



**Krampnitz**

**Potsdams  
neuer Norden**

# **Wohnen und Arbeiten in Potsdams Kulturlandschaft**

In Krampnitz entsteht zwischen Stadt und Natur  
ein attraktives Quartier für rund 10.000 Menschen



Landeshauptstadt  
Potsdam



**ENTWICKLUNGSTRÄGER**  
Krampnitz – ProPotsdam





## Sehr geehrte Damen und Herren,

Bald ist es soweit: Mitte 2025 ziehen neue Bewohnerinnen und Bewohner nach Krampnitz. Mit den ersten 186 denkmalgerecht sanierten Altbauwohnungen wird das größte Stadtentwicklungsprojekt Potsdams damit zur Nachbarschaft, zum Kiez, zum Zuhause. Auch wenn die Bauarbeiten auf dem 140 Hektar großen Areal noch lange nicht abgeschlossen sind, zeigen sich die Qualitäten des neuen Quartiers schon jetzt. Zwischen den in einigen Monaten bezugsfertigen Wohnhäusern, die mit der Umwandlung von denkmalgeschützten Gebäuden derzeit entstehen, verlaufen bereits neue Straßen und Wege; auch Teile der Straßenbeleuchtung sind schon installiert. Wenn im kommenden Jahr die Grundschule samt Hort und Kindertagesbetreuung öffnet, zieht erste städtische Normalität in Krampnitz ein. Und das ist nur der Anfang.

Nach Abschluss des Projektes werden rund 10.000 Menschen in Krampnitz leben. Bis zu drei Schulen und sieben Kindertagesstätten, ergänzt um Einrichtungen der sozialen Daseinsfürsorge sowie ein umfassendes Angebot an Dienstleistungen, Einzelhandel, Gastronomie und Freizeitmöglichkeiten, sind die besten Voraussetzungen für die Entwicklung eines lebendigen Stadtteils. Das differenzierte Wohnungsangebot in ganz unterschiedlichen Segmenten sorgt für eine vielfältige Mischung von Haushaltsformen und Lebensentwürfen; dazu kommen 3.000 neue Arbeitsplätze, die vor Ort entstehen werden.

Dass Krampnitz schon jetzt als Modell eines zeitgemäßen, nachhaltigen Städtebaus gilt, verdankt es nicht nur der klimaschonenden, CO<sub>2</sub>-neutralen Energieerzeugung vor Ort, sondern auch seinem Mobilitätskonzept. Potsdams Neuer Norden ist eine Stadt der kurzen Wege, in der Fuß- und Radverkehr Vorrang genießen. Für den Anschluss an das Zentrum sorgt eine hochtaktige ÖPNV-Verbindung, zunächst mit Bussen, planmäßig ab 2029 mit der verlängerten Tramlinie 96.

Diese urbanen Lebensqualitäten verbinden sich in Krampnitz auf ganz besondere Weise mit dem Reiz der umgebenden seenreichen märkischen Landschaft. Die Verflechtung von Stadt, Natur und Geschichte, die Potsdam im Großen auszeichnet, wird auch zum prägenden Standortvorteil des neuen Quartiers. Keine Frage, hier lässt es sich gut leben.

**Mike Schubert**

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam



# Potsdams neuer Norden Der Masterplan

Die Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz in ein attraktives Quartier folgt einem städtebaulichen Masterplan, der Urbanität und Landschaft integriert.

Auf dem 140 Hektar großen Gelände zwischen Döberitzer Heide, Fahrlander See und Krampnitzsee entstehen in den nächsten Jahren neue Wohnungen für rund 10.000 Menschen und Gewerbeflächen für bis zu 3.000 Arbeitsplätze. Der aus einem Wettbewerb hervorgegangene Masterplan als Grundlage der angestrebten nachhaltigen und ressourcenschonenden Stadtentwicklung sieht einen urban gemischten Wohn- und Arbeitsstandort vor, der über typologisch fein differenzierte Quartierslagen mit den Naturschutzgebieten Döberitzer Heide, Sacrower See und Königswald verwächst. Der Prämisse eines klimagerechten Stadtwachstums folgt auch die Schaffung der nötigen Verkehrs- und Versorgungsstrukturen: Die Verbindung zum Potsdamer Zentrum und nach Berlin-Spandau soll vorrangig über den ÖPNV und das Radwegenetz erfolgen; die innere Erschließung setzt auf Fuß- und Radwege. Gleichwohl garantiert die Anbindung an das Fernstraßennetz eine rasche Erreichbarkeit von ICE-Bahnhöfen in Berlin-Mitte und Berlin-Spandau, des Flughafens BER sowie der Autobahn.



Krampnitzsee



# Potsdams neuer Norden

## Das Projekt im Detail

Mit dem in die Seen- und Heidelandschaft eingebetteten Quartier wächst Potsdam über sich selbst hinaus – nachhaltig und innovativ.

Der Entwicklungsbereich erstreckt sich auf dem Gelände der ehemaligen „Heeres-Reit- und Fahrschule und Kavallerieschule“, die ebenso wie die Gartenstadtsiedlung des heutigen Bergviertels in den 1930er-Jahren nach Entwürfen des Dipl.-Ing. Architekten Robert Kisch entstand. Von 1945 an wurde der Standort von der sowjetischen Armee genutzt und baulich ergänzt; nach deren Abzug im Jahr 1991 lag das Areal brach.

Der historische, denkmalgeschützte Baubestand bildet den Ausgangspunkt der Entwicklungsmaßnahme. Während sich die dichtere Blockrandbebauung zum Zentralpark orientiert und Punkthäuser urbane Akzente setzen, öffnet sich die aufgelockerte Textur an den Rändern der umgebenden Landschaft.

- Fertigstellungszeitraum 2025 – 2029  
Einwohner ca. 5.000
- Fertigstellungszeitraum 2030 – 2038  
Einwohner ca. 10.000
- Bestand



### Städtische Projektpartner

Nach dem Beschluss der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung, das brachliegende Kasernengelände in Krampnitz in einen lebendigen Stadtteil zu verwandeln, wurde die städtische Entwicklungsträger Potsdam GmbH mit der Entwicklung des Areals beauftragt. Mit dem neu entstehenden Quartier verbindet der Entwicklungsträger den Anspruch, den dringend nötigen Neubau von Wohnraum als sozial und ökologisch nachhaltige Entwicklung von Urbanität zu gestalten.

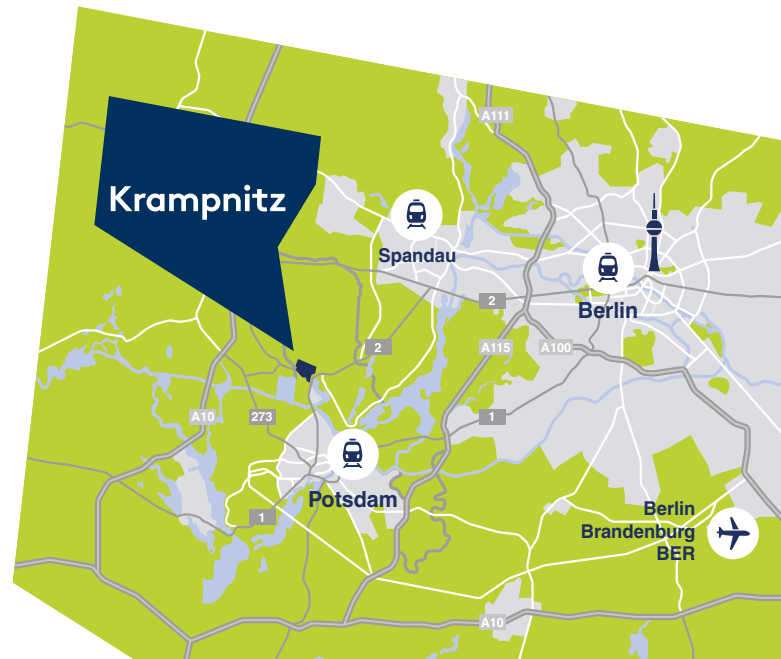
Die Versorgung des Quartiers mit Energie liegt in den Händen der Energie und Wasser Potsdam GmbH, die für den Anwendungsmix aus bewährten und innovativen Technologien ein individuelles Konzept für Krampnitz entwickelt hat. Mit der Verlängerung der Tramlinie 96 und einem angepassten Busbetrieb soll die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH für eine komfortable Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sorgen.

### Lage

Trotz seiner ruhigen Lage am nordwestlichen Rand Potsdams ist Krampnitz über die vorhandenen Verkehrswege gut angebunden. Mit der geplanten Fertigstellung der Tram-Verlängerung im Jahr 2029 soll künftig eine Direktverbindung mit hoher Taktfrequenz in das Zentrum Potsdams bestehen. Vorab wird die Verbindung an das bestehende Tram-Netz über einen leistungsfähigen Busbetrieb zur jetzigen Endhaltestelle Campus Jungfernsee hergestellt. Vom unweit gelegenen Bahnhof Marquardt verkehren außerdem mehrere Regionalbahnen nach Berlin und Potsdam.

Darüber hinaus ist Krampnitz über die problemlos erreichbaren Anschlüsse an die Autobahnen A110 und A2 sowie die Bundesstraße B2 mit dem überregionalen Verkehrswegesystem vernetzt.

Potsdam Hauptbahnhof: **7,5 km**  
 Bahnhof Marquardt: **5 km**  
 (mit Verbindung nach Berlin)  
 Bahnhof Spandau: **13 km**  
 Berlin Hauptbahnhof: **22 km**  
 Flughafen BER: **32 km**



# Städtebau und Architektur

## Geschichte mit Perspektiven

Seinen Charakter gewinnt Krampnitz durch die Verbindung von zeitgenössischer Architektur und denkmalgeschützten Gebäuden, die der Quartiersentwicklung als gestalterische Bezugsgröße dienen.

Der historische Bestand geht auf die Erstbebauung des Geländes zurück. Insgesamt 82 Einzelgebäude stehen unter Denkmalschutz. Es handelt sich um Häuser, in denen sich die Zeitschichten des 20. Jahrhunderts auf eindrucksvolle Weise überlagern und die ein Zeugnis über die Geschichte des Ortes ablegen. Die Integration dieser Gebäude in einen zeitgemäßen städtischen Kontext setzt nicht nur einen bewussten Umgang mit diesem Nachlass

voraus, sondern auch intelligente planerische Konzepte für ihre Weiterentwicklung.

Den Altbaubestand bilden zwei baulich eigenständige Teilbereiche, die in den 1930er-Jahren entstanden. Während die historischen Klinkerhöfe zu der Kasernenanlage der „Heeres-Reit- und Fahrschule und Kavallerieschule“ gehörten, wurde die „Siedlung Krampnitz“ unterhalb des Aasbergs, das heutige Bergviertel, als

konventionelle Wohnanlage für die zivilen Beschäftigten des Militärstandorts errichtet. Sie blieb jedoch unvollendet; der geplante zweite Bauabschnitt wurde nicht mehr realisiert.

Die Klinkerhöfe und das Bergviertel sind sowohl Ausgangspunkt als auch integraler Bestandteil der städtebaulichen Neufassung von Krampnitz. Geeignet für Wohnnutzungen, aber auch für gewerbliche, kulturelle oder soziale Zwecke, erweist sich die historische Substanz auf dem Areal als wertvolle Ressource einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

### Das Bergviertel

Das Bergviertel im Süden des Entwicklungsbereichs, ursprünglich nach dem Vorbild einer Gartenstadt geplant, ist in seiner bauzeitlichen Gestalt weitgehend erhalten. Die einfachen

Doppelhäuser entstanden für die zivilen Beschäftigten des Militärstandorts. In der fein differenzierten Siedlungsstruktur spiegeln sich freilich auch die feinen Unterschiede der damaligen Zeit. So waren die Wohnungen an der Fahrlander Straße für einfache Angestellte und Handwerker gedacht, die besser ausgestatteten Häuser mit Blick auf den Krampnitzsee blieben Beamten vorbehalten. Die Revitalisierung dieser Gebäude ist zugleich eine Chance für die behutsame Nachverdichtung des Viertels. Die kleinteilig strukturierte Mischung aus Alt und Neu mit ganz unterschiedlichen Wohnungsangeboten sorgt für soziale Vielfalt. Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten, Mehrgenerationenkonzepte und gemeinschaftliche Wohnformen werden bei der Planung ebenso berücksichtigt wie die Bedürfnisse von Familien- und Single-Haushalten.

- Bergviertel
- Klinkerhöfe
- Neubau
- Bestand







### Die Klinkerhöfe

Die Klinkerhöfe bilden einen für Militärstandorte typischen offenen baulichen Zusammenhang, der vornehmlich aus den ehemaligen Kasernen- und Wirtschaftsgebäuden besteht. Für besondere städtebauliche Präsenz sorgen das einstige Stabsgebäude und das Offizierskasino, die mit ihrer markanten Architektur durchaus ein Unterpfand für die gestalterische Weiterentwicklung und Ergänzung dieser zentralen Quartierslage darstellen.

Während sich die früheren Mannschaftsunterkünfte dank ihrer modernen Stahlbetonkonstruktion in Wohnhäuser umwandeln lassen, eignen sich die repräsentativen Verwaltungsbauten für künftige Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Dienstleistungen, Gesundheitsvorsorge und Gewerbe.

### Neubau

An der Attraktivität der Stadtlage muss sich auch die Architektur der hier entstehenden Gebäude messen lassen. Durch die Definition von unterschiedlichen Quartierslagen entwickelt sich ein Stadtteil, in dem sich urbane Dichte und vorstädtische Lebensqualität auf identitätsstiftende Art durchdringen. Diesem Anspruch gemäß bietet der Masterplan die Möglichkeit, Neubauten zu entwickeln, die zum einen die denkmalgeschützten Gebäude ergänzen und zum anderen einer Vielfalt von Lebensentwürfen und Haushaltsgrößen Raum geben. Dafür wird ein breites typologisches Spektrum ausgeschöpft – vom Geschosswohnungsbau bis zum Reihenhaus – das ganz unterschiedliche architektonische Ansätze ermöglicht, auch im Hinblick auf die Eingliederung des historischen Bestands in ein städtisches Gefüge. Über die Gestaltung der Häuser und ihrer Fassaden, vor allem hinsichtlich der verwendeten Materialien und Farben, gewinnt Potsdams neuer Norden einen eigenständigen Quartierscharakter.





# Öffentliche Räume Komm' ins Offene

**Naturnah und durchgrünt wie die Lage des Quartiers selbst präsentieren sich auch die Plätze, Parks und Freiräume.**

Die Außenbereiche als Freiraum im besten Sinne gewinnen durch die weitreichende Befreiung vom motorisierten Verkehr einen besonderen Charakter. Krampnitz ist ein autoarmer Stadtteil, in dem Rad- und Fußverkehr Vorrang genießen – zugunsten der Aufenthalts- und Lebensqualität. Dieser Prämisse folgt auch die Gestaltung der Straßen und Plätze. Durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen gewinnt vor allem das direkte Wohnumfeld an Potenzial und wird so Teil eines übergreifenden Freiraumsystems.

Dessen Mittelpunkt bildet der sieben Hektar große Nordpark, der atmosphärisch mit der umgebenden Landschaft korrespondiert und vom Alleenring gerahmt wird. Dieser Alleenring verknüpft über das abgeleitete Netz aus baumbestandenen Straßen und Wegen sämtliche Bereiche des Quartiers und moderiert zugleich den Übergang von den Stadtplätzen in die ruhigen Wohnlagen. Der Randpark vermittelt zwischen dem Quartier und der Landschaft. Die Stadtplätze befinden sich im Osten und Westen des Entwicklungsbereichs. Dort entsteht jeweils ein urban gefasster Freiraum, an dem sich wichtige Verkehrsverbindungen kreuzen und das Kommen und Gehen von gewerblichen und kulturellen Angeboten sowie Freizeitnutzungen flankiert werden.

- Öffentliche Grünflächen
- Stadtplätze



## Stadtplätze

Das Krampnitzer Tor bezieht seinen eigenständigen Charakter durch die Lage am Krampnitzsee. Der bestehende historische Turmbau, eine weit hin sichtbare Landmarke, markiert den architektonischen Auftakt des neuen Stadtviertels und fügt sich mit den Neubauten sowie der sanierten Altbausubstanz zu dem, was man gemeinhin als Postkartenansicht bezeichnet. Mit wassersportaffinen Nutzungen, Nahversorgungseinrichtungen, Gastronomie und weiteren Gewerbeflächen schöpft das neue Stadtviertel in diesem Bereich sein Lagepotenzial voll aus.

Am Hanseplatz, konzipiert als belebtes Zentrum, steht ein großer Neubau für eine Vielzahl gemeinschaftsstiftender Einrichtungen zur Verfügung. Mit Einkaufsmöglichkeiten, Kindertagesstätten, Schulen und Sportanlagen kommen die hier rund um eine Marktplatzsituation mit einem Stadtteilzentrum konzentrierten Funktionen dem Bedarf eines städtischen Quartiers entgegen.

## Nordpark

Die märkische Natur ist sowohl planerische als auch atmosphärische Bezugsgröße für den gestalterischen Umgang mit den Freiräumen im Quartier. Der Nordpark wird zur grünen Mitte des neuen Stadtteils. Während sein westlicher Teil, ein flächiger Grünzug mit viel Sicht auf Himmel und Umgebung, mit zahlreichen und ganz unterschiedlichen Angeboten für Sport und Spiel sowie Erholung den Erwartungen an einen städtischen Mehrgenerationenpark gerecht werden soll, bleibt im östlichen Teil des Parks nicht nur seine Historie als Reitplatz, sondern auch die Rückeroberung durch die Natur in den letzten Jahren ablesbar.

## Randpark

Für die Ränder des Entwicklungsbereichs, die zugleich die Übergangszonen zur umliegenden Landschaft bilden, sieht das Freiraumkonzept einen extensiv genutzten Saum vor. Zu Döberitzer Heide und Feldflur hin sind neben verschiedenen Sport- und Spielmöglichkeiten auch alternative Nutzungen vorgesehen, die den Wünschen der Einwohnerschaft, beispielsweise nach dem Gärtnern in Gemeinschaft, entgegenkommen. Aspekte wie Selbstversorgung, aber auch Umweltbildung und Begegnung spielen dabei eine wichtige Rolle.





# Soziale Infrastruktur

## Bildung als Heimvorteil

Gut ausgebaut sind in Krampnitz auch die Bildungswege. Mit sieben dezentral angesiedelten Kitas, bis zu zwei Grundschulen sowie einer weiterführenden Schule reicht das Angebot vor Ort von der Vorschule bis zum Abitur.

Im Jahr 2021 wurde direkt am großen Nordpark mit dem Bau des Grundschulcampus mit Hort und Kindertagesstätte begonnen. Schon mit Beginn des Schuljahres 2025/2026 soll hier das Lernen beginnen. Das Gebäudeensemble umfasst eine Grundschule mit 600 Plätzen, eine Kita für 160 Kinder sowie einen Hort und eine Sporthalle.

Seine offene, großzügige Architektur verschafft dem Campus die Präsenz eines zentralen Ortes. Das Lernen beschränkt sich hier nicht nur auf die Klassenzimmer, sondern setzt auf den Wechsel zwischen geschützter Konzentration im Innenbereich und Aktivitäten auf den Freiluftlerterrassen, im Schulgarten und Plätzen für Sport und Spiel.

### Weiterführende Schule

Zusammen mit der Potsdamer Schule am Schloss plant der Entwicklungsträger im Krampnitzer

Westen eine weiterführende Gesamtschule. Mit einer Kapazität von 900 Plätzen ergänzt dieser Standort das umfassende Bildungsangebot in Krampnitz. Eine integrierte Jugendfreizeitanlage, eine Mehrfachsporthalle sowie Außensportanlagen werden ihn zugleich zu einer wichtigen Adresse für Begegnung, Freizeit und sozialem Miteinander machen.

Die geplante modulare und hybride Bauweise orientiert sich an dem Konzept der Kreislaufwirtschaft. Voraussichtlich zum Schuljahresbeginn 2028/2029 wird die weiterführende Schule ihre Türen öffnen.

- 7 Kindertagesstätten mit insgesamt 880 Plätzen
- bis zu 2 Grundschulen
- 1 weiterführende Schule mit gymnasialer Oberstufe
- 1 Jugendclub
- 1 Stadtteilzentrum



© Benjamin Maltry





# Gewerbe und Dienstleistungen

## Die Stadt vor der Haustür

Potsdams neuer Norden entsteht nach dem Vorbild der europäischen Stadt. Das heißt: Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur verbinden sich vor Ort zu einer kleinteiligen, lebendigen Mischung.

Im gesamten Entwicklungsbereich sind rund 20 Prozent der Bruttogeschossfläche für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Differenziert nach Quartierslage finden sich stark frequentierte Angebote wie Einzelhandel oder publikumsträchtigere Gastronomie- und Freizeitnutzungen rund um den Hanseplatz sowie im östlichen Entreebereich, während wohnverträgliche Nutzungen wie Büros, Praxen und Ateliers auch in dezentralen Lagen Platz finden können.

Eine gewisse Bedeutung wächst dabei den Erdgeschossen der Häuser entlang wichtiger Wegeverbindungen zu, die je nach Bedarf auch als Wohnungen genutzt werden können, doch zu großen Teilen für halböffentliche oder gewerbliche Nutzungen offenstehen. Am Alleenring, der das gesamte Quartier erschließt, sind gewerbliche Nutzungen auch über mehrere Geschosse möglich, vor allem in den belebteren Abschnitten südwestlich und nördlich des Nordparks.

- Baufeld mit gewerblicher Nutzung
- optional Gewerbe ergänzend im Gebäude
- Aktive Erdgeschossnutzung



Fahrlander See

Kramnitzsee

Am Hanseplatz, wo rund 4.000 Quadratmeter Einzelhandelsfläche zur Verfügung stehen, konzentriert sich die lokale Nahversorgung, ergänzt um vielfältige Dienstleistungsangebote und Begegnungsmöglichkeiten. Rund um das Krampnitzer Tor sind neben Einzelhandelsbetrieben auch Dienstleistungen und Gastronomie angesiedelt, allerdings in kleinerem Umfang.

Den Charakter des Entrees als Ausflugs- und Erholungsziel unterstreicht auch der Terrassenplatz am Seeufer, der den Rahmen für Boutiquen, Cafés und kleine Geschäfte setzt.

Bruttogeschossfläche insgesamt:  
**156.000 Quadratmeter**  
 Einzelhandelsfläche insgesamt:  
**5.000 Quadratmeter**  
 Krampnitzer Tor: **1.000 Quadratmeter**  
 Hanseplatz: **4.000 Quadratmeter**



# Mobilität

## Verkehr auf neuen Wegen

Das Krampnitzer Mobilitätskonzept zielt auf die Integration von Mobilitätsangeboten. Fuß- und Radverkehr genießen dabei Vorrang vor dem privaten PKW.

Das Mobilitätskonzept für Krampnitz setzt auf die Idee einer „Stadt der kurzen Wege“, in der alles bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist. Ein dichtes Netz aus Fuß- und Radwegen erschließt das neue Stadtquartier bis in seine letzten Winkel und führt über die Verknüpfung mit bestehenden Routen zugleich ins Umland. Eine leistungsstarke Anbindung an den Nah- und Regionalverkehr und Sharing-Angebote sind attraktive Alternativen zum eigenen Auto.

Diesem umweltfreundlichen Mobilitätskonzept entspricht auch der Stellplatzschlüssel von 0,5 PKW-Stellplätzen je Wohnung.

Für die zuverlässige Anbindung nach Potsdam, Berlin und an das regionale Schienennetz wird das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verstärkt und ausgebaut. Eine zentrale Rolle kommt dabei der Verlängerung der Tramlinie 96 zu, die künftig direkt zwischen dem Potsdamer Stadtzentrum und Krampnitz verkehren soll – in Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt. Das Planfeststellungsverfahren für dieses Projekt hat bereits begonnen. Die Inbetriebnahme des neuen

Streckenabschnitts ist Ende 2029 geplant. Bis zur Fertigstellung sorgt ein Busvorlaufbetrieb für eine hochtaktige ÖPNV-Anbindung, sowohl in die Potsdamer Innenstadt als auch nach Berlin und zum Bahnhof Marquardt. Bestandteil dieses Angebotes ist ein 10-Minuten-Takt von der Haltestelle Krampnitzer Tor in Richtung Potsdam sowie eine Expressbuslinie, die im 20-Minuten-Takt zwischen Krampnitz und dem Bahnhof Berlin-Spandau verkehrt. Für die komfortable Erreichbarkeit der Angebote des Umweltverbunds sind innerhalb des Quartiers insgesamt sieben Haltestellen für Bus und Straßenbahn vorgesehen.

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



- 3 Tramhaltestellen** der Linie 96 innerhalb des Quartiers
- 9 Quartiersgaragen** mit zentralen PKW-Stellplätzen, **Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und Sharing-Angeboten**
- 21 Fahrradminuten** bis zum Nauener Tor in Potsdam
- 25 Minuten** mit der Tram bis zum Potsdamer Hauptbahnhof







In Krampnitz teilen sich Fahrräder, Autos sowie Bus und Bahn den öffentlichen Raum gleichberechtigt mit den Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Zur Sicherheit aller gilt durchweg Tempo 30. Der Autoverkehr wird vorrangig über den sogenannten Alleenring abgewickelt, der neben der peripheren Erschließung des Quartiers zusätzliche Funktionen erfüllt. Denn zur stadtverträglichen Einbindung des motorisierten Individualverkehrs entstehen überwiegend entlang des Alleenrings neun über das gesamte Areal verteilte Quartiersgaragen als zentrale Abstellmöglichkeit für Kraftfahrzeuge. Gedacht als Mobilitäts-Hubs, halten die Quartiersgaragen neben Stellplätzen auch Sharing-Angebote sowie eine moderne Ladeinfrastruktur für E-Mobilität bereit und können außerdem als Logistik-Points genutzt werden. Dank der Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern tragen die Quartiersgaragen außerdem zur lokalen Energieerzeugung bei. Der eigentliche Vorteil zentraler Lösungen für den ruhenden Verkehr liegt klar auf der Hand: Dort, wo im öffentlichen Raum sonst Autos parken, ist in Krampnitz Platz für mehr.



# Energie Nachhaltig, unabhängig, zuverlässig

In Sachen Wärme wird Krampnitz Vorreiter. Mithilfe modernster Technologien wird Umweltwärme vor Ort in Heizenergie verwandelt – CO<sub>2</sub>-neutral und zum Vorteil für alle.

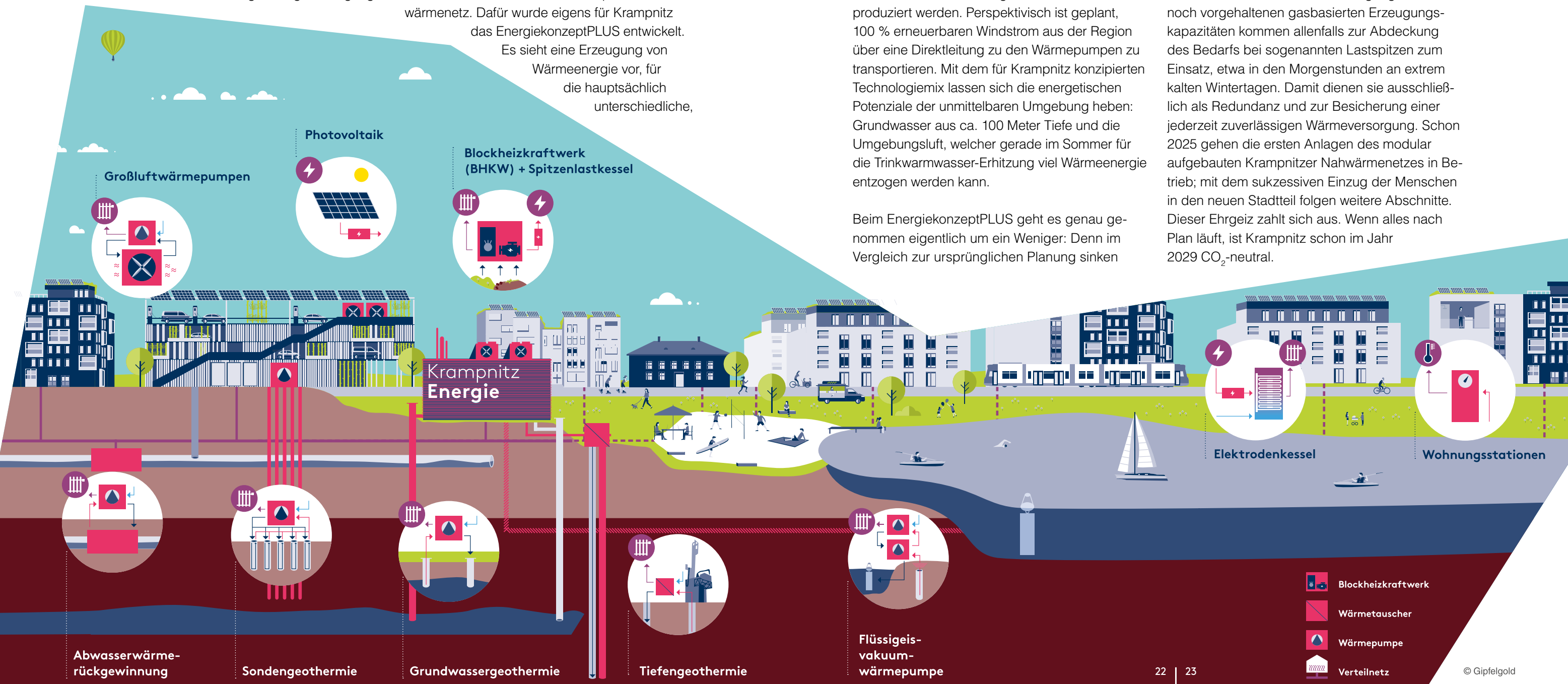
Die Krampnitz Energie GmbH, eine Tochtergesellschaft der kommunalen Energie und Wasser Potsdam GmbH (EWP), setzt für die lokale und nachhaltige Energieerzeugung

auf die Nutzung regenerativer Ressourcen: Hoch-effiziente Großwärmepumpen nutzen die energetischen Potenziale direkt im Quartier und verteilen sie verlustarm über ein Niedertemperatur-Nahwärmernetz. Dafür wurde eigens für Krampnitz das EnergiekonzeptPLUS entwickelt. Es sieht eine Erzeugung von Wärmeenergie vor, für die hauptsächlich unterschiedliche,

grundlastfähige Wärmepumpentechnologien zum Einsatz kommen. Der dafür nötige Strom kann, bilanziell betrachtet, zu einem erheblichen Teil über die Photovoltaikanlagen direkt im Quartier produziert werden. Perspektivisch ist geplant, 100 % erneuerbaren Windstrom aus der Region über eine Direktleitung zu den Wärmepumpen zu transportieren. Mit dem für Krampnitz konzipierten Technologiemit lassen sich die energetischen Potenziale der unmittelbaren Umgebung heben: Grundwasser aus ca. 100 Meter Tiefe und die Umgebungsluft, welcher gerade im Sommer für die Trinkwarmwasser-Erhitzung viel Wärmeenergie entzogen werden kann.

die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 96 Prozent. Zu verdanken ist diese beträchtliche Einsparung klimaschädlicher Treibhausgase dem weitgehenden Verzicht auf Gas zur Wärmeerzeugung. Die dennoch vorgehaltenen gasbasierten Erzeugungskapazitäten kommen allenfalls zur Abdeckung des Bedarfs bei sogenannten Lastspitzen zum Einsatz, etwa in den Morgenstunden an extrem kalten Wintertagen. Damit dienen sie ausschließlich als Redundanz und zur Besicherung einer jederzeit zuverlässigen Wärmeversorgung. Schon 2025 gehen die ersten Anlagen des modular aufgebauten Krampnitzer Nahwärmernetzes in Betrieb; mit dem sukzessiven Einzug der Menschen in den neuen Stadtteil folgen weitere Abschnitte. Dieser Ehrgeiz zahlt sich aus. Wenn alles nach Plan läuft, ist Krampnitz schon im Jahr 2029 CO<sub>2</sub>-neutral.

Beim EnergiekonzeptPLUS geht es genau genommen eigentlich um ein Weniger: Denn im Vergleich zur ursprünglichen Planung sinken





# Projektentwickler

## Gemeinsame Quartiersentwicklung

Ganz unterschiedliche Akteure sorgen dafür, dass in Krampnitz ein vielfältiges und lebenswertes Stadtquartier entsteht.

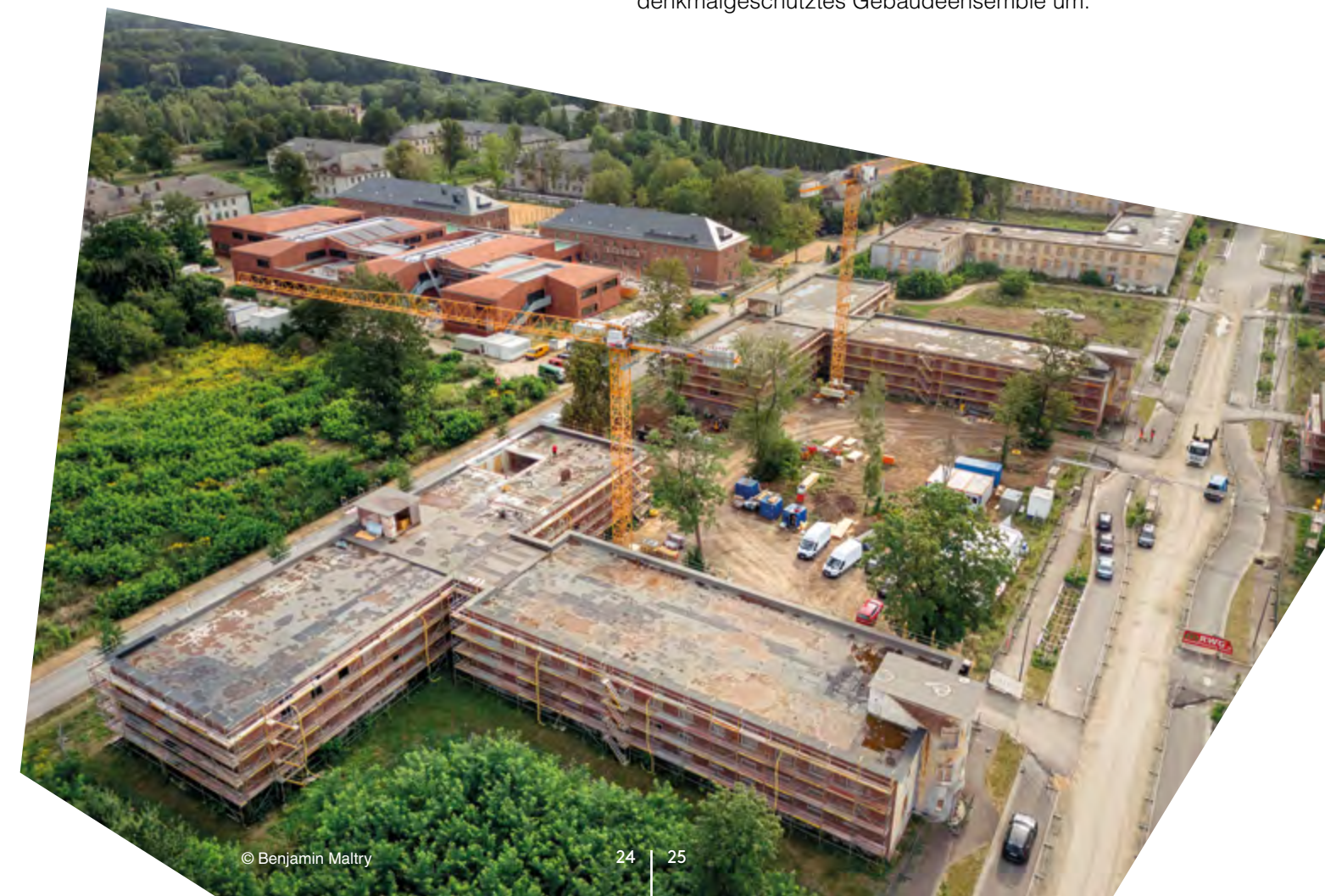
Damit sich in Krampnitz eine lebendige soziale Mischung entfalten kann, ist nicht nur eine abwechslungsreiche Architektur nötig. Auch ein Wohnungsangebot für alle möglichen Lebensentwürfe und Haushaltsgrößen sowie differenzierte Eigentumsverhältnisse sind eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Vielfalt vor Ort. Dieses Ziel verbindet die verschiedenen Partner, die gemeinsam mit der Stadt Potsdam an der Zukunft von Krampnitz bauen. Dazu gehört die BUWOG,

die in Krampnitz im Auftrag der Vonovia SE mehr als 1.000 neue Miet- und Eigentumswohnungen errichtet. Neben der denkmalgerechten Sanierung und dem Umbau des historischen Bestands investiert die BUWOG dafür auch in Neubauten. Das so entstehende abwechslungsreiche Wohnungsangebot, ergänzt um grüne Höfe, Spielflächen und Aufenthaltsbereiche in hoher gestalterischer Qualität, wird den Wünschen aller Generationen gerecht.

Inzwischen haben auch weitere Projektbeteiligte mit den Planungen für neue Wohnungen und Gewerbeimmobilien begonnen. So stehen dem Entwicklungsträger Potsdam mit der Wohnungsgenossenschaft „Karl Marx“ Potsdam eG, der Potsdamer Wohnungsgenossenschaft 1956 eG und der Potsdamer Wohnungsbaugenossenschaft eG erfahrene Akteure der Stadt zur Seite, die im Bergviertel bis zu 800 öffentlich geförderte Mietwohnungen errichten wollen. So wird das Bergviertel ein rein genossenschaftliches Quartier mit verschiedenen Wohnformen und

einer ganz eigenen Identität innerhalb des neuen Stadtquartiers. Der anhaltend großen Nachfrage nach Wohneigentum kommt das Unternehmen Casada mit der Errichtung von 185 Eigentumswohnungen entgegen, die in vier ehemaligen, denkmalgerecht sanierten Kasernengebäuden entstehen sollen. Im gleichen Segment engagieren sich außerdem Alpin Invest und Q2-Immobilien. In Partnerschaft zeichnen sie für die behutsame Transformation von Teilen der historischen Kasernenanlage verantwortlich und bauen für das neue Krampnitz Carrée mit 180 unterschiedlich großen Wohneinheiten ein zweigliedriges, denkmalgeschütztes Gebäudeensemble um.

- verfügbar
- nicht verfügbar





**Gelände**

- ca. **140** Hektar
- ca. **10.000** Menschen
- ca. **4.900** Wohneinheiten
- ca. **3.000** Arbeitsplätze

**Soziale Infrastruktur**

- 7** Kindertagesstätten mit insgesamt 880 Plätzen
- bis zu 2** Grundschulen
- 1** weiterführende Schule mit gymnasialer Oberstufe
- 1** Jugendclub
- 1** Stadtteilzentrum

**Mobilität**

- Anbindung an das ÖPNV-Netz mit Bus und Tram
- Mobilitätsstationen und Parkplätze in Quartiersgaragen
- Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
- Sharing-Angebote

Impressum:

**Herausgeber**

Entwicklungsträger Potsdam GmbH,  
 Treuhänder der Stadt Potsdam,  
 Pappelallee 4, 14469 Potsdam  
 Telefon: +49 331 6206-0  
 www.krampnitz.de

**Redaktionsschluss:**  
 September 2024

**Konzeption**

ZebraLog GmbH  
 www.zebralog.de

**Gestaltung/Illustration**

Gipfelgold  
 www.gipfelgold.de

**Text**

Cornelia Dörries  
 www.cdoerries.de

**Titelbild**

© Benjamin Maltry



**Entwicklungsträger Potsdam GmbH,**

Treuhänder der Stadt Potsdam,

Pappelallee 4, 14469 Potsdam

Telefon: +49 331 6206-0

[www.krampnitz.de](http://www.krampnitz.de)

