

## **Erläuterungstext**

„Wir sehen uns im Dorf!“ Treffpunkt: Potsdamer Straße

*Wir stellen uns ein Dorf vor, das Treffpunkt unter Nachbarn ist; die erste Anlaufstelle, um die Frühstücksbrötchen zu kaufen und für den schnellen Einkauf nach Feierabend auf dem Weg nach Hause. Ein bisschen Gemüse und gemischtes Hack aus dem Dorfladen für einen schnellen Auflauf. So bleibt noch Zeit die Abendsonne im Garten zu genießen.*

*Wie kann die Potsdamer Straße zu diesem Szenario beitragen?*

### **STÄDTEBAULICHES KONZEPT**

Mit der Errichtung der Eisenbahnlinie ist Michendorf über seinen historischen Kern mit kleinem Dorfkern hinausgewachsen und entwickelte sich entlang der Potsdamer Straße in Richtung Bahnhof. Die dortige Bebauungsstruktur lehnt sich an die Brandenburger Straßendörfer an. Trotzdem an der Potsdamer Straße die traditionellen Bauernhoftypologien fehlen, ist der Einfluss alter Feldflure dennoch spürbar. In der zweiten Siedlungsebene hinter der ehemaligen Hauptverbindungsstraße sind noch deutlich Straßendorftypologien mit lockerer freistehender Bebauung und angrenzenden, in die Landschaft reichende Hufenparzellen zu erkennen.

Hinter dem Bahnhof, westlich der Gleise haben sich im Rahmen der Suburbanisierung der letzten Jahrzehnte wesentlich dichtere Wohnquartiere gebildet. Diese haben wesentlich zum Bevölkerungswachstum des Ortsteils Michendorf beigetragen. Durch die stark trennende Wirkung der Gleistrasse konnte das historische Dorfzentrum zwischen Anger und Bahnhof jedoch nicht von der höheren Kaufkraft profitieren. Dies lässt sich einerseits auf eine schlechte Fußläufigkeit mit langen Wegen zurückführen, andererseits lässt die mangelnde Aufenthaltsqualität entlang der Potsdamer Straße keine Zentrumsfunktion zu. Das Zentrum bleibt durch die undifferenzierte Gestaltung undefiniert.

Auf der städtebaulichen Ebene sieht das Konzept eine deutliche Stärkung der Stadträume vor, die als Bindeglied zwischen Wohnnutzung und Dorfzentrum dienen können: Dorfkern, Teltomatgelände und Bahnhofsvorplatz. Während Anger und Bahnhof bereits als Verbindungsknoten über die Gleise dienen, wird die Ergänzung einer fußläufigen Verbindung über die Gleise am Teltomatgelände als wichtiger Baustein betrachtet.

### **ZONIERUNG**

Der Entwurf stärkt die bereits vorhandenen städtebaulichen Situationen durch eine Gliederung in fünf Abschnitte mit unterschiedlichem Charakter und Angeboten. Eine schlichte Materialität und ein einheitlicher Querschnitt verbinden die Abschnitte. Ein breites, helles Bord zwischen den Fußgängerbereichen und dem Straßenraum dient als gestalterisches Rückgrat, welches sich durch alle Abschnitte durchzieht.

**DIE DORFSTRASSEN** (bzw. die Übergangsbereiche in die umgebende Landschaft) orientieren sich am Bestand. Es ist eine Gestaltung mit asphaltierter Fahrbahn, Hochborden und Tempo 50 km/h vorgesehen. Neben den Parkplätzen werden die Randbereiche als begrünte Retentionsmulden ausgebildet. Der Fußweg weitet sich in regelmäßigen Abständen zu kleinen „Rain-Plätzchen“ auf. Die Abschnitte sind von Wohnhäusern geprägt. Sie richten sich insbesondere an Anwohner\*innen, dienen aber auch als Rastplätze für ältere Personen und Begegnungsstellen für Rollstuhlfahrer\*innen.

**DER ANGER** wird über den Bearbeitungsperimeter hinweg als Einheit betrachtet und durch den Einsatz traditioneller Materialien und Zonierung wieder als historisches Zentrum erlebbar. Diese Bedeutung wird durch eine einheitlich gepflasterte Fahrbahnoberfläche und niveaugleich angrenzende Seitenräume hervorgehoben. Eine angepasste reduzierte Fahrgeschwindigkeit von 20 bzw. 30 km/h erleichtert die Überquerbarkeit. Lange Grünstreifen mit Banknischen bieten eine höhere Aufenthaltsfunktion.

IM DORFKERN ist ein asphaltierter mittlerer Fahrbahnbereich mit ebenerdiger Pflasterung der beidseitigen Schutzstreifen vorgesehen (gebundene Bauweise für Standfestigkeit Lkw/Bus). Die optische Reduktion der Fahrspur und Aufweitung der gepflasterten Fußverkehrsbereiche (je nach Nutzung bis an die Hausfassaden heran) führt zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung. Fahrräder können je nach Tempo sowohl die gepflasterte Radspur, als auch auf die 20-30km/h verlangsamte asphaltierte Fahrspur benutzen. Gestärkt durch die gerasterten Baumscheiben entsteht im Bereich der Gewerbeflächen eine Platzartige Typologie die das queren der Straße vereinfacht und zum bummeln einlädt. AM TELTOMAT-EINGANG wird die Potsdamer Straße analog zum Anger zониert und markiert so aus dem Norden kommend den Eingang ins Dorfzentrum und den Beginn der Tempo 30 Zone. Die gestalterische Weiterführung in Richtung Rathaus und Teltomatgelände schafft vor dem Rathaus einen angemessenen Vorplatz. Hochbeete mit Kirschbäumen und Felsenbirnen unterstreichen die Bedeutung des Standortes. VOR DEM BAHNHOF wird der Freiraum in einen offenen Vorplatz mit Wasserspiel und einen parkartig angelegten Teil mit Sitzgelegenheiten unter Baumkronen gegliedert. Die durchgehend gepflasterten Oberflächen betonen die Bedeutung des Bahnhofs als Ankunftspunkt für Pendler- und Besucher\*innen. Er ist wie selbstverständlich an die Potsdamer Straße angebunden ohne seine Eigenständigkeit einzubüßen.

### VERKEHR

Eine einheitliche, verkehrssichere Radverkehrsführung wird mit durchgehend regelbreiten Schutzstreifen gewährleistet. Der Übergang vom einseitigen Rad-/Gehweg aus Richtung Norden erfolgt signalgesichert am Knotenpunkt Potsdamer Straße/Bahnhofstraße. Dezentral sind zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Die Pflasterung der Schutzstreifen im Zentrum führt zu einer Trennung unterschiedlicher Geschwindigkeiten bei Radfahrenden. Die Gehwege werden unter Berücksichtigung der Baumstandorte und durch Unterbrechung der Grünstreifen bereichsweise verbreitert.

Gesicherte Überquerungsstellen sind am signalgesichertem Knotenpunkt Potsdamer Straße/Teltower Straße und Potsdamer Straße/Langerwischer Straße (Fußgänger-LSA) sowie am südlichen Minikreisverkehr (Einmündung Luckenwalder Straße) vorgesehen. Weitere Überquerungsstellen werden durch Materialwechsel in der Fahrbahn (punktuelle Pflasterung) verdeutlicht. Die linienhafte Überquerbarkeit der Fahrbahn wird durch die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit verbessert, die dem Kfz-Verkehr durch entsprechende Oberflächenbeläge verdeutlicht wird.

Die Bushaltestellen „Luckenwalder Str.“ und „Saarmunder Str.“ werden als Buskaps ausgebildet. Am Bahnhof sind wegen der erforderlichen längeren Haltezeiten Bushaltebuchten in regelkonformer Ausbildung hinter dem Knotenpunkt vorgesehen. Punktuell sind Parkstände (insgesamt ca. 50) im Seitenraum hinter einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen vorgesehen. Durch Beschilderung können die Stellplätze zeitweise für den Lieferverkehr vorgehalten werden. Stellplätze für Behinderte sind nahe den Geschäftsbereichen angeordnet.

Am Bahnhof werden ca. 55 Stellplätze inklusive 3 Carsharing Standorte angeboten. Taxiplätze sind zentral zwischen Bushaltestellen und Bahnhofsgebäude angeordnet. Für Fahrräder stehen neben abschließbaren Boxen (je nach eingesetztem System) bis zu 200 Stellplätze und Bikesharing-Angebot zur Verfügung.

Die Straßenräume, Bushaltestellen und der Bahnhofsvorplatz werden im gesamten Planungsgebiet barrierefrei gestaltet und mit entsprechenden Leitsystemen ausgestattet.

### MATERIALITÄT

Die Zonierung der Potsdamer Straße in Anger, Dorfmitte und Dorfstraße spiegelt sich auch in der Materialisierung wieder.

Die Bedeutung des historischen Angers wird durch hochwertiges Natursteinpflaster unterstrichen. Dieses muss nicht neu beschafft werden, sondern kann zu großen Teilen aus

der Pflasterung der bestehenden Parkbuchten im nördlichen Teil der Potsdamer-Straße gewonnen werden (s. Piktogramm Bauabschnitte). Im Bereich der Geh- und Radwege wird das Pflaster für Rad- und Rollstuhlfahrer\*innen geschnitten.

Über die Gehwege zieht sich ein grau-beige changierendes Betonpflaster in einem ungerichteten Verband. In den zentralen Bereichen wird die Pflasterung auf den Radstreifen erweitert um die Flächen für den unmotorisierten Verkehr großzügig hervorzuheben.

Ein breites Bord am Übergang des Gehwegs zum Radschutzstreifen und ein Bord (3 cm) an der Grenze zu den Privatgrundstücken heben sich durch ihre helle Farbgebung hervor. Sie grenzen die dem Fußverkehr vorbehaltenen Bereiche ein und sind taktiler und visueller Leitstreifen. Zwischen Fußweg und gewerblich genutzten Vorplätzen läuft das Bord weiter, setzt diese vom Straßenraum ab und ermöglicht eine durchgehende Leitlinie.

Die traditionelle Trennung von Straße und Vorgarten wird damit auch in den urbaneren und geschäftigen Abschnitten gewahrt.

Gepflasterte Fahrspuren werden als lineare Verbände aus großformatigem Pflaster in entsprechende Stärke eingebaut. Damit setzen sie sich sowohl in der Dimension als auch durch den Verband von den Geh- und Radwegen ab.

### VEGETATIONSKONZEPT

Die historisch prägende, hoch aufgeastete Baumallee und der starke Bezug zur brandenburgischen Landschaft wird durch sorgfältige Ergänzungen gestärkt und dabei an das veränderte Klima angepasst. Das Konzept orientiert sich an den vorherrschenden Baumarten Stilleiche und Winterlinde und schlägt als Ersatz nahe Verwandte mit höherer Trockenheitsverträglichkeit und Schädlingsresistenz vor: Die Ungarische Eiche und im freien Stand die Silberlinde, welche beide ebenso mit Salzeintrag zurechtkommen.

Zur Unterstützung der räumlichen Gliederung wird das Baumdach unterteilt und schafft an wichtigen Abzweigungen offene Platzsituationen die durch niedrige Obstgehölze und Sitzgelgenheiten oder Café-Bestuhlung (Anger) betont werden. Am Anger lockert sich die Allee zum räumlich-grünen Rahmen auf um hinter dieser besonderen Situation wieder zur Allee zusammen zu fließen.

Die Baumscheiben werden mit einer Wildrasenmischung angesät die mit 1-2 Maaten pro Jahr auskommt und Lebensraum für Insekten und Vögel bietet. In beengten Verhältnissen werden quadratische Baumgitter eingesetzt.

### BAUABSCHNITTE

Der Entwurf lässt sich bedarfsorientiert in 6 Bauabschnitte unterteilen. Aus Sicht der Verfasser bietet sich folgende Priorisierung an:

- 1.BA Dorfmitte zur Aufwertung der Einkaufsumgebung und Stärkung der lokalen Wirtschaft.
- 2.BA Anbindung Teltomat, idealerweise mit gleichzeitigem „Sprung über die Gleise“
- 3.BA Dorfstraße zum Bahnhof. Anfallendes Natursteinpflaster aus BA 1-3 wird für die Aufwertung des Angers (5.BA) gereinigt und eingelagert
4. BA Bahnhofsvorplatz
5. BA Anger - Die Schaffung eines „Freundeskreises Michendorfer Anger“ kann die Finanzierung erleichtern und die Wertschätzung des historischen Zentrums im Dorf und damit Identifizierung steigern
6. BA Südlicher Abschnitt am Dorfeingang