenpunkt durch Überleitungen angeschlossen werden.

Weiterhin ist wichtig, sämtliche Furten barrierefrei auszubilden. Das heißt, dass die Borde an Querungsstellen abgesenkt werden sollten und für Personen mit Seheinschränkungen taktile Leitelemente und ausreichende Kontraste vorhanden sein müssen. Um den Knotenpunkt sicher und angenehm für den Radverkehr zu gestalten, wäre es sinnvoll, durch klare Überleitungen den Fahrweg zu verdeutlichen die Führung so leicht verständlich zu machen. Auch das Einrichten von indirekten Linksabbiegern kann den Fahrkomfort erhöhen.

Umgestaltung Knotenpunkt Königsberger Straße / Kranoldplatz / Oberhofer Weg / Brauerstraße



Abbildung 66: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Oberhofer Weg (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

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.

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 bestände 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 Quermöglichkeit anzubieten. Für die Barrierefreiheit sollten alle notwendigen Borde abgesenkt und die Nebenanlagen mit taktilen Leitelementen versehen werden.

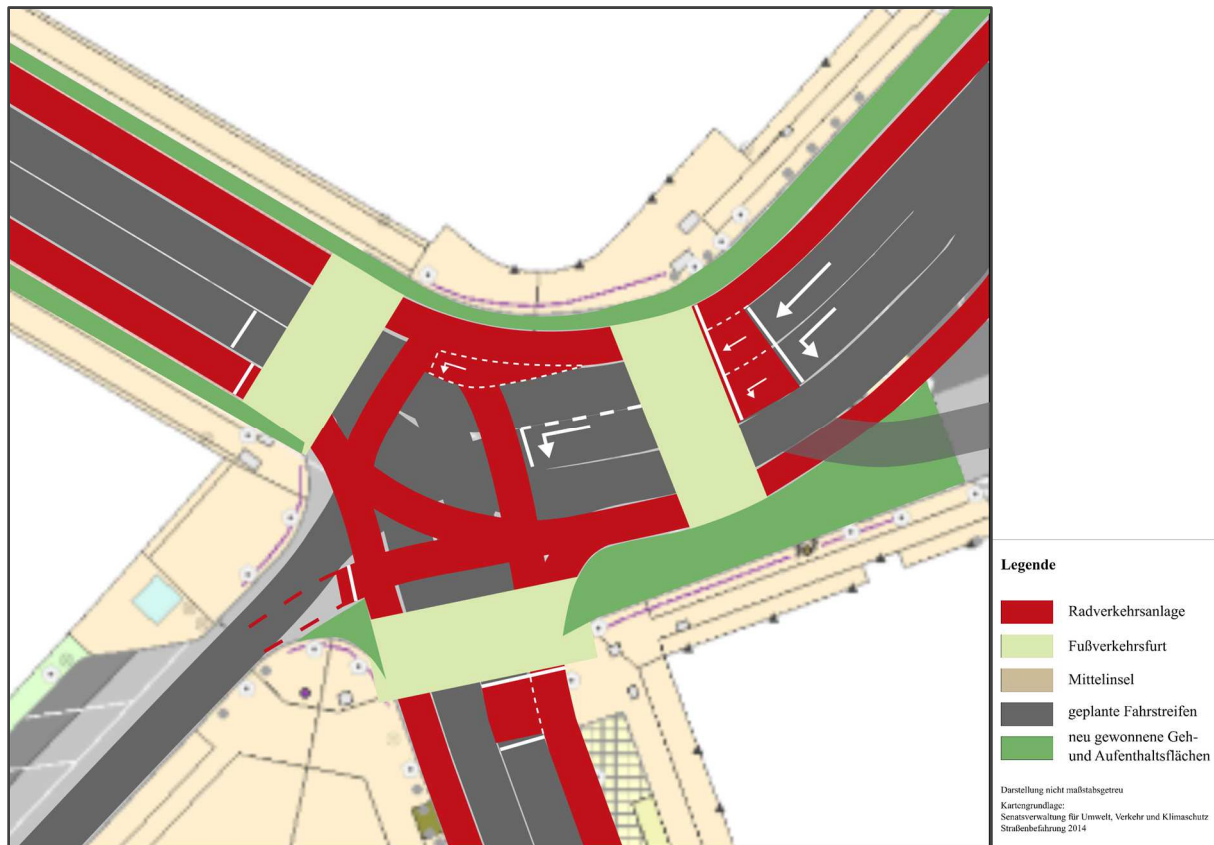


Abbildung 67: Planskizze Knotenpunkt Königsberger Straße / Kranoldplatz / Oberhofer Weg / Brauerstraße
(Eigene Darstellung auf Basis SenUVK 2019b)

Umgestaltung Knotenpunkt Kranoldplatz / Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße



Abbildung 68: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Ferdinandstraße
(Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

Dieser Knotenpunkt hat eine hohe Wichtigkeit im Planungsgebiet, da er auf direktem Wege zwischen Bushaltestellen / S-Bahnhof und dem Kranoldplatz liegt.

Wie im Vorgang beschrieben, könnte im Knotenpunktbereich entlang der Hauptverkehrsachse durch eine Umwidmung der Verkehrsflächen eine getrennte Radverkehrsanlage eingerichtet werden. Da die aus Süden kommende Ferdinandstraße Teil des Radergänzungsnetzes ist, muss im Bereich des

Kranoldplatzes eine Anbindung an das Radvorrangnetz erfolgen. Diese Anbindung muss allerdings verträglich mit den später beschriebenen Maßnahmenvorschlägen am Kranoldplatz sein.

Östlich des Knotenpunktes gelangt der Straßenzug in den Bereich der Bushaltestellen. Hier kommt es je nach Radverkehrsführungsform zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr (bei Führung auf der Nebenanlage) oder zu Konflikten zwischen Radverkehr und ÖPNV bzw. MIV (bei Fahrbahnführung).

Um diese Probleme zu lösen, könnte angedacht werden, die Signalisierung für den Radverkehr und den ÖPNV / MIV zu entkoppeln, den Radverkehr getrennt fahren zu lassen.

Umgestaltung Knotenpunkt Lankwitzer Straße / Lorenzstraße

An diesem Knotenpunkt könnte die westliche Furt eingefügt werden, um eine weitere Querungsmöglichkeit der Hauptverkehrsachse herzurichten. Dazu sind indirekte Linksabbieger für den Radverkehr beim Abbiegen in die Lorenzstraße und beim Einbiegen aus der Lorenzstraße sinnvoll. Die schmalen Flächen für den Fuß- und Radverkehr im Knotenpunktbereich können durch die vorher beschriebene Maßnahme entlang der Lankwitzer Straße verbessert werden.

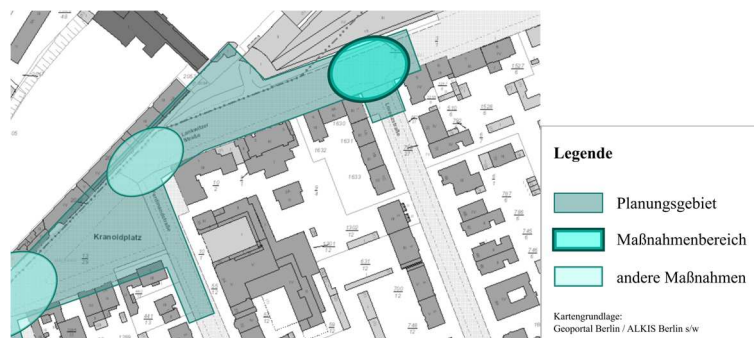


Abbildung 69: Umgestaltungsbereich Knotenpunkt Lorenzstraße
(Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

Umgestaltung der umliegenden Straßenzüge

Brauer Straße

Die Brauer Straße ist im Bestand vom ruhenden Verkehr geprägt und soll nach den Maßen des Radergänzungsnetzes ausgebaut werden. Im Bestand ist selbst nach Entfernung der Parkstände nicht ausreichend Platz für diesen Standard. Es könnte außerdem angedacht werden, eine Fahrradstraße einzurichten, wenn durch eine Verkehrserhebung festgestellt wird, dass die vorhandenen

Verkehrsbelastungen dies zulassen. Sollte hier keine bauliche Maßnahme möglich sein, sollte in jedem Fall die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden.



Abbildung 70. Umgestaltungsbereich Brauerstraße
(Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

Oberhofer Weg

Der Oberhofer Weg weist vor allem im nördlichen Abschnitt sehr geräumige Verkehrsräume auf, welche Potenzial für Veränderungen bieten.

Im Bestand ist ohne Entfernen der vorhandenen Parkstände nicht ausreichend Platz für den Standard des Radergänzungsnetzes vorhanden. Somit ergeben sich mehrere Varianten zur Umgestaltung des Straßenzugs. Nach Entfernen der Parkstände könnten ohne Versetzen der Borde Radverkehrsanlagen nach den Maßen des Radverkehrsplans eingerichtet werden.

Eine weitere Möglichkeit wäre, den Oberhofer Weg nicht als Radergänzungsnetz auszubauen. Dies könnte inhaltlich Sinn ergeben, da im weiteren Verlauf Richtung Oberhofer Platz viele Einfahrten und Einmündungen kommen, welche den Fahrfluss dämpfen könnte. Zudem besteht in dieser Straße ein Konflikt mit dem Linienbusverkehr.

Als dritte Variante wäre denkbar, mit erhöhtem baulichem Aufwand die Borde und die Begrünung zu versetzen, um trotz Erhalt der Parkstände ausreichend Platz für Radverkehrsanlagen samt Sicherheitsräume zu haben (Abbildung 71). Um Platz einzusparen, könnten die Schräg- und Querparkstände in Längsparkstände umgewandelt werden. Die Abmessungen der Nebenanlage würden

im Verlauf des Oberhofer Wegs aufgrund differierender Breiten des Straßenraumes abschnittsweise variieren. Zusätzlich wäre denkbar zwischen den Parkständen Lieferzonen einzurichten. Weiter südlich müssten die Parkstände aufgrund zu geringer verfügbarer Breiten entfernt werden.



Abbildung 71: Beispielquerschnitt Oberhofer Weg (erstellt mit Streetmix)

Ferdinandstraße



Abbildung 72: Umgestaltungsbereich Ferdinandstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

Die Umgestaltung des Kranoldplatzes wird auch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Ferdinandstraße aus Richtung Norden haben. Es wäre denkbar, die Ferdinandstraße als Fahrradstraße auszubilden, um den Ansprüchen des Radverkehrsplans gerecht zu werden. Diese Straße könnte dann auch als Alternativroute zum Oberhofer Weg dienen, sollte festgestellt werden, dass dort, wie vorher beschrieben, nur Maßnahmen mit hohem Aufwand umsetzbar sind. Die Ferdinandstraße könnte für den

Kfz-Verkehr mit Ausnahme für den Anlieger- und Lieferverkehr gesperrt werden. Das Parken könnte in der Ferdinandstraße weiterhin beidseitig erlaubt sein, da dies im Bestand die Fahrgasse in ihrer Breite nicht stark beschränkt.

Jungfernstieg



Abbildung 73: Umgestaltungsbereich Jungfernstieg (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

In der Straße Jungfernstieg könnte, um den Anforderungen des Radverkehrsplans gerecht zu werden, eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Das Einrichten von anderen Radverkehrsanlagen wäre aufgrund der schmalen Straßenraumbreite mit großen Umbaumaßnahmen verbunden und wäre unter Beachtung des Straßencharakters auch überdimensioniert. Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße sollte darauf geachtet werden, dass das Parken reguliert wird, damit die nutzbare Fahrgasse breit genug bleibt. Die Anbindung an den Kreuzungsbereich mit Königsberger Straße und Morgensternstraße müsste ebenfalls entsprechend angepasst werden.

7.2 Platzgestalterische Maßnahmen

Die in diesem Kapitel skizzierten platzgestalterischen Maßnahmen orientieren sich an dem in Abbildung 74 dargestellten Entwurf zur Umgestaltung des Kranoldplatzes, von einem Parkplatz hin zu einem Ort der Begegnung und des Verweilens.

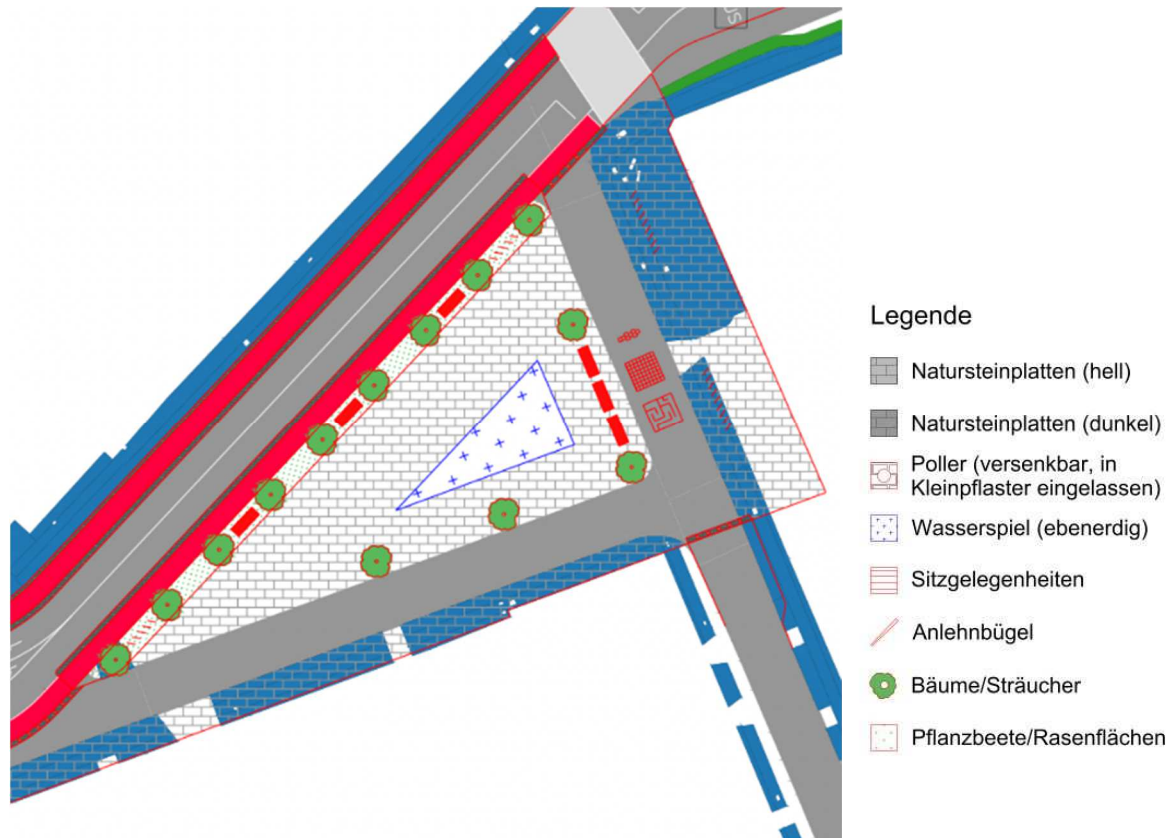


Abbildung 74: Platzgestalterische Maßnahmen zur Umgestaltung des Kranoldplatzes (eigene Darstellung)

Begrünung des Kranoldplatz

Ein zentraler Bestandteil der Umgestaltung des Kranoldplatzes ist die Begrünung bestimmter Teile des Platzes. Eine zentrale Maßnahme stellt die Pflanzenreihe parallel zum Straßenzug Kranoldplatz / Lankwitzer Straße dar, die eine optische und räumliche Trennung zum Straßenraum herstellt. Die Pflanzenreihe soll mit Hilfe von drei Grünelementen realisiert werden.

Baumbepflanzung: Parallel zum Straßenzug Kranoldplatz / Lankwitzer Straße kann eine Neubepflanzung von Bäumen mit integrierten Holzscheiben als Sitzflächen realisiert werden. Die Maßnahme spendet zum einen Schatten für Tage mit hohen Temperaturen und lädt durch die Sitzmöglichkeit zum Verweilen auf dem Platz ein. Weiter kann das Mikroklima verbessert sowie Luftschadstoffe und Feinstaub absorbiert und gefiltert werden (vgl. BMUB 2015: 55). Bei

Neubepflanzung ist es wichtig Baumarten auszuwählen, die dem zukünftigen „Klimastress“ in Städten angepasst sind (vgl. ebd.: 57).

Pflanzenbeete: Zwischen den Bäumen sind Pflanzenbeete geplant, die Lebensraum für Insekten und Bienen bieten.

Versickerungsmulden: Neben der Pflanzenbeete können in den Zwischenräumen Versickerungsmulden errichtet werden, die als Puffer- und Speicherzonen bei Starkregenereignissen dienen können (vgl. Albert und Henninger 2021: 1041).

Ergänzend sind jeweils nach dem ersten und vor dem letzten Baum Anlehnbügel für Fahrräder zu empfehlen. Dies hilft nicht nur den festgestellten Mangel (vgl. Kapitel 4.3) von zu wenigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf den Kranoldplatz zu beheben, sondern wird zudem durch den StEP MoVe gefördert. Als Infrastrukturmaßnahme definiert dieser eine feste Anzahl von 50.000 zu schaffenden Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum (vgl. SenUVK 2021: 11). Die Stärkung der Infrastruktur des ruhenden Fahrradverkehrs hilft den festgestellten Bedarf an Fahrradabstellanlagen auf dem Kranoldplatz zu decken.

Eine weiterführende Maßnahme zur Begrünung ist die Fortführung des Baumbestandes der Ferdinandstraße in Richtung Norden sowie an der südlich verlaufenden Straße des Kranoldplatzes (vgl. Abbildung 74). Auch diese Bäume können mit Sitzflächen versehen werden, um Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Die aufgeführten Maßnahmen können durch mobile Pflanzenkübel ergänzt werden, die je nach Nutzung des Platzes flexibel positioniert werden können.

Ausweitung der Platzfläche des Kranoldplatzes

Aus der Mängelanalyse (Kapitel 4.3) geht hervor, dass die Flächenverteilung auf dem Kranoldplatz überwiegend autogerecht gestaltet ist. Die Fläche im Planungsgebiet wird vor allem für den ruhenden Verkehr genutzt. Während der Kranoldplatz als Parkplatz fungiert, wird in der Straße südlich des Platzes und in der Ferdinandstraße überwiegend längs am Straßenrand geparkt.

Bei der Ausweitung des Platzes wird die Straße südlich des Kranoldplatzes sowie die Ferdinandstraße im Osten entwidmet und kann dementsprechend zukünftig als Erweiterung des Kranoldplatzes dienen. Während die Zufahrt über die Ferdinandstraße zum Kranoldplatz durch Poller abgegrenzt ist, sind die Grundstücke von Süden weiterhin erreichbar (vgl. Abbildung 74). Diese Maßnahme lässt sämtlich Stellplätze für ruhenden MIV entfallen, schafft weitere Flächen für Marktstände und bietet die Möglichkeit, weitere Maßnahmen zur räumlichen Umgestaltung hinzu einem Platz mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu tätigen. Unter Berücksichtigung der geringen Auslastung der beiden

naheliegenden Parkhäuser sowie des in Kapitel 5.1 definierten Leitbilds zur Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen (vgl. § 4 (5) MobG BE), ist eine Ausweitung des Kranoldplatzes zugunsten der Marktplatzfunktion sinnvoll. Außerdem ist eine bauliche Ausweitung des Platzes aufgrund der Verkleinerung im Zuge der Begrünung des nördlichen Teils, zu empfehlen.

Besonders hervorzuheben bei der Ausweitung des Platzes ist die Anforderung der Barrierefreiheit. Eine fehlende Barrierefreiheit ist nicht nur durch die Mängelanalyse identifiziert worden, sondern ist auch im StEP MoVe verankert. In diesem wird als zentrale Maßnahme die Schaffung barrierefreier öffentlicher Räume beschrieben (vgl. SenUVK 2021: 9).

Neben der Erweiterung ist die Anpassung des Bodenbelags zu empfehlen. Anstelle der asphaltierten Oberfläche soll der Bodenbelag so geändert werden, dass eine Versiegelung der Fläche verhindert werden und dennoch die Anforderungen an Barrierefreiheit gegeben und eine vielseitige Nutzung des Platzes sichergestellt werden kann. Dementsprechend können großformatige Natursteinplatten als zukünftiger Bodenbelag dienen.

Generell muss die Ausweitung des Kranoldplatz im weiteren Planungsprozess kritisch diskutiert werden. Dabei muss untersucht werden, ob die Sperrung der Ferdinandstraße Auswirkungen auf die Anlieferung des Supermarktes „Bio-Company“ besitzt und gegebenenfalls die Anlieferung des Supermarktes durch die Schließung der Zufahrt über die Lankwitzer Straße verhindert wird. Weiter müssen in diesem Kontext alternative Anfahrtsrouten sowie die Häufigkeit der Anlieferungen bestimmt werden. Dementsprechend muss bewertet werden, ob eine Anlieferung durch die Schließung der Ferdinandstraße weiterhin sichergestellt ist und ob die Maßnahme durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs gerechtfertigt werden kann.

„Wasserlandschaft“ Kranoldplatz

Als zentrales Element des neuen Kranoldplatzes kann eine dreieckige, ebenerdige Brunnenanlage inklusive Lichtspiel in der Platzmitte installiert werden (vgl. Abbildung 74). Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Wasserspiele positive Effekte auf die Aufenthaltsqualität und vor allem eine Steigerung der Attraktivität von Plätzen für Kinder haben können (vgl. Mahnfras 2019: 229). Eine mögliche Umsetzung ist in Abbildung 75 zu sehen. Diese zeigt ein Wasserspiel auf dem Marktplatz in Karlsruhe, bei dem 31 kleine Wasserdüsen verbaut sind und vor allem an heißen Tagen eine Abkühlung für Besuchende bietet (vgl. Karlsruher Zeitung 2020).



Abbildung 75: Wasserspiel Marktplatz Karlsruhe (Karlsruher Zeitung 2020)

Wichtig ist jedoch, dass die Anlage ebenerdig und die Fläche an Markttagen für Marktstände nutzbar ist. Zudem müssen die Düsen des Wasserspiels an Markttagen verschließbar sein, um Verunreinigungen durch Abfälle zu vermeiden.

Um die Aufenthaltsqualität des Platzes vor allem im Sommer zu steigern und Besuchende des Platzes zum Verweilen einzuladen, werden drei Trinkwasserspender im nordöstlichen Bereich des Platzes aufgestellt. In diesem Zusammenhang veröffentlichte das Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz im August 2022 einen Gesetzesentwurf, dass die Kommunen verpflichtet soll, Trinkwasser an öffentlichen Orten kostenlos bereitzustellen. Dementsprechend ist auch eine rechtliche Verbindlichkeit für die Bereitstellung von Trinkwasser zukünftig denkbar und sollte im weiteren Planungsprozess beachtet werden.

Stadtmobiliar Kranoldplatz

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Kranoldplatzes sind neben den Begrünungsmaßnahmen und den Wasserspielen auch Sitzmöglichkeiten von besonderer Relevanz. Damit diese Sitzmöglichkeiten für die gesamte Nachbarschaft nutzbar sind, müssen diese in unterschiedlichen Höhen und in unterschiedlicher Ausgestaltung in den Kranoldplatz integriert werden. Die Sitzbänke sollen in Form von Mehrgenerationenbänken ausgestaltet werden und zeichnen sich durch besondere Rückenlehnen, höhere Fußstützen und vorhandene Armlehnen aus (vgl. Pro Mendig 2020).

Die Sitzmöglichkeiten sollen in den Bereichen nördlich des Kranoldplatzes vor den Beeten sowie im östlichen Abschnitt zwischen den Pflanzenbeeten verortet sein. Eine Integration der Sitzmöglichkeiten

zwischen den Hochbeeten wäre ebenfalls denkbar. Die Sitzmöglichkeiten sollen nach Möglichkeit aus nachhaltigen Rohstoffen gebaut werden wie bspw. der Holzbauweise. Ein Best-Practice-Beispiel ist in diesem Fall die Hauptstraße in Volkach, Bayern (vgl. Umweltbundesamt 2017: 24). Die Umgestaltung dieser Straße umfasst ebenfalls Sitzgelegenheiten aus Holz. Ergänzt werden diese durch Lichtstelen und Bodeneinbauleuchten (ebd.). Diese sind auch auf dem Kranoldplatz denkbar und können zur besseren Orientierung der Bevölkerung dienen.

Ergänzt werden soll das Angebot durch Anlehnbügel im Bereich der ehem. südlich verlaufenden Straße bzw. im Bereich der ehem. Ferdinandstraße. Die Anlehnbügel können auch als Abgrenzung für die zukünftigen Flächen der Außengastronomie genutzt werden. Die Außengastronomie soll temporär ebenfalls die Möglichkeit haben den Kranoldplatz zu nutzen. Durch die vielfältige Nutzung verstärkt sich die Aufenthaltsqualität des Platzes nochmals.

Als weitere Attraktivitätssteigerung sind sowohl ein großes Schachfeld als auch verschiedene aufgemalte Spielflächen für Kinder wünschenswert. Die bemalten Flächen stellen keine Einschränkung der sonstigen vorgesehenen Nutzungen auf dem Kranoldplatz dar und bilden so eine sehr einfache Aufwertungsmaßnahme. Große Schachfelder sind bereits in vielen Parks oder Plätzen fester Bestandteil. So existiert im Hollandpark in London bereits seit über 10 Jahren ein Schachfeld (vgl. Schulz 2021). Dieses ist so nachgefragt, dass sich sogar eine Initiative gegründet hat und es eine Jubiläumsfeier zum 10-jährigen Bestehen gab (ebd.).

Herstellung Anlieferungsbereiche / Zufahrten für den Kranoldplatz

Die Umstrukturierung des Kranoldplatzes hat zur Folge, dass neue Anlieferungsbereiche sowie Zufahrten zum Kranoldplatz geschaffen werden müssen. Die Marktfahrzeuge können durch die Wegnahme der Ferdinandstraße und der südlichen Straße nicht mehr wie bisher parken und die Marktstände aufbauen bzw. beliefern. Aus diesem Grund sind absenkbare Poller auf dem Kranoldplatz geplant, die die Zufahrt und Anlieferung der Marktfahrzeuge auf dem Kranoldplatz gewährleisten. Trotz der Wegnahme der Ferdinandstraße und der südlichen Straße sind Wendemöglichkeiten inklusive Lieferbuchten vorgesehen. Dies ist besonders wichtig für die Zufahrten von Feuerwehr und Müllabfuhr.

Regelmäßige Veranstaltungen auf dem Kranoldplatz

Um den Kranoldplatz langfristig zu beleben und um die gesamte Nachbarschaft auf den Platz aufmerksam zu machen sind regelmäßige Veranstaltungsformate von Vorteil. Es existieren bereits verschiedene Veranstaltungsformate wie der Weihnachtsmarkt oder verschiedene Kiezfeste der Standortgemeinschaft „Mein LiLa“. Darüber hinaus könnte das bestehende Angebot durch ein

Sommerkino in Form eines Freiluftkinos ergänzt werden. In Berlin sind mehrere dieser Freiluftkinos vorhanden, jedoch ist keines davon im Bezirk Steglitz-Zehlendorf verortet. Durch ein Freiluftkino könnte die Bekanntheit des Kranoldplatzes im gesamten Bezirk oder sogar Berlinweit gefördert werden. Als Programmpunkt könnten neben internationalen und nationalen Filmen auch Kurzfilme von lokalen Künstler*innen Bestandteil sein. Vorgesehen ist, dass das Sommerkino regelmäßig an den Wochenenden abends stattfindet, sodass es keine Überschneidung zu dem Marktangebot gibt und ein möglichst großer Teil der Nachbarschaft erreicht werden kann.

Neben dem Sommerkino und den bestehenden Festen sollte es weitere themenbezogene Stadtteilstefte geben. Bei diesen Stadtteilsteften soll die lokale Ökonomie sowie weitere lokale Akteur*innen mit in die Planung und Umsetzung einbezogen werden. Diese können schließlich ihr Handwerk oder ihre Initiative auf den Festen repräsentieren und so ihren Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung fördern und die Vernetzung zu anderen lokalen Akteur*innen stärken.

Denkbar wäre als zusätzliches Angebot auf dem Kranoldplatz auch die Betreuung von Kindern. Diese soll an den Markttagen sowie an Tagen der Kiezfeste oder Weihnachtsmärkte zur Verfügung stehen. Durch dieses Angebot besteht für einen Teil der Nachbarschaft die Möglichkeit den Kranoldplatz in Ruhe zu besuchen, an den Veranstaltungen teilzunehmen oder Einkäufe bei der lokalen Ökonomie zu erledigen. Dieses Angebot könnte darüber hinaus mit der Maßnahme der mobilen Bibliothek kombiniert werden. Die mobile Bibliothek kann ein Lastenfahrrad sein, welches von einer Bibliothek im Bezirk Steglitz-Zehlendorf gestellt wird. Dieses Lastenfahrrad enthält verschiedene Bücher und Spiele, die besonders für Kinder und Jugendliche geeignet sind. Das Lastenfahrrad könnte an ein bis zwei Tagen die Woche auf dem Kranoldplatz vertreten sein. Ein solches Angebot bietet bereits das sozial-kulturelle Netzwerk casa e. V. mit der MoBi (Mobile Bibliothek) an (vgl. sozial-kulturelle Netzwerke casa e. V. o. J.).

7.3 Begleitende Umgebungskonzepte

Neben den straßenbaulichen und platzgestalterischen Maßnahmen werden ebenfalls verkehrliche und gestalterische Konzepte für die unmittelbare Umgebung des Kranoldplatzes entworfen. Insbesondere die inklusive Ausgestaltung des gesamten Planungsgebietes ist entscheidend, um den Kranoldplatz und Umgebung für alle Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen zugänglich zu machen und eine vielfältige sowie sichere Verkehrsmittelwahl zu ermöglichen.

Installation eines Wegeleitsystems in Lichterfelde Ost

Diese Maßnahme soll primär zu einer besseren Orientierung am Kranoldplatz beitragen. So kann die Installation bzw. Anbringung eines Wegeleitsystems in Lichterfelde Ost den Besuchern und Anwohnern helfen einen Überblick über die Umgebung zu erhalten. Insbesondere an Tagen, an denen der Kranoldplatz dicht besetzt ist – i. d. R. an den Markttagen – können sich die Suchzeiten bis zur Erreichung des gewünschten Ziels erheblich verlängern, z. B. aufgrund von Staus. Mit einer guten und optisch ansprechenden Wegeleitung lässt sich dieses Problem jedoch im Vorfeld reduzieren.

So sind insbesondere große Wegweiser, welche die Richtung verschiedener Lokalitäten vor Ort, z. B. Sehenswürdigkeiten wie das Straßenbahndenkmal aufzeigen besonders hilfreich. Die Anbringung dieser Wegweiser vor Ort wäre in einem Abstand von ca. 300m sinnvoll, um eine gute Orientierung zu ermöglichen. Eine zusätzliche Beschilderung, welche Information, wie die zu Erreichung des Ziels notwendige Zeit in Gehminuten aufweist, kann ebenfalls zur Steigerung der Orientierung am Kranoldplatz beitragen.

Eine andere Möglichkeit wäre die Anbringung von Markierungen auf den Boden, welche ebenfalls die Richtung zu verschiedenen Sehenswürdigkeiten (Straßenbahndenkmal) oder Attraktionen (Wochenmarkt) aufzeigen, wie auch optional die Gehminuten. Diese Maßnahme wäre im Vgl. zur obigen Maßnahme u. a. kostengünstiger, da hauptsächlich Materialkosten für die Markierungsfarben entstehen. Jedoch müssen die Markierungen regelmäßig aufgefrischt werden, was ebenfalls zu Kosten beitragen kann.



Abbildung 76: Exemplarisches Wegeleitsystem (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Berlin)

Weiterhin eignet sich die Anbringung digitaler Schilder für eine gute Orientierung im Raum. Diese digitalen Anzeigen können insbesondere dafür genutzt werden, um neben der Orientierung auch die Sicherheit im Straßenverkehr zu steigern. So sollen insbesondere die Schulen vor Ort von der Maßnahme profitieren. Dazu können auf den Schildern u. a. die Schulzeiten der Schüler angezeigt werden, sodass die Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrweg diese Informationen möglichst schnell einsehen können und in den Zeiträumen, in welchen sich die Schüler auf ihren Heimwegen befinden, möglichst achtsam und langsam fahren. Die Anbringung dieser Schilder sollte insbesondere an risikoreichen Übergängen, wie der Kreuzung des Kranoldplatzes mit dem Oberhofer Weg und der Brauerstraße angebracht werden, um den Schülern eine sichere Überquerung der Straßen zu ermöglichen.

Installation Parkleitsystem / Beschilderung für die Parkhäuser LIO & Ferdinandmarkt

Ein Parkleitsystem ist ein System, das den Verkehrsteilnehmern mit Hilfe von dynamischen und statischen Anzeigetafeln und Informationshinweisen, zu freien Parkplätzen leiten soll. Die Anbringung dieser Schilder am Kranoldplatz und seiner Umgebung soll primär dazu dienen, die Suchzeiten nach Parkplätzen zu reduzieren. Aktuell wird überwiegend der Kranoldplatz-Wochenmarkt von den Autofahrern zum Parken genutzt. Dies verursacht jedoch einige Probleme: So müssen die Autofahrer an Tagen, an denen der Markt stattfindet nach Parkplatzlücken an den Straßenrändern suchen, was jedoch häufig zu langen Suchzeiten führen kann.

Zudem sollte die Fläche am Kranoldplatz-Wochenmarkt zukünftig anderwärtig genutzt werden, z. B. als Rastplatz für Anwohner und Besucher, um die Attraktivität des Kranoldplatzes durch die Schaffung von Freizeitflächen zu steigern. So soll mithilfe der Implementierung der Maßnahme diese Fläche nicht mehr als Parkraum genutzt werden.

Als alternativen Parkraum bieten sich die bestehenden Parkhäuser des Einkaufszentrums LIO an der Lankwitzer Straße und das Parkhaus am Ferdinandmarkt an der Ferdinandstraße an. Die Parkleitsysteme sollen hier unmittelbar angebracht werden und die Anzahl der freien Parkplätze zeigen. Gleichzeitig sollen Beschilderungen in der Umgebung, in einem geringen Abstand verteilt angebracht werden, um möglichst vielen Verkehrsteilnehmern die Existenz dieser Parkhäuser zu vermitteln. Aus Beobachtungen ging nämlich hervor, dass die Kapazitäten dieser Parkhäuser nicht optimal genutzt werden und die Parkhäuser häufig leer stehen. Um dies zu vermeiden, sollten zusätzlich an den Beschilderungen die Richtung zu den verschiedenen Parkhäusern aufgezeigt werden.

Gründe für die geringe Auslastung der Parkhäuser sind u. a. die Bedenken der Verkehrsteilnehmer über die vermeintlich hohen Kosten, welche mit der Nutzung der Parkhäuser einhergehen können. Hierzu sollten die Verkehrsteilnehmer insbesondere durch weitere Aufklärungsmaßnahmen über die tatsächlichen Kosten bei Nutzung der Parkhäuser informiert werden – denn auch das Parken an den Straßenrändern ist nicht kostenfrei und häufig sogar preisintensiver.

Um die Maßnahme möglichst effizient umzusetzen, sollte diese als restriktive Maßnahme eingeführt werden. So sollten die Verkehrsteilnehmer dazu verpflichtet sein die Parkhäuser zu nutzen und erst bei einer Auslastung von ca. 80 % auf den Straßenrändern parken dürfen. Eine andere Möglichkeit wäre die Anhebung der Preise für das Parken auf den Straßen / Gehwegen, sodass die Kosten für das Parken im Parkhaus vergleichsweise attraktiv sind, sodass möglichst viele Verkehrsteilnehmer die Nutzung der Parkhäuser bevorzugen.

Befragung zur wahrgenommenen (subjektiven) Sicherheit im Radverkehr

Bevor radikale Maßnahmen, wie der Umbau der bestehenden Infrastruktur vorgenommen werden, sollten Maßnahmen, welche zur Datensammlung dienen, implementiert werden. So geht es bei dieser Maßnahme insbesondere um die Kommunikation und Integration der Anwohner und Verkehrsteilnehmer vor Ort. Speziell geht es um die Befragung zur wahrgenommenen (subjektiven) Sicherheit im Radverkehr. Durch die Anwendung dieser Maßnahme können die Probleme, i. S. eines nachhaltigen Radverkehrs, nachvollzogen werden und geeignete weitere Maßnahmen implementiert werden. Parallel zu ergreifende Maßnahmen wären die Messung des Verkehrsflusses an bestimmten Zeiten des Tages, um zu bestimmen, zu welchen Uhrzeiten der Verkehr am dichtesten besetzt ist. An

diesen Zeiten wäre es dann sinnvoll die Lichtsignalanlagen mittels einer grünen Welle zu Gunsten der Autofahrer zu richten, damit diese den Verkehr nicht infolge von Staus behindern. An Zeiten, in denen der Verkehrsfluss wenig belastet ist, sollten hingegen die Fußgänger und Radfahrer Vorrang im Straßenverkehr haben, sodass auch hier mittels der Regulierung von Lichtsignalanlagen die verschiedenen Verkehrsteilnehmer an den jeweiligen Tageszeiten im Verkehrsgeschehen bevorzugt werden können.

Am Anschluss der Befragung ist eine Sammlung von Unterschriften sinnvoll, auf deren Basis dann weitere radikalere Maßnahmen zur sicheren Gestaltung des Radverkehrs durchgeführt werden können, u. a. durch den Ausbau der bestehenden Radinfrastruktur.

Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“

Die barrierefreie Gestaltung des Kranoldplatzes und seiner Umgebung stellt eine weitere Maßnahme dar. Diese Maßnahme setzt sich aufgrund des breiten Anwendungsspektrums aus mehreren Maßnahmenbündeln zusammen. Eine Maßnahme betrifft u. a. die Verlängerung der Ampeltaktzeiten. Aktuell sind die Taktzeiten sehr kurz. Insbesondere am Kranoldplatz schaffen laut Umfragen selbst die jüngeren Altersklassen die Straßen nicht vollständig bei grün zu überqueren. Demzufolge sollte die Maßnahme v. a. am Kranoldplatz Anwendung finden.

Auch die Anbringung / Erneuerung der Rolltreppen und Fahrstühle am S-Bahnhof Lichterfelde-Ost können für einen barrierefreie Zugang der Umgebung des Kranoldplatzes beitragen.

Weiterhin ist auffällig, dass aktuell am S-Bahnhof Rollstuhlrampen fehlen. So sind insbesondere Gehbehinderte zurzeit auf die Fahrstühle angewiesen. Um diese Abhängigkeit zu vermeiden und auch diesen Menschen Flexibilität beim Mobilitätsverhalten zu ermöglichen, ist die Anbringung der Rollstuhlrampen neben den Treppen am S-Bahnhof umso wichtiger. Ebenfalls sollte darauf geachtet werden, dass an den Treppen stets Handläufer vorhanden sind, um v. a. die ältere Generation beim Treppen steigen zu unterstützen.

Eine weitere wichtige Maßnahme, welche zu Barrierefreiheit am Kranoldplatz und seiner Umgebung beiträgt, ist die Anbringung von Bodenleitsysteme für Blinde verteilt über das gesamte Untersuchungsgebiet. Aktuell sind diese nicht vorhanden, bzw. in einer zu geringen Anzahl, sodass blinden Personen keine barrierefreien Wege nutzbar sind.

Barrierefreier Ausbau der Gehwege im unmittelbaren Umfeld

Damit die Umgestaltung im Sinne eines menschengerechten und lebenswerten Kranoldplatzes gelingt, bedarf es eines barrierefreien Zugangs zum Kranoldplatz. Das erfordert neben Maßnahmen auf dem Platz auch eine entsprechende Anpassung der Gehwege, die sich in unmittelbarer Nähe befinden. Als Maßnahme werden hierfür Gehwegvorstreckungen vorgeschlagen. Diese bieten einen großen Mehrwert zur barrierefreien Fortbewegung, da zum einen die Geschwindigkeit der durchfahrenden Autos reduziert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht wird. Zufußgehende können die Fahrbahnen gefahrenfreier queren und sich insgesamt freier und sicherer im Planungsgebiet bewegen. Verstärkt werden kann dieser Effekt durch Aufpflasterungen in Nebenstraßen, mit denen die Fahrbahn auf gerader Strecke oder in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen angehoben wird. Dies führt zu einer weiteren Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und bietet Zufußgehenden sichere Querungsstellen.

Darüber hinaus sind für Gehwege in unmittelbarer Umgebung des Kranoldplatzes abgesenkte Bordsteine vorgesehen. Insbesondere an Knotenpunkten und Straßen stellen nicht abgesenkte Bordsteine eine große Herausforderung für mobilitätseingeschränkte Personen dar und blockieren eine inklusive Straßenraumgestaltung. Ferner sind nicht-niveaugleiche Stellen Hindernisse für Radfahrende. Ein ebenerdiges Straßenniveau ermöglicht es allen Verkehrsteilnehmenden sich im Planungsgebiet fortzubewegen. Außerdem benötigen Radfahrende, Kinderwagen- und Rollstuhlnutzende neben barrierefreien Querungsmöglichkeiten auch ebene Gehwegbeläge in ihrer täglichen Mobilität. Die Herstellung dieser ist eine weitere Maßnahme in den Straßen des Planungsgebiets.

Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen

Damit ein barrierefreier Zugang zum Kranoldplatz auch mit einem Pkw möglich ist, sind Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen im Nahbereich vorgesehen. Entscheidend hierfür ist es die Wege zum Kranoldplatz kurz zu halten, sodass sich die Personen auch ohne weitere Hilfe fortbewegen können. Aufgrund der unmittelbaren Nähe werden die Parkplätze in der angrenzenden Ferdinandstraße verortet. Diese könnten in der Nähe des Ferdinandmarktes errichtet werden, sodass zum einen die Nähe zum Kranoldplatz und zu den Geschäften im Ferdinandmarkt sichergestellt ist.

8 Partizipation, Informations- und Marketingstrategien

In diesem Abschnitt geht es um Strategien zur Partizipation der Bevölkerung in den Planungsprozess bei der Umgestaltung des Kranoldplatzes. Dabei soll vor allem auf die behördliche Ebene und die dazugehörigen Maßnahmen eingegangen werden. Im Zuge von Umgestaltungsmaßnahmen wie beim Kranoldplatz, sollten daher alle relevanten Ämter (wie beispielsweise das Tiefbauamt) die Bevölkerung früh genug mit in die Planung einbeziehen.

Die Senatsverwaltung beschreibt die Partizipation im Folgenden als (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2011, S.18)

- Partizipation gehört zur zentralen Grundlage von Demokratie
- Partizipation ist die Einflussnahme auf politische Entscheidungen
- Partizipation entsteht aus dem Einsatz der Bürgerinnen und Bürgern heraus
- Partizipation beruht auf freiwillige Teilnahme
- „Partizipationszwecke können sowohl das Initiieren, Vorbereiten und Treffen politischer Entscheidungen als auch die Teilhabe an deren Ausführung und Gelingen sein“.

Wird in der Städteplanung von Partizipation geredet, so wird gemeint, dass das Volk sich bei politischen Entscheidungen beteiligt und geplante Vorhaben unterstützt, ablehnt oder verbessert, sodass der betroffene Bevölkerungsteil mit den anstehenden Maßnahmen teilweise zufriedengestellt ist (komplette Zufriedenstellung kann nie erreicht werden). Die Partizipationsverfahren werden in formelle und informelle Verfahren aufgeteilt, wobei formell bedeutet, dass sie gesetzlich vorgeschrieben sind und informelle Verfahren keine gesetzliche Pflicht zur Beteiligung erfordern (Schwedes, 2022, S.6).

8.1 Vor dem Treffen

Vor einer solchen öffentlichen Beteiligung, ist ein amtsinternes Treffen ratsam. Hier sollen sich die beim Umgestaltungsprozess beteiligten Ämter über die anstehende Öffentlichkeitsarbeit austauschen und einen Zeitplan entwickeln.

Fragen die im Vorhinein geklärt werden sollen:

- Welche Informationen sind interessant?
- Welche Informationen sind überflüssig und können guten Gewissens anfangs der Bevölkerung vorenthalten werden? (beispielsweise eine genaue Kostenrechnung mit Einheitspreisen einzelner Positionen, hätte keinen Mehrwert und würde nur verwirren)

- Welche Pläne können der Bevölkerung vorgestellt werden?
- Sollen die Pläne vereinfacht werden und für die Bevölkerung unverständliche Informationen / Symbole erklärt oder ganz rausgenommen werden?
- Sollen nur Skizzen vorgestellt werden?

Partizipation wird in verschiedenen Stufen der Beteiligung eingegliedert:

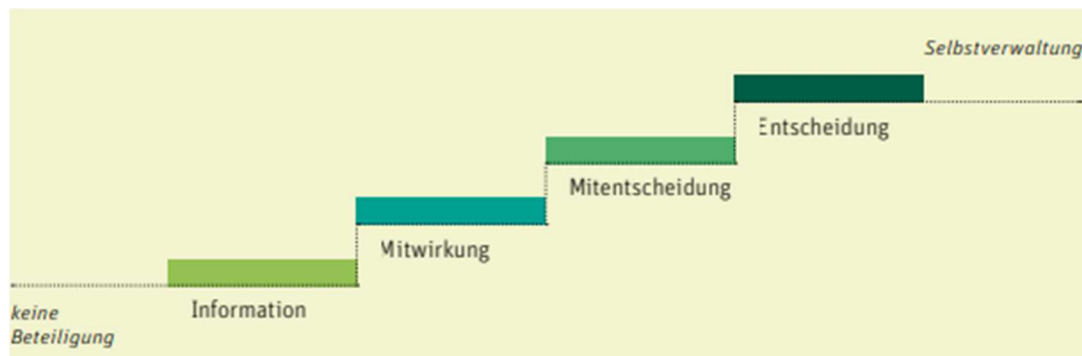


Abbildung 77: Partizipation in verschiedenen Formen (Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2011, S. 28; nach Lüttringhausen (2000): 66ff)

Dabei wird deutlich, dass der Mindeststandard der Partizipation eine Informationsweitergabe an die Bevölkerung beinhalten muss.

8.2 Kommunikationskonzept

Damit es zu keinen Missverständnissen kommt, ist es wichtig, dass bei einem solchen Treffen möglichst einfach und ohne viele Fachbegriffe die Umgestaltung erklärt wird. Daher soll die behördliche Seite bereits im Vorhinein ein „Kommunikationskonzept“ erarbeiten. Es kann auch hilfreich sein vor einem solchen Treffen, zu versuchen, sich in die Rolle eines Bürgers zu versetzen und Fragen und Antwort zu notieren.

- Sich in die Rolle der Bürger*in versetzen und mögliche Fragen notieren.
- Antworten möglichst ohne viele Fachbegriffe formulieren
- Gibt es Informationen die aus gesetzlichen Gründen (noch) nicht öffentlich gemacht werden dürfen, sollte auch möglichst verständlich geantwortet werden. Bürger*innen sollen sich nicht hintergangen fühlen
- Besorgte Bürger*innen anfangs besonders verständnisvoll gegenüber treten und ausreden lassen
- Obwohl manchmal eine Frage oder Thematik bereits beantwortet wurde, wird von verschiedenen Personen wiederholt nachgefragt. Zu jedem Projekt gibt es diese sensiblen

Themen, die trotz „kommunaler“ Beantwortung nicht an Popularität verlieren / Nachfrage lässt nicht nach

Sind diese „sensiblen“ Themen im Vorhinein bekannt, sollten hier besonders gute Vorbereitungen getroffen werden. Eventuell helfen Skizzen oder anderweitige Medien zur Veranschaulichung.

Vor dem ersten Treffen sollten auf jeden Fall alle Bewohnenden (Mietende / Eigentümer*innen) die von der Umgestaltungsmaßnahme betroffen sind persönlich per Post benachrichtigt werden. Im Fall Kranoldplatz sollte weit im Voraus geplant werden wer eingeladen wird, da es sich hier nicht um eine einfache Sanierungsmaßnahme handelt, sondern jede Umgestaltung weitreichende soziale Folgen haben kann / wird.

Um die Vorhaben rund um den Kranoldplatz den Betroffenen direkt zu kommunizieren, gibt es verschiedene Methoden. Dabei sind lokale Medien oder Kampagnen auf Poster und Schildern sehr sinnvoll. Die Berliner Woche ist eine Zeitung, die nicht nur physisch auf Papier Nachrichten rund um den Kiez berichtet, sondern auch dies auf deren Webseite tut.

Da die ältere Generation vermehrt am Kranoldplatz wiederzutreffen ist, ist die Reichweite über Zeitungen am Briefkasten gegeben. Die digitale Reichweite ist mit Vorsicht zu genießen, da die Berliner Woche im Gegensatz zum Tagesspiegel oder „Die Welt“ eine deutlich kleinere Reichweite besitzt. Durch die Informationsweitergabe über lokale Medien werden auch nur die Betroffenen direkt angesprochen, sodass der finanzielle Mehraufwand für die Kommunikation geringgehalten wird.

Durch den medialen Kontakt zu den Betroffenen können Meinungsbilder zu den Maßnahmen abgebildet werden, um nachträglich angepasst zu werden, damit die Umgestaltung des Kranoldplatzes eine höhere Akzeptanz erreicht.

8.3 Das Treffen

Die Kommune sollte die Örtlichkeit für das Treffen je nach Anzahl eingeladenen Personen abhängig machen. Alle interessierten Personen sollten Zutritt zur Örtlichkeit haben um teilnehmen zu können.

Auch die „Gestaltung“ des Raumes sollte nicht vernachlässigt werden. Das erste persönliche Auftreten der Behörde vor den Bürger*innen ist auch ein wichtiger und nicht zu vernachlässigender Faktor. Hierbei sollte auf eine Atmosphäre der flachen Hierarchien geachtet werden. Fühlt sich der / die Bürger*in verstanden, so kann auch einfacher gemeinsam an Problemen gearbeitet werden. Deshalb ist es zu empfehlen, dass die behördliche Seite mit der Bevölkerung auf einer Ebene sitzt (wenn möglich

Sitzkreis oder ähnliches). Die Bürger*innen sollen sich auf einer Augenhöhe mit der Verwaltung befinden. Sowohl physisch (keine Podeste als eine Art Bühne für Behörde) als auch psychisch.

Vorgestellte Pläne, Skizzen und Notizen sollen für alle Teilnehmenden gut und uneingeschränkt sichtbar sein.

Für das Treffen kann auch eine neutrale Moderation in Betracht gezogen werden. Die Einleitung, Einhaltung von Sprechzeiten können dann von einer solchen Moderation durchgenommen werden.

8.4 Nach dem Treffen

Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit wird nach dem ersten Treffen über die Umgestaltungsmaßnahmen am Kranoldplatz bei weitem kein Konsens erreicht und es wird weiterhin viele Fragen, Anregungen und Probleme geben. Ein Vorschlag ist es, einen zu bestimmten Zeiten besetzten „Info-Container“ am Kranoldplatz zu installieren, welcher von allen Menschen für Fragen und Anregungen genutzt werden kann. Im Info-Container soll ein*e Mitarbeiter*in der Kommune zu bestimmten Uhrzeiten bei Fragen und Anregungen zur Verfügung stehen. Es können auch große Pläne des Kranoldplatzes im Container aufgehängt werden und Bürger*innen pinnen ihre Ideen oder Vorschläge an diesen Plan. Es kann auch über verschiedene Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Info-Container gedacht werden. Beispielsweise können immer wieder kleine Feste um den Info-Container stattfinden, um mehr Leute anzuziehen.

Ein Beispiel, wie die Partizipation für die Gestaltung des Wunsch-Kranoldplatzes erreicht wurde, zeigt die Bürgerinitiative Kranoldkiez-Lichterfelde Ost. Die Bürgerinitiative hat ein Familienfest auf dem Kranoldplatz Ende Juni 2022 stattfinden lassen, damit die Personen mit Politikern, Vertretern von Vereinen und Anwohnenden des Kranoldplatzes antreffen und miteinander interagieren können (Kranoldkiez-Lichterfelde e. V., 2022). Zudem konnte der erste Eindruck des bestehenden Platzes gewonnen werden.

Für die Maßnahmen zur Umgestaltung kann solch ein Familienfest ebenfalls in Betracht gezogen werden, da auch vorher nicht informierte Personen spontan das Fest besuchen können und Meinungen einer Alters- und Personengruppe vertreten kann.

Das Planungsbüro „die Raumplaner“, das für die reale Gestaltung des Kranoldplatzes verantwortlich ist, hat den Weg der Partizipation anders bestritten.

Es wurden mehrere Ortsbegehungen durchgeführt, um eine umfassende Standortanalyse durchzuführen (slapa & die Raumplaner GmbH, 2022 und Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin, 2022). Zudem

kamen Bürgerversammlungen hinzu, um herauszufinden, welche Angebote und Bedürfnisse die Anwohnende mit sich bringen (Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin, 2022). Es wurden Einzelgespräche mit Akteuren verschiedener Interessensgruppen (politische Parteien, Vereine, Initiativen und Bauherren) geführt, sowie ein Vor-Ort-Büro als Kontaktstelle errichtet. Als Kampagne wurde für das Projekt eine Marke und ein Corporate Design mit einer Grafikagentur ausgearbeitet, welche regelmäßig bei Öffentlichkeitsveranstaltungen wiederzufinden sind (ebenda).

9 Handlungsempfehlungen und Ausblick

9.1 Beschreibung der Empfehlung

Damit die allgemeine Aufenthaltsqualität am Kranoldplatz verbessert wird, sollte der derzeit dominierende Kfz-Verkehr nicht mehr so präsent sein. Daher empfehlen wir eine deutliche Reduzierung des MIV auf und rund um den Kranoldplatz. Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs sollen nicht nur zur Aufenthaltsqualität beitragen, sondern auch die Bevölkerung motivieren auf den MIV zu verzichten. Durch geeignete und sichere Radverkehrsanlagen können alle Radfahrenden profitieren, ob für das Pendeln, Freizeit, einen Marktbesuch oder zum Befördern der Kinder. Durch die Reduzierung der Fahrspuren für den MIV, entschärfen sich auch Unfallschwerpunkte und es kommt zur Reduktion von Lärmemissionen. In Kombination wirkt sich positiv auf die Lebensqualität aus.

9.2 Maßnahmen

Der Bezirk kann dabei eine aktive Rolle spielen, in dem er die Umsetzung weiterhin organisatorisch und finanziell unterstützt. Auch die Unterstützung von Vereinen mit Ratschlägen trägt zu einer Verbesserung bei. Eine erste Maßnahme in Richtung positiver Umgestaltung des Kranoldplatzes, ist die Einbeziehung der Bevölkerung in den Planungsprozess. Die Kommune sollte mit Hilfe der Anregungen aus der Bevölkerung und von Stadt- und Raumplanenden Pläne erstellen, welche im Nachhinein der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollen. Diese Schritte werden wahrscheinlich eine lange Zeit in Anspruch nehmen, da es bei einer solchen Planung mit unterschiedlichen Gruppierungen auch teils weit auseinanderliegende Meinungen gibt. Wichtig ist, dass für dringliche Problemfelder wie beispielsweise Unfallschwerpunkte, schnell Maßnahmen getroffen werden.

10 Literaturverzeichnis

Aberle, G. et al (2005): Informelle Planung, in: Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ed.), Hannover 2005, S. 465-989

AfS - Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2013): Zeitschrift für amtliche Statistik Berlin Brandenburg (6).

AfS - Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2022): Unfallatlas. URL: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (26.08.2022).

Aichinger, W., Frehn, M. et al (2017): Straßen und Plätze neu denken. Fachbroschüre. Umweltbundesamt c/o GVP Gemeindenützigearbeit Werkstätten Bonn GmbH. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschue_re_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf (22.08.2022)

Albert und Henniger (2021): Urbane Klimaresilienz hat viele Farben. URL: https://programm.corp.at/cdrom2021/papers2021/CORP2021_41.pdf

Aminde, Hans-Joachim 1994: Auf die Plätze.... Zur Gestalt und zur Funktion städtischer Plätze heute. In: Aminde, Hans-Joachim (Hg.): Plätze in der Stadt. Verlag Gerd Hatje, Ostfildern-Ruit bei Stuttgart, S. 44-69.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021a): Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin in LOR-Planungsräumen am 31.12.2020. URL: <https://daten.berlin.de/datensaetze/einwohnerinnen-und-einwohner-berlin-lor-planungsräumen-am-31122020>

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021b): Einwohnerinnen und Einwohner mit Migrationshintergrund in Berlin in LOR-Planungsräumen am 31.12.2020. URL: <https://daten.berlin.de/datensaetze/einwohnerinnen-und-einwohner-mit-migrationshintergrund-berlin-lor-planungsräumen-am-12>

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021c): Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin in LOR-Planungsräumen am 31.12.2020. URL: <https://daten.berlin.de/datensaetze/auslaendische-einwohnerinnen-und-einwohner-berlin-lor-planungsräumen-am-31122020>

ARL (2022): Zielsetzung, Geltungsbereich und Funktionen des Planungssystems ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

BauGB (2022): Baugesetzbuch. URL. <https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/> (29.08.2022)

Berding, Ulrich 2016: Bedeutung, Funktion und Wandel öffentlicher Räume. Perspektiven aus Forschung und Praxis. In: Herbert Quandt-Stiftung (Hg.): Die Bürger und ihr öffentlicher Raum. Städte zwischen Krise und Innovation. Sinclair-Haus-Gespräche, B. 35, Herder, Freiburg, Basel, Wien.

Berlin-Brandenburg (2022): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Zentrale Inhalte des Portals Berlin-Brandenburg.de. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/> (29.08.2022)

Berliner Verkehrsseiten (Hrsg.) (o. J.): Straßenbahn Berlin. Erste elektrische Straßenbahn der Welt: Groß-Lichterfelde. URL: <http://www.berliner-verkehrsseiten.de/strab/Geschichte/Lichterfelde/lichterfelde.html> (26.08.2022).

BerlinOnline Stadtportal GmbH & Co. KG (Hrsg.) (o. J.): Stadtentwicklungspläne – Einführung / Land Berlin. URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/einfuehrung/> (30.08.2022).

BerlinOnline Stadtportal GmbH & Co. KG (Hrsg.) (o. J.): Weihnachtsmarkt am Kranoldplatz in Lichterfelde-Ost. URL: <https://www.weihnachteninberlin.de/weihnachtsmaerkte/1310767-955635-weihnachtsmarkt-am-kranoldplatz.html> (15.08.2022).

Bezirk Steglitz-Zehlendorf (o.D.): Marktverwaltung. URL: <https://www.berlin.de/ba-steglitz-zehlendorf/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/wirtschaftsfoerderung/marktverwaltung/>

Bezirksamt Neukölln (2022): Was ist Bauleitplanung und wie funktioniert sie? Was ist ein Bebauungsplan?Berlin.de URL: <https://www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/artikel.273822.php> (29.08.2022)

Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf (2017): Neue (Rad)wege für Steglitz-Zehlendorf Nebenroutenkonzept Steglitz-Zehlendorf 2017. URL: <https://www.berlin.de/ba-steglitz-zehlendorf/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung-und->

denkmalschutz/stadtplanung/staedtebauliche-planung/konzepte/bezirkliches_nebenroutennetz.pdf (26.08.2022).

BGG (2022): Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Bundesministerium der Justiz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/> (29.08.2022)

BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Grün in der Stadt –Für eine lebenswerte Zukunft Grünbuch Stadtgrün. URL: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/gruenbuch-stadtgruen.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Bundesagentur für Arbeit (2022): ARBEITSMARKT IM ÜBERBLICK - BERICHTSMONAT JULI 2022 - BERLIN, LAND. URL: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Bundeslaender/Berlin.html>

BVG 2022: Die Buslinien der BVG, URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien/bus> (20.07.2022).

DB Regio o. J.: RE3 Süd, URL: https://www.dbregio-berlin-brandenburg.de/resource/blob/5716930/86d8cafc71e0ef0857f6eb746009dc0e/re3_sued-data.pdf (20.08.2022).

DB Regio o. J.: RE5 Süd, URL: https://www.dbregio-berlin-brandenburg.de/resource/blob/5716938/3d490c6c5dc9e2bba6650ecea5dc7f/re5_sued-data.pdf (20.08.2022).

Difu - Deutsches Institut für Urbanistik (2021): Was ist eigentlich ... Mikromobilität? URL: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-mikromobilitaet> (26.08.2022).

Einig, K. et al (2011): Raumordnungsbericht 2011. Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung. Raumordnungsgesetz (ROG) 2008. Herausgegeben vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn 2012. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2012/DL_ROB2011.pdf;jsessionid=CB7D12C4BC8200CE38EBF72A43020DB9.live21321?__blob=publicationFile&v=1 (29.08.2022).

Ev. Kirchengemeinde Petrus-Giesensdorf (Hrsg.) (2022): Veranstaltungskalender. URL: <https://petrus-kultur.de/veranstaltungen/veranstaltungskalender.html> (15.08.2022).

Evangelisch-methodistische Kirche Kreuzkirche Berlin-Lankwitz (Hrsg.) (o. J.): Aktuelle Infos. URL: <https://www.kreuzkirche-lankwitz.de/aktuelle-infos/> (15.08.2022).

Ferdinandmarkt - Kiezmagazin für Lankwitz & Lichterfelde (Hrsg.) (o. J.): der KRANOLDmachtPLATZ - KIEZFEST AUF DEM KRANOLDPLATZ am 25. August 2019. URL: <https://www.ferdinandmarkt.com/2019/08/11/der-kranoldmachtplatz/> (15.08.2022).

FGSV. (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). R2. Ausgabe 2013. Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln (FGSV).

FGSV. (2020): Richtlinie für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zu der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV). R1. Ausgabe 2020. Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln (FGSV).

Freeman, Edward (1984): Strategic Management: A Stakeholder Approach, Pitman, Boston

Friedman, A. L. et al (2006) "Stakeholders: Theory and Practice," Oxford University Press, Oxford

FUNKE Berlin Wochenblatt GmbH (Hrsg.) (2019): Kranoldplatz vor dem Ausverkauf? Anwohner bangen um ihren Kiez nach Übernahme durch Großinvestor Huth. URL: https://www.berliner-woche.de/lichterfelde/c-wirtschaft/anwohner-bangen-um-ihren-kiez-nach-uebernahme-durch-grossinvestor-huth_a222832 (14.08.2022).

FUNKE Berlin Wochenblatt GmbH (Hrsg.) (2020): 2500 Unterschriften für Kiezerhalt: Bürger demonstrieren gegen Zerstörung des Kranold-Kiezes. URL: https://www.berliner-woche.de/lichterfelde/c-politik/buerger-demonstrieren-gegen-zerstoerung-des-kranold-kiezes_a283156 (14.08.2022).

Gazette Verbrauchermagazin GmbH (Hrsg.) (2017): Steglitz. URL: <https://www.yumpu.com/de/document/read/59934094/gazette-steglitz-nr-6-2017> (15.08.2022).

Gehl, Jan 2010: Städte für Menschen. Jovis Verlag, Berlin.

Gerike, Regine/ Stefan Hubrich/ Frank Ließke/ Sebastian Wittig/ Rico Wittwer (2020a): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin (Steglitz-Zehlendorf): Technische Universität Dresden.

Gerike, Regine/ Stefan Hubrich/ Frank Ließke/ Sebastian Wittig/ Rico Wittwer (2020b): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin: Technische Universität Dresden.

Heinz, Harald 2022: Straßenraumgestaltung Zusammenarbeit von Architekten und Ingenieuren schafft Baukultur. In: FGSV Einführungskolloquium ESG (Hg.) FGSV-Verlag, Berlin. S. 8

HGHI Kranoldplatz GmbH (Hrsg.) (o. J.): Kranoldplatz Berlin Lichterfelde | Start. URL: <https://www.kranoldplatz.de/> (10.08.2022).

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/wohnen/download/StEP_Wohnen2030-Langfassung.pdf (30.08.2022).

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/step_klima_konkret.pdf (30.08.2022).

Huth, Harald Gerome (2020): Unsere Aktivitäten in Berlin, Lichterfelde Ost - Ihr Schreiben vom 02.05.2020 Kranoldplatz / Kranoldkiez - Ihr offener Brief. URL: <https://kranoldkiez-lichterfelde.de/wp-content/uploads/2020/04/von-H.-G.-Huth-Unsere-Aktivit%C3%A4ten-in-Berlin-13.5.2020.pdf> (16.08.2022)

infraVelo - GB infraVelo GmbH (2020): Standort- und Potenzialanalysen. Steglitz-Zehlendorf. URL: <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/#c1394> (26.08.2022)

infraVelo - GB infraVelo GmbH (2022a): Projekt. Radschnellverbindung. Teltowkanalroute. URL: <https://www.infravelo.de/projekt/teltowkanalroute/> (26.08.2022)

infraVelo - GB infraVelo GmbH (2022b): Projekt. Mischverkehr. Brauerstraße. URL: <https://www.infravelo.de/projekt/brauerstrasse/> (26.08.2022)

Itinari (Hg.) 2018: Sienas Piazza del Campo. Verfügbar: <<https://www.itinari.com/de/siena-s-piazza-del-campo-6r6e>> (Zugriff: 2022-08-20).

Kadatz, Hans-Joachim 1988: Wörterbuch der Architektur. Seemann, Leipzig.

Karlsruher Zeitung (2020): Wasser Marsch auf dem Marktplatz: Wasserspiele in der Karlsruher Innenstadt mit erstem Testlauf. URL: <https://www.ka-news.de/region/karlsruhe/wasser-marsch-auf-dem-marktplatz-wasserspiele-in-der-karlsruher-innenstadt-mit-erstem-testlauf-art-2484018>

Knirsch, Jürgen 2004: Stadtplätze. Architektur und Freiraumplanung. Koch, Leinfelden-Echterdingen.

Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. (Hrsg.) (o. J. a): Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. – Die Bürgerinitiative Kranoldkiez-Lichterfelde Ost. URL: <https://kranoldkiez-lichterfelde.de/> (14.08.2022).

Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. (Hrsg.) (o. J. b): Warum – Kranoldkiez-Lichterfelde. URL: <https://kranoldkiez-lichterfelde.de/warum/> (14.08.2022).

Kranoldkiez-Lichterfelde e. V. (Hrsg.) (o. J. c): Warum – Kranoldkiez-Lichterfelde. URL: <https://kranoldkiez-lichterfelde.de/wer/> (14.08.2022).

Krause, Karl-Jürgen o. J.: Plätze: Begriff, Geschichte, Form, Größe und Profil. Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Dortmund, verfügbar: <<http://www.raumplanung.tu-dortmund.de/slg/pdf/PLAETZE.pdf>> (Zugriff: 2022-07-28).

Krips, David (2017): Stakeholdermanagement: Kurzanleitung Heft 5, 2. Auflage, Berlin, Heidelberg, Springer Berlin

Kuner, Andrea (Hrsg.) (o. J. a): Kranoldplatz, Lichterfelde Ost. URL: <https://www.lebenswerterkranoldplatz.de/was-wir-wollen> (14.08.2022).

Kuner, Andrea (Hrsg.) (o. J. b): Kranoldplatz, Lichterfelde Ost, Initiative. URL: <https://www.lebenswerterkranoldplatz.de/unser-kranoldplatz> (14.08.2022).

Kuner, Andrea (Hrsg.) (o. J. c): Kranoldplatz, Lichterfelde Ost. URL: <https://www.lebenswerterkranoldplatz.de/> (14.08.2022).

Manfrahs, Frank (2019): Citymanagement Innenstadt-Belebung mit System – starke Zentren mit Erlebnisqualität gestalten. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-658-26645-5.pdf>

Markstein, Benni (2014): Die 10 legendärsten Streetspots in Deutschland. <<http://www.placeskateboarding.de/die-10-legendarsten-streetspots-in-deutschland/>> (Zugriff: 2022-07-28).

Mein LiLa - Standortgemeinschaft Lichterfelde-Lankwitz e. V. (Hrsg.) (o. J.): Aktionen. URL: <https://www.meinlila.de/aktionen/> (15.08.2022).

Mitchell, Ronald (1997): Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of Who and What Really Counts, The Academy of Management Review, Pittsburgh

MobG BE (2018): Berliner Mobilitätsgesetz. URL: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBErahmen>. (28.08.2022).

Mobilitätsrat Steglitz-Zehlendorf (Hrsg.) (2022): Protokoll erste ordentliche Sitzung des Mobilitätsrates. 1. Sitzung vom 22.03.2022. URL: <https://www.berlin.de/ba-steglitz-zehlendorf/politik->

und-verwaltung/gremien/mobilitaetsrat/2022_03_22-mobilitaetsrat-protokoll-der-1-sitzung.pdf
(15.07.2022)

OpenStreetMap Mitwirkende (2022): Freie Weltkarte. URL: <https://openstreetmap.de/karte/>
(26.08.2022).

PRO MENDIG e. V. (2020): Mehrgenerationenbänke. URL: <https://promendig.de/mehrgenerationenbank/>

Rabe, Karla (2019): Bilderbuchfest für Familien in Lichterfelde. URL: https://www.berliner-woche.de/lichterfelde/c-soziales/bilderbuchfest-fuer-familien-in-lichterfelde_a215074 (15.08.2022).

Resa, Hanjörg (o. J.): Gleisplan 1955. URL: https://www.lichterfelde-ost.de/Gleisplan_1955.html
(26.08.2022)

RVP (2021): Radverkehrsplan des Landes Berlin. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Abteilung IV – Verkehr. Öffentlichkeitsarbeit des Landes Berlin 2021.

Sack, Robert David 1986: Human Territoriality. Its Theory and History. Cambridge University Press, Cambridge.

S-Bahn Berlin GmbH (2022). Diese Bauprojekte stehen 2022 an. URL: <https://sbahn.berlin/aktuelles/artikel/diese-bauprojekte-stehen-2022-an/> (26.08.2022).

S-Bahn Berlin GmbH 2021a: S25, URL: https://sbahn.berlin/fileadmin/user_upload/Linien/Regelfahrplaene/Fahrplan-S25.pdf (20.07.2022).

S-Bahn Berlin GmbH 2021b: S26, URL: https://sbahn.berlin/fileadmin/user_upload/Linien/Regelfahrplaene/Fahrplan-S26.pdf (20.07.2022).

S-Bahn Berlin GmbH o. J.: Störungen und Bauarbeiten, URL: <https://sbahn.berlin/fahren/bauen-stoerung/> (20.08.2022).

Schubert, Herbert 2000: Städtischer Raum und Verhalten. Zu einer integrierten Theorie des öffentlichen Raumes. Springer, Wiesbaden.

Schulz, André (2021): Zehn Jahre Schach im Hollandpark. URL: <https://de.chessbase.com/post/zehn-jahre-schach-im-hollandpark>

SenS (2011): Berlin – Design for all. Öffentlicher Freiraum. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Kommunikation. URL:

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/designforall/Handbuch-Design_for_all_2011_broschure.pdf (23.08.2022)

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2020): Monitoring Soziale Stadtentwicklung (MSS) 2019 Berlin: Technische Beschreibung der Indizes. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb_daten/beschreibung/sozstadt_2019/MSS2019_Indizes__TechnBeschreibung.pdf

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (Hrsg.) (2022): Verkehrsmengen DTV 2019 (Umweltatlas). URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_07_01verkmeng2019@senstadt&bbox=385423,5809400,387874,5810853 (26.08.2022).

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2011): Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030: Zentrenhierarchie. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=stepzentr2030_zh@senstadt&bbox=377392,5805098,397002,5817608

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2021a): Einwohnerdichte 2021 (Umweltatlas). URL: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2021b): Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2021. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2021/tabellen/daten_2016-2018/pdf/Tabelle_2-1-2_KI_Daten_2018_PLR_MSS_2021.pdf

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2021c): Wohnatlas Berlin: Karten (Stand 2020). URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnatlas/index.shtml>

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2021d): Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2021 Daten zum Bericht 2021 (die neuen LOR). URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnatlas/index.shtml>

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2021e): Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2021 Kurzfassung. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2021/MSS_2021_Kurzfassung.pdf

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2022a): Lebensweltlich orientierte Räume (LOR). URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/lor/

SenSBW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2022b): Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2021- Erläuterungen zu den Indikatoren und Indizes zum MSS 2021 – „Indikatorenblätter. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/indikatoren/MSS_2021_Indikatorenheft_Fortschreibung_Kurzfassung.pdf

SenSW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2020): Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/wohnen/download/StEP_Wohnen2030-Langfassung.pdf (30.08.2022).

SenSW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2016): Stadtentwicklungsplan Klima. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/step_klima_konkret.pdf (30.08.2022).

SenSW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2019): Stadtentwicklungsplan Zentren 2030. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/StEP_Zentren_2030.pdf (30.08.2022).

SenSW - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2017): Verkehrsbedingte Emissionen 2015 (Umweltatlas) URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k03_11_1emisskfzverkehr@senstadt&bbox=385434,5809425,387147,5810284 (26.08.2022).

SenUMVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.) (2021c): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere_stepmove.pdf (30.08.2022).

SenUMVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.) (2021a): Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2021. URL: [https://datenbox.stadt-](https://datenbox.stadt-berlin.de/datenbox/uebergeordnetes-strassenetz-bestand-2021)

berlin.de/ssf/s/readFile/share/15750/8164724158519286353/publicLink/20220228_uebergeordnetes_strassennetz_bestand_2021_komprimiert.pdf (23.08.2022).

SenUMVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.) (2021b): Übergeordnetes Straßennetz Planung 2030. URL: https://datenbox.stadt-berlin.de/ssf/s/readFile/share/15751/344999733707401025/publicLink/20220321_uebergeordnetes_strassennetz_planung_2030_komprimiert.pdf (23.08.2022).

SenUMVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.) (2022a): DIE UMWELTGERECHTE STADT – Umweltgerechtigkeitsatlas. Aktualisierung 2021/22. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/nachhaltigkeit/umweltgerechtigkeit/> (17.08.2022).

SenUMVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.) (2022b): Radverkehrsnetz. Aktualisierung 2022/06. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_radverkehrsnetz@senstadt&bbox=362376,5803450,423586,5834084 (26.08.2022).

SenUMVK – Senatsverwaltung Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2021): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030: Anlage Mobilitätsprogramm 2023. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/>

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2017a): Mobilität der Stadt. Berliner Verkehr in Zahlen 2017. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-der-stadt-berliner-verkehr-in-zahlen-2017/mobilitaet_dt_komplett.pdf (21.08.2022).

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2019a): Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030: Zentrenhierarchie 2030. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=stepzentr2030_zh@senstadt&bbox=377072,5806870,401621,5821614 (28.08.22)

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2019b): Straßenbefahrung 2014. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_StraDa@senstadt&bbox=386115,5809880,386319,5810001 (26.08.2022).

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020a): Tempolimits. URL: [https://fbinter.stadt-](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_Tempolimits@senstadt&bbox=386115,5809880,386319,5810001)

berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_vms_tempolimits_spatial@senstadt&bbox=385099,5809335,387434,5810712 (23.08.2022).

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020b): Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023. URL: https://datenbox.stadt-berlin.de/ssf/s/readFile/share/4826/-8007172482696866025/publicLink/Brosch%C3%BCre_NVP_2019_201109_internet.pdf (26.08.2022).

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020c): Anlage 3 zum Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023. ÖPNV-Bedarfsplan. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/broschure_nvp_2019_anlage_3.pdf (26.08.2022).

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021a): Radverkehrsplan des Landes Berlin. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/> (26.08.2022).

SenUVK - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021b): ÖPNV-Vorrangnetz. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb_daten/beschreibung/OEPNV-Vorrangnetz.pdf (26.08.2022).

Sozial-kulturelle Netzwerke casa e. V. (o. J.): Die Mobile Bibliothek – MoBi. URL: <https://casa-ev.de/sozial-kulturelle-arbeit/die-mobile-bibliothek-mobi/>

Spiegel, Erika (2010): Stadtplätze als öffentliche Freiräume: wer nutzt sie wann, wie und warum?. In: Havemann, Antje; Selle, Klaus (Hg.): Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte. Verlag Rohn, Detmold, S. 251-265.

Stadtteilzentrum Steglitz e. V. (Hrsg.) (2020): Bürgerinitiative: „Harald Huth zerstört den Ferdinandmarkt“. URL: <https://www.stadtrand-nachrichten.de/initiative-ferdinandmarkt-august/> (14.08.2022).

Stadtteilzentrum Steglitz e. V. (Hrsg.) (2020): Bürgerinitiative: „Harald Huth zerstört den Ferdinandmarkt“. URL: <https://www.stadtrand-nachrichten.de/initiative-ferdinandmarkt-august/> (14.08.2022).

Statista (2021): Jugendarbeitslosenquote¹ (15 bis unter 25 Jahre) in Berlin von 2002 bis 2021. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255035/umfrage/jugendarbeitslosenquote-in-berlin/>

Stopfer, Eveline (2020): Die fünf Schritte zur idealen Platzgestaltung. Stadtmarketing. URL: <https://www.stadtmarketing.eu/platzgestaltung/> (29.08.2022)

STVO (2022): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)§ 25 Fußgänger. Bundesministerium der Justiz. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/___25.html (29.08.2022)

UBA - Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken>

Umweltbundesamt (2020): Planungsebenen, Planungsräume - Stufen der räumlichen Planung. Umweltbundesamt. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/planungsinstrumente/planungsebenen-planungsraeume-stufen-der#bundesebene>

VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Hrsg.) (2020): i2030. Süd-West (Karte). URL: <https://www.i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/Sued-West-LP.svg> (26.08.2022).

VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Hrsg.) (2022a): i2030. Potsdamer Stammbahn. URL: <https://www.i2030.de/suedwest/> (26.08.2022).

VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Hrsg.) (2022b): i2030-Teilprojekt S25 Süd: Planungen für eine S-Bahn nach Stahnsdorf werden vertieft. URL: <https://www.i2030.de/i2030-teilprojekt-s25-sued-planungen-fuer-eine-s-bahn-nach-stahnsdorf-werden-vertieft/> (26.08.2022).

VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Hrsg.) (o. J.): Erreichbarkeit-Suche. URL: <https://www.vbb.de/fahrinfo/> (31.08.2022).

Verlag Der Tagesspiegel GmbH (Hrsg.) (2017): Neue Firmenzentrale in Berlin-Mitte: Investor Harald Huth kauft Mendelssohn-Palais. URL: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/neue-firmenzentrale-in-berlin-mitte-investor-harald-huth-kauft-mendelssohn-palais/19826288.html> (01.09.2022).

Verlag Der Tagesspiegel GmbH (Hrsg.) (2019): Furcht vor Verdrängung in Lichterfelde-Ost: Bewohner befürchten Ausverkauf des Kranoldplatzes. URL: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/furcht-vor-verdraengung-in-lichterfelde-ost-bewohner-befuerchten-ausverkauf-des-kranoldplatzes/25025406.html> (14.08.2022).

Verlag Der Tagesspiegel GmbH (Hrsg.) (2019): Furcht vor Verdrängung in Lichterfelde-Ost: Bewohner befürchten Ausverkauf des Kranoldplatzes. URL: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/furcht-vor-verdraengung-in-lichterfelde-ost-bewohner-befuerchten-ausverkauf-des-kranoldplatzes/25025406.html> (14.08.2022).

Anhang