

## Offener städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb Potsdam Am Schlaatz

Liste bitte im .pdf und .xls-Format abgeben

Die Entwurfserläuterungen sind in der vorgegebenen Textmaske themenbezogen einzutragen. Eine maximale Zeichenanzahl von insgesamt 5.000 Zeichen inkl. Leerzeichen ist zu berücksichtigen. In der Zeile "Zusammenfassung" sollen die Textabschnitte auf die wesentlichen Punkte in max. 400 Zeichen stichwortartig zusammengefasst werden.

### Entwurfsleitende Idee

Schlaatz entspricht mit seiner Größe von ca. 1 km<sup>2</sup> und seinen 10.000 Einwohnern ziemlich exakt der Idealvorstellung einer Stadtgründung seit der Antike bis in zum Beginn der Moderne.

Seine zwar zentrale doch auch abgeschiedene Lage und die abrupten Änderungen des Gesellschaftssystems direkt nach seiner baulichen Entstehung führten zu einer Ghettoisierung, der mit hohem Aufwand - so auch mit dieser Ausschreibung - sozialpolitisch und baulich begegnet wurde und weiter begegnet werden soll. Die durch seine Historie als

**Städtebauliches Konzept:** Grundidee, Maßstäblichkeit der Bebauung, Vielfalt und Qualität der Gebäudetypologien, Gestaltqualität der Baukörper, Einbindung in den stadträumlichen Kontext, Adressbildung, Unverwechselbarkeit, Sichtbeziehungen, Nutzungskonzept

Die vorhandenen Qualitäten der 1980 bis 1987 erbauten Großwohnsiedlung liegen in der Offenheit und Großzügigkeit des Freiraums und der Einfachheit der Wohnungen bei gleichzeitig guter Wohnqualität durch die Großzügigkeit der Blickbeziehungen und der Beziehung zum Freiraum. Einfach ist gleich preiswert ist gleich sozial.

Die inselartige Lage der Siedlung Am Schlaatz und des Käthe-Kollwitz-Quartiers mit ihren zu formulierenden Stadteingängen am Horstweg und an der Zauche hat den Charme, dass die angedachten zukünftige Entwicklung den Modellstadtcharakter stärkt, sofern es gelingt immer mehr komplexe Funktionen auch innerhalb dieser Inseln zu integrieren. Die sehr gute Einbindung in den öffentlichen Personennahverkehr eröffnet die Möglichkeit auf selbstverständliche Art und Weise den Autoverkehr innerhalb der Stadt zu minimieren und die Parkierungsmöglichkeiten bei optimaler Erreichbarkeit zu zentralisieren.

Die „Ausrufezeichen“ des Stolzes über die erreichte städtebauliche Entwicklung des Schlaatz, die Hochpunkte, konnten in der Wendezeit nicht mehr realisiert werden, die

**Freiraumplanerisches Konzept:** freiraumplanerische Grundidee, Maßstäblichkeit der Freiräume, Vielfalt und Zonierung der öffentlichen und privaten Freiräume, Qualität/Angemessenheit der Aufenthaltsqualität, Freiraumverbindungen/Anschlüsse, städtebauliche und freiräumliche Verflechtung

Der öffentliche Raum verbindet die Neubauten untereinander und verknüpft sie mit der Umgebung und den angrenzenden Grünflächen sowie mit dem neuen Sportforum und seinen Spielplätzen.

Das Zentrum des Viertels hat einen sehr urbanen Charakter und geht in einen Park mit grünen Inseln über, der im Osten am Schlaatz-Wäldchen endet. Diese grünen Inseln befinden sich auch auf den kleinen Plätzen vor den neu geplanten Gebäuden.

Der neu beplasterte und neu organisierte Magnus-Zeller-Platz wird zu einem attraktiven

**Hochbauliches Konzept:** Nutzungsmöglichkeiten und Funktionalität, Gebäudetiefen, Belichtung, Blickbeziehungen

Die „Sofas“ im zentralen Bereich

Der zentrale Bereich wird durch drei multifunktionale und dabei extrem preiswerte Häuser neu bestimmt. Die Gebäude werden nicht unterkellert, das im Lichten 4,20 Meter hohe Erdgeschoß wird als Möglichkeitsraum, als große (Markt-)Halle bzw. (Bau-) Halle zum Bereichsleiter Selbstausbau angeboten. Um einen gewerblichen Start in Schlaatz zu ermöglichen müssen Mietpreise und Konditionen zunächst extrem günstig sein und können dann am Erfolg der einzelnen Nutzungen partizipieren.

Das zweite Obergeschoß, bereits in den Maßen der sich darüber anschließenden

**Erschließungs- und Mobilitätskonzept:** Grundidee des Erschließungs- und Mobilitätskonzepts, funktionale Ausformung der inneren Erschließung, Einbindung in das bestehende Wegekonzept, Konzept für den ruhenden Verkehr, Rad- und Fußverkehr, Ideen zur Mobilität

Die „Mobilitätshäuser“

Die Umnutzung der heute durch Parkraum beanspruchten Freiflächen wird nicht ohne zentral zu platzierende „Mobilitätshäuser“, wir nennen sie mit Absicht nicht Quartiersgaragen gelingen. Auch hier sollen die offenen und hohen Erdgeschosse für vielfältige gewerbliche Aktivitäten offen gehalten werden, die von einer mit Service versehenen Schnellladeinfrastruktur über mobilitätsbezogene Dienstleistungen - hierzu gehören auch Lieferdienste und Pakethubs - bis hin zu Werkstätten reichen können.

**Nutzungskonzept:** Vielfalt und Familieneignung des Wohnungsangebots, Qualität der privaten Freiräume, Art der gewerblichen Nutzungen, Standortqualität und Realisierbarkeit

Die Nutzungskonzepte der neuen Gebäude sind grundsätzlich multifunktional (Gewerbe und Wohnen in einem Gebäude) und so flexibel, dass sie auf neue Ansprüche und die Gegebenheiten in der Umsetzungsphase reagieren können.

**Umsetzungskonzept:** Flächenverfügbarkeit, Abschnittsweise Realisierbarkeit, Wirtschaftlichkeit

Die Flächenverfügbarkeit im immobilientechnischen Sinn kann im Rahmen des Wettbewerbs nicht geprüft werden.

Jedes der vorgeschlagenen Gebäude ist grundsätzlich selbständig realisierbar.

Die Wirtschaftlichkeit insbesondere der vorgeschlagenen Mischnutzung mit Gewerben, die insbesondere der Stärkung der vorhandenen Bewohnerschaft zugute kommt, ist abhängig vom Konzept und ev. Fördermöglichkeiten.

Die Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Wohnnutzungen ist abhängig von den politischen Rahmenbedingungen und bei den erwünschten Mieten abhängig von Förderungen.

**Beitrag zur umweltverträglichen Siedlungsstruktur und zum optimierten Bauen:**

Ökologische Grundkonzeption, Ausrichtung der Bebauung, Flächeneffizienz, Umweltverträglichkeit, Ideen zur nachhaltigen Mobilität und Entwässerung

Siedlungsstrukturen sind ökologisch grundsätzlich nicht mehr zu vertreten: Die Qualifizierung vorhandener "Siedlungsstrukturen" zu "lebenswerten und multifunktionalen Stadtteilen" ist das erklärte Ziel: Nur eine "15-Minutenstadt", die alle Funktionen in Fußgänger- / Fahrradentfernung bietet, kann die heutigen Anforderungen erfüllen.

**Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)**

Interventionen, die über eine Nachverdichtung mit Wohnungen hinaus gehen, erfordern Mut und Risikobereitschaft von allen Beteiligten.

Um Schlaatz zu einem funktionierenden Stadtteil weiter zu entwickeln müssen Ziele priorisiert werden, was wiederum in der Umsetzung eine hohe Kompromissbereitschaft bei den Bewohnern, Bauherren und der Politik erfordert, da dann jeweils Partikularinteressen eine Zeitlang zurücktreten müssen.