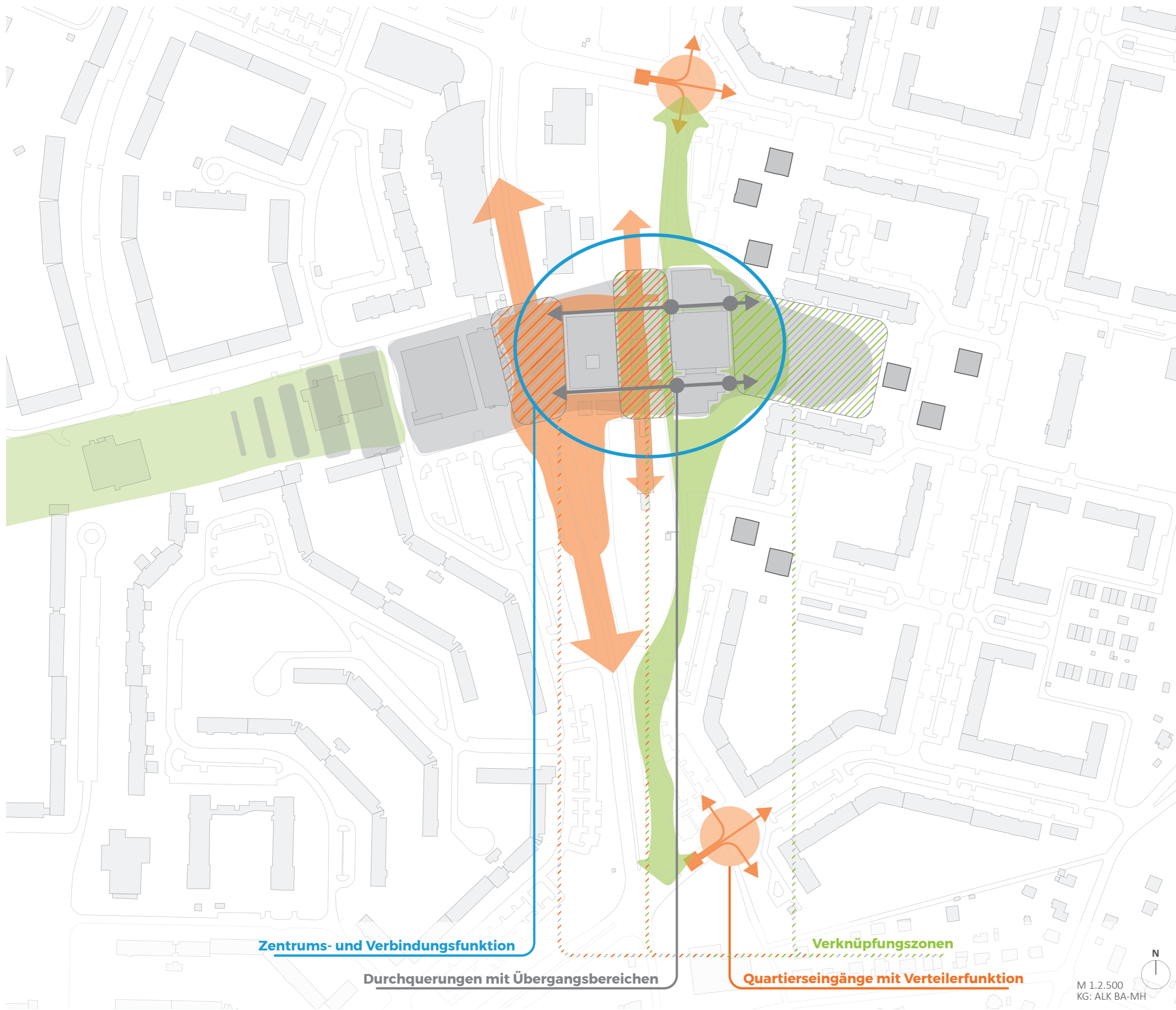




RÄUMLICHE LEITIDEE



Die räumliche Leitidee bildet alle identifizierten Einflüsse ab, die in Entwurfsideen einen besonderen Umgang erfordern. Die räumliche Leitidee beginnt mit großräumigen Gesten und endet auf der Ebene der Gebäudestruktur.

Das Gebäude der Cecilienpassagen selbst wird von der Querverbindung zwischen Cecilienplatz und Hellersdorfer Straße geprägt. Aktuell ist die Verbindung noch versetzt, Brücken und Gebäudequerung befinden sich nicht in einer Flucht. Hier fordert die Leitidee eine Umstrukturierung, die eine klarere Lesbarkeit für Nutzer_innen ermöglicht. Gleichzeitig verortet die Leitidee **vier Übergangsbereiche** (schwarze Punkte) an denen besondere Spannungsfelder zwischen Querverbindung und Gebäude entstehen.

Auf dem Cecilienplatz selbst, über die Bahnstrecke der U5 hinweg und auch entlang der Hellersdorfer Straße konnten mithilfe der Leitidee drei Verknüpfungszonen festgelegt werden. Diese Zonen vermitteln zwischen Bestand und Neubau. Sie verknüpfen den Nutzungsschwerpunkt des jeweiligen Bereichs mit den ankommenden Nutzungen. Sie sind Vermittler, Puffer und Filter.

Der gesamte Entwurfsbereich, bestehend aus Gebäuden, Querverbindungen und Verknüpfungszonen bildet mit den westlich der Gleisanlagen gegenüberliegenden Gebäude ein Zentrum und verbindet die Quartiere entlang der U5. Hier muss diese Funktion nicht nur gestärkt werden, sondern auch Gebäude und Verkehrsbauten als Qualität etabliert werden.

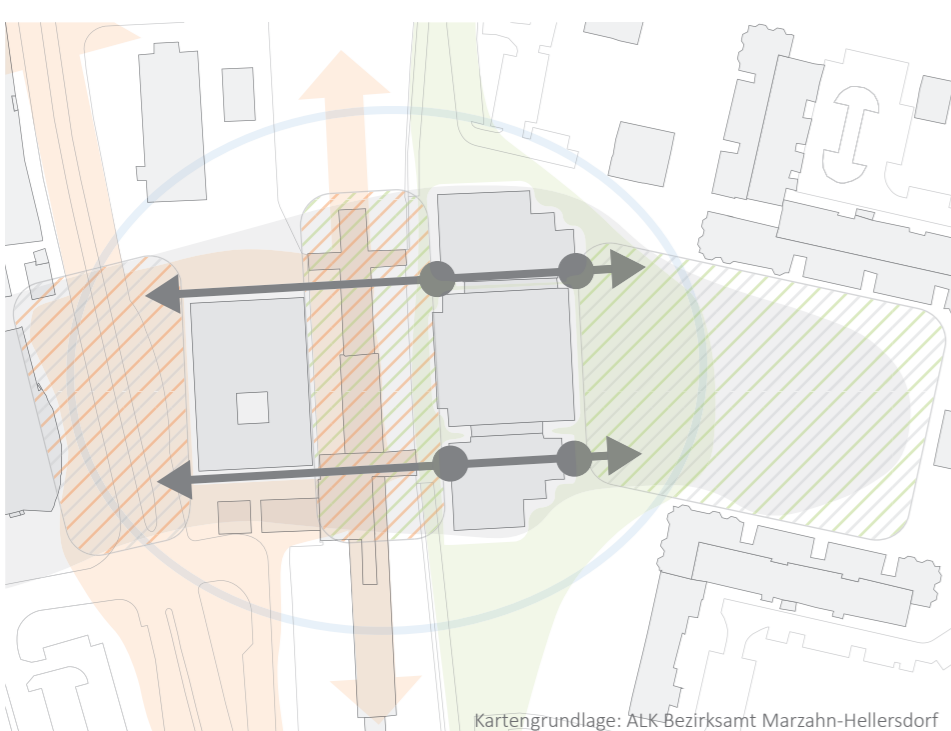
Im größeren Umgriff finden sich drei Bänder: Das **urbane Band** (Grau), das **Freiraumband** (Grün) und das **Verkehrsband** (Orange). Diese Bänder beinhalten eigene Gestaltungsmerkmale, die wiederum im Entwurf prägend sein können.

Das **urbane Band** verbindet die beiden Quartiere über die U5 und die Hellersdorfer Straße hinweg. Auf räumlicher Ebene geschieht dies durch die beiden Brücken, welche städtebaulich qualifiziert werden. Das Band schließt westlich hinter der Hellersdorfer Straße an einen Grünzug mit verschiedenen freizeithlichen und gewerblichen Nutzungen für die Großwohnsiedlungen an.

Das **Nord-Süd-Freiraumband**, welches über den Cecilienplatz verläuft, ist gut abzulesen. Bei genauerer Betrachtung fällt jedoch auf, dass die Freiräume stark eingeschränkt wurden und zum Parken genutzt werden.

Das **Verkehrsband** entlang der Hellersdorfer Straße vereint verschiedene Mobilitätsangebote, z.B. die U-Bahn-Haltestelle, mehrere Bushaltestellen, Taxistände und Fahrradparkplätze. Diese Potentiale müssen gezielt ausgebaut werden um alternative Mobilitätsformen zu fördern. Zuletzt wurden im Norden und im Süden die Eingänge zu der Siedlung identifiziert, welche als Verteiler für die einzelnen Quartiere fungieren.

DURCHQUERUNGEN



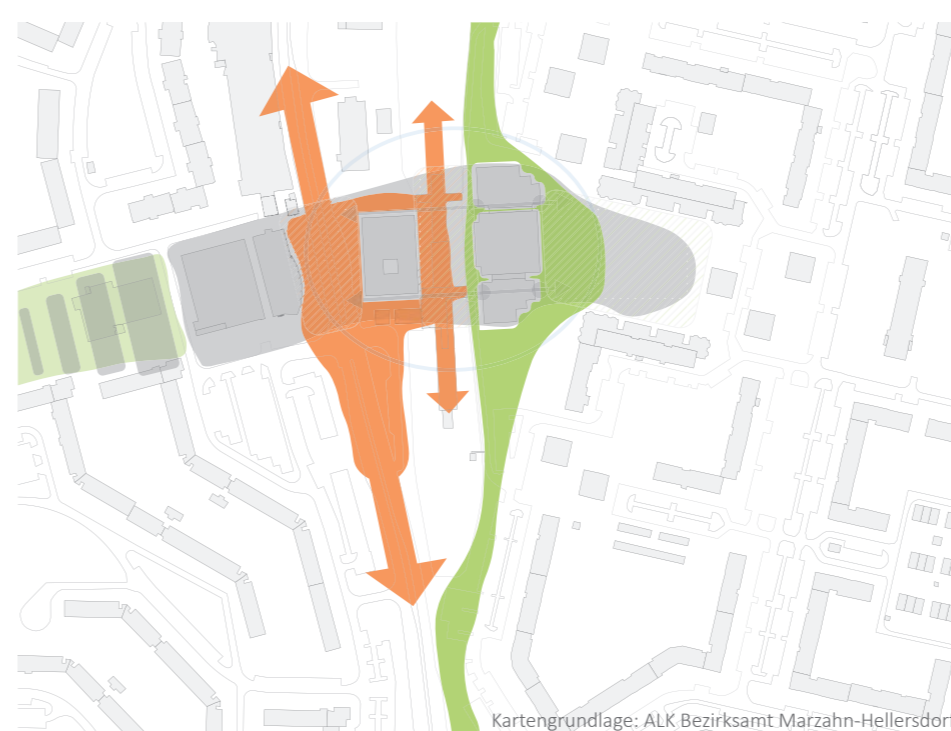
Das Gebäudeensemble bildet gemeinsam mit den Brücken über und zur U5 die Querverbindungen zwischen Cecilienplatz und Hellersdorfer Straße. Diese Verbindungen müssen qualifiziert werden, besonders die markierten Übergangsbereiche.

VERKNÜPFUNGSZONEN



Zwischen und vor den Gebäuden entstehen Verknüpfungszonen. In diesen Zonen begegnen sich verschiedenen Gestaltungen und Nutzungen. Diese Zonen müssen als Vermittler, Puffer und Filter fungieren um die neuen Gebäudestrukturen sinnvoll in den Bestand zu integrieren.

BÄNDER



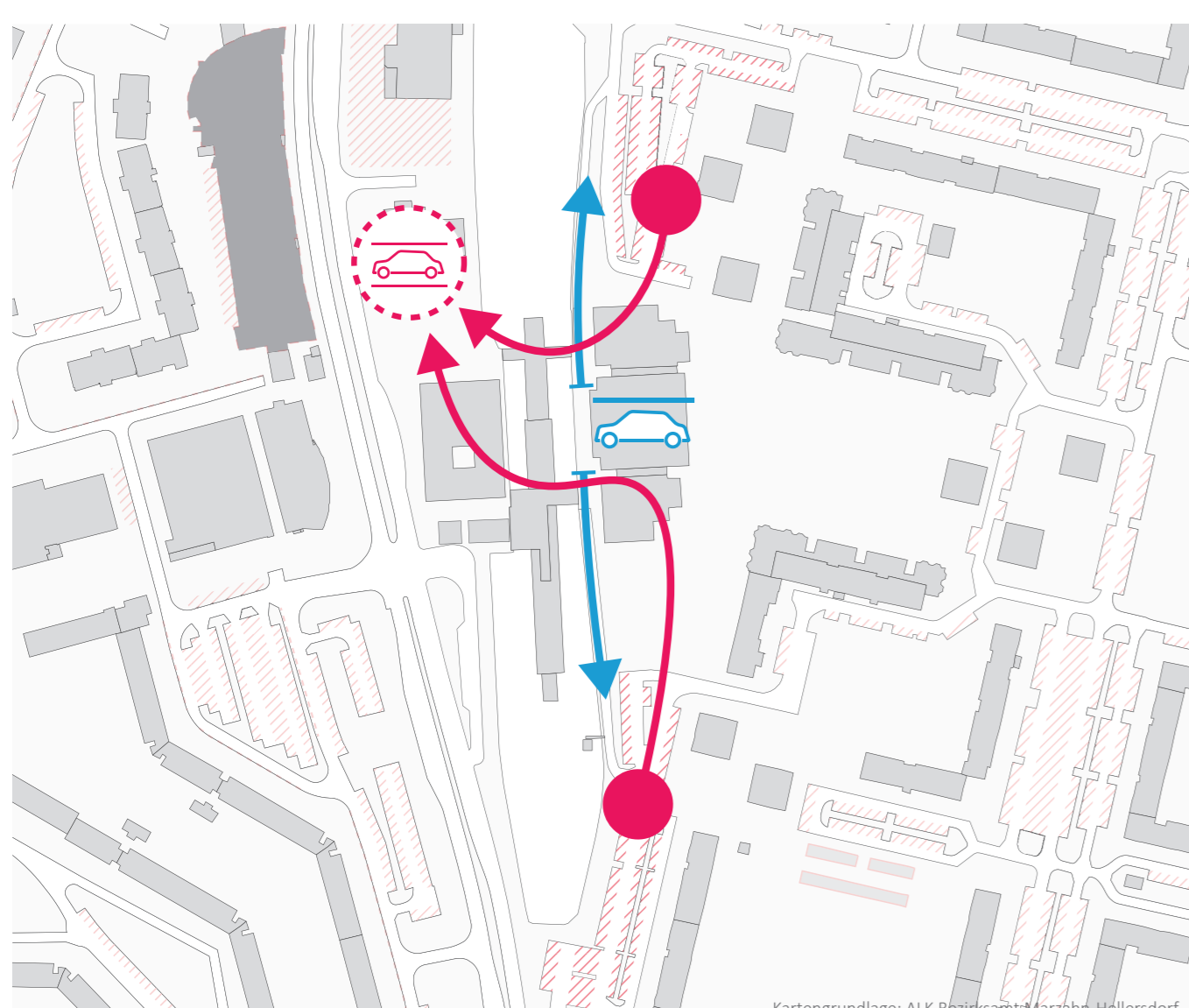
Es wurden drei Bänder entlang des Gebietes identifiziert: Das urbane Band (Grau), Das Freiraumband (Grün) und das Verkehrsband (Orange). Diese Bänder bilden bestehende gestalterische Grundsätze ab und geben Empfehlungen für die Nutzungsverteilung.

QUARTIERSEINGÄNGE



Die Quartierseingänge sind wichtige Knotenpunkte zur Erschließung der Quartiere. Sie fungieren ebenfalls als Mobilitätsverteiler. Hier teilt sich der ankommende Verkehr auf die Quartiere auf. Diese Punkte müssen besondere Beachtung erfahren.

LEITIDEE RUHENDER VERKEHR



Der bisherige ruhende Verkehr im Gebiet ist geprägt durch großflächige Parkhäfen aus der Bauzeit. Durch den zunehmenden Motorisierungsgrad sind nun auch die Anlieger_innenstraßen vermehrt beparkt. Es ist nötig, die Parksituation durch neue Lösungsansätze zu verbessern. Durch das Sammeln des ruhenden Verkehrs an den Quartierseingängen im Süden und Norden (z.B. in Parkhäusern) können die freiwerdenden Flächen räumlich qualifiziert werden.

Durch den Klimawandel werden in Zukunft vermehrt Starkregenereignisse und Dürreperioden auftreten, die bereits in den letzten Jahren verstärkt aufgetreten sind. Durch eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung kann im Zusammenspiel mit dem Grünraum und durch Fassadenbegrünung, Gründächer sowie künstliche Gewässer (Stichwort: Grün-blaue Infrastruktur) ein dezentrales System zur Verbesserung des Stadtklimas entstehen.

LEITIDEE GRÜN-BLAUE INFRASTRUKTUR

