Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2023

STADT STATT A104.

Städtebau | Landschaftsarchitektur | Architektur
Konstruktiver Ingenieurbau | Freie Kunst | Denkmal und Handwerk

VORABVERÖFFENTLICHUNG

03 Der AIV-Schinkel-Wettbewerb
05 Fördermittelgebende des AIV-Schinkel-Wettbewerbs
06 Schinkel-Ausschuss und Gastpreisrichter:innen
08 Aufgabenstellung
Stadt statt A104

S STÄDTEBAU
10 Aufgabenstellung
12 Schinkelpreis
Quatier 104
18 Sonderpreis Städtebau Bauwens
Stadt Band Plus
22 Engere Wahl
NAHTstelle A104
24 Weitere Arbeiten
O 104
Quartier statt Hundertvier
26 Weitere Arbeiten
Lineares Miniblock Quartier
Stadtband

LA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
28 Aufgabenstellung
32 Schinkelpreis
Aufkläranlage
38 Sonderpreis Besondere Pflanzenverwendung
Grüne Ader
42 Sonderpreis Denkmal & Handwerk
Park 104
44 Weitere Arbeiten
Cohabitation
Natur statt A 104

A ARCHITEKTUR
46 Aufgabenstellung
50 Schinkelpreis & Reisestipendium
Berlin's Urban Bio-Loop
56 Ein 3. Diesing-Preis
Metabolismus Sta(d)t Brutalismus
60 Ein 3. Diesing-Preis
Waterscape
64 Ein 3. Diesing-Preis
Ich glaub' ich steh' im Wald
68 Ein 3. Diesing-Preis
In Between
72 Weitere Arbeiten
The Fading Edge
GREENING S[CAR]RED SPACES

KI KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU
74 Aufgabenstellung
76 Sonderpeis für Kooperation
Tausche Auto gegen Zweiraumwohnung

V VERKEHRSPLANUNG
80 Aufgabenstellung

FK FREIE KUNST
82 Aufgabenstellung
84 Schinkelpreis
Stadt mit A 104 - Potenzialräume erkennen und nutzen!
88 Sonderpreis
Wie wir zusammen alt werden

DH DENKMAL UND HANDWERK
90 Aufgabenstellung
90 Sonderpreis
Park 104

92 Preisträger:innen

AIV-Schinkel-Wettbewerb

Immer weniger offene Wettbewerbsverfahren geben jungen Entwerfer:innen, Gestalter:innen und Planer:innen die Möglichkeit, sich in ihrem Feld zu beweisen und sich selbst und ihre Leistungen einzuordnen. Der Architekten- und Ingenieurverein (AIV) zu Berlin-Brandenburg schafft gemeinsam mit Fördermittelgebenden, Stifter:innen, Juror:innen und Hochschulen ein Netzwerk unterschiedlicher Disziplinen, in dem Antworten auf aktuelle planerische und gestalterische Fragen gegeben und gleichzeitig junge Planer:innen, Architekt:innen, Ingenieur:innen und Künstler:innen in ihrer fachlichen Entwicklung gefördert werden. Das Verfahren richtet sich daher ausdrücklich an Absolvent:innen und Studierende höherer Semester.

Die Aufgabenstellung und die Wahl des Kontextes sollen durch die Arbeit am eigenen Entwurf die Kreativität und Fantasie für die Lösung zukunftsorientierter Planungsaufgaben herausfordern und eine Auseinandersetzung mit komplexen Zusammenhängen und fachübergreifenden Sichtweisen initiieren. Auch steht der AIV-Schinkel-Wettbewerb als Ideen- und Förderwettbewerb nicht unter dem Druck der unmittelbaren Umsetzung. Er kann jedoch dazu dienen, Interesse für ein Gebiet zu wecken, Sensibilität im Umgang mit dem Bestand zu entwickeln, die Bedeutung für die Umgebung aufzuzeigen und somit zur Qualifizierung der Aufgabenstellung einer formellen Planung beizutragen. In diesem Sinne etabliert sich der Wettbewerb immer mehr als Betrachtungsfeld der informellen Planung und Bürgerbeteiligung, die vor allem darauf gerichtet ist, eine Beziehung der Bürgerschaft zum Planungsgebiet zu generieren und sie für die Gestaltung der öffentlichen Räume zu gewinnen. Mit seinem freieren Blick auf Aufgaben in Berlin und Brandenburg gelingt es dem AIV-Schinkel-Wettbewerb häufig auch, Anregungen in laufende Planungen einzubringen.

Die Teilnehmer:innen werden in bis zu acht Fachsparten angeregt, übergreifende trans- und interdisziplinäre Gruppen zu bilden. Die Aufgaben werden zwar schwerpunktmäßig einzelnen Fachsparten zugeordnet, jedoch von einer interdisziplinären Jury beurteilt. Für Kooperationen stehen Sonderpreise zur Verfügung.
Mit diesem Ansatz soll auch das universale Denken Schinkels in Erinnerung gerufen werden.

Die Konzeption und Durchführung des Wettbewerbs wird durch den Schinkel-Ausschuss des AIV zu Berlin-Brandenburg übernommen. Das Gremium setzt sich aus rund 50 Fachleuten zusammen, die das Verfahren ehrenamtlich begleiten.

Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V.

Im Jahr 2020 beschlossen die Mitglieder des Berliner AIV, ihre Verbundenheit mit der Metropolregion durch einen neuen Namenszusatz zu bekräftigen, sie treten seitdem als „Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V." auf. Der 1824 von jungen „Bauconducteuren" um Eduard Knoblauch gegründete Zusammenschluss gilt als älteste Technikvereinigung Deutschlands und hat wesentlich zur Entwicklung des Berufsstands der Architekt:innen und Ingenieur:innen sowie der Bau- und Kulturgeschichte Berlins, Preußens und Deutschlands beigetragen.

Zu den Zielen des AIV gehört die Förderung von Baukultur in ihren unterschiedlichen Facetten. In Veranstaltungen und Publikationen wird dazu das aktuelle Baugeschehen kritisch und konstruktiv begleitet. Darüber hinaus beschäftigt sich der Verein mit stadt- und bauhistorischen Themen. Für seine besonderen Verdienste in diesem Bereich wurde der AIV zu Berlin 2007 mit der Ferdinand-von-Quast-Medaille ausgezeichnet.

Heute gehören dem AIV rund 300 Mitglieder aus den Berufsgruppen Architektur, Stadtplanung, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen, Geistes- und Naturwissenschaften, Betriebswirtschaft, Jura und Kunst an.

Geschichte des AIV-Schinkel-Wettbewerbs

Bereits 1829 führten die Mitglieder „Monatskonkurrenzen" ein, um gemeinsam aktuelle Fragen der Architektur und des Städtebaus zu erörtern. Diese „Übungen zum Entwerfen" gehörten neben Vorträgen und Exkursionen zu den wichtigsten Aktivitäten des Vereins. Im selben Jahr wurde Karl Friedrich Schinkel Mitglied. Schinkels beruflicher Werdegang und seine bemerkenswerten Bauwerke waren bereits zu seinen Lebzeiten Anlass zu besonderer Verehrung. Seit seinem frühen Tod 1841 erinnert der Verein an seine Leistungen – ab 1844 mit dem jährlichen Schinkel-Fest. 1851 schlug der junge Architekturstudent und spätere Vereinsvorsitzende Friedrich Adler vor, für den Baumeisternachwuchs jährlich eine Konkurrenz unter den Vereinsmitgliedern durchzuführen. Der seit 1852 ausgelobte Wettbewerb ist Karl Friedrich Schinkel gewidmet.

Ab 1855 wurde der AIV-Schinkel-Wettbewerb staatlich unterstützt. Zur Förderung des technisch-wissenschaftlichen Nachwuchses wies der preußische König Friedrich Wilhelm IV. die Stiftung von Siegerpreisen an. Mit den beiden hoch dotierten Staatspreisen für die Fachsparten Architektur und Ingenieurbau erfuhr der Wettbewerb eine besondere Aufwertung. Gleichzeitig wurde damit der Teilnehmerkreis auf Studierende und Absolventen des ersten Bauführer-Examens ausgeweitet. Um den Schinkelpreis konkurrierten nun Teilnehmer aus dem gesamten preußischen Staatsgebiet. Die prämierten Arbeiten konnten von der Bauakademie und ihrer Folgeinstitution, der Technischen Hochschule Charlottenburg, als Examens- oder Diplomarbeiten anerkannt werden.

Zudem wurde der Wettbewerb in unterschiedliche Aufgaben unterteilt. Der Bereich des Land- und Hochbaus wurde dazu um das Ingenieurwesen ergänzt, zu dem Wasser-, Eisenbahn- und Maschinenbau gehörten. Das Preisgeld von 1.700 Goldmark (ca. 12.000 €) war an eine mehrmonatige Studienreise gebunden, die zu den Stätten des klassischen Altertums führte. Die Preisträger mussten nach ihrer Rückkehr die Ergebnisse ihrer Reise in Vorträgen oder Bauaufnahmen zusammenfassen. Ihre Arbeitsergebnisse dokumentierten den wissenschaftlichen Anspruch des Vereins. Für den AIV entwickelte sich der Schinkel-Wettbewerb rasch zu einem bedeutenden Ereignis. Auf den jährlichen Schinkel-Festen werden bis heute die Preisträger:innen prämiert und deren Arbeiten präsentiert. Die inzwischen sehr lange Liste der Preisträger:innen umfasst u.a. Ludwig Hoffmann, Alfred Messel, Hans Poelzig und David Chipperfield.

Fördermittelgebende des AIV-Schinkel-Wettbewerbs

Die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens ist nur möglich durch die Unterstützung und finanzielle Zuwendung zahlreicher Institutionen.

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

BERLIN Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

BERLIN Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg e.V.

HANS-JOACHIM PYSALL-STIFTUNG

VBI VERBAND BERATENDER INGENIEURE

RESTAURATOR IM HANDWERK e.V.

LENNÉ AKADEMIE für Gartenbau und Gartenkultur

Berliner Leben Eine Stiftung der Gewobag

ARCHITEKTEN KAMMER BERLIN

BK Baukammer Berlin DIE INGENIEURE

BAUWENS

FILIGRAN TRÄGERSYSTEME

VECTORWORKS A NEMETSCHEK COMPANY

Medienpartner und Bereitstellung der online-Plattform für den Wettbewerb:

wettbewerbe aktuell Die Fachzeitschrift für Architektenwettbewerbe

Weiterer Medienpartner:

german-architects.com Profiles of Selected Architects

baunetz CAMPUS

Neben Fördergeldern des Bundesministeriums, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, der Architektenkammer Berlin, des DAI, die Bauwens-Gruppe, der Fa. Filigran Trägersysteme GmbH & Co. KG und der Fa. Computerworks GmbH, die in das Wettbewerbsverfahren eingehen und auch als ungebundene Preisgelder alle Fachsparten berücksichtigen können, gibt es zahlreiche Sonderpreise: Die Hans-Joachim Pysall-Stiftung zeichnet die beste, mit einem Schinkelpreis prämierte Arbeit durch ein Schinkel-Italienreise-Stipendium aus und knüpft an den historischen Zweck der Preisgelder an. Herausragende Arbeiten aus dem Bereich Architektur werden von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung des AIV zu Berlin-Brandenburg mit einem Diesing-Preis prämiert.

Der Verband Beratender Ingenieure hat dieses Jahr eine Anerkennung für eine Kooperationsarbeit von Ingenieur:innen mit einer anderen Fachsparte die interdisziplinäre Zusammenarbeit ausgesprochen. Die Bauwens-Gruppe stellt einen Sonderpreis für Städtebau. Der Verein Restaurator im Handwerk e.V. prämiert einen Beitrag, der sich überdurchschnittlich mit dem Thema ‚Denkmal und Handwerk' auseinandersetzt. Der Sonderpreis der Baukammer Berlin wird für herausragende Ingenieurleistungen vergeben, der Sonderpreis der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e. V. für einen Entwurf der Fachsparte Landschaftsarchitektur mit einem vorbildlichen Beitrag für Pflanzenverwendung. Die Stiftung Berliner Leben stiftet einen Sonderpreis explizit für Arbeiten von Künstler:innen.

Schinkel-Ausschuss und Gastpreisrichter:innen

Wettbewerbsjury

Laut Statut bildet sich das Preisgericht aus den Mitgliedern des Schinkel-Ausschusses, der sich aus gesetzten und gewählten Mitgliedern zusammensetzt. Ergänzend können Sachverständige und Gastpreisrichter:innen eingeladen werden.

Mitglieder laut Statut

Dr. Hans-Michael Brey*
Stiftung Berliner Leben

Angeli Büttner
Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e. V.

Philip Engelbrecht
Filigran Trägersysteme GmbH & Co. KG

Arnold Ernst
Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V. (DAI)
Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung

Andreas Fink
MIL Land Brandenburg

Carl Herwarth v. Bittenfeld
Architektenkammer Berlin

Stefan Krapp
Prüfungsausschuss Städtebau, Oberprüfungsamt

Christiane Krause
Prüfungsausschuss Stadtbauwesen, Oberprüfungsamt

Otto-Ewald Marek* vetreten durch Andreas Tesch*
Verband Beratender Ingenieure (VBI),
Landesverband Berlin-Brandenburg

Karl-Peter Nielsen*
Baukammer Berlin

Tobias Nöfer*
Vorstand AIV zu Berlin-Brandenburg

Sebastian Rost*
Restaurator im Handwerk e.V.

Ralf Ruhnau
Baukammer Berlin

Melanie Semmer*
Vorstand AIV zu Berlin-Brandenburg e.V.

Clemens Stahr
Bauwens Development Berlin GmbH

Julia Teetzmann*
PA Architektur, Oberprüfungsamt

Gastpreisrichter:innen 2023

Ulrike Elbers
Arup Deutschland GmbH

Isabell Enssle
TSPA (Thomas Stellmach Planung und Architektur)

Arne Huhn
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

Nora Huxmann
Landschaftsarchitektin

Jutta Kalepky
Architektin

Alicja Kepka-Guerrero
Pysall Architekten

Martina Lindebaum
degewo

Prof. Cornelia Oschmann
Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e. V.

Robert Patzschke
Patzschke & Partner Architekten

Christian Ranck
MAN MADE LAND

Christoph Rasche
degewo

Siegfried Reibetanz
GRUPPE PLANWERK

Fabian Schmitz-Grethlein
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung Charlottenburg-Wilmersdorf

Schinkelpreis-Träger:innen Vorjahre

Wen Chen
Daniel Klaus
Chris Philipp
Julia Theis
Jan Tondera

Vorsitz Schinkel-Ausschuss

Ernst-Wolf Abée
Gesche Gerber

Mitglieder Schinkel-Ausschuss

STÄDTEBAU

Bernhard Heitele*
Tom Hobusch*
Christoph Kollert*
Ludwig Krause*
Max Mohr*
Peter Ostendorff*
Friedrich Stark*
Prof. J. Miller Stevens
Dr. Johanna Sonnenburg*
Bärbel Winkler-Kühlken

VERKEHRSPLANUNG

Swetlana Borchert-Prante
Olaf Bruhn*
Rainer Döge*
Margit Schleusener
Fabian Walf*
Horst Wohlfarth von Alm

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Prof.in Ute Aufmkolk*
Prof.in Kendra Busche*
Heyden Freitag
Wilma Glücklich*
Prof. Michael Heurich
Prof. Lars Hopstock*
Barbara Hutter
Prof.in Cornelia Müller*
Martin Schmitz*
Christiane Schwarz*

ARCHITEKTUR

Ernst-Wolf Abée*
Franz-Wilhelm Garske
Gesche Gerber*
Josef Herz
Ayse Zeynep Hicsasmaz-Heitele*
Theresa Keilhacker*
Joachim Kempf*
Mario Lindner*
Emanuel Lucke*
Martin Mezger*
Carolina Mojto*
Yvonne Corinna Paul*
Justus Pysall*
Karl-Heinz Schneider*
Almut Seeger

KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

Prof. Karen Eisenloffel*
Eva Krapf*
Nicole Parlow
Prof. Dr. Mike Schlaich
Prof. Dr. Michael Staffa*
Nicole Zahner*

FREIE KUNST

Britta Adler*
Jan Köthe*
Heinrich Liman*
Veronika Nitzsche-Dietrich
Richard Rabensaat*
Prof. Dr. h.c. Wolfgang Schuster*

* Mitglied Wettbewerbsjury

Vorprüfer:innen

Larissa Baron, Hanna Brown, Beverly Dessin, Sven Dobert, Savannah Droste, Neele Flügel, Jeroen de Graaf, Svenja Haupenthal, Tamara Jelisavac, Laura Klug, Elsa Mehmetaj, Justine Mombrai, Leonie Pfistner, Mia Piekarek, Lena Riedewald, Jacqueline Rompf, Johanna Saran, Marie Stern, Seren Tas, Lajana Tiedke, Qiye Wang, Anastasiia Yavorska, Kristiina Zubkova, Louisa Zunk

Blick auf die A100, rechts Abzweig Forckenbeckstraße

Autobahnkreuz Wilmersdorf

Schildhornstraße mit aufgeständerter Autobahntrasse

Aufgabenstellung
Stadt statt A104

Die heute als Bundesautobahn A100 bezeichnete Stadtautobahn war nach der Teilung der Stadt Ende der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts durch den Senat von Berlin (zuständig für den Westteil, jedoch nach damaligem Selbstverständnis legitimiert für die Gesamtstadt) als Basis eines Gesamt-Berliner Autobahnnetzes geplant und anschließend im Westteil der Stadt baulich umgesetzt worden.[1]

In weiten Strecken folgt die A100 dem westlichen Bogen des bereits im 19. Jahrhundert entstandenen Berliner S-Bahn-Rings, dem sogenannten „Hundekopf". Im Fall einer Wiedervereinigung sollte die offene Struktur im Norden und Osten der Stadt zu einer Ringstrecke vervollständigt werden. Nach Baubeginn am 01.04.1956 wurde im Westen die AVUS angebunden, die weltweit erste „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße", im Jahr 1921 eröffnet. Im Süden wurde die tangential um die Berliner Innenstadt geführte Stadtautobahn durch zwei Stichstrecken Richtung Steglitz-Zehlendorf ergänzt.[2]

Die Teilstrecke A104 entstand aus einer Trassenvariante der Ringautobahn und kreuzt den Stadtring am Knoten Wilmersdorf. Die A104 sollte eine kreuzungsfreie Verkehrsverbindung zwischen dem Hohenzollerndamm und der Schloßstraße in Steglitz herstellen sowie den Anschluss an eine weitere Stadtautobahnstrecke ermöglichen (A103). Im Jahr 1974 wurde der erste Abschnitt zwischen Konstanzer Straße und Mecklenburgischer Straße eröffnet, der letzte Abschnitt wurde 1980 fertiggestellt.[3]

1 Der Senat von Berlin sah in den 1950er und 60er Jahren seine Legitimation als damals einzige auf dem Gebiet von Groß-Berlin demokratisch eingesetzte Stadt- und Landesregierung gemäß der Verfassung von Berlin, gerade im Hinblick auf langfristige Infrastrukturmaßnahmen, durchaus für die Gesamtstadt gegeben. Folglich umfasste sowohl die Flächennutzungsplanung (FNP 1950, bis 1970 gültig, 200-km-Ausbauplan der U-Bahn, Stadtschnellstraßenplanungen usw.) immer auch den Ostteil der Stadt. West-Berliner Planungen wie z. B. die Stadtautobahnplanung wurden dabei z.T. auch dem Ost-Berliner Magistrat zur Verfügung gestellt.

2 Grundlagen für den Bau einer Stadtschnellstraße in Form eines Stadtrings finden sich im FNP 1950, auf den sich dann der maßgebliche Senatsbeschluss vom 04. Juli 1955 zum Bau des Schnellstraßenrings bezieht. Der Terminus „Stadtautobahn" ist im Beschluss von 1955 noch vermieden – erst in den 1960er Jahren sollte sich der Begriff Stadtawutobahn einbürgern.

Im Bereich des Breitenbachplatzes musste das Bauwerk mit Brücke und Rampen als Vorhaltemaßnahme für die geplanten Anbindungen mit beachtlichen Fahrbahnbreiten ausgeführt werden. Die nördliche Häuserfront der Schildhornstraße sollte abgerissen, die Autobahn vom Breitenbachplatz durchgehend als Brücke durch das verbreiterte Straßenprofil geführt werden. Heute endet die kreuzungsfreie, vierspurige Trasse jedoch bereits knapp 300m südöstlich des Breitenbachplatzes, danach wird der Verkehr zu ebener Erde durch die dicht bebaute Schildhornstraße geführt. Kurz vor dem geplanten, nie realisierten Anschluss an die A103 wurde eine vierspurige Brücke, die Joachim-Tiburtius-Brücke, über die Schloßstraße realisiert, im Schnittpunkt der Trassen gekrönt von einem fast 50m hohen Pop-Spektakel, dem „Bierpinsel", wie der Berliner Volksmund die im Jahr 1976 mit einem Turmrestaurant eröffnete Landmarke benannte.

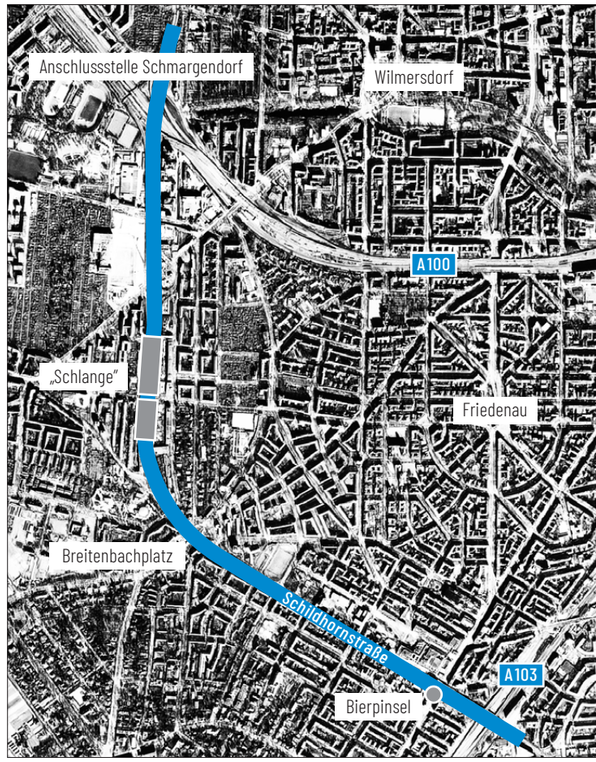
Dass die A104 nicht in zweiter Ebene als kreuzungsfreie Hochstraße fortgeführt wurde, ist nicht zuletzt das Ergebnis der Aktivitäten der Bürgerinitiative Westtangente, die seit 1974 die Einstellung stadtzerstörenden Planungen und den Abriss der Hochtrassen gefordert hatte. Seither bemühen sich aktive Bürger, den Rückbau der Hochstraße um den Breitenbachplatz durchzusetzen.

Nachdem die Schildhornstraße zur Tempo-30-Zone erklärt worden war, erfolgte im Jahr 2006 die weitgehende Entwidmung der A104 als Bundesautobahn. Seitdem ist das Land Berlin verantwortlich für die Unterhaltung der Straßen- und Brückenbauwerke, deren konstruktive Lebensdauer in den zwanziger Jahren des 21. Jahrhunderts erreicht wird. Auf Druck der Bürgerinitiative Breitenbachplatz beschloss das Abgeordnetenhauses im Jahr 2019, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, unter welchen städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Rahmenbedingungen der Rückbau der Autobahnbrücke und die Neugestaltung des Breitenbachplatzes möglich sei.

Inzwischen hat sich der Stellenwert der Automobilität weiter geändert, was in der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien für die derzeit laufende Legislaturperiode bis 2026 seinen Niederschlag gefunden hat:
Die Koalition will Schlüsselprojekte des sozialen und ökologischen Stadtumbaus umsetzen. Dazu gehört in Abstimmung mit dem Bund die Aufnahme der Planung des schrittweisen Rückbaus der A103 und A104.
Die Koalition wird den Rück- und Umbau überdimensionierter Relikte der autozentrierten Stadt weiter vorantreiben, indem für Projekte wie den Rückbau der Breitenbachplatzbrücke/ Tunnel Schlangenbader Straße mit konkreten Planungen begonnen wird [...] Die Koalition wird die zivilgesellschaftliche Expertise in die Gestaltung der Verkehrswende mit etablierten wie neuen Ansätzen und Akteuren einbeziehen.
Im Umfeld der ca. 3 km langen Autobahntrasse finden sich Bebauungsstrukturen aus unterschiedlichen Zeitabschnitten: Häuser und Stadtplätze aus der Gründerzeit, Ein- und Mehrfamilienhäuser aus den 20er Jahren, die berühmte „Künstlerkolonie", der ehemals sorgfältig gefasste Breitenbachplatz, Kirchen verschiedener Epochen, das durch „Gartenterrassen" geprägte Ambiente im Rheingauviertel, Kleingartenanlagen neben Institutsgebäuden mit weitläufigen Außenanlagen für Forschungszwecke, aber auch die weltweit erste und einzige Wohnanlage als Überbauung einer Stadtautobahn, der Wohnkomplex Schlangenbader Straße.

Im AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023 stellen wir in allen Fachsparten die Frage, welche Chancen und Herausforderungen sich aus Rückbau oder Umnutzung der ehemaligen A104 ergeben können.

3 Der Abzweig zum Breitenbachplatz, später als A104 bezeichnet, war bei Baubeginn des Stadtrings und sogar noch zum Zeitpunkt des ersten Spatenstichs eine Trassenvariante des südlichen Stadtrings. Erst am 22.06.1956 wurde festgelegt, dass der Stadtring auch östlich des Heizkraftwerks Wilmersdorf dem S-Bahn-Südring folgen sollte.
„Geschichte zur Verkehrsplanung Berlins" von Dr. Ural Kalender, FGSV-Verlag



S
STÄDTEBAU
Aufgabenstellung

Städtebauliche Situation

Als ehemaliges Glanzstück der autogerechten Stadt schlängelt sich die A104 von Wilmersdorf nach Steglitz. Das etwa 3 km lange Band prägt das Rheingauviertel, den Breitenbachplatz und Steglitz mit kolossalen (Brücken-) Bauten und schwer zu nutzenden Restflächen.

Die Verkehrswende eröffnet nun neue städtebauliche Möglichkeiten: Durch den Rück- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur zwischen dem südlichen Tunnelmund und der Paulsenstraße ergibt sich die Chance, die frei werdenden Räume umzunutzen und räumliche und funktionale Mängel bzw. Barrieren in einen Mehrwert für die Umgebung zu verwandeln. Offen ist, ob bzw. inwieweit Teile der Hochstraße erhalten werden sollten und mit welchen Nutzungen, Freiräumen und Typologien die Lücken gefüllt werden können.

In Einklang mit den Aufgaben der anderen Fachsparten sind bei der Reurbanisierung des Areals aktuelle Themenschwerpunkte zu berücksichtigen. Hierzu zählen die Mobilitätswende, der angemessene Umgang mit „Grauer Energie", Klimaneutralität und Resilienz, sowie die Forderung, neuen Wohnraum in kompakten, funktionsgemischten Quartieren mit eigener Identität zu schaffen.

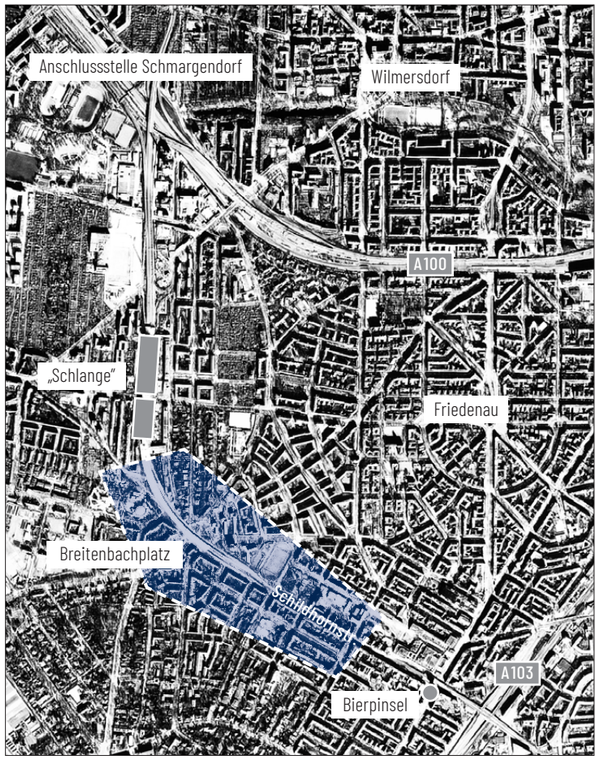
Schildhornstraße Nähe Breitenbachplatz

Mit dem städtebaulichen Entwurf soll gezeigt werden, wie zwischen den angrenzenden Quartieren vermittelt und welche städtebaulichen Qualitäten durch die Neuordnung der ehemaligen Verkehrsachse entwickelt werden können. Im Fokus stehen dabei der städtebauliche Anschluss an die Schlangenbader Straße, der Umgang mit dem Breitenbachplatz sowie die Integration attraktiver Freiräume und zeitgemäßer Mobilitätsformen.

Städtebauliche-freiraumplanerische Einbindung

Auf übergeordneter Ebene ist die gesamte Trasse der A104 zwischen der A100 und der A103 im Maßstab 1:5000 zu bearbeiten. Dabei ist von einem vollständigen Rückbau der Stadtautobahn auszugehen und eine mögliche Entwicklung der Achse darzustellen. Gezeigt werden soll, wie sich die neuen Stadträume städtebaulich einbinden lassen und gleichzeitig einen Beitrag zur nachhaltigen, klimagerechten Stadtentwicklung leisten können.

Bearbeitungsgebiet Städtebau



Auf Quartiersebene ist das stadträumliche Potential aufzuzeigen, das durch Abriss der Brücken, Hochstraßen und Rampenbauwerken frei wird. Die Schließung der jahrzehntelang als Barriere wirkenden Autobahn erzeugt einen linearen Stadtraum, mit dem das umgebende Stadtgefüge endlich zusammenwachsen kann. Im gesamten Bereich zwischen Schlangenbader- und Paulsenstraße sind neue Nutzungs- und Stadtstrukturen zu untersuchen. Anknüpfungspunkte sind die gründerzeitlichen Stradtstrukturen, die Wissenschaftseinrichtungen im Westen, die Bebauung rechts und links des Südwestkorso sowie die 60er-Jahre-Bauten entlang der Kreuznacher Straße. Der Breitenbachplatz bzw. dessen Beeinträchtigung durch die Hochstraße steht dabei seit Jahren im Fokus der Diskussionen.

Im städtebaulichen Entwurf soll daher gezeigt werden, wie in diesem komplexen, heterogenen Umfeld urbane Qualitäten geschaffen werden können. Bei Schaffung von Wohnraum ist in ausreichendem Maße soziale Infrastruktur (bspw. Kitas und Schulen, Sport- und Erholungsflächen, Erweiterung der Bezirksbibliothek usw.) vorzusehen, auch vertikale Nutzungsmischungen sind zu prüfen.

Ebenso sind städtebaulich Maßnahmen der Starkregenvorsorge, der Klimaanpassung und des Klimaschutzes zu integrieren. Bei der Dimensionierung von Freiflächen und Baufeldern ist zu überlegen, wie Freiräume als multifunktionale Retentions- und Versickerungsflächen Teil eines Regenwassermanagementsystems werden könnten.

Gleichermaßen sind umweltverträgliche Mobilitätsformen zu stärken. Es ist angestrebt, die Autobahn und die Rampen im Wesentlichen durch eine Stadtstraße zu ersetzen (Querschnitt einer Wohnstraße gemäß RaSt06, 5,50 m MIV + ÖPNV). Der Radverkehr ist mit eigenen Spuren oder durch parallel geführte Wegeverbindungen zu berücksichtigen. Wir ermutigen jedoch auch zur Ausarbeitung radikalerer Ansätze mit einem Mindestmaß an Erschließung und der Umwidmung von Flächen des ruhenden und fließenden Verkehrs.

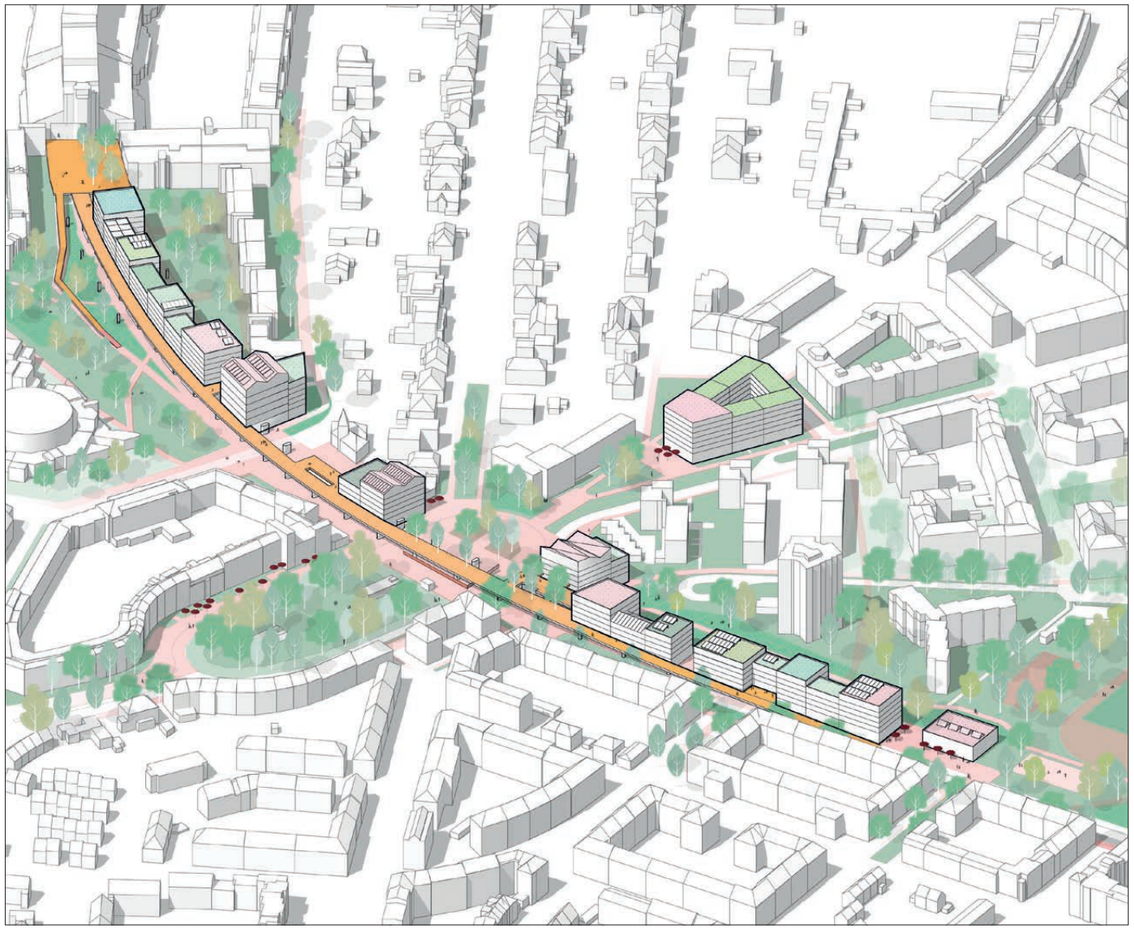
Im Falle des Erhalts von Teilen der Autobahntrasse ist zu prüfen, wie diese neuen Nutzungen zugeführt werden können. Voruntersuchungen haben gezeigt, dass die Umnutzung der Hochstraße kaum rentabel sein wird, Umnutzungskonzepte sollten daher einen konkreten stadträumlichen oder funktionalen Mehrwert generieren.

Quartier 104

STELLA MOTZ, JULIUS RYMARCEWICZ
BRANDENBURGISCHE TECHNISCHE UNIVERSITÄT COTTBUS-SENFTENBERG

Schinkelpreis Städtebau

Der Beitrag zeichnet sich mit hohem Wiedererkennungswert durch eine Reinterpretation der Autobahntrasse als Linie des grünen Verkehrs aus, indem er die Hochtrasse der A104 in Teilen zurückbaut und sie als neue Wegeverbindung für den Radverkehr wiederverwendet. Die Linearität der ehemaligen Autobahn wird dabei auf pragmatische Art und Weise als neue, schnelle und grüne Verbindung zwischen Steglitz und Wilmersdorf aufgegriffen.



Der Entwurf konturiert die Räume neu, indem er hofzugewandte Seiten der heutigen Autobahn-Hochtrasse mit kompakten Gebäudetypen auf nordöstlicher Seite längs in einer Reihung auffüllt und im weiteren Sinne den aufgebrochenen Blockrand der Umgebung neu schließt. Hierdurch bekommen die Baufelder ein "Vorne und Hinten". In der Abfolge der neuen baulichen Setzungen variieren die Gebäudetiefen und Nutzungen zwischen verschiedenen Formen von Wohnen und Arbeiten. Die Traufhöhe der näheren Umgebung wird mit 5-6 Durchschnittsgeschossen aufgegriffen.

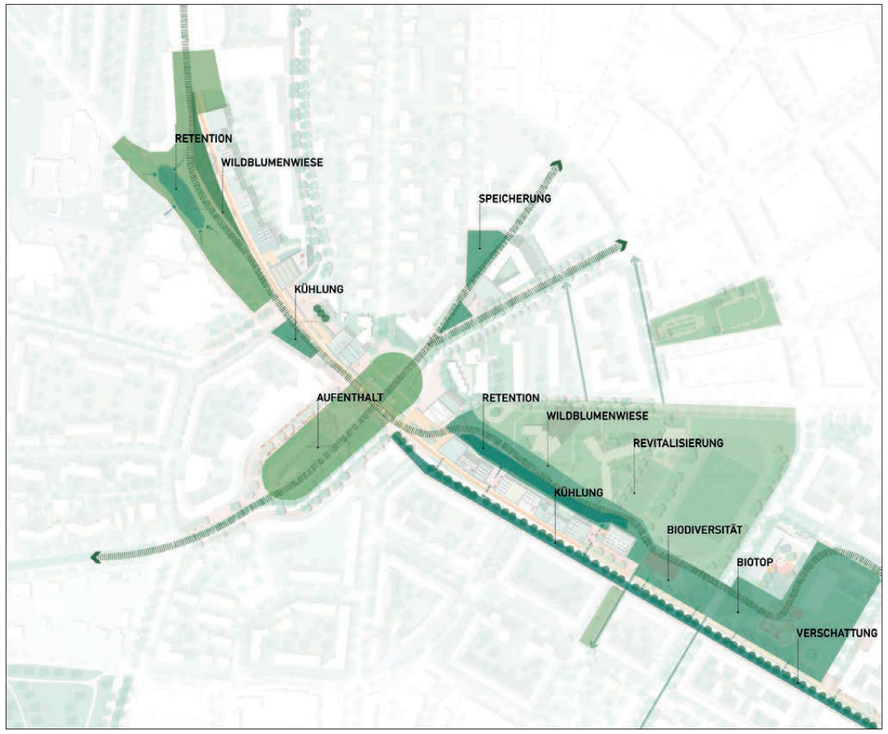
Der aufgeständerte Radweg auf Ebene der ehemaligen A104 dient als Deckel eines „Arkadengangs" für die darunter liegenden EG-Zonen. Die Plattform der Autobahntrasse dient neben seiner Funktion als Radweg auch für die Erschließung des 1. OG's. Die Erdgeschosse sind mit aktiven Nutzungen belegt. Partiell wird die Plattform in seiner ganzen Tiefe erhalten und im Sinne von kleinen Plätzen unterschiedlich bespielt, begrünt und in die neue Gebäudeabfolge eingeflochten.

Existierende Wegeverbindungen werden hierarchisiert aufgegriffen und sinnvoll fortgeführt. Entlang der neuen Linie ergänzen die Entwurfsverfasser bestehende Freiraumangebote, wobei lokale Identitäten, wie beispielsweise der Schwerpunkt Sport im Süden, aufgegriffen werden.

Der Breitenbachplatz markiert den grünen Mittelpunkt des Entwurfs. Er wird adäquat im nordöstlichen Teil vervollständigt und "abgerundet". Der Verkehr wird auf die südliche Seite verlagert, und die nördliche Umfahrung wird verkehrsberuhigt. Den Platz flankierende städtebauliche Sondertypologien bilden als ergänzende Köpfe neue Raumkanten und werden mit belebenden Funktionen bespielt.

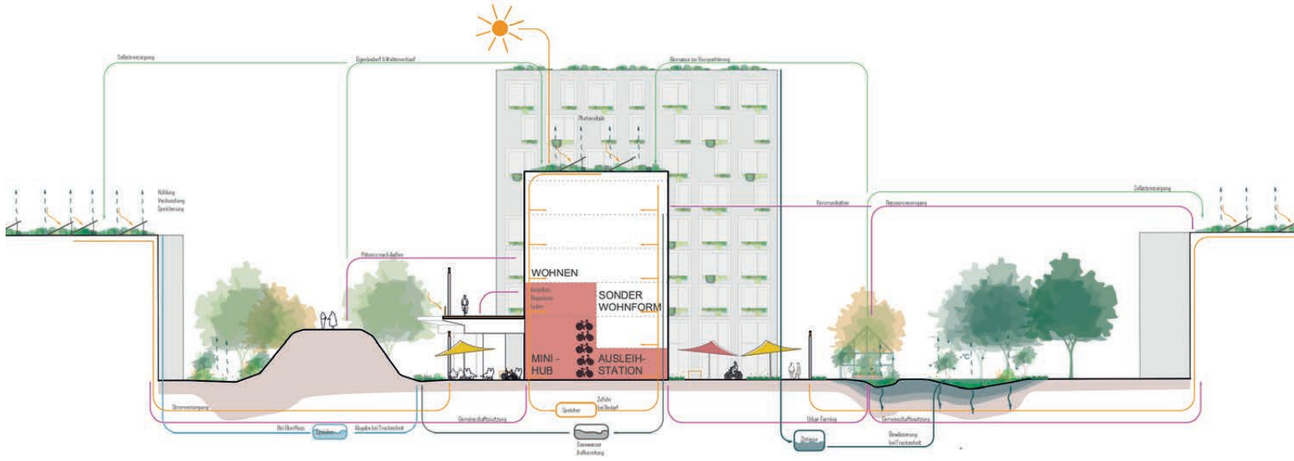
Gewürdigt wird die umfassende, überörtliche städtebauliche Betrachtung der Umgebung entlang der ehemaligen Autobahntrasse und das stimmige Aufzeigen von Entwicklungspotentialen.

Situation auf der Trasse, Blick Richtung Mobility Hub und Social Cube

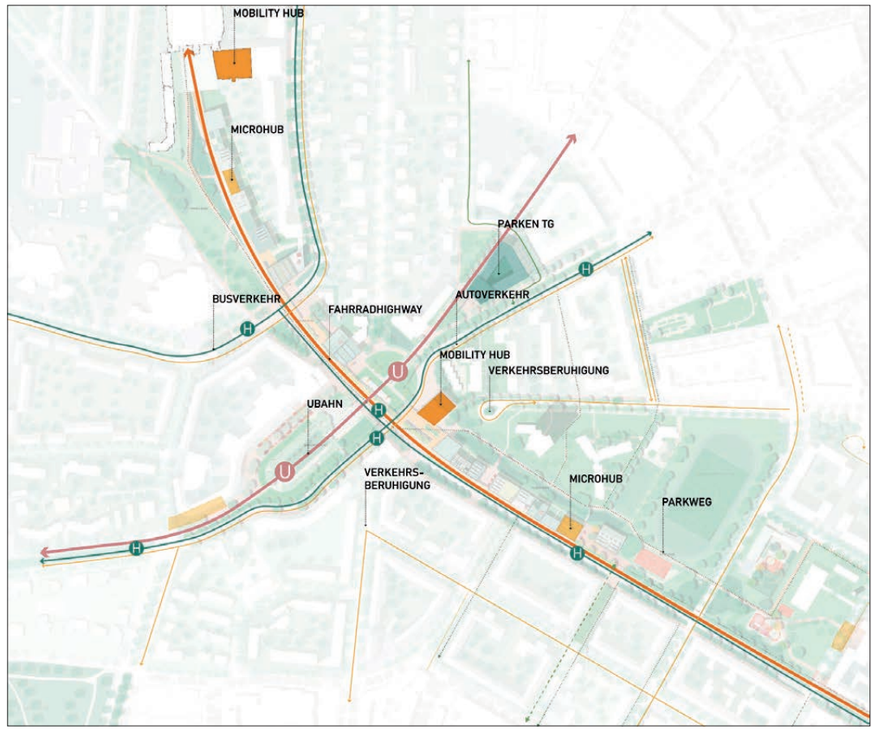


Freiraum und Klima im Vertiefungsbereich

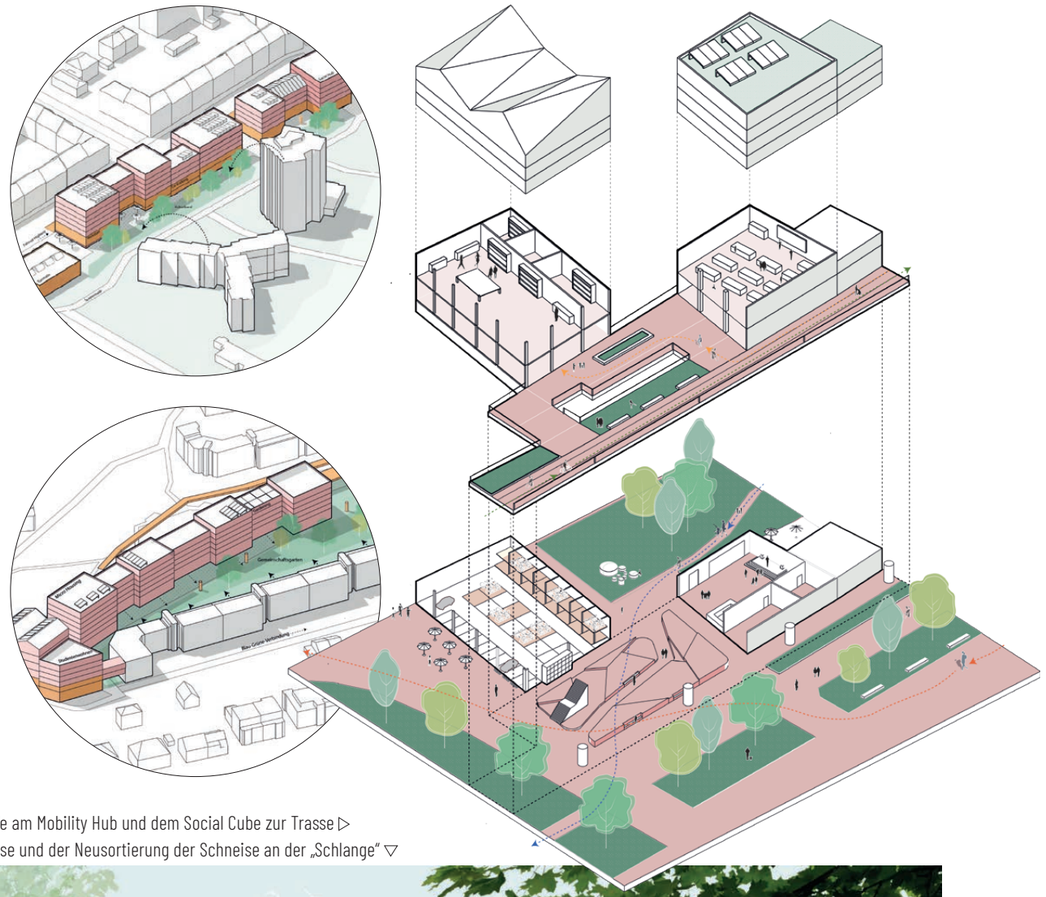
Nutzungsverteilung im Vertiefungsbereich



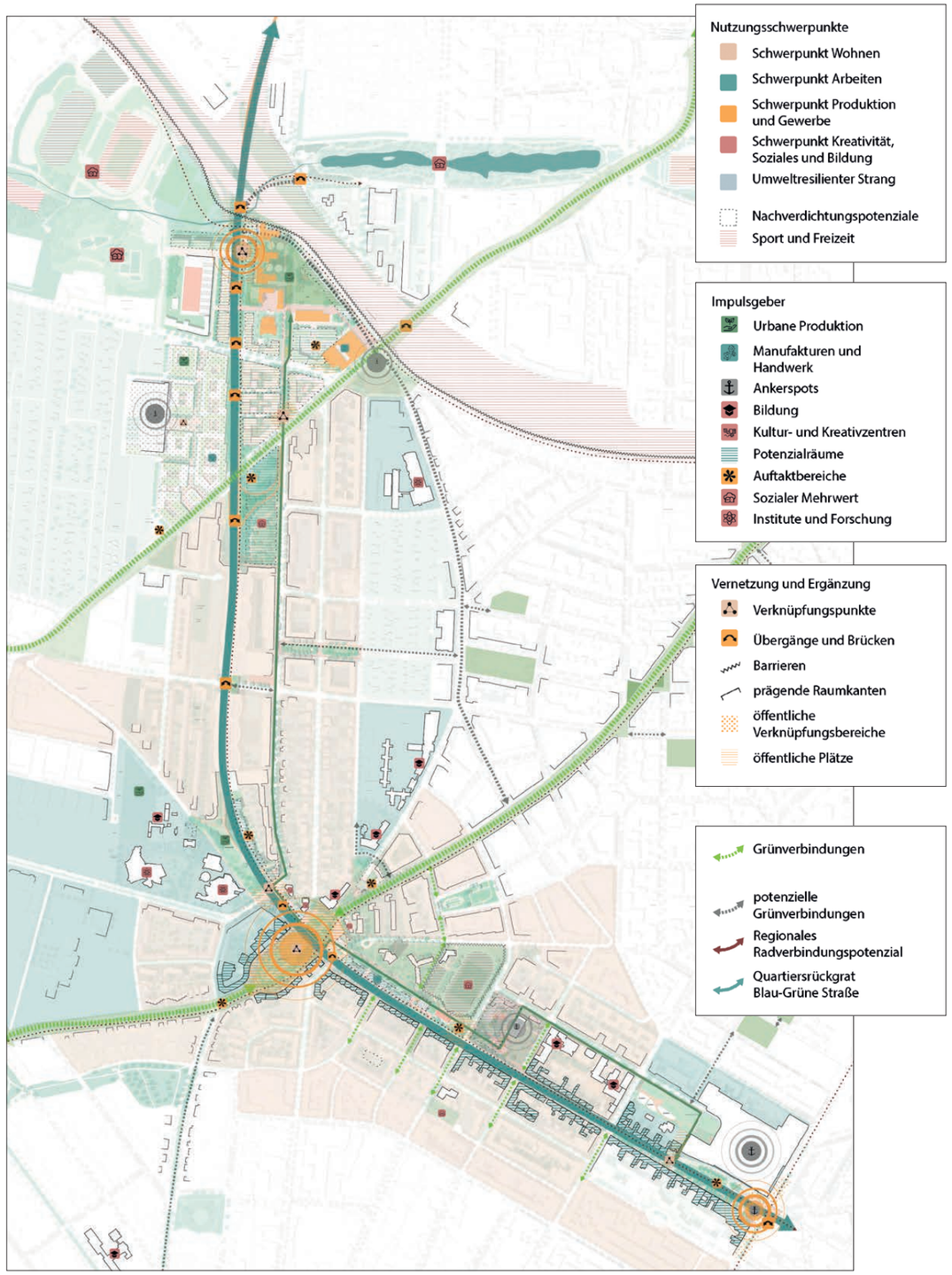
Situation in der Schneise der Schlange



Verkehrsänderung im Vertiefungsbereich



Funktionsisometrie am Mobility Hub und dem Social Cube zur Trasse ▷
Blickrichtung Trasse und der Neusortierung der Schneise an der „Schlange“ ▽



Stadt Band Plus

LEAH KUBERCZYK, TIM FEINAUER, LÉANE DOTT
HOCHSCHULE KONSTANZ –
TECHNIK, WIRTSCHAFT UND GESTALTUNG

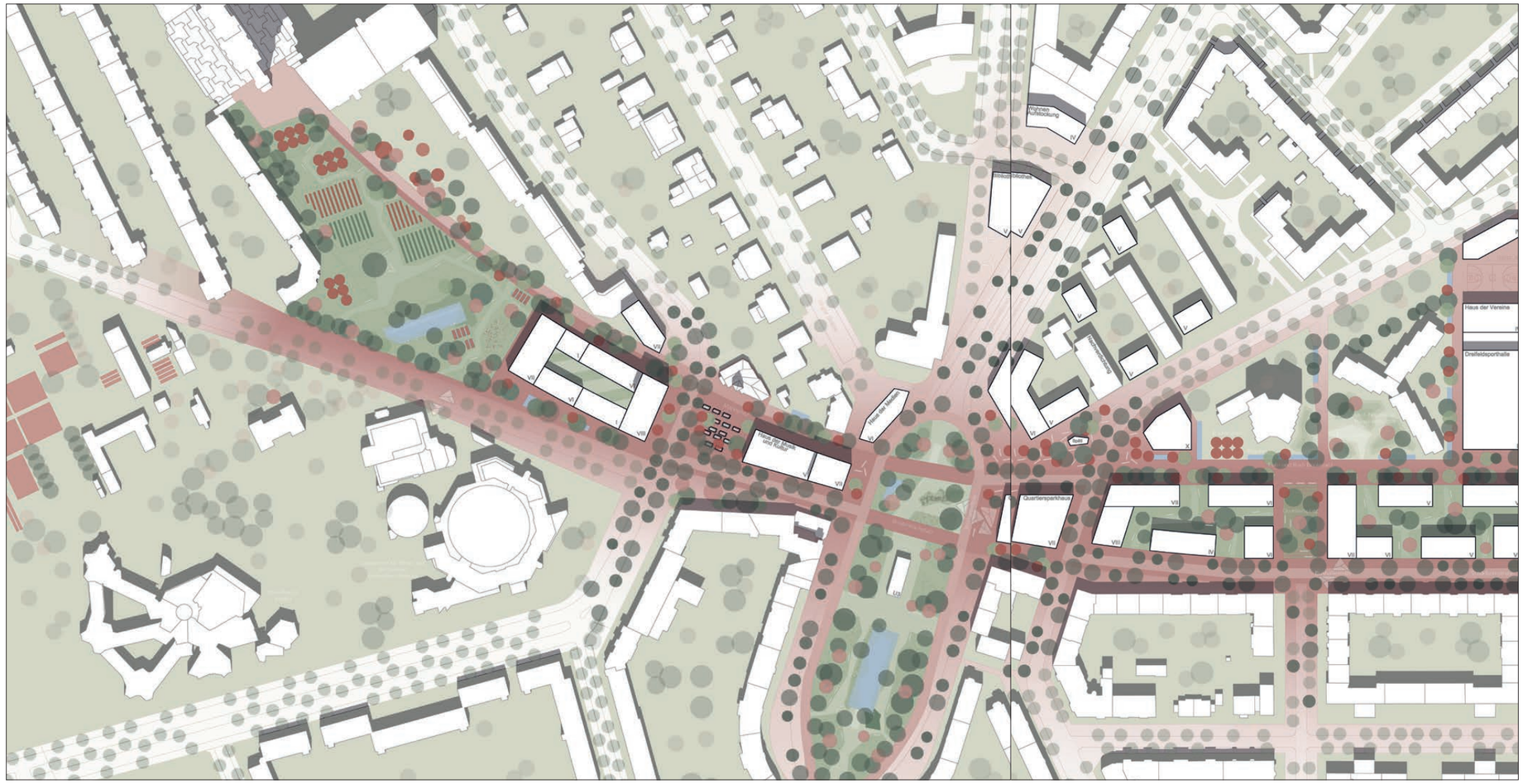
Sonderpreis Städtebau
gestiftet von der BAUWENS-Gruppe

„Durch den Rückbau der Autobahntrasse werden neue Flächen gewonnen. Von der Schlangenbader Wohnanlage in Richtung Bierpinsel entsteht ein Band, auf dem sich neue Baufelder, Plätze und attraktive Freiräume aneinanderreihen. Bestehende Gebäude können unberührt bleiben und werden nur vereinzelt nachverdichtet." *Aus dem Erläuterungsbericht der Verfasser.*

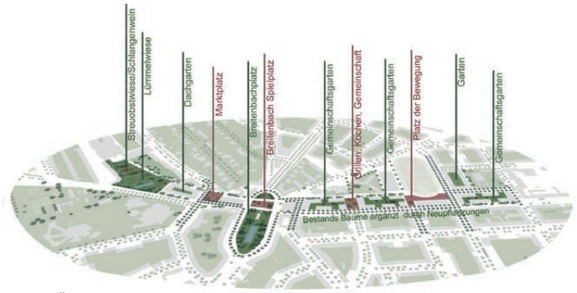
In dem Entwurf wird die Hochstraße fast komplett zurückgebaut und durch ein Band aus Wohnbauten und Freiflächen ersetzt. Beginnend im Norden des Bearbeitungsgebietes entsteht am Tunnelausgang eine kleine Parkanlage, die sich aus der Höhenlage der ehemaligen Autobahn auf das Straßenniveau herabterrassiert. Die vorhandene nördliche Autobahnauffahrt wird inklusive Böschung erhalten und in die neue Grünfläche integriert. Die Terrassen sollen mit Streuobst und Weinreben bepflanzt werden, die sowohl der Artenvielfalt dienen wie auch den Bewohnern nach Aussage der Verfasser ein Stück „Flair des Südens" vermitteln. Ein großes begehbares Wasserbecken am Ende der Terrassenlandschaft soll als Wasserspeicher bei Starkregen dienen.

Vis à vis der Elektronenspeicherringanlage „Bessy" beginnt die Bebauung des Bandes, die vergleichbar mit einem Dorfanger beidseitig von einer Straße flankiert wird. Auf Höhe der St. Petrus Kirche entsteht ein kleiner Marktplatz, und anschliessend das „Haus der Musik und Kultur" mit großem Konzertsaal. Durch die neue Straßenführung entstehen nach Aussage der Verfasser verkehrsberuhigte Fuß- und Radboulevards. Diese zeichnen sich durch Flächen für neue Bäume, Versickerung sowie Radverbindungen in beide Richtungen aus. In der Jury wird über die neue Verkehrsführung mit dem Verspringen der nördlich gelegenen Fahrspur (für Autos) kontrovers diskutiert.

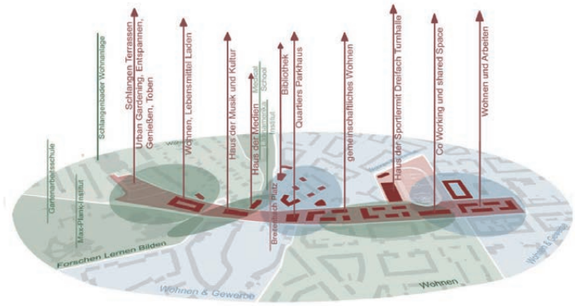
Der Breitenbachplatz wird nach historischem Vorbild wieder umgebaut. Der komplette Wegfall der öffentlichen Parkplätze wird durch ein oberirdisches Parkhaus ausgeglichen. Der Platz dient durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel auch als Mobility Hub. Die zwischen Breitscheidplatz und Gritznerstraße von den Verfassern



Verschiedene Verkehrsnetze nutzen und verknüpfen



Öffentlichen Raum zurückgewinnen



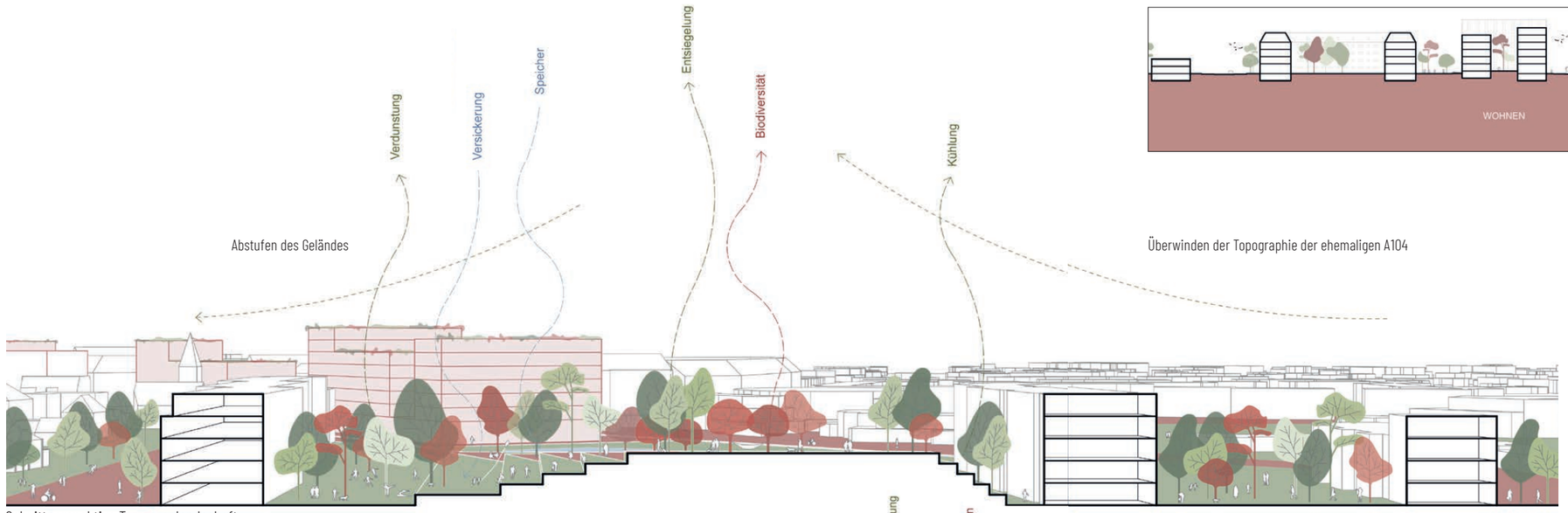
Nutzungsschwerpunkte im Band

vorgeschlagene Wohnbebauung kann nach Auffassung der Jury nur als Chiffre gesehen werden. Die dargestellten Abstandsflächen sind zu gering und nicht genehmigungsfähig. Der Große Sportplatz an der Schildhornstraße erhält ein zusätzliches Sportzentrum mit einer Dreifeld Sporthalle und einem neuen Vereinsheim. Zur Kreuznacherstr. hin schließt ein Gebäude für Start-ups, Werkstätten und Gemeinschaftsräumen den Platz ab.

Baumrigolen, Rigolen und Wasserbecken dienen als Retentionsflächen. Zusammen mit den Retentionsdächern der neuen Gebäude entsteht nach Aussage der Verfasser ein neues Stück Schwammstadt.

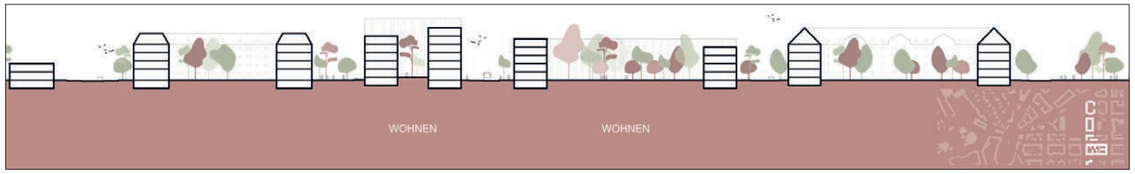
Der Bestand an Bebauung und Bäumen entlang der ehemaligen Stadtautobahn bleibt erhalten. Durch Nachverdichtung und Aufstockung entlang des Südwestkorsos werden aktuelle städtebauliche Defizite beseitigt und neue kompakte, funktionsgemischte Quartiere definiert. Vorhandene Straßenfluchten werden aufgegriffen und geschlossen.

Der Arbeit gelingt es, mit einem kompaktem Volumen, verteilt auf den frei werdenden Flächen der ehemaligen Autobahn, intelligente Antworten, wie Verzahnung, Raumbildung, Orientierung und Identität, auf die komplexen Anforderungen der Ausschreibung angemessen zu reagieren.



Schnittperspektive Terrassenlandschaft

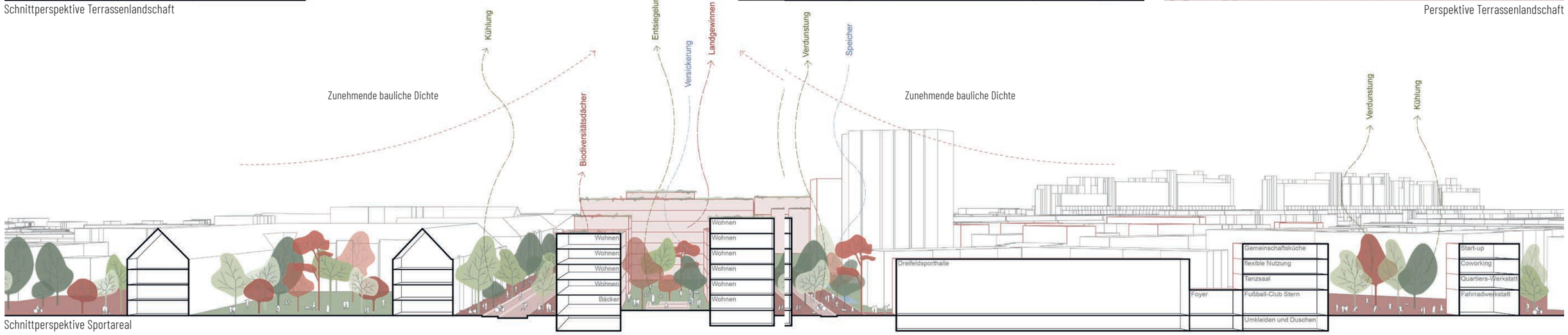
Isometrie Baublock Wohnen



Schnitt quer durchs Band

Überwinden der Topographie der ehemaligen A104

Perspektive Terrassenlandschaft



Schnittperspektive Sportareal

NAHTstelle A104

ANDRÉ SCHMIDT, ALEXANDER GEHRKE, ANNAMRIA ARNOUK
BRANDENBURGISCHE TECHNISCHE UNIVERSITÄT COTTBUS-SENFTENBERG

Unter dem Titel "NAHTstelle A104" wird die Schneise der heutigen A104 zu neuen Strukturen umgewidmet. Dabei wird die Spur der Hochstraße nicht negiert, sondern als verbindendes Element zwischen den angrenzenden Quartieren umgebaut. Aus der Analyse der angrenzenden, monofunktionalen Gebiete heraus entsteht der Vorschlag zur Ergänzung mit unterschiedlichen, neuen Nutzungen wie urbaner Produktion, neuen Wohnformen, Kultur- und Sozial- und Sporteinrichtungen. Im nordwestlichen Bereich wird ein Teil der A104 als neuer Brückenpark umgenutzt. Thementürme mit differenzierten Kubaturen werden angelagert. Der Breitenbachplatz wird im nördlichen Teil durch kräftige, neue Baukörper gefasst und als Zentrum des Gesamtquartiers gestärkt.

An der Schildhornstraße entsteht eine neue "Grüne Meile". Daran angelagert ist ein verdichtetes Quartier, in welchem bestehende Strukturen, wie die Zeilenbauten und das Hochhaus, zu neuen Ensembles weiterentwickelt werden.

Mit einer Seilbahn zwischen Schloßstraße und Hohenzollerndamm wird eine Alternative zur klassischen Mobilität und ein neuer Anziehungspunkt vorgeschlagen.

Die Arbeit überzeugt durch das sorgfältige Entwickeln neuer, vielfältiger Nutzungsstrukturen aus dem angrenzenden Bestand heraus. Mit differenzierten Eingriffen entsteht ein neues, spannendes und nutzungsgemischtes Stadtquartier, welches zu einer Bereicherung der angrenzenden Gebiete wird und offen für sich verändernde Ansprüche bleibt. Der vorgeschlagene Teilerhalt und die Umnutzung der Hochstraße zwischen dem Breitenbachplatz und der Bebauung an der Schlangenbader Straße werden als sehr guter Beitrag für anstehende Diskussionen bewertet.

Brückenpark A104

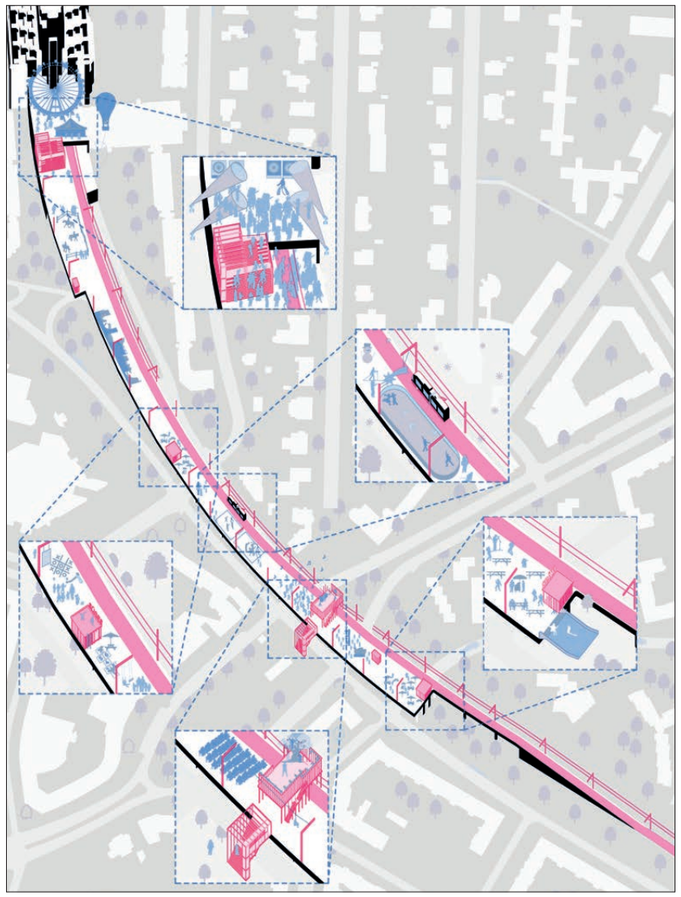
Grüne Meile

O 104

KIRSTEN JUDITH AUGSTEIN, ELENA SOPHIA HERZOG
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Mobilität ist Teil der Schlangenbader Straße, das Projekt O 104 geht zeitgemäß mit dem Leitthema des Gebäudes um und nutzt die bestehende Infrastruktur, ohne große Eingriffe zu tätigen. Der Autobahntunnel und die Autobahntrasse werden nur noch von einer Oberleitungsbuslinie befahren. Die Autobahntrasse bleibt mit einer Auffahrt bestehen, hinzukommt ein Fußgängeraufgang. Der notwendige energetische Aufwand sowie die vorliegende graue Energie würden den Abriss einer weiterhin nutzbaren Struktur nicht rechtfertigen. Der Verkehr unterhalb der ehemaligen Autobahntrasse bleibt bestehen. Der Eingriff in das bestehende Verkehrsnetz äußert sich durch Oberleitungsmasten, diese werden alle 30 m entlang der O-Bus-Strecke errichtet. Des Weiteren wird in der Trasse die Chance gesehen, eine zweite Ebene über dem Breitenbachplatz zu schaffen und die Anbindung an die Schlange zu gewährleisten.

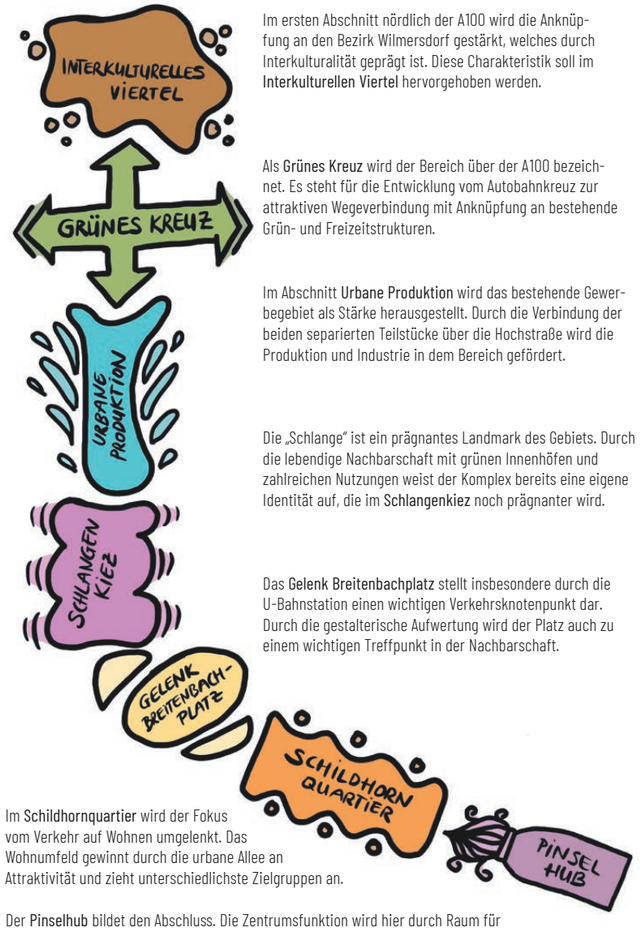
Ziel ist die emotionale Bindung und Projektionsfläche, die vorrangig Autos vorbehalten ist, nun auch öffentlichen Verkehrsmittel zu widmen. Das Projekt O 104 stellt die These auf, dass die Verkehrswende nur über positive Visionen erreicht werden kann. Der Verzicht auf das Auto darf keinen Verlust darstellen, sondern ist eine Chance, neue Stadträume und Erfahrungen zu schaffen.



Quartier statt Hundertvier

ANNA MÜHLDORFER, SOFIE MARIE PETERS
TECHNISCHE HOCHSCHULE LÜBECK

Weg von der autogerechten Stadt - hin zu einer neuen Identität! Die A104 bekommt nicht nur eine neue Identität, es ergeben sich sieben Abschnitte mit unterschiedlichen Charakteristiken. Dafür ist eine grundlegende Veränderung der Verkehrssituation notwendig. Rückbau und Umnutzung der Hochstraße bringen neue Potenziale mit sich. Diese Potenzialflächen können für Nachverdichtung, Stärkung der urbanen Produktion, Schaffung attraktiver Freiräume und Stärkung bestehender Zentren genutzt werden.



Im ersten Abschnitt nördlich der A100 wird die Anknüpfung an den Bezirk Wilmersdorf gestärkt, welches durch Interkulturalität geprägt ist. Diese Charakteristik soll im **Interkulturellen Viertel** hervorgehoben werden.

Als **Grünes Kreuz** wird der Bereich über der A100 bezeichnet. Es steht für die Entwicklung vom Autobahnkreuz zur attraktiven Wegeverbindung mit Anknüpfung an bestehende Grün- und Freizeitstrukturen.

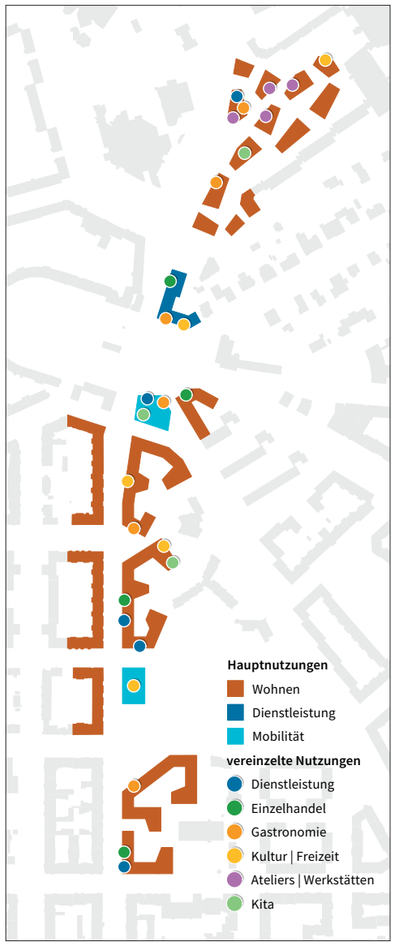
Im Abschnitt **Urbane Produktion** wird das bestehende Gewerbegebiet als Stärke herausgestellt. Durch die Verbindung der beiden separierten Teilstücke über die Hochstraße wird die Produktion und Industrie in dem Bereich gefördert.

Die „Schlange" ist ein prägnantes Landmark des Gebiets. Durch die lebendige Nachbarschaft mit grünen Innenhöfen und zahlreichen Nutzungen weist der Komplex bereits eine eigene Identität auf, die im **Schlangenkiez** noch prägnanter wird.

Das **Gelenk Breitenbachplatz** stellt insbesondere durch die U-Bahnstation einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar. Durch die gestalterische Aufwertung wird der Platz auch zu einem wichtigen Treffpunkt in der Nachbarschaft.

Im **Schildhornquartier** wird der Fokus vom Verkehr auf Wohnen umgelenkt. Das Wohnumfeld gewinnt durch die urbane Allee an Attraktivität und zieht unterschiedlichste Zielgruppen an.

Der **Pinselhub** bildet den Abschluss. Die Zentrumsfunktion wird hier durch Raum für Kreativität und Vernetzung sowie einen Mobility Hub gestärkt, sodass ein lebendiger Knotenpunkt entsteht, der die Multikulturalität Berlins widerspiegelt.

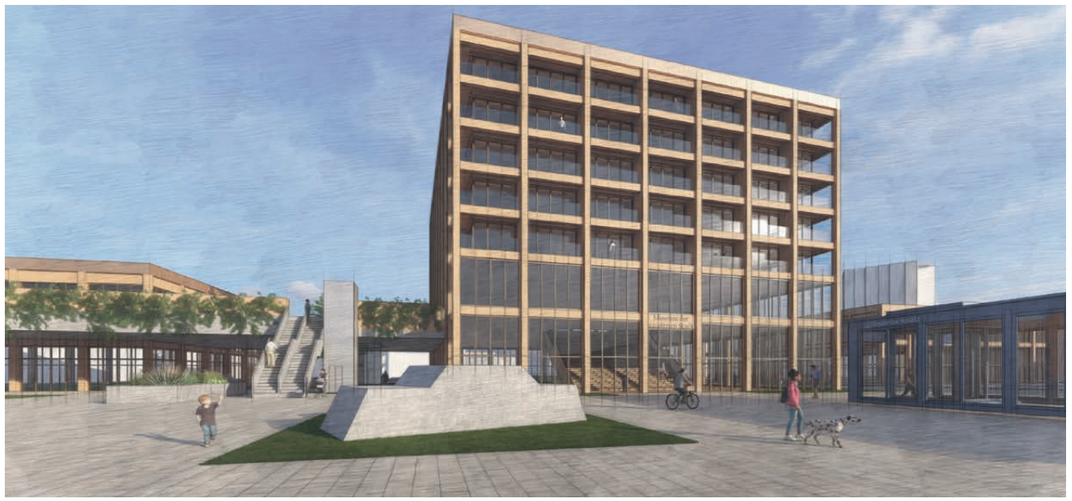


Vertiefungsgebiet Schlangenkiez bis Schildhornquatier

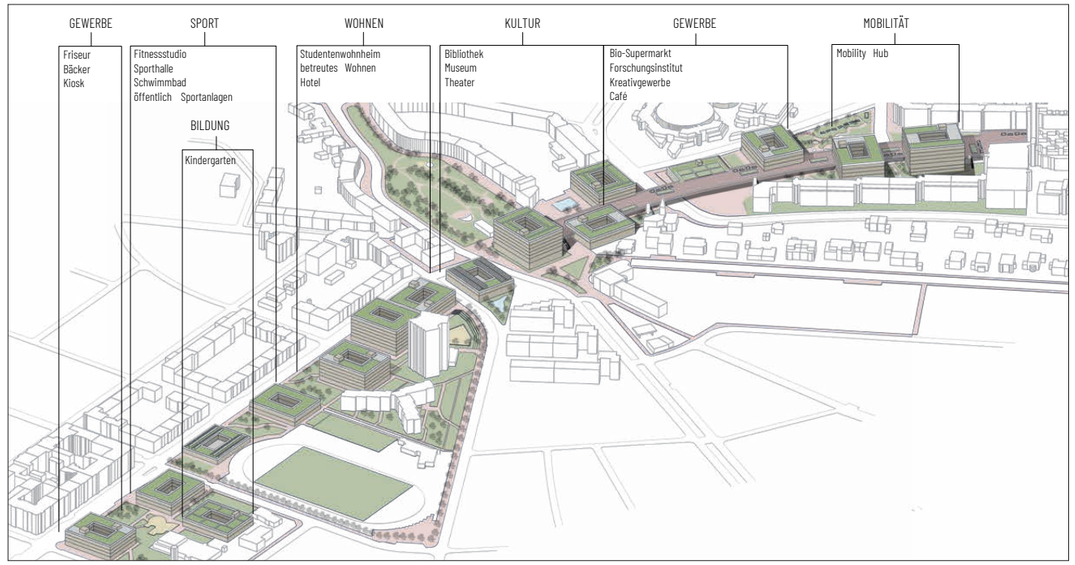
Lineares Miniblock Quartier

FINJA RIECKE, VILIANA SAWATZKI, MARJAN ABEDI
TECHNISCHE HOCHSCHULE OSTWESTFALEN-LIPPE

Ziel unseres Entwurfs ist es das Zusammentreffen der verschiedenen Bebauungsstrukturen der Umgebungen zu nutzen, um als Mitte ein neues Quartier zu schaffen. Der Miniblock ist ein Stadtbaustein, der je nach Position und Lage seine Nutzung bekommt und ist zudem nutzungsneutral und zukunftsweisend. Dieser setzt sich aus dem Berliner Block und einem Solitär zusammen. Die Baukörper variieren in der Höhe und stellen einen gut sichtbaren, leicht lesbaren und freundlichen Baustein für den Bezirk dar.



Am Breitenbachplatz

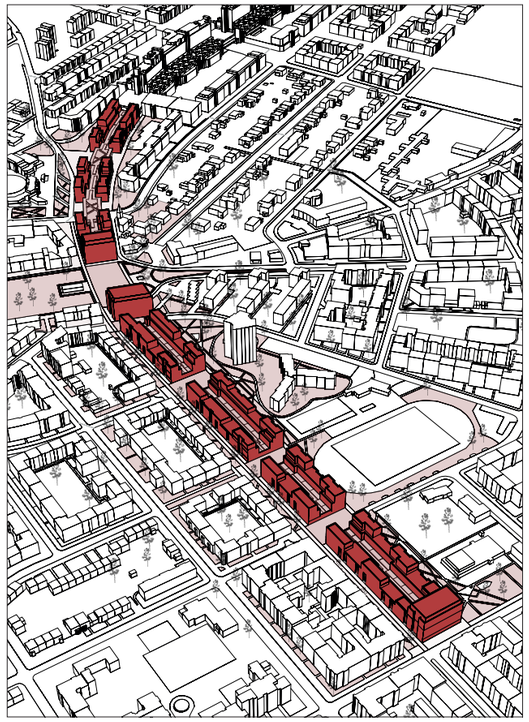


Stadtband

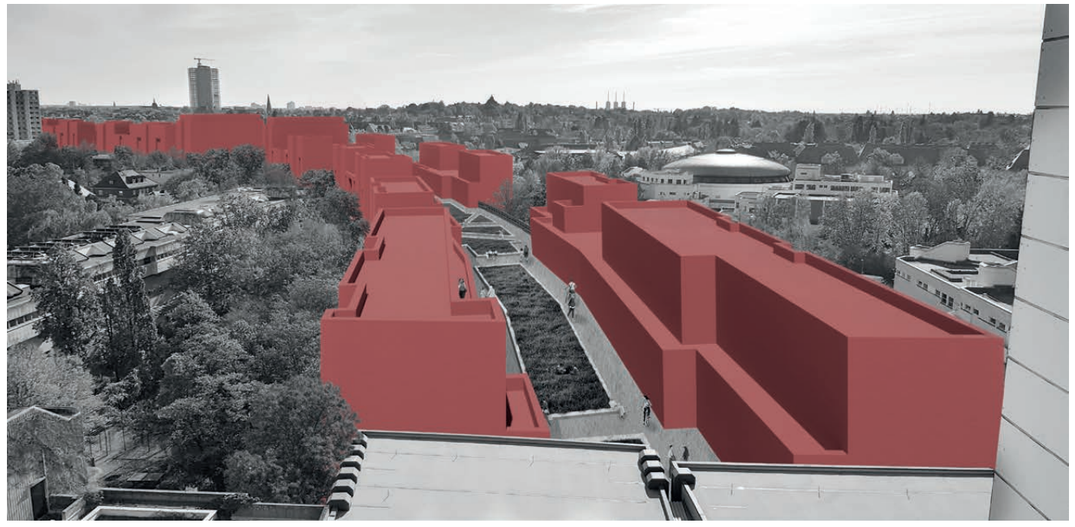
QUENTIN MUSCHKE, MAXIMILIAN MICHELN
TECHNISCHE HOCHSCHULE OSTWESTFALEN-LIPPE

Ziel des Entwurfes ist die Zusammenführung der Quartiere nördlich und südlich der Hochstraße, die die Grenze zwischen zwei Stadtteilen definiert. Dazu wird die Form der Hochstraße im Bestand aufgenommen und weiter gedacht. Das so entstehende Band, welches sich von der Schlange durch das Viertel windet, bildet sich durch Gebäude an und auf der Hochstraße und wird von städtebaulichen Achsen der Berliner Blöcke unterteilt. So entsteht ein luft- und blick-durchlässiges Stadtband.

Fußgängerperspektive Schildhornstraße △



▽ Perspektive von der Wohnbebauung Schlange



LA
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Aufgabenstellung

Die Fachsparte Landschaftsarchitektur betrachtet die Chancen, die sich für die Transformation des Stadtteils ergeben, wenn die Autobahnteilstrecke A104 stillgelegt, die damit verbundenen Verkehrsbauwerke zurückgebaut oder umgenutzt und der lineare Stadtraum in ein Freiraumband mit auf den Kontext abgestimmten Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten umgewandelt wird. Die Relikte einer ehemals autogerecht geplanten Stadt werden zu Leitelementen der blau-grünen Infrastruktur. Es bietet sich die Chance, mit Konzepten für die Transformation der ehemaligen Verkehrstrasse in einen neuartigen Grünzug essentielle Zukunftsfragen für die Stadt Berlin beispielhaft zu beantworten. Zentrales Thema sind dabei Anpassungsstrategien an den Klimawandel.

Städtebaulich-freiraumplanerische Einbindung

Auf übergeordneter Ebene soll die gesamte Trasse der A104 zwischen der A100 und der A103 im Maßstab 1:5000 bearbeitet werden. Es ist zu untersuchen, wie sich das neue Freiraumband in das Netz der vorhandenen Raumstrukturen und Rad- und Fußwegeverbindungen einbinden lässt. Es sind sinnhafte Verbindungen der Klimaausgleichsräume untereinander herzustellen sowie biodiversitätsfördernde Potentiale wie Biotopvernetzungen zu berücksichtigen.

Im Sinne einer nicht nur grünen, sondern auch blauen Infrastruktur soll überprüft werden, inwieweit das Freiraumband Teil eines Regenwassermanagementsystems für den Stadtteil werden kann. Dabei ist die Starkregenvorsorge zu berücksichtigen genauso wie die Möglichkeit zu untersuchen, inwieweit Straßen- und Verkehrsflächen von der Mischkanalisation abgekoppelt werden, und multifunktionale Retentions- und Versickerungsflächen im öffentlichen Raum geschaffen werden können, nicht zuletzt hinsichtlich der Verfügbarkeit der Niederschlagswasser für den Gehölzbestand.

Gleichzeitig ist die Chance zu nutzen, das Netz der umweltverträglichen Mobilitätsformen zu stärken. Mit der Annahme, dass innerhalb der ehemaligen Autobahntrasse der reduzierte Querschnitt von 5,50m plus Radwege in beide Richtungen zu erhalten ist, sollen die BearbeiterInnen überprüfen, wie ein attraktiver Transferraum für sanfte Mobilität entstehen kann, und der eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV in Form eines neuen Shortcuts durch die Stadt darstellt. Dabei ist zu überprüfen, ob eine Radverkehrstrasse auf Teilen der ehemaligen A104 einen sinnvollen Lückenschluss im Netz darstellen könnte. Zudem ist eine mögliche Fortführung eines Radschnellweges durch den Tunnel der Überbauung Schlangenbader Straße kritisch zu prüfen und insbesondere im Falle einer Kooperation mit der Fachsparte Architektur gegenüber möglichen anderen Konzepten für den Tunnel abzuwägen. Während für einen möglichen Radschnellweg eine weitgehend querungsfreie Führung von Vorteil ist, sind die Potentiale einer Verzahnung der auf beiden Seiten der Autobahntrasse gelegenen Quartiere durch Querverbindungen darzustellen.

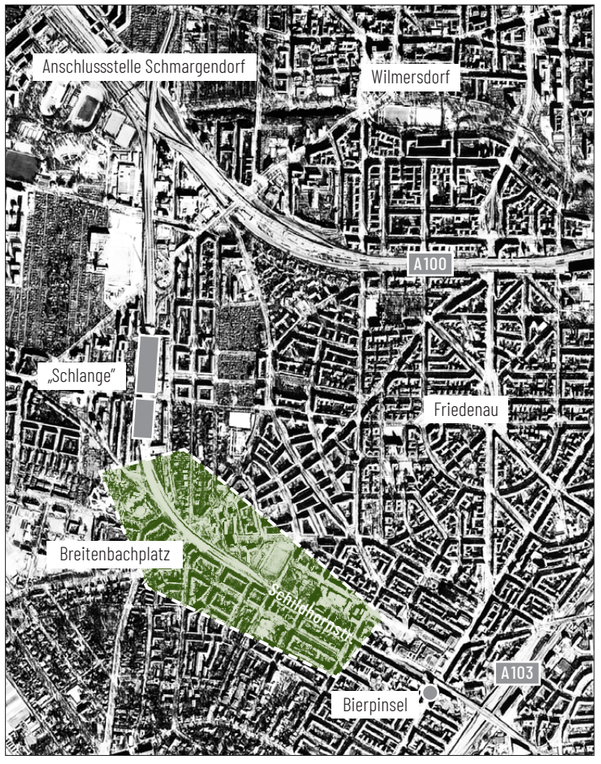
Auf Quartiersebene ist das stadträumliche Potential offensichtlich, das durch die Schließung der Autobahn und einen Abriss der als Barrieren wirkenden Brücken, Hochstraßen und Rampenbauwerken frei wird; ein jahrzehntelang durch die Autobahntrasse durchschnittenes Stadtgefüge kann wieder zusammenwachsen. Alternativ ist zu prüfen, inwieweit bei Erhalt der Brücken und Rampen diese neuen Nutzungen zugeführt werden und sie in ein Freiraumband auf zwei Ebenen umgewandelt werden kann. In beiden Fällen haben die BearbeiterInnen sich damit auseinanderzusetzen, welche Maßnahmen es erfordert, um das entstehende neuartige Freiraumband mit eigener Identität auszustatten, die die umliegenden Quartiere positive beeinflussen kann. Ist der Raum, der durch Rückbau und Entsiegelung entsteht so proportioniert und dimensioniert, dass er Verbindungen statt Trennungen ermöglicht? Welchen Beitrag müssen die Freiräume leisten um Sichtbeziehungen zu ermöglichen?

Eine mögliche städtebauliche Nachverdichtung steht nicht im Zentrum der Betrachtung, Potentiale punktueller Setzungen und Arrondierungen sind jedoch möglich. Im Fall einer Kooperation mit der Fachsparte Städtebau ist ein verträgliches Maß an Nachverdichtung zu finden das beiden Aufgabenstellungen gerecht wird und eine angemessene Symbiose aus Freiraum und Stadt darstellt.

Jelbi-Standort U-Bhf Breitenbachplatz (Brentanostraße), Blick Südosten

Blick Nordwesten

Bearbeitungsgebiet Landschaftsarchitektur



Gestaltungskonzept

Für den Abschnitt von der Autobahnüberbauung „Schlange" in Richtung Süden bis zum Ende der Rampenbauwerke an der Kreuzung Paulsenstraße soll ein freiraumplanerischer Entwurf für das neuartige Freiraumband im Maßstab 1:500 entwickelt werden. Es soll mit seinen räumlichen Funktionen ablesbar und in seiner Gesamtheit als Stadtbaustein erfahrbar gemacht werden. Dabei geht die Ausloberin davon aus, dass die Rampen, Brücken und Hochstraßen abgebrochen werden. Alternativ dazu können die BearbeiterInnen in tragfähigen, und dem Ort angemessenen Konzepten darlegen, wie die Bauwerke in Teilen stadträumlich verträglich erhalten, umgenutzt und in innovative Freiraumkonzepte integriert werden könnten. Dabei ist insbesondere nachzuweisen, welche sozialräumlichen Qualitäten den unter den Hochbahntrassen liegenden Räumen zukommen. Die dabei entstehenden problematischen unter- und überbauten Pflanzenstandorte müssen dabei hinsichtlich Versorgung mit Licht und Niederschlägen realistisch betrachtet und in den Plandarstellungen berücksichtigt werden („geschossweise" Darstellung der Freiflächen).

Abfahrt Breitenbachplatz, Blick Richtung Norden

Eine besondere Rolle bei der Entscheidung des Abbruchs oder Erhalts nimmt der Breitenbachplatz ein. Der Anger-ähnliche, von zahlreichen denkmalgeschützten Gebäuden gerahmte gründerzeitliche Platz ist durch eine U-Bahnstation unterbaut und durch Rasenflächen, umrahmende Gehölze und einen Spielplatz geprägt. Die Rampe der Autobahn durchschneidet die Gesamtanlage auf massive Weise, weshalb sowohl im Vorfeld von dessen Bau 1970 als auch aktuell Bürgerinitiativen gegen das Bauwerk vorgingen.

Für den Breitenbachplatz ist eine gestalterische Lösung zu entwickeln, die den auf historischen Bezügen beruhenden Bestand respektiert, die Möglichkeit einer städtebaulichen Reparatur des Stadtraums überprüft, und eine Verbindung zwischen der linearen Freiraumstruktur der ehemaligen Autobahntrasse mit der Aufweitung des Raums in die Tiefe des Platzes herstellt.

Unabhängig von der Entscheidung, die Verkehrsbauwerke in Teilen zu erhalten oder vollständig abzureißen ist ein tragfähiges Nutzungsprogramm für das gesamte neuartige Freiraumband zu entwerfen. Angemessene Angebote für Spiel, Sport und Bewegung sind ebenso vorstellbar, wie Aufenthaltsmöglichkeiten, die erst durch den Wegfall der jahrzehntelang präsenten Lärmkulisse der Autobahn denkbar werden. Daneben können die freiwerdenden Flächen im öffentlichen Eigentum auch Platz bieten für Orte urbaner Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln für alle Gesellschaftsschichten. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Wettbewerbsgebiet sind in Dahlem traditionelle und vor allem noch aktive Wissenschafts- und Ausbildungsstandorte für Landwirtschaft zu finden. Deren Potentiale sind geeignet, in der neuen und bedrohlichen geo-politischen Lage Landwirtschaft und Gartenbau in neuem Licht zu sehen. „Vertical farming/gardening" bilden für Städte eine Möglichkeit der Ergänzung für die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln.

Die verbleibende Wohnstraße sowie die geschilderten sanften Mobilitätsformen sind in den Raum zu integrieren und innovative Lösungen zur Führung der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu entwickeln. Dabei sind angemessene Dimensionierungen zu beachten sowie Lösungen für Kreuzungssituationen und Querungen darzustellen.

Die im übergeordneten Strukturplan entwickelten Konzepte zum Regenwassermanagement sind in den unterschiedlichen Abschnitten des Freiraumbandes detaillierter darzustellen. Ziel sind Schwammstadtkonzepte mit multifunktionalen Retentions- und Versickerungsflächen. Dimensionierungen können schätzungsweise erfolgen und müssen nicht rechnerisch nachgewiesen werden. Gefragt sind konkrete baulich-gestalterische Lösungen, die angestrebte klimarelevante Ziele wie Entsiegelung und Wasserversorgung der Straßenbäume räumlich qualitätsvoll umsetzen, anstatt die technischen Anpassungsmaßnahmen lediglich mit gestalterischen Ideen anzureichern. Es muss darum gehen, klimarelevante Maßnahmen von Grund auf als integrativen Bestandteil des Freiraums, also ortsspezifisch und räumlich, zu entwerfen.

Ein großes Potential zur Minderung der Folgen des Klimawandels liegt in der durch Rückbau beziehungsweise Transformation der Autobahn möglich werdenden Begrünung der Stadträume mit Bäumen, Sträuchern, einer vielfältigen Krautschicht und vertikalen Begrünungen. Die Ausloberin wünscht sich, dass charaktervolle Vegetationsbilder entworfen werden, die zur Einzigartigkeit des Ortes beitragen. Die BearbeiterInnen haben sich dabei der Herausforderung zu stellen, individuelle pflanzliche Motive zu entwickeln, die eine eigene spezifischen Atmosphäre für das urbane Umfeld erzeugen, als auch eine Vielfalt an Lebensräumen für Arten bereithalten. Die Steigerung der Biodiversität und die Schaffung vielfältiger Nischen als Lebensräume für Mitlebewesen ist zentrales Thema der Stadtökologie. Die Eignung der gewählten Arten für die klimatischen Bedingungen großstädtischer Standorte im Klimawandel muss selbstverständlich gegeben sein.

Die Eignung der Bepflanzung zur Ausbildung robuster, pflegeextensiver Grünstrukturen soll nachgewiesen werden. Begrüßt werden auch gesonderte Visualisierungen der Untersuchung von Standortfaktoren beziehungsweise ingenieurbiologischer und technischer Maßnahmen zur Verbesserung der Wachstumsbedingungen, wenn diese die Ästhetik der geschaffenen Freiräume mitprägen.

Für den Aspekt Pflanzenverwendung kann zusätzlich zum Schinkel-Preis ein durch die Lenné-Akademie gestifteter Sonderpreis vergeben werden. Die Ausloberin weist aber ausdrücklich darauf hin, dass die Vegetationsverwendung als Entwurfsaspekt grundsätzlich nicht nachgeordnet behandelt werden soll. Zur Darstellung der Pflanzenverwendung werden exakte Beschreibungen der Artenzusammensetzung gefordert. Komplexität und ästhetische Qualität werden entwurfsabhängig beurteilt; so kann auch ein „einfaches" Bepflanzungskonzept überzeugen, wenn die vermittelte Einfachheit Teil eines prägnanten Entwurfskonzeptes ist und die in dieser Aufgabenstellung formulierten Anforderungen erfüllt. Die Darstellung des Bepflanzungskonzeptes soll vorzugsweise in visueller Form erfolgen, ergänzt durch Pflanzlisten mit einer kurzen textlichen Beschreibung der unterschiedlichen Vegetationsbilder. Geeignete Formen der Darstellung wären beispielsweise detailliert beschriftete, (beliebig abstrahierte) räumliche Ausschnitte aus Pflanzungen oder auch kollagenhafte Darstellung der unterschiedlichen Schichten und Aspekte. Dabei ist auf konkrete Leitarten, strukturbildende Pflanzen und Kombinationen einzugehen. Eine Bezeichnung der verwendeten Pflanzen mindestens in Gattung und Art ist zwingend gefordert.

Blick auf den Breitenbachplatz Richtung Südwesten

Bushaltestelle „Dillenburger Straße"

AUFKLÄRANLAGE

ISABELLA BÖNKE, LAURA JACOBSEN, LINDA KÜHNEL
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

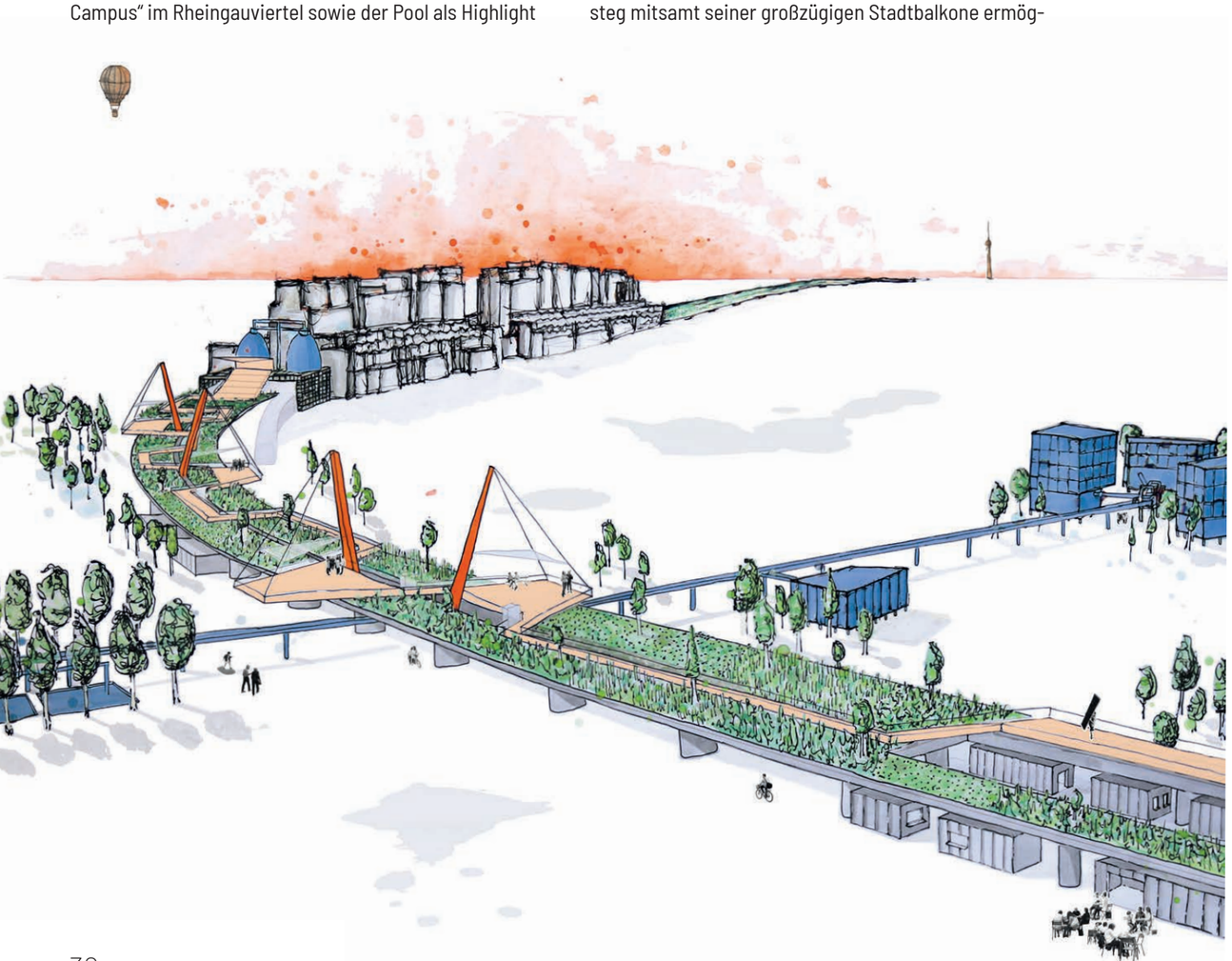
Schinkelpreis Landschaftsarchitektur

Der Entwurf besticht durch seinen ortsbezogenen Entwurfsansatz, der eine produktive und blau-grüne Stadtlandschaft rund um den Breitenbachplatz entstehen lässt. Die Verfasserinnen kreieren mit der AufKläranlage ein Leitthema, welches die Stadtgesellschaft für das Thema der (Ab-)Wasserwirtschaft in der Stadt sensibilisiert: die Integration einer Pflanzenkläranlage auf dem erhaltenen Brückenbauwerk der A104 sowie die Setzungen in den Stadträumen um das Brückenbauwerk (das Wasserspiel auf dem Breitenbachplatz, die Integration des „Blauen Campus" im Rheingauviertel sowie der Pool als Highlight der Freiraumachse unterhalb der Brücke) kreieren neue räumliche Qualitäten, Verbindungen und Funktionen im Freiraum.

Ausgehend von der stadtweiten Vision, die die A104 als Teil eines „Kühlrings" für das Berliner Stadtgebiet vorsieht, schaffen die Verfasserinnen stadtklimatische und -ökologische Mehrwerte über und um den Breitenbachplatz: Die Pflanzenkläranlage sorgt durch Verdunstungseffekte für eine Verbesserung des Mikroklimas und schafft neue, wertvolle Lebensbereiche für Flora und Fauna. Der Holzsteg mitsamt seiner großzügigen Stadtbalkone ermöglicht neue Formen des Stadterlebens durch die Schaffung neuer Blickbeziehungen und Aufenthaltsbereiche. Auch die Freiräume unterhalb der Brücke erhalten neue Funktionen, die für eine Nutzungsmischung im Quartier sorgen und zur Aneignung des Stadtraums durch die Anwohnenden auffordern.

Besonders lobenswert ist die Wahrung und Entwicklung der bestehenden Eigenart des Projektgebietes: Der Entwurf erhält und stärkt die räumlich-funktionale Beziehung zwischen der „Schlange" und der sie durchquerenden A104, indem er lokale Stoffkreisläufe offenlegt und erlebbar gestaltet. Die Verfasserinnen schaffen es somit, aktuelle Herausforderungen der Landschaftsarchitektur zu adressieren, indem sie das lokal anfallende Regenwasser und vorgereinigte Schwarzwasser der Schlange „auf die Straße" bringen. Die Pflanzenverwendung mit der Funktion der Wasserklärung wird grafisch und textlich angedeutet. Eine tiefergreifende Ausformulierung zum Umgang mit der Vegetation und ihrer Verwendungsästhetik hätte Details des starken Konzepts klarer werden lassen.

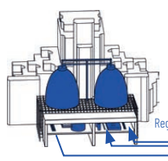
Die Jury lobt zudem die Argumentation zum Erhalt des Brückenbauwerks: Das Einsparen der grauen Energie und das Schaffen von verkehrsberuhigten Bereichen entlang der Dillenburger und Schildhornstraße besitzen Vorbildcharakter und sorgen für eine nachhaltige und lebenswerte Stadtlandschaftsentwicklung – für menschliche und nicht-menschliche Akteur:innen.



Steg über Pflanzenkläranlage

Aufgang Trasse

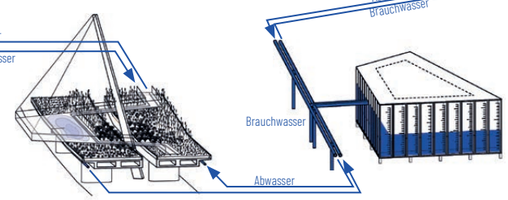
STATION I : TUNNEL



KLÄRUNG
Die in dem Tunnel der Straßenüberbauung der Schlangenbaderstraße liegende Kläranlage bereitet das Abwasser der Schlange und des Blauen Campus' sowie das Regenwasser auf.

STATION II : TRASSE

PFLANZENKLÄRANLAGE
Auf der Trasse entsteht eine Pflanzenkläranlage, welche das bereits aufbereitete Wasser weiter säubert, um es als Brauchwasser wiederverwenden zu können.



STATION III : TANK

SPEICHERN UND AUFKLÄREN
Das Wasser wird unter den Plattformen gesammelt und abgeführt. Nun findet es seinen Weg in das Wasserschauhaus, welches zugleich als Aufklärungsort, Pumpwerk und lokaler Wassertank fungiert.

STATION IV : BLAUER CAMPUS

NUTZUNG
Als Pilotprojekt wird das wiedergewonnene Brauchwasser nun für Klospühlung sowie Waschmaschinen und Dusch-/Badewasser in dem Blauen Campus' eingesetzt. Ebenso fließt das hier produzierte Grauwasser, vom Schwarzwasser getrennt, wieder zurück zum Anfang dieser Grafik.

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR LA
Schinkelpreis

FAULTÜRME

Durch eine verstärkende Stahlkonstruktion können die Faultürme, welche den abschließenden Teil der Kläranlage bilden, auf dem umfunktionierten Autobahntunnel aufgestellt werden.

AUSBLICK 104

Am nördlichen Ende der Südtrasse bildet sich aus dem Steg, der durch die Pflanzenkläranlage führt, eine breite Sitztreppe, die eine Aussicht über das Gebiet eröffnet.

STEG

Ein knapp 40 Zentimeter vom Erdsubstrat abgehobener Steg lädt zum Spazieren ein. Durch den Höhenunterschied bleiben die Pflanzen unberührt.

PLATTFORM

Entlang des Steges laden Plattformen zum Verweilen ein. Diese werden von Metallpfeilern, die zwischen den ehemaligen Fahrbahnen herausstechen, mit Zugseilen gehalten. Für Sonnen- und Regenschutz sorgen textile Segel.

BIOTOP

Kleine Wasserbecken neben der Trasse sorgen für ein biologisches Gleichgewicht, indem auch Non-Human-Actors Raum gegeben wird. Die Flächen dienen auch dem Auffangen von Regenwasser und können so auf die sich häufenden Starkregenereignisse reagieren.

BLAUER CAMPUS

Das geklärte Wasser wird im neuen Campus verwendet, und ein zukunftsgerechtes Trennsystem wird installiert. Das Pilotprojekt bietet Studierenden Wohnraum und ergänzt die Umgebung mit einer Mensa, einer Bibliothek und einer Caféteria.

WASSERBOULEVARD

Auf dem Weg zum Campus werden die Rohre präsentiert und die Infrastruktur wird sichtbar. Die neue Achse ist auch vom Steg bzw. den Plattformen, die durch die Pflanzenkläranlage führen, sichtbar.

WASSERSCHAUHAUS

Um wesentliche Kenntnisse zum Klärprozess, Wasserverbrauch etc. zu vermitteln, wird das neues Informationszentrum ein Knotenpunkt des wasser-positiven Quartiers.

MOBILITY HUB

Indivualverkehr war gestern! Für eine zukunftsgerechte Mobiliät werden Fahrzeuge geteilt. Im Hub können die Autos, Roller und Räder aufgeladen werden.

SPIELPLATZ

Kinder sollen mehr Raum in der Stadt erhalten. Mit einem Ort zum Spielen geht das neue Viertel auch auf die Umgebung ein.

BREITENBACHPLATZ

Der Platz, der nun durch den Raum unter der Brücke ergänzt wird, bietet mit Wochenmarkt den NachbarInnen ein weiteres Highlight.

WASSERSPIEL

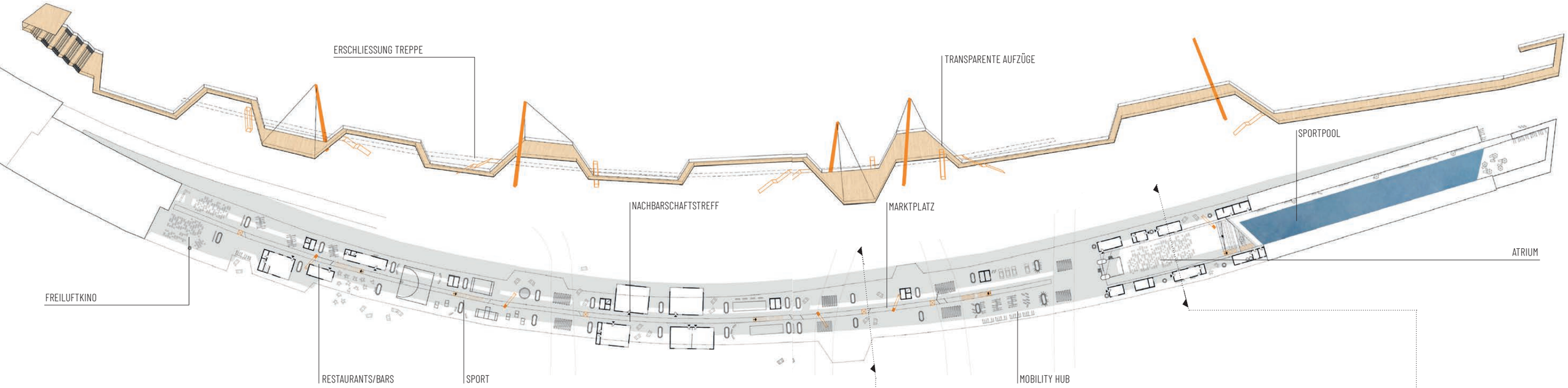
Niedrige Wasserbecken auf dem Breitenbachplatz laden vor allem Kinder und Familien zum Plantschen ein. Das verwendete Wasser stammt aus der Pflanzenkläranlage.

POOL

Der Sportpool vervielfältigt die Aktivitätenliste im Gebiet. Was in den Sommermonaten für eine Erfrischung sorgt, wird in den kühlen Jahreszeiten von der Initivative Pool Potentials bespielt.

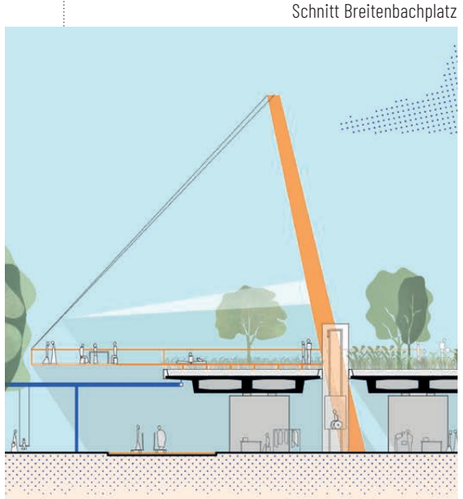
Die Verfassenden sehen nicht die Trasse an sich als spaltendes Element, sondern den Verkehr, insbesondere den bodenebenen Verkehr. Durch dessen Entschleunigung soll das Auto in den Hintergrund rücken und Raum für vielfältige, nachhaltige Mobilität schaffen.

Mit dem Wettbewerbsbeitrag "AufKläranlage" führen uns die Verfassenden auf eindrucksvolle Weise vor Augen, dass zu einer wirklich lebenswerten Stadt neben Wohnraum, Arbeitsplätzen und Räumen zum Verweilen, Begegnen und Verzehren, auch existenzielle Infrastruktur wie eine Kläranlage gehört. Der besondere Wert der Arbeit liegt dabei in der Verwebung dieser doch sonderbaren Nutzung mit einem lebendigen Stadtquartier, diversen Biotopen sowie vielfältigen Gemeinschaftsflächen. Sie zeigt uns darüber hinaus, dass das Thema Kläranlage durchaus auch eine Aufgabe des Städtebaus sein sollte und dass diese kreativer gelöst werden kann als die Kläranlage an den peripheren Rand der Stadt zu verlagern – speziell, da das Thema Wasser in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die Verfassenden erzeugen sinnvolle Synergien zwischen dem Vorhandenen und Notwendigen. Aus einem ehemaligen Denkmal für die autogerechte Stadt wird ein Denkmal für eine zukunftsgerechte Stadt.

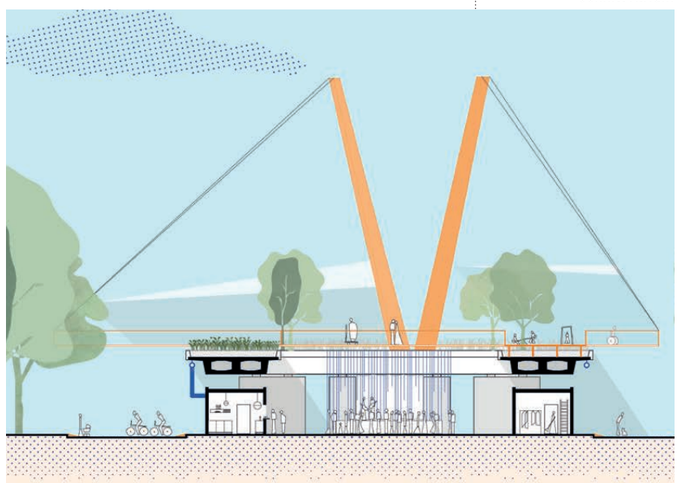


Wasserspiel am Breitenbachplatz

Schnitt Breitenbachplatz



Schnitt Atrium



GRÜNE A 104 DER

ANNEMARIE HENSSLER, MONA SCHÄFER, TAMARA JAKOBY
TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

Sonderpreis Besondere Pflanzenverwendung gestiftet von der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.

Die Arbeit setzt sich in herausragender Weise und mit großer Tiefe mit dem Thema auseinander. Insbesondere zeigt die Arbeit Lösungen für den mehr als dringenden Paradigmenwechsel von der Autostadt der 1980er Jahre hin zur Schwammstadt des 21. Jahrhunderts anhand der Umwandlung grauer in grüne/blaue Flächen und Strukturen auf. Dabei wird besonders auf die Filterwirkung von Vegetation, aber auch auf verschiedene Formen des Regenwassermanagements eingegangen. Besonders wertvoll ist, dass die beiden Pole des Klimawandels in Bezug auf Wasser, nämlich Trockenheit/Dürre und Starkregen, thematisch bearbeitet und Lösungen dafür gezeigt werden.

Vorschlag der Arbeit ist es, die A104 zu erhalten und dennoch in ein grünes Band umzudefinieren. Die Verkehrslasten durch Kraftfahrzeuge werden extrem eingeschränkt, indem auf der unteren Ebene die Verkehrsflächen in der vorgegebenen Fahrspurbreite stark verringert, entsiegelt und begrünt werden sowie gleichzeitig auf der oberen Ebene der Fahrzeugverkehr komplett ausgeschlossen und eine durchgängige Bepflanzung angelegt wird.

Auf beiden Ebenen entsteht dadurch eine „Grüne Ader". Diese wird in der unteren Ebene durch Schaffung von Grünflächen (unter Bewahrung der Bestandsbäume) mit besonderer Anpassung an extreme Wasserverhältnisse geschaffen. Es gibt straßenbegleitende grüne Flächen in Form von Filterinseln mit Regenretentions- und Aufenthaltsfunktion, Blühwiesen und Mulden zur Reinigung des Straßenablaufwassers sowie in die Kieze hineinreichende Begrünungen.

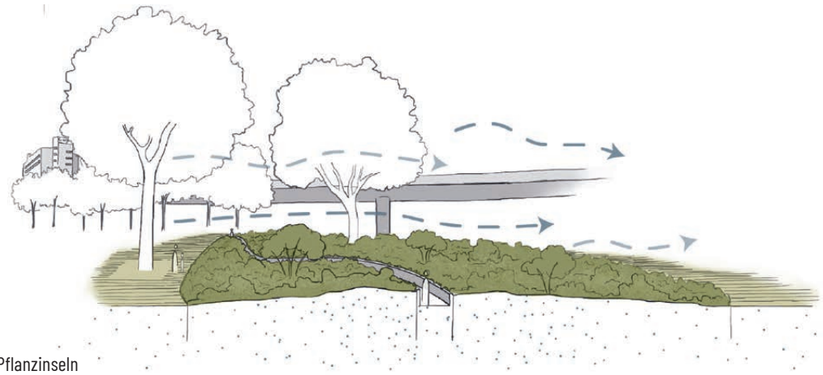
Die obere Ebene überrascht durch eine Heidelandschaft, die uns zwar von anderen Orten vertraut ist und dennoch ein ungewohntes Bild so mitten in der Stadt bietet. Diese unaufgeregte, standortgerechte und auch farblich sehr schöne und langgezogene lineare Landschaft einer trockenheitsertragenden „trockenen Sandheide" ermöglicht in der Stadt ungewohnte weite Blicke und Großzügigkeit und stellt damit ein Alleinstellungsmerkmal dar.

Indem die Arbeit mehr Grün vorsieht, werden sowohl die Biodiversität als auch Lebensmöglichkeiten für Insekten und Kleintiere stark gesteigert sowie eine erhebliche Verbesserung der Luft-, Boden- und der Aufenthaltsqualität erreicht.

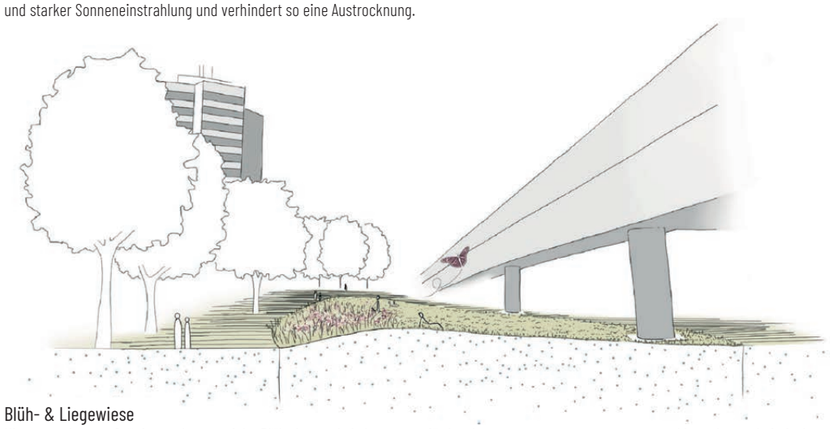
Entsprechend erfolgte auch die Pflanzenauswahl: sehr detailliert wurden Pflanzen gemäß den Standorten und ihrer beabsichtigten Reinigungsleistung und gemäß genau beschriebenen Standorten und deren Bodenaufbauten ausgewählt. Die Ansiedlung von Moosen und Flechten wird hierbei zwar als guter Ansatz wegen der Filterwirkung, allerdings als kaum realisierbar betrachtet, da diese Pflanzenfamilien weder einfach zur Verfügung stehen noch künstlich gepflanzt werden können. Einer natürlichen Ansiedlung in den geplanten Grünbereichen steht jedoch nichts im Wege, da sich diese Arten eh an für sie günstigen Orten einfinden.

Gestalterisch ist hervorzuheben, dass die Stadtumgebung durch die Begehbarkeit der Brücken erschlossen wird und dadurch neue Blicke in die Kieze ermöglicht werden.

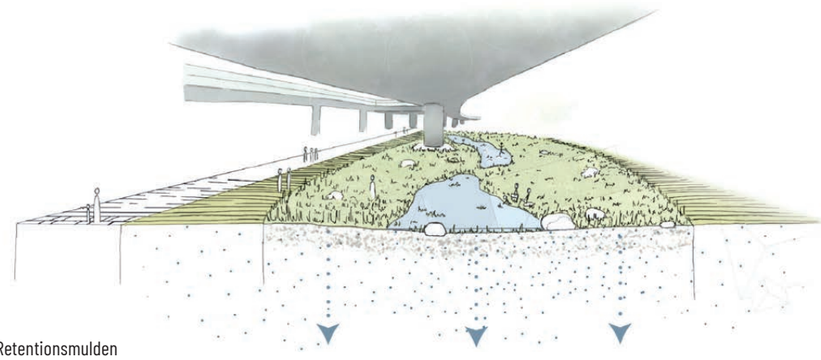
Aufgrund der tiefen und begründeten Befassung mit dem Thema Ökologie, Klimaschutz, Pflanzengesellschaften und Standorteignung sowie der Ansätze zum Umgang mit den verschärften Anforderungen bzgl. des Extremklimas wird die Arbeit mit dem Sonderpreis für besondere Pflanzenverwendung ausgezeichnet.



Pflanzinseln
Die für diesen Standort gewählte Vegetationsgesellschaft ist eine sarmatische Steppe mit artenreicher Krautschicht. Hierbei bilden verschiedene Moosarten einen essentiellen Bestandteil. Die enorme Filterleistung von Moosen wird durch Trockenheit gehemmt. Das Zusammenwirken innerhalb der Pflanzengesellschaft schützt die Moose vor Wind und starker Sonneneinstrahlung und verhindert so eine Austrocknung. So werden optimale Bedingungen geschaffen, um eine größtmögliche Filterleistung zu erzielen, wodurch viel Frischluft produziert wird. Die entsiegelte Fläche dient zugleich als Retentionsfläche. Die Modellierung der Inseln erzeugt eine räumliche Gliederung und schafft besonders atmosphärische Räume durch die sie schneidende Erschließung.

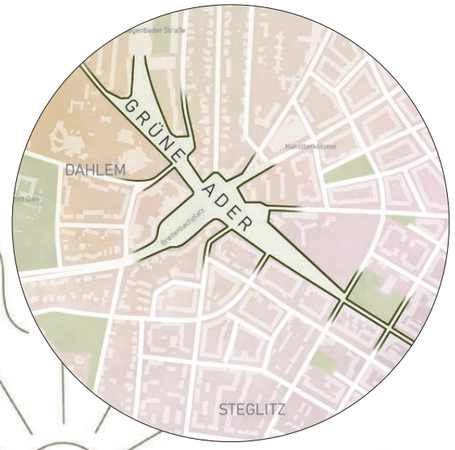


Blüh- & Liegewiese
Hier entstehen großzügige und artenreiche Blühwiesen als Lebensraum für Insekten. Diese werden durch eine insektenfreundliche zweischürige Mahd abschnittweise zu Liegewiesen gemäht. Die Ausrichtung der Topografie erfolgt anhand besonderer Blickfänge. Die Artenzusammensetzung der Insektenweide ist an die Standortbedingungen angepasst und besteht aus heimischen Arten. Sie erreicht eine Höhe von bis zu 1,4 m und unterstützt so die räumliche Wirkung der Topografie. Als entsiegelte Fläche ermöglichen die Wiesen ebenfalls eine großflächige Versickerung von aufkommendem Regenwasser.



Retentionsmulden
Zu Mulden modellierte Retentionsinseln bilden die dritte Typologie. Das kontaminierte Regenwasser der Straßen wird gezielt in die Mulden geleitet, um dort schnellstmöglich zu versickern. Damit toxische Stoffe nicht ins Grundwasser gelangen, werden diese durch eine 40 cm Humusauflage gefiltert. Um eine Anreicherung in der Humusauflage entgegenzuwirken, werden Phytoremediationspflanzen verwendet. Diese verhindern eine Übersättigung auf unterschiedliche Weise. Sie können Schwermetalle binden, sie aufnehmen und speichern, teilweise auch abbauen oder die toxischen Stoffe neutralisieren. Die Athmosphäre der Mulden wird durch Tritt- und Sitzsteine erlebbar gemacht.

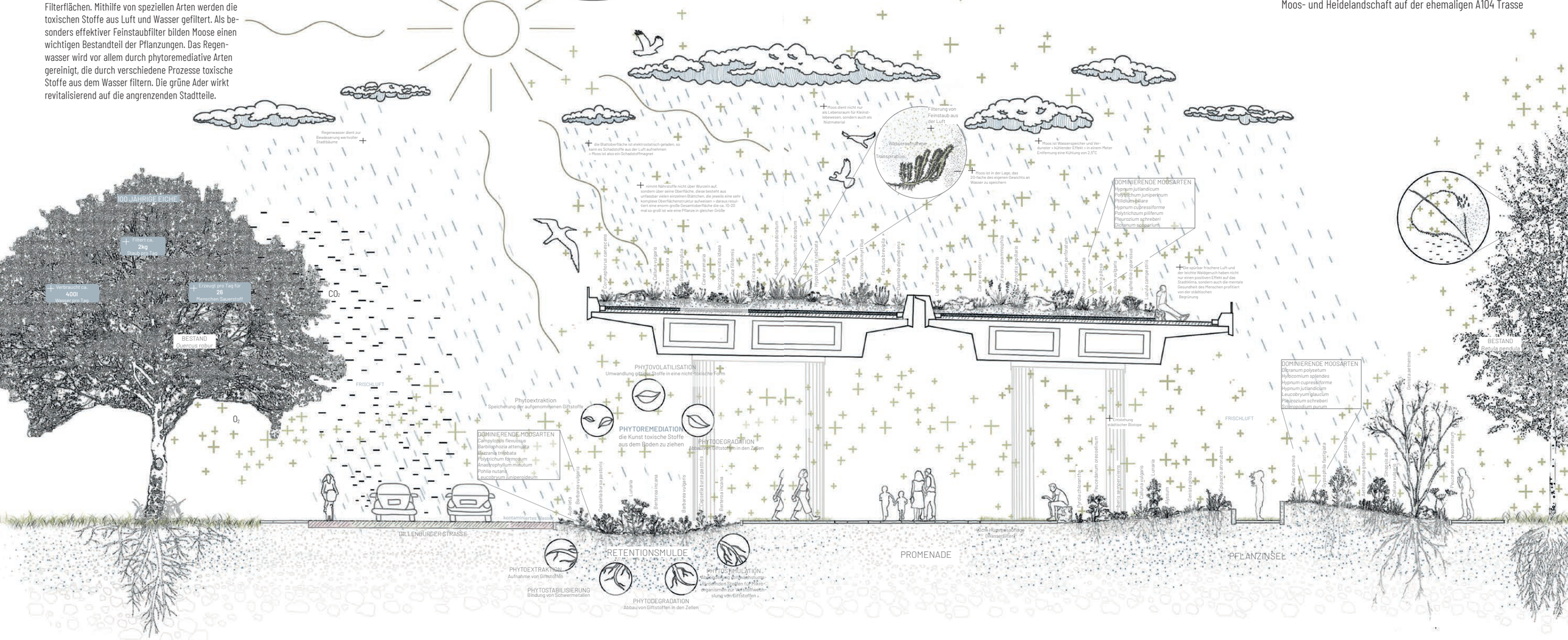
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR LA
Sonderpreis



Moos- und Heidelandschaft auf der ehemaligen A104 Trasse

Revitalisieren

Die neu entstandenen Vegetationsinseln dienen als Filterflächen. Mithilfe von speziellen Arten werden die toxischen Stoffe aus Luft und Wasser gefiltert. Als besonders effektiver Feinstaubfilter bilden Moose einen wichtigen Bestandteil der Pflanzungen. Das Regenwasser wird vor allem durch phytoremediative Arten gereinigt, die durch verschiedene Prozesse toxische Stoffe aus dem Wasser filtern. Die grüne Ader wirkt revitalisierend auf die angrenzenden Stadtteile.


Regenwasser dient zur Bewässerung wertvoller Stadtbäume
Die Blattoberfläche ist elektrostatisch geladen, so kann es Schadstoffe aus der Luft aufnehmen > Moos ist also ein Schadstoffmagnet
nimmt Nährstoffe nicht über Wurzeln auf, sondern über seine Oberfläche, diese besteht aus unfassbar vielen einzelnen Blättchen, die jeweils eine sehr komplexe Oberflächenstruktur aufweisen > daraus resultiert eine enorm große Gesamtoberfläche die ca. 10-20 mal so groß ist wie eine Pflanze in gleicher Größe
Moos dient nicht nur als Lebensraum für Kleinstlebewesen, sondern auch als Nistmaterial
Filterung von Feinstaub aus der Luft
Wasseraufnahme
Transpiration
Moos ist in der Lage, das 20-fache des eigenen Gewichts an Wasser zu speichern
Moos ist Wasserspeicher und Verdunster > kühlender Effekt > in einem Meter Entfernung eine Kühlung von 2,5°C
DOMINIERENDE MOOSARTEN
Hypnum jutlandicum
Polytrichum juniperinum
Philonotis fontana
Hypnum cupressiforme
Polytrichum piliferum
Pleurozium schreberi
Dicranum scoparium
Die spürbar frischere Luft und der leichte Waldgeruch haben nicht nur einen positiven Effekt auf das Stadtklima, sondern auch die mentale Gesundheit des Menschen profitiert von der städtischen Begrünung
100 JÄHRIGE EICHE
Filtert ca. 2kg Staub pro Tag
Verdunstet ca. 400l Wasser pro Tag
Erzeugt pro Tag für 26 Menschen Sauerstoff
BESTAND Quercus robur
CO2
O2
FRISCHLUFT
Euonymus europaeus
Cornus sanguinea
Corylus avellana
Ligustrum vulgare
Carex arenaria
Ulmus minor
Carex arenaria
Populus tremula
Fraxinus excelsior
Festuca rubra
Acer campestre
Acer platanoides
Anthoxanthum odoratum
Anthoxanthum odoratum
Trifolium repens
Trifolium pratense
Vicia cracca
Vicia cracca
Festuca ovina
Lotus corniculatus
Dianthus deltoides
Lotus corniculatus
Cerastium arvense
Festuca pratensis
Hypericum perforatum
Rumex acetosella
Genista tinctoria
Calluna vulgaris
Cytisus scoparius
Luzula campestris
Hypericum perforatum
Rumex acetosella
Genista tinctoria
Calluna vulgaris
Cytisus scoparius
Luzula campestris
Entstehung städtischer Biotope
Epilobium angustifolium
Epilobium angustifolium
Epilobium angustifolium

Park 104

TOM SCHNEIDER
BERLINER HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
SARAH LEMNITZ, JONAS MÖLLER, OTIS SCHMIDT
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

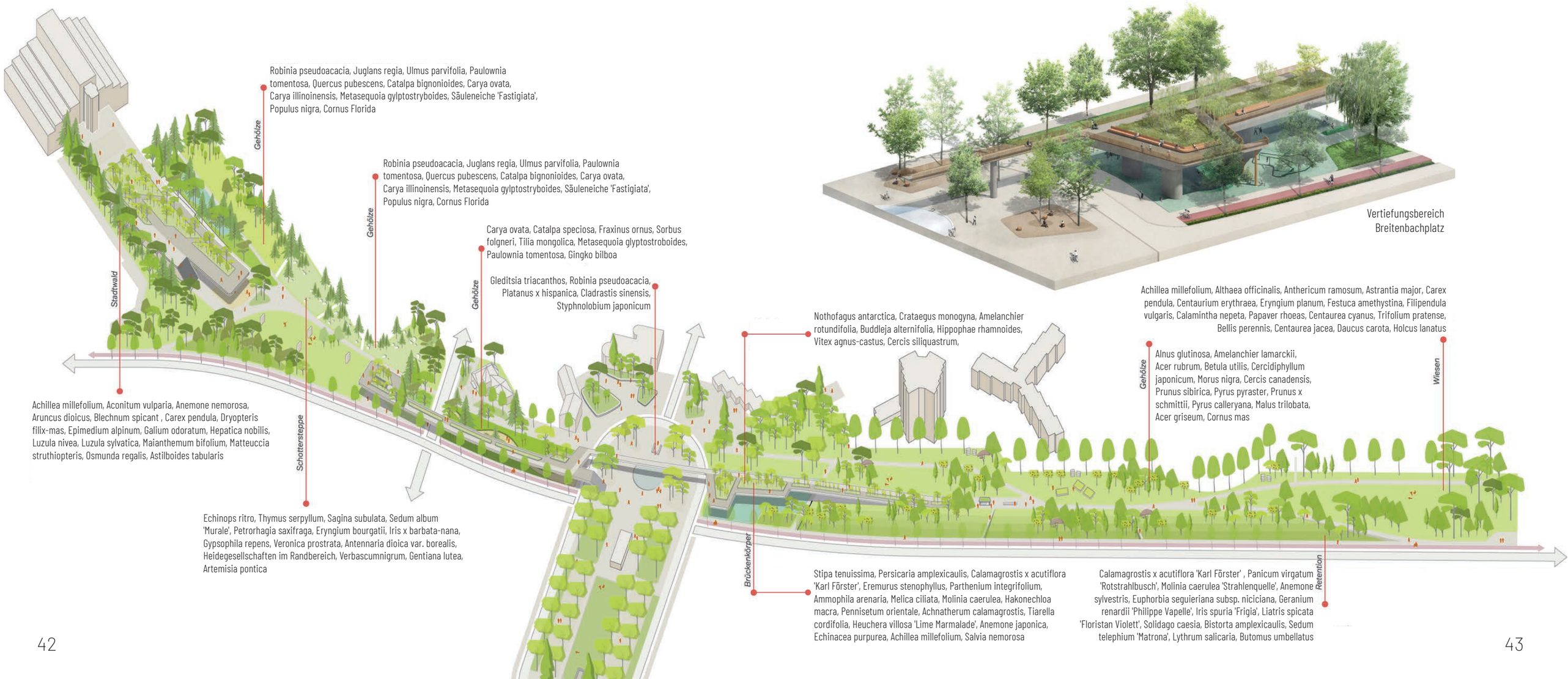
Sonderpreis Denkmal & Handwerk gestiftet vom Verein Restaurator im Handwerk e.V. (siehe S. 91)

Mit dem Teilabbruch des Brückenbauwerks entsteht das Potenzial eines neuen Freiraumbandes auf zwei Ebenen. Die Parkebene setzt sich aus offenen und räumlich wie programmatisch dichteren Bereichen zusammen und schafft es mit Wiesenflächen und Gehölzkulissen einen gut dimensionierten Freiraum zu kreieren. Die Brückenpfeiler verbleiben zu Teilen als Reminiszenzen an das ehemalige Autobahnbauwerk im Park. Die Jury lobt den Umgang mit dem Abbruchmaterial in Form von Wegebelägen, Stufen und im großflächigen Einsatz als Schottersteppe. In Ergänzung zu den trockeneren Vegetationsstandorten im Westen bietet der Park schattigere Orte und feuchte Retentionswiesen im Osten des Parkbandes.

Das Brückenbauwerk wird bis auf die Pfeiler und einen Steg zurückgebaut. Der Steg überspannt den Breitenbachplatz und verspricht mit balkonartigen Aufweitungen, Vegetation und Sitzmöglichkeiten einen neuen städtischen Perspektivwechsel. Ein Steg auf den existierenden Betonpfeilern, wie im Bereich des Breitenbachplatzes vorgeschlagen, wäre auf der gesamten Länge aus konstruktiver Sicht die bessere Wahl und passender zur gewünschten Formensprache. Die Positionen und Dimensionen der Aufgänge sind schlüssig gewählt und verknüpfen geschickt die Angebote der beiden Ebenen. Die Jury lobt den zeitgenössischen Ansatz zum Umgang mit dem Brückenbauwerk. Insbesondere die Inszenierung des Eingangsbereichs der „Schlange“ überzeugt. Der Teilerhalt der Brücke wird mit neuen Aufenthaltsangeboten angereichert und zu einem markanten Freiraumobjekt. Die bestehende Topografie ist gekonnt in das Konzept eingebunden und ergänzt das Entrée mit einem Spiel- und Sporterleben.

Der Breitenbachplatz wird in seiner historischen Fassung gestärkt und erhält mit einem Platzbereich und einer neuen Wasserfläche ein adäquates Entree im Norden. Das vorgeschlagene klare Baumraster mit den strengen Rasenparterres wirkt gut dimensioniert. Dennoch werden die Rodung aller Bestandsgehölze und die Verwendung von Platanen von der Jury kritisch diskutiert. Die Einfachheit lässt den hufeisenförmigen angeordneten Gebäuden allerdings genügend Raum, um als Ensemble wirken zu können.

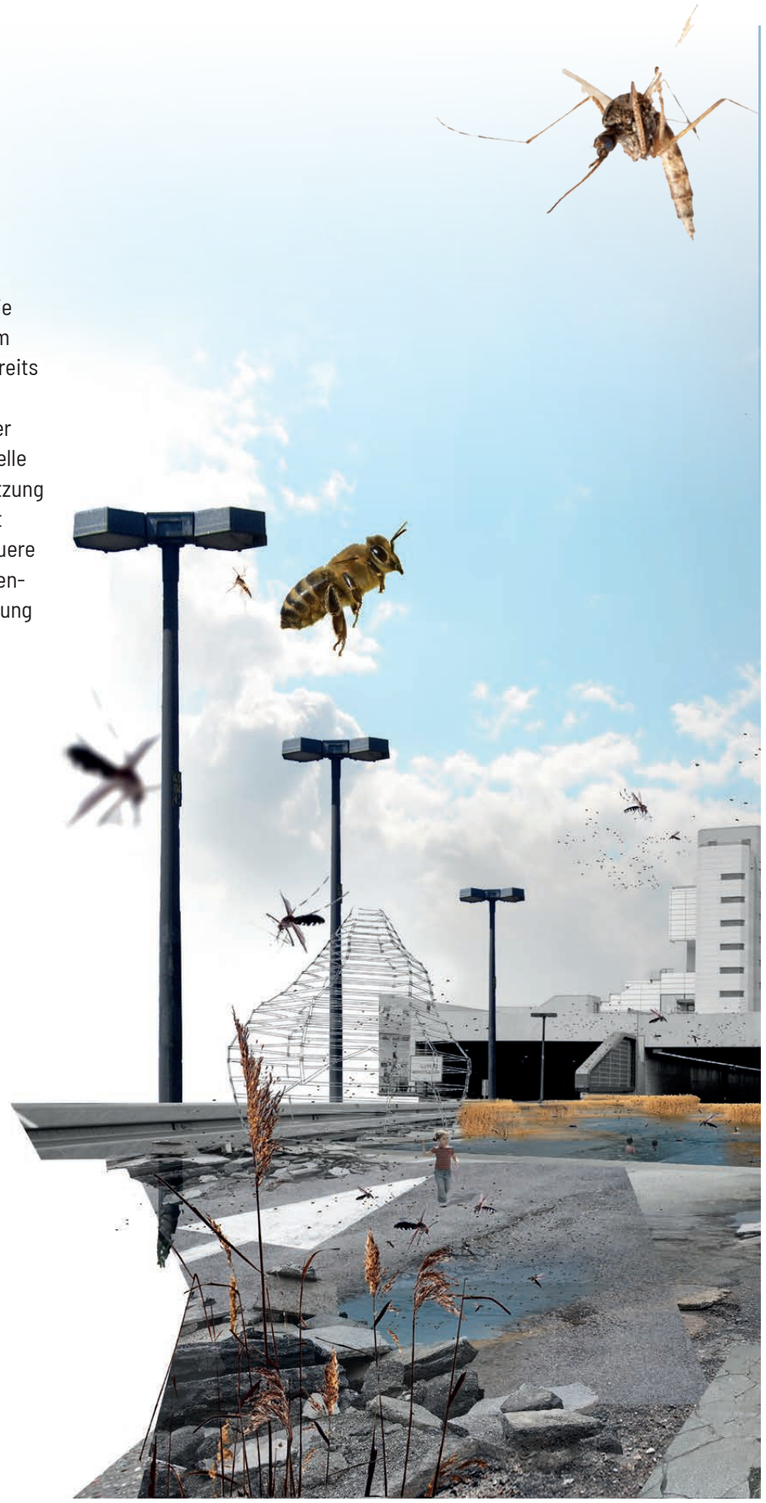
Insgesamt handelt es sich um eine sehr gut verständliche Arbeit mit schlüssigen Entwurfsentscheidungen, die gekonnt durchgearbeitet ist. Sie stellte bei der Diskussionen einen wichtigen Beitrag zum Umgang mit vorhandener Bausubstanz und das Herausstellen denkmalgeschützter Architekturen wie Bauensembles dar.

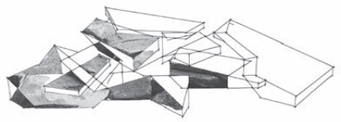


Cohabitation

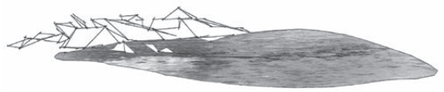
DORE BANDEMER, PHILLIP KINBERGER
TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

Die Verfasser:innen entwerfen ein Szenario, in der die Entwicklung eines neuen Natur- und Umweltbildes im Vordergrund steht. Der Titel „Cohabitation" verrät bereits ihre Absicht, das Brückenbauwerk in einen vielfältigen Ort umzuwandeln, der nicht die Bedürfnisse einer Spezies favorisiert. Die Arbeit bezieht ihre konzeptuelle und visuelle Stärke aus der konsequenten Wertschätzung aller lebenden und nicht-lebenden Teile. Die bewusst gestalteten Bereiche überzeugen weniger. Wären rauere Schüttungen zum Anstauen von Wasser und Implementierung neuer Vegetation wie die sukzessive Entstehung intuitiver geführter Pfade nicht konsequenter?

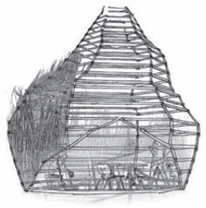




Die abgetragene Asphaltdecke der Wasserflächen ergibt einen aufgeschütten Asphalthaufen, welcher einen zusätzlichen Lebensraum für zahlreiche Tiere darstellt.



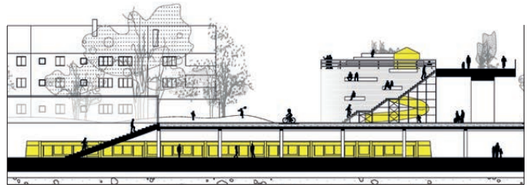
Temporäre Wasserfläche als Lebensraum für die Mücke und Produzent von Schilf zur Gewinnung der »shelter« und gleichzeitiger Reduktion des Stadtklimas.

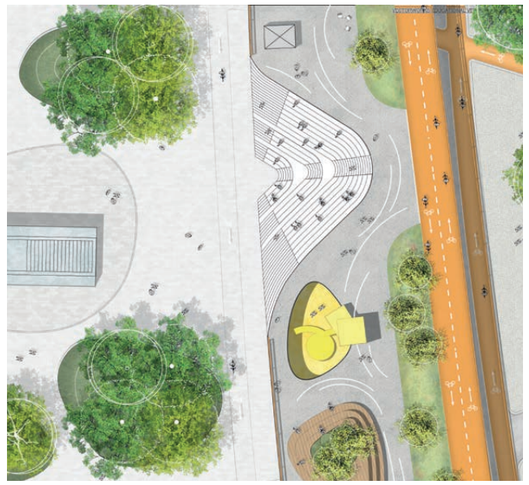


»shelter« Eine gleichwertige Architektur im Sinne der Cohabitation als Aufenthalt von Mensch und Bienen. Eine fortlaufende Weitergestaltung mit dem produzierten Schilf.

NATUR ~~Stadt~~ statt A 104

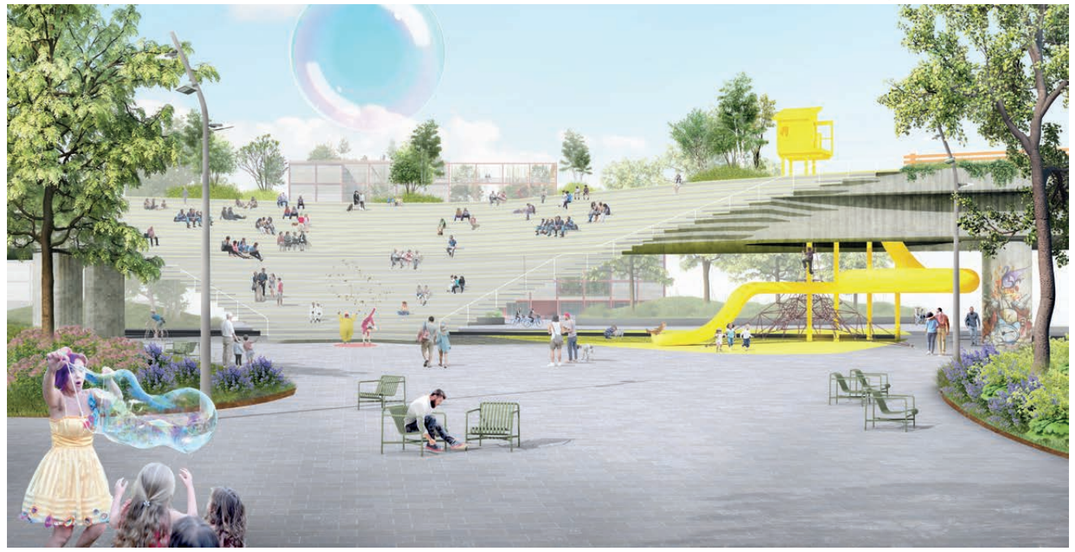
ANNA JOHANNIS
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN
DJORDJE ILIC
UNIVERSITÄT FÜR BODENKULTUR WIEN
MILA BORAS
ABSOLVENTIN





Grüne Autobahn, Vertiefungsbereich Breitenbachplatz

Entstehen soll ein attraktiver Transferraum für umweltverträgliche Mobilität, indem die Autobahntrasse frei vom Automobilverkehr und für Natur und Menschen zugänglich gemacht wird. Durch Rückbau und Umnutzung der Autobahn wird sie zur neuen Qualität des Quartiers und vom trennenden zum verbindenden Strukturelement. Auf zwei Niveaus zieht sich die neue grüne Infrastruktur als Freiraumband durch das Planungsgebiet und erhöht die Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten des Quartiers.



A

ARCHITEKTUR

Aufgabenstellung

Städtebauliche Situation

In den 70er Jahren war es eine Sensation, die noch dazu gleich mehrere Probleme auf einmal löste – die Wohnüberbauung Schlangenbader Straße, kurz „die Schlange".

Der Bau der A104 war beschlossen. Der Bedarf an Wohnungen war groß, die Flächen in West-Berlin aufgrund der Berliner Mauer, die eine Expansion unmöglich machte, aber knapp. Die Frage der von der A104 ausgehenden Lärmemission stand im Raum, wurde aber nicht weiter thematisiert – das Auto stand im Mittelpunkt der Planungsbetrachtungen.

Der Arbeitskreis (der AK6), eine interdisziplinäre Gruppe aus Fachleuten für Schall, Verkehr, Wohnungswirtschaft, Stadtplaner, Architekten, Journalisten, hatte sich zusammengefunden und sich dem Thema der Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen zugewandt.

Entstanden ist eine 560 m lange Wohnbebauung mit 1.170 Wohneinheiten, die in ihrem Bauch die Autobahntrasse führt. Statisch und akustisch entkoppelt fahren über 20.000 Fahrzeuge täglich durch die Tunnel (Stand 2019), während die Bewohner auf ihren Terrassen die Aussicht und das Grün genießen können.

Mit der Entwidmung der A104 werden die Flächen der Autobahnbrücken wie auch die im Inneren der Wohnüberbauung frei, die eine neue Nutzung erfahren sollen. Die Brückenkonstruktion könnte mit geringeren Belastungen weitergenutzt werden oder rückgebaut werden. Die Reurbanisierung eines solchen Areals muss dabei alle aktuellen Themenschwerpunkte berücksichtigen. Hierzu zählen auch in Berlin die Mobilitätswende, der angemessenen Umgang mit „Grauer Energie", Klimaneutralität, Resilienz und Kreislaufwirtschaft, die These der „15-Minuten-Stadt" sowie das „Schwammstadt"-Konzept.

Autobahnübertunnelung Wiesbadener Straße

Städtebauliche Einbindung – Wettbewerbsgebiet

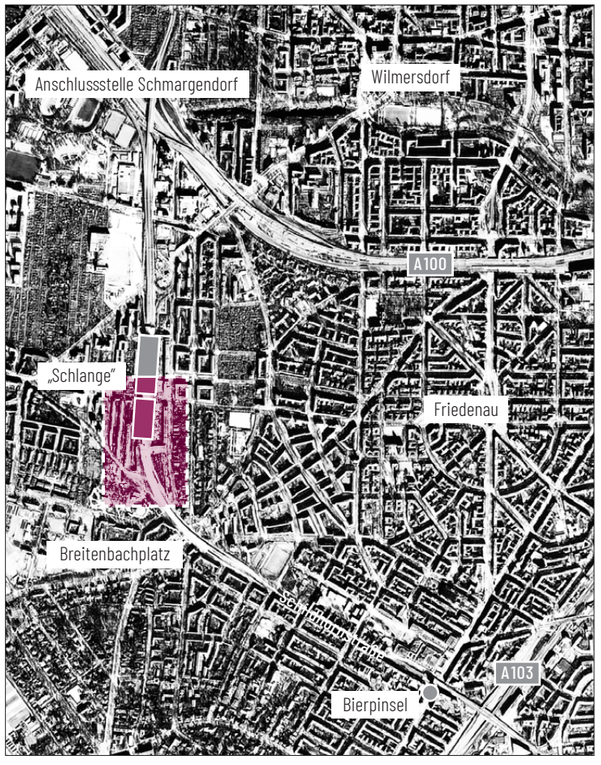
Auf übergeordneter Ebene müssen die Teilnehmer:innen eine eigene Idee für die Transformation der gesamten Trasse der ehemaligen A104 zwischen der A100 und der A103 finden und daraus eine Annahme für die städtebauliche Einbindung ihres Entwurfs zwischen Wiesbadener Straße und Breitenbachplatz im Maßstab 1:1000 ableiten. Für die Aufgabenstellung Architektur ist im Besonderen der durch die Wohnbebauung Schlangenbader Straße, kurz „Schlange", überdeckte Trassenabschnitt mit etwa 560 m Länge zu betrachten. Skizzenhaft ist darzustellen, ob oder in welcher Ebene und in welcher Qualität die vorhandenen Verkehrsnutzungen fortbestehen sollen (zur Zeit ruhender und fließender Verkehr in drei Ebenen) und welche zusätzlichen, alternativen Nutzungen in bzw. unter der Wohnüberbauung sowie im südlich angrenzenden Bereich die Entwurfsverfasser:innen vorschlagen.

Das Gebiet um den Breitenbachplatz und den Trassenabschnitt südlich der „Schlange" weist eine interessante und äußerst vielfältige Heterogenität von Baustrukturen und Gebäudetypologien auf. Gründerzeitliche Entwicklungen in der näheren Umgebung wie das bekannte Rheingauviertel treffen auf die offene Bebauung mit Einfamilienhäusern an der Binger Straße, neben der prägenden Platzrandbebauung am Breitenbachplatz aus den 30er Jahren ragen Punkthochhäuser mit bis zu 14 Geschossen aus den 60er Jahren auf, expressiv gestaltete, raumgreifende Institutsgebäude liegen neben der eindrucksvollen, unter Denkmalschutz stehenden gebauten Utopie einer „Wohnmaschine", der Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße.

Im Bestand sind Ost-West Verbindungen für die Öffentlichkeit durch die Autobahnüberbauung über Flure und Treppen vom EG zum 1.OG vorhanden. Die Möglichkeiten zur besseren, möglichst barrierefreien fußläufigen Verzahnung der beiden Seiten sollten geprüft und im Entwurf dargestellt werden.

Der Auslober regt dringend an, den Wettbewerbsbeitrag mit einem Team aus mehreren Fachsparten zu bearbeiten und in Verbindung mit der städtebaulichen, verkehrsplanerischen und/oder landschaftsarchitektonischen Aufgabenstellung als Kooperationsarbeit einzureichen.

Bearbeitungsgebiet Architektur



Autobahnteilstück zwischen "Schlange" und Breitenbachplatz

Aufgabe

Bisher ist die „Schlange“ mit der umgebenden Bebauung durch den Wohnungsbau dominiert und wird durch Infrastruktureinrichtungen ergänzt. Jeder Wohnung ist ein Stellplatz unter der Autobahntrasse oder in mehrgeschossigen Parkhäusern zugeordnet, deren zukünftige Verwendung zu überprüfen ist. Die Nähe zu den U-Bahn-Stationen Rüdesheimer Platz und Breitenbachplatz lädt jedoch auch weitere Nutzungen ein, die intensiv frequentiert werden – also öffentliche, gewerbliche und andere publikumsintensive Neuansiedlungen für Kultur-, Sport- und Veranstaltungsnutzungen.

In der „Schlange“ verläuft die Autobahntrasse durch zwei Tunnelabschnitte von jeweils 14,5m lichter Breite und 4,75m lichter Höhe im Querschnitt und einer Gesamtlänge von jeweils 560m (einschließlich Schallschutzabdeckung). Die beiden Röhren überqueren die Wiesbadener Straße durch einen nicht unterbauten Abschnitt von ca. 30m Länge. Die Entfernung der beiden Tunnelröhren wäre möglich ohne die Wohnüberbauung konstruktiv zu beeinträchtigen. Auch die darunter liegenden Parkdecks könnten herausgenommen werden. Lediglich in der Längsachse des Bauwerks verläuft mittig eine massive Längsschotte mit Aufzugskernen in den Erschließungsachsen, die jeweils nach Osten im Erdgeschoss mit dem Eingangsflur verbunden sind.

Werden die Tunnelröhren und mit den Parkdecks herausgenommen, so werden zwei Räume von ca. 16m Breite und ca. 11,5m Höhe frei, auf einer Länge von ca. 275m im nördlichen, ca. 211 im südlichen Teil der „Schlange“. Zusammen mit der Verbindungsbrücke und den Schallschutzdeckeln im Norden und Süden steht hier ein Raumvolumen von bis zu 200.000 Kubikmeter BRI zur Verfügung.

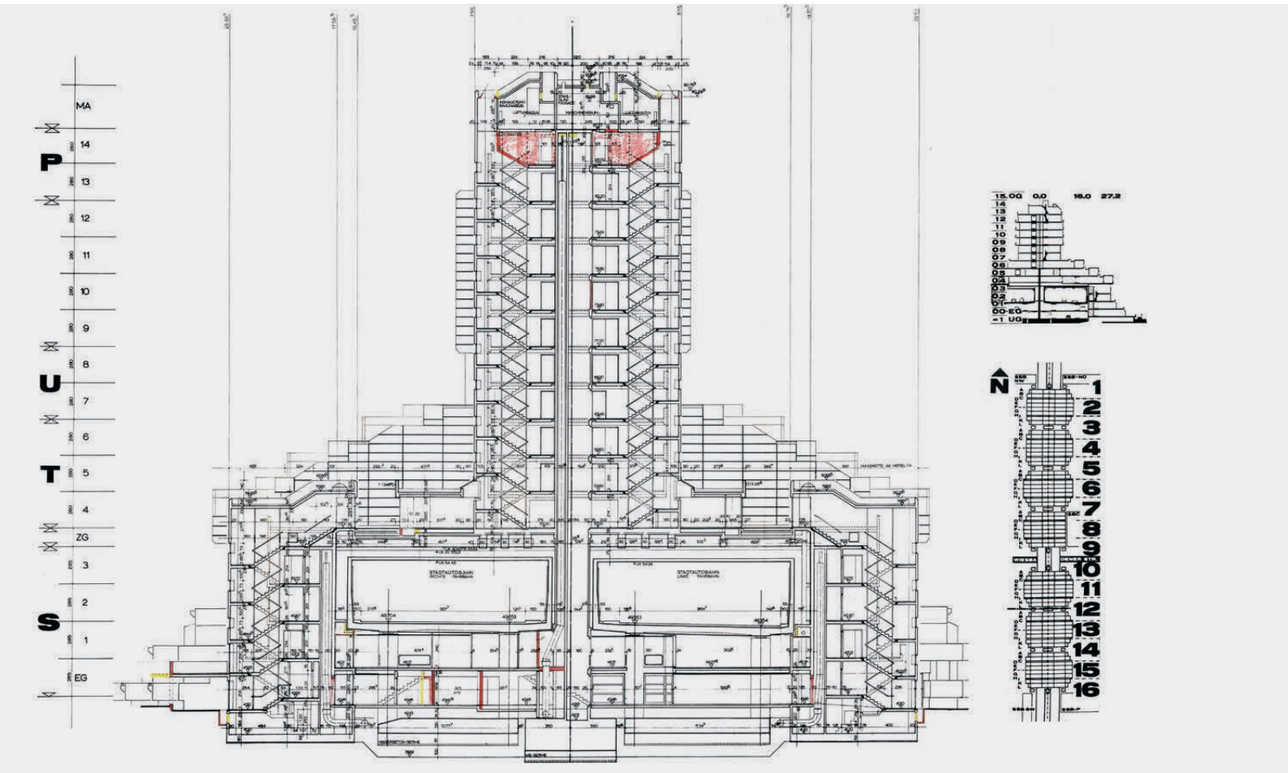
Für die zukünftige Verwendung des verfügbaren Raums sind Nutzungen vorzuschlagen, die wenig oder kein Tageslicht benötigen, die vorhandene Nutzungsstruktur des Umfelds sinnvoll und zukunftsweisend ergänzen, aber auch der Einmaligkeit der vorhandenen Landmarke angemessen Rechnung tragen. Vielleicht könnte in und vor der „Schlange“ ein beispielhafter Ort mit Strahlkraft für ganz Berlin entstehen, ein Archiv oder Schaulager für wertvolle Kulturschätze beispielsweise, Anlagen zur Rekreation, für Veranstaltungen oder für sportliche Aktivitäten? Die Skizzierung der angemessenen Programmierung ist Teil der gestellten Aufgabe, jeder Vorschlag ist willkommen.

Für alle Nutzungsvorschläge gilt, dass eine angemessene Zugänglichkeit formuliert werden muss. Dies kann nur mit architektonischen Ergänzungen erfolgen, die jedoch das „Denkmal Schlangenbader Straße“ respektieren müssen. Die bestehenden Wohnungs- und Erschließungsstrukturen im Denkmal sind zu erhalten, partielle Eingriffe zur Verbesserung der Belichtung und sicheren Durchwegung, zur Herstellung von Fluchtwegen etc. sind zu begründen. Der Schwerpunkt der architektonischen Bearbeitung liegt in der Behandlung des südlichen Tunnelmunds und des Trassenabschnitts in Richtung Breitenbachplatz.

Der Entwurf muss die Frage beantworten: Wie kann an dieser Stelle ein attraktives urbanes Programm für den Innen- und Außenraum aussehen, ein Beitrag für die Stadt der Zukunft, für die Bedürfnisse nach Erholung, Bildung, Bewegung, Wohnen und Arbeiten, ein Beitrag, der auch den übergeordneten stadtökologischen Zielen gerecht wird? Bekanntermaßen ist in den nächsten Jahren mit wärmeren und trockeneren klimatischen Bedingungen, aber auch mit stärkeren Niederschlägen zu rechnen.

Aufgabe in der Fachsparte Architektur ist es, zeitgemäße und adäquate Bebauungsstrukturen zu entwickeln und diese exemplarisch zwischen dem südlichen Ende der „Schlange“ und dem Breitenbachplatz städtebaulich sinnvoll zu positionieren und einzubinden. Die Teilnehmenden des Wettbewerbs sind dazu aufgerufen, sich mit einem höchst heterogenen Raum zu beschäftigen und mit Phantasie und Kreativität eine Architekturvision der Vergangenheit in die Zukunft zu führen.

Schnitt durch die "Schlange". Gut erkennbar die beiden entkoppelten Tunnelröhren.



Tunneleinfahrt von Süden

Berlin's Urban Bio-Loop

ANELIYA KAVRAKOVA, MARY LEE, SUE YEN CHONG, DIENU AMRIZA PRIHARTADI
THE UNIVERSITY OF EDINBURGH

Schinkelpreis Architektur

Reisestipendium gestiftet von der Hans-Joachim Pysall-Stiftung

Die Arbeit „Berlin's Urban Bio-Loop" überzeugt durch die Würdigung des Bestandes unter der Einbeziehung der aktuellen Fragestellungen wie dem demografischen Wandel, die Umnutzung der Relikte der autogerechten Stadt, der Kreislaufwirtschaft und der regenerativen Landwirtschaft im urbanen Kontext. Diese zukunftsorientierten Nutzungen in den großen Bestandsstrukturen werden behutsam durch ein offenes Entwicklungskonzept ergänzt.

Der „Urban Bio-Loop" nutzt ein Baukastensystem mit unterschiedlichen Typologien, die situativ und bedarfsgerecht den Bestand ergänzen, ohne in Konkurrenz zu stehen. Dieses System bietet die Möglichkeit einer Entwicklung, bei der die Identifikation sowie die Einbeziehung der Anwohnenden im Fokus stehen.

Das Konzept ist detailliert ausgearbeitet und erzählt durch die einladende Darstellung die sehr differenziert durchdachte Geschichte des „Urban Bio-Loop". Die Arbeit präsentiert die Idee eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklungskonzeptes im Kontext bestehender urbaner Strukturen, wie es im Rahmen eines Ideenwettbewerbs angemessen ist.

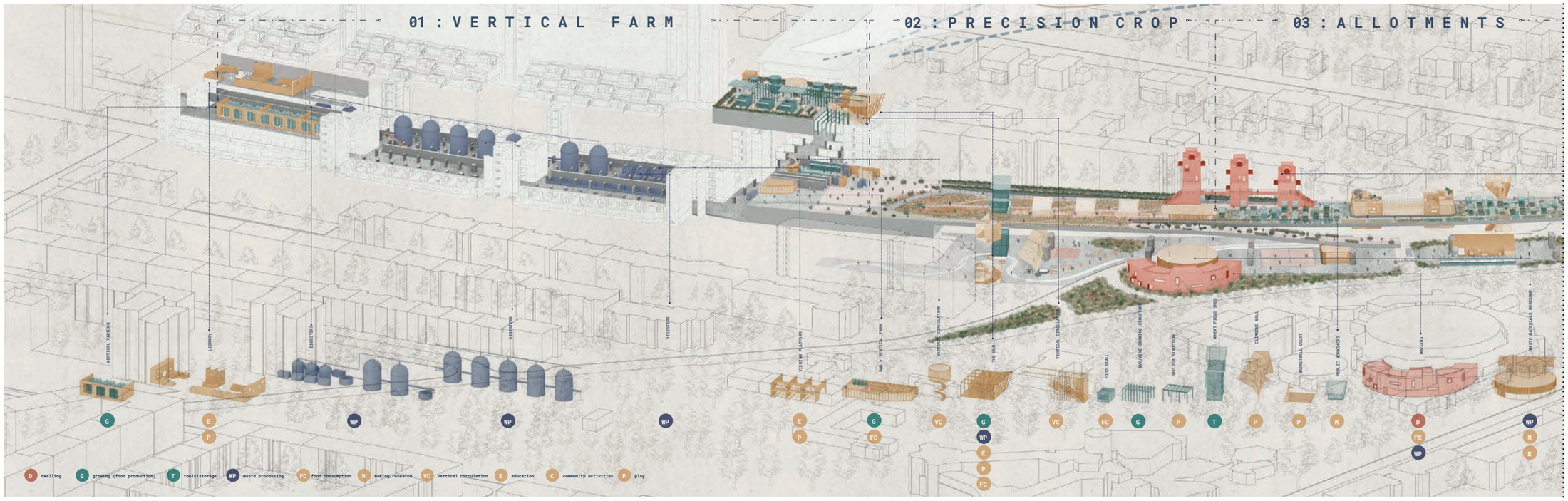
Die Jury lobte insbesondere die Komplexität und den Gedankenreichtum der fantasievollen Arbeit, die ein breites Panorama der verschiedenen Nutzungen aufspannt. Während die freiwerdenden Höhlungen der Autobahnüberbauung für Indoor Farming unter kontrollierten Konditionen genutzt werden sollen, dienen weitere Sektionen der Autotrasse der informationsgeleiteten Pflanzenproduktion (precision crop), sowie als Kleingärten, für Wohn- und Gemeinschaftseinrichtungen, die der Lebensmittelverarbeitung, aber auch der Verwertung und dem Recycling von Abfällen gewidmet sind.

Der planerischen Herausforderung durch die großen Dimensionen der Bestandsgebäude begegnet die Arbeit auf überraschende Weise durch eine Vielzahl von kleinen und kleinsten baulichen Strukturen. Die sparsame, jedoch äußerst delikate Darstellung belegt überzeugend die differenzierte, sensible gestalterische Sorgfalt, mit der die Verfasser:innen die unterschiedlichen Sequenzen der Strecke von der Autobahnüberbauung bis zur Abfahrt in die Schildhornstraße betrachtet und durchgearbeitet haben.

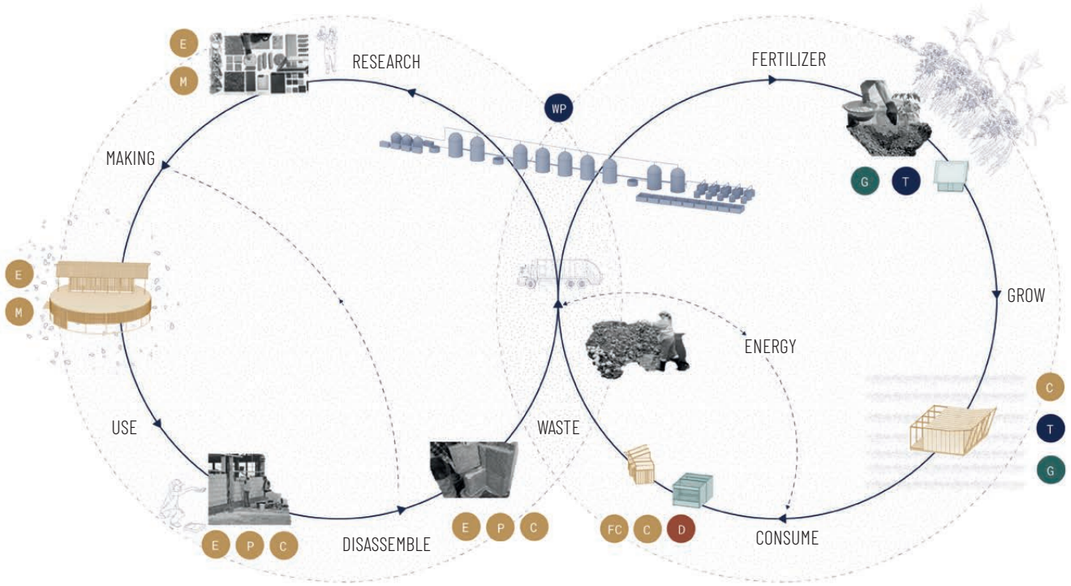
PRODUCTIVE LANDSCAPES: Looking South towards the precision crop and workshop spaces; a view of the productive land within the urban grain of Berlin.

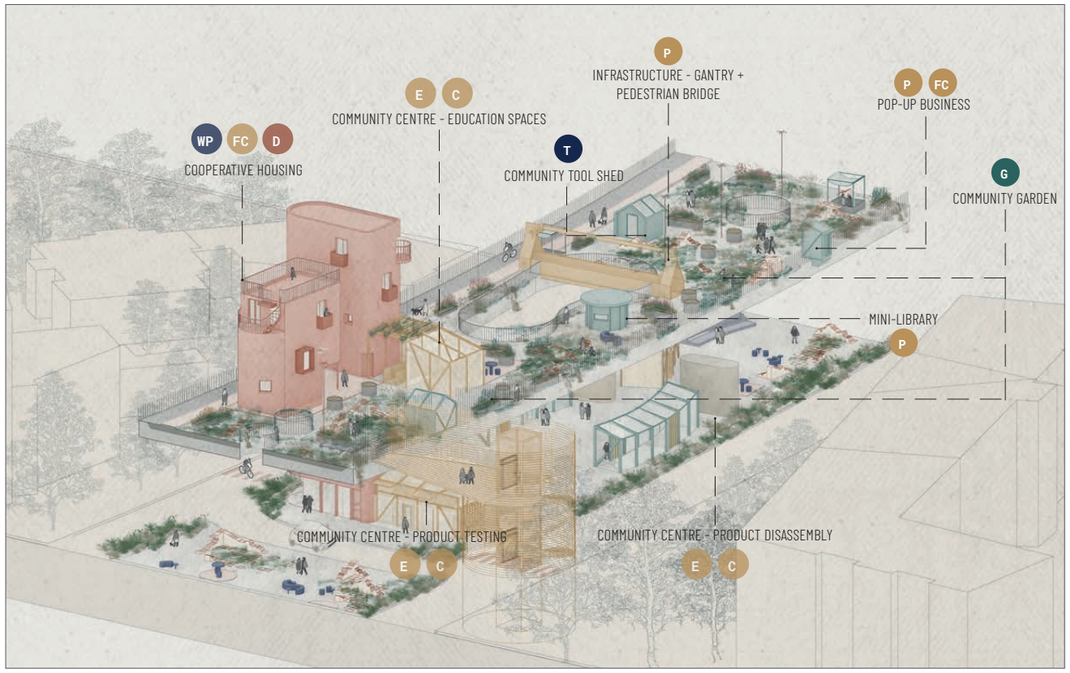
URBAN FARMING LABORATORY: Repurposing the existing low-light conditions within the Schlangenbader Straße's tunnel for vertical urban farming, where regulated environmental conditions are required.

ARCHITEKTUR A
Schinkelpreis & Reisestipendium

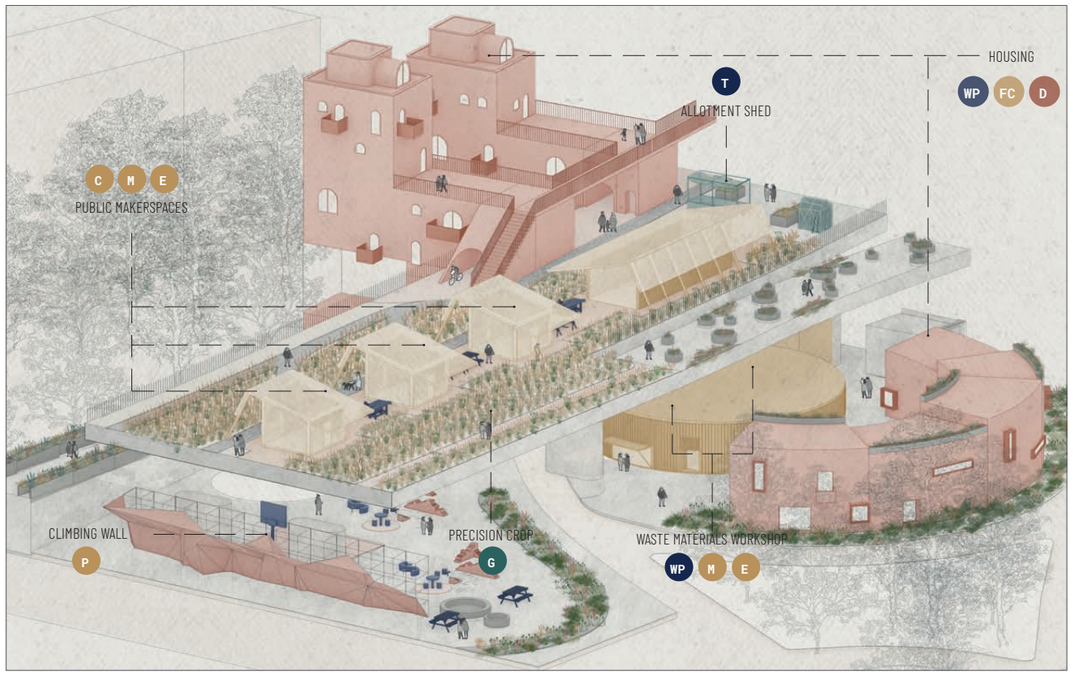


D dwelling
G growing (food production)
T tools/storage
WP waste processing
FC food consumption
M making/research
VC vertical circulation
E education
C community activities
P play

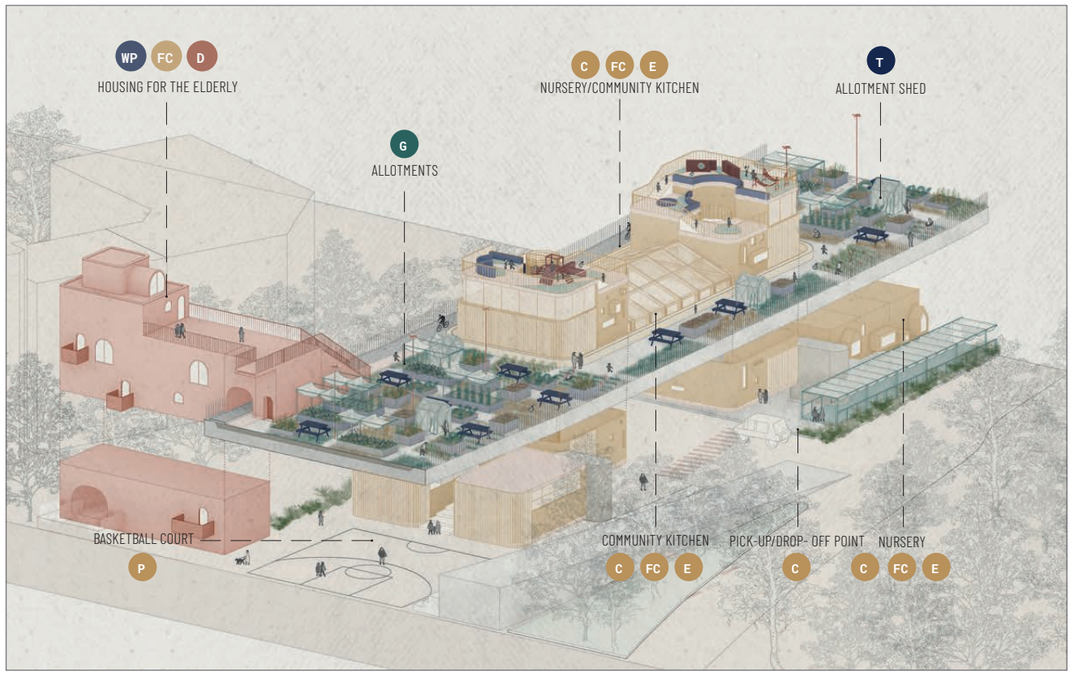




RUIN GARDEN + COMMUNITY CENTRE: Carving space for the local community to build experiment, or plant with found or waste materials for any self-initiated projects, providing ownership to the community over the space. The community centre below also serves as testing ground for products manufactured in the makerspace, creating a feedback loop in the making and research of waste materials.



PRECISION CROP + MAKERSPACE: A field for the scientific research of agricultural crops for more sustainable agricultural practices integrated with a makerspace, where waste food products are tested and made into sustainable bio-materials and products.



ALLOTMENTS + NURSERY: Allotments for the surrounding community integrated alongside a nursery and community kitchen, providing a space for the harvests to be shared together.

Metabolismus Sta(d)t Brutalismus

LAURA COLLET, PAULA HEDWIG KNEIP
HOCHSCHULE KAISERSLAUTERN

Ein 3. Diesing-Preis gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung

Der Entwurf sieht vor, die Autobahntrasse in und außerhalb der Autobahnüberbauung fast vollständig zu erhalten. Die ursprüngliche Funktion als Autobahn wird allerdings aufgehoben. Anstelle von schnell fahrenden Autos werden temporäre, eingeschossige, pavillonartige, „Pikto" genannte Holzkuben entworfen. Diese sollen öffentlich zugängliche Nutzungen wie Café, Atelier, Co-Working, Sport und Nachtclub ermöglichen. Sie werden auf der ehemaligen Fahrbahn innerhalb des Tunnels linear angeordnet und teilweise verbunden. Außerhalb werden einige weitere Kuben frei und lose auf den vakanten Fahrspuren verteilt.

Zusätzlich sieht der Entwurf mehrere Plattformen vor, die beidseitig der Außentrasse, im Rhythmus von etwa 50 bis 100 Metern, orthogonal in die Umgebung auskragen. Auf Höhe des Breitenbachplatzes wird südwestlich eine weinbergartige Terrassenkonstruktion mit frei gesetzten Verbindungstreppchen vorgesehen, die den ganzen Platz flankiert. Auf der nordöstlichen Seite wird die Autobahntrasse an gleicher Stelle durch eine breite Freitreppe mit dem Erdniveau verbunden.

Abschließend wird dem ursprünglich wie abgeschnittenen Südende der Trasse eine tribünenartige Treppe beigefügt, die zwischen den beiden umklammernden, ehemaligen Autobahnrampen herabführt.

Die Jury erkennt den konservierenden Ansatz und Umgang mit der ursprünglichen Gebäude- und Trassenstruktur an. Dadurch behält das einzigartige Ensemble seine ursprüngliche Lesbarkeit und bleibt ein anschauliches Beispiel für das Ideal einer autogerechten Stadt, die die Beschleunigung des Individualverkehrs mit direkter Anbindung von „Wohnmaschinen" veranschaulicht.

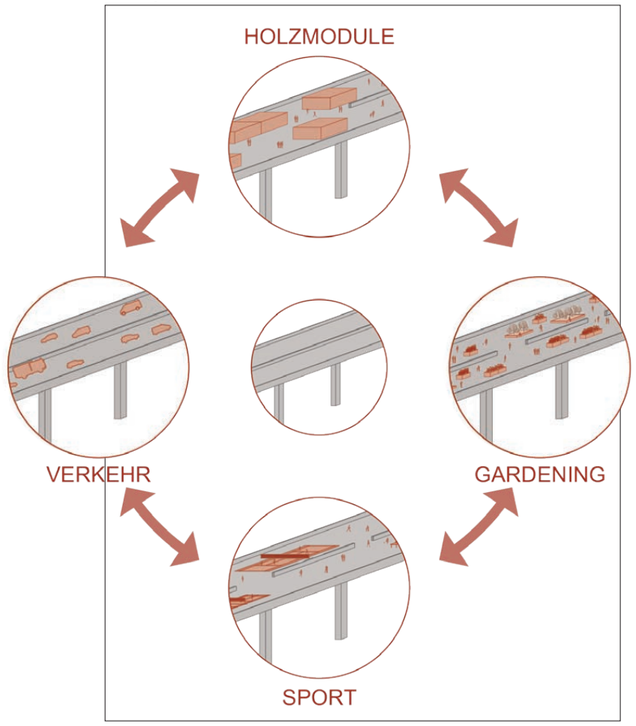
Außerdem wird die architektonische Ergänzung durch temporäre Holzkonstruktionen gelobt, die sich durch ein geschicktes Tragwerk auszeichnet, das flexible Grundrisse und hohe Transparenz ermöglicht. Auch der Gedanke Kreislaufwirtschaft durch an Vorfabrikation, einfache Montage und Demontage sowie vollständige Wiederverwendbarkeit werden gelobt.

Der Bezug auf den Kontext bleibt ebenso zurückhaltend wie der architektonische Eingriff. Zwar wird durch die Aussichtsplattformen und die Neuinszenierung des historischen Breitenbachplatzes ein erhabener Blick in die Umgebung ermöglicht, auf die Ebene unter der Trasse wird ansonsten jedoch nicht eingegangen. Vorhandene Straßen werden teils ignoriert und die seitlichen Rampen zum Tunnel übersehen. Somit bleibt die Chance vergeben, auch ebenerdig den Ort neu zu gestalten und den Kiez wieder zusammenwachsen zu lassen.

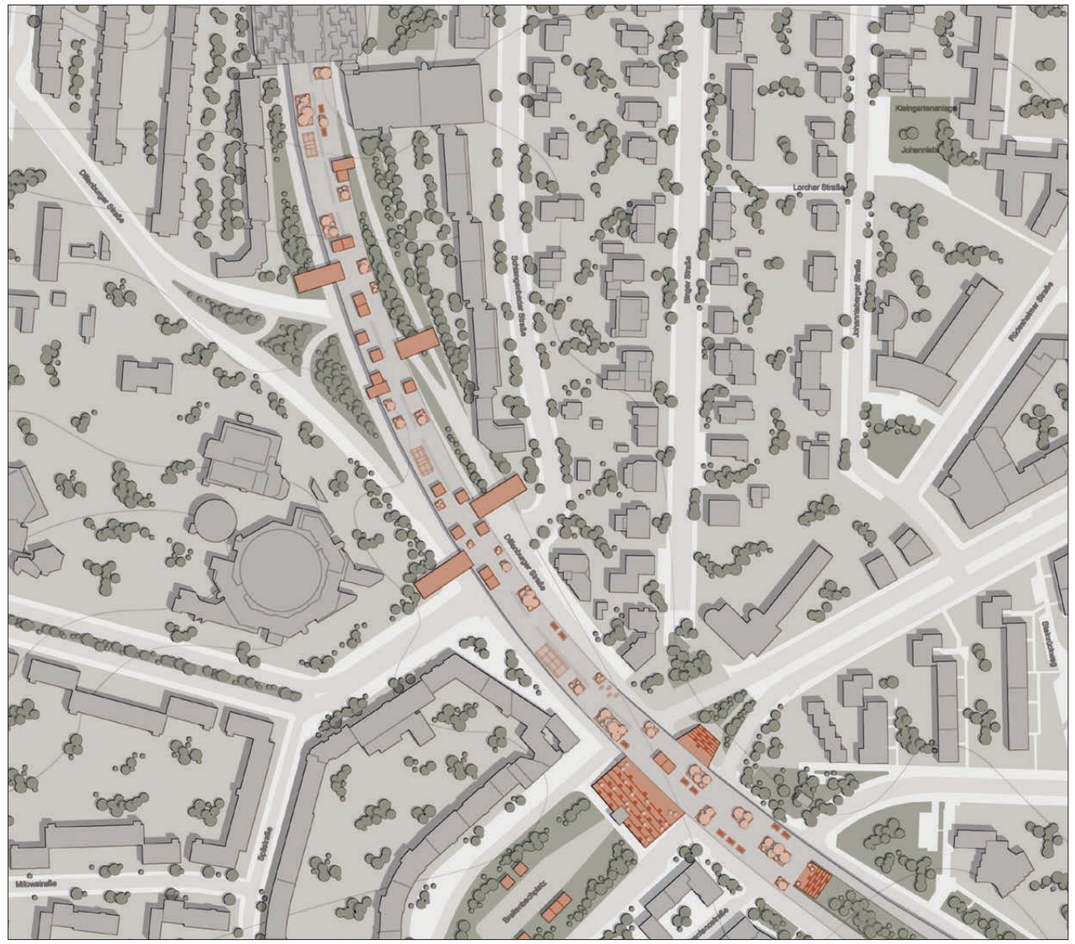
Auf Themen wie Infrastruktur und zunehmende Extremklimata wird nicht eingegangen. Gedanken zu Hitzeinseln, Stürmen und Starkregen, die in Zukunft stark spürbar werden, wären wünschenswert gewesen, wie auch Gedanken zu Inklusion, behindertengerechten Zugängen, sportliche Durchwegung, Umgang mit Wasser, Wind, Energie und Starksonne sowie die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

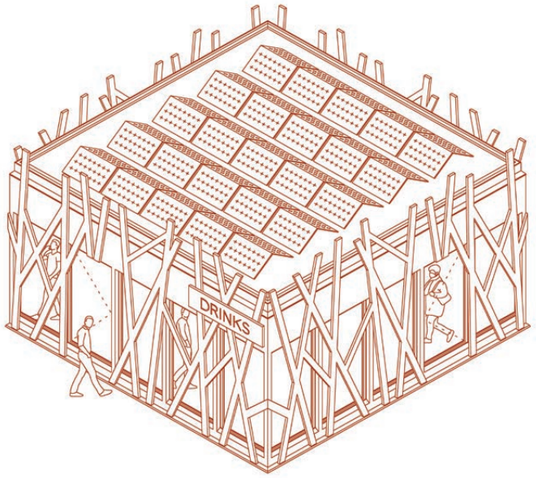
Der Entwurf stellt einen zurückhaltenden Vorschlag für die – informell wirkende – Rückgewinnung und prozesshafte Aneignung des Ortes dar. Die Darstellung ist stringent, ansprechend und selbsterklärend gelungen.

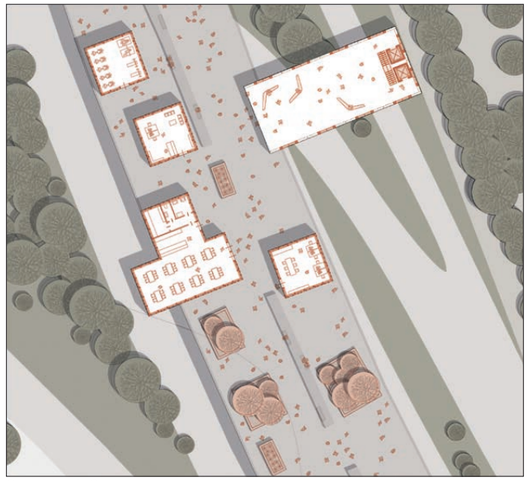
Nutzungsvielfalt



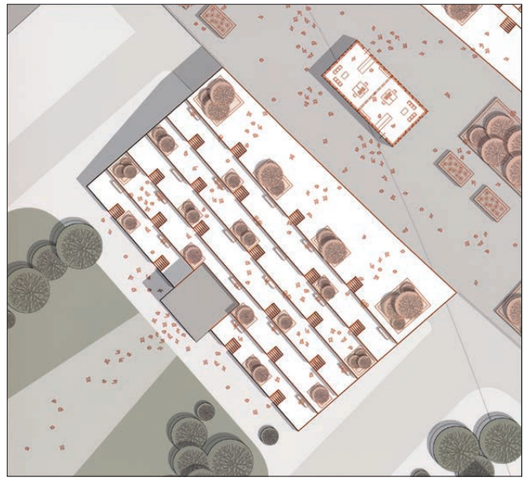
Erschließung



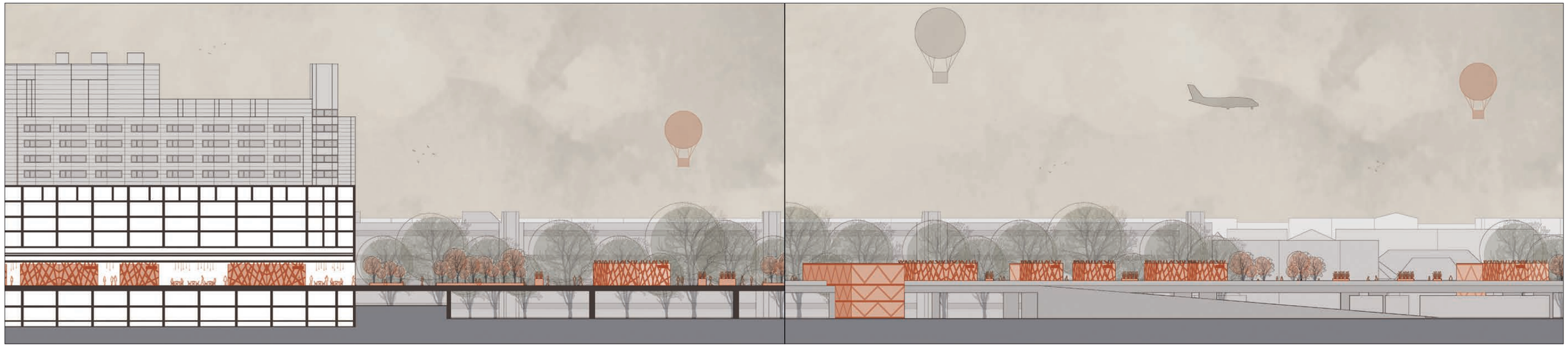




Grundriss Außenraum



Grundriss Treppe am Breitenbachplatz



Waterscape

MINYOUNG CHOI, ALICE REED, MARI KRISTINE HELLAND, LULWA ALSHARHAN
UNIVERSITY OF EDINBURGH

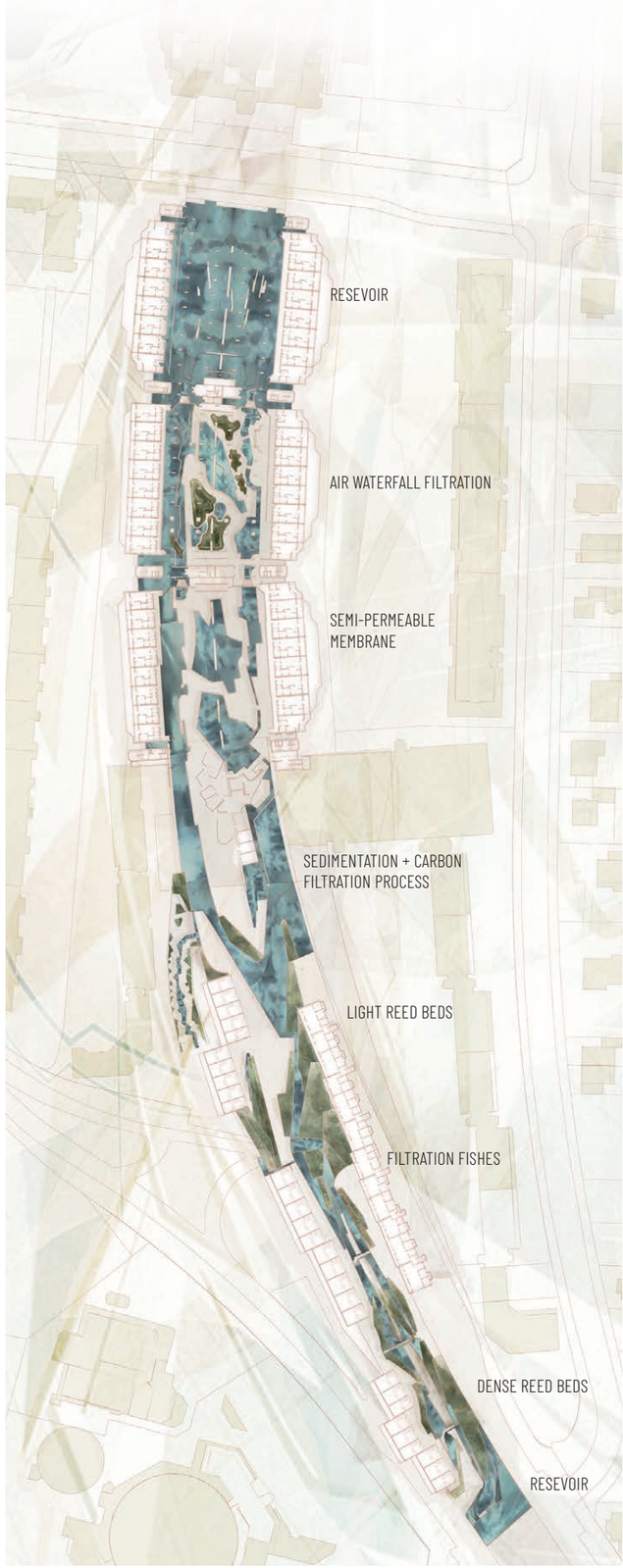
Ein 3. Diesing-Preis gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung

Die Arbeit „Waterscape" bezieht sich in ihrer Entwurfsidee auf die Entstehungsgeschichte der Schlange, die aus der parallelen Knappheit von Verkehrsflächen und Wohnraum resultierte. Dieser Dualismus wird in der Gegenwart in den Anforderungen zum Umgang mit Extremwetterereignissen einerseits und erneuter Wohnungsnot andererseits gesehen. In der Konzentration auf diese beiden Aspekte entwickeln die Verfasser um das Thema Wasser und Verdichtung der Flächennutzung unter weitgehender Beibehaltung der vorhandenen baulichen Strukturen eine höchst eigenwillige, introvertierte Stadtlandschaft.

Während viele andere Arbeiten darauf ausgerichtet sind, Antworten auf die ganze Breite aktuell diskutierter Themen im Städtebau zu geben, blendet diese Arbeit vieles bewusst aus. Eine weiter skalierbare Lösung wird damit nicht geschaffen, dafür entsteht eine ganz auf die vorgefundene räumliche Situation zugeschnittene, atmosphärisch dichte Abfolge von unterschiedlichen Räumen in Verbindung mit dem Element Wasser, die in dem großen Wasserreservoir im Bauch der Schlange gipfelt. Die Architektur wird stringent aus dem Ort und dem Umgang mit der Ressource Wasser entwickelt.

Die Jury erkennt insbesondere diese Stringenz und die daraus entstehende räumliche Qualität an. Gewürdigt wird auch die ganz auf das Thema Wasser ausgerichtete Darstellung, die den Entwurf selbst zu einem amphibischen Wesen werden lässt, das damit auch in abstrahierter Form auf die Schlange reagiert und sie in die Gegenwart transformiert.

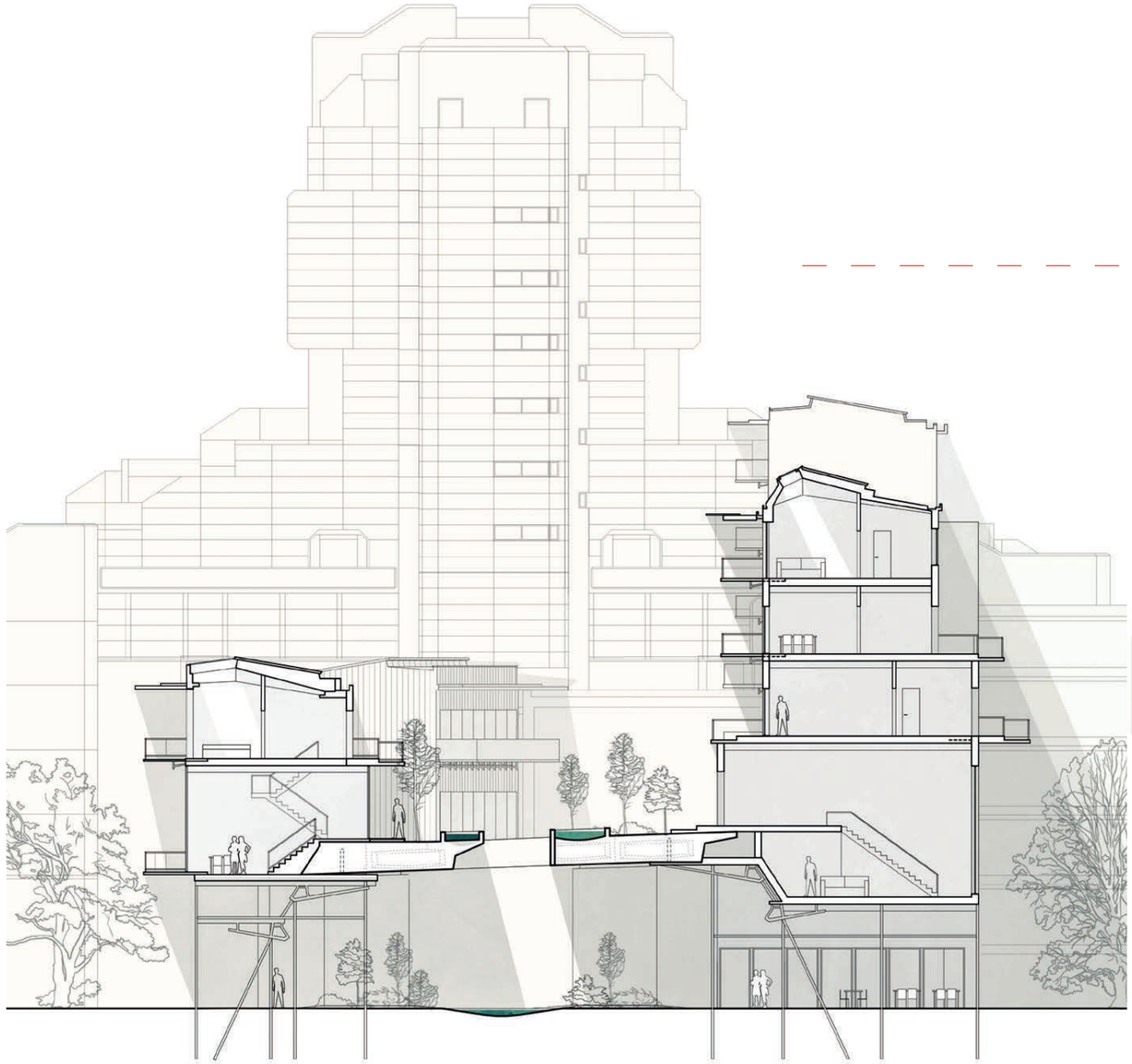
Tunnel Perspective

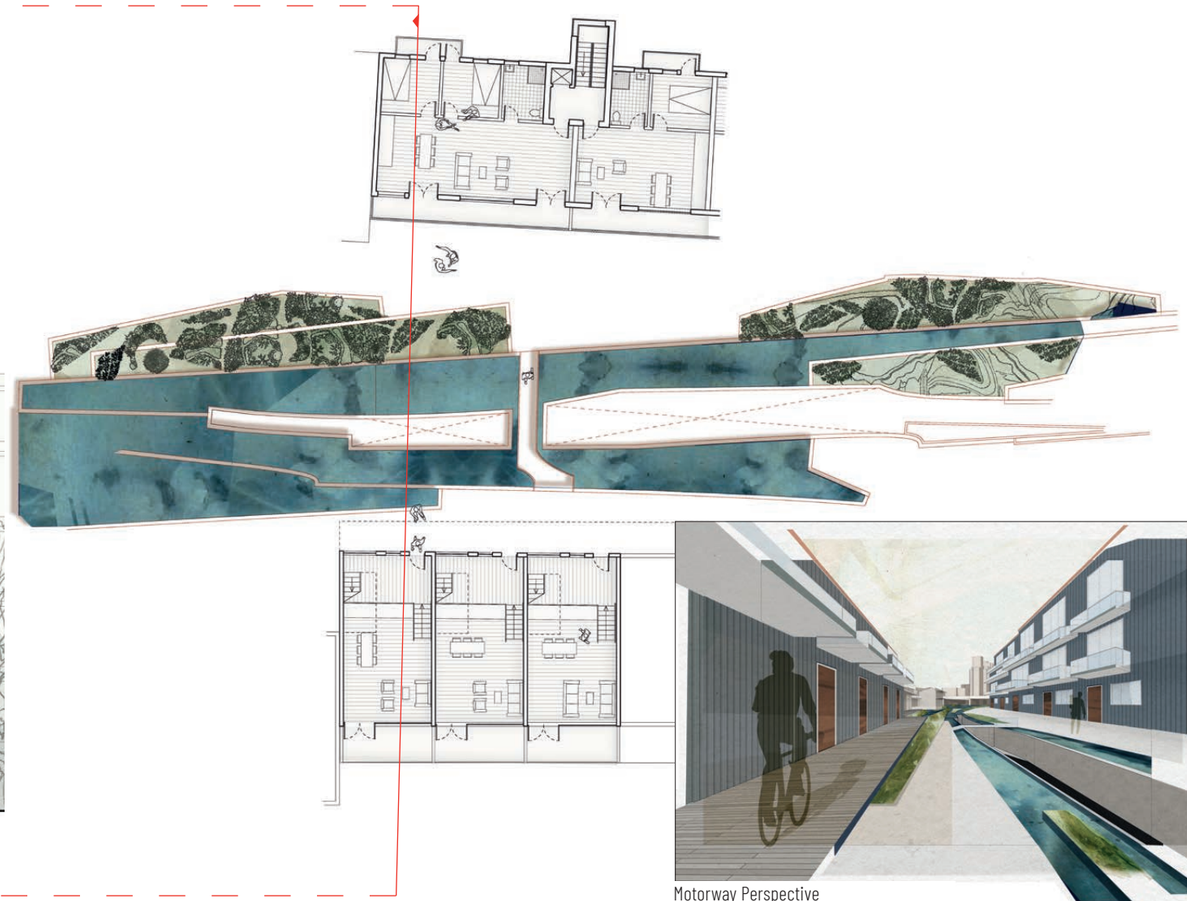


First Floor Plan

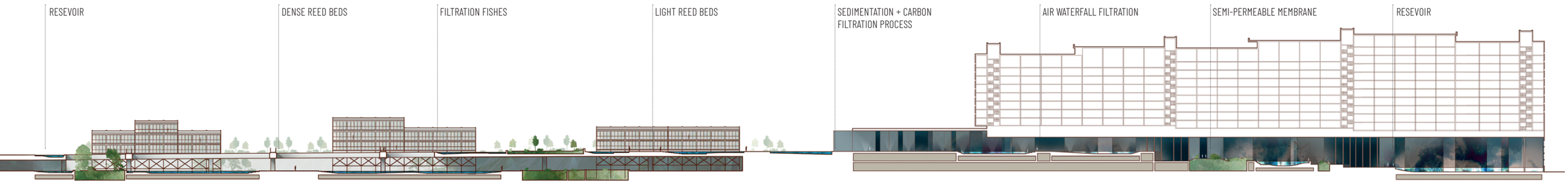
Ground Floor Plan

ARCHITEKTUR A
ein 3. Diesing-Preis





Motorway Perspective



ARCHITEKTUR A
ein 3. Diesing-Preis

Ich glaub' ich steh' im Wald

MALGORZATA BURKOT, MARTA GALDYS, KATARZYNA DOLECINSKA
TECHNISCHE UNIVERSITÄT KRAKAU
WERONIKA FRYCZ
TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

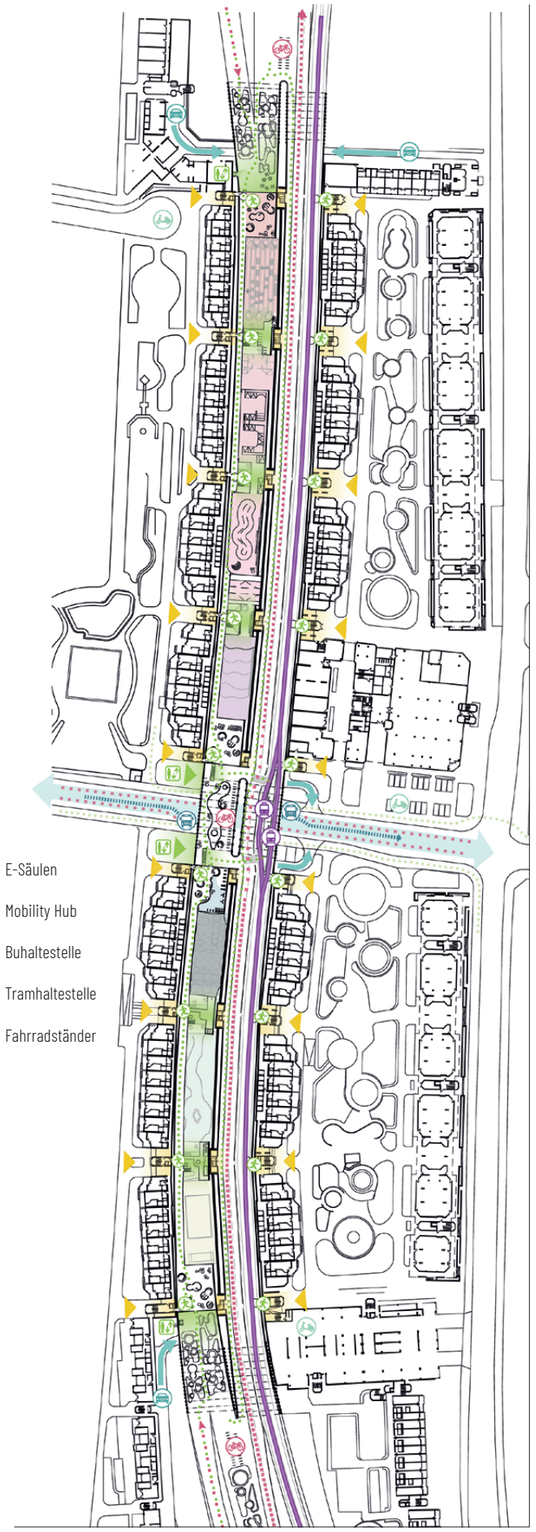
Ein 3. Diesing-Preis gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung
Kooperationsarbeit Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur, Denkmal und Handwerk

Das herausragende Merkmal dieser Arbeit ist ein schlüssiges Verkehrskonzept, das als Ersatz zum Totalabbruch der ehemaligen A104 eine Straßenbahnvernetzung anbietet. Der motorisierte Individualverkehr wird reduziert aber nicht aufgehoben. Die Erschließung und die Verbindungen in alle Richtungen bleibt bestehen. Auf der gesamten Länge der ehemaligen A104-Trasse werden eine Straßenbahn, eine Fahrradstraße sowie ein Fußweg geführt, die auch eine der Tunnelröhren der Wohnüberbauung zur Erschließung der weiteren Umgebung nutzen. Im Außenbereich entwickelt sich die Fahrradstraße zu einer aufgeständerten Fahrrad-Schnellstrecke bis zum Bierpinsel an der Schloßstraße. Die Straßenbahn nutzt den Raum darunter für ihre Trasse. Erhalten bleibt der begrünte Breitenbachplatz, er entwickelt sich zu einem Umsteigeknoten von U- und Straßenbahn mit Potenzial zur weiteren Entwicklung seiner Qualitäten.

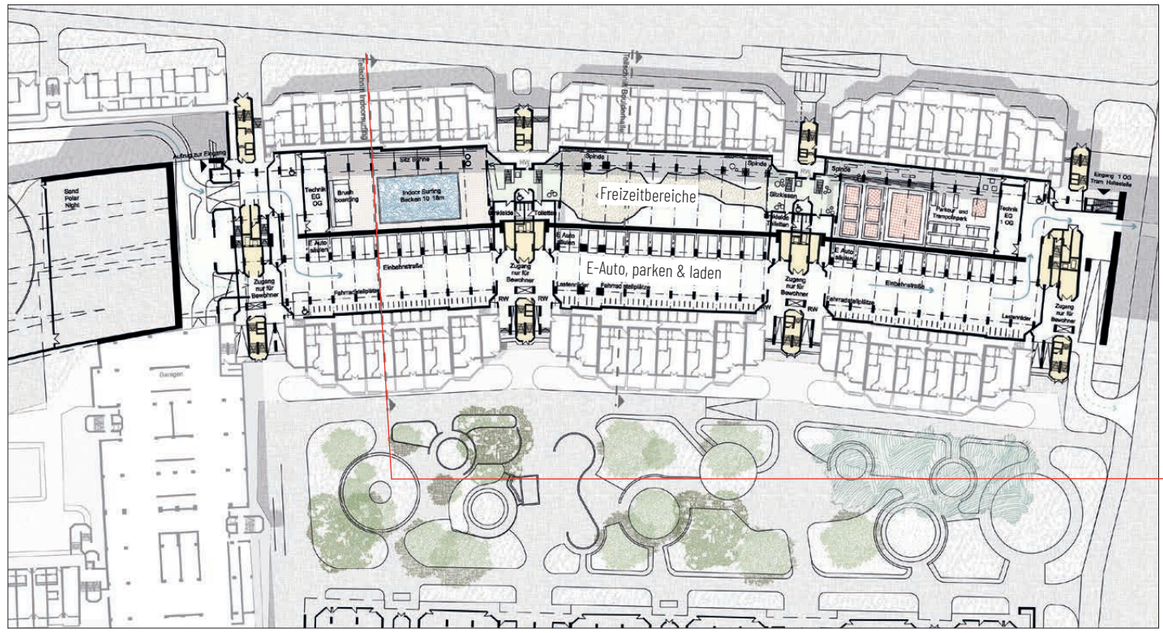
Der Wohnkomplex Schlangenbader Straße behält seinen Habitus, da er keine Eingriffe von außen erfährt. Eine der Tunnelröhren wird durch Fußgänger, Fahrradfahrer und Straßenbahn genutzt, die andere durch sportliche Aktivitäten wie z. B. Klettern, BMX/Mountainbike Trail, Skatepark, Indoor Surfing, Indoor Skiing/Langlauf. Die Keller und Garagen der Bewohner werden erhalten und mit Mobility Hubs ergänzt. An der Überfahrt Wiesbadener Straße entsteht eine Straßenbahnhaltestelle mit Umsteigeknoten zur vorhandenen Buslinie und zu einem Mobility Hub.

Die Schildhorn Straße wird ab der Kreuznacher Straße durch eine, im Norden parallel verlaufende neue Bebauung als geschlossener Straßenraum gefasst, der sich zum Breitenbachplatz hin öffnet. Ein Fragment der nach Südosten ausgerichteten A104 Tunnelein- und Ausfahrten bleiben bestehen im Abschnitt der zum Wohnkomplex Schlangenbader Straße gehörenden Randbebauungen aus Wohnungen und Parkhaus. Diese Fläche wird zum Urban Gardening.

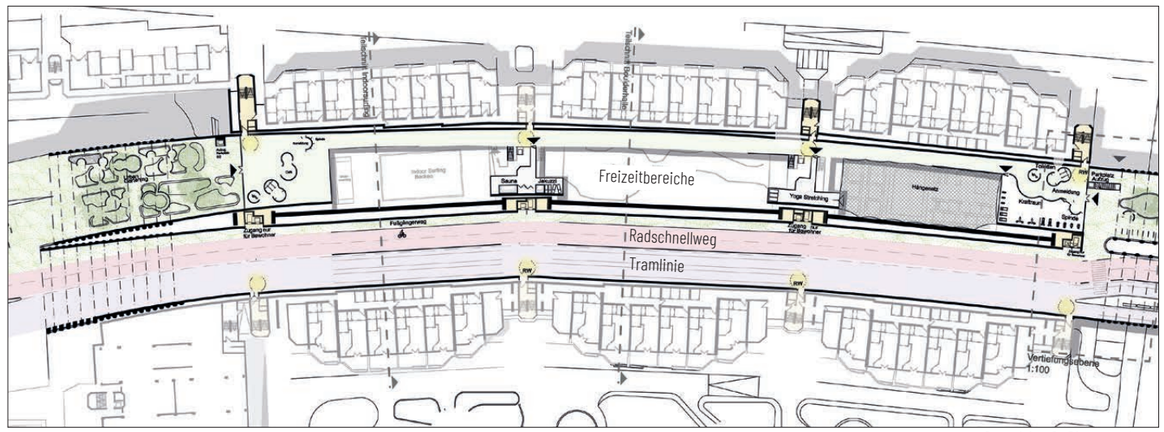
Weitere stadtklimatische Verbesserungen werden dadurch erreicht, dass versiegelte Flächen aufgebrochen werden und zur Versickerung und Ausbreitung von Ruderalvegetation dienen. Ein Wegenetz führt durch die bestehenden Grünflächen, deren Vegetation mit Stauden, Sträuchern und schattenspendenden Bäumen verdichtet wird, sodass diese verwalden.



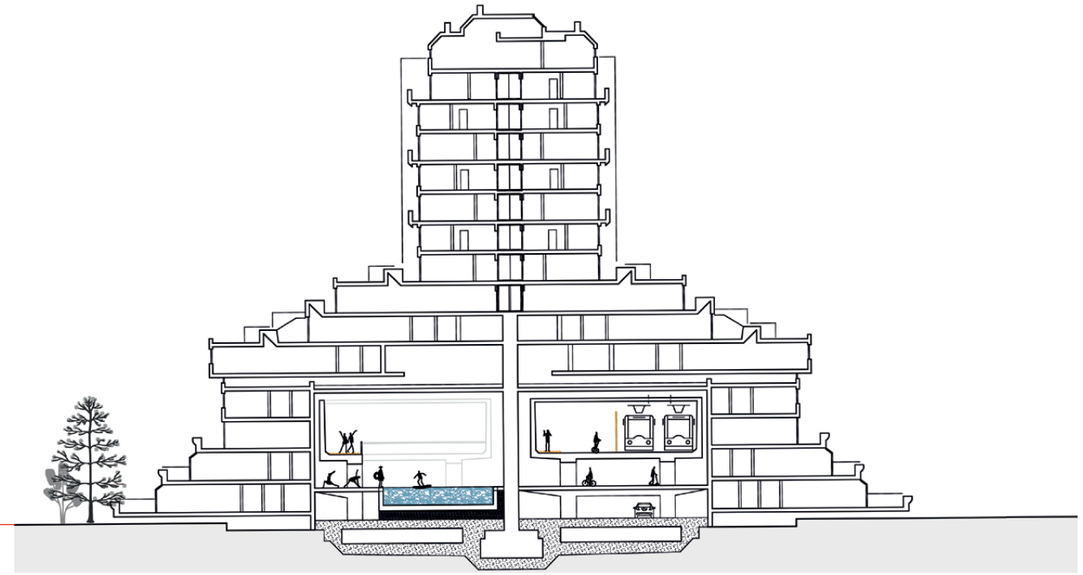
ARCHITEKTUR A
ein 3. Diesing-Preis

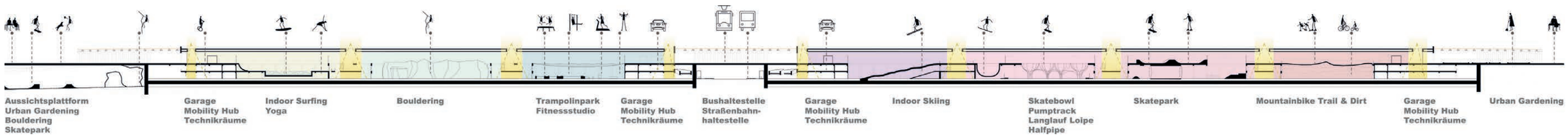


Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 2. Obergeschoss





ARCHITEKTUR A
ein 3. Diesing-Preis

In Between

ABU SAYEED MOHAMMED ZIAD, PUBALI KUMAR
HOCHSCHULE ANHALT
MAHLAQA FAHAMI
BRANDENBURGISCHE TECHNISCHE UNIVERSITÄT COTTBUS-SENFTENBERG

Ein 3. Diesing-Preis gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung

Der Kooperationsarbeit von In Between ist es gelungen, ihre Hauptidee verständlich und ansprechend darzustellen – nämlich die dunkle Tunnelstruktur der Berliner Schlange zu öffnen, ihre Umgebung bis hin zum Breitenbachplatz in einen einladenden, aktiven überwiegend grünen Raum zu verwandeln und den Tunnel mit dem Außenraum städtebaulich-freiraumplanerisch zu verzahnen. Auf diese Weise werden Unorte zu Lebensräumen, und die Bestandsbewohner können mit neuen Stadtbewohnern zusammentreffen und interagieren.

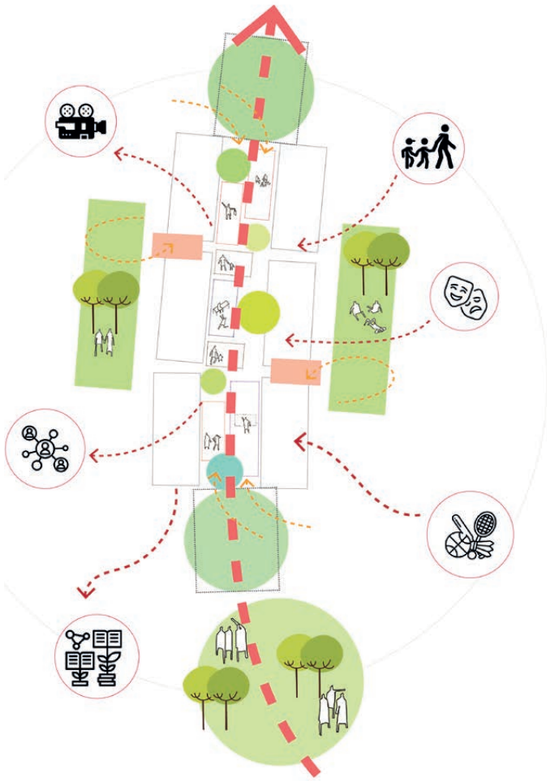
Der Fokus liegt darauf, den Tunnel für Rad- und Fußgänger attraktiv zu machen, indem der Autoverkehr daraus weitestgehend verbannt wird. Die Zugänge an den langen Ost- bzw. West-Seiten werden kenntlich gemacht und am südlichen Tunnelmund der ehemaligen Überführung mit vertikalen Gärten die Attraktivität der Einmündung gesteigert. Im öffentlichen Raum können nun Kinder und Jugendliche spielen, während andere Nutzergruppen „auf sorgfältig aufgestellten Bänken sitzen und die Aussicht genießen".

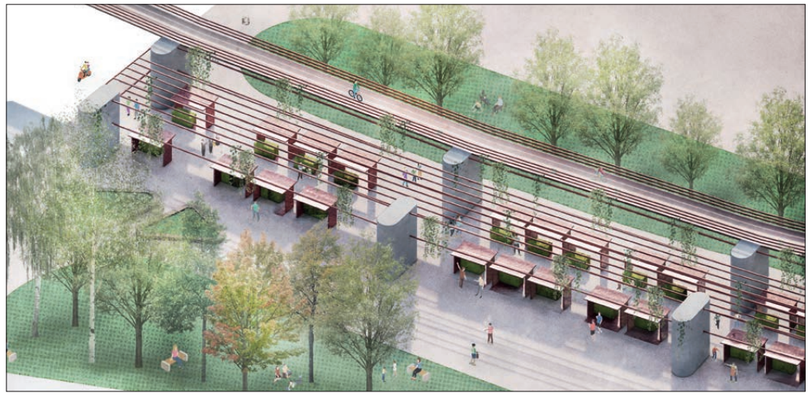
Der Weg zum Tunnel wird durch Menschen belebt, weil im Tunnel-Bauch selbst sowohl lokale Lebensmittel, eine Bibliothek, Institute, eine Filmschule, Ausstellungen, sportliche Angebote und kulturelle Veranstaltungen angeboten werden, als auch entlang des begrünten und aufgewerteten Zugangs zum Tunnel das Angebot durch kleine Marktstände mit verschiedensten ethnischen Speisen und Artikeln erweitert wird. Die vielfältigen In-Door-Angebote werden auf diese Weise mit Aktivitäten außerhalb der denkmalgeschützten „Schlange" verknüpft. Das begrünte und belebte Wegeband führt bis zum Breitenbachplatz, der jetzt ein öffentlicher Park ist.

Die architektonische Herangehensweise nimmt den Denkmalschutz der „Schlange" ernst, entwickelt aus dem Bestand heraus neue Funktionen und erinnert mit einem kreativen Down-Cycling der ehemaligen Überführung an die frühere A104, die jetzt – zusammen mit dem parallel begrünten Rad- und Fußgänger-Band - zur Stadt-Landschaft im besten Sinne transformiert wird.

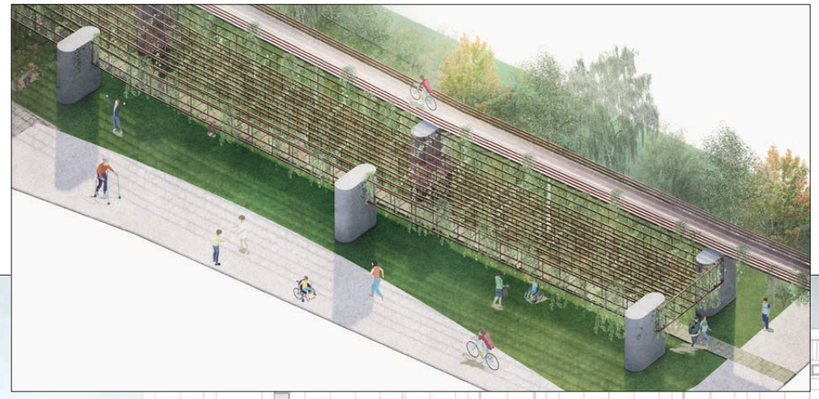
Neugestaltung Breitenbachplatz

Eingang zur Tunnelebene

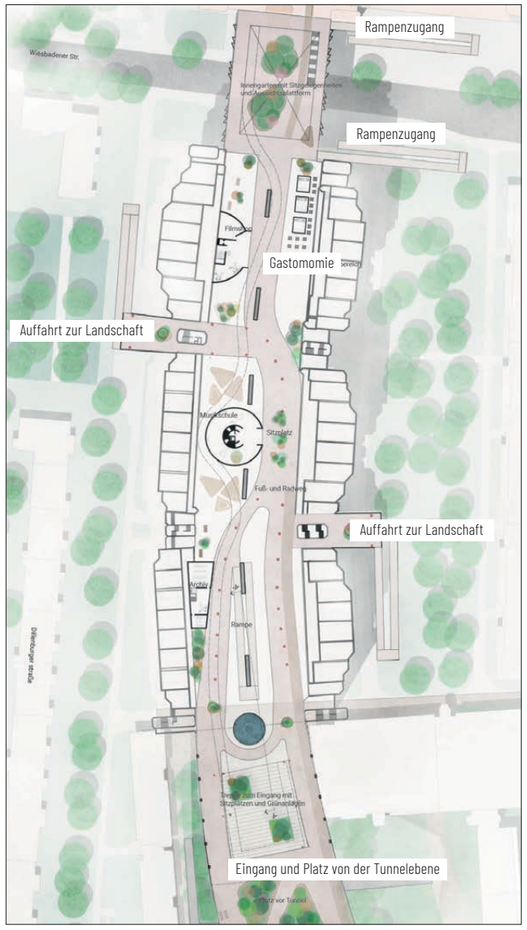


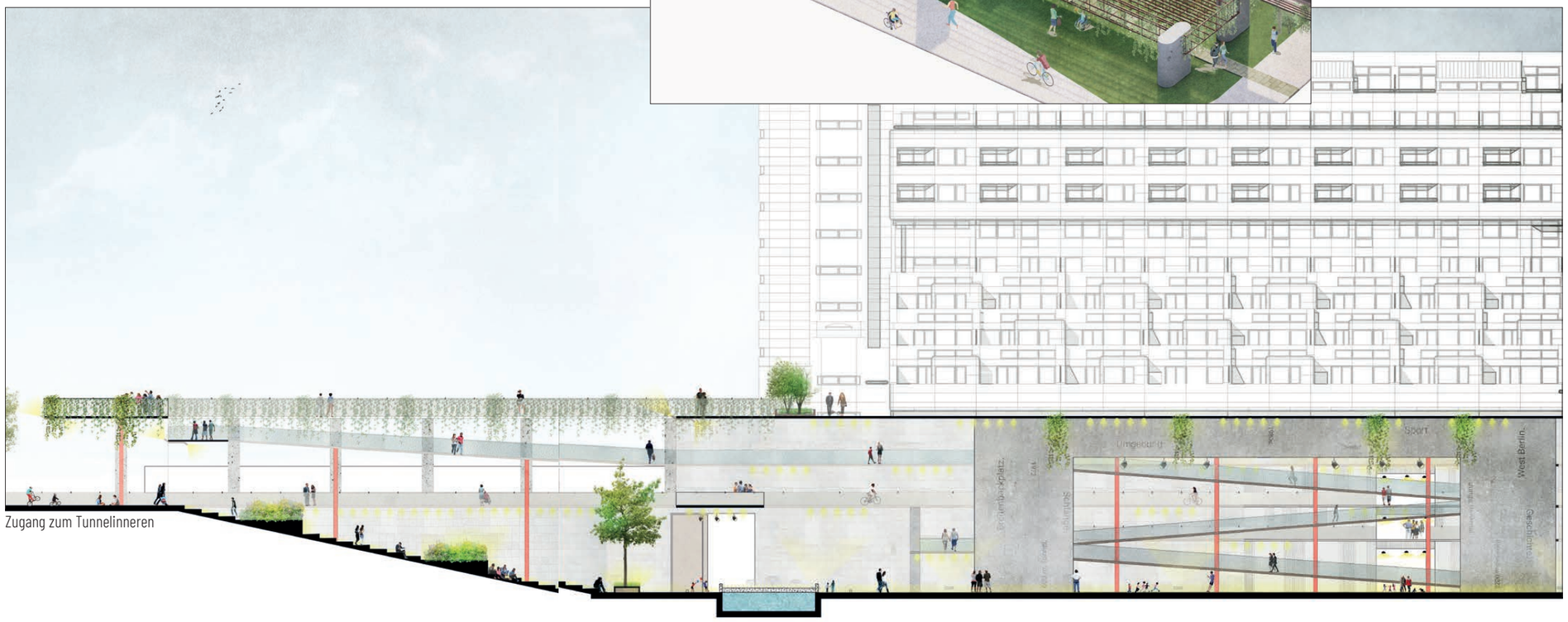


Marktplatz



Vertikale Landwirtschaft



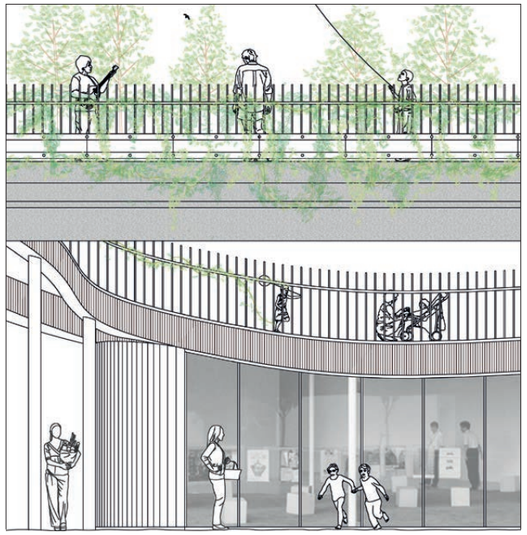


Zugang zum Tunnelinneren

The Fading Edge

CHANGHUAN XU, JINGJING ZHANG, XIAOWEI XUE, YUNFANG XU
THE UNIVERSITY OF EDINBURGH

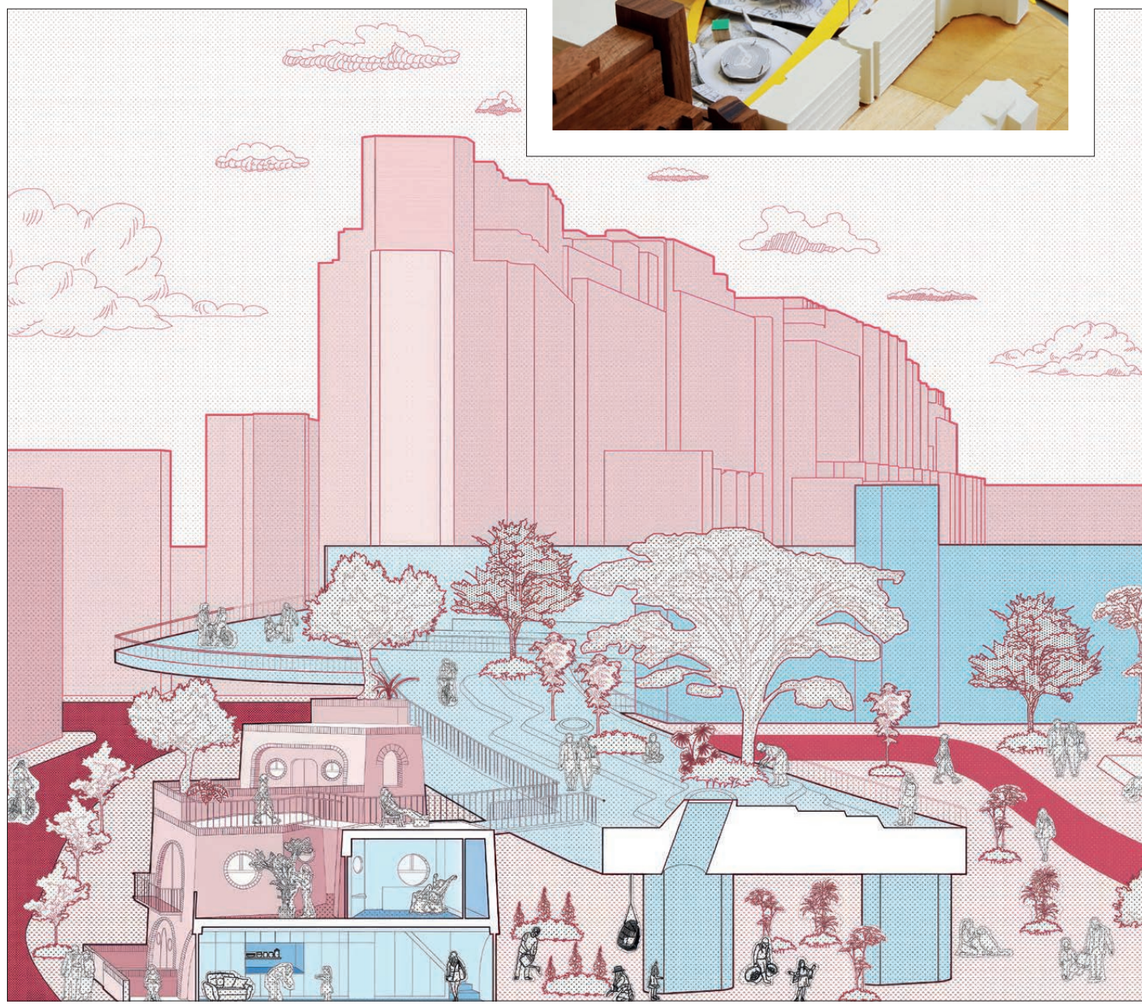
Guided by the idea of hobby rooms, the proposal is aiming to break the social and natural edges by providing a communal activity space and natural park which encourage social engagement and urban coexistence. Using the 'ribbon' as a tool to cross the edges emerging around the A104 and connect fragments across it, the proposal blurs the boundaries between the motorway and the surrounding buildings, the interior and exterior, the nature and artifice.



GREENING S[CAR]RED SPACES

ZHAOYI YAN, MYLES JONATHAN ALBON-CROUCH, ROBIN FORTUNATO, ISAAC SHERRIFF
THE UNIVERISTY OF EINBURGH

The goal with this project is to adapt and green urban spaces that were lost to the car. The suspended motorway currently disconnects the west and the east, whilst connecting the North and the South. Isolated 'islands' exist under the bridge, which are disconnected from the surrounding urban fabric. By decommissioning the suspended motorway, we can make use of this north south axis and transform it into a natural park, while the space underneath can be used to create a more urban condition.



KI

KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

Aufgabenstellung

Neue Nutzung der Trassen

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023 beschäftigt sich mit dem Gebiet um die A104 in Berlin Charlottenburg, Wilmersdorf und Steglitz. Perspektivisch soll die Autobahn aufgegeben und der Verkehrsraum der Stadt zurückgegeben werden.

Damit wird der motorisierte Individualverkehr auf den Trassen generell in Frage gestellt. Werden die Trassen, Brücken, Zufahrten, Rampen überhaupt noch für den motorisierten Individualverkehr benötigt? Können sie reduziert oder ganz aufgegeben werden? Können sie eine zukunftsweisende oder experimentelle verkehrliche Nutzung erfahren oder anderen Zwecken zugeführt werden? Wie weit ist ein Rückbau sinnvoll und notwendig und wie weit ist es sinnvoller, die Bauwerke und damit ihre „graue Energie" weiterzunutzen, zu modifizieren und zukünftigen Nutzungen anzupassen?

Aufgabe: Weiterverwendung und Umnutzung

Die zunehmende Verknappung der Ressourcen zusammen mit der notwendigen Reduktion der Treibhausgasemissionen leiten einen Paradigmenwechsel im Bauwesen ein. Bauwerke, die für ihre ursprüngliche Nutzung nicht mehr gebraucht werden (können), müssen nicht obligatorisch abgebrochen werden, um Neubauten Platz zu schaffen, vielmehr ist zu untersuchen, wie diese Strukturen sinnvolle neue Nutzungen erfahren können.

Die Aufgabe des konstruktiven Ingenieurbaus fordert die Teilnehmer:innen heraus, sich mit dem Bestand der Verkehrsbauwerke auseinanderzusetzen. Es sind Potentiale und Reserven zu analysieren und daraus Vorschläge zu einer weiteren Nutzung der Trassen zu erarbeiten. Mögliche Nutzungen können u.a. Orte für Trend-Sportarten (Bouldern, Parkour, Skaten, etc.), Grünanlagen, urbane Landwirtschaft, alternative Verkehrsarten, etc. sein. Die Trassen sind hinsichtlich der Anforderungen der neuen Nutzungen zu prüfen und ggf. zu ergänzen (Auf-/Abgänge, Anschlüsse, Fassaden), bzw. können in Teilen ggf. rückgebaut werden. Auch der Stadtraum unter/um die Trassen darf mit einbezogen werden.

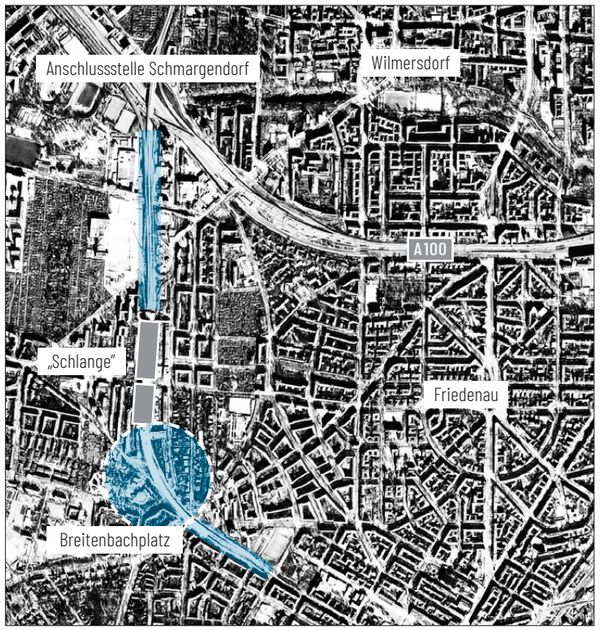
Es geht darum, intelligente Umnutzungsideen der Bestandsbauwerke mit innovativen konstruktiven Konzepten zu kombinieren, um Neues zu schaffen. In Kooperation mit Teilnehmer:innen der Fachsparte Verkehrsplanung ist zu überprüfen, welche Art des Verkehrs auf der Strecke, den Trassen und Teilen der Trassen zukunftsweisend organisiert werden kann. In Kooperation mit Teilnehmer:innen der Fachsparte Architektur sind die vorgeschlagenen Nutzungen entwurflich auszuarbeiten und zu detaillieren. In Kooperation mit Teilnehmer:innen der Fachsparte Landschaftsarchitektur ist die Bildung von Freiräumen zu untersuchen. Wie können Teile davon in einer parkähnlichen Landschaft bauliche Funktionen übernehmen? Auch Kooperationen mit mehreren Fachsparten sind denkbar und sollen hier angeregt werden.

Planungsbereich und Konstruktionshinweise

Es können Bereiche auf dem gesamten Abschnitt der derzeitigen A104 betrachtet werden. Besonders ergiebig erscheint allerdings der Bereich zwischen dem Tunnel Schlangenbaderstraße und Breitenbachplatz zu sein. Die Vielzahl von Brücken, Rampen, Stützen, Wänden und Böschungen unmittelbar neben dem südlichen Ende der Autobahnüberbauung mit der „Schlange" (Dillenburger Straße), laden besonders dazu ein, zu überlegen, wie diese Strukturen künftig genutzt werden könnten.

Die Konstruktionsart ist unter Einhaltung der angegebenen geometrischen und technischen Randbedingungen frei zu wählen. Werkstoffe sind möglichst CO_2-neutral und energetisch extensiv zu wählen, Natur- bzw. Recyclingwerkstoffe zu nutzen. Im Sinne der Nachhaltigkeit des Bauwerks wird der gesamte Stoffkreislauf betrachtet – „graue" Energie und CO_2-Emissionswerte sind für alle für die Trag- und Baukonstruktion eingesetzten Baustoffe und Bauteile nachzuweisen. Eingriffe in die Struktur der bestehenden Brückenbauwerke sind möglich.

Bearbeitungsgebiet Konstruktiver Ingenieurbau



Tausche Auto gegen Zweiraumwohnung

VIKTORIA REITER, SARAH SCHERNTHANER
HOCHSCHULE MÜNCHEN
HELEN WEINTRUB, JULIANE WIDIGER
BERLINER HOCHSCHULE FÜR TECHNIK

Anerkennung gestiftet vom VBI (Verband Beratender Ingenieure)

Die Arbeit bearbeitet sowohl die Umnutzung der Tunnel- und Parkplatzbereiche in der „Schlange" für Sport- und Kultureinrichtungen als auch den Umgang mit den nicht mehr benötigten Trassen der A 104. Diese Trassen sollen größtenteils abgebrochen werden, da festgestellt ist, dass der Erhalt auch mit anderen Nutzungen als dem Kraftverkehr sehr aufwändig wird.

In einem städtebaulich gut gesetzten Teilbereich westlich des Breitenbachplatztes wird die Trasse erhalten, auf dem Überbau der bestehenden Brücke soll ein 3- bis 4-geschossiges Wohngebäude errichtet werden. Durch die Entwidmung der Brücke entfällt die Verkehrslast durch den motorisierten Verkehr. Die Lastreserve, die auf diese Weise mobilisiert wird, ist so hoch, dass sie die ständigen Lasten, die aus einer Leichtbaukonstruktion und den Verkehrslasten aus der Wohnnutzung entstehen, abdecken kann. Zusätzlich schlagen die Verfasser:innen Unterstützungen des Überbaus aus geneigten Stahlstützen vor. Diese stützen sich teilweise auf den vorhandenen Pfeilern ab. Der Raum unter der Brücke wird für Ladenlokale und andere Gewerbe genutzt.

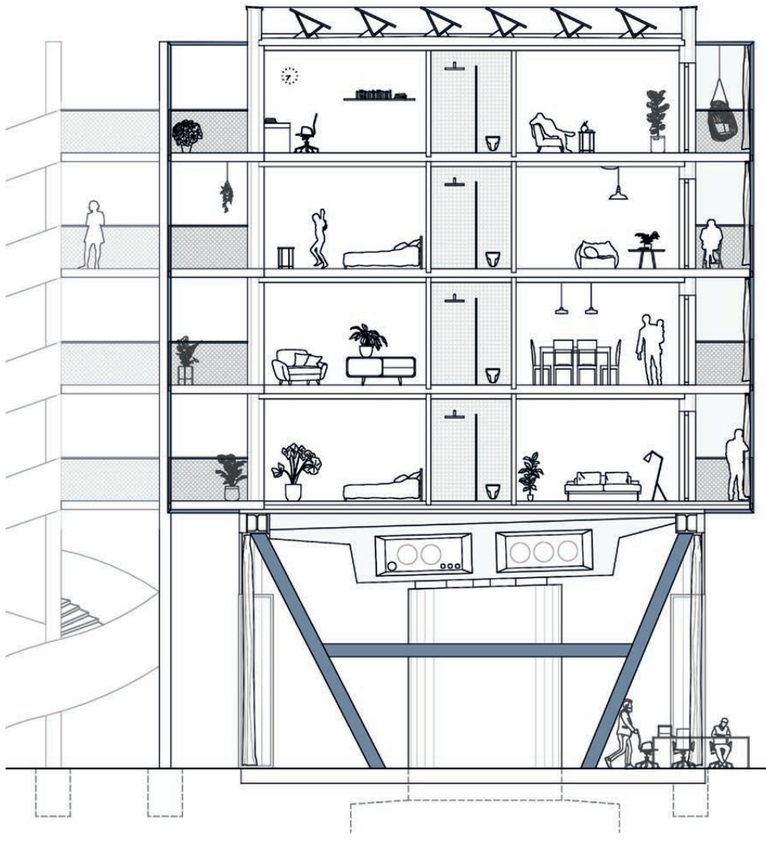
Blick auf „Parkrampe" und den Haupteingang

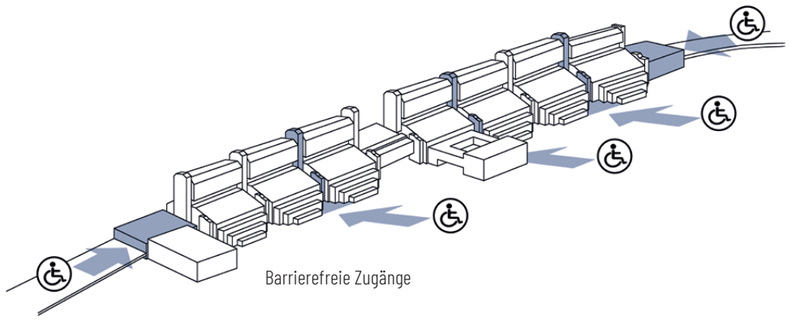
Die Arbeit zeigt eine Möglichkeit der Nachnutzung der bestehenden Brücke auf. Der Überbau und die Pfeiler bleiben enthalten. Wo nötig, wird die bestehende Struktur verstärkt. Durch die Vielzahl der erforderlichen Unterstützungen entsteht allerdings der Eindruck, dass das vorhandene Brückendeck einen Ballast darstellt. Da die zusätzlichen Unterstützungen die Möglichkeiten des vorgespannten Hohlkastens nicht gezielt erweitern, verliert dieser seine Daseinsberechtigung.

Wir möchten die Verfasser:innen ermutigen ihre Ideen konsequent weiter zu denken. Beispielsweise hätte ein Abbruch des Überbaus eine zusätzliche Lastreserve für die Pfeiler und Fundamente bedeutet. Die geneigten Stützen weitergedacht, könnte ein so entwickelter Fachwerkträger die Spannweite zwischen den Pfeilern überbrücken. Auf diese Weise könnte die bestehende Gründung weiter genutzt werden. In welcher Form die abgebrochenen Betonelemente in die neue Struktur integriert werden könnten, wäre dann ein weiteres Thema.

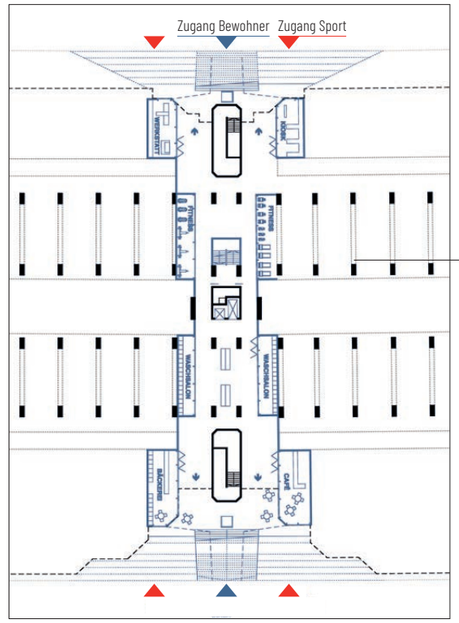
Das Preisgericht würdigt die Zusammenarbeit von Architekt:innen und Ingenieur:innen; an der Arbeit ist ablesebar, dass in allen Bereichen eine intensive Zusammenarbeit stattgefunden hat.

Querschnitt Brückengebäude

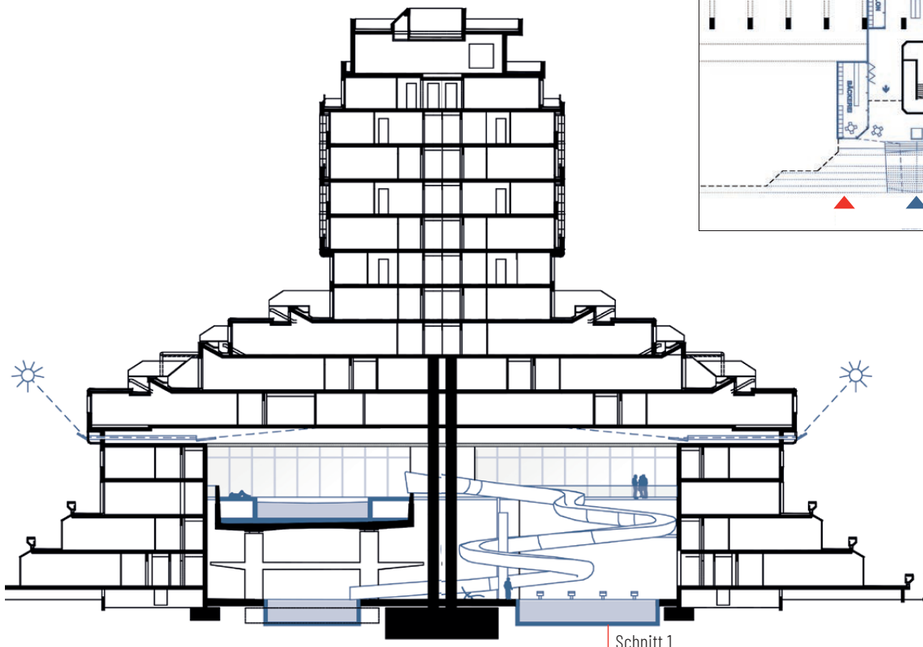


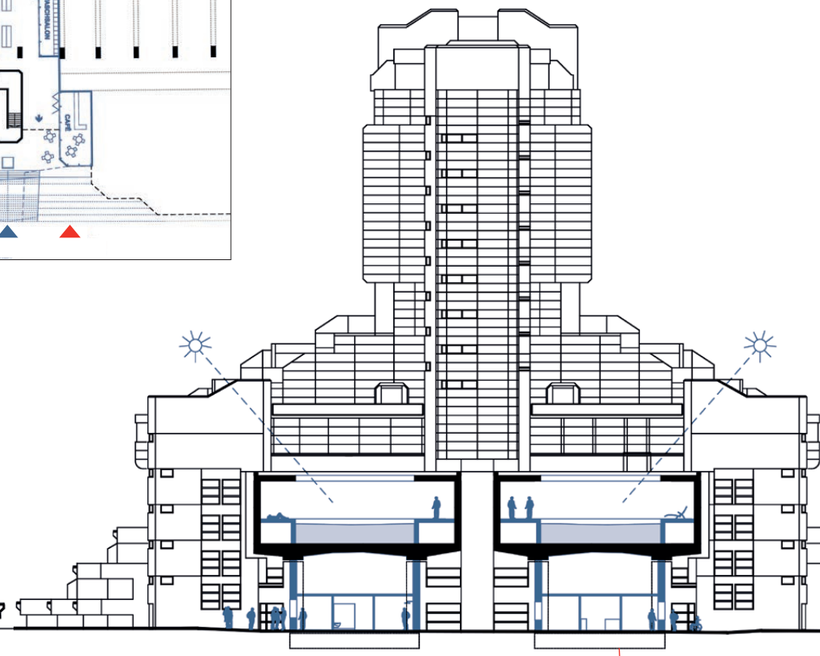


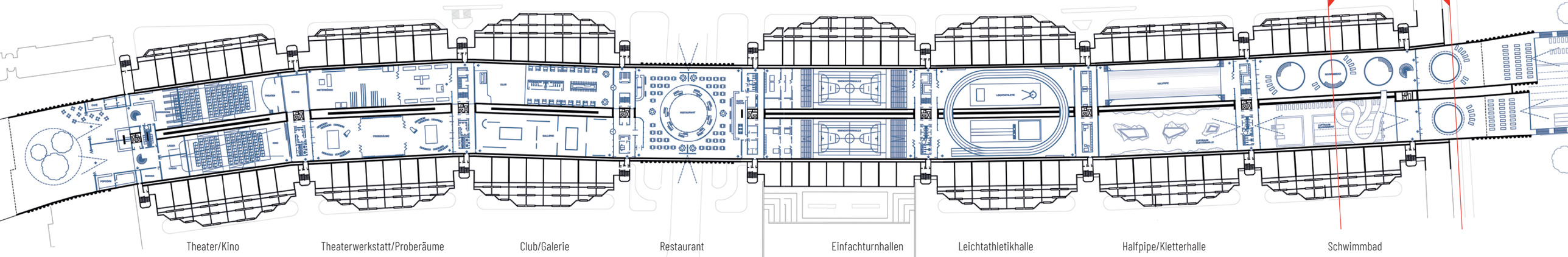
Blick auf Außenbereich Schwimmbad in nördlichem Tunnelmund



Düsenstrahlverfahren:
flächenvergrößernde Unterfangung
durch Injektion in Betonsäulen im
Bereich von neuen Wänden


Schnitt 1


Schnitt 2



V

VERKEHRSPLANUNG

Aufgabenstellung

Die Verkehrsflächen der aus der BAB A104 hervorgegangenen Schnellstraße werden im AIV-Schinkel-Wettbewerb gemäß den Festlegungen im Koalitionsvertrag zur Disposition gestellt, da sie nach allgemeiner Einschätzung als Überangebot gelten. Auch die Fortsetzung der Schnellstraße im Verlauf der Schildhornstraße bis zur Joachim-Tiburtius-Brücke ist hinsichtlich der Ausbaustandards zu hinterfragen, da die derzeitige Gestaltungsqualität unbefriedigend ist.

Städtebauliche-verkehrsplanerische Einbindung – Untersuchungsgebiet

Der verkehrsplanerische Untersuchungsraum umfasst einen Teilbereich der Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf, begrenzt durch die Straßenzüge Clayallee, Hohenzollerndamm, Brandenburgische Straße, Berliner Straße, Badensche Straße Dominicusstraße, Sachsendamm sowie die BAB A103 (sog. Westtangente) und die B1. (Siehe Karte)

Das Untersuchungsgebiet der Verkehrsplanungsaufgabe ist größer gefasst als die Umgrenzung in den anderen Fachsparten des Wettbewerbs, da die bisherige BAB A104 bzw. die daraus entstandene Hauptverkehrsstraße in starkem Umfang überörtlichen Verkehrsströmen dienen und die Auswirkungen einer Sperrung auf das umgebende Netz zu betrachten sind.

Aufgabe

Die Aufgabe der Fachsparte Verkehrsplanung besteht darin, dass durch die Entwidmung des Streckenabschnitts zwischen Forckenbeckstraße und Schildhornstraße sowie der Brücke über die A100 ein reduziertes Netz an Hauptverkehrsstraßen definiert und dargestellt wird, und in diesem reduzierten Netz eine wünschenswerte verkehrliche Gesamtsituation unter Einbeziehung aller Verkehrsarten erreicht wird. Für den Rückbau der A104 sowie deren Verlängerung Schildhornstraße ist eine weitreichende Lösung vorzubereiten, die im Einklang mit den städtebaulichen, architektonischen, landschaftsplanerischen und anderweitigen Zielen dieses Wettbewerbs steht.

Die gesamte frühere A104 bzw. derzeitige Hauptverkehrsstraße zwischen Hohenzollerndamm/Konstanzer Straße und Breitenbachplatz/Schildhornstraße entfällt im Netz für den Kraftfahrzeugverkehr. Eine Ausnahme bildet lediglich die Zu- und Abfahrt von/zur A100 von/aus Richtung Funkturm bis Forckenbeckstraße. Die Schildhornstraße wird auf ein stadtverträgliches Maß, mit angemessenen Bewegungsflächen für den Umweltverbund, zurückgebaut.

Für die verdrängten Kfz-Verkehre sind dabei die verbleibenden Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen. Auch andersartige Mobilitätsformen sind einzubeziehen, denn ein Teil der Kfz-Verkehre kann durch den Umweltverbund substituierbar angesehen werden. Dazu sind verbesserte oder neuartige Angebote im ÖPNV zu konzipieren. Ebenso sind für ÖPNV, Fahrradverkehr, Mikromobilität und Lieferverkehr mehr Flächen bereitzustellen, die Sicherheit zu erhöhen und Konflikte mit dem Fußgängerverkehr zu vermeiden.

Dabei soll die verkehrliche Untersuchung auch eine Aussage zu der im Anschluss an die A104 südostwärts verlaufende Schildhornstraße treffen. Diese niveaugleiche Hauptverkehrsstraße mit Wohnbebauung ist derzeit extrem stark vom Kfz-Verkehr belastet und bedarf daher einer Überplanung. Verkehrssicherheit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität sind zu verbessern. Rampen- und Brückenbauwerke im Zuge der Joachim-Tiburtius-Brücke sind auf ihre verkehrliche Notwendigkeit zu prüfen. Sollte eine Hauptverkehrsstraße an dieser Stelle weiterhin für notwendig gehalten werden, ist eine stadtverträglichere Gestaltungsform zu entwickeln. Es ist im Fall Joachim-Tiburtius-Brücke zu bedenken, dass eine ersatzlose Beseitigung dieses Bauwerks nicht ohne Folgen für die Situation der ebenfalls unter Gestaltungsmängeln leidenden Schloßstraße bleiben dürfte. Diese Radiale soll künftig auch eine wichtige Straßenbahntrasse aufnehmen.

Im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität und Klima (SenUMVK) wurde eine Untersuchung durchgeführt, die für die Bearbeitung im Rahmen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs teilweise zugänglich ist und deren Ergebnisse nach Überprüfung des dort zugrunde gelegten Inputs in die Bearbeitung einbezogen werden können. Der Planungshorizont sollte dabei grundsätzlich plausible Verhaltensänderungen in der Verkehrsmittelwahl berücksichtigen, die durch städtische Rahmenplanungen hinterlegt sind.

Sollte die Bewertung der Ziellösung (siehe Punkt 3 der Abgabeleistungen) ergeben, dass sich ein kompletter Rückbau der A104 als problematisch erweist, sollen die Teilnehmenden als Alternative zu den oben genannten Vorgaben eine vorsichtigere Rückbau-Variante zum Ansatz bringen. Dabei kann das Bauwerk erhalten bleiben und eine andere Funktion übernehmen. Als Verkehrsbauwerk für den IV verliert das Bauwerk seine Nutzung. Für den Kfz-Verkehr steht jedoch weiterhin eine Stadtstraße zwischen Hohenzollerndamm/Konstanzer Straße und Breitenbachplatz zur Verfügung, die durch die Wohn-Überbauung Schlangenbader Straße führt. Die dafür benötigte Fläche sollte auch hier reduziert werden, z.B. auf die Fläche einer Richtungsfahrbahn der derzeitigen Schnellstraße.

Bearbeitungsgebiet Verkehrsplanung

FK

FREIE KUNST

Aufgabenstellung

Im AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023, Fachsparte Freie Kunst, soll der anstehende Veränderungsprozess der A104 künstlerisch begleitet werden. Neben Werken aus den Disziplinen Skulptur, Installation, Zeichnung, Performance, Fotografie oder Video sind ausdrücklich auch IT-basierte Werke und insbesondere VR-Kunst sowie künstlerische Prozesse der (transformativen) Partizipation erwünscht. Da es sich beim Schinkel-Wettbewerb des AIV um einen Ideenwettbewerb handelt, können auch Konzepte für Kunst-am-Bau-Projekte oder andere großformatige Arbeiten eingereicht werden. Die künstlerischen Arbeiten oder Konzepte sollen sich inhaltlich mit den Chancen und Herausforderungen, die sich aus der Transformation ergeben, beschäftigen.

Obwohl die Stadtflucht in den Corona-Jahren zugenommen hat, steigt gleichzeitig der Zuzug in die Metropolen weiter stetig. Was heißt es, im sich stets wandelnden urbanen Raum nachhaltig und klimaneutral zu leben? Können Trassen, Brücken, Zufahrten und Rampen, die nicht mehr benötigt werden, eine zukunftsweisende oder experimentelle Nutzung erfahren? Können die Bauwerke und damit ihre „graue Energie" durch Umwandlung in Kunstobjekte weiter genutzt werden? Dabei kann eine künstlerische Auseinandersetzung u. a. mit folgenden Themen stattfinden:

» Gesellschaftlicher Wandel von der autozentrierten zur nachhaltigen Stadt.
» Künstlerische Beteiligungsprozesse, die die Bedürfnisse oder Ängste der Bürger:innen aufgreifen. Wie kann der Wandel von verschiedenen Parteien mitgestaltet werden?
» Nachhaltigkeitsaspekte bzgl. Rückbau und Entsorgung von Materialien.
» Etablierung von Naherholung und Grün im Stadtraum.

Schon mehrfach wurde unter Beweis gestellt, dass künstlerische Praktiken einen wertvollen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten können. Die eingereichten künstlerischen Werke können dazu dienen, eine ganz neue Perspektive einzunehmen oder den Boden der Realität verlassen, um futuristische Utopien der Dystopien zu entwerfen.

Seit Jahren befindet sich Berlin im Wandel. In den 50er Jahren hatte es Ideen gegeben, ganze Stadtviertel auf die damals propagierte „Autogerechte Stadt" hin ab- und umzureißen. Mit der Überbauung der A104 durch das Gebäude Schlangenbader Straße in den 70er Jahren wurde dabei eine neue und weltweit einmalige Dimension erreicht.

Seit dem Mauerfall jedoch findet ein Umstrukturierungs- und Wachstumsprozess Berlins hin zu einer neuen Stadtstruktur statt. Hieran knüpft der gegenwärtige Wettbewerb mit der Untersuchung der Schlangenbader Straße und der A104 als eines beispielhaften Bauwerkes aus der Berliner Planungsvergangenheit an.

Mit der Fertigstellung einer 600 m langen Überbauung der A104 mit einer Wohnanlage von 44.000 m² in den 70er Jahren hat Berlin ein exzeptionelles Bauwerk geschaffen. Was als positive Utopie gedacht war, ist jedoch durch einen Wandel der Sozialstruktur des Viertels in die Gefahr einer Schieflage geraten.

Nun gilt es, in einer sich immer weiter verdichtenden Stadt neue Perspektiven zu entwickeln. Dies gilt insbesondere mit dem Blick auf die Verkehrsströme innerhalb der Stadt und den sich verdichtenden Wohn- und Arbeitsraum.

Hierzu kann die Freie Kunst einen Beitrag leisten. Von den eingereichten Beiträgen wird bei freier Formgebung eine intensive Auseinandersetzung mit den gegenwärtigen Transformationsprozessen erwartet.

Denn auch die Kunst befasst sich mit städtebaulichen Transformations- und Umgestaltungsprozessen. Beispielhaft seien einige künstlerische Möglichkeiten der Auseinandersetzung mit dem Thema genannt:

» Die Aufgabe der Kunst ist weder ein stadtplanerischer Entwurf noch eine architektonische Neuerfindung. Ihre Möglichkeiten schließen jedoch auf bildnerischer Ebene die Sichtbarmachung städtebaulicher Gegenwart durch Katalyse aktueller Realitäten ein, wie sie die Malerin und Zeichnerin Katrin Günther betreibt.
katrin-guenther.de
» An der Schnittstelle zwischen Kunst, Architektur und Stadtplanung arbeitet beispielsweise das Kollektiv Raumlabor, das sich vielfach mit der Berliner Stadtlandschaft und Stadtentwicklung auseinandergesetzt hat.
raumlabor.net
» In zahlreichen Installationen und Performances hat sich der Künstler Wolf Vostell gerade mit dem Autoverkehr und dem Zusammenprall von Verkehr und Stadtgesellschaft beschäftigt. Mit der Skulptur „Zwei Beton-Cadillacs in Form der Nackten Maja" am Rathenau Platz Berlin hat der Künstler im Jahre 1987 eine kunstpolitische Debatte in Berlin entfacht, deren Heftigkeit erst heute wieder mit der Diskussion über die Documenta 15 annähernd erreicht wurde. Letztlich veränderte sich durch die Skulptur die gesamte Struktur des Rathenauplatzes, da sie den Blick weg vom umfließenden Verkehr auf die Notwendigkeit der Beachtung des Wohnumfeldes lenkt.
vostell.de/videos/
de.wikipedia.org/wiki/Rathenauplatz_(Berlin)
» Ausgehend von der Linie untersucht die Künstlerin und Architektin Gego stadtstrukturelle Gegebenheiten, reagiert auch performativ und pendelt dabei zwischen reiner Abstraktion und gegenständlicher Erfassung.
faz.net/aktuell/feuilleton/kunst-und-architektur/gego-architektur-einer-kuenstlerin-im-kunstmuseum-stuttgart-18091677.html
» Mit seiner Ausstellung Chambres d'amis hat der spätere Documenta 9 Kurator Jan Hoet private Wohnungen und Zimmer als Ort künstlerischer Intervention und Untersuchung entdeckt und damit eine Trend innerhalb der Theaterlandschaft gesetzt, der bis heute nicht abgerissen ist. Wie sich Sozialität innerhalb von Wohnraum entwickelt, ist eines der Themen der gegenwärtigen Ausschreibung.
kunstforum.de/artikel/chambres-damis
» Mit seinen fotografischen Installationen von nackten Menschen in großer Zahl innerhalb von meist urbanen Räumen hat der Künstler Spencer Tunick kontroverse Reaktionen ausgelöst. Die viel beachteten Aktionen haben den Blick in einer neuen Weise auf die Verbindung von Stadt und Mensch gelenkt.
de.wikipedia.org/wiki/Spencer_Tunick
» Die Künstlerin Mary Bauermeister setzt sich intensiv mit der Verbindung künstlerischer und Performativer Prozesse auseinander. Einen Schwerpunkt bildet hierbei die landschaftsarchitektonischen Komponenten ihrer Kunst, die sich auch in entsprechenden Installationen niederschlägt. Auch eine grüne Utopie für die A104 ist denkbar.
roesrath-wird-zur-galerie.de/kuenstler/forsbach/atelier-mary-bauermeister

Ausdrücklich wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die eingereichten Werke natürlich auch ganz andere inhaltliche Themen oder gestalterische Formen gewählt werden können. Die einzige Vorgabe ist, dass sich die Arbeit künstlerisch mit dem anstehenden Veränderungsprozess der A104 auseinandersetzt.

Stadt mit A104
Potenzialräume erkennen und nutzen!

ANTONIA HEESEN, CHARLOTTE VETTER, ELAINE BRAUNHOLZ, JANEK BRINKSCHRÖDER
UNIVERSITÄT KASSEL

Schinkelpreis Freie Kunst

Die benannte Arbeit besteht aus einem mehrteiligen Set, das bei der Jurysitzung eingesehen werden konnte. Kernstück ist ein etwa fünfminütiger Film (Http://*youtu.be/Icg8Z3sfZG4*) mit dem oben genannten Titel und ein PDF, das mit „In Gedenken an die A104 überschrieben" ist.

Im Vergleich zu allen, auch in anderen Fachsparten, eingereichten Arbeiten besteht die Besonderheit des Werkes darin, dass hier nicht in einer konstruktiven Weise versucht wird, aus der bestehenden, gegenwärtigen A104 und der Überbauung der Schlangenbader Straße etwas Neues zu formen. Im Gegenteil handelt es sich um eine fiktive Trauerfeier für die mit dem städtebaulichen Scheitern beigelegte Utopie der Autobahn mit Wohnraumüberbauung. In poetischem Sprachduktus werden die Möglichkeiten und Vorstellungen benannt, die sich mit dem Bau des Autobahnmonuments ehemals verbunden haben. Nachdem der Film zunächst zeigt, wie für die Trauerfeier mit an öffentlichen Plätzen plakatierten Blättern geworben wird, zeigt er eben diese Trauerfeier aus der Froschperspektive, d.h. zu sehen sind die schwarz bekleideten Beine der Trauergäste, die sich vor dem Steinhaufen versammelt haben, zu dem die Schlangenbader Straße und die A104 nach dem entsprechenden Abriss geworden sind.

Beigefügt zu Film und PDF waren ein kleiner Holzsarg, der mit Steinbrocken, getrockneten Rosen, dem im Film gezeigten Plakat und einem Stick gefüllt war, sowie weitere Plakate. Mit der poetisch formulierten Trauerrede, von der sich Teile auf dem Plakat finden, schaffen es die Autoren einen anderen Blickwinkel abseits einer Logik zu formulieren, die davon ausgeht, dass sich letztlich doch alles verändern und zum Guten wenden lasse. Sämtliche anderen Arbeiten aller Fachsparten formulieren Möglichkeitsszenarios. Sie gestehen sich nicht ein, dass die Vorstellung, die der A104 ehemals zugrunde gelegen hat und in dem Leitbild der 'Autogerechten Stadt' ihren Ausdruck gefunden hat, aus der Natur ihrer Sache heraus an sich bürger- und menschenfeindlich ist, indem sie a priori den Wert der Maschine höher als den des Menschen ansetzt. Hier setzt die prämierte Arbeit einen markanten Schlusspunkt und zeigt, dass die in den 70er Jahren skizzierte städtebauliche Entwicklung beendet werden muss.

Ein weiterer Aspekt, der die Fachjury und die Gesamtjury von der Preiswürdigkeit der Arbeit überzeugt hat, ist die mit unterschiedlichen Materialen und Formulierungsansätzen spielende Ästhetik der Arbeit – trotz ihrer substantiellen Vielgestaltigkeit.

Wie Wir Zusammen Alt Werden

KILIAN SCHNEIDER, LOUIS SPEER
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Sonerpreis Freie Kunst der Stiftung Berliner Leben

Ein Film mit dem Titel „Wie Wir Zusammen Alt Werden" zeichnet ein Porträt der Immobilie der Schlangenbader Straße und seiner Bewohner. Ausgehend von der naheliegenden Metapher der Schlange gliedert sich der Film in mehr als zehn verschiedene Abschnitte, die jeweils durch ein Schwarzbild und einen Sinnspruch eingeleitet werden. In den Filmabschnitten kommen die Bewohner der Schlangenbader Straße oder Menschen, die dort arbeiten, zu Wort. Viele der heutigen Bewohner sind allem Anschein nach bereits zur Zeit der Erbauung des Autobahnabschnittes und dessen Wohnüberbauung dort eingezogen und haben die Veränderungen des Baus einerseits beobachtet, andererseits gewissermaßen am eigenen Leib gespürt.

Der mittlerweile mehrere Jahrzehnte alte Bau bröckelt, der Beton wird rissig, Wasser gräbt sich einen Weg durch das Mauerwerk und lässt Leitungen erodieren. Dies nimmt die Wohnungsbaugesellschaft als Eigentümerin der Immobilie offensichtlich nicht hinreichend zur Kenntnis, um die Missstände zu beheben oder den Verfall aufzuhalten.

Die Bewohner und die dort Arbeitenden jedoch erweisen sich als sensible Detektoren, denen auch kleine Veränderungen auffallen und die dennoch insgesamt ein ausgesprochen positives Verhältnis zu ihrer Wohnumgebung haben. So zeigt sich in den Kommentaren und Besprechungen der porträtierten Personen ein Bewusstsein für die immer noch vorhandenen Möglichkeiten, die der Bau bietet, und die positiven Aspekte, die es auch im gegenwärtigen Stadium ermöglichen, Sozialstrukturen zu erhalten, die auch im fortgeschrittenen Alter stabilisierend sind.

Als weiterer Aspekt der Preiswürdigkeit der Arbeit ist die formale Machart zu nennen. Wie sich gelegentlich in den Filmszenen zeigt, haben die Autoren jedenfalls nicht über eine professionelle Filmausstattung verfügt. Dennoch gelingt es ihnen, den eingereichten Film auf vergleichsweise hohem professionellen Niveau zu realisieren und eine formal überzeugende Form zu finden. Ebenfalls bemerkenswert ist die Tatsache, dass es den Autoren gelungen ist, sehr viele und sehr unterschiedliche Bewohner überhaupt dazu zu bewegen, sich von der Kamera begleiten zu lassen und sich öffentlich und sichtbar zu äußern. Auch die verwendete Metaphorik der Schlange erweist sich als schlüssig. Dementsprechend war die insgesamt und vollständig sehr erfreuliche Arbeit auszuzeichnen.

Den Film finden Sie unter: https://youtu.be/IgEkIASVd48

DH

DENKMAL UND HANDWERK

Aufgabenstellung

Die Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße und die zugehörigen Außenanlagen stehen seit 2017 unter Denkmalschutz. Die Architekturaufgabe des diesjährigen Wettbewerbs fordert dazu auf, über eine Umwidmung der Trassen und Parkdecks, „die überregionale Bekanntheit des Bauwerks neu zu interpretieren, um zukunftsweisende Funktionen in der urbanen Gemengelage zu implantieren“ .

Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz anderseits formuliert folgende Entscheidungskriterien bei der Beurteilung von neuer Architektur am Denkmal: *„Der substanzielle Eingriff in die denkmalwerte Bausubstanz muss auf ein Minimum reduziert werden.*

Das Denkmal muss in seinem städtebaulichen Zusammenhang erlebbar bleiben. Planung und Entwurf müssen eigenständig und anspruchsvoll sein. Ziel ist es, eine architektonisch gut gestaltete Einheit aus Denkmal und Neubau zu schaffen, die bis in die Detailgestaltung hinein wirkt und sich an der vorgegebenen Qualität des Baudenkmals misst. Der ursprüngliche Charakter des Denkmals und seine ursprüngliche Nutzung sollen auch bei Ergänzungsbauten erkennbar bleiben. Zeitgemäße Architektursprache und Verwendung moderner Baustoffe sind keine zwingenden Kriterien.“

Lassen sich die geforderte Neuinterpretation und die Bewahrung des ursprünglichen Charakters miteinander vereinbaren, bedingen Umnutzung bzw. Umwidmung zwangsweise eine Neuinterpretation?

Denkmale zu nutzen, sichert ihr langfristiges Überleben. Sie ist somit im Sinne der Denkmalpflege. Umnutzung führt jedoch zu unerwünschten Eingriffen in die Substanz. Eine langfristig gesicherte Nutzung ist einer Abfolge von kurzfristigen Umnutzungen wahrscheinlich vorzuziehen. Bedeuten „zukunftweisende Funktionen“ in diesem Sinne die Sicherung einer langfristigen Nutzung oder sind sie eine Wette auf eine ungewisse Zukunft?

Aufgabe ist die Identifizierung und die sichtbare Auseinandersetzung mit eventuellen diesbezüglichen Zielkonflikten, das Abwägen unterschiedlicher Lösungsansätze in Kenntnis der „Denkmalparadigmen“ sowie der Umgang mit erkannten Konflikten im Entwurf. Möglichkeiten sind z. B. die Vermeidung, Auflösung oder gar die Zuspitzung.

Sonderpreis Denkmal und Handwerk gestiftet vom Verein Restaurator Im Handwerk e. V.
Preisträger: **Park 104** (siehe S. 42)

Preisträger:innen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs

ARCHITEKTUR

Berlin's Urban Bio-Loop
Schinkelpreis Architektur // 3.000 €
Reisestipendium // 2.500 €
gestiftet von der Hans-Joachim Pysall-Stiftung
Aneliya Kavrakova, Mary Lee,
Sue Yen Chong, Dienu Amriza Prihartadi
The University of Edinburgh

Metabolismus Sta(d)t Brutalismus
ein 3. Diesing-Preis // 1.500 €
gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung
Laura Collet, Paula Hedwig Kneip
Hochschule Kaiserslautern

Waterscape
ein 3. Diesing-Preis // 1.500 €
gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung
Minyoung Choi, Alice Reed,
Mari Kristine Helland, Lulwa AlSharhan
University of Edinburgh

Ich glaub' ich steh' im Wald
ein 3. Diesing-Preis // 1.500 €
gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung
Malgorzata Burkot, Marta Galdys, Katarzyna Dolecinska
Technische Universität Krakau
Weronika Frycz
Technische Universität Dresden

In Between
ein 3. Diesing-Preis // 1.500 €
gestiftet von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung
Abu Sayeed Mohammed Ziad, Pubali Kumar
Hochschule Anhalt
Mahlaqa Fahami
Brandenburgische Technische Universität
Cottbus-Senftenberg

KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

Tausche Auto gegen Zweiraumwohnung
Sonderpreis Kooperation von Fachsparten // 1.000 €
gestiftet vom VBI (Verband Beratender Ingenieure)
Viktoria Reiter, Sarah Schernthaner
Hochschule München
Helen Weintrub, Juliane Widiger
Berliner Hochschule für Technik

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

AUF**KLÄRANLAGE**
Schinkelpreis Landschaftsarchitektur // 3.000 €
Isabella Bönke, Laura Jacobsen, Linda Kühnel
Technische Universität Berlin

GRÜNE A104ÖER
Sonderpreis Besondere Pflanzenverwendung // 1.000 €
gestiftet von der Lenné-Akademie
Annemarie Henßler, Mona Schäfer, Tamara Jakoby
Technische Universität Dresden

Park 104
Sonderpreis Denkmal & Handwerk // 1.500 €
gestiftet vom Verein Restaurator im Handwerk e.V.
Tom Schneider
Berliner Hochschule für Technik
Sarah Lemnitz, Jonas Möller, Otis Schmidt
Technische Universität Berlin

STÄDTEBAU

Quartier 104
Schinkelpreis // 3.000 €
Stella Motz, Julius Rymarcewicz
Brandenburgische Technische Universität
Cottbus-Senftenberg

Stadt Band Plus
Sonderpreis Städtebau // 2.000 €
gestiftet von der BAUWENS-Gruppe
Leah Kuberczyk, Tim Feinauer, Léane Dott
Hochschule Konstanz Technik, Wirtschaft und Gestaltung

FREIE KUNST

Stadt mit A104 - Potenzialräume erkennen und nutzen!
Schinkelpreis Freie Kunst // 3.000 €
Antonia Heesen, Charlotte Vetter,
Elaine Braunholz, Janek Brinkschröder
Universität Kassel

Wie Wir Zusammen Alt Werden
Sonderpreis Freie Kunst // 1.000 €
gestiftet von der Stiftung Berliner Leben
Kilian Schneider, Louis Speer
Technische Universität Berlin

Vorabveröffentlichung Online

Die Dokumentation und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschüzt. Alle Rechte sind vorbehalten.

Dokumentation zum AIV-Schinkel-Wettbewerb:
Stadt statt A104

Redaktion: Gesche Gerber, Ernst-Wolf Abée

Design und Layout: seefood productions

Redaktionsbüro: AIV zu Berlin-Brandenburg e. V.
Bleibtreustraße 33, 10707 Berlin-Charlottenburg
mail@aiv-bb.de
Tel: 030-8834598 / Fax: 030-8854583
www.aiv-berlin-brandenburg.de

Umschlagabbildung: Quartier 104
Stella Motz, Julius Rymarcewicz
Schinkelpreis-Träger Städtebau 2023

Stand 12.03.2022

Seit 1855 richtet sich der AIV-Schinkel-Wettbewerb als Förder- und Ideenwettbewerb jährlich an junge Planer-:innen, um deren Kreativität für die Lösung zukunftsorientierter Planungsaufgaben zu wecken. Neben der Förderung des technisch-wissenschaftlichen Nachwuchses initiiert der Wettbewerb einen Dialog zwischen Stadtöffentlichkeit, Fachleuten, Verwaltung und Politik. Er zielt darauf ab, Interesse für ein Gebiet zu wecken, Sensibilität im Umgang mit dem Bestand zu entwickeln, die Bedeutung für die Umgebung aufzuzeigen und somit zur Qualifizierung der Aufgabenstellung einer formellen Planung beizutragen. In diesem Sinne ist der Wettbewerb darauf ausgerichtet, eine Beziehung der breiten Öffentlichkeit zum Planungsgebiet zu generieren und sie für die Gestaltung der öffentlichen Räume zu gewinnen. Aufgrund seiner Unabhängigkeit gelingt es dem AIV-Schinkel-Wettbewerb damit, Anregungen in laufende Planungen einzubringen.