



Machbarkeitsstudie Kranoldplatz

Dokumentation der Untersuchungsergebnisse

Stand: 12/2025

im Auftrag des

Bezirksamts Steglitz-Zehlendorf von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt - FB Grünflächen
Grün 3 - Gruppenleitung Grünflächenneubau,
Pflegevergabe

Hartmannsweilerweg 63
14163 Berlin
www.berlin.de/ba-steglitz-zehlendorf

Ansprechpartner:

Ralph Meissner
Tel: 030 90299-6219
Ralph.Meissner@ba-sz.berlin.de

Auftragnehmer

GRUPPE PLANWERK
GP Planwerk GmbH

Uhlandstraße 97
10715 Berlin
Tel.: 030 889 163 90
mail@gruppeplanwerk.de
www.gruppeplanwerk.de

bearbeitet durch:

Markus Fichtner
Annette Hartfiel
Antonia Schmidt
Almuth Schott
Hussam Madarati

Fotos (sofern nicht anders gekennzeichnet): GRUPPE PLANWERK

1. Einführung	4
2. Bestandssituation	6
3. Radverkehrsführung entlang der Lankwitzer Straße.....	14
4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung	21
5. Alternativstandorte für den Markt während der Bauphase	50
6. Exkurs: Nachhaltiges Regenwassermanagement	55

Der Kranoldplatz bildet das funktionale und identitätsstiftende Zentrum von Lichterfelde-Ost in unmittelbarer Nachbarschaft zum S- und Regionalbahnhof Lichterfelde-Ost. Insbesondere an Markttagen – mittwochs und samstags – wird seine Bedeutung deutlich: Der „Kranoldmarkt“ zählt zu den umsatzstärksten Wochenmärkten Berlins und ist weit über den Ortsteil hinaus bekannt. An den übrigen Tagen wird der vollständig asphaltierte Platz ausschließlich als Parkplatz genutzt – eine Gestaltung und Nutzung, die seiner zentralen Lage und städtebaulichen Bedeutung nicht gerecht wird. Es fehlt an Begrünung und Aufenthaltsangeboten. Zudem ist der Platz durch die stark befahrene Lankwitzer Straße auf der Nordseite des Platzes verlärmert. Auch fehlt es entlang der Lankwitzer Straße sowohl an einem platzseitigem Fußweg als auch an einem Radfahrstreifen.

Seit vielen Jahren wird daher der Wunsch formuliert, die Verkehrssituation zu verbessern, zusätzliche Bäume zu pflanzen und die Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Altersgruppen deutlich zu erhöhen – bei gleichzeitigem, uneingeschränktem Erhalt des Wochenmarktes.

Die Diskussion um die Zukunft des Platzes wird seit Jahrzehnten intensiv geführt. Unterschiedliche Initiativen im Umfeld des Platzes haben zum Teil divergierende Zielvorstellungen entwickelt: Während ein Teil der Anwohnerschaft Veränderungen kritisch gegenübersteht, fordern andere eine umfassende Neugestaltung. Zentraler Konfliktpunkt ist die Sorge um den Fortbestand des Wochenmarktes, insbesondere vor dem Hintergrund bereits entfallener Flächen im Ferdinand-Markt sowie möglicher weiterer Flächenreduktionen durch Radverkehrsanlagen, Baumscheiben, Stadtmobiliar oder Einschränkungen im Zuge der Baumaßnahmen. Ein zusätzlicher planerischer Handlungsbedarf ergibt sich aus der vorgesehenen Sanierung der Königsberger Straße sowie des Doppelknotens mit der Morgensternstraße und dem Oberhofer Weg im Zuge der Fortführung der Lankwitzer Straße. Hierdurch entsteht die Notwendigkeit, die Querschnitte der Lankwitzer Straße zwischen Oberhofer Weg und Lorenzstraße anzupassen und die verkehrlichen Zusammenhänge im Bereich des Kranoldplatzes gesamthaft zu betrachten.

Mit Beschluss vom 11. Dezember 2024 hat die Bezirksverordnetenversammlung das Bezirksamt beauftragt, Maßnahmen zu ergreifen, die den Kranoldplatz als bedeutenden Marktstandort sichern, und Neugestaltungsperspektiven im Sinne einer attraktiven Zentrenentwicklung mit hoher Aufenthaltsqualität zu untersuchen. Dabei sind die Interessen des Wochenmarktes ebenso zu berücksichtigen wie die Bedürfnisse der Anwohnerschaft, der Bürgerschaft insgesamt sowie der ansässigen Gewerbetreibenden.

Vor diesem Hintergrund wurde die vorliegende Machbarkeitsstudie beauftragt.

Im Rahmen der Untersuchung wurde zunächst eine umfassende Bestandsanalyse durchge-

führt, die die städtebaulichen, freiräumlichen, funktionalen und verkehrlichen Rahmenbedingungen systematisch erfasst und bewertet. Die verkehrlichen Fragestellungen wurden dabei in enger Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) erörtert, um insbesondere die Belange des Umweltverbundes und des öffentlichen Personennahverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie mehrere umsetzungsfähige Gestaltungsvarianten für den Kranoldplatz und sein unmittelbares Umfeld entwickelt. Diese Varianten wurden hinsichtlich ihrer städtebaulichen, funktionalen, verkehrlichen Auswirkungen untersucht und bewertet.

Teil der Aufgabenstellung war es darüber hinaus, mögliche Alternativstandorte für den Wochenmarkt für die Zeitspanne der Bauphase zu identifizieren (temporäre Lösung) und hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Eignung zu prüfen.

Die Studie bildet damit die fachliche Grundlage für den weiteren Beteiligungs- und Diskussionsprozess mit der interessierten Öffentlichkeit und den relevanten Akteurinnen und Akteuren mit dem Ziel, mittels fundierter und transparenter Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile jeder Variante eine tragfähige und breit akzeptierte Lösung abzustimmen.

Ziele

Folgende Ziele und Prämissen für die Gestaltung des Kranoldplatzes waren im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zu berücksichtigen:

- Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** durch **Verkehrsberuhigung**, Aufenthaltsangebote (Sitzmöglichkeiten, Trinkwasserbrunnen) und Flächen für Sondernutzung (v.a. Gastronomie) sowie **Klimaanpassungsmaßnahmen** (v.a. Begrünung, Beschattung, Entsiegelung, helle Oberflächen)
- Ermöglichen einer **multifunktionalen Platznutzung**, insbesondere Sicherung des **Marktes** durch eine offene und flexibel nutzbare Platzgestaltung, befahrbare und robuste Oberflächen, Berücksichtigung von Abstell- und Rangierflächen für Marktfahrzeuge
- Steigerung der **Verkehrssicherheit** für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere entlang der Lankwitzer Straße und an den Kreuzungspunkten
- Verbesserung der **Barrierefreiheit** und der Fußgängerführung
- Herstellung einer sicheren und normgerechten **Radverkehrsführung** entlang des Platzes zur Stärkung des Radvorrangnetzes in der Lankwitzer Straße, außerdem Entwicklung von Vorschlägen zum Umgang mit dem Rad-Ergänzungsnetz auf der Südseite des Platzes
- Schaffung von sicheren und gut erreichbaren **Parkmöglichkeiten** für Räder und Kfz
- Prüfung von Maßnahmen zur **Regenwasserversickerung** bzw. zur Begrenzung der Einleitung (BReWa-Be) mit Blick auf Genehmigungsfähigkeit im Zusammenhang mit der Marktnutzung



Untersuchungsbereiche - Kranoldplatz und Lankwitzer Straße (Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2025 Berlin)

Der Kranoldplatz präsentiert sich heute als verkehrlich stark beanspruchte Verkehrsinsel zwischen der Lankwitzer Straße, der Straße Kranoldplatz und der Ferdinandstraße. Die Marktplatzfläche ist damit vollständig von Straßenraum umschlossen und entsprechend hohen Belastungen durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt. Im öffentlichen Straßenraum stehen insgesamt rund 90 Kfz-Stellplätze zur Verfügung, die überwiegend als Kurzzeitparkplätze für Kundinnen und Kunden der angrenzenden Geschäfte und Praxen genutzt werden. Der Parkdruck ist hoch. Auch die vorhandenen Radabstellanlagen sind tagsüber voll ausgelastet.

Nordwestlich wird der Platz durch eine geschlossene Bebauung mit Läden, Büros und Wohnungen gefasst, die zugleich eine räumliche Abschirmung zur Bahnstrecke bildet. An der Ostseite befindet sich ein denkmalgeschütztes Gebäude mit vergleichbarem Nutzungsmix sowie der sogenannte Ferdinand-Markt, der von einer bisherigen Wochenmarktnutzung in einen Supermarkt umgebaut wurde. Auch hier befinden sich in den Obergeschossen Praxen, Büros und Wohnungen. Die südliche Randbebauung ist deutlich kleinteiliger strukturiert und hat ebenfalls eine belebte Erdgeschosszone mit Gastronomie und Einzelhandel. Ein hier geplantes Neubauvorhaben mit Geschäften, Praxen etc. wird zur weiteren Zentrenentwicklung beitragen.

Die gastronomischen Betriebe entlang der Platzränder verfügen gegenwärtig lediglich über sehr kleine und beengte Außenbewirtschaftungsflächen. Soweit die Fläche nicht als Fahrbahn dient, wird sie im Wesentlichen als Parkplatz genutzt. An zwei Wochentagen findet auf dem Platz ein bei der Bevölkerung sehr beliebter und wirtschaftlich bedeutender Wochenmarkt statt, der als einer der umsatzstärksten in Berlin gilt.

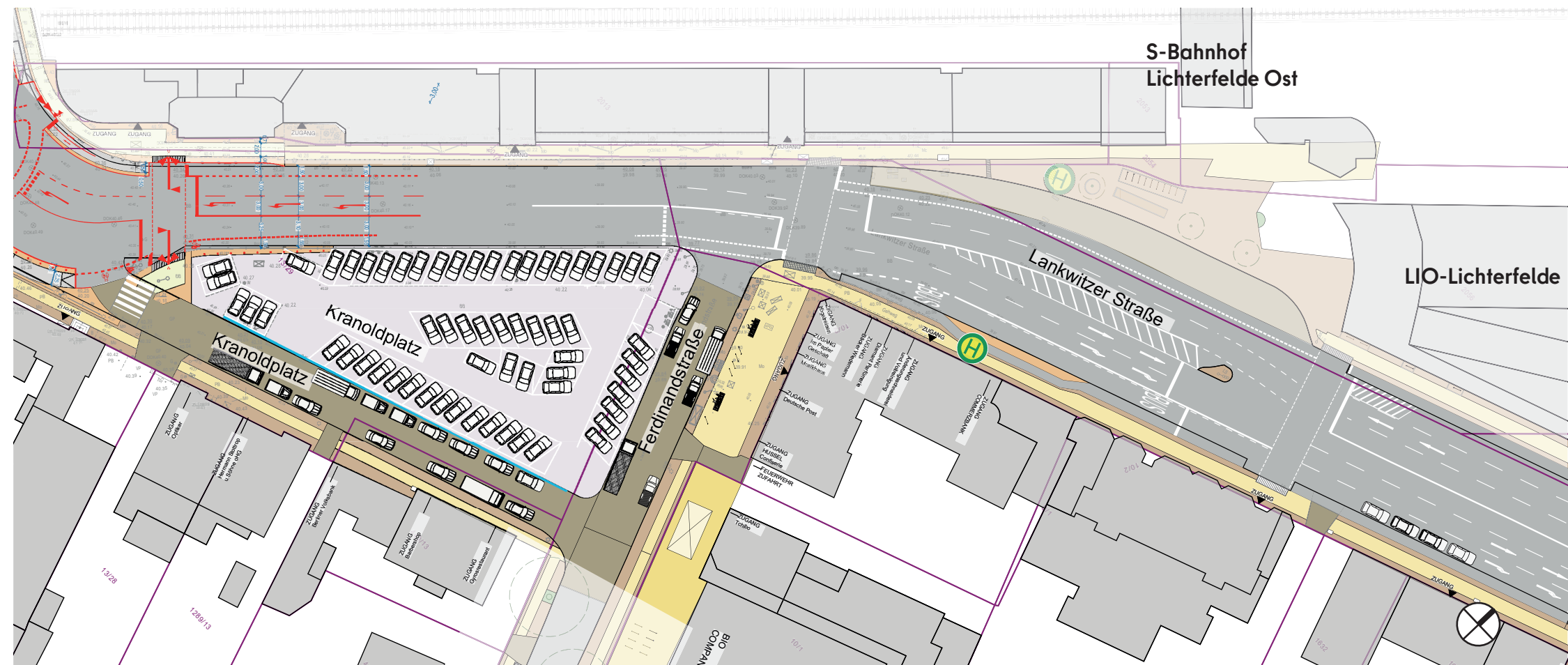
In verkehrlicher Hinsicht bestehen Defizite insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Entlang der Lankwitzer Straße sind keine oder nur unzureichend ausgebaute Radverkehrsanlagen vorhanden. Für den Kreuzungsbereich Oberhofer Weg / Brauerstraße / Lankwitzer Straße liegt bereits ein sogenannter Rotplan vor, der eine Verbesserung der Führung von Rad- und Fußverkehr vorsieht und an den im weiteren Planungsprozess angeknüpft werden kann. Zwischen Ferdinandstraße und Lorenzstraße existiert auf der Südseite ein schmaler Hochbordradweg, der in Konflikt mit den Bushaltestellen steht. Der

Wartebereich für Fahrgäste ist aufgrund der geringen Gehwegbreite unterdimensioniert. Die Barrierefreiheit ist eingeschränkt.

Der ehemals von Bäumen gesäumte Platz ist heute vollständig versiegelt (asphaltiert) und frei von Begrünung. Eine Fußwegeführung entlang der Lankwitzer Straße gibt es nicht. Eine Platzbeleuchtung fehlt ebenfalls. Der zentrale Platzbereich weist somit keine gestalterischen Qualitäten auf. Lediglich auf der privaten Vorfläche des Einkaufszentrums LIO befinden sich drei Bestandsbäume.

Die Oberflächenentwässerung am Kranoldplatz erfolgt vollständig über eine Trennkanalisation; anfallende Niederschläge werden direkt abgeführt.

Nördlich des Platzes sind zudem die differenzierten Eigentumsverhältnisse im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zu berücksichtigen. Die Flächen gliedern sich in Bereiche der Deutschen Bahn, Vorflächen des Einkaufszentrums LIO sowie öffentliches Straßenland. Hinter dem Einkaufszentrum LIO und unter dem ehem. Ferdinand-Markt befinden sich Parkhäuser mit insgesamt rund 380 Stellplätzen, die außerhalb der Markttage in der Regel nur mäßig ausgelastet sind.



Bestandslageplan - mit ergänzter Planung von ASPHALTA 2021 zur baulichen Anpassung der Königsberger Straße / Knotenpunkt Kranoldplatz

2. Bestandssituation

7

Platzgestaltung und -nutzung



versiegelte Stellplatzfläche ohne Gestaltqualität, fehlende Fuß- und Radverkehrsführung entlang der Lankwitzer Straße



zugestellter Vorplatzbereich mit wenig Aufenthaltsqualität



fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr; prägender Baumbestand im der Ferdinandstraße



schmaler Gehweg (fehlender Oberstreifen, zugestellter Unterstreifen), kaum Platz für Außengastronomie; Oberflächenschäden

2. Bestandssituation

8

Marktgeschehen



Situation Am Kranoldplatz / Ferdinandstraße an einem Markttag:
20 Lieferfahrzeuge im Zusammenhang mit der Marktnutzung (davon fünf bis sechs 7,5 Tonner)

Fahrradparken



östlicher Vorplatz Kranoldplatz
z.T. über 100 % Auslastung
(5 öffentliche Fahrradbügel)



östlicher Vorplatz Kranoldplatz
(private Vorfläche)
90 - 100 % Auslastung
(24 Fahrradbügel)



vorm S-Bahnhof Lichterfelde Ost
über 100 % Auslastung
(8 Fahrradbügel)

2. Bestandssituation

10

Der Kranoldplatz und der Straßenraum der Lankwitzer Straße sind derzeit zu 100 % versiegelt. Die bestehenden **Wärme- und Hitzeinseln (2022)** verdeutlichen den Bedarf an Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen.



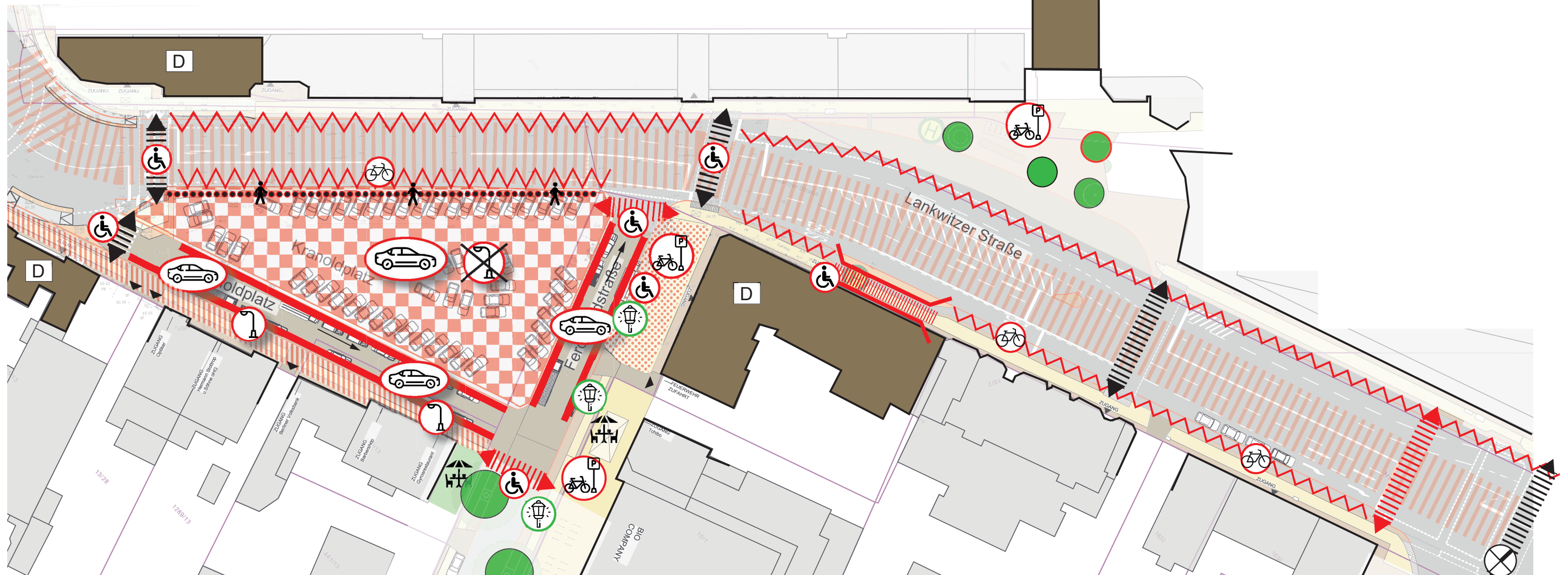
Prägende Strukturen sowie bestehende Konfliktlagen, Mängel und Defizite auf einem Blick:

Konstituierende Strukturen

- Stadtbild prägende Baudenkmale
- prägender Baumbestand
- prägende Gas-Aufsatzleuchte
- Bereich Außengastronomie
- gesicherte Fußgängerquerung

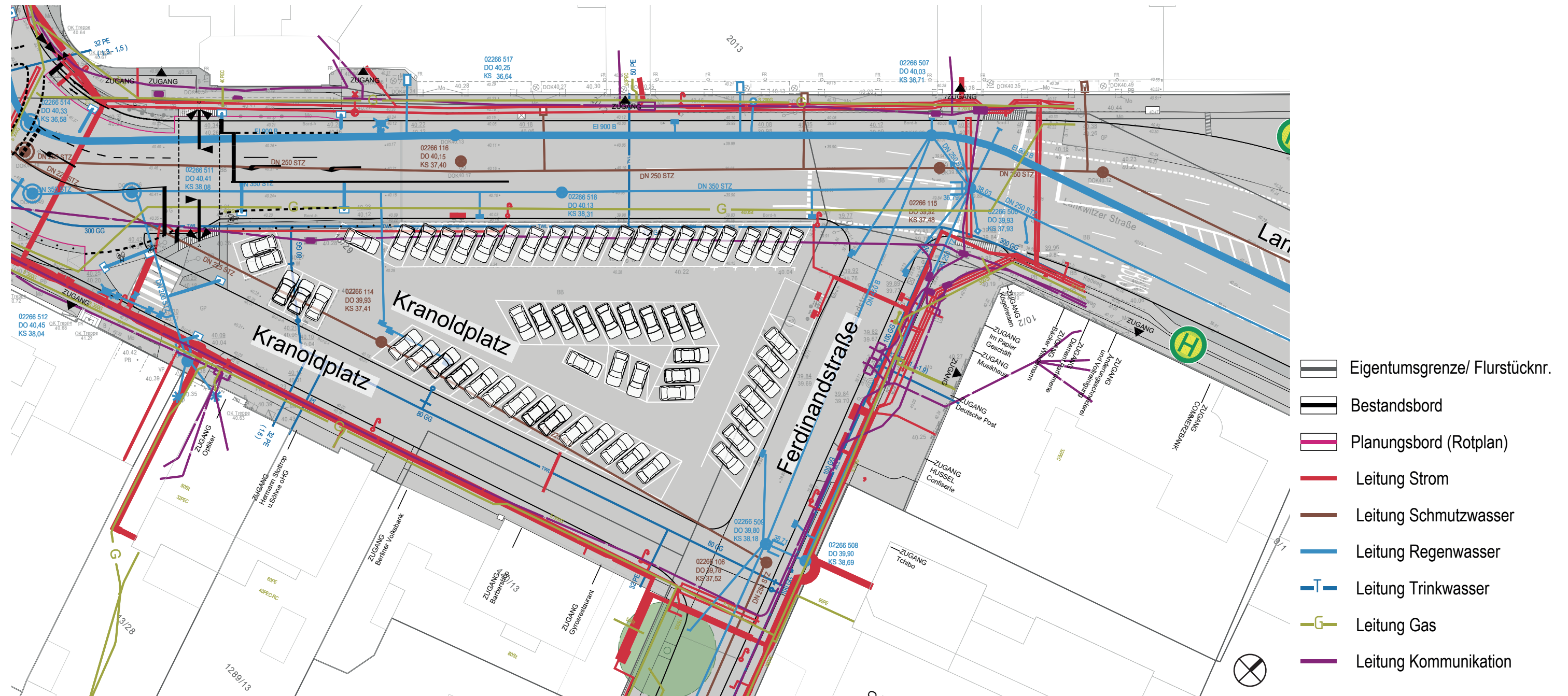
Mängel und Konflikte

- vollversiegelte, asphaltierte Platzfläche ohne Gestaltqualität
- Zustandsmängel Oberflächen, schmalere Gehweg
- Lärm / hohe Verkehrsbelastung
- Dominanz Kfz im Platzraum Parkdruck
- mangelnde Barrierefreiheit
- fehlende Querungsmöglichkeit
- Engstelle Wartebereich Bushaltestelle
- fehlende platz- bzw. straßenbegleitende Fußverkehrswegeführung
- fehlende Baumpflanzung (leere Baumscheibe)
- fehlende / zu schmale Radverkehrsführung
- Rad-Wildparker
- fehlende Platzbeleuchtung
- veraltete, technische Leuchte fehlende Gestaltqualität



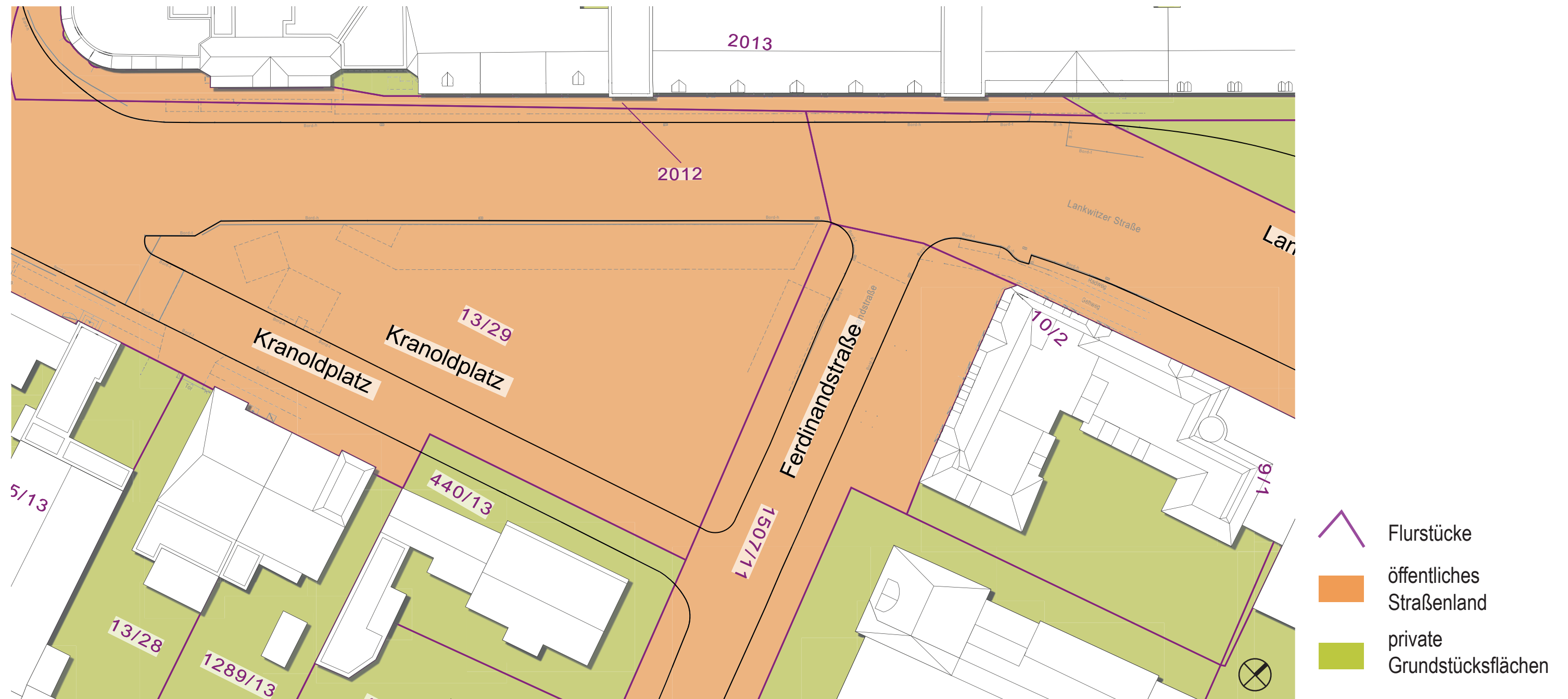
zu berücksichtigende Rahmenbedingung: bestehende Leitungslagen

Hinweis: Die Trinkwasserleitung entlang der Lankwitzer Straße soll erneuert werden.



zu berücksichtigende Rahmenbedingung: Eigentumsverhältnisse (öffentliches Straßenland / private Grundstücksflächen)

Die Lankwitzer Straße ist Teil des übergeordneten Straßennetzes und liegt somit in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.



Abschnitt Kranoldplatz

Die Lankwitzer Straße ist Teil des Radvorrangnetzes. Bisher fehlen jedoch im Bereich des Kranoldplatzes adäquate Radverkehrsanlagen. Zur Definition der künftigen Platzkante entlang der Lankwitzer Straße wurden daher potenzielle Querschnittsvarianten für die Lankwitzer Straße unter Berücksichtigung der Regelbreiten für Fahrspuren und Radverkehrsanlagen untersucht. Nach Abstimmung mit SenMVKU sind drei Fahrspuren (jeweils 3,25 m) für den Kfz-Verkehr zur Abwicklung der Verkehre nötig - zwei in Ost-West-Richtung und eine in West-Ost-Richtung. Die Radverkehrsanlagen sind entsprechend der Bedeutung als Radvorrangnetz mit einer lichten Breite von 2,50 m herzustellen. Für die künftige Radverkehrsführung an der nördlichen Platzkante wurden drei potenzielle Lösungen untersucht:

- Option 1: Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie und einer Breite 2,50 m
- Option 2: Radweg mit einer Breite von 2,50 m
- Option 3: Bussonderstreifen mit Freigabe für den Radverkehr

Die Optionen 1 und 2 sind grundsätzlich als Lösungen zur Umsetzung zu empfehlen und werden in den erarbeiteten Varianten entsprechend dargestellt.

Option 3 wird hingegen nicht empfohlen: Die erforderliche Mindestbreite für einen Bussonderstreifen mit Freigabe für den Radverkehr beträgt 5,0 m. Mit Blick auf die zu Verfügung stehende Straßenraumbreite wäre die derzeitige Platzkante dann um 2,5 m zurückzusetzen. Dies würde sich in erheblichen Maße nachteilig auf die Geometrie des Kreuzungsbereichs Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße auswirken und zu einer suboptimalen Situation für die Anbindung der Ferdinandstraße und die Querungsbeziehung des Fußverkehrs führen.

Abschnitt Südlicher Kranoldplatz

Am südlichen Kranoldplatz verläuft das Radergänzungsnetz. Auch hier sind komfortable Rahmenbedingungen für den Radverkehr sicherzustellen. Mit Blick auf die angestrebte Stärkung der Aufenthaltsqualität und dem Einziehen der südlichen Fahrbahn wird vorgeschlagen, das Radergänzungsnetz über den nördlichen Abschnitt der Ferdinandstraße zu führen und die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Eine entsprechende Anpassung / Ergänzung der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße (siehe Seite 17) wäre hierfür eine mögliche Lösung.



Übersicht Radverkehrsnetz (Geoportal Berlin / Radverkehrsnetz)

- | | | | |
|---|-------------------|---|-----------------------------------|
|  | Radvorrangnetz |  | vorgeschlagene Radverkehrsführung |
|  | Radergänzungsnetz | | |

3. Radverkehrsführung entlang der Lankwitzer Straße

15

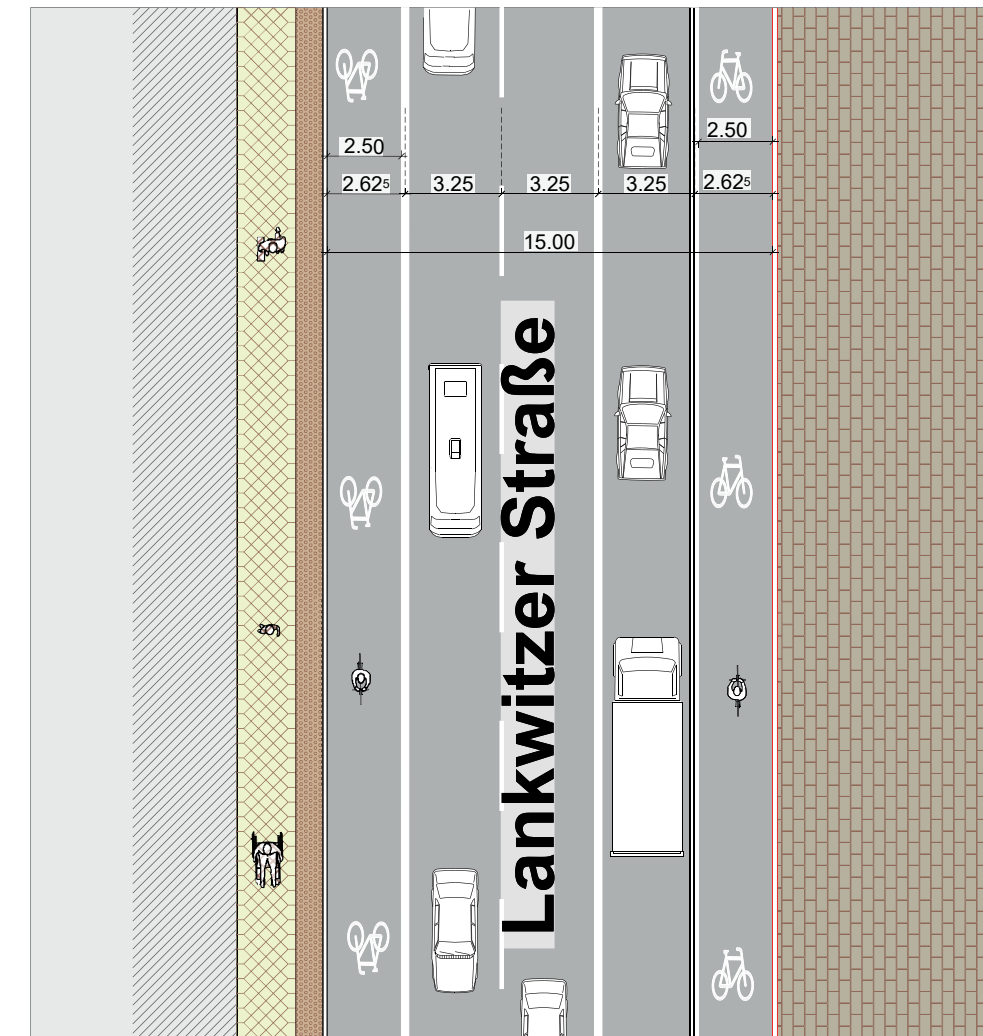
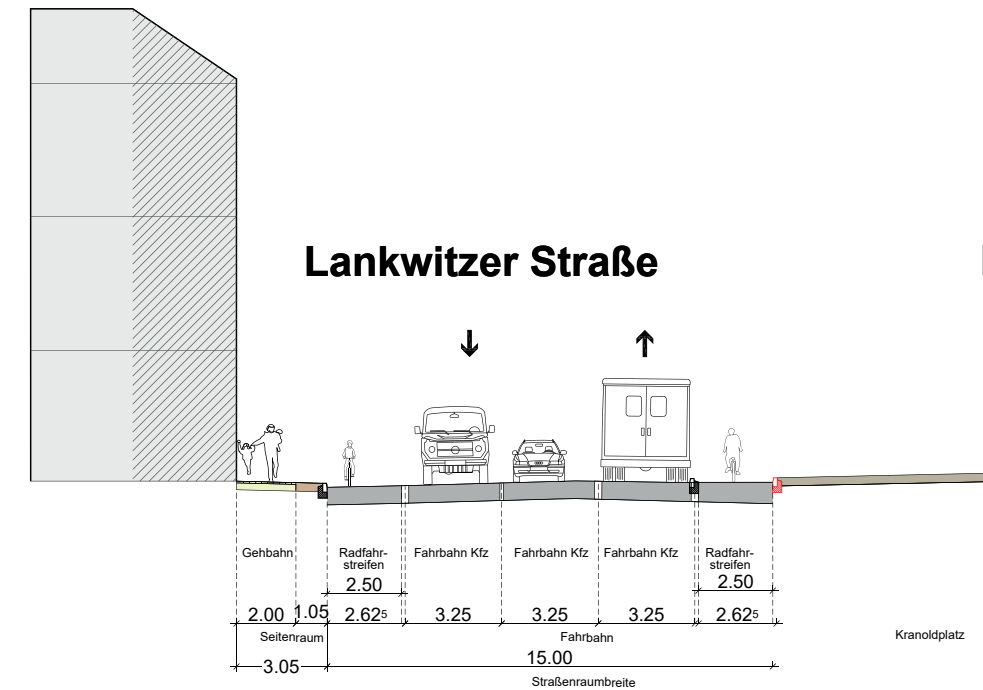
Abschnitt Kranoldplatz: Variante Radfahrstreifen mit Regelbreiten

Vorteile

- sichere und schnelle Radwegeführung
- anknüpfend an bestehende Planung für den Knotenpunkt Königsberger Straße / Kranoldplatz

Nachteile

- geringeres Sicherheitsempfinden, insbesondere für vulnerable Nutzergruppen



3. Radverkehrsführung entlang der Lankwitzer Straße

16

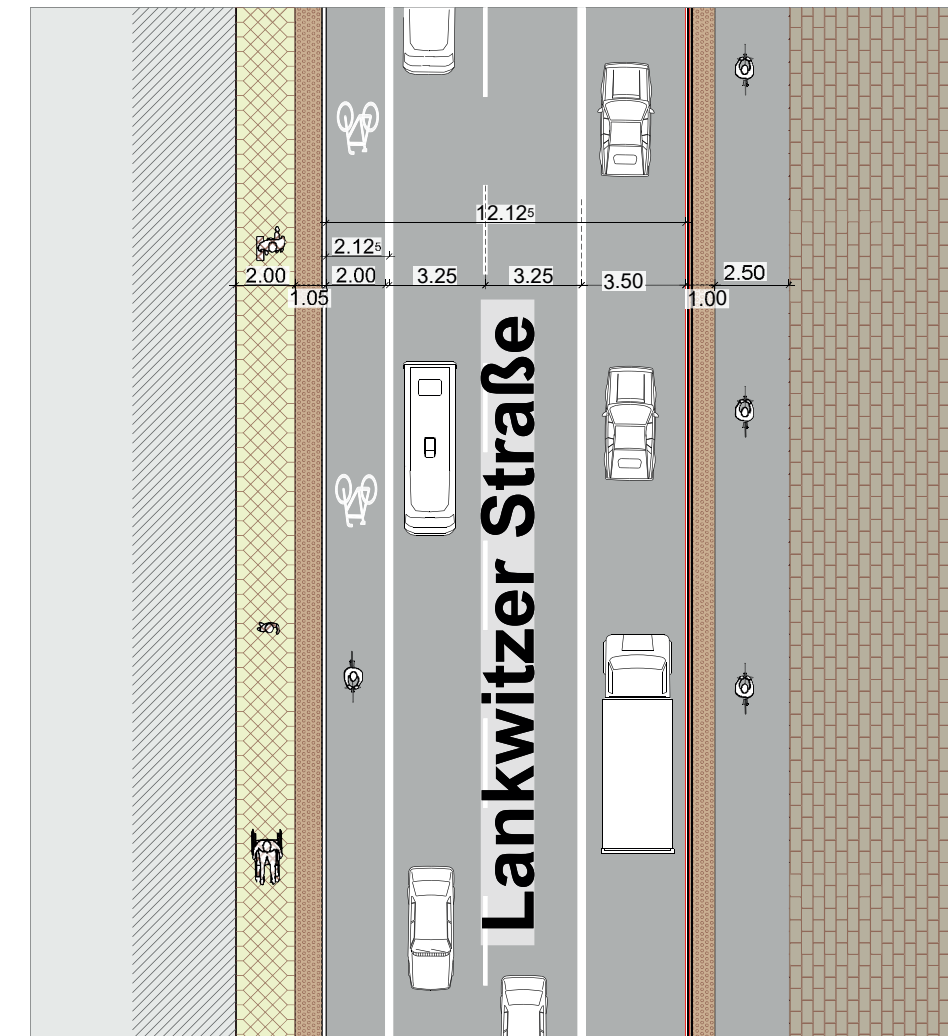
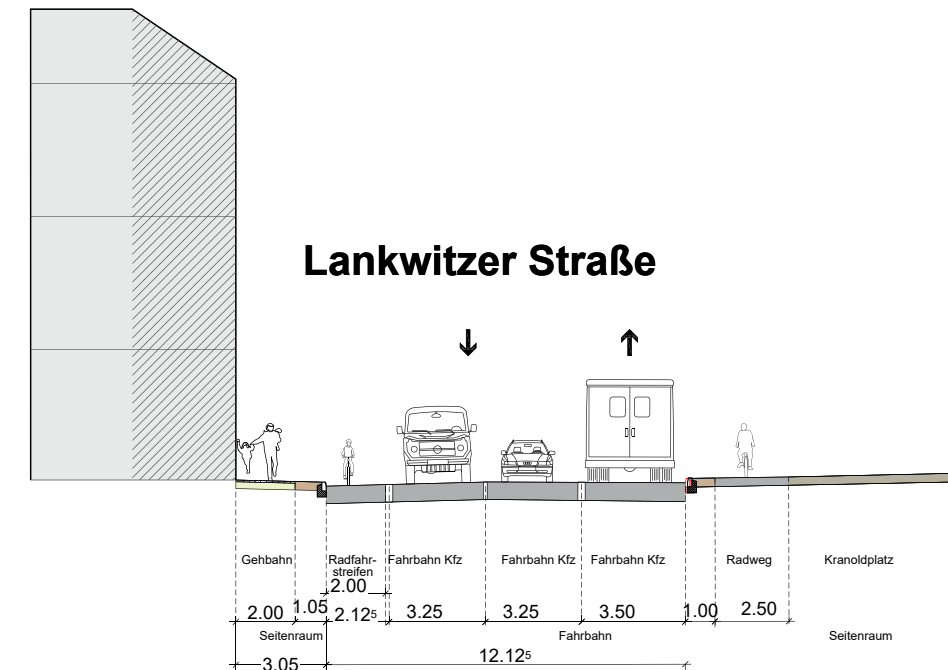
Abschnitt Kranoldplatz: Variante Radweg mit Regelbreiten

Vorteile

- gute Erreichbarkeit des Kranoldplatzes
- höheres Sicherheitsempfinden insbesondere für vulnerable Nutzergruppen

Nachteile

- Flächenverbrauch
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- Gefahr der nicht zulässigen Mitnutzung der Fläche für Be- und Entladen während der Markttage



3. Radverkehrsführung entlang der Lankwitzer Straße

17

Kreuzung Lankwitzer Straße - Am Kranoldplatz (West)

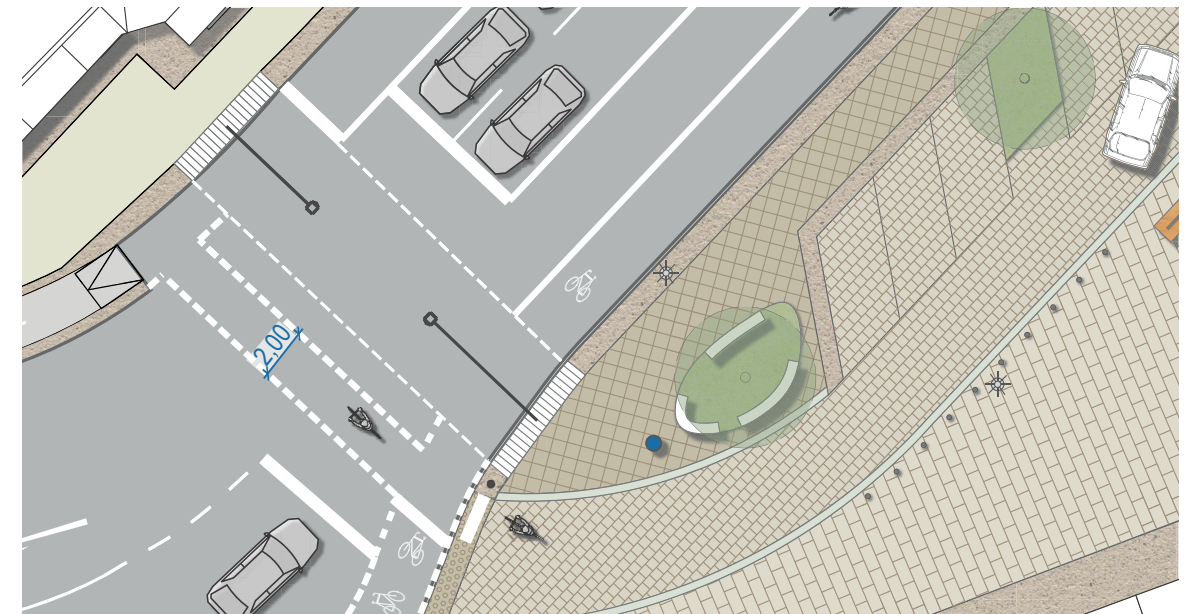
Lösungsansatz: Markierung einer Furt zur Führung des Radverkehrs vom Platz Richtung Norden zur Königsberger Straße

Kreuzung Lankwitzer Straße - Ferdinandstraße

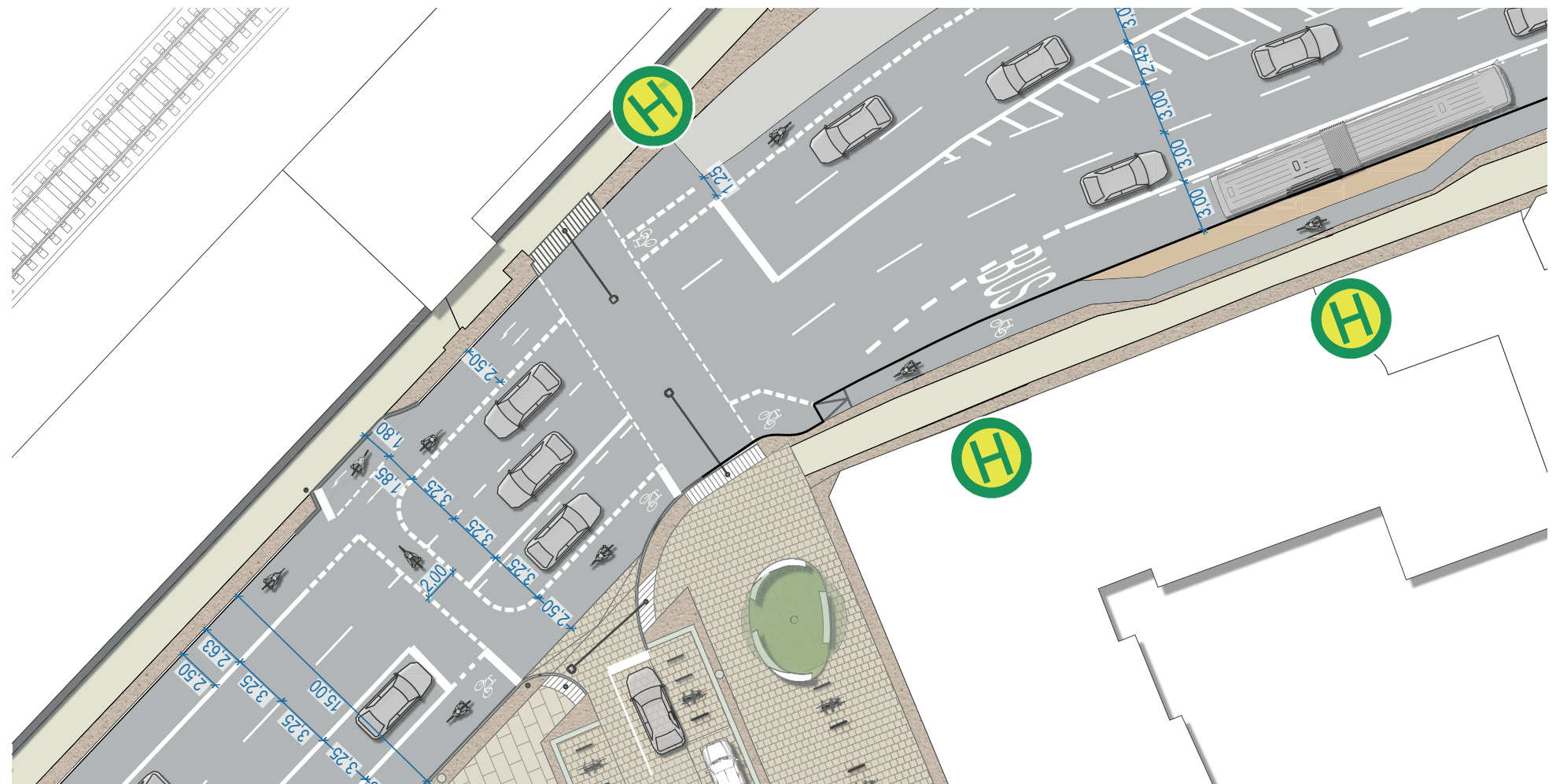
Lösungsansatz: Führung des Radergänzungsnetzes über den nördlichen Abschnitt der Ferdinandstraße und Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung.

Hierzu Markierung entsprechender Furten zur Radverkehrsführung:

- Ermöglichen des Abbiegens in die Ferdinandstraße von Norden kommend
- Ermöglichen des Linksabbiegens auf die Lankwitzer Straße von der Ferdinandstraße kommend



Vorschlag Radverkehrsführung im Querungsbereich Lankwitzer Straße / Am Kranoldplatz (West) (Grundlage Platzgestaltung Variante 2)



Vorschlag Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Ferdinandstraße / Lankwitzer Straße im Zuge der Neugestaltung des Platzraums (Grundlage Platzgestaltung Variante 2)

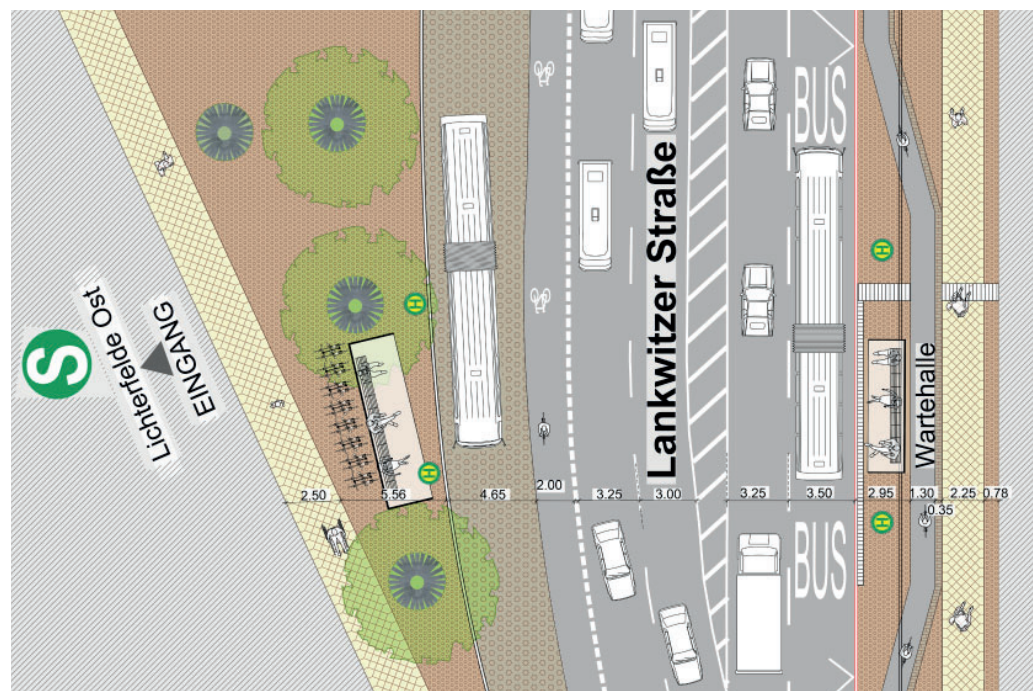
3. Radverkehrsführung entlang der Lankwitzer Straße

Radverkehrsführung im Bereich der Bushaltestellen Lankwitzer Straße / Bahnhof Lichterfelder Ost

Lichterfelde Ost ist eine Anfangs- und Endhaltestelle des ÖPNV (Bus) und wichtiger intermodaler Umsteigepunkt im Zusammenhang mit der Regio-/S-Bahnstation (SPNV). Auf der Lankwitzer Straße verkehren mehrere Buslinien (184, 284, M 11, X 11, N84), das Fahrgastaufkommen ist hoch. Es gibt zwei Bushaltestellen: eine am Bahnhof (nördlich) und eine auf der gegenüberliegenden Straßenseite (südlich).

Aufgrund der Funktion als Anfangs- und Endhaltestelle ist eine 180 ° Wendung der Busse zwischen südlicher und nördlicher Haltestelle notwendig. Die Fahrbahn muss daher eine entsprechende Breite aufweisen, die gekennzeichnete Sperrfläche auf der Lankwitzer Straße ist zu sichern. Die nördliche Haltestelle wird in ihrer Länge zwischen den beiden Fußgängerfurten vollumfänglich benötigt, um den Fahrgastwechsel / Betriebsablauf entsprechend abwickeln zu können. Lt. BVG wird die bestehende Radverkehrsführung im Bereich der nördlichen Haltestelle als unkritisch eingeschätzt, entspricht jedoch in ihrer Breite nicht aktuellen Anforderungen.

Im Bereich der südlichen Bushaltestellen bestehen mit Blick auf die geringe Gehwegbreite und dem hochbordigen Radweg Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Vor diesem Hintergrund wurden hierfür Lösungsansätze zur Verbesserung der Situation untersucht und mit SenMVKU und BVG erörtert: Hierzu zählte die Ausbildung einer Kap-Haltestelle einschl. Busspur, die Verbreiterung des Gehwegs sowie die Führung des Radverkehrs als Radweg hinter der Wartehalle / Wartefläche, alles zulasten eines Kfz-Fahrstreifens. Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der Lankwitzer Straße wird die Reduzierung der derzeit zwei Kfz-Fahrstreifen jedoch seitens der SenMVKU abgelehnt.



Lösungsvariante Kap-Haltestelle (Süden)
(nicht weiter verfolgt)



nördliche Bushaltestelle - hoher Nutzungsdruck

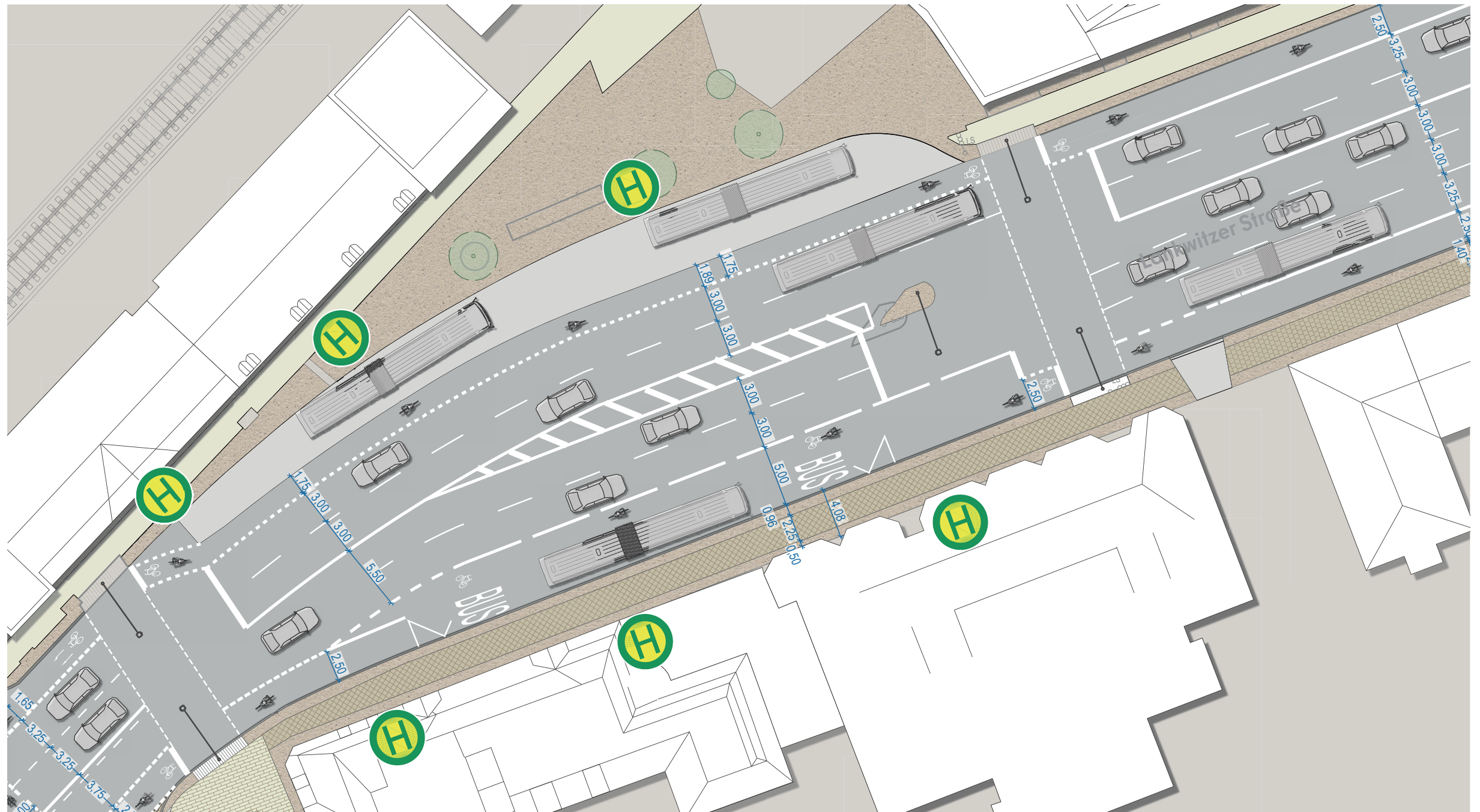


südliche Bushaltestelle - wenig Platz für Fahrgäste, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

Lösungsansätze

unter Berücksichtigung der Anforderungen der SenMVKU und der BVG sowie bestehender Regelwerke / Richtlinien werden folgende Maßnahmen zur weiteren Prüfung vorgeschlagen:

- für die nördliche Bushaltestelle: Markierung Schutzstreifen mit lichter Breite von 1,75 m (bisher 1,0 m)
- für den nordöstlichen Abschnitt Lankwitzer Straße: Markierung Radfahrstreifen mit lichter Breite von 2,50 m (bisher Kfz-Spur)
- für die südliche Bushaltestelle: Anpassung Gehweg auf Regelmaß gemäß AV Geh- und Radwege, Verlagerung Radverkehrsführung auf eine gemeinsame Spur mit dem Bus (Bussonderfahrstreifen mit Freigabe Radverkehr, lichte Breite 5,00 m)



Planungsskizze zur Anpassung der Radverkehrsführung in der Lankwitzer Straße im Bereich Bahnhof Lichterfelde Ost

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden unter Berücksichtigung bestehender Rahmenbedingungen sowie der formulierten Ziele und Anforderungen unterschiedliche Varianten zur Neugestaltung und Gliederung des Platzes entwickelt und geprüft. Dabei wurden sowohl die Belange des Wochenmarktes als auch die Anforderungen an Verkehrssicherheit, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt einbezogen. Im Sinne eines Gesamtbildes wurden auch angrenzende private (Vor-)Flächen mit einbezogen. Aus dem Variantenvergleich wurden drei Grundvarianten mit jeweils unterschiedlichen Gestaltungsprämissen herausgearbeitet. Sie bilden die Erörterungsgrundlage für die anstehende Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung.

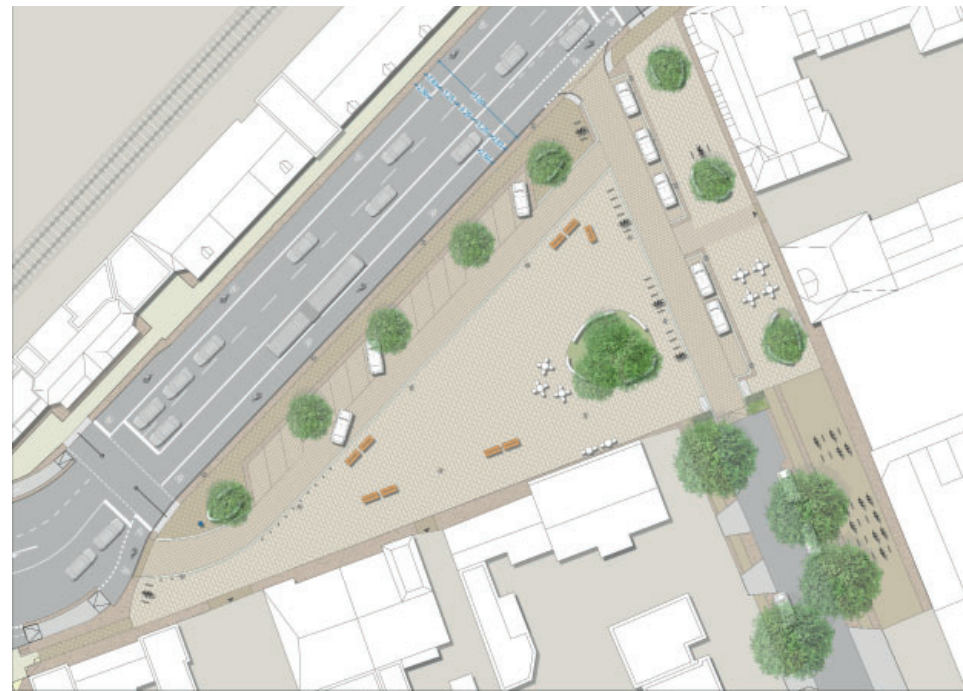
Unabhängig von der jeweiligen Variante zeigt sich, dass eine nachhaltige Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität nur erreicht werden kann, wenn der bislang überwiegend als Verkehrs- und Stellplatzfläche genutzte Raum grundlegend neu gedacht wird. Hierzu gehören die Integration von Grünstrukturen, qualitätsvollen Aufenthaltsangeboten und die Neuordnung der Verkehrsflächen. Dies erfordert zwangsläufig eine Flächenreduktion für den ruhenden Kfz-Verkehr sowie für den Markt. Gleichzeitig eröffnet sicher hierdurch die Chance, die Attraktivität des Zentrums Lichterfelde-Ost nachhaltig zu stärken und den Platz als nutzbaren Stadtraum zurückzugewinnen.

Im Folgenden werden drei Gestaltungsansätze dargestellt und erläutert.



Variante 1

- niveaugleiche Platzgestaltung (Fußgängerzone) mit umlaufendem „Funktionsband“ für Bäumen, Bänke, Fahrradbügel, Leuchten, Trinkwasserbrunnen etc.
- Ferdinandstraße: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Radweg entlang der Lankwitzer Straße
- 7 (Kurzzeit-) Stellplätze
- 27 x neue Bäume im öffentlichen Raum
- rd. 210 m² entsiegelt
- Platz für 57 x Markstände und 7x Foodtrucks



Variante 2

- niveaugleiche Platzgestaltung mit Stellplätzen an den Platzrändern, autofreier südlicher Platzbereich (Fußgängerzone), Integration von Bauminseln
- Fußgängerzone / verkehrsberuhigter Bereich
- Radfahrstreifen entlang der Lankwitzer Straße
- 19 (Kurzzeit-) Stellplätze
- 10-11 x neue Bäume im öffentlichen Raum
- rd. 240 m² entsiegelt
- Platz für 51 x Markstände und 7 x Foodtrucks



Variante 3

- niveaugleiche Platzgestaltung mit umlaufenden Stellplätzen, Integration von Bauminseln
- verkehrsberuhigter Bereich
- Radfahrstreifen entlang der Lankwitzer Straße
- 32 (Kurzzeit-) Stellplätze
- 10-11 x neue Bäume im öffentlichen Raum
- rd. 225 m² entsiegelt
- Platz für 49 x Markstände und 7 x Foodtrucks

Variante 1



Filon Images Architekturvisualisierung

Variante 1

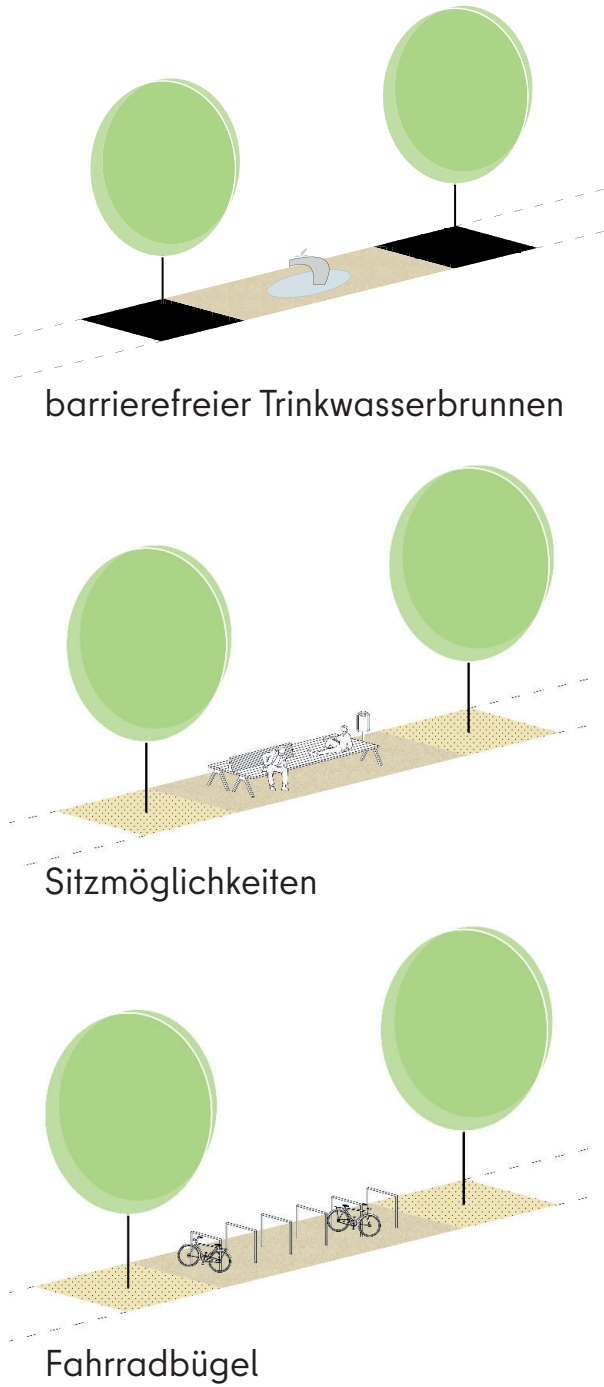
mit umlaufendem Funktionsband



- niveaugleiche Platzgestaltung von Hauskante zu Hauskante, befahrbare Oberflächen
- multifunktionaler und für den Markt nutzbarer zentraler Platzbereich mit umlaufendem „Funktionsband“ für Bäumen, Bänke, Fahrradbügel, Leuchten, Trinkwasserbrunnen etc. als Rahmen für die Platzgestaltung
- östlicher Vorplatzbereich mit neuen Baumpflanzungen und linearer Anordnung von Sitzbänken und Fahrradbügel
- Platz für Außengastronomie
- Ferdinandstraße: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20), im Platzbereich aufgepflastert
- Radweg entlang der Lankwitzer Straße
- 7 (Kurzzeit-) Stellplätze fahrbahnbegleitend entlang der Ferdinandstraße
- insgesamt 27 x neue Bäume im öffentlichen Raum
- rd. 210 m² entsiegelt



Variante 1 mit umlaufendem Funktionsband



barrierefreier Trinkwasserbrunnen

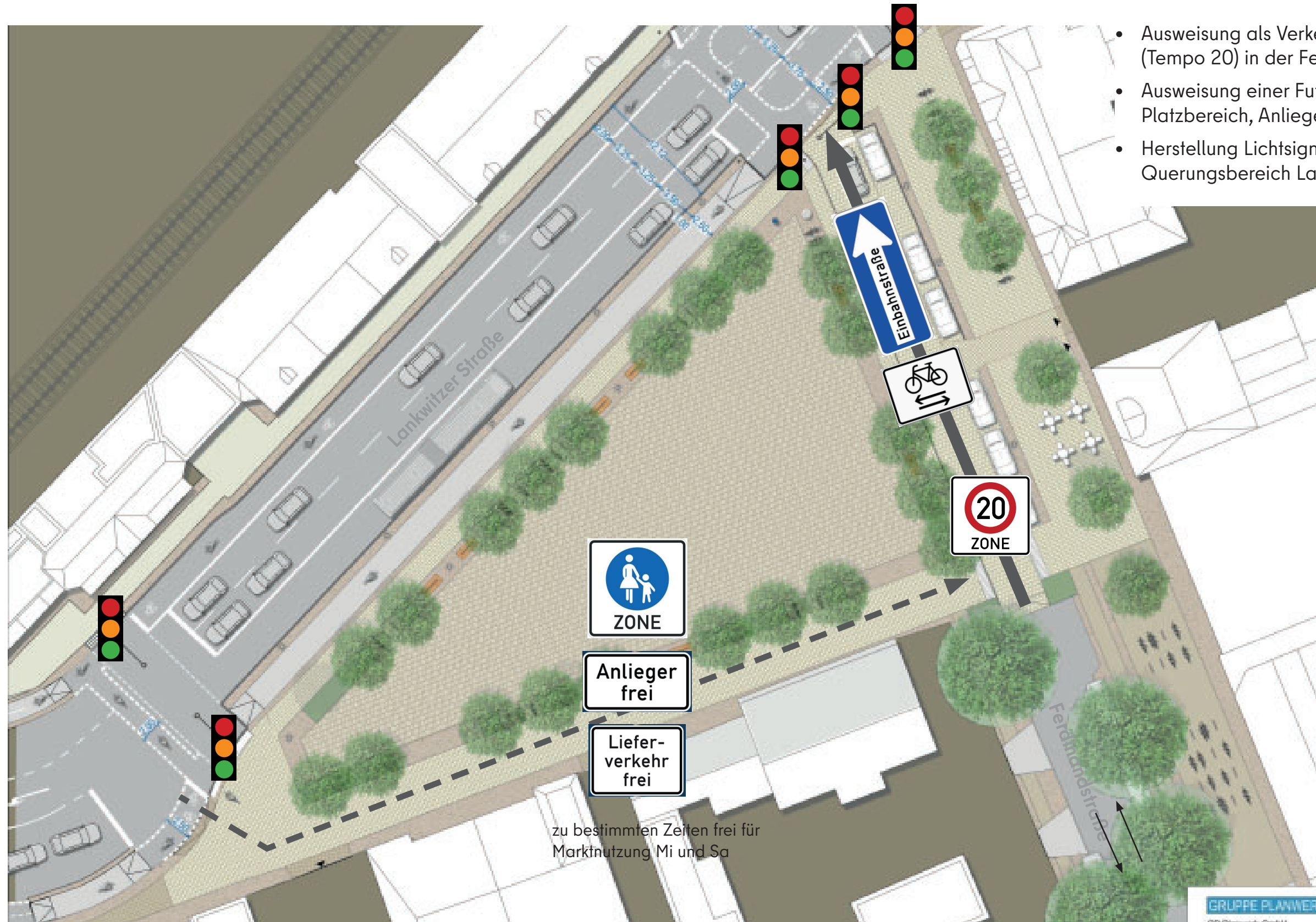
Sitzmöglichkeiten

Fahrradbügel

mögliche Elemente im
Multifunktionsband

Variante 1

Betriebliche Regelungen



- Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Ferdinandstraße
- Ausweisung einer Fußgängerzone für den zentralen Platzbereich, Anlieger- und Marktverkehr frei
- Herstellung Lichtsignalanlage (LS) für den Querungsbereich Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße

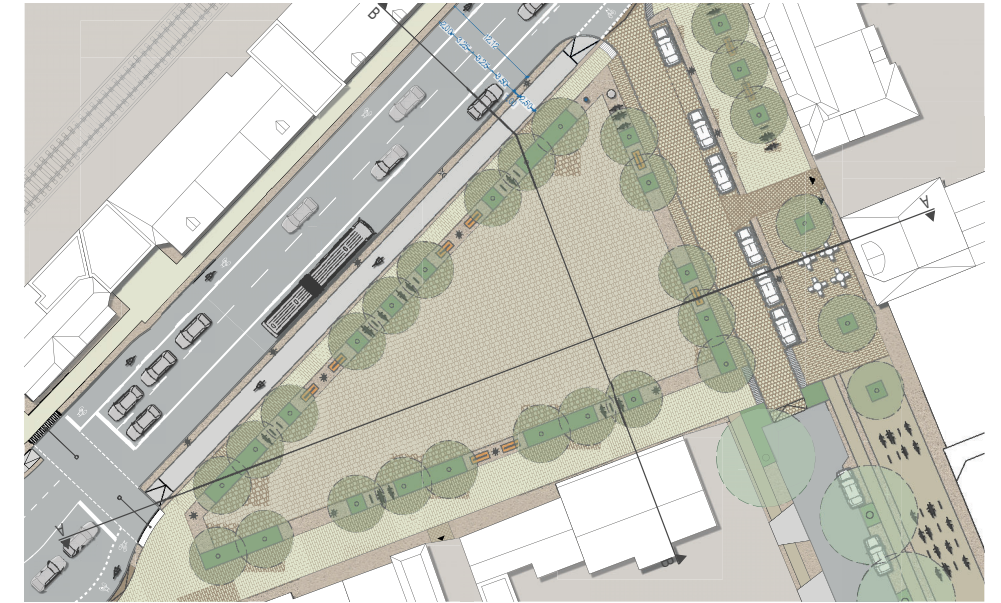


4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

26

Variante 1

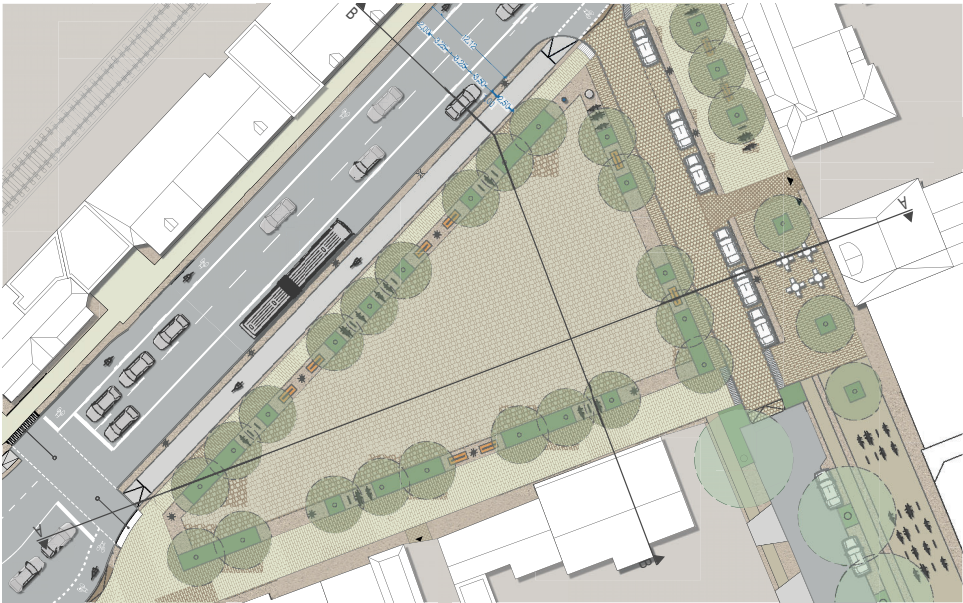
Anschnittschnitt Ost-West-Richtung



- Pflanzung mittelgroßer Bäume
- Verwendung verschiedener Baumarten unter Berücksichtigung der GALK-Liste (z.B.: Feldahorn, Ulme in Sorten, gefülltblühende Vogelkirsche)

4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

Variante 1
Anschnittschnitt Nord-Süd-Richtung

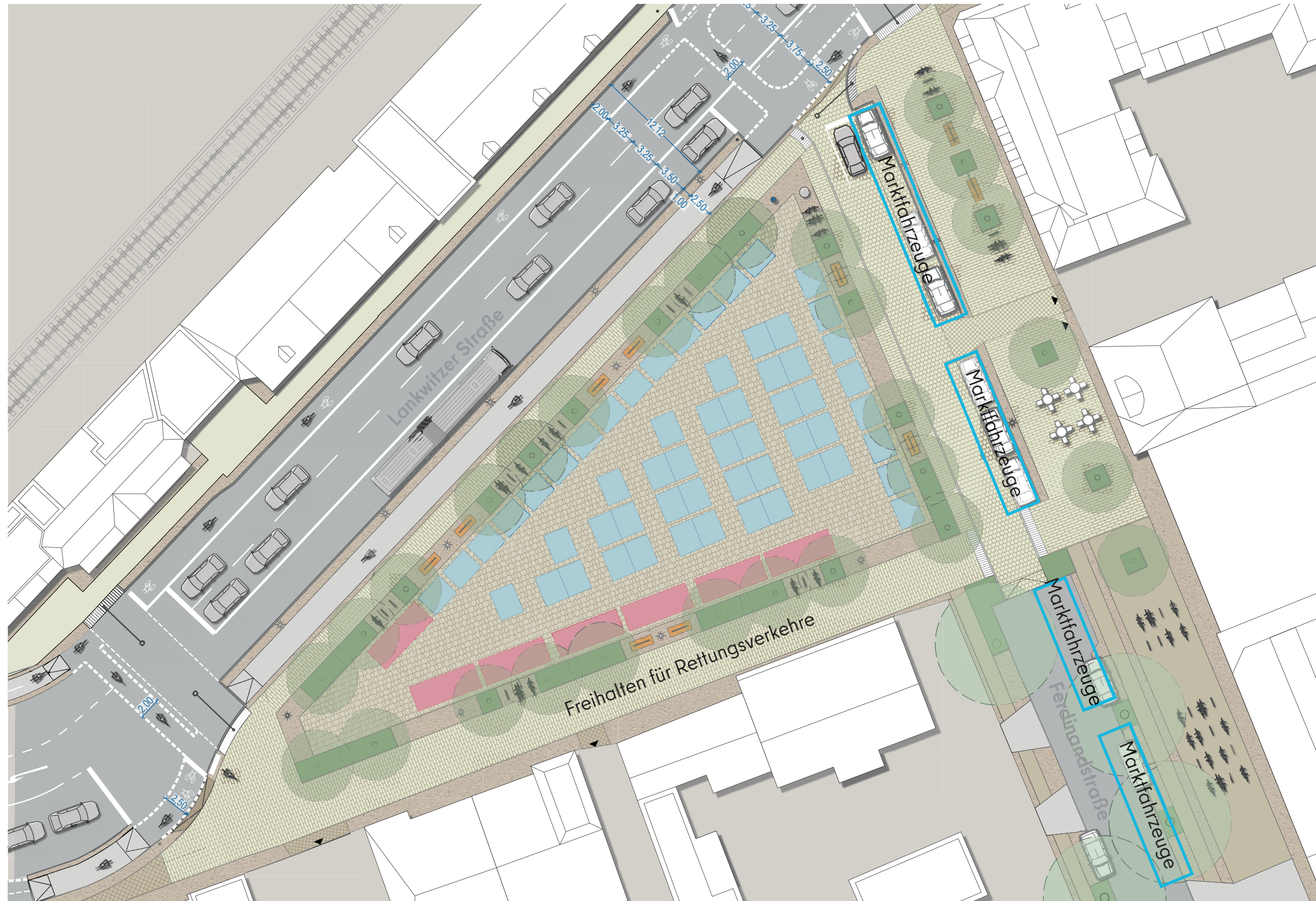


4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

28

Variante 1

Marktaufstellung



57 x Marktstände (3*2,4 m), zurzeit max. 74

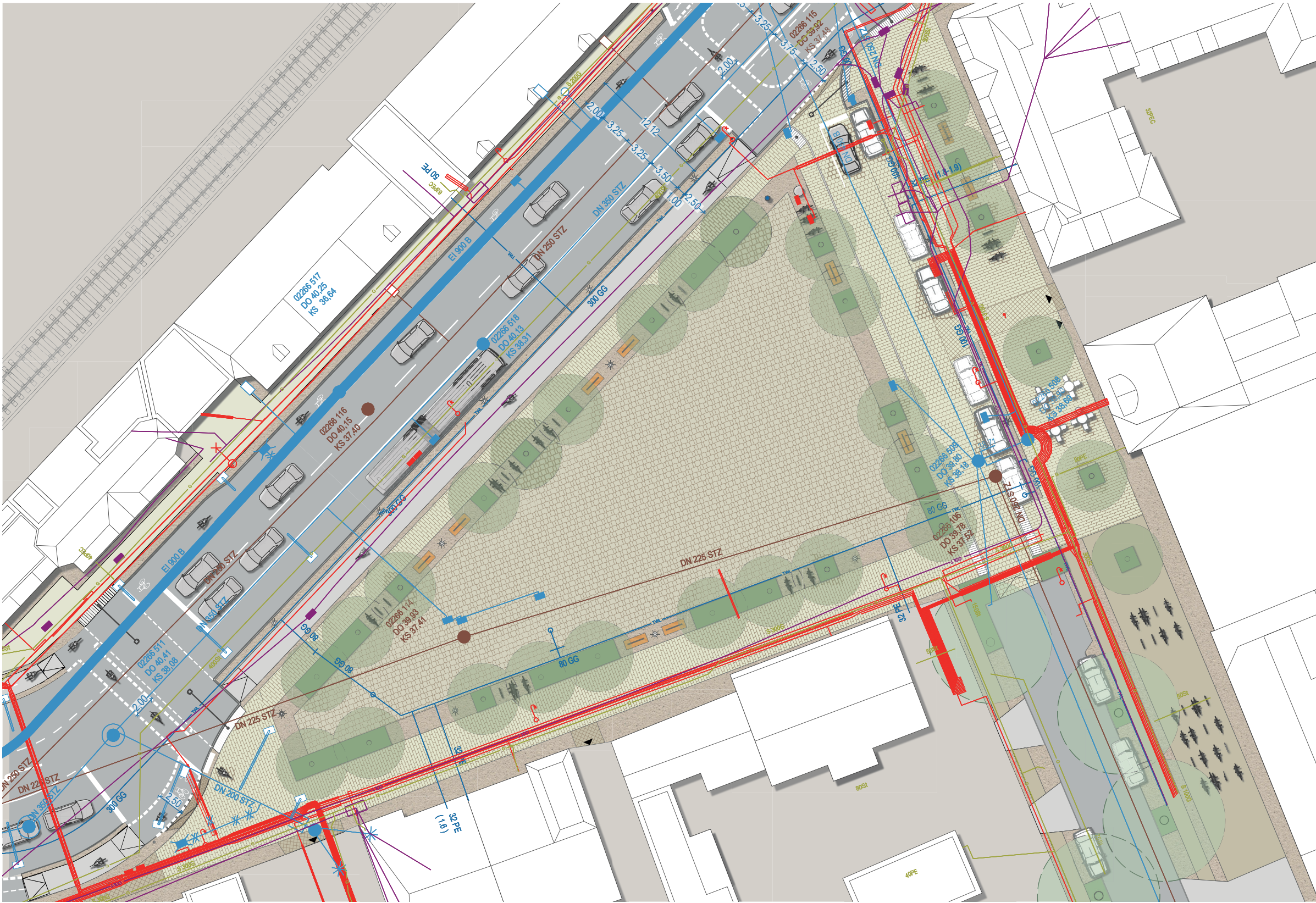
7 x Food-Trucks (6,7*2,5 m), zurzeit max. 7

i.O. M 1:250



4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

Variante 1
aktueller Leitungsbestand

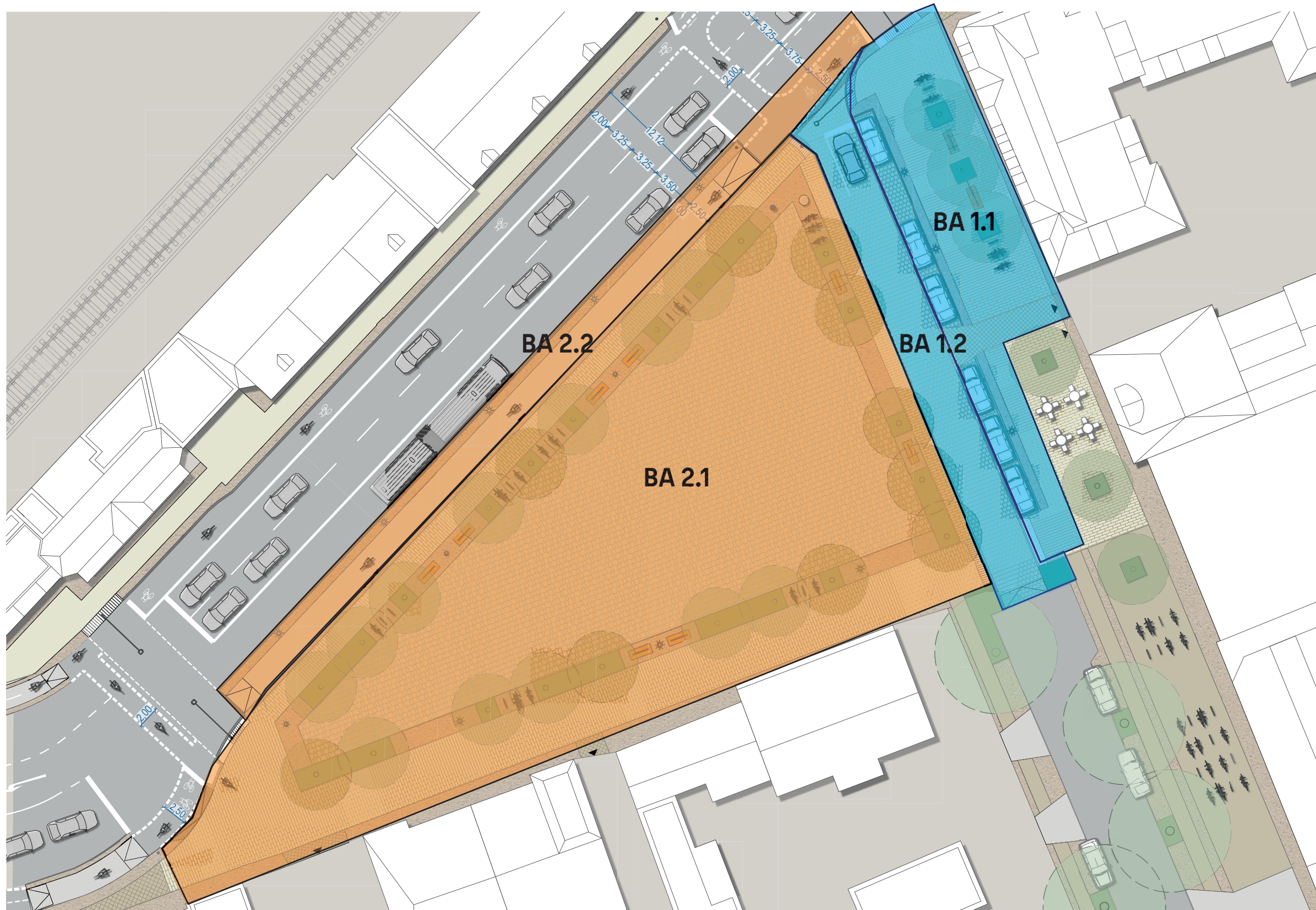


- Eigentumsgrenze/ Flurstücknr.
- Bestandsbord
- Planungsbord (Rotplan)
- Leitung Strom
- Leitung Schmutzwasser
- Leitung Regenwasser
- Leitung Trinkwasser
- Leitung Gas
- Leitung Kommunikation

i.O. M 1:250

Variante 1

Bauabschnitte



Während der Bauzeit wird der Markt an einen Alternativstandort verlagert (siehe S. 49).

Bauabschnitt 1

BA 1.1 östlicher Vorplatzbereich
BA 1.2 Ferdinandstraße

Bauabschnitt 2

BA 2.1 Kernplatz
BA 2.2 Radweg Lankwitzer Straße



Filon Images Architekturvisualisierung

Variante 2

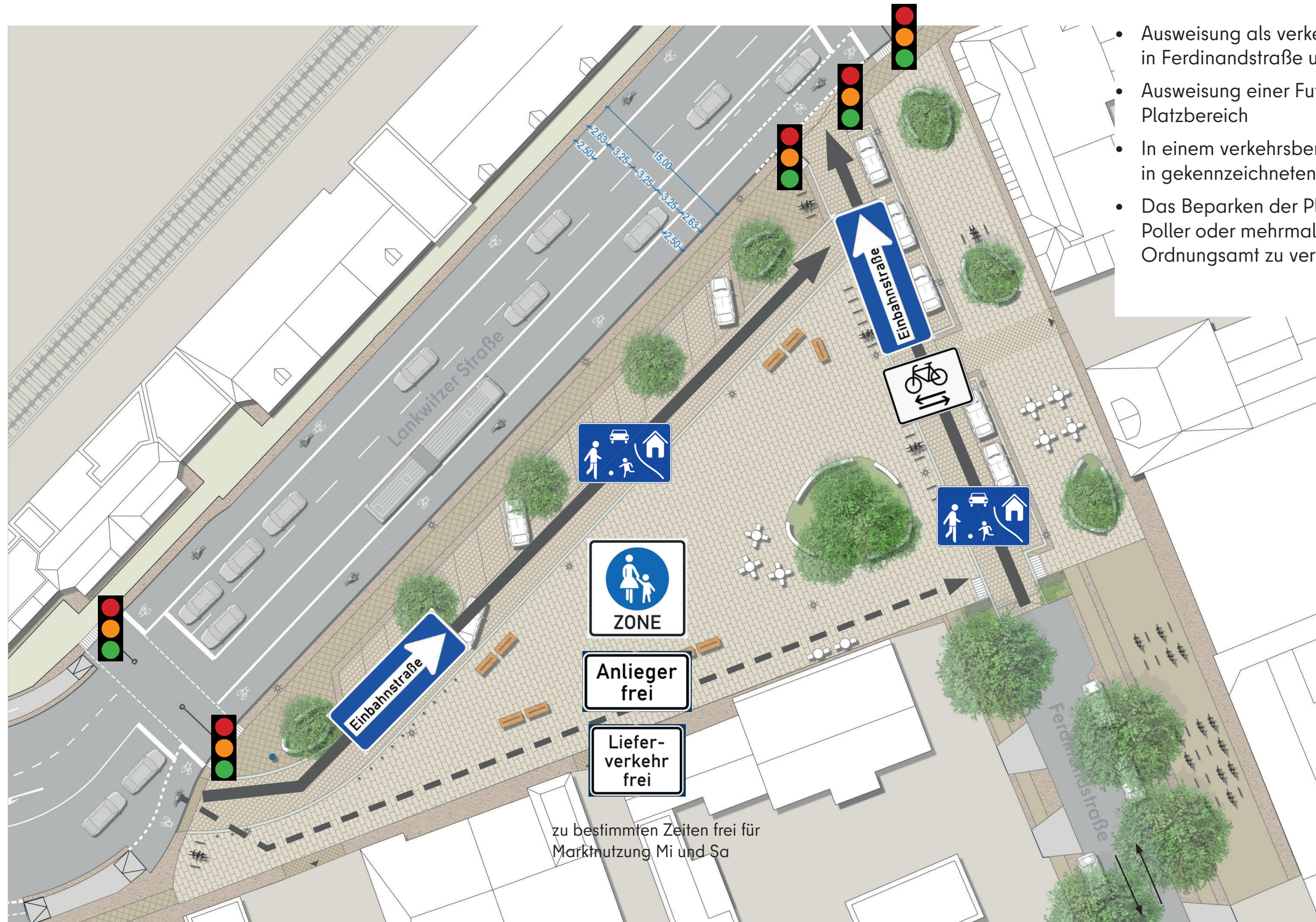
kleine Platzfläche und Parkstreifen



- niveaugleiche und multifunktionale Platzgestaltung von Hauskante zu Hauskante mit Stellplätzen am nördlichen und östlichen Platzrand, befahrbare Oberflächen
- südlicher Platzbereich (Fußgängerzone) autofrei, nördlicher Bereich mit Schrägparkern und gestalterisch gekennzeichnete Fahrgasse, ergänzende Baumpflanzungen
- Marktplatznutzung im gesamten Platzbereich unter Berücksichtigung der Gehbahnen möglich, Platz für Außengastronomie
- Integration von Pflanzinseln mit Bäumen und Unterpflanzung z.B. mit Stauden / Gräsern, Funktion als Verdunstungs- und Versickerungsflächen (rd. 240 m² entsiegelt), umlaufend Sitzblöcke (mit Rücken- und Armlehne möglich)
- Ergänzung von Sitzbänken, Fahrradbügeln, barrierefreier Trinkwasserbrunnen und Platzbeleuchtung
- Radfahrstreifen entlang der Lankwitzer Straße (2,50 m breit)
- 19 (Kurzzeit-) Stellplätze
- 10-11 x neue Bäume im öffentlichen Raum

Variante 2

Betriebliche Regelungen



- Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Tempo 10) in Ferdinandstraße und im nördlichen Platzbereich
- Ausweisung einer Fußgängerzone im südlichen Platzbereich
- In einem verkehrsberuhigten Bereich ist das Parken nur in gekennzeichneten Flächen möglich!
- Das Beparken der Platzfläche ist entweder durch Poller oder mehrmals tägliche Kontrolle durch das Ordnungsamt zu verhindern.

i.O. M 1:250

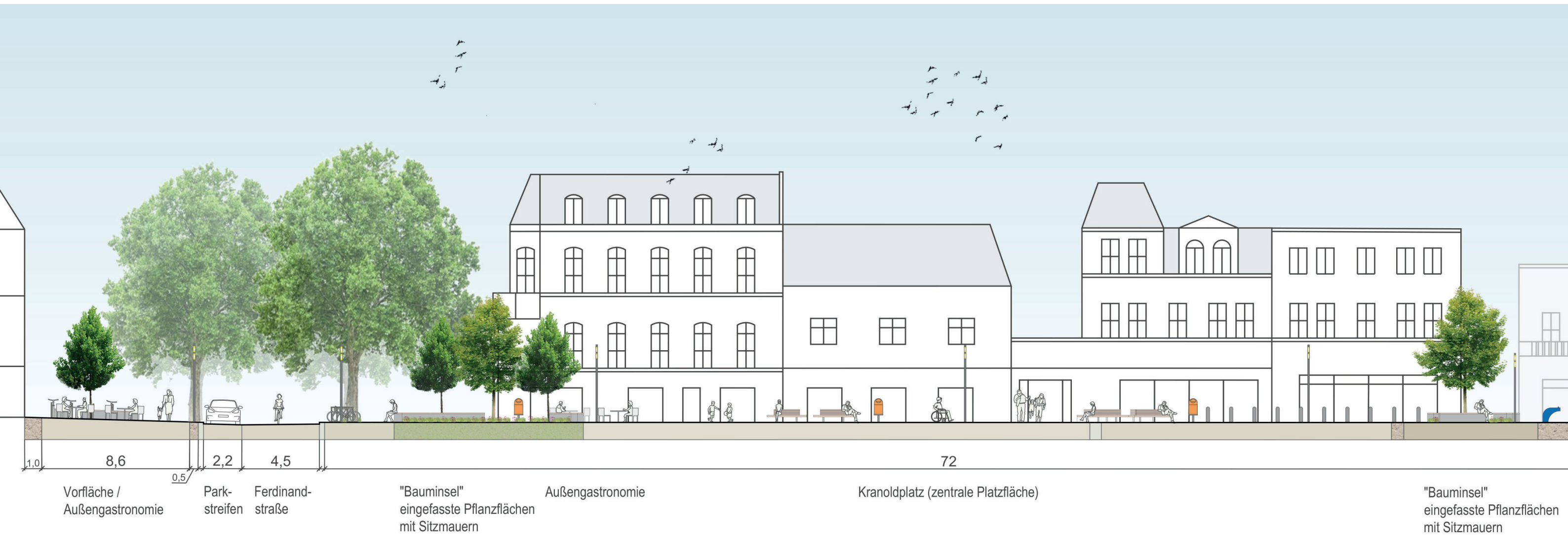
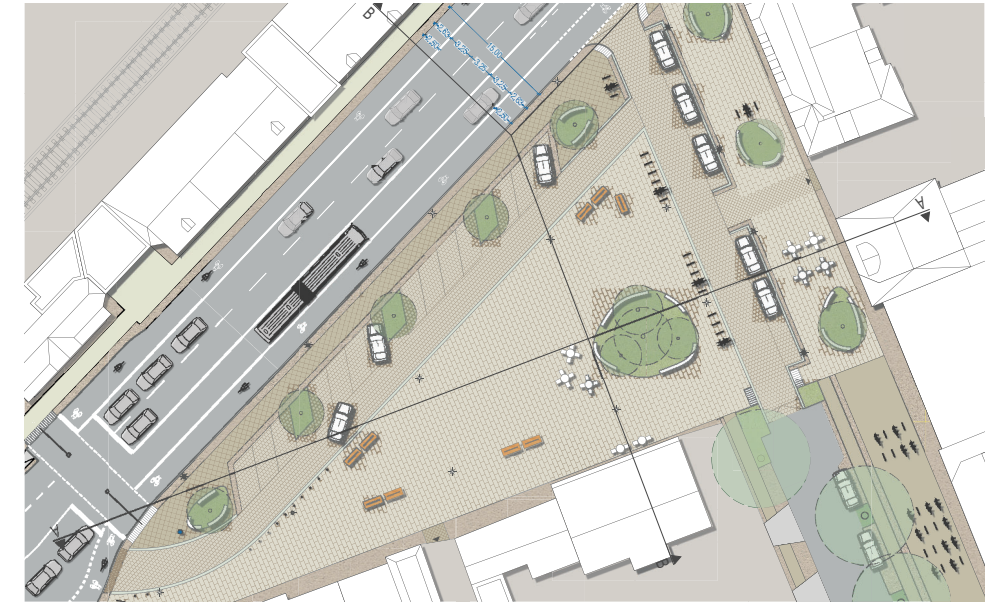


4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

34

Variante 2

Anschnitt Ost-West-Richtung



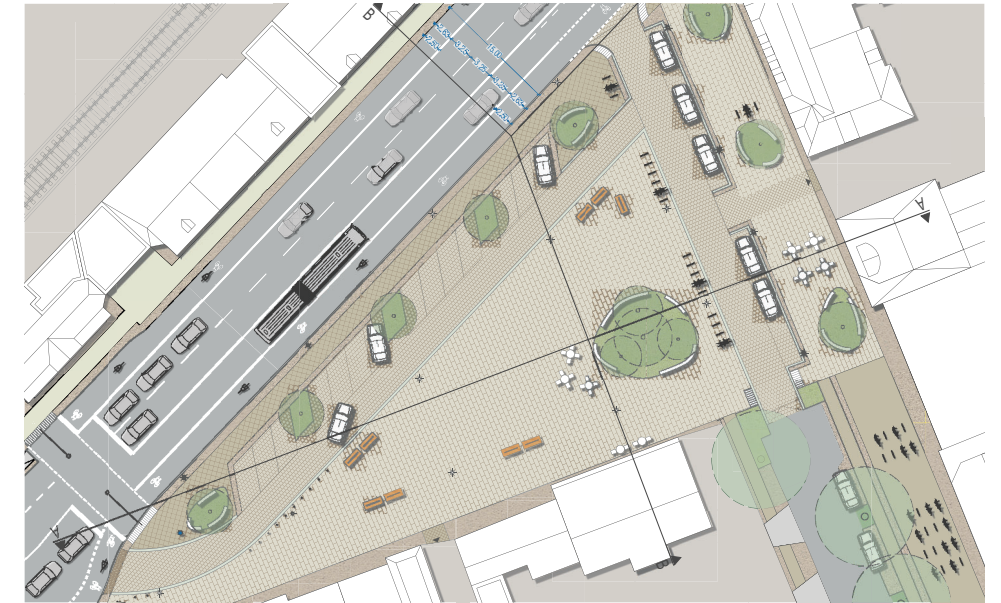
- Pflanzung mittelgroßer Bäume
- Verwendung verschiedener Baumarten unter Berücksichtigung der GALK-Liste (z.B.: Feldahorn, Ulme in Sorten, gefülltblühende Vogelkirsche)

4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

35

Variante 2

Systemschnitt Nord-Süd-Richtung

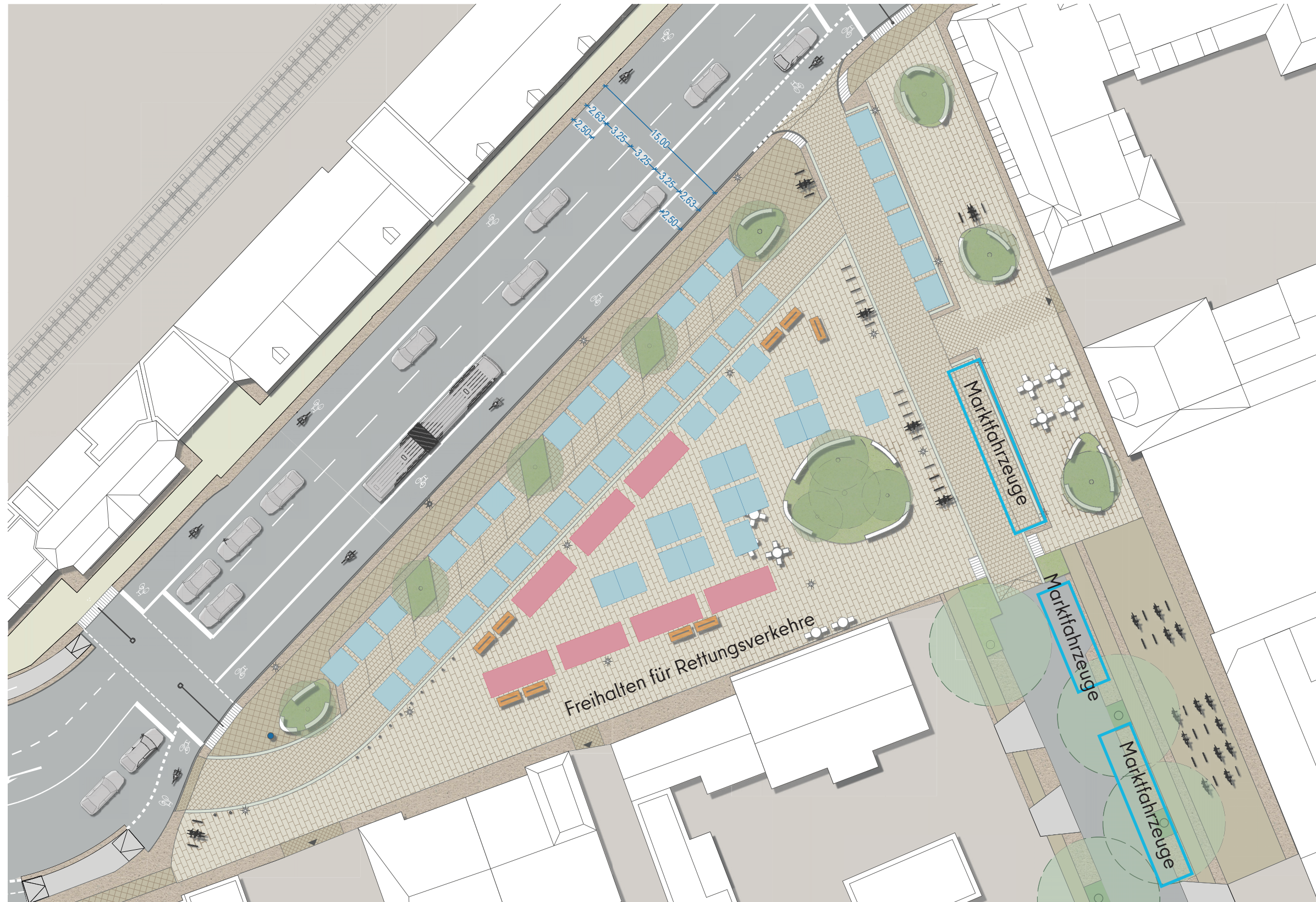


4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

36

Variante 2

Marktaufstellung



51 x Marktstände (3*2,4 m),
zurzeit max. 74

7 x Food-Trucks (6,7*2,5 m),
zurzeit max. 7

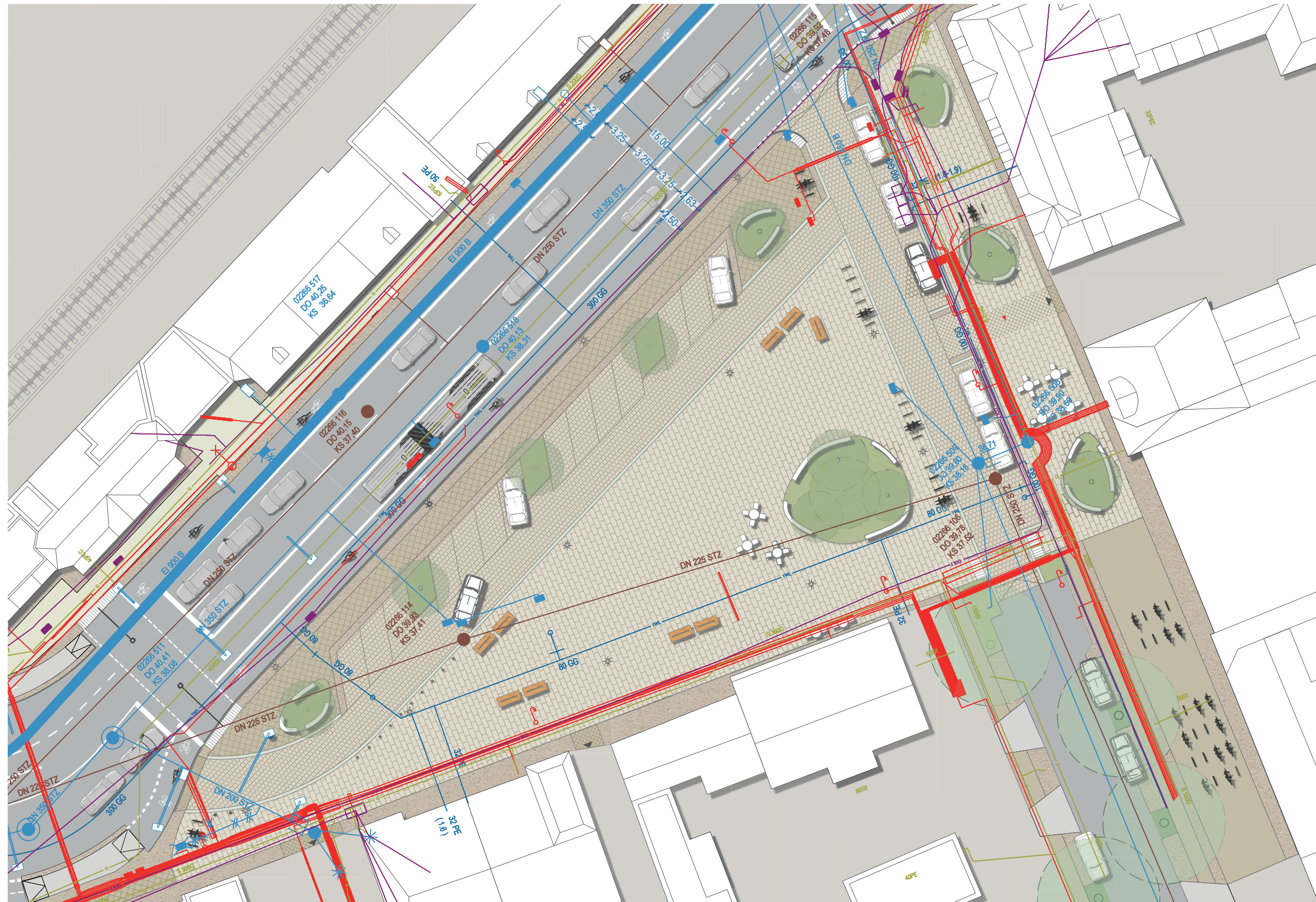
i.O. M 1:250



4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

37

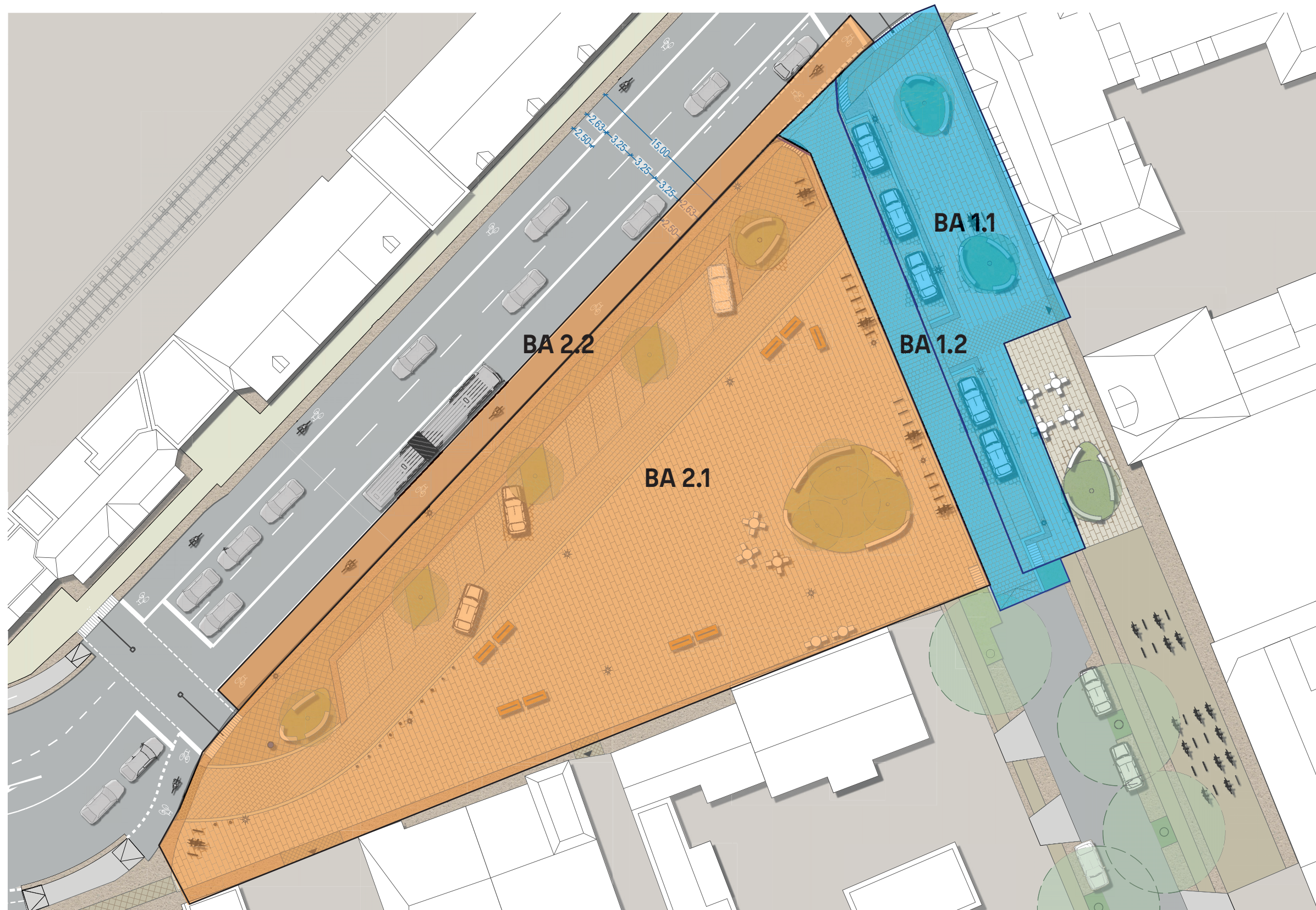
Variante 2 aktueller Leitungsbestand



- Eigentumsgrenze/ Flurstücknr.
- Bestandsbord
- Planungsbord (Rotplan)
- Leitung Strom
- Leitung Schmutzwasser
- Leitung Regenwasser
- Leitung Trinkwasser
- Leitung Gas
- Leitung Kommunikation

i.O. M 1:250

Variante 2 Bauabschnitte



Während der Bauzeit
wird der Markt an einen
Alternativstandort
verlagert (siehe S.).

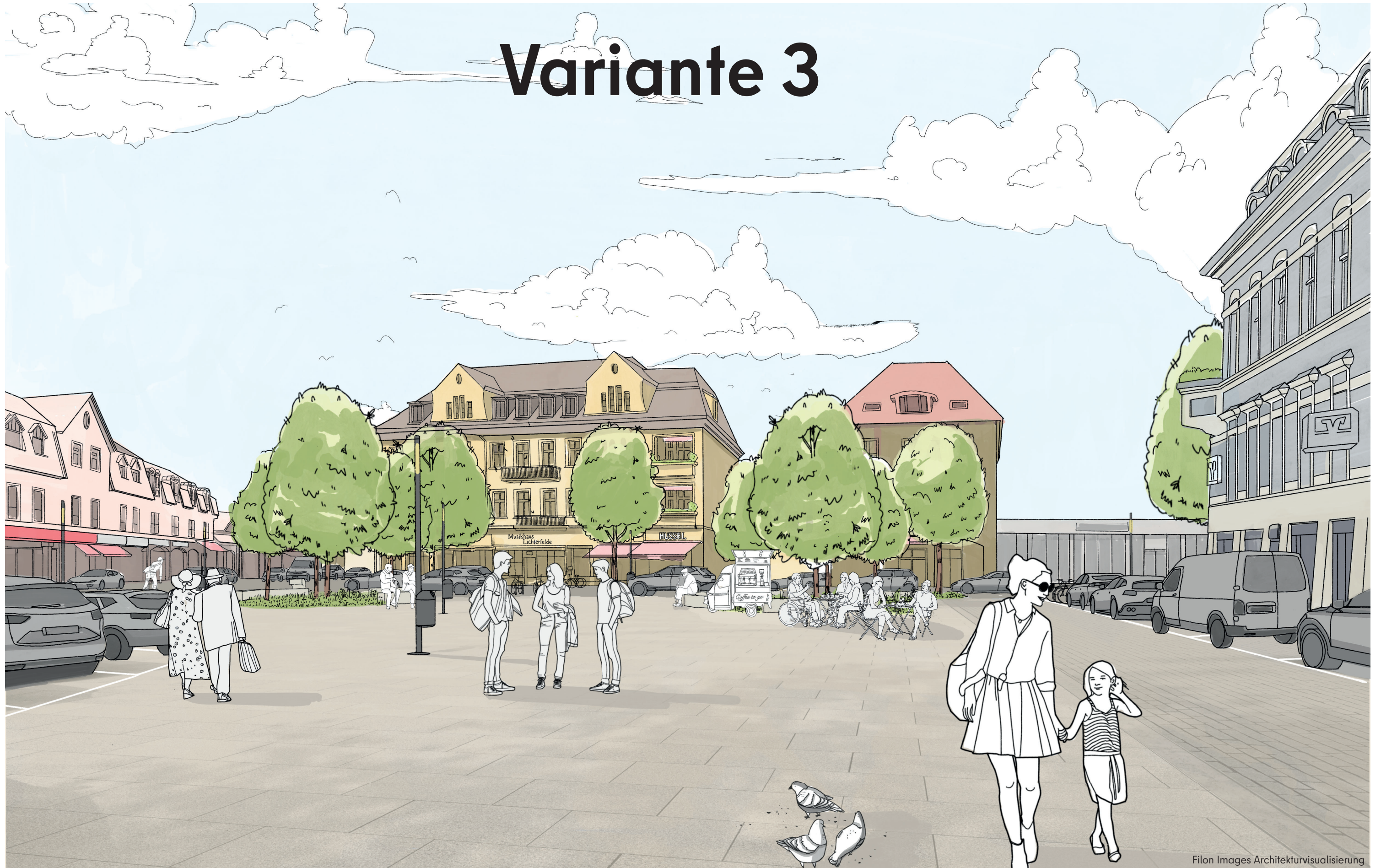
Bauabschnitt 1

BA 1.1 östlicher Vorplatzbereich
BA 1.2 Ferdinandstraße

Bauabschnitt 2

BA 2.1 Kernplatz
BA 2.2 Radfahrstreifen Lankwitzer
Straße

Variante 3



Variante 3

Umlaufende Stellplätze



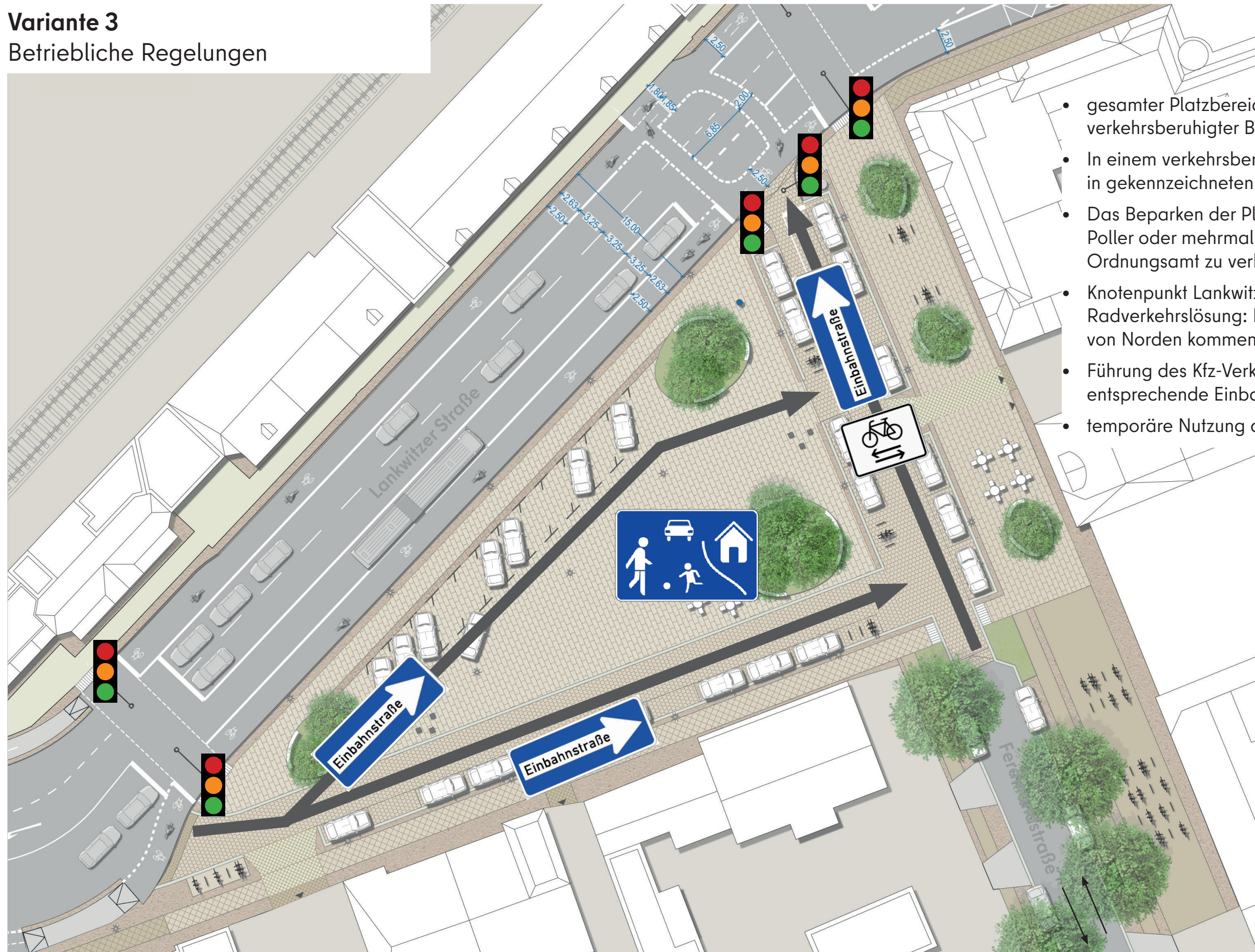
- niveaugleiche und multifunktionale Platzgestaltung von Hauskante zu Hauskante mit gekennzeichneten Stellplätzen an den Platzrändern, befahrbare Oberflächen
- Verkehrsberuhigung
- Marktplatznutzung im gesamten Platzbereich unter Berücksichtigung der Gehbahnen möglich, Platz für Außengastronomie
- Integration von Pflanzinseln mit Bäumen und Unterpflanzung z.B. mit Stauden / Gräsern, Funktion als Verdunstungs- und Versickerungsflächen (rd. 225 m² entsiegelt), umlaufend Sitzblöcke (mit Rücken- und Armlehne möglich)
- Ergänzung von weiteren Sitzmöglichkeiten, Fahrradbügeln, barrierefreier Trinkwasserbrunnen und Platzbeleuchtung
- Radfahrstreifen entlang der Lankwitzer Straße (2,50 m breit)
- 32 x (Kurzzeit-) Stellplätze
- 10-11 x neue Bäume im öffentlichen Raum

i.O. M 1:250



Variante 3

Betriebliche Regelungen



- gesamter Platzbereich Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Tempo 10)
- In einem verkehrsberuhigten Bereich ist das Parken nur in gekennzeichneten Flächen möglich!
- Das Beparken der Platzfläche ist entweder durch Poller oder mehrmals tägliche Kontrolle durch das Ordnungsamt zu verhindern.
- Knotenpunkt Lankwitzer Straße / Ferdinandstraße mit Radverkehrslösung: LSA mit Linksabbiegerspur für den von Norden kommenden Radverkehr
- Führung des Kfz-Verkehrs im Platzbereich durch entsprechende Einbauten
- temporäre Nutzung als Stellplatz, reversibel

i.O. M 1:250

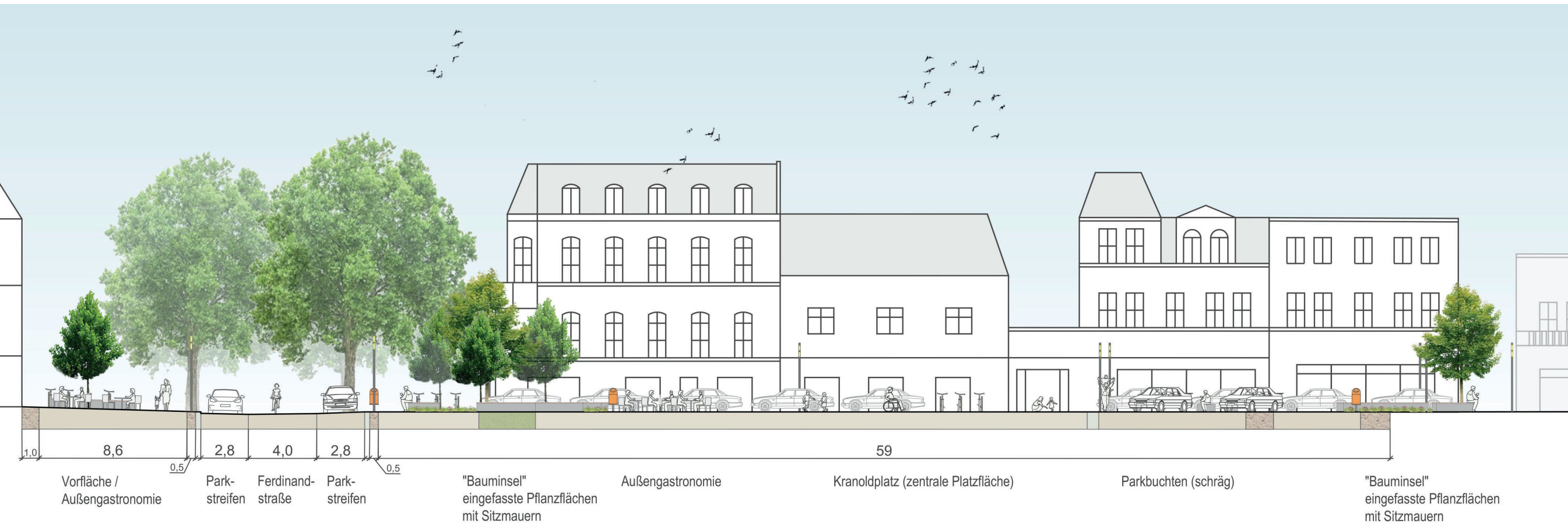
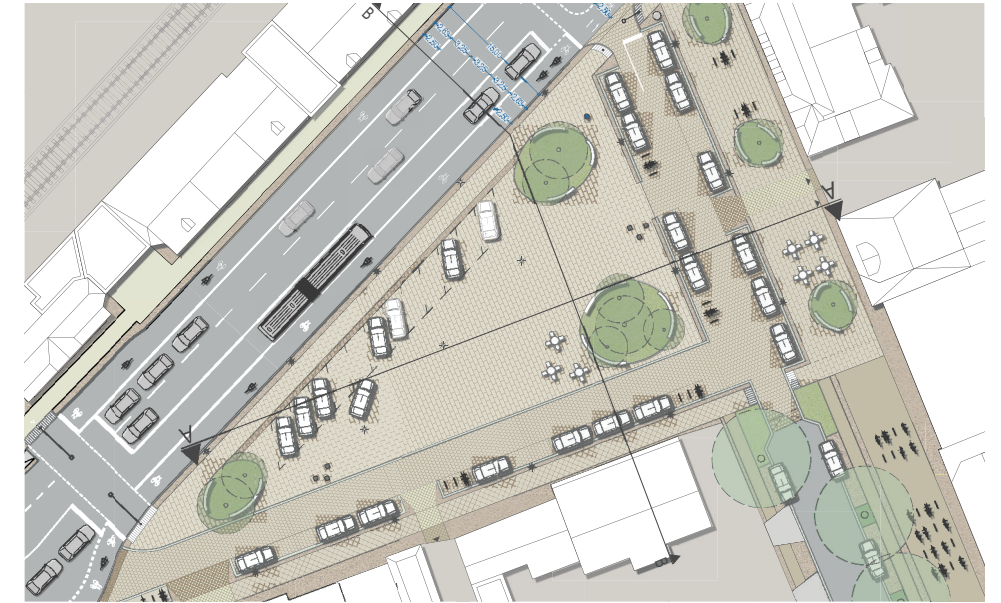


4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

42

Variante 3

Anschnitt Ost-West-Richtung



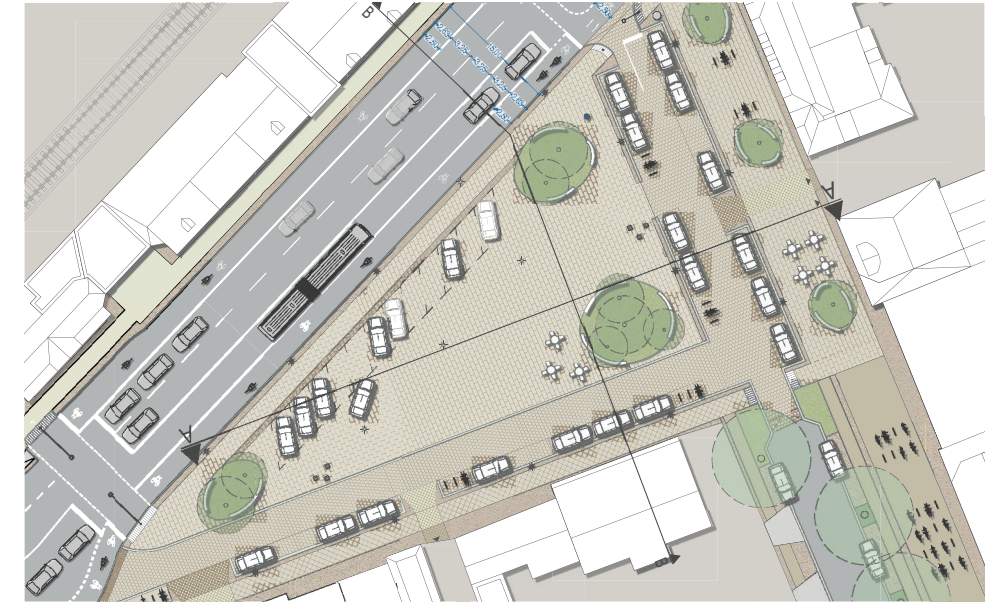
- Pflanzung mittelgroßer Bäume
- Verwendung verschiedener Baumarten unter Berücksichtigung der GALK-Liste (z.B.: Feldahorn, Ulme in Sorten, gefülltblühende Vogelkirsche)

4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

43

Variante3

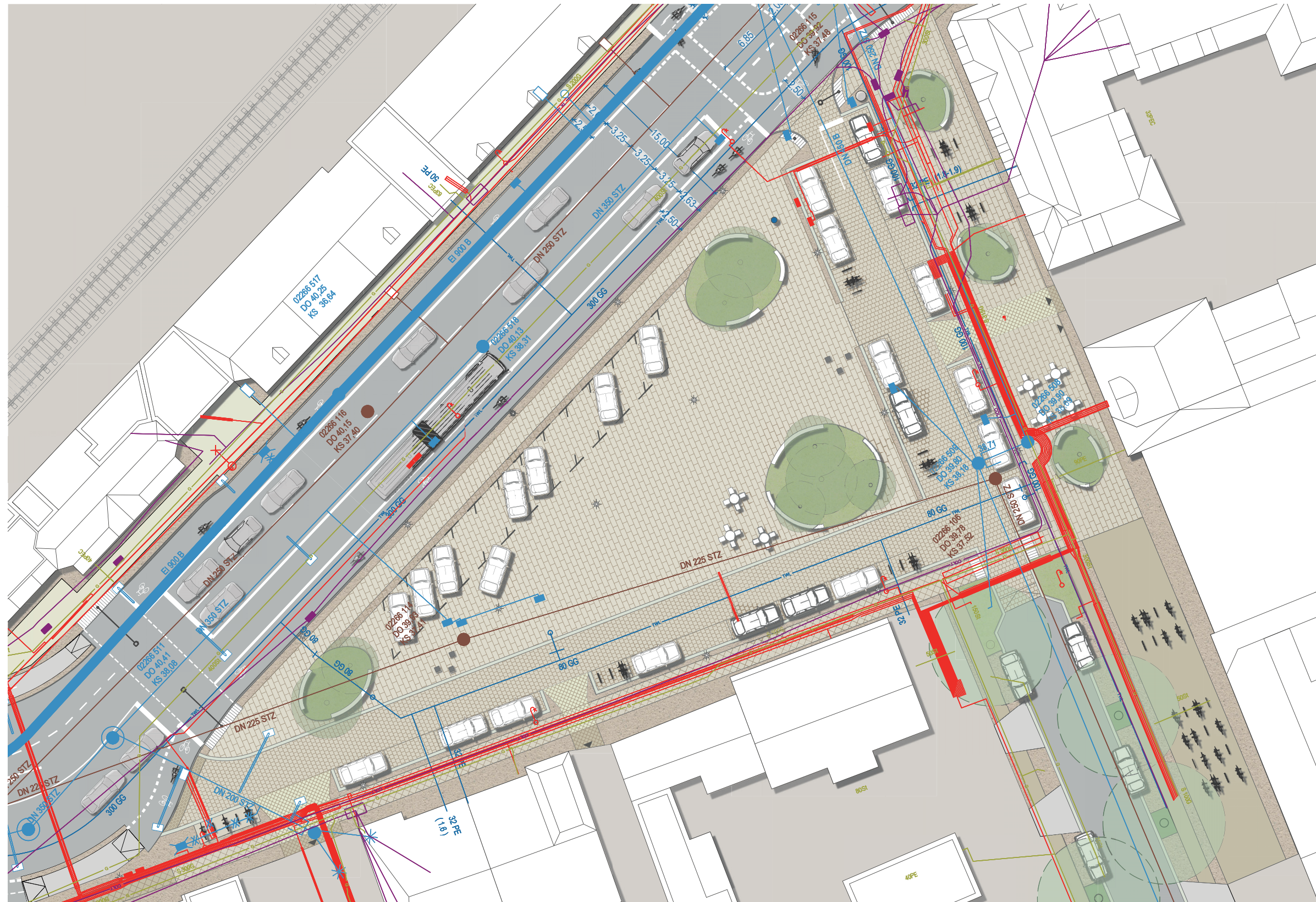
Systemschnitt Nord-Süd-Richtung



4. Platzgestaltung - Variantenuntersuchung

45

Variante 3 aktueller Leitungsbestand



- Eigentumsgrenze/ Flurstücknr.
- Bestandsbord
- Planungsbord (Rotplan)
- Leitung Strom
- Leitung Schmutzwasser
- Leitung Regenwasser
- Leitung Trinkwasser
- Leitung Gas
- Leitung Kommunikation

i.O. M 1:250



This aerial map illustrates a city block with three distinct areas highlighted for analysis or planning. The areas are labeled as follows:

- BA 2.1**: A large, irregularly shaped area in the center of the block, colored orange. It contains several circular green spaces, small trees, and a few cars parked along the edges.
- BA 2.2**: A narrow, elongated area along the top edge of the block, also colored orange. It is adjacent to a road with a bus stop and a few parked cars.
- BA 1.1**: A rectangular area on the right side of the block, colored blue. It contains several cars parked in a row and a few small trees.

The map also shows surrounding streets, buildings, and other urban features like trees and cars. The overall layout suggests a mix of residential and commercial use.

Bauabschnitt 1

BA 1.1 östlicher Vorplatzbereich
BA 1.2 Ferdinandstraße

Bauabschnitt 2

BA 2.1 Kernplatz
BA 2.2 Radfahrstreifen Lankwitzer
Straße

4. Platzgestaltung - Variantenvergleich

Variante 1



Variante 3



Variante 2



4. Platzgestaltung - Variantenvergleich

Alle Varianten erfüllen grundsätzlich die abgestimmten Zielsetzungen für die künftige Platzgestaltung. Trotzdem gibt es qualitative Unterschiede.



- städtebauliche konsistente und kompakte Platzgestaltung mit klarer gestalterischer und funktionaler Gliederung durch das umlaufende Band, welches verschiedene, aufenthaltsbezogene Nutzungen und Begrünung aufnehmen kann
- zentrale, flexibel nutzbare Platzfläche, kompakte Marktaufstellung möglich
- hohe Aufenthaltsqualität durch viele, neue Bäume (Beschattung), Sitzmöglichkeiten und eine weitestgehend autofreie Gestaltung (Fußgängerzone, direkte Anlieger frei)
- Bäume auf der Platznordseite entfalten eine „abschottende“ Wirkung zur stark befahrenen Lankwitzer Straße
- Einsatz von Rigolen zur Regenentwässerung ohne Vorreinigung möglich (S. 55)



- nur wenige öffentliche / kostenfreie Kfz-Stellplätze (Tiefgaragen als Alternative)
- Marktfahrzeuge müssen hauptsächlich in den umliegenden Straßen abgestellt werden (hierfür sind entsprechende temporäre Parkverbote notwendig)



- weitestgehend offene, niveaugleiche Platzgestaltung ermöglicht eine flexible Nutzung
- Grüninseln können vielfältig gestaltet und genutzt werden (z.B. Integration von Spielgeräten usw. vorstellbar)
- hohe Aufenthaltsqualität im südlichen und östlichen Platzbereich durch autofreie Gestaltung und komfortable Zone entlang der Häuserzeilen (Ladenzone) für Sondernutzungen (z.B. Gastronomie)
- Platz für Kurzzeitstellplätze entlang der Lankwitzer Straße und der Ferdinandstraße



- nördliche Kfz-Stellplätze durchschneiden den Platzbereich und verringern die aufenthaltsbezogene Platzfläche und mindern die Aufenthaltsqualität
- Gefahr: illegales Kfz-Parken in nicht gekennzeichneten Bereichen → erfordert ggf. zusätzliche Poller mit negativen Auswirkungen für die Aufstellung der Marktstände
- Marktaufstellung nicht so kompakt möglich, wie in Variante 1



- niveaugleiche Platzgestaltung ermöglicht eine flexible Nutzung, Stellplätze sind nur markiert - reversibel
- Grüninseln können vielfältig gestaltet und genutzt werden (z.B. Integration von Spielgeräten usw. vorstellbar)
- Aufenthaltsqualität im östlichen Vorplatzbereich durch komfortable Zone entlang der Häuserzeile (Ladenzone) für Sondernutzungen (z.B. Gastronomie) und neue Baumpflanzungen
- viel Platz für Kurzzeitstellplätze entlang der Lankwitzer Straße, der Ferdinandstraße und am südlichen Kranoldplatz



- umlaufende Fahrgassen und Kfz-Stellplätze verringern die Aufenthaltsqualität des zentralen Platzbereiches erheblich, die autofreie Platzfläche ist im Verhältnis zu Varianten 1 / 2 stark reduziert
- Gefahr: illegales Kfz-Parken in nicht gekennzeichneten Bereichen → erfordert ggf. zusätzliche Poller mit negativen Auswirkungen für die Aufstellung der Marktstände; potentiell Überfahren des Platzbereiches durch Autos (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Marktaufstellung nicht so kompakt möglich, wie in Variante 1
- keine große Verbesserung der Situation der Geschäfte im südlichen Platzbereich in Hinblick auf Flächen für Sondernutzungen

Pflasterung

robuste (befahrbare) und schmutzunempfindliche Pflasteroberfläche:

- Naturstein- oder Betonpflaster
- römischer Verband oder Reihenverband
- variierende Farbnuancen, freundliche Farbgebung
- moderne Gestaltung - Steine geschnitten (Kanten und Seite)

5. Alternativstandorte für den Markt während der Bauphase

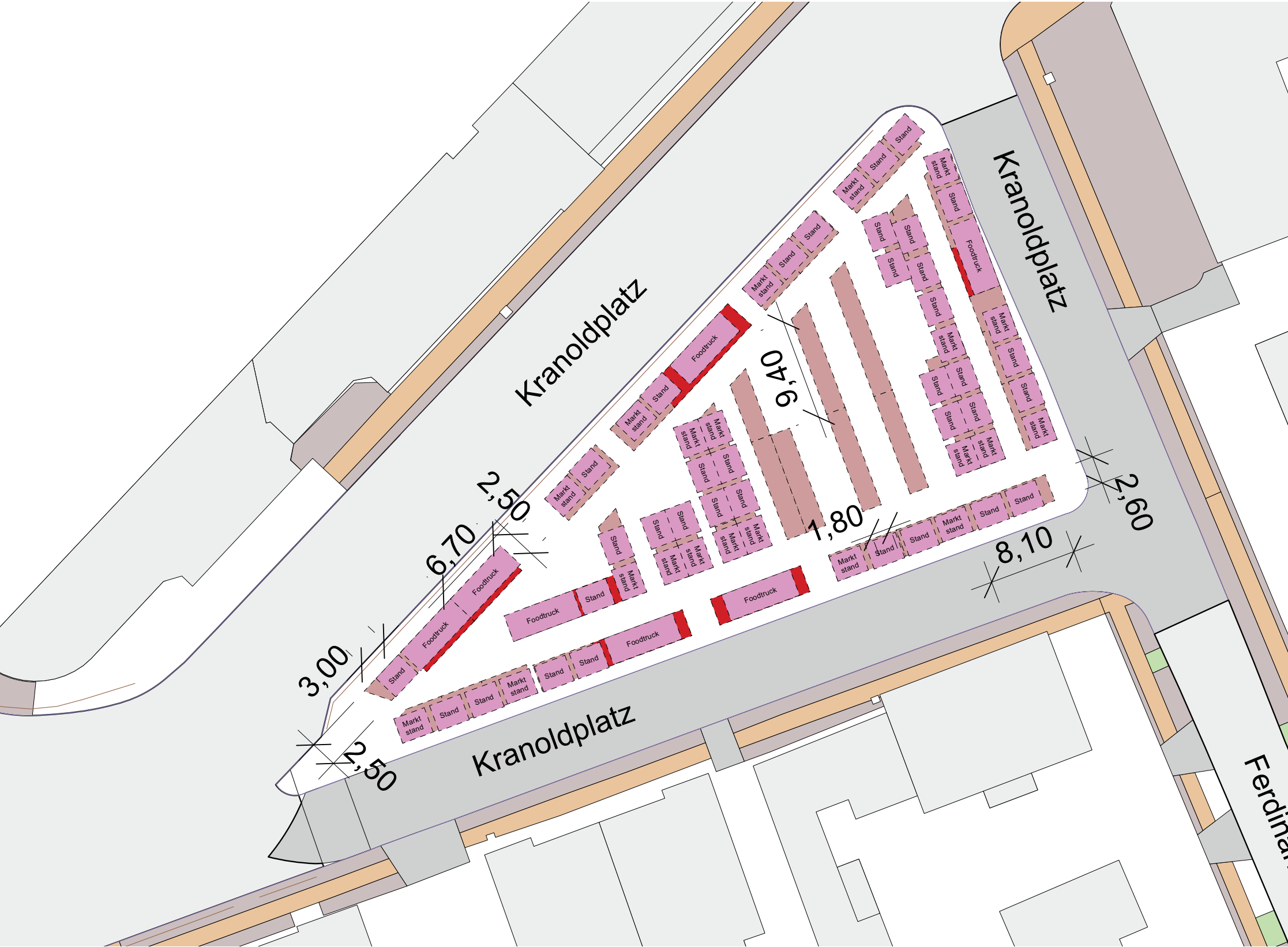
50

Stand-Organisation - aktuelle Situation



5. Alternativstandorte für den Markt während der Bauphase

Stand-Organisation - aktuelle Situation
bei geringer Auslastung



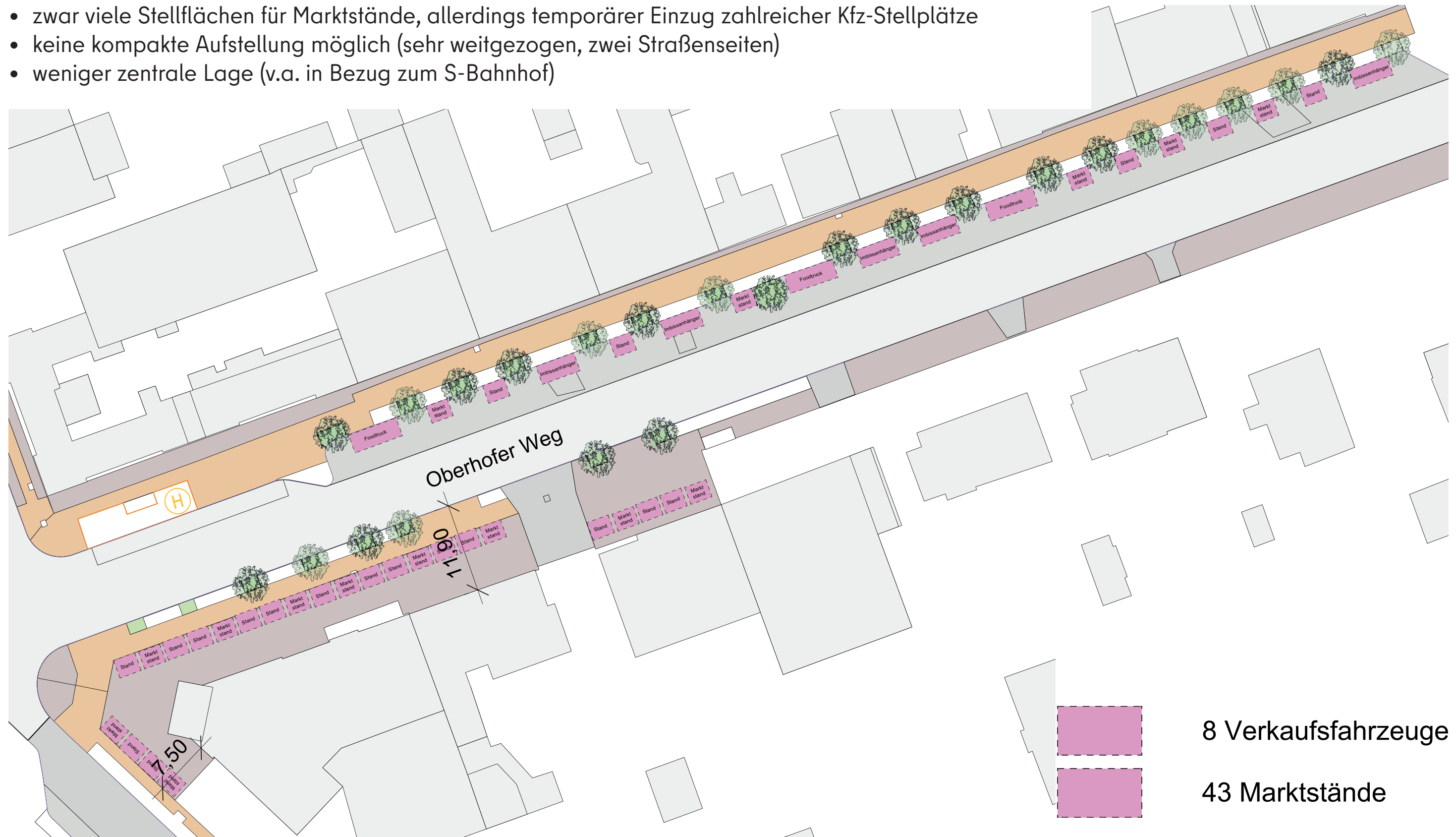
5. Alternativstandorte für den Markt während der Bauphase

54

Alternativstandort (temporäre Lösung) Oberhofer Weg

nicht favorisierte Variante:

- zwar viele Stellflächen für Marktstände, allerdings temporärer Einzug zahlreicher Kfz-Stellplätze
- keine kompakte Aufstellung möglich (sehr weitgezogen, zwei Straßenseiten)
- weniger zentrale Lage (v.a. in Bezug zum S-Bahnhof)



Die Verbesserung des Mikroklimas ist im Vergleich zur bestehenden Situation in allen Varianten durch folgende Komponenten gegeben:

- Pflasterung der Platzfläche (mit Fugenanteil und somit geringerer Abflussbeiwert) anstatt wie bisher Asphalt
- neue Pflanzflächen
- neue Baumpflanzungen

Der Einsatz von Zisternen in Verbindung mit Pumpen oder Entwässerungsanlagen (zur Reinigung des Platzes und Bewässerung der Bäume) wurde diskutiert und als technisch umsetzbar befunden. Jedoch wird dieser Ansatz aufgrund der fehlenden Sicherstellung der Zuständigkeit nicht weiterverfolgt.

Aufgrund der vorgesehenen Nutzungen, insbesondere durch den regelmäßig stattfindenden Markt, ist eine dezentrale Entwässerung der Platzfläche durch Versickerungsmulden nicht möglich.

Vorbehaltlich der noch durchzuführenden Baugrunduntersuchung ist durch den geringen Leitungsbestand im Platzbereich jedoch die Möglichkeit gegeben, mittels Rigolen das Oberflächenwasser versickern zu können. Die Varianten 2 und 3 mit Fahrverkehr im Platzbereich bedingen jedoch teilräumlich technische Anlagen zur Vorreinigung.

Bei einer ausschließlichen Fußverkehrsnutzung dagegen würde eine Vorreinigung des abzuleitenden Oberflächenwassers weitestgehend entbehrlich sein. Das Erfordernis der Vorreinigung des Eintrags von Oberflächenwasser aus der Marktnutzung heraus wäre im weiteren Planungsprozess zu prüfen. Hier könnten ggf. in Kombination Abläufe eingesetzt werden, die analog zu einem Winter- und Sommerbetrieb den Zufluss nur außerhalb der Marktnutzung ermöglichen.