

„POTSDAM-KRAMPNITZ“

Städtebaulich-landschaftsplanerische Masterplanung zur Vorbereitung von Bebauungsplänen



FORUM KRAMPNITZ

29. Januar 2019

MACHLEIDT
STADTEBAU + STADTPLANUNG

SINA
www.sina-berlin.de



winkelmüller.architekten

p.a.
performative architektur

ANLASS UND ZIEL



ERGEBNIS STÄDTEBAULICHER REALISIERUNGSWETTBEWERB

19. März 2018



Städtebauliche Planung und Nutzungsmischung

LEBENDIGER STADTTEIL





EINBINDUNG IN DIE LANDSCHAFT Erholungsangebote



INTERDISZIPLINÄRER MASTERPLAN

(Stand 29. Januar 2019)

SOZIALE INFRASTRUKTUREN

KITAS BEDARF UND VERORTUNG

- 7 Kitas im Entwicklungsgebiet für 880 Kitaplätze
- Pro Kita im Mittel 120-130 Plätze Kita
- Pro Kind 10m² Außenfläche
- auch als gebäudeintegrierte Lösungen





SCHULEN UND JUGENDCLUB BEDARF UND VERORTUNG

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

GRUNDSCHULE K07/ K08 (QUELLE GMP ARCHITEKTEN)



ÜBERSICHT SOZIALE INFRASTRUKTUREN UND ERGÄNZENDE ANGEBOTE

Kitas, Schulen, ergänzende Angebote

Ergänzende Einrichtungen

- Stadtteilzentrum (Solitärbau am Stadtteilplatz)
- Bibliothek
- Musikschule
- religiöse Einrichtung
- Familienzentrum
- Verwaltung
- Kultur und Veranstaltungen
- Bürgerhaus



WOHNEN

WOHNTYPOLOGIEN



- Geschosswohnen
- Wohnen im Altbaubestand
- Solitäre Punktbauten
- Reihenhäuser
- Wohnen im Bergviertel
- Aktive Erdgeschosszone

HÖHENSTAFFELUNG & HOCHPUNKTE



Anzahl Geschosse

- bis zu III
- IV
- V
- VI
- VII/ VIII (Überhöhungen)
- X und höher (Merkzeichen)

GEWERBE

STANDORTE FÜR GEWERBLICHE NUTZUNGEN



Lagegunst
Zentralität



Lagegunst
verkehrliche
Erschließung

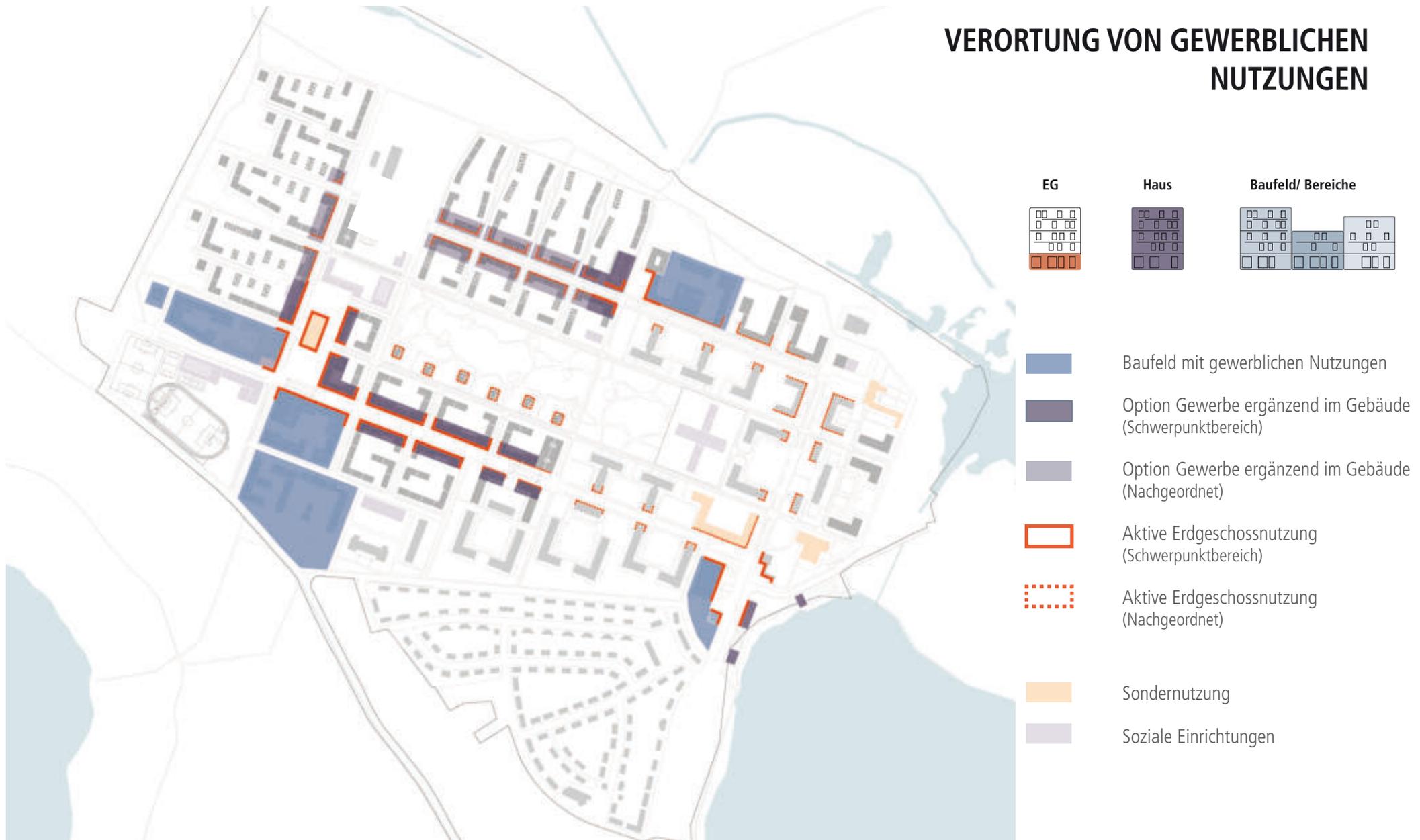


Lagegunst
Freiräume



Syntheseplan
Lagegunst

VERORTUNG VON GEWERBLICHEN NUTZUNGEN



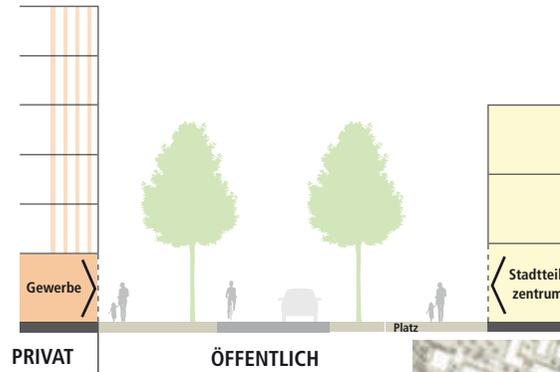
EINZELHANDEL



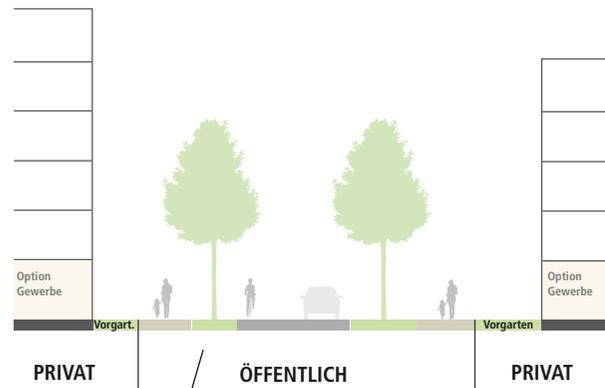
ADRESSBILDUNG UND DIFFERENZIERTE CHARAKTERE

Alleengring

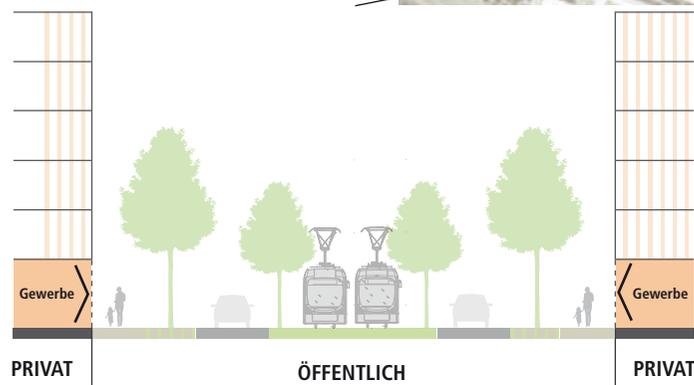
Planstraße 5 (Platzbereich)



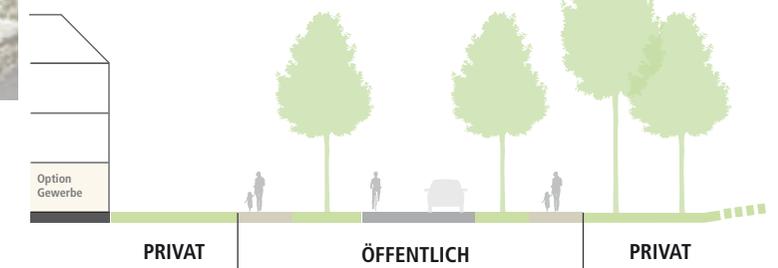
Planstraße 4.1



Planstraße 2.1



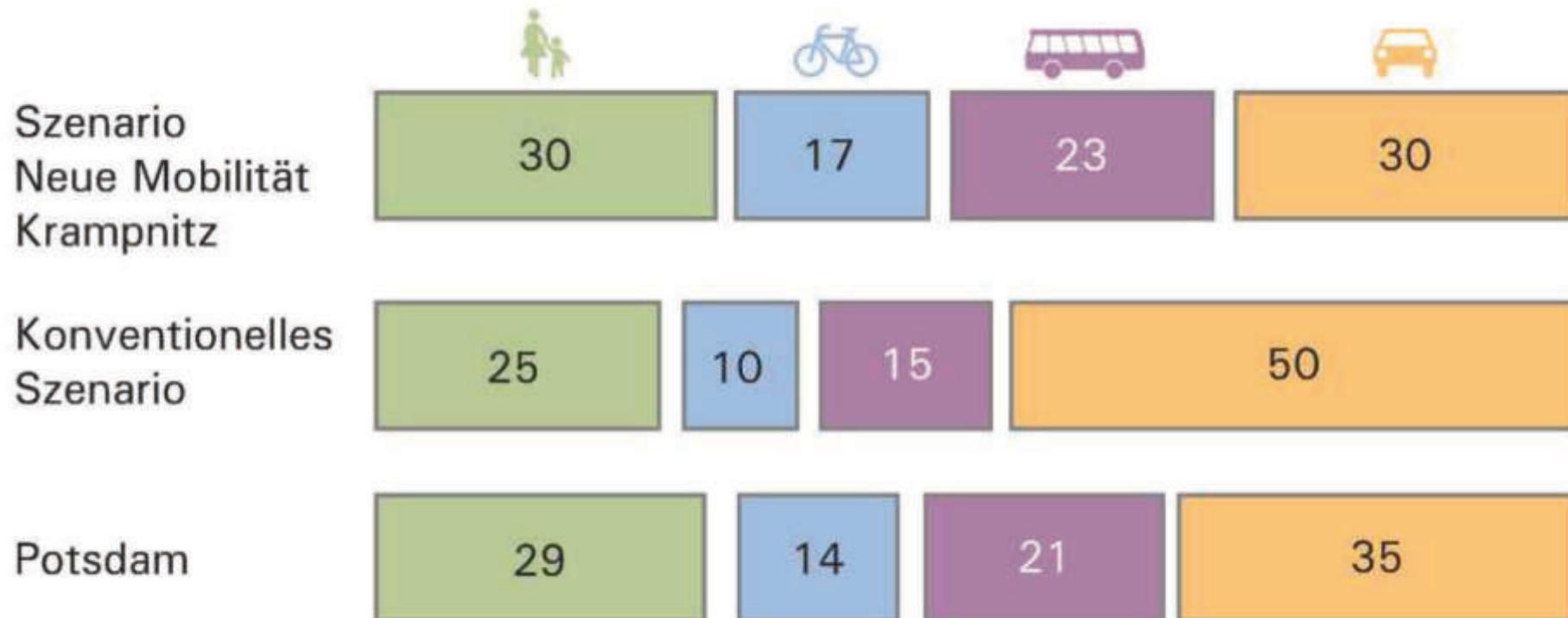
Planstraße 1



ERSCHLIEßUNGSSYSTEM UND MOBILITÄTSKONZEPT

MOBILITÄTSKONZEPT

Eine MIV-reduzierte Verkehrsmittelwahl





Dachpark Vierhavenstrip, Rotterdam



Quartiersgarage Nordhavn mit öffentlicher Dachnutzung, Kopenhagen



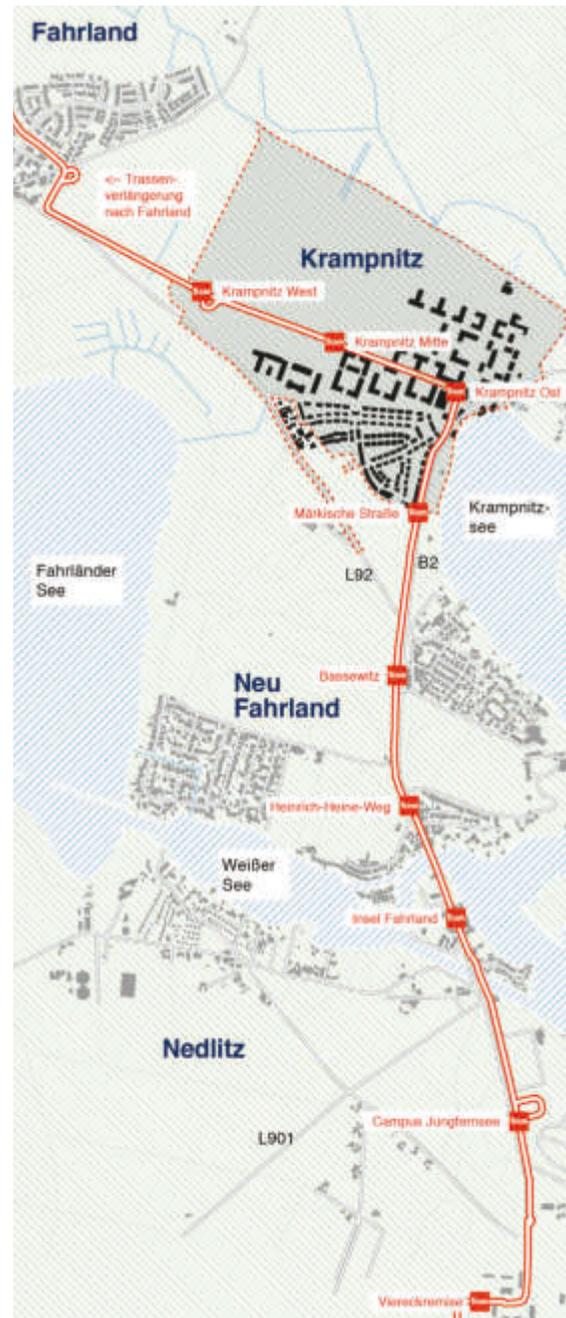
Aufstockung Parkhaus Hannover und Aktivierung des Erdgeschosses (cityförster Architekten)

MOBILITÄTSKONZEPT Grundsätze

- Attraktive Bedingungen schaffen
 - Ziel: Vermeidung von Fahrten mit dem Auto*
- Tram in Ergänzung mit dem Bus als Rückgrat der Erschließung
- Stärkung der Fahrradmobilität
 - Attraktive Radverbindungen
 - Angemessenes Angebot an Fahrradstellplätzen
 - Ladestationen E-Bikes/ Pedelecs
 - Bikesharingangebote an Mobilitätspunkten/ Quartiersgaragen
 - Flankierende Infrastrukturen (Werkstatt, Schließfächer, Luftpumpe)
- Verzicht auf konventionelle straßenbegleitende Stellplätze
 - Stellplätze im Straßenraum für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglichen
 - Carsharing, Flächen für Laden, Liefern, Ver- und Entsorgung, Kurzzeitparken entlang der Straße
- Integration von Quartiersgaragen für Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte, Carsharing

MOBILITÄTSKONZEPT

Verlängerung der Tram bis nach Fahrland



Quelle: Stadtwerke Potsdam GmbH

MOBILITÄTSKONZEPT

Fuß, Rad, ÖPNV, Sharing



- Tramlinie
- Buslinie
- Fuß- und Radverbindung
- untergeordnetes Netz
- Tramhaltestelle
- Bushaltestelle
- Nachtbushaltestelle
- Quartiersgarage
- Sharingangebote

MOBILITÄTSKONZEPT

Erschließungssystem/ Straßenklassifizierung



- 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



MOBILITÄTSKONZEPT

Ruhender Verkehr/ Quartiersgaragen

- 0,5 Stellplätze je Wohneinheit
- ca. 3.500 Stpl für rund 10.000 Bewohner, Besucher, Gewerbe und Einzelhandel
- Insgesamt 7 Quartiersgaragen
- Kapazität von etwa 350 - 600 Stellplätzen je Garage
- Quartiersgaragen auch für Einzelhandel
- Option Sammeltiefgarage südlich des Heizhauses
- Gute Anbindung der Quartiersgaragen durch direkten Anschluss an den Erschließungsring
- Kopplung mit Gewerbestandorten
- Verknüpfung Mobilpunkte und ÖPNV Haltestellen
- Fußläufige Erreichbarkeit max. 300 m Luftlinie

DER ÖFFENTLICHE RAUM – PROGRAMM - ATMOSPHERE

DER ÖFFENTLICHE RAUM



SPIELMÖGLICHKEITEN IM ZENTRALPARK Unterteilung nach Altersgruppen



Flächengrößen

- ca. 8 x 350m²

Zeit für Gemeinsamkeit

- Generationengerechtigkeit

Spiel,- Bewegungs- und Erholungsraum

- Kognition / Motorik (0-6)
- Bewegung, gemeinsames Spiel (6-12)
- Chillen / Posen / Activity (12-17)
- Seniors-Calisthenics

PUFFERZONE Angebote

Den atmosphärischen Räumen und den Besonderheiten des Limes werden Funktionen und Angebote zugeordnet.

- Urbane Gärten
- Spiel
- Sport
- Naturdidaktik





ANGEBOTE BAUFELDER Öffentliche Grün- und Freiräume

Angebote auf den Baufeldern

Treffpunkte

- Spielpunkte
- Privatgartenstrukturen (anteilig)
- „Shortcut-wege“ / Kinderwege

Anforderungen:

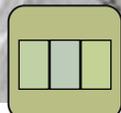
- Halböffentliche Freiflächen (Gemeinschaftsfläche)
- Private Freiflächen (visuelle Grenze)
- Einladend (keine Gated Community)



Treffpunkt



Spiel



Privat-
gärten



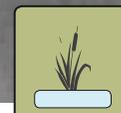
Wege



Entsorgung



Stell-
plätze



Ent-
wässerung

KENNZAHLEN



ÜBERSICHT KENNZAHLEN

(Stand 29. Januar 2019)

Gesamt:	
BGF Wohnen:	523.500 m ²
BGF soz. Infrastruktur:	42.400 m ²
BGF Gewerbe:	134.900 m ²
davon im EG:	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

Krampnitz Kernbereich

BGF Wohnen:	477.400 m ²
BGF soz. Infrastruktur:	41.400 m ²
BGF Gewerbe:	134.900 m ²
davon im EG:	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

*100m² BGF bzw. 1/(DHH/RH)

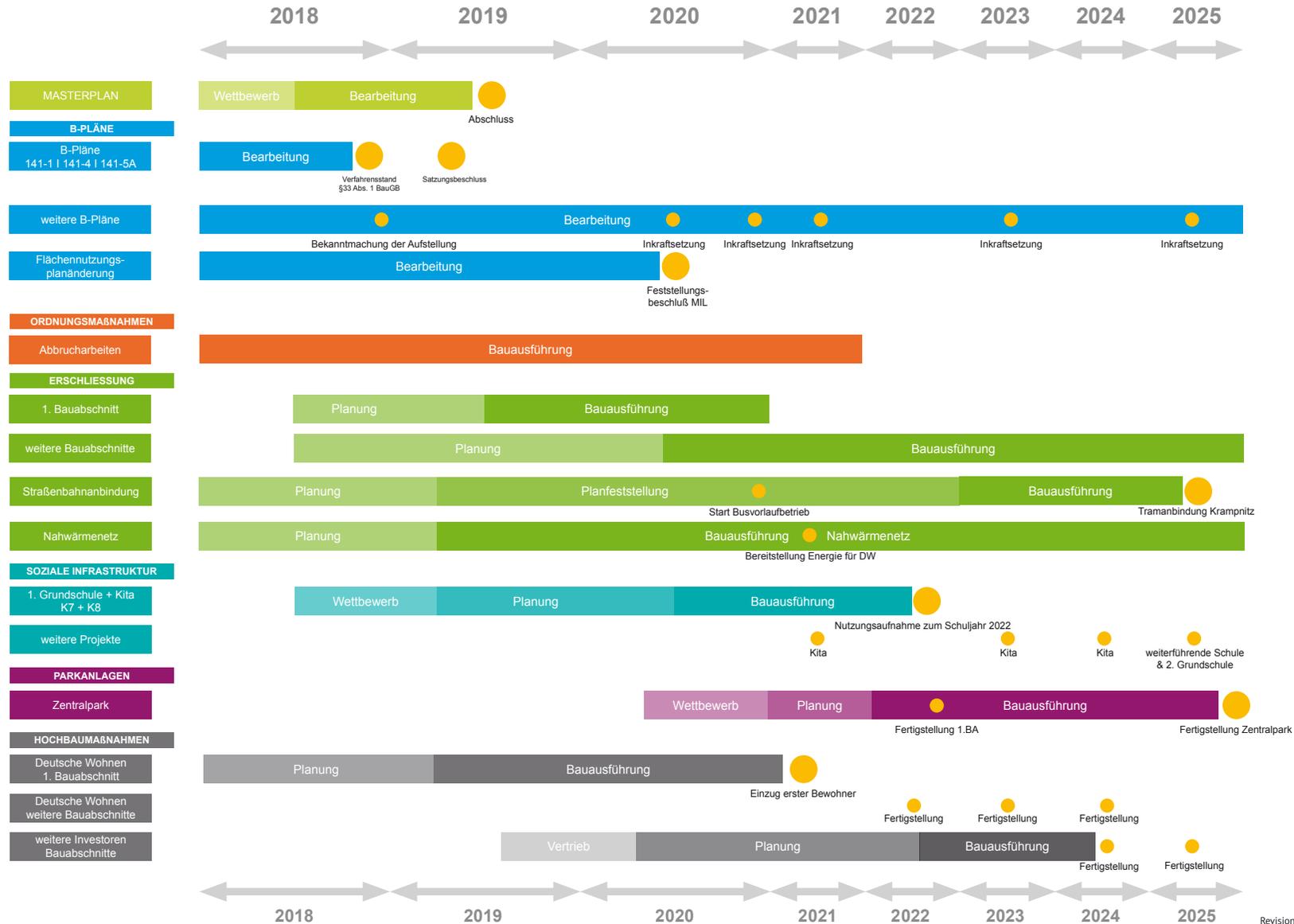
**2,1/WE

AKTUELLER STAND



ZMP

Entwicklungsgebiet Krampnitz ZEITMAßNAHMENPLAN (ZMP)



emproc
Revisionsmanagement GmbH & Co. KG
Revision 2.0 Stand 03.12.2018



**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil

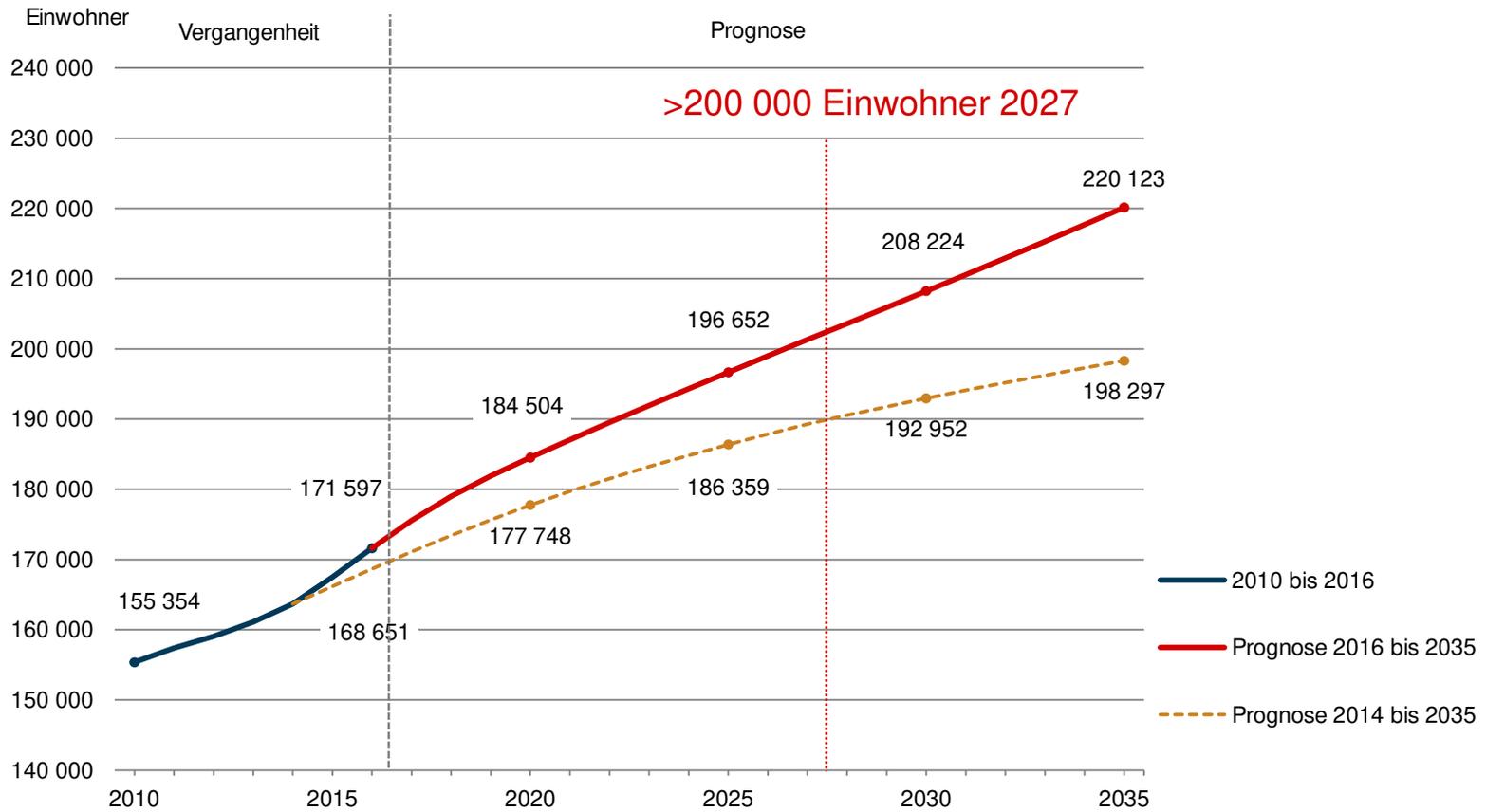


**Landeshauptstadt
Potsdam**

Mobilitätsentwicklung im Potsdamer Norden



1. Grundsätze für die weitere Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam
2. Mobilitätskonzept Krampnitz
3. Resümee und Ausblick



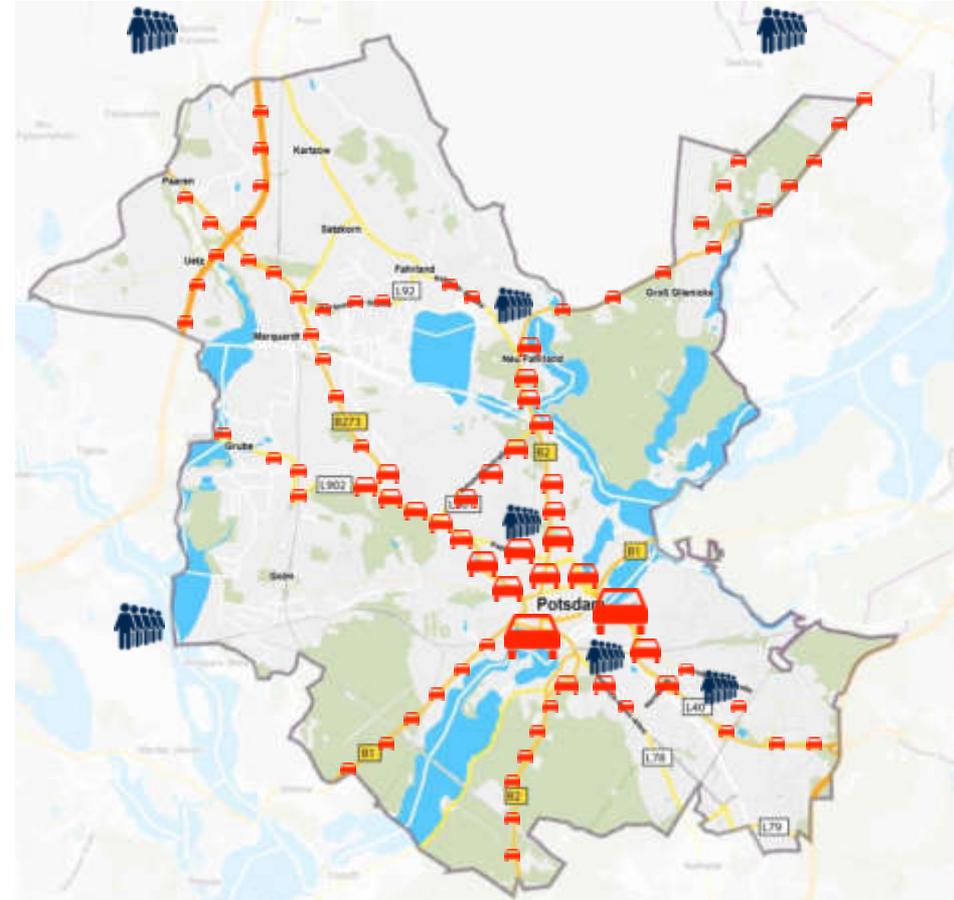
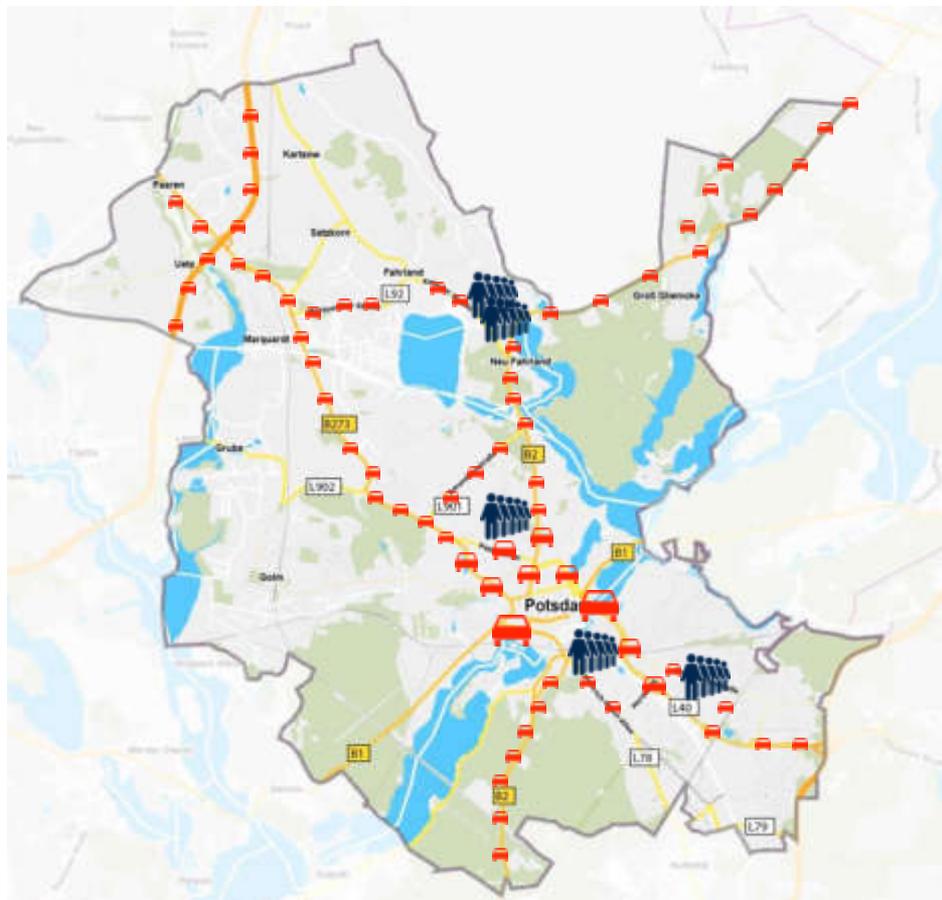
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Bereich Statistik, 2018

Zielstellung

Vergleich zu alternativen Entwicklungsszenarien



Landeshauptstadt
Potsdam



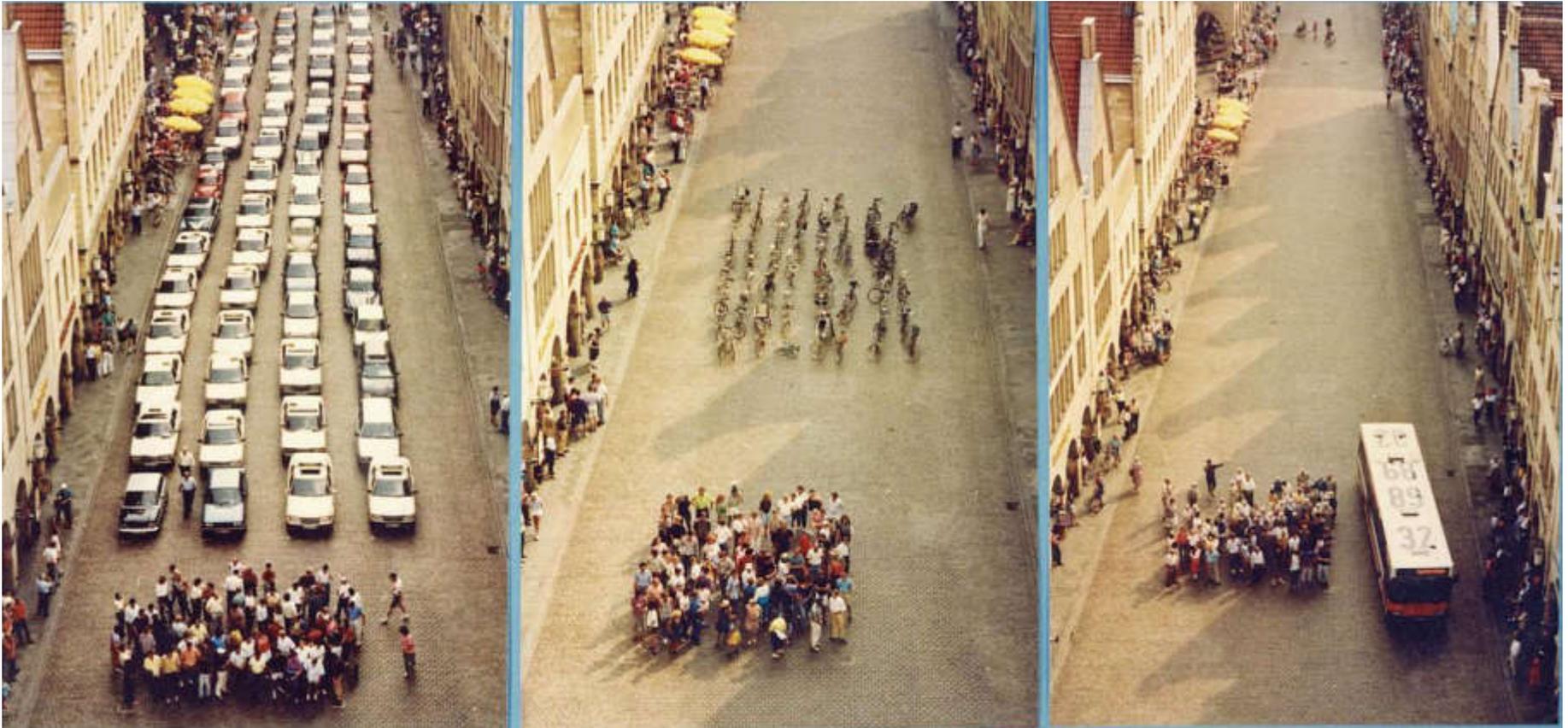
Umweltgerechte Mobilität

Die Landeshauptstadt Potsdam sorgt für eine umweltgerechte Mobilität unter den Bedingungen einer wachsenden Stadt.

- Die umweltgerechten Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger) werden vorrangig als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut und durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit beworben.
- Eine integrierte Stadtentwicklung und ein vernetztes Verkehrsmanagement sorgen für eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur und tragen zur Verringerung von Alltagsverkehr auf den Straßen bei.
- Verkehrswege werden so instandgehalten, dass sie dauerhaft, sicher und barrierefrei nutzbar sind.

Zielstellung

Planerischer Ansatz der weiteren Verkehrsentwicklung



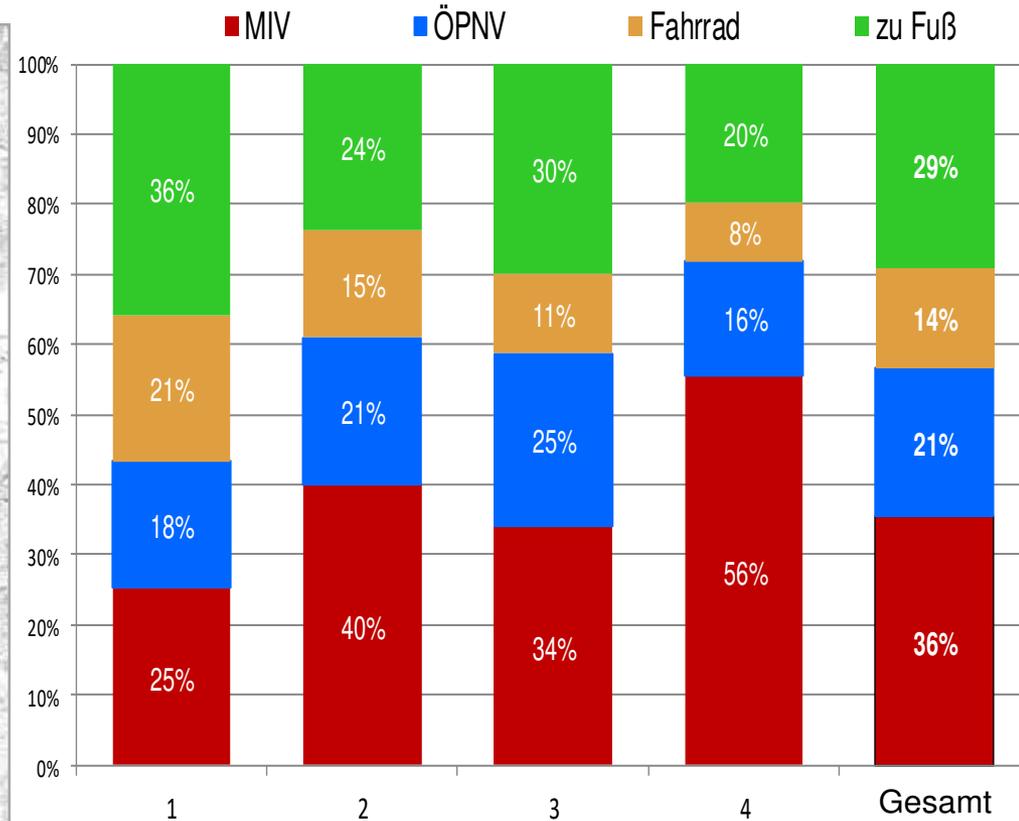
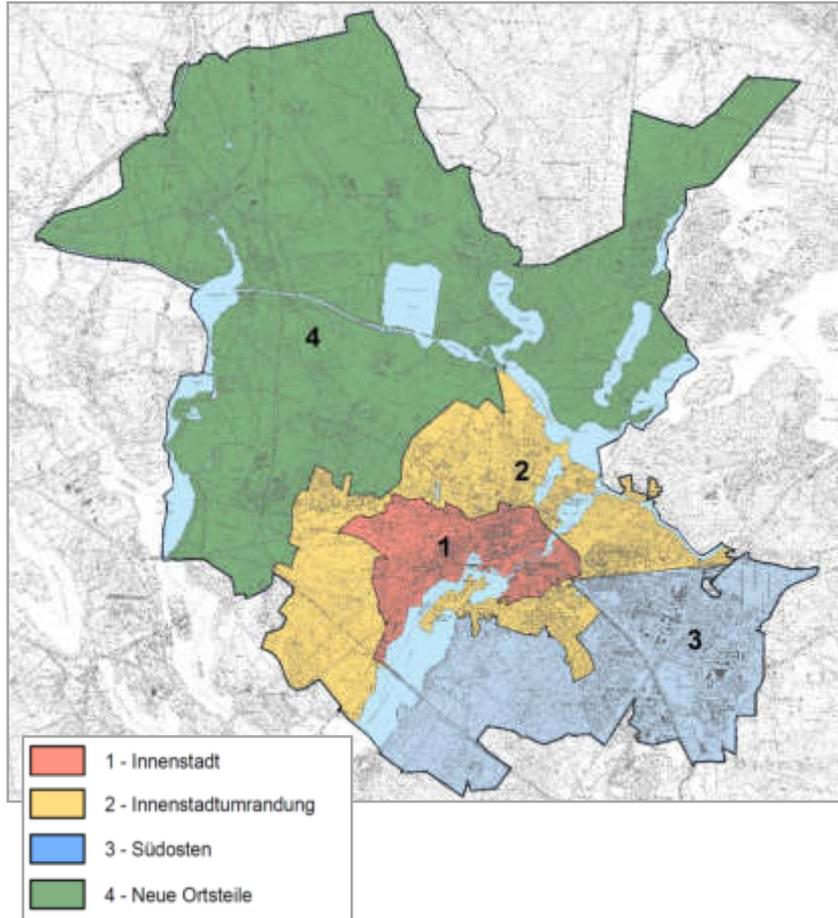
Bildquelle: Stadtwerke Münster GmbH

Allgemeine Rahmenbedingungen

Verkehrsmittelwahl aller Wege (SrV- Kenndaten 2013)



Landeshauptstadt
Potsdam



Vielzahl an Nutzungen:

- Wohnen
- Kitas
- Grundschulen inkl. Hort
- weiterführende Schulen
- Freizeiteinrichtungen
- Nahversorger
- versch. Gewerbe

➤ **Bei Einzelbetrachtung etwa 75.000 Wege pro Tag**

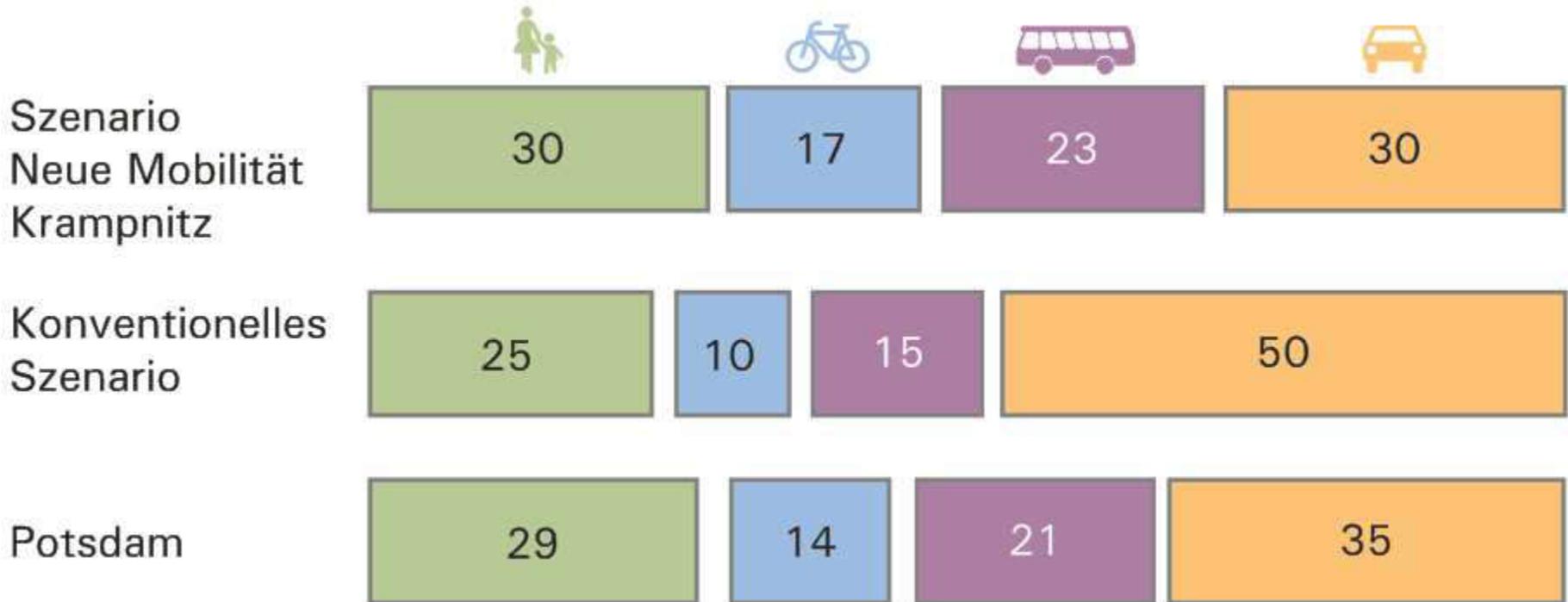
Krampnitz profitiert von integrierter Planung:

- Stärkung des Binnenverkehrs
hauptsächliche Abwicklung der Wege innerhalb von Krampnitz
 - Verbundeffekt
Möglichkeit der Verknüpfung von Wegen vor Ort
 - Mitnahmeeffekt
Möglichkeit der Verknüpfung von Wegen entlang von Alltagsrouten
- **Dadurch deutlich geringere Anzahl der Wege pro Tag gegenüber einzelner Entwicklungen.**

Mobilitätskonzept Krampnitz



Zielstellungen



Quelle: SHP Ingenieure GbR

- **Attraktive Bedingungen schaffen**

Ziel: Vermeidung von Fahrten durch das Quartier

- **Nutzung für Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte, CarSharing**

- **Stärkung der Fahrradmobilität**

- Attraktive Radverbindungen
- Angemessenes Angebot an Fahrradstellplätzen
- Ladestationen E-Bikes/ Pedelecs
- Bikesharingangebote an Mobilitätspunkten/ Quartiersgaragen
- Flankierende Infrastrukturen (Werkstatt, Schließfächer, Luftpumpe)

- **Stärkung der Aufenthaltsqualität der Straßenräume**
 - Stellplätze im Straßenraum für Mobilitätseingeschränkte Personen (Flächenreserven vorsehen)
 - Car-Sharing, Flächen für Laden, Liefern, Ver- und Entsorgung, Kurzzeitparken entlang Sammelstraße

Mobilitätskonzept Krampnitz

Erschließungssystem / Straßenqualifizierung



Landeshauptstadt
Potsdam



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

Quelle: Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

Mobilitätskonzept Krampnitz

Ruhender Verkehr



- 0,5 Stellplätze je Wohneinheit
- ca. 3.500 Stpl für rund 10.000 Bewohner, Besucher, Gewerbe und Einzelhandel
- Insgesamt 7 Quartiersgaragen
- Kapazität von etwa 350 - 600 Stellplätzen je Garage
- Quartiersgaragen auch für Einzelhandel
- Option Sammeltiefgarage südlich des Heizhauses
- Gute Anbindung der Quartiersgaragen durch direkten Anschluss an den Erschließungsring
- Kopplung mit Gewerbestandorten
- Verknüpfung Mobilpunkte und ÖPNV Haltestellen
- Fußläufige Erreichbarkeit max. 300 m Luftlinie

Quelle: Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

Mobilitätskonzept Krampnitz

Orientierung der Erschließung auf den ÖPNV

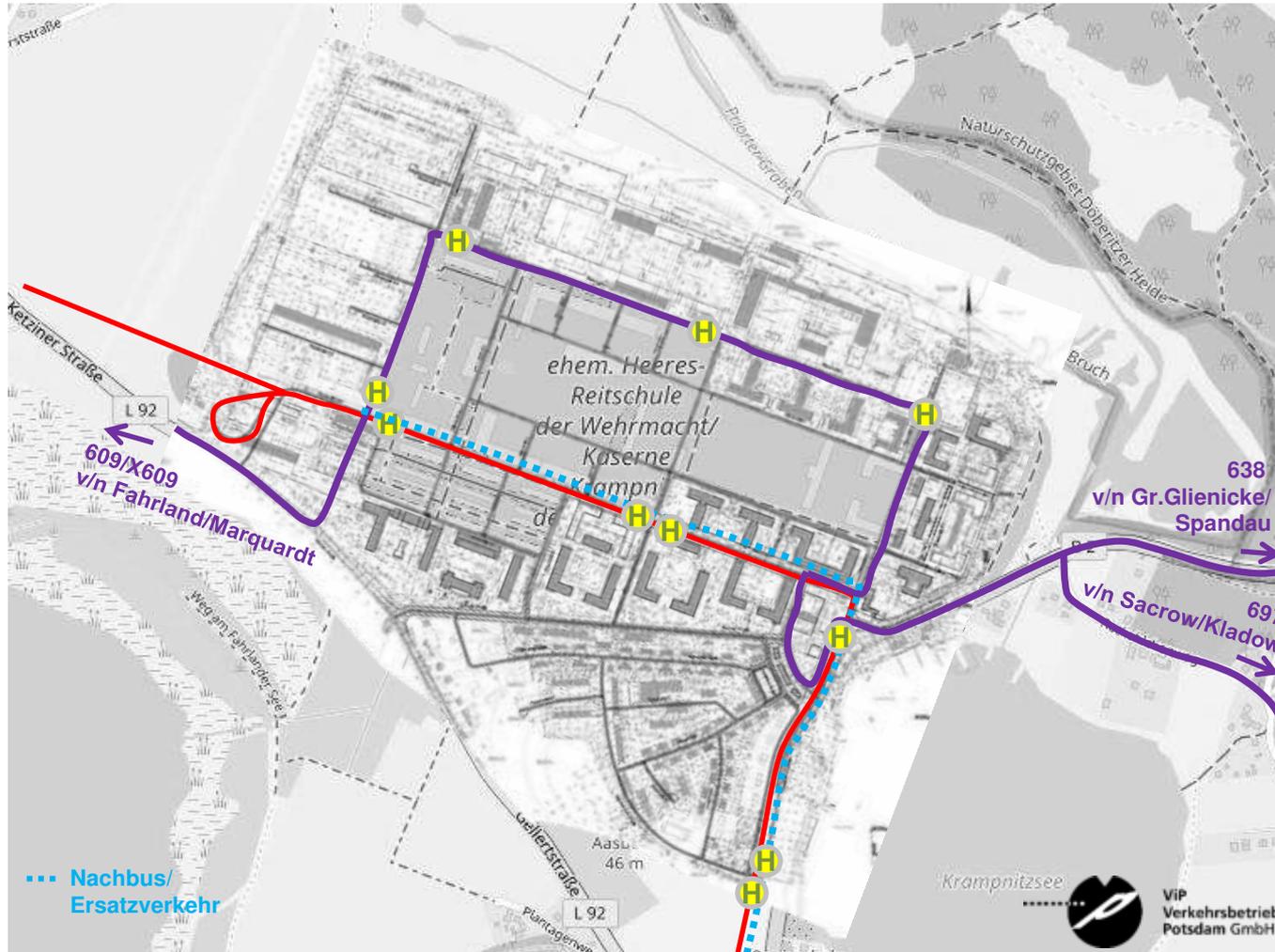


Mobilitätskonzept Krampnitz

Orientierung der Erschließung auf den ÖPNV



Landeshauptstadt
Potsdam



Mobilitätskonzept Krampnitz

Fuß, Rad, ÖPNV, Sharing



Landeshauptstadt
Potsdam



- Tramlinie
- Buslinie
- Fuß- und Radverbindung
- untergeordnetes Netz
- Tramhaltestelle
- Bushaltestelle
- Nachtbushaltestelle
- Quartiersgarage
- Sharingangebote

Quelle: Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

Ausgangspunkt:

Bei separater Entwicklung der einzelnen Nutzungen entstehen etwa 75.000 Wege pro Tag

- Wohnen: ca. 26.300 Wege pro Tag
- Kitas, Schulen, Freizeit: ca. 10.700 Wege pro Tag
- Nahversorgung: ca. 24.300 Wege pro Tag
- Gewerbe: ca. 13.700 Wege pro Tag

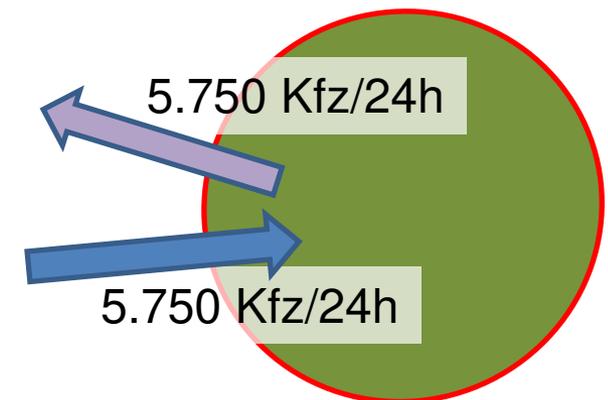
Ausgangspunkt:

Bei separater Entwicklung der einzelnen Nutzungen entstehen etwa 75.000 Wege pro Tag

Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch:

- Mobilitätskonzept Krampnitz
- integrierten Planungsansatz

	MIV-Anteil	Tagesverkehr Gesamt	Binnenverkehr*	Quell- und Zielverkehr
Neue Mobilität Krampnitz	30%	14.407	2.907	11.500
Konventionelles Szenario	50%	20.800	4.100	16.700



Kramnitz

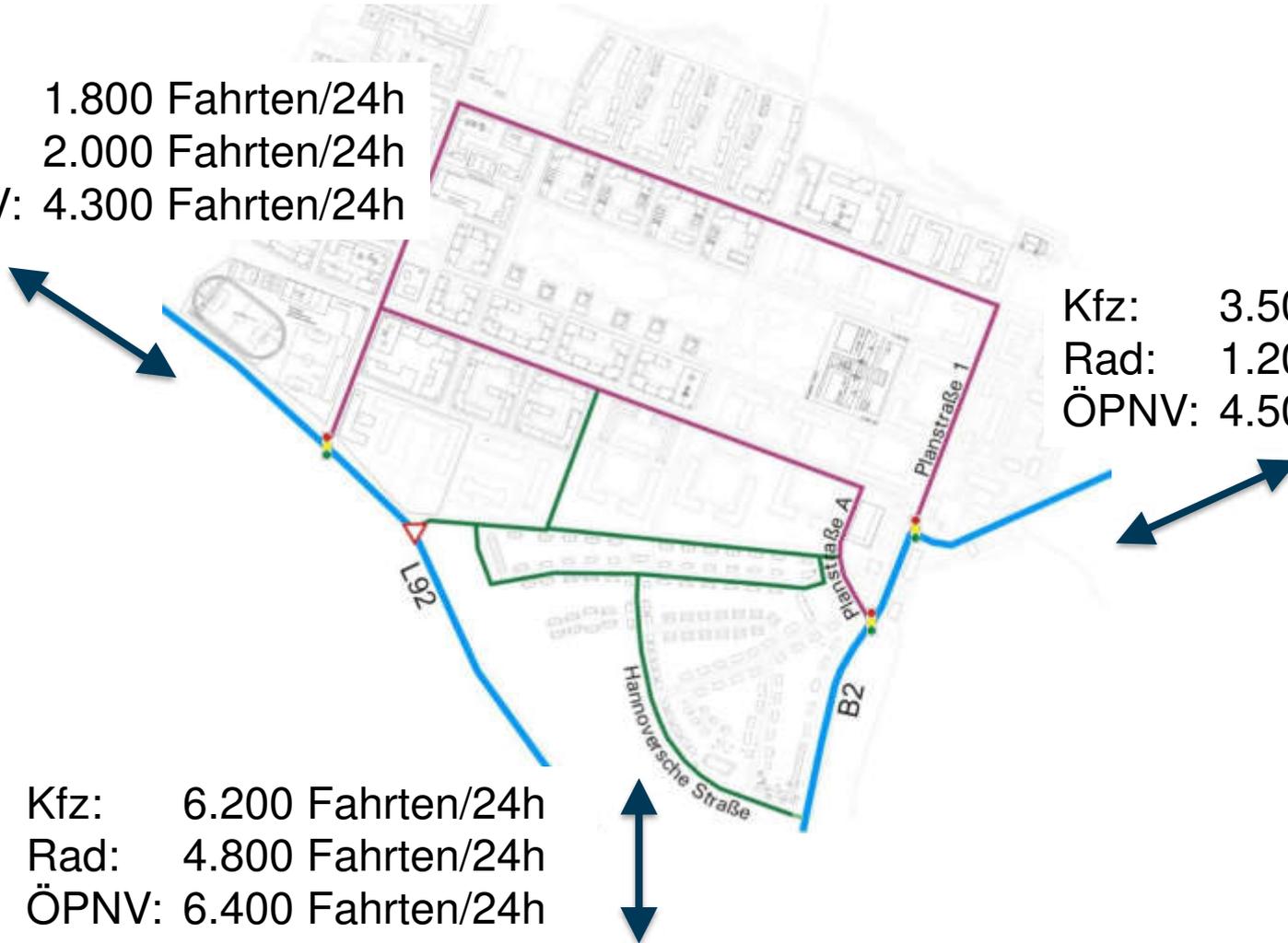
Annahme der Verkehrsverteilung



Kfz: 1.800 Fahrten/24h
Rad: 2.000 Fahrten/24h
ÖPNV: 4.300 Fahrten/24h

Kfz: 3.500 Fahrten/24h
Rad: 1.200 Fahrten/24h
ÖPNV: 4.500 Fahrten/24h

Kfz: 6.200 Fahrten/24h
Rad: 4.800 Fahrten/24h
ÖPNV: 6.400 Fahrten/24h



Verschiedene Effekte bestimmen die Mobilitätsentwicklung im Potsdamer Norden:

- Schrittweise Zunahme des Kfz-Verkehrs durch Entwicklung von Krampnitz

daher

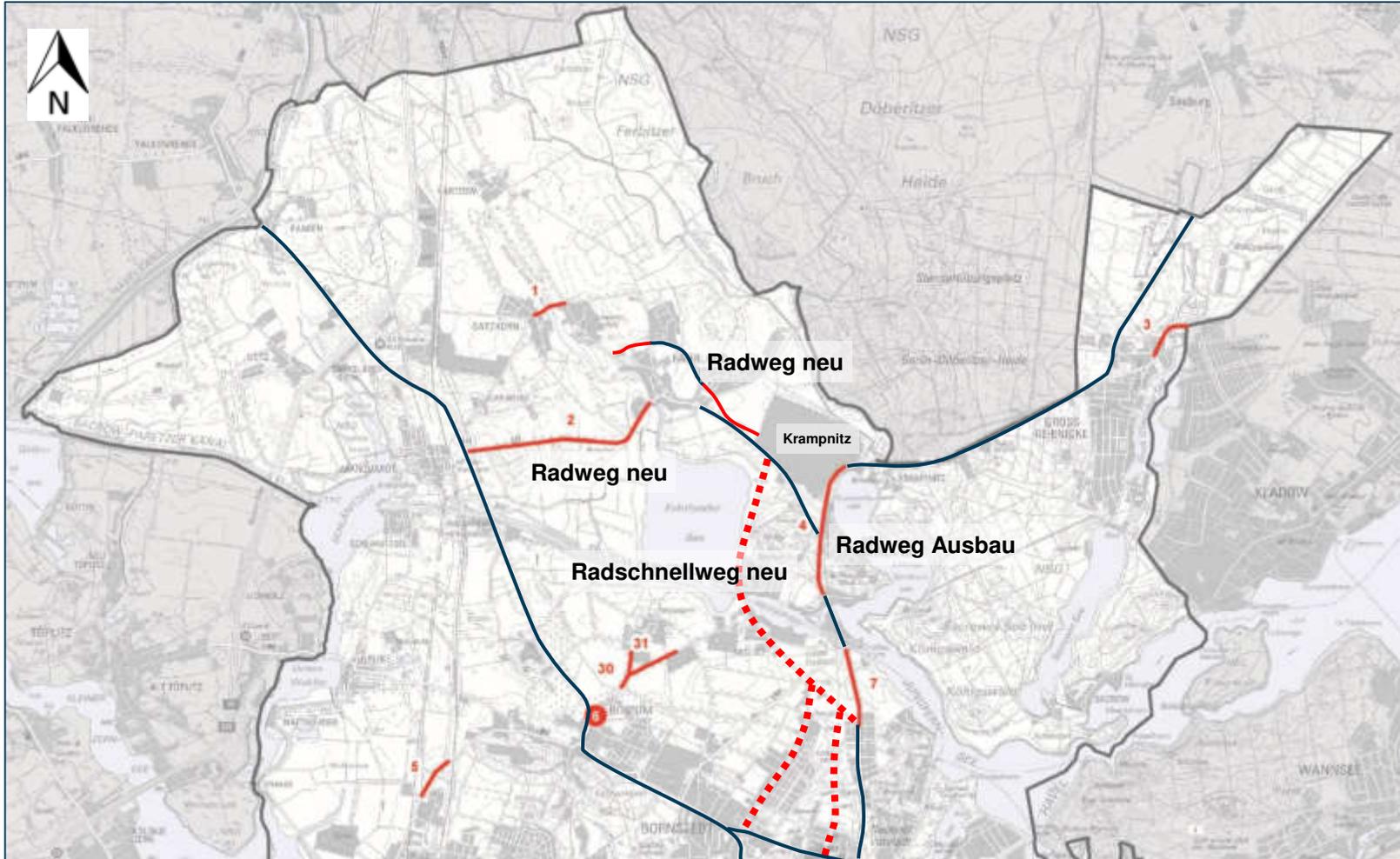
- Reduzierung des bestehenden Kfz-Verkehrs durch Radverkehrsmaßnahmen
- Reduzierung des bestehenden Kfz-Verkehrs durch ÖPNV-Maßnahmen

Resümee für die allg. Verkehrsentwicklung



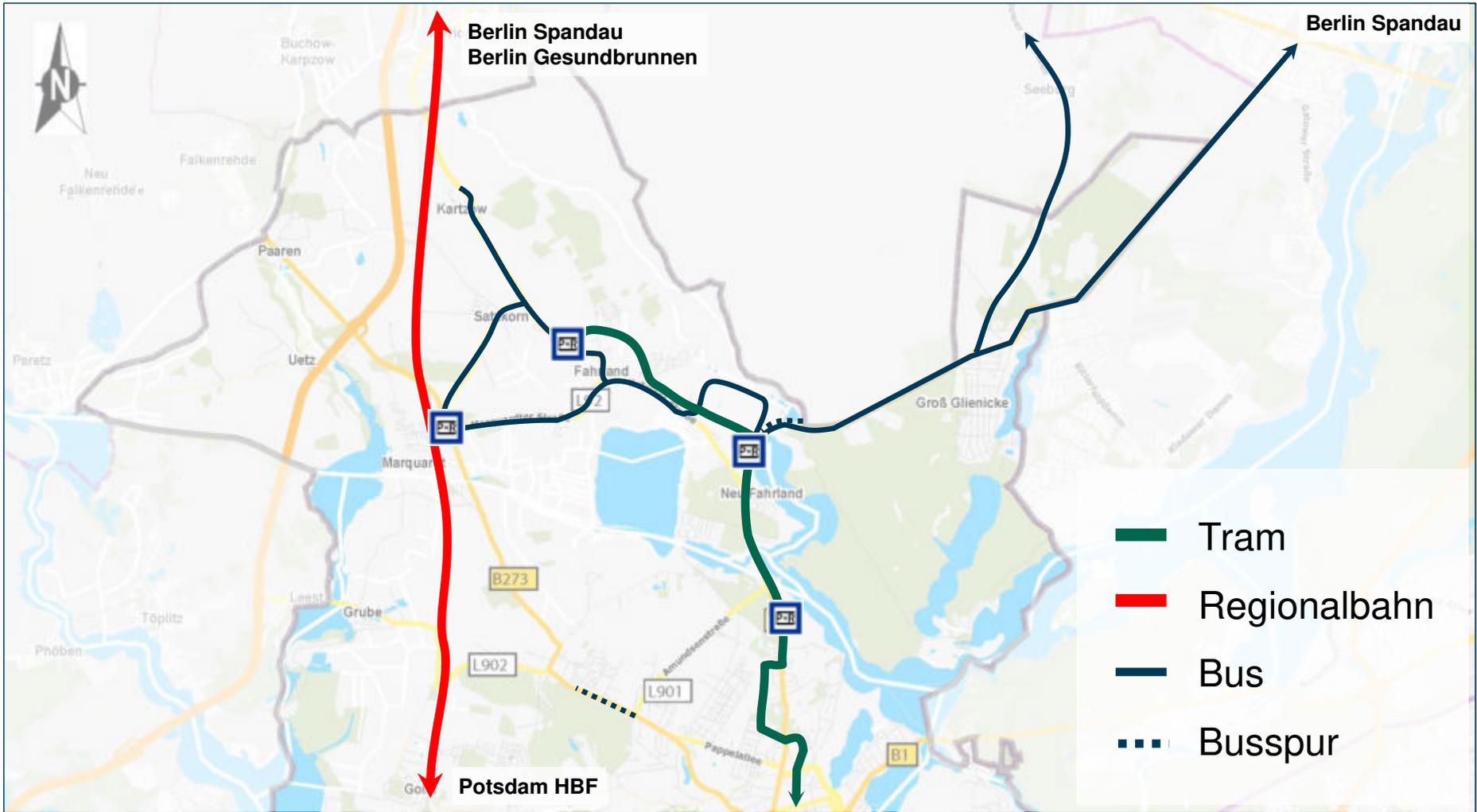
Landeshauptstadt
Potsdam

Maßnahmen Radverkehr



Resümee für die allg. Verkehrsentwicklung

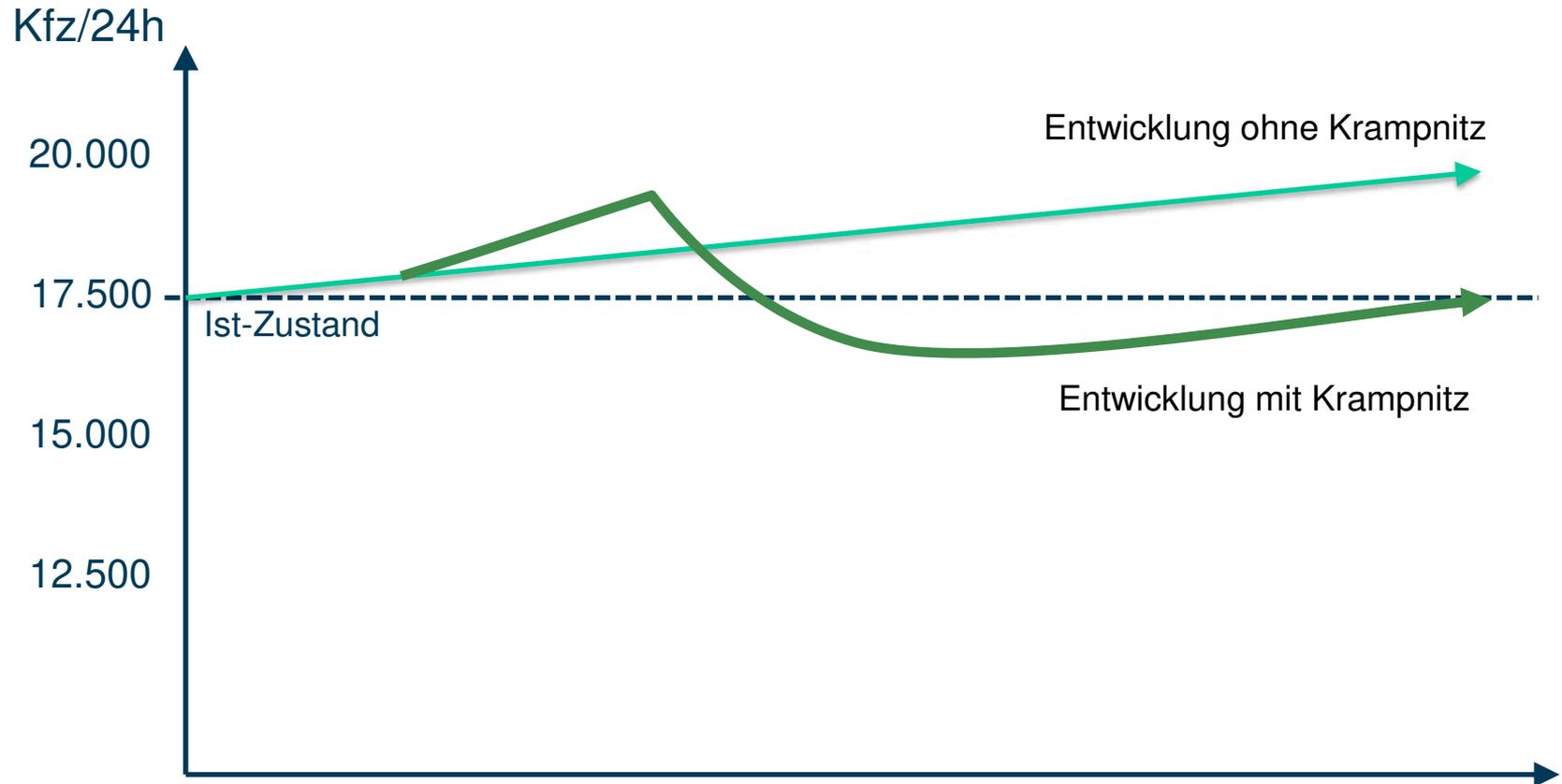
Maßnahmen ÖPNV



Zielstellung



Kfz-Verkehrsprognose am Bsp. B2–Nedlitzer Straße



Jahr

2020

2025

2030

2035

EW Krampnitz

-

4700 - 5400

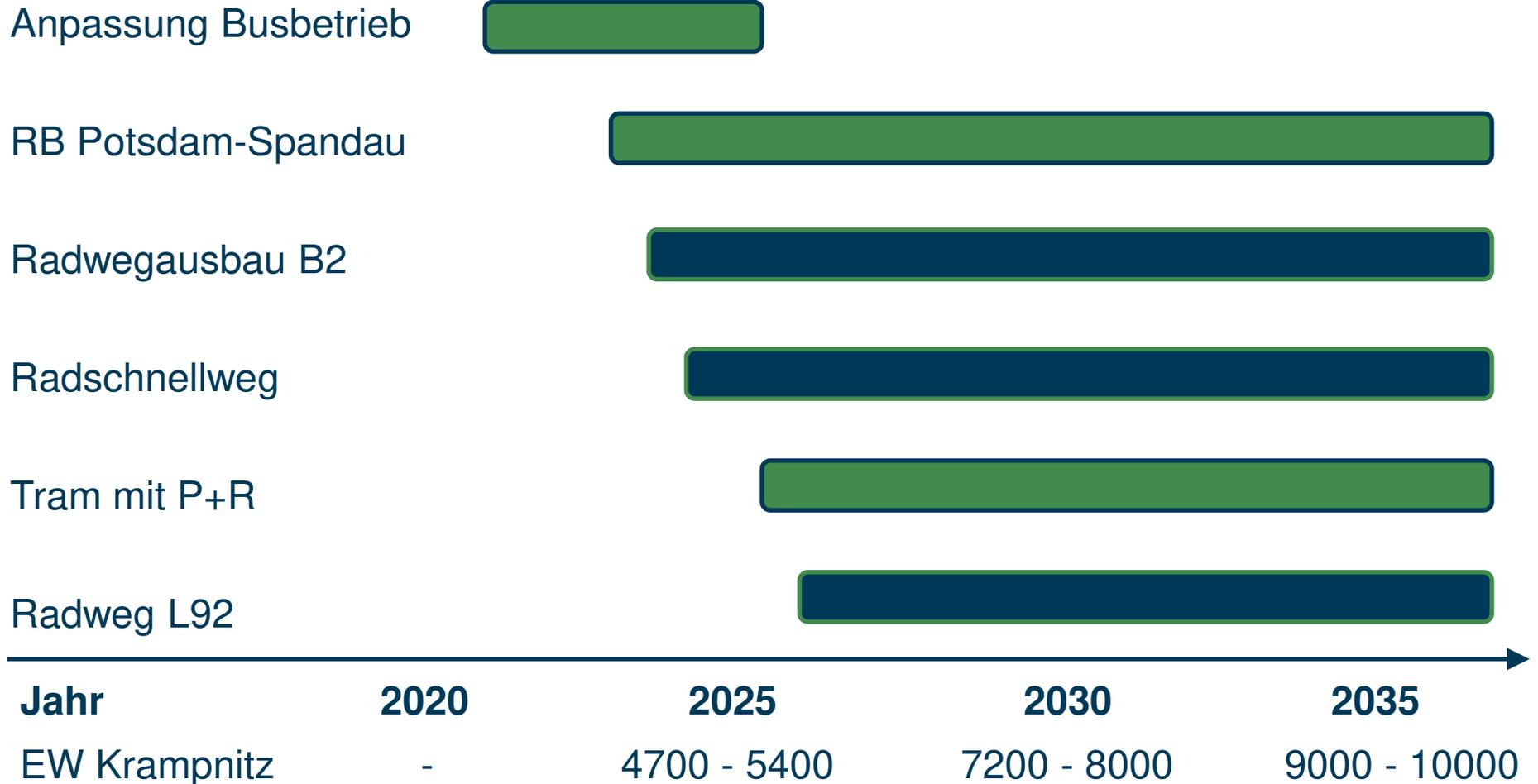
7200 - 8000

9000 - 10000

Zeit - Maßnahmen - Überblick



ÖPNV und Radverkehr



**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Mobilitätsentwicklung im Potsdamer Norden

