



STADTINSEL | Berlin

Zukunftsentwürfe von Studierenden der Bauhaus-Universität Weimar
Visionen für eine Berliner Brache

INHALTSVERZEICHNIS

STADTINSEL BERLIN

Vorwort HOWOGE	4
1 Kontext	6
Berlin	8
Grünwald	12
Güterbahnhof Grünwald	20
2 Workshop	26
Erste Visionen der Zukunft	28
Stadtpuzzle	36
Quintessenz	40
3 Exkursion	42
4 Aufgabe	46
Wohnen	48
Mobilität	50
Stadt & Klima	54
5 Entwürfe	58
Westaal	60
2-3-12-9	68
Oavus	74
Zwischen den Höfen	82
Riegelraupe	90
High 5	98
Brache 14055	106
6 Summary 23	116
7 Impressum	120
8 Danksagung	122

VORWORT HOWOGE

Im Frühjahr 2023 erreichte die HOWOGE mbH als Grundstückseigentümerin des ehemaligen Güterbahnhof Grunewalds im Berliner Westen eine Anfrage der Lehrenden der Professur Städtebau der Bauhaus Universität in Weimar. Die Professur bat um Zugang zu dem im Siedlungsraum zwischen massiven Infrastrukturachsen, wie dem AVUS, dem Berliner Autobahnring, Bahn- und S-Bahntrassen schlummernden und verwunschenen Arealen. Lost-Places und Brachen existieren kaum noch in der rasant wachsenden bundesdeutschen Hauptstadt, noch seltener sind sie etwa 16 Hektar groß. Von dieser Dimension ist der ehemalige Güterbahnhof Grunewald, der im Jahr 2010 vom DB-Netz genommen und anschließend von der Deutschen Bahn an einen privaten Berliner Investor veräußert wurde. Im Jahr 2022 erwarb die HOWOGE mbH für das Land Berlin das Areal aus privaten Händen als Vorratsfläche für die langfristige Versorgung der Stadt mit bezahlbarem Wohnraum zurück.

Fasziniert von der besonderen Brache im Berliner Westen einerseits und zugleich bewusst von der großen Bedeutung für die Stadtentwicklung andererseits, bot die Professur Städtebau der Bauhaus-Universität Weimar das Areal unter dem Titel „Stadtinsel Berlin“ als städtebauliches Entwurfsthema Studierenden des Bachelorstudiengangs Architektur im Sommersemester 2023 an.

Die Anfrage der Professur Städtebau nahm die HOWOGE mbH sehr gerne an, sie ermöglichte den Studierenden und Lehrenden den Zugang zum Güterbahnhof Grunewald. Als landeseigenes Unternehmen versteht sich die HOWOGE mbH als Förderer und Unterstützer für Forschung, Lehre und den Transfer von Wissen in die Praxis und umgekehrt, denn nur gemeinsam kann die Stadtgesellschaft die große Brache in ein urbanes Stadtquartier transformieren.

Diese Broschüre dokumentiert die hervorragenden, kontroversen und wegweisenden Beiträge der Studierenden. Sieben Teams entwarfen Sieben Stadtinseln auf dem ehemaligen Güterbahnhof Grunewald. Eine Reihe von Beiträgen entwickelten gemäß der Aufgabenstellung urbane, spannende Stadtquartiere, mit traditionellen Blockrandstrukturen, besonderen Wabenhäusern oder neuartiger Gebäudetypologien. Andere Beiträge wiederum hinterfragten die Aufgabenstellung kritisch. Sie schlugen vor die Brache Güterbahn Grunewald als grüne Oase und naturnahen Park anwachsen zu lassen, stattdessen die bestehende Stadt zu verdichten oder gar bestehende Infrastrukturen wie beispielsweise die AVUS-Autobahn zu überbauen.

Die HOWOGE mbH bedankt sich bei der Professur Städtebau, Prof. Dr. Steffen de Rudder und seinem Team Gabriele Gagliardi, Martina Jacobi und Pola Koch sowie den Studierenden für die produktive Zusammenarbeit und die inspirierenden und auf städtebaulich-handwerklich hohem Niveau erarbeiteten „Sieben Stadtinseln“. Sie werden Berlin, Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und der HOWOGE mbH bei den weiteren Planungen und den anstehenden Überlegungen, den ehemaligen Güterbahnhof Grunewalds in ein zukunftsweisendes Stadtquartier nachhaltig und resilient zu transformieren, sehr dienen.

Für die HOWOGE mbH
Dr. Rainer Johann
Neubau Projektleitung Development
November 2023

I KONTEXT

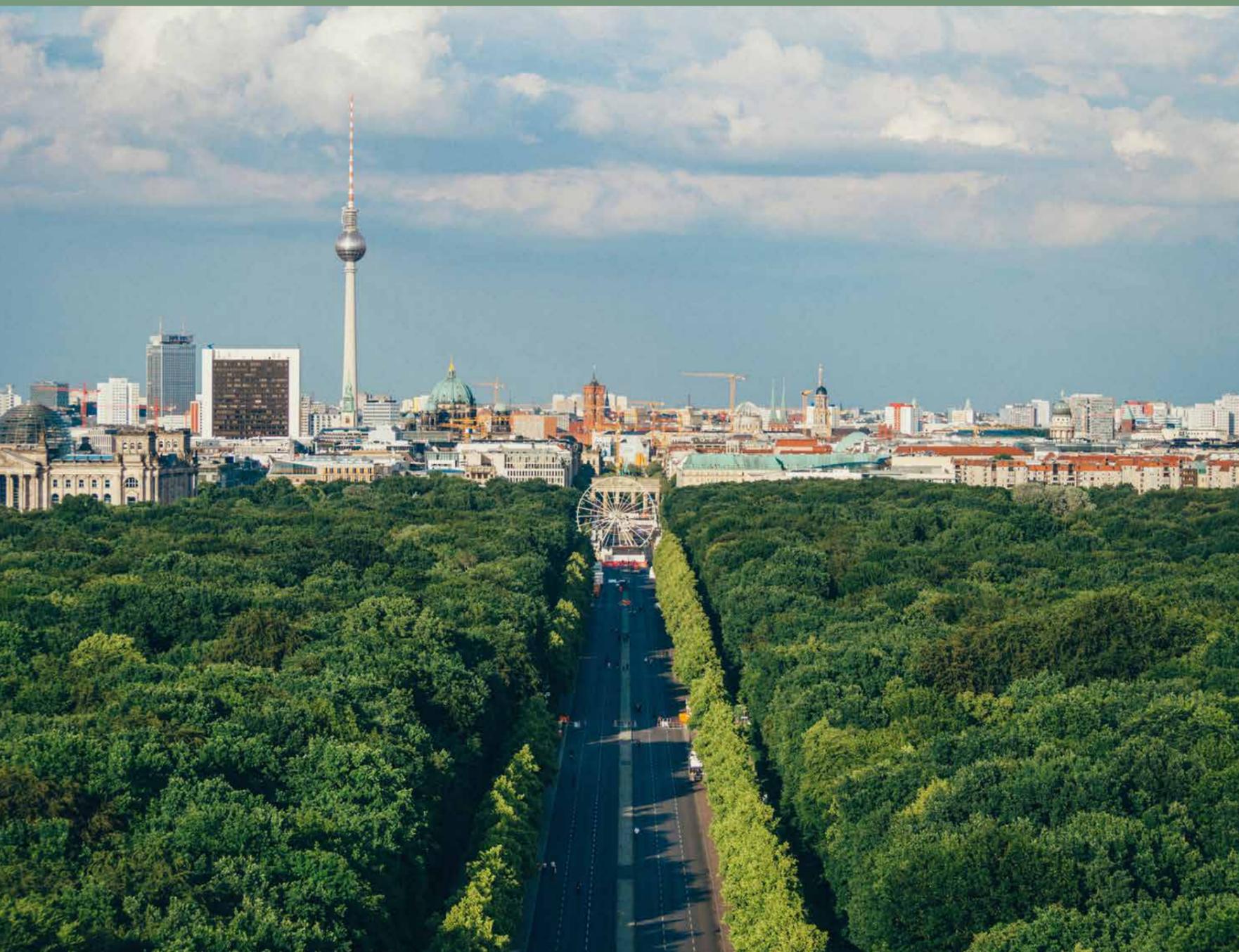
An der Professur Städtebau der Bauhaus-Universität Weimar lernen die Studierenden im vierten Semester das Entwerfen im städtischen Maßstab. Es geht um die Gestaltung der öffentlichen Räume und der Freiräume der Stadt, um das Entwerfen im Kontext städtischer und landschaftlicher Strukturen.

In den letzten Jahren sind immer mehr die Themen Mobilität, Klima und nachhaltiges Bauen in den Fokus gerückt. Das verändert zunehmend die Grundannahmen der Disziplin. Um die Klimaziele des Paris-Abkommens zu erreichen, müssen die CO₂-Emissionen radikal reduziert werden. Das betrifft insbesondere die Städte, die weltweit für etwa drei Viertel der Klimagase verantwortlich sind.

Die formalen Themen des Entwerfens bleiben immer gleich, ebenso die Grundsätze von Komposition und Proportion. Die Programme aber ändern sich gerade radikal. Ein Grundsatz der Pritzker-Preisträger Lacaton & Vasall lautet: never demolish. Einen ihrer frühen Erfolge feierten sie mit ihrem Entwurf für einen kleinen Platz in Bordeaux, als sie vorschlugen, gar nichts zu tun und den Platz so zu lassen, wie er ist. Dass Städtebau bedeuten kann, nicht zu bauen, ist ein Gedanke, an den sich Entwerferinnen und Entwerfer erst gewöhnen müssen.

In diesem Kontext findet auch der studentische Entwurf für den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald in Berlin statt. Es handelt sich um eine große Freifläche am Rand des Grunewalds im Westen der Stadt. Sie ist umschlossen von Gleisen - darum "Stadtinsel Berlin" - und zusätzlich begrenzt von der Berliner AVUS, der ehemaligen Rennstrecke, heute die Autobahn 115.

Hier kann exemplarisch diskutiert werden, wie unter den Bedingungen des Klimawandels und der Trägheit von Planung und Politik das Entwerfen von Stadt sich verändern muss.



BERLIN

Fast 3,9 Millionen Menschen lebten am 30. Juni 2023 in Berlin. Die Stadt wächst und wächst, zuletzt vor allem durch Zuwanderung aus dem Ausland. Viele Familien verlassen Berlin, ein Prozess, der seit 2015 läuft und für einen "negativen Saldo der Binnenwanderung" sorgt - mehr Inländer ziehen weg als zu. Wohnungen sind auch für Doppelverdiener kaum noch zu bezahlen, die Wohnungssuche ist eine Qual, die Stadt wird immer voller, die Straßen, die Schulen, die Parks, die Freibäder, überall gibt es weniger Platz und mehr Gedränge. Berlin hat sich zu einer Stadt entwickelt, in der es sich gut leben lässt, wenn man Geld hat - wie in London, Paris oder New York.

Das versteckte Stück Stadt zwischen den Gleisen, der Siedlung Eichkamp und der Villenkolonie Grunewald, von fast niemandem bewohnt oder in Beschlag genommen, ist darum ein Schatz für Berlin, eine große Chance, in guter Innenstadtlage für möglichst viel Menschen Wohnungen zu bauen.





GRUNEWALD

Das Projektgebiet liegt in Grunewald, also dem Ortsteil Grunewald, der zum Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gehört. Der eigentliche Wald, der Forst Grunewald, macht den größten Teil des Ortsteils aus, etwa achtzig Prozent. Der Rest ist die „Villenkolonie Grunewald“, eine Siedlung mit Seen und großen Grundstücken, die im 19. Jahrhundert für wohlhabende Berliner Bürger entwickelt wurde. Es war das feine Viertel des alten Berlin, Bankiers und Industrielle wohnten hier, Künstler und Autoren, Prominente und Professoren. Ab 1933 mussten viele Bewohner vor den Nationalsozialisten fliehen, wurden enteignet und ermordet.

Heute ist Grunewald immer noch ein teures Pflaster, aber nur noch punktuell als Villenviertel zu erkennen. Eine direkte Verbindung zum Güterbahnhof Grunewald hat es nie gegeben. Er war immer hinter Bahndämmen verborgen und nur von Norden über die Halenseestraße durch einen Fußgängertunnel zu erreichen. In Zukunft wird sich das wahrscheinlich ändern, wenn für das geplante Wohnviertel die erforderlichen Querverbindungen geschaffen werden und das alte Villenviertel mit dem neuen Wohnviertel zusammenwächst.



Messe

ICC

S Westkreuz

Avus

Charlottenburg

S Messe Süd

S Halensee

Projektgebiet

DB Werk

Siedlung Eichkamp

Villenkolonie

S Grunewald



Neubauten Villenkolonie Grunewald



Das ICC (1979) nordwestlich des Projektgebiets



Der historische Bestand der Siedlung Eichkamp aus den 20er Jahren



Blick von der Cordesstraße auf die Kreuzung der S9 mit der S1 19



Die nördliche Brachfläche mit Blick auf die historischen Wohnbauten an der Cordesstraße

GÜTERBAHNHOF GRUNEWALD

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald ist eine der letzten großen unbebauten Flächen in Berlin. Mit den drei S-Bahnhöfen Grunewald, Messe-Süd und Westkreuz ist es ideal angebunden, Ku'damm und Grunewald liegen in unmittelbarer Nähe. Durch Bahntrassen und Autobahn vom Rest der Welt abgetrennt und nur über eine einzige schmale Straße zu erreichen, verströmt das Gebiet inmitten der Millionenstadt eine Atmosphäre idyllischer Abgeschiedenheit.

Das 1.200 Meter lange und 200 Meter breite Feld ist vollständig von Bahngleisen umgeben: im Norden und Westen für den Regional- und Fernverkehr, im Südosten für den Güterverkehr. Der alte Güterbahnhof entstand schon im 19. Jahrhundert mit der Entwicklung Berlins zur Eisenbahnstadt. Die ersten Werksgebäude und Lokomotivschuppen wurden ab 1880 gebaut und über hundert Jahre lang wurde das Gelände intensiv als Rangier- und Güterbahnhof genutzt. Mit der Umstellung auf Diesellokomotiven ab 1965 und den Strukturveränderungen der Deutschen Bahn in West-Berlin verlor der Bahnhof in den 1980er Jahren seine Bedeutung. Heute befinden sich auf dem Gelände nur noch wenige Bestandsgebäude, von denen einige unter Denkmalschutz stehen. Weiterhin in Betrieb ist die DB-Maschinenpool-Werkstatt auf der Ostseite des Geländes.

Seit dem Ende des Güterbahnhofs in den Achtzigern wechselt die Fläche mehrfach den Besitzer. Zu den geplanten Nutzungen gehören ein Möbelhaus und ein Golfclub. Im Jahr 2020 erklärt es der Berliner Senat zum städtebaulichen Entwicklungsgebiet, 2022 wird es von der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft Howoge erworben.

Über die Zukunft der großen Brachfläche und der näheren Umgebung wird in einem internationalen Wettbewerbsverfahren entschieden, das noch 2023 zum Abschluss kommen soll. Der Berliner Senat strebt ein gemischtes Stadtquartier an, das Wohnen, Arbeiten und Freizeit miteinander verbindet und bis 2040 realisiert werden soll.



Die Wohngebäude in der Cordesstraße



Einfahrt in den Bahnhof Grunewald von Nikolassee kommend, Bild aus der Sammlung Greif



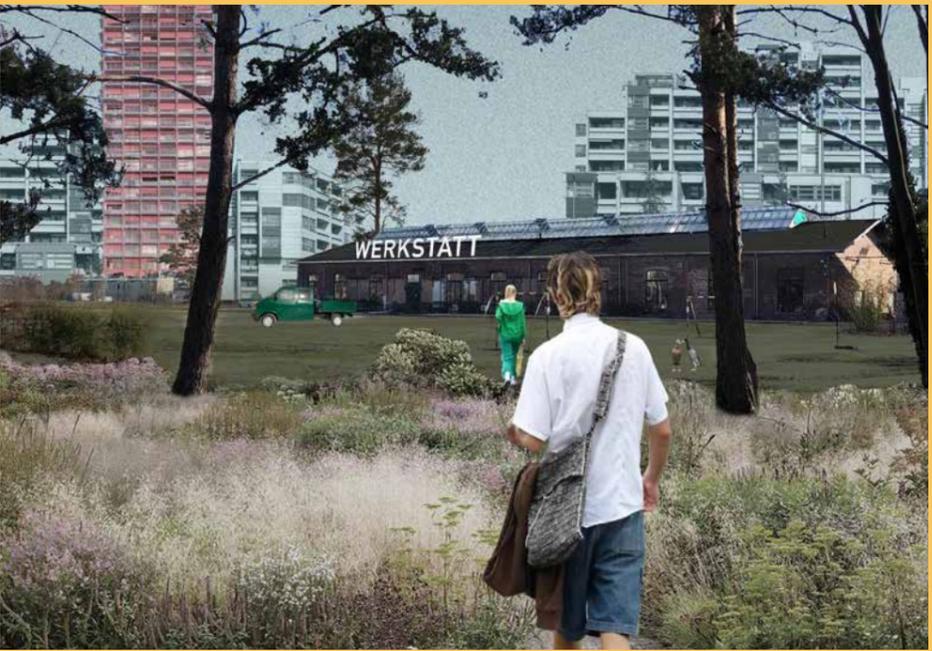


Studierendecollage

ERSTE VISIONEN DER ZUKUNFT

Jeder Entwurf beginnt mit Bildern im Kopf, die sich intuitiv einstellen und in denen sich die Wahrnehmung des Ortes vermischt mit den persönlichen Vorstellungen davon, wie das Leben in der Stadt aussehen soll. Bei der vorher/nacher-Aufgabe geht es darum, diese Bilder im Kopf aufs Papier zu bringen und in ein gegebenes Foto hineinzumontieren. Im Bestandsfoto werden fertige Architekturen zu neuen Stadträumen zusammengesetzt und mit dem Jetzt-Zustand kontrastiert.





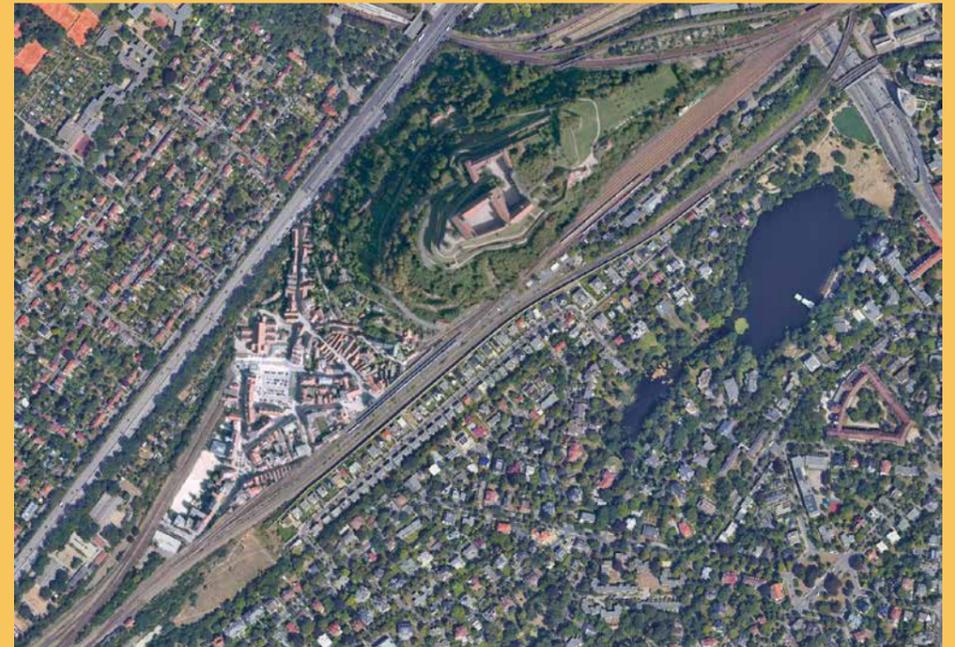
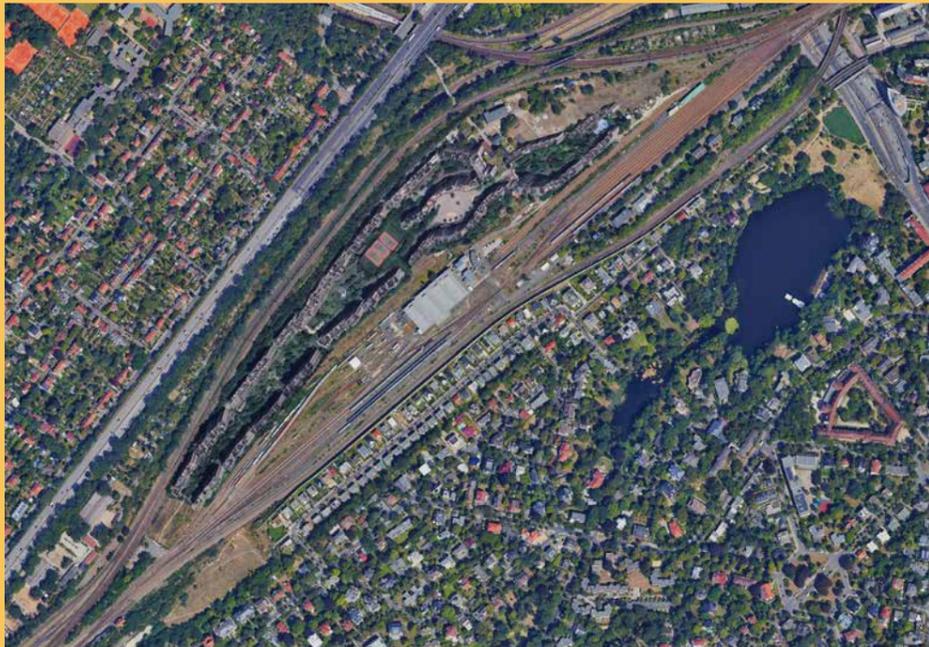
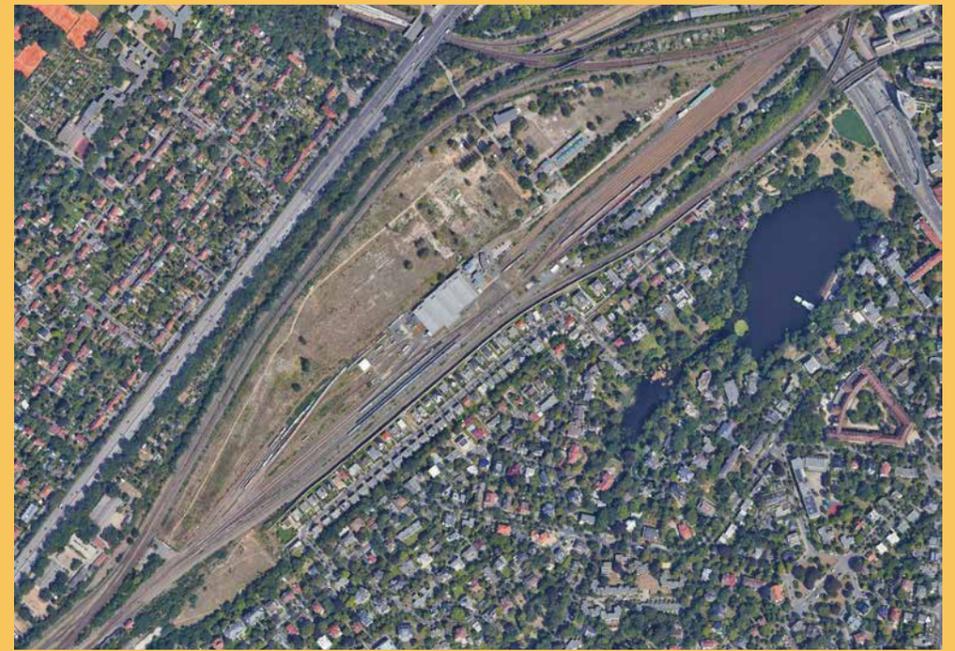
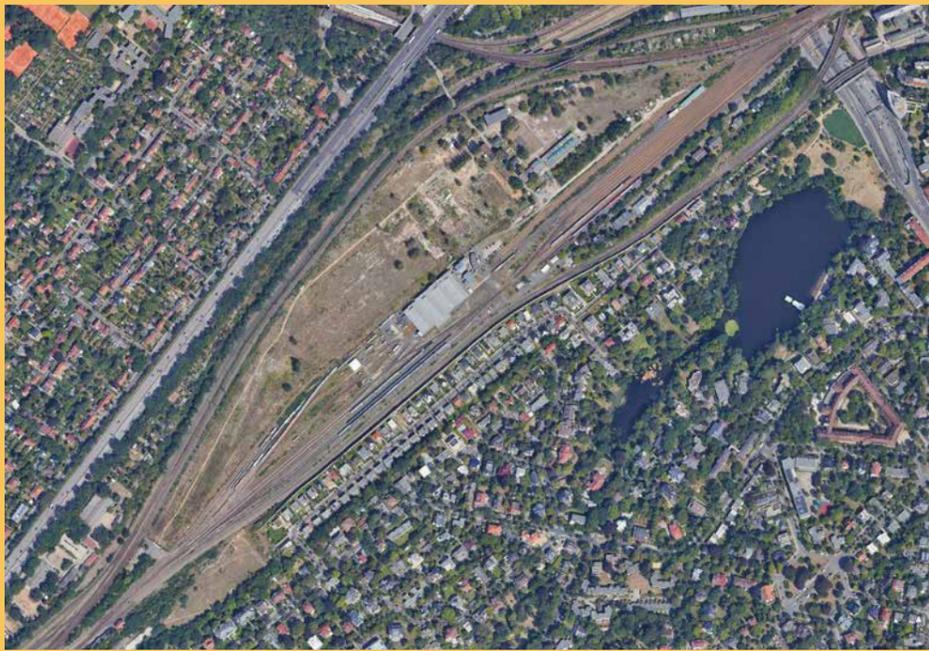




Stadtpuzzle-Modelle

STADTPUZZLE

Wie viel sind 21 Hektar? Es ist nicht einfach, die räumliche Ausdehnung eines so großen Gebietes abzuschätzen. Bei der Stadtpuzzle-Übung wird in das Luftbild des Projektstandorts ein beliebiger Ausschnitt einer bestehenden Stadt maßstabsgenau eingefügt. So können aus eigener Erfahrung bekannte Stadträume zum Maßstabsgeber werden und helfen, ein Gefühl für die Dimensionen des Standorts zu entwickeln. Die Aufgabe wird durch ein Massenmodell ergänzt, das die dreidimensionalen Eigenschaften des gewählten Ortes verdeutlicht.



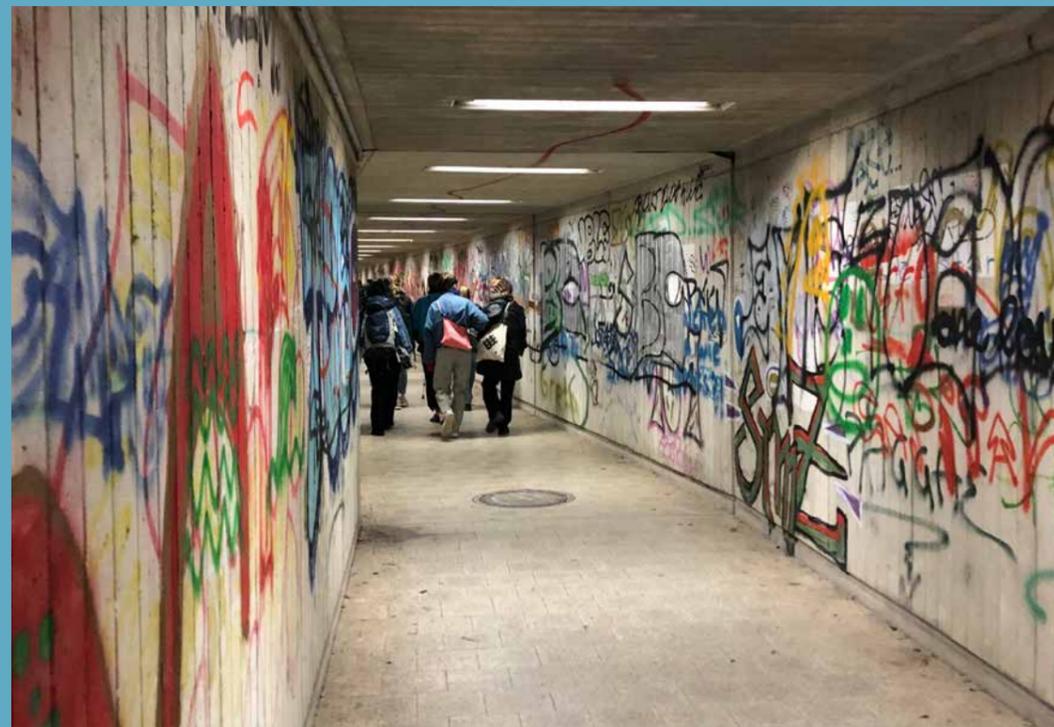


QUINTESSENZ

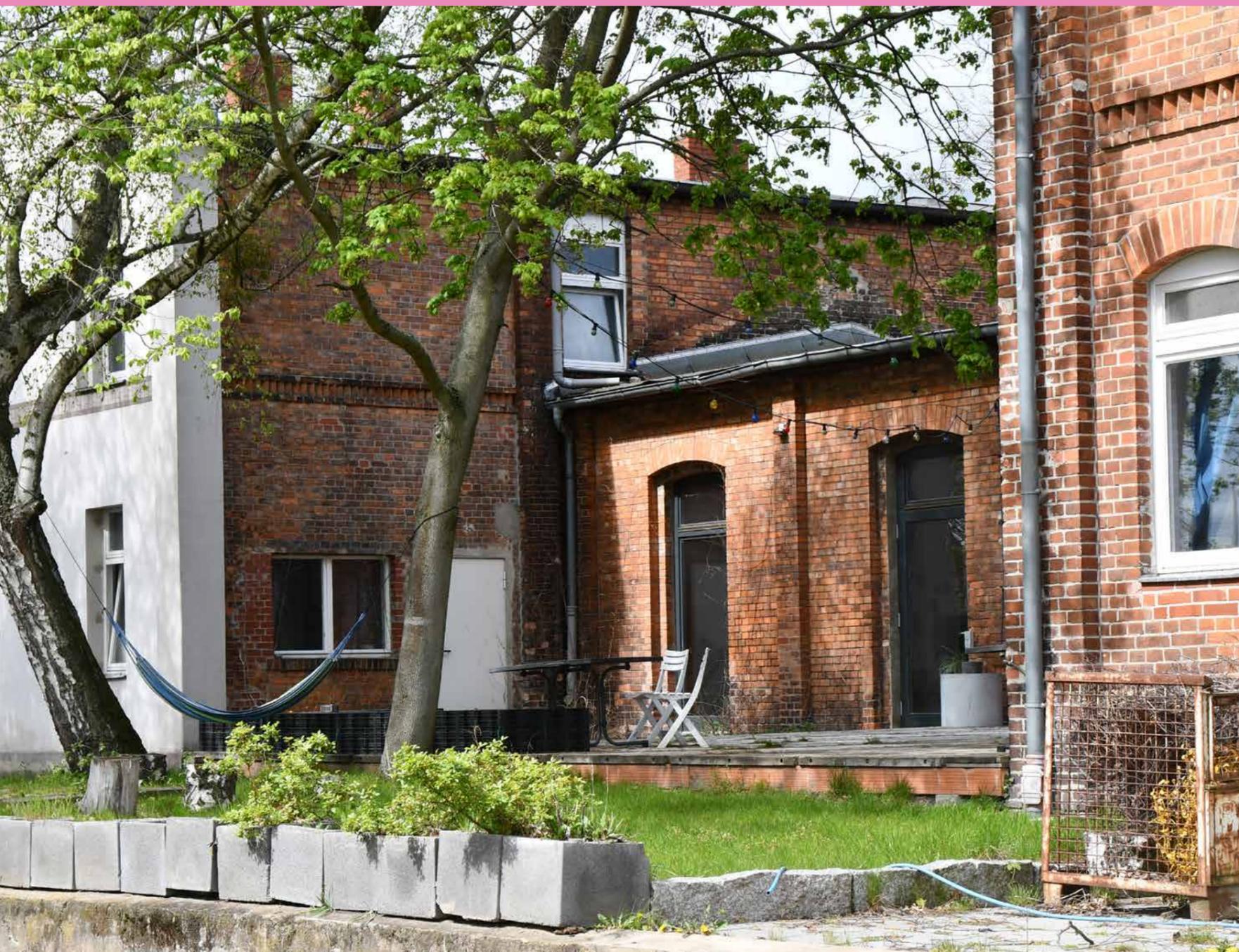
Bei der letzten Übung sollen die Studierenden aus der Masse der Informationen die drei relevantesten oder fragwürdigsten Aspekte der Aufgabe herausfiltern und als Ausdruck oder Handskizze festhalten: ein Zitat, ein Titel, ein Bild oder eine Skizze. In einer gemeinsamen Aktion werden die Papiere auf dem Boden ausgebreitet und sortiert. Es entsteht eine kollektive Mind Map, die Themen identifiziert, neue Verbindungen herstellt und eine gemeinsame - oder abweichende - Wahrnehmung von Ort und Aufgabe sichtbar macht.

3 EXKURSION

Während der fünftägigen Exkursion lernen die Studierenden den Ort, seine Umgebung und die Einbindung in den gesamtstädtischen Kontext kennen. Der Leiter der DB-Werk Daniel Busacker erklärt die Bedeutung der Maschinenpool-Werkstatt für den regionalen Bahnbetrieb und Rainer Johann, Projektleiter Wohnungsneubau bei der Howoge, führt über das Gelände und stellt die Arbeit der Howoge und ihre Ziele für das Projektgebiet dar. Die Begehung dauert einen ganzen Tag und schließt das weitere Umfeld ein: von der Messe, dem angrenzenden S-Bahnhof und der Siedlung Eichkamp über den Bahnhof Grunewald, die Gedenkstätte Gleis 17, das alte Villenviertel und bis zum dem Halensee und Stadtring.



Zugangstunnel zum Gelände



Bestandsgebäude am alten Güterbahnhof Grunewald

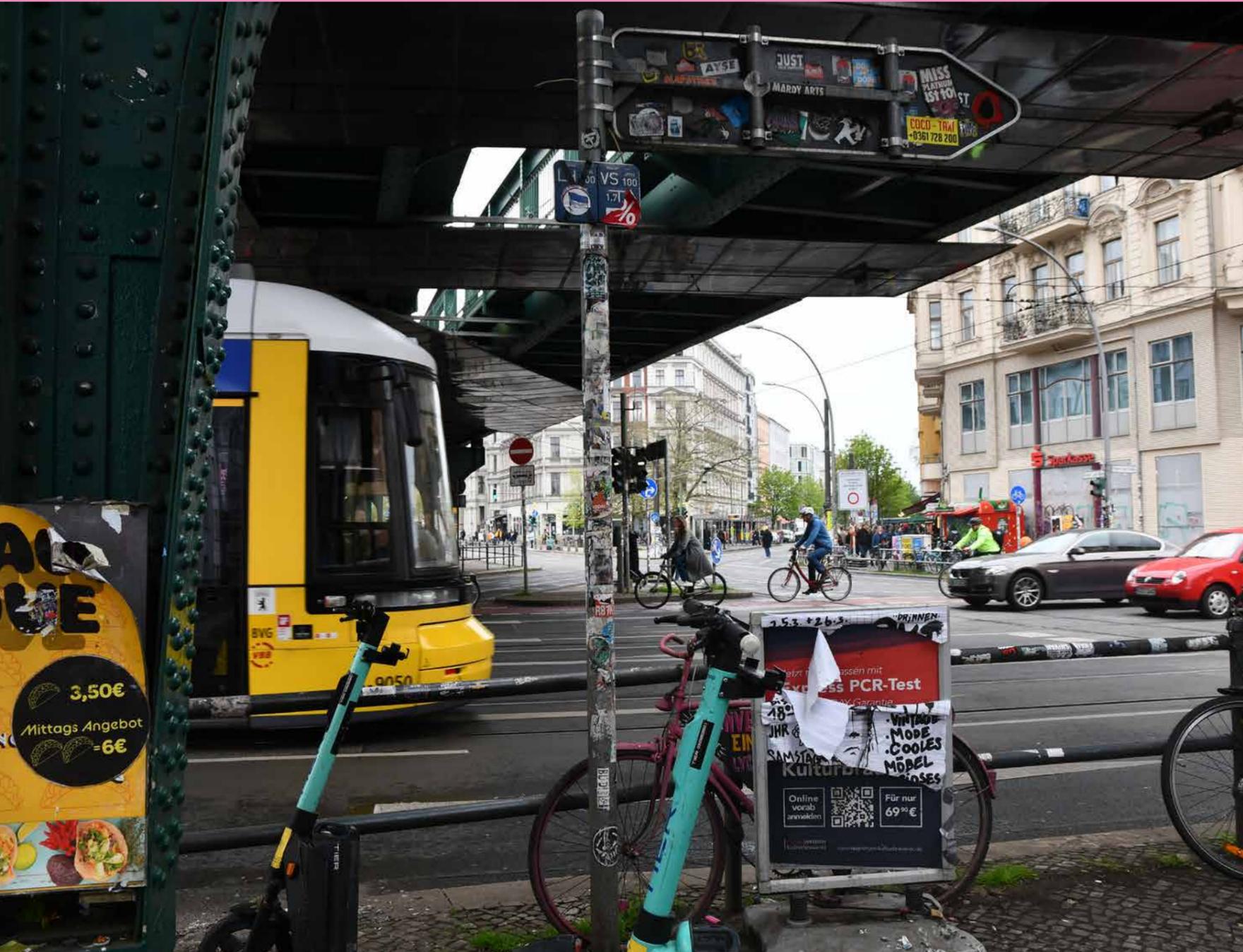
WOHNEN

Nirgendwo in Deutschland fehlen so viele Wohnungen wie in Berlin. Das liegt an der starken Zuwanderung und daran, dass die Stadt die selbst gesteckten Neubauziele zuverlässig verfehlt. Im Jahr 2022 wurden statt 20.000 nur 17.000 Wohnungen gebaut, 2023 sogar noch etwas weniger.

Gleichzeitig steigen die Mieten: Mittlerweile liegt Berlin mit etwa 17,50 Euro pro Quadratmeter bei Neuvermietungen an zweiter Stelle hinter München, wo 21,50 Euro pro Quadratmeter zu zahlen sind. Und nirgendwo in Deutschland zahlen die Menschen aktuell mehr Miete im Verhältnis zu ihrem Einkommen - mit 32 Prozent liegt Berlin bundesweit an erster Stelle. Zum Vergleich: In Hamburg beträgt der Mietkostenanteil im Schnitt 25 Prozent der Einkommen, was möglicherweise auch das Ergebnis einer erfolgreicherer Wohnungspolitik ist. 3.000 neue Wohnungen auf dem Gelände des Güterbahnhofs Grunewald wären also sehr begrüßenswert, aber gemessen am Bedarf noch kein allzu großer Schritt.

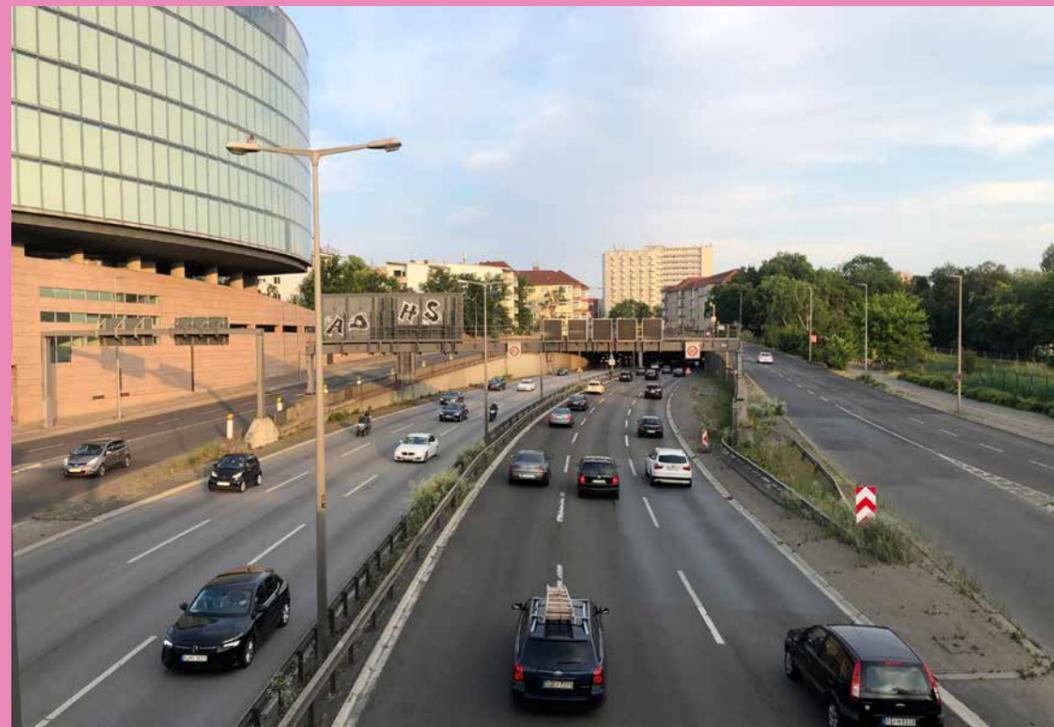
Um als eigenständiges Stadtquartier zu funktionieren, bräuchte es mindestens 5.000 Personen. Das würde für eine Grundschule, einige Kindergärten, einen kleinen Supermarkt, einen Bäcker und vielleicht etwas Gastronomie reichen, um so mehr, wenn es eine gute Anbindung zur Siedlung Eichkamp und zur Villenkolonie gibt. Da das Gebiet vollkommen von Gleisen eingeschlossen ist, werden neue Brücken oder Tunnel nach Osten und Westen also eine große Rolle spielen

Vorstudien zeigen, dass das Gebiet für 2.500 Wohneinheiten und rechnerisch 5.000 Menschen genug Platz bietet. Wenn eine hohe Verdichtung angestrebt würde, ließe sich die Zahl aber auch deutlich erhöhen.



MOBILITÄT

Der Standort ist mit vier S-Bahnhöfen in allen Himmelsrichtungen sehr gut erschlossen. Der Bahnhof Messe-Süd ist zu Fuß in sechs Minuten zu erreichen, Grunewald, Westkreuz und Halensee wären mit entsprechenden Fußgängerbrücken in zehn bis fünfzehn Minuten erreichbar. Ku'damm und Grunewald wären mit dem Fahrrad zehn Minuten entfernt. Das Gelände ist daher perfekt geeignet für einen Städtebau der nachhaltigen Mobilität.



Stadtautobahn A100, Höhe Halensee



Entwurfsgebiet heute

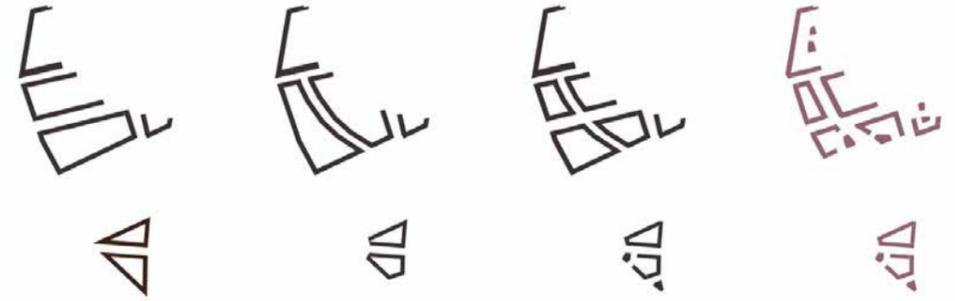
STADT & KLIMA

Seit der Auflösung des Güterbahnhofs und dem Abriss zahlreicher Bestandsbauten hat sich das Gebiet zu einer typischen Brachlandschaft entwickelt, in der mittlerweile eine eigene Flora und Fauna gewachsen ist. Weil nur noch wenige Häuser und Werkstätten erhalten sind, ist ein großer, unverstellter Freiraum entstanden - eine wichtige Luftleitbahn, die die Innenstadt mit Frischluft aus dem Grunewald versorgt. Angesichts der sich überhitzenden Innenstädte mit prognostizierten Temperaturen von bis zu vierzig Grad ist die stadtklimatische Bedeutung des Gebiets kaum zu überschätzen. Eine dichte Bebauung des Geländes würde den Kaltluftstrom stoppen.



5 ENTWÜRFE

Die Studierenden haben in Gruppenarbeit Visionen für den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald entwickelt, begleitet von Inputs und Diskussionen zu den Themen Mobilität, Nachhaltigkeit und Wohnungsbau. In den sieben Entwürfen findet sich das gesamte Spektrum dessen, was an diesem Ort städtebaulich und klimatisch als sinnvoll angesehen werden kann.



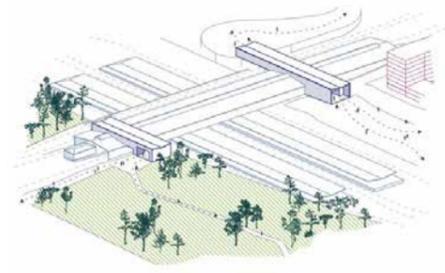
WESTAAL

Finger weg vom aalten Güterbahnhof - Wir bauen woanders! Wo? Na am Westkreuz. Und Wieso?

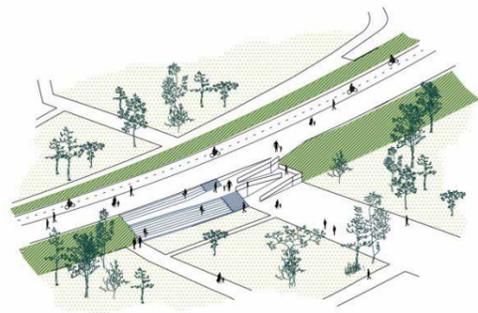
Der alte Güterbahnhof liegt seit Jahren brach und hat sich zu einer der wichtigsten Kaltluftproduktionsflächen der Stadt Berlin entwickelt. Mittlerweile ist dieser Ort einer von zwei Kaltluftschneisen, die in den inneren Stadtring Berlins reichen - das gilt es zu bewahren. Aber nicht nur stadtklimatisch ist es sinnvoll, Wohnungsbau an einem anderen Ort anzusiedeln, denn es bedürfte eines hohen Mehraufwands, diesen Ort angemessen zu erschließen. Durch seine Lage ist er aber sehr gut für Naherholung und Aktivitätsflächen eines Parks an.

Deshalb erweitern wir bestehende Stadtviertel am Westkreuz und entwickeln mithilfe von brachgefallenen Bahngleisen ein Erschließungsnetz, welches sich von Grunewald, Halensee, Charlottenburg bis zum neuen umgebauten Knotenpunkt Westkreuz erstreckt. Sozial, klimafreundlich und ökologisch - das neue Berlin.



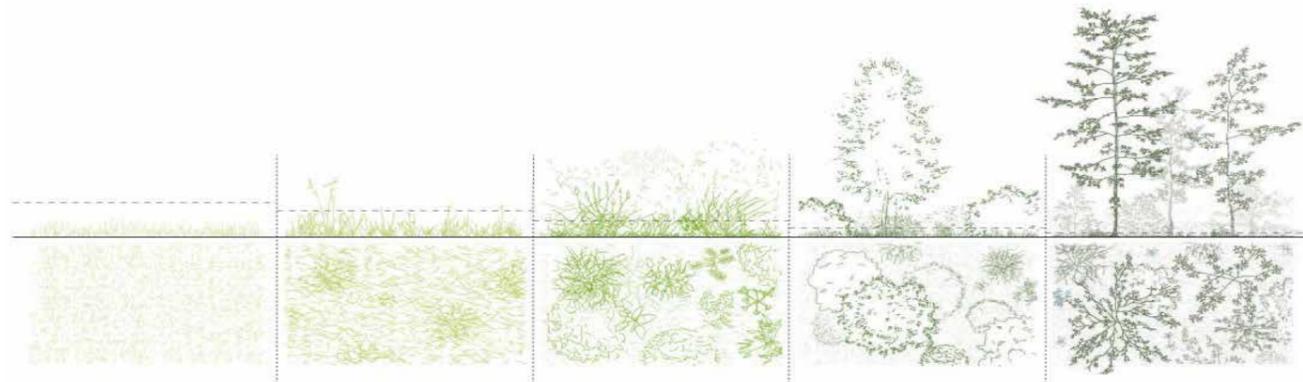


Ambau S-Bahn Westkreuz

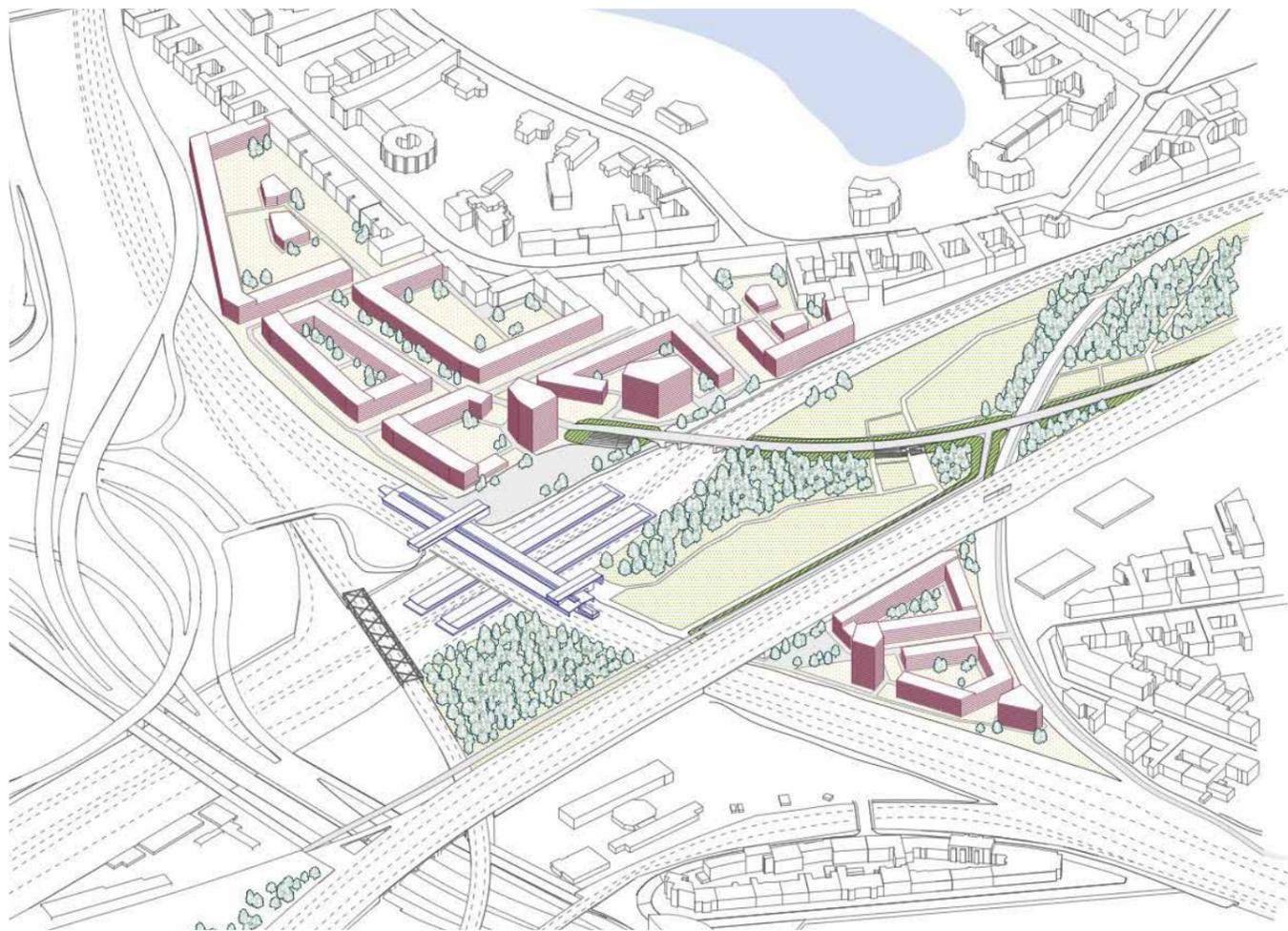


Kreuzungspunkt Deich





Bepflanzungsprinzip



Axonometrie der Bebauung



Blick auf die neue Hauptstraße



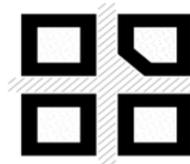
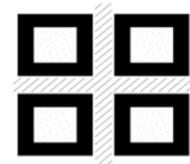
2 - 3 - 12 - 9

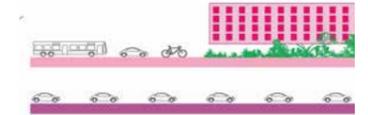
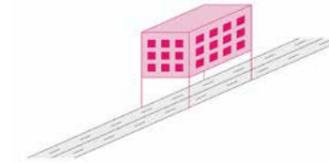
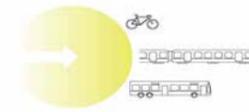
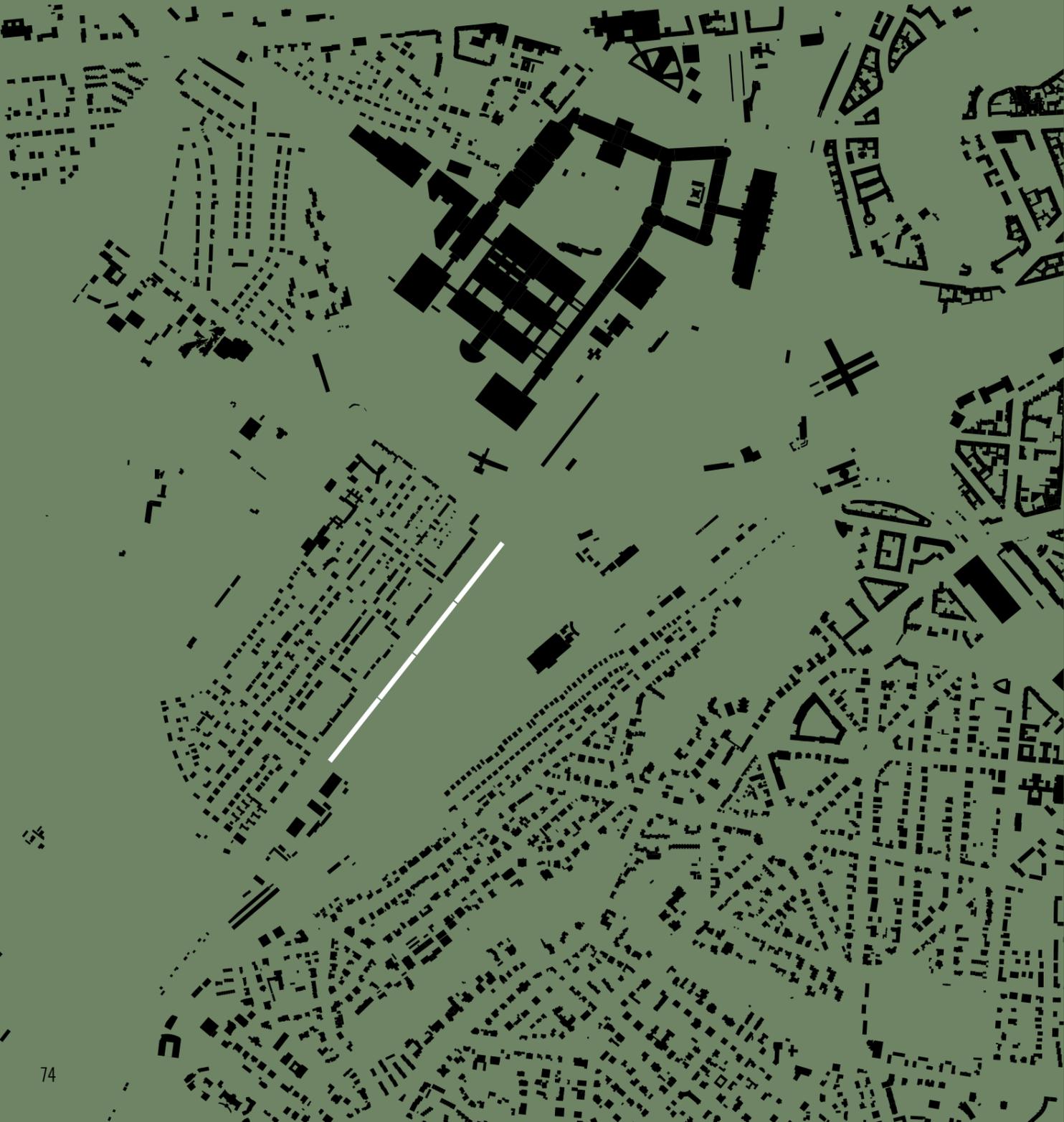
Der Entwurf gliedert das Gebiet in zwei bebaute Abschnitte und drei Grünflächen. Mit einer Mischung aus zwölf aufgebrochenen Blocks und neun solitären Hochhäusern werden 2.400 Wohneinheiten geschaffen.

Die zentrale Haupteinfahrt dient als verbindendes Element vielfältiger Freiräume sowie herausragender Hochpunkte und verknüpft das Gebiet mit den umliegenden Stadtteilen. Die Blockbebauung gliedert sich in fünf- bis neugeschossige Baukörper, die den Lärmschutz berücksichtigen und sich dem Sonneneinfall entsprechend anordnen. Zudem entstehen in der Bebauung Öffnungen, die den Austausch der Bewohnenden stärken und die unterschiedlichen Freiräume verbinden.

Somit vereint der Entwurf soziale, ökologische und urbane Qualitäten und schafft ein Quartier für alle.







OAVUS

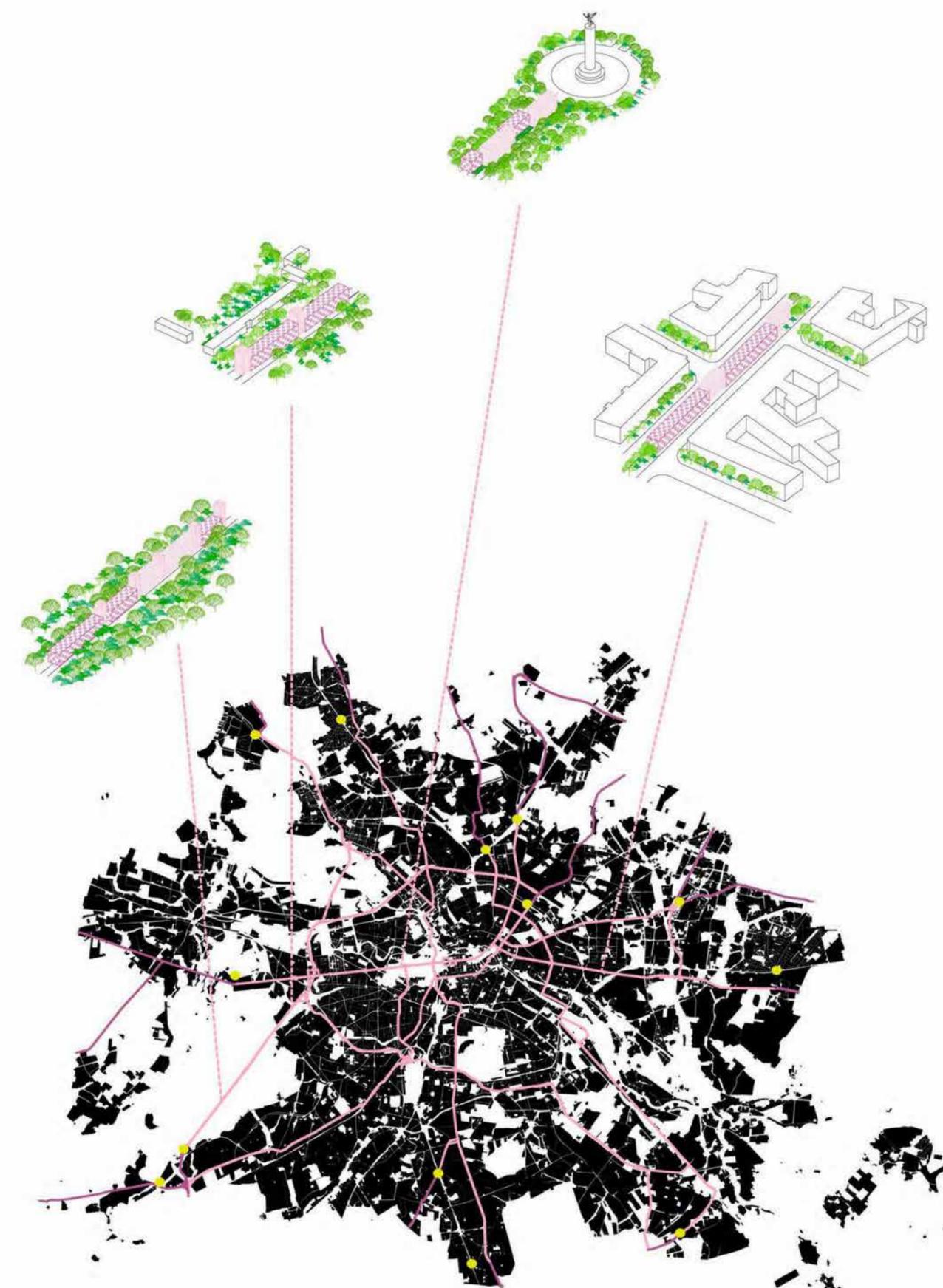
Ziel des Entwurfs ist es, zusätzliche Flächenversiegelung zu vermeiden und dieses Gebiet effizient und nachhaltig an die Berliner Verkehrsinfrastruktur anzubinden.

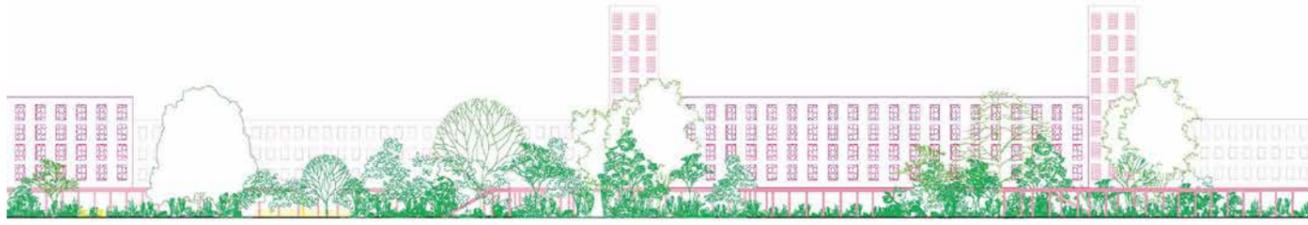
Die nachhaltige Erschließung erfolgt für den Fahrradverkehr über das bereits bestehende Straßennetz. So wird die bereits bestehende Infrastruktur nach den Grundregeln der Mobilitätswende neu definiert und angepasst. Ergänzt wird diese neue Fahrradinfrastruktur durch einen ausgebauten ÖPNV. Am Stadtrand werden an bestehenden Verkehrsknoten von S-Bahn und Autobahn Mobility Hubs errichtet, welche es ermöglichen, auf einfache Art und Weise vom PKW auf die Bahn umzusteigen.

Neben der neuen Aufteilung des Straßenraums wollen wir jedoch den akuten Wohnungsmangel in Berlin nicht außer Acht lassen. So wird die AVUS zum Potenzialgebiet für Wohnungsbau. Es entsteht ein Wohnbau, welcher mit seiner Aufteilung in verschiedene Wohntypologien ein flexibles Aneinanderreihen und Anpassen erlaubt. Die erhaltenen Grünflächen haben aus ökologischer und klimatischer Sicht einen großen Stellenwert. Deshalb wird die Brachfläche in einen Naturpark verwandelt mit Aktivitäts-Achse und geschützten Gebieten an beiden Enden für Flora und Fauna.

In unserem Entwurfsgebiet können wir so nicht nur wertvolle Grünfläche unversiegelt lassen, sondern auch angenehmen Wohnraum schaffen und sogar Fläche durch die neue Spurenteilung entsiegeln. Der Natur sowie dem Menschen bietet sich dadurch mehr Raum zur Aneignung.







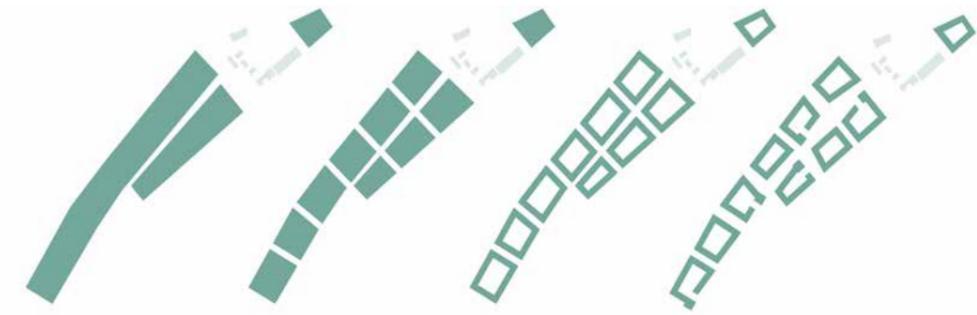
Ansicht



Modellbild



Sicht auf Parkanlage und Steglandschaft

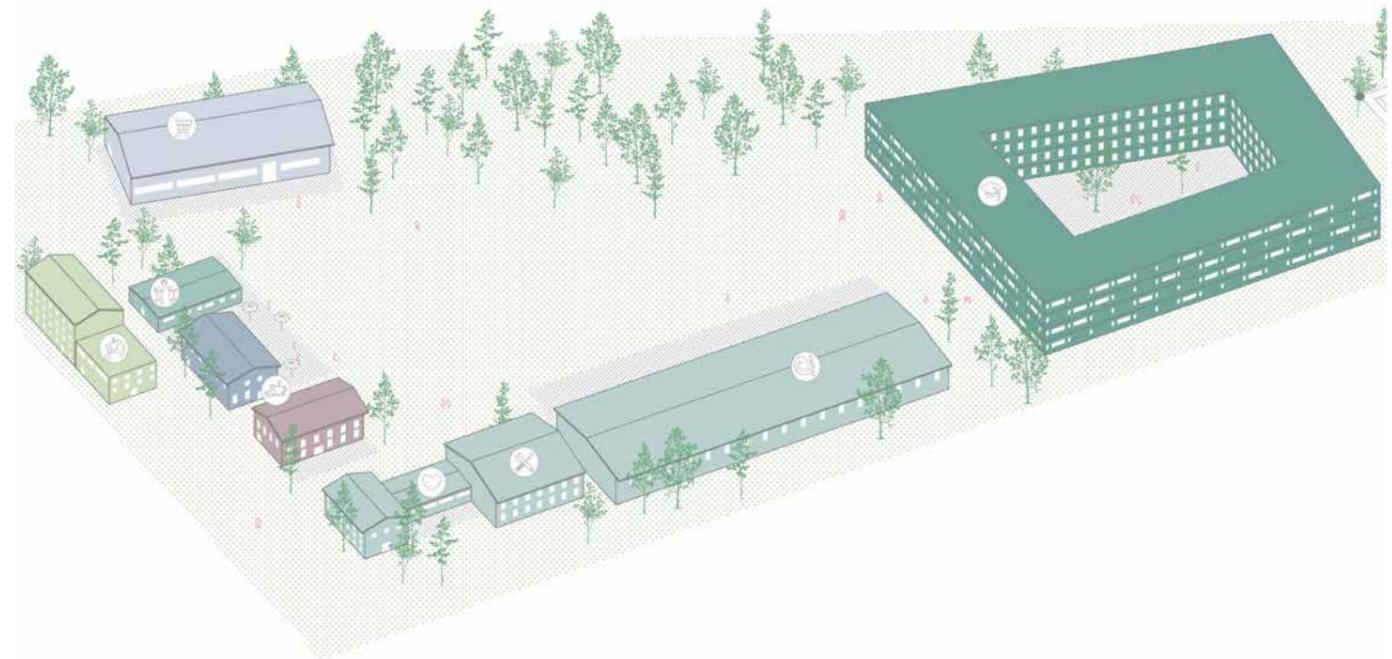
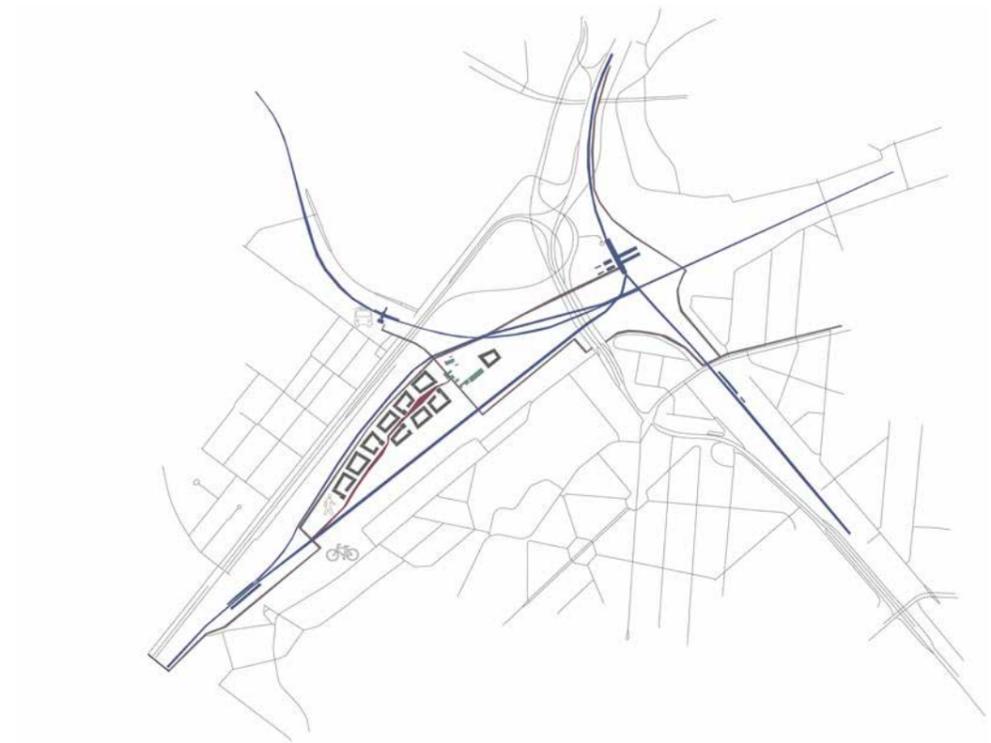
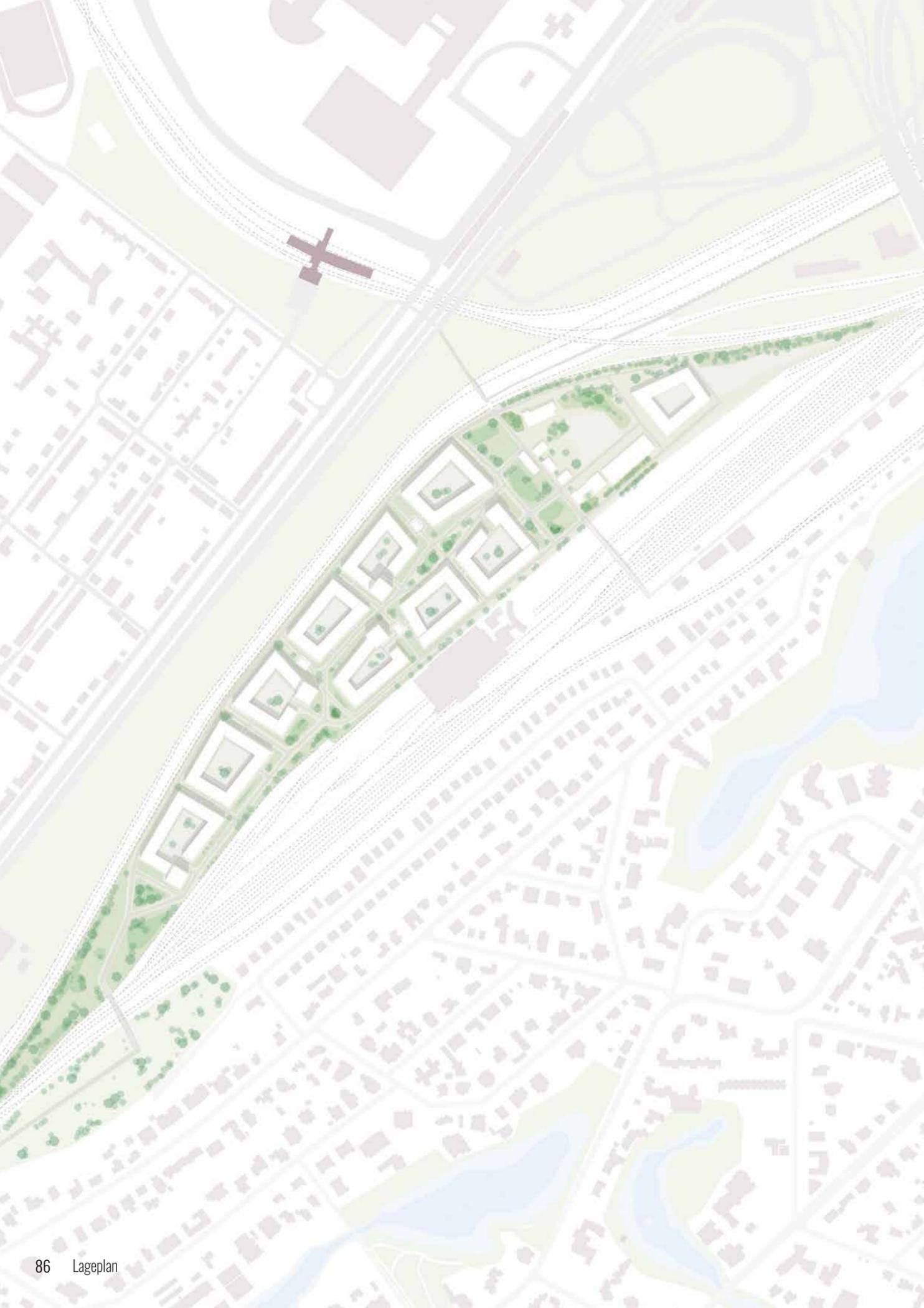


ZWISCHEN DEN HÖFEN

Auf der Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald entsteht ein neues Stadtquartier, welches die umliegenden Gebiete miteinander vernetzt. Die Parks an den Ein- und Ausgängen des Quartiers werden durch einen Grünstreifen miteinander verbunden. Entlang des Grünstreifens öffnen sich kleinere Quartierparks, die durch Pavillons bespielt werden. Sie bieten Raum für Plena, Ausstellungen oder Kiosks. Während die „Taschenparks“ einen halböffentlichen Charakter haben, bieten die Innenhöfe der Bebauung eine geschützte Fläche für die Hofbewohnenden. Sie ist abgeschirmt von Lärm und den öffentlichen Bereichen im Quartier. Der Bestand der Bebauungsfläche wird zum Stadtteilplatz umgenutzt und zieht durch die Schaffung neuer Infrastrukturen externe Besucher*innen an. Ein Café, ein Atelier, ein Supermarkt und die Werkstatt schaffen eine belebte Atmosphäre und ein neues Kulturzentrum im Stadtteil. An dem neu entstanden Platz schließt eine Grundschule an.



KIOSK





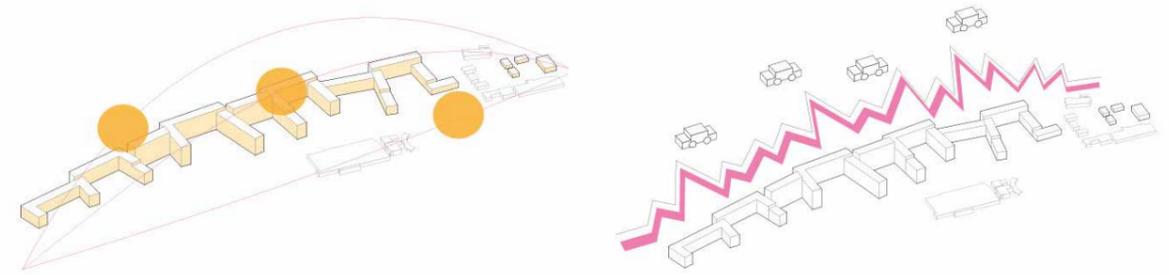
Schnitt



Modellbild



Perspektive des Wohngebiets



RIEGELRAUPE

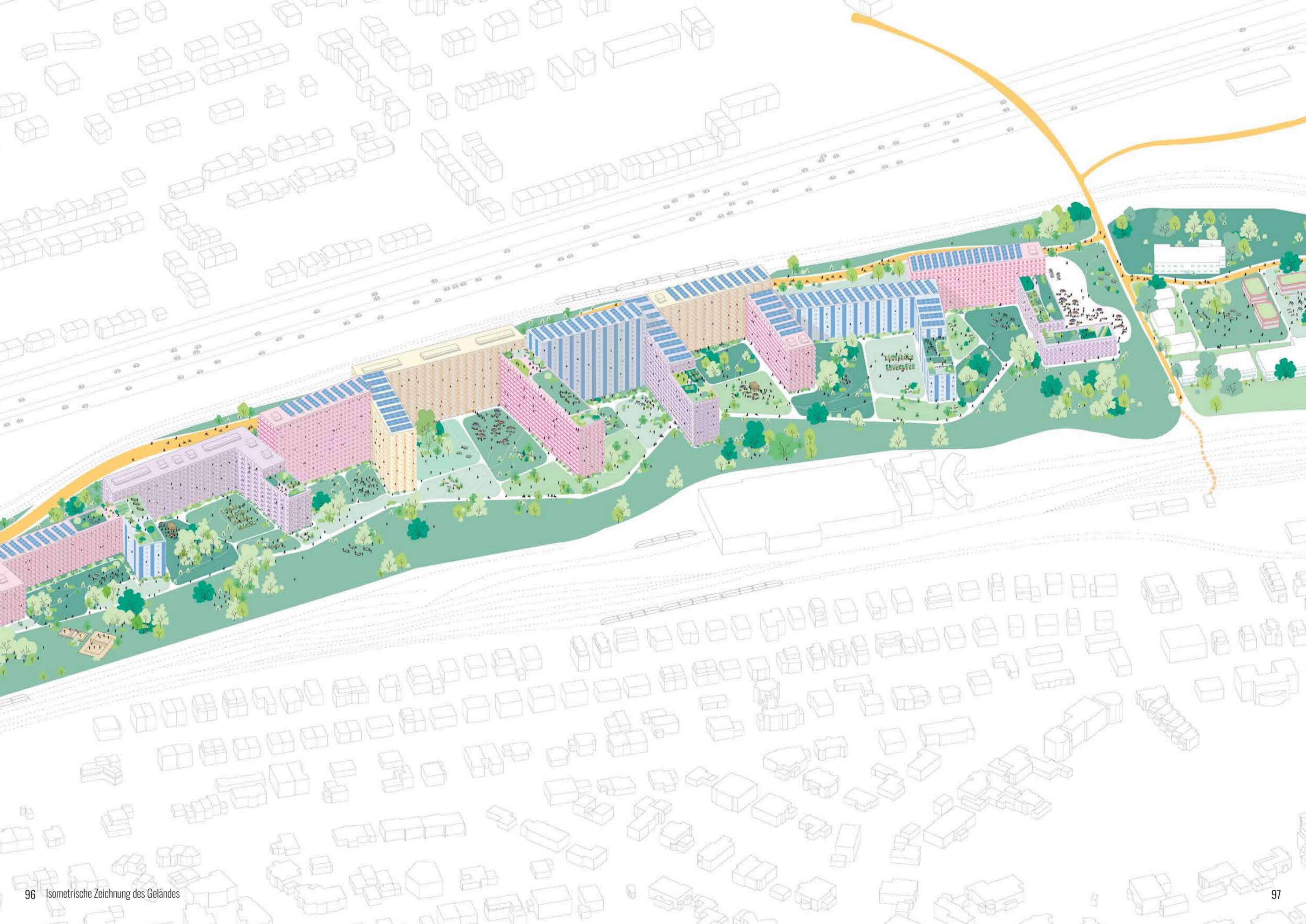
Eine der letzten freien Flächen Berlins befindet sich am westlichen Stadteingang auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald. Hier entsteht ein neues Stadtquartier mit rund 2.500 Wohneinheiten, welche die immer schneller wachsende Hauptstadt dringend benötigt.

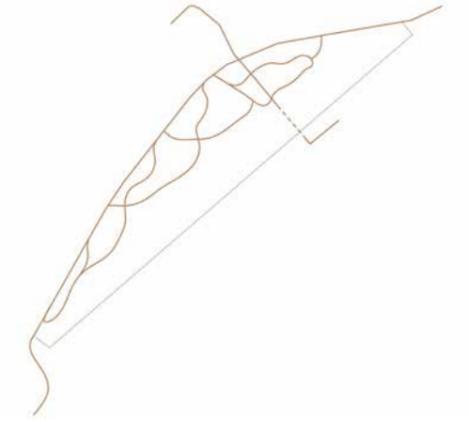
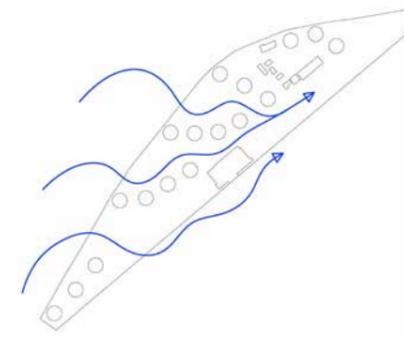
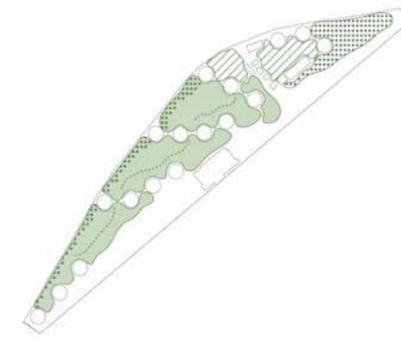
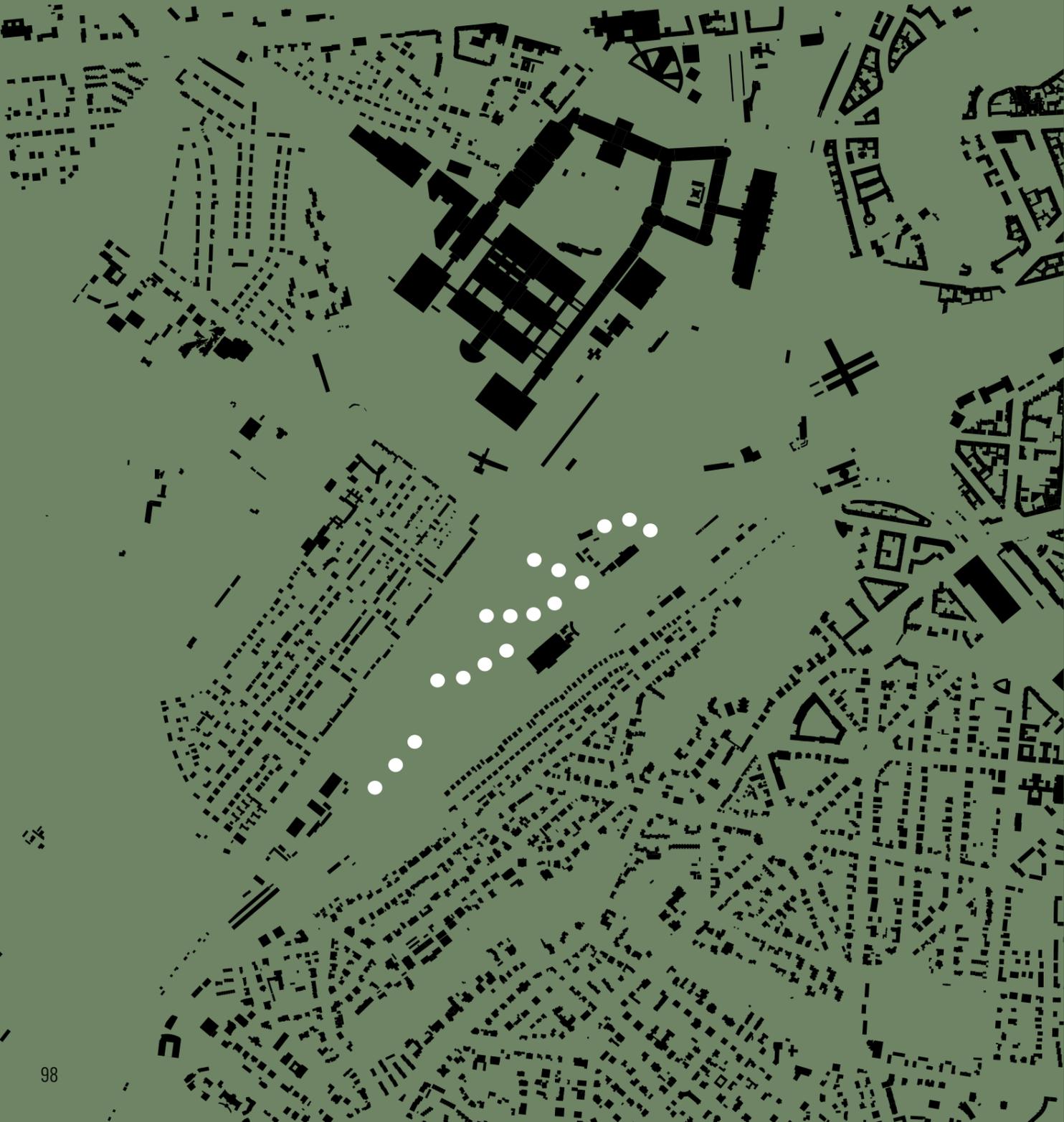
Um sensibel mit den hohen Anforderungen im Zusammenhang des Klimas umzugehen, vereint der Entwurf eine geringe Flächenversiegelung mit möglichst hoher Wohnfläche. Dabei entsteht ein Wohnkomplex umgeben von Grünflächen, der auf die Natur eingeht und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Umgeben von den Gleisen der Berliner S-Bahn und direkt an der AVUS hat das Gebiet einen Inselcharakter. Neue Wege integrieren das zukünftige Stadtquartier in die umliegenden Viertel Grunewald und Eichkamp und ermöglichen eine schnelle und einfache Anbindung an die naheliegenden S-Bahn-Stationen.

Eine besonders hohe Anforderung an den Entwurf war dementsprechend auch der Umgang mit der aus dem umliegenden Verkehr entstehenden Lärmbelästigung. Folglich entwickelt sich der Gebäudekomplex aus dem im Gebäude integrierten Schallschutz durch die geschlossene Bebauung entlang der AVUS. Somit öffnen sich die Höfe zur stillen, sonnenbelichteten Südseite. Wohnende im neuen Stadtquartier sind umgeben von weitläufigen Parkflächen, Sport- und Gemeinschaftsbereichen. So soll sich eine angenehme und interessante Nachbarschaft entwickeln, die für alle Nutzer*innen Möglichkeiten für ein angenehmes Wohnen bietet. Es entstehen eigenständige Stadtquartiersvereine und Gemeinschaftshäuser sowie eine Grundschule und eine Kita.





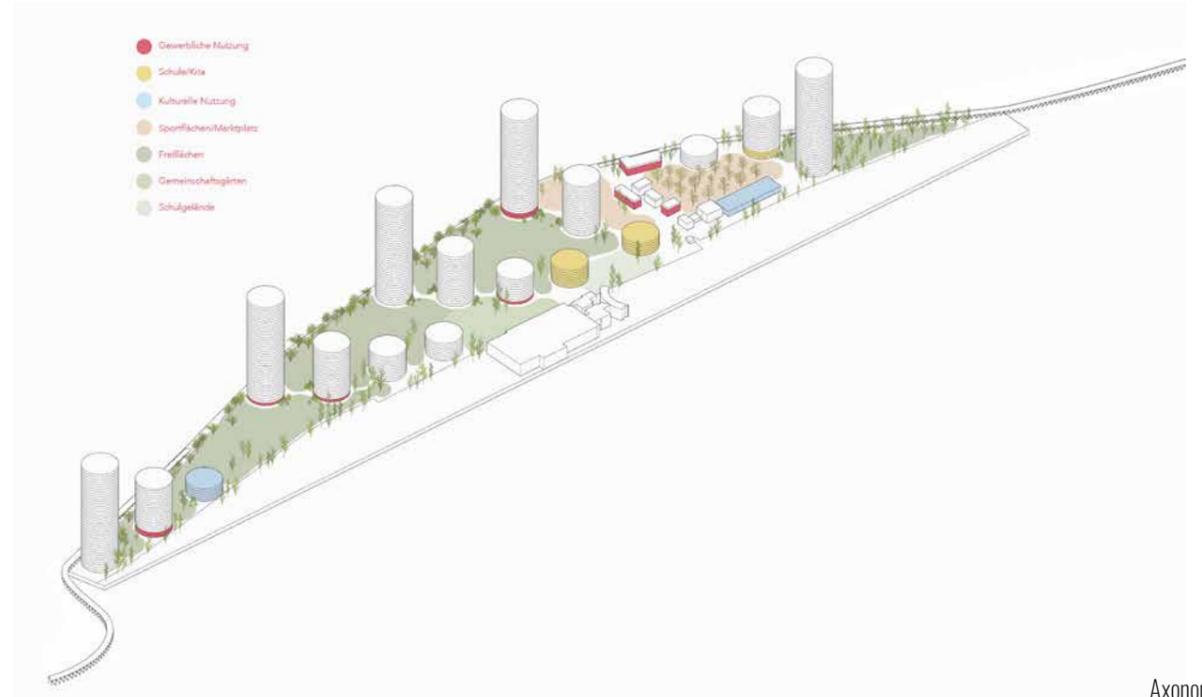




HIGH 5

High5 versucht, möglichst viel Wohnraum bei möglichst kleiner Flächenversiegelung zu schaffen. Die fünf höchsten Türme - die „High5“ - strecken sich 120 Meter in den Himmel. Insgesamt bietet die Bebauung Platz für 7.500 Einwohner:innen und gleichzeitig einen weitläufigen Freiraum für Sport und Freizeitaktivitäten sowie zur Erholung und Entspannung. Durch die geringe Versiegelung des Gebiets und die organische Form und Anordnung der Gebäude wird eine wichtige Kaltluftschneise erhalten, die eine große Rolle für das Stadtklima spielt. Da das Gebiet als „Stadtinsel“ nicht sehr gut zugänglich ist, werden neue Verbindungen in Form von zwei Brücken für Fahrräder und Fußgänger:innen und einen Ausbau der Untertunnelung geschaffen, um den Zugang für Nutzfahrzeuge zu gewährleisten. Bis auf diese Nutzfahrzeuge bleibt das Gebiet autofrei und geht damit einen großen Schritt im Prozess der Mobilitätswende. Für den Fuß- und Radverkehr werden so Verbindungen zu den Bahnhöfen Grunewald, Messe Süd, Halensee, Westkreuz und Charlottenburg geschaffen.

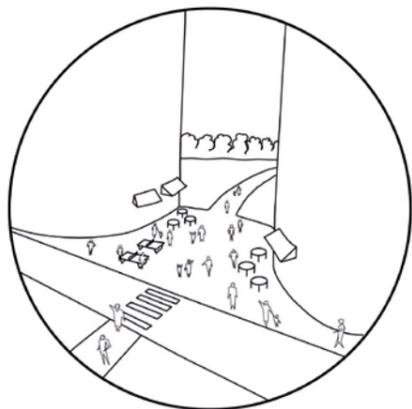
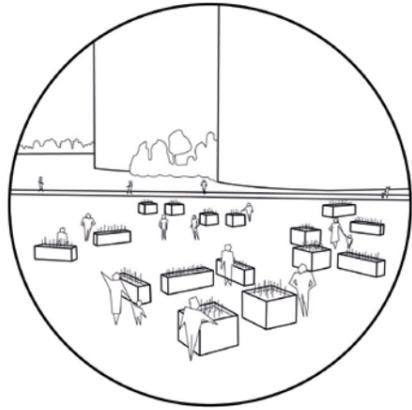
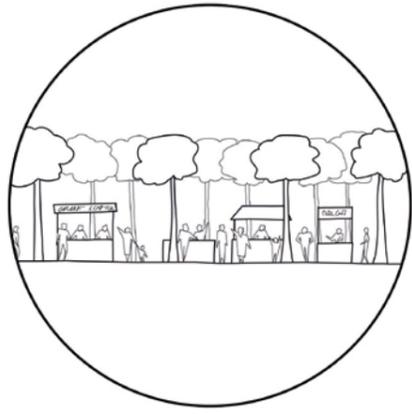


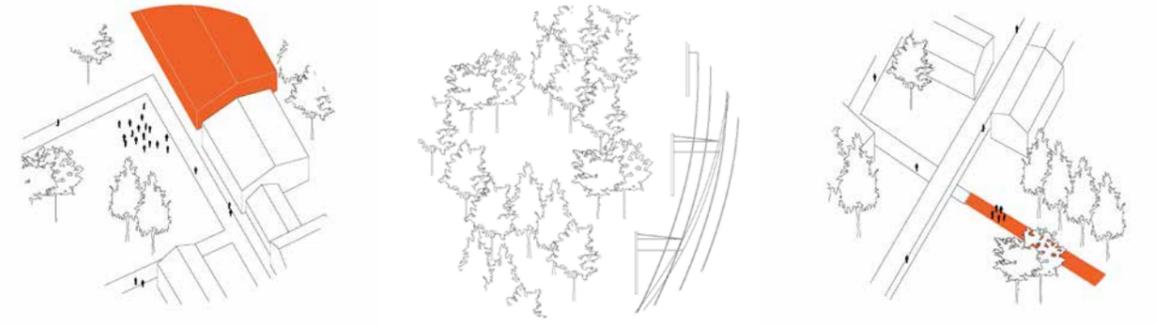
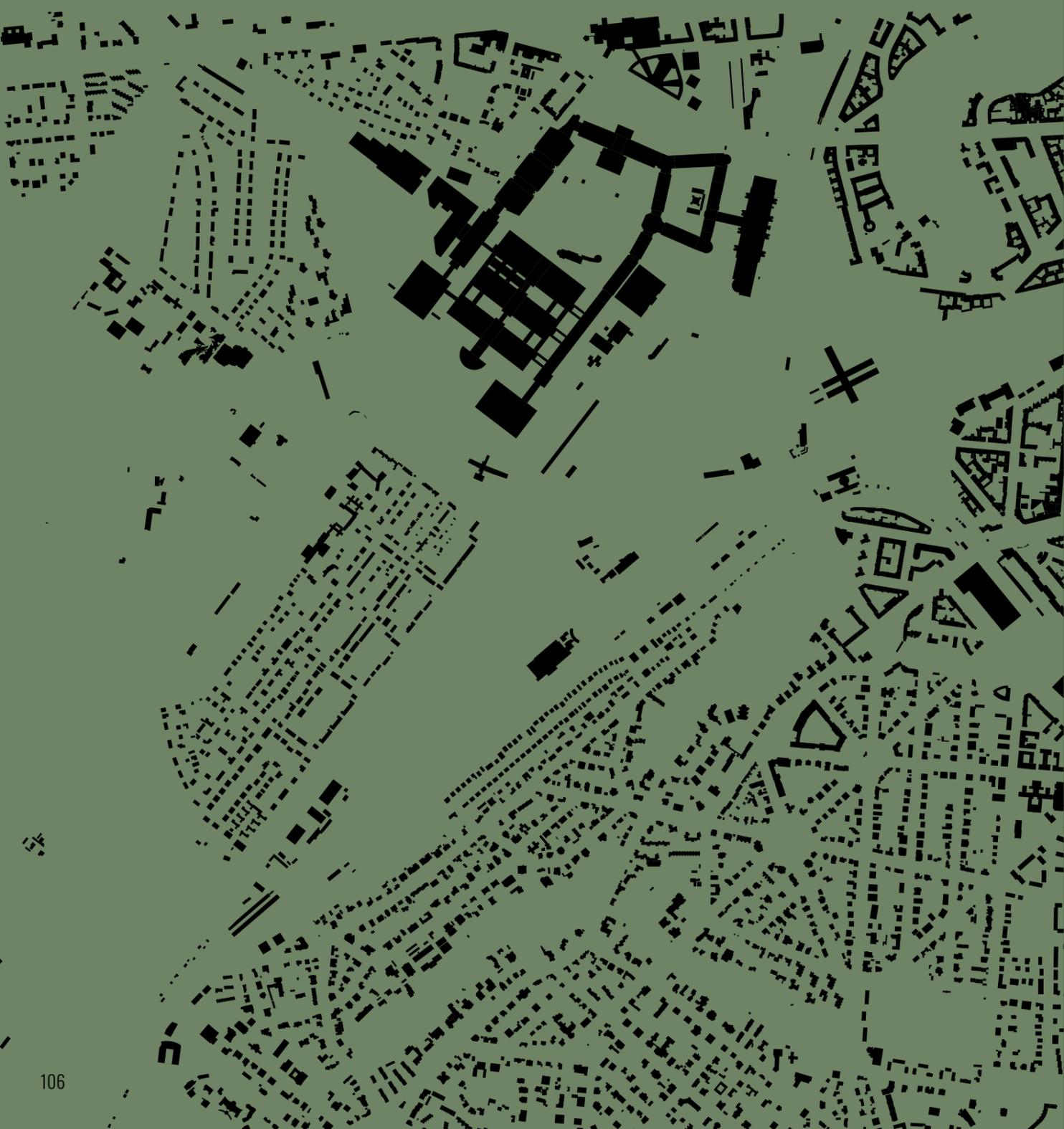


Axonometrie



Modellbild





BRACHE 14055

Der Entwurf zeigt eine Utopie: Was wäre, wenn der ehemalige Güterbahnhof als Brache sich selbst überlassen würde?

Betrachten wir Berlin unter den Gesichtspunkten der nachhaltigen Stadtentwicklung, erkennen wir im Status quo zentrale Probleme. Auf der sozio-ökonomischen Seite gibt es einen akuten Wohnungsmangel. Gleichzeitig wird auf der ökologischen Seite durch Neubau und Flächenversiegelung der Klimawandel und der Verlust der Biodiversität immer weiter vorangetrieben.

Für diese Probleme brauchen wir nachhaltige Lösungen, um eine sozial- und klimagerechte Stadt zu schaffen. Es braucht eine Wohnraum-Umverteilung und neue Regularien, um dem Wohnungsmangel zu begegnen. Zudem müssen die Klimaziele eingehalten und die Vielfalt der urbanen Ökosysteme erhalten und geschützt werden.

Das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewalds ist eine der letzten großen Brachflächen Berlins. Die Brache hat außerdem großes Potenzial, den Biotopverbund zwischen Grunewald und Tiergarten zu stärken, Habitate für seltene Tiere zu bieten und einen Beitrag zum Schutz der Biodiversität zu leisten.



Portulak

Portulaca oleracea

Portulak besiedelt nährstoffreiche, lockere Sand- und Lehmböden, die im Sommer auch trocken sein können. Er ist als Pionierpflanze in Gärten, auf Äckern, an Wegen und in Pflasterritzen zu finden.



Stachel-Lattich

Lactuca serriola

Der Stachel-Lattich kann eine Wuchshöhe von 30 bis 120 cm erreichen. Er kommt häufig in sonnigen, lückigen Unkrautfluren, an Wegrändern, Schutt- und Trümmerplätzen vor. Er bevorzugt trockene, nährstoffreiche Böden an warmen, sonnigen Standorten.



Stumpfblättrige Ampfer

Rumex obtusifolius

Der Stumpfblättrige Ampfer wird als Speise- und Heilpflanze verwendet, in Landwirtschaft und Gartenbau heute aber eher als Unkraut angesehen. Der Stumpfblättrige Ampfer besiedelt rudere Standorte an Graben- und Wegrändern und auf Schuttplätzen und Äckern.



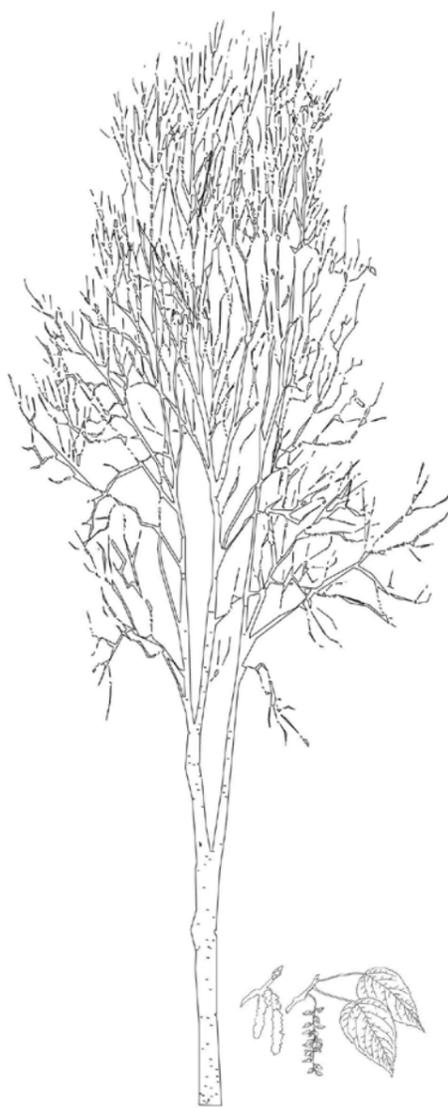
Wildbiene



Kanadisches Berufkraut

Conyza canadensis

Das Kanadische Berufkraut erreicht eine Wuchshöhe von 30 bis 100 Zentimetern. Es tritt bei der Wiederbesiedlung von Brachflächen optimal vor allem im zweiten und dritten Jahr auf. Es gedeiht auf mäßig stickstoffreichen, vorzugsweise sandigen Böden. Von April bis Juli können die Blätter als essbare Kräuter verwendet werden.



Pappel

Populus

Pappeln sind sommergrüne Bäume oder Sträucher, die Wuchshöhen von 30 bis 45 Metern erreichen. Die Laubblätter sind dreieckig, herz- oder eiförmig und entweder ganzrandig oder gelappt. Die Blütenstände sind gestielte, hängende Kätzchen. Sie werden vom Wind bestäubt, die Blüten erscheinen vor den Blättern.



Mauersegler

Apus Apus

Mauersegler sind extrem an ein Leben in der Luft angepasst. Außerhalb der Brutzeit halten sie sich für etwa zehn Monate nahezu ohne Unterbrechung in der Luft auf. In Mitteleuropa brütet der Mauersegler hauptsächlich an mehrgeschossigen Altbauten, darunter Wohnhäusern, Kirchtürmen, Fabrikgebäuden oder Bahnhöfen.



Buntspecht

Dendrocopos major



Rotfuchs

Vulpes vulpes



Schwalbenschwanz

Papilio machaon



Schmalblättriges Weidenröschen

Epilobium angustifolium

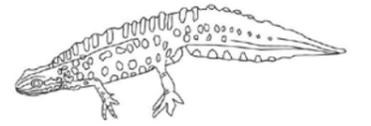
Das Schmalblättrige Weidenröschen wächst als sommergrüne, ausdauernde krautige Pflanze und erreicht Wuchshöhen von meist 50 bis 120 cm. Als Standort bevorzugt dieser Rohbodenpionier Kahlschläge, Ufer, Böschungen, Fels- und Blockschutt.



Weißer Gänsefuß

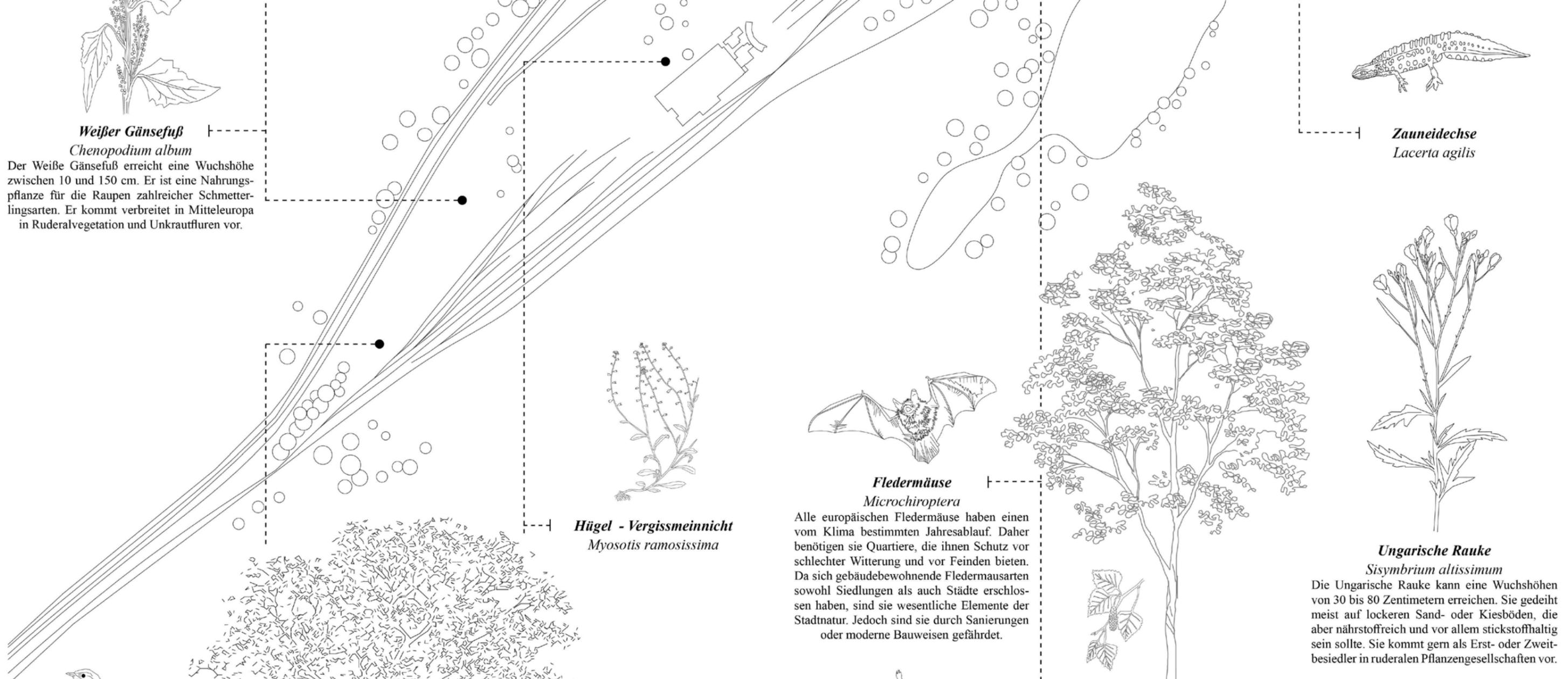
Chenopodium album

Der Weiße Gänsefuß erreicht eine Wuchshöhe zwischen 10 und 150 cm. Er ist eine Nahrungspflanze für die Raupen zahlreicher Schmetterlingsarten. Er kommt verbreitet in Mitteleuropa in Ruderalvegetation und Unkrautfluren vor.



Zauneidechse

Lacerta agilis



Hügel - Vergissmeinnicht

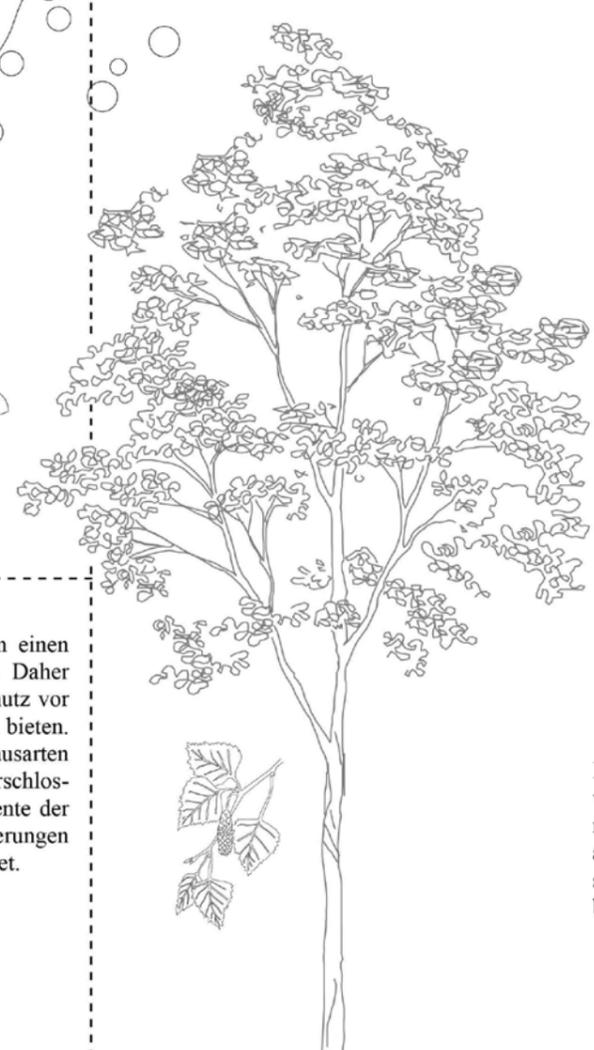
Myosotis ramosissima



Fledermäuse

Microchiroptera

Alle europäischen Fledermäuse haben einen vom Klima bestimmten Jahresablauf. Daher benötigen sie Quartiere, die ihnen Schutz vor schlechter Witterung und vor Feinden bieten. Da sich gebäudebewohnende Fledermausarten sowohl Siedlungen als auch Städte erschlossen haben, sind sie wesentliche Elemente der Stadtnatur. Jedoch sind sie durch Sanierungen oder moderne Bauweisen gefährdet.



Birke

Betula

Birken-Arten sind laubabwerfende, sommergrüne Bäume oder Sträucher. Ausgewachsen können sie bis zu 30 Meter groß werden. Der Baum selbst ist Lebensraum für zahlreiche Pilze, Flechten und Moose sowie für Insekten und Säugetiere. Birkenblätter sind im Gegensatz zu den meisten Baumblättern essbar.



Ungarische Rauke

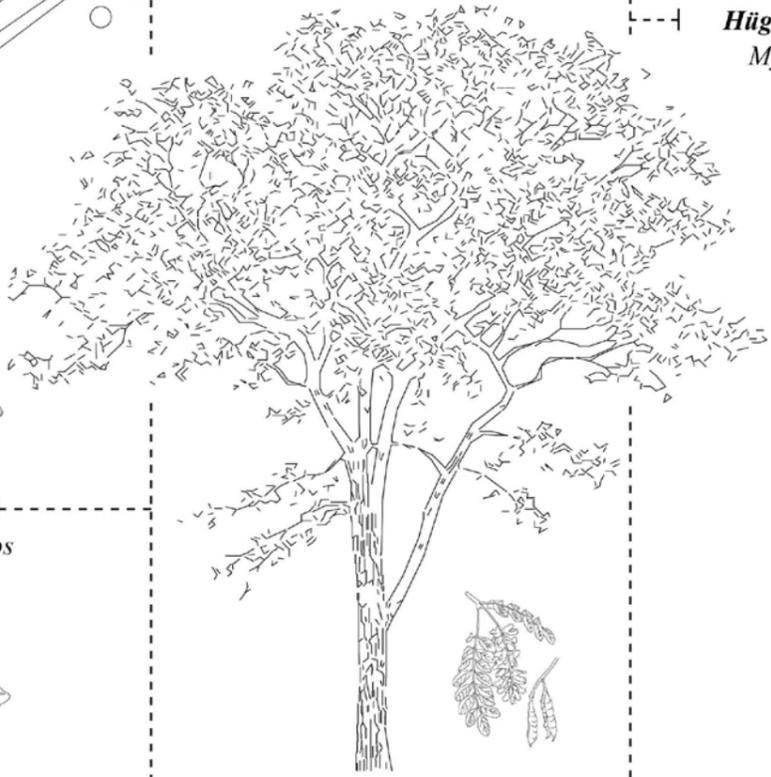
Sisymbrium altissimum

Die Ungarische Rauke kann eine Wuchshöhen von 30 bis 80 Zentimetern erreichen. Sie gedeiht meist auf lockeren Sand- oder Kiesböden, die aber nährstoffreich und vor allem stickstoffhaltig sein sollte. Sie kommt gern als Erst- oder Zweitbesiedler in ruderalen Pflanzengesellschaften vor.



Nachtigall

Luscinia megarhynchos



Gewöhnliche Robinie

Robinia pseudoacacia

Die Gewöhnliche Robinie ist ein sommergrüner Baum mit rundlicher oder locker schirmartiger Krone, der eine Wuchshöhen von 12 bis 30 m erreicht. Die wechselständigen und unpaarig gefiederten Laubblätter besitzen eine Länge von 15 bis 30 cm. Ausgehend von bestehenden Samenbäumen kann die Robinie sehr schnell neue offene Standorte bewachsen; die Art neigt sehr stark zum Verwildern.



Rispen-Flockenblume

Centaurea stoebe



Schlanke Königskerze

Verbascum virgatum

Die Schlanke Königskerze hat einen hohen und aufrechten Wuchs. Die krautige Staude bevorzugt magere, durchlässige Böden, die steinig bis sandig sind. Insekten profitieren von den gelb-leuchtenden Blütenständen.



Mäusebussard

Buteo buteo



Knorpelkraut

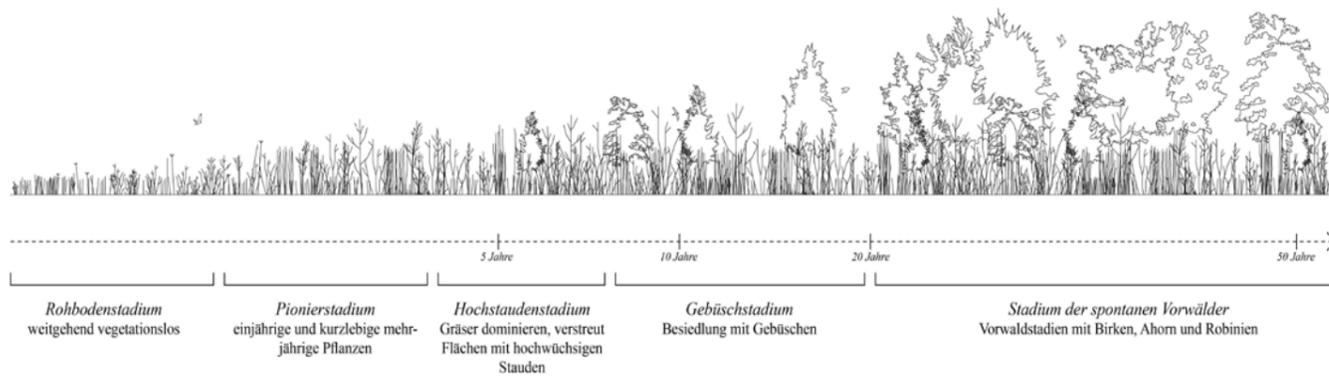
Illecebrum verticillatum

Das Knorpelkraut wächst als niederliegende oder am Grund verzweigte, schlanke Stängel und sind meist 5 bis 30 Zentimeter lang.

Gewöhnlicher Löwenzahn

Taraxacum sect. Ruderalia

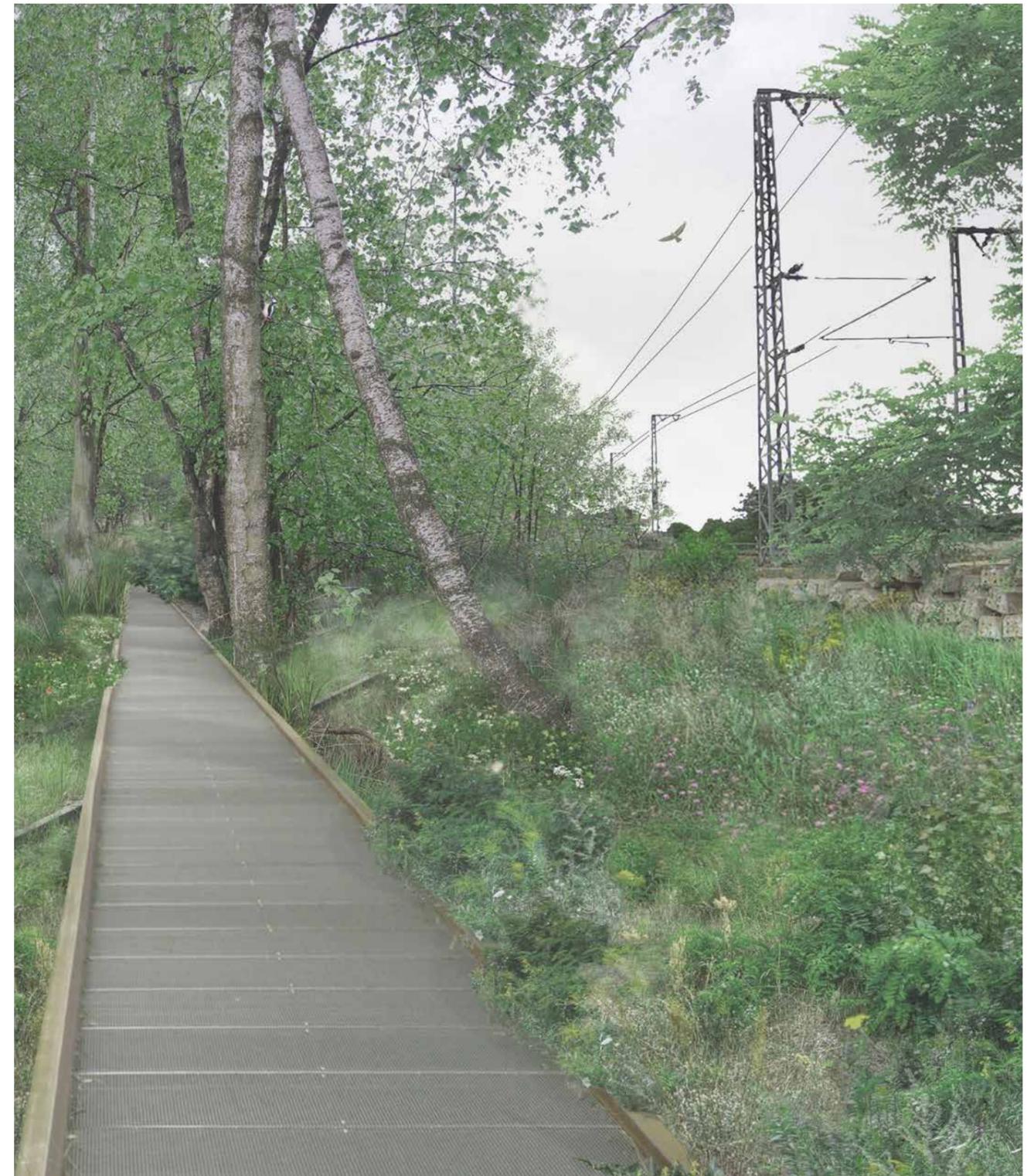




Bepflanzungskonzept



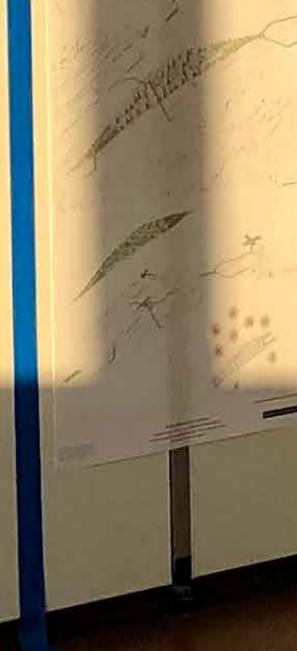
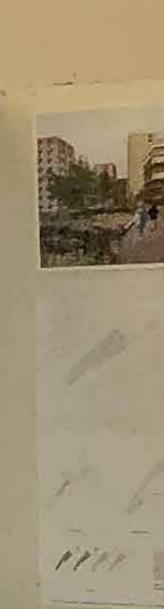
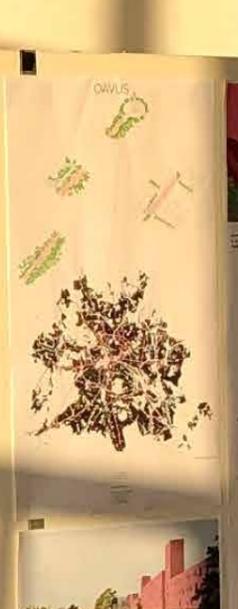
Modellbild



Perspektive des verwilderten Geländes

6 SUMMARY 23

Alle Zukunftsentwürfe für den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald sind auf der "Summary" präsentiert worden, der Jahresschau der Bauhaus-Universität Weimar. In einem der ehemaligen Bauhaus-Ateliers des von Henry van de Velde errichteten Hauptgebäudes waren alle Pläne und Modelle zu sehen, inklusive des großen Umgebungsmodelles, in das die verschiedenen Entwürfe eingesetzt werden konnten.



7 IMPRESSUM

STADTINSEL BERLIN

Dokumentation der studentischen Arbeiten
des Sommersemesters 2023

AUTOR*INNEN DER ENTWÜRFE

Vincent Otis Wellpoth, Dorothea Schiesser, Dario Thanner, San Feng Chang, Jakob Bartz, Ole Mohrenweiser, Karl Cormac MacReevy, Malin Wandel, Louise Harbaum, Valentine Lily Eve Michel, Amelie Zillmann, Annika Sophie Scheuring, Stella Barthelmeus, Olivia Pussert, Raphael Obertreis, Antonia Ostrowski, Nico Pöhlmann, Jakob Flathmann, Mia Mücke, Pia Steiger

HERAUSGEBER

Steffen de Rudder
Professur Städtebau
Bauhaus-Universität Weimar

REDAKTION & LAYOUT

Malin Wandel

IMPRESSUM

Professur Städtebau
Fakultät Architektur und Urbanistik
Bauhaus-Universität Weimar
Geschwister-Scholl-Straße 6
99425 Weimar

Tel.: +49 (0) 36 43/58 26 01

Fax.: +49 (0) 36 43/58 32 23

E-mail: staedtebau1@archit.uni-weimar.de

Website: www.uni-weimar.de/staedtebau

TEXTE

Steffen de Rudder, Martina Jacobi, Gabriele Gagliardi

FOTOGRAFIE / ABBILDUNGEN

Alle Fotografien und Abbildungen stammen von der Professur Städtebau außer folgende:

Seite 6+7: Bild Berlin

Foto von Adam Vradenburg auf Unsplash

Seite 8+9: Luftbild Geoportal Berlin

(<https://www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php>)

Seite 23+24: Frank Müller

(<https://www.stadtschnellbahn-berlin.de/bahnhof/bahnhof.php?bhf=220>)

Seite 66+67: Fahrradfahrer im Stadtzentrum

Foto von Ksenia Kasak auf Unsplash

8 DANKSAGUNG

Das Team der Professur Städtebau bedankt sich bei allen Studierenden für das erfolgreiche Semester.

Ein besonderer Dank geht an die Wohnungsbaugesellschaft Howoge, die diese Publikation gefördert hat, und an Rainer Johann für die tolle Unterstützung während des gesamten Semesters.

Dank geht auch an Landschaftsarchitekt Carlo Becker, der sich die Zeit genommen hat, einen Vortrag zum Thema Stadtklima zu halten und mit den Studierenden zu diskutieren.



