



HOCHSCHULE
NEUBRANDENBURG
University of Applied Sciences

Bachelorarbeit im Studiengang Naturschutz und
Landnutzungsplanung
Fachbereich Landschaftswissenschaften und Geomatik

Abgeflogen – abgefahren?

Freiraumplanerische Überlegungen zu den Auswirkungen sogenannter auto-freier Quartiere auf den Alltag der Bewohnenden, dargelegt an einem Beispiel in Berlin



Bearbeitet von: Sophie Christin Träger
Vorgelegt am: 19.08.2025
Erstprüfer: Prof. Dr. Helmut Lührs
Zweitprüferin: Dipl.-Ing. (FH) Jeanette Höfner M.Sc.

URN-Nr.: urn:nbn:de:gbv:519-thesis-2025-0160-0

Danksagung

Zuallererst möchte ich betonen, dass diese Arbeit in ihrer heutigen Form ohne die Unterstützung und den Rückhalt meines Umfelds nicht möglich gewesen wäre. Mein Dank gilt all denjenigen, die mich während der Entstehungszeit begleitet und unterstützt haben – sei es durch motivierende Worte, konstruktives Feedback, Austausch von Gedanken oder der Hilfe beim Prokrastinieren. Jede*r einzelne hat meine persönliche und gedankliche Entwicklung gefördert und damit auch indirekt zu dieser Arbeit etwas beigetragen.

An dieser Stelle möchte ich mich besonders bei Helmut und Jeanette bedanken. Mit eurer Unterstützung durfte ich während des Studiums und besonders während der Bearbeitung dieser Arbeit vieles überdenken und lernen. Mit der Begleitung und euren Anregungen habt ihr meinen Denkprozess angestoßen, bereichert und entscheidend geprägt. Ich danke euch von ganzem Herzen.

Auch meinem Onkel Norbert möchte ich herzlich für den Austausch und die konstruktiven Anregungen eines Feedbacks, danken. Pauline möchte ich für die Herstellung einer Abbildung und die Einführung in ArchiCAD und die schnelle Beantwortung meiner Fragen zum Programm danken.

Sehr oft wurde ich von meinen Eltern folgenden Satz gefragt: „Und wie läuft es mit deiner Arbeit?“. Für euer stetiges Interesse, eure Geduld, euer Vertrauen, der elterlichen Fürsorge, die ich immer erfahren durfte, eure finanzielle sowie mentale Unterstützung empfinde ich tiefe Wertschätzung. Euch als Eltern zu haben ist ein Geschenk.

Meinen Freunden, meinen Mitbewohner*innen und meinem Freund Philip möchte ich für die Stunden des bewussten Aufschiebens aber auch für die Gespräche und Unternehmungen in den geplanten Arbeitspausen danken. Auch diese Momente der Ablenkung haben auf ihre eigene Weise etwas zur Arbeit beigetragen.

Zuletzt möchte ich mich bei der HOWOGE für die Bereitstellung der Grundrisse des Quartiers „Wohnen am Campus II“ bedanken.

Eidesstattliche Erklärung:

Hiermit erkläre ich, Sophie Christin Träger, dass ich die Bachelorarbeit mit dem Titel „Abgeflogen -Abgefahren? - Freiraumplanerische Überlegungen zu den Auswirkungen der sogenannter autofreier Quartiere auf den Alltag der Bewohnenden, dargelegt an einem Beispiel in Berlin“ eigenständig erbracht, keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt und die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken als solche kenntlich gemacht habe. Die Arbeit habe ich in gleicher oder ähnlicher Form oder auszugsweise noch keiner Prüfungsbehörde zu Prüfungszwecken vorgelegt. Des Weiteren bestätige ich, dass die schriftliche und die elektronische Version der Arbeit identisch sind. Mir ist bekannt, dass Zuwiderhandlungen gegen den Inhalt dieser Erklärung einen Täuschungsversuch darstellen, der grundsätzlich das Nichtbestehen der Prüfung zur Folge hat.

Neubrandenburg, den 17.08.2025

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Thesen zur Arbeit	7
2	Das Projekt – „Wohnen am Campus II“	8
2.1	Historische Hintergründe des Quartiers	8
2.2	Verkündigung und Versprechen der Planenden.....	11
2.3	Das „autofreie“ Quartier	12
3	Bestandsaufnahme des Quartiers „Wohnen am Campus II“ als Analyse des Quartiers	13
3.1	Begrenzung und Erschließung	13
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr:	20
3.3	Bauliche Realität	21
3.4	Zwischen den Zeilen – die Freiflächen	26
3.5	Das Leben aus Freizeit	28
4	Ansätze zur Optimierung	30
4.1	Grundlagen	30
4.1.1	Das Auto im Quartier	30
4.1.2	Kurze Wege	32
4.1.3	Straßen	32
4.1.4	Die Bewohnenden	34
4.1.5	Die Bebauung.....	35
4.2	Der Entwurf.....	36
4.2.1	Erschließung	36
4.2.2	Die Hauptstraßen	37
4.2.3	Vom Wohnweg zur Nebenstraße	39
4.2.4	Die Parzelle	40
4.2.5	Bebauung und Organisation	42
5	Schlussbetrachtung.....	51
6	Abkürzungsverzeichnis.....	54
7	Glossar	54
8	Abbildungsverzeichnis	55
9	Literaturverzeichnis	57
10	Gesetzestexte.....	61

1 Einleitung

Der Asphalt der Straße schimmert schwarz und erhitzt sich unter der Mittagssonne. Flimmernde Luft steigt auf, sodass die dahinter liegenden Objekte unklar zu sehen sind. Die Abgase, die auf den Auspuffrohren der Autos aufsteigt, vermischt sich zu einer großen Wolke. Es riecht nach verbranntem Kraftstoff und heißem Asphalt. Die Autos vor mir hindern die Verkehrsteilnehmenden an der Weiterfahrt. Die Motoren brummen im Kanon. Durch das offene Autofenster dröhnt die laute Musik der Autoradios. Die Musik vermischt sich mit den Tönen, die aus den Autos kommen. Menschen hetzen über die grüne Ampel, um noch den Bus zu erreichen, der bereits an der Bushaltestelle steht. Ein gestresster Blick auf die Uhr neben der Tachoanzeige bestätigt die Vermutung – der Stau kostete 15 Minuten der Lebenszeit. Folgende Gedanken kommen auf: „Nächstes Mal nehme ich einfach die Bahn“. Eine weitere Minute vergeht, in denen das Nichtvorankommen alle Beteiligten ärgert, bis sich der Stau auflockert. Die Motoren heulen auf und mit quietschenden Reifen kann die Fahrt fortgesetzt werden. So eine Autofahrt in der Großstadt kann belastend sein. Sie können Stress bewirken, der sich negativ auf die Gesundheit auswirken kann (ADAC 2025). Autofahrende verloren im Jahr 2024 in Berlin rund 58 Stunden an zusätzlicher Zeit, je Person gemessen, aufgrund von Staus (vgl. Inrix 2025). Nicht nur verlieren Autofahrende Zeit, sondern teilweise auch ihr Leben. Laut Statista seien die meisten Verstorbenen bei Straßenverkehrsunfällen Pkw-Fahrer (vgl. Statista 2025). Nicht nur die Gesundheit der Autofahrer ist gefährdet. Emissionen und Unfälle können die Gesundheit aller Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigen. Personenkraftwagen (Pkw) stellen, unangefochten, die Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden dar (vgl. Statistisches Bundesamt 2025). Daher mag die Forderung nach dem Ausschluss des Autos aus unseren Städten nachvollziehbar sein.

Viele Menschen verbinden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) Lärm, schlechte Luftverhältnisse, einen hohen Platzverbrauch, langsame Fortbewegung durch Staus sowie mangelnde Verkehrssicherheit. Die Forderung nach Lösung dieser Probleme sind nachvollziehbar, doch was suggeriert das Leben in autofreien Städten? Nach Auffassung der Initiative *Berlin autofrei* führe eine autoreduzierte Berliner Innenstadt zu „mehr Lebensqualität, ein[em] gesündere[n] Leben, mehr Platz für alle, mehr Sicherheit auf Berliner Straßen [und] Klimaschutz“ (Berlin autofrei o.D).

Lassen sich die Probleme, die mit dem Auto assoziiert werden, grundsätzlich dem Automobil zuschreiben, oder sind sie vielmehr auf die Anzahl und Auslastung der Verkehrsmittel sowie der städtischen Organisation zurückzuführen? Jacobs (1993) schreibt dazu:

" Menschen, die in derart unbrauchbaren Städten leben und arbeiten, haben Kraftwagen nötig, um sich vor der Leere, der Gefahr und vor gänzlicher Institutionalisierung zu retten. [...] Nicht nur sind Motoren sauberer als Pferde, viel wichtiger ist, dass weniger Motoren für ein gegebenes Maß an Arbeit gebraucht werden als Pferde. [...] Wir gingen vom Wege ab, als wir jedes einzelne Pferd in den überfüllten Stadtstraßen durch ein halbes Dutzend mechanisierter Fahrzeuge ersetzten, anstatt ein halbes Dutzend Pferde gegen ein mechanisiertes Fahrzeug auszuwechseln. In Überfülle arbeiten mechanisierte Fahrzeuge schlecht und sind zu wenig ausgenutzt. Eine der Folgen so niedriger Leistungsnutzung ist, dass die neuen, starken und schnellen Fahrzeuge, behindert durch ihre eigene Menge, kaum schneller vorankommen als früher die Pferde[...] Es ist Mode geworden, die Lösung

Einleitung

darin zu suchen, dass man gewisse Orte den Fußgängern und gewisse Orte den Autos vorbehält. Man kann solche Trennungen vornehmen, wenn sie tatsächlich wünschenswert sind" (Jacobs 1993: 180.ff.).

Bereits in den 1960er Jahren setzte sich Jacobs in ihrem Werk *The Death and Life of Great American Cities* mit den Chancen und Risiken des motorisierten Verkehrs auseinander. Gleichzeitig übt sie Kritik an den damaligen Lösungsansätzen zur Reduktion des Autoverkehrs in Städten. Das Leitbild der autofreien Stadt gewann zunehmend an Bedeutung, insbesondere in großen Metropolen.

Jacobs (1993) beschreibt die Versuche der Konfliktverhinderung durch Separation von Verkehrsteilnehmenden. Außerdem sind die Versuche im Alltag in unseren Städten sichtbar. Beispiele hierfür sind Fußgängerzonen, unterirdische Autotunnel sowie Autoschnellstraßen. Des Weiteren sind Verkehrsteilnehmende auf derselben Fläche, zum Beispiel in verkehrsberuhigten Bereichen, untergebracht. Heutzutage wird immer noch beides umgesetzt. Eine weitere Leitidee kam dazu. Es heißt autofrei. Das bundesweit erste autofreie Quartier entstand in Bremen Hollerland Mitte der 1990er (vgl. Grenzdörfer 2019, Stein 2016). Vom motorisierten Verkehr befreite Zonen, in denen nur die unmotorisierte Fortbewegung gestattet ist, sind längst in der Stadtplanung angekommen und umgesetzt worden. Die Versuche der Ausgrenzung des Autos können in autofrei, autoarm/autoreduziert, verkehrsberuhigt und stellplatzfrei unterteilt werden (vgl. Grenzdörfer 2019).

Doch wie wirkt sich die Ausgrenzung des Autos auf den Alltag der Menschen aus? Um diese Frage zu beantworten, muss verstanden werden, wie das Auto in die Stadt kam und somit einen Blick die Geschichte der Stadtplanung und Architektur werfen. Dazu schreibt Protze (2009):

„Die 20er und 30er Jahre des 20. Jahrhunderts sind von einer umfassenden Ideologiebildung im Städtebau [...] geprägt. Zu dieser Zeit wurden also viele der städtebaulichen Leitbilder formuliert und diskutiert, die in den Wiederaufbaujahren nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut und in umfangreichen Veröffentlichungen propagiert wurden, um dann vor allem in den Modellvorhaben der 60er und 70er Jahre des 20. Jahrhunderts aufwendig gebaut zu werden. Und bis heute liegen diese Leitbilder den meisten Stadtmodellen und Bauvorhaben zugrunde. [...]

Die Leitbilder der 20er und 30er Jahre werden vor allem von Architekten entworfen, die dem „Bauhaus“ (Weimar, Dessau) und damit dem „modernen Städtebau“ nahestehen bzw. ihn begründen. Vertreter waren Ernst May, Walter Gropius, Bruno Taut sowie der Schweizer Le Corbusier [...]. Vier Funktionen der Stadt – Arbeiten, Sich Erholen, Wohnen und sich Fortbewegen – wurden als Aufgaben des Städtebaues definiert [...]. Eine räumliche Trennung der genannten Funktionen wurde als Grundvoraussetzung angesehen. Als Stadtmodell wurden grün ummantelte Trabanten entlang von Schnellverbindungen propagiert“ (Protze 2009: 35.f.).

Die räumliche Trennung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung hatte somit lange Wege zu den Orten des alltäglichen Bedarfs zur Folge. Jene wiederum bewirkten die Abhängigkeit und den Anstieg des MIV. Damit städtische Strukturen effektiv funktionieren konnten, war die Herstellung von Verkehrsverbindungen notwendig, um die Funktionsbereiche miteinander zu verbinden (Protze 2009 :40). Die städtische Planung zielte darauf ab, den kontinuierlichen Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr, nach den Vorstellungen Le Corbusiers, zu ermöglichen und das Automobil gegenüber anderen

Einleitung

Verkehrsmitteln als schnellste Fortbewegungsoption zu etablieren (vgl. Drewes 2019). Demnach sind die Städte dieser Funktionstrennung, dem Leitbild der autogerechten Stadt und daraus resultierenden langen Wegen geprägt. Da die Städte auf das Auto ausgelegt sind, ist davon auszugehen, dass sich der Alltag der Menschen durch die Herstellung autofreier Quartiere verkompliziert.

Doch warum begeistert der Verzicht auf den MIV gesamtgesellschaftlich so sehr? Sowohl Umweltaktivist*innen sehen die Lösung in der Abschaffung des Automobils, als auch die breite Öffentlichkeit.

Initiativen, Stiftungen, Parteien sowie Privatpersonen fordern und Abkommen verpflichten zu Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Angesichts dieser Herausforderung wird die Idee, motorisierte Fahrzeuge in der Stadt zu reduzieren oder gänzlich zu verbannen, immer häufiger diskutiert. Zudem nutzen Unternehmen diesen Trend und werben mit Klimafreundlichkeit, ökologischen Herstellungs- und Arbeitsbedingungen, CO₂-Neutralität und Ausgleichsmaßnahmen - denn das vermittelt ein gutes Gefühl. Der Verzicht auf motorisierte Fahrzeuge ist also nicht nur eine individuelle Entscheidung, sondern vielmehr durch die Debatte der Autofreiheit in der Gesellschaft beeinflusst. Auch die Stellplatzverordnungen der Bundesländer sind maßgeblich für die Anzahl der im Quartier untergebrachten Autos verantwortlich, wie das Umweltbundesamt beschreibt:

„In der Berliner Bauordnung wurde die Stellplatzpflicht inzwischen abgeschafft“ (Umweltbundesamt 2011: 8).

Anhand des Beispiels des Quartiers „Wohnen am Campus II“ in Berlin Adlershof untersucht die vorliegende Arbeit, inwieweit die Bebauung des sogenannten autofreien Quartiers den Alltag der Bewohnenden beeinflusst. Die Hohenschönhausener Wohnungsbau-Gesellschaft mbH (HOWOGE) wirbt mit dem Bau eines „autofreien“ Quartiers in Berlin Adlershof, das für die Stadt der kurzen Wege stehe (vgl. HOWOGE 2022). Um die Gründe des Baus des Quartieres nachzuvollziehen, werden die historischen Hintergründe des Untersuchungsgebietes beleuchtet. Die Bestandsaufnahme der baulichen Realität offenbart, dass die tatsächliche Umsetzung eine hohe bauliche Verdichtung, lange Wege und weitreichende Erschließungsflächen zur Folge hat und keine Autofreiheit aufweist. Die Erschließung der straßenorientierten Zeilenbauweise sowie die Anwesenheit von befahrbaren Straßen und unterirdischen und oberirdischen Fahrzeug-Stellplätzen relativiert die von den Planenden postulierte Autofreiheit. Vermehrte Erschließungsflächen, die Verlagerung von Eingängen und Zusammenlegung von Treppenhäusern sowie dem Fehlen wichtiger Versorgungseinrichtungen im Quartier oder dessen Nähe stellen entgegen dem Ziel der Planenden lange Wege her. Außerdem ist der richtungsweisende Gedanke des Quartiers die Freizeit. Die funktionalisierten Grundrisse der Wohnungen, den öffentlichen Grünflächen, der Reduzierung der Arbeitsplätze vor Ort, der geringen Anzahl an Versorgungseinrichtungen wie zum Beispiel Arztpraxen, Geschäften, Kneipen oder Gaststätten und der Priorisierung der Wohnräume im Grundriss zeugen vom richtungsweisenden Gedanken der Freizeit und Erholung. Unter anderem wird dargestellt, inwieweit die Beweggründe von den vorgegebenen Zielsetzungen der Planenden abweichen. Im Zuge der Arbeit wird die Frage aufgeworfen, inwieweit die bauliche Situation im Quartier durch die postulierte Autofreiheit und der Herstellung von langen Wegen den Alltag der Bewohnenden verkompliziert. Im letzten Kapitel wird das Quartier von Grund auf neu geplant.

2 Thesen zur Arbeit

1. Das Quartier ist nicht autofrei und ohne Auto gedacht, da die Erschließung der Zeilen-Bebauung und damit der Wohnungen erst durch die Quartiersstraßen ermöglicht wird.

An den Quartiersstraßen befinden sich Eingänge zu den straßenorientierten Zeilen. Jene sind Straßen zur Erschließung der Wohnwege und der wohnwegorientierten Gebäude notwendig. Sie ermöglichen die Versorgung des Quartiers und Erschließung von Wohnungen. Für die Versorgung wichtige Fahrzeuge müssen, im Zweifel schnell und ohne Behinderung, ins Quartiersinnere gelangen. Bei einigen spielt die Zeit eine wichtige Rolle, wie beispielsweise für Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei, Müllabfuhr, Technisches Hilfswerk, Berliner Stadtreinigung (BSR), mobiles Pflegepersonal und Handwerker*innen. Des Weiteren ist es notwendig, dass Umzugsunternehmen, Gärtner*innen und Lieferdienste das Quartier befahren können. Die Erschließungsstraßen des Quartiers müssen derzeit allein den aufkommenden Verkehr aufnehmen und der Ansammlung von PKWs standhalten. Des Weiteren sind Parkmöglichkeiten ober- sowie unterirdisch vorzufinden. Das Auto wird unter der Erde versteckt. Weitere Parkplätze sind an den Quartiersstraßen sowie am Wohnweg „Hermann-Dorner-Allee“ vorzufinden. Daher stellen die angrenzenden Erschließungsstraßen einen wichtigen Teil des Quartiers dar und können nicht aus dem Quartier ausgeklammert werden.

2. Das Ziel der Planenden kurze Wege herzustellen, wurde nicht erreicht.

Die innere Organisation und Erschließung des hier gebauten Zeilengeschosswohnungsbaus produziert lange Wege. Viele der Gebäude benötigen separate Korridore, um die einzelnen Wohnungen erreichbar zu machen. Das ist die Folge der Erschließung der Zeilen über die Kopfseiten. Das heißt Bewohnende haben wegen der Verlagerung der Eingänge, Schaffung von separaten Fluren, der Mitnutzung von Eingängen und Treppenhäuser im Quartier lange Wege. Die langen Wege zu Versorgungsmöglichkeiten wie zum Beispiel (z.B.) dem Adlershofer Tor verhindern, dass Besorgungen eben mal nebenbei erledigt werden können. Einige Bewohnende des Quartiers sind dadurch aufs Auto angewiesen, besonders Familien, Menschen mit Beeinträchtigung oder Ältere. Angesichts dessen erschwert die vermeintliche „autofreie“ Organisation des Quartiers den Alltag der Bewohnenden.

3. Das Quartier bietet keine Freiräume, die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen angepasst sind. Die funktionalistischen Grundrisse der Wohnungen sowie die öffentlichen Grünflächen sind auf Freizeit und Erholung ausgelegt.

3 Das Projekt – „Wohnen am Campus II“

Im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick, zwischen dem „Landschaftspark“ Johannisthal und dem Campus der Humboldt Universität, veranlasste eine der kommunalen Wohnungsbaugesellschaften Berlins, die HOWOGE, den Bau des Quartiers „Wohnen am Campus II“ auf dem Gelände des ehemaligen Flugfeld Johannisthal. Es entstanden auf rund 29.369 m² ein „autofreies Quartier mit 505 Wohnungen, 107 Mikro-Apartments, Kita und Gewerbe“ (HOWOGE 2022), sowie Garagen und Tiefgaragen.

3.1 Historische Hintergründe des Quartiers

Um genauer zu verstehen, warum der Bau des Quartiers „Wohnen am Campus II“ veranlasst wurde, muss die Geschichte des Bezirkes Adlershof sowie des Flugplatzes Johannisthal betrachtet werden. Die Entwicklung des „Forschungs-, Technologie- und Wirtschaftsstandort“ in Adlershof ging vom Flugplatz aus und ist ausschlaggebend für den Ausbau der Infrastruktur und die Entstehung des Quartiers.

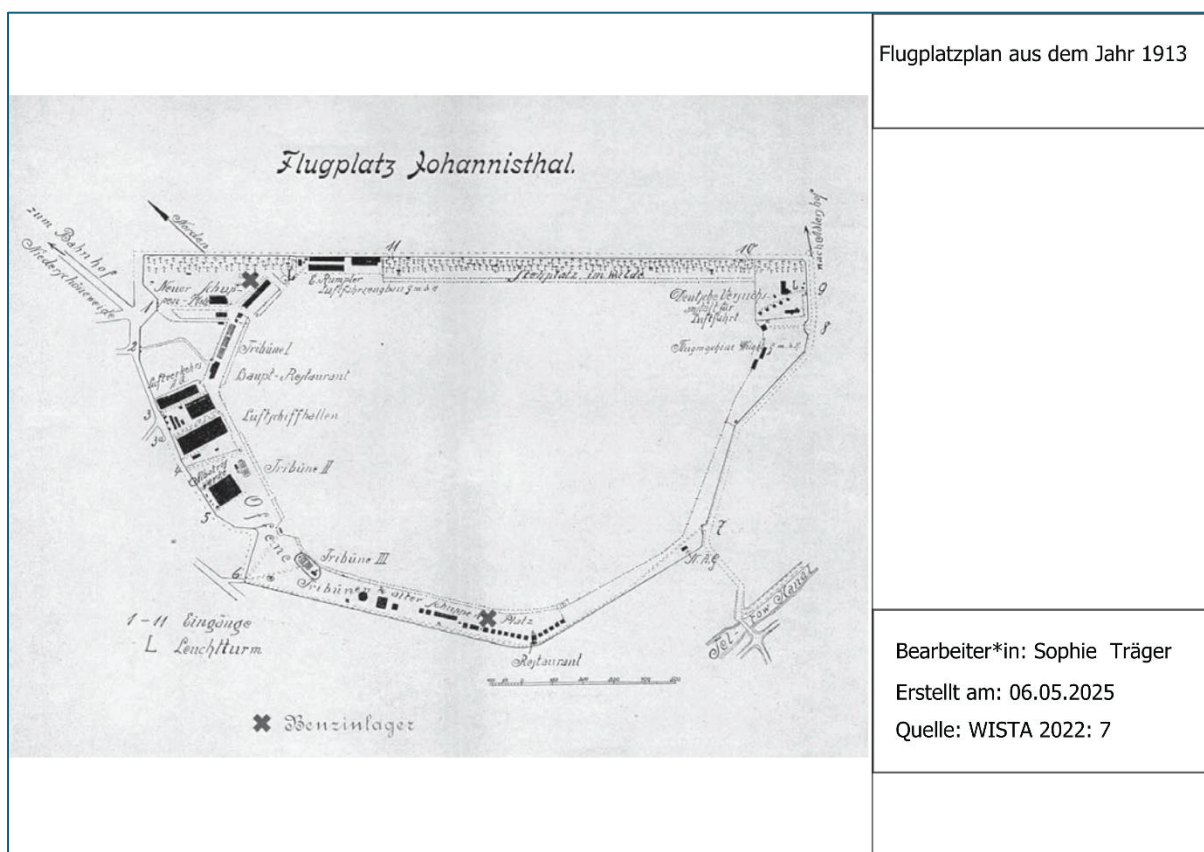


Abbildung 1: Flugfeldplan des Flugfeldes Johannisthal von 1913, Quelle: WISTA 2022: 7.

Das Projekt – „Wohnen am Campus II“

„[...] Adlershof war ab 1909 fast vier Jahrzehnte lang geprägt von der Luftfahrt und ihrer Forschung“ (WISTA 2022: 66). „Zum Zeitpunkt der Flugplatzeröffnung 1909 war Johannisthal ein Berliner Vorort mit rund 2.700 Einwohnern. Das benachbarte Adlershof zählte etwa 8.000 Bewohner“ (WISTA 2022: 6). „Der Flugplatz Johannisthal erlebte vor dem Ersten Weltkrieg seine Blüte als Zentrum des Motorfluges in Deutschland. [...] Der erste deutsche Motorflugplatz entwickelte sich zum Kristallisationspunkt für die im Entstehen begriffene Flugzeugindustrie. Die wichtigsten Flugzeughersteller und Luftschiffbauer siedelten sich hier an“ (WISTA 2022: 17).

Standen zuerst Forschungsinteressen im Vordergrund, gewann der Flugplatz jedoch aufgrund des ersten Weltkrieges an militärischer Bedeutung. Aus dem Kriegsende und dem Versailler Vertrag resultierte die Abrüstung des deutschen Militärs. Industriezweige, wie beispielsweise die Automobil- und Filmindustrie sowie Maschinenbau und Reichsbahn, ersetzten die Luftfahrtindustrie in Adlershof. Jene siedelten sich auf dem Flugplatz und in dessen Umgebung an. Hallen und Werkstätten des Flugplatzes wurden umgenutzt. Das erste Modell der Bayerischen Motoren Werke (BMW) „Dixi“ verließ im Jahr 1929 die Werkhalle in Johannisthal (vgl. WISTA 2022: 49).

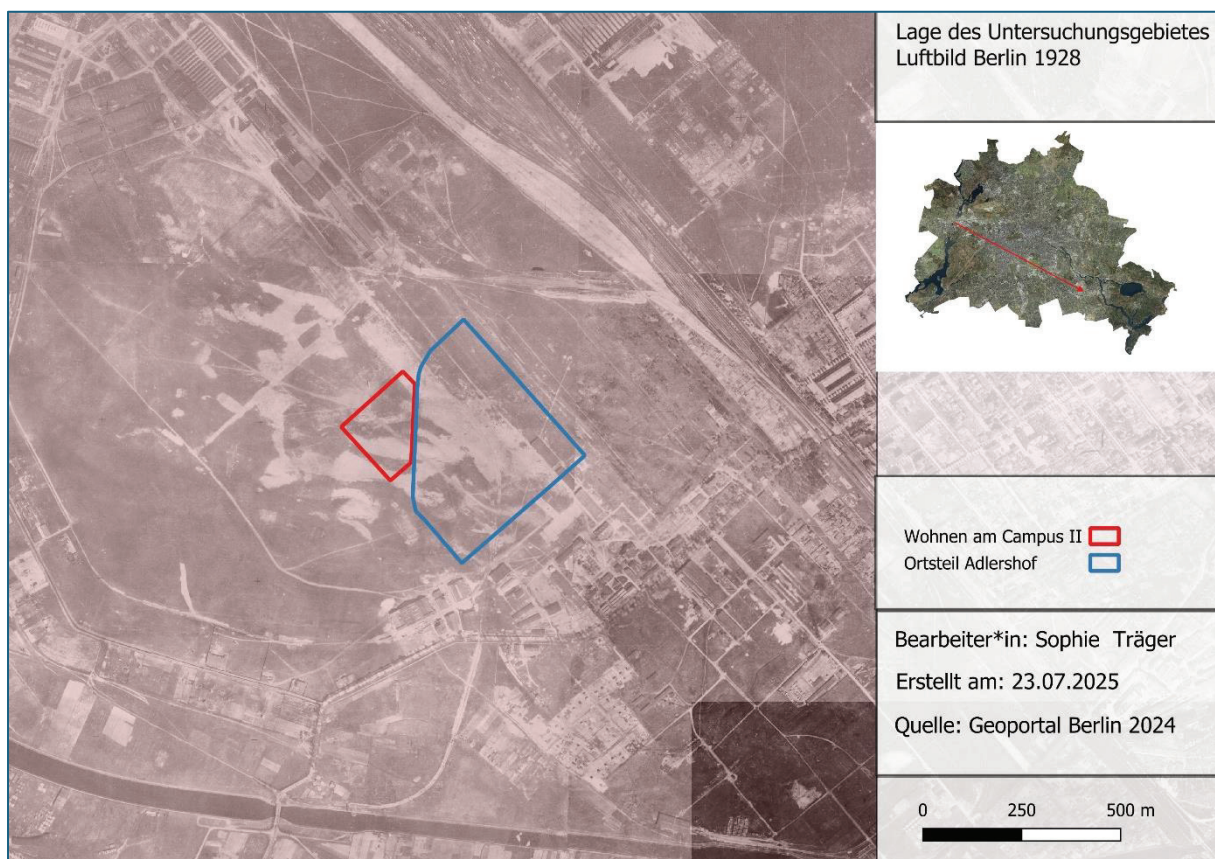


Abbildung 2: Luftbild vom Flugfeld Johannisthal von 1928 und die Lage des heutigen Quartiers auf dem Flugfeld, Quelle: Eigene Darstellung.

Das Projekt – „Wohnen am Campus II“

„Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten im Januar 1933 wurde das Gelände des Flugplatzes wieder militärisch gesichert und in den folgenden Jahren zu einem zentralen Ort der deutschen Luftrüstung ausgebaut. Mehrere deutsche Unternehmen eröffneten in Johannisthal/Adlershof Produktionsstätten zur Fertigung von Flugzeugen“ (WISTA 2022: 50). „Adlershof wurde zu einer der weltweit führenden Forschungseinrichtungen in der Luftfahrt. Allerdings hatten die Forschungen der [Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt] [(DVL)] nach 1933 vornehmlich der nationalsozialistischen Rüstungspolitik zu dienen“ (WISTA 2022: 54).

In der unmittelbaren Nachbarschaft des Flugplatzes befand sich eines der größten Zwangsarbeitslager Berlins, in dem Raketen- und Flugzeugteile hergestellt wurden. Außerdem arbeiteten die Zwangsarbeitenden bei ansässigen Firmen wie Schering (Pharmaindustrie), Messerschmitt (Flugzeugkonstrukteur) und der Deutschen Reichsbahn (vgl. WISTA 2022: 58). Mit der Besetzung des Flugfeldes am 23. April 1945 durch die sowjetischen Streitkräfte endete die militärische Nutzung nicht.

„In den ersten Monaten nach Kriegsende war der Flugplatz zum einen wichtig für den Technologietransfer, zum anderen diente Johannisthal als eine wichtige Basis für die sowjetischen Flugverbindungen von und nach Berlin. [...] Die sowjetische Luftwaffe verlagerte jedoch ihren Flugbetrieb mehr und mehr nach Schönefeld. [...] Die vorerst letzten Starts und Landungen fanden in Johannisthal am 2. Mai 1954 statt“ (WISTA 2022:65).

Trotz des eingestellten Flugbetriebes in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR), blieb Adlershof weiterhin Forschungsstandort.

„Schließlich baute die Akademie der Wissenschaften der DDR (AdW) Adlershof zu ihrem wichtigsten naturwissenschaftlichen Zentrum aus“ (WISTA 2022: 68).

Die deutsche Wiedervereinigung im Jahr 1990 bewirkte das Entstehen eines Wissenschafts- und Technologieparks, bestehend aus zwölf außeruniversitäre „Forschungseinrichtungen“ auf dem Akademiegelände (vgl. WISTA 2022: 67). Doch nur 1.300 von einst 5.600 Mitarbeitenden wurden übernommen (vgl. WISTA 2022: 68). Zur Herstellung einer „integrierten Landschaft aus Wissenschaft und Wirtschaft“ (WISTA o.D) in Adlershof wurde die Entwicklungsgesellschaft Adlershof (EGA) 1991 gegründet. Zusätzlich wies der Berliner Senat 1993 ein 420 Hektar großes Entwicklungsgebiet aus und erarbeiteten eine einheitlichen städtebaulichen Gesamtplan (vgl. WISTA 2022: 69). 1994 gründete sich aus der EGA die WISTA Management GmbH, die bis heute für den Standort Adlershof zuständig ist. Die landeseigene Gesellschaft WISTA GmbH ist in den Bereichen Wirtschaftsförderung, Standortentwicklung und Facility Management tätig.

„Von 1997 bis 2003 [zogen] sechs naturwissenschaftliche Institute der Humboldt-Universität zu Berlin“ an den Standort Adlershof (WISTA 2022: 1).

Die vermehrte Ansiedlung von Forschungs- und Lehrinrichtungen, wie dem Campus der Humboldt-Universität, bewirkte die Entstehung neuer Wohnquartiere. Zwei

Projekte, „Wohnen am Landschaftspark“ und „Wohnen am Campus“, integrierten die Funktion des Wohnens am Wissenschaftsstandort Adlershof (vgl. WISTA 2022: 71).

Zwischen 2012 und 2020 entstand das Projekt „Wohnen am Campus I“, das südlich des Quartiers „Wohnen am Campus II“ anschließt. Auf einer Fläche von 160.000 m² realisierten private Investoren, vier Wohnungsbaugenossenschaften, drei städtische Wohnungsbaugesellschaften und eine private Baugruppe 1.116 Wohneinheiten, bestehend aus 255 nicht weiter beschriebenen „Eigentumsobjekten“, 911 Mietwohnungen und 386 sogenannte „Wohnmöglichkeiten für Studierende“ (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2020). Was genau mit „Eigentumsobjekten“ und „Wohnmöglichkeiten für Studierende“ gemeint ist, wird nicht näher erläutert. Da der ehemals geplante Bau eines „Protonenzentrums“ aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt wurde, erfolgte 2018 eine Bebauungsplanänderung vom Gewerbe- zum Wohngebiet. Auf dieser Grundlage entstand das Quartier „Wohnen am Campus II“. Es erweitert das bestehende Wohngebiet „Wohnen am Campus I“ um 20.700 m². Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vergab das Grundstück an die Wohnungsbaugesellschaft HOWOGE. Mit Hilfe eines städtebaulichen Wettbewerbs, den Gewinnern roedis-schop Architekten, und weiteren Planungen durch Diringer & Scheidel sowie des Architekturbüros blocher partners entstand das Baukonzept des Quartiers. Das Resultat: Ein Quartier mit 612 Mietwohnungen und öffentlichen Grünflächen. 107 der Wohnungen sind Mikro-Apartments mit 24,46 m² für Studierende und Auszubildende (vgl. HOWOGE 2022).

3.2 Verkündigung und Versprechen der Planenden

Nach der Fertigstellung wird das Quartier im Jahr 2022 von der Bauherrin HOWOGE eingeschätzt. Die HOWOGE veröffentlichte mit der Pressemitteilung am 16.12.2022 eine Bewertung des Quartiers und verspricht folgendes:

„Wir haben Ende 2019 mit dem Bau begonnen und in drei Bauabschnitten einen völlig neuen Kiez geschaffen“, sagt HOWOGE-Geschäftsführer Ulrich Schiller. „Dabei war es uns wichtig, nicht einfach nur bezahlbaren Wohnraum zu errichten, sondern ein Quartier für alle, das für die Stadt der kurzen Wege, Klimaschutz und anspruchsvolle Architektur steht. Gemeinsam mit unseren Partnern, dem Architekturbüro blocher partners sowie dem Bauunternehmen DIRINGER & SCHEIDEL, ist uns das gelungen.“ [...] Insgesamt elf einzelne Häuser sind versetzt angelegt und bilden sechs öffentliche Grünanlagen mit Spielbereichen, Bänken und Erholungsflächen. „Das Quartier ist ein Ort, der für Diversität und Vielfalt steht. Das Wichtigste: Hier ist Lebensraum für das gesellschaftliche Miteinander entstanden“, erklärt Vandana Shah, verantwortliche Partnerin bei blocher partners. „Es ist das Ziel einer nachhaltigen und auf den Menschen ausgerichteten Stadtplanung, Dichte und Lebensqualität zu verbinden. Unterschiedliche Gebäude-Typologien, differenzierte Fassadengestaltung und ansprechende Freiräume, die zum Verweilen einladen, machen den Entwurf aus.“ Entlang der Hauptverkehrsstraßen prägen geschlossene Gebäudezeilen das Quartier. Das Erdgeschoss an der Hermann-Dorner-Allee bildet markante Bögen aus, die an typische Berliner Stadtbahnbögen denken lassen. Im Inneren hingegen

ist die Bebauung aufgelockert und offen. Jedem Gebäudetyp liegt ein eigenes Gestaltungskonzept zugrunde – vom farbigen Putz bis hin zur vorgehängten Holzfassade, für die ausschließlich heimisches Holz aus dem Schwarzwald verwendet wurde. „Trotz dieser Vielfalt kamen beim Bau nur wenige, vorab definierte Grundrisstypen und eine geringe Anzahl an Materialien zum Einsatz“ erläutert Karlheinz Heffner, geschäftsführender Gesellschafter der DIRINGER & SCHEIDEL Bauunternehmung. [...] Das Wohnraumangebot im Quartier richtet sich an alle Generationen und Bevölkerungsgruppen. Von den 612 Wohnungen werden 252 gemäß der Kooperationsvereinbarung mit dem Land Berlin als geförderter Wohnraum zu Einstiegmieten ab 6,50 pro Quadratmeter vermietet. Die 253 freifinanzierten Wohnungen kosten im Schnitt rund 10,50 Euro pro Quadratmeter, während die 107 Mikro-Apartments zu einer Pauschalmiete von 450 Euro vermietet werden. Die 24 Quadratmeter großen Apartments werden ausschließlich an Personen vermietet, die sich in einer Ausbildung befinden [...]. [...] Insgesamt konnten [durch das Heizsystem] ca. 120 Quadratmeter Nutzfläche mehr entstehen, die z.B. für Wohnflächen, Kinderwagen- und Rollatorenräume oder Fahrradstellplätze genutzt werden. Im Außenraum zeichnet sich das Wohnquartier durch aufwendige, frei zugängliche Grünanlagen, Spielplätze und Erholungsbereiche aus. Für die Regenwasserversickerung wurden Mulden in das Gestaltungskonzept integriert. [...]“ (HOWOGE 2022).

Die Darstellung der Hohenschönhausener Wohnungsbau-Gesellschaft mbH klingt vielversprechend, doch was bedeutet das für die Gegebenheiten im Quartier? Bei Betrachtung des Quartiers vor Ort, wird bewusst, dass sich die HOWOGE vieler großer Versprechungen bedient. Kurz gesagt: Ein autofreies Quartier, das kurze Wege und Freiräume zum Verweilen bieten soll.

3.3 Das „autofreie“ Quartier

Die Bewohnenden sollen vor jeglichem Verkehrslärm geschützt werden. Das ist an den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans und den darin beschriebenen Maßnahmen „zum Schutz vor Verkehrslärm“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2017) an den Quartiersstraßen festzustellen. Voraussetzung für den Bau war die Umsetzung der Schalldämmmaßnahmen. Unter anderem wurde die Bauherrin verpflichtet einen offenen Laubengang an der Karl-Ziegler-Straße herzustellen, von dem aus den einzelnen Wohnungen erschlossen werden. Zusätzlich trat eine Regelung der Anordnung der Aufenthaltsräume und Fenster in Kraft. Ein Teil der Gebäude wird über die angrenzenden zwei Hauptverkehrsstraßen (Karl-Ziegler-Straße; Hermann-Dorner-Allee) erschlossen. Nur diese beiden Straßen sind mit dem Auto befahrbar und sichern die Versorgung des Quartiers. Arten der Versorgung sind beispielsweise das Erreichen des Quartiers durch Müllabfuhr, Feuerwehr, Rettungsdienst, Handwerker*innen- und Lieferfahrzeuge. Beide Straßen stellen somit einen wichtigen Teil des Quartiers dar und können nicht ausgeklammert werden. Das Quartiersinnere wird teilweise über den Alexander-von-Humboldt-Weg und Wohnwege erschlossen. Diese dürfen nicht mit dem PKW, Motorrad oder Motorroller befahren werden. Da davon ausgegangen wird, dass Bewohnende über PKWs verfügen, sind Parkplätze an den Hauptverkehrsstraßen angeordnet. Diese werden als nicht ausreichend erachtet. Sodass 198 weitere Parkmöglichkeiten als

Bestandsaufnahme des Quartiers „Wohnen am Campus II“ als Analyse des Quartiers

Tiefgaragen, und Garagen im Erdgeschoss der Gebäude an den Haupteinfahrstraßen eingerichtet wurden.

4 Bestandsaufnahme des Quartiers „Wohnen am Campus II“ als Analyse des Quartiers

4.1 Begrenzung und Erschließung

Das Quartier „Wohnen am Campus II“ befindet sich im Süd-Osten Berlins. Das Quartier ist im Ortsteil Adlershof des Bezirkes Treptow-Köpenick, ca. 2 km südlich der Spree, zwischen dem „Landschaftspark“ Johannisthal und dem Campus der Humboldt Universität zu verorten.

Das Quartier besteht aus drei allgemeinen Wohngebieten (WA). Im Bebauungsplan (XV-55a-1-2) heißen sie WA1, WA2 und WA3. Das Quartier wird von den zweispurigen Quartiersstraßen und einer Straßenbahnschiene der Linien 63 und M17 (vgl. Berliner Verkehrsbetriebe 2024) im Osten umschlossen. Die beiden Quartiersstraßen sind die Hermann-Dorner-Allee und die Karl-Ziegler-Straße. Erstere begrenzt das Quartier nordwestlich. Die Karl-Ziegler-Straße begrenzt das Quartier südwestlich.

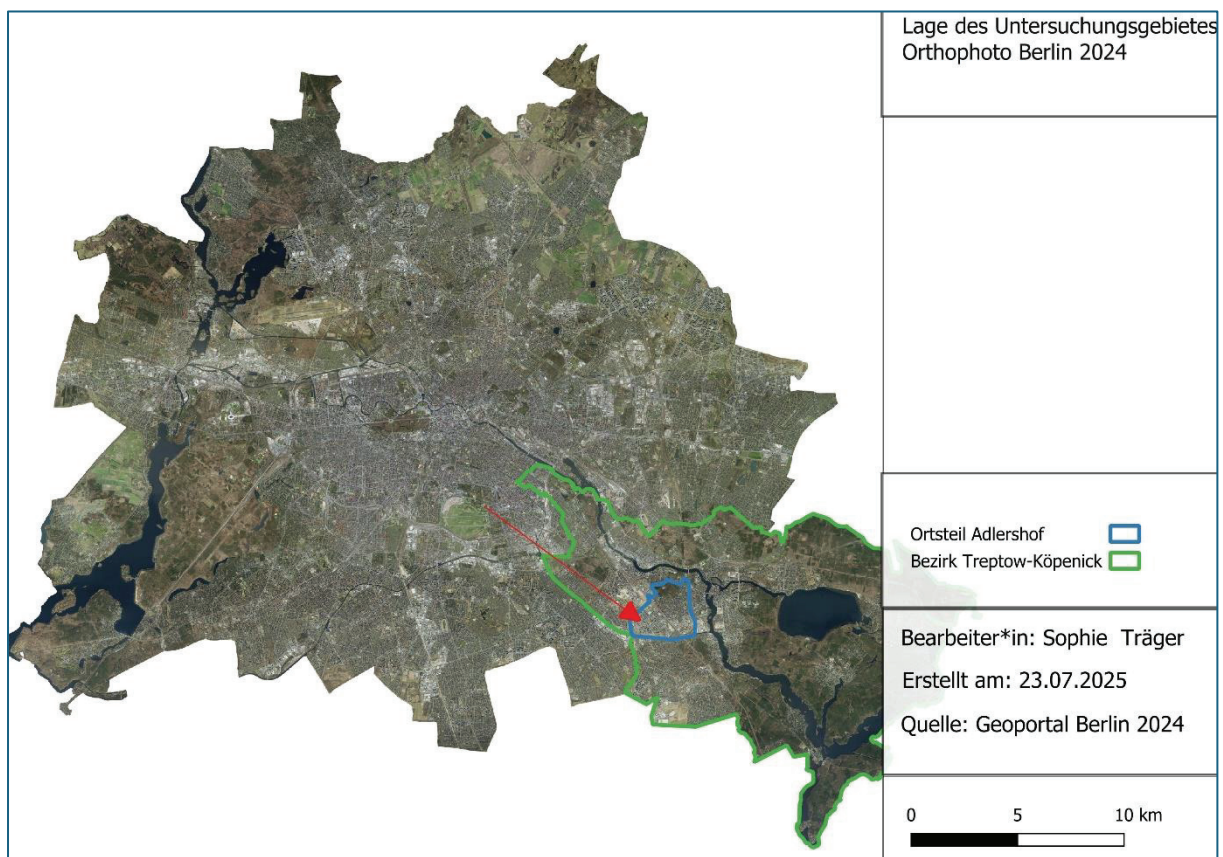


Abbildung 3: Orthophoto Berlin 2024, Lage des Bezirks Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof sowie des Quartiers, Quelle: Eigene Darstellung.

Bestandsaufnahme des Quartiers „Wohnen am Campus II“ als Analyse des Quartiers

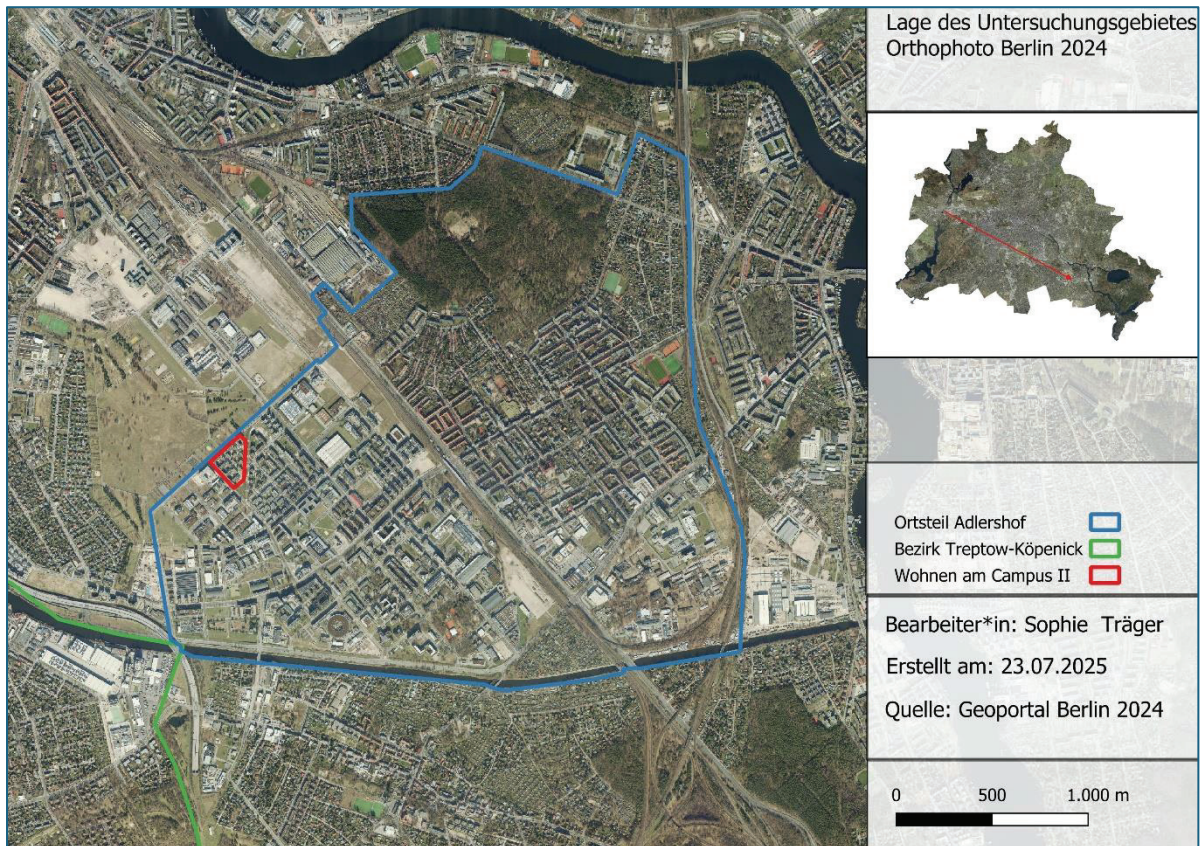


Abbildung 4: Abbildung 4: Orthophoto Berlin 2024, Lage des Quartiers im Ortsteil Adlershof, Quelle: Eigene Darstellung.

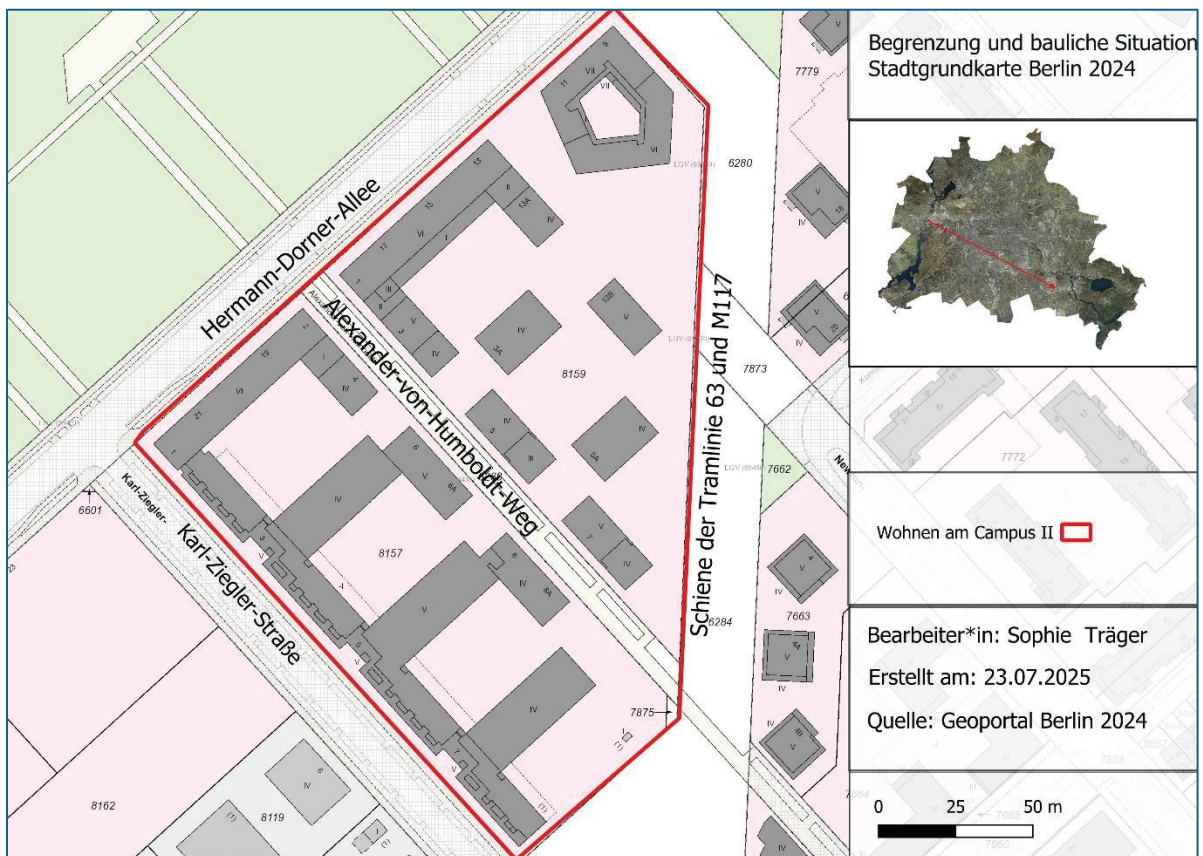


Abbildung 5: Stadtgrundkarte Berlin 2024, Begrenzung und bauliche Realität des Quartiers, Quelle: Eigene Darstellung

Quartiersstraßen:

Der Senat für Mobilität, Verkehr und Klimaschutz klassifiziert das Berliner Straßennetz nach Verbindungsfunktionsstufen in „kontinentale Straßenverbindung, großräumige Straßenverbindung, übergeordnete Straßenverbindung, örtliche Straßenverbindung, Ergänzungsstraßen“ (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2017). Die Hermann-Dorner-Allee wird der Kategorie „örtliche Straße“ (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin 2023) zugeordnet. Sie fungiert als Zubringer für die Autobahn A113, da sie dessen Auffahrt an der „übergeordneten Straßenverbindung“ Ernst-Ruska-Ufer und der „örtlichen Straßenverbindung“ Groß-Berliner-Damm verbindet (vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2023). Sie wirkt als Erschließungsstraße für das Quartiers „Wohnen am Campus II“. Auch das südlich und westlich angrenzende Gewerbegebiet sowie der „Landschaftspark“ Johannisthal und Sportanlagen werden über die Hermann-Dorner-Allee erschlossen. Die fünf bis sechsgeschossigen, straßenorientierten Zeilen des Baufeld 1 (WA1) des Quartiers werden über Karl-Ziegler-Straße, Hermann-Dorner-Allee oder den Alexander-von-Humboldt-Weg erreicht.

Die Karl-Ziegler-Straße wird der Kategorie „Ergänzungsstraße“ zugeordnet (vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2023). Sie verläuft zwischen Hermann-Dorner-Allee und der Kreuzung Abram-Joffe-Straße/ Max-Born-Straße/ Johann-Hittorf-Straße. Die Karl-Ziegler-Straße erschließt das Quartier „Wohnen am Campus I“ und die straßenorientierte Zeile sowie die Tiefgarage des Quartiers „Wohnen am Campus II“ sowie das Gewerbegebiet auf der süd-westlichen Straßenseite.

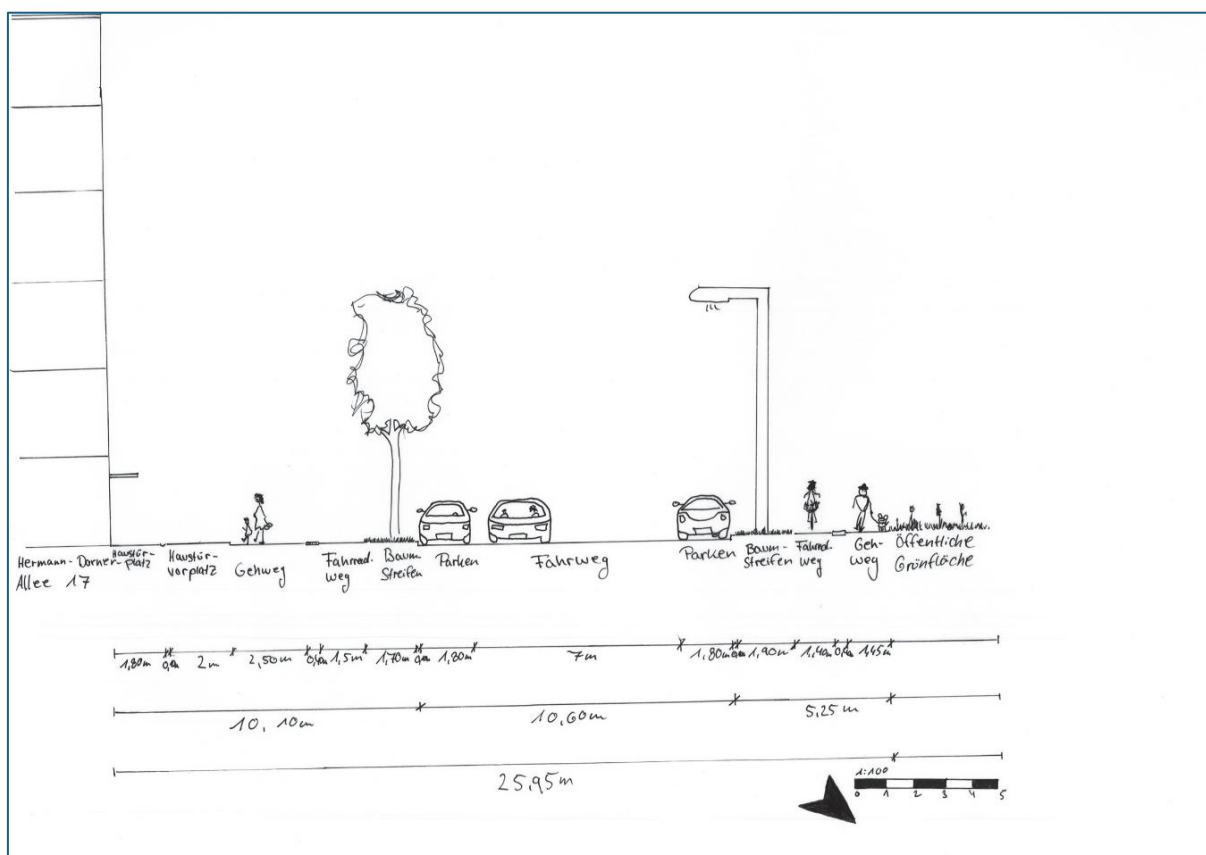


Abbildung 6: Querschnitt der Straße Hermann-Dorner-Allee, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.

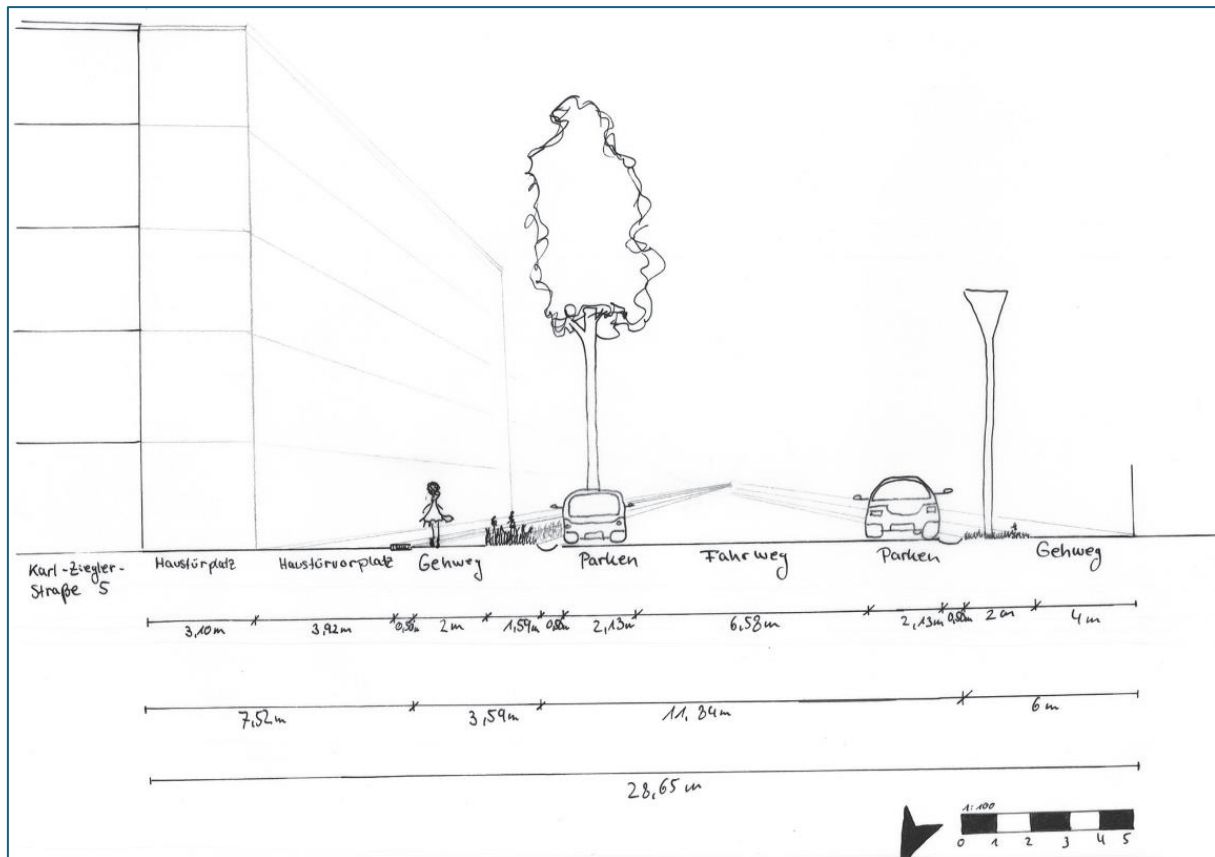


Abbildung 7: Querschnitt der Straße Karl-Ziegler-Straße, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.

Wohnwege/Wohnstraßen:

Die innere Bebauung des Quartiers wird von mehreren Wohnwegen erschlossen. Zwei der Wohnwege können namentlich angesprochen werden. Diese heißen Alexander-von-Humboldt-Weg und Hermann-Dorner-Allee. Letztere teilt sich den Namen mit einer Quartiersstraße, wodurch Missverständnisse entstehen können. Um Irrtümer zu vermeiden wird der Wohnweg im weiteren Verlauf des Textes mit (Wohnweg) gekennzeichnet.

Der Alexander-von-Humboldt-Weg erschließt die Zeilen des Baufeldes 1 (WA1) und Punkthochhäuser des Baufeldes 2 (WA2). Weitere Wohnwege sowie die Zugänge zu den öffentlichen Grünflächen werden über den Alexander-von-Humboldt-Weg und der Hermann-Dorner-Allee (Wohnweg) erreicht. Die Wohnwege sind über das Baufeld 2 verteilt und verbinden den Alexander-von-Humboldt-Weg mit dem Hermann-Dorner-Allee (Wohnweg). Jene erschließen die Punkthochhäuser und öffentliche Grünflächen und Spielplätze auf Bau Feld 2 (WA2). Das Pentagon-Gebäude im Bau Feld 3 (WA3) wird von zwei parallel verlaufenden Wohnwegen, die mit der Quartiersstraße Hermann-Dorner-Allee verbunden sind, erreicht.

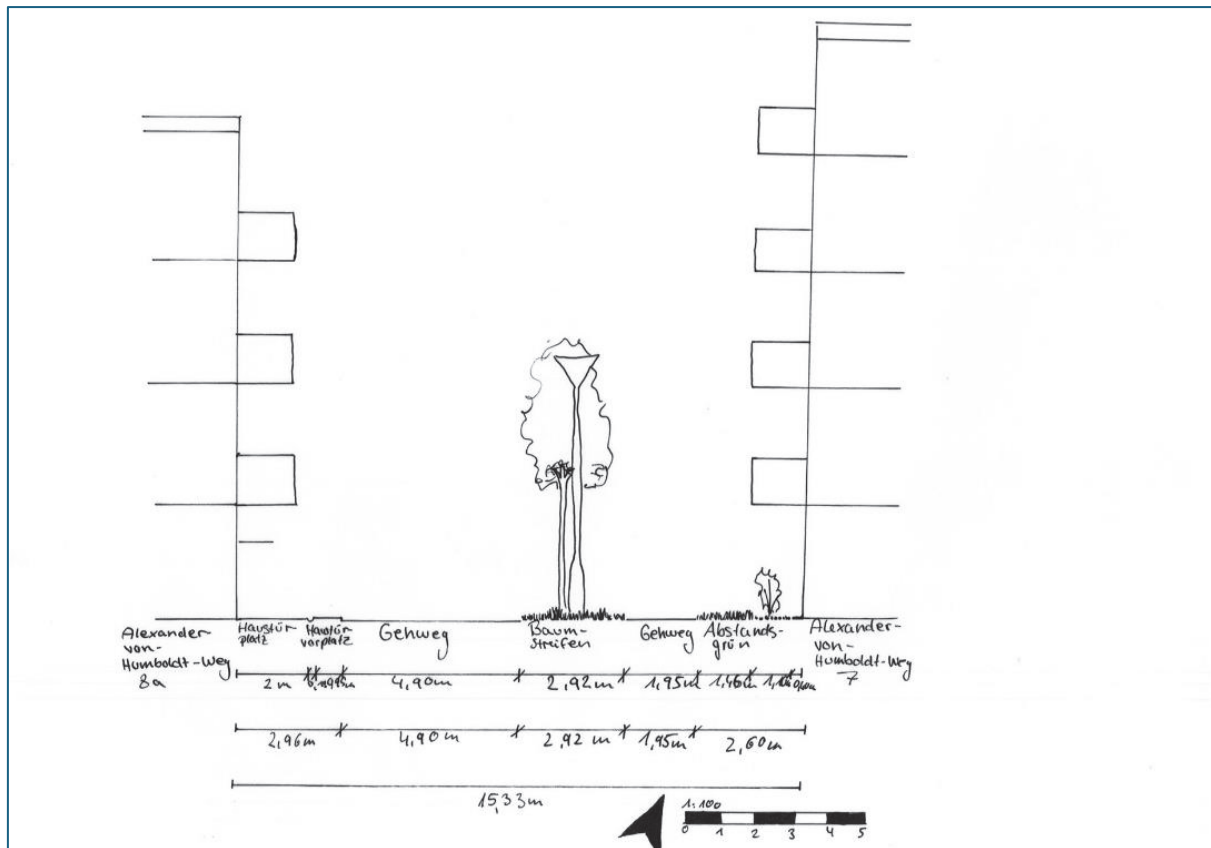


Abbildung 8: Querschnitt Alexander-von-Humboldt-Weg, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.

Parken

Wie bereits dargelegt sind Stellplätze im Quartier vorhanden. Die Stellplätze im Quartier können in öffentlich verfügbar und privat verfügbar eingeteilt werden. Dabei sind folgende Kategorien erkennbar:

- Oberirdisch und öffentlich verfügbar
- Oberirdisch und privat verfügbar
- Unterirdisch und privat verfügbar

Die Hauptstraßen des Quartiers „Hermann-Dorner-Allee“ und Karl-Ziegler-Straße verfügen über 110 oberirdische, öffentliche Stellplätze sowie Zufahren zu den in bzw. unter der Bebauung befindlichen privaten Parkplätzen. Jene privaten Pkw-Stellplätze wurden rechnerisch ermittelt. Die Rechnung ergab 198 private Pkw-Stellplätze. Somit sind insgesamt 308 Parkplätze im Quartier vorzufinden. Folgend wird die Rechnung erläutert:

Öffentliche, oberirdische Parkplätze der Hermann-Dorner-Allee

Die Fahrzeuge werden an der Hermann-Dorner-Allee am Rand des Fahrweges, also zwischen Bordstein und Fahrweg, geparkt. Da keine Markierung der Stellplätze am Rand des Fahrweges vorhanden ist, wird eine Länge der Parkplätze von 5,60 m und einer Breite von 2 m angenommen. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen empfiehlt jene Maße für Pkw-Parkplätze (vgl. RAST06: S. 78). Zur Ermittlung der Anzahl der Parkplätze wird die Summe der Straßenlänge beider Straßenseiten sowie einem Abstand von 1 m zwischen den Parkplätzen, geteilt. Eine Straßenseite

unmittelbar vor der Bebauung im Bereich des Quartiers an der Hermann-Dorner-Allee bemisst knapp 200 m. Beide Straßenseiten bemessen somit eine Länge von 400 m. Die Parkplatzzahl wird ermittelt, indem die Straßenlänge durch die Parkplatzlänge von 6,60 m geteilt wird. Nach oben genannter Rechnung bietet die Straße unmittelbar vor der Bebauung der Hermann-Dorner-Allee ca. 60 Pkw-Stellplätze. Abhängig von verschiedenen Abmessungen der Automodelle- und -marken kann die Anzahl der Pkw-Parkplätze abweichen. Die Parkplätze im weiteren Verlauf der Hermann-Dorner-Allee wurden in der Berechnung nicht berücksichtigt.

Öffentliche, oberirdische Parkplätze der Karl-Ziegler-Straße

Die Karl-Ziegler-Straße verfügt über 25 Parkbuchten. Davon bieten fünf der Parkbuchten jeweils einem Auto Platz. Die restlichen 20 Parkbuchten bieten jeweils mit einer Länge von 11,70 m Platz für zwei Autos. Somit können ca. 45 Stellplätze im öffentlichen Raum der Karl-Ziegler-Straße gewährt werden. Getrennt werden die Parkbuchten von Baumscheiben, die mit Bäumen bestanden sind.

Öffentliche, oberirdische Parkplätze vor dem Pentagon (Hermann-Dorner-Allee (Wohnweg))

Fünf oberirdische, öffentliche Stellplätze sind am West Eingang des Pentagons vorzufinden. Diese werden über den zur Hälfte befahrbaren Wohnweg Hermann-Dorner-Allee erreicht. Die oberirdischen Stellplätze werden in der Pressemitteilung von 2022 von der HOWOGE nicht erwähnt.

Private Parkplätze

Zwei private Mehrfachgaragen bieten Platz zur Unterbringung von 198 motorisierten Fahrzeuge. Eine Mehrfachgarage befindet sich im Erdgeschoss der Hermann-Dorner-Allee 15 (WA2) und wird von der Hermann-Dorner-Allee erschlossen. Hier finden 21 Pkws Platz. Die zweite Mehrfachgarage wurde als Tiefgarage mit 177 Stellplätzen (vgl. HOWOGE 2022) realisiert und befindet sich im südlichen Bereich des Baufeld 1. Die genaue Lage der Tiefgarage ist nicht bekannt. Erreicht wird sie über eine Einfahrt an der Karl-Ziegler-Straße. Das Quartier bietet insgesamt in etwa 308 Parkplätze, wovon 198 private Parkplätze für die Bewohnenden gedacht sind. Das entspricht einer Anzahl von 0,5 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge pro Wohneinheit.

Das Vorhandensein von Erschließungsinfrastruktur, die mit dem Auto befahren wird, sowie ober- und unterirdischen Stellplätzen relativiert die postulierte Autofreiheit. Das Quartier kann nicht als autofrei angesprochen werden. Auch autoarm/autoreduziert, verkehrsberuhigt oder stellplatzfrei (vgl. Grenzdörfer 2019) ist das Quartier nicht. Die Quartiersstraßen Hermann-Dorner-Allee sowie die Karl-Ziegler-Straße dienen als Erschließungsinfrastruktur und Zubringer der Autobahn A113. Um die Versorgung der Menschen im Quartier zu gewährleisten, müssen Müllabfuhr, Feuerwehr, Rettungsdienst, Krankentransport, Umzugsfirmen die Wohnungen erreichen können. Ohne jene Straßen wäre die Versorgung des Quartiers nicht möglich. Aus den genannten Gründen ist die Autofreiheit nicht umgesetzt worden.

Versorgungsinfrastruktur im Quartier

Die soziale Infrastruktur dient der Daseinsvorsorge der Menschen (vgl. ARL 2018: 2186). Einrichtungen zur medizinischen und alltäglichen Versorgung, Bildung, Pflege- und Betreuung gehören zur sozialen Infrastruktur. Im besten Fall liegen Versorgungseinrichtungen in der näheren Umgebung der Wohnorte der Menschen, um lange Wege, hohen Zeitaufwand und Verkehr zu verhindern.

Beispiele hierfür können in gründerzeitlichen Quartieren, wie beispielsweise dem Quartier um die Dörpfeldstraße in Berlin Adlershof, gefunden werden. Die Gründerzeit ist eine Epoche (ca. 1870–1910), die ein durch die Industrialisierung bedingter wirtschaftlicher Aufschwung des Bürgertums kennzeichnete. Es kam zur Wohnraumknappheit infolge des rasanten Bevölkerungswachstums in den Städten (vgl. Toniolli 2022). Unter Anderem ist die Architektur der Gründerzeit geprägt vom Historismus, der vergangene Baustile aufgriff. Gesellschaftlicher Aufstieg und Wohlstand des Bürgertums wurden architektonisch inszeniert (vgl. Draheim, Leicht 2022). Nach vielen Jahren des Stillstands wuchs Adlershof in den Jahren der Gründerzeit unaufhörlich. So verdoppelte sich zwischen 1890 und 1897 die Einwohnerzahl auf 6.755 (vgl. Prochnow H. Dezember 2005).

Um herauszufinden, inwiefern die Planenden kurze Wege im Quartier „Wohnen am Campus II“ hergestellt haben und wohin diese führen, ist die Umgebung des Quartiers auf die soziale Infrastruktur zu analysieren.

Die aufgeführten Entfernungen wurden anhand des Digitalen Orthophotos Berlin 2024 mit Geographischem Informationssystem (QGIS) digital gemessen.

Es handelt sich bei der gemessenen Entfernung um die Luftlinie vom Gebäude Alexander-von-Humboldt-Weg 3A zur Infrastruktureinrichtung. Folgende Nahversorgungseinrichtungen sind im Quartier zu finden: Die im Quartier ansässigen Geschäfte sind eine Sushi Bar, ein Café, das Yogastudio „ONEy“, die Fahrschule „VerkehrsCampus Merkert GmbH“, das Fitnessstudio „BodyStreet GmbH“. Das Café und die Sushi Bar befinden sich an der Ecke „Hermann-Dorner-Allee / Alexander-von-Humboldt-Weg“. Die Fahrschule ist an der Ecke „Hermann-Dorner-Allee / Karl-Ziegler-Straße“ vorzufinden. Das Yogastudio befindet sich an der „Hermann-Dorner-Allee“. Der Eingang der Räumlichkeiten des Fitnessanbieters „BodyStreet GmbH“ befindet sich an der Hermann-Dorner-Allee (Wohnweg). Im Erdgeschoss des Pentagons befindet sich eine Betreuungseinrichtung für Kinder, die „BIP Kreativitätskita am Campus“. Weitere Kindertagesstätten liegen 250m, 400m und 680m vom Quartier entfernt.

Versorgungsinfrastruktur außerhalb des Quartiers:

Bildungs-, Nahversorgungs- und Gesundheitseinrichtungen wie Schulen, Bibliotheken, Arztpraxen, Apotheken, Pflegeeinrichtungen und Krankenhäuser sind im Quartier und einem Umkreis von 780 m nicht vorhanden. Die nächstgelegene Versorgungseinrichtung für den Erwerb von Gegenständen des alltäglichen Bedarfs (Lebensmittel, Reinigungsmittel, Hygieneartikel, Getränke, Haushaltswaren) ist Kaufland im Einkaufszentrum *Adlershofer Tor*. Dort befindet sich auch die nächstgelegene Apotheke sowie die ambulante Pflegeeinrichtung *AlexA pro domo GmbH* (vgl. Geoportal Berlin). Das Einkaufszentrum befindet sich circa 800 m südöstlich des Quartiers.

Einschulungsbereiche regeln die Zuständigkeit der Versorgung der Bevölkerung mit Bildung. Das Quartier liegt im Einschulungsbereich 0906 (vgl. Geoportal Berlin). Im Einschulungsbereich 0906 befinden sich die „Melli-Beese-Schule“ (Grundschule) und das „Gebrüder-Montgolfier-Gymnasium“. In den angrenzenden Einschulungsbereichen sind öffentliche und private Grundschulen, integrierte Sekundarschulen (ISS), Oberstufenzentren sowie Schulen mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt haben keine Standorte im Einschulungsbereich 0960 oder in angrenzenden Einschulungsbereichen.

Medizinische Versorgung bietet das Ärztehaus, das sich ca. 1 km südöstlich des Quartiers befindet. Die Praxis der Urologen Dr. med. Schoensee, Dr. med. Wiebach und Birgit Volkmann befindet sich 250 m nordöstlich des Quartiers. Außerdem befindet sich die Zahnklinik Ost mit der Fachabteilungen Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie 1,6 km nordöstlich des Quartiers (vgl. Geoportal Berlin).

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr:

Gemäß § 8 des Personenbeförderungsgesetzes wird der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), als die für jedermann zugängliche Beförderung von Personen im Linienverkehr verstanden. Dabei kommen Straßenbahnen, Omnibusse, Taxen, Mietwagen oder Kraftfahrzeuge, die in erster Linie darauf ausgerichtet ist, den Mobilitätsbedarf im städtischen, vorstädtischen und regionalen Bereich zu decken, zum Einsatz. In Berlin decken die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mit der U-Bahn, Straßenbahnen und Linienbussen sowie die Deutsche Bahn (DB) mit der Stadtschnellbahn (S-Bahn) einen Teil der Verkehrsnachfrage ab. Die am Quartier nächst gelegenen S-Bahn-Stationen sind die Bahnhöfe „Johannisthal“ und „Adlershof“. Sie befinden sich zwischen 1 - 1,3 km Luftlinie entfernt. Linienbusse der BVG halten an den nächstgelegenen Stationen „Rudower Chaussee / Wegedornstraße“ und „Magnusstraße“. Zu den Busstationen, die sich an der Rudower Chaussee befinden, fällt von Quartier aus ein ca. 15-minütiger Fußweg an. Je nach Lage im Quartier können die Straßenbahnstationen „Landschaftspark Johannisthal“ und Karl-Ziegler-Straße innerhalb von 2 bis 7 Minuten erreicht werden. Ein Taxistand befindet sich auch an der Rudower Chaussee. Jener ist fußläufig innerhalb von ca. 15 Minuten erreichbar. Mietwagenanbieter der Marken Volkswagen (VW) und Audi sowie die Unternehmen Europcar und CarlundCarla befinden sich an der Rudower Chaussee.

4.3 Bauliche Realität

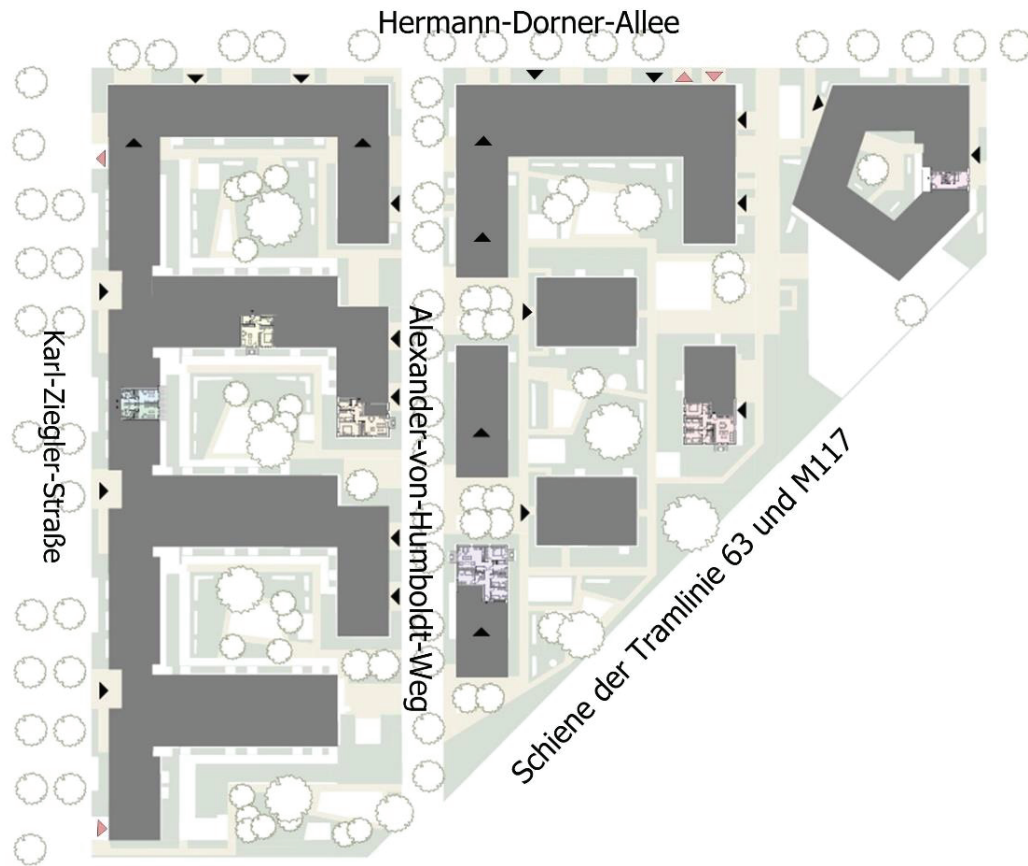
Anhand der Bestandsaufnahme der baulichen Realität wird erkennbar, dass der richtungsweisende Gedanke des Quartiers die Freizeit ist. Die funktionalisierten Grundrisse, die öffentlichen Grünflächen sowie die Reduzierung der Arbeitsplätze und die Priorisierung der Wohnräume zeugen davon. Folgend wird die bauliche Realität des Quartiers „Wohnen am Campus II“ dargestellt.



Abbildung 9: Quartier „Wohnen am Campus II“ in Berlin Adlershof, Blick von „Landschaftspark“ Johanisthal, Quelle: blocher partners (<https://blocherpartners.com/projekte/wohnquartier-hermann-dorner-allee-berlin>).

Die Bebauung des Quartiers „Wohnen am Campus II“ besteht aus Zeilengeschosswohnungsbau, der sich in Blockrandzeilen und Punkthochhäuser unterteilen lässt. Die Zeilen sind straßen- oder wohnwegorientiert oder besitzen Eingänge an den Kopfseiten, die wiederum mit weiteren Erschließungsflächen über die Wohnwege erschlossen werden müssen. Die zwei- bis sechsgeschossigen Zeilen sind mit Flachdächern ausgebildet. Sie sind unterschiedlich hoch aufgesockelt. Die Eingänge ebenerdig. Die innere Erschließung der Zeilen erfolgt zumeist über separate Treppenhäuser. Um die Wohnungen zu erreichen sind dazu separate Korridore erforderlich. Das hat die Folge, dass diese Zeilen dann ist zwei-, drei-, vier-, fünf-, sieben- bis hin zu 12- und 17-spännig organisiert sind. Diese Zentralisierung der inneren Erschließung bedingt längere Wege für die Bewohner*innen und erhöht die Menge der Beteiligten, die die Treppenhäuser und Korridore nutzen müssen. Das Erdgeschoss einiger Gebäude besteht aus Räumen für Haustechnik, Müll, Abstellkammern für Kinderwagen. Ein Café, Yogastudio, Fitnessstudio, eine Fahrschule oder eine Mehrfachgarage sind in den Erdgeschossen an den Hauptstraßen vorzufinden. Wohnungen sind dort im Erdgeschoss nicht vorzufinden. Unterirdisch sind Keller und eine Tiefgarage vorhanden. Der Großteil der Wohnungen besitzt einen Balkon. Wenn Wohnungen im Erdgeschoss vorhanden sind, dann gehört zur Wohnung eine Terrasse.

Bestandsaufnahme des Quartiers „Wohnen am Campus II“ als Analyse des Quartiers



Lageplan der Eingänge, Ein- und Ausfahren der Garagen, beispielhafte Lage der Wohnungen



Einfahrt /Ausfahrt Garage		Dreizimmerwohnung mit 68,82 m ²	
Eingänge Gebäude		Vierzimmerwohnung mit 84,16 m ²	
Baum		Fünzimmerwohnung mit 110,73 m ²	
Einzimmerwohnung mit 29,28 m ²			
Mikro-Apartment mit 24,46 m ²			
Zweizimmerwohnung mit 50,28 m ²			

Bearbeiter*in:
Pauline Sensenhauser und
Sophie Träger

Erstellt am: 23.07.2025
Quelle: Lageplan und Grundrisse
der HOWOGE



Abbildung 10: Lageplan des Quartiers „Wohnen am Campus II“, beispielhafte Darstellung der Lage der Ein- bis Fünzimmerwohnungen, Quelle: Darstellung von Pauline Sensenhauser und Sophie Träger auf Grundlage des Lageplans und der Grundrisse der HOWOGE, Nicht-maßstäbliche Abbildung.

Die Baufelder können folgend beschrieben werden:

Zeilen im geschlossenen Blockrand

Die Anordnung der Bebauung des Baufeldes eins (WA1) erinnert an die, von Schulz (2011) beschriebenen Blockrandzeilen. Die Blockrandzeilen haben ein Flachdach. Zwischen den drei Blockrandzeilen fehlen die Straßen, weshalb sie als aneinander gereihete Blockrandzeilen angesprochen werden können. Die fünf bis sechsgeschossige Zeilen werden über die Karl-Ziegler-Straße, die Hermann-Dorner-Allee und den Alexander-von-Humboldt-Weg erschlossen. Die Zeilen umschließen drei, auf den Rückseiten befindliche öffentliche Grünflächen. Die Grünflächen werden von den Flügeln der Blockrandzeilen voneinander getrennt. Die Wohnungen, die sich im Erdgeschoss der Querriegel befinden, verfügen über Terrassen, die an den öffentlichen Grünflächen liegen. Zwischen den Terrassen und den öffentlichen Grünflächen verläuft ein Weg und umschließt die Grünfläche. Erreicht werden die Grünflächen von den Bewohnenden über einen Zugang am Laubengang an der Karl-Ziegler-Straße. Die Öffentlichkeit kann jene über ca. 8 m breite Durchgänge am Alexander-von-Humboldt-Weg erreichen. Auf jeder umbauten Grünfläche sind Sitzbänke, ein Spielgerät sowie ein eingezäunter Fahrradunterstand und Mulden zur Versickerung von Regenwasser vorzufinden.



Abbildung 11: Blockrandzeilen des WA1 an der Karl-Ziegler-Straße, Blickrichtung Nordwest, Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025.

Punkthochhäuser

Das Baufeld zwei (WA2) kennzeichnen die Zeilen sowie die Punkthochhäuser. Zwischen den Zeilen liegen jeweilig zwei öffentliche Grünflächen, die durch ein Punkthochhaus voneinander getrennt sind. Die Zugänge der Punkthochhäuser befinden sich an den Stirnseiten und werden über die Wohnwege, die aus dem Alexander-von-Humboldt-Weg und der Hermann-Dorner-Allee münden, erreicht. Alle Gebäude sind mit Flachdächern ausgestattet.



*Abbildung 12: Punkthochhäuser des WA2, parallel des Alexander-von-Humboldt-Weges, Blickrichtung Nordwest.
Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025.*



Abbildung 13: Blockrandzeilen des WA1 (links) und Punkthochhäuser des WA2 (rechts) getrennt vom Wohnweg Alexander-von-Humboldt-Weg, Blickrichtung Nordwest, Quelle: Eigene Aufnahme am 02.10.2024.

Pentagon – Punkthochhaus

Das Pentagon befindet sich auf dem Baufeld drei (WA3). Es wird über zwei gegenüberliegende Wohnwege, die der Hermann-Dorner-Allee entspringen, erreicht. Dort befinden sich zwei Zugänge in das Gebäude. Im Erdgeschoss befindet sich eine Kindertagesstätte. Der Außenbereich der Kindertagesstätte liegt an der Tramlinie.

Gemäß Bauordnung für Berlin handelt es sich um ein Hochhaus, da eine Höhe von 22 m überschritten wird (§ 2 Abs. 4 Nr. 1 i.V.m. § 2 Abs.3 Satz 2 BauO Bln).



Abbildung 14: Pentagon auf WA3, Quelle: blocher partners <https://blocherpartners.com/projekte/wohnquartier-hermann-dorner-allee-berlin>.

4.4 Zwischen den Zeilen – die Freiflächen

Um die Frage der Bewältigung des Alltags und Zugänglichkeit sowie Aneignungsfähigkeit der Grünflächen für die Bewohnenden zu beantworten, muss die Ein- und Ausgangssituationen im Quartier betrachtet werden. Wie können die Wohnung und das Gebäude verlassen werden? Um die öffentlichen Grünflächen zu erreichen, müssen Bewohnende aufgrund der baulichen Realität im Quartier lange Wege gehen. Die Verlagerung von Eingängen und die Schaffung von separaten Fluren zwingen die Bewohnenden die Eingänge und Treppenhäuser anderer Gebäude mitzubedenken. Die Lage der Eingänge bedingt eine unterschiedliche Zugänglichkeit der öffentlichen Grünflächen für die Bewohnenden. Die Bebauung hält die Bewohnenden auf Grund der langen Wege, und der öffentlichen Zugänglichkeit sowie die gefühlte Überwachung durch die hohe Zahl der Bewohnenden davon ab, die

Grünflächen zu nutzen. Das ist für die Bewohnenden unpraktisch. Die Planenden malen mit ihren Worten eine schöne neue Welt, in der sie vorgeben, die Unterschiedlichkeit der Menschen in den Vordergrund zu stellen. Doch auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Vorstellungen der Menschen, die sich je nach Lebensphase und -realität unterscheiden können, gehen sie in ihrer Planung nicht ein. Um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden, müssen Freiräume entwickelbar und entlastend sein. Sie sollen nicht starr und zweckgebunden sein. Erst recht nicht, wenn sie generations- und bedürfnisübergreifend genutzt werden sollen. Die zuständige Architektin Shah verspricht „[...] ansprechende Freiräume, die zum Verweilen einladen [...]“ (HOWOGE 2022). Vermutlich sind die öffentlichen Grünflächen gemeint, wenn Shah von „[...] ansprechenden Freiräumen [...]“ (HOWOGE 2022) und die HOWOGE von „[...] Erholungsbereichen [...]“ (HOWOGE 2022) spricht. Dort können Sitzbänke, Spielplätze, Abstellplätze für Fahrräder und Sportgeräte auf öffentlichen Grünflächen von der Öffentlichkeit genutzt werden. Sie sind funktionalistisch und in keinsten Weise für verschiedene Bedürfnisse nutzbar. Sie dienen nur als Staffage, dürfen angeschaut und bestaunt werden. Jedwede Nutzbarkeit oder Aneignung ist per se ausgeschlossen.



Abbildung 15: Blick auf Spielplatz und Tischtennisplatte sowie an den Weg grenzende Terrassen im Erdgeschoss am südlichen Rand des Quartiers, Blickrichtung Westen, Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025.

4.5 Das Leben aus Freizeit

„Hausen“ steht für ein Denken, dass an der Gebrauchsökonomie des Alltags orientiert ist. In den Vordergrund gerückt wird häusliches Wirtschaften als ökonomische Grundlage und ein Tätigsein der Menschen. Haus, Hof und Straße erhalten eine wichtige Rolle als Gebrauchsorte für viele verschiedene ökonomische und soziale Situationen. Im Gegensatz dazu wird „Wohnen“ für die Idee von Freizeit als Gegenpart zur Erwerbsarbeit gesetzt. In diesem Zusammenhang gelten Wohnung und Siedlung als Orte der Erholung. Repräsentatives Grün soll dies unterstützen, zum Schutz werden Verkehr, Arbeit und Fremde ferngehalten“ (Protze 2009: 6).

Die funktionalistischen Grundrisse der Wohnungen sowie die funktionalistischen öffentlichen Grünflächen zeugen davon, dass Freizeit und Erholung als bloße Worte in Vordergrund der städtebaulichen und architektonischen Planung stehen. Im Quartier sind „Mikro-Apartments“ mit einem Zimmer sowie Zweizimmer-, Dreizimmer-, Vierzimmer-, und Fün fzimmerwohnungen vorhanden. Als Wirtschaftszimmer sind nur Bäder und Abstellkammern vorzufinden. Die innen liegenden Bäder besitzen teilweise keine Fenster. Stattdessen verfügen sie über eine Lüftungsanlage. Sie haben eine Größe von 4,90 m² - 8,59 m². Je nach Größe sind Badewanne oder Dusche vorhanden. Zu den Wirtschaftszimmern gehört auch die Küche. Sie ist nicht als Zimmer, sondern in Form einer offenen „Wohnküche“, vorzufinden. Der Schwerpunkt „Wohnküche“ jedoch liegt immer noch auf dem „Wohnen“, wie von Protze (2009) beschrieben. Es geht nicht um Wirtschaften und Produktion, sondern um Wohnen, entkoppelt von jedwedem alltäglichem Tun. Die 24 m² kleinen „Mikro-Apartments“

haben ein Bad mit 4,9 m² und ein Wohnzimmer mit 16 m², in dessen Grundriss eine fertige Möblierung vorgesehen ist. Im Grundriss der der „Mikro-Apartments“ sind Schränke, eine Couch, ein Fernseher, ein Tisch mit zwei Stühlen sowie eine Kochnische mit einem Herd zu erkennen. In die Kochnische werden zusätzlich ein Waschbecken sowie eine Ablagefläche hineingezwängt. Nicht einmal ein Bett ist eingezeichnet. Die Couch dient als Sitzgelegenheit oder Bett. Das Prinzip ist schon länger bekannt. 2003 proklamierte schon der Möbelhersteller Ikea die Devise „Lebe hoch 3!“ (Ikea Katalog 2003). Anhand der Grundrisse ist zu erkennen: Erholen und Verweilen heißt die Devise der Planenden. Das Verweilen, das „Füße-hoch-

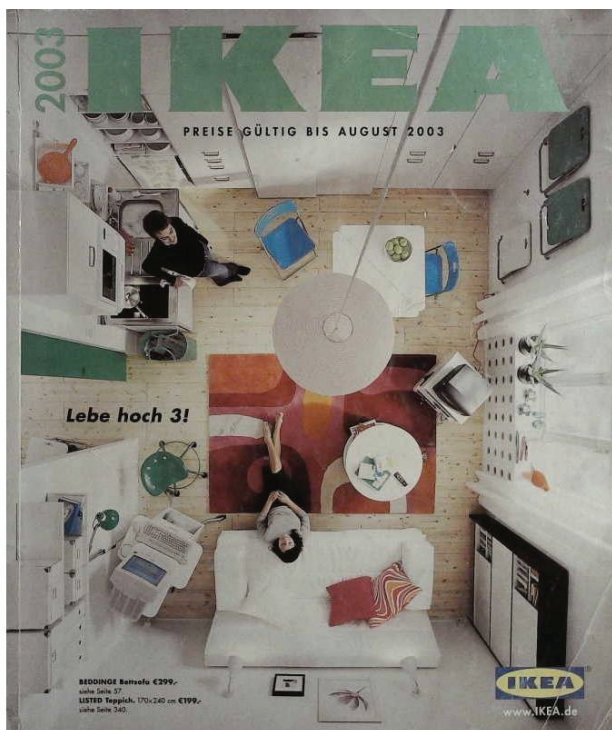


Abbildung 16: Ikea Katalog von 2003 mit dem Motto „Lebe hoch 3!“ Quelle: <https://www.altezeitschriften.de/kataloge/8009-ikea-katalog-2003-lebe-hoch-3.html>.

legen“, wie es Hülbusch I. M. (1978) beschreibt, wird heute als Reproduktion und die Wohnung nicht mehr als Arbeitsplatz verstanden (vgl. Hülbusch I.M. 1978: 8). Reproduktion sind die alltäglichen Tätigkeiten, die erledigt werden müssen, um ein Leben aufrechtzuerhalten. Orte zur Bewältigung von alltäglichen Arbeiten sind im Quartier nicht vorgesehen.

Beispiele für die alltäglichen Arbeiten sind das Reparieren eines Fahrrades oder das Herstellen, Verarbeiten und Lagern von Lebensmitteln, das Trocknen der Wäsche außerhalb des Hauses sowie das Lagern von Materialien und Werkzeugen. Die alltägliche Arbeit soll im Quartier „Wohnen am Campus II“ nicht innerhalb und außerhalb der Wohnung gesehen werden. Jene können, wenn überhaupt, in der Wohnung oder von Dienstleistenden vollzogen werden. Sie ist an bestimmte Orte gebunden und auf deren Existenz angewiesen. Wenn diese Orte fehlen oder minimiert werden leidet die Qualität der häuslichen Arbeit oder wird schlichtweg verhindert.

Ein Beispiel: Das Reparieren eines Fahrrads mag in der Wohnung funktionieren, sofern sie genug Platz bietet. In einem „Mikro Apartment mag das schon wieder fragwürdig sein. Dennoch bietet sich der Hof am besten für die Arbeit an. Es besteht nicht der Zwang nach der Reparatur Erde, Kettenfett, herumliegende Schrauben und Werkzeug sofort zu beseitigen. Denn auf dem Hof kann die Arbeit pausiert und mal etwas liegen gelassen werden. Und sind nach getaner Arbeit Werkzeug und Schrauben weggeräumt, kann der Hof wieder für andere Arbeiten genutzt werden. Außerdem bleibt die Wohnung von der Erde, die vom Fahrrad auf den Boden runterrieselt, und dem Kettenfett geschont.

Durch die Nichtexistenz dieser Arbeitsbereiche, wie beispielsweise auf Grund von funktionalisierten Wohnungsgrundrissen, ein fehlendes Außenhaus (vgl. Hülbusch I.M. 1978) und dem fehlenden Verständnis der Straße als Ort, werden die Bewohnenden gezwungen, externe Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Somit übernehmen Andere als Lohnarbeiter*innen/Dienstleister*innen unsere alltäglichen Arbeiten. In Anlehnung an das Beispiel wird klar: Viele Menschen lassen ihr Fahrrad in Fahrradgeschäften reparieren. Ebenso verhindert die Zuständigkeit der HOWOGE über die Gebäude und Grünflächen die Mitgestaltung und Aneignung der Grünflächen durch die Bewohnenden. Die Wohnungsgesellschaft bedient sich der Freiräume, gestaltet und pflegt sie. Die Bewohnenden dürfen das dann alles bezahlen. Passend dazu beschreibt Helmut Böse:

„Die Ausgangssituation dieser Planungen/Gestaltungen ist, dass – es der städtischen Grünplanung ermöglicht wird, im Zuge von Wohnumfeldkonzeptionen ihre Handlungskompetenz in Bezug auf die öffentlichen Freiräume, zunehmend auf die häuslich (d.h. privat und gemeinschaftlich) nutzbaren Bereiche auszudehnen. Gegenüber den Bewohnern werden die Freiräume also zunächst einmal von den Verwaltungen und Fachleuten übernommen. Der aktuelle Grünzug ins Wohnumfeld beschränkt sich kaum auf die Herstellung und Sicherung privat, sozial und öffentlich besetzbarer Freiräume, sondern erhebt einen Gestaltungsanspruch [...]. [...] Zwar entsteht so vielleicht ein mehr an Gestaltetem, aber selten ein mehr an Freiräumen“ (Böse 1981: 18).

Das Quartier bietet Platz für ein Leben, das allein auf die Wohnung beschränkt ist. Jene Freizeit, die suggeriert wird, beschränkt alle Menschen, deren Leben nicht nur aus Freizeit besteht, oder schlimmer, sie erschwert die alltäglichen häuslichen Arbeiten.

5 Ansätze zur Optimierung

In diesem Kapitel wird die Bebauung, Straßen, Wohnwege des Quartiers „Wohnen am Campus II“ neu gedacht. Gegen eine Umgestaltung sprach das Fehlen von grundlegenden Gedanken, die wichtig für die Herstellung kurzer Wege sowie für die Reproduktion für die Bewohnenden sind, im Quartier bislang keine Anwendung fanden. Jene grundlegenden Gedanken sind beispielsweise das Verständnis der Straße als Ort (vgl. Hülbusch K.H. 2002) sowie das Haus und Hof als Ort des Wirtschaftens, die Notwendigkeit von Privatsphäre, also dem privaten Innen- und Außenhaus (vgl. Hülbusch I.M. 1978). Die Bebauung muss für verschiedene Bedürfnisse geplant und gebaut werden, damit sie generationsübergreifend nutzbar ist und nicht beschränkend ist. Das heißt, dass sie in die Zeit kommen und in der Zeit bestehen kann. Funktionalistische Grundrisse in funktionalistischen Gebäuden, wie sie im Quartier vorzufinden sind, schließen das aus. Im Folgenden werden die Grundlagen, auf die der Entwurf basiert, analysiert und dargelegt. Darauf folgt die Erarbeitung des Entwurfes.

5.1 Grundlagen

Um einen sinnhaften Gegenvorschlag anzubringen, muss verstanden werden, wie der Großteil der Menschen sich das Leben vorstellt, und herausgefunden, wie das umgesetzt werden kann. Protze (2000) schildert nachstehend:

„Bei vielen Menschen überwiegt ein Wunsch nach Nähe von Wohnen, Arbeiten und allen im Alltag notwendigen Einrichtungen. Und man möchte in den eigenen vier Wänden wohnen. Es soll ruhig sein, das Auto vor der Tür stehen, aber nicht gezwungenermaßen für alle Wege benutzt werden müssen. Die Wohnung bzw. das Haus soll gut belichtet sein. Ein kleiner Garten, ein Balkon oder eine Terrasse als Erweiterung nach draußen ist wichtig.

Ein nicht so weit entfernt liegender Arbeitsplatz ist wünschenswert, auf jeden Fall sollen aber Einkaufen, Kindergarten, Schule oder Kneipe, Restaurant, Kino, Arzt und Apotheke um die Ecke erreichbar sein und nette Nachbarn in der gleichen Straße wohnen. Damit verbunden ist der Wunsch nach alltäglichen, ganz normalen Kontakten, nach der Möglichkeit die Kinder auch einmal bei den Nachbarn spielen zu lassen, dort Rat oder ein fehlendes Ei holen zu können. Und für den Spaziergang nach Feierabend, zum Joggen, Radfahren oder für das bewegungsreiche Kinderspiel sollen weiträumige grüne Freiräume in unmittelbarer Nähe sein“ (Protze 2000: 11 f.).

5.1.1 Das Auto im Quartier

Dem Auto kommt keine große Bedeutung im Quartier zu. Es darf existieren, ohne vergöttert oder verteufelt zu werden. Die Straßen bestehen aus Geh- und Fahrwegen sowie Parkplätzen am Rand des Fahrweges. Nach Empfehlung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) empfiehlt sich eine Breite von 2 m und eine Länge von 5,60 m (Straßenfrontlänge) (vgl. RAST06: 78).

Das Erreichen der Wohnung mit dem Auto vereinfacht den Alltag der Bewohnenden und Dienstleistenden und ermöglicht die Versorgung der Bewohnenden. Mit Hilfe der Straßen werden Warenlieferungen und das Erreichen der Geschäfte in einer Stadt erst

möglich. Sind die Wege zu den alltäglichen Orten kurz, werden die Menschen das Auto stehen lassen. Für eine gute Versorgung des Quartiers muss es jedoch mit Fahrzeugen erreichbar sein.

Wird beispielsweise der Rettungsdienst oder die Feuerwehr am schnellen Erreichen des Zieles durch Absperrpfosten, die sie erstmal aufschließen müssen, gehindert, kann schwerwiegende Folgen haben. Auch soll die im Quartier temporäre Arbeit von Pflegedienstleister*innen, Lieferdiensten oder Handwerker*innen auf dessen Hilfe Menschen, insbesondere mit Beeinträchtigungen, angewiesen sein können, nicht erschwert werden. Diese Tätigkeiten bedeuten ohnehin viel Anstrengung und erfordern oftmals kurzfristigen unplanmäßigen Einsatz. Auch sollen sich Handwerksbetriebe sich im Quartier ansiedeln können. Motorisierte Fahrzeuge sind praktisch. Sie bieten ohne viel Aufwand eine große Leistung, Transport und Bequemlichkeit. Der Transport von Gegenständen und Personen ist in einer Stadt notwendig. Der Grund dafür ist das ehemalige Leitbild – die „autogerechte Stadt“. Jedoch dient das Auto oftmals der Fortbewegung von Menschen, die zur Arbeit, zum Sport, ins Grüne oder die ihre Kinder zur Schule fahren. Viele Autofahrten können sicherlich vermieden und Wege durch öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder zu Fuß erledigt werden.

Jacobs (1993) beschreibt das Problem derart:

„Wir gingen vom Wege ab, als wir jedes einzelne Pferd in den überfüllten Stadtstraßen durch ein halbes Dutzend mechanisierter Fahrzeuge ersetzen, anstatt ein halbes Dutzend Pferde gegen ein mechanisiertes Fahrzeug auszuwechseln. In der Überfülle arbeiten mechanisierte Fahrzeuge schlecht und sind zu wenig ausgenutzt. Eine der Folgen so niedriger Leistungsnutzung ist, dass die neuen, starken und schnellen Fahrzeuge, behindert durch ihre eigene Menge, kaum schneller vorankommen als früher die Pferde“ (Jacobs 1991: 182).

Die Voraussetzung für eine Reduktion des Personenverkehrs mit motorisierten Fahrzeugen sind kurze Wege zu den alltäglichen Orten. Ein weiterer Lösungsansatz kann die Förderung und Komfortverbesserung von Fahrgemeinschaften, des ÖPNV oder von Leihfahrzeugen darstellen. Das Ausgrenzen des Autos habe nach Jacobs (1993) eine Verödung der Städte zur Folge:

„Der komplexe Sinn einer großen Stadt liegt in der Vielzahl an Auswahlmöglichkeiten. Ohne sich bequem innerhalb der Stadt bewegen zu können, ist es aber unmöglich, die Vorteile dieser Vielzahl zu genießen. Außerdem ist ständiger Kontakt zwischen allen Teilen der Stadt unabdingbare Voraussetzung für die große Auswahl an Möglichkeiten. Dazu kommt, dass die wirtschaftliche Grundlage jeder großen Stadt der auf die Zügigkeit des Verkehrs angewiesene Handel ist! (Jacobs 1993:180).

Eine ähnliche Wirkung habe aber auch die autogerechte Stadt.

5.1.2 Kurze Wege

Kurze Wege zu schaffen war auch ein Ziel der Bauherrin HOWOGE und der zuständigen Architektin Shah des Quartiers „Wohnen am Campus II“. Wohin die Wege kurz sein sollen, wurde in dieser Arbeit nicht klar. Daher ist der Schluss zu ziehen, dass es sich offenbar um inhaltslose Versprechen handelt. Wie diese erreicht werden sollen, bleibt jedoch diffus. Die Wege zu den alltäglichen Orten wie beispielsweise zu Einkaufsmöglichkeiten, zur Arbeit, zur Kinderbetreuung, zur Bildungseinrichtung, medizinischen Versorgung wie Ärzte und Apotheken, Freizeitaktivitäten und Erholung müssen kurz sein. Aber auch die alltäglichen Orte innerhalb des Innen- und Außenhauses (vgl. Hülbusch I.M. 1978) sollten kurz sein. Wie werden kurzen Wege im Quartier hergestellt? Nach Jane Jacobs ist es notwendig, kurze Baublöcke herzustellen. Sie ermöglichen die Nutzung von verschiedensten Wegen und die Verbindung von Nachbarschaften (vgl. Jacobs 1993: 110). Sie schlägt vor:

„[...] diese langen Baublocks durch eine Querstraße [zu] zerschneide[n], das dürfen aber keine dieser sterilen „Promenaden“ sein, an denen Siedlungsblocks so reich sind, sondern eine Straße mit Gebäuden, in denen sich an günstigen Plätzen Handelsunternehmen oder Restaurants und Bars entwickeln könnten. Wäre eine solche zusätzliche Straße vorhanden, dann wären die Bewohner [...] nicht mehr nur auf den gleichen eintönigen Weg zu einem gegebenen Ziel angewiesen. Sie hätten mehrere mögliche Wege zur Auswahl. Die Nachbarschaft hätte sich ihnen im wortwörtlichen Sinne erschlossen. Das gleiche würde für die übrigen Parallelstraßen gelten. Statt einzelner isolierter Wege gäbe es dann Wege, die sich kreuzen und mischen [...]“ (Jacobs 1993: 111).

Um Nähe und kurze Wege zu verwirklichen ist eine dichte Bebauung notwendig, wie Jane Jacobs beschreibt (vgl. Jacobs 1993: 121). Anne Marks beschreibt, dass sich zur gleichmäßigen Verteilung von Freiräumen die Rasterschließung anbietet (vgl. Marks 2006: 44).

5.1.3 Straßen

„Straße ist gleichzeitig Weg und Ort, wobei ihre Qualität im Wesentlichen von der Überlagerungsmöglichkeit ganz unterschiedlicher Zwecke und Nutzung bestimmt wird. Um den vielfältigen Anforderungen städtischen Lebens gerecht werden zu können, muss die Ausstattung der Straße möglichst nutzungs offen und wenig spezialisiert sein. In der Stadt erfüllt der Bürgersteig diese Aufgaben, wenn er über eine ausreichende Breite und Ausstattung wie Baumstreifen verfügt und in seiner Bedeutung nicht zum Gehsteig funktionalisiert ist“ (Georges 1992: 21).

„Das Vertrauen wird in der Großstadt aus vielen, vielen Bürgersteigkontakten gebildet. [...] Die meisten dieser Kontakte sind betont trivial [...]. Die Summe solch beiläufiger öffentlicher Kontakte auf lokaler Basis – größtenteils zufällig, mit Besorgungen verbunden, immer der einzelnen Person überlassen, niemals ihr aufgezwungen – ist ein Gefühl für die öffentliche Identität von Menschen, ist ein Gewebe öffentlicher gegenseitiger Achtung und gegenseitigen Vertrauens und bedeuten eventuell Beistand in Zeiten persönlicher oder nachbarschaftlicher Bedrängnis“ (Jacobs 1993: 47).

Wie oben beschrieben ist die Straße nicht nur der Weg von A nach B, sondern auch Freiraum und bietet Kontaktmöglichkeit. Dabei besteht die Straße aus privaten Zuständigkeiten sowie öffentlichen Nutzungen. Die gründerzeitliche Straße bietet

dabei mit Vorgarten, Bürgersteig, Baumstreifen, Parkstreifen und Fahrbahn eine Zonierung und Ausstattung, „eine eindeutige soziale Interpretation der unterschiedlichen Bereiche, da ihre unterschiedliche Zuständigkeit, Aneignbarkeit eindeutig an vorhandenen Grenzen ablesbar ist“ (Georges 1992: 21). Radwege, die sich zwischen Baumstreifen und Bordstein befinden, sollen an Hauptstraßen Gehende vor Rad- und E-Roller-Fahrenden und jene vor Autos, Lastkraftwagen, Motorrädern und Straßenbahnen schützen.

Vorgarten:

Der Vorgarten dient als Arbeitsplatz der häuslichen Produktion. Gemeint ist damit beispielsweise die Zwischenlagerung von Einkauf, Spielzeug sowie Fahrrädern. Als Ort kann der Vorgarten von den Nutzenden nach ihren Bedürfnissen interpretiert werden. Als Übergangssituation zwischen privat und öffentlich regelt der Vorgarten das Ankommen und Gehen der Bewohnenden sowie ihrer Gäste. Wichtig ist er auch als Ort der Selbstdarstellung der Bewohnenden. Hier können Wertvorstellungen ausgedrückt werden. Auch als Übergang zur Straße ist der Vorgarten wichtig für Kinder, die die Straße erproben wollen (vgl. Harenburg et. al. 1990: 77). „Der Eingangsbereich stellt die öffentliche Verbindung von Innenhaus, Außenhaus und Straße dar [...]“ (Harenburg et. al. 1990: 76). Er bietet Kontaktmöglichkeiten zu Nachbar*innen und Passant*innen. Auch werden die Bewohnenden anhand der Gestaltung und Aneignung repräsentiert (vgl. Harenburg et. al. 1990: 76). Deshalb ist dem Geschosswohnungsbau ein 3 m tiefer Vorgarten vorgelagert.

Gehweg:

Um Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Kraftfahrzeugen zu vermeiden, Sicherheit und ein Sicherheitsgefühl auf beiden Seiten zu erzeugen werden weiterhin Straßen mit erhöhten Gehwegen geplant. Stübben (1890) empfiehlt für die Sicherheit der 'Gehenden' die Trennung von Fahrweg und Gehweg durch einen Bordstein (vgl. Stübben 1890: 81). Dabei sollen soll die Gehwegbreite $\frac{1}{5}$ der Straßenbreite, bzw. bei geringem Verkehrsaufkommen $\frac{1}{4}$, betragen (vgl. Stübben 1890: 81). Jedoch ist eine Mindestbreite für Gehwege von 2 m für die Gehwege aller Straßen zu empfehlen, damit sich Menschen, beispielsweise auch mit Kinderwagen und Rollstühlen, begegnen können.

Baumstreifen:

Baumstreifen tragen zum Schutz der Fußwegnutzenden sowie der Verdeutlichung der Grenzen bei, da Bäume den Straßenraum gliedern (vgl. RAST06: 127). Mit der Lage zwischen Gehweg und Radweg dient der Baumstreifen als Rand des Gehweges und des Radweges. So kann der Baumstreifen übertreten/überfahren werden, falls die Breite des gepflasterten Gehweges nicht ausreichen sollte (vgl. Georges 1992: 22). Trotz Überfahren/Übertreten gewährleistet er den Schutz der Gehweg Nutzenden vor schnell fahrenden Fahrrad- und E-Rollerfahrer*innen.

Stübben empfiehlt die Pflanzung von Baumreihen ab einer Straßenbreite von 26 m. Bei engeren Straßen verdunkeln die Bäume die Innenräume der angrenzenden Gebäude und können sich nicht gut entwickeln. Dagegen können einseitige Baumreihen sicher in 20-25 m breiten Straßen entwickelt werden (vgl. Stübben 1890: 82).

Radwege:

Ab Kraftverkehrsstärken von 400 Kraftfahrzeuge (Kfz/h bis 1000 Kfz/h werden Schutzstreifen für Radfahrende notwendig (vgl. RAST06: 35). Die RAST06 empfiehlt straßenbegleitende Radwege „mit deutlicher Differenzierung zu den Gehbereichen [...]“. Auf eine höhenmäßige Abgrenzung ist wegen der Sturzgefahr für Radfahrer in der Regel zu verzichten“ (RASt06: 84).

Fahrweg:

Zur Bemessung der Straßenbreite empfiehlt Stübben (1890):

„Ein Haus [soll] vom Bürgersteig zum Dachgesims nicht höher sein [...], als die Straße breit ist“ (Stübben 1890: 69). Das soll „Gesundheit und Behaglichkeit der Einwohner“ (Stübben 1890: 70) schaffen.

Die Fahrwegbreite orientiert sich an der Richtlinie zur Anlage von Straßen (RASt 06) und der Richtlinie (EU) 2015/719, um die aktuellen Fahrzeugbreiten zu bedenken. Die Dimensionierung der Fahrweg ist in Nebenstraßen anlässlich des zu erwartenden Verkehrs und der Geschwindigkeitsregulierung geringer als in den Quartiersstraßen. Letztere müssen dagegen den Güterverkehr ermöglichen, weshalb ein Fahrweg mindestens 3m breit sein muss (vgl. Richtlinie (EU) 2015/719).

5.1.4 Die Bewohnenden

Stübben unterscheidet das Haus, als Wohneinheit einer Familie, und das Gebäude, das der Unterbringung mehrerer Familien dient (vgl. Stübben 1890: 14).

Stübben (1890) begründet die Unentbehrlichkeit des Mietshauses wie folgt:

„Es kann [...] keinem Zweifel unterliegen, dass das Einzelhaus in sittlicher, gesundheitlicher, socialer und künstlerischer Beziehung jeder Art von Zinshaus den Vorzug verdient. [...] Das Einfamilienhaus sollte, wie Luthmer so schön sagt, das „Normalhaus“ sein. Dadurch aber soll dem Etagenhaus durchaus nicht die Berechtigung bestritten werden. Für die zahlreichen [Menschen, die] [...] ein eigenes Heim nicht zu erwerben in der Lage sind, und für die sehr große Zahl von Familien, deren Geldmittel zum Erwerb oder Anmietung eines Einzelhauses nicht ausreichen, ist das Etagenhaus ein unabweichbares Bedürfnis. Man wird sogar behaupten dürfen, dass für unsere städtischen Verhältnisse, wie sie leider durch Baustellenwucher, die Bauspeculation und die gewerbliche Entwicklungen herausgebildet haben, das Mietshaus praktisch noch weniger entbehrlich ist als das Einzelhaus. Wir streben somit dem gemischten Wohnungssysteme zu“ (Stübben 1890: 17).

Um Ein Innen- und Außenhaus für Menschen zu schaffen, die sich den Kauf oder die Miete eines Einfamilienhauses nicht leisten können, eignet sich der von Stübben beschriebene Geschosswohnungsbau.

Der gründerzeitliche Geschosswohnungsbau markiert den Übergang vom Haus zum Gebäude (vgl. Mehli 1992: 48). Trotz der reduzierten Qualitäten eines Hauses ist der gründerzeitliche Grundriss mit gleichgroßen Zimmern nutzungsoffen und die Nutzung kann je nach Bedarf variieren (vgl. Mehli 1992: 49). Um einen funktionalistischen Grundriss zu vermeiden, und somit den Bewohnenden die Wahl der Anpassung der Wohnung nach den eigenen Bedürfnissen zu ermöglichen, wird jene Grundrissorganisation verfolgt. Die Orientierung der Wirtschaftszimmer wie Küche,

Bad und Kammern am Hof, also die rückseitige Lage im Grundriss, ermöglicht den Bewohnenden das Hauswirtschaften und die gleichzeitige Betreuung und Beobachtung der im Hof spielenden Kinder (vgl. Mehli 1992: 50.f.).

5.1.5 Die Bebauung

Die gründerzeitliche Blockrandbebauung, mit hinten liegendem Hof und vorne liegendem Vorgarten, ist Vorbild des Entwurfes. Jenes Vorbild ist, jedoch ohne Vorgarten, in Adlershof zu beobachten. Es bietet sich an, die Eckhäuser im Erdgeschoss als Ladenzeilen und im Obergeschoss als Wohnungen zu organisieren. Stübben (1890) warnt, dass mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Wohnens durch wenig bereitstehende Hof- und Gartenfläche, zu rechnen ist (vgl. Stübben 1890: 23). Jedoch soll den Bewohnenden und den Geschäftsbetreibenden der Hof nicht vorenthalten werden. Zur Organisation später mehr. Bevorzugt werden die Erdgeschosse der Eckhäuser nach Stübben für Ladenzwecke, Gasthöfe, Restaurants und Cafés.

Stübben (1890) sieht Grundstückstiefen von 30-40 m und eine Hausbreite bis zu 40m vor (vgl. Stübben 1890: 22). Eine Hausbreite von 40m scheint wegen der Überdimensionierung als nicht sinnvoll. Die Hausbreite bemisst sich an der Parzellen-, und somit an der Wohnungsgröße. Der Geschosswohnungsbau wird als maximal zweigeschossiger Einspanner mit Satteldach organisiert. Das Treppenhaus liegt seitlich und verfügt über einen vorne liegenden Eingang sowie eine hinten liegende Treppe und einen rückseitigen Zugang zum Hof. Der Hof ist ein „Ort der Produktion und Reproduktion“ (Mehli 1993: 51). Dabei ist eine Abgrenzung zu den benachbarten Höfen durch Zäune und Mauern zu beachten (vgl. Mehli 1993: 51).

„Über informelle, spontane Kontakte im Hof, können sich Hofnachbarschaften sowohl im eigenen Haus wie über die Hofgrenzen hinaus zu den Nachbarhäusern hin ergeben und so zu Bekanntschaften, Freundschaften oder auch sozialer Hilfeleistung führen“ (Mehli 1993: 52).

Alle Wohnungen verfügen über privat zugängliche Lagermöglichkeiten. Diese Lagermöglichkeiten sind Keller, Dachboden und ein Schuppen auf dem Hof sowie eine Abstellkammer in der Wohnung. Der Keller bietet den Bewohnenden die Gelegenheit der Einlagerung. Die Regelungen zum Brandschutz des Mietvertrages müssen bei der Einlagerung berücksichtigt werden. Da bestimmte Materialien leicht entzündlich sind dürfen jene, je nach Regelung im Mietvertrag, nicht im Keller gelagert werden.

Beispiele für Dinge, die im Keller gut eingelagert werden können, sind Werkzeuge, Fahrrad-, Auto-, und Motorradteile, ggf. auch Baumaterialien. Saisonales, dazu können unter anderem Gartenmöbel, Winterreifen, Schneeschieber, Urlaubsutensilien, Koffer, Campingausrüstung, und Sportausrüstung zählen. Auch Lebensmittel und Getränke können eingelagert werden. Besonders gut eignen sich gut verschlossene Lebensmittel wie Eingemachtes und Konserven sowie Getränke. Üblich für die Kellerlagerung ist auch lagerungsfähiges Gemüse als da wären Kartoffeln, Zwiebeln, Äpfel. Hierbei ist auf das Nichtanlocken von Tieren wie Mäusen und Ratten zu achten. Der Keller kann auch als Hobbyraum oder Werkstatt genutzt werden. Unter dem Dach befindet sich ein Dachboden, der den Bewohnenden Platz zur Einlagerung von Dingen, die nicht oft gebraucht werden, deren Einlagerung im Keller jedoch nicht möglich ist. Beispielsweise können feuchtigkeitsempfindliche Gegenstände nicht in allen Kellern gelagert. Papier, wie z.B. Zeitung, Fotoalben, Akten, Dokumente und Bücher können auf dem Dachboden gelagert werden. Auch Kleidung und Urlaubsutensilien (Koffer, Campingausrüstung, Skier, Snowboard, Standupaddle,

Surfbrett) eignen sich für die Lagerung auf dem Dachboden. Auch zur Dachlagerung muss sich vorher über Brandschutz informiert werden. Von einem Ausbau des Daches zu einer Wohnung wurde abgesehen. Ein an der seitlichen Parzellengrenze liegender Schuppen bietet die Möglichkeit der Unterbringung von Holz, Gartengeräten, Werkzeug, Gartenmöbeln und Fahrrädern. Die Abstellkammer bietet Platz für Gegenstände, die nicht täglich benötigt werden, deren Einlagerung jedoch in einem Keller oder auf einem Dachboden nicht sinnvoll wären. Beispiele dafür sind Regale zur Einlagerung von Lebensmittelvorräten, Putzutensilien wie Staubsauger, Eimer und Wischer und Wäscheständer und Werkzeug.

5.2 Der Entwurf

Der Entwurf stützt sich auf die Empfehlungen der Kasseler Schule und Stübbens (1890), die durch Richtlinien (RASt06 und Richtlinie (EU) 2015/719) ergänzt werden. Außerdem haben eigene Beobachtungen aus dem Quartier um die „Dörpfeldstraße“ in Adlershof sowie aus dem Alltag der Autorin Einfluss auf den Entwurf. Nachfolgend wird der neue Entwurf des Quartiers „Wohnen am Campus II“ dargelegt und begründet. Neu geplant werden Straßen und deren Zonierung, Dimensionierung sowie Morphologie. Die Bebauung verändert sich vom Zeilengeschossbau zur Blockrandbebauung, die ein aneignungsfähiges privates Außenhaus (vgl. Hülbusch I.M. 1978) ermöglicht.

5.2.1 Erschließung

Mit der Voraussetzung des Verständnisses der Straße als Ort und Arbeitsbereich, entstehen im Entwurf Straßen anstatt der Wohnwege. Die Bedingung für kurze Wege sind straßenorientierte Gebäude. Durch das Ersetzen von Wohnwegen durch Straßen und der Nahversorgung, die im Quartier stattfinden kann, entstehen kurze Wege. Auf Grundlage der Blockrandbebauung wurden universelle Grundrisse, die Platz für die häusliche Arbeit bieten, entworfen. Jene Grundrisse bieten die Möglichkeit der Umnutzung.

Drei Baufelder werden von Straßen umschlossen. Jene Straßen sind notwendig zur Erschließung und Versorgung des Quartiers. Des Weiteren dienen sie als Freiraum, Geschäftsbereich und Verkehrsfläche.

In sieben Straßen sind innerhalb der Parkspuren bis zu 320 Parkplätze für Personenkraftwagen vorhanden. Die RASt06 empfiehlt eine Länge von 5,60 m für Parkplätze (vgl. RASt06: 78). Dem wird ein Abstand zwischen den parkenden Fahrzeugen von einem Meter zugesprochen. Verschiedene Maße der Automodelle und marken können eine Abweichung der Parkplatzanzahl bewirken.

Der Verlauf der Straßen verändert sich wie folgt:

Das Quartier bringt Gegebenheiten mit sich, die übernommen werden. Das ist das Baufeld sowie der bisherige Verlauf der Straßen Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße sowie der Wohnwege Alexander-von-Humboldt-Weg und Hermann-Dorner-Allee [Wohnweg]. Die von Anne Marks (2006) beschriebene Rastererschließung und die, von Jane Jacobs (1993) empfohlenen, kurzen Baublocks sollen hergestellt werden. Deshalb bleiben die Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße als Straßen bestehen. Ihre Dimensionierung, Zonierung und Morphologie verändern sich. Die ehemaligen Wohnwege werden zu Nebenstraßen ausgebaut. Auch hier entstehen eine neue Zonierung, Dimensionierung und Morphologie, die später beschrieben wird. Der Wohnweg Hermann-Dorner-Allee wird verlängert, sodass er in die Newton Straße mündet. Um Verwechslungen mit der

gleichnamigen Hauptstraße zu vermeiden, wird der Wohnweg in Newton Straße umbenannt. Die im südwestlich angrenzenden Gewerbegebiet liegende Ernst-Lau-Straße wird verlängert, sodass sie in die Newton Straße mündet. Außerdem bietet sich als Alternative die Verlängerung der Konrad-Zuse-Straße an. Dadurch verkleinert sich die Fläche des Quartiers, aber auch der Baublock. Die Entscheidung fiel auf die Verlängerung der Ernst-Lau-Straße, damit das Baufeld annähernd die ehemalige Größe beibehält. Die Ernst-Lau-Straße verläuft an der südlichen Baufeldgrenze. So wird die Bebauung am südlichen Rand des Quartiers straßenorientiert und erschlossen. Zwischen Newton Straße und dem Wohnweg Katharina-Boll-Dornberger-Straße des angrenzenden Quartiers „Wohnen am Campus I“, entsteht die Planstraße, die das WA3 nordöstlich erschließt.

Die Hermann-Dorner-Allee erschließt alle Baufelder im Nordwesten und die Ernst-Lau-Straße im Südosten. Südwestlich erschließt und begrenzt die Karl-Ziegler-Straße das Quartier. Nordöstlich begrenzt und erschließt die Planstraße das Quartier. WA1, WA2 und WA3 werden außerdem durch die zu Nebenstraßen ausgebauten Wohnwege Alexander-von-Humboldt-Weg und Newton Straße erschlossen.

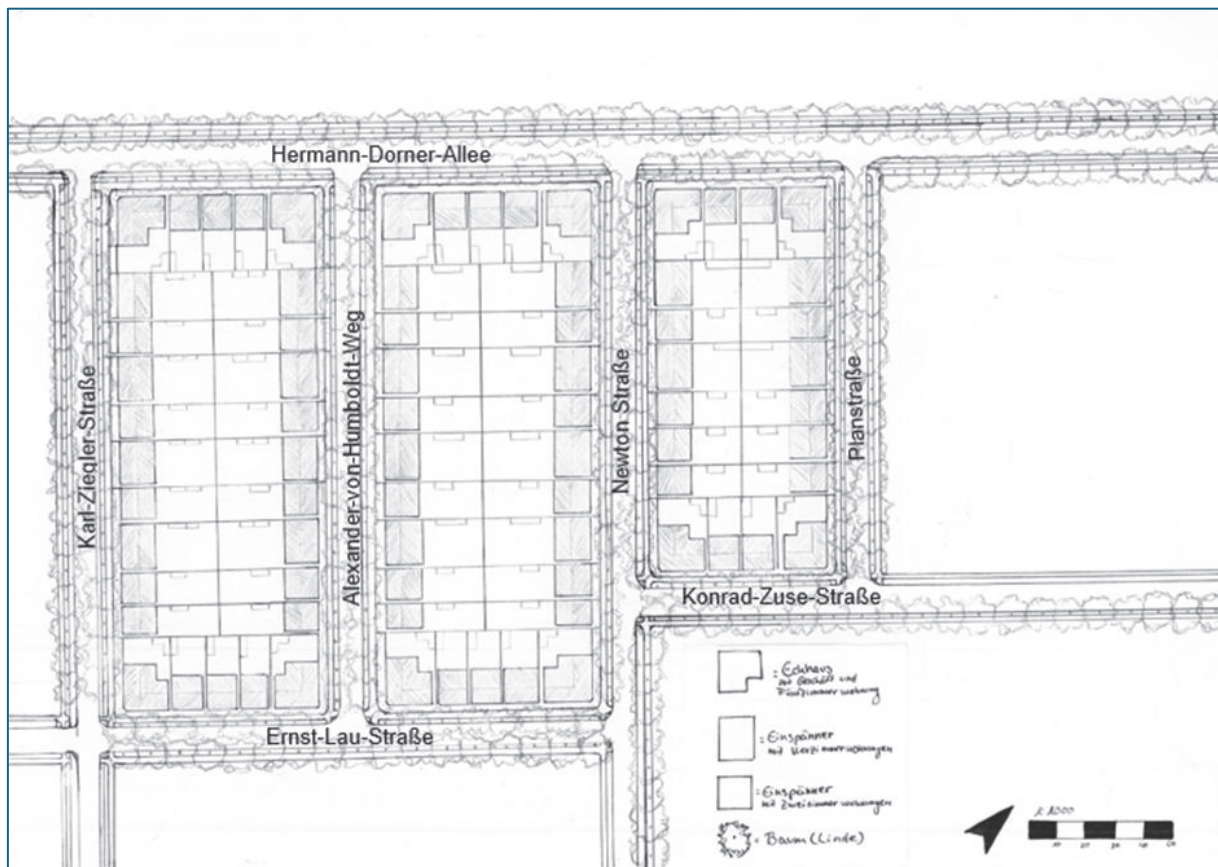


Abbildung 17: Lageplan der Straßen, Parzellen und Gebäude im neu geplanten Quartier, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung

5.2.2 Die Hauptstraßen

Da die Hauptstraßen den Rand des Quartiers markieren grenzt an einer Straßenseite der Hermann-Dorner-Allee der „Landschaftspark“ Johannisthal. An die Karl-Ziegler-Straße grenzt die Bebauung des benachbarten Gewerbegebietes. Die Hauptstraßen Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße sind 25,20 m breit. Die Straßen sind in Vorgarten, Gehweg, Baumstreifen, Radweg, Parkspur und Fahrweg zoniert. Die Straße weist folgende Zonierung, Dimensionierung und Morphologie auf:

Der Vorgarten, der von einem 20 cm aufgesockelten 1,10 m hohen Metallzaun eingerahmt wird, ist 3m breit und regelt das Ankommen und Weggehen. Er dient als Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem und wird vom Gehweg benachbart und erschlossen. Ein Zauntor ermöglicht das Hineingehen und wirkt als vorgelagerte Haustür. Sie dient der Sicherung der Privatsphäre. Der Zaun stellt eine klare Grenze zum Gehweg dar. Der Sockel bietet eine Verstärkung der Grenze sowie Platz kurz etwas abzustellen und sich hinzusetzen.

Der Gehweg ist mit 2,6 m Breite so bemessen, dass zwei Menschen, auch mit Kinderwagen, aneinander vorbei gehen können. Es ist möglich auf ein Gespräch kurz am Rand stehen zu bleiben oder jemanden zu passieren. Der Gehweg beträgt in den Hauptstraßen, wie von Stübben empfohlen, $\frac{1}{5}$ der Straßenbreite (vgl. Stübben 1890: 81). Unabhängig von Stübbens (1890) Empfehlung, sollten in jeder Straße mindestens 2 m für Gehwege geplant werden, damit es möglich ist nebeneinander und aneinander vorbeizugehen. Bis auf die Vorgärten ist die Abfolge auf beiden Straßenseiten gleich. An den Gehweg grenzt ein 1,50 m breiter mit Linden bestandener Baumstreifen. Er trennt Gehweg und Radweg voneinander und bietet so den Gehwegnutzenden Sicherheit vor schnell fahrenden Rad- und E-Roller Fahrenden. An den 2 m breiten Radweg grenzt der 10 cm hohe Bordstein. Er garantiert die Sicherheit für Zufußgehende bzw. in unserem Fall auch für Rad- und E-Rollerfahrende (vgl. Stübben 1890: 81). Auf den Bordstein folgt eine 2m breite Parkspur. Nach der Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG wird die „höchstzulässige Fahrzeugbreite von Güterkraftfahrzeugen auf 2,55 m (Richtlinie (EU) 2015/719) festgelegt. Damit Lieferverkehr mit Güterkraftfahrzeugen weiterhin stattfinden kann, muss ein Fahrweg an den Hauptstraßen mindestens 3 m breit sein. Somit ist der Fahrweg mit zwei Spuren 6m breit. Die geringe Breite und die Benachbarung durch Parkplätze bewirkt in der Regel das Langsamfahren. Auf dem Fahrweg der Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße befinden sich je Spur zwei Schienen der Straßenbahn. Mit der Herstellung der Rastererschließung entfällt die ehemals eingezäunte Straßenbahnschiene östlich des Quartiers. Die Quartiere „Wohnen am Campus I“ und „Wohnen am Campus II“ werden miteinander verbunden. Die 2,40m breiten Berliner Straßenbahnen des Modells „Urbanliner“ der BVG können auf dem 3m breiten Fahrweg der Hauptstraßen fahren (vgl. BVG, o.D.) Die Straßenbahnschienen verlaufen auf der Hermann-Dorner-Allee und biegen in die Karl-Ziegler-Straße ab. Dort verläuft sie weiter wie bisher. Angesichts der geringen Straßenbreite und einer 90° Kurve, die in die Karl-Ziegler-Straße führt, muss die Straßenbahn mit geringer Geschwindigkeit fahren.

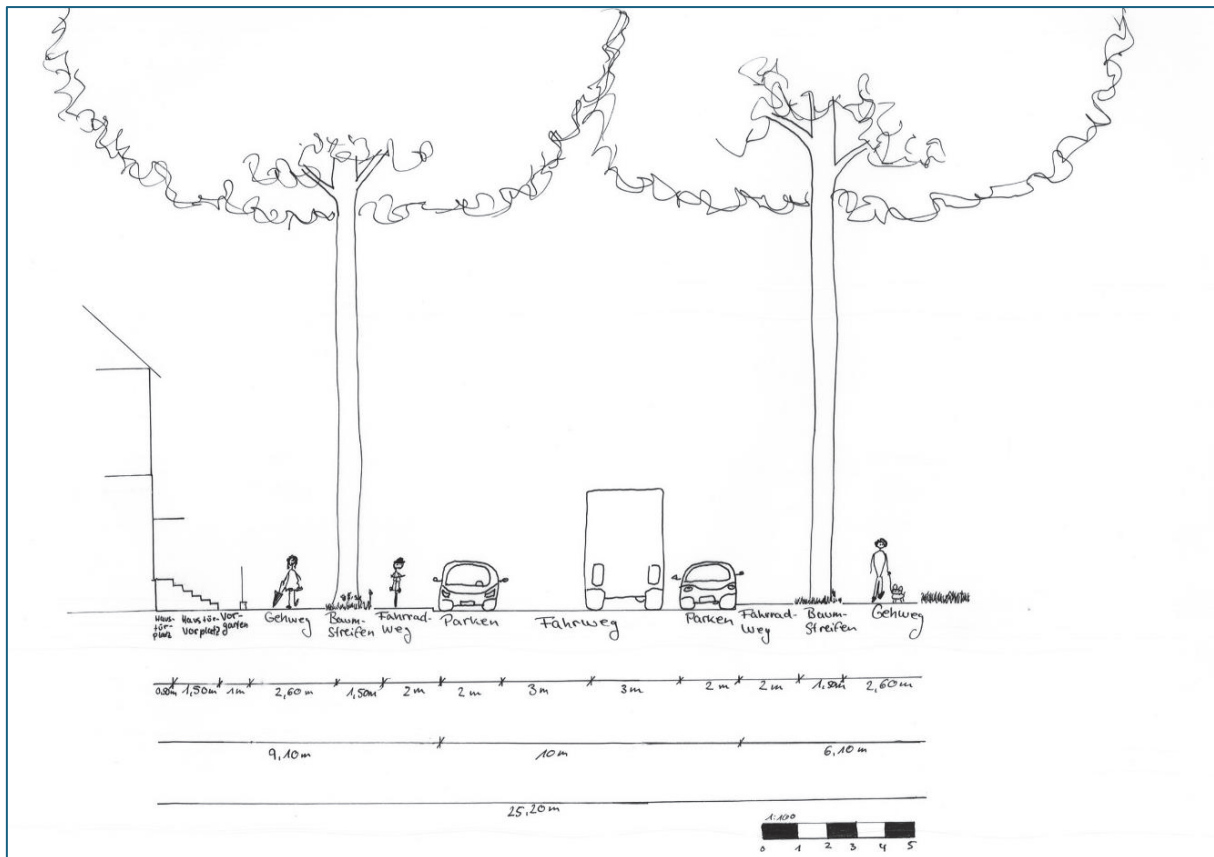


Abbildung 18: Querschnitt der neu geplanten Hauptstraßen (Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße), nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.

5.2.3 Vom Wohnweg zur Nebenstraße

Die Nebenstraßen sind 21 m breit. Die im benachbarten Gewerbegebiet liegende Ernst-Lau-Straße wird verlängert, sodass die Bebauung von WA1 und WA2 straßenorientiert und erschlossen ist. Die Verlängerung der Ernst-Lau-Straße ist wie die ehemaligen Wohnwege Alexander-von-Humboldt-Weg und die Hermann-Dorner-Allee als Nebenstraßen mit einer Gesamtbreite von 21m organisiert. Beide letzteren verlaufen zwischen Hermann-Dorner-Allee und Ernst-Lau-Straße. Der 3m breite Quervorgarten wird von einem 20 cm aufgesockeltem 1,10m hohen Metallzaun vom 2m breiten Gehweg getrennt. Der Gehweg wird von einem 1,50m breiten Baumstreifen benachbart. Jener garantiert zusätzlich zum 10 cm hohen Bordstein die Sicherheit der Zufußgehenden (vgl. Stübgen 1890: 81). Neben dem Bordstein wird auf dem Fahrweg geparkt. Hierfür ist eine Breite von 2m vorgesehen. Der zweispurige Fahrweg bemisst 5m.

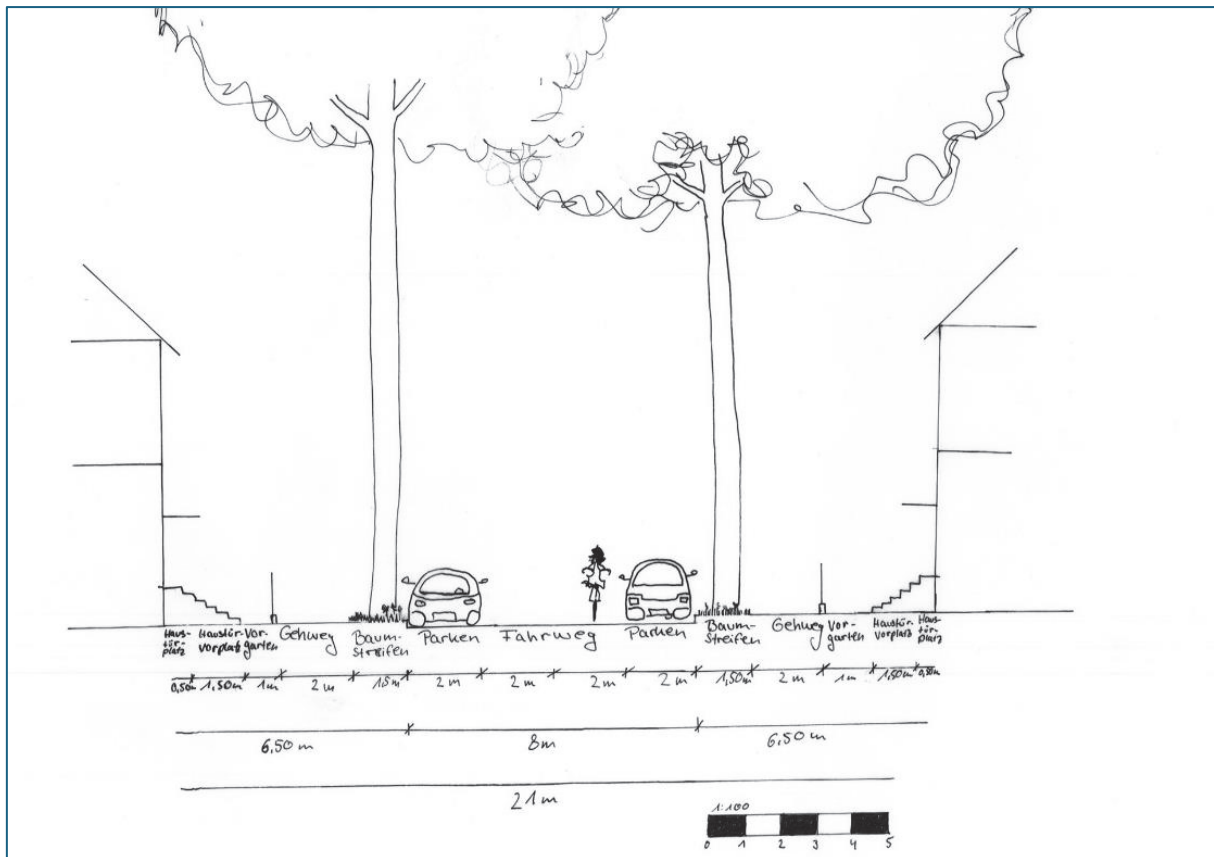


Abbildung 19: Querschnitt der Nebenstraßen (Alexander-von-Humboldt-Weg, Newton Straße, Ernst-Lau-Straße, Konrad-Zuse-Straße und Planstraße), nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.

5.2.4 Die Parzelle

Mit der Einführung der Blockrandbebauung entsteht eine Parzellierung des Baufeldes. Durch die Einteilung des Baufeldes in Parzellen werden jene klar voneinander abgegrenzt. So werden Nutzungsrechte geregelt und sichtbar und das Außenhaus für die Bewohnenden sozial sicher und aneignungsfähig. Zuvor gab es keine Parzellen, da jene im Zeilengeschosswohnungsbau fehlen. Wegen der drei Gebäudegrundrisse variieren die Parzellenbreiten. Die Parzellentiefe variiert je nach Lage im Baufeld. Die drei Baufelder beinhalten 76 Parzellen. Davon sind 44 Parzellen mit Einspannern mit Zweizimmerwohnungen, 20 Einspanner mit Vierzimmerwohnungen sowie 12 Eckhäuser mit Geschäften im Erdgeschoss und einer Fünzimmerwohnung im Obergeschoss. Folgende Organisation ist in jeder Parzelle vorzufinden:

Der Geschosswohnungsbau markiert den vorderen Parzellenrand. Um eine Aneignung des Innenhauses und Außenhauses durch die Bewohnenden zu ermöglichen, muss das Gebäude im vorderen Bereich der Parzelle liegen (vgl. Jacobs 1993: 32). Zwischen Gebäude und Gehweg liegt ein 3m breiter Vorgarten. Ein Hof und gegebenenfalls ein Garten befinden sich hinter der Bebauung. Eine 1m breite Zwische befindet sich zwischen den Gebäuden und ermöglichen das Erreichen des Hofes, ohne, dass das Treppenhaus betreten werden muss. So können Fahrräder, Kinderwagen und sperrige oder schmutzige Gegenstände auf den Hof gebracht werden, um sie dort zu reinigen, reparieren oder weiterzuverarbeiten. Genau so können Gegenstände auf vom Hof nach vorne gelangen. Die Zwische ist mit einem blickdichten, 1,90 m hohen Holzlattentor vom Vorgarten getrennt.

5.2.4.1 Baufeld 1 und 2

Das Baufeld 1 und 2 sind jeweils 72,5 m breit und 176 m lang und beinhalten 28 Parzellen. Davon sind 16 mit Einspännern mit Zweizimmerwohnungen, acht mit Einspännern mit Vierzimmerwohnungen, vier Eckhäuser mit einem Geschäft im Erdgeschoss und einer Fünzimmerwohnung im Obergeschoss bestanden.

Die Parzellen beider Baufelder sind wie folgt bemessen: Die Parzelle der Einspänner mit Zweizimmerwohnungen ist 11,50 m breit und 36,25 m tief. Die Parzellen der Einspänner an der Kopfseite der Baufelder sind 27 m tief. Die Parzelle der Einspänner mit Vierzimmerwohnungen ist 16 m breit und 36,25 m tief. Jede Parzelle wird zur vorderen Seite von einer Straße erschlossen. Zur hinteren Seite grenzt die Rückseite der Nachbarparzelle an.

Die Parzellen der Eckhäuser bemessen auf einer Straßenseite 16 m und auf der anderen 27 m. Die Eckhäuser befinden sich vorne in der Parzelle. Die Parzellen liegen an der Kreuzung zweier Straßen. Ein 3 m breiter Vorgraten liegt zwischen Bebauung und Gehweg. Seitlich wird das Eckhaus von einer 1 m breiten Zwische und einem 9 m breiten Hof umschlossen. Das Außenhaus besteht aus zwei Bereichen: Ein Teil des Hofes befindet sich unmittelbar am Gebäude und wird so vom Gehweg getrennt. Des Weiteren befindet sich ein 9 m breiter Hof zwischen dem Eckhaus und der nächsten Bebauung oder dessen Zwische. Das Außenhaus erinnert von der Form her im Grundriss an ein L.

5.2.4.2 Baufeld 3

Die Parzellen des Baufeldes 3 sind genau wie die des Baufeldes 1 organisiert. Die Herstellung der Straßen verändert jedoch die Parzellengrößen. Es entstanden im dritten Baufeld 20 Parzellen. Davon sind 12 mit Einspännern mit Zweizimmerwohnungen, vier mit Einspännern mit Vierzimmerwohnungen, vier Eckhäuser mit einem Geschäft im Erdgeschoss und einer Fünzimmerwohnung im Obergeschoss. Die Parzellen sind wie folgt bemessen: Die Parzelle der Einspänner mit Zweizimmerwohnungen ist 11,50 m breit und 30,50 m tief. Die Parzellen der Einspänner an der Kopfseite der Baufelder sind 27 m tief. Die Parzelle der Einspänner mit Vierzimmerwohnungen ist 16 m breit und 30,50 m tief. Die Parzellen der Eckhäuser sind wie in Baufeld 1 organisiert. Jede Parzelle wird zur vorderen Seite von einer Straße erschlossen. Zur hinteren Seite grenzt die Rückseite der Nachbarparzelle an.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Herstellung der Rastererschließung sowie dem Entfallen der eingezäunten Straßenbahnschiene wird eine zusätzliche Fläche von ca. 4.937 m² durch den Entwurf beansprucht. Davon sind ca. 2.102 m² vom Bereich der umzäunten Straßenbahnschiene, dem angrenzenden Weg sowie der bepflanzten Flächen. Das Baufeld beansprucht ca. 2.835 m² des Quartiers „Wohnen am Campus I“. So werden die Quartiere miteinander verbunden und kurze Wege ermöglicht.

5.2.5 Bebauung und Organisation

Die bauliche Organisation ist an das gründerzeitliche Quartier um die Dörfeldstraße, die sich ebenfalls in Adlershof befindet, angelehnt. Die Baufelder sind in die oben beschriebenen Parzellen aufgeteilt. Der gründerzeitliche Geschosswohnungsbau um die Dörfeldstraße besitzt in der Regel drei Vollgeschosse und teilweise ausgebaute Dachgeschosse sowie hinten liegende Höfe.



Abbildung 20: Gründerzeitlicher Geschosswohnungsbau der Friedenstraße 17 in 12489 Berlin Adlershof, Quelle: Eigene Aufnahme am 21.04.2025.



Abbildung 21: Hof und Nebengebäude des Gebäudes in der Friedenstraße 17 in 12489 Berlin Adlershof, Quelle: Eigene Aufnahme am 21.04.2025.



Abbildung 22: Gründerzeitliches Eckhaus an der Ecke Dörpfeldstraße / Friedenstraße in 12489 Berlin Adlershof, Quelle: Eigene Aufnahme am 21.04.2025.

Die Parzellen des neugeplanten Quartiers sind mit einspännig erschlossenem, Geschosswohnungsbau bestanden. Der Geschosswohnungsbau lässt sich in Einspänner mit Zweizimmerwohnungen und Einspänner mit Vierzimmerwohnungen sowie Eckhäuser mit Geschäftsräumen im Erdgeschoss und Fünzimmerwohnung im Obergeschoss aufteilen. Ausgenommen der Eckhäuser beinhaltet jedes Gebäude in der Regel zwei Wohneinheiten. Die Anzahl der Wohneinheiten kann wegen der Umnutzung der Erdgeschosswohnung als Geschäftsraum variieren. So konnten bis zu 140 Wohneinheiten im Quartier geschaffen werden. Davon sind 88 Zweizimmerwohnungen, 40 Vierzimmerwohnungen und 12 Fünzimmerwohnungen sowie 12 Geschäftsräume an den Ecken. Das Quartier kann maximal 396 Menschen aufnehmen. Diese Zahl entsteht bei der Annahme, dass ein Mensch je Zimmer wohnt. Diese Anzahl variiert je nach Belegung der Wohnung.

Die 1 m aufgesockelten Gebäude liegen im vorderen Bereich des Grundstückes und sind straßenorientiert. Sie haben zwei Vollgeschosse und ein Satteldach. Die Gebäude sind in der Regel mit einer 1 m breiten Zwische getrennt. Abweichungen können durch zwei nebeneinander liegenden Zwischen entstehen. In diesen Fällen werden die Zwischen mit einem 1,90 m hohen Holzlattenzaun getrennt. Die Eckhäuser umgibt einerseits eine 1m breite Zwische und andererseits einen 9 m breiten Hof, der von der Straße mit einem 1,90 m hohen Holzlattenzaun getrennt wird. Dem Geschosswohnungsbau ist ein 3 m tiefer Vorgarten vorgelagert. Durch einen 1,10 m hohen Metallzaun, der auf einem 20 cm hohen Sockel steht, wird der Vorgarten vom Gehweg klar getrennt. Der Zaun ist durchsehbar, sodass die Straße vom Eingang beobachtet werden kann. Ein Zaun ist „sichtdurchlässig, pflegeleicht, platzsparend, von Anfang an geschlossen und geeignet zum Anlehnen“ (Harenburg et. al. 1990: 81). Der vorne liegende Eingang wird vom Gehweg aus über einen 3 m langen Weg erreicht. Der Weg ist vom Vorgarten durch einen Zaun getrennt. Ein Tor im Zaun ermöglicht das Hineingehen. Vor dem Eingang befindet sich eine Treppe mit sechs Stufen, die den Höhenunterschied von 1 m zwischen Hauseingang und Vorgarten überwinden und eine Hierarchie zwischen Bewohnenden und Gästen herstellt und einen Mindestabstand einhält (vgl. Harenburg et. al. 1990: 81). Ein Mindestabstand von 1,2 - 3 m, auch sozialer Distanztyp nach Edward T. Hall, ist für den Kontakt zu Fremden geeignet (vgl. Dubach 2018).

„Die höhere Lage der Haustür über dem Vorgartenniveau bedeutet eine weitere Zonierung im Übergang zwischen privatem und öffentlichem Freiraum“ (Harenburg et. al, 1990: 80).

Die erhöhte Position der Haustür ermöglicht den Bewohnenden aus der Haustür zu treten und die Straße zu beobachten, ohne direkt auf ihr zu stehen. Außerdem organisiert die morphologische Differenzierung des Haustürvorplatzes das Ankommen und Gehen von Bewohnenden und deren Gästen (vgl. Böse-Vetter et. al. 2013: 28).

„Vor allem beim Empfang von Fremden hat der Niveauunterschied zwischen Bürgersteig und Innenhaus – auch wenn er nur gering ist – eine soziale Dimension, die den Beteiligten über klare Positionszuweisungen Sicherheit im Umgang mit der Situation verleiht“ (Poguntke 2000: 137).

Die obere Stufe ist als 50 cm tiefes Podest gebaut, um ein angenehmes Stehen, Tür aufschließen und Sachen abstellen zu ermöglichen. Dem Podest sind 5 Stufen vorgelagert. Zum Schutz der Bewohnenden sowie deren Gästen vor der Witterung ist die Treppe 1 m überdacht.

Unter dem Erdgeschoss befindet sich der Keller mit einer lichten Höhe von 2,40 m. Jeder Kellerraum hat zur Belichtung und Belüftung ein Fenster. Jede Wohneinheit verfügt über ein von den anderen Kellerräumen abgetrenntes Kellerabteil. Zudem befindet sich ein Raum im Keller, in dem sich die Haustechnik, wie beispielsweise die Heizung, befindet.

Der Eingang des Geschosswohnungsbaus befindet sich vorne. Von ihm aus wird der Windfang und daran anschließend das seitliche Treppenhaus erschlossen. Der Windfang schützt das Haus vor dem Eindringen kalter und warmer Luft von außen und verhindert gleichzeitig, dass temperierte Innenluft entweicht. Das Treppenhaus dient der Verbindung der Geschosse und dem Drinnen und Draußen. Es bietet genug Platz zum Abstellen von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen und Fahrrädern oder bei Bedarf eine Installation eines Aufzuges möglich. Eine zweiläufige gegenläufige Treppe befindet sich hofseitig im Treppenhaus. Im Erdgeschoss befindet sich rückseitig der Treppe der Zugang zur Kellertreppe sowie der Ausgang zum Hof. Dem Hofzugang ist beidseitig jeweils eine Treppe mit drei Stufen vorgelagert, sodass der Höhenunterschied zwischen Treppenhaus und Hof überwunden wird.

In Anbetracht der seitlichen Lage des Treppenhauses und einer Zwische sind die nebeneinanderliegenden Wohneinheiten zweier Gebäude voneinander getrennt. Das dient dem Lärmschutz und dem Erreichen der Außenwände sowie des Daches für beispielsweise Reparaturen. Außerdem können die Mülltonnen, die sich auf dem Hof befinden, durch die Zwische nach vorne gefahren werden. Die Zwische beträgt mindestens 1 m und ist so breit genug, sodass Fahrräder und Kinderwagen nach hinten gelangen können und nicht durch das Treppenhaus geschoben werden müssen. Die breite des Hofes richtet sich nach der Parzellen- und Gebäudebreite und Lage im Baufeld. Die Tiefe hängt von dem Baufeld und der Lage im Baufeld ab.

Der Hof und die Balkone werden als Arbeitsplatz, sodass sie dort liegen, wo die Arbeit zu verrichten ist, den Wirtschaftszimmer wie Küche und Bäder (vgl. Helbig 1999: 93). Der Hof ist von den seitlich benachbarten Parzellen auf einer Länge von 7 m durch einen 1,90 m hohen blickdichten Holzlattenzaun getrennt. Die restlichen 16 m, sowie die rückwärtige Grenze, sind mit einem 1,50 m hohen Maschendrahtzaun von der benachbarten Parzelle abgegrenzt (vgl. Marks 2006: 59 f.). Die am Treppenhaus befindliche seitliche Parzellengrenze wird durch einen Schuppen begrenzt. Je Wohneinheit bietet der Schuppen ein Abteil. Die zwei Abteile sind mit einer Wand voneinander getrennt. Die Größe des Schuppens hängt von der Anzahl der Zimmer der Wohnung ab. Er kann unter anderem der Aufbewahrung von Holz, Gartenmöbeln, Fahrrädern, Kinderwagen sowie Gartengeräten und Werkzeugen dienen. Auch das Einbauen einer Werkbank ist möglich. Zusätzlich dient der Schuppen als Blickschutz. Der hintere Bereich des Hofes kann individuell, je nach Platz, den die Parzelle zulässt und Bedürfnissen der Bewohnenden angepasst werden. Möglich sind Hochbeete, in denen Gemüse und Kräutern angebaut werden. Außerdem können Bäume gepflanzt werden. Die Wohnungen der Obergeschosse besitzen jeweils einen Balkon. Der Balkon bietet Platz einen Wäscheständer sowie einen Tisch mit Stühlen aufzustellen und zu benutzen oder ein Fahrrad zu reparieren.

In den Erdgeschossen befinden sich Wohnungen. Sie bieten aber auch bei Bedarf die Möglichkeit der Nutzung durch Dienstleistende als beispielsweise Praxen für die medizinische Versorgung. Beispiele dafür sind Ärzt*innen, Physiotherapeuth*innen oder Psychotherapeuth*innen. Die Ladenzeilen sind an den Ecken im Erdgeschoss der Eckhäuser platziert. Sie ermöglichen die Ansiedlung von Einzelhandel und

Dienstleistenden. So somit wird die Nahversorgung der Bewohnenden des Quartiers gesichert. Zur Versorgung der Bewohnenden und der Geschäfte, sowie dem Erreichen jener, sind Straßen notwendig. Stübben (1890) schreibt dazu:

„Auch Gasthöfe und Wirtshäuser (Restaurants, Cafes, Conditoreien) suchen die Hauptverkehrsstraßen, die ‘Geschäftslage’ auf. Eckhäuser sind für diese Zwecke beliebt [...]. Für Handwerkerhäuser und Handlungshäuser sind große Grundstückstiefen ein Erfordernis wegen der Werkstätten und Lagerräume. Die Lage an der Hauptverkehrsstraße, ist zwar entbehrlich, eine bequeme Zufahrt und eine nahe, gute Verbindung mit allen städtischen Verkehrsanlagen ist aber wesentliche Bedingung“ (Stübben 1890: 24).

Die Grundrisse des Obergeschosses gleichen den Grundrissen des Erdgeschosses.

Empfohlen wird ein ein Dachboden, der den Bewohnenden Platz zur Einlagerung von Dingen, die nicht oft gebraucht werden, deren Einlagerung im Keller jedoch nicht möglich ist. Der Ausbau des Daches ist nach Bedarf möglich.

Die Grundrisse können in Zweizimmer- und Vierzimmerwohnung unterteilt werden. Jeweils befinden sich drei Wohnung mit der gleichen Zimmeranzahl und dem gleichen Grundriss übereinander. Folgend werden die Grundrisse der Zwei- und Vierzimmerwohnung sowie der Eckhäuser beschrieben und die Wahl dieser Anordnung begründet.

5.2.5.1 Zweizimmerwohnung

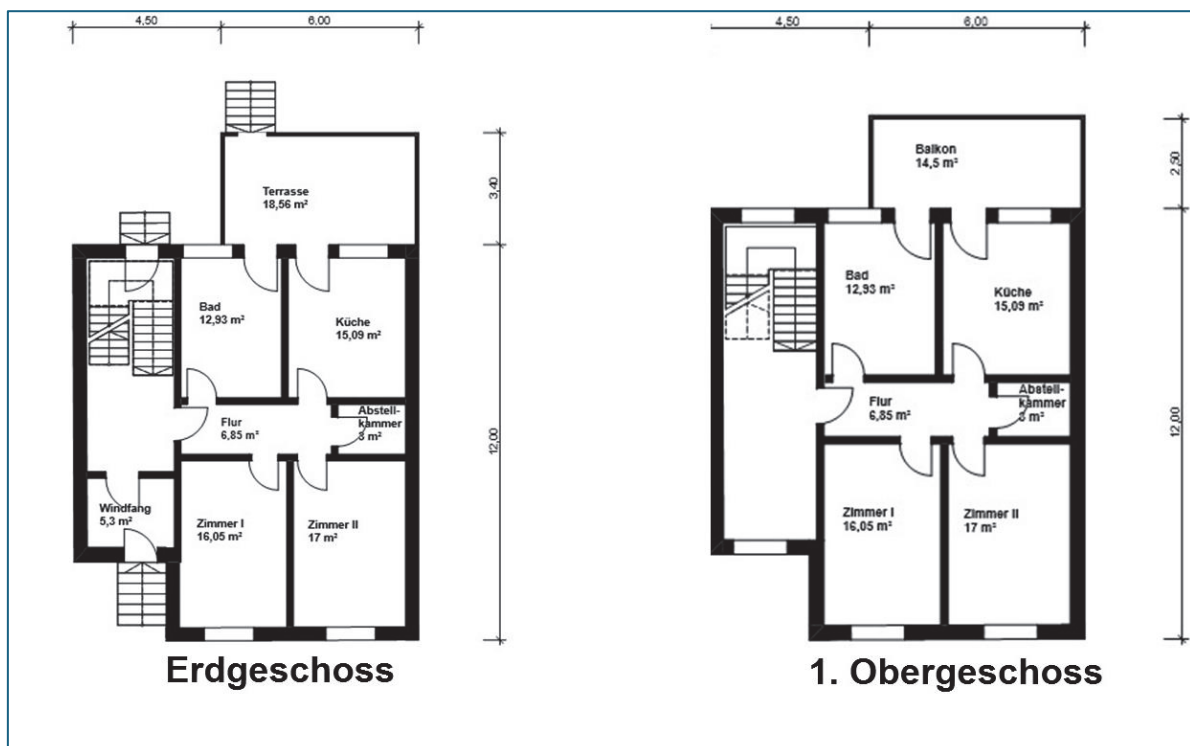


Abbildung 23: Grundriss der Einspänner mit Zweizimmerwohnungen, Quelle: eigene, nichtmaßstäbliche Darstellung in Anlehnung der Grundrisse der Einspänner in der Bachelor Arbeit „Lasst und Häuser bauen“ von Eyhorn (2024).

Die Zweizimmerwohnung bietet Platz für Ein- bis Zweipersonenhaushalte. Der Grundriss umfasst zwei Zimmer, sowie Bad, Küche, Flur, Abstellkammer und Außenhaus. Die Wohnung umfasst 55,92 m². Das Außenhaus teilt sich in Vorgarten und Hof bzw. Balkon und gegebenenfalls Garten. Der Vorgarten ist 3 m tief und 11,50 m breit. Das vorne liegende Gebäude ist 10,50 m breit und 12 m tief. Eine 1 m breite Zwische trennt die Gebäude voneinander. Das hinten liegende Außenhaus ist 21,25 m, bzw. 12 m bei den Einspannern an den Kopfseiten der Baufelder, tief.

Die Wohnungstür befindet sich neben der Treppe im Treppenhaus. Über eine Türschwelle tretend wird der 6,85 m² große Flur der Wohnung erreicht. Der Flur liegt in der Mitte der Wohnung und ist zweihüftig erschlossen. Am Ende des Flures befindet sich eine Abstellkammer mit 3 m². Die zwei Wohnzimmer sind 16,05 m² und 17 m² groß und befinden sich vorne. Bei Bedenken wegen Lärm, der von der Straße ausgehen könnte, können nach Abwägung Lärmschutzfenster und Lärmschutzdämmung Anwendung finden. Die Wirtschaftszimmer, also Küche und das Bad liegen hinten. Die Küche ist 15,09 m² und das Bad 12,93 m² groß. Da sie auf einer Seite des Gebäudes liegen müssen nur zu einer Seite Wasserleitungen gelegt werden. Beide besitzen Fenster, die sich öffnen lassen und somit das Lüften ermöglichen. Die Wohnung des Obergeschosses verfügt über einen hinten liegenden 14,05 m² großen Balkon, der von der Küche und vom Bad aus erreicht wird. Der Balkon überdacht die Terrasse des Erdgeschosses. Von der Küche und dem Bad aus können die Bewohnenden des Erdgeschosses auf die 18,56 m² große 1m aufgesockelte und der Wohnung zugeteilte Terrasse gelangen. Sie ist mit einer 1,50 m hohen Mauer umgeben. Eine Treppe mit sechs Stufen, von der aus der Hof erreicht werden kann, ist auf der Hofseite der Terrasse zu finden. Vom Treppenhaus aus können alle Bewohnenden über eine der Tür vorgelagerte dreistufige Treppe den Hof betreten. Der Hof verfügt über einen an der seitlichen Parzellengrenze liegenden 3,23 m tiefen und 6,35 m langen Schuppen. Er bietet je Wohneinheit ein Abteil mit je 9 m². Der Schuppen befindet sich 5 m bzw. 7 m vom Gebäude entfernt.

Aufgrund der Lage von Einspanner an den Kopfseiten der Baufelder variieren die Größen des rückseitigen Außenhauses. Das Außenhaus der Einspanner mit Zweizimmerwohnungen, die parallel zur Karl-Ziegler-Straße, Alexander-von-Humboldt-Straße, Newton Straße und der Planstraße liegen, ist 11,5 m breit und 24 m tief. Das Außenhaus der Parzellen, die an den Kopfseiten der Baufelder liegen, sind 12 m tief. Die Zuständigkeiten sowie Bewirtschaftung und Nutzung des Hofes liegen bei den Bewohnenden und werden von ihnen geteilt.

5.2.5.2 Vierzimmerwohnung

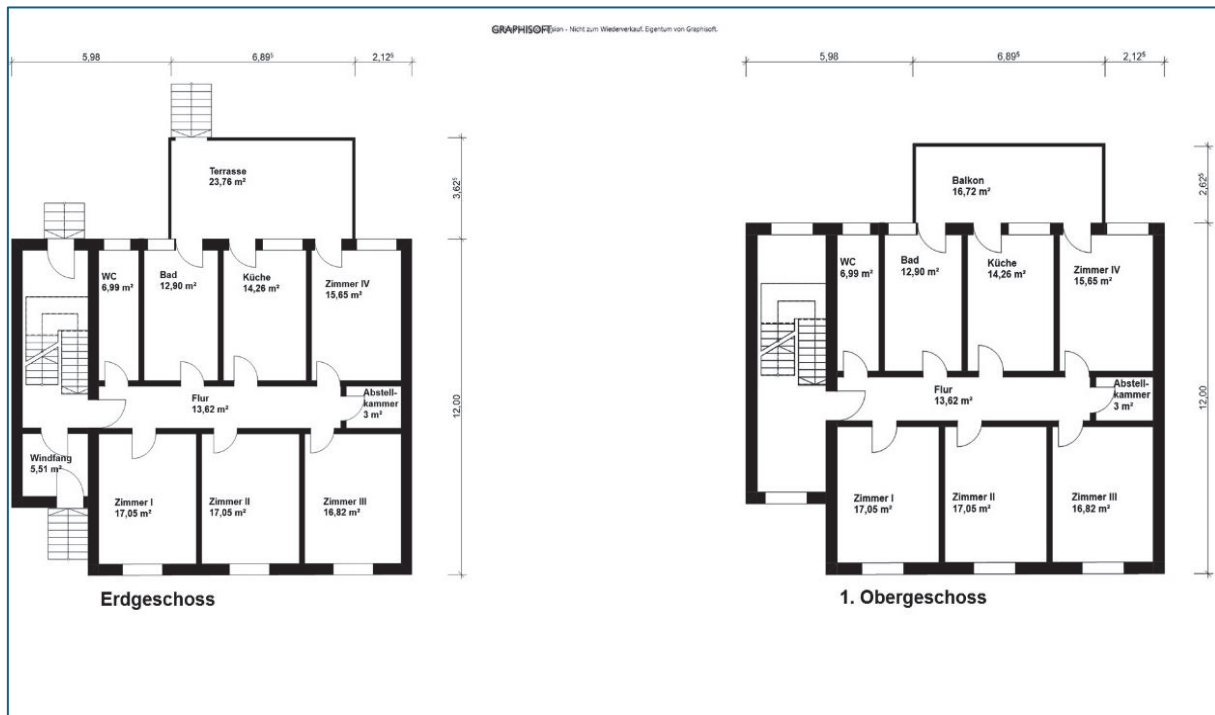


Abbildung 24: Grundriss der Einspänner mit Vierzimmerwohnungen, Quelle: eigene, nichtmaßstäbliche Darstellung in Anlehnung der Grundrisse der Einspänner in der Bachelor Arbeit „Lasst und Häuser bauen“ von Eyhorn (2024)

Der Grundriss der Vierzimmerwohnungen umfasst vier Zimmer, Küche, Abstellkammer, Flur, einem Bad und einer Toilette, die vom Bad getrennt ist. Die Wohnung umfasst 117,34 m². Das Außenhaus teilt sich in einen Vorgarten und Hof mit Terrasse und Balkon und gegebenenfalls Garten. Der Vorgarten ist 3 m tief und 16 m breit. Im Erdgeschoss des Treppenhauses sowie an der Terrasse befindet sich Zugänge zum Hof.

Die Vierzimmerwohnung bietet beispielsweise einer Familie mit max. 2 Eltern und 2 Kindern oder bis zu 4 Menschen in einer Wohngemeinschaft Platz. Wohngemeinschaften bieten sich unter anderem für Studierende an, da die aufkommenden Kosten durch die Anzahl der Bewohnenden geteilt werden können.

Über die Wohnungstür wird der zweihüftig erschlossene 13,62 m² große Flur erreicht. Am Ende Flurs befindet sich die 3 m² große Abstellkammer. Drei Wohnzimmer sind zur Straße ausgerichtet. Zwei dieser Zimmer sind 17 m² und ein weiteres Zimmer 16,82 m² groß. Das vierte Zimmer ist 15,65 m² groß und liegt hinten, in Richtung Hof. Beispielsweise könnte hier das Schlafzimmer der Eltern eingerichtet werden. Das Zimmer bietet genug Platz für ein Doppelbett, einen Schrank und einen Schreibtisch mit Stuhl. Die Wirtschaftszimmer, also Bad und Küche, liegen hinten neben dem kleineren Zimmer. Die Küche ist 14,26 m² und das Bad 12,90 m² groß. Damit es möglich ist verschiedene Bedürfnisse gleichzeitig zu befriedigen ist die Toilette vom Bad getrennt. Sie befindet sich in einem neben dem Bad liegenden 6,99 m² großen Raum. Die Toilette besitzt ein Fenster, damit gelüftet werden kann. Das Tageslicht kann den Stromverbrauch senken, da kein zusätzliches Licht eingeschaltet werden muss. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Fenster zu einem Verlust der

Ansätze zur Optimierung

Privatsphäre der Bewohnenden führen. Der Grund dafür ist die Ausrichtung der Fenster zum Hof. Das geringe Menschengedichte auf dem Hof und die Möglichkeit der Montage von Vorhängen, Rollos sowie Fensterfolie sichern die Privatsphäre, wie Jane Jacobs beschreibt:

„Schutz gegen Einsicht von Fenstern her ist die einfachste Sache der Welt. Man zieht die Rolläden herunter oder die Vorhänge vor“ (Jacobs 1993: 49).

Das Treppenhaus sowie die Wohnung im Erdgeschoss verfügen über Zugänge zum hinten liegenden Hof. Dem Zugang am Treppenhaus ist eine Treppe mit sechs Stufen vorgelagert. Die Wohnung des Erdgeschosses verfügt über eine 23,67 m² große und 1 m aufgesockelte Terrasse, die von der Küche und dem Bad erschlossen ist. Die Terrasse ist von einer 1,50 m hohen Mauer umgeben. Eine Treppe mit sechs Stufen, von der aus der Hof erreicht werden kann, ist auf der Hofseite der Terrasse zu finden. Die Wohnung des Obergeschosses verfügt über einen hinten liegenden 16,72 m² großen Balkon. Zum Balkon haben die Bewohnenden von Küche, Bad und dem hinten liegenden Zimmer aus Zugang. Der Hof verfügt über einen an der seitlichen Parzellengrenze liegenden 3,23 m breiten und 10,35 m langen Schuppen. Der Schuppen bietet zwei Abteile je 15 m².

5.2.5.3 Eckhäuser mit Geschäft und Fünfstückwohnung



Abbildung 25: Grundriss der Eckhäuser mit Geschäft im EG (links) und Fünfstückwohnung im OG (rechts). Nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.

„Mit dem Ziel, den Blockrand zu schließen oder diesen zumindest räumlich zu definieren, dem Straßenraum einen festen Halt zu verleihen sowie Auftakt und Ende [der Straße] zu markieren [...], entstanden Eckhäuser [...]“ (Ebbing, Mäckler 2023: 11).

Der Grundriss der Eckhäuser umfasst fünf Zimmer, Küche, Flur, einem Bad. Das Bad kann nach Bedarf mit einer Wand in der Mitte getrennt werden, um im Erdgeschoss Kundentoiletten für das Geschäft einzurichten. Eine davon abgetrennte Toilette

ermöglicht die Bereitstellung einer Personaltoilette. Das Geschäft im Erdgeschoss ist 174,91 m² groß. Der Grundriss der Fünfstückwohnung im Obergeschoss bzw. einer Geschäftsfläche mit Bad und Abstellkammer bemisst 176,48 m².

Der 3 m tiefe Vorgarten verläuft parallel zu der vorderen Gebäudekante sowie den Zwischen. Der Vorgarten wird dreifach von Wegen, die zu den Gebäude- bzw. Hofeingängen führen, unterbrochen. Sowohl der Eingang am seitlich liegenden Treppenhaus mit vorgelagertem Windfang als auch der Eingang des Geschäftes an der Gebäudeecke werden jeweils von einem 3 m langen und 1,5 m breiten gepflasterten Weg, der vom Gehweg zum Eingang führt, erschlossen. Der seitliche 9 m breite Hof ist mit einem 1,90 m hohen Holzlattenzaun vom Gehweg getrennt. Der Hof wird über ein Tor im Holzlattenzaun oder der 1 m breiten Zwische auf der anderen Parzellenseite erschlossen. Ein 20 cm aufgesockelter Metallzaun trennt den Gehweg vom angrenzenden Vorgarten. Eine seitliche sowie vorne liegende Tür im Vorgartenzaun ermöglichen das Erreichen des Vorgartens sowie des Hoftors. Zwischen Hoftor und gehwegorientiertem Vorgartentor befindet sich eine wassergebundene Decke. Ein Teil des Vorgartens kann vom Geschäft, beispielsweise einer Bar, einem Café oder Restaurant, als Außenbereich genutzt werden.

Über die 1 m breite Zwische, den Zugang im Erdgeschoss des Treppenhauses sowie der Geschäftsräume und dem Hoftor kann das hinten liegende Außenhaus erreicht werden. Die seitlichen Parzellengrenzen sind mit einem 1,90 m hohen Holzlattenzaun eingefriedet. Der Schuppen befindet sich an der hinten liegenden Hofecke. Je Seite ist er 3,23 m breit und 6,23 m lang. Er bietet zwei Abteile mit je 18 m².

Die vorne liegende Ecke des Gebäudes, an der sich die angrenzenden Straßenseiten treffen, ist abgeflacht. Sodass eine 3 m lange Wand an der Ecke liegt. Dort befindet sich der eingerückte Eingang zum Geschäft. Dem Eingang sind sechs Stufen vorgelagert. Die oberen drei Stufen sind von Wänden umgeben.

Der Geschosswohnungsbau wird von Bewohnenden und Geschäftsmitarbeitenden über den vorne liegenden Eingang erreicht. Von ihm aus werden der seitlich liegende Windfang und das seitliche Treppenhaus erschlossen. Eine zweiläufige gegenläufige Treppe befindet sich hinten im Treppenhaus. Über einen hinten gelegenen Eingang im seitlichen Treppenhaus kann der Hof über das Haus erreicht werden.

Über die Wohnungstür, die vom Treppenhaus erreicht wird, wird der 28,79 m² (EG) bzw. 24,74 m² (OG) große Flur betreten. Nach knapp 7,5 m führt der Flur um eine Ecke. Alle Wirtschaftszimmer befinden sich hinten. Jene werden zuerst beschrieben. Neben der Wohnungstür, in Richtung Hof, liegt die 4,41 m² große Toilette. Daran schließt sich die 27,91 m² große Küche an. Um die Ecke des Flures befindet sich das 15,57 m² große Bad bzw. die zwei 7,44 m² und 7,38 m² großen Kundentoiletten des Geschäftes. Die fünf Zimmer liegen an der Straße. Zwei 18,61 m² große Zimmer befinden sich gegenüber der Küche und der Toilette. Der 22,83 m² (EG) bzw. 23,50 m² (OG) große Raum an der Ecke dient im Erdgeschoss als Verkaufsfläche wie beispielsweise einer Bäckerei, Apotheke oder kann in Verbindung mit anderen Räumen auch als Restaurant oder Bar genutzt werden. An das Eckzimmer folgen wiederum zwei 19,62 m² großes Zimmer. Vier der insgesamt fünf Zimmer können als Lager, Mitarbeiterzimmer, Büro oder weitere Verkaufsfläche genutzt werden. Im Obergeschoss können alle dieser Räume bewohnt werden. Die Wohnung im Obergeschoss verfügt über zwei Balkone. Ein 17,65 m² großer Balkon liegt hinten und wird über die Küche und das Bad erschlossen. Der 4,01 m² große Balkon liegt an der abgeflachten Gebäude Ecke, über dem Geschäftseingang.

6 Schlussbetrachtung

Die Geschichte des Flugfeldes Johannisthal und des heutigen Quartiers „Wohnen am Camus II“ hängt eng mit der Entwicklung des Bezirkes Adlershof als „Forschungs- und Wirtschaftsstandort“ zusammen. Zuerst für Forschungszwecke gedacht, wurde der Flugplatz in der Geschichte immer wieder umgenutzt. Zunächst wurde er für militärische Zwecke, später aufgrund der, im Versailler Vertrag angeordnete, Abrüstung für Auto- und Filmindustrie, Maschinenbau genutzt. 1929 verließ das erste Automodell von BMW der „Dixi“ die Produktionshalle. Nach 46 Jahren Bestehen des Flugfeldes fanden die letzten Starts und Landungen am 2. Mai 1954 statt (vgl. WISTA 2022: 65). Somit sind die Flugzeuge vom Standort „abgeflogen“. Besteht den Autos dasselbe vor? Nein. Die HOWOGE verspricht zwar die Herstellung eines „autofreien“ Quartiers und somit die „Abfahrt“ des Autos. Dennoch erschließen die Hauptstraßen Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße die straßenorientierten Zeilen sowie die Wohnwege und somit ermöglichen erst das Erreichen der Gebäude und Wohnungen. Die Erschließungsstraßen stellen einen wichtigen Teil des Quartiers dar und können nicht aus dem Quartier ausgeklammert werden. Zusätzlich zu den Erschließungsstraßen sind 110 oberirdische, öffentlich verfügbare und 198 unterirdische, private Stellplätze vorhanden. Insgesamt stehen 308 Parkplätze im Quartier „Wohnen am Campus II“ zur Verfügung. Aufgrund des Vorhandenseins von Erschließungsstraßen und Parkplätzen ist das Quartier nicht autofrei, autofrei, autoarm/autoreduziert, verkehrsberuhigt oder stellplatzfrei. Da die Straße nicht als Ort verstanden wird, sondern nur als Verkehrsweg, der von A nach B führen soll, wurde die Notwendigkeit der Herstellung von Straßen nicht erkannt und jene durch Wohnwege im Quartiersinneren ersetzt. Jene Wohnwege erschließen die Gebäude und öffentlichen Grünflächen und sind nicht für das Befahren mit Pkw's gedacht. Trotz des Versprechens der „Autofreiheit“ müssen motorisierte Fahrzeuge für die Versorgung des Quartiers die Wohnwege befahren können. Deshalb sind an der Hermann-Dorner-Allee klappbare Absperrpfosten eingerichtet, die bei Bedarf und Besitz des Schlüssels, den Weg freigeben. Beispiele für die Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge sind Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes, der Polizei, Müllabfuhr, Garten- und Landschaftsbau, Berliner Stadtreinigung (BSR) und Handwerksbetriebe. Privatfahrzeuge werden hier jedoch nicht toleriert. Dennoch sind die Bewohnenden auf das Auto angewiesen. Anlässlich der räumlichen Trennung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung in der Vergangenheit und Gegenwart hat lange Wege zu den Orten des alltäglichen Bedarfs zur Folge. Jene wiederum bewirkten die Abhängigkeit und den Anstieg des Autoverkehrs. Auch im Quartier „Wohnen am Campus II“ werden die Funktionen weiterhin getrennt. Die einzigen Einrichtungen zur Versorgung der Bewohnenden, die sich im Quartier befinden, sind die Kindertagesstätte, eine Fahrschule, ein Yogastudio, ein Fitnessraum, eine Sushibar und das Café. Anhand dessen wird ein Lebensstil vorgetäuscht, den viele Menschen nicht haben oder sich leisten können. Die Versorgung mit Alltäglichem (z.B. Hauptnahrungsmitteln und Putzmitteln) findet weiterhin in zentralisierten Geschäften, wie beispielsweise dem Kaufland im Adlershofer Tor, statt. Besorgungen können nicht eben mal um die Ecke erledigt werden. Bewohnende des Quartiers können je nach Lebenslage wie beispielsweise Lebensphase, körperlicher Verfassung und finanziellen Mitteln, anlässlich der langen Wege zu Versorgungseinrichtungen aufs Auto angewiesen sein. Besonders Familien und Menschen mit Beeinträchtigung oder Ältere können davon betroffen sein. Das 974m südöstlich des Quartiers liegende Ärztehaus versorgt die Bewohnenden medizinisch. Das Ziel der Planenden kurze Wege herzustellen, wurde nicht erreicht.

Schlussbetrachtung

Die Verlagerung von Eingängen, Herstellung von langen Fluren und daraus resultierende Mitnutzung der Treppenhäuser durch viele Bewohnende stellen unterschiedliche Zugänglichkeiten zu den öffentlichen Grünflächen her. Aus den genannten Gründen wird der Alltag für die Bewohnenden nicht vereinfacht, sondern verkompliziert. Die vorliegenden Ergebnisse können mit Hilfe einer Befragung der Bewohnenden weiter analysiert werden. So kann herausgefunden werden, wie jene die Situation wahrnehmen.

Des Weiteren bietet das Quartier keine Freiräume, die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen angepasst sind. Die funktionalistischen Grundrisse der Wohnungen sowie die öffentlichen Grünflächen sind auf Freizeit und Erholung, nicht aber auf die alltägliche Arbeit, ausgelegt.

Dem Entwurf dienten die vorgeleisteten Erfahrungen der Kasseler Schule sowie Stübgen's (1890) und Richtlinien (RASt06, Richtlinie (EU) 2015/719) als Vorbild. Angelehnt ist der Entwurf an die gründerzeitliche Blockrandbebauung in der Dörpfeldstraße. Diese befindet sich auch in Adlershof. Mit der Einführung der Blockrandbebauung entsteht eine Parzellierung des Baufeldes. Jene werden mit durch die Parzellierung und Zäune klar voneinander abgegrenzt, Nutzungsrechte geregelt und sichtbar und das Außenhaus für die Bewohnenden sozial sicher und aneignungsfähig. Das Gebäude befindet sich im vorderen Teil der Parzelle und wird über die Straße erschlossen. Als Übergang zwischen privat und öffentlich markiert der Vorgarten den Bereich der Parzelle zwischen Gebäude und Straße. Er regelt das Ankommen und Gehen der Bewohnenden sowie ihrer Gäste. Des Weiteren ist er Arbeitsplatz der häuslichen Produktion, Ort der Selbstdarstellung und Kommunikation. Als Kind können hier sicher erste Erfahrungen mit der Straße gemacht werden, ohne den privaten Anteil zu verlassen. Der Hof bzw. Garten wird durch das Gebäude von der öffentlichen Straße getrennt und erlangt so soziale Sicherheit. Von den Bewohnenden kann abgeschätzt werden, wer und wie viele Menschen Zutritt zum Gebäude und Hof haben. Jede bewohnende Person hat über das Treppenhaus Zugang zum Hof. Dort befindet sich ein Schuppen, der wiederum als Arbeitsplatz und Unterstand dient. Hier können Fahrräder, Holz, Gartenmöbel, Töpfe, Kinderwagen verstaut oder eine Werkbank eingebaut werden.

Die Gebäude sind 1m aufgesockelt, sodass eine Hierarchie zwischen Wohnung und Straße hergestellt wird und um Blicke ins Wohnungsinnere zu erschweren. Barrierefreiheit kann mit Hilfe von technischen Hilfsmitteln wie beispielsweise Treppenlifts oder Fahrstühlen geschaffen werden.

Es entstanden 76 Parzellen, die mit 44 Einspännern mit Zweizimmerwohnungen, 20 Einspänner mit Vierzimmerwohnungen sowie 12 Eckhäuser mit Geschäft im Erdgeschoss und einer Fünzimmerwohnung im Obergeschoss bestanden sind. Die darin enthaltenen 140 Wohnungen bestehen aus 88 Zweizimmerwohnungen, 40 Vierzimmerwohnungen und 12 Fünzimmerwohnungen. 12 Geschäftsräume bieten die Möglichkeit der Ansiedlung von Einrichtung für die Nahversorgung. Jene liegen im Erdgeschoss der Eckhäuser. Unter Anderem können die Erdgeschosswohnungen der Zweizimmer- und Vierzimmer-Einspänner als Praxen oder Büros umgenutzt werden. In den 140 Wohnungen des Quartiers können maximal 396 Menschen leben. Das sind 572 Wohnungen weniger als im Quartier „Wohnen am Campus II“. Dennoch muss betont werden, dass nicht nur Wohnraum geschaffen wurden. Die Wohnungen sowie deren Außenhaus sind Arbeitsplätze und bieten Freiräume. Freiräume, die nicht nur zum Verweilen einladen, sondern auch die alltägliche Arbeit ermöglichen und

erleichtern sollen. Die Gebäude sind alterungsfähig und generationsübergreifend. Hinzu kommen Grundrisse, die einerseits als Wohnung und andererseits, ohne große Umbaumaßnahmen, als Versorgungseinrichtung genutzt werden können. Um die genannten Merkmale zu erfüllen, wurden bewusst keine sogenannten Mikro-Apartments geplant. Die kleinste Wohnung bietet 69,93 m² und hat zwei Zimmer.

Die Straße wird in dieser Arbeit als Ort verstanden. Sie ist viel mehr als die Verbindung von A nach B. Sie ist Arbeitsplatz, Spielplatz, Aufenthaltsort, Begegnungsort, Ort der Kommunikation. Angesichts der Herstellung von Straßen, der Blockrandbebauung und Geschäften an den Eckhäusern entstanden kurze Wege zu den alltäglichen Orten wie beispielsweise Einzelhändler zur Versorgung der Bewohnenden mit Lebensmitteln. Die Verlagerung der Straßenbahnschiene auf die Hermann-Dorner-Alle und Karl-Ziegler-Straße ermöglichte eine Verbindung der Quartiere „Wohnen am Campus I“ und „Wohnen am Campus II“. In sieben Straßen sind bis zu 320 Parkplätze, anstatt ehemals 308 Parkplätze, entstanden. Das entspricht einer Anzahl von 2,2 Parkplätze je Wohneinheit, bei maximaler Bewohnerzahl. Angesichts der Rastererschließung entstanden kurze Wege im Quartier. Auch innerhalb der Parzelle sind kurze Wege entstanden. Der private Hof kann von den Bewohnenden über mehrere Zugänge und wegen dem Verzicht auf lange Flure schnell erreicht werden. Bezüglich der Orientierung der Planung an der gründerzeitlichen Blockrandbebauung ist die Quartiersorganisation leicht lesbar und bietet Orientierung und soziale Sicherheit. Die Sicherstellung sozialer, aber auch leiblicher Sicherheit erfordert ein Zusammenspiel von lesbaren und befahrbaren Straßen, die Orientierung ermöglichen und eine unkomplizierte Versorgung zulassen. Motorisierte Fahrzeuge sind in diesem Zusammenhang nach wie vor unverzichtbar. Insbesondere für die Versorgung Menschen mit Beeinträchtigung, Ältere sowie wirtschaftlicher und sozialer Teilhabe. Dennoch bringt der zunehmende Individualverkehr zunehmende erhebliche Herausforderungen mit sich, etwa in Bezug auf Zeitverlust durch Staus und Verkehrsunfälle. Ein Lösungsansatz liegt nicht in der generellen Ablehnung und „Abfahrt“ des Autos, sondern in der differenzierten Betrachtung seiner Nutzung sowie dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Straße darf nicht ausschließlich, als Verkehrsweg betrachtet werden. Vielmehr muss sie als Ort verstanden werden. Vielmehr muss sie auch als Arbeitsplatz, Spielplatz, Aufenthaltsort, Begegnungsort, Ort der Kommunikation anerkannt und als solches geplant werden. Die Vermeidung der funktionalen Trennung sowie eine Orientierung der Gebäude an der Straße und eine NAHversorgung können dazu beitragen das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Ganz ohne Zwang und Verbote. Ziel muss es sein Quartiere zu schaffen, in der sowohl die Versorgungssicherheit als auch die soziale und körperliche Sicherheit aller Nutzenden gewährleistet ist, ohne die Straße und die Autos abfahren zu lassen. Um es erneut mit Jacobs (1993) Worten auszudrücken:

"Menschen, die in derart unbrauchbaren Städten leben und arbeiten, haben Kraftwagen nötig, um sich vor der Leere, der Gefahr und vor gänzlicher Institutionalisierung zu retten. [...] Nicht nur sind Motoren sauberer als Pferde, viel wichtiger ist, dass weniger Motoren für ein gegebenes Maß an Arbeit gebraucht werden als Pferde. [...] Wir gingen vom Wege ab, als wir jedes einzelne Pferd in den überfüllten Stadtstraßen durch ein halbes Dutzend mechanisierter Fahrzeuge ersetzen, anstatt ein halbes Dutzend Pferde gegen ein mechanisiertes Fahrzeug auszuwechseln. In Überfülle arbeiten mechanisierte Fahrzeuge schlecht und sind zu wenig ausgenutzt. Eine der Folgen so niedriger Leistungsnutzung ist, dass die neuen, starken und schnellen Fahrzeuge, behindert durch ihre eigene Menge, kaum schneller vorankommen als früher die Pferde [...]" (Jacobs 1993: 180.ff.).

7 Abkürzungsverzeichnis

BMW	Bayerische Motorenwerke
BSR	Berliner Stadtreinigung
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
Bzw.	beziehungsweise
Ca.	Circa
DB	Deutsche bahn
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DVL	Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt
EGA	Entwicklungsgesellschaft Adlershof
HOWOGE	Hohenschönhausener Wohnungsbau-Gesellschaft mbH
ISS	Integrierte Sekundarschule
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QGIS	Geographisches Informationssystem
S-Bahn	Stadtschnellbahn
U-Bahn	Utergrundbahn
VW	Volkswagen
WA	Allgemeines Wohngebiet
z.B.	Zum Beispiel

8 Glossar

Begriff	Erklärung	Quelle
Campus	Das Hochschul-Universitätsgelände	oder Duden Wörterbuch (o.D). verfügbar unter: https://www.duden.de/rechtschreibung/Campus . Aufgerufen am: 28.07.2025
Infrastruktur	Staatliche und private Einrichtungen, die der Daseinsvorsorge dienen.	Bundeszentrale für politische Bildung (o.D.): Infrastruktur. Verfügbar unter: https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/19727/infrastruktur/ . Aufgerufen am 28.07.2025
Messerschmitt	Flugzeugkonstrukteur	Geschichtsagentur Augsburg (o.D): Der Messerschmitt-Komplex Augsburg und die Messerschmitt AG Ein Überblick. Verfügbar unter: https://www.geschichtsagentur-augsburg.de/media/files/messerschmitt-komplex-ausstellung1.pdf . Augferufen am: 28.07.2025
Mikro-Apartments	Einzimmerwohnungen mit 20 - 35 m²	Hansen C. (2025): Micro-Apartments: Warum kleine Wohnungen im Trend sind. Verfügbar unter: https://wirtschaft-magazin.de/micro-apartments/ . Aufgerufen am: 28.07.2025
Schering	Unternehmen Pharmaindustrie	der

9 Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Blick auf die Gebäude und parkenden Autos an der Hermann-Dorner-Allee (links) und entlang des vermeintlich autofreien Alexander-von-Humboldt-Weges (rechts). Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025, Bearbeitet mit Word.

Abbildung 1: Flugfeldplan des Flugfeldes Johannisthal von 1913, Quelle: WISTA 2022: 7..... 8

Abbildung 2: Luftbild vom Flugfeld Johannisthal von 1928 und die Lage des heutigen Quartiers auf dem Flugfeld, Quelle: Eigene Darstellung. 9

Abbildung 3: Orthophoto Berlin 2024, Lage des Bezirks Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof sowie des Quartiers, Quelle: Eigene Darstellung. 13

Abbildung 4: Abbildung 4: Orthophoto Berlin 2024, Lage des Quartiers im Ortsteil Adlershof, Quelle: Eigene Darstellung. 14

Abbildung 5: Stadtgrundkarte Berlin 2024, Begrenzung und bauliche Realität des Quartiers, Quelle: Eigene Darstellung..... 14

Abbildung 6: Querschnitt der Straße Hermann-Dorner-Allee, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung..... 15

Abbildung 7: Querschnitt der Straße Karl-Ziegler-Straße, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung..... 16

Abbildung 8: Querschnitt Alexander-von-Humboldt-Weg, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung..... 17

Abbildung 9: Quartier „Wohnen am Campus II“ in Berlin Adlershof, Blick von „Landschaftspark“ Johanisthal, Quelle: blocher partners (<https://blocherpartners.com/projekte/wohnquartier-hermann-dorner-allee-berlin>). 21

Abbildung 10: Lageplan des Quartiers „Wohnen am Campus II“, beispielhafte Darstellung der Lage der Ein- bis Fünfstückerwohnungen, Quelle: Darstellung von Pauline Sensenhauser und Sophie Träger auf Grundlage des Lageplans und der Grundrisse der HOWOGE, Nicht-maßstäbliche Abbildung. 22

Abbildung 11: Blockrandzeilen des WA1 an der Karl-Ziegler-Straße, Blickrichtung Nordwest, Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025. 23

Abbildung 12: Punkthochhäuser des WA2, parallel des Alexander-von-Humboldt-Weges, Blickrichtung Nordwest. Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025. . 24

Abbildung 13: Blockrandzeilen des WA1 (links) und Punkthochhäuser des WA2 (rechts) getrennt vom Wohnweg Alexander-von-Humboldt-Weg, Blickrichtung Nordwest, Quelle: Eigene Aufnahme am 02.10.2024. 25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 14: Pentagon auf WA3, Quelle: blocher partners https://blocherpartners.com/projekte/wohnquartier-hermann-dorner-allee-berlin	26
Abbildung 15: Blick auf Spielplatz und Tischtennisplatte sowie an den Weg grenzende Terrassen im Erdgeschoss am südlichen Rand des Quartiers, Blickrichtung Westen, Quelle: Eigene Aufnahme am 08.04.2025.	27
Abbildung 16: Ikea Katalog von 2003 mit dem Motto „Lebe hoch 3!“ Quelle: https://www.altezeitschriften.de/kataloge/8009-ikea-katalog-2003-lebe-hoch-3.html	28
Abbildung 17: Lageplan der Straßen, Parzellen und Gebäude im neu geplanten Quartier, nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung	37
Abbildung 18: Querschnitt der neu geplanten Hauptstraßen (Hermann-Dorner-Allee und Karl-Ziegler-Straße), nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung	39
Abbildung 19: Querschnitt der Nebenstraßen (Alexander-von-Humboldt-Weg, Newton Straße, Ernst-Lau-Straße, Konrad-Zuse-Straße und Planstraße), nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.	40
Abbildung 20: Gründerzeitlicher Geschosswohnungsbau der Friedenstraße 17 in 12489 Berlin Adlershof, Quelle: Eigene Aufnahme am 21.04.2025.	42
Abbildung 21: Hof und Nebengebäude des Gebäudes in der Friedenstraße 17 in 12489 Berlin Adlershof, Quelle: Eigene Aufnahme am 21.04.2025.	43
Abbildung 22: Gründerzeitliches Eckhaus an der Ecke Dörpfeldstraße / Friedenstraße in 12489 Berlin Adlershof, Quelle: Eigene Aufnahme am 21.04.2025.....	43
Abbildung 23: Grundriss der Einspänner mit Zweizimmerwohnungen, Quelle: eigene, nichtmaßstäbliche Darstellung in Anlehnung der Grundrisse der Einspänner in der Bachelor Arbeit „Lasst und Häuser bauen“ von Eyhorn (2024).....	46
Abbildung 24: Grundriss der Einspänner mit Vierzimmerwohnungen, Quelle: eigene, nichtmaßstäbliche Darstellung in Anlehnung der Grundrisse der Einspänner in der Bachelor Arbeit „Lasst und Häuser bauen“ von Eyhorn (2024).....	48
Abbildung 25: Grundriss der Eckhäuser mit Geschäft im EG (links) und Fünzimmerwohnung im OG (rechts). Nicht maßstäbliche Abbildung, Quelle: Eigene Darstellung.....	49

10 Literaturverzeichnis

ADAC (2025): STRESS BEIM AUTOFAHREN: SO BLEIBEN SIE COOL. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.ADAC.DE/GESUNDHEIT/GESUND-UNTERWEGS/STRASSE/STRESS-AUTOFAHREN/](https://www.adac.de/gesundheits/gesund-unterwegs/strasse/stress-autofahren/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (2018): SOZIALE INFRASTRUKTUR, IN: ARL – AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (HRSG.): HANDWÖRTERBUCH DER STADT- UND RAUMENTWICKLUNG. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.ARL-NET.DE/SYSTEM/FILES/MEDIA-SHOP/PDF/HWB%202018/SOZIALE%20INFRASTRUKTUR.PDF](https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/hwb%202018/soziale%20infrastruktur.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

BERLIN AUOFREI (O.D.): FÜNF BEWEGGRÜNDE - WARUM WENIGER AUTOS? VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://VOLKSENTSCHEID-BERLIN-AUTOFREI.DE/WARUM.PHP?LANG=DE](https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/warum.php?lang=de). AUFGERUFEN AM 31.07.2025

BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (2024): STRAßENBAHNNETZ. VERFÜGBAR UNTER: [FILE:///C:/USERS/ADMIN/DESKTOP/STUDIUM/BACHELOR%20ARBEIT/LITERATUR/PDFS/TRAMMETRO_12_2024-INTERNETVERSION.PDF](file:///C:/Users/Admin/Desktop/Studium/Bachelor%20Arbeit/Literatur/PDFs/TramMetro_12_2024-Internetversion.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (O.D.): STRAßENBAHN - BERLIN FÄHRT BESSER MIT DER TRAM. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.BVG.DE/DE/UNTERNEHMEN/NACHHALTIGE-MOBILITAET/FLOTTE/TRAM?.COM](https://www.bvg.de/de/unternehmen/nachhaltige-mobilitaet/flotte/tram?com). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

BÖSE H. (1981): DIE ANEIGNUNG VON STÄDTISCHEN FREIRÄUMEN – BEITRÄGE ZUR THEORIE UND SOZIALEN PRAXIS DES FREIRAUMES; ARBEITSBERICHTE DES FACHBEREICHES STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG AN DER GESAMTHOCHSCHULE KASSEL; HEFT 22; KASSEL

BÖSE-VETTER H., BRAUN U., HÜLBUSCH K. H., SCHARLA L., VOLZ H., ZEHE M. (2013): DAS HAUS. IN: DAS HAUS. NOTIZBUCH 80 DER KASSELER SCHULE. S. 18-146. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.

DIN E. V. (2015): DIN 18065 BEUTH VERLAG GMBH. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.TH-OWL.DE/FILES/WEBS/GESTALTUNG/_MIGRATED/CONTENT_UPLOADS/DIN_18065_GEBAEUDETREPPEN.PDF](https://www.th-owl.de/files/webs/gestaltung/_migrated/content_uploads/DIN_18065_Gebaeudetreppen.pdf). AUFGERUFEN AM: 17.08.2025

DR. HAMMERICH, PHILIPP (2025): SCHRITTSCHWINDIGKEIT GEMÄß STVO, BUßGELDKATALOG. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.BUSSGELDKATALOG.ORG/SCHRITTSCHWINDIGKEIT/](https://www.bussgeldkatalog.org/schrittschwindigkeit/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2028

DRAHEIM K., LEICHT J. (2022): DIE GRÜNDERZEIT. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.DHM.DE/LEMO/KAPITEL/KAISERREICH/INDUSTRIE-UND-WIRTSCHAFT/GRUENDERZEIT?.COM](https://www.dhm.de/lemo/kapitel/kaiserreich/industrie-und-wirtschaft/gruenderzeit?com). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

Literaturverzeichnis

- DREWES S. (2019): URBANER RAUM: VON DER AUTOGERECHTEN ZUR LEBENSWERTEN STADT. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.BING.COM/SEARCH?Q=SABINE%20DREWES%20BÖLL%20STIFTUNG%202019&QS=N&FORM=QBRE&SP=-1&GHC=1&LQ=0&PQ=SABINE%20DREWES%20BÖLL%20STIFTUNG%202019&SC=12-32&SK=&CVID=AA7D380AF35B49B39B35FDAB5FC0B2AB](https://www.bing.com/search?q=sabine%20drewes%20böll%20stiftung%202019&qs=n&form=QBRE&sp=-1&ghc=1&lq=0&pq=sabine%20drewes%20böll%20stiftung%202019&sc=12-32&sk=&cvid=AA7D380AF35B49B39B35FDAB5FC0B2AB). AUFGERUFEN AM: 21.07.2025
- EBBING G., MÄCKLER C. (2023): STADTHÄUSER - DER ECKHAUS GRUNDRISS, 3. AUFL., CHRISTOPH MÄCKERL, WOLFGANG SONNE & DEUTSCHES INSTITUT FÜR BAUKUNST [HRSG.], BERLIN.
- ETIENE DUBACH (2018): DISTANZZONEN: DIE 4 BEREICHE DER RÄUMLICHEN KÖRPERSPRACHE. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.NONVERBALE-KOMMUNIKATION.CH/2018/04/22/DISTANZZONEN-DIE-4-BEREICHE-DER-RAEUMLICHEN-KOERPERSPRACHE/](https://www.nonverba-le-kommunikation.ch/2018/04/22/distanzzonen-die-4-bereiche-der-raeumlichen-koerpersprache/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- EUROPÄISCHE UNION (2015): RICHTLINIE (EU) 2015/719 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES VOM 29. APRIL 2015 ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 96/53/EG DES RATES ZUR FESTLEGUNG DER HÖCHSTZULÄSSIGEN ABMESSUNGEN FÜR BESTIMMTE STRAßENFAHRZEUGE IM INNERSTAATLICHEN UND GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR IN DER GEMEINSCHAFT SOWIE ZUR FESTLEGUNG DER HÖCHSTZULÄSSIGEN GEWICHTE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://EUR-LEX.EUROPA.EU/LEGAL-CONTENT/DE/TXT/?URI=CELEX%3A32015L0719](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0719). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- FGSV – FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (2006): RICHTLINIEN FÜR DIE ANLAGE VON STADTSTRAßEN - RAST 06. FGSV VERLAG GMBH [HRSG.], KÖLN.
- GEOPORTAL BERLIN: ALKIS BERLIN. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://GDI.BERLIN.DE/VIEWER/MAIN/](https://gdi.berlin.de/viewer/main/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- GEOPORTAL BERLIN: LUFTBILDER 1928, MAßSTAB 1:4 000. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://GDI.BERLIN.DE/VIEWER/MAIN/](https://gdi.berlin.de/viewer/main/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- GEOPORTAL BERLIN: ORTHOPHOTO BERLIN 2024. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://GDI.BERLIN.DE/VIEWER/MAIN/](https://gdi.berlin.de/viewer/main/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (2015): UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT – VERKEHRSSICHERHEIT IN VERKEHRSBERUHGIGTEN BEREICHEN, BERLIN. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.UDV.DE/RESOURCE/BLOB/78674/3FDED0A5330290AEFDEB02DBF20A0C8E/53-VERKEHRSSICHERHEIT-AN-VERKEHRSBERUHGIGTEN-BEREICHEN-DATA.PDF](https://www.udv.de/resource/blob/78674/3fDED0A5330290AEFDEB02DBF20A0C8E/53-VERKEHRSSICHERHEIT-AN-VERKEHRSBERUHGIGTEN-BEREICHEN-DATA.PDF). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- GRENZDÖRFER, M. & KRATZSCH, M. (2019). AUF DAS EIGENE AUTO BEWUSST VERZICHTEN - WOHNEN UND LEBEN IN DER AUTOFREIEN MUSTERSIEDLUNG WIEN-FLORIDSDORF. IN: SINNING, H. & SPARS, G. (HRSG.) (2019). SHARING-ANSÄTZE FÜR WOHNEN UND QUARTIER. NACHHALTIGKEITSTRANSFORMATION, KOLLABORATIVE KONSUMMODELLE UND WOHNUNGSWIRTSCHAFT (S. 277 - 289).

VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://ELIBRARY.VDI-
VERLAG.DE/DE/10.51202/9783738801736.PDF?DOWNLOAD_FULL_PDF=1](https://elibrary.vdi-verlag.de/de/10.51202/9783738801736.pdf?download_full_pdf=1).
AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

- HARENBURG B., WANNAGS I. (1990): VON HAUSTÜR ZU - HAUSTÜR - ORGANISATIONSFORMEN UND IHRE GEBRAUCHSMERKMALE, IN: VON HAUS ZU HAUS. NOTIZBUCH 23 DER KASSELER SCHULE. S. 6 – 123. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.
- HELBIG R. (1999): HOF UND HAUS. IN: GUTE BAU-GRÜNDE. NOTIZBUCH 54 DER KASSELER SCHULE. S. 122-152. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.
- HOWOGE (2022): AUTOFREIES QUARTIER MIT 505 WOHNUNGEN, 107 MIKRO-APARTMENTS, KITA UND GEWERBE IN BERLIN-ADLERSHOF FERTIGGESTELLT, VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.DUS.DE/FILEADMIN/USER_UPLOAD/221214_PRESSEMITTEILUNG_HOWOGE.PDF](https://www.dus.de/fileadmin/user_upload/221214_PRESSEMITTEILUNG_HOWOGE.PDF). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- HÜLBUSCH K.H. (2002): STRAßE ALS FREIRAUM NOTIZBUCH 54 DER KASSELER SCHULE. S. 91-100. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.
- HÜLBUSCH, I.M. (1978): INNENHAUS UND AUßENHAUS, UMBAUTER UND SOZIALER RAUM, 2. AUFL., SCHRIFTENREIHE DER ORGANISATIONSEINHEIT ARCHITEKTUR – STADTPLANUNG –LANDSCHAFTSPLANUNG HEFT 33, KASSEL
- INRIX (2025): INRIX TRAFFIC SCORECARD 2024: DEUTSCHE AUTOFAHRER VERLIEREN IM DURCHSCHNITT 43 STUNDEN IM VERKEHR. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://INRIX.COM/PRESS-RELEASES/2024-GLOBAL-TRAFFIC-SCORECARD-DE/](https://inrix.com/press-releases/2024-global-traffic-scorecard-de/). AUFGERUFEN AM: 31.07.2025
- JACOBS, J. (1993): TOD UND LEBEN GROßER AMERIKANISCHER STÄDTE. IN: BAUWELT FUNDAMENTE BAND 4. DEUTSCH VON EVA GÄRTNER. FRIEDRICH VIEWEG & SOHN. BRAUNSCHWEIG.
- MARKS, A. (2006): OHNE GARTEN UND HOF HÄUSER. IN: BLÖDER WOHNEN - INS LEERE VERSPROCHENE STADTPLANUNG. NEUBRANDENBURGER SKIZZEN 8. S. 2-65. LPG NEUBRANDENBURG [HRSG.]. NEUBRANDENBURG.
- MEHLI R., (1992): DER BAUBLOCK – WIEDERENTDECKT UND DOCH VERWIRREND NEU – EIN VERGLEICH ZWISCHEN GRÜNDERZEITLICHEN UND NEUEN BLOCK-BEBAUUNGEN. IN: BLOCKRAND UND STADTRAND. NOTIZBUCH 37 DER KASSELER SCHULE. S. 25-174. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.
- MOES G., (1992): NEUE GRÜNDERZEIT – ODER: WAS KÖNNTE MAN VON DER GRÜNDERZEIT LERNEN? IN: BLOCKRAND UND STADTRAND. NOTIZBUCH 37 DER KASSELER SCHULE. S. 19-24. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.

Literaturverzeichnis

- POGUNTKE M. (2000): VON HAUS AUS... STRAßE UND HAUS-PLÄTZE IN FRIEDRICHSSTADT. IN: DIE BODENRENTE IST SICHER. GUTE BAUGRÜNDE TEIL II. NOTIZBUCH 56 DER KASSELER SCHULE. S. 60 194. ARBEITSGEMEINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL.
- PROCHNOW H. (DEZEMBER 2005): ADLERSHOFS ERSTE TURNHALLE IST HEUTE MEHRZWECKHALLE. IN: ADLERSHOFER ZEITUNG, NR. 140, S. 8. VERFÜGBAR UNTER:
FILE:///C:/USERS/ADMIN/DESKTOP/STUDIUM/BACHELOR%20ARBEIT/LITERATUR/PDFS/ADLERSHOFER%20MONATSZEITUNG%202005.PDF. AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- PROTZE, K. (2000): LEBENSWERTE STADTQUARTIERE. LEHREN AUS DER STADT- UND VERKEHRSPANUNG FÜR STÄDTE VON MORGEN. GUTACHTEN IM AUFTRAG DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG. BONN.
- PROTZE, K. (2009): HAUSEN STATT WOHNEN – VON DER HARTNÄCKIGKEIT GESELLSCHAFTLICHER WERTVORSTELLUNGEN IN WECHSELNDEN LEITBILDERN – VORSCHLAG FÜR EINEN BLICKWECHSEL. NOTIZBUCH 74 DER KASSELER SCHULE. ARBEITSGEBEMINSCHAFT FREIRAUM UND VEGETATION [HRSG.]. KASSEL
- SCHUBERT, H. (2023): BERLIN-ADLERSHOF: AUTOFREIES QUARTIER „WOHNEN AM CAMPUS“ FERTIG, VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://ENTWICKLUNGSSTADT.DE/BERLIN-ADLERSHOF-AUTOFREIES-QUARTIER-WOHNEN-AM-CAMPUS-FERTIG/](https://entwicklungsstadt.de/berlin-adlershof-autofreies-quartier-wohnen-am-campus-fertig/). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- SCHULZ M. (2011): DER ZEILENGESCHOSSWOHNUNGSBAU. NEUBRANDENBURG, VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://DIGIBIB.HS-NB.DE/MCRVIEWER/RECORD/IDENTIFIIER/DBHSNB_THESIS2011-0017/MASTERTHESIS-SCHULZ-2011.PDF?PAGE=1](https://digibib.hs-nb.de/mcrviewer/record/identifizier/dbhsnb_thesis2011-0017/masterthesis-schulz-2011.pdf?page=1). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- SENATSVORWALTUNG FÜR MOBILITÄT, VERKEHR, KLIMASCHUTZ UND UMWELT (2023): ÜBERGEORDNETES STRAßENNATZ, VERFÜGBAR UNTER: [FILE:///C:/USERS/ADMIN/DESKTOP/STUDIUM/BACHELOR%20ARBEIT/LITERATUR/PDFS/UEBERGERORDNETES_STRASSENNETZ_BESTAND_2023.PDF](file:///C:/USERS/ADMIN/DESKTOP/STUDIUM/BACHELOR%20ARBEIT/LITERATUR/PDFS/UEBERGERORDNETES_STRASSENNETZ_BESTAND_2023.PDF). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- SENATSVORWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (2017): BEBAUUNGSPLAN XV-55A-1-2, VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://TK.GIS-BROKER.DE/METADATA/BPLAN/PDF/XV-55A-1-2.PDF](https://tk.gis-broker.de/metadata/bplan/pdf/xv-55a-1-2.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- SENATSVORWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (2017): BERLINER STRAßENNATZ - ERLÄUTERUNG ZUR KLASSIFIZIERUNG DES ÜBERGEORDNETEN STRAßENNATZES VON BERLIN, VERFÜGBAR UNTER: [FILE:///C:/USERS/ADMIN/DESKTOP/STUDIUM/BACHELOR%20ARBEIT/LITERATUR/PDFS/ERLAEUTERUNG_KLASSIFIZIERUNG_STRASSENNETZ.PDF](file:///C:/USERS/ADMIN/DESKTOP/STUDIUM/BACHELOR%20ARBEIT/LITERATUR/PDFS/ERLAEUTERUNG_KLASSIFIZIERUNG_STRASSENNETZ.PDF). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025
- SENATSVORWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (2020): ENTWICKLUNGSMAßNAHME BERLIN-JOHANNISTHAL /

Gesetzestexte

ADLERSHOF - WOHNEN AM CAMPUS I. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.WBG-TREPTOW-NORD.DE/WP-CONTENT/UPLOADS/2020/12/WOHNUNGSBAU-BERLIN-WOHNEN-AM-CAMPUS.PDF](https://www.wbg-treptow-nord.de/wp-content/uploads/2020/12/WohnungsbaU-Berlin-Wohnen-am-Campus.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

STATISTA (2025): ANZAHL DER GETÖTETEN BEI STRAßENVERKEHRSUNFÄLLEN IN DEUTSCHLAND NACH ART DER BETEILIGUNG IN DEN JAHREN 1991 BIS 2024. VERFÜGBAR UNTER: UNFÄLLE - GETÖTETE NACH VERKEHRSBETEILIGUNG 2024| STATISTA. AUFGERUFEN AM: 17.08.2025.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2025): HAUPTVERURSACHER VON UNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.DESTATIS.DE/DE/THEMEN/GESELLSCHAFT-UMWELT/VERKEHRUNFAELLE/TABELLEN/HAUPTVERURSACHER-FAHRZEUGART.HTML?TEMPLATEQUERYSTRING=FU%C3%9FG%C3%A4NGER+](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/Hauptverursacher-Fahrzeugart.html?templateQueryString=Fu%C3%9Fg%C3%A4nger+). AUFGERUFEN AM: 31.07.2025

STÜBBEN, J. 1890: DER STÄDTEBAU, IN: HRSG: PROF. DR. DURM J., PROF. ENDE H., PROF. DR. SCHMITT E., PROF. WAGNER H., REPR. D. 1. AUFL. VON 1980 ALS: HANDBUCH DER ARCHITEKTUR. TEIL 4. HALB-BD. 9, FRIEDR. VIEWEG& SOHN VERLAGSGESELLSCHAFT MBH. BRAUNSCHWEIG UND WIESBADEN.

TONIOLLI C. (2022): DIE GRÜNDERZEIT UND IHRE ARCHITEKTONISCHEN MERKMALE, VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.DENKMALNEO.AT/BLOG/DIE-GRUENDERZEIT-UND-IHRE-ARCHITEKTONISCHEN-MERKMALE-1?.COM](https://www.denkmalneo.at/blog/die-gruenderzeit-und-ihre-architektonischen-merkmale-1?com). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

UMWELTBUNDESAMT (2011): LEITKONZEPT - STADT UND REGION DER KURZEN WEGE - GUTACHEN IM KONTEXT DER BIODIVERSITÄTSSTRATEGIE. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.UMWELTBUNDESAMT.DE/SITES/DEFAULT/FILES/MEDIEN/461/PUBLIKATIONEN/4151.PDF](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

WISTA 2022: ADLERSHOFER GESCHICHTEN – WIEGE DER DEUTSCHEN MOTORLUFTFAHR. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.ADLERSHOF.DE/FILEADMIN/USER_UPLOAD/DOWNLOADS/ADLERSHOFER-LUFTFAHRTGESCHICHTE-DT.PDF](https://www.adlershof.de/fileadmin/user_upload/downloads/adlershofer-luftfahrtgeschichte-dt.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

WISTA: KLEINE CHRONIK DES WISSENSCHAFTSSTANDORTS ADLERSHOF. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.ADLERSHOF.DE/KIEZ/GESCHICHTE](https://www.adlershof.de/kiez/geschichte). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

11 Gesetzestexte

PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ IN DER FASSUNG DER BEKANNTMACHUNG VOM 8. AUGUST 1990 (BGBl. I S. 1690), DAS ZULETZT DURCH ARTIKEL 7 ABSATZ 4 DES GESETZES VOM 11. APRIL 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) GEÄNDERT WORDEN IST. VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.GESETZE-IM-INTERNET.DE/PBEFG/BJNR002410961.HTML](https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/bjnr002410961.html). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025

§ 2 Abs. 4 Nr. 1 i.V.m. § 2 Abs.3 Satz 2 BauO BLN, VERFÜGBAR UNTER: [HTTPS://WWW.AK-BERLIN.DE/FILEADMIN/USER_UPLOAD/BERATUNG/BAUOBLN_1.1.2017.PDF](https://www.ak-berlin.de/fileadmin/user_upload/Beratung/BauOBLN_1.1.2017.pdf). AUFGERUFEN AM: 28.07.2025