

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V. | seit 1824

SCHINKEL-WETTBEWERB 2013





Architekten- und Ingenieurverein
zu Berlin e.V. | seit 1824

Ideen- und
Förderwettbewerb
für junge Architekten,
Ingenieure und Künstler

Bericht
März 2013

Dank freundlicher Unterstützung
der Universität der Künste Berlin
können ausgesuchte Wettbewerbs-
beiträge vom 12. - 24. März 2013
im Foyer des UdK-Hauptgebäudes
(Hardenbergstraße 33 in
10623 Berlin-Charlottenburg)
besichtigt werden.



Förderer und Stifter des 158. Schinkel-Wettbewerbs

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Umwelt
Berlin

Deutscher Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.

Förderverein des Verbandes
Beratender Ingenieure VBI

Hans-Joachim-Pysall-Stiftung

Verband Deutscher
Architekten- und Ingenieur-
vereine e.V. (DAI)

Verband Restaurator im
Handwerk e.V.

Baukammer Berlin

Lenné-Akademie für Gartenbau
und Gartenkultur e.V.

Metallbau Windeck GmbH

Medienpartner

architekten24

competitionline

german architects

Der Tagesspiegel

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin Transformation TXL - Vom Flugfeld zum Lebensraum

Vorwort

Verstehen, indem man entwirft – das ist der Impuls des AIV-Schinkel-Wettbewerbs Jahr für Jahr. Der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin schafft gemeinsam mit Förderern, Stiftern, Juroren und Hochschulen ein Netzwerk unterschiedlicher Disziplinen, in dem Antworten auf planerische und gestalterische Fragen gegeben und gleichzeitig junge Architekten und Ingenieure in ihrer fachlichen Entwicklung gefördert werden. Mittel hierzu ist der Wettbewerbsbeitrag, der persönliche Entwurf. Die Aufgabenstellung und die Wahl des Kontextes sollen eine Auseinandersetzung mit komplexen Zusammenhängen und fachübergreifenden Sichtweisen initiieren. In diesem Jahr sind 154 Wettbewerbsarbeiten juriiert worden.

Nachdem im vergangenen Jahr neue Stadtquartiere und Wohnformen für das Innenstadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam diskutiert wurden, ging es im I 58. Schinkel-Wettbewerb um ein brisantes Thema der Berliner Stadtentwicklung:

Mit der Schließung des Flughafens Tegel entstehen für den „mittleren Norden“ Berlins besondere Entwicklungschancen. Das über 450 ha große Areal – die größte innerstädtisch gelegene Freifläche Berlins – bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte für eine Neuorientierung des Standortes. Neben der Weite des Flugfeldes gehören dazu die Großzügigkeit der angrenzenden Landschaftsräume, Stadtteile mit jeweils eigenständigen Charakteristiken sowie die Einbindung in unterschiedliche Verkehrsnetze.

Der Wettbewerb thematisierte die Transformation des Flughafenareals.

Während sich der vorliegende Masterplanentwurf der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin auf die Entwicklung eines Forschungs- und Industrieparks im Umfeld des Flughafengebäudes konzentriert, rückte die Aufgabenstellung des AIV-Schinkel-Wettbewerbs ergänzende Aspekte ins Blickfeld.

Erfragt wurden Entwurfs- und Planungsansätze, die sich exemplarisch mit Fragen der stadträumlichen Vernetzung, der Nutzungs- und Milieumischung, der Energie- und Flächeneffizienz (Plus-Energie) sowie mit Konstruktionstypologien und neuen Formen der Mobilität beschäftigen:

Der Raum des Flugfeldes sollte mit seinen Übergängen zu angrenzenden Stadtteilen auch für kostengünstigen Wohnungsbau und Wirtschaftsbetriebe gedacht werden. Architektonisch galt es im Wettbewerb, neue Gebäudetypologien zu entwickeln für ein gemischtes Nutzungsprogramm von Produktion, Arbeiten und Wohnen. Im Norden und Westen laden Naturräume zur Erholung ein. Im Sinne einer ökologisch, ökonomisch und sozial anspruchsvollen Lebensraumentwicklung sollten Themen wie Mobilität und Nachhaltigkeit und die Entwicklung von Perspektiven für den Schutz der landschaftlichen Weite bearbeitet werden.

Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Entwicklungsszenarien sollte ein breites Spektrum an Lösungsansätzen aufgezeigt werden. Neben einer Annäherung aus fachdisziplinären Perspektiven war dabei insbesondere das Potential interdisziplinärer Ansätze auszuloten.

Mit jungen Lösungsansätzen eine Nachnutzung des Flughafens Tegel zu

formulieren, ersuchte der AIV zu Berlin bereits im Schinkel-Wettbewerb 2000. Damals wie heute entscheidet der Nachnutzungsdruck nicht unwesentlich über das Interesse an den Entwürfen.

Die 2013 prämierten Arbeiten zeigen auf originelle Weise, wie sich weitere dringende Aufgaben für die Nachnutzung von Tegel lösen lassen könnten. Im Rahmen des Schinkelfestes, der damit im Zusammenhang stehenden Ausstellung und weiterer Podiumsdiskussionen werden sie der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ein großer Dank gilt allen Förderern, Medienpartnern und Mitwirkenden, die den Wettbewerb unterstützen.

Fachgebiete

Traditionell wurde auch der I 58. Schinkel-Wettbewerb interdisziplinär ausgeschrieben in den Fachsparten Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur, Konstruktiver Ingenieurbau, Verkehrswesen Straßenbau, Verkehrswesen Eisenbahnbau sowie Freie Kunst.

Neben den Teilaufgaben für die einzelnen Fachsparten waren Kooperationsaufgaben für die oben aufgeführten Sparten wie auch fachübergreifende Querschnittsthemen der Nachhaltigkeit/ Energie und Denkmalpflege formuliert.

Die Kooperationsaufgaben implizierten einen erhöhten, zum Teil doppelten Abgabumfang. Insgesamt wurde hiermit das Aufgabenspektrum erweitert, der Leistungskatalog geöffnet und die Zusammenarbeit zwischen den Fachsparten unterstützt.

Der Wettbewerb richtete sich an sämtliche Berufsgruppen von Architekten, Ingenieuren und Künstlern.

158. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin Transformation TXL - Vom Flugfeld zum Lebensraum

Pressemitteilung

Beim diesjährigen 158. AIV-Schinkel-Wettbewerb wurden 154 Arbeiten von über 360 Teilnehmern eingereicht. Arbeiten aus Deutschland, Polen, Österreich, der Schweiz, sogar aus Russland und der Ukraine sind von der Jury bewertet worden.

Neben jungen Berufskollegen haben Studierende von diversen Universitäten mit ihren Entwürfen teilgenommen. Etwa 90 ehrenamtliche Juroren ermittelten die Sieger für 7 Fachsparten, 2 Querschnittsaufgaben und Kooperationsthemen.

Insgesamt 18.000 Euro werden in diesem Jahr an Preisgeldern zugesprochen.

Im Ergebnis sind 12 Preise auf 11 Projekte mit 28 Preisträgern aufgeteilt.

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb steht im Zeichen der Förderung von Planungs- und Baukultur. Die Teilnehmer sind Studierende und junge Absolventen, die höchstens 35 Jahre alt sein dürfen.

Ausgesuchte Entwürfe (Preisträger, Engere Wahl und 3. Rundgang) des 158. Schinkel-Wettbewerbes sind vom 12. bis 24. März 2013 in der Universität der Künste Berlin (Foyer des Hauptgebäudes Hardenbergstraße 33 in 10623 Berlin-Charlottenburg) ausgestellt. Der Eintritt ist frei.

Die feierliche Preisverleihung findet im Rahmen des Schinkelfestes am 13. März 2013 um 19.00 Uhr im Konzertsaal der Universität der Künste statt. Die Grußworte bei diesem Festakt zu Ehren des preußischen Baumeisters

(Karl Friedrich Schinkels Geburtstag am 13. März) sprechen:

- Schirmherr des Schinkelfestes 2013: Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Klaus Töpfer, IASS Institute for Advanced Sustainability Studies e.V.,
- Ephraim Gothe, Staatssekretär Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin.

Die Festrede „Gedanken zum Stand des Architekten“ hält Prof. Dr. e.h. Peter Kulka, Architekt BDA.

Musikalisch begleitet wird der Festakt von Holm Becher, Landschaftsarchitekt und langjähriges AIV-Mitglied, gemeinsam mit dem „Café du Jazz“ (Oliver Fox, David Hagen, Robert Keßler und Olaf Taranczewski).



I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin Transformation TXL - Vom Flugfeld zum Lebensraum

Historie

Während der Verein noch in Schinkels Aufnahmejahr 1829 das „Stegreif-Konkurrieren“ einführte und „Monatswettbewerbe“ austrug, um sie gemeinsam an Samstagnachmittagen zu erörtern und die Gewinner mit „Andenken“, zumeist Buchpreisen, zu honorieren, wurde der heutige Schinkel-Wettbewerb erst 30 Jahre später erfunden. Anlass war die Ehrung Schinkels, der sich durch seinen beruflichen Werdegang und seine beispiellosen Bauwerke bereits zu Lebzeiten auch im Architektenverein einer besonderen Verehrung erfreute. Sein Geburtstag am 13. März, zunächst Anlass für Huldigungen, wurde nach seinem frühen Tod 1841 für Gedächtniszeremonien genutzt. 1844 wurde das erste der bis heute durchgeführten Schinkel-Feste zelebriert, dessen Höhepunkt bereits damals eine Festrede bildete. Neben den vereinsinternen Vorträgen, Exkursionen und Gesängen (!) stellten zu dieser Zeit Monatswettbewerbe als „Übungen zum Entwerfen“ einen wesentlichen Faktor der wöchentlichen Versammlungen dar. Umso mehr überraschte es, als nur wenige Jahre später, 1851, der junge Architekturstudent und spätere Vereins-Bibliothekar Friedrich Adler vorschlug, für den Baumeisternachwuchs jährlich eine größere Wettbewerbskonkurrenz unter den Vereinsmitgliedern zu Ehren Schinkels durchzuführen. Der Schinkel-Wettbewerb war geboren. 1852 wurde er zwar zum ersten Mal vereinsintern ausgelobt, die Zeitrechnung aber soll erst mit der ersten staatlichen Förderung im Jahr 1855 beginnen: Die Siegerpreise für Architektur und Ingenieurbau wurden auf Weisung des preußischen Königs

Friedrich Wilhelm IV. gestiftet, womit der Wettbewerb mit Gestalt eines hoch dotierten Staatspreises eine bedeutende Aufwertung erfuhr.

Mit der Ausschreibung der Staatspreise konnten nun auch Studenten und Absolventen des ersten (Bauführer-) Examens auf dem gesamten preußischen Staatsgebiet um den Schinkelpreis konkurrieren. Neu war auch deren Splittung in eine Aufgabe aus dem Bereich des Land- oder Hochbaus bzw. des Ingenieurwesens, zu dem Wasser-, Eisenbahn- und Maschinenbau gehörten. Das Preisgeld von 1700 Goldmark (12.000 Euro) war an eine mehrmonatige Studienreise zu den klassischen Stätten des Altertums gebunden, über die nach Rückkehr Rechenschaft in Form von Vorträgen oder Bauaufnahmen abzulegen war, einer der wissenschaftlichen Ansprüche des Vereins. Mit Erteilung des Staatspreises konnten die prämierten Arbeiten von der Bauakademie, der späteren Technischen Hochschule in Charlottenburg für Examina oder Diplome anerkannt werden. Für den Architektenverein gestaltete sich der Schinkel-Wettbewerb rasch zu einem vitalen Ereignis. Auf den Schinkel-Festen im eigenen Vereinshaus in der Wilhelmstraße wurden die Preisträger gekürt und ihre Arbeiten präsentiert.

Förderung

In der Nachfolge der preußischen Könige fördern den AIV-Schinkel-Wettbewerb heute:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
- Deutscher Beton- und Bautechnik-Verein e.V.

- Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI
- Hans-Joachim-Pysall-Stiftung
- DAI Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V.
- Verband Restaurator im Handwerk e.V.
- Baukammer Berlin
- Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.
- Metallbau Windeck GmbH.

In der Summe der Förderungen gibt es inhaltlich gebundene sowie für alle benannten Fachsparten verfügbare und damit aufteilbare Preisgelder: Beispielsweise stellt der Förderverein des VBI einen Sonderpreis für die beste Kooperations von Ingenieuren und Architekten zur Verfügung. Die Hans-Joachim-Pysall-Stiftung zeichnet eine Schinkelpreisträgerarbeit mit einem „Schinkel-Italienreise-Stipendium“ aus und knüpft an den Zweck der ursprünglichen Preisgelder an. Die Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V. sucht in Rahmen der Landschaftsarchitektur nach innovativen Gedanken zum Gartenbau. Die Sonderpreise des Dt. Beton- und Bautechnik-Vereins e.V. stehen für Entwürfe im konstruktiven Bereich zur Verfügung. Die Metallbau Windeck GmbH vergibt erstmals einen Sonderpreis innerhalb der Fachsparte Architektur.

Im Rahmen des Wettbewerbs 2013 steht der AIV zu Berlin in Medienpartnerschaften mit „architekten24“, „competitionline“ und „german-architects.com“ sowie dem Tagesspiegel. Der Wettbewerb wird zur Förderung der fachlichen Entwicklung junger Planer – Studierende und Absolventen – ausgeschrieben. Er orientiert sich an den Regeln der GRW.

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin

Auszüge Aufgabenstellung

Einführung

Die Berliner Flughäfen sind seit Jahren in den Schlagzeilen: Seit den ersten Beschlüssen nach der Wiedervereinigung Deutschlands, die innerstädtischen Anlagen Tempelhof und Tegel zu schließen und damit den Flugbetrieb auf einem einzigen neuen Flughafen (BER) im Raum Berlin-Brandenburg zusammenzufassen, laufen kontroverse Meinungsbildungen wie auch Planungen.

Der Flughafen Berlin-Tegel (TXL) gilt derzeit noch als größter Verkehrsflughafen im Großraum Berlin. Seine **Geschichte** sei wie folgt umrissen: Das Gelände war ursprünglich ein Teil der Jungfernheide und diente den Preußen-Königen als Jagdgebiet. Später wurde es vom preußischen Militär als Artillerie-Schießplatz, ab dem 20. Jahrhundert als Luftschiffhafen und späterer Raketenschieß- und Truppenübungsplatz genutzt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs war das Tegeler Gelände von Bombenkratern übersät und die dort stehenden Gebäude weitgehend zerstört. Zudem fanden sich Blindgänger und Munitionsreste im Boden verteilt. Ursprünglich hatte die Bezirksverwaltung geplant, auf einem Teil des Geländes eine Kleingarten-Wohnsiedlung einzurichten, um die Wohnungsnot zu lindern.

Während der sowjetischen Blockade West-Berlins aber richtete die französische Besatzungsmacht zusammen mit US-amerikanischen Spezialisten und deutschen Arbeitskräften zur Unterstützung der Berliner Luftbrücke in 90 Tagen einen neuen Flugplatz ein: Die damals längste Start- und Landebahn Europas wurde mit einer Länge von 2.428 m angelegt,

die notwendigen Gebäude und Hallen zunächst als Provisorien mit einfachsten Mitteln errichtet. Der 1948 offiziell eingeweihte Flughafen diente zunächst dem Flugbetrieb der drei Besatzungsmächte USA, Großbritannien und Frankreich; erst 1960 begann mit ersten regelmäßigen Linienflügen der zivile Flugverkehr in Tegel. Zuvor wurde bereits Tempelhof bedient. Bei diesem Flughafen stellte jedoch die verhältnismäßig kurze Start- und Landebahn für die neu aufkommenden Düsenflugzeuge ein Problem dar. Seit dem Umzugsbeginn 1968 aller Charterfluggesellschaften von Tempelhof nach Tegel (Tempelhof war zunehmend überlastet und konnte das Passagieraufkommen nicht mehr bewältigen) wurde auch die Anlage baulich erweitert. Die Flughafenanlage Tegel-Süd entstand zwischen 1965 und 1975 nach Plänen des Hamburger Architektenbüros von Gerkan, Marg und Partner (gmp). Mit der Eröffnung des Terminals wurden die Anlagen nördlich der Start- und Landebahn für den Zivilverkehr geschlossen. Tegel entwickelte sich seitdem weiter zum wichtigsten Passagierflughafen Berlins.

Ende der 1980er Jahre scheiterte die Errichtung eines zusätzlichen Abfertigungsgebäudes am Veto der Alternativen Liste, die damals zusammen mit der SPD im West-Berliner Senat regierten. Auch der darunter geplante U-Bahnhof wurde nicht gebaut. Es existieren allerdings einige unvollendete Bauwerke der dazu geplanten Verlängerung der Linie U5; der Bahnhof Jungfernheide wurde bei der Verlängerung der Linie U7 entsprechend als Kreuzung mit der ebenfalls zu verlängernden Linie U5 ausgelegt.

Mit der deutschen Wiedervereinigung 1990 endeten die alliierten Sonderrechte, und alle Restriktionen im Berlin-Flugverkehr wurden aufgehoben; Tegel konnte damit auch von deutschen Fluggesellschaften angeflogen werden.

Unmittelbar nach dem Fall der Mauer 1989 begannen die Planungen für einen neuen Großflughafen Berlin-Brandenburg; Tegel sollte deshalb nicht weiter ausgebaut werden. Der stark steigende Flugverkehr sowie der sich verzögernde Bau eines Großflughafens erforderten aber bis 2012 noch bauliche Erweiterungen.

Aufgrund eines Konsensbeschlusses von 1996, mit dem die Gesellschafter der Berliner Flughafengesellschaft (BFG), die Bundesrepublik Deutschland sowie die Länder Berlin und Brandenburg den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Single-Airport vereinbart haben, soll mit dessen Eröffnung der Flughafen Berlin-Tegel für den zivilen Flugverkehr geschlossen und das Gelände der kommunalen Bauleitplanung übergeben werden.

1999/2000 schaltete sich der AIV zu Berlin mittels seines **damaligen Schinkel-Wettbewerbs** in die planerische Diskussion ein: Unter dem Titel „Zukunftschancen – Strategisches Konzept für die Nachnutzung des Flughafens Tegel“ sollte ein Konzept entwickelt werden, „das nach Aufgabe des Flughafens die gesamte städtischen Bezüge, die gegebenen Entwicklungsbedingungen und die Nutzungsentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufgreift, die Wiedergewinnung der durch den Flughafen unterbrochenen Landschaftsvernetzung sucht, Vorschläge für die Gliederung des

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin Auszüge Aufgabenstellung

Planungsgebiets einbringt und dabei weiterverwendbare Bebauungsstrukturen integriert.“

Im Einzelnen ging es u.a. um die „Weiter- und Umnutzung der wertvollen Bausubstanz, z.B. des Flughafengebäudes, dessen offene Mitte mit einem Hallendach überdeckt und zur großen Multifunktionshalle entwickelt werden sollte (etwa als Mittelpunkt eines Lunaparks mit ständigen und temporären Veranstaltungen wie Volksfeste u.ä.), um die Anlage eines großen Freizeit- und Vergnügungsparks, in dem auch ein zweiter Flughafenensee entstehen kann, sowie um die Planung und Gestaltung einer Kunstlandschaft.“

Im Ergebnis des Planspiels standen Entwürfe, die zwar kontroverse Diskussionen anstießen, durch den fehlenden Nachnutzungsdruck aber nur wenig Wirkung entfalteten.

Erst 2008 wurde von der Stadt Berlin die **Projektgruppe Tegel** initiiert, die Vorschläge für die Nachnutzung des Flughafengeländes ausarbeitet. Der Architekt des Flughafen-Hauptterminals, Meinhard von Gerkan, schlug auf einem Immobilien-Symposium eine zukünftige Nutzung als „Zentrum für Klimaschutz, erneuerbare Energien und nachhaltiges Bauen“ vor. Die IHK Berlin hat sich im September 2009 für die Ansiedlung von Industrieflächen ausgesprochen und die gesamte Nachnutzungsdebatte verstärkt angeregt. Auch Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer (SPD) sprach sich für einen Forschungs- und Industriepark mit grünen Zukunftstechniken auf dem Gelände aus. Stellenweise durch Wohnnutzung ergänzt, soll die verbleibende Fläche als Naturraum, auch mit erweiterten Waldflächen, erhalten bleiben.

Im Juni 2011 stimmte das Abgeordnetenhaus von Berlin den Zielen des Flächennutzungsplans und Landschaftsprogramms zu. Bebauungsplanverfahren wurden eingeleitet, eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung hatte Anfang 2012 stattgefunden.

Im September 2011 wurde die Tegel Projekt GmbH mit den anstehenden Managementaufgaben zur weiteren Entwicklung des Standorts betraut.

Die Berliner Feuerwehr bemüht sich, Teile des Flughafengeländes (alte Flughafen-Feuerwehrwache, zwei große Hangars, das Tanklager sowie ein größeres Verwaltungsgebäude) als Ausbildungsstätte zu übernehmen. Die Beuth Hochschule für Technik Berlin bekundet ebenfalls ernsthaftes Nutzungsinteresse an Teilen des Terminals.

Im Zuge der geplanten Fertigstellung des Ausbaus des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg sollte der Flughafen Berlin-Tegel ursprünglich am Abend des 2. Juni 2012 geschlossen werden. Dieser Termin ist aufgrund des stockenden Bauablaufs am BER auf unbestimmte Zeit verschoben, so dass der Berliner Flugbetrieb derzeit weiter über Tegel abgewickelt wird.

Die Planungen für eine Nachnutzung aber laufen auf Hochtouren: Die aktualisierten Flächennutzungs- und Landschaftspläne wurden bereits 2011 veröffentlicht. Unter der Leitidee „Urban Technologies“ werden die Vorbereitungen des von der Stadtverwaltung angestrebten Forschungs- und Industrieparks, in dem sich Institute und Unternehmen mit urbanen Zukunftstechnologien beschäftigen sollen, zunehmend konkreter. Die universitäre Nachnutzung, eine Mall,

das Gründerzentrum und Basislager sind für das Terminal A und angeschlossenen Bürogebäude vorgesehen. Der Ende August 2012 – auf der bereits 6. Standortkonferenz der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt der Öffentlichkeit – vorgestellte Masterplan (dieser wurde in Kooperation mit sechs international renommierten Planungsbüros entwickelt) thematisiert die Verknüpfungen des neuen Bereichs „Urban Technologies“ mit der Stadt und dem umgebenden Landschaftsraum.

An dieser Stelle klinkte sich der **AIV zu Berlin** erneut in die Debatte ein: Mit seinem Schinkel-Wettbewerb „Transformation TXL - Vom Flugfeld zum Lebensraum“ setzte er ebenfalls auf Vernetzung, energetische Themen und nachhaltige Stadtentwicklung im Sinne einer ökologisch, ökonomisch und sozial anspruchsvollen Lebensraumentwicklung. Er suchte aber auch gezielt eine adäquate Nachnutzung mit einer Nutzungs- und Milieumischung, in der Wohnen nicht nur am Rand eine Rolle spielt. Der Wettbewerb sollte nicht als Konkurrenz zu den laufenden Planungen verstanden werden, sondern diese hinterfragen und ergänzen. Aufgrund seiner Interdisziplinarität konnten im Rahmen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs diverse Ideen auch jenseits der bisherigen Planung entwickelt werden. Gesucht wurden innovative, mutige Konzepte, die das Potential des Wettbewerbsgebietes ausloten und in verschiedenen Maßstäben deutliche Signale im Stadtraum setzen.

(Quellen: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Tegel; http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/txl/; AIV-Auslobung zum Schinkelwettbewerb 1999 / 2000)

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin

Auszüge Aufgabenstellung

Aufgabenbereiche

Die diesjährige Aufgabe beschäftigte sich mit der Nachnutzung des Tegeler Flugfeldes. Hierzu waren ausdrücklich unterschiedliche Haltungen und Herangehensweisen erwünscht. Ergänzend wurde über eigene Kooperationsaufgaben der interdisziplinäre Dialog innerhalb der verschiedenen Fachsparten angeregt.

Aufgabenschwerpunkte der einzelnen Fachsparten:

Städtebau

„Experimentierfeld Tegeler Mischung“

Ausgehend von den angrenzenden Stadtfeldern war ein Konzept zu entwickeln, das die Qualitäten des Ortes akzentuiert, neuen Flächenansprüchen genügt und unterschiedliche Szenarien zulässt. Gefordert wurde eine Auseinandersetzung mit den Themen stadträumliche Identität, Flächen- und Ressourcenschonung, Energieeffizienz sowie Nutzungsmischung:

Anstelle eines umfassenden Masterplans mit Bebauungskonzeption für die Gesamtfläche des Flughafens sollte sich der städtebauliche Entwurf auf überschaubare Stadtbereiche und ihre Entwicklungshorizonte konzentrieren. Unter Einbeziehung aktueller Bedarfe war für das Areal eine zurückhaltende und behutsame Entwicklungsstrategie aufzuzeigen, die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen künftig bebaubaren und zu schützenden Flächen etabliert. Erwartet wurde eine nachvollziehbare inneren Ordnung sowie die Formulierung prägnanter Rand- und Übergangsbereiche, die Stadtbestand,

Neuplanung und Flugfeld aufeinander beziehen. Das Konzept sollte bereits im ersten Ausbauschnitt eine wesentliche Qualifizierung des Standortes erreichen und zur Erkennbarkeit der neuen Stadtfelder beitragen. Dabei mußten sich künftige Anpassungen von Schwerpunktsetzungen und Nutzungen berücksichtigen lassen, ohne dass diese Flexibilität in Beliebigkeit mündet. Konzeptionell waren räumlich-gestalterische Festsetzungen, die langfristig Qualitäten sichern, von Bereichen zu unterscheiden, die für Interpretationen und veränderte Anforderungen offen bleiben. Daran anknüpfend lag ein Aufgabenschwerpunkt in der Ausgestaltung von prägnanten öffentlichen Räumen.

Es wurden Aussagen zur Frage erwartet, wieviel Inanspruchnahme die bestehende „Landschaft“ verträgt. Dazu war ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angeboten zur Freiraumnutzung und geschützten, ökologisch wertvollen Bereichen anzustreben. Rand- und Übergangsbereiche zwischen Bebauung und ehemaligem Flugfeld waren entsprechend zu akzentuieren. Es waren Typologien zu entwickeln, die horizontal, d.h. parzellen-, baufeld- und quartiersbezogen, sowie vertikal geschichtet eine verträgliche Mischung von Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen ermöglichen. Die Mischgebiete konnten vor allem am Übergang zwischen dem geplanten Forschungs- und Technologiegelände und den angrenzenden Wohngebieten entstehen.

Im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs war zudem ein Konzept zur ressourcenschonenden Entwicklung des Wettbewerbsgebiets zu formulieren und darzustellen.

Landschaftsarchitektur

„Zwischen Jungfernheide, Hohenzollernkanal und Kurt-Schumacher-Platz – ein Freiraumentwurf für das Flugfeld Tegel“

Zur Entwicklung des Flugfelds sollte eine landschaftsarchitektonische Idee gefunden werden. Zu thematisieren waren u.a. der Umgang mit dem landschaftsräumlichen Bestand, die besondere Ausdehnung und die notwendigen Intensitäten der Interventionen:

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung waren gestalterisch präzise, landschaftsarchitektonische Setzungen für die künftig zur Verfügung stehenden rund 220 ha Freiraum zu entwickeln. Basis war die im FNP ausgewiesene Freifläche. Die räumliche Qualität war einem Vertiefungsbereich nachzuweisen.

Zu beantworten waren Fragen zum Umgang mit dem natur- und landschaftsräumlichen Bestand in Verbindung mit der geplanten Quartiersentwicklung, zu den großen Dimensionen der Freifläche im Zusammenhang mit der minimal notwendigen Intensität von landschaftsarchitektonischen Interventionen sowie zur Vernetzung zu angrenzenden Stadt- und Freiraumstrukturen. Für die künftigen, gemischt genutzten Quartiere sollte ein einprägsamer Freiraum als Gegenüber gestaltet werden, der das Potential der landschaftlichen Dimension des Ortes ausnutzt. Vertiefend war ein Ausschnitt am östlichen Bereich zu den Cités zu detaillieren.

Als Kooperation mit der Fachsparte Städtebau war ein Freiraumkonzept in engem Zusammenhang mit neuen Stadtfeldern zu erarbeiten.

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin Auszüge Aufgabenstellung

Architektur „Feld_Forschung“

Als Impulsgeber für einen innovativen städtebaulichen Entwicklungsprozess des Areals sind auf Grundlage eines gemischten Nutzungsprogramms aus Produktion, Dienstleistung und Wohnen neue Gebäudetypologien zu entwickeln. Gleichzeitig gilt es, unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit die Nutzungspotentiale dieser Typologien zu thematisieren.

Die Aufgabenstellung fokussierte auf den Bereich des sogenannten Vorfeldebens zwischen den Terminalgebäuden A und D und dem derzeitigen Zollamt. Für diese Fläche war ein Szenario zu entwickeln, das die Bereitstellung großflächiger Produk-

tionshallen und Dienstleistungsflächen mit Angeboten experimenteller Wohnformen verknüpft und damit Prototypen einer neuen Interpretation des Gewerbehofs generiert. Die direkte Nachbarschaft des in Terminal A vorgesehenen Hochschulstandorts und des als Gründungszentrum projektierten Terminals D war dabei in die Planung mit einzubeziehen und das Potential möglicher Anknüpfungspunkte zu eruieren. Die Terminalgebäude selbst waren nicht Bestandteil der Aufgabe.

Auf der städtebaulichen Maßstabsebene war der gesamte vorgegebene Bereich I zu überplanen. Hier waren grundlegende städtebauliche Strategien zu untersuchen. Gewerbeflächen waren als Produktionshallen mit einer Grundfläche von ca. 3000 qm nach-

zuweisen. Insgesamt waren Wohn-, bzw. Dienstleistungseinheiten mit einem Flächenanteil von annähernd 30 % zusätzlich zu den Gewerbeflächen nachzuweisen. Einen weiteren Bestandteil der Untersuchung stellen energie- und ressourcensparende Entwicklungsstrategien dar.

Im zweiten Arbeitsschritt sollte ein Baustein im Maßstab 1:200 exemplarisch vertieft werden. Dabei handelte es sich um eine Manufaktur für Neuentwicklungen im Bereich der E-Mobilität. Entscheidend war die Frage, in welchem Verhältnis Wohnen und Gewerbe zueinander organisiert werden. Unterschiedliche Wohn- und Lebensformen sollten berücksichtigt werden. Als Kooperation mit der Fachsparte Städtebau war der Bereich 2 als Schnittstelle zu bearbeiten.



(Luftbild Flughafen Tegel und Umgebung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2011; Grafik: BBZL, 2012)

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin

Auszüge Aufgabenstellung

Verkehrswesen – Straßenbau
„Ökologische Erschließung des Transformationsraums TXL durch Elektromobilitätskonzepte insbesondere für den schnellen Radverkehr“

Hinterfragt wurden die Integration von E-Autos und Pedelecs in ein intermodales Verkehrskonzept, die Entwicklung eines sicheren Erschließungs-, Abstell- und Servicekonzeptes sowie ein Anbindungskonzept des Untersuchungsraums an Tegel und Spandau:

Weiterentwickelte Elektro-Mobilitätskonzepte, insbesondere für den schnellen Radverkehr, sollten dazu beitragen, das Untersuchungsgebiet ökologisch zu erschließen und an das übrige Stadtgebiet anzubinden.

Ziel des Entwurfs sollte es sein, Potentiale für neue energiesparende Formen der Mobilität und damit verbundener Erschließungskonzepte zu entwickeln und in nachvollziehbarer Weise darzustellen.

Dabei sollten im Rahmen des Anbindungskonzeptes für schnelle Pedelecs Korridore von Fahrradschnellstraßen mit einer übergeordneten Verbindungsfunktion an das Stadtgebiet dargestellt werden.

Aufgabenschwerpunkte waren Erschließungs- und Anbindungskonzepte des Untersuchungsgebietes mit Lösungen zur Fahrrad-E-Mobilität und ihre Einbindung in intermodale Verkehrskonzepte in Verbindung mit umweltfreundlichen öffentlichen Service- und Ladeinfrastrukturen. Für das Untersuchungsgebiet sollte ein Modal-Split-Anteil für Radfahrer von 40 % zugrunde gelegt werden.

Verkehrswesen – Eisenbahnbau
„Schienenpersonennahverkehr“

Der Flughafen und Umgebung waren verkehrsmäßig neu zu ordnen und an das Berliner Nahverkehrs- und Eisenbahnnetz anzuschließen, ggf. auch durch Einsatz von Mehrsystem-Schienenfahrzeugen einschließlich Güterverteilsystem auf Straßenbahnbasis. Varianten sollten untersucht und eine Lösungsvariante an relevanten Stellen detailliert entworfen werden:

Der neu zu erschließende Stadtteil muss geeignet verkehrlich erschlossen und an das vorhandene Berliner Verkehrsnetz angebunden werden – dies gilt sowohl für den Personen-, als auch im Hinblick auf die beabsichtigte Mischnutzung des Areals für den Güterverkehr. Zielsetzung in der Fachsparte Eisenbahnbau war es, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, der erwarteten Nutzungswünsche sowie der daraus resultierenden Verkehrsnachfrage ein schlüssiges Konzept auf Basis spurgeführter Verkehrsträger und -mittel zu entwickeln.

Gefragt waren die Abschätzung des zu erwartenden Verkehrs, die Betrachtung möglicher Anknüpfungspunkte zum bestehenden Verkehrsnetz sowie Varianten für ein Erschließungskonzept. Eine Vorzugsvariante war entsprechend eines vertieft zu entwickelnden Angebots- und Betriebskonzeptes hinsichtlich der erforderlichen Infrastruktur zu detaillieren. Ausdrücklich zugelassen waren verkehrssystemübergreifende Lösungen hinsichtlich Technik (z.B. nach BOStrab und EBO) und Nutzung (Personen- und Güter- bzw. Logistikverkehr).

Konstruktiver Ingenieurbau
„Flexible (Trag-)Flächen“

Nutzungsmischung, Veränderungspotential, Flächen- und Ressourcenschonung verlangen neue Bauwerkstypologien, die Dichte, Flexibilität und Adaptivität aufweisen. Optimierte Tragkonstruktionen mit ausgewähltem Materialeinsatz und intelligenten Montage- und Umwandlungskonzepten wurden gefragt:

Es galt, eine gestapelte Hallentypologie zu entwickeln, die durch Spannweiten und Geschoßhöhen Flexibilität für den neuen Nutzungsmix und gleichzeitig städtische Dichte ermöglicht. Diese sollte auf künftige Nutzungsbedarfe adaptiert werden können. Ausgewählter Materialeinsatz, optimierte Tragkonstruktionen und intelligente Montagekonzepte wurden gefragt, um nachhaltig gute Lösungen zu entwickeln. Das Forschungs-, Produktions- und Dienstleistungsareal sollte im Bereich westlich der bestehenden Terminalgebäude A und D auf dem bestehenden Vorfeldbereich entstehen. Die zu planende Halle konnte als Prototyp für die Bebauung in diesem Bereich dienen. Der vorhandene Vorfeldbeton sollte als Verkehrsweg und Sohle für die neue Hallenkonstruktion genutzt werden. Gefragt war ein Etagenbauwerk für Forschung/ Produktion, mit einem stützenfreien Hallenbereich und Etagenbereiche für kleine Werkstätten, Büros und Lager. Für die Kooperation mit der Fachsparte Architektur sollte ein Entwurf aus einem Gesamtkonzept anhand analytisch-programmatischer, gestalterischer und ingenieurtechnischer Überlegungen abgeleitet werden.

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin

Auszüge Aufgabenstellung

Nachhaltigkeit

„Zukunftsraum Tegel“

Für eine zukunftsorientierte Entwicklung des Wettbewerbsgebietes war ein Gesamtkonzept mit vertiefender Bewertung der ressourcenschonenden Quartiersentwicklung zu formulieren. Die nachhaltige Konzeptgestaltung war innerhalb aller Fachsparten möglich:

Das Leitbild der Nachhaltigkeit und die damit verbundene Innovationskultur waren in der städtebaulichen, architektonischen und technischen Konzeption des Wettbewerbsgebiets umzusetzen und zu repräsentieren. Zentrales Element einer zukunftsorientierten Entwicklung ist der schonende Umgang mit Ressourcen. Kostbare Ressourcen wie Energie, Wasser, Fläche und Rohstoffe nachhaltig zu verwenden heißt, diese optimiert zu gebrauchen, aber nicht zu verbrauchen.

Gefragt waren innovative Ansätze zur optimierten Ressourcennutzung. Favorisiert wurde ein stimmiges Gesamtkonzept für das Areal, welches die Aspekte der Ökologie, Ökonomie sowie den soziokulturellen Komfort umfasst.

Als mögliche Konzeptansätze galten: Durchlüftung des Areals, Kompaktheit der Bebauung, Aktivierung solarer Potentialflächen, Artenvielfalt und Vernetzung, Licht, Trinkwasser- und Abwasserkonzeption, Gebäudetechnik/ regenerative Energien, Barrierefreiheit, Zielwerte Komfort und Energiebedarf, natürliche/ mechanische Lüftung, energieeffizientes Bauen, Erschließung/ Mobilität/ Infrastruktur/ alternative Transportmöglichkeiten, Ver- und Entsorgung.

Denkmalpflege

„Zukunft denken

– Geschichte im Blick“

Urbanität, Nachhaltigkeit und Effizienz sind integrative Bestandteile historischer Stadtbaukunst und Architektur. Welche Lösungen finden wir in der Vergangenheit für gegenwärtige Problemstellungen bei der Entwicklung des Areals?

Historische Stadtypologien und Bautechniken zeichnen sich oft durch einen hohen Grad an Nachhaltigkeit in Bezug auf Material und Nutzung aus. Im Rahmen der Querschnittsaufgabe „Denkmalpflege“ war zu untersuchen, welche Antworten sie auf zukünftige Fragestellungen unserer Städte geben können und auf welche Weise sie sich an heutige Anforderungen in Bezug auf Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und Wohnqualität anpassen lassen. Liegt die Zukunft in einem immer höheren Technisierungsgrad der Gebäude oder in der Reduzierung auf einfache, effiziente und bewährte Strukturen?

Der Fokus der Architekturaufgabe lag auf der Verknüpfung von experimentellem Wohnen, Produktionshallen und Dienstleistungsflächen als Neuinterpretation des traditionellen Gewerbehofes.

Für den Sonderpreis Denkmalpflege sollten vertiefend historische Stadträume, traditionelle Gebäudestrukturen mit Mischnutzung und bewährte Bautechniken analysiert und ihre Vor- und Nachteile im Hinblick auf die Anforderungen unserer Zeit herausgearbeitet werden.

Der Entwurf sollte das Analyseergebnis widerspiegeln.

Freie Kunst

„Die Wege des märkischen Ikarus“

Das Potential des ehemaligen Tores zur Welt beflügelte Ideen zur künstlerischen Gestaltung des Rollfeldes, der Gebäude und des Towers. Die Wahl der Methoden und Mittel war frei. Künstlerische Werke und Projekte auch zur Immissionsvermeidung und zu Mobilitätskonzepten konnten die funktional ausgerichteten Ideen der anderen Fachsparten bereichern:

Bildende Künstler waren gefragt, das Potential des ehemaligen Flughafengeländes zu erkunden. Vieles war denkbar, kein Medium war vorgegeben, ein Experimentierfeld war eröffnet. Translokal organisierte Informationsströme global vernetzter Medienkünstler konnten auf fragil vibrierende Installationen moderner Minimalisten treffen. Laboratorien künstlerischer Ideenfindung zu neuen Wohn- und Arbeitsstrukturen waren denkbar. Skulpturen, performative und den Platz erobernde Arbeiten zu neuen Mobilitätskonzepten und zur Immissionsvermeidung konnten erdacht werden.

Das ehemalige Tor zur Welt entstand auf einem Artillerie-Schießplatz, den preußische Könige zuvor als Jagdgebiet genutzt hatten. Im Planspiel des Wettbewerbes konnten sich gewerbliche und private Nutzungen vermischen. Die bestehenden Flughafengebäude legten Ideen zu Klein- und mittelständischen Unternehmungen nahe, die auch aus der Kreativwirtschaft erwachsen können. Entsprechend der Vielgestaltigkeit der Gegenwartskunst konnte dies in beliebigen Medien geschehen.

158. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin

Jury Ergebnisse

Insgesamt standen 154 registrierte Arbeiten zur Diskussion.

Vom 8. bis 14. Februar 2013 wurden diese von Vorprüfern, den Mitgliedern des Schinkel-Ausschusses und Gastpreisrichtern geprüft und diskutiert. Nach eingehender Erörterung der von den Fachjuroren zur Auszeichnung vorgeschlagenen Arbeiten fasst der Ausschuss am 16. Februar 2013 für die einzelnen Fachsparten und Kooperationsgebiete mehrheitlich folgende Beschlüsse:

Städtebau

In der Fachgruppensitzung wurden 67 Arbeiten juriiert, davon zwei Beiträge in Kooperation mit der Fachsparte Architektur, sechs Beiträge in Kooperation mit der Fachsparte Landschaftsarchitektur sowie ein Beitrag in Kooperation mit der Fachsparte Freie Kunst. Insgesamt werden vier Arbeiten prämiert.

An die Fachsparte gehen

- ein Sonderpreis der Baukammer Berlin in Höhe von 1.000 Euro und
- ein Sonderpreis für Nachhaltigkeit/Energie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Höhe von 1.500 Euro,
- ein Anerkennungspreis des AIV für die Fachsparte in Kooperation mit der Landschaftsarchitektur in Höhe von 1.000 Euro sowie
- ein Sonderpreis für die Fachsparte in Kooperation mit der Architektur, gestiftet von der Metallbau Windeck GmbH in Höhe von 1.000 Euro.

Architektur

In der Fachgruppensitzung wurden 38 Arbeiten juriiert, davon zwei Arbeiten in Kooperation mit der Fachsparte Städtebau und dreizehn Arbeiten in Kooperation mit der Fachsparte Konstruktiver Ingenieurbau. Insgesamt werden in dieser Fachsparte vier Arbeiten prämiert.

An eine Arbeit geht der Schinkelpreis in Höhe von 2.500 Euro.

Für Kooperationsbeiträge mit der Fachsparte Konstruktiver Ingenieurbau werden zwei Sonderpreise, gestiftet vom Deutschen Beton- und Bautechnik-Verein, jeweils in Höhe von 1.000 Euro vergeben.

Ein weiterer Sonderpreis in Höhe von 2.000 Euro, gestiftet vom Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI, geht ebenfalls an einen Kooperationsbeitrag.

Landschaftsarchitektur

In der Fachgruppensitzung wurden 51 Arbeiten juriiert, davon sechs Arbeiten in Kooperation mit der Fachsparte Städtebau.

Vier Preise werden an drei Arbeiten verliehen:

An eine Arbeit gehen der Schinkelpreis in Höhe von 2.500 Euro und das „Schinkel-Italienreise-Stipendium“, gestiftet von der Hans-Joachim-Pysall-Stiftung in Höhe von 2.500 Euro.

Auch wird der Sonderpreis der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V. in Höhe von 1.000 Euro vergeben.

An einen Kooperationsbeitrag mit dem Städtebau geht ein Anerkennungspreis des AIV in Höhe von 1.000 Euro.

Konstruktiver Ingenieurbau

In der Fachgruppensitzung wurden vierzehn Arbeiten juriiert, dreizehn davon in Kooperation mit der Fachsparte Architektur.

Für Kooperationsbeiträge mit der Fachsparte Architektur werden zwei Sonderpreise, gestiftet vom Deutschen Beton- und Bautechnik-Verein, jeweils in Höhe von 1.000 Euro vergeben. Ein weiterer Sonderpreis in Höhe von 2.000 Euro, gestiftet vom Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI, geht ebenfalls an einen Kooperationsbeitrag.

Freie Kunst

In der Fachgruppensitzung wurden vier Arbeiten juriiert, wovon eine mit einem Anerkennungspreis des AIV in Höhe von 1.000 Euro prämiert wird.

Verkehrswesen Eisenbahnbau

In der Fachgruppensitzung wurde eine Arbeit juriiert, jedoch nicht prämiert.

Verkehrswesen Straßenbau

In der Fachgruppensitzung wurde eine Arbeit juriiert, jedoch nicht prämiert.

Querschnittsthema Denkmalpflege

Hier gab es keine gesonderten Arbeiten zu jurieren.

Querschnittsthema Nachhaltigkeit

In der Fachgruppensitzung wurde eine Arbeit juriiert, jedoch nicht prämiert. Der Sonderpreis Nachhaltigkeit/Energie vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht an eine Arbeit aus der Fachsparte Städtebau.

I 58. Schinkel-Wettbewerb 2013 – AIV zu Berlin Preisträger

Städtebau

Seite 12
Sonderpreis gestiftet von
der Baukammer Berlin
in Höhe von 1.000 Euro
Felix Bentlin
Johannes J. Hipp
Berlin, TU

Städtebau

Seite 13
Sonderpreis für
Nachhaltigkeit/Energie
gestiftet vom
Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
in Höhe von 1.500 Euro
Kyeong Hee Seo
Stuttgart, Universität

Landschaftsarchitektur

Seite 14
Schinkelpreis
in Höhe von 2.500 Euro
Schinkel-Italienreise-
Stipendium gestiftet von der Hans-
Joachim-Pysall Stiftung
in Höhe von 2.500 Euro
Niklas Mayr
Martin Schmitz
Berlin, TU

Landschaftsarchitektur

Seite 16
Sonderpreis gestiftet von
der Lenné-Akademie
für Gartenbau und
Gartenkultur e.V.
in Höhe von 1.000 Euro
Barbara Lantschner
Jonas Obertüfer
Rapperswil, HSR

Kooperation Städtebau – Landschaftsarchitektur

Seite 17
Anerkennungspreis
in Höhe von 1.000 Euro
Lena Kallischko
Steffen Wörsdörfer
Kassel, Uni

Architektur

Seite 18
Schinkelpreis
in Höhe von 2.500 Euro
Dagmara Sietko-Sierkiewicz
David Weclawowicz
Breslau, TU

Kooperation Städtebau – Architektur

Seite 20
Sonderpreis gestiftet von
der Metallbau Windeck GmbH
in Höhe von 1.000 Euro
Franco Berardi
Fabian Gauss
Stuttgart, HfT

Freie Kunst

Seite 25
Anerkennungspreis
in Höhe von 1.000 Euro
Manuel Aust
Sebastian Schröter
Erik Seyffarth
Dresden

Kooperation Architektur – Konstruktiver Ingenieurbau

Seite 21
Sonderpreis gestiftet vom
Deutschen Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.
in Höhe von 1.000 Euro
Olga Bermann
Kathrin Meyer
Sebastian Schwarz
Carlson Weihmann
Hamburg, HCU

Kooperation Architektur – Konstruktiver Ingenieurbau

Seite 22
Sonderpreis
gestiftet vom Förderverein des Ver-
bandes Beratender
Ingenieure VBI
in Höhe von 2.000 Euro
Manuel Boensch
Suzan Mofid
Eva Osinski
Michel Schmeck
Hamburg, HCU

Kooperation Architektur – Konstruktiver Ingenieurbau

Seite 24
Sonderpreis gestiftet vom
Deutschen Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.
in Höhe von 1.000 Euro
Vera Kallenbach
Katharina Lieberum
Nils Ratschke
Frauke Wilken
Hamburg, HCU

Städtebau – Transformation TXL

Sonderpreis gestiftet von
der Baukammer Berlin

in Höhe von 1.000 Euro

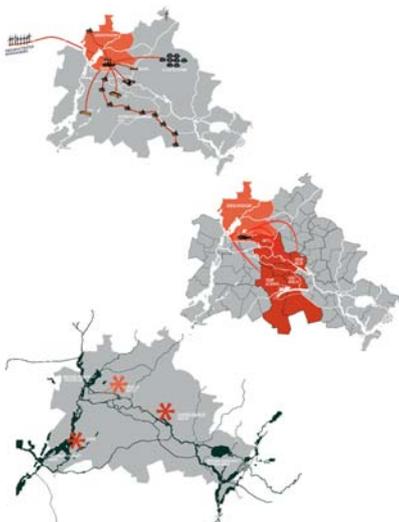
Felix Bentlin
Johannes J. Hipp
Berlin, TU

Aus der Niederschrift der Jury

Das Konzept schlägt zur Nachnutzung des Flughafenareals eine stufenweise Entwicklung vor, die anhand der fünf Entwicklungsstränge Kanal, Wohnen, ÖPNV, Gewerbe und Natur durchgespielt wird. Die erste Umsetzungsphase konzentriert sich auf den Aufbau einer räumlichen Fassung des Feldes. Dabei werden bestehende Lücken und Raumfragmente vervollständigt sowie Übergänge zu den benachbarten Stadtfeldern ausgebildet. Für eine zweite Ausbaustufe verortet der Entwurf „Möglichkeitsfelder“, die eine weitere bauliche Inanspruchnahme des Flugfeldes organisieren.

Als gemeinsame Entwicklungsachse für die geplanten Baufelder wird ein

Wasserkanal vorgeschlagen. Der Wasserlauf zweigt vom Hohenzollernkanal im Bereich des Flughafenterminals ab, verläuft parallel zur südlichen Flugfeldgrenze und endet in einem Hafenbecken am Kurt-Schumacher-Platz. Zu den besonders impulsgebenden Setzungen der Arbeit gehören die Neuorganisation des Kurt-Schumacher-Platzes an der Westseite sowie seine Öffnung hin zum angrenzenden Flugfeld. Mit der Verknüpfung von räumlichen und zeitlichen Setzungen gelingt es der Arbeit, beispielhaft die Vielschichtigkeit städtebaulicher Randbedingungen konzeptionell einzubeziehen. Insgesamt bietet das Konzept über alle Entwicklungsphasen eine nachvollziehbare Strategie zur Qualifizierung des Standortes.



Städtebau – Transformation TXL

Aus der Niederschrift der Jury

Vorgesehen ist eine Bebauung der gesamten Flugplatzfläche für 40.000 Einwohner. Die Fläche wird in horizontal gemischte Stadtfelder mit gegeneinander versetzten Wohn- und Gewerbequartieren gegliedert, die gemeinsam eine ausgeprägte Stadtkante ausbilden. Die städtebauliche Gesamtkonzeption integriert stadt- und sozialräumliche Ziele mit unterschiedlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit:

- Regen- und Brauchwassermanagement mit gepufferten Flachdächern, Regenwassersammlung in geh- und wohnstrassenbegleitenden Kanälen, Brauchwasserfilterung, Abfallkompostierung und Aufbereitung für Gärten. Versickerungs- und Retentionszonen

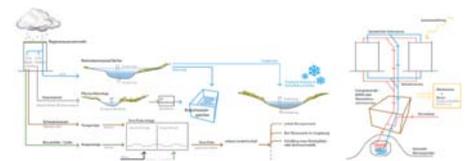
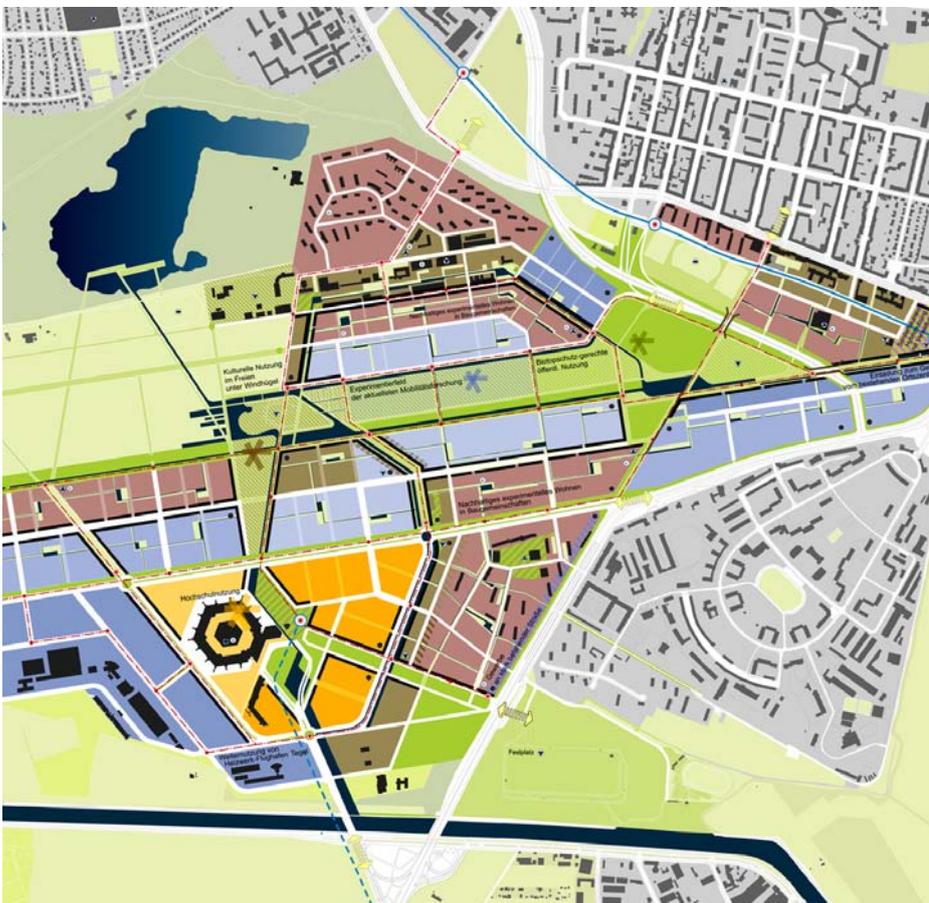
sollen öffentlichen Raum aufwerten.

- Weitgehende Energieautonomie im gesamten Stadtteil durch Fotovoltaik auf den Dächern, Geo- und Solarthermie in Verbindung mit saisonalen Erdwärmespeichern und Blockheizkraftwerke, befeuert durch Biomasse.
- Minimierung des Energiebedarfs durch kompakte Bauform.
- Förderung des Mikroklimas durch Kaltluftschneisen.
- Ausstattung des Stadtteils mit sozialer Infrastruktur, Gemeinbedarfseinrichtungen und öffentlichen Räumen.
- Nachverdichtung der Cités Gynemer und Pasteur sowie Verkehrsberuhigung in den Wohnstadtteilen.

Es überzeugt der Umgang mit einem um Nachhaltigkeit erweiterten Katalog an städtebaulichen Randbedingungen.

Sonderpreis für Nachhaltigkeit/ Energie gestiftet vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
in Höhe von 1.500 Euro

Kyeong Hee Seo
Stuttgart, Universität



Landschaftsarchitektur – Transformation TXL

Schinkelpreis

in Höhe von 2.500 Euro

Schinkel-Italienreise-Stipendium gestiftet von der Hans-Joachim-Pysall Stiftung

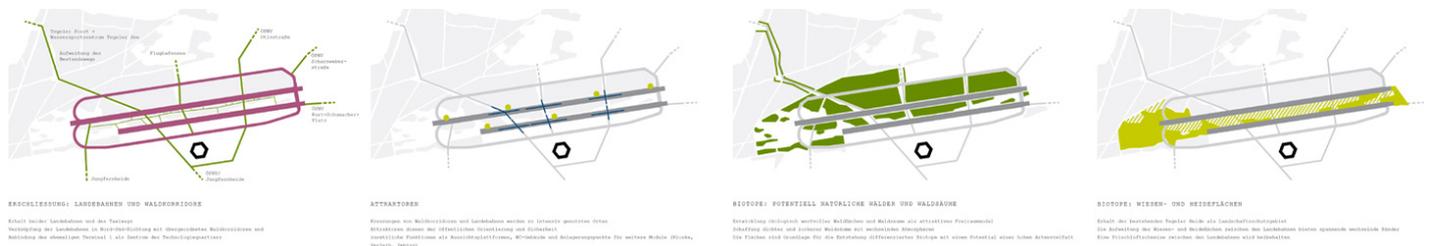
in Höhe von 2.500 Euro

Niklas Mayr
Martin Schmitz
Berlin, TU

Aus der Niederschrift der Jury

Im Wesentlichen basierend auf der Baufelderverteilung des Masterplans schlägt die Arbeit „Urbane Wälder TXL“ vor, die Fläche des Flugfeldes durch eine gelenkte Sukzession mit „urbanen Wäldern“ zu besetzen. Ausgenommen bleibt eine Lichtung im Westen, die Teile der geschützten Biotopflächen aufnimmt. Die Lande- und Startbahnen bleiben als Kontrast in der entstehenden Vegetation erhalten. Ein weiteres Element des Entwurfs sind drei Schneisen, die in die wachsenden Waldflächen eingeschnitten werden: Als „Waldkorridore“ gliedern sie die Vegetation in nordsüdlicher Richtung und verbinden vom ehemaligen Terminal Richtung Tegeler

See, Flughafenensee und Cité Guynemer. An der Kreuzung der Korridore mit den ehemaligen Lande- und Startbahn werden besondere Anziehung- und Orientierungspunkte gesetzt wie Aussichtsplattformen, Wetterschutz, Cafés und Verleihstationen. Weitere Freiraumnutzungen sollen entlang der Start und Landebahn parallel zur wachsenden Vegetation entstehen. Die Jury würdigt den mutigen Ansatz, den landschaftlichen Raum im Westen und Norden des Areals aufzunehmen und durch urbane Wälder auf dem Flugfeld fortzusetzen. Dadurch entsteht ein eigenständiger Freiraum, der sowohl Naturerlebnisräume bietet, durch den Kontrast zu den Landebahnen die ehemalige Nutzung des Flughafens spüren lässt und verschie-



Landschaftsarchitektur – Transformation TXL

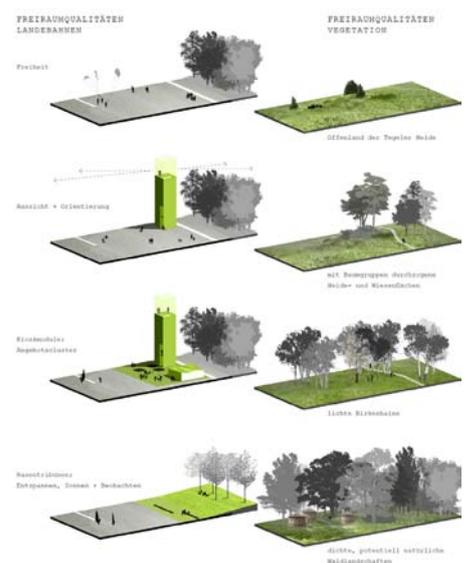
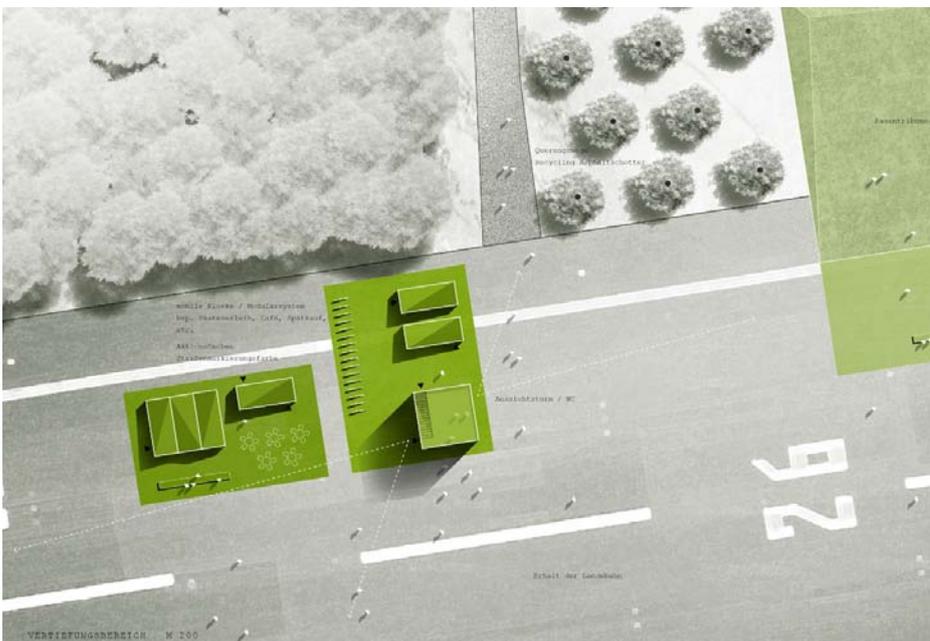
denste Spiel- und Sportmöglichkeiten erlaubt. Gleichzeitig situiert die Arbeit einen großzügigen Landschaftsraum, der sich einerseits schlüssig mit der Jungfernheide verbindet und andererseits an die frühere Dimension des Waldgebietes erinnert. Die geforderten stadt- und landschaftsräumlichen Verknüpfungen werden durch die gut gesetzten Waldkorridore aufgenommen. Diese gliedern die entstehende Vegetation angemessen und schaffen erkennbare Orte. Deutlich wird die Transformation des Areal entlang der Start- und Landebahnen: Während sich die nördliche Landebahn zu einem „Waldboulevard“ entwickelt, der vollständig von zukünftigen Waldflächen gesäumt wird, vermittelt die stärker urban geprägte südliche Lan-

debahn zwischen dem Technologiequartier und dem Übergang zu Heide- und Waldflächen. Kritisch diskutierte die Jury die Ausdehnung der „urbanen Wälder“ sowie ihr Verhältnis zur bestehenden Vegetation der Jungfernheide: Die vorgeschlagenen Waldformen, die im finalen Stadium lockere Birkenhaine bzw. einen anthropogen beeinflussten Eichenmischwald zum Ziel haben, hätten einen deutlicheren Unterschied zum bestehenden Forst aufweisen können bzw. in ihrer Dimension noch einer Differenzierung bedurft. Insgesamt bietet die Arbeit jedoch eine überzeugende Lösung für die Umwertung des Ortes und eine schlüssige Alternative gegenüber einer auch in der Pflege aufwändigen Offenhaltung des Flugfeldes.

Schinkelpreis

Schinkel-Italienreise-Stipendium gestiftet von der Hans-Joachim-Pysall Stiftung

Niklas Mayr
Martin Schmitz
Berlin, TU



Landschaftsarchitektur – Transformation TXL

Sonderpreis gestiftet von
der Lenné-Akademie
für Gartenbau und
Gartenkultur e.V.
in Höhe von 1.000 Euro

Barbara Lantschner
Jonas Obertüfer
Rapperswil, HSR Hochschule für Technik

Aus der Niederschrift der Jury

„In Bewegung sein“ ist das Credo der Gesamtkonzeption. Es wird ein in sich geschlossener, von der Weite des Raumes inspirierter Park geschaffen, der vielfältige Sequenzen mit differenzierten Nutzungsaspekten zulässt. Wesentliches Entwurfs-element ist der Parkgürtel, der sich als Band um die Offenlandschaft legt. Er konstituiert sich aus dem „Stadtband“ und dem „Landschaftsband“. Das „Stadtband“ bietet die Erschließung und Anbindungen an die umliegenden Bereiche. Platzartige Aufweitungen der Wege schaffen Raum für funktionale Angebote. Das „Landschaftsband“, gestaltet als lichter Wald aus Eichen, Birken und Kiefern, leitet von der

Offenlandschaft des ehemaligen Flugfeldes zum Tegeler Forst über. Ein als Sukzessionsfläche vorgesehener „Ruderalband“, eine Schotterfläche aus dem Abbruchmaterial der zweiten Rollbahn, trennt den Parkgürtel von der Offenlandschaft der Heide. Es dient der gezielten Besucherlenkung und dem Schutz der sensiblen Lebensräume. Der Parkgürtel vermittelt zwischen der Weite des ehemaligen Flugfeldes und der Dichte der angrenzenden Quartiere und des Tegeler Forsts. Die Übergänge mit pointiert gesetzten Interventionen zum Entschleunigen und Verweilen sind konzeptionell stimmig. Das Wechselspiel von Weite, mit extensiver Bewirtschaftung, und Parkgürtel, mit intensiv entwickeltem Rundweg, überzeugt.



Kooperation Städtebau und Landschaftsarchitektur – Transformation TXL

Aus der Niederschrift der Jury

Die Weiterentwicklung des Flughafenareals wird als Chance gesehen, die Freiflächen nachhaltig zu nutzen, dadurch das Ökosystem zu stärken und mit einer zurückhaltenden Überbauung die wirtschaftlichen und stadtpolitisch gesteckten Ziele zu erreichen. Überzeugend gelingt, die Konfiguration des Flugfeldes mit seinen Landebahnen in einer vom Tegeler See bis zum Kurt-Schumacher-Platz reichenden Freifläche aufzuheben. Teile der Freiräume dienen als Mietergärten oder „nachwachsende“ Rohstoffe. Die Heidelandschaft wird erhalten. Die Wohnsiedlungen werden zurückhaltend ergänzt und bilden eine Begrenzung der Freiflächen. Die Bebau-

ung nimmt die in der Stadt bewährten Strukturen auf: Blockrandbebauung, Zeilenbauten, Stadtvillen. Eine Mischung von Wohnen und Arbeiten wird im Quartier, überwiegend jedoch in wohnungsnahen Gewerbe- und Wissensstandorten erreicht. Zudem werden nördlich und südlich des Grünzugs gelegene Campusanlagen ausgewiesen. Das Terminal wird als Solitär in einem Wasserbecken freigestellt und kommt so als Plastik zur Geltung. Die Wasserlandschaft ist über einen Kanal mit dem Hohenzollernkanal verbunden. Die Gemeinbedarfseinrichtungen für 28.000 Einwohner sind zu Unterzentren kombiniert. Das städtebauliche Konzept kann schrittweise oder mancherorts gleichzeitig umgesetzt werden.

Anerkennungspreis

in Höhe von 1.000 Euro

Lena Kallischko
Steffen Wörsdörfer
Kassel, Universität



Architektur – Transformation TXL

Schinkelpreis

in Höhe von 2.500 Euro

Dagmara Sietko-Sierkiewicz
David Weclawowicz
Breslau, TU

Aus der Niederschrift der Jury

Die Arbeit überzeugt die Jury auf mehreren Ebenen:

Die städtebauliche Konzeption ist aus der Geometrie des Flughafens abgeleitet. Die Zuordnung der Funktionen – produzierendes Gewerbe nach Westen in Richtung Hangar und Cargo sowie Dienstleistungen, Büros und Wohnen nach Osten zum Hochschulstandort – erzeugen wie selbstverständlich eine Höhenstaffelung und damit eine Dichte, die dem Ort angemessen erscheint.

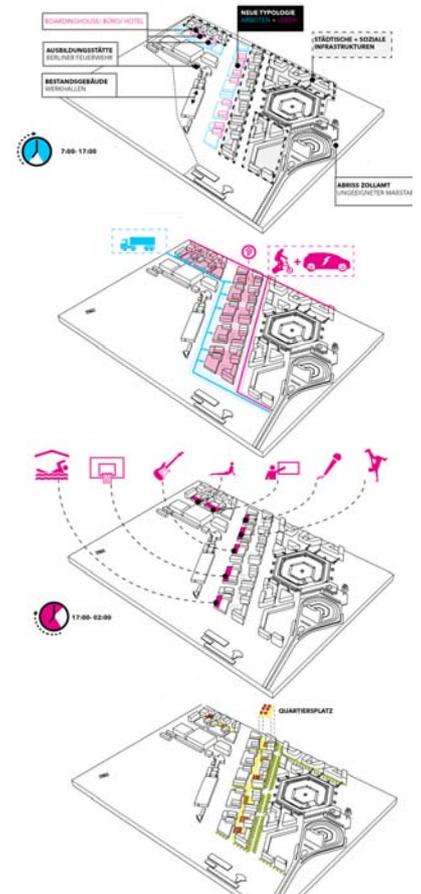
Der Arbeit liegt ein Konstruktionsraster zugrunde – 12 x 12 m (6 x 6 m) – das tatsächlich eine ausgewiesene Flexibilität bei ökonomischen Stützweiten verspricht. Die vorgeschlagene Primär-

konstruktion (Stahl) erfordert zwar eine zusätzliche Ertüchtigung für den Brandschutz, trägt aber zur Flexibilisierung unterschiedlicher Funktionen und den statischen Anforderungen an die Konstruktion bei.

Der durchgearbeitete Baustein zeigt zwei Nutzungsvarianten auf, die absolut schlüssig und glaubhaft die Funktionen Arbeit, Wohnen und Rekreation zusammenführen.

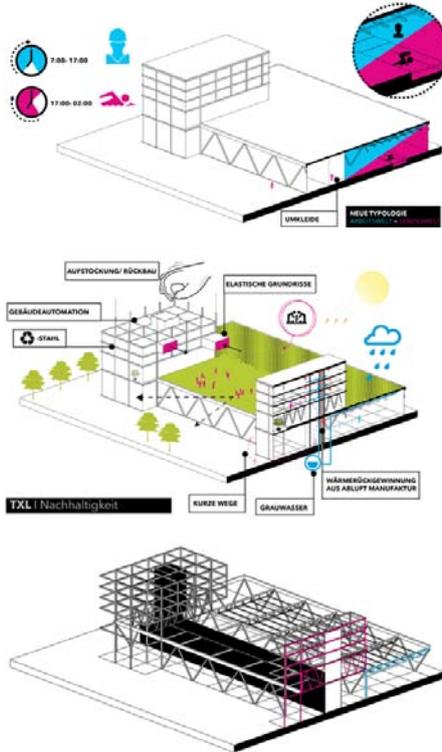
Der Begriff der Nachhaltigkeit wird bei dieser Arbeit nicht überstrapaziert, sondern als selbstverständliche technologische Notwendigkeit auf der Basis des wirtschaftlich Machbarem erläutert.

Insgesamt eine Arbeit, die der Auslobung in allen Punkten gerecht wird.



Architektur – Transformation TXL

Schinkelpreis



Dagmara Sietko-Sierkiewicz
David Weclawowicz
Breslau, TU



Kooperation Städtebau und Architektur – Transformation TXL

Sonderpreis gestiftet von
der Metallbau Windeck
GmbH

in Höhe von 1.000 Euro

Franco Berardi
Fabian Gauss
Stuttgart, HfT

Aus der Niederschrift der Jury

Die Arbeit sieht einen städtebaulichen Masterplan für das gesamte Flughafenareal vor. Parallel zu den ehemaligen Stadt- und Landebahnen wird eine zentrale Entwicklungsachse vorgeschlagen, die durch eine Wasser-spange sowie diagonal eingefügte Frei-raumbänder differenziert wird. Die linear gereihten Baufelder nehmen jeweils unterschiedliche Themen des energie- und ressourcensparenden Bauens auf. Zu den besonderen Qua-litäten dieses Konzeptes gehören die Akzentuierung des Landschaftsraums durch klare Kanten sowie der Aufbau von stadträumlichen Verbindungen zwischen Stadtfeldern und umgeben-der Kulturlandschaft.

Das Areal um das Terminalgebäude wird als Forschungs- und Industrie-park vertieft. Ein Baustein dieser Nut-zung bildet die „start-up plattform“ auf den Flächen des Vorfeldbetons westlich des Terminalgebäudes. Detailliert wird hierzu eine flexible Ge-bäudestruktur nachgewiesen, die eine kleinteilige Mischung von Arbeiten, Dienstleistung und Wohnen ermög-licht. Die Arbeit zeichnet sich durch eine große Kohärenz zwischen den Maßstabebenen aus. Dabei weist sie den Aspekten Nachhaltigkeit, Energie-effizienz und Mischung eine tragende Rolle zu. Den Autoren gelingt es, mit angemessenen Mitteln hohe gestalte-rische Qualitäten auf der stadträum-lichen wie auch auf der architektoni-schen Ebene zu erzeugen.



Kooperation Architektur | Konstr. Ingenieurbau – Transformation TXL

Aus der Niederschrift der Jury

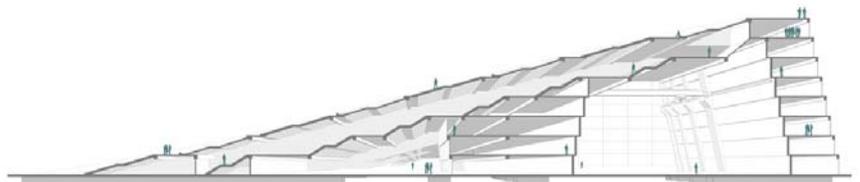
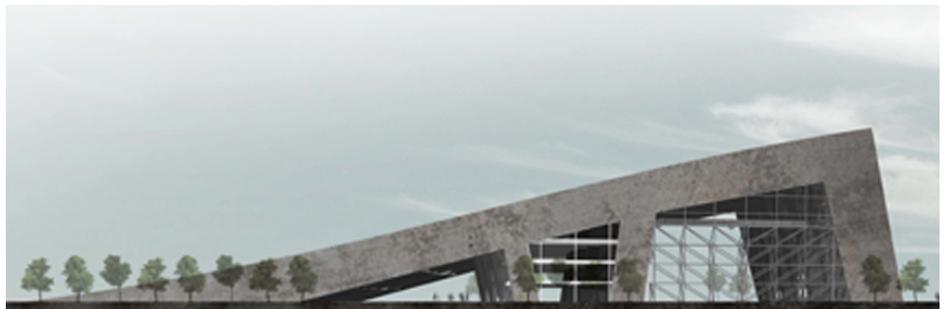
Die Verfasser der Arbeit „Schmelztiegel Tegel“ greifen die Möglichkeiten des Ortes mit seinen vorhandenen großmaßstäblichen Gebäuden und freier Fläche auf, um einen Vorschlag für eine neue Topographie für Berlin anzubieten. Die Topographie der „Vulkane“ wird aus ringförmigen Terrassenbebauungen erzeugt, welche die Produktionshallen überbauen. Zusätzlich wird unter der Terrassenbebauung eine „Markthalle“ angeordnet, um eine Nahversorgung der Wohnbebauung zu bieten. Im Zentrum des Rings befindet sich in der Regel ein Freiraum mit Grün- und Wasserflächen; im ausgearbeiteten Gebäudeentwurf befindet sich das hexagonförmige

Flughafenterminalgebäude.

Das Grundelement der Bebauung ist eine keilförmige, großmaßstäbliche Stahlbetonscheibe, welche als 2-Feldrahmen ausgebildet wird. Die radial angeordneten Rahmen überspannen die große Produktionshalle und die etwas kleinere Markthalle. Zwischen den Rahmen spannen Deckenkonstruktionen zwischen 8m und 12m und bilden die untere und obere Decke der terrassierten Wohnungen samt ihrer Außenfläche. Zur Erschließung dienen innere Rampen und darüber liegende, begrünte Treppen-/Rampenanlagen. Die Jury würdigt den Mut zur großmaßstäblichen Lösung und die enge Verknüpfung zwischen Form und Konstruktion, die sehr gut durchgearbeitet und im Bericht schlüssig ist.

Sonderpreis gestiftet vom
Deutschen Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.
in Höhe von 1.000 Euro

Olga Bermann
Kathrin Meyer
Sebastian Schwarz
Carlson Weihmann
Hamburg, HCU



Kooperation Architektur | Konstr. Ingenieurbau – Transformation TXL

Sonderpreis
gestiftet vom Förderverein
des Verbandes Beratender
Ingenieure VBI
in Höhe von 2.000 Euro

Manuel Boensch
Suzan Mofid
Eva Osinski
Michel Schmeck
Hamburg, HCU

Aus der Niederschrift der Jury

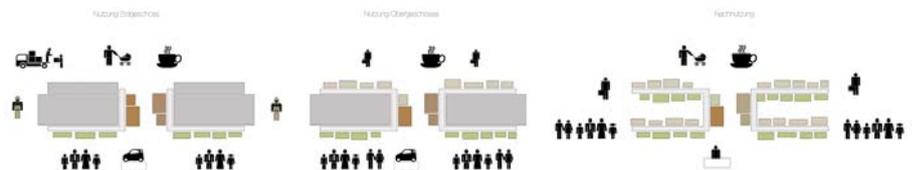
Im Entwurf „TXL Plus“ werden städtebaulich „Zwillingsbauten“ mit dazwischen liegendem Hof in einem regelmäßigen Raster von Querstraßen angeordnet. Die relativ kleinen Gebäudekörper bilden so einen Übergang zwischen der Großmaßstäblichkeit des Flughafenareals und der umliegenden Strukturen.

Die einzelnen Baukörper sind als Hybrid aus Produktionshalle, Dienstleistungsflächen und Wohnen konzipiert. Sie werden um einen massiven U-förmigen Erschließungstrakt organisiert, welches die Halle umschließt. Außenseitig werden Wohnflächen (im Süden) und Büroflächen im Norden und Osten) an den massiven Trakt in

Form von unterschiedlich tiefen „Kuben“ angeordnet.

Die „Kuben“ werden in Leichtbauweise in Stahl und Holz konstruiert und jeweils mit einer einfachen Konsolenaufhängung über Diagonalen buchstäblich an den massiven Erschließungstrakt angehängt. Die Halle selbst ist mit einer Fachwerkkonstruktion (Einfeld-System) aus Holz und Stahl überdacht – die Dachebene ist höhenversetzt, um Oberlichter in der Trägerebene zu generieren.

Der Entwurf überzeugt in seiner Maßstäblichkeit und in der Angemessenheit von Konstruktionen und Materialien. Die Plandarstellung besticht nicht nur durch die Vermittlung einer lebendigen Atmosphäre, sondern auch



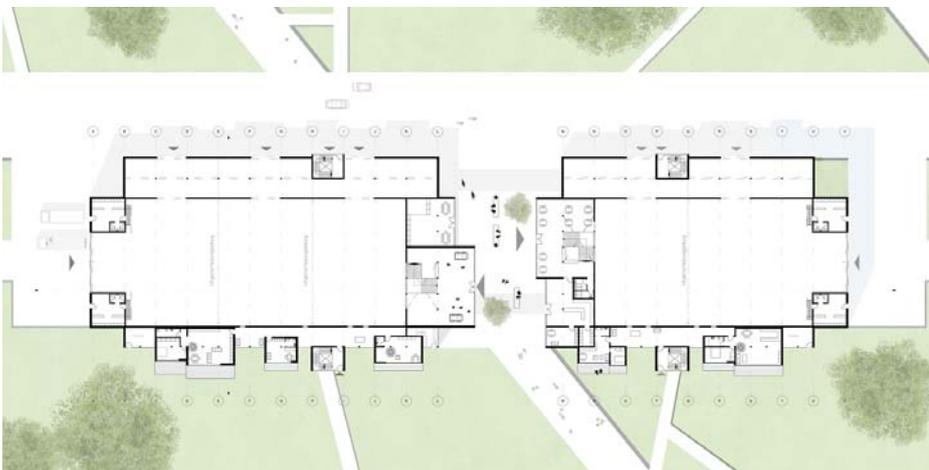
Kooperation Architektur | Konstr. Ingenieurbau – Transformation TXL

durch seine Klarheit und inhaltliche Tiefe. Die zum Einsatz kommenden Konstruktionsprinzipien sind zwar einfach, aber sorgfältig im Detail ausgearbeitet. Der Technische Bericht mit Erläuterungen zur Bauphysik und zum Energiekonzept und mit statischen Berechnungen und überschlüssigen Dimensionierungen ist gut gegliedert und schlüssig. Die Kennwerte für „Graue Energie“ und GWP sind plausibel und im Vergleich zu anderen Arbeiten sehr günstig.



Sonderpreis
gestiftet vom Förderverein
des Verbandes Beratender
Ingenieure VBI

Manuel Boensch
Suzan Mofid
Eva Osinski
Michel Schmeck
Hamburg, HCU



Kooperation Architektur | Konstr. Ingenieurbau – Transformation TXL

Sonderpreis gestiftet vom
Deutschen Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.
in Höhe von 1.000 Euro

Vera Kallenbach
Katharina Lieberum
Nils Ratschke
Frauke Wilken
Hamburg, HCU

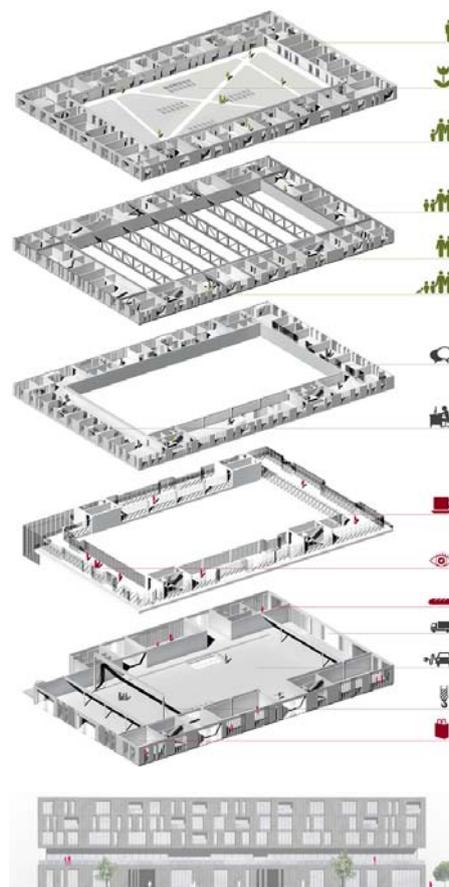
Aus der Niederschrift der Jury

Die Verfasser schlagen eine weitestgehend orthogonale Struktur der zu bebauende Fläche vor und besetzen diese mit einer Art Blockrand-Bebauung, dessen Mitte in den unteren Ebenen von der Produktionshalle besetzt wird. Eine 2-geschossige Wohnbebauung umschließt die Grünfläche auf dem Dach der Halle.

Als Besonderheit wird ein praktisch konstruktionsfreies Geschoss im 1. Obergeschoss für die Showrooms angeboten. Darüber schweben die oberen 3 Geschosse, sie werden durch Ausleger des großen Hallendachträgers getragen: Der geschosshohe Stahlfachwerkträger kragt über Stützen zwischen der Halle und der

Etagen am Rand aus und fängt damit die Lasten aus den oberen drei Geschossen ab. Das freie Geschoss wird mit einer Ganzglas-Fassade versehen, diese wird zur Betonung des schwebenden Effekts ringsum etwas zurückgesetzt von der Gebäudekante.

Die Konstruktionshöhe der großen Fachwerkträger wird im unteren Wohngeschoss kaschiert, die Träger liegen in der Wohnungstrennwandebene der Maisonette-Wohnungen. Die Tragkonstruktionen sind in Leichtbauweise mit Stahl-, Stahlverbund- und Holzkonstruktionen konzipiert, sie sind einfach und gut durchdacht.



Freie Kunst – Transformation TXL

Aus der Niederschrift der Jury

Die Arbeit offenbart ihre Qualitäten nicht auf den ersten Blick. Je mehr man sich aber mit ihr beschäftigt, umso deutlicher wird ihr Ansatz, die real existierende Kluft zwischen missbrauchter Menschenwürde und den vermeintlichen Segnungen der ökosozialologischen Globalisierung zu persiflieren.

Das gelobte Land ist das heutige China. Mit kruden Wirtschaftstheorien, Statistiken, Geo-Zitaten vollgestopft werden seine Maxime auf das Gelände unseres Wettbewerbareals projiziert. Ein Riegel endlos aneinandergereihter Fabriken á la Bhopal besetzt die alte Landebahn. Die benötigte Arbeiterschaft rekrutiert sich gegebenenfalls

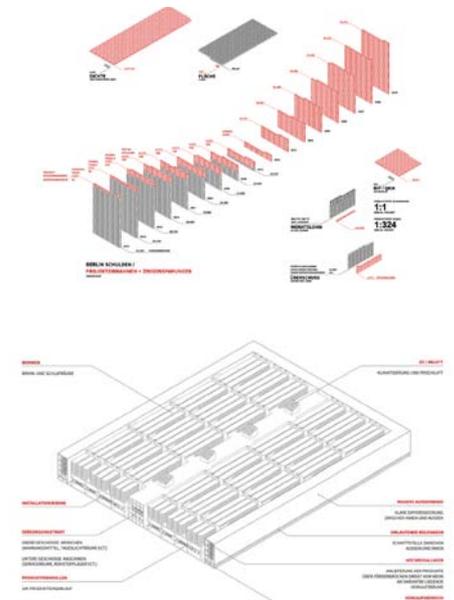
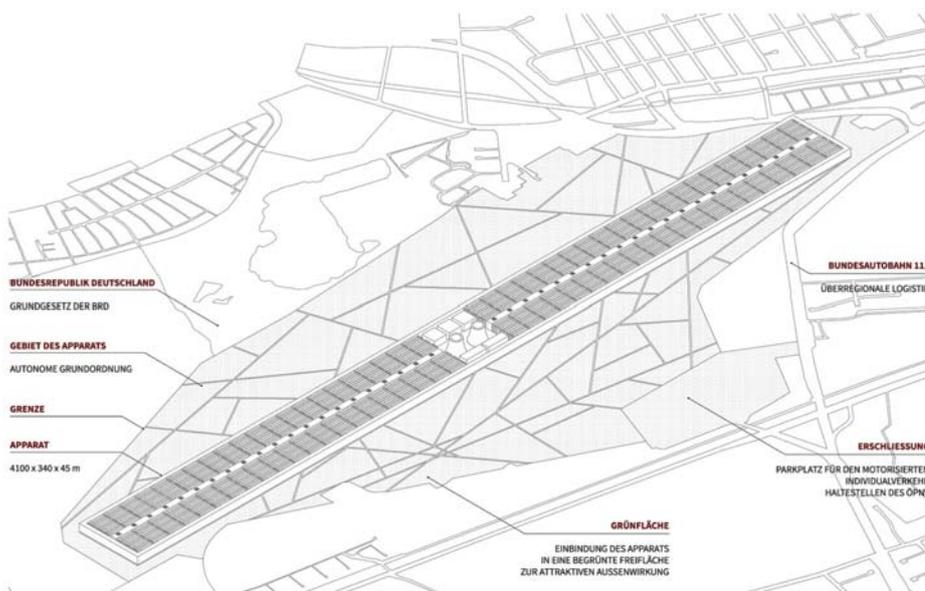
auch aus China, die Energiethematik löst ein klassisches AKW!

Also: Eine hintergründige, giftig-sarkastische, humorig-ironische, das Absurde streifende - jedenfalls hochpolitische Arbeit. Mit Scheinwissenschaftlichkeit karikiert sie den Turbo-kapitalismus als Ausweg aus unserer scheinbar hoffnungslosen, von sozialem Ballast gekennzeichneten Lage. Man muss sehr genau hinsehen – und recht viel lesen.

Leider fehlt der intelligent durchstrukturierten Arbeit eine visuelle Akzentuierung – die künstlerisch signalhafte Zuspitzung. Mit ihr hätte sie sich auch für höhere Weihen empfohlen.

Anerkennungspreis
in Höhe von 1.000 Euro

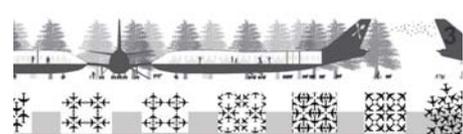
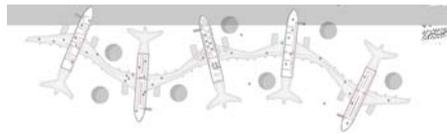
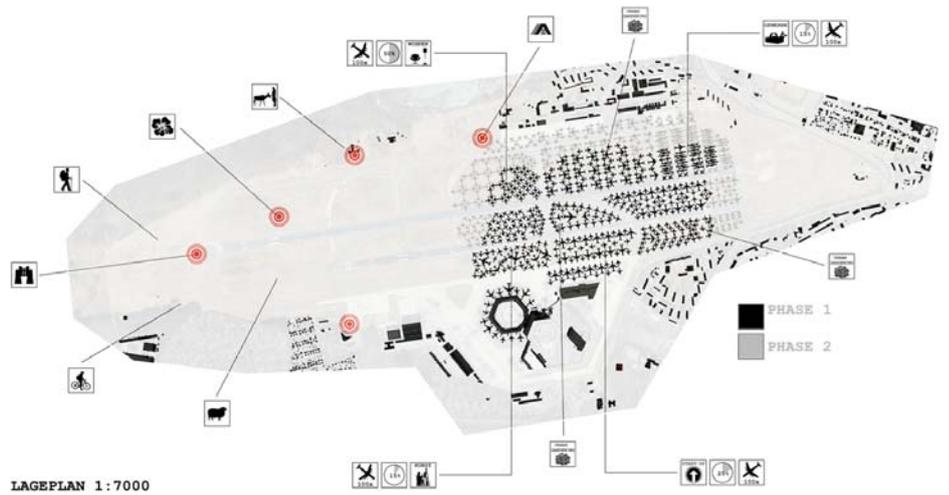
Manuel Aust
Sebastian Schröter
Erik Seyffarth
Dresden



Nominierte Arbeiten aus der engeren Wahl

Städtebau

Christian Gusdorf
 Marvin Räder
 Philipp Engasser
 Sebastian Wendt
 Wuppertal, Bergische Universität

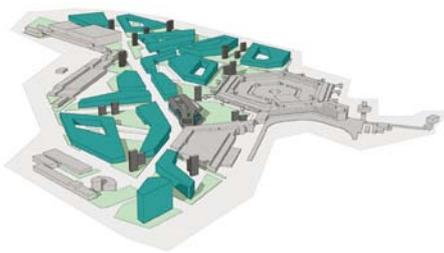


Landschaftsarchitektur

Philipp Rösner
 Janina Thieme
 Katharina Bentien
 Marie-Therese Ludwig
 Berlin, TU

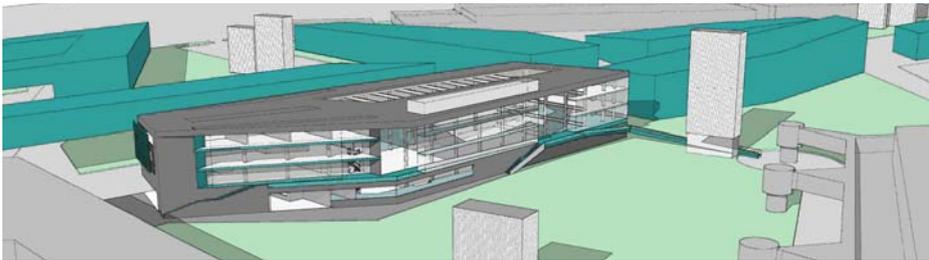


Nominierte Arbeiten aus der engeren Wahl



Architektur

Klas Schmidt
Sarah Güth
Hamburg, HCU



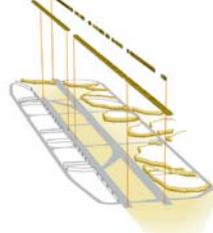
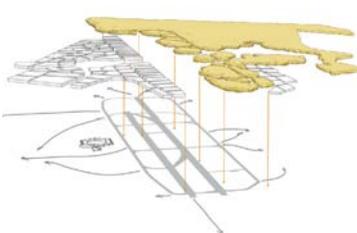
Architektur

Max Rudolph
Benedikt Wannemacher
Münster, FH



Landschaftsarchitektur

Anja Ludwigs
Kassel, Universität



Nominierte Arbeiten aus der engeren Wahl

Landschaftsarchitektur

Martin Tietz
Janina Gäckler
Peter Rathmann
Berlin, TU



Landschaftsarchitektur

Christopher Kuehl
Alexander Krundija
Karlsruhe, KIT



Landschaftsarchitektur

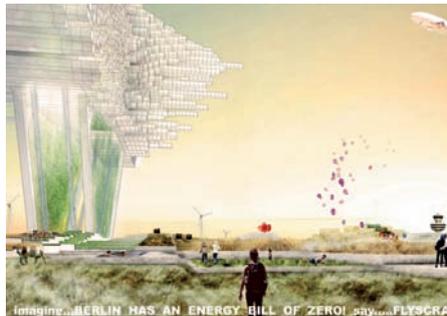
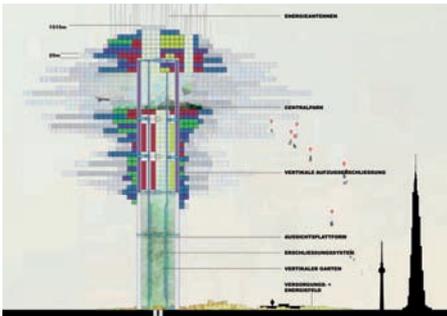
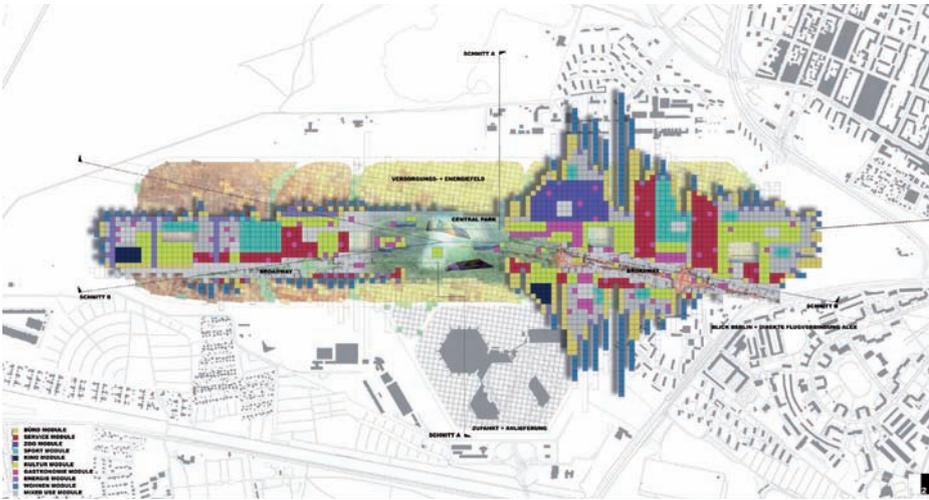
Klaus-Peter Lorenz
Frithjof Hamacher
Dresden, TU



Beispiele aus der vertiefenden Diskussion

Städtebau

Ernesto Maximilian Mulch
Stefan Niggemeyer
Kassel, Universität



Kooperation Architektur Konstruktiver Ingenieurbau

Astrid Kirk
David Lange
Luong Cong Thang
Markus Urban
Hamburg, HCU



Preisgericht und Vorprüfung

Jury im Sinne dieses Wettbewerbs ist laut Statut der AIV-Schinkel-Ausschuss. Neben den laut Statut gesetzten Mitgliedern werden die Mitglieder des Schinkelausschusses gewählt. Zusätzlich können in jedem Jahr besondere Sachverständige zugewählt werden.

Erneut wurden zusätzlich Gastpreisrichter für die abschließende Ausschuss-Sitzung eingeladen.

Ihnen und allen Vorprüfern sowie den Mitgliedern des Schinkel-Ausschusses gilt ein großer Dank für ihr ehrenamtliches Engagement in diesem Wettbewerb. Ohne sie wäre eine derart umfangreiche Prüfung, Diskussion und Jurierung der Wettbewerbsbeiträge nicht möglich!

Vorsitz Schinkelausschuss

Semmer, Melanie Dr.-Ing.
AIV zu Berlin e.V.

Moderation Jury 2013

Glücklich, Wilma Dipl.-Ing.
AIV zu Berlin e.V.

Mitglieder lt. Statut

Baumgart, Christian Dipl.-Ing.*
Verband Deutscher Architekten-
und Ingenieurvereine e.V. (DAI)
Darge, Joachim Dipl.-Ing.*
AIV zu Berlin e.V.
Doehler-Behzadi, Marta Dr.-Ing.*
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Fingerloos, Frank Dr.-Ing.
Deutscher Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.
Ihrig, Gerhard Prof. h. c. Dipl.-Ing.
Oberprüfungsamt/ BMVBS
Lüscher, Regula Senatsbaudirektorin*
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Marek, Otto-Ewald Dipl.-Ing.
Förderverein e.V. des Verbandes
Beratender Ingenieure (VBI)
Nielsen, Karl-Peter Dr.-Ing.*
Baukammer (BK) Berlin
Pluta, Hans-Jürgen
Lenné-Akademie für Gartenbau
und Gartenkultur e.V.
Pysall, Hans-Joachim Dipl.-Ing.
Hans-Joachim-Pysall-Stiftung
Rost, Sebastian Dipl.-Ing.
Verband Restauratoren
im Handwerk e.V.
Semmer, Manfred Dr.-Ing.*
AIV zu Berlin e.V.
Windeck, Oliver Dipl.-Ing.*
Metallbau Windeck GmbH

Gastpreisrichter 2013

Bouteiller, Philipp Dr.
Tegel Projekt GmbH
Honerla, Martin
Kuratorium des AIV zu Berlin
Künzel, Michael Dipl.-Ing.
SenStadtUm / Tegel Projekt GmbH
Zillich, Klaus Prof. Dipl.-Ing.
Technische Universität Berlin

(* keine Jury-Teilnahme 2013)

Mitglieder Schinkelausschuss

Städtebau

Altrock, Uwe Prof. Dr.-Ing.
Aminde, Hans-Joachim Prof. Dr.-Ing.
Brenn, Peter Dipl.-Ing.
Heitele, Bernhard Dipl.-Ing.
Hobusch, Tom Dipl.-Ing.*
Kaul, Hannelore Dipl.-Ing.
Kendel, Hermann Prof. Dipl.-Ing.
Krause, Ludwig Dipl.-Ing.
Kühn, Bernd Dipl.-Ing.
Luther, Ulla Prof. Dipl.-Ing.
Metz, Jens Dipl.-Ing.
Ostendorff, Peter Dipl.-Ing.
Schlaack, Johanna Dipl.-Ing.
Zahiri, Cyrus Dipl.-Ing.

Landschaftsarchitektur

Angulo Garcia, Daniel Dipl.-Ing.*
Becher, Holm Dipl.-Ing.
Böhm, Ulrike Prof. Dipl.-Ing.
Dietrich, Thomas Dipl.-Ing.*
Heurich, Michael Dipl.-Ing.
Hube, Elke Dipl.-Ing.*
Hutter, Barbara Dipl.-Ing.
Klapka, Axel Dipl.-Ing.*
Müller, Cornelia Prof. Dipl.-Ing.
Pietzsch, Sebastian Cand.-Ing.
Profé, Beate Dipl.-Ing.*
Reil, Martin Cand.-Ing.
Schwarz, Christiane Dipl.-Ing.
Weidinger, Jürgen Dipl.-Ing.

Konstruktiver Ingenieurbau

Desczyk, Dieter Dipl.-Ing.
Eisenloffel, Karen Prof. M.Sc.
Franz, Stefan Dr.-Ing.*
Freystein, Hartmut*
Gengnagel, Christoph Prof. Dr.-Ing.*
Kickler, Jens Prof. Dr.-Ing.*
Krapf, Eva Dipl.-Ing.
Ripke, Henry Dipl.-Ing.*
Schlaich, Mike Prof. Dr. sc. techn.*
Schmackpfeffer, Heinz Prof. Dr.-Ing.*

Architektur

Engelbrecht, Philip Dipl.-Ing.*
Fleckenstein, Ralf Dipl.-Ing.
Grüntuch, Armand Dipl.-Ing.*
Gussmann, Mathias Dipl.-Ing.*
Hebert, Saskia Dr.-Ing.*
Hicsasmaz, Ayse Zeynep Dipl.-Ing.
Kaindl, Stephanie Dipl.-Ing.
Müller, Marianne Dipl.-Ing.*
Pinardi, Mara Prof. Dipl.-Ing.
Pysall, Justus Dipl.-Ing.
Schädler, Michael Dipl.-Ing.*
Schuster, Wolfgang Prof. Dr. h.c.
Schwacke, Martin Dipl.-Ing.
Seeger, Almut Dipl.-Ing.
Spreckelsen, Oliver von Dipl.-Ing.*
Steinweg, Reinhart Dipl.-Ing.

Freie Kunst

Günther, Katrin Dipl.-Ing.
Hasse, Dieter Dr.
Heinze, Christian
Lemburg, Peter Dr. phil.
Liman, Heinrich Dipl.-Ing.
Rabensaat, Richard
Roge, Susann Dipl.-Ing.*
Schmidt, Olaf Dr.-Ing.*
Schulze, Holger Dr.*
Seitz, Hanne Prof. Dr.*
Thünker, Lotte Dipl.-Ing.

Verkehrswesen - Straßenbau

Borchert-Prante, Swetlana Dipl.-Ing.
Garben, Manfred Dr.-Ing.
Guggenthaler, Heribert Dipl.-Ing.*
Richter, Thomas Prof. Dr.-Ing.
Schumann, Robert Dipl.-Ing.

Verkehrswesen - Bahnwesen

Döge, Rainer Dipl.-Ing.
Freystein, Hartmut Dipl.-Ing.
Hübner-Kosney, Erhard Dipl.-Ing.
Lemnitz, Rüdiger Dipl.-Ing.*
Walf, Fabian Dr.-Ing.

Denkmalpflege

Rothe, Annemarie Dipl.-Ing.

Nachhaltigkeit

Hanisch, Jens Dipl.-Ing.
Lüder, Ines Dipl.-Ing.

Vorprüfer

Städtebau

Gebhardt, Martin
Feil, Maria
Haeger, Ann-Kristin
Leal, Rita
Nitzsche-Dietrich, Veronika
Roßius, Sebastian
Strandt, Laura
Wallbraun, Gabriela

Wildner, Tim

Landschaftsarchitektur

Babic, Nikola
Drescher, Alessandro
Fecke, Johanna
Hoteit, Yara-Miryam
Jentzsch, Eric
Junghanns, Lisa
Pietzsch, Sebastian
Reil, Martin
Rost, Anne

Architektur

Hartmann, Eva
Hutter, Miah Constanze
Lange, Sebastian
Lempik, Julia
Masilge, Anna
Richert, Carlhans
Schuster, Jasmin
Wiegand, Franziska
Konstruktiver Ingenieurbau
Frommelt, Konrad
Dogan, Ahmet
Hering, Martin
Weinhold, Daniel

Rückblick und Ausblick

Zum Verein

Der Architekten- und Ingenieur-Verein (AIV) wurde 1824 von jungen „Bauctechnischen“ um Eduard Knoblauch in Berlin gegründet und gilt heute als älteste Technikvereinigung Deutschlands. Das Wirken des AIV zu Berlin hat wesentlich zur Entwicklung des Berufsstandes der Architekten und Ingenieure sowie der Bau- und Kulturgeschichte Berlins, Preußens und Deutschlands beigetragen.

Heute gehören dem AIV zu Berlin rund 350 Mitglieder an. Als Berufsgruppen sind Architekten, Stadtplaner, Landschaftsarchitekten, Bauingenieure, Wissenschaftler, Betriebswirte, Juristen und Künstler vertreten. Neben dem Vorstand, der einmal monatlich tagt, sorgen die aktiven Vereinsmitglieder und die namhaften Kuratoriumsmitglieder für das Renommee des AIV zu Berlin. Fördermitglieder – Firmen, Gesellschaften, verschiedenste Institutionen und Einzelpersonen – unterstützen die Vereinsarbeit mit Zuwendungen. Der Verein zeichnet sich durch seine Interdisziplinarität und gemischte Altersstruktur aus.

Sein primäres Satzungsziel besteht seit jeher in der Förderung der Baukultur. Der Verein würdigt in Veranstaltungen und Publikationen die Leistungen der Vergangenheit und begleitet das aktuelle Baugeschehen konstruktiv kritisch. Sein wohl bekanntestes wissenschaftliche Werk heisst „Berlin und seine Bauten“. 2007 erhielt der AIV zu Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Ferdinand-von-Quast-Medaille, einen Berliner Denkmalpflegepreis, in Anerkennung für seine besonderen Verdienste in diesem Bereich.

Zum Wettbewerb

Der vom AIV zu Berlin alljährlich ausgeschrieben Schinkel-Wettbewerb verzeichnet bereits eine 158-jährige Tradition. Seit seiner ersten Ausschreibung im Jahr 1854 werden in diesem Förderwettbewerb jungen Planern in mehreren Fachgebieten Aufgaben gestellt - mit dem Ziel, deren Kreativität und Phantasie für die Lösung zukunftsorientierter Planungsaufgaben herauszufordern. Der grundsätzlich als Ideenwettbewerb ausgelobte AIV-Schinkel-Wettbewerb dient der Förderung des technisch-wissenschaftlichen Nachwuchses, wirkt aber auch für Berlin und seine benachbarte Region auf der Suche nach einer künftigen Gestalt. Die Vielfalt der Ideen soll die Planungskultur fördern und bereichern.

Der Schinkelpreis wird dem Statut entsprechend in jeder Fachsparte für hervorragende technisch-wissenschaftliche Leistungen im Bauwesen ausgelobt, die entweder das erfolgreiche Zusammenwirken technischer Disziplinen untereinander oder auch mit anderen wissenschaftlichen Disziplinen dokumentieren oder als Einzelleistungen sich durch das vorbildliche Abwägen von fachspezifischen und übergeordneten Belangen besonders auszeichnen. Der Preis dient der Förderung des Nachwuchses (Studierende / Absolventen). Preisträger dürfen daher nicht älter als 35 Jahre sein.

Der 13. März, Karl Friedrich Schinkels Geburtstag, wird traditionell für das Schinkelfest mit Preisverleihung und einen baukulturellen Dialog genutzt. Das Fest steht in diesem Jahr unter der Schirmherrschaft von Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Klaus Töpfer.

159. Schinkel - Wettbewerb

Im Fokus des AIV-Schinkel-Wettbewerbes 2014 liegt Spandau an der Havel. Die Aufgabe nähert sich dem Standort unter unterschiedlichen Blickwinkeln.

Als ursprünglich eigenständige Stadtgründung muss sich Spandau heute als eines der Stadtzentren Berlins profilieren. Aus gesamtstädtischer Perspektive sind dazu die Eigenständigkeit und die Erkennbarkeit des Standorts zu stärken - als Ort des Wohnen und Arbeitens, aber auch als Anziehungspunkt für Kunst und Kultur. Spandaus Lage an der Havel bietet besondere Chancen für eine Verknüpfung von Landschaft und Stadt. Mit der Aktivierung des östlichen Havelufer lassen sich zudem neue Quartiere in Wasser- und Altstadt Nähe entwickeln und erschließen. In ergänzender, kleinmaßstäblicher Betrachtung sollen aber auch die Potentiale der Kernstadt näher untersucht werden. Zu den wichtigsten Anknüpfungspunkten gehören dabei eine kritische Überprüfung ihrer verkehrlichen Einschnürung sowie die Neuordnung der Verbindung zwischen Bahnhof und Stadteingang. Ergänzend sind Vorschläge für eine Qualifizierung wichtiger öffentlicher Räume sowie eine Anreicherungen des Stadtkerns mit attraktiven Nutzungen zu entwickeln. Die damit aufgezeigten Handlungsfelder bieten ein breites Spektrum an Teilaufgaben für fachübergreifende Kooperationen an.

Impressum

Ideen- und Förderwettbewerb für
junge Architekten und Ingenieure

Herausgeber und Wettbewerbsdurchführung

Architekten- und Ingenieur-Verein
zu Berlin e.V.

Vorstand mit Schinkel-Ausschuss

Vorsitzende Schinkel-Ausschuss

Dr. Melanie Semmer

Geschäftsstelle

Renate Pfeiffer

Lisa Junghanns

Bleibtreustraße 33 | 10707 Berlin

Tel.: 030 8834598 | Fax: 030 8854583

www.aiv-berlin.de | mail@aiv-berlin.de

Bericht

Redaktion

Dr. Melanie Semmer

Grafik, Satz und Layout

Semmer Hicsasmaz, Berlin

Gesamtherstellung

Druckerei Lippert, Berlin

Bildnachweise Umschlag:

Collage aus den zwei

Schinkelpreisarbeiten 2013 von

Dagmara Sietko-Sierkiewicz und

David Weclawowicz für Architektur,

Niklas Mayr und Martin Schmitz

für Landschaftsarchitektur

Die Projektabbildungen sind

den darüber benannten

Entwurfsverfassern zuzuordnen.



Architekten- und Ingenieurverein
zu Berlin e.V. | seit 1824

Presseanfragen

Jörg Brause

Architekten- und Ingenieur-Verein
zu Berlin,

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: (030) 24532-125

Mobil: 0170 - 6878 007

E-Mail: presse@aiv-berlin.de

