

Späthsfelder Kiez

Kiez im Grünen, Dreieck Späthsfelde

Aufgabe

Die Fläche „Dreieck Späthsfelde“ weckt vielfältige Entwicklungswünsche für Wohnen, Gewerbe und Erschließung bei gleichzeitiger Stärkung von Natur, Baumschule und Kleingärten. Gerade die Vielfalt der Nutzungen macht das Gebiet attraktiv. Um den einzelnen Ansprüchen wirklich gerecht zu werden, braucht es jedoch klare Entwurfsentscheidungen. Besondere Priorität hat für uns das Thema Wohnen – nachhaltig und in grüner Umgebung.

Allein aus dem hohen Bedarf an Wohnungen in Berlin ergibt sich die Verpflichtung, eine möglichst große Zahl an Wohneinheiten anzustreben. Aufgrund der relativen Nähe zur Innenstadt ist das Gebiet für den Bau vieler Wohnungen mit geringem Energie- und Ressourcenverbrauch besonders geeignet. Ungeachtet aller berechtigten Bedenken in Bezug auf Freiraum und Biodiversität vor Ort – wie sie beispielsweise vom BUND geäußert werden – wäre die Alternative zu einem solchen Neubaugebiet am Innenstadtrand in der Praxis eine MIV-basierte Zersiedelung.

Da das Wohngebiet relativ isoliert liegt, muss es eigenständig die Nachfrage nach einem funktionierenden ÖPNV sowie nach Geschäften und sozialer Infrastruktur erzeugen. Je mehr Wohnungen entstehen, desto größer und vielfältiger wird das Angebot und desto attraktiver das Quartier. Zudem lassen sich die Erschließungskosten auf eine größere Zahl von Einheiten verteilen. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist die Voraussetzung dafür, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Die Mindestanzahl für eine zukünftige schienengebundene Lösung beträgt 4.000 Wohneinheiten. Diese Zahl bildet daher den Ausgangspunkt unseres Entwurfs.

Leitbild: Kompakter Kiez im Grünen

Wir bringen 3.600 Wohnungen in einem kompakten Quartier mit einem Radius von etwa 300 Metern unter. Die Siedlung 10 bietet Potential für weitere 1.000 Wohneinheiten. So kann das gesamte Gebiet effizient über eine zentral gelegene Haltestelle erschlossen werden – eine wichtige Voraussetzung für nachhaltige Mobilitätsangebote. Die hohe Dichte führt lokal zwar zu einer stärkeren Versiegelung, im Gesamtgebiet jedoch zu optimierter Flächeneffizienz und minimierter Neuversiegelung.

Zusätzlich zu den Wohnungen entstehen zahlreiche weitere Nutzungen, die zusammen ein durchmischtes, lebendiges Viertel der kurzen Wege bilden. Vorbilder sind die beliebten Berliner Kieze. Entsprechend sollen die Baublöcke aus verschiedenen Häusern zusammengesetzt sein, um einen kleinteiligen, menschlichen Maßstab zu schaffen. Rund um die zentrale Haltestelle werden zudem Nutzungen wie Einzelhandel angesiedelt – beste Voraussetzungen für einen lebendigen Platz im Herzen des Quartiers, den wir mit einem Augenzwinkern den „Späthi“ nennen.

Außer der Wohnqualität, die ein lebendiges, dichtes Quartier schaffen kann, ist ein weiterer Vorteil der kompakten Bebauung, dass die Umgebung weitgehend grün bleibt. Die Bewohnenden des neuen Kiezes können in wenigen Minuten zu Fuß in die grüne Umgebung gelangen. Eine autofreie, grüne Achse mitten durch den Kiez macht das noch leichter. An beiden Enden des Grünzugs befinden sich öffentliche Parks. Der „Späthi-Loop“, ein Spazierweg im Grünen, der den Kiez komplett umrundet, lädt zusätzlich zum Spazieren und Flanieren ein. Neben der Naherholung bleibt viel Raum für Natur und für die Baumschule. Auch die bestehenden Kleingärten können größtenteils erhalten bleiben.

Unser Leitbild fügt sich gut in die bestehende Umgebung ein. Kompakte Kieze im Grünen sind hier mehrfach vorhanden, etwa Oberschöneweide an der Wuhlheide oder Johannisthal an der Königsheide. Im Laufe der Zeit kann die Siedlung 10, unter Regie und zum Vorteil der einzelnen Eigentümer, nachverdichtet werden und den Kiez ergänzen.

Die Baumschule ist und bleibt identitätsstiftend für das Gebiet. Diesen Charakter kann sie nur bewahren, wenn sie weiterhin als Betrieb mit den dazugehörigen Emissionen funktioniert und landschaftlich eingebettet bleibt. Auf den Flächen um die Kernzone der Baumschule ist daher kein Platz für Bebauung ohne Bezug zur Baumschule. Ein neuer Park und Kleingärten fügen sich in die bestehende Struktur der Baumflächen ein. Eine Baumuniversität

stärkt die Rolle der Baumschule zusätzlich. Sowohl die Kleingärten als auch die Baumschule haben eine gemeinsame Charakteristik: Trotz möglicher öffentlicher Zugänglichkeit am Tag besteht die Notwendigkeit, die Anlagen nachts abzuschließen.

In dieser zentralen Lage muss sparsam mit Flächen umgegangen werden. Wir setzen daher auf höherwertiges Gewerbe in gestapelter Form. Im Mittelpunkt steht eine große Halle, in der Unternehmen Veranstaltungsräume, Gastronomie und Ausstellungsflächen gemeinsam nutzen können. Diese zentrale Halle und der „Späthi“ im Kiez werden über eine Quartierspromenade verbunden. Entlang dieser Promenade liegen kleinere Werkhallen für hochwertiges produzierendes Gewerbe, das sich der Öffentlichkeit präsentieren möchte. So entsteht eine inspirierende Arbeitsumgebung im direkten Austausch mit dem Wohnen. Der Gewerbekiez ist ausdrücklich nicht als reines Bürogebiet gedacht. Der Nordwesten des Gebiets, angrenzend an die Autobahn und bestehende Geruchsimmissionen, eignet sich ja auch für emissionsintensives produzierendes Gewerbe. Dieses Gewerbegebiet ist gut und unabhängig vom Wohngebiet für Schwerlastverkehr erschlossen. Innovatives, nicht störendes Gewerbe, das sich gut in ein gemischt genutztes Stadtquartier integriert, bildet den Übergang zum Wohnen und dient zugleich als Lärmschutz. Zusätzliche Gewerbeflächen sind in den Erdgeschossen des Kiezes vorgesehen.

Der Entwurf bietet viele Anreize, auf das private Auto zu verzichten. Autos werden am Rand des Kiezes abgefangen und in Quartiersgaragen untergebracht, sodass die Straßen frei von parkenden Autos bleiben. Die Abwesenheit von Durchgangs- und Parkverkehr sorgt dafür, dass kaum Autos durch das Viertel fahren, und so sichere Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Für die Mehrheit der Bewohner*innen ist die zentrale Haltestelle genauso weit entfernt wie die Quartiersgarage, was die Entscheidung für den ÖPNV begünstigt. Fahrräder sind direkt im Haus untergebracht und ergänzen das Mobilitätsangebot.

Als Teil der übergeordneten Süd-Ost-Verbindung soll eine neue Straße durch das Gebiet geführt werden, die die Späthstraße entlastet. Noch ist unklar, wie diese Straße ausgestaltet wird. Es soll jedoch eine breite Trasse freigehalten werden; ausgeschlossen ist nicht, dass sie ähnlich wie die Minna-Todenhagen-Straße vierspurig und kreuzungsarm ausgebaut wird. Eine solche Straße ließe sich kaum mit urbaner Qualität verbinden. Deshalb trennen wir in unserem Entwurf die ÖPNV-Trasse von der Verkehrslösung Späthsfelde. Busse und später auch Trams fahren in einem schmaleren Straßenprofil mitten durch den Kiez, während der Autoverkehr das Wohngebiet nördlich umgeht. Auf dem Weg zur Haltestelle müssen so keine großen Straßen gequert werden, und der Platz bietet auch beim Warten eine hohe Aufenthaltsqualität. Lärmrobuster Städtebau mit einem niedrigen Wohnanteil integriert die womöglich vierspurige Straße in die Umgebung.

Die meisten Teile der Berliner Innenstadt liegen mehr als sieben Kilometer entfernt und sind damit für eine reine Radanbindung unattraktiv. Eine Kombination aus Fahrrad und S- oder U-Bahn ist jedoch für viele Wege unschlagbar schnell. Deshalb ist es wichtig, die Radwege zu den nur zwei Kilometer entfernten Bahnhöfen Blaschkoallee und Baumschulenweg auszubauen und an den Bahnhöfen für genügend sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu sorgen. In nur gut zwei Kilometern Luftlinie Entfernung liegt auch das lebendige Nord-Neukölln, das viele Menschen, die in den letzten Jahren in die Innenstadtrandbezirke gezogen sind, zu schätzen wissen. Eine neue Fahrradbrücke neben der Autobahnbrücke über den Kanal sowie ein Radweg entlang des Delfter Ufers könnten diese Luftlinie in eine direkte, attraktive Route verwandeln und so die Barrierewirkung von Kanälen und Autobahn deutlich verringern.

Nutzungen

Die knapp 4.000 Wohnungen bieten Platz für rund 8.000 Bewohnende. Diese schaffen wiederum die Nachfrage nach einer reichhaltigen Auswahl an Supermärkten, kleinteiligem Einzelhandel, verschiedenen Kitas mit unterschiedlichen pädagogischen Ansätzen, einer Schule und vielfältigen gastronomischen Angeboten. Hinzu kommen etwa 150.000 m² Gewerbe- und Büroräume sowie 25.000 m² Hallenflächen, die auch tagsüber Frequenz erzeugen.

Die verschiedenen Nutzungen werden nicht nebeneinander, sondern durcheinander und übereinander angeordnet, um eine möglichst kleinteilige Mischung zu schaffen, die Synergien ermöglicht. Die Baublöcke bestehen aus unterschiedlichen Häusern. Da keine Tiefgaragen vorgesehen sind, können kleinere Vermarktungseinheiten gebildet werden. So haben auch kleinere Investoren die Möglichkeit, sich zu beteiligen, was zusätzliche Vielfalt fördert. Viele Wohnhäuser erhalten Gewerberäume im Erdgeschoss und die Baublöcke entlang der Quartierspromenade

enthalten eine Mischung aus Wohn- und Gewerbehäusern. So wächst ein Wohn- und Gewerbekiez, in dem die Nutzungen ineinander übergehen.

Zwei Kitas sind am Rand des Kiezes als Solitärbauten vorgesehen. Weitere Kitas werden in die Erdgeschosse von Wohnhäusern am Grünzug integriert. Auch ergänzende Einrichtungen wie Jugendzentrum, Praxen oder Nachbarschaftstreff finden hier ihren Platz und stärken das soziale Gefüge.

Identität: Platz Späthi & Grünzug

Identitätsstiftend ist der „Späthi“ – das lebendige Herz des Kiezes, an dem Einzelhandel, zentrale Haltestelle, Grünachse und Quartierspromenade mit ihren Werkhallen aufeinandertreffen. Das Thema der Hallen entlang der Promenade wird hier aufgegriffen und fortgeführt: Ein hallenartiger, multifunktionaler Pavillon auf dem Platz bietet Raum für Märkte, Veranstaltungen und gemeinschaftliche Nutzungen. Südöstlich des Platzes weitet sich der Grünzug auf und bildet den Standort für den großen Spielplatz, der mit seiner Größe und Ausstattung Strahlkraft weit über das Quartier hinaus entfaltet. Entlang des Platzes und am Grünzug beleben Restaurants und Cafés mit ihren Terrassen die Erdgeschosszonen und machen das Zentrum zu einem sozialen Treffpunkt. In unmittelbarer Nähe des Späthi entsteht zudem der „Bücherturm“, eine markante Bibliothek, die Aufmerksamkeit auf sich zieht und das kulturelle Angebot stärkt.

Rückgrat der vielen durchgehenden Grünverbindungen im Gebiet ist der zentrale Grünzug. Er verbindet die wertvollen Uferbereiche und den Mauerradweg am Britzer Verbindungskanal im Norden mit dem Park Späthsfelde, der historischen Baumschule und dem Wald Königsheide im Süden. Der Grünzug ist jedoch weit mehr als eine Wegeverbindung für Rad- und Fußverkehr: Er sichert die Entwässerung der Quartiere, integriert Retentionsflächen und bietet Spiel- und Bewegungsangebote für alle Generationen. Gleichzeitig schafft er Treffpunkte und Erholungsräume für die Bewohnenden, sorgt für klare Orientierung im Quartier und gewährleistet sichere Wege. Als durchgehendes Rückgrat verbindet er Natur, Klima und Gemeinschaft und prägt das Gesicht des neuen Stadtteils.

Identität: Späth'sche Halle & Schwammland

Am Nordende der Quartierspromenade liegt die große Späth'sche Halle – das Herz des Gewerbekiezes. Die umliegenden Unternehmen finden hier gemeinsam nutzbare Räume für Veranstaltungen, Gastronomie und Ausstellungen. Es ist ein Ort, wo Kontakte geknüpft werden können, wie zum Beispiel zwischen Startups und etablierteren Firmen. Durch ihre Lage am Grünzug ist die Halle schon aus dem Osten weithin sichtbar. Auch aus westlicher Richtung, von der Autobahn, präsentiert sich der Gewerbekiez: Hier markiert ein besonderer kleiner Turm an der Autobahnabfahrt den Standort. Dieser Turm könnte auf mehreren Geschossen Bäume zur Schau stellen: ähnlich wie bekannte „Autotürme“ an Autobahnen, nur als „Baumregal“ neu interpretiert. Alternativ könnte er als Bürogebäude mit begrünten Fassaden ausgeführt werden, das durch seine markante Architektur weithin sichtbar Aufmerksamkeit auf den Gewerbekiez lenkt.

Direkt angrenzend an die Halle befindet sich der Auftakt des Grünzugs, der sich hier trichterförmig öffnet. Der tiefste Punkt aus Richtung Süden bildet das „Schwammland“ des Quartiers: Feuchte Wiesenflächen sichern die Entwässerung und Regenrückhaltung. In diese wassergeprägte Landschaft sind Spielangebote und eine Kita integriert, sodass Naturerleben, Lernen und Bewegung miteinander verbunden werden. Nach Osten geht der Grünzug fließend in die Kleingärten über und knüpft an den Späthi-Loop an, der das Quartier durch die Gärten hindurch erschließt.

Identität: Baumschule & Park Späthsfelde

Wichtiger Bestandteil des Quartiers ist der Baumkiez, der die Tradition der Späth'schen Baumschule fortschreibt. Bestehende denkmalgeschützte Gebäude werden erhalten und auffällige ersetzt, zum Beispiel durch ein neues Sozialgebäude. Eingfasst von Einschlagfeldern und historischen Alleen bleibt die Baumschule als Betrieb erlebbar und sichtbar, mit Verkaufsflächen, Schulungsgärten, Lager- und Einschlagsflächen. Ein zentraler, grüner Platz im Ensemble – der Späth'sche Platz – dient gleichzeitig als Verkaufsort, Veranstaltungsfläche und sozialer Treffpunkt. Hier greifen bestehende Nutzungen wie Café und Biergarten ineinander, ergänzt um die neue Baumuni: ein innovatives Zentrum für Forschung, Bildung und Praxis rund um klimaresiliente Bäume. Hier werden Baumarten für historische Gärten und Parks erprobt, widerstandsfähige Großbäume für den urbanen Raum gezüchtet und

Wissen zu Stadtgrün, Biodiversität und Klimaanpassung vermittelt. Mit Demonstrationsflächen, Versuchsgärten und Bildungsangeboten wird die Baumuni zu einem lebendigen Ort des Lernens und Austauschs für Fachleute ebenso wie für die Nachbarschaft. So entsteht ein Quartierszentrum, das Tradition und Zukunft, Alltag und Wissenschaft miteinander verknüpft. Das benachbarte Arboretum bleibt erhalten und wird als stiller, nicht-öffentlicher, aber visuell erlebbarer Schatz eingebunden – es fungiert zugleich als „lebendes Archiv“ der Baumuni. Der ‚Baumkiez‘ wird so zum Lern- und Begegnungsort rund um Stadtgrün und Klimaresilienz.

Der östliche Teil des Baumkieses dient als temporärer Stellplatz für Veranstaltungen, um die logistischen Anforderungen der Märkte und Events in der Späth'schen zu unterstützen. Über den Königsheideweg schließt zudem die neue Erdwirtschaft mit Lagerflächen an – eine notwendige, aber staubintensivere Nutzung, die bewusst mit gehörendem Abstand zum Wohnen angeordnet wurde. So bleibt die Kernzone der Baumschule frei für die identitätsstiftenden Nutzungen und wird durch funktionale Ergänzungen entlastet.

Der Park Späthsfelde entsteht auf ehemaligen Baumschulflächen, als südlicher Anschluss an den Grünzug, an der Schnittstelle von Schule und Baumschule, wo bereits wertvoller Gehölzbestand Orientierung und Qualität stiftet. Hier befinden sich offene Liegewiesen, Bewegungsangebote, zentrale Spielflächen und Aufenthaltsinseln mit sichtbaren Entwässerungsmulden und Retentionsflächen, die die Struktur der Baumschule nachzeichnen. Östlich angrenzend wird der Park naturnah weitergeführt: Hier entsteht der „Krötenkiez“ – eine Kompensationsfläche für Flora und Fauna. Er bildet den naturnahen Abschluss des Grünzugs und schafft zugleich den Übergang zum Wald Königsheide. Die Nutzung durch die Bewohnenden ist extensiv: Wege und naturnahe Spielangebote ermöglichen vorsichtige Erlebbarkeit, während Biodiversität, Klimaresilienz und Wasserkreislauf im Vordergrund stehen.

Siedlung 10

In einer wachsenden Stadt ist es im öffentlichen Interesse, dass die innenstadtnahen Quartiere verdichtet werden, so auch im Falle von Siedlung 10. Dieser Prozess kann im Einklang mit den Interessen der örtlichen Eigentümer gebracht werden, wenn diese selbst und individuell bestimmen, wie und wann dies passiert und wenn sie selbst finanziell davon profitieren.

Wir schlagen vor, im Bebauungsplan für Siedlung 10 eine geschlossene Bauweise mit 3-5 Stockwerke zuzulassen. Dies zwingt den Eigentümern zu nichts, bietet ihnen jedoch die Möglichkeit irgendwann entweder selbst oder durch andere das Einfamilienhaus durch ein Mehrfamilienhaus zu ersetzen. Da dies ein Prozess über Jahrzehnte sein wird, führt es automatisch zu einer vielfältigen Bebauung. Die üblichen baulichen Regeln wie Abstandsflächen garantieren ein einigermaßen harmonisches Bild.

Kleingärten

Für die Umsetzung der neuen Verkehrslösung und für den anschließenden Kiez müssen im Norden des Gebiets rund 13 ha Kleingärten weichen. Ziel ist es, die Parzellen mit einer durchschnittlichen Größe von maximal 250 m² an neuen Standorten wiederherzustellen. Neue Flächen entstehen auf den westlichen ehemaligen Baumschulflächen, an den westlichen Rändern des Kiezes sowie auf dem Dreieck am Königsheideweg. Insgesamt werden so etwa 6 ha neue Kleingartenflächen geschaffen, sodass bestehende Parzellen innerhalb von Späthsfelde umziehen können. Auf den ehemaligen Baumschulflächen werden die neuen Kleingärten in die linearen Strukturen der Baumschule integriert und profitieren von den bestehenden Gehölzbeständen, Alleen und Einschlagfeldern, die als identitätsstiftende Elemente erhalten bleiben.

Da die Parzellen in den Bestandsanlagen oft sehr groß waren, können durch die Reduzierung der Parzellengröße auf etwa 250 m² künftig deutlich mehr Gärten auf kleinerer Fläche untergebracht werden. Zudem bietet die großzügig dimensionierte Parkfläche südlich der Baumschule 3 ha weiteres Potenzial für zusätzliche Kleingärten. So bleibt in der Summe die gleiche Anzahl an Parzellen in Bestand und Neuplanung erhalten.

Es entsteht ein Gartenring um den neuen Kiez, der diese prägende Bestandsnutzung dauerhaft sichert und zugleich in das Freiraumnetz integriert. Er wird über den „Späthi-Loop“ erschlossen und erlebbar gemacht. Die bestehenden Gartenanlagen südlich des Britzer Verbindungskanaals werden durch neue öffentliche Wegeverbindungen geöffnet, wodurch Gemeinschaftsflächen und Spielplätze entstehen. Am Park Späthsfelde ergänzen

innovative Formen wie Mietergärten und Urban-Gardening-Flächen das klassische Kleingartenwesen und schaffen eine vielfältige, zukunftsorientierte Gartenlandschaft. Überall wird in der Erde gegraben und gegärtnert – ein typisches Bild für Späthsfelde, das wir bewusst bewahren und in die Zukunft tragen.

Grüne soziale Räume

Die Freiräume des Quartiers sind nicht nur Erholungsorte, sondern auch Räume für Begegnung, Spiel und Bewegung. Auf der ehemaligen Erdwirtschaft der Baumschule entsteht ein öffentlicher Naturerfahrungsraum am Rand der Kompensationsflächen: ein grüner Spiel- und Lernort. Direkt angrenzend liegt künftig der neue Standort des Tipiplatzes der aus dem Norden hierher umzieht; diese Verlagerung kann bereits in einer frühen Entwicklungsphase vorbereitet werden. Neue Bäume können zuerst gepflanzt werden und der Umzug erst Jahre später erfolgen, wenn die Bäume schon größer gewachsen sind. Der Tipiplatz ermöglicht Kindern unter natur- und wildnispädagogischer Begleitung, den Jahreslauf in Wald, Stadtwildnis und Freiflächen zu erleben.

Der angrenzende Schulcampus mit Sport- und Freiflächen profitiert von der Nähe zum Park und den bestehenden Biotopen: Grünes Klassenzimmer, Schulgarten und vielfältige Spielangebote schaffen eine inspirierende Lernumgebung. Die Sporthalle mit außenliegenden Sportanlagen liegt östlich des Radwegs (ehemals Ligusterweg). Neben den für den Schulbetrieb benötigten Flächen entstehen zusätzliche Sportfelder, die auch am Abend und Wochenende für Vereine und Anwohnenden offenstehen – die Lage am Park sorgt für eine enge Verzahnung mit dem öffentlichen Freiraumnetz.

Ergänzend entstehen im Grünzug und in den Kleingärten dezentrale Spiel- und Bewegungsangebote, sodass alle Altersgruppen versorgt sind. So wächst eine durchgehende grüne Bildungs- und Freizeitlandschaft, die ökologische Funktionen erfüllt und den Bewohnenden vielfältige Räume für Spiel, Sport, Lernen und Begegnung bietet.

Urbane soziale Räume

Das Quartier Späthsfelde lebt von seinen urbanen Plätzen, die als grüne, belebte Treffpunkte gestaltet sind. Vier große Plätze bilden dabei die Fixpunkte: der Späthi als Mittelpunkt des Quartierslebens, der Platz an der Halle im Gewerbekiez, der Späth'sche Platz im Baumkiez und der Platz an der Schule als Knotenpunkt für Fuß- und Radverkehre, der den Grünzug in den Park überleitet. Alle Plätze bieten Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bäume, Wasserelemente und gastronomische Nutzungen. Sie schaffen Belebung und zugleich ein angenehmes Mikroklima. Ergänzend entstehen in jeder Nachbarschaft kleinere grüne Plätze und Treffpunkte, die Nähe und Identifikation fördern.

Die Wohnwege werden als Klimastraßen ausgebildet: mehr Aufenthalts- als Verkehrsraum, frei von durchfahrendem Verkehr und mit einem Minimum an Stellplätzen: barrierefrei und für notwendige Verkehre reserviert. Anstelle von Fahrbahnen dominiert Raum für die Bewohnenden: zum Spielen, Sitzen, Begegnen und gemeinschaftlichen Leben.

Regenwassermanagement und Klimaresilienz

Das Quartier setzt auf ein dezentrales und sichtbares Regenwassermanagement. Alle Dächer werden extensiv oder intensiv begrünt und wirken abflussmindernd. Das Regenwasser wird zunächst auf den privaten Baufeldern zurückgehalten, dort versickert oder in Zisternen gesammelt und für die Bewässerung genutzt. Auf öffentlichen befestigten Flächen kann das Wasser teilweise direkt in angrenzende Grünflächen abgeleitet werden. Auf den großen Plätzen sorgen zusätzlich Rigolen für Rückhalt und Versickerung. Überschüssiges Wasser bei Starkregen wird über Sammelleitungen in Richtung Grünzug geführt, wo großflächige Mulden zur Verfügung stehen.

Die Entwässerungsrichtung ist grundsätzlich nach Norden ausgerichtet. Dort nimmt jedoch die Möglichkeit zur Versickerung ab, da der Grundwasserflurabstand immer geringer wird. Vor allem das Gewerbegebiet entwässert daher nach Osten in das Schwammland, einen vernässten Teil des Parks, in dem das Wasser auf größeren Flächen breit verteilt und zur Versickerung gebracht wird.

Auch die Klimaresilienz ist durch den Entwurf gestärkt. Die Freiflächen in Richtung des Waldes Königsheide bleiben unbebaut und die Königsheide als wichtiger Kaltluftentstehungsraum sichert die Belüftung der Bestandsquartiere wie auch der neuen Bebauung. Ergänzend tragen die angrenzenden Kleingärten im Norden und Süden zur

Abkühlung bei. Der Grünzug fungiert als Frischluftkorridor, der Luftbewegung und Temperatúrausgleich fördert. Die Ausrichtung der Baublöcke sowie die geringe Versiegelung der Klimastraßen begünstigen zusätzlichen Luftaustausch und reduzieren Aufheizung. So entsteht ein angenehmes Mikroklima im Quartier, unterstützt durch die sichtbare Integration von Entwässerungsanlagen.

Biotopverbund und Ausgleichsflächen

Wertvolle Gehölzstrukturen finden sich insbesondere als geschützte Biotope entlang des nördlichen Kanals, ergänzt durch eine geschützte Wiese am südlichen Rand sowie das Arboretum mit seinem alten Baumbestand und einem Teich. Hinzu kommen zwei neuere Kompensationsflächen. Auf dem Gelände der Baumschule prägen historische Baumreihen, Gruppen und Alleen das Bild. Diese Bestandselemente wurden im Entwurf bewusst aufgegriffen, integriert und teils inszeniert.

Um das Quartier wurde ein durchgängiger Gehölzsaum gelegt, als grüner Puffer zur Umgebung, als landschaftliche Aufwertungsmaßnahme und als Bindeglied für einen durchgehenden Biotopverbund in Verbindung mit dem Wald. Da die Kleingewässer in den nördlichen Kleingärten durch die neue Verkehrsstrasse nicht mehr ohne weiteres für Amphibien nutzbar sind, entstehen südlich der Baumschule neue Kleingewässer und Kompensationsflächen. Offene Wiesen und dichte Gehölzbestände ergänzen das Angebot und diversifizieren die Strukturen der ehemaligen Einschlagflächen.

Durch den Grünzug sind die nördlichen Freiräume am Kanal direkt mit den Parks im Süden verbunden. Im Norden werden Feuchtbiootope, die zugleich der Entwässerung dienen, Teil des Biotopverbunds. Auf den vormals monofunktionalen Flächen entsteht so ein vielfältiges Netz von Lebensräumen für Flora und Fauna.

Übergänge und Adressbildung

Die meisten Gebäude fügen sich zu Blöcken zusammen und orientieren sich mit klarer Adressierung zum Straßenraum. Mit „Straße“ ist dabei der öffentliche Raum gemeint, nicht zwingend ein Ort zum Abstellen von Autos. Anlieferungen sind jedoch überall möglich. An den zentralen Plätzen entstehen Adressen mit dem höchsten Wiedererkennungswert.

Wir gehen zunächst von einem Szenario aus, in dem die Verkehrslösung Späthsfelde vierspurig und kreuzungsarm ausgebaut wird und damit eine schwer zu querende Barriere bildet. In diesem Fall bleibt die Höhenlage der Straße ab der Autobahnabfahrt für einige Hundert Meter Richtung Osten angehoben. So können die Quartierspromenade und der Grünzug über Brücken konfliktfrei gequert werden, wodurch Gewerbe- und Wohnkiez miteinander verbunden bleiben. Die Eingänge der Häuser entlang der angehobenen Straße orientieren sich dennoch zur Straße. Die Baublöcke in diesem Abschnitt überbrücken den Höhenunterschied, der durch die Anhebung entsteht. Sollte die Straße hingegen nicht vierspurig ausgebaut werden, bleibt sie ebenerdig und wird durch Ampeln überquerbar. Im Zentrum des Kiezes – insbesondere entlang der Quartierspromenade, wo Gewerbe- und Wohnkiez ineinander übergehen – sind die Baublöcke geschlossen. Dieser Bereich ist am urbansten, gleichzeitig haben die Wohnungen dort eine ruhige Hofseite. An den Rändern des Kiezes öffnen sich die Blöcke; die Häuser werden niedriger und schaffen so den Übergang ins Grüne. Die bestehende Siedlung 10 wird nach und nach verdichtet und so Teil des Kiezes. Aufgrund ihrer geringeren Geschosshöhen sowie der bunteren, kleinteiligeren Bebauung wird sie dennoch dauerhaft als eigenständiger Bestandteil erkennbar bleiben.

Verkehr

Bei der Konzeption des Neuen Stadtquartiers »Späthsfelde« wird von Beginn an Wert auf eine nachhaltige Mobilität gelegt: zentraler Grundsatz soll hierbei ein ganzheitlich gedachter, autoarmer Erschließungsansatz sein. Die wesentlichen Aspekte aus Sicht der einzelnen Verkehrsmittel sind nachfolgend skizziert.

Motorisierter Individualverkehr

Der übergeordnete Kfz-Verkehr soll auf der zukünftigen Verkehrslösung (VL) Späthsfelde nördlich des Kiezes gebündelt werden. Ziel ist es, durch ein entsprechendes Erschließungssystem jede Form von Durchgangs- oder Schleichverkehr zu vermeiden und innerhalb der Teilquartiere nördlich und südlich der Verkehrslösung weitgehend verkehrsberuhigte Bereiche zu schaffen. Die Quartiersstraße dient vorrangig der Anbindung der Mobility-

Hubs mit integrierten Quartiersgaragen; sie wird als Erschließungsstraße (Tempo 30) realisiert. Die Quartiersstraße wird an einem vierarmigen, lichtsignalisierten Knotenpunkt gemeinsam mit dem nördlichen, eher gewerblich geprägten Teil an das übergeordnete Straßennetz leistungsfähig angeschlossen. Der nördliche Teil des Plangebiets folgt ebenfalls dem Konzept einer Ringschließung, ergänzt um zwei Wendehammer für Ver- und Entsorgung an den Quartiersenden. Im Süden wird der Lingusterweg für den MIV nicht mehr durchgebunden, um gebietsfremden Durchgangsverkehr zu vermeiden. Die weiteren Knotenpunkte entlang der VL Späthsfelde sind in den Abständen zueinander so angeordnet, dass ein leistungsfähiger Verkehrsablauf durch eine entsprechende LSA-Koordinierung gewährleistet werden kann. Der westliche Bereich der heutigen Späthstraße soll verkehrsberuhigt und als Stichstraße vom Knotenpunkt zum Königsheideweg abgekoppelt werden. Zum einen wird so der durch die Einbindung der VL und Bus-/ Tram-Trasse deutlich komplexere Knotenpunkt dreiarstig, wodurch sich die Übersichtlichkeit erhöht und die Leistungsfähigkeit verbessert. Zum anderen kann so im Bereich der Baumschule die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erhöht werden, da so kein Durchgangsverkehr mehr besteht. Im sonstigen Entwicklungsgebiet wird die Kfz-Befahrbarkeit auf das notwendige Minimum minimiert. Ziel ist es, durch eine Anordnung von ringförmig angelegten, verkehrsberuhigten Bereichen möglichst ohne Wendehammer etc. die erforderliche Erschließung für Liefer- und Wirtschaftsverkehr, Ver- und Entsorgung sowie Einsatzfahrzeuge zu gewährleisten. Alle anderen Wege und Platzflächen sind dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten.

Ruhender Verkehr & Mobility Hubs

Zentrale Planungsidee ist die Bündelung des Parkraums für Bewohner und Besucher in Quartiersgaragen am Quartiersrand. So kann der Platzbedarf im öffentlichen Raum minimiert werden. Die Baukörper der Quartiersgaragen entlang der BABA 113 sowie der Verkehrslösung Späthsfelde dienen hierbei auch als Lärmschutz gegenüber den inneren Bereichen. Bei den Standorten wurde ferner darauf geachtet, dass sämtliche Wohnbebauung innerhalb von 300 m Erschließungsradius zur nächsten Quartiersgarage liegt. Die Zufahrten zu den Quartiersgaragen sind so gestaltet, dass eine geordnete Ein- und Ausfahrt über die Erschließungsstraßen erfolgt; eine Direktanbindung via Verkehrslösung ist nicht vorgesehen. Außerhalb der Quartiersgaragen werden lediglich Kurzzeit-Stellplätze für Wirtschaftsverkehr (u.a. für Handwerker, Pflegedienste, Lieferverkehr etc.) vorgesehen; zusätzlich werden Flächen für barrierefreie Stellplätze in Wohnortnähe vorgehalten. Diese können in den verkehrsberuhigten Bereichen in Multifunktionsstreifen integriert werden, welche auch Baumscheiben, Radabstellanlagen sowie Anlagen zur Regenentwässerung beinhalten. In den Quartiersgaragen werden zusätzlich Flächen für weitere, räumlich gebündelte Mobilitätsangebote (u. a. Carsharing, Lastenräder, Bikesharing, E-Scooter etc.) geschaffen, um multimodale Wegeketten zu ermöglichen.

ÖPNV-Erschließung

Ziel ist eine möglichst optimale ÖPNV-Anbindung des gesamten Quartiers. Hierfür wird darauf geachtet, dass die Wohnbebauung vollständig, sowie Gewerbe großteils durch mindestens eine ÖPNV-Haltestelle innerhalb eines Erschließungsradius von 300 m gemäß Vorgaben des NVP Berlin liegt. Anstelle der Führung des ÖPNV entlang der VL Späthsfelde, soll im Bereich des Kiezes die ÖPNV-Trasse ausgefädelt und in das Quartier geführt werden. So wird eine optimale Erschließung mit zentraler Haltestelle im Bereich des Quartierszentrums ermöglicht. Im weiteren Verlauf Richtung Osten wird die ÖPNV-Trasse in Seitenlage der VL Späthsfelde weitergeführt, bevor sie am KP Baumschulenweg / Königsheideweg wieder in die Mittellage integriert wird. Diese ÖPNV-Trasse kann zweistufig – erst mit Metrobus, später mit Straßenbahn – bedient werden. In Ergänzung soll ein Quartiersbus die Feinerschließung des Gewerbegebiets sowie der Flächen beiderseits der Ringstraße übernehmen. Durch direkte ÖPNV-Haltestellen werden auch der neue Schulstandort sowie die Baumschule auf kurzem Wege erschlossen. Wichtig ist die konsequente Weiterführung der ÖPNV-Linien zu U+S-Bahnhöfen außerhalb des Quartiers; so sind via Blaschkoallee (U7), dem S-Bf. Baumschulenweg (S45 | S46 | S8 | S85 | S9) sowie dem Bf. Schöneeweide (S-Bahn + Regionalverkehr) direkte Umsteigebeziehungen in alle Himmelsrichtungen möglich. Hierbei ist ein den NVP-Vorgaben entsprechender, frequenter Takt (min. alle 10 Minuten) umzusetzen.

Radverkehr

Das übergeordnete Ziel beim Entwurf des Wegenetzes für den Radverkehr war von Beginn an eine möglichst optimale Anbindung an das Berliner Radverkehrsnetz sowie in alle Himmelsrichtungen. Zentrales Element sind hierbei zwei Hauptradrouten im Gebiet, die sich am Quartiersplatz treffen und die Anbindung im Norden an die geplante RSV-Verbindung „Y-Trasse“ sowie in die anderen Himmelsrichtungen an die bestehenden Nachbarquartiere sicherstellen. Die Y-Trasse ermöglicht eine direkte Anbindung in die inneren Berliner Stadtbezirke sowie an die Ringbahn und sollte daher mit hoher Priorität und vollständig umgesetzt werden. Durch die weitgehend separate und im Bereich der VL Späthsfelde planfreie Führung werden die Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsmitteln

minimiert und ein möglichst sicheres, direktes und zügiges Vorankommen ermöglicht. Im Quartiersinneren sind durch die autoarme Quartierserschließung weite Teile für den Radverkehr optimiert. Radabstellanlagen im Quartier sind – mindestens entsprechend der Vorgaben der AV Stellplätze – innerhalb / an den Wohngebäuden, entlang öffentlicher Plätze und Einrichtungen, Schulen und Kitas, innerhalb der Mobility-Hubs sowie an den ÖPNV-Haltestellen herzustellen. Hierbei werden auch auf die unterschiedlichen Anforderungen von Kurz- und Langzeitparkern an den jeweiligen Standorten sowie den jeweiligen Nutzergruppen berücksichtigt. Für eine optimale Anbindung des Radverkehrs über das Plangebiet hinaus sind weitere Verbesserungen der vorhandenen Infrastruktur erforderlich, z. B. durch einen Ausbau der Radabstellanlagen am U-Bf. Blaschkoallee sowie einer verbesserten, regelkonformen Radverkehrsführung entlang des Baumschulwegs (Richtung S-Bf.). Auch die Radabstellanlagen an den S-Bahnhöfen Baumschulweg und Schöneweide sollten hinsichtlich Qualität und Kapazität weiter verbessert bzw. ausgebaut werden, um entsprechende multimodale Wegebeziehungen mit Fahrrad und S-Bahn/ Regionalverkehr zu ermöglichen. Eine Durchbindung der Radverkehrsverbindung via „Alte Späthbrücke“ ist planerisch mitgedacht und sollte zu gegebenem Zeitpunkt technisch geprüft werden.

Fußverkehr

Die Belange des Fußverkehrs stellen einen wesentlichen Eckpfeiler der verkehrlichen Überlegungen dar. Die weitgehend autoarme Quartierserschließung ermöglicht außerhalb der Ringstraße eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit im gesamten Plangebiet südlich der VL Späthsfelde; zudem wird dem Fußverkehr durch die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen die Nutzung des gesamten Straßenraums ermöglicht. Die zusätzliche Querung zwischen Gewerbegebiet und Quartiersmitte reduziert die Trennwirkung durch die VL Späthsfelde. Ein südlich zur Ringstraße geführter Gehweg ermöglicht eine Ost-West-Verbindung abseits des Straßennetzes, verfügt über hohe Aufenthaltsqualität und bindet auch den Schulstandort sowie die Baumschule rückwärtig mit an. Durch die südlich versetzte Lage des Schulstandorts am (MIV-freien) Platz wird außerdem möglicher Hol- und Bringverkehr bis zur Schule effektiv unterbunden.

Immissionen

An der Autobahn wird ein 40 m breiter Streifen frei von Bebauung gehalten. Für einen wirksamen Lärmschutz reicht dies allein jedoch nicht aus. Deshalb setzen wir auf lärmrobusten Städtebau: Gewerbe- und Parkhäuser übernehmen die Funktion von Schallschirmen und schützen die dahinterliegende Wohnbebauung. Punktuell sind auch Wohnhäuser vorgesehen, die mit lärmabgewandten Grundrissen oder Laubengängen geplant werden. Ergänzend können Glaswände zur weiteren Abschirmung beitragen. An der Verkehrslösung Späthsfelde schlagen wir eine vergleichbare Lösung vor mit einer klaren Adressierung der Häuser zur Straße.

Lärm- und Geruchsimmissionen aus dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet sowie von der neuen Erdwirtschaft am Königsheideweg sind hingegen unproblematisch, da sich in unmittelbarer Nähe keine Wohnbebauung befindet.

Phasierung

Direkt nach Feststellung eines neuen Bebauungsplans kann mit dem Bau der Blöcke rund um den Späthi begonnen werden. Diese Flächen liegen auf Brachen und lassen sich zunächst über die bestehenden Straßen erschließen. Parallel sollten die Verkehrslösung Späthsfelde sowie die Busspur umgesetzt werden, um die Späthstraße zu entlasten und das weitere Quartier an das neue Verkehrskonzept anzubinden. Auch für die Siedlung 10 kann das neue Baurecht sofort gelten, sodass deren schrittweise Transformation starten kann.

Nach Fertigstellung der neuen Erschließung folgt in einer zweiten Phase die Bebauung der Blöcke entlang der Quartierspromenade. Dabei ist besonders darauf zu achten, Gebäude mit Vorrang zu realisieren, die als Schallschutz gegenüber Autobahn und Verkehrslösung Späthsfelde dienen. Ebenso wichtig ist die zeitnahe Umsetzung von Schule und anderer sozialer Infrastruktur.

In einer dritten Phase können schließlich sowohl die Gewerbe- als auch die Wohnflächen bis an die Ränder des Quartiers weiterentwickelt werden.

Berlin, den 22.9.2025