KÖPENICKS INKLUSIVE STADTOASE

EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF KÖPENICK

Ausgangslage

Das Ziel des Werkstattverfahrens ist die Erarbeitung einer Entwicklungsperspektive, die Vielfalt und Gemeinschaft am bedeutenden Standort des Köpenicker Bahnhofs. Entstehen soll ein ‚Urbanes Quartier' mit rund 1800 Wohnungen, Grünflächen, Schulen, Kindergärten und anderen Gemeinbedarfseinrichtungen sowie zahlreiche Arbeitsplätze in kleineren und mittleren gewerblichen Betrieben und Dienstleistungsunternehmen. Die zentrale Frage hierbei ist: Wie wollen wir im Angesicht von Klimawandel und Mobilitätswende in Zukunft leben? Hinzu kommen die Qualitäten und Erfordernisse des Ortes unmittelbar und im Kontext Berlins, die gestärkt und berücksichtigt werden sollen sowie die Wünsche der Eigentümer und Anwohner, die in die Enwticklungsstrategie einfließen sollen.

Leitidee

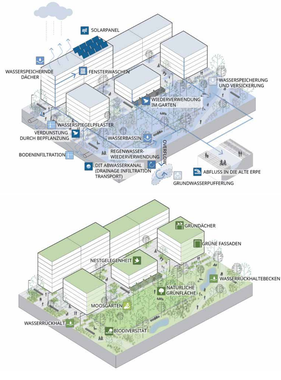
Berlin entwickelt sich seit 100 Jahren entlang der Schienenstrecken der S- und Regionalbahn als Siedlungsstern ins Brandenburger Umland. Die aufeinander folgenden Stadtvisionen für Berlin basieren alle auf dem Konzept der Stadt im Grünen. Den hervorragenden Mengen und Qualitäten der Grün-und Wasserflächen verdankt Berlin die Bezeichnung «Grüner Archipel», wie in den Konzepten von u.A. Schinkel, Lenné, Kraucauer, Möhrung, Taut, Ungers, Scharoun, Koolhaas zu finden ist. Unser Konzept will an diese Tradition anknüpfen und strebt somit eine maximale Verflechtung von urbaner Entwicklung und Kulturlandschaft an. Berlin ist seit Jahren einem hohen Urbanisierungsdruck ausgesetzt, dem es gilt gerecht zu werden. Darüber hinaus muss die Berliner Stadtplanung auf gegenwärtige ökologische sowie soziale Herausforderungen reagieren, um eine weiterhin hohe Lebens- und Wohnqualität in der Metropole zu gewährleisten.

Das Entwicklungsgebiet liegt innerhalb von Berlin, in Stadtrandlage, an der Grenze zu Brandenburg, im Berliner Siedlungsstern, einer bedeutenden Nachverdichtungszone. Ziel ist es, dem Wachstum der Stadt gerecht zu werden, ohne den Kontext und seine landschaftliche Bedeutung in den Hintergrund zu stellen. Die bestehenden Wohnquartiere zeichnen sich durch die Einbettung zu den umgebenden Landschaftsräumen Erpetal, Müggelsee, Wuhlheide, Spree aus und weisen dadurch eine hohe Lebensqualität auf.

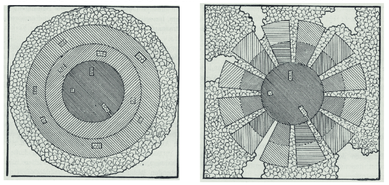
Durch die Entwicklung des Quartiers darf die Bedeutung des Gebiets als Natur- und Erholungsraum nicht verloren gehen. Zudem besteht die Gelegenheit, neue Ansätze der Nachhaltigkeit und Klimaneutralität in den Bereichen Biodiversität, Mikroklima und Klimaresilienz, Kreislaufwirtschaft, klimaneutraler Betrieb, Mobilität zu implementieren sowie sozial inklusive Quartiere mit neuen Verbindungen in die Nachbarschaften zu schaffen. Daher verstehen wir das Bearbeitungsgebiet als einen naturnahen Stadtteil von Berlin mit urbanem Charakter.

Photovoltaik

Es werden sowohl gründachintegrierte Photovoltaikanlagen als auch fassadenintegrierte Photovoltaikanlagen geplant. Gründachintegrierte PV hat eine höhere Effizienz durch die Kühlung der Begrünung und erlaubt gelichzeitig eine Erweiterung der Biotopfläche. Die Fassadenintegrierten PV-Module können zudem als externer Sonnenschutz dienen, um Überhitzung zu vermeiden. Das Höhenprofil der Gebäude innerhalb des Quartiers wurde optimiert, um gegenseitige Verschattungen der Gebäude zu vermeiden und den solaren Ertrag zu maximieren. Insgesamt kann mit dem Design ein solarer Deckungsgrad von bis zu 52% des jährlichen Elektrizitätsverbrauches erreicht werden.



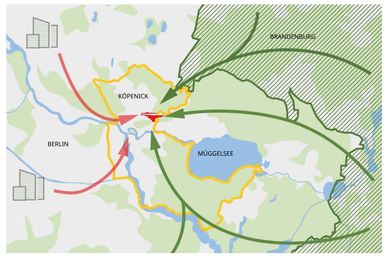
HISTORISCHE GENESE DES ORTES IM KONTEXT DER METROPOLE BERLIN



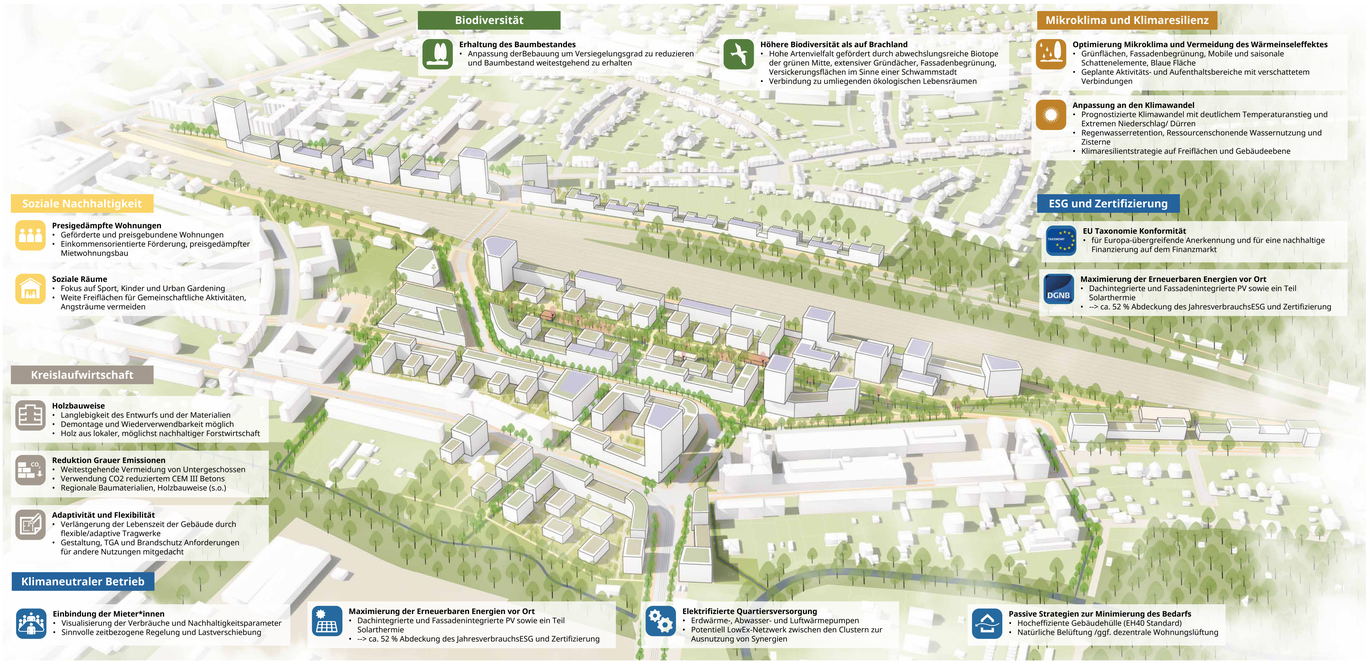
B. Möhring, R. Eberstadt, R. Petersen, Gross-Berlin, 1910

STÄDTISCHER KONTEXT

Grünraumstrategie der grünen Finger für Berlin



Landschaftliche als auch urbane Einbettung



BESTEHENDE QUALITÄTEN

Grüne Erholungsräume

Grüne öffentliche Plätze

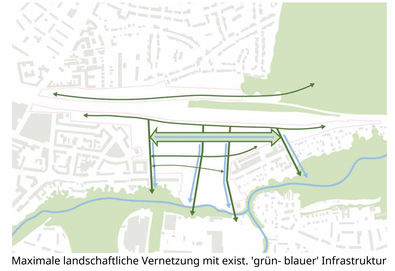
Wohnen im Grünen

Kleinmaßstäbliche Architekturen

Großmaßstäbliche Architekturen

Attraktoren

Die Umgebung des neu zu planenden Quartiers weist hohe landschaftliche Qualitäten auf: grüne Erholungsräume, grüne als auch urbane öffentliche Plätze und Straßen sowie ein hoher Baumbestand. An diese knüpfen wir so an, dass die vorhandenen Naturräume und das neue Grünraumnetz einen robusten Rahmen bieten, der gleichzeitig vielfältige Nutzungen und unterschiedliche Bautypolgien erlaubt.



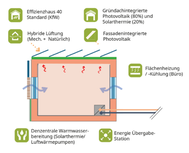
Maximale landschaftliche Vernetzung mit exist. 'grün- blauer' Infrastruktur

Wir schreiben die typologische Vielfalt Köpenicks mit einer nachhaltigen, grünen und durchmischten gartenstadtähnlichen Struktur fort. Wir interpretieren die kleinmaßstäbliche Gartenstadttypologie der Elsengrundsiedlung sowie die der großmaßstäblichen Reformbauten neu und übersetzen damit bestehende Qualtiäten in ein neues Stadtquartier, das dennoch wurzelt in der Genese des Ortes.

Integration bestehender Architekturtypologien

Klimaneutralität

Mit dem Ziel ein klimaneutrales Quartier zu schaffen, wird die Wärme und Kältegeneration der Neubauten vollends elektrifiziert. Ein Low-Exergy (LowEx) Netzwerk im Kreisverbund schafft Versorgungssicherheit und erlaubt die optimale Nutzung der nachhaltigen Energiequellen Geothermie, Solarthermie, Abwasserwärme und der Produktionsabwärme in dem Quartier. Dezentrale Energy-Hubs heben die Umweltenergie mit bivalenten Wärmepumpen an und speisen intelligent in das Verbunds-Netzwerk ein. Das Quartiers-Smart-Grid erlaubt einen optimierten Selbstverbrauch der durch Dach- und Fassadenintegrierte Photovoltaik produzierten erneuerbaren Elektrizität.



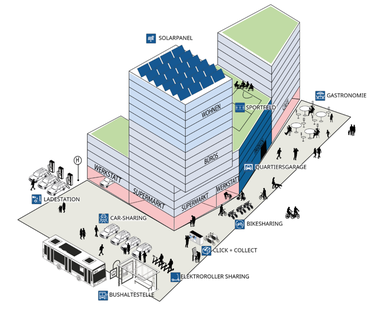
Grüne Fassaden, GWL Terrein KCAP

Autoarme Stadt

Das multimodale Mobilitätskonzept fördert eine nachhaltige Mobilität und minimiert den PKW-Verkehr. Es bietet barrierefreie Fuß- und Radwege, kurze und permeable Wegeverbindungen und eine umfangreiche Radinfrastruktur. Das bestehende ÖPNV-Angebot wird erweitert. An Schnittstellen zum ÖPNV und strategischen Orten werden kleine und große Mobility Hubs angesiedelt, die alle Verkehrsmodi vernetzen und zusätzliche Angebote schaffen. Der MiV konzentriert sich auf wenige Straßen, die mit Tempo 30 befahrbar sind und wird innerhalb der Wohnviertel für Sonderfälle zugelassen. Fußläufig gut erschlossene Quartiersgaragen entlang der Hauptstraßen halten den PKW-Verkehr aus den Quartieren heraus. Der Wirtschaftsverkehr erfolgt über ein emissionsarmes und flächensparendes Mikrologistiksystem.

Newport Street CYCLOPS , Bolton

Quartiersgarage Kopenhagen, Jaja



Mobilitätshub mit Mikrodepot

Dunsmuir Street in Vancouver

Stadtuinen Rotterdam, KCAP

Hooikade, Delft, Lärmschutzfassade

Autogerechte Straße

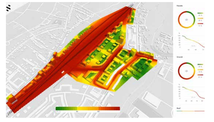
Multimodale Quartiersstraße

PV Potential

Es wird empfohlen Photovoltaik-anlagen auf 80% auf der Dächer zu installieren. (Rest Solarthermie). Darüber hinaus können 20% der Süd, West und Ost Fassaden für PV-Anlagen genutzt werden.

Lärmschutz

Im Norden und Süden schirmen die ersten Gebäudezeilen den Lärm der Eisenbahnschienen wirksam ab und schützen so effektiv die nächsten Gebäudereihen vor Lärm.



KÖPENICKS INKLUSIVE STADTOASE

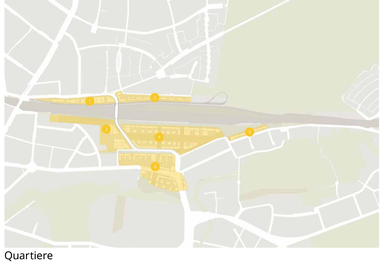
EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF KÖPENICK

MORPHOLOGIE + QUARTIERE

Das Gebiet wird in sechs Quartiere unterteilt. Im nördlichen Bereich entsteht das 'Quartier 1', welches sich in seiner Körnung und Maßstäblichkeit an den Berliner Block orientiert. 'Quartier 2' reagiert auf die Maßstäblichkeit der angrenzenden Salvisbergsiedlung.

Die Quartiere südlich der Bahngleise 'Quartier 4' und 'Quartier 6' nehmen die Morphologie der umgebenden Architektur auf. Die 30er Jahre Reformbauten werden neu interpretiert. Lärmabweisende kleinteilige Randbauten mit Gartenstadt ähnlichen Hinterhöfen und punktuellen Stadtvillen. Im 'Quartier 5' werden lärmabschirmende Zeilen ausgebildet, welche gleichzeitig die Kleinmassstäblichkeit der Umgebung durch Ausbildung einzelner Häuser aufnehmen. Im Quartier Schule (3) werden zwei kompakte Baukörper, in Anlehnung an die bestehenden Gewerbe- und Einzelhandelsbauten, ausgebildet.

Schwarzplan 1:10.000



Quartiere

NUTZUNGSVERTEILUNG

Am S- und Regionalbahnhof Köpenick werden publikumsattraktive Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie, quartiersbezogene soziale und kulturelle Versorgungsinfrastrukturen als auch Verwaltung und Praxen angesiedelt. Neben all diesen öffentlichen Nutzungen ist eine Mischnutzung aus emissionsarmem Kleingewerbe und darüber Wohnnutzungen vorgesehen.

Entlang des 'Quartiersboulevards' befinden sich Einzelhandelsflächen und weitere Versorgungseinrichtungen, die den Straßen- und Stadtraum aktivieren und die angrenzenden Quartiere versorgen und beleben. Die Mobilitätshubs/ Quartiersgaragen bieten neben Mobilitäts-, Logistik- sowie Energiefunktionen gemeinschaftsorientierte Angebote wie Sportnutzungen auf der Dachfläche und „Allmendräume", die flexibel bespielbar sind und als zentrale Anlaufstellen für die Quartiersbewohner dienen. Hier finden sich neben Service- Einrichtungen und Paketstationen auch ‚Do-it-yourself-Workshops' für Auto, Fahrrad, aber auch für das ‚Werkeln' am Haus. Die Mobilitätshubs sind integriert in einen gemischt genutzten Block und bilden mit ihren publikumsattraktiven, öffentlich zugänglichen Erdgeschossangeboten attraktive Quartierstreffpunkte.

Entlang der Seelenbinder Straße sind im Erdgeschoss Typologien für Einzelhandel, Dienstleistung, kleine gewerbliche Nutzungen vorgesehen, in den oberen Geschossen diverse Wohntypologien. Am Brandenburgplatz befindet sich ein weiteres übergeordnetes Quartierszentrum mit öffentliche Nutzungen und Dienstleistungen, Verwaltung, Praxen sowie Wohnen in den oberen Geschossen. Wohnen bis ins Erdgeschoss findet sich in den Gebäudevolumen am Erpetal sowie in denen am Quartierspark, der als grüne Lunge die Grüne Mitte der inklusiven Stadtoase bildet.

MOBILITÄTSKONZEPT

Das isotrope Rad- und Fußwegenetz fördert die aktive Mobilität, schafft attraktive Verbindungen zur umliegenden Umgebung, wird speziellen Bedürfnissen gerecht und minimiert Konflikte zwischen Fußgänger:innen und dem MIV durch übersichtliche Querungsmöglichkeiten. Die Straßen innerhalb der Wohnquartiere sind als multifunktionale Shared Spaces mit hoher Aufenthaltsqualität konzipiert. Die neuen ÖPNV-Haltestellen sind zu Fuß gut erreichbar und mit großen und kleinen Mobility Hubs integriert. Sie sorgen für eine nahtlose Vernetzung mit den anderen Mobilitätsmitteln wie Mikromobilitätssysteme, Ladestationen und Radstellplätzen.
In den großen Mobility Hubs werden zusätzlich Quartiersgaragen, Mikrodepots und weitere Angebote bereitgestellt. Der MIV wird auf den mit den Quartiersgaragen integrierten Hauptstraßen (Tempo 30) zugelassen. Servicestraßen ermöglichen den MIV-Zugang für Sonderfälle, Einsatzfahrzeuge und die Anlieferung durch Micrologistiksysteme.

REALISIERUNGSABSCHNITTE

Die Phasierung erfolgt anhand der folgenden Parameter:

- Die Verfügbarkeit der Grundstücke und Parzellen
- Die Fertigstellung der Umfahrungsstrasse und die Tramtrasse
- Die Notwendigkeit fertiggestellten Wohnungen ausreichend Lärmschutz zu geben
- Die Nachfrage
-

Zum Beispiel: da die Umfahrungsstrasse für die Erschliessung vieler Baublöcke gebraucht wird, soll dieser im Anfangsstadium fertiggestellt werden. Weiter soll relativ bald entlang der Bahn gebaut werden, damit der Lärmschutz im Gebiet gewährleistet ist. Die soziale Infrastruktur soll parallel zur Entwicklung des Quartiers mitwachsen.

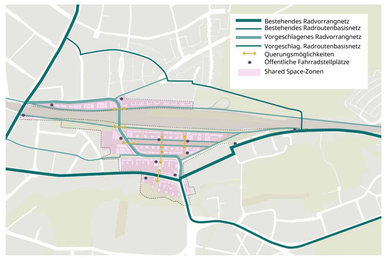
Zweite Realisierungsphase 2027 / 28

Nutzungsverteilung 1. OG

Nutzungsverteilung EG

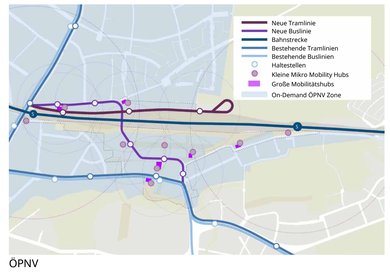
Alle Wohnungen im städtebaulichen Entwurf verfolgen den gleichen Prinzipschnitt, wobei das EG und das 1.OG als Maisonetten bzw. Wohn-Arbeitseinheiten mit einem eigenen Hauseingang und Garten ausgeführt werden. Dadurch wird das soziale Engagement mobilisiert und die unmittelbare Wohnumgebung aktiviert; die obersten Wohneinheiten haben alle Zugang zu einem Dachgarten/Terrasse; und die dazwischen gelegenen «Sandwich»-Wohnungen können neben einem Balkon einen Kleingarten bekommen.

Exemplarischer Schnitt Stadtvillen



Aktive Mobilität

MIV und Logistikinfrastruktur



ÖPNV

GRÜN- / FREIRAUM

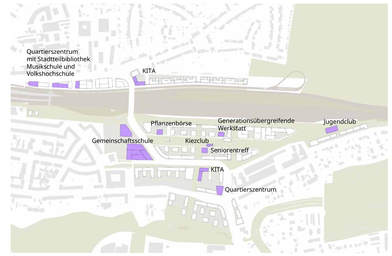
Das Netzwerk von Grünverbindungen wird mit neuen Grünachsen und dem zentralen Park für eine robuste Stadtnatur komplementiert. Die grünen Korridore und der zentrale Park stärken die Klimaresilienz und schaffen Orte der Erholung. Die Pflanzung einheimischer Arten schafft Lebensräume für Tiere und stärkt die Verbindung zu bestehenden Grünzonen. Vorhandene Biotope werden erhalten und erweitert. Wohnungsnahe Grünflächen werden mit parkähnlicher Vegetation und als Gemeinschaftsgärten ausgebildet. Das bestehende Wassersystem wird erweitert und ergänzt. Wasser wird vorübergehend auf Dächern gesammelt und recycelt. Die Nachbarschaften und Straßen werden so grün wie möglich gehalten, entlang den Straßen infiltrieren Wadis Wasser in den Boden, oder entwässern bei Starkregen in die Parkzonen. Der 'Quartiersboulevard' wird als Schwammstraße, die vorwiegend grün und durchlässig ist, ausgebildet. Dies entlastet das Abwassersystem in Spitzenzeiten und kühlt die Luft an warmen Sommertagen.

Grün- und Freiraum

SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die quartiersbezogene soziale Infrastruktur ist größtenteils am zentralen Quartierspark angeordnet. Im Westen finden diese am Quartierspark angelagerten übergeordneten, quartiers- und stadtrelevanten Nutzungen mit der Gesamtschule und den dazugehörigen Sportflächen ihren Abschluss. Darüber hinaus markieren Quartierszentren die Eingänge in die Quartiere. Am S- und Regionalbahnhof Köpenick werden soziale und kulturelle Versorgungsinfrastrukturen wie die Stadtteilbibliothek, eine Volkshochschule, Musikschule und ein Bürgertreff angesiedelt.

Im nördlichen sowie im südlichen Bereich sind Kitas in Wohnhöfe integriert. Der Jugendclub wird abseits der Wohnbebeauung im Park platziert.



Soziale Infrastruktur

Vogelperspektive vom S_Bahnhof Köpenick - die inklusive Stadtoase am neuen S- und Regionalbahnhof Köpenick

Vogelperspektive Quartierspark

'GWL', Amsterdam, KCAP, Wohnweg

'GWL', Lärmbebauung nach aussen

'GWL', community spaces

'GWL', Gemeinschaftsgärten

'Stadstuinen Rotterdam', KCAP

Killesberghöhe, KCAP, Wohnen am Park

'Rietpark Schlieren', Studio Vulkan

'Broparken', White Arkitekter

KÖPENICKS INKLUSIVE STADTOASE

EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF KÖPENICK

Der städtebauliche Entwurf entwickelt in Ost-West Richtung eine Serie paralleler Räume von unterschiedlichem Charakter, von Nord nach Süd:

- einen grünen Parkstreifen als Puffer zwischen der Salvisbergsiedlung und der neuen Bebauung entlang der Bahn
- einen Strassenraum mit Tram entlang der Nordseite der Bahn
- einen grünen Naturstreifen entlang der Südseite der Bahn mit Fuss-und Fahrradroute
- einen breiten linearen Park mit erhaltenen Bestandselementen und einem Wasserlauf
- einen breiten begrünten Boulevard, teilweise durch die Umfahrungsstrasse belegt, mit Fuss-und Radverbindung zur Parrisiusstrasse im Westen und zum Bahnhof Hirschgarten im Osten
- die in ihren Aufenthaltsqualitäten aufgewertete Seelenbinderstrasse

Mit diesen parallellen Grünzügen gliedert sich das neue Quartier selbstverständlich in die Ordnung des Erpetals und den Hirschwald ein. Die Umfahrungsstrasse – die wir ab jetzt "Quartiersboulevard" nennen - verläuft in der Mitte, diagonal, um dem Schulgelände freien Raum zu verleihen und den Durchgangsverkehr zügig durch das Quartier zu führen.

Entlang den lärmbelasteten Achsen verläuft eine relativ geschlossene Bebauung, die aber aus verschiedenen Häusern zusammensetzt und die sich Richtung Park auflockert in Verzahnungen und freistehenden Stadtvillen, wo sich dazwischen neben öffentlichen Räume auch Kleingärten für die Bewohner befinden. Dieses Modell haben wir im GWL-Quartier in Amsterdam mit viel Erfolg angewendet: Es hat die grösste Bewohnerzufriedenheit und den geringsten Vandalismus in der Stadt durch die soziale Kontrolle und die Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnviertel.

Ein wichtiger Faktor dabei ist, dass Erdgeschosswohnungen eine direkte Haustür an Strasse oder Garten haben und nicht durch ein gemeinsames Treppenhaus erschlossen werden. Dadurch werden die semi-private Zonen aktiviert. Durch die Anordnung entstehen halb-offene Höfe, die sich zu den grösseren grünen Räumen öffnen.

Der zentrale Park hat eine durchschnittliche Breite von 30 m und erstreckt sich vom Schulplatz im Westen über die diagonale "Quartiersboulevard" zum Bahnhof Hirschgarten. Dabei bewegt sich der Park durch die Wohnsiedlung in der Mitte und durch das Gewerbegebiet an der Ostseite, das in der Lärmzone des bestehenden Gewerbegebiets liegt.

Die Gewerbehöfe lehnen sich an die bewährte Gründerzeit-Gewerbehof-Typologie an mit zusätzlichen Höhenakzenten und grossen Geschossfeldern.

Zwischen "Quartiersboulevard" und Seelenbinderstrasse bildet die neue Bebauung zusammen mit dem Finanzamt einen grossen, verzahnten Hof. Der Hof wird von einem ökologischen Nord-Süd-Korridor zwischen dem zentralen Park und dem Erpetal gekreuzt. Der Hof wird am Brandenburgplatz mit einem Hochhaus-Akzent markiert.

Auch westlich des Finanzamts und entlang der Hirschgartenstrasse verlaufen zwei zusätzliche Grünkorridore. Entlang der Baumallee Am Wiesenrain ist auch eine relativ geschlossene Bebauung projiziert, um die gegenüberliegenden Einfamilienhäuser vor Lärm zu schützen, mit einem baulichen Akzent in Richtung S-Bahnhof Hirschgarten.

Zwischen Seelenbinderstrasse und Erpetal löst sich die Bebauung wieder in einer ähnlichen Typologie wie am zentralen Park im Grünen auf.

Vom S-Bahnhof Köpenick, vom Elcknerplatz, verläuft ein Fuss-und Radweg entlang der Bahn entlang und führt in das gesamte Quartier. Parallel dazu liegen Klein-und Schulgarten sowie Schulsport- und Spieleinrichtungen, die ebenfalls außerhalb der Schulzeiten von den Bewohnern der Umgebung genutzt werden können.

Nördlich der Bahn verteilt sich die Bebauung in zwei Teile mit unterschiedlichen Charakteren, die durch die Unterführung des "Quartiersboulevards" geteilt werden.

Westlich befindet sich eine dichtere, urbane Bebauung mit aktiven Erdgeschossen-Mezzaninen mit Nahversorgung und Kleingewerbe, darüber Büros und Wohnen. Der Anschluss am S-Bahnhof Köpenick erfolgt über einen durch ein Höhenakzent markierten urbanen Platz entlang des Stellingdamms.

Östlich des "Quartiersboulevard" findet sich eine kleinmaßstäbliche Bebauung, die durch niedrige Zwischenstücke gekennzeichnet ist und die an die Garagen zwischen den Häusern in der Salvisbergsiedlung anknüpft.

Das Gaswerkareal wird selbstverständlich durch eine raumfassende "antwortende" Gegenüberbebauung integriert.

KCAP hat eine Prozessmethode „Simultanschach" entwickelt. Dabei finden die unterschiedlichen Arbeitsvorgänge des Projektes nicht linear, sondern parallel statt. Inventarisation, Bewertung, Visions-Entwicklung, übergeordneter Entwurf, Detail-Entwurf, Städtebau, Landschaft, Architektur, Nachhaltigkeit und Partizipation werden gleichzeitig aufgeschaltet und fortgeschrieben. Dadurch entstehen gegenseitige Feedbackschleifen und Kurzschlüsse der unterschiedlichen Vorgänge, die das Projekt vertiefen und bereichern. Die Integralität und Inklusivität des Projektes wird dadurch verstärkt.

KCAP hat seit den Stadterneuerungsprozessen in Amsterdam und Rotterdam in den 80-er Jahren weitgehend Erfahrung in Bewohnerbeteiligungsverfahren und Stakeholdermanagement aufgebaut. Unser Ansatz ist ein offener Prozess mit regelmässigen Workshops, wobei von Anfang an die Inhalte des Projektes kommuniziert und abgestimmt werden.

Dazu sollte unserer Meinung nach im Projektgebiet ein Informationszentrum eingerichtet werden, wo ein Modell des Gebietes sowie die aktuelle Planung zu sehen ist, und wo die Planungssitzungen durchgeführt werden.

2207

Vision Stadtoase Güterbahnhof Köpenick