

# 6002 Insula Detlevstraße Berlin

## Städtebauliches Konzept

Die neue Großform der Insula an der Detlevstraße fasst den heterogenen Kontext und etabliert eine übergeordnete Hierarchie innerhalb der bestehenden kleinteiligen und fragmentierten Orte der Peripherie. Die Insula grenzt die bestehende Siedlung gegen die Gleise ab und führt urbane Qualitäten in den Kontext ein. Sie bildet einen neuen Quartierspark – ein selbständiger und identitätsbildender Ort für Bewohner und Anwohner.

*„Im Kontext der Nachverdichtung kleinteiliger fragmentierter Orte innerhalb der Agglomeration bieten Großformen die Möglichkeit, den heterogenen baulichen Bestand zu fassen und eine übergeordnete Hierarchie zu etablieren. Sie erlauben es Grenzen zu definieren und Sinnbereiche zu unterteilen und so physische Kohärenz zu schaffen. Durch verdichtete Setzungen können urbane Qualitäten in den Kontext eingeführt werden. Entgegen modernistischem Gedankengut erfährt die Großform hier ihre Berechtigung über den Bestand. Aus dem Ineinandergreifen von großformatigem Städtebau, der situativ reagieren kann, und der Berücksichtigung eines kleinformatischen Bestands können relevante Strategien der Verdichtung unter Berücksichtigung der Genese eines Ortes entwickelt werden.“ Aus „G wie Großform“ in: Marc Angéilil, Michael Hirschbichler, Abecedarium zur Peripherie, Berlin, 2013, S. 129*

## Wohnungstypen und Funktionsverteilung

Am Kopf des Blockes wird ein Anker für das Quartier ausgebildet, der Flächen für Gewerbe, Ärztehaus und Kindertagesstätte bereithält. Das Gebäude reagiert mit zwei Erschließungs- und Wohnungstypen auf die unterschiedlichen Bedingungen auf der Ost- bzw. Westseite.

Der Gebäudeteil entlang der Detlevstraße ist als effektive Reihung von Drei-Spännern organisiert, die 2 bis 5-Zimmer-Wohnungen abbilden können. Zur Abendsonne bilden die Wohnungen Balkone aus, die den Baukörper gliedern. Im Gebäudeteil zum Gleisfeld sind 1 bis 2-Zimmer-Wohnungen angelegt, die durch verglaste Laubengänge erschlossen werden, die den Schallschutz für die Wohnungen gewährleisten und Begegnungsraum sind. Die Apartments orientieren sich mit ihren Aufenthaltsräumen und einer Balkonschicht zum Blockinnenraum. Das Gebäuderaster lässt eine flexible Aufteilung zu. Die Treppen und Fahrstuhltürme rhythmisieren die gleisseitige Fassade und definieren die Nachbarschaften am Laubengang.

Insgesamt können rund 500 Wohnungen realisiert werden.

Die geforderte Quartiersgarage wird nicht wie in der Auslobung empfohlen in einem Parkhaus, sondern im Erdgeschoss am Gleisbett realisiert. Dieses ist als nutzungsoffenes Geschoss angelegt, das zunächst mindestens 125 ebenerdige Stellplätze bereitstellt, die über einen vorgelagerten Erschließungsweg erreicht werden. Parallel zu den Stellplätzen sind Hofseitig Fahrradräume, Müll- und Abstellräume sowie Optionsräume vorgesehen, die gemeinschaftliche, individuelle oder kleingewerbliche Nutzungen ermöglichen. Wenn zukünftig weniger Stellplätze benötigt werden, können die Stellplätze und Optionsräume in Wohnungen oder Ateliers umgewandelt werden.

## Grünraum und Umgebung

Die Detlevstraße wird als Mischverkehrsstraße ausgeführt, die durch einen Grünstreifen begleitet wird, der Senkrecht-Stellplätze, und Fahrradstellplätze bereitstellt. Der geschützte Baumbestand kann erhalten bleiben.

Der Blockinnenraum wird Quartierspark. Die Grünflächen werden von Beerenbüschen umsäumt, die den nötigen Schutz für die Wohnungen im Parterre herstellen. Baumgruppen und Pavillons gliedern den Park. Bestehende charakteristische Baumgruppen werden mit ihren Gehölz- und Staudenansammlungen in die Gestaltung einbezogen, um weiterhin Brutplätze für die ansässigen Tiergruppen anzubieten.

In den Pavillons sind gemeinschaftliche Funktionen wie Fahrradwerkstatt, Lese- oder Gartencafé möglich, die besondere öffentliche Orte schaffen. Die Grünflächen erhalten dadurch thematische Widmungen, die durch Ausstattung (Spielgeräte/Sitzmöbel), Vegetation und Grünpflege aufgegriffen werden.

Die großen Tore öffnen das Blockinnere am Tag für das bestehende Quartier.

An der Spitze des Grundstückes bleiben die bestehenden Bäume erhalten und bilden einen schattigen Quartiersplatz vor dem Kopfbau. Der Kitagarten wird von einer Mauer umschlossen, die einen Kiosk beinhalten kann.

Die Fahrradrampe, zur besseren Anbindung des Quartiers an die S-Bahn-Station, taucht mit langsamer Steigung unter der Autobrücke Gehrenseestraße hindurch, um dann auf der Nordseite an den Fußgänger- und Fahrradstreifen anzuschließen.

*„Die Großform schafft den Rahmen, die Ordnung und den geplanten Raum für einen unvorhergesehenen Prozess, für eine parasitäre Architektur. Ohne diese Komponente bleibt jede Planung starr und leblos.“ In: Oswald Matthias Ungers, Großformen im Wohnungsbau, Veröffentlichungen zur Architektur, Heft Nr. 5, Berlin, 1966*