

Für uns ist die Fragestellung nach einer für diesen Ort angemessenen Art des Wohnens ist Ausgangspunkt unseres Entwurfes. Diese Fragestellung hat für uns eine typologische als auch eine räumliche Komponente. Wir schlagen daher einen städtebaulichen Entwurf vor, der sich auf eine Gruppe von Wohnblöcken zurückführen lässt. Dazwischen entsteht ein Gerüst von hierarchisierten Außenräumen, in welche sich die verschiedenen Teilbereiche ihrer Bedeutung nach ganz selbstverständlich einfügen. In der Mitte des Grundstückes entsteht so ein von Nord nach Süd verlaufender, mäandrierender Wohnweg der sich mal nach Osten, mal nach Westen öffnet. Die Setzung der Blöcke greift städtebauliche Bezüge auf, so erweitert sich der Wohnweg nach Westen an den Kreuzungspunkten der Detlevstraße mit der Oswaldstraße und Lukasstraße je zu einem Quartiersplatz. In der Mitte des Grundstückes entsteht so ein von Nord nach Süd verlaufender, mäandrierender Wohnweg der sich als Raumsequenz wechselnd als urbaner Platz zur Detlevstraße öffnet und sich als Grüne Zone entlang einem schützendem Hang Richtung Osten orientiert.

Wir erweitern die Quartiersgarage zu einem Mobilitäts- und Quartierszentrum. Hier können neben dem Parken die Mobilitätsangebote (carsharing, bikesharing) um weitere Infrastruktur und soziale Einrichtungen ergänzt werden, beispielsweise Packstationen, Bäckerei, Café, Gemeinschaftspraxis und die Kita. Als solcher zentraler Anlaufpunkt füllt das Mobilitäts- und Quartierszentrum einen der mittleren Blöcke, welcher den Quartiersplatz an der Lukasstraße nach Osten hin begrenzt. Die ergänzenden Nutzungen bilden eine aktive Erdgeschosszone zum Quartiersplatz hin aus. Die Quartiersgarage ist so dimensioniert, dass über 90% der baurechtlich erforderlichen Stellplätze hier untergebracht sind. Die Straßenführung der Detlevstraße wird so geändert, dass der Südteil ab der Kreuzung Oswaldstraße als Stich nur bis zur Quartiersgarage führt, wohingegen der Nordteil der Detlevstraße in die Lukasstraße einbiegt. So kann sichergestellt werden, dass die Erschließung der Quartiersgarage über die Bennostraße führt, auch wenn die Quartiersgarage in der Mitte des Grundstückes liegt. Das Quartier an der Detlevstraße bietet auf dieser Grundlage nun das Potential für ein autofreies Quartier. Fahrradstellplätze können entlang des Wohnweges Eingangsnah offen abgestellt werden, sowie in den Eingangsbereichen im Erdgeschoss oder im Untergeschoss in Fahrradräumen. Entlang der westlichen Grundstücksgrenze bieten die Bestandsbäume eine hohe Freiraumqualität entlang der Detlevstraße. Wir verzichten daher auf Parkplätze in diesen Zonen, die ohnehin aufgrund der unregelmäßigen Abstände der Baumstämme untereinander nur schwierig anzuordnen wären. Lediglich am nördlichen und südlichen Ende, außerhalb der Zone der Bestandsbäume, ordnen wir Stellplätze an.

Die drei mittleren Wohnblöcke sind setzen sich zusammen aus einer auf Drei- oder Vierspannern basierenden Blockrandbebauung sowie einem kleinen Punkthaus als 5-Spanner. Die Wohnblöcke haben in der Regel 6 Vollgeschosse. Die Blöcke sind Richtung nach Osten Richtung Schall geschlossen, öffnen sich jedoch großzügig nach Westen zu den Bestandsbäumen entlang der Detlevstraße beziehungsweise nach Süden. Die Treppenhäuser liegen grundsätzlich zur schallbelasteten Seite, sowie Küchen und teilweise Schlafzimmer. Die Wohnzimmer und Loggias sind in der Regel zur schallabgewandten Hofseite hin orientiert, mit Blick auf die Kleinkindspielbereiche. Das Erdgeschoss wird angehoben zum Hochparterre, der Aushub für die Keller bildet als Aufschüttung den erhöhten Innenhof mit Eigengärten. So entsteht eine spürbare Zonierung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Außenbereichen. Die Adressbildung erfolgt in der Regel von außen, sprich von den Quartiersplätzen oder dem Wohnweg. Die Treppenhäuser der Blockrandbebauung sind darüber hinaus auch direkt an die Innenhöfe angeschlossen.

Die einseitig zum Hof hin orientierten Wohnungen sind in der Regel 2-Zimmer Wohnungen, welche mit 3- 4- oder 5-Zimmerwohnungen zu Mehrspännern kombiniert werden. Größere Wohnungen finden sich zudem in den Erdgeschossen. Das Regelgeschoss der kleinen Punkthäuser ist eine Kombination aus 2-Zimmerwohnungen und 3-Zimmerwohnungen.

Ganz im Norden und Süden des Grundstücks hat je ein Wohnblock den Maßstab eines großen Punkthauses angenommen. Hier schlagen wir einen 11-Spänner mit innenliegender Erschließung vor. Für das südliche Gebäude wird das Treppenhaus als innenliegendes Sicherheitstreppenhaus ausgebildet um als alleiniger Rettungsweg dienen zu können. Hier setzt sich der Wohnungsmix aus 1- , 2- und 3-Zimmerwohnungen zusammen. Die städtebauliche Anordnung vermeidet rein nach Norden orientierte Wohnungen. Das südliche dieser größeren Punkthäuser hat 8 Geschosse, das nördliche als Hochpunkt zur Gehrenseestraße 10 Geschosse.

Wir unterscheiden für den Schallschutz zwischen dem öffentlichen Raum und den Wohngebäuden. Der städtebauliche Entwurf bildet schallgeschützte Hofbereiche aus zu denen sich die große Mehrzahl der Wohnbereiche und Loggien hin orientiert. Die Gebäudegrundrisse sind so gewählt, dass in der Regel die Treppenhäuser dem Schall zugewandt sind, für die nach dem Schall zugewandten Schlafräume nach Osten oder Norden schlagen wir die Nutzung von Schallschutzfenstern vor (z.B. Hafencity Fenster) . Für vereinzelte, dem Schall zugewandte Loggien schlagen wir eine zusätzliche Loggiaverglasung vor. Um die Quartiersplätze, den Wohnweg und die angrenzenden Freibereiche ausreichend vor Schall zu schützen, schlagen wir einen Hügel als begrünten Lärmschutzwall entlang der Ostgrenze des Grundstückes vor, der zudem zur Spiellandschaft für die Außenbereiche der Kita und des öffentlichen Spielplatzes wird. Im Gegensatz zu den eher urban ausgeprägten Quartiersplätzen schlagen wir den öffentlichen Spielplatz mit dem Charakter eines Abenteuer- oder Waldspielplatzes vor. Die Kita ist in das Erdgeschoss des Quartiers- und Mobilitätszentrums integriert und nach Süden orientiert. Dies erlaubt eine gute Erreichbarkeit. Die Kita und ihr Außenbereich ist durch den Erdwall vom Bahnschall geschützt. Der Außenbereich der Kita als auch der Spielplatz liegen jedoch auf der schallbelasteten Seite der Wohnungen, so dass diese auch automatisch nicht von spielenden Kindern beeinträchtigt sind.

Der Entwurf weicht dahingehend von den Bestimmungen des Bebauungsplanentwurfes ab, dass die Quartiersgarage auf die Grundstücksgrenze gesetzt ist, ebenso liegen Teile der Abstandsflächen des nördlichen Hochpunktes auf dem Bahngrundstück. Im Norden und Süden des Grundstückes sind Stellplätze innerhalb der Vorgartenzone vorgesehen.

Das Quartier an der Detlevstraße bildet eine eigenständige städtebauliche Einheit, welches sich schon allein aufgrund der deutlich höheren baulichen Dichte nicht aus den angrenzenden Typologien heraus entwickelt. Dennoch nimmt der Entwurf Bezüge der Gartenstadt auf, die westliche Bauflucht wird nur punktuell bebaut, der allergrößte Teil der Bestandsbäume bleibt erhalten. Die Wohnstraße und die Quartiersplätze an den Kreuzungspunkten bilden ein attraktives autofreies Quartier.