

ZUKUNFT SCHÖNEFELD NORD



ZUKUNFT SCHÖNEFELD NORD



Phase I
Entwicklungsphasen



Phase II

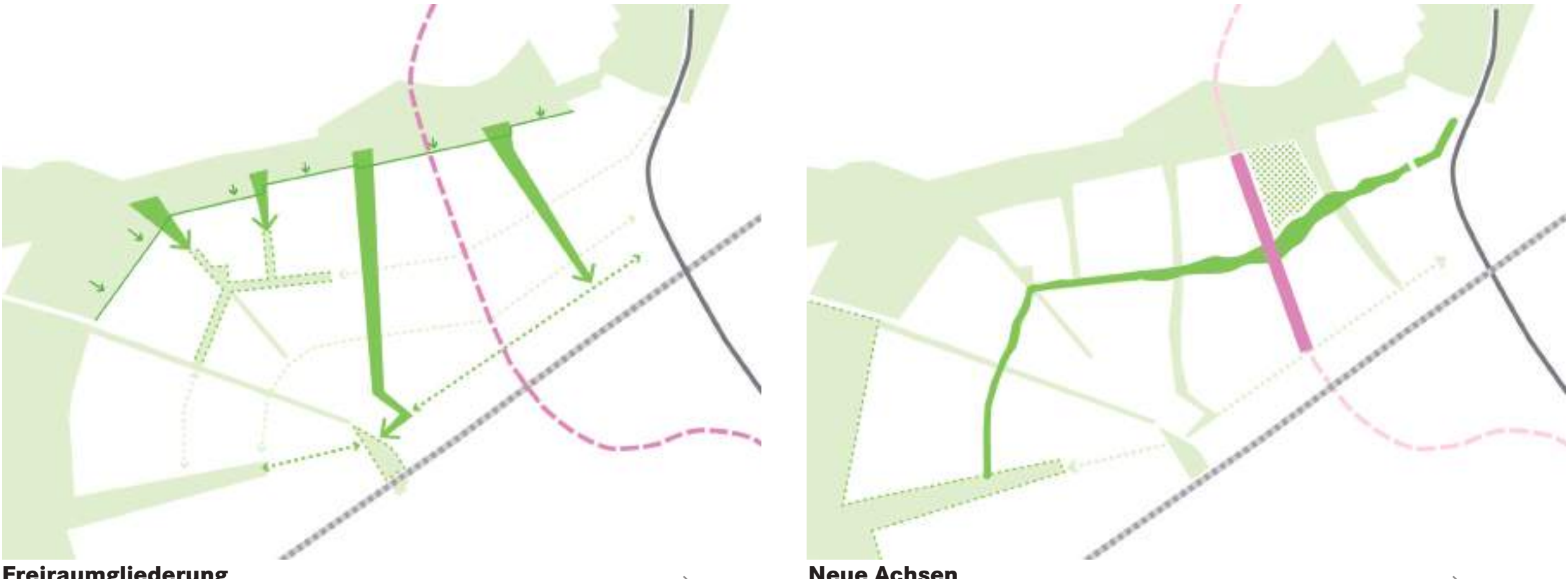


Phase III

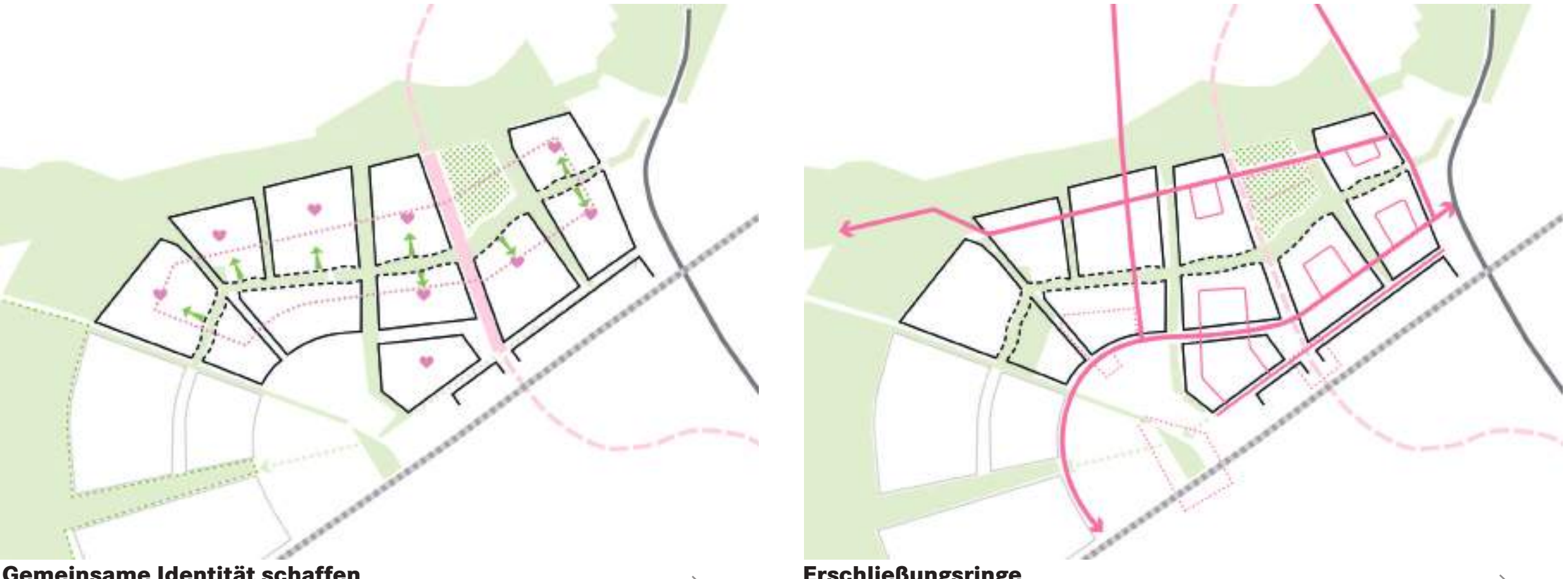


Phase IV

ZUKUNFT SCHÖNEFELD NORD



Städtebau



Schwarzplan



MIV- Erschließung



Umweltverbund



Nutzungen



Kristallisationsorte

Entwurfsidee
Die zukünftige Entwicklung Schönefelds schafft eine neue Identität aus der Verbindung bestehender Strukturen und neuer Grün- und Stadträume. Das freie Feld in der dynamischen Stadtregion zwischen Flughafen, Flughafen-Bahnhof im Süden historischem Zentrum im Westen und Berlin im Norden bietet Potenziale für eine verantwortungsvolle, nachhaltige Entwicklung. Ausgehend von den bestehenden Strukturen der Grünachsen, der Erschließungsstraßen, der zukünftigen U-Bahn, dem Mauerpark, dem Landschaftspark und dem bestehenden Zentrum wird eine neue Stadt-Landschaft gewoben. Die beiden zentralen Elemente neuer Identität sind urbane Dichte und vielfältiges Stadtgrün. Unterschiedliche Quartiereinheiten bilden ein Gesamtnetz, das von verschiedenen Grünbereichen durchzogen ist. Das grüne Netz besteht aus zwei wesentlichen Ost-West-Verbindungen, die Teil eines dichten Netzes sind. Zum einen die landschaftlich geprägte Ost-West-Verbindung vom Landschaftspark Rudow Altglienicke zu „In den Gehren“ mit dem Mauerpark im Norden und zum zweiten die südlich davon verlaufende zentrale Freizeitallee, die sich aus dem Bayangolpark in Richtung Osten entwickelt. Diese beiden übergeordnete Grünzüge werden mittels unterschiedlich programmierten Nord-Süd Achsen verbunden und durchzogen. Im zentralen Bereich entsteht ein großzügiges Freiraumfeld, das einerseits im Umfeld des Gymnasiums zentrale Freizeit- und Sozialeinrichtungen aufnimmt, als auch Raum für übergeordnete Sportnutzungen bietet. Das Zentrum am Rathaus Schönefeld wird über die Hans Gräde Allee nach Osten zum Bahnhof weitergeführt. Es entsteht ein Knochenprinzip mit einem neuen Schwerpunkt im Bahnhofsumfeld, das die zentralen Versorgungsfunktionen bereitstellt.

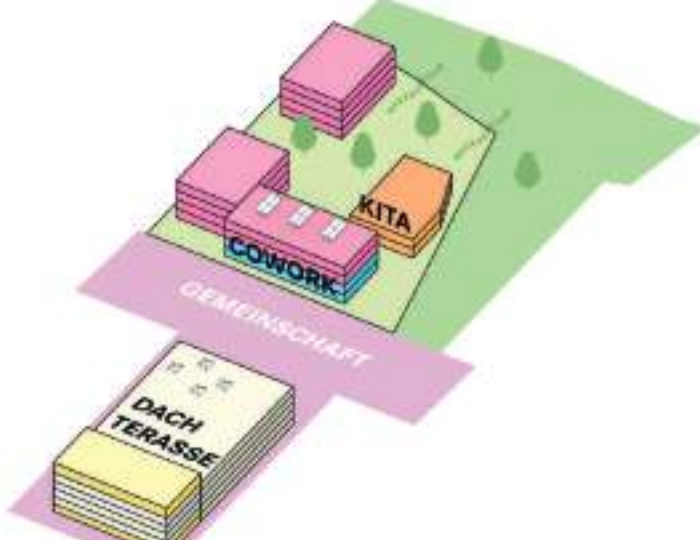
Erschließung
Die Konzeption strebt ein multimodales sowie stadt- und klimagerechtes Mobilitätskonzept mit Fokus auf den Umweltverbund an. Innerhalb des Quartiers ermöglichen zwei Haupt-Radwege die einfache barrierefreie Ost-West Durchquerung mit dem **Fahrrad**. Davon abgehend verlaufen innerhalb der grünen Achsen Fahrradwege nach Norden und Süden und verbinden den Stadtteil über den Mauerpark mit den Bestandsstrukturen im Norden. Die Fahrradachse in der Urbanen Achse nimmt die Fahrradwege aus der Berlin im Norden auf und führt sie durch das neue Gebiet nach Süden. Dazu wird eine neue Brücke den aus der Urbanen Achse über den Bahnhof nach Süden geschlagen. Die kleinteilige Erschließung für **Fußgänger*innen** und Radfahrer*innen erfolgt über die Grünzüge und als durchlässige Verbindung zwischen den Quartieren. Sie sind übergeordnet über die Grünzüge und Landschaftsparks an die Umgebung angebunden. Der zentrale Erschließungsstrang ist die urbane Achse für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mit den beiden U-Bahn-Stationen am Grünen Zentrum und am Bahnhof. Die Erschließung für den **Pkw-Verkehr** erfolgt entlang zweier, weitgehend voneinander getrennten Systeme über die Hans Gräde Allee und die geplante Planstraße E. Diese beiden Alleen bilden das Grundgerüst der Fahrerschließung. Von diesem Grundgerüst aus werden die einzelnen Quartiere über Schleifen erschlossen, welche (nur) für den Fuß- und Radverkehr untereinander verbunden sind. Die geplante Planstraße E2 dient als Verbindung für den Bus- und Radverkehr. Eine Fahrerschließung für den Pkw-Verkehr ist möglich, aber nicht notwendig. Stellplätze im öffentlichen Raum der Quartiere werden auf Behindertenstellplätze reduziert, um ein autotarmes Wohnumfeld zu schaffen. Durch diese Prinzipien soll möglichst wenig (Durchgangs-) Verkehr innerhalb des Stadtteils und entlang der sensiblen Bebauung entstehen. Eine Verbindung zwischen den Erschließungsachsen stellt die Rudower Chaussee innerhalb des Quartiers und die Waltersdorfer Chaussee am Quartiersrand dar. Der **ruhende Verkehr** ist im gesamten Quartier in an den Eingangsbereichen vorordneten Quartiersgaragen organisiert. Das Besucherparken ist in den Quartiersgaragen und in Teilen entlang der großen Haupterschließungsschlaufen fahrbahnbegleitend organisiert. Zentrale Knoten- und Umsteigepunkte sind die Quartiersgaragen, die als Mobilitätsknoten mit ergänzenden Funktionen ausgestattet werden. Ein engmaschiges Netz aus (Lasten-)Bike- und Carsharingstationen ergänzt die Quartiersgaragen.

Entwässerung
Der zukunftsfähige und klimagerechte Stadtteil setzt höchste Standards in Bezug auf nachhaltige Stadtentwicklung. Ein zentrales Element ist die **wassersensible Stadtplanung**, die aus stadtklimatischen, ökologischen und atmosphärischen Gesichtspunkten sowie zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels alle Teilbereiche des neuen Stadtteils berührt: von den begrünten Dachflächen, über Straßenräume bis zu den Grünräumen. Dachflächen werden wahlweise als semi-intensive Retentionsgründächer, als unbegrünte, helle Dächer mit Regenspeichern für Betriebswasser (Gartenbewässerung, optional Toilettenspülung) oder als intensive Gründächer ausgeführt. Abflüsse von Gründächern werden in den Innenbereichen der Blöcke, den Nachbarschaftshöfen dezentral in Retentionsflächen versickert, die von Regenspeichern gedrosselt abgeleitet. Darüber hinaus kann weiteres Niederschlagswasser über lineare Entwässerungsmulden entlang der Nebenerschließungen und über die Grünachsen versickert und abgeführt werden. Der nördlich an den Stadtteil angrenzende Produktive Rand vor dem Mauerpark integriert einen eingetieften Bereich mit weiterem Retentionsvolumen. Geringe Querschnittsbreiten, viel Straßengrün und großkronige Gehölze, durchlässig befestigte Stellplätze, Tiefbeete und Entwässerungsmulden in den Nebenstraßen prägen den öffentlichen Freiraum. Im Bereich der urbanen Achse wird das Regenwasser mittels Schwammstadtprinzip und Tiefbeeten versickert. Innerhalb der grünen Quartiere schaffen neue Baumreihen auch aus dem Klimabaumsortiment Identität und Orientierung.

Nutzungen
Die Gesamtentwicklung schafft eine lebendige und kleinteilige Nutzungsmischung. Im Umfeld der Hans Gräde Allee, insbesondere im Bereich des Stadtplatzes, erfolgt die stärkste Nutzungsdurchmischung mit dem höchsten Anteil von Arbeiten und Versorgung. Insbesondere in diesem Bereich ermöglichen aktive Erdgeschosszonen einen urbanen Charakter. Hier sind wahlweise Dienstleistungen, Büroräume, Co-Working-Spaces, Gesundheitsdienstleistungen, sowie Lebensmittel- und weiterer Einzelhandel verortet. Diese Versorgungsbereiche mit aktiven Erdgeschosszonen konzentrieren sich um den Stadtplatz und in Richtung des bestehenden Rathauses Schönefeld. Entlang der Hans Gräde Allee wird der Zentrumsbereich an den bestehenden Zentrumsbereich Schönefeld im Westen angebunden. Die Obergeschosse ermöglichen urbanes Wohnen, Micro-Flats und temporäres Wohnen. Der **Seepark** rund um den Schönefelder See fungiert als zentraler Park des Stadtteils. Als gemeinsamer Knotenpunkt der einzelnen Grünachsen und direkt an der urbanen Achse gelegen, verdichten sich hier die Aktivitäten und Nutzungen rund um den See. Der See schafft mit seinen atmosphärischen Qualitäten eine besondere Identität für den gesamten Stadtteil. Entlang der urbanen Achse bündeln sich die städtischen Aktivitäten entlang einer harten Wasserkante mit Freilichtbühne. Die weiche naturnahe bepflanzte Uferkante trägt mit ihren hohen ökologischen Qualitäten zum Mikroklima bei. Der Seepark wird zum grünen Pendant des urbanen Zentrums am Bahnhof. Auch übergeordnete Sport- und Freizeitanlagen wie Sportflächen sind hier in direkter Nähe zur Schule, Kindergarten, Freibad integriert. Das **Wilde Band**, die **Urbane Achse** und das **Parkband** lauten die drei differenzierten Nord-Süd-Grünverbindungen, die den Stadtteil mit dem Mauerpark verbinden. Die unterschiedliche Ausgestaltung schafft unterschiedliche atmosphärische Qualitäten und Nutzungsanreize. Sie vervollständigen das grüne Netz und tragen mit ihrer identitätsstiftenden Gestaltung zur Wiedererkennbarkeit bei. Die Grünen Quartiersplätze im Inneren bringen grüne Qualitäten in die Quartiere. Ein besonderes Gehölzsoriment, ein hoher Grünanteil auf Augenhöhe sowie eine spezifische Möblierung tragen zu einem guten Mikroklima sowie guten Nachbarschaftsklima bei.

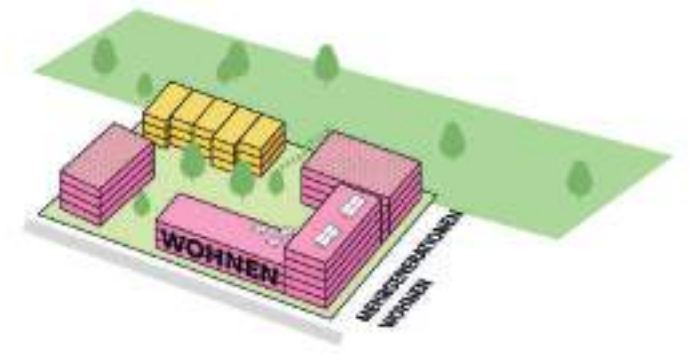
Freiraumtypologien
Der Freiraum bildet das Grundgerüst des neuen Stadtteils. Unterschiedliche Freiraumdimensionen und -funktionen schaffen vielfältige Atmosphären und Angebote für einen grünen und klimabewussten neuen Stadtteil. Der **Mauerpark** im Norden wird in seiner historischen Dimension erlebbar und als extensiver Landschaftspark interpretiert. Hier wird Weite und die Geschichte spürbar. Durch Vor- und Rücksprünge der Baukanten entsteht eine klare, aber lebendige Parklandschaft am Kolonnenweg. Der produktive Rand aus Obstgehölzen unterstützt die klare Gliederung und schafft einen erlebbaren Übergang zwischen Mauerpark und Wohnbebauung. In diesem werden neben der dezentralen Entwässerung in den Quartieren gebündelte Entwässerungsbereiche zur Retention und Versickerung angelegt. Das **Spielband** verläuft als übergeordneter Grünzug in Ost-West-Richtung und dockt direkt an den Bayangolpark an. Parallel zum Mauerpark verbindet er alle Quartiere miteinander. Durch seine intensive Ausgestaltung als Freizeitallee deckt er die Bedürfnisse nach wohnungsnahen Freiraumqualitäten im direkten Wohnumfeld ab. Kleinere Quartiers-Spielplätze, frei bespielbare Rasenflächen sowie Gehölzgruppen gliedern diesen. Als Spiellandschaft und quartiersübergreifender Treffpunkt zugleich verwertet er darüber hinaus die neuen Quartiere mit der bestehenden Bebauung. Der **Seepark** rund um den Schönefelder See fungiert als zentraler Park des Stadtteils. Als gemeinsamer Knotenpunkt der einzelnen Grünachsen und direkt an der urbanen Achse gelegen, verdichten sich hier die Aktivitäten und Nutzungen rund um den See. Der See schafft mit seinen atmosphärischen Qualitäten eine besondere Identität für den gesamten Stadtteil. Entlang der urbanen Achse bündeln sich die städtischen Aktivitäten entlang einer harten Wasserkante mit Freilichtbühne. Die weiche naturnahe bepflanzte Uferkante trägt mit ihren hohen ökologischen Qualitäten zum Mikroklima bei. Der Seepark wird zum grünen Pendant des urbanen Zentrums am Bahnhof. Auch übergeordnete Sport- und Freizeitanlagen wie Sportflächen sind hier in direkter Nähe zur Schule, Kindergarten, Freibad integriert. Das **Wilde Band**, die **Urbane Achse** und das **Parkband** lauten die drei differenzierten Nord-Süd-Grünverbindungen, die den Stadtteil mit dem Mauerpark verbinden. Die unterschiedliche Ausgestaltung schafft unterschiedliche atmosphärische Qualitäten und Nutzungsanreize. Sie vervollständigen das grüne Netz und tragen mit ihrer identitätsstiftenden Gestaltung zur Wiedererkennbarkeit bei. Die Grünen Quartiersplätze im Inneren bringen grüne Qualitäten in die Quartiere. Ein besonderes Gehölzsoriment, ein hoher Grünanteil auf Augenhöhe sowie eine spezifische Möblierung tragen zu einem guten Mikroklima sowie guten Nachbarschaftsklima bei.

ZUKUNFT SCHÖNEFELD NORD



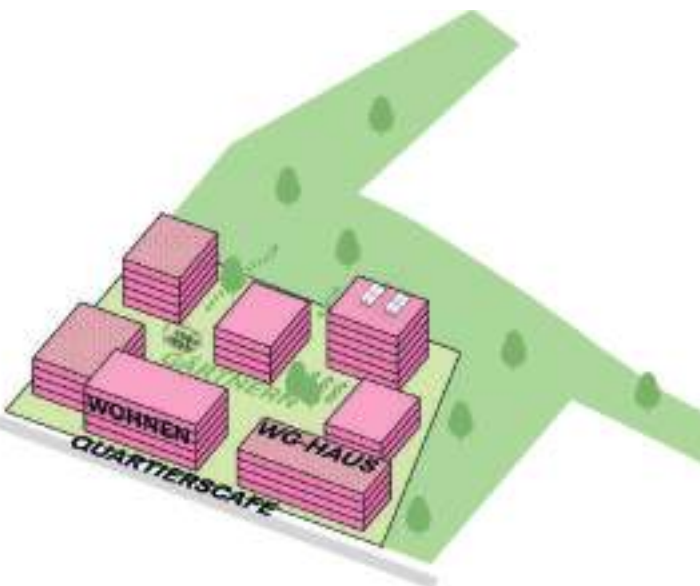
Gemeinschaftsblock

Gemeinschaftsraum + soziale Einrichtung + Quartiersgarage



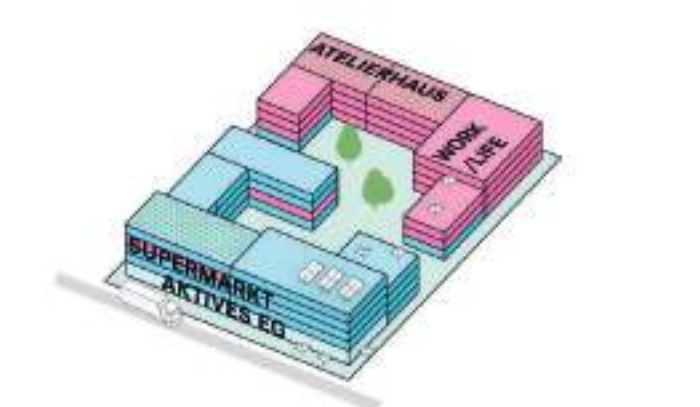
Grünes Wohnen

Stadthäuser + Mehrfamilienhäuser



Cluster Wohnen

Mehrfamilienhäuser + lockere Verteilung + Vielfaltigkeit



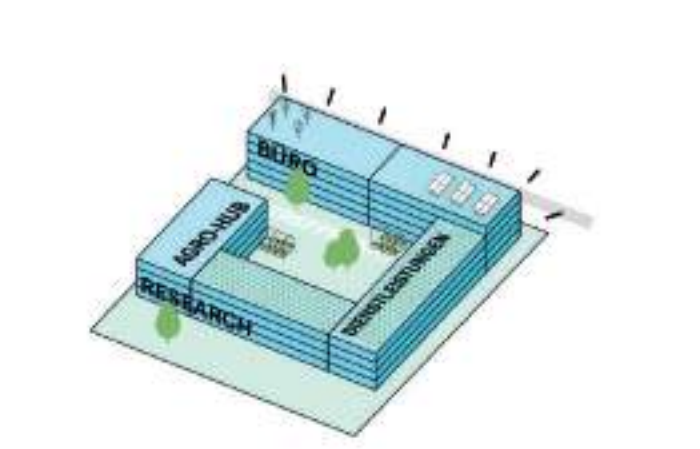
Urbane Block

Kleiner Laden + Büro + Mehrfamilienhaus



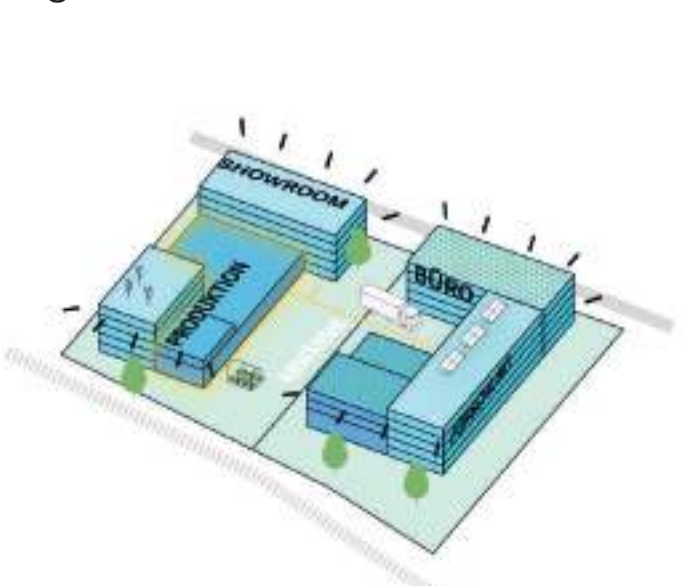
Hightech Block

Büro + Start Up



Produktiver Block

Büro + Atelier + Verwaltung



Arbeiten an der Bahn

urbane Produktion + Büro + Atelier

Blocktypologien



Lageplan M 1:1000



Gesamtentwicklung

ZUKUNFT SCHÖNEFELD NORD



Produktiver Rand



Seepark



Urbane Achse



Hans-Grade-Allee



Vertiefungsbereich Zentrum M 1:500



Perspektive - Blick Urbane Achse auf Zentrum

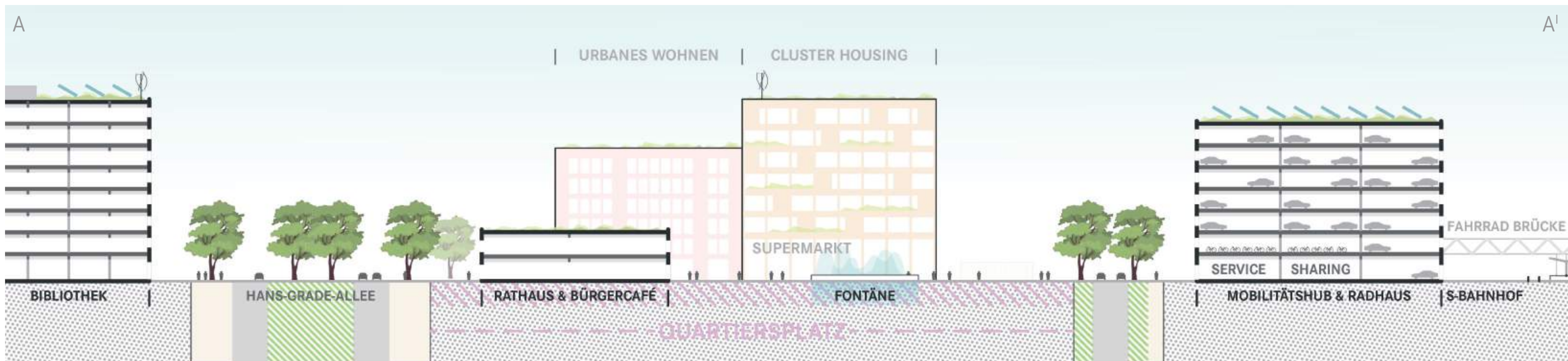
Wohntypologien
Die einzelnen Quartiere werden geprägt durch unterschiedliche Wohnformen, in Verbindung mit einer kleinteiligen Mischung aus Arbeiten und Versorgung. Mit durchschnittlich **vier Vollgeschossen** orientieren sind die Gebäude an der durchschnittlichen Geschossigkeit der angrenzenden urbanen Wohnquartiere. Die Mehrfamilienhäuser sind überwiegend drei- bis viereinhalbgeschossig und in besonderen städtebaulichen Situationen fünf- bis siebengeschossig.

Insgesamt können im Zukunftsquartier ca. **5.215 Wohneinheiten für ungefähr 9.300 EinwohnerInnen** realisiert werden. Ein breites Angebot verschiedener Wohntypologien bietet eine Vielzahl an Wohnqualitäten für verschiedene Nutzergruppen.

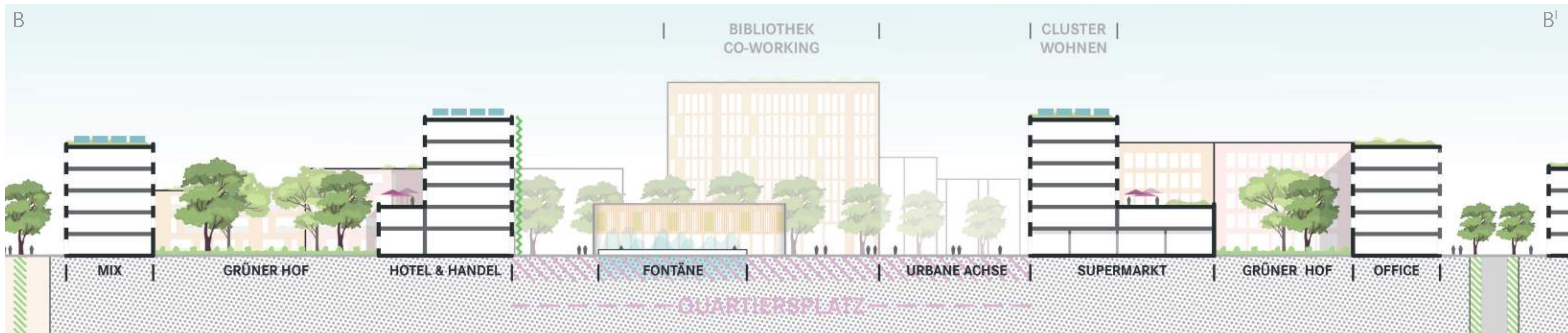
Einfamilienhäuser sind in verdichteter Form als schmale, zweieinhalb bis dreieinhalbgeschossige **Stadthäuser** konzipiert. Wahlweise können hier die Stadthäuser des Typs Maisonette als **gestapelte** Wohnungen mit Einfamilienhausqualität dazugezählt werden. Ein breiter Mix unterschiedlicher **Spännertypen** sorgt für ein heterogenes Stadtbild mit hoher Kleinteiligkeit. Im Zentrumsbereich dominiert urbanes Wohnen, ergänzt durch Sonderwohnformen, wie Micro-Apartments, Co-Housing und Seniorenwohnen. **Cluster-Wohnen** und verschiedene **Wohngemeinschaftstypen** schaffen im gesamten Stadtteil alternative Wohnangebote in allen Quartieren. In allen Baufeldern wird ein flexibler Mix verdichteter Einfamilienhäuser und unterschiedlicher Wohnungstypen verbunden. Kleinteilige Cluster von freiraumbezogenem Geschosswohnungsbau prägt die offenen Übergänge der Quartiere zum Freiraum.

In allen Wohntypologien spielt das bezahlbare Wohnen eine große Rolle. Gefördertes und preisgedämpftes Wohnen ermöglicht in allen Quartieren eine soziale Durchmischung. Konzeptvergaben ermöglichen Baugruppen und Genossenschaften die Beteiligung in der Grundstücksvergabe.

Bahnhofsumfeld
Der zentrale Bereich im Umfeld des Bahnhofs stellt das Zentrum des neuen Stadtteils da. In diesem Bereich mit der höchsten baulichen Dichte befindet sich das neue Rathaus und der Versorgungsbereich. Dieser Bereich erstreckt sich entlang der Hans-Grade-Allee nach Westen und in der höchsten baulichen Dichte bis zur Pestalozzi-Straße westlich des Stadtplatzes. Der urbane Stadtplatz bildet an der Schnittstelle von urbaner Achse, Hans-Grade-Allee und Pestalozzi-Straße den Schnittpunkt und die zentrale Adresse. Bauliche Hochpunkte markieren das Zentrum des neuen Stadtteils. Am Bahnhof werden die unterschiedlichen Mobilitätsfunktionen gebündelt. Bahn, U-Bahn und Buslinien werden über ein dichtes Netz von Fuß- und Radwegen in das Quartier verwoben. Quartiersgaragen in Form von multifunktionalen Mobilitätshubs bündeln den ruhenden Verkehr und Umsteigemöglichkeiten.



Schnitt Zentrum, Nord - Süd M 1:500



Schnitt Zentrum, West - Ost M 1:500



Perspektive - Blick aus dem Seepark auf die Urbane Achse



Quartiersplatz



Wilde Achse



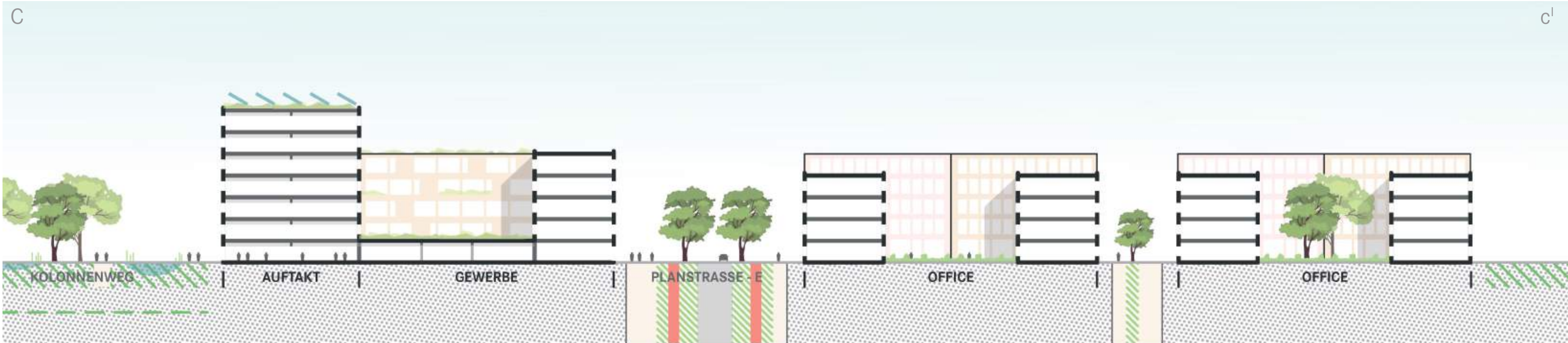
Spiel- und Freizeitband



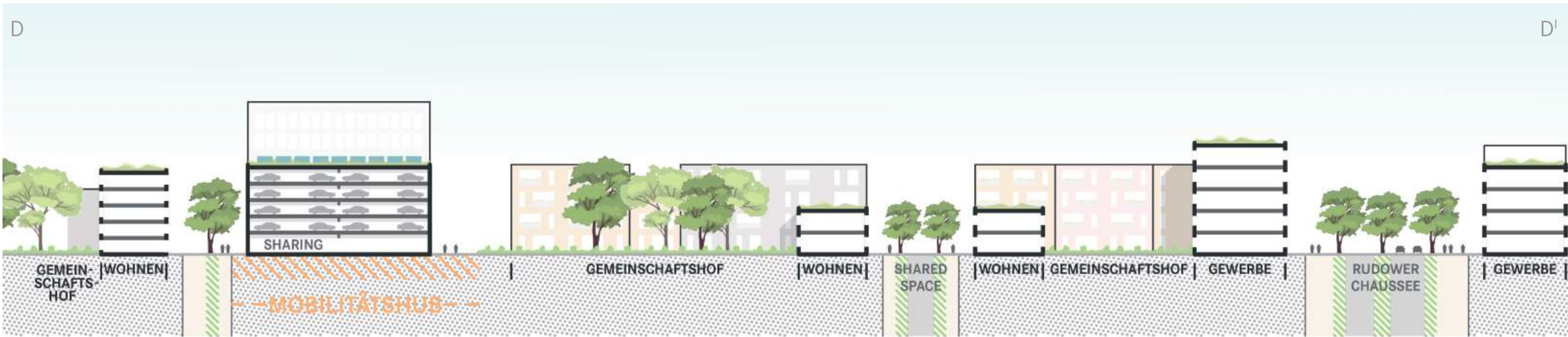
Vertiefungsbereich Auftakt Nord M 1:500

Quartiersentwicklung
Die einzelnen Quartiere ermöglichen eine lebendige Mischung unterschiedlicher Funktionen in einem auto-armen, ressourcenschonenden und nachhaltigen Umfeld. Je nach Lage der Quartiere entsteht ein unterschiedlicher Mix von Nutzungen und Typologien auf flexiblen Baufeldern. Wohnen, Arbeiten und Versorgung sind in vertikalen Nutzungsmischung, in fußläufiger Erreichbarkeit verbunden.
Alle Quartiere werden von Grün und einer urbanen Achse umfasst. Sie sind an einer der zentralen Erschließungsachsen aufgehängt. Jedes Quartier verfügt über einen grün gestalteten Quartiersplatz im Inneren, der an den übergeordneten Freiraum mit identitätsstiftenden Spielplätzen angebunden ist. Ein besonderes Gehölzsortiment sowie Möblierung schafft identitätsstiftende und atmosphärische Qualitäten in den Quartieren. Untereinander sind die Quartiere über Rad- und Fußwegachsen miteinander verwoben, um umweltfreundliche und gesunde Mobilität zu fördern. Zu den Hauptschließungsachsen gibt es eine starke räumliche Fassung. In Richtung des übergeordneten Grünzugs verschmelzen Freiraum und Wohnbereich, indem Baukörper und Freiräume miteinander verwoben werden.

Energie, Klima
Der **energetischen Versorgung** im Sinne eines sich selbst versorgenden Quartiers umfasst ein differenziertes Angebot. Eine solarenergetische Dachflächennutzung der Privathäuser wird empfohlen. Die großflächigen Quartiersgaragendächer sollen über Photovoltaikanlagen ausreichend Strom für die eigenen E-Ladestationen bereitstellen.
Die neuen Gebäude sollen aktuellen Energiesparstandards entsprechen. Über ein eigenes, quartiersinternes Nahwärmenetz wird die Wärmegrundlast über Biomethan-Blockheizkraftwerke mit Spitzenlastkessel in den Quartiersgaragen bereitgestellt. Der in den BHKW erzeugten Strom wird in das Netz der allgemeinen Versorgung eingespeist. Weiterhin sind Wärmepumpen und ein Wärmenetz geplant, welches über ein Geothermiekraftwerk gespeist wird.
Großzügige Freiräume, der Erhalt großflächiger Bestandsvegetation und eine aufgebrochene Blockrandstruktur ermöglichen eine Kühlung und Durchlüftung des Quartiers. Ein hoher Anteil öffentlicher Grünflächen mit üppiger, verdunstungsstarker Vegetation trägt zur Klimaregulation bei. Zahlreiche Straßenbäume tragen mit Beschattung und Verdunstung zur Klimavorsorge bei. Eine Vielzahl an Wasserflächen verbessern durch ihre Verdunstungskühlung das Mikroklima im Stadtteil. Der Austausch von Frischluft mit den angrenzenden Landschaftsparks ist über breite Grünachsen gesichert.
Die graue Energie und die **Ressourcen** im Stadtteil sollen sparsam und zyklisch genutzt werden. Hierzu werden Standards zu nachhaltigen Baumaterialien und deren Einsatz gesetzt.
QuartiersApps und digitale Angebote im Quartier werden frühzeitig mitgedacht. Durch sie können Energieströme, Ressourcen- und Baumaterialien, sowie die Mobilität gesteuert werden. Darüber hinaus ermöglichen sie die Vernetzung der Bewohner*innen und soziale Teilhabe.



Schnitt Auftakt Nord, Nord - Süd M 1:500



Schnitt Auftakt Nord, West - Ost M 1:500