

ULAP-Quartier an der Invalidenstraße

Erläuterungstext

Folgende Leitideen machen das ULAP-Quartier an der Invalidenstraße im Herzen Berlins zu einem Leuchtturmprojekt für zukunftsfähigen Städtebau im 21. Jahrhundert:

- Es entsteht ein **urban gemischtes Quartier** mit vielfältigen Nutzungen und kurzen Wegen, das zu allen Tageszeiten mit Leben gefüllt ist und seiner Lage mitten in der Metropole Berlin gerecht wird.
- Geprägt wird das **Großstadtquartier durch seinen grünen und nachhaltigen Charakter, indem es** sich durch einen minimierten ökologischen Fußabdruck und einen geringen CO₂-Verbrauch auszeichnet.
- Grün wird das Quartier auch in gestalterischer Hinsicht – **Nutzbare Dachlandschaften, Fassadenbegrünung** und der **Erhalt zahlreicher Bestandsbäume** prägen das neue Stadtviertel und verleihen ihm einen einzigartigen Charakter.
- Ein **zukunftsfähiges Mobilitätsangebot** aus Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr, wie Car-, Bike- und Lastenrad-Sharing mit entsprechenden E-Ladestationen, sorgen für eine zeitgemäße und nachhaltige Verkehrserschließung.

Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept gliedert sich in zwei großstädtisch gemixte **Superblöcke**: Die hoch verdichtete **Metropolitane Mischung** zum Hauptbahnhof, bestehend aus Verwaltung, Wohnen und Einzelhandel, sowie die nach Moabit ausgerichtete **Urbane Gemeinschaft** mit einer Mischung aus Wohnen, Schule und Gewerbe. Beide Blöcke werden von einer lebendigen Erdgeschosszone mit vielfältigen Nutzungen aus Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Service durchzogen.

Zwischen den beiden Superblöcken verläuft das zentrale **Quartiersband**, welches das bisher geschlossene Bahnviadukt als Durchgang zum ULAP-Park öffnet. Das Band dient zum einen als Herz des neuen Stadtviertels. Zum anderen bietet es eine autofreie Wegeverbindung vom Lesser-Ury-Weg in der Zille Siedlung bis an die Spree.

Der östliche Block wird geprägt vom **High-Rise Cluster** des Verwaltungskomplexes mit Polizei, Senatsjustizverwaltung, Konferenzbereich und weiteren Verwaltungsflächen an der Ostspitze zum Hauptbahnhof. Mit dem Ensemble aus drei unterschiedlich hohen Türmen entsteht eine neue Landmarke, die den **Hochhauschwerpunkt Europaplatz** im Norden des Hauptbahnhofs ergänzt. Dadurch wird die Silhouette des Bahnhofsumfeldes und die Blickbeziehung, insbesondere vom Regierungsviertel aus, neu geformt. Weitere **Urbane Akzente** besetzen wichtige Eckpositionen und schaffen spannende Blickbeziehungen.

Der Straßenraum Alt-Moabit wird zum **Boulevard Alt-Moabit** umkodiert und neu interpretiert. Die vorhandene Blockrandbebauung auf der Südseite erhält ein urbanes und belebtes Gegenüber. Durch die Umleitung des Autoverkehrs auf die Südseite und die Umwandlung der nördlichen Fahrbahn in einen Fußgängerbereich mit Außengastronomie und Verweilmöglichkeiten entsteht ein lebendiger Ort, der durch die Bewahrung des wertvollen Baumbestandes eine eigene Identität erhält.

Weitere Kernidee des Konzeptes ist die **Bespielung des Bahnviaduktes** durch offene Freizeit- und Sportnutzungen sowie eine Fahrradgarage für den Hauptbahnhof mit Werkstatt, Verleih und Fahrradcafé. Zusätzlich sind eine Bar / ein Club oder Event-Space sowie temporäre Nutzungen vorstellbar. Ziel ist die Belebung des bisher brachliegenden Raums zu allen Tageszeiten, um das bisher mangelnde Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Darüber hinaus bietet das **ULAP-Café** als Tagescafé für Wohnungslose eine bisher fehlende Anlaufstelle. Gleichzeitig dient es als begehbare Skulptur und ermöglicht so eine Verbindung bis hoch zur Straße Alt-Moabit und zur angrenzenden Spree bzw. Moltkebrücke.

Freiraumkonzept

Der Freiraum wird so gestaltet, dass er den Nutzer:innen vielfältige Aneignungsmöglichkeiten bietet. Der Fokus liegt dabei auf Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen. Der Städtebau wurde sehr bestandsorientiert entwickelt. Viele der großen und alten Bäume werden erhalten und prägen den Charakter des neuen Quartiers. Gleichzeitig bildet das Baumdach einen Filter zu den neu entstehenden Gebäudehochpunkten und schafft so einen Bezug zum menschlichen Maß. Die Bäume bilden das grüne Grundgerüst des ULAP-Quartiers.

Die wichtigen Aufenthaltsbereiche für die Menschen im ULAP-Quartier befinden sich entlang der als Boulevard gestalteten Straße Alt-Moabit und auf der zentralen autofreien Quartiersader. Weiterhin plädieren wir für die Öffnung der Schulfreiflächen in den Nachmittagsstunden, um das Angebot an Spielflächen zu erweitern. Ein öffentlicher Spielbereich für jüngere Kinder entsteht mit Blickkontakt zum Biergarten an der Ecke Alt Moabit, Emma-Herwegh-Straße. Die Dächer auf den Schul- und Wohngebäuden werden zu produktiven Flächen, auf denen Obst und Gemüse angebaut wird. Gleichzeitig werden sie zu sozialen Flächen für die Begegnung der Hausbewohner:innen.

Im Ideenteil legen wir einen Fokus auf die Bespielung der Viadukt-Unterseite. Hier werden vielfältige Angebote geschaffen, zum Teil auch solche, von denen an anderer Stelle in der Stadt Störungen ausgehen würden, Sportangebote wie Skaten, Klettern, Streetball, Calisthenics, Parkours, aber auch Cafés, Makerspaces und Clubs. Die Belebung mildert die trennende Wirkung, die vom Viadukt ausgeht. Vom ULAP-Quartier aus erreicht man in Verlängerung der zentralen Quartiersader über einen neuen großzügigen Durchgang den ULAP-Park. Die Belebung des Viadukts wird eine Aktivierung des Parks nach sich ziehen und diesen schönen grünen Ort in das Bewusstsein der Menschen rücken.

Mobilitätskonzept

Mit dem ULAP-Quartier entsteht ein weitestgehend autofreies Stadtviertel in einer der verkehrstechnisch besten Lagen des Landes direkt am Berliner Hauptbahnhof. Neben der direkten Anbindung an Nah- und Fernverkehrszüge entsteht mit der neuen Straßenbahnhaltestelle „Urania-Saal“ ein optimales ÖPNV-Angebot in der Quartiersmitte. Zudem sorgen zahlreiche Fahrradstellplätze, Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen und alternative Mobilitätsangebote, wie Carsharing, für eine optimale Verkehrserschließung.

In einer Mobilitätsstation in der ALDI-Garage bündeln sich im Zentrum des Quartiers, neben Carsharing, auch weitere alternative Mobilitätsangebote, wie Bike-Sharing, Lastenradverleih und eine Paketstation.

Daneben entsteht an der Clara-Jaschke-Straße, unter dem Viadukt und nah zum Hauptbahnhof, ein großzügiges Fahrradparkhaus mit Verleih, Werkstatt und Fahrradcafé, welches das Serviceangebot für den Hauptbahnhof erweitert.

Realisierungsphasen

Die Realisierung des ULAP-Quartiers erfolgt in einer mittel- und einer langfristigen Entwicklungsphase:

In der ersten Phase werden zunächst die leerstehenden Gebäude des Landeslabors, der Polizei, die Containerbauten und der ALDI zurückgebaut. Darauf folgt die Entwicklung des östlichen „Superblocks“ aus Verwaltung und ALDI. Auch die Schule kann bereits in dieser ersten Phase errichtet werden. Nach Fertigstellung der Verwaltungsbauten kann die Polizei umziehen und

das weiterhin bestehende Gebäude 1 erhalten und zwischengenutzt werden (z.B. als Räume für Startups oder Unterkunft für Geflüchtete).

In der langfristigen Entwicklungsphase kann auch Gebäude 1 abgerissen und die westliche Bebauung mit der Mischnutzung aus Wohnen, Gastronomie und Einzelhandel errichtet werden. Als perspektivisches Ziel soll dann die nördliche Fahrbahn Alt-Moabit für den Autoverkehr gesperrt und zum attraktiven Aufenthaltsbereich mit Biergärten und Cafés in den Vorgärten und Bewegungs- und Aufenthaltsangeboten im Straßenraum umgewandelt werden.

Ökologie + Nachhaltigkeit

Das ULAP-Quartier zeichnet sich als grünes und nachhaltiges Großstadtquartier aus, welches beispielhaft für einen modernen, ökologischen und metropolitanen Städtebau steht. Dies wird durch folgende Aspekte gewährleistet:

- Kompakte und hohe Baukörper lassen einen geringen Fußabdruck entstehen und reduzieren dadurch – im Verhältnis zur Baumasse – den Versiegelungsgrad.
- Dadurch sowie durch das Abrücken der Bebauung entlang Alt-Moabit können im westlichen Plangebiet zahlreiche Bestandsbäume erhalten werden.
- Auch der Erhalt bzw. die Zwischennutzung von Gebäude 1 sorgt zumindest mittelfristig für eine nachhaltige Nutzung der vorhandenen Bausubstanz
- Eine extensive und intensive Dachbegrünung sowie eine Fassadenbegrünung leisten sowohl einen ökologischen als auch einen klimatischen Beitrag. Zudem reduzieren sie den Niederschlagswasserabfluss. Auch die Sammlung von Regenwasser in Zisternen und die Nutzung als Brauchwasser stehen für eine kreislauforientierte Planung.
- Die Nutzung der Dachflächen für Gemüsegärten oder Stadtbienen unterstützt die lokale Biodiversität.
- Gleichzeitig sind die Dachgärten Treffpunkte und Kommunikationsorte für die Bewohner:innen des Quartiers und stärken so die soziale Nachhaltigkeit.
- Oberhalb der extensiven Dachbegrünung können Photovoltaikanlagen installiert werden, die grünen Strom für das Quartier produzieren. Sonnenkollektoren dienen der Wärmeversorgung durch Solarthermie. Darüber hinaus ist eine Versorgung mit Geothermie oder, soweit vorhanden, auch Nah- bzw. Fernwärme möglich. Abwasserwärmetauscher dienen zur Wärmerückgewinnung.
- Durch die Nutzung nachhaltiger Baumaterialien, wie Holz oder Recyclingbeton (teilweise in Elementbauweise), können Gebäude nach dem Cradle2-Cradle-Gedanken entstehen. So kann z.B. die Schule mit Wohngebäude in Holzbauweise als bundesweites Leuchtturmprojekt entwickelt werden.
- Die Reduktion des MIV auf ein Minimum sowie die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote leisten einen Beitrag zur Verkehrswende und zur Reduktion der CO₂-Emissionen.