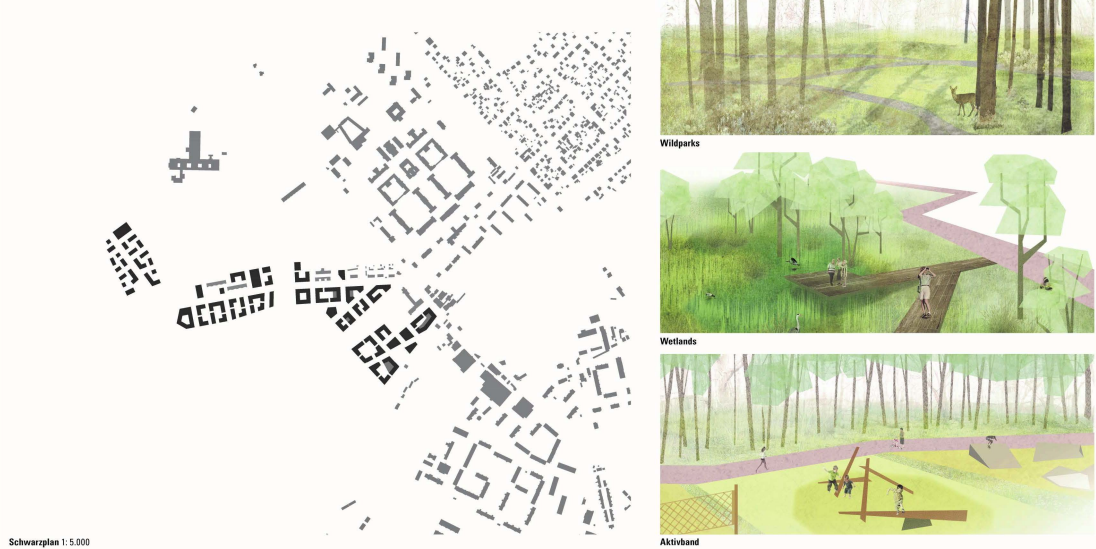


IDEE:

Die von eiszeitlicher Morphologie geprägte Landschaft des Barnims bildet mit ihren urzeitlichen Relikten den Ausgangspunkt für das Entwicklungskonzept zum Quartier Am Sandhaus. Dabei wird die Vielfalt der vorgefundenen Landschaftstypen erhalten und für die Zukunft gesichert. Sie schafft ein tragfähiges Grundgerüst, mit dem das neue Wohnquartier eine Liaison eingeht. Der Städtebau setzt auf kompakte urbane Siedlungskörper mit maximaler Durchmischung, den weitgehenden Erhalt der Waldflächen und das miteinander in Beziehung setzen der einzelnen Nachbarschaften. Die Vernetzung erfolgt über die Freiräume, welche gleichwohl zur Gliederung der baulichen Strukturen beitragen sowie einen Bezug zur Landschaft herstellen. Der Landschaftsbezug ist prägendes Element des Entwurfs und spielt bei der Identitätsbildung der Quartiere eine entscheidende Rolle. Dabei kommt der Diversität der räumlichen Konfiguration eine besondere Bedeutung zu. Neben dem unmittelbaren Aufeinandertreffen von verdichteter Stadt und offener Landschaft entstehen vielfältige Kombinationen räumlicher Strukturen. Die abwechslungsreiche Verknüpfung von Nachbarschaften unterschiedlicher Dichte, der neuen Sport- und Freizeitlandschaft sowie der Naturlandschaft führt zu einer Multikodierung mit unverwechselbaren Stadträumen im Westen von Berlin-Buch.

AM SANDHAUS
BERLIN-BUCH



NACHBARSCHAFTEN

Anker_Die Nachbarschaft am S-Bahnhof bildet mit seiner unmittelbaren Verknüpfung zur Infrastruktur und dem Zentrum von Berlin-Buch den Anker der Quartiersentwicklung Am Sandhaus. Dabei werden die bestehende Grundschule und der weitere bauliche Bestand bestmöglich einbezogen. Es handelt sich um den Bereich mit dem höchsten Verdichtungspotential (GFZ bis 2,5) und dem höchsten Grad an Nutzungsmischung. Gewerbeflächen dienen entlang der Bahntrasse als Lärmpuffer und entwickeln den Nahversorgungsstandort konsequent weiter. Ein Platz bildet am südlichen S-Bahn-Ausgang den Auftakt für eine attraktive Fuß- und Radverbindung ins gesamte Quartier.

Gelenk_Diese Nachbarschaft vermittelt in der Geometrie zwischen dem Anker an der Bahntrasse und der Straße Am Sandhaus. Mit Ausrichtung zum südwestlichen Landschaftsraum entsteht ein Platz, welcher als Gelenk des gesamten Quartiers fungiert. Aufgrund der übergeordneten Bedeutung dieses Ortes wird hier das Sozio-kulturelle Zentrum des Quartiers als Solitär auf dem Platz vorgeschlagen. Das Umfeld des Platzes ist urban geprägt und zeichnet sich durch aktive Erdgeschosse aus. Insgesamt wird für diese Nachbarschaft eine mittlere Dichte (GFZ bis 2,0) vorgeschlagen.

Spatium_Ausgangspunkt dieser Nachbarschaft sind die beiden sanierten Plattenbauten der HOWOGE. Sie unterstützen die Linearität der Straße. Es handelt sich um eine Lage „in between“ - sowohl zwischen den weiteren Quartieren, als auch zwischen dem Wald im Norden und der freien Landschaft im Süden, wodurch die Nachbarschaft eine besondere Qualität erfährt. Neben dem zentralen Platz markiert der Grundschulstandort am Westrand mit seinen in den Landschaftsraum integrierten Sport- und Freianlagen einen besonderen Ort in diesem Siedlungsraum mit mittlerer Dichte (GFZ bis 2,0).

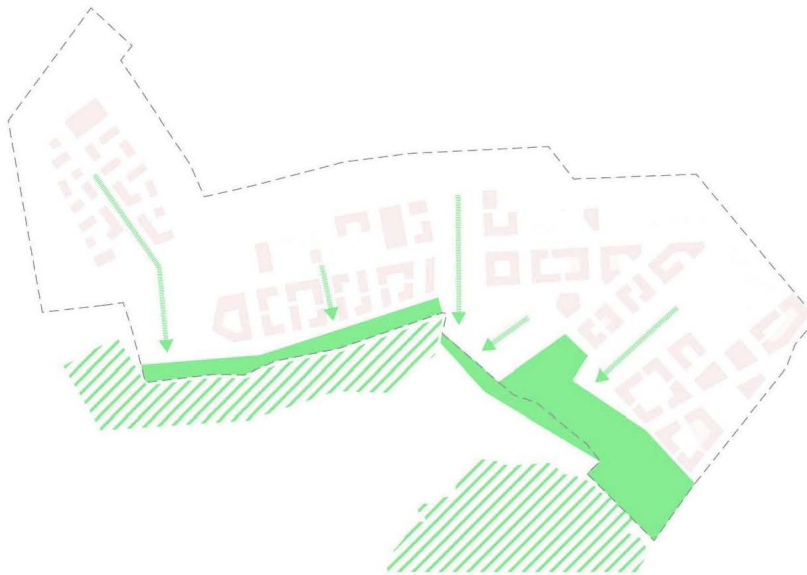
Dorf_Die westlichste Nachbarschaft ist fast vollständig von Wald umgeben und nach dem Prinzip eines Straßendorfs organisiert. Ihr Treffpunkt ist der Platz im Süden mit weitem Blick in die Landschaft. Der Platz dieses geringer verdichteten Quartiersbereichs wird von einer Kita belebt, welche zugleich den baulichen Abschluss nach Süden formuliert.

FREIRÄUME

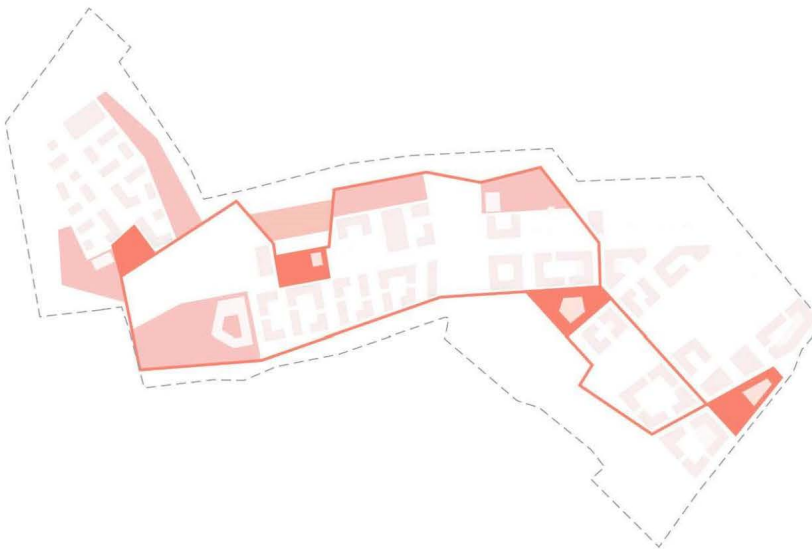
Wildparks_Alle Nachbarschaften sind durch deutliche Zäsuren voneinander getrennt, wodurch eine klare Gliederung entsteht, aber auch wertvolle Verbindungen zwischen dem Wald im Norden und der offenen Landschaft im Süden. Die Grünverbindungen dienen vor allem der Biotopvernetzung und sollen die ungestörte Wanderung von Pflanzen und Tieren ermöglichen. Die Wildparks sollen sich durch geringe Eingriffe in den bestehenden Naturhaushalt zu einem Park für gleichermaßen Pflanzen, Tiere und BewohnerInnen des Quartiers entwickeln. Dabei werden im westlichen Park die kleintelligen, silbergrasreichen Pionierflure fast vollständig erhalten und in den naturnahen Charakter der Wildparks integriert. Die Präsenz von Wildnis und Naturerfahrung prägt das Leben in den neuen Quartieren.



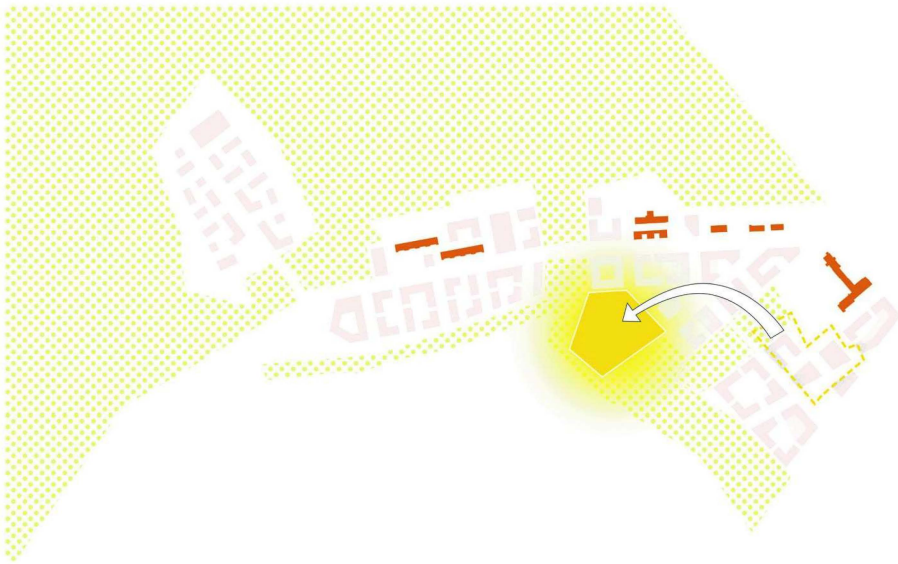
Wetlands_Im Süden befinden sich die Wetlands. Hier wird das gesammelte Regenwasser aus dem Quartier in einer modellierten Landschaft aus Feuchtgebieten aufgefangen und versickert und trägt damit wesentlich zur Stützung des Wasserhaushaltes der angrenzenden Waldzunge und der Moorlinse bei. Die Verdunstung sorgt zusätzlich für einen geregelten Wärmeaustausch mit den angrenzenden Quartieren. Das Regenwasser wird von den befestigten Flächen und Dächern im Quartier über unterirdische Leitungen entlang des natürlichen Gefälles zu diesen topografischen Tiefpunkten geführt. Die Wetlands sind durch unterschiedlich tiefe Mulden geformt, die je nach Wasserstand eine Erschließung und damit unmittelbare Erlebbarkeit des Feuchtgebietes ermöglichen. Einzelne Stege schaffen eine behutsame Erschließung. Plattformen mit Sichtschutz dienen der Vogelbeobachtung ohne die Wasservogelarten zu beeinträchtigen. Als Sichtschutz und Puffer zur Moorlinse wird auch der Baumbestand erhalten.



Aktivband_ Den Bereich zwischen Bebauungs- und Waldkante im Norden und Westen besetzt ein Aktivband mit verschiedenen quartiersnahen Nutzungen. Hier werden auf nachbarschaftlicher Ebene verschiedene Formen der Partizipation und des Miteinanders ermöglicht. Orte für Spiel und Sport wechseln sich ab. Auch die Sportflächen der Grundschule sind an das öffentliche Wegenetz angeschlossen und können außerhalb der Schulzeiten durch Vereine genutzt werden. Ein Rundweg erschließt als Promenadenloop die Plätze in den einzelnen Quartieren und bindet die Freizeitnutzungen an das öffentliche Wegenetz an.

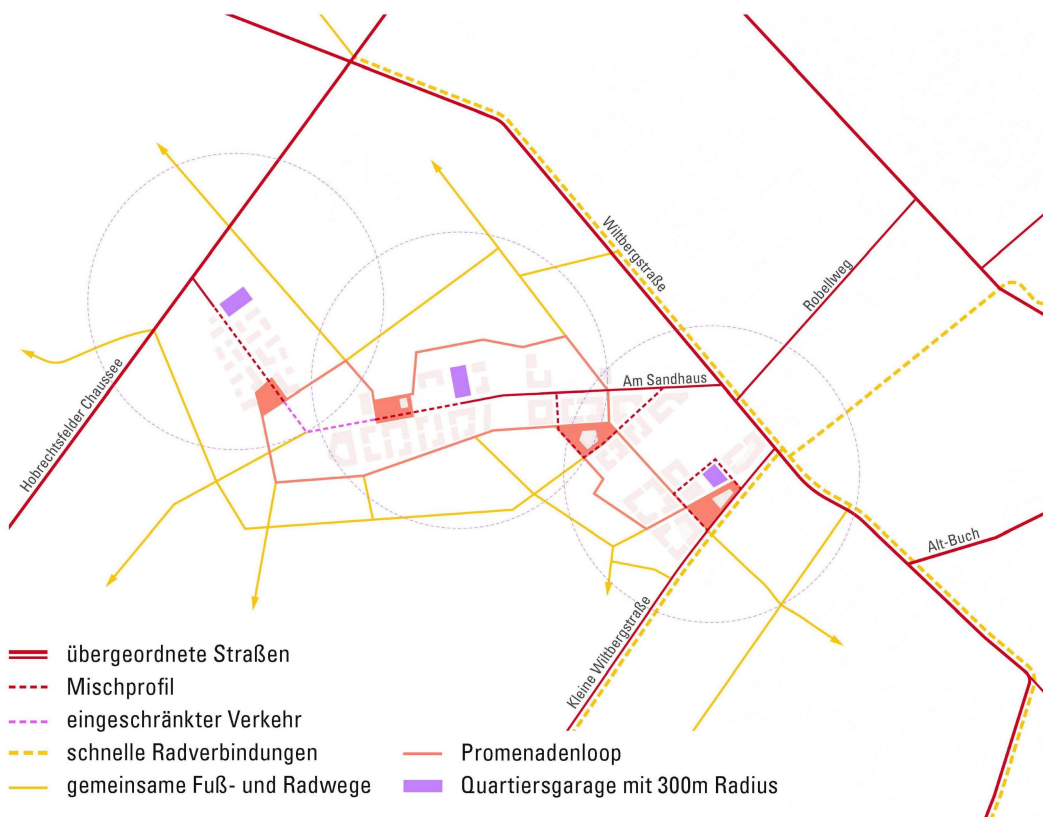


Abenteuerspielplatz und NER_ Beide Einrichtungen verbleiben zusammen mit dem Kindergarten auf dem Areal, werden jedoch innerhalb des Gebiets leicht in Richtung Nordwesten verlagert. Der Umzug gestaltet sich aufgrund zahlreicher mobiler Einheiten (Bauwagen) einfach. Die Holzhütten sind demontabel und der Neubau von Holz- und Lehmhütten gehört ohnehin zum Programm der Einrichtung. Die neue Fläche liegt zentral im Gelenkbereich des Quartiers unmittelbar neben dem sozio-kulturellen Zentrum, wodurch die Nutzung eine Aufwertung erfährt. Neben der guten Einbindung ins Quartier ist die Verknüpfung mit verschiedenen Landschaftsräumen gleichwohl bedeutsam. Das Areal grenzt sowohl an einen Wildpark, die Wetlands, die Waldzunge und die offene Landschaft - ein optimaler Ort mit Licht und Luft.



VERKEHR

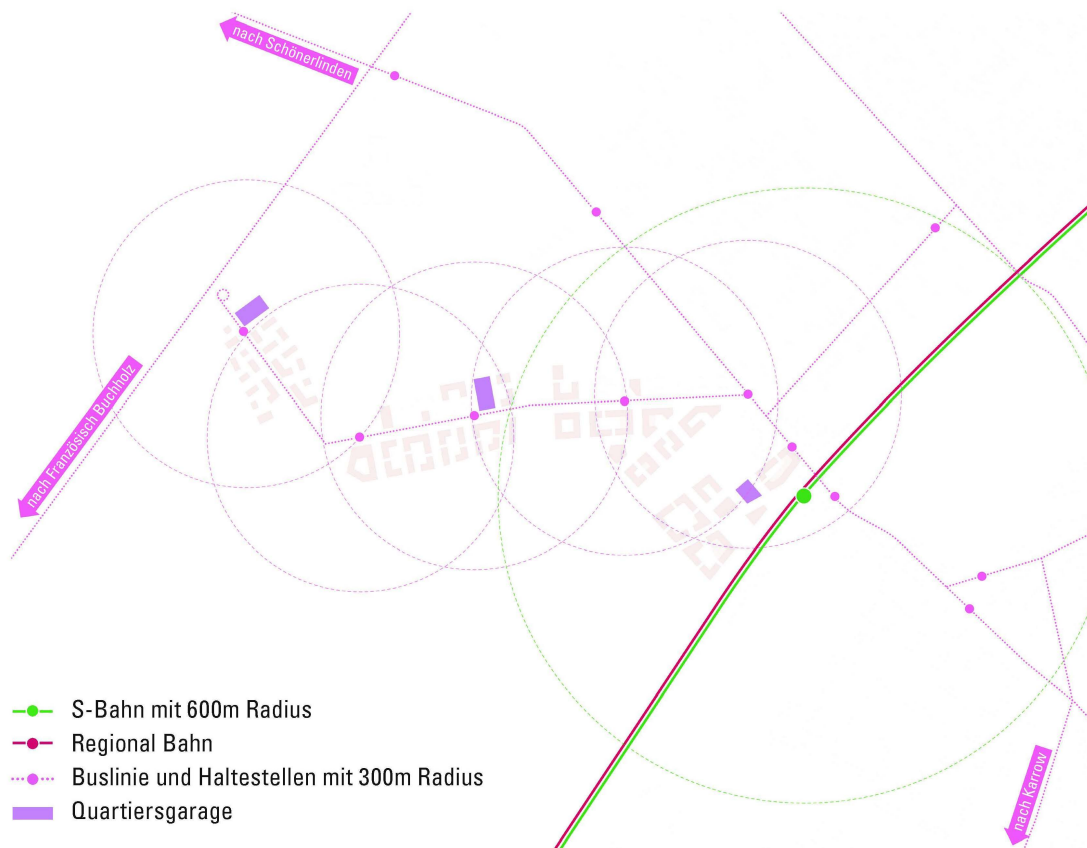
Innere Erschließung Da der MIV keine tragende Rolle bei der Erschließung des Quartiers spielen soll, wird zwischen der inneren und äußeren Erschließung unterschieden. Die innere Erschließung erfolgt primär über ein Nahmobilitätsnetz, welches sich vom S-Bahnhof bis zur Hobrechtfelder Chaussee im Norden erstreckt. Dabei sind auch die Querverbindungen nach Osten von Bedeutung, vor allem zur Wiltbergstraße. Das Nahmobilitätsnetz besteht aus einem differenzierten Wegesystem. Ein wesentliches Element dieses Systems ist der Promenadenloop, welcher alle Plätze im Quartier mit den Freiräumen der Umgebung verknüpft. Darüber hinaus ergänzen Fuß- und Radwege, Mischverkehrsflächen und straßenbegleitende Gehwege das System und machen es zu einer effizienten wie abwechslungsreichen Struktur.



Individualverkehr 1: 7.500

Äußere Erschließung Bei der äußeren Erschließung wird der MIV aufgrund der Randlage, vor allem zur Vernetzung mit dem Umland, eine gewisse Bedeutung behalten, wenn auch durch die S-Bahnanbindung eine hervorragende Erschließung über den Umweltverbund gewährleistet ist. Für den MIV gibt es eine einfache, wie wirtschaftliche Trassenführung, welche sich in ihrer Hierarchisierung an den Standorten der Quartiersgaragen orientiert. Die konsequente Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen ist ein Schlüssel zur Reduzierung des MIV im Modal-Split, sodass der Fußweg zum eigenen Fahrzeug mindestens so lang ist wie zur nächsten Bushaltestelle.

Um die Landschaftsbereiche so wenig wie möglich zu stören, erhält das neue Quartier nur 3 Zufahrten von außen ohne innere Verbindungen für den MIV. Lediglich der Busverkehr erhält eine Durchfahrtmöglichkeit von der Straße Am Sandhaus zur Hobrechtfelder Chaussee.



Öffentlicher Verkehr 1:7.500

NACHHALTIGKEIT

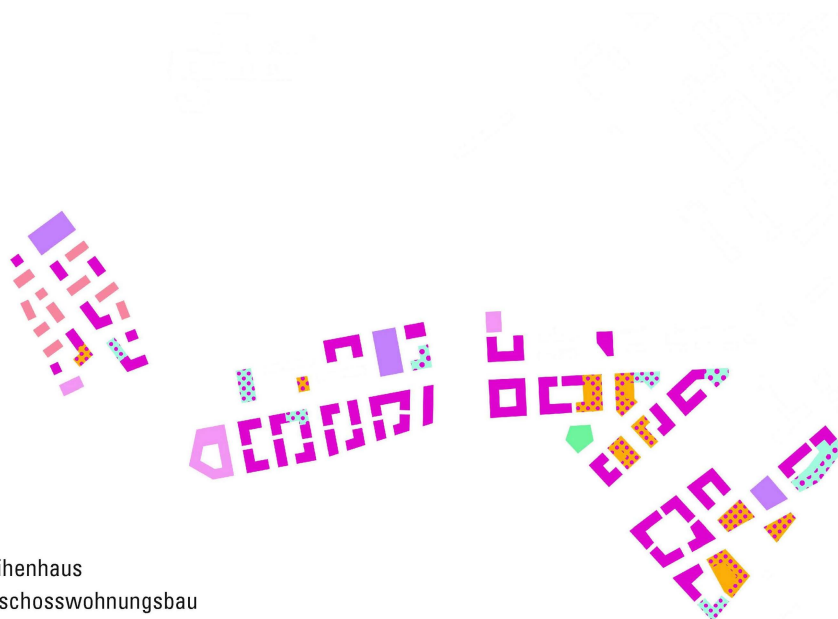
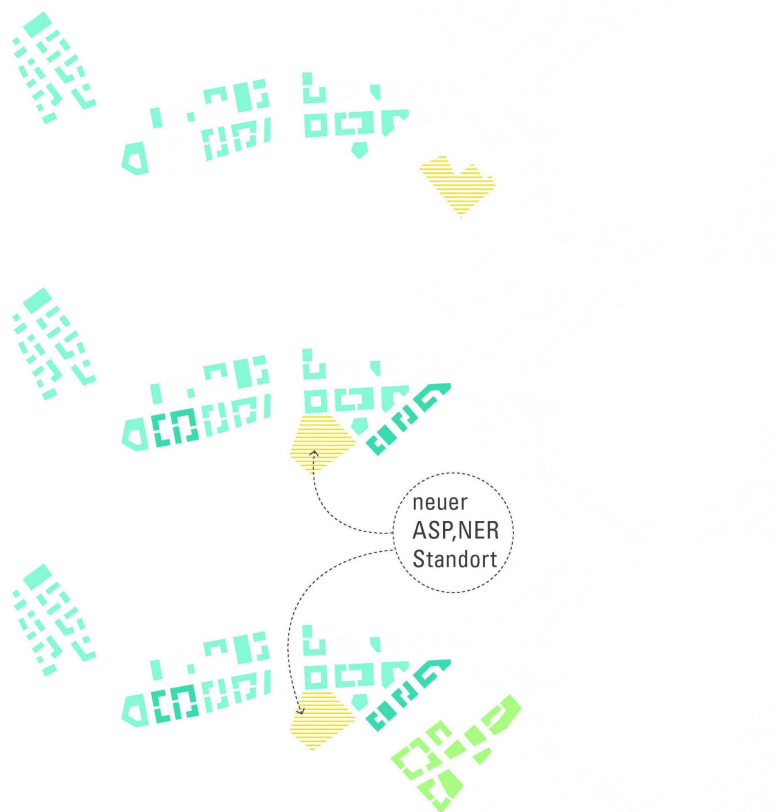
Das neue Quartier reagiert auf die veränderten Lebensbedingungen durch den Klimawandel und hat gleichzeitig zum Ziel, klimaneutral zu sein. Das Konzept greift die Herausforderungen der Energiewende auf und zielt auf eine sektorenübergreifende Vernetzung der Gebäude- und Mobilitätsinfrastruktur. Ziel ist das „Smarte Quartier“, das eine effiziente Energieversorgung und einen ressourcenschonenden Umgang mit Baumaterialien beinhaltet. Für einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz werden alle Dachflächen konsequent mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Die erforderlichen Retentionsqualitäten werden u. a. durch eine Kombination mit extensiver Begrünung erreicht. Neben einer klimaneutralen Energieversorgung setzt der Entwurf auf ein innovatives Mobilitätskonzept bei dem sich Nahmobilität und ÖPNV optimal ergänzen und dem MIV nur eine untergeordnete Rolle zukommt. Energiespeicher in den Mobility-Hubs sorgen für eine Spitzenlastabdeckung und genügend Leistung für die E-Mobil-Ladeinfrastruktur. Die weitgehende Begrünung unter Einbeziehung von Dach- und Fassadenflächen schafft ein angenehmes Mikroklima und ist in Kombination mit dem auf Versickerung und Rückhaltung ausgerichteten Regenwassermanagement der Wetlands ein Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

● Phase 1

● Phase 2

● Phase 3

Phasierung o.M



- Reihenhaus
- Geschosswohnungsbau
- EG EZH / Gastronomie
- Gemeinbedarf
- Gewerbe
- Kulturell (Sondernutzung)
- Quartiersgarage / Mobilitätshub

Nutzung 1: 5.000

0 Kommentare

 2 Kommentare

2. Umgang mit den Naturräumen/ Naturschutz

 4 Kommentare

3. Höhe und Dichte

 2 Kommentare

4. Zentrumsqualität

 1 Kommentar

5. Angebote an sozialer Infrastruktur

 0 Kommentare

6. Verkehr und Mobilität

 2 Kommentare

[< Vorheriges Kapitel](#)

[Nächstes Kapitel >](#)

0 Kommentare

Ihr Kommentar hier

Senden