

STADTQUARTIER POTSDAM-KRAMPNITZ

städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung

Anlage 1



Ergebnisbericht

Auftraggeber



Entwicklungsträger Potsdam GmbH

Treuhänder der Landeshauptstadt Potsdam
Pappelallee 4

14469 Potsdam

Auftragnehmer

MACHLEIDT
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin
www.machleidt.de

Tel 030 . 609 777 0
Fax 030 . 609 777 29
Mail mail@machleidt.de

SINAI
SINAI GESELLSCHAFT VON
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN MBH

Lehrter Straße 57
10557 Berlin
www.sinai.de

Tel 030 . 66 77 67 440
Fax 030 . 66 77 67 450
Mail info@sinai.de



Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
www.shp-ingenieure.de

Tel 0511 . 3584 450
Fax 0511 . 3584 477
Mail info@shp-ingenieure.de

winkelmüller.architekten

Husemannstrasse 33
10435 Berlin
www.winkelmuller-architekten.de

Tel 030 . 54 71 68 20
Fax 030 . 54 71 68 19
Mail mail@wm-architekten.com

p.a.
performative architektur

Gaisburgstr. 21
70182 Stuttgart
www.performative-architektur.de

Tel 0711. 94 55 20 30
Mail buero@performative-architektur.de

1. Einführung in die Masterplanung Krampnitz
2. Integrierter Masterplan
3. Soziale Infrastrukturen
4. Wohnen
5. Gewerbe
6. Erschließungssystem und Mobilität
7. Öffentlicher Raum
8. Kennzahlen

1. Einführung in die Masterplanung Krampnitz



ANLASS UND ZIEL

Im Juni 2013 beschloss die Landeshauptstadt Potsdam, die ehemalige Kaserne Kramnitz im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu einem modernen Stadtquartier zu entwickeln und den Entwicklungsträger Potsdam GmbH mit der Durchführung zu beauftragen. Die Kaserne wurde als „Heeres-Reit- und Fahrschule und Kavallerieschule“ nach Plänen des Dipl.-Ing. Architekten Robert Kisch ab 1935 von der Wehrmacht errichtet und 1939 in Betrieb genommen. Von 1945 bis 1991 nutzte die Rote Armee die Kaserne, die in dieser Zeit zu der Größe einer mittleren Kleinstadt mit eigener Infrastruktur heranwuchs. Aufgrund ihrer städtebaulichen, baukünstlerischen sowie militärgeschichtlichen Bedeutung wurden wesentliche Teile des Areal 1994 und 2008 unter Denkmalschutz gestellt. Die Entwicklungsmaßnahme bietet die Chance, diesen Bestand zu sichern. Der Abzug der Roten Armee erfolgte Ende 1991, seitdem liegt das Areal brach. Die zivile Nachnutzung des ehemaligen Kasernenareals und die Aktivierung der umgebenden Flächen bieten die Möglichkeit einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Stadtentwicklung. In den nächsten zehn bis 15 Jahren wird in Kramnitz ein neues attraktives Stadtquartier für etwa 7.000 bis 10.000 Bewohner sowie zahlreiche Arbeitsplätze entstehen. Der Entwicklungsbereich Kramnitz liegt im Norden Potsdams im Herzen des Kulturlandes Brandenburg. Die Nähe zum Zentrum der Landeshauptstadt Potsdam und die schnelle Anbindung nach Berlin bieten den Menschen, die hier zukünftig wohnen werden, ein vielseitiges kulturelles Angebot und eine ausgezeichnete Infrastruktur. Die einzigartige Lage am Rande der Döberitzer Heide zwischen dem Fahrländer See und dem Kramnitzsee ermöglicht auf 140 Hektar zahlreiche Aktivitäten für Freizeit und Erholung in einer von Wiesen, Wäldern und Wasser geprägten Natur. Moderne Wohnungsbauten ergänzen den denkmalgeschützten Bestand zu einem lebendigen Ensemble aus Alt und Neu. Der Standort garantiert damit beste Bedingungen für junge Familien mit Kindern, Baugruppen, Mehrgenerationenwohnen und das Leben im Alter mit allen notwendigen infrastrukturellen und sozialen Einrichtungen.



PLANUNGSPROZESS

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb 2017/2018

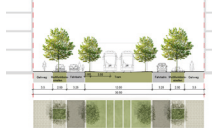
Auszug aus der Beurteilung der Jury

„Das städtebauliche Konzept ermöglicht es, ein Quartier mit eigener Identität zu schaffen: Dazu definiert es eine große Parkfläche im Innern, die den Baumbestand in Wert setzt und dem neuen Quartier eine starke Freiraum-Mitte gibt. Die Zentrierung wird durch die in einiger Entfernung von der grünen Mitte umrahmenden Bebauungsfelder verstärkt. Hier sorgen Blockrandtypologien für die nötige Dichte, bieten jeweils zur Allee hin an den richtigen Schnittstellen mit Nord-Süd-Durchwegungen Orte für Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen und zum Park hin gute Wohnqualitäten. [...]“

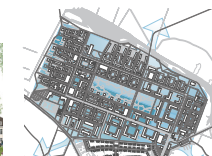
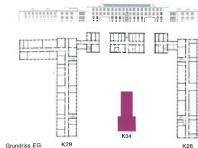
Des Weiteren zeichnet sich der Entwurf durch folgende Merkmale aus:

- klare städtebauliche Figur
- große, zentrale Parkfläche als neue Mitte
- Umgang mit Baumbestand
- Versorgungseinrichtungen an wichtigen Schnittstellen
- Übergänge zur Landschaft
- zentraler Stadtplatz
- Verkehrskonzept

integrierter Masterplan



Fachthemen



Szenario	30	17	23	30
Neue Mobilität Krampnitz	30	17	23	30
Konventionelles Szenario	25	10	15	50
Potsdam	29	14	21	35



PLANUNGSPROZESS

Masterplanung 2018/2019

Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde mit einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Landschaftsarchitekten, Verkehrsplanern und Nachhaltigkeitsexperten in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Potsdam und dem Entwicklungsträger zu einem robusten und integrierten Masterplan weiterentwickelt und thematisch vertieft.

Hierbei wurden Hinweise der Jury aus dem Wettbewerb sowie neue Rahmenbedingungen mittels eines umfangreichen Diskussions- und Abstimmungsprozesses zu einem tragfähigen und nachhaltigen Planwerk weiterentwickelt.

Dieser stetige Diskurs wurde in unterschiedlichen Zeitfenstern und mit unterschiedlichen Teilnehmern geführt:

- 7 Sitzungen des Forum Krampnitz
- 5 Standortkonferenzen
- 3 Lenkungsunden
- 7 Arbeitsgruppen
- Sitzungen der Kerngruppen im zweiwöchigen Rhythmus
- mind. 8 Fokusgruppen, insbesondere zu den Themen Gewerbe, Sportflächen (Nachweis wettkampftauglicher Sportplätze), Grün- und Freiflächen, soziale Infrastruktur, Entwässerung
- Sitzungen zur Erschließungsplanung im Wochenrhythmus

2. Integrierter Masterplan



STÄDTEBAULICH-FREIRÄUMLICHES LEITBILD

Stadt und Landschaft

Der Genius loci mit der funktionalen, orthogonalen Strenge der Kasernenfigur ist längst atmosphärisch überlagert vom Vordringen von Wald und Wildnis. Die Masterplanung greift die vorhandenen Straßen-, Bau- und Grünstrukturen auf und entwickelt diese weiter. Dadurch bietet sich die Chance, eine ortsspezifische Unverwechselbarkeit in der Formulierung des Wechselspiels zwischen der Strenge der gebauten Stadt und der Wildnis der grünen Stadt zu entwickeln.

Für Kramnitz entwickelt sich dabei eine signifikante Grundfigur, die sich aus den Relikten der historischen Kaserne wie selbstverständlich weiterentwickelt. Im Mittelpunkt steht dabei die Fortführung der ost-westlichen Doppelachsen der Kaserne. Die neue Stadt wird so geprägt vom äußeren Alleering als HAUPTERSCHLIEßUNG und dem Zentralpark, der den verwilderten großen Reitplatz als urbanen Park erweitert und entwickelt.

Die Aktivierung von Kramnitz ist nicht weniger als die Neubegründung einer Stadt als Insel in der Landschaft. Damit geht die Verantwortung einher, eine effiziente, kompakte Stadt als kraftvolles Statement in der Debatte zur Zersiedelung der Landschaft zu schaffen.



IDENTITÄT UND ATMOSPHÄRE

Der Alleinring als signifikantes Raum- und Funktionselement verbindet den denkmalgeschützten Ostteil und das Entrée an der B2 mit dem neuen Westteil und dem zentralen Stadtplatz. Er fungiert somit als übergeordneter Orientierungsgeber und lebendiges Bindeglied an dem alle wichtigen Infrastruktureinrichtungen des neuen Quartiers liegen.

Es ist dieses zentrale Ringmotiv, entlang dem sich auch die urbane Kernzone mit der größten Dichte und attraktiven Nutzungsmischung entwickelt. Hier entsteht bildnerisch und programmatisch eine Identität für Kramnitz. Demgegenüber entfalten sich die Stadtbausteine zu den Landschaftsrändern hin zu differenzierten Teilquartieren mit individueller Atmosphäre, die auf die unterschiedlichen Landschaftsräume und Bestandsstrukturen sensibel eingehen.

Ergänzt wird diese Mischung der Wohnquartiere durch gewerbliche Strukturen. Diese sind - je nach Lage - unterschiedlich stark in die differenzierten Teilquartiere integriert oder bilden, insbesondere an der Zufahrt zum Stadtplatz im Westen und im Norden, eigene stadtverträgliche Gewerbeaufelder aus.



RAUMBILDUNG UND BAUSTRUKTUREN

Im Norden, dem Teilquartier „Kramnitz-Heide“, öffnen sich die leicht gewinkelten Baukörper zum raumbildenden Saum der Baumkulisse, wodurch der Charakter der Döberitzer Heide weit in das Quartier hineingetragen wird.

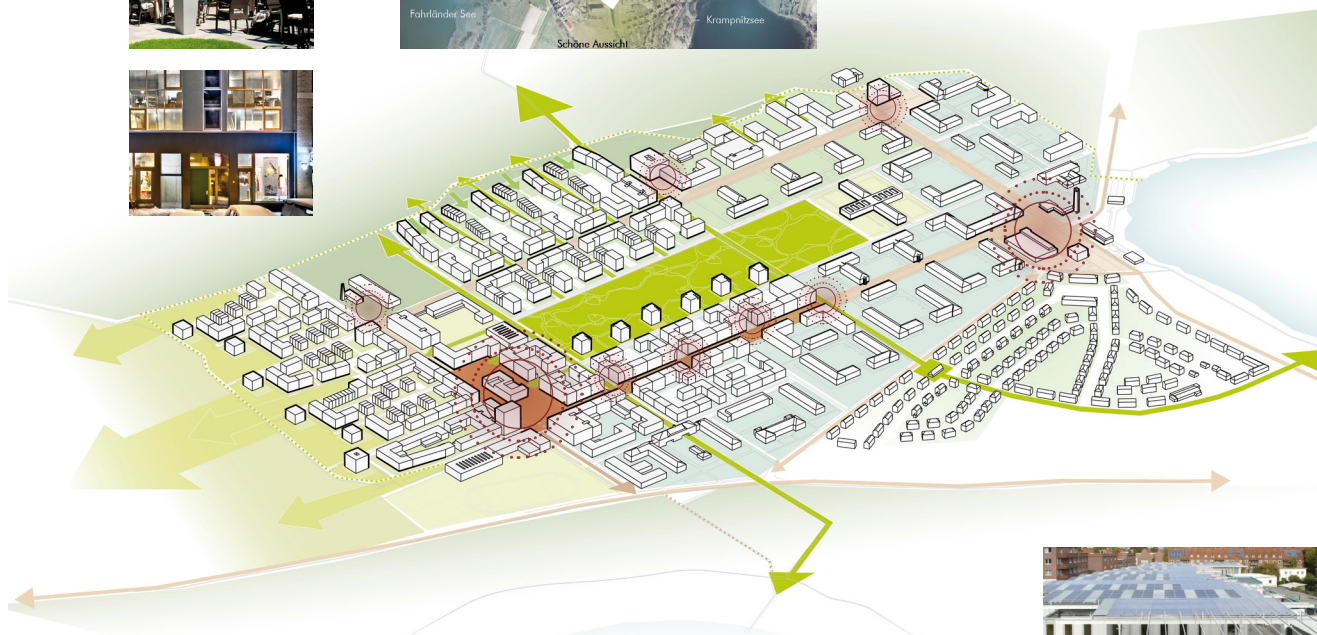
Im Zentrum liegt das Teilquartier „Kramnitz-Park“ mit klaren Kanten und höchster Verdichtung und Belebung am Alleinring sowie vielfältigen hochwertigen Adressen im und am Park. Punktbauten/ Geschosswohnungsbau im Süden und eine klare Raumkante im Norden ermöglichen viele Wohnungen in bester Ausrichtung nach Südwesten.

Im Westen, dem Teilquartier „Kramnitz Schau-ins-Land“, bilden die Gebäude selbst eine klare Raumkante als markante Stadtkulisse, verstärkt durch das Motiv der Verzahnung der Baufelder mit dem Freiraum. Im Inneren dieser Nachbarschaften entwickeln um gemeinschaftliche Binnenräume gruppierte, urbane Reihenhäuser eine weitere besondere Atmosphäre.

Im Süden, der Arrondierung des Teilquartiers „Kramnitz-Kaserne“ wird im Kontext des Denkmalbestandes die vorhandene Struktur durch zwei großzügige Baufelder mit Gemeinschaftsflächen als innere Freiraumqualität behutsam ergänzt. Hierdurch entsteht ein harmonisches räumliches Gesamtbild im Duktus des Bestands und gleichzeitig wird durch eine städtebauliche Weiterentwicklung und zeitgemäße Architektursprache eine klare Differenzierung zu den Bestandsbauten erkennbar.

Im Osten wird durch punktuelle Setzungen der Bestand der Kasernenbauten behutsam ergänzt. Am Entrée an der B2 sind repräsentative Neubauten geplant.

Das Bergviertel im Süden wird behutsam ergänzt und behält durch das markante Erschließungsnetz und die ergänzenden Baustrukturen seine eigenständige Prägung.



LEBENDIGER STADTTEIL

Urbanität und Vielfalt

Die Hauptnutzung Wohnen wird durch dezentrale belebende Nutzungen, insbesondere am Alleenring mit Schwerpunkten an den Stadtteilplätzen, angereichert. Wohnverträgliches Gewerbe, Quartiersgaragen, Schulen und Kitas sind ebenfalls am Alleenring angeordnet, wodurch diese für alle auf kurzem und sicherem Wege (z.B. über den Zentralpark) erreichbar sind. Prinzipiell sind in jedem Erdgeschoss, also auch innerhalb der Quartiere, wohnverträgliche Nutzungen wie Büros, Praxen, Ateliers etc. möglich; der Vorgarten kann in diesem Fall als öffentliche Vorzone gestaltet werden.

- Der Alleenring ist Lebensader, Erschließungssystem, Treffpunkt, Einkaufs- und Einkehrort sowie Adress- und Orientierungsgeber im neuen Stadtteil.
- Der Stadtteilplatz Krampnitz West entwickelt die höchste Urbanität und Identität durch die intensivste Konzentration belebender Nutzungen (Läden, Gastronomie, Schulen, Büros, Stadtteilzentrum mit Bibliothek etc.), die höchste bauliche Dichte und Gebäudehöhen (inkl. Positionierung eines Hochpunkts als Orientierungspunkt) sowie die Kombination mit der Tramhaltestelle.
- Ergänzende Quartiersplätze an der repräsentativen östlichen Zufahrt (B2) sowie im Norden am Schnittpunkt Alleenring und Nord-Süd-Durchwegung bilden ergänzende dezentrale Nutzungs- und Dichteschwerpunkte im Stadtteil.
- Die Aktivierung der Erdgeschosszonen mit Läden, Gastronomie, Büros etc., die Positionierung der Schulen und Kitas sowie die Anordnung der Quartiersgaragen sorgen für eine vielfältige und städtische Lebendigkeit zu unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentagen.

3. Soziale Infrastrukturen



KITAS

Bedarf und Verortung

Kramnitz soll familienfreundlich ausgestaltet sein und wird daher über eine ausreichende Anzahl an Kitaplätzen verfügen. Die sieben zukünftigen Kitas verteilen sich dezentral über das gesamte Gebiet, was im Sinne der „Walkability“ als Mobilitätsstrategie von Kramnitz eine optimale Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad gewährleistet.

Drei der geplanten Kitas werden im sanierten Altbaubestand untergebracht, vier befinden sich in Neubauten. Hierbei ist es wichtig, Flexibilität in der Nutzung zu ermöglichen. So befinden sich die Kitas im Erdgeschoss, integriert in Gebäude mit ergänzenden Wohn- oder gewerblichen Nutzungen in den Obergeschossen.

Der Bau der einzelnen Kitas wird eng mit den Bauabschnitten abgestimmt. Dadurch wird es zu jeder Bauphase ausreichend viele Kitaplätze für die künftigen Bewohner geben.

- 7 Kitas im Entwicklungsbereich mit insgesamt 880 Kitaplätzen
- pro Kita im Mittel 120-130 Plätze
- pro Kind 10 m² Außenfläche
- überwiegend als gebäudeintegrierte Lösung

SCHULEN UND JUGENDCLUB

Bedarf und Verortung

Den Kindern und Jugendlichen wird in Krampnitz eine Schulausbildung von der 1. Klasse bis zum Abitur ermöglicht. Dafür entstehen zwei 3-zügige Grundschulen mit Hort, eine davon in einem sanierten Altbau am Park im östlichen Teil, die andere als Neubau im westlichen Teil des zukünftigen Stadtteils. Durch diese räumliche Verteilung der beiden Grundschulstandorte wird die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf möglichst kurzem Wege sichergestellt.

Hierauf aufbauend wird eine Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe (5-/3-zügig) im Süd-Westen von Krampnitz entstehen. Diese wird optimal an den ÖPNV angeschlossen und sowohl mit dem Bus als auch mit der Straßenbahn erreichbar sein. Außerdem wird auf dem Grundstück der Gesamtschule zur Ergänzung der Freizeitangebote für die Jugend des Stadtteils ein Jugendclub entstehen.

- 2 Grundschulen
- 1 Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe
- 1 Jugendclub auf Schulgrundstück Gesamtschule



GRUNDSCHULE K07/ K08 (QUELLE GMP ARCHITEKTEN)



ERGÄNZENDE ANGEBOTE

Als eigenständiger Stadtteil Potsdams wird es in Kramnitz neben Kitas und Schulen weitere Angebote zur Freizeitgestaltung und der sozialen Infrastruktur geben. Zwei Sportplätze - einer als wettbewerbsfähige Anlage - mit einer Leichtathletikbahn für den Schul- und Vereinssport entstehen im Umfeld der Gesamtschule.

Auf dem neuen Stadtplatz im Westen werden identitätsstiftende, belebende und die Gemeinschaft fördernde Nutzungen in einem Stadtteilzentrum untergebracht.

Folgende ergänzende Einrichtungen in dem Stadtteilzentrum (Solitärbau am Stadtteilplatz) werden derzeit mit den Trägern bzw. den zuständigen Fachbereichen der LHP unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit weiter konkretisiert:

- Bibliothek
- Musikschule
- religiöse Einrichtung
- Familienzentrum
- Wohnertreffpunkt
- Ärztehaus
- Kultur und Veranstaltungen



DIFFERENZIERTE WOHNTYPOLOGIEN

Haustypologien und Wohnformen

Krampnitz wird ein lebendiger und vielfältiger Stadtteil. Um dies zu erreichen, gilt es, auf die Dichte und Mischung verschiedener Bautypologien ein besonderes Augenmerk zu legen. Differenzierte Wohnangebote im denkmalgeschützten Bestand und unterschiedliche Typologien (vom Reihnhaus über Stadtvillen zum Geschosswohnungsbau) im Neubau mit vielfältigen Eigentümerstrukturen, stellen eine gute soziale, demografische und kulturelle Mischung der Bevölkerung sicher. Dies wird auch durch verschiedene Wohnangebote für Senioren (z.B. Seniorenpflege, Seniorenwohnen) und weitere Sonderwohnformen (z.B. Generationenwohnen, Studentenwohnen, betreutes Wohnen) erreicht.

Die vorgeschlagenen Wohntypologien eröffnen unterschiedliche Bauformen vom aufgelösten Blockrand über Zeilenstrukturen und Punktbauten bis hin zu kompakten und zum Teil gestapelten Reihenhäusern für vielfältige Nutzergruppen (junge Familien, Best Ager, Singles, Alleinerziehende, WGs etc.).

Die resiliente städtebauliche Grundstruktur ermöglicht eine breite und flexible Mischung des Wohnungsangebots. Sie eignet sich darüber hinaus für innovative Bauformen wie gestapelte Maisonnetten, die Kombination von Wohnen und Arbeiten oder Mehrgenerationenhäuser. Die kleinteilige und innerhalb der Baufelder freie Parzellierung bietet die Voraussetzung für ein urban gemischtes Quartier mit unterschiedlichen Bauherren von Wohnungsgesellschaften über einzelne Investoren und Privatleute bis hin zu besonderen Formen wie Stiftungen, Baugruppen oder Genossenschaften.

HÖHENSTAFFELUNG UND HOCHPUNKTE

Die Gebäudehöhen im zukünftigen Stadtquartier bilden insgesamt eine lagernde Struktur aus. Sie variieren je nach Lage und dem baulichen Kontext. Bauliche Höhen sind stets im Zusammenhang mit der Breite des angrenzenden Raumes zu betrachten. Somit sind breite Straßenräume oder große Freiräume gesäumt von höheren Gebäuden, während in kleineren Straßen/Wegen die Geschossigkeit abnimmt.

In den urban geprägten Lagen am Alleenring und im Bereich des Stadtplatzes beträgt die Gebäudehöhe fünf bis sechs Geschosse. An sehr prägnanten Lagen wie den Eckpunkten des Alleenrings sind akzentstarke Überhöhungen mit sieben bis acht Geschossen vorgesehen. Dies gilt auch für die siebengeschossigen Stadtvillen im Zentralpark als besondere städtebauliche Elemente. Den Orientierungspunkt im Stadtquartier wird ein Gebäude mit zehn bis 14 Geschossen am Stadtplatz West bilden. In den Außen- und Binnenbereichen werden die Gebäude drei- bis viergeschossig.

Bestehende Orientierungspunkte, wie der Turm im Eingangsbereich im Osten, werden in die Höhenkonzeption mit eingebunden.

Die Kasernengebäude mit ihren überwiegend zwei Geschossen sind durch ihre hohen Geschosshöhen sowie die Gebäudesockel und Steildächer deutlich höher als die Geschosshöhe suggeriert und fügen sich so gut in die Höhenstruktur der neuen Nachbarschaft ein.





Lagegunst Zentralität



Lagegunst verkehrliche Erschließung



Lagegunst Freiräume



Syntheseplan
Lagegunst

STANDORTE FÜR GEWERBLICHE NUTZUNGEN

Die Rahmenbedingungen für den Masterplan wurden nach dem städtebaulichen Wettbewerb sinnvoll ergänzt und angepasst. Um Krampnitz als zukünftigen Gewerbestandort und lebendigen Stadtteil zu etablieren, sind nun etwa 20 Prozent der gesamten Brutto-Geschossfläche als Gewerbe eingeplant. In der Planung dieser Flächen wurde der Fokus auf folgende Punkte gelegt:

- die Adressbildung Krampnitz als gemischter Stadtteil
- den richtigen Mix unterschiedlicher Gewerbetypen
- den signifikanten Mehrwert von Arbeitsplätzen im Stadtquartier
- mögliche Synergien zwischen Wohnen und Arbeiten

Für ein funktionierendes Zusammenspiel von Wohnen und Gewerbe ist nicht nur das Mischungsverhältnis der Nutzungen zueinander von Bedeutung, sondern auch die angemessene Lage und die damit einhergehende Nachbarschaft.

Die konkrete Standortfindung richtet sich nach unterschiedlichen Lagekriterien:

- Zentralität (Belebung, Erreichbarkeit, Schnittstellen)
- verkehrliche Erschließung (Vermeidung von Gewerbeverkehr im Quartier, Zufahrtsbereiche)
- Erhalt der Freiräume, um dort gute Wohnlagen zu gewährleisten
- Etablierung möglichst dezentraler Räume mit besonderen Nutzungen

Die Kombination dieser vier Kriterien ergibt drei räumliche Schwerpunktbereiche für gewerbliche Nutzungen, alle entlang des Alleenrings, wovon sich die beiden größeren an den Zufahrtsbereichen des Stadtteils befinden. Der Schwerpunkt liegt im Wirkungsraum des neuen zentralen Stadtplatzes im Westen.



STANDORTE FÜR GEWERBLICHE NUTZUNGEN

Die Differenzierung unterschiedlicher Gewerbetypen erfordert ein breites bauliches Nutzungs- und Typologiespektrum. Entlang des Alleenrings sind demnach hauptsächlich gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschosslagen vorgesehen, in den Schwerpunktbereichen auch im gesamten Gebäude möglich bzw. erwünscht.

Generell sind überall im Stadtteil - im Sinne eines gemischten Stadtteils - in den Erdgeschosszonen kleinteilige, wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen möglich.

Hierzu ergänzend gibt es ganze Baufelder für wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen. Hier können unter anderem auch kleinteilige Gewerbehöfe entstehen, wobei stets die baulich-räumliche wie nachbarschaftliche Verträglichkeit zu gewährleisten ist.

- Baufeld mit gewerblichen Nutzungen
- Option Gewerbe ergänzend im Gebäude (Schwerpunktbereich)
- Option Gewerbe ergänzend im Gebäude (Nachgeordnet)
- Aktive Erdgeschossnutzung (Schwerpunktbereich)
- Aktive Erdgeschossnutzung (Nachgeordnet)
- Sondernutzung
- Soziale Einrichtungen



aktive Erdgeschossnutzung
am zentralen Stadtplatz

(beispielhafte Visualisierung,
Machleidt GmbH, sinai Land-
schaftsarchitekten, Berlin)



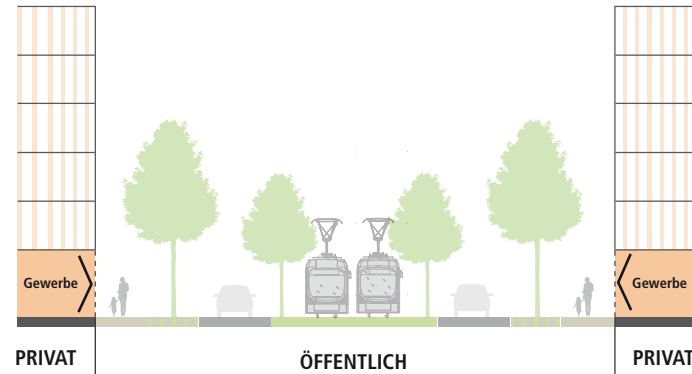
EINZELHANDEL

Die Versorgung der zukünftigen Bevölkerung soll zu jedem Zeitpunkt des Bauprozesses gewährleistet sein. In der ersten Bauphase wird am Entréeplatz im Osten des Gebiets ein kleiner bis mittelgroßer Supermarkt mit einer Verkaufsfläche bis zu 1.000 m² eröffnet.

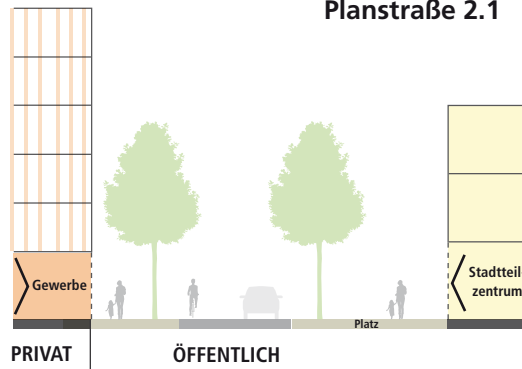
In der nachfolgenden Entwicklung Krampnitz' wird der neue Stadtplatz im Westen den Schwerpunkt für den Einzelhandel bilden, bedingt durch die Faktoren der Zentralität und der möglichen Bündelung von Funktionen und Angeboten rund um diesen urbanen Ort. Hier sind ein Vollsortimenter und ein Supermarkt oder Discounter, jeweils kombiniert mit einer Quartiersgarage, vorgesehen. Zusätzlich soll es am Stadtplatz weitere kleinteilige Einzelhandelsangebote geben. Die gesamte Verkaufsfläche an diesem Standort beträgt ca. 4.000 m².



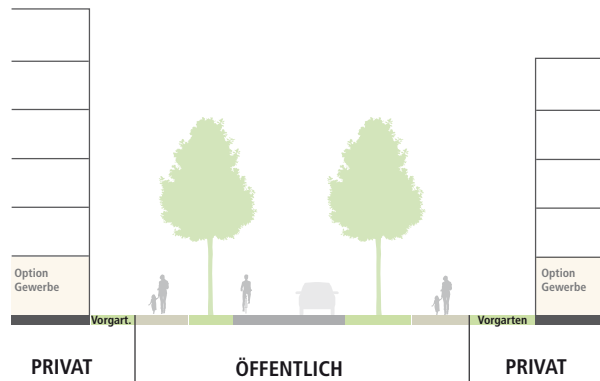
Visualisierung Entwurf
östlicher Eingangsbereich
(Müller Reimann Architekten,
Berlin)



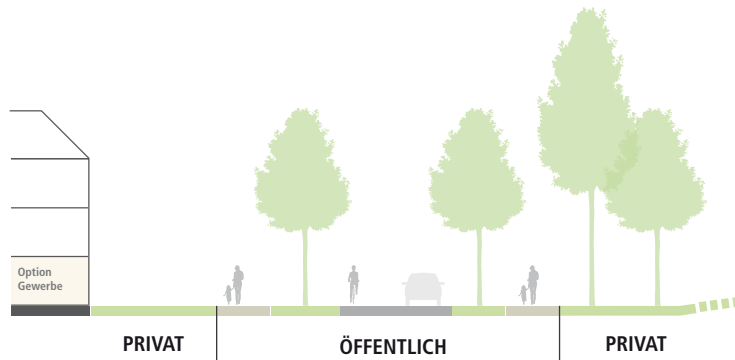
Planstraße 2.1



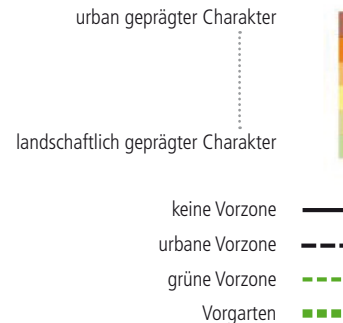
Planstraße 5 (Platzbereich)



Planstraße 4.1

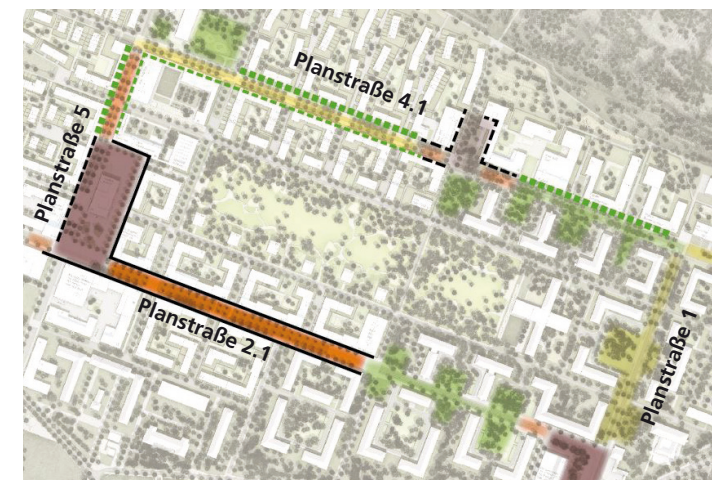


Planstraße 1



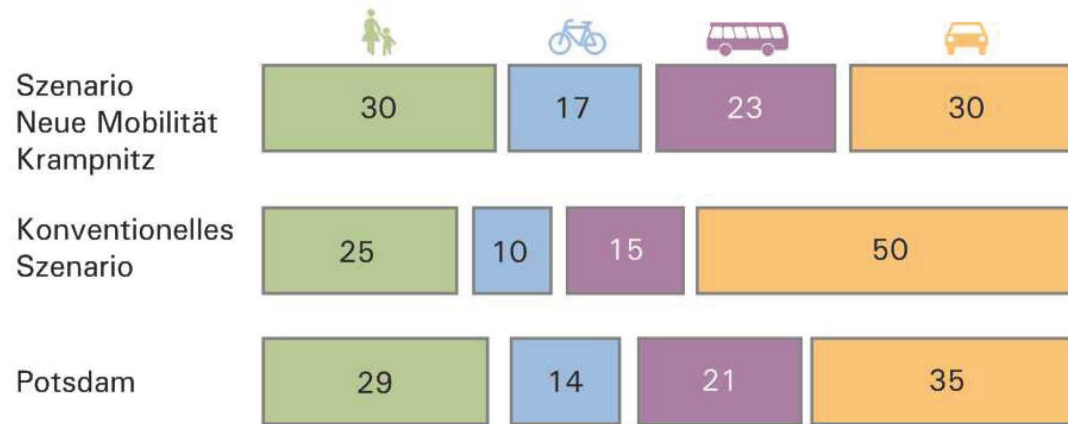
DIFFERENZIERTER CHARAKTERE DES ALLEENRINGS, ADRESSBILDUNG UND FLEXIBLE ERDGESCHOSSNUTZUNG

Entlang des Alleenrings treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander. Dies spiegelt sich vor allem in der adressbildenden Erdgeschosszone wieder. Belebte Erdgeschosszonen sind entscheidend für die Aufenthaltsqualität und Urbanität für Krampnitz. Es müssen Kontaktzonen zwischen Haus und städtischer Oberfläche, zwischen privatem und öffentlichem Raum, hergestellt werden, um die zentrale städtische Qualität, die Kommunikation und Begegnung zu stärken. Dabei ist es wichtig, gewerbliche und öffentliche Nutzung in zentralen Bereichen gezielt zu fördern. In definierten urbanen Bereichen, wie z.B. im süd-westlichen Abschnitt des Alleenrings, ist eine gewerbliche Erdgeschossnutzung vorgesehen. In weniger zentralen Lagen wird es flexible Erdgeschosszonen geben, die sowohl gewerbliche Nutzungen als auch Wohnnutzungen zulassen. Durch eine barrierefreie Erschließung und entsprechende Erdgeschosshöhen sind sowohl private Nutzungen (Wohnen mit Vorgarten) als auch gewerbliche Nutzungen (z.B. Gastronomie mit Terrasse) möglich.



6. Erschließungssystem und Mobilität

MIV-reduzierte Verkehrsmittelwahl



Quelle: Stadtwerke Potsdam GmbH

MOBILITÄTSKONZEPT

Grundsätze

Für die Erschließung von Krampnitz ist ein umfassendes autoarmes Mobilitätskonzept entwickelt worden. Durch besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements soll ein geringer MIV-Anteil von 30% im Gebiet erreicht werden. Die Landeshauptstadt Potsdam weist derzeit im Mittel einen MIV-Anteil von 35% auf, aufgrund der peripheren Lage von Krampnitz würde ein konventionelles Szenario eher einen MIV-Anteil von 50% bedeuten. Um den reduzierten MIV-Anteil von 30% zu erreichen, müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes uneingeschränkt eine hohe Qualität aufweisen und besonders gefördert werden, um die Verkehrsmittelwahl nachhaltig zu beeinflussen.

Das Mobilitätskonzept basiert im Wesentlichen auf folgenden Annahmen:

- Das Rückgrat der Erschließung: die Weiterführung der Tram vom Jungferensee über Krampnitz bis nach Fahrland
- Die zweite Säule der Erschließung: Radschnellverbindung nach Potsdam, am Fahrrad orientierte Infrastruktur im öffentlichen Raum (Bike-Sharing, Ladestationen, anforderungsgerechte Fahrradstellplätze)
- Verzicht auf straßenbegleitende Stellplätze mit Ausnahmen für Car-Sharing, mobilitätseingeschränkte Personen und Flächen zum Laden, Liefern und für Ver- und Entsorgung
- Quartiersgaragen mit Mobilstationen und Mobilitätspunkten
- Stellplatzschlüssel gemäß Satzung von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit
- Straßenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität

FUß, RAD, ÖPNV, SHARING



Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie alternativer Mobilitätsangebote greifen verschiedene Maßnahmen ineinander - dadurch entsteht ein ganzheitliches Mobilitätskonzept, das die Belange aller Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt.

Zur Verknüpfung der Verkehrsangebote sind an allen Quartiersgaragen Mobilstationen mit folgenden Angeboten vorgesehen:

- Fahrradverleihsysteme und Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs
- Überdachte Abstellbereiche für Fahrräder und Serviceangebote wie Fahrradpumpe oder Flickutensilien
- Schließfächer für Gepäck
- Car-Sharing Angebote für verschiedene Fahrzeugarten
- Anlaufstelle für übertragbare ÖPNV-Karten

An den Quartiersplätzen befinden sich die zentralen Umstiegshaltestellen für den ÖPNV. Die Tram verkehrt über den südlichen Erschließungsring und mehrere Buslinien über den nördlichen Ring. Die Tram wird abends am Wochenende durch einen Nachtbus ersetzt.

Im Fußverkehr stehen die Qualität der Straßenräume und die Direktheit der Verbindungen im Mittelpunkt. Breite Gehwege, geringe Geschwindigkeiten im Autoverkehr, kein Parken im Straßenraum und viel Grün in den Straßenräumen fördern die „Walkability“.

Das Radwegenetz ist sehr dicht vernetzt, das Fahren auf allen Wegen und Straßen sicher und komfortabel. Die Straßenquerschnitte bevorzugen den Radverkehr bewusst als wichtigen Verkehrsteilnehmer. Im Sinne einer zukunftsfähigen Quartiersentwicklung werden die Baufelder mit entsprechenden Fahrradinfrastrukturen belegt. Fahrräder sind dabei verteilt im Hof, vor dem Haus und im Gebäude unterzubringen.

VERLÄNGERUNG DER TRAM BIS NACH FAHRLAND

Als wichtigstes Rückgrat der Erschließung gilt die Verlängerung der Tramlinie bis nach Fahrland. Die Fertigstellung der Tramlinie nach Krampnitz West ist zum Fahrplanwechsel 2025/2026 geplant. Innerhalb des Quartiers fährt die Tram drei Haltestellen auf dem südlichen Erschließungsring an und leistet damit einen wichtigen Beitrag, um möglichst viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.



Quelle: Stadtwerke Potsdam GmbH



- äußere Erschließung
- Sammelstraße
- Hol- und Bringzone (Schule)
- Wohnstraße
- Wohnweg a
- Fahrradstraße
- Wohnweg b - eingeschränkte Befahrbarkeit lageabhängige, individuelle Regelung für Sonderverkehre (z.B. Andienung/ Müll/ Rettungsverkehr)
- Wohnweg c - eingeschränkte Befahrbarkeit Sonderverkehre: nur Rettungsverkehre
- Sonderverkehre und Andienung über Platz
- Privaterschließung Bestandsgebäude
- Fuß- und Radwege
- Radschnellweg
- Wendemöglichkeit PKW/Lieferwagen
- Wendemöglichkeit Müll und Feuerwehr



ERSCHLIEßUNGSSYSTEM/ STRABENKLASSIFIZIERUNG

Die äußere Erschließung mit dem Auto erfolgt im Osten über die B2/ Potsdamer Chaussee sowie von Süd-Westen über die L92/Ketziner Straße. Die Haupteerschließung innerhalb von Krampnitz erfolgt über einen Erschließungsring, den Alleenring, auf dem grundsätzlich keine straßenbegleitenden Stellplätze vorgesehen sind. Auf einem Multifunktionsstreifen können punktuell Stellplätze für Kurzzeitparker, Car-Sharing und Flächen zum Be- und Entladen sowie Versorgen vorgesehen werden.

Zwei Ost-West-Verbindungen verlaufen innerhalb des Alleenrings parallel zu der Parkanlage. Die nördliche weist eine eingeschränkte Befahrbarkeit für Sonderverkehre auf, die südliche ist abschnittsweise eine Fahrradstraße, die für Anlieger frei gegeben ist. In Nord-Süd-Richtung gibt es ebenfalls zwei Verbindungen, die für den Autoverkehr nicht durchfahrbar sind (eingeschränkte Befahrbarkeit). Die Wohnstraße über die Ketziner Straße wird durch die westliche Anbindung weniger stark befahren. Die nachgeordneten Wohnwege werden überwiegend als Bügel oder Stichstraßen angehängt, in denen kein Parken vorgesehen ist. Im Bereich der Bestandsbebauung erfolgt eine Privaterschließung nach historischem Vorbild.

Vor den Grundschulen gibt es Hol- und Bringzonen. Vor den Kitas werden ebenfalls Flächen zum Kurzzeitparken im öffentlichen Raum vorgesehen. Die Quartiersplätze sind eingeschränkt befahrbar.

Das Radwegenetz ist gegenüber dem Kfz-Netz deutlich attraktiver. Wege sind teilweise nur für Rad- und Fußverkehr freigegeben. Die Anbindung einer Radschnellverbindung erfolgt über die westliche Hauptzufahrt.



Quartiersgarage Nordhavn mit öffentlicher Dachnutzung, Kopenhagen



Dachpark Vierhavenstrip, Rotterdam



Aufstockung Parkhaus Hannover und Aktivierung des Erdgeschosses

RUHENDER VERKEHR/ QUARTIERSGARAGEN

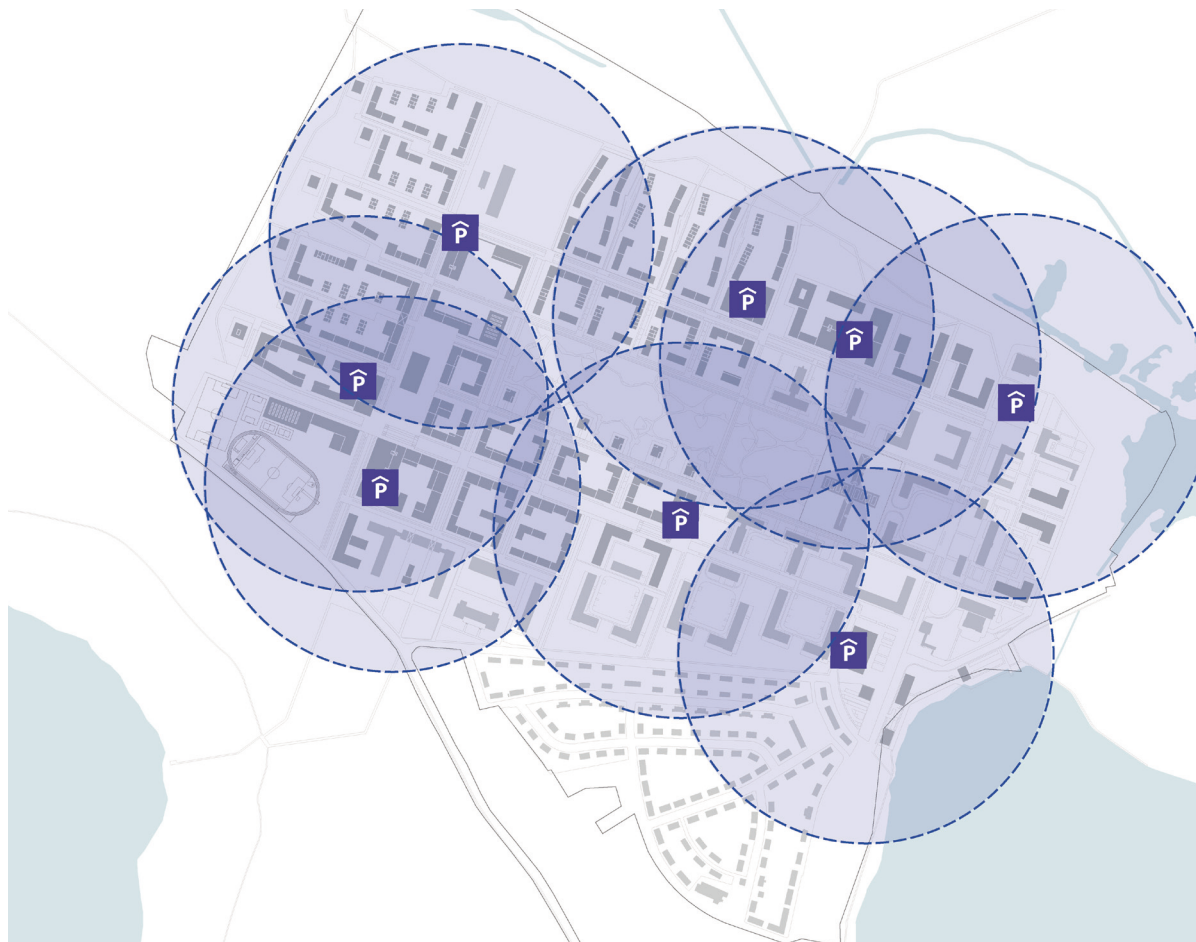
Ziel ist es, möglichst viele Autofahrten durch das Quartier zu vermeiden – eine Voraussetzung dafür ist die Bündelung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen. Sie werden über den Erschließungsring angeschlossen, durch eine Kopplung an die Gewerbestandorte werden negative Beeinträchtigungen für das Wohnumfeld vermieden.

Die Anzahl benötigter Quartiersgaragen hängt vom Einzugsbereich und der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen für die verschiedenen Nutzungen ab. Folgende Berechnungen wurden zugrunde gelegt:

- Maximale Entfernung von 300 m Luftlinie zwischen Wohnung und Stellplatz.
- Stellplatzschlüssel gemäß Satzung: 0,5 je Wohneinheit, d.h. ca. 2.450 notwendige Stellplätze, zusätzlich 10% für Besucher (245).
- 520 Stellplätze für Gewerbestandorte, 260 für die Nahversorger, 50 für die Schulen, 15 für externe Nutzer der Freizeitangebote

Insgesamt ergibt sich somit ein Bedarf von etwa 3.500 Stellplätzen, die in den Quartiersgaragen untergebracht werden. Aus der Kapazitätsbemessung sowie den Wegelängen ergibt sich eine erforderliche Anzahl von acht Quartiersgaragen, die aufgrund ihrer Lage unterschiedliche Kapazitäten aufweisen.

In den Quartiersgaragen sind die privaten Stellplätze sowie die öffentlichen Besucher- und Kundenstellplätze vorgesehen. Ferner sind im Erdgeschoss Mobilitätsstationen mit Carsharing-Fahrzeugen und Verleihstationen für Fahrräder verfügbar.



7. Öffentlicher Raum



DAS ÖFFENTLICHE GRÜN

Das Freiraumsystem besteht primär aus dem Zentralpark mit einer Größe von rund 7ha und dem den Stadtteil umfassenden Randpark, welcher die Übergänge zur Landschaft formuliert. Der zentrale Alleening definiert das urbane Gerüst des Stadtteils und ist an der Tramachse als zwei- bzw. vierreihige Allee ausgebildet. Durchgesteckte Alleen und Baumreihen verweben den Ring mit allen Teilquartieren, an zentralen Schnittstellen ist das innere Raumgerüst mit übergreifenden Strukturen mit dem Landschaftsraum verbunden. Nördlich der Tramstation Krampnitz-West entsteht die zentrale städtische Raumfolge mit dem Stadtplatz am Stadtteilzentrum. Er ist der zweite urbane Pol neben dem Entréeplatz am Krampnitzsee.





DER ZENTRALPARK

Intensive Nutzung durch Spielmöglichkeiten

Programmatisch steht mit dem Zentralpark ein robuster und vielfältig bespielbarer Park zur Verfügung, der innerstädtische Freiraumfunktionen aufnimmt und dafür die Döberitzer Heide im Norden als Naturschutzgebiet entlastet. Atmosphärisch bildet er einen starken Kontrapunkt zur Strenge der Gesamtanlage mit einem organischen System aus Wegen und Pfaden sowie landschaftlichen Raumbildern. Während der Zentralpark im westlichen Teil aus strapazierfähigen Rasenflächen und einfachen Gräser- und Staudensäumen komponiert ist, wird der verwilderte Reitplatz in seinem waldartigen Charakter erhalten und nur behutsam aktiviert.

Der Zentralpark ist als Mehrgenerationenpark mit dezentral verteilten Spiel- und Sportflächen mit dem Schwerpunkt der breiten Nutzbarkeit für Familien angelegt. Es finden sich ein facettenreiches Angebot aus Treff-, Bewegungs- und Spielpunkten. Gleichzeitig werden durch die Säume mit den lichten Kronen und weichen Unterpflanzungen meditativ wirkende Orte zur Verfügung gestellt, die das Nutzerprogramm um kontemplative Bausteine erweitern.

Im Sinne des generationenübergreifenden Parks werden die Angebote in der Weise begriffen, dass das Gros an Ausstattungen gemeinschaftlich, eben nicht in einer klaren Zuweisung von Altersklassen, genutzt werden kann. Ziel ist die Zusammenführung von Menschen unterschiedlichster Couleurs mit dem Anspruch eines hochgradig sozialen Ortes.



DIE PUFFERZONE

Angebote am Siedlungsrand

Insbesondere zur Döberitzer Heide wie auch zur Feldflur im Westen werden lesbar formulierte Übergänge zur Landschaft vorgeschlagen. Grundsätzlich bildet ein Randweg die Grenze des siedlungsbezogenen, nutzbaren Freiraums, der als extensive Parklandschaft mit Spiel- und Sportinseln für eher spezifische Nutzergruppen und den sogenannten Allmendegärten entwickelt wird. Diese Gärten bilden mit ca. 7.000 m² Gesamtfläche einen sozial wirksamen und umweltdidaktisch wertvollen Raum. Mit der Absicht, nicht umzäunte, kleine Parzellen im Sinne des Grabelandes zu entwickeln, stehen Selbstversorgung, Ökologie und der gesellschaftliche Austausch im Mittelpunkt.

Die gesetzten landschaftlichen Biotopstrukturen des sogenannten Limes werden zum wertvollen Landschaftsraum der Heide. Dieser naturschutzrechtlich sensible Anschlussraum im Norden wird durch Wälle und vorhandenen Terrassierungen geschützt. Insbesondere die Wälle sind Merkmal einer klugen Nachhaltigkeitsstrategie und eines intelligenten Stoffkreislaufes; in ihnen werden die beim Aushub anfallenden Böden im Sinne des Materialrecyclings wiederverwendet.

Zur Feldflur in Richtung Fahrland werden die Übergänge als Plateaus im Zusammenspiel mit Versickerungsmulden zu einem verzahnenden Relief in Ost-West-Richtung angeordnet. Die bestehenden Gehölzstrukturen bilden um die Siedlungsköpfe herum lockere Haine; die dazwischen entstehenden Landschaftsfenster öffnen sich in die Weite des Feldes.



DIE BAUFELDER

Angebote auf den Baufeldern

Die städtebauliche Struktur begünstigt die Ausbildung einer ablesbaren sozialen Zonierung mit unterschiedlichen Bereichen an den Gebäuden. So finden sich geschützte, intime Privatgärten am Haus, einliegende Gemeinschaftsgärten oder der öffentliche Raum vor dem Haus.

Die Baufelder folgen dem Gedanken der Flächeneffizienz und sind in dieser Weise mit unterschiedlichen Nutzungsüberlagerungen belegt. So finden sich in einer hohen Gleichzeitigkeit Andienungswege zur Quartiersversorgung oder als Rettungswege, Spielanger und Quartiersplatz, Retentionsflächen und Gemeinschaftsgärten, Einhausungen für Fahrräder und Wertstoffe. Die Spielorte auf den Baufeldern werden als altersgerechte Spielplätze zur Schaffung eines hochinklusive Ortes entwickelt.



GESTALTUNG DER STRAßENRÄUME UND PLÄTZE

Die Straßen erhalten ihren Grundcharakter durch ihr technisches Wesen. Dennoch leisten sie mehr: mit dem Alleinring wird ein Anker gelegt, mit dem der strukturelle Ringschluss mit einer gleichzeitigen Orientierungswirkung erfolgt. Von ihm aus entwickeln sich strahlenförmig die Anbindungen an übergeordnete Straßen oder untergeordnete Wohnwege. Dieses Prinzip wirkt aufgrund seiner Einfachheit und Ausgestaltung inklusiv und orientierungsgebend.

Gleichzeitig versteht sich das System durch sein Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten, Treffpunkten und Querungsstellen als sozialer Ort - ohne dabei seine technischen Anforderungen zu negieren. Mit der Prämisse des sozialen Ortes bedarf es sorgfältiger Material- und Vegetationsentscheidungen. Bestand und Neuplanungen werden dabei zu einer Einheit gebracht.

ÜBERSICHT KENNZAHLEN

(Stand 29.01.2019)

Krampnitz Kernbereich

BGF Wohnen:	477.400 m ²
BGF soz. Infrastruktur:	41.400 m ²
BGF Gewerbe:	134.900 m ²
davon im Erdgeschoss:	12.300 m ²
im Einzelgebäude:	30.000 m ²
auf dem ganzen Baufeld:	84.600 m ²
Nahversorgung:	ca. 8.000 m ²
Wohneinheiten*:	ca. 4.560
davon Geschosswohnen:	ca. 4.430
Reihenhäuser:	ca. 130
Einwohner**:	ca. 9.580
davon Geschosswohnen:	ca. 9.300
Reihenhäuser:	ca. 280



Krampnitz Bergviertel:

BGF Wohnen:	46.100 m ²
BGF soz. Infrastruktur:	1.000 m ²
Wohneinheiten*:	ca. 340
Einwohner**:	ca. 710

Gesamt:

BGF Wohnen:	523.500 m ²
BGF soz. Infrastruktur:	42.400 m ²
BGF Gewerbe:	134.900 m ²
davon im Erdgeschoss:	12.300 m ²
im Einzelgebäude:	30.000 m ²
auf dem ganzen Baufeld:	84.600 m ²
Nahversorgung:	ca. 8.000 m ²
Wohneinheiten*:	ca. 4.900
Einwohner**:	ca. 10.290

*100m² BGF bzw. 1/(DHH/RH)

**2,1/WE



STADTQUARTIER **POTSDAM-KRAMPNITZ**

städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung

Ergebnisbericht