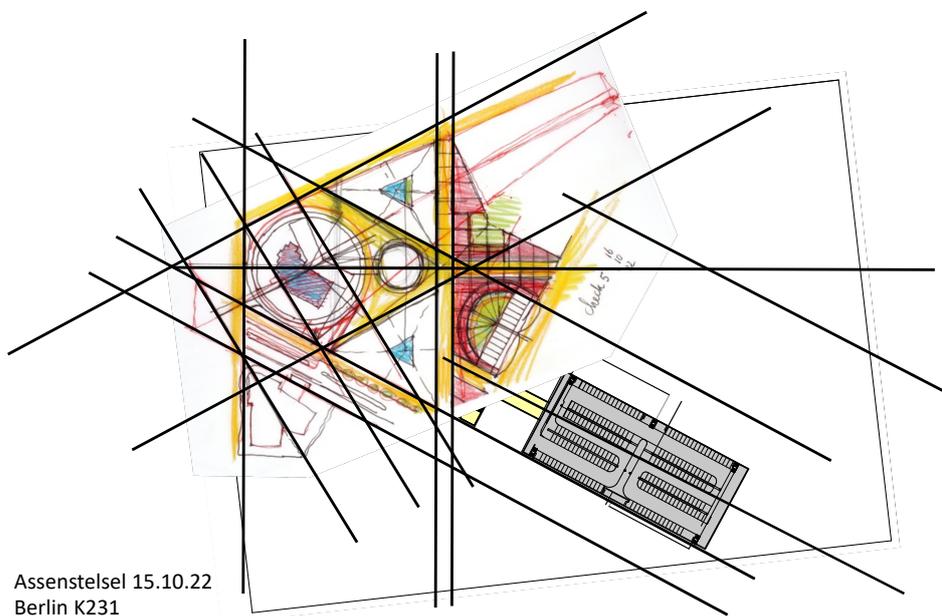


ERLÄUTERUNG

Die urbane Komposition entsteht aus der Kombination einiger Beobachtungen des Ortes, bei der einen geht es um die Funktion, bei der anderen um Atmosphären.

Im Gegensatz zu den drei großmaßstäblichen Volumina in der aktuellen Situation setzt sich der Plan aus fünf abwechslungsreichen Teilen zusammen, die aufgrund ihrer Lage und Ausrichtung jeweils eine eigene Logik, Typologie und Funktionsmuster aufweisen.

Die Teile bleiben auch ausdrücklich Teil eines größeren Ganzen: des urbanen Bausteins.



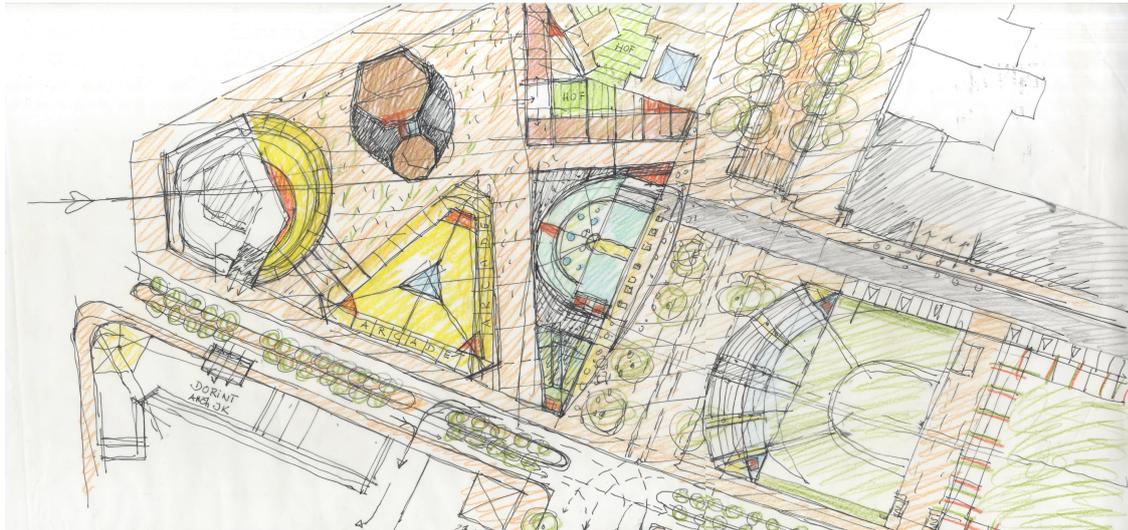
EIN GEOMETRISCHES KOORDINATENSYSTEM

Die Straßen und Straßen folgen einem geometrischen System von Achsen, die zusammen einem offensichtlichen Straßen- und Gassenmuster folgen, das das Gebiet organisch mit seiner Umgebung verbindet. Sie ermöglicht neue kurze Querverbindungen, macht Umwege überflüssig und führt neue Verbindungen sichtbar verkürzt von den verschiedenen Ecken von Ku-Damm, Randstraße, Augsburgstraße durch die Mitte bis in den zentralen Innenbereich und erweckt so attraktive Punkte wieder zum Leben.

Dieser städtebauliche Eingriff ist aus unserer Sicht die Antwort auf die Frage, das Areal zu einem wichtigen Treffpunkt in diesem Quartier zu machen.

FÜNF GEBÄUDETEILE

Die fünf Gebäudeteile folgen buchstäblich dem eingezeichneten Straßenraster, das nicht nur die Grundflächen (Umrisse) von Gebäudeteilen definiert, sondern auch deren typologisches Potential durch Lage, Volumen und Ausrichtung deutlich macht. Dadurch sind alle fünf Arten verschieden und haben ihren eigenen Charakter.



ÄNDERUNG

Unter Berücksichtigung von das neu vorhandene Muster, verfolgen wir eine Strategie, um die drei vorhandenen Substanzen zu ergänzen.

Form und Struktur des ehemaligen Schweizer Hotels werden nach Möglichkeit im Innern des Grundstücks fortgeführt und somit im wörtlichen und übertragenen Sinn vollendet.

Die bestehenden Innenhöfe und die umliegenden schönen Gründerzeit-Läden und -Häuser im Innern des Gebäudeblocks sind ein logischer Grund, diese nach der gleichen Strategie typologisch zu ergänzen.

Daraus ergibt sich ein Potenzial von 110.000 m² Wohnfläche über Ladenlokalen, durchsetzt mit den erforderlichen besonderen Sozial-, Bildungs- und öffentlichen Einrichtungen.

So auch bei der Fertigstellung (nach Abriss des bestehenden Hinterhauses) des Agrippina-Hauses an der Rankestraße. Auch hier entsteht ein schönes logisches Ganzes, das sich in die umrissenen Umrisse des Straßen- und Gassenmusters einfügt.

Das funktionale Muster orientiert sich an der prominenten Lage und Aussicht auf den LA-Platz, der aufgrund seiner Lage auch hier zum Einsatz kommen kann.

Hinweis: Für den Standort der Kita sind in den Planungen zwei Varianten entwickelt worden, die sowohl im Agrippina-Haus als auch in Wohngebäuden untergebracht werden können.

Neben den Innenräumen spielt der Außenraum eine große Rolle, der in Verbindung mit den bestehenden Höfen und einem Blick auf den zentralen Platz das gesamte Viertel beleben kann. Auch die Mischung mit Praxisbereichen (Soziales, Kulturelles, Gewerbe) findet hier voll und ganz statt und Wohnen im Dachgeschoss ist natürlich für alle attraktiv.

NEUBAUTEN

Wir haben in unseren Überlegungen lange an der wörtlichen Interpretation des Koordinatensystems und der Position der zukünftigen Hochhäuser gezweifelt. In der vorliegenden Planung hat der Duo Tower aus mehreren Gründen einen festen Platz am Rand des Grundstücks am Kurfürstendamm bekommen:

Die Frage der Silhouette spielt dabei im Verhältnis zu den beiden anderen Türmen nicht die größte Rolle, sondern vor allem wegen der Verankerung am Kurfürstendamm und um die Sichtbarkeit zu erhöhen und möglichst viel Platz im Umfeld zu behalten, damit man durchschauen kann und den Überblick garantieren.

Neben den bereits erwähnten Achsen spielt beim zweiten Neubau eine Verbindung zur Lobby des Dorinhotels eine entscheidende Rolle. Die aktuelle Eingangs- und Fassadenentwicklung an der Augsburgerstraße verdient mehr Aufmerksamkeit und erhält eine prominente Antwort durch eine Sichtachse vom zentralen Platz und eine Laube auf der Sonnenseite der Straße Augsburgerstraße.

Hier wurde ein vollkommen geometrisches Gebäude gewählt, mit einem gleichschenkligen dreieckigen Grundriss, der den zentralen Platz mit Turm und Rundtorte, die Augsburgerstraße und den Agrippina-Komplex verbindet.

Nach dem Vorbild des Stibbe Headquarters an der Südachse in Amsterdam werden die Flächen im Sockel mit Einzelhandelsflächen und öffentlichen Einrichtungen um eine zentrale dreieckige Halle herum auf innovative Weise für Bürotätigkeiten geeignet gemacht.

Oben wird die Silhouette des Gebäudes durch eine Reihe von Sondereinrichtungen unterschiedlichster Art betont, von Gastronomie bis hin zu umgebauten Begegnungsstätten, wobei die Dachflächen als Terrassen mit Blick in die Umgebung begehrbar gemacht werden.

UMFELD

Das Potenzial des Los-Angeles-Platzes und der Rankestraße in voller Länge vom Breitscheidplatz bis zum Friedrich-Holländer-Platz im Süden.

Die Idee, die Rankestraße zur Fußgängerzone zu erklären, haben wir ernsthaft geprüft und kann zu einer Reihe sehr positiver städtebaulicher Konsequenzen führen. Durch das Verbot des Auto- und Güterverkehrs wird der nun solitär gelegene Block (Kurfürstendamm-Augsburgerstraße-Rankestraße) durch eine Reihe von Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums in den größeren Zusammenhang eingebunden:

1. Dort, wo die geplante Unterführung nach -1 führt, wird die Lücke zum heutigen Eingang des Parkhauses mit einer leicht gebogenen Treppenanlage überbaut, um den Park von den Randstrassen her grosszügig erschlossen zu machen. Die torförmige Pergola, als Wiederholung der Pergola auf der anderen Seite, begleitet den Besucher beim Betreten des Parks.

2. In der Mitte der Rankestraße ist ein Platz für den Raddurchgang reserviert.

3. Durch die Maßnahme des Autoverkehrsverbots ist zu erwarten, dass das Wohnklima unter dem bestehenden Baumbestand die Möglichkeit erhält, sich deutlich zu verbessern und damit an die neuen Sockelfunktionen innerhalb des Plangebiets anzuknüpfen.

Wir erwarten, dass die Funktionen in den Sockeln zu einem neuen und wiedererkennbaren Ganzen verschmelzen.

4. Dort, wo die verschiedenen Verkehrsarten (Zug, S-Bahn, Auto, Fahrrad, Fußgänger) zusammentreffen, hat das Untergeschoss unverkennbares Potenzial, sich zu einem infrastrukturellen Knotenpunkt zu entwickeln.

Die horizontal und vertikal über das Areal verlaufenden Trassen bilden eine Wegkreuzung, an der die Türme stehen.

Durch die Anordnung von Hohlräumen in regelmäßigen Abständen, die vertikale Sichtbeziehungen herstellen, wird eine Äquivalenz der Attraktivität von Erdgeschoss und Untergeschoss geschaffen, wodurch eine interessante Route im Untergeschoss von der U-Bahn zum Los-Angeles-Platz entsteht.

Tiefgarage

Die Etagen für Parken und Lagern ab -2 und tiefer basieren auf einem Raster von 8,50 Metern.

Die Zufahrt zur Garage ist ein heikler Punkt, da eine ebenerdige Zufahrt auf allen drei Seiten des Grundstücks schwer vorstellbar ist (Langsamverkehrszone, zwei stark befahrene Straßen und Fußgängerzone). Deshalb schlagen wir vor, die Garage über ein Loch in der Wand beim Nachbarn zu öffnen und für einen möglichen Ausgang könnte eine Route auf -2 zum Parkhaus unter dem Los-Angeles-Platz führen. In diesem Zusammenhang ergänzen wir den Rat unseres Beratungsunternehmens:

Die Anlieferung des Grundstückes erfolgt weiterhin über die bereits vorhandene Zweispurige Grundstückszufahrt in der Augsburgur Straße. Ein- und Ausfahrt sind baulich getrennt, so dass auch bei einem zukünftigen Anstieg der Lieferfrequenz kein Rückstau in der Augsburgur Straße zu befürchten ist. Die vorhandenen Baulichkeiten sind LKW-konform ausgebildet (Durchfahrtsbreiten und -höhen).

Unabhängig von der Tatsache, dass selbst Aufliegerfahrzeuge (Sattelschlepper) diese Zufahrt problemlos nutzen könnten, WIRD bei der Auslegung der inneren Organisation der TG davon ausgegangen, dass die Anlieferung künftig immerfahrzeug bistromittelt (sauf. von Elektro- und Wasserstoffen, Lastenräder, etc.) . Mit der Reduktion der Bewegungsflächen z.B. Durch kleinere Wende- und Aufstellflächen wurden zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fahrräder, Lastenräder etc. geschaffen und damit das Leitbild eines modernen Zukunftsrechts. (INGENIEURBÜRO ABRAHAM: Kommunale Infrastruktur)

