

2/2023

AIV-FORUM

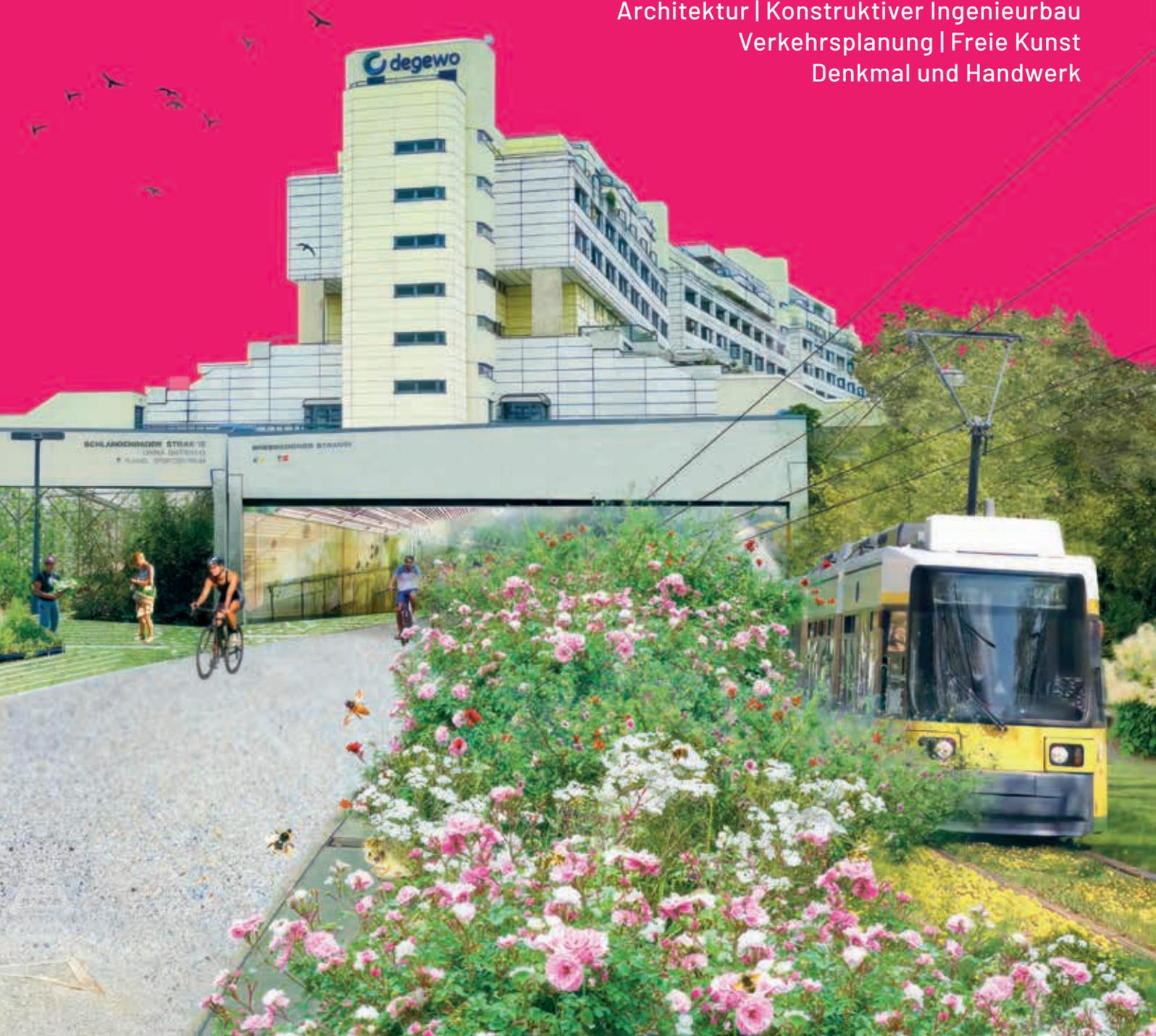
BERLIN UND SEINE BAUTEN

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg e.V.

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2023

STADT STATT A104

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





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

seit
1824

- 02 Editorial
- 05 Grußwort
Impuls für einen Rückbau der A104
- 06 Die Chance
Der Umgang mit der „Schlange“

- 11 Der AIV-Schinkel-Wettbewerb
- 13 Fördermittelgebende des
AIV-Schinkel-Wettbewerbs
- 14 Schinkel-Ausschuss und
Gastpreisrichter:innen
- 16 Aufgabenstellung
Stadt statt A104

S STÄDTEBAU

- 18 Aufgabenstellung
- 20 Schinkelpreis
Quartier 104
- 26 Sonderpreis Städtebau
Stadt Band Plus
- 30 Engere Wahl
NAHTstelle A104
- 32 Weitere Arbeiten
0104
Quartier statt Hundertvier

LA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

- 36 Aufgabenstellung
- 40 Schinkelpreis
Aufkläranlage
- 46 Sonderpreis
Besondere Pflanzenverwendung
Grüne Ader
- 50 Sonderpreis Denkmal & Handwerk
Park 104
- 52 Weitere Arbeiten
Cohabitation
Stadt Natur statt A104

A ARCHITEKTUR

- 54 Aufgabenstellung
- 58 Schinkelpreis & Reisestipendium
Berlin's Urban Bio-Loop
- 64 Ein 3. Diesing-Preis
Metabolismus Sta(d)t Brutalismus
- 68 Ein 3. Diesing-Preis
Waterscape
- 72 Ein 3. Diesing-Preis
Ich glaub' ich steh' im Wald
- 76 Ein 3. Diesing-Preis
In Between

KI KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

- 82 Aufgabenstellung
- 84 Sonderpreis für Kooperation
**Tausche Auto gegen
Zweiraumwohnung**

V VERKEHRSPLANUNG

- 88 Aufgabenstellung

FK FREIE KUNST

- 90 Aufgabenstellung
- 92 Schinkelpreis
**Stadt mit A104 - Potenzialräume
erkennen und nutzen!**
- 96 Sonderpreis
Wie Wir Zusammen Alt Werden

DH DENKMAL UND HANDWERK

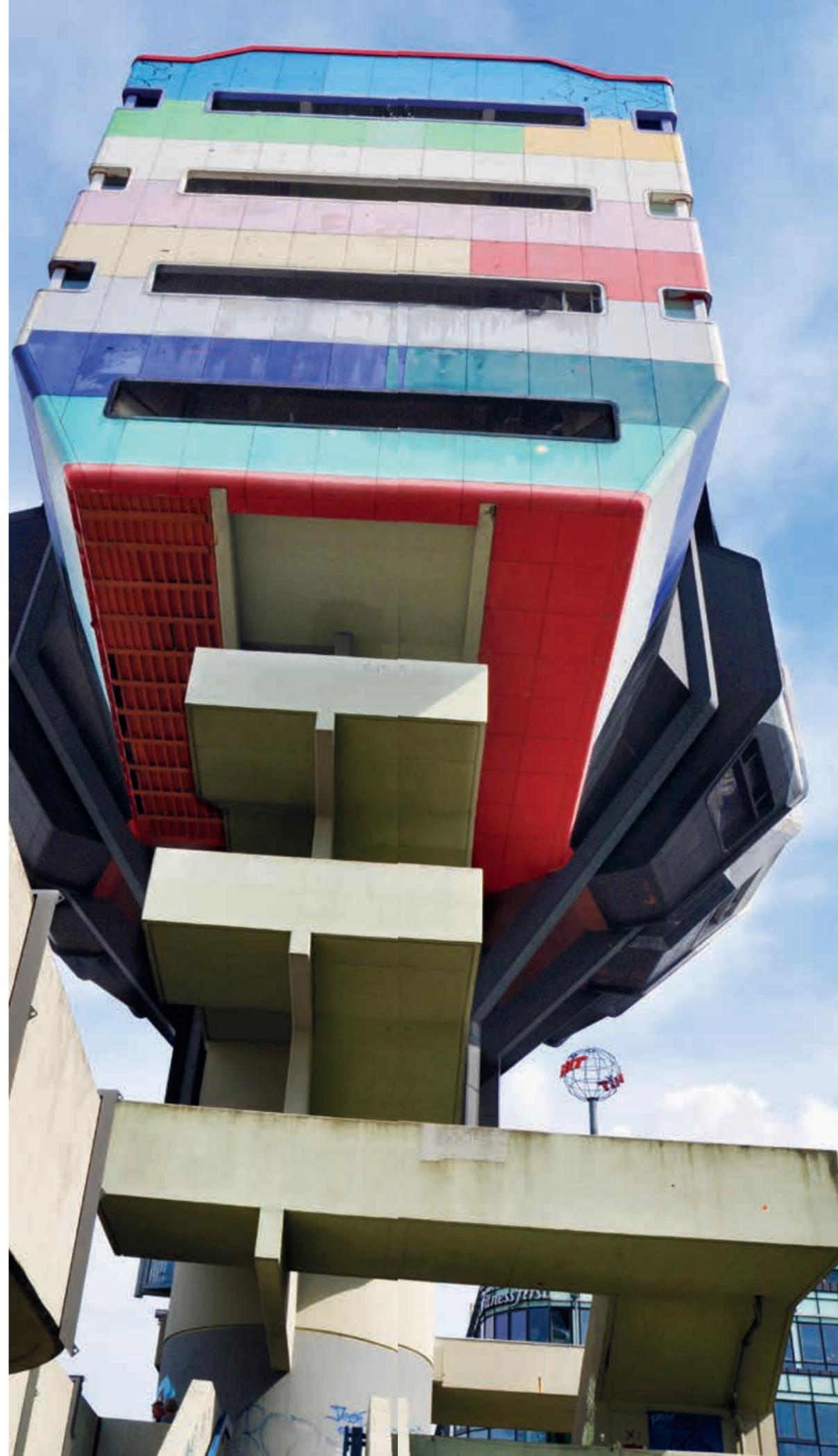
- 98 Aufgabenstellung
- 99 Sonderpreis
Park 104
- 100 **Das Schinkel-Fest 2023**
- 104 Preisträger:innen

Es ist schon bemerkenswert: Die Milvische Brücke in Rom wurde im Jahr 207 v. Chr. erbaut, im Abstand von Jahrhunderten saniert und steht seit über 2.200 Jahren als zuverlässige Konstruktion dem Verkehr über den Tiber zur Verfügung. Sie ist eine solide Bogenkonstruktion aus Ziegelsteinen und Travertin, die bis in die letzten Fünfzigerjahre auch für den Autoverkehr genutzt wurde und sogar den schweren Panzerwagen im zweiten Weltkrieg standhielt. Menschen sind also in der Lage, Baukonstruktionen herzustellen, die tausende Jahre Bestand haben und damit in einer Weise nachhaltig sind, die uns nachdenklich machen sollte.

Am Breitenbachplatz im Westen Berlins steht aktuell der Abriss einer topmodernen Brückenkonstruktion an, die nicht älter als 42 Jahre ist. Dieser Abriss hat bekanntlich gleich mehrere Gründe: erstens war die Konstruktion damals nicht zu Ende gedacht, denn die Dauerhaftigkeit gehörte offensichtlich nicht zu den Zielen der Planung – die Spannbetonträger sind Hochleistungsbauteile, die bei einer unentdeckten Korrosion kollabieren können und deshalb nun abgerissen werden müssen. Zweitens führt allein die Dimension der Betonkonstruktion zu unerträglichen städtebaulichen Spannungen, die den ursprünglich räumlich schönen Breitenbachplatz zu einem Unort gemacht haben. Und schließlich dient sie ausschließlich dem Autoverkehr und folgt damit einer städtebaulichen Strategie, die schon in der Zeit der Entstehung, in den 80er Jahren, auf erheblichen Widerstand gestoßen war. Heute sind sich nahezu alle politischen Parteien einig, dass es mit dieser Strategie nicht weitergehen kann. Der gesamte Verlauf der Autobahntrasse vom Hohenzollerndamm in Charlottenburg-Wilmersdorf bis zum Bierpinsel in Steglitz-Zehlendorf muss neu gedacht und in das Netz der umgebenden Stadtstruktur eingebunden werden.

Der AIV hat 2021 die vielfältigen Initiativen und engagierten Bürgerinnen und Bürger zusammengebracht und das Thema in die breite Öffentlichkeit und in den politischen Raum getragen. Der Umbau der A104 fand sich daraufhin als städtebauliches Schlüsselprojekt auch im Koalitionsvertrag der aktuellen Berliner Landesregierung wieder. Mit den Ergebnissen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs 2023 liegen nun frei gedachte Vorschläge junger Planerinnen und Planer vor, die unsere Vorstellungswelt, wie wir mit der ehemaligen A104 städtebaulich umgehen können, erweitern. Auf dieser Grundlage sollte nun – ergänzt durch Fachbeiträge der Verwaltung und auf der Grundlage weiterer politischer Beschlüsse – ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb folgen, dessen Ergebnisse die Chance bieten, lokale, regionale und internationale Strahlkraft zu entwickeln.

TOBIAS NÖFER
Vorsitzender des AIV



Der AIV-Schinkel-Wettbewerb hat in den verschiedenen Fachdisziplinen Aufgabenstellungen formuliert, die den Teilnehmer:innen den Umgang mit der Autobahntrasse freigestellt hat. Die Umwidmung und damit der Erhalt der Konstruktion war ebenso denkbar wie der teilweise oder vollständige Rückbau.

Die eingereichten Arbeiten haben überrascht. Obwohl der Abriss der A104 schon beschlossen scheint, haben die Teilnehmer:innen mit ihren Einreichungen viele andere, teilweise überraschende Möglichkeiten vorgeschlagen, wie mit den alten und für den Straßenverkehr nicht mehr standsicheren Konstruktionen umgegangen werden kann.

Viele Wettbewerbsarbeiten zeigen, wie man lediglich mit einem Teilabriss dem weit verbreiteten Wunsch nach einer Stadtreparatur nachkommen kann und dabei ermöglicht, den Großteil der Konstruktion mit der darin gebundenen grauen Energie zu erhalten und so das durch den Abriss entstehende CO₂ aber auch den anfallenden Bauschutt möglichst gering zu halten.

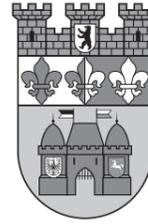
Auch der Möglichkeit, durch den Abriss Fläche zu entsiegeln, um den natürlichen Wasserkreislauf zu stärken und Engpässe in der Kanalisation und Überflutungen vorzubeugen, wird die Entsiegelung anderer Flächen vorgezogen. Die ehemalige Autobahnbrücke wird stattdessen bepflanzt und zieht sich als grünes Band durch den Kiez. Der Abrissaufwand wird so minimiert und durch die Begrünung der Pflanzen- und Tierwelt der mangelnde natürliche Lebensraum geboten wie auch die Luftqualität verbessert.

In der Betrachtung der Wettbewerbsergebnisse zeigt sich, dass es weitaus mehr Möglichkeiten gibt, als die Aufgabenstellung und die Politik vermuten lassen.

Da die Nachhaltigkeit in der Baubranche ein vielschichtiges Thema ist, bedarf es einem inhaltlichen wie auch zeitlichen Weitblick, innovativen wie auch zukunftsweisenden Ideen, um so zufriedenstellende Lösungen auch für die langfristige Zukunft zu finden.

Nun wünschen wir viel Freude auf der Entdeckungsreise durch die Wettbewerbsarbeiten, über die A104, durch neue Landschaften ... mit dem Auto, zu Fuß, mit der Tram ... von der Gegenwart in die Zukunft ...

GESCHE GERBER
Vorsitzende des Schinkel-Ausschusses



Der AIV-Schinkel-Wettbewerb als Impuls für das Neudenken der Trasse der A104

FABIAN SCHMITZ-GRETHLEIN

BEZIRKSSTADTRAT FÜR STADTENTWICKLUNG IN CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF

Es freut mich, dass sich der diesjährige AIV-Schinkel-Wettbewerb mit der A104 und damit mit einem der deutlichsten Relikte der autogerechten Stadt auseinandersetzt. Für unseren Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, der durch Autobahnen gleich mehrfach zerschnitten wird, stellt sich die Frage nach einem Rückbau der städteplanerischen Vorstellungen der 60er Jahre nicht nur aus der Perspektive der Verkehrswende, sondern vor allem auch aus einer stadtentwicklungspolitischen Perspektive. In einer Zeit, in der der Zuzug nach Berlin weiter zunimmt, wir Wohnungen, eine begleitende soziale Infrastruktur aber auch qualifizierte Freiflächen zur Verfügung stellen wollen und müssen, ist es besonders wichtig, auch Flächen in den Blick zu nehmen, die aktuell (noch) nicht zur Verfügung stehen.

Aus diesem Grund ist die Fragestellung, die mit dem Wettbewerb in diesem Jahr verbunden ist, die richtige: „Quartier 104 statt Bundesautobahn 104?“. Mit der Ankündigung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, in naher Zukunft mit dem Rückbau des Brückenbauwerks der A104 am Breitenbachplatz zu beginnen, stellt sich die Frage der Nachnutzung nicht mehr nur theoretisch, sondern auch ganz konkret.

Konsequenterweise ist Gegenstand des hiesigen Wettbewerbs – jedenfalls was die städtebauliche Aufgabenstellung angeht – auch nur ein kleiner Teil der A104, nämlich der Bereich am Breitenbachplatz. An dieser Stelle, die über die U-Bahnlinie 3 hervorragend angebunden ist – vor allem auch in Richtung der Freien Universität –, kann und muss Berlin zeigen, wie eine zukunftsweisende Innenentwicklung aussehen kann und wie es gelingen kann, bisher anderweitig genutzte Flächen einer neuen städtischen Nutzung zuzuführen.

Wie gelingt es, mit der Ergänzung bestehender städtischer Strukturen für bisherige und neue Nutzende gleichermaßen Mehrwerte zu schaffen und zu zeigen, wie ein aktiver Beitrag sowohl zum modernen Städtebau als auch zur Klimaresilienz aussehen kann?

All diese Fragen sind Gegenstand des diesjährigen Wettbewerbs, nicht nur aus städtebaulicher, sondern auch aus den weiteren Perspektiven, die ausgelobt worden sind. Am Breitenbachplatz und an der Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße muss noch nicht Schluss sein. Die verkehrliche Bedeutung des nördlich anschließenden Teils der A104 ist ausgesprochen überschaubar, das Potential für die Rückeroberung von Stadtraum für die Menschen dafür umso größer.

Meines Erachtens ist der Impuls, der in diesem Jahr vom Schinkelwettbewerb ausgeht, deshalb ein ausgesprochen wichtiger. Anders als die Debatten am Ende der A100, geht es hier nicht darum, Stadtraum dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen, sondern eben diesen Stadtraum, der vor über einem halben Jahrhundert der nicht-motorisierten Öffentlichkeit entzogen worden ist, zurückzugewinnen – für Wohnraum, für kieznahe Gewerbe und für soziale und grüne Infrastrukturen. Dieses Potential müssen wir in Gänze nutzen.

Dementsprechend wünsche ich mir, dass wir den Impuls dieses Wettbewerbs aufnehmen und darüber sprechen, die durch die Stilllegung der A104 entstehenden Flächen neu zuzuweisen. Das ist nicht nur ein Signal für die Verkehrswende, sondern beinhaltet einen Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklungs- und Liegenschaftspolitik. Charlottenburg-Wilmersdorf steht bereit, diesen Prozess konstruktiv und aktiv zu begleiten und voranzutreiben.“

Die Chance

Der Umgang mit der „Schlange“ wird zeigen, wie weit Berlin seine West-Berliner Traumata angehen kann

NIKOLAUS BERNAU
ARCHITEKTURKRITIKER, JOURNALIST

Dr. Thomas Steigenberger sei dieser Aufsatz mit herzlichem Dank für immer bereichernde Gespräche über das inspirierende Werk von Georg Heinrichs gewidmet.

Der Ausblick von der dicht mit Topfpflanzen bestellten Terrasse war grandios, in der Ferne blitzte der Fernsehturm, die Wohnung strahlte hell in der Mittagssonne. Wir saßen an der rationalweißen, abgerundeten Theke in der Küche von Frau X. Sie schwärmte über neobarock geschwungenen Kaffeetassen und fruchtsattem Blechkuchen, wie herrlich doch diese Anlage sei: Ruhig, mit Supermarkt und Bäcker um die Ecke, gut gepflegt. Ab und zu hallte Kinderlärm hoch durch die dichten Baumreihen: „Wir vergreisen hier nicht.“ Sicher, es habe auch Probleme gegeben in der „Schlange“, mit Randalen und Müll, aber das sei lange her. Einst sei sie mit ihrem Mann eingezogen, direkt aus der Altbauwohnung: „Wir wollten was Neues“.¹

600 m lang, bis zu 46 m hoch und am Sockel 75 m breit, 1.064 Wohnungen im Hauptbau, noch einmal 694 Wohnungen in der oft als Teil der Anlage übersehenen, eher traditionell fünfgeschossigen Blockrandbebauung an Schlangebader Straße. 120 unterschiedliche Grundrisstypen für etwa 5.000 Menschen, aber auch 760 Tiefgaragenstellplätze sowie ein eigenständig stehendes Parkhaus mit weiteren 437 Stellplätzen für Autos, womit die Normen deutlich übertroffen wurden: „Die Schlange“ ist zweifellos in jeder Hinsicht kolossal. Berühmt wurde sie aber in einer

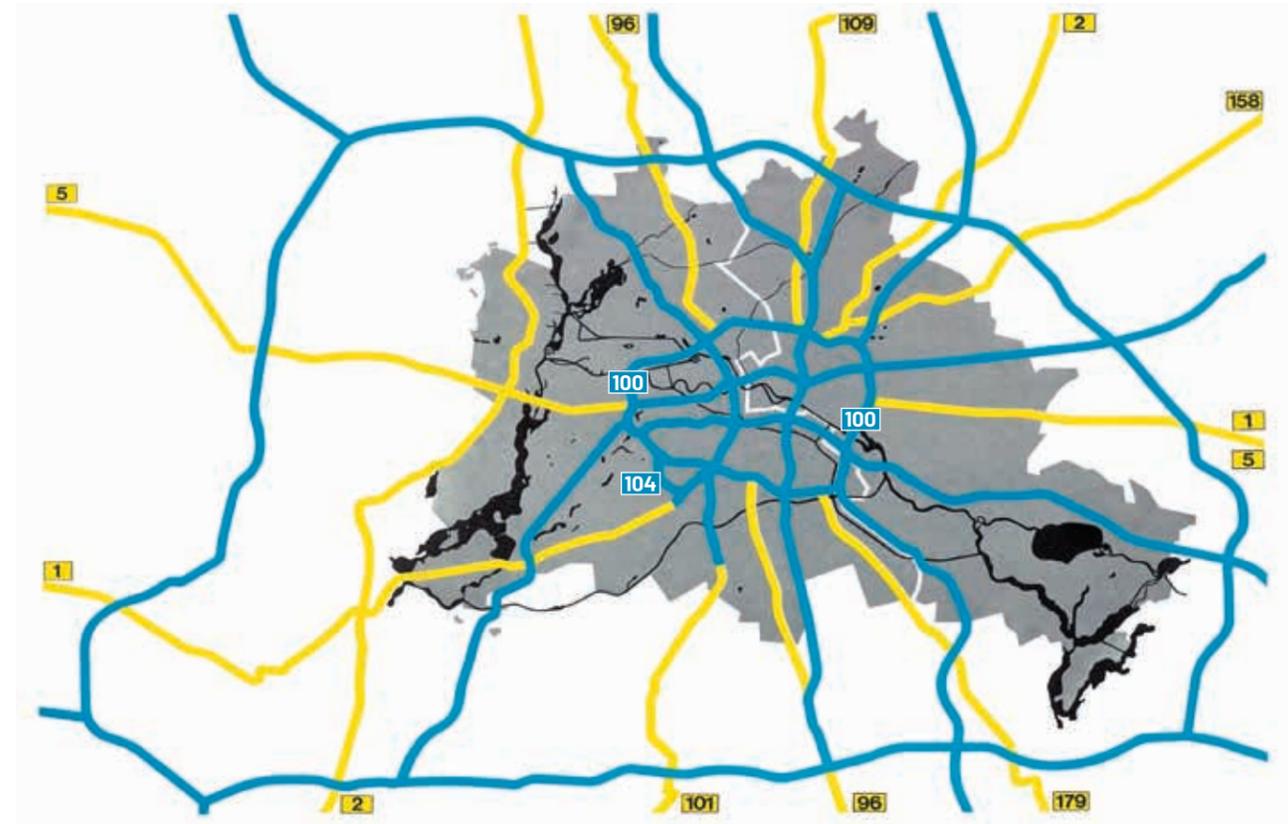
Epoche vieler Kolossal-Bauten, weil hier ein Wohnviertel längs eine Autobahn überspannt. Das war zwar oft geplant und gedacht,² aber nie auch gebaut worden. Die Zufahrt über die A104 auf die Tunnelleinfahrt durch das Berliner Wohngebirge wurde also zu einem ikonischen Bild, zum Teil einer sehr kontrastreichen Wahrnehmung.

Einer jüngeren Generation, die letztlich auch die Eintragung als Baudenkmal 2021 erreichte, gilt die Anlage als Teil jener Stadtplanungen und Architekturen der Zweiten Nachkriegsmoderne, die sie durchaus positiv als Werke der Großeltern für sich entdecken. Sie schätzen in der „Schlange“ als Versuch, hoch verdichteten, trotzdem grünen innerstädtischen sozialen Massenwohnungsbau zu errichten, der die gigantischen Verkehrsflächen der Moderne besser nutzt. Für eine seit den 1980er-Jahren in Berlin zeitweilig dominante Städtebau-Kritik ist die Anlage dagegen ein Synonym für gigantisch ausufernden modernistisch-industriellen Städtebau, den tatsächlich rundum fatalen autogerechten Stadtumbau und anonym aufgestapelte, antiindividuelle Massen-Architektur.³ Ihr Ideal ist eher der reformhistorische Städtebau der Kaiserzeit und Weimarer Republik des benachbarten Wilmsdorfer Rheingauviertels.

2] Vgl. Gerhard Steixner, Maria Welzig: Luxus für alle. Meilensteine im europäischen Terrassenwohnbau, Basel 2022.

3] Vgl. Hans Stimmann: Verkehrsflächenüberbauung, Berlin (West) 1980, ausführlich zitiert in Der Spiegel 44/1980 26.20.1980.

1] 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 Stadtautobahn einbürgern.



Geplantes Straßennetz, Senator für Bau- und Wohnungswesen, September 1968

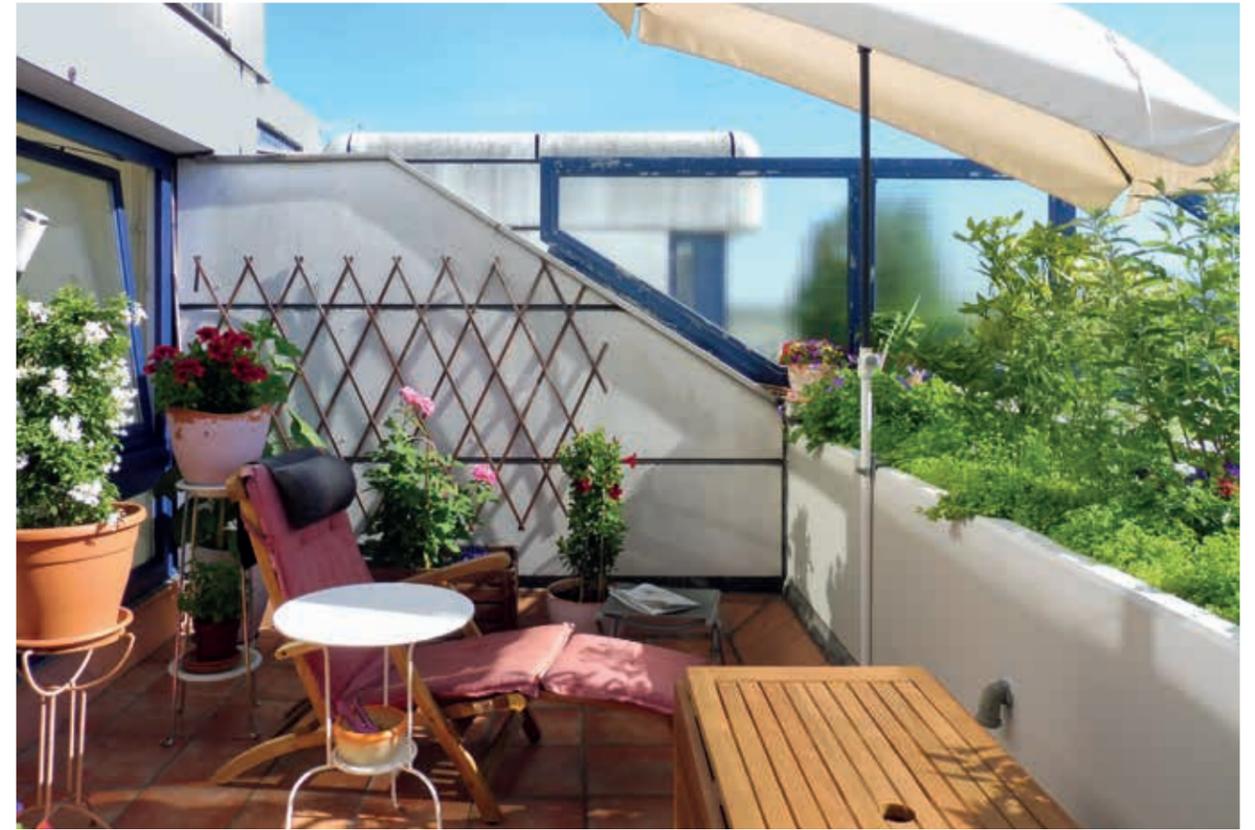
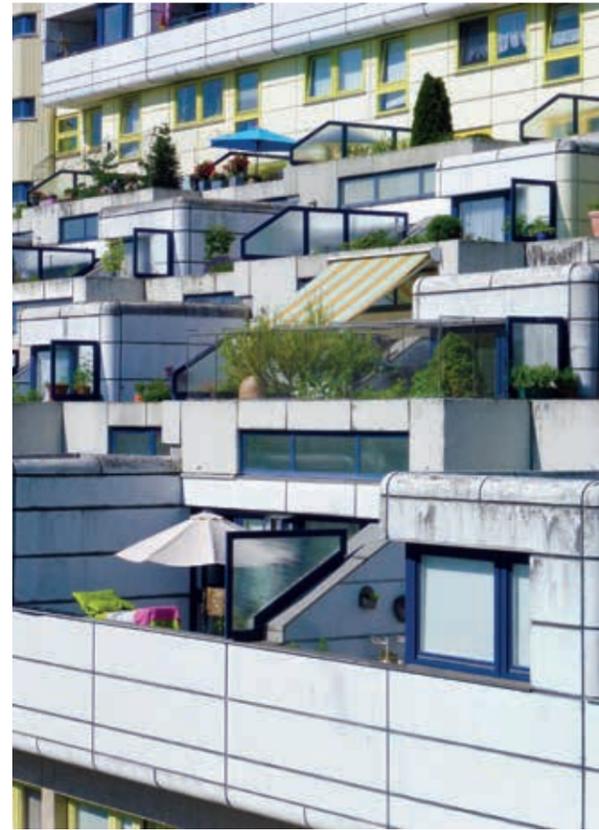
Diese Perspektive schloss an die schon in den 1970er-Jahren vernehmbare, damals aber systematisch von der Politik ignorierte Kritik an dem Projekt an, dass die „Schlange“ mit ihren vielen Sozialwohnungen in der bürgerlich geprägten Umgebung auch als gesellschaftspolitischer Stadtumbau gedacht sei. Verstärkt wurde diese Perspektive durch die generelle, nur vordergründig ästhetisierende Ablehnung der Zweiten Nachkriegsmoderne, wie sie seit etwa 1970 zunehmend gesellschaftlicher Mainstream wurde: Gerade eher konservative Boulevardmedien West-Berlins beschrieben die zweifellos vorhandenen Probleme der „Schlange“ wie Verschmutzung und Vandalismus vor allem als Folge der Architektursprache, während die Zusammenballung niedrigerer Einkommensschichten kaum zum Thema wurde. Doch sind dies Vorurteile, unter denen viele große Wohnviertel der Nachkriegszeit leiden, die sich in der Pariser Ban Lieu, Hamburgs Mümmelmannsberg, Bremens Neuer Vahr oder der West-Berliner Gropiusstadt auch fatal selbstbestätigende Wirkungskraft entfalteten.

Für viele Zeitgenossen der Errichtung ist die „Schlange“ aber vor allem eines der Haupt-Symbole des berüchtigten „Berliner Filzes“, Teil eines kollektiven Traumas, das über

vier Jahrzehnte die kritische Auseinandersetzung über die Qualitäten der „Schlange“ verhinderte.⁴ Dass für diesen Bau 239 Kleingärten weichen mussten, die vom bestens in die Berliner Politik vernetzten Bauspekulanten Heinz Mosch angeblich mit bis zum Sechsfachen des Marktpreises abgefunden wurden,⁵ dass sein Bankrott 1974 zur Gesamtübernahme durch die städtische Wohnungsbau-gesellschaft GESOBAU führte, dass Teile des Grundstücks auf Fürsprache des Vorstands und späteren Bausenators Klaus Franke zu übersteigerten Preisen erworben wurden, dass die Ausstattung mit dem berühmten Müllschlucker-Unterdrucksystem, dem ersten Kabelfernsehen Berlins, Spielplätzen, Hobbyräumen und Gästewohnungen weit über dem Standard des Sozialbaus lagen, die Subvention der Mieten durch die Steuerzahler hier also eine einzig-

4] Es gibt bis heute keine kritische Geschichte des Projekts Schlangebader Straße. Grundlegend bis dahin u.a.: DeGeWo (Hrsg.): Autobahnüberbauung Berlin Schlangebader Straße. Ein Bauvorhaben der DeGeWo, Berlin (West) 1980; Ernst Seidel, Wolf Bertelsmann (Hrsg.), Autobahnüberbauung Schlangebader Straße: vom Abenteuer, das Unmögliche zu wagen ... Eine Dokumentation, Berlin 1990; Maria Welzig: Terrassenwohnungen als Autobahneinhausung. Das Berliner Wagnis Schlangebader Straße, in: Steinyer, Welzig 2022, S. 292-319.

5] Vgl. Der Spiegel, 7.2.1972.



artige Dimension annahm,⁶ die Baukosten von schon gewaltigen 300 Millionen DM auf über 400 Millionen DM stiegen: All dies gehört mit zur bis heute reichenden Wirkungsgeschichte der „Schlange“ – auch wenn sicherlich die gestiegenen Indexkosten sowie bautechnische Probleme wie die nachträglich nötige Abfangung eines Grundbruchs beachtet werden müssen.

Wesentlich aber waren für die Realisierung und die Kosten des Projekts auch die aus heutiger Sicht atemberaubende reale, aber vor allem informelle Korruption, die das Berliner Bauwesen jener Jahrzehnte prägte. Entsprechend fehlte der „Schlange“ auch von vorneherein jener gesellschaftsreformerische Charakter, der etwa fast gleichzeitigen Terrassenwohnprojekten in Österreich eigen ist.⁷ In West-Berlin nämlich pflegten seit dem Zweiten Weltkrieg private Bauspekulanten und Politiker vor allem der SPD, CDU und FDP ein dichtes Netzwerk zu Beamten und Angestellten in Planungs- und Ausführungsverwaltungen, Banken, Architekten- und Ingenieurbüros, Baukonzernen, lokalen Handwerksfirmen, öffentlichen und genossenschaftliche Wohnungsbau-Gesellschaften. Ihr Netzwerk reichte bis weit in die Parteigliederungen,

6] Vgl. Christian van Lessen, Die Mieter sind zufrieden, in: Der Tagesspiegel, 30.5.2000.

7] Vgl. Eugen Gross, Andrea Jany (Hrsg.): Gelebte Utopie. Die Terrassenhaussiedlung der Werkgruppe Graz, Berlin 2022.

Kleingarten- und Sportvereine, die Gewerkschaften, den im West-Berlin immer weiter anwachsenden öffentlichen Dienst, in die Hochschulen, die Industrie- und Handelskammer, die Berufsverbände, in die öffentlich-rechtlichen und die privatwirtschaftlichen Medien, sogar in die Akademie der Künste.

Der „Berliner Filz“ ging damit weit über das gewöhnliche Maß lokaler Verbundenheit hinaus, beherrschte über Jahrzehnte den West-Berliner Grundstücks- und Bauproduktmarkt. Seine Teilnehmer setzten systematisch teure und oft sehr großformatige Neubauten wie die „Schlange“ sowie damit verbundene Grundstücksgeschäfte durch statt die preiswertere Ergänzung und Instandhaltung des Bestands. Gerade dies griff der spätere Regierende Bürgermeister und Bundespräsident Richard von Weizsäcker an, als er das Projekt unmittelbar nach dem Einzug der ersten Mieter noch massiv kritisierte: „Wenn der Teufel dieser Stadt etwas Böses antun will, lässt er noch einmal so etwas wie die ‚Schlange‘ bauen.“⁸

Möglich war all das nur dank des bundesdeutschen Neubau-Steuerabschreibungssystems und der seit 1952 stetig und immer reichlicher fließenden Berlin-Subventionen des Bundes. Schon 1964 (!) klagte Bundeswirtschafts-

8] Zitiert nach Wikipedia, Eintrag „Autobahnüberbauung Schlangenhader Straße“ [15.3.2023].

minister Ludwig Ehrhardt bei der Einweihung des ohne Staatssubventionen undenkbar Europa-Centers: „Diese Leute verdienen sich an Berlin kaputt.“⁹ Die finanziellen Eigeninteressen wurden allerdings von den Profiteuren dieses Netzwerkes – zu dem aus ihrer Sicht letztlich auch viele Wähler vor allem der SPD und CDU gehörten! – öffentlichkeitswirksam hinter Großprojekten verborgen, die den kulturellen, politischen und sozialen Status von West-Berlin als Hauptstadt im Wartestand und internationaler Metropole bestätigen sollten. Dazu gehörte auch das Projekt Autobahnüberbauung Schlangenhader Straße.

Der Plan einer als Hochstraße geführten Autobahn vom inneren Autobahnring hin nach Steglitz war bereits 1954 debattiert worden. 1961 wurde beschlossen, den Abzweig hinter dem Breitenbachplatz ebenerdig zu führen, 1971 begann dann der Bau der A104. Im gleichen Jahr 1971 legten die West-Berliner Architekten Gerhard und Klaus Krebs ein Konzept vor, wie Teile dieses Autobahnabschnitts mit einem gewaltigen Wohnungsbau überspannt werden sollten. Sie gelten mit Georg Heinrichs, der zeitweilig regelrecht der Hausarchitekten von Heinz Mosch war,¹⁰

9] Zitiert nach Franziska Nentwig, Dominik Bartmann: West-Berlin. Eine Insel auf der Suche nach Festland, Berlin 2015, S. 53.

10] Vgl. Anna Teut, Georg Heinrichs, in: Quadriuga Bd. 1 Architekten heute, Berlin (West) 1984, S. 110-123.

als Hauptentwerfer der „Schlange“, später hinzu gezogenen wurden Alessandro Carloni und Wolf Bertelsmann.¹¹ Für Mosch ging dabei zunächst um die Absicherung einer Grundstücksspekulation: Das Bundesbaugesetz verbot alle Wohnbauten mit weniger als 40 m Abstand zu einer Autobahn. Die Wohnanlage entlang der Schlangenhader Straße konnte also nur entstehen, wenn die neue Autobahn gedeckelt oder überbaut wurde.

Das Projekt von Georg Heinrichs und den Brüdern Krebs nahm im Wesentlichen eine bis ins frühe 20. Jahrhundert reichende Entwurfstradition von Terrassenbauten auf. Sie hatten durchweg das gleiche Ziel: Wohnungen mit einem möglichst wenig überdachten und damit für maximale Begrünung geeigneten, von Licht und Luft durchzogenen Garten anzulegen – eine Kernforderung der Gesundheits- und Hygienebewegung! – und trotzdem durch die gestaffelte Stapelung innerstädtische Nutzungsdichte zu erreichen. Natur und Stadt sollten so, das war das Ideal, versöhnt werden.¹² Das klassische Thema der Architekturgeschichte, die Ausbildung der Fassade, wurde damit letztlich in die Hände der Bewohner:innen und ihrer gärtnerischen Leidenschaften gelegt. Immer wieder gab

11] Vgl. <https://ugk-berlin.de/projekte/schlangenhader-strasse/> [16.3.2023].

12] Vgl. Hans Glück: Die Möglichkeit einer grünen Stadt, in: Steixner / Welzig 2022, S. 13-62.



Alle Fotos in diesem Artikel: Nikolaus Bernau

es dabei die eher propagandistisch-historische Legitimation mit der Beschwörung etwa der Hängenden Gärten der Semiramis in Babylon, der kaiserlichen Gärten auf dem römischen Palatin, Idealrekonstruktionen etwa des mit Bäumen bestandenen Mausolleions von Halikarnassos oder des Turms von Babylon – gerade er gehörte in der positiven wie negativen Wahrnehmung zum Kernillustrationsmaterial.

Tatsächlich aber sind Terrassenbauten eine genuin moderne Entwicklung.¹³ So baute der Pariser Architekt Henri Sauvage schon zwischen 1916 und 1927 an der Rue des Amiraux einen ersten Sozialbau mit 78 Wohnungen, die aus Eisenbeton konstruiert wurden und straff von der engen Straßenschlucht zurückweichen. Im relativ dunklen Inneren der Anlage entstand ein bis heute hoch beliebtes Schwimmbad, das sein Licht von oben erhält. 1923 schlug Adolf Loos einen zurückgestuften Hotelbau für Nizza mit innen liegenden Festsälen, 1928 Sauvage sogar den Bau einer nach allen Seiten offenen Wohnpyramide für Paris vor. Vier Jahre später folgte Le Corbusier mit der Idee einer gewaltig geschwungenen Stadtanlage in Terrassenform für das algerische Qued Quchaia.

Die wirkliche Hochzeit dieses Bautypus aber begann erst mit dem Aufwachen der automobilen Gesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg: Von London und Paris über das Olympische Dorf in München, Feriensiedlungen am Mittelmeer und den sowjetischen oder rumänischen Ferienbauten am Schwarzen Meer, Wohnhäuser in Wien,

¹³] Vgl. grundl. Gerhard Steixner, Maria Welzig: Die Erfindung des Terrassenwohnhauses, in: Steixner / Welzig 2022, S. 63-89.

Graz, Ljubljana oder Rostock entstanden in terrassierter Form. Nun war nämlich ein Kernproblem dieses Bautypus zu lösen, vor dem schon Sauvage 1916 stand: Entweder werden die zurück gestuften Wohnungen mit zunehmender Höhe immer kleiner oder durch die nach unten hin notwendige Verbreiterung entstehen immer größere Dunkelzonen im Inneren der Anlage. Gerade diese Bereiche aber boten sich nun für Garagen an – oder als Durchfahrtszone wie in im Projekt Schlangenbader Straße.

Das Berliner Projekt war also typologisch – auch wenn das in der Halbstadt nicht wahrgenommen wurde – keineswegs ein Sonder- oder gar Musterfall, sondern Teil einer internationalen Entwicklung, die um 1970 einen Höhepunkt erlebte. Das Besondere war hier, neben der typologischen Vielfalt der Wohnungen, die von kleinen Einpersonenhaushalten bis zu Maisonnettes für Familien reicht, vor allem die Durchführung der Autobahntrasse. Gerade diese aber wird mit der weithin befürworteten Schließung, möglicher Weise sogar dem Abbruch der A104, schlichtweg überflüssig.

Der richtige Moment also, um das Trauma des West-Berliner Filzes offensiv anzugehen und über eine zukunftssträchtige Nutzung des gewaltigen Kerns der Schlange nachzudenken. Dass dieses Trauma noch wirkt, zeigte sich im Wahlkampf 2023, als die CDU eine Deckelung des geplanten Autobahnzweigs nach Treptow mit Gärten und Sportanlagen vorschlug, aber den Bau von Wohnungen über dem Tunnel nicht. Dabei ist die Schlange inzwischen ein Riesenerfolg, die Nachfrage an Wohnungen in ihr immens. Sie ist eigentlich ein Modellfall, den es immer noch zu entdecken gilt.

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, Verkehrsplanung, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen, 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.



Medienpartner und Bereitstellung der online-Plattform für den Wettbewerb:



Weiterer Medienpartner:



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 für am besten befundene, 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 ausgesprochen, die die interdisziplinäre Zusammenarbeit fördert. 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 vertreten 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

Dr. 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

Dr. 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

VERKEHRSPPLANUNG

Swetlana Borchert-Prante

Olaf Bruhn*

Rainer Döge*

Margit Schleusener

Fabian Wolf*

Horst Wohlfarth von Alm

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Prof.in Ute Aufmkolk*

Prof.in Kendra Busche*

Heyden Freitag

Wilma Glücklich*

Prof. Michael Heurich

Prof. Lars Hopstock*

Prof.in Cornelia Müller*

Martin Schmitz*

Christiane Schwarz*

* Mitglied Wettbewerbsjury

Vorprüfer:innen

Larissa Baron, Hanna Brown, Beverly Dessin, Sven Dobert, Savannah Droste, Neele Flügel, Jeroen de Graaf, Svenja Hauptenthal, 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

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.in 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 Rabensaatz*

Prof. Dr. h.c. Wolfgang Schuster*



Blick auf die A100, rechts Abzweig Forckenbeckstraße



Autobahnkreuz Wilmsdorf



Schildhornstraße mit aufgeständerter Autobahntrasse



Aufgabenstellung Stadt statt A104

Die heute als Bundesautobahn A100 bezeichnete Stadt-
autobahn 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 Selbst-
verständnis 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-Ver-
kehrs- 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 Trassenvarian-
te der Ringautobahn und kreuzt den Stadtring am Knoten
Wilmsdorf. Die A104 sollte eine kreuzungsfreie Verkehrs-
verbindung 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 Legitima-
tion 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 Senats-
beschluss vom 04. Juli 1955 zum Bau des Schnellstraßenrings bezieht.
Der Terminus „Stadtautobahn“ ist im Beschluss von 1955 noch vermie-
den – erst in den 1960er Jahren sollte sich der Begriff Stadtautobahn
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 Schild-
hornstraße sollte abgerissen, die Autobahn vom Breiten-
bachplatz durchgehend als Brücke durch das verbreiterte
Straßenprofil geführt werden. Heute endet die kreuzungs-
freie, vierspurige Trasse jedoch bereits knapp 300 m süd-
östlich 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 50 m
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 kreuzungs-
freie Hochstraße fortgeführt wurde, ist nicht zuletzt das
Ergebnis der Aktivitäten der Bürgerinitiative Westtangente,
die seit 1974 die Einstellung stadtzerstörender 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 weitgehen-
de 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 Breitenbach-
platz beschloss das Abgeordnetenhaus im Jahr 2019,
eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, unter welchen
städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und finanziel-
len Rahmenbedingungen der Rückbau der Autobahnbrücke
und die Neugestaltung des Breitenbachplatzes möglich sei.

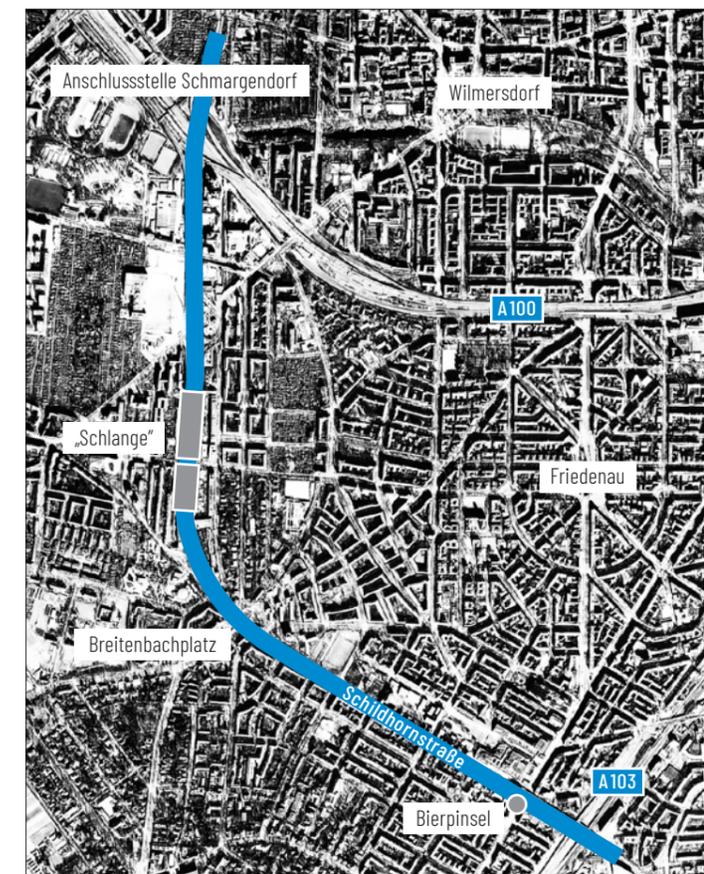
Inzwischen hat sich der Stellenwert der Automobilität
weiter geändert, was in der Koalitionsvereinbarung der
Regierungsparteien für die derzeit laufende Legislaturpe-
riode bis 2026 seinen Niederschlag gefunden hat:
*Die Koalition will Schlüsselprojekte des sozialen und ökologi-
schen Stadtumbaus umsetzen. Dazu gehört in Abstimmung
mit dem Bund die Aufnahme der Planung des schrittweisen
Rückbaus der A103 und A104.*

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 Heiz-
kraftwerks Wilmsdorf dem S-Bahn-Südtring folgen sollte.
„Geschichte zur Verkehrsplanung Berlins“ von Dr. Ural Kalender, FGSV-Verlag

*Die Koalition wird den Rück- und Umbau überdimensionierter
Relikte der autozentrierten Stadt weiter vorantreiben, indem
für Projekte wie den Rückbau der Breitenbachplatzbrücke/
Tunnel Schlangenhader Straße mit konkreten Planungen be-
gonnen wird [...] Die Koalition wird die zivilgesellschaftliche
Expertise in die Gestaltung der Verkehrswende mit etablier-
ten wie neuen Ansätzen und Akteuren einbeziehen.*

Im Umfeld der ca. 3 km langen Autobahntrasse finden sich
Bebauungsstrukturen aus unterschiedlichen Zeitabschnit-
ten: Häuser und Stadtplätze aus der Gründerzeit, Ein- und
Mehrfamilienhäuser aus den 20er Jahren, die berühmte
„Künstlerkolonie“, der ehemals sorgfältig gefasste Breiten-
bachplatz, Kirchen verschiedener Epochen, das durch
„Gartenterrassen“ geprägte Ambiente im Rheingauviertel,
Kleingartenanlagen neben Institutsgebäuden mit weit-
läufigen Außenanlagen für Forschungszwecke, aber auch
die weltweit erste und einzige Wohnanlage als Überbauung
einer Stadtautobahn, der Wohnkomplex Schlangenhader
Straße.

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



S

STÄDTEBAU

Aufgabenstellung

Städtebauliche Situation

Als ehemaliges Glanzstück der autogerechten Stadt schlängelt sich die A104 von Wilmsdorf 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

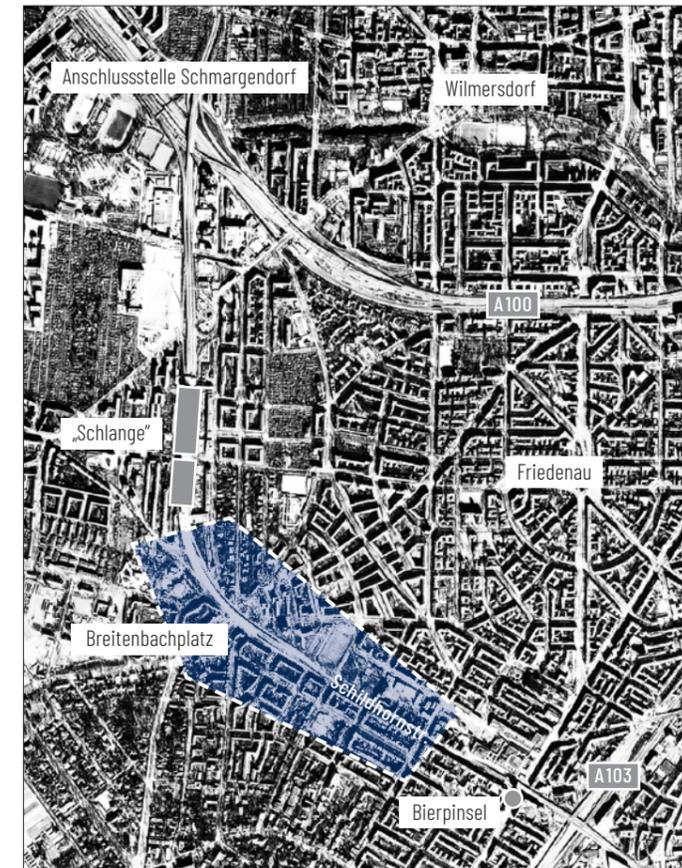


Mit dem städtebaulichen Entwurf soll gezeigt werden, wie zwischen den angrenzenden Quartieren vermittelt und welche städtebaulichen Qualitäten durch die Neuordnung der ehemaligen Verkehrsachse entwickelt werden können. Im Fokus stehen dabei der städtebauliche Anschluss an die Schlangebader Straße, der 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 1:5.000 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 Schlangebader- und Paulsenstraße sind neue Nutzungs- und Stadtstrukturen zu untersuchen. Anknüpfungspunkte sind die gründerzeitlichen Stadtstrukturen, 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.

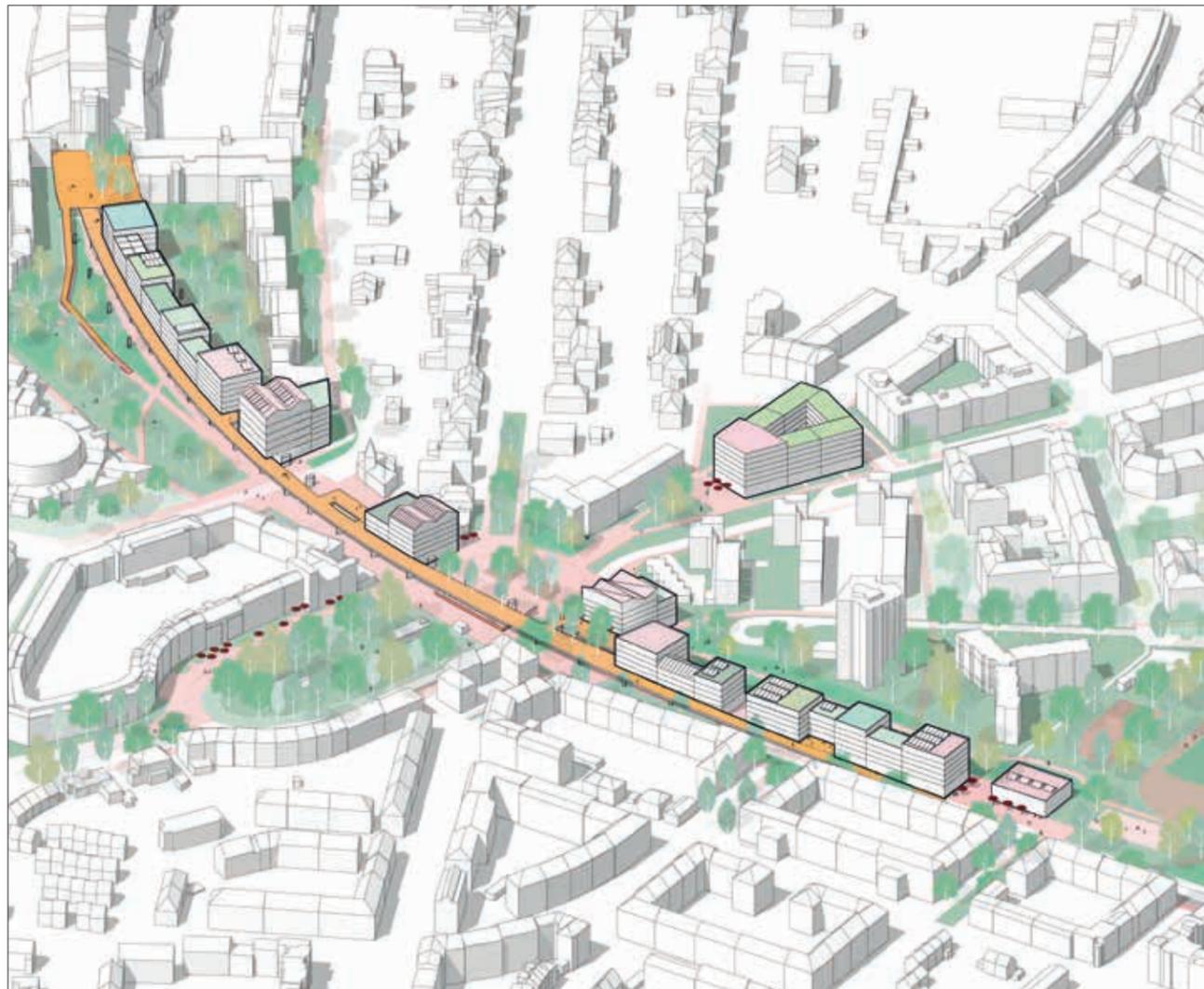
Im Falle des Erhalts von Teilen der Autobahntrasse ist zu prüfen, wie diese neuen Nutzungen zugeführt werden können. Voruntersuchungen haben gezeigt, dass die Umnutzung der Hochstraße kaum rentabel sein wird, Umnutzungskonzepte sollten daher einen konkreten stadträumlichen oder funktionalen Mehrwert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

Quartier 104

STELLA MOTZ, JULIUS RYMARCEWICZ
BRANDENBURGISCHE TECHNISCHE
UNIVERSITÄT COTTBUS-SENFENBERG

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. Obergeschosses. Die Erdgeschosse sind mit aktiven Nutzungen belegt. Partiiell 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.

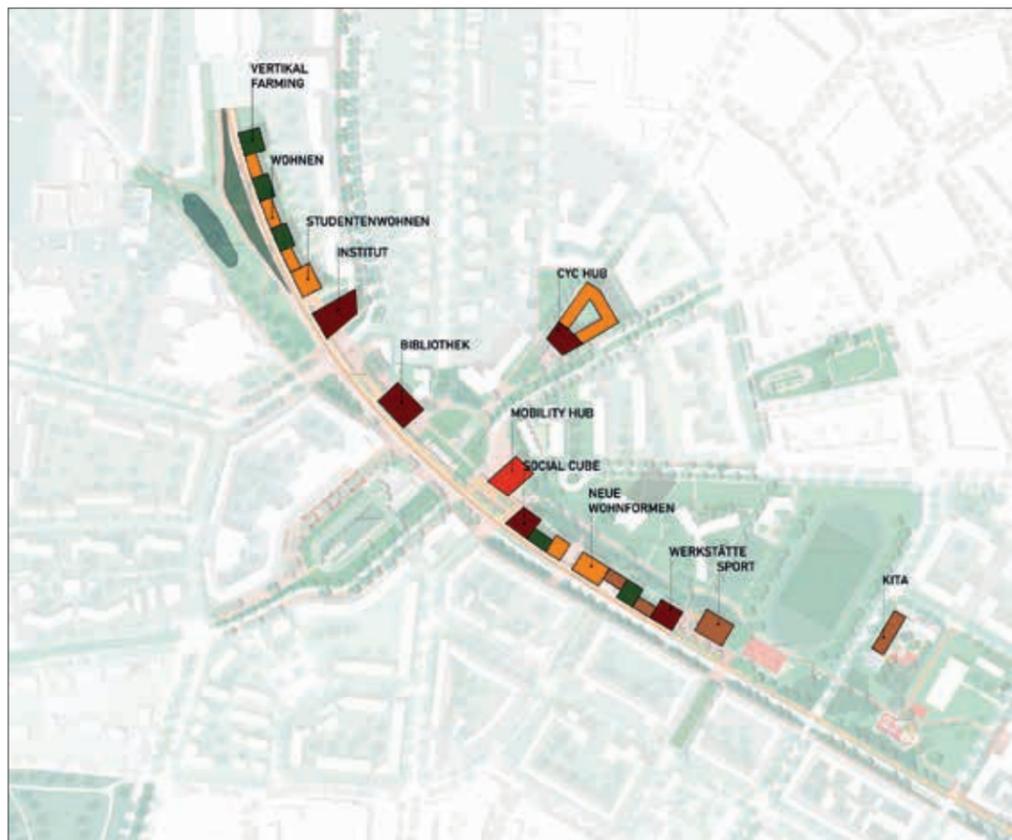
Gewürdigt wird die umfassende, überörtliche städtebauliche Betrachtung der Umgebung entlang der ehemaligen Autobahntrasse und das stimmige Aufzeigen von Entwicklungspotentialen.

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

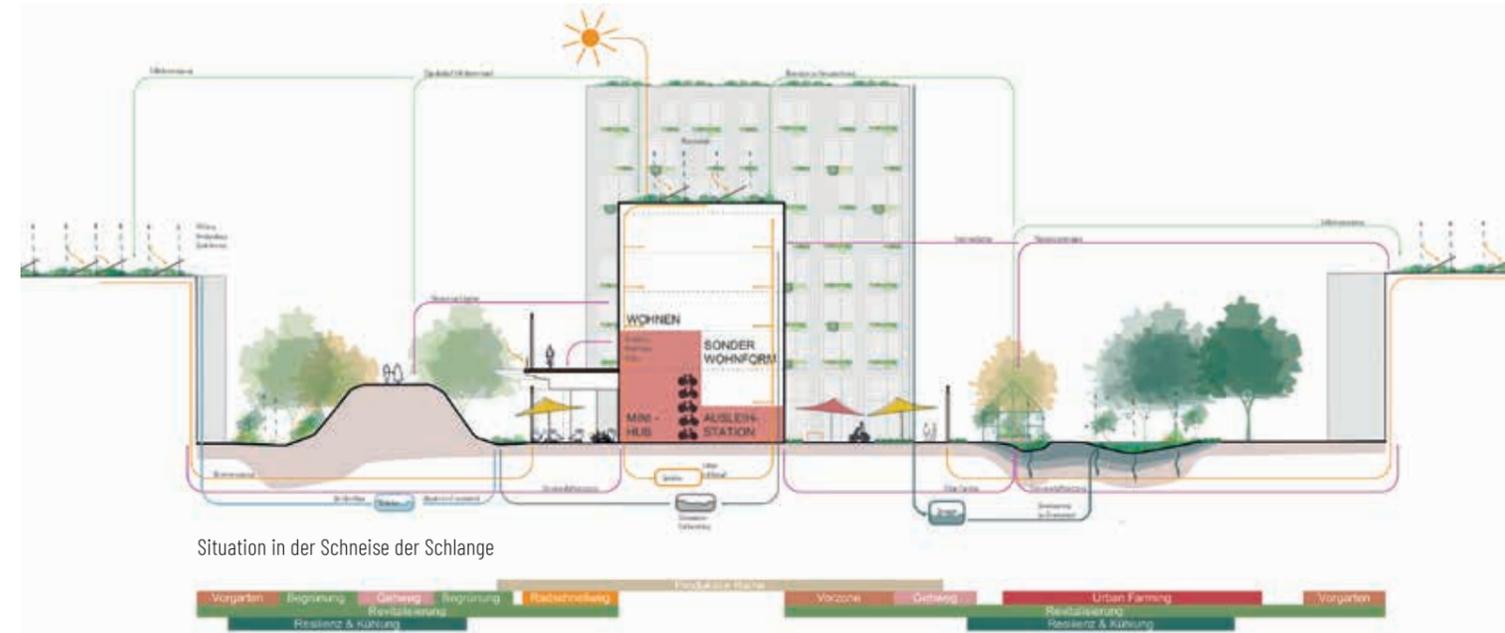




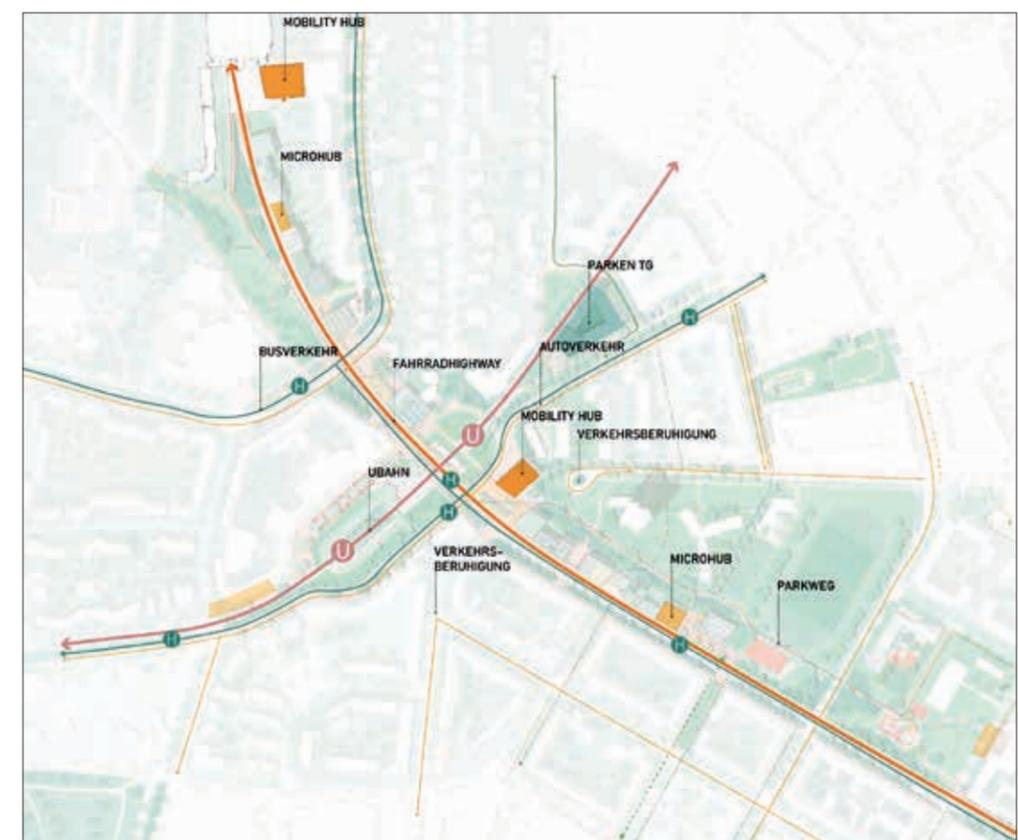
Freiraum und Klima im Vertiefungsbereich



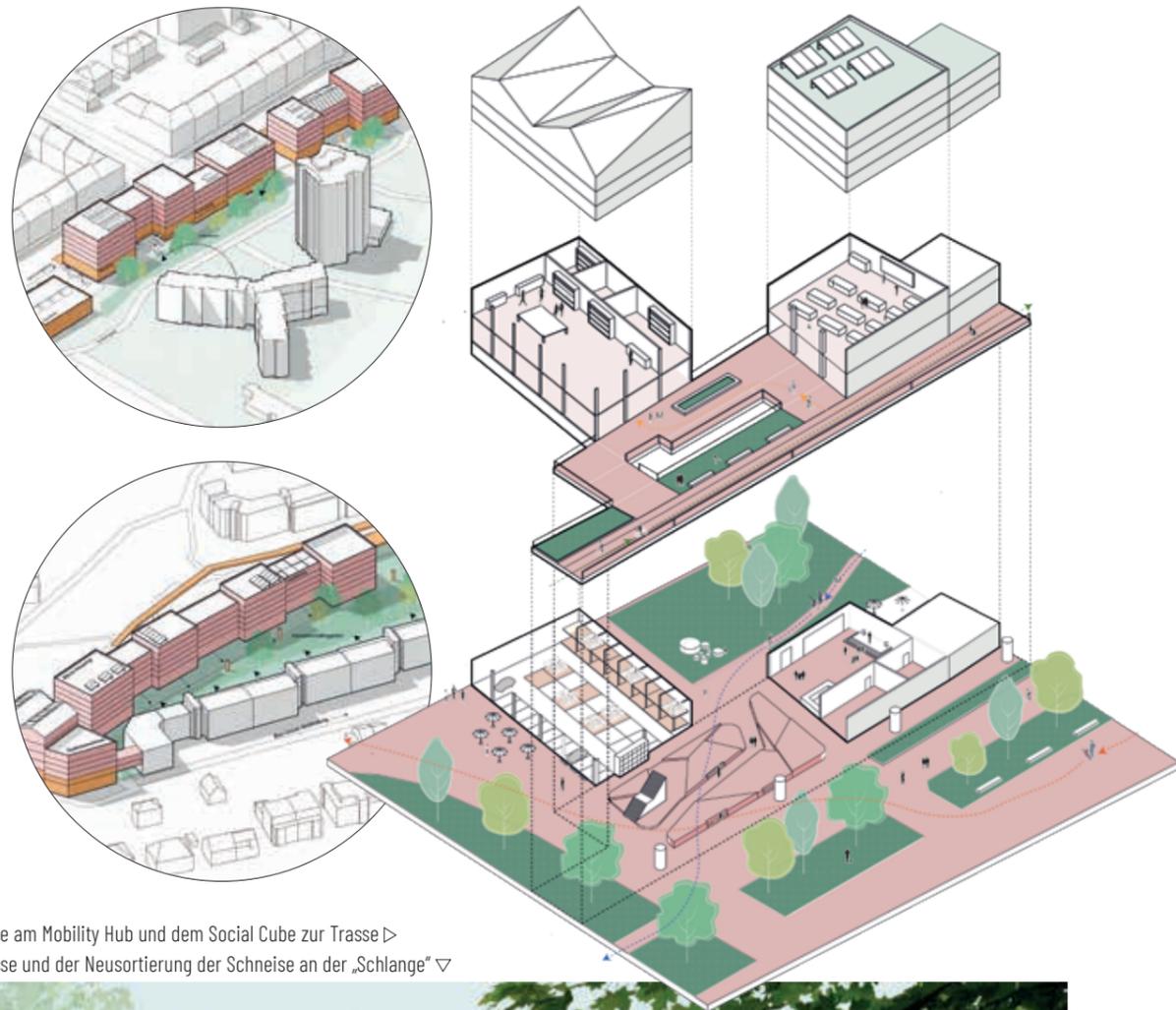
Nutzungsverteilung im Vertiefungsbereich



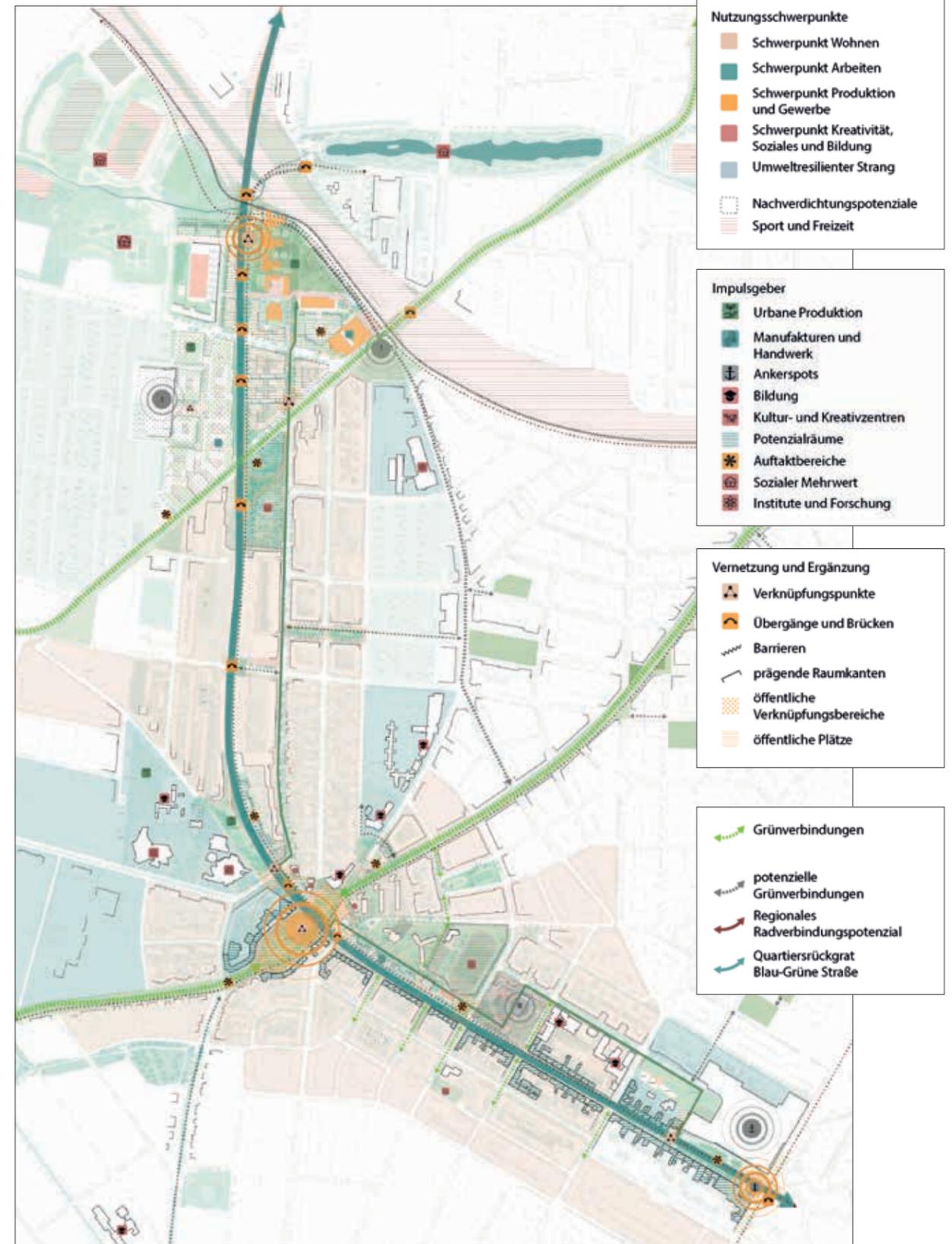
Situation in der Schneise der Schlange



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.*

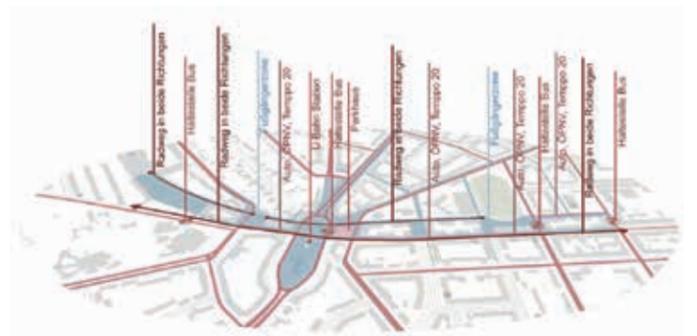
In dem Entwurf wird die Hochstraße fast komplett zurückgebaut und durch ein Band aus Wohnbauten und Freiflächen ersetzt. Beginnend im Norden des Bearbeitungsgebietes entsteht am Tunnelausgang eine kleine Parkanlage, die sich aus der Höhenlage der ehemaligen Autobahn auf das Straßenniveau herabterrassiert.

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 begehbare Wasserbecken am Ende der Terrassenlandschaft soll als Wasserspeicher bei Starkregen dienen.

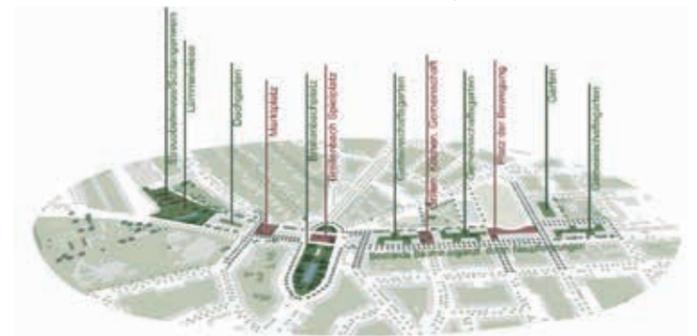
Vis à vis der Elektronenspeicherringanlage „Bessy“ beginnt die Bebauung des Bandes, die vergleichbar mit einem Dorfanger beidseitig von einer Straße flankiert wird. Auf Höhe der St. Petrus Kirche entsteht ein kleiner Marktplatz, und anschließend das „Haus der Musik und Kultur“

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.

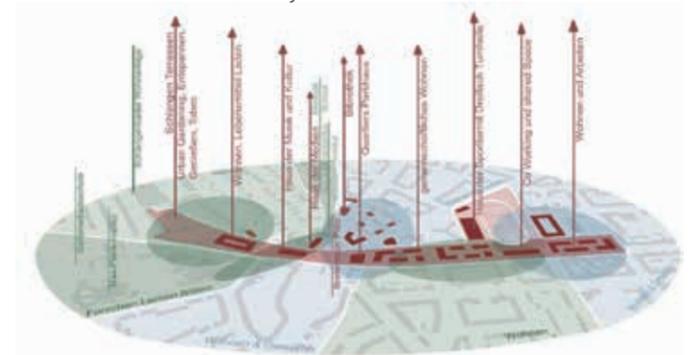
Der Breitenbachplatz wird nach historischem Vorbild wieder umgebaut. Der komplette Wegfall der öffentlichen Parkplätze wird durch ein oberirdisches Parkhaus ausgeglichen. Der Platz dient durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel auch als Mobility Hub. Die zwischen Breitscheidplatz und Gritznerstraße 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 Dreifeldsporthalle und einem neuen Vereinsheim. Zur Kreuznacherstraße 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.

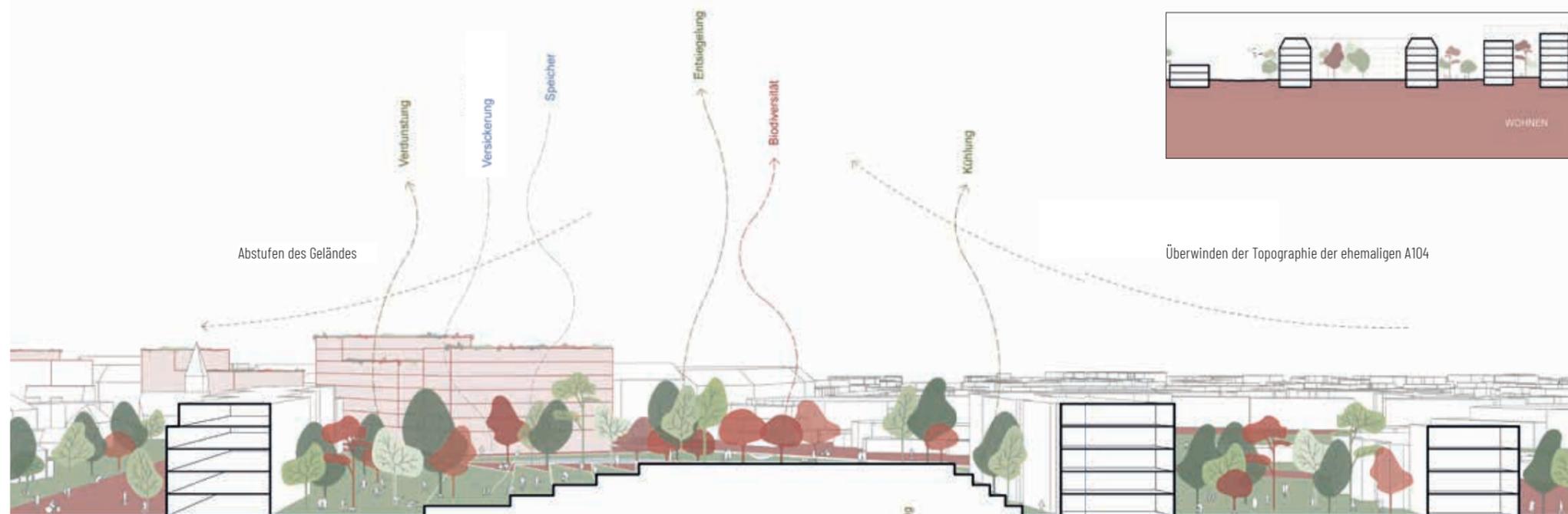
Der Arbeit gelingt es, mit einem kompaktem Volumen, verteilt auf den frei werdenden Flächen der ehemaligen Autobahn, intelligente Antworten, wie Verzahnung, Raumbildung, Orientierung und Identität, auf die komplexen Anforderungen der Ausschreibung angemessen zu reagieren.



Isometrie Baublock Wohnen



Schnitt quer durchs Band

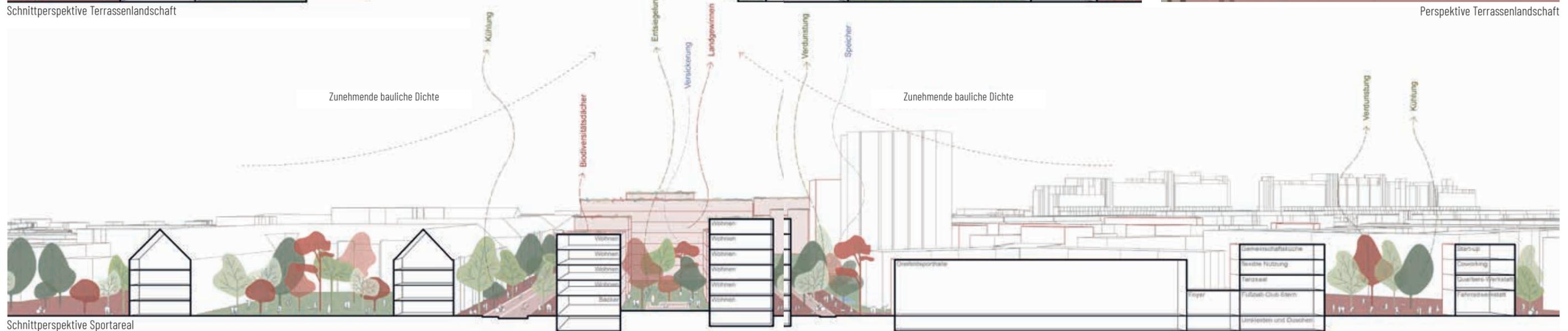


Schnittperspektive Terrassenlandschaft

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 Schlangensbader Straße werden als sehr guter Beitrag für anstehende Diskussionen bewertet.



Brückenpark A104

Grüne Meile

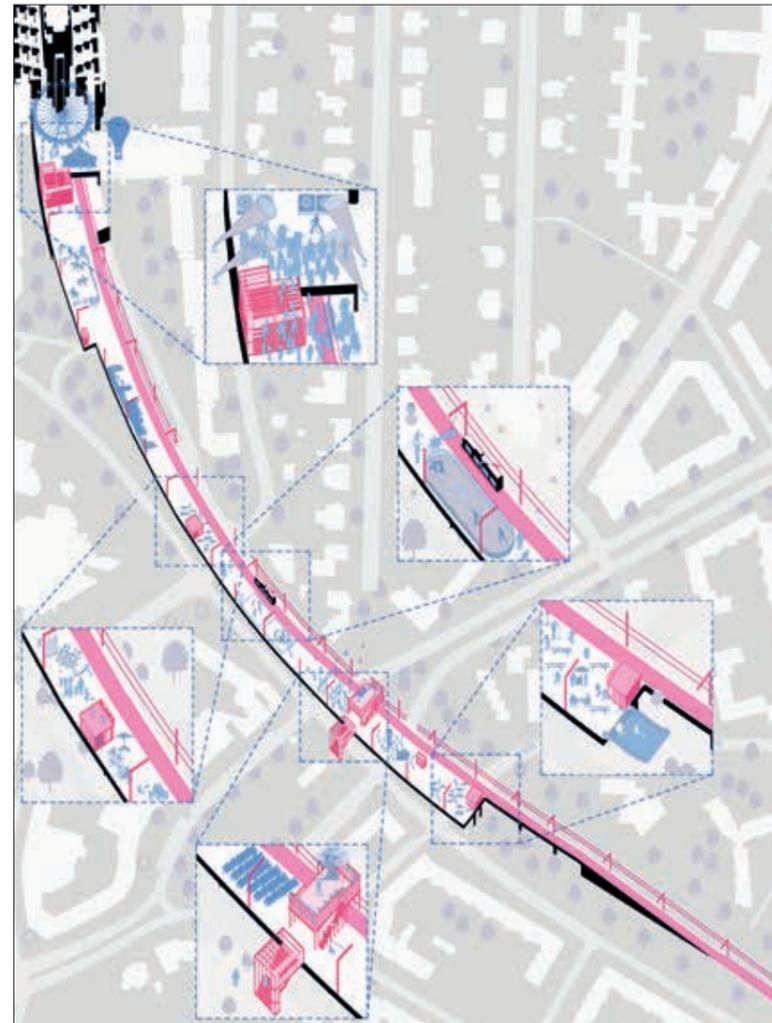
0104

KIRSTEN JUDITH AUGSTEIN, ELENA SOPHIA HERZOG
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Mobilität ist Teil der Schlangensbader Straße, das Projekt 0104 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 Fußgängerzugang. 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 0104 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.

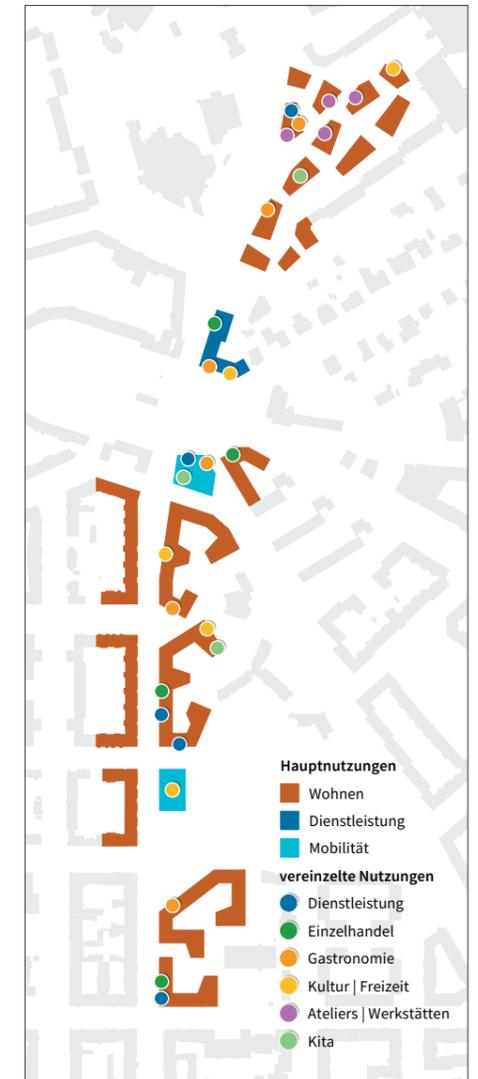
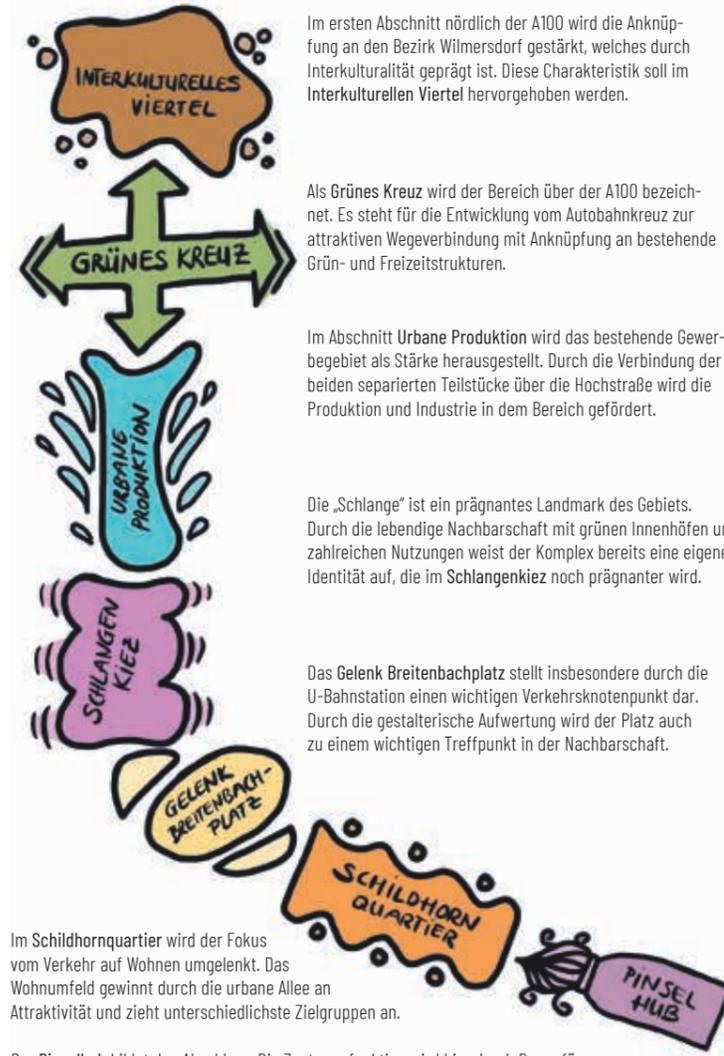


Quartier statt Hundertvier

ANNA MÜHLDOERFER, 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.



Vertiefungsgebiet Schlangenkiez bis Schildhornquartier

Lineares Miniblock Quartier

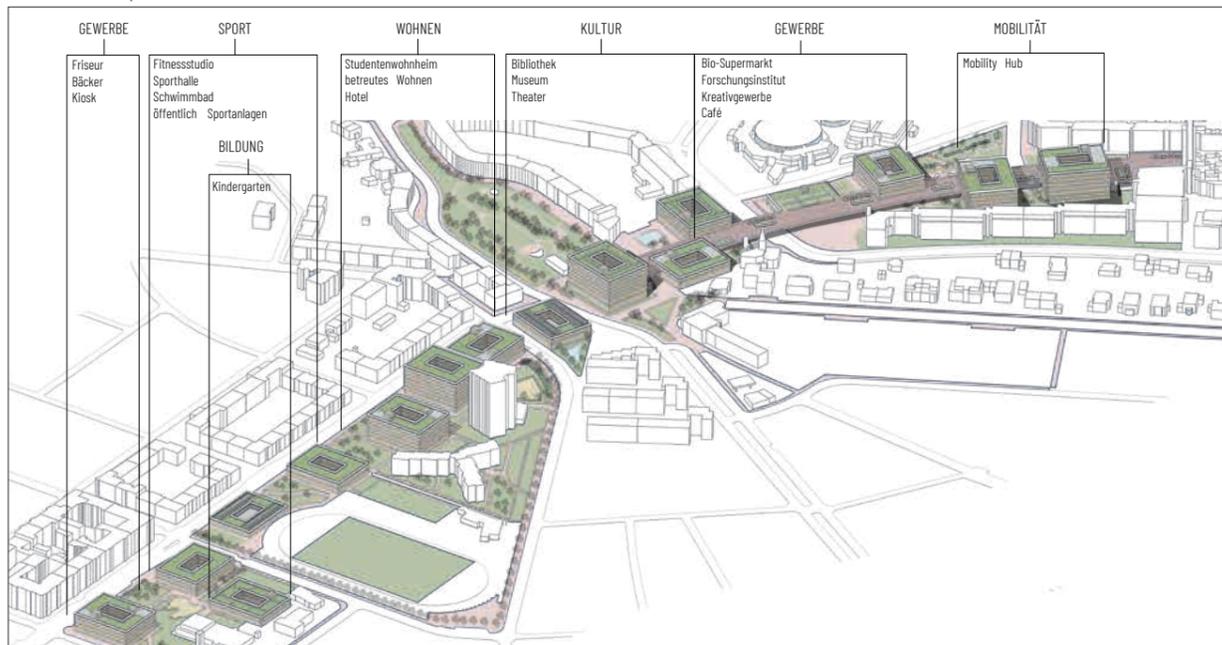
FINJA RIECKE, VILIANA SAWATZKI, MARJAN ABEDI
TECHNISCHE HOCHSCHULE OSTWESTFALEN-LIPPE

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



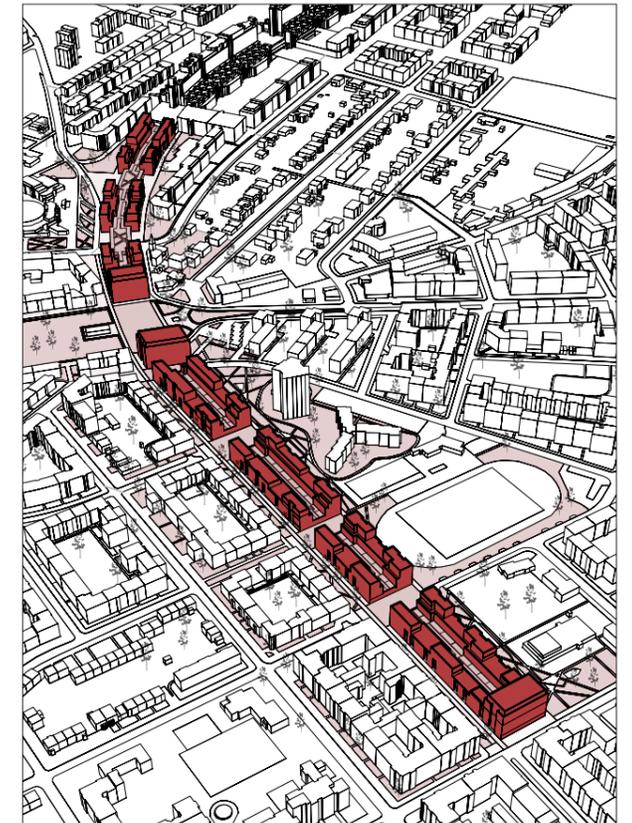
Stadtband

QUENTIN MUSCHKE, MAXIMILIAN MICHELN
TECHNISCHE HOCHSCHULE OSTWESTFALEN-LIPPE

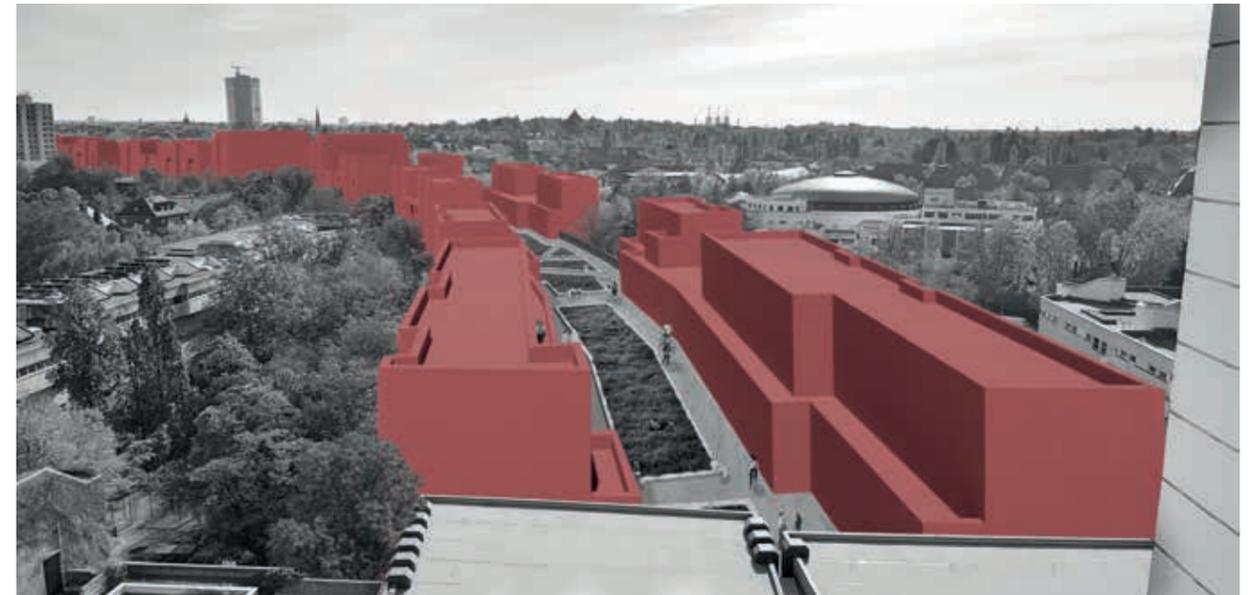
Ziel des Entwurfes ist die Zusammenführung der Quartiere nördlich und südlich der Hochstraße, die die Grenze zwischen zwei Stadtteilen definiert. Dazu wird die Form der Hochstraße im Bestand aufgenommen und weiter gedacht. Das so entstehende Band, welches sich von der Schlange durch das Viertel windet,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



Fußgängerperspektive Schildhornstraße △



▽ Perspektive von der Wohnbebauung Schlange





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 Verkehrsstraße in einen neuartigen Grünzug essentielle Zukunftsfragen für die Stadt Berlin beispielhaft zu beantworten. Zentrales Thema sind dabei Anpassungsstrategien an den Klimawandel.

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



Städtebaulich-freiraumplanerische Einbindung

Auf übergeordneter Ebene soll die gesamte Trasse der A104 zwischen der A100 und der A103 im Maßstab 1:5.000 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 Biotopnetzungen zu berücksichtigen.

Im Sinne einer nicht nur grünen, sondern auch blauen Infrastruktur soll überprüft werden, inwieweit das Freiraumband Teil eines Regenwassermanagementsystems

Blick Nordwesten



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 5,50 m plus Radwege in beide Richtungen zu erhalten ist, sollen die Bearbeiter:innen 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 Radverkehrsstraße auf Teilen der ehemaligen A104 einen sinnvollen Lückenschluss im Netz darstellen könnte. Zudem ist eine mögliche Fortführung eines Radschnellweges durch den Tunnel der Überbauung Schlangensbader 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 durchschnittenen 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 Bearbeiter:innen sich damit auseinanderzusetzen, welche Maßnahmen es erfordert, um das entstehende neuartige Freiraumband mit eigener Identität auszustatten, die die umliegenden Quartiere positiv 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.

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 Bearbeiter:innen 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

Abfahrt Breitenbachplatz, Blick Richtung Norden



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).

Eine besondere Rolle bei der Entscheidung des Abbruchs oder Erhalts nimmt der Breitenbachplatz ein. Der angerähnliche, 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 Verkehrsbauelemente 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 geopolitischen Lage Landwirtschaft und Gartenbau in neuem Licht zu sehen. „Vertical farming/gardening“ bildet 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 qualitativ voll 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. Der Auslober wünscht sich, dass charaktervolle Vegetationsbilder entworfen werden, die zur Einzigartigkeit des Ortes beitragen. Die Bearbeiter:innen haben sich dabei der Herausforderung zu stellen, individuelle pflanzliche Motive zu entwickeln, die eine eigene spezifische 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.

Blick auf den Breitenbachplatz Richtung Südwesten



Die Eignung der Bepflanzung zur Ausbildung robuster, pflegeextensiver Grünstrukturen soll nachgewiesen werden. Begrüßt werden auch gesonderte Visualisierungen der Untersuchung von Standortfaktoren beziehungsweise ingenieurbioökologischer 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. Der Auslober 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.

Bushaltestelle „Dillenburger Straße“



AUFKLÄRANLAGE

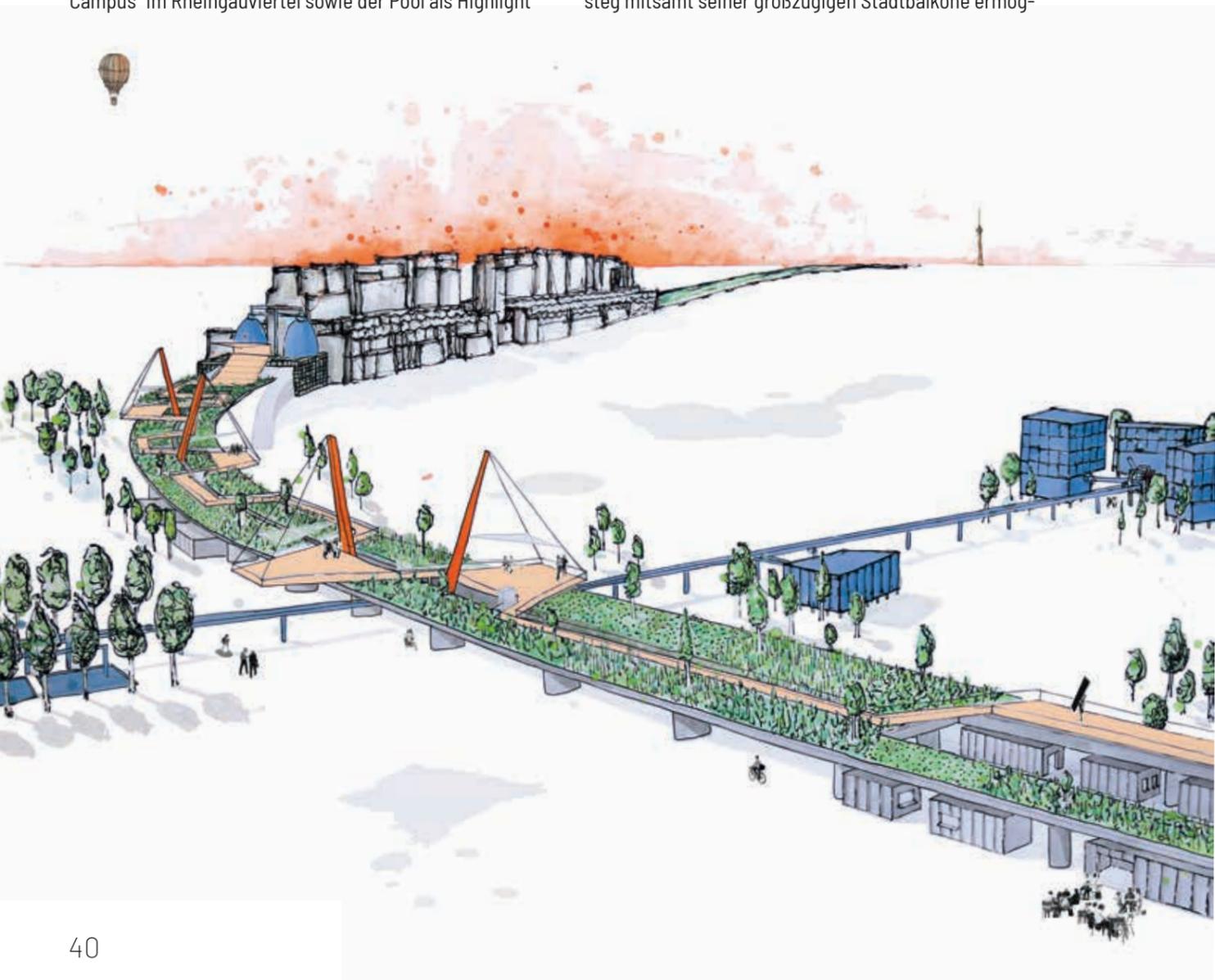
ISABELLA BÖNKE, LAURA JACOBSEN, LINDA KÜHNEL
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

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 ermög-



licht 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 tiefgreifende 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.

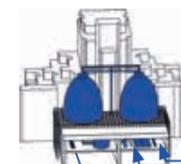


Steg über Pflanzenkläranlage



Aufgang Trasse

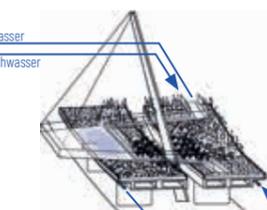
STATION I : TUNNEL



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

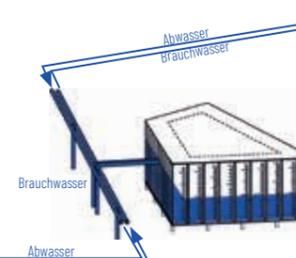
STATION II : TRASSE

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



STATION III : TANK

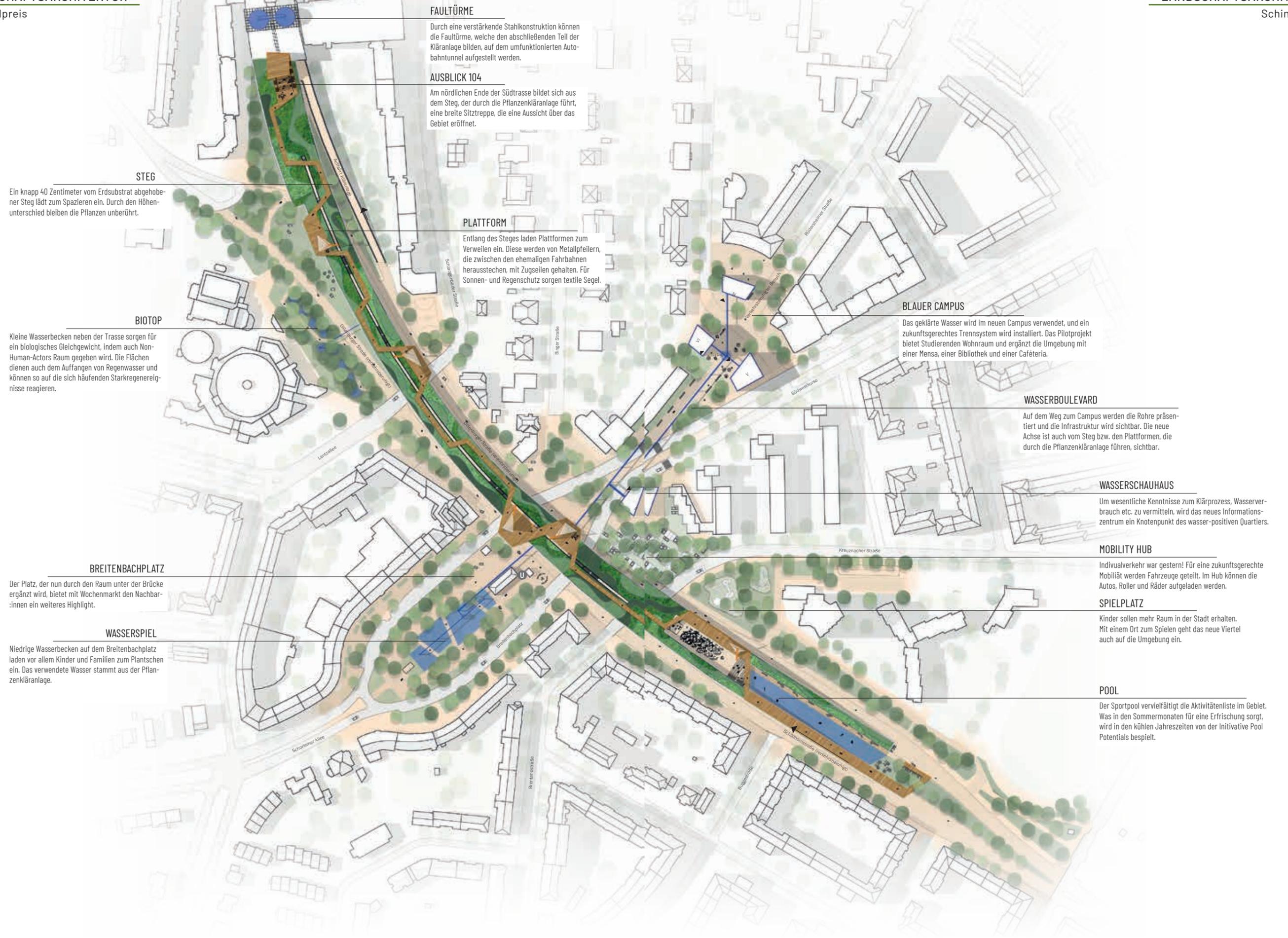
SPEICHERN UND AUFKLÄREN
Das Wasser wird unter den Plattformen gesammelt und abgeführt. Nun findet es seinen Weg in das Wasserschauhaus, welches zugleich als Aufklärungsort, Pumpwerk und lokaler Wassertank fungiert.



STATION IV : BLAUER CAMPUS



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



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 Erdsstrat 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 Metallpfählern, 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 Cafeteria.

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 neue Informationszentrum ein Knotenpunkt des wasser-positiven Quartiers.

BREITENBACHPLATZ
Der Platz, der nun durch den Raum unter der Brücke ergänzt wird, bietet mit Wochenmarkt den Nachbar:innen ein weiteres Highlight.

MOBILITY HUB
Individualverkehr war gestern! Für eine zukunftsgerechte Mobilität werden Fahrzeuge geteilt. Im Hub können die Autos, Roller und Räder aufgeladen werden.

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

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

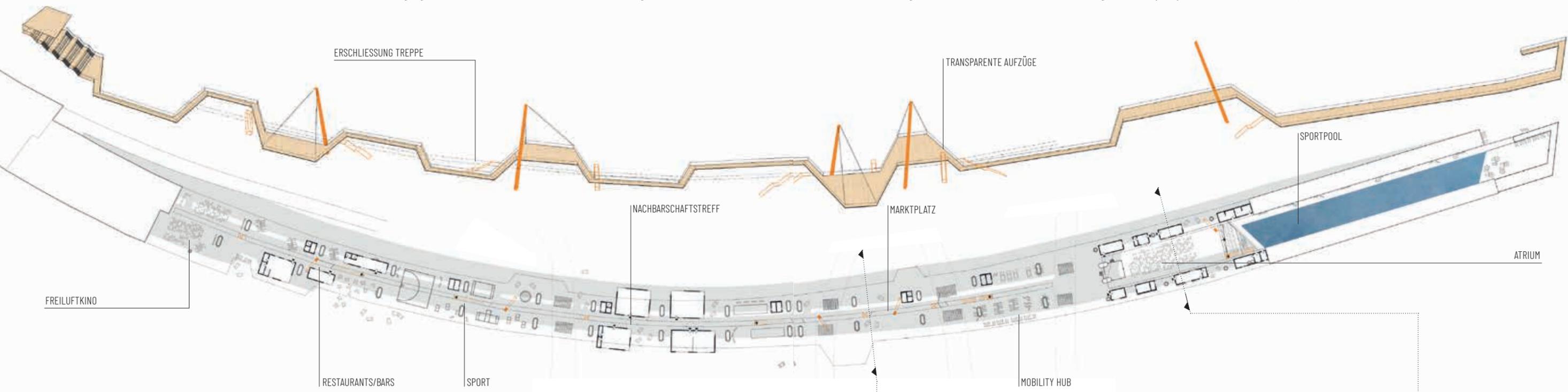
POOL
Der Sportpool vervielfältigt die Aktivitätenliste im Gebiet. Was in den Sommermonaten für eine Erfrischung sorgt, wird in den kühlen Jahreszeiten von der Initiative Pool Potentials bespielt.

Die Verfasser 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 Verfasser 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 periphe-

ren Rand der Stadt zu verlagern – speziell, da das Thema Wasser in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die Verfasser erzeugen sinnvolle Synergien zwischen dem Vorhandenen und Notwendigen. Aus einem ehemaligen Denkmal für die autogerechte Stadt wird ein Denkmal für eine zukunftsgerechte Stadt.



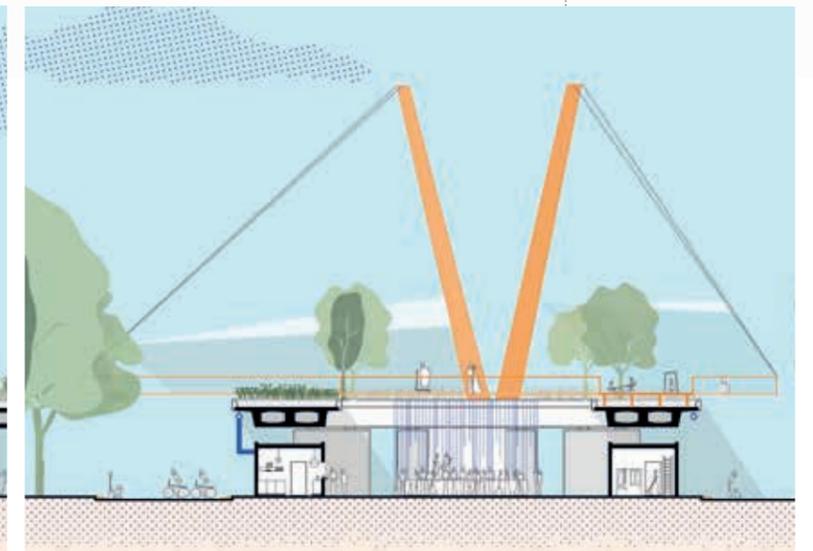
Wasserspiel am Breitenbachplatz



Schnitt Breitenbachplatz



Schnitt Atrium



GRÜNE A104 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 sie 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/blau Flächen und Strukturen auf. Dabei wird besonders auf die Filterwirkung von Vegetation, aber auch auf verschiedene Formen des Regenwasser-managements 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 Verkehrs-lasten 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 Kiese hineinreichende Begrünungen.

Die obere Ebene überrascht durch eine Heide-landschaft, die uns zwar von anderen Orten vertraut ist und dennoch ein ungewohntes Bild so mitten in der Stadt

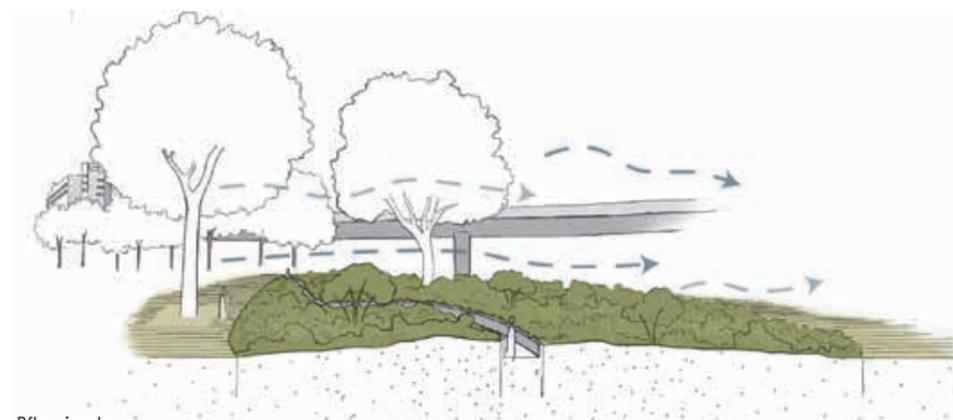
bietet. Diese unaufgeregte, standortgerechte und auch farblich sehr schöne und langgezogene lineare Landschaft einer trockenheitsertagenden „trockenen Sandheide“ ermöglicht in der Stadt ungewohnte weite Blicke und Groß-zügigkeit und stellt damit ein Alleinstellungsmerkmal dar.

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

Entsprechend erfolgte auch die Pflanzenauswahl: Sehr detailliert wurden Pflanzen gemäß der Standorte und ihrer beabsichtigten Reinigungsleistung und gemäß genau beschriebener Standorte und deren Bodenaufbau-ten ausgewählt. Die Ansiedlung von Moosen und Flechten wird hierbei zwar als guter Ansatz wegen der Filterwir-kung, 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 Stadtum-gebung durch die Begehrbarkeit der Brücken erschlossen wird und dadurch neue Blicke in die Kiese ermöglicht werden.

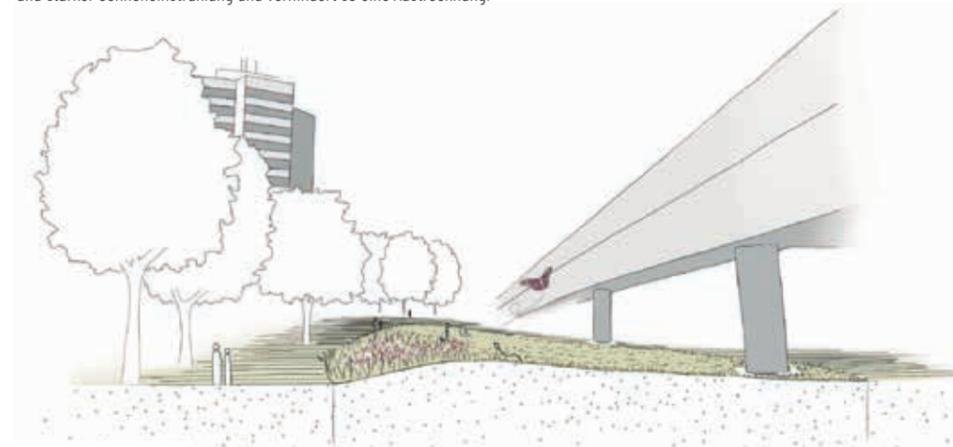
Aufgrund der tiefen und begründeten Befassung mit dem Thema Ökologie, Klimaschutz, Pflanzengesellschaften und Standorteignung sowie der Ansätze zum Umgang mit den verschärften Anforderungen bzgl. des Extremklimas wird die Arbeit mit dem Sonderpreis für besondere Pflan-zenverwendung ausgezeichnet.



Pflanzinseln

Die für diesen Standort gewählte Vegetationsgesellschaft ist eine sarmatische Steppe mit artenreicher Krautschicht. Hierbei bilden verschiedene Moosarten einen essen-tialen 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.

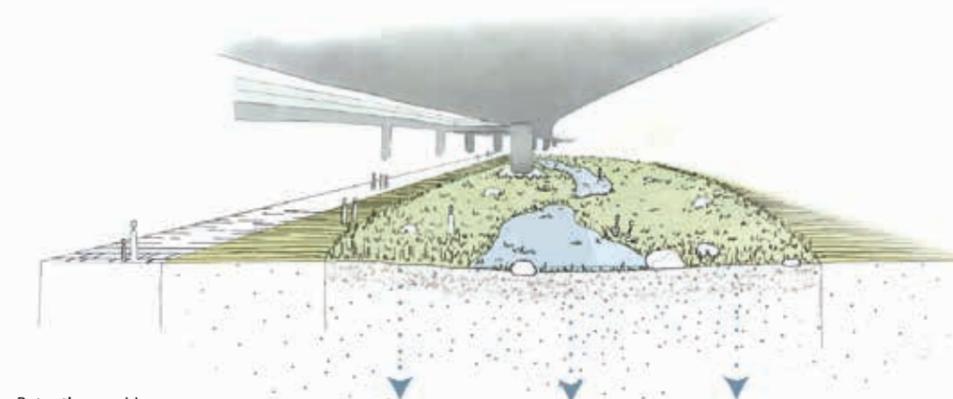
So werden optimale Bedingungen geschaffen, um eine größtmögliche Filterleistung zu erzielen, wodurch viel Frischluft produziert wird. Die entsiegelte Fläche dient zugleich als Retentionsfläche. Die Modellierung der Inseln erzeugt eine räumliche Gliederung und schafft besonders atmosphärische Räume durch die sie schneidende Erschließung.



Blüh- & Liegewiese

Hier entstehen großzügige und artenreiche Blühwiesen als Lebensraum für Insekten. Diese werden durch eine insektenfreundliche zweischürige Mahd abschnittsweise zu Liegewiesen gemäht. Die Ausrichtung der Topografie erfolgt anhand besonderer Blickfänge. Die Artenzusammensetzung der Insektenweide ist an die Standortbedin-

gungen 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 Humusaufgabe gefiltert. Um eine Anreicherung in der Humusaufgabe

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 neutrali-sieren. Die Atmosphäre der Mulden wird durch Tritt- und Sitzsteine erlebbar gemacht.

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. 99)

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 Brückene Pfeiler verbleiben zu Teilen als Reminiszenzen an das ehemalige Autobahnbauwerk im Park. Die Jury lobt den Um-

gang mit dem Abbruchmaterial in Form von Wegebeflägen, 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 Entrée 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.

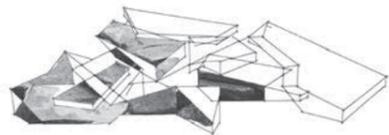
Insgesamt handelt es sich um eine sehr gut verständliche Arbeit mit schlüssigen Entwurfsentscheidungen, die gekonnt durchgearbeitet ist. Sie stellte bei der Diskussionen einen wichtigen Beitrag zum Umgang mit vorhandener Bausubstanz und das Herausstellen denkmalgeschützter Architekturen wie Bauensembles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



Cohabitation

DORE BANDEMER, PHILLIP KINBERGER
TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

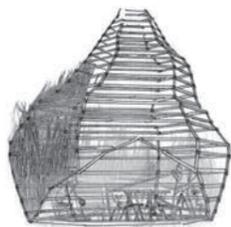
Die Verfasser:innen entwerfen ein Szenario, in der die Entwicklung eines neuen Natur- und Umweltbildes im Vordergrund steht. Der Titel „Cohabitation“ verrät bereits ihre Absicht, das Brückenbauwerk in einen vielfältigen Ort umzuwandeln, der nicht die Bedürfnisse einer Spezies favorisiert. Die Arbeit 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 aufgeschütteten 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.



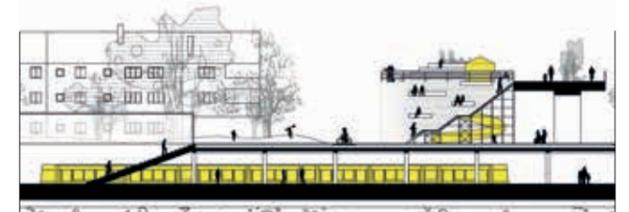
»shelter« Eine gleichwertige Architektur im Sinne der Cohabitation als Aufenthalt von Mensch und Bienen. Eine fortlaufende Weitergestaltung mit dem produzierten Schilf.



NATUR Stadt statt A104

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

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.



Grüne Autobahn, Vertiefungsbereich Breitenbachplatz



A

ARCHITEKTUR

Aufgabenstellung

Städtebauliche Situation

In den 70er Jahren war es eine Sensation, die noch dazu gleich mehrere Probleme auf einmal löste – die Wohnüberbauung Schlangebader 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.

Autobahnübertunnelung Wiesbadener Straße



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.

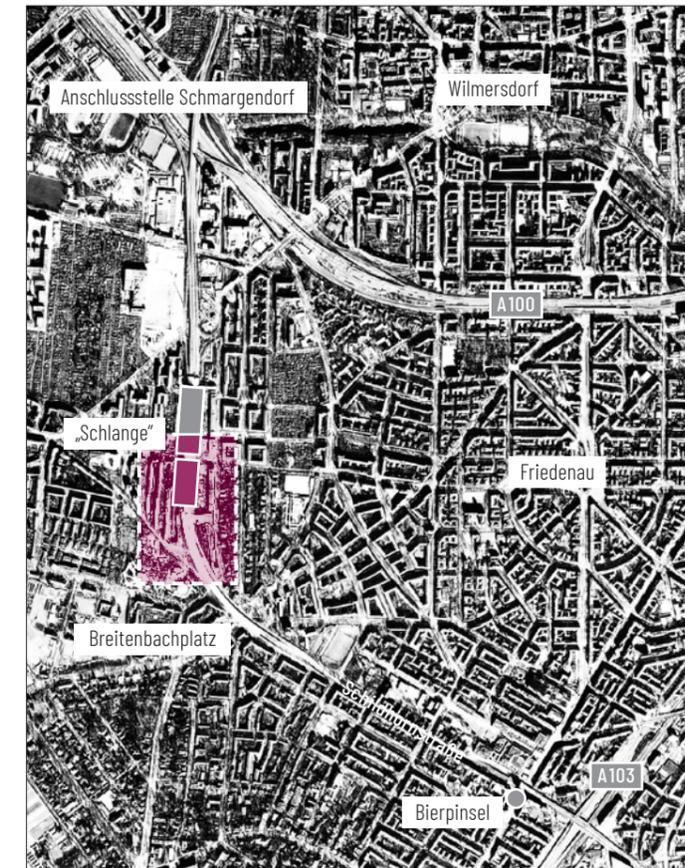
Mit der Entwidmung der A104 werden die Flächen der Autobahnbrücken wie auch die im Inneren der Wohnüberbauung frei, die eine neue Nutzung erfahren sollen. Die Brückenkonstruktion könnte mit geringeren Belastungen weitergenutzt oder rückgebaut werden. Die Reurbanisierung eines solchen Areals muss dabei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

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 1:1.000 ableiten. Für die Aufgabenstellung Architektur ist im Besonderen der durch die Wohnbebauung Schlangebader 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 Entwicklun-

Bearbeitungsgebiet Architektur



gen 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 Schlangebader 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.

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 14,5 m lichter Breite und 4,75 m lichter Höhe im Querschnitt und einer Gesamtlänge von jeweils 560 m (einschließlich Schallschutzabdeckung). Die beiden Röhren überqueren die Wiesbadener Straße durch einen nicht unterbauten Abschnitt von ca. 30 m 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. 16 m Breite und ca. 11,5 m Höhe frei, auf einer Länge von ca. 275 m 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 m³ 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

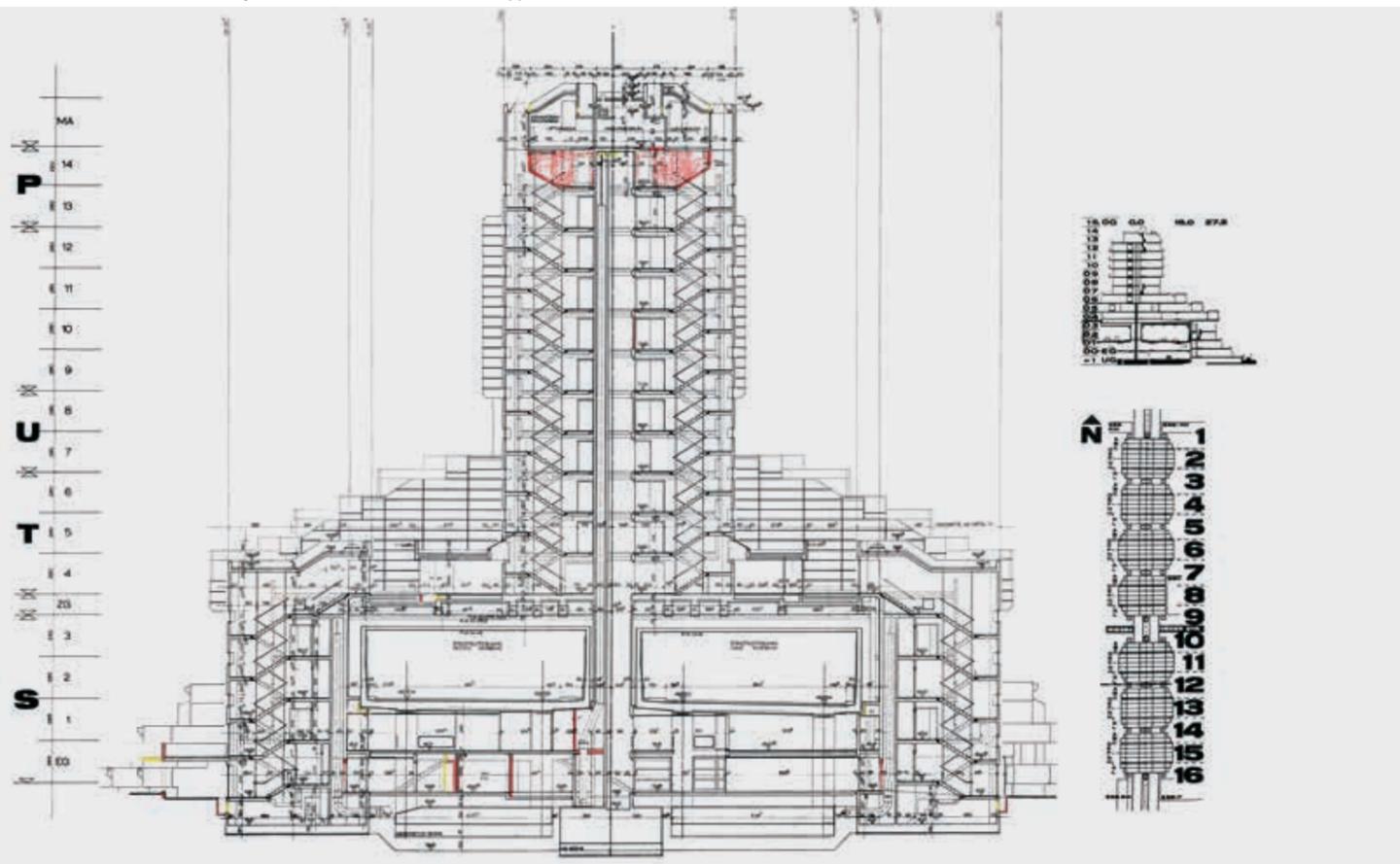
der Einmaligkeit der vorhandenen Landmarke angemessen Rechnung tragen. Vielleicht könnte in und vor der „Schlange“ ein beispielhafter Ort mit Strahlkraft für ganz Berlin entstehen, ein Archiv oder Schaulager für wertvolle Kulturschätze beispielsweise, Anlagen zur Rekreation, für Veranstaltungen oder 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 Schlangebader 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 stadtoökologischen 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.



Berlin's Urban Bio-Loop

ANELIYA KAVRAKOVA, MARY LEE, SUE YEN CHONG, DIENU AMIRZA 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.

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



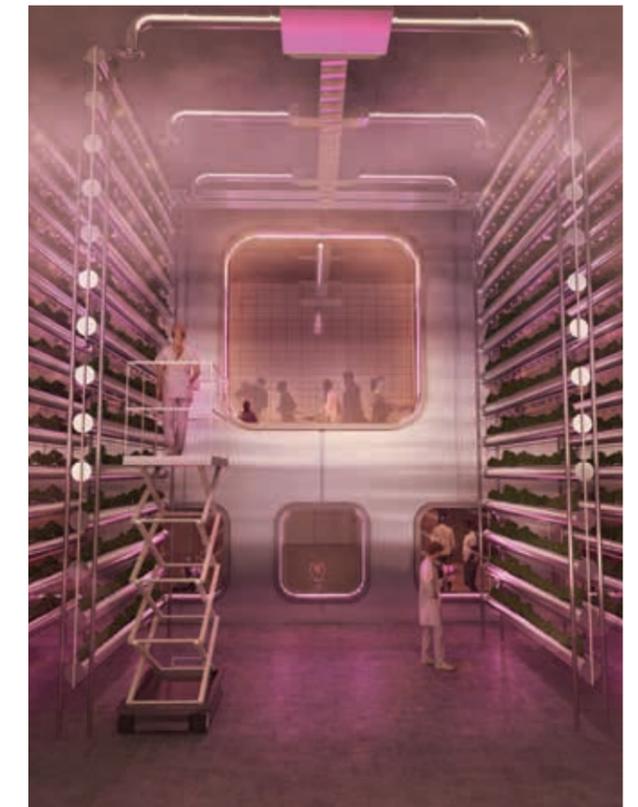
Das Konzept ist detailliert ausgearbeitet und erzählt durch die einladende Darstellung die sehr differenziert durchdachte Geschichte des „Urban Bio-Loop“. Die Arbeit präsentiert die Idee eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklungskonzeptes im Kontext bestehender urbaner Strukturen, wie es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

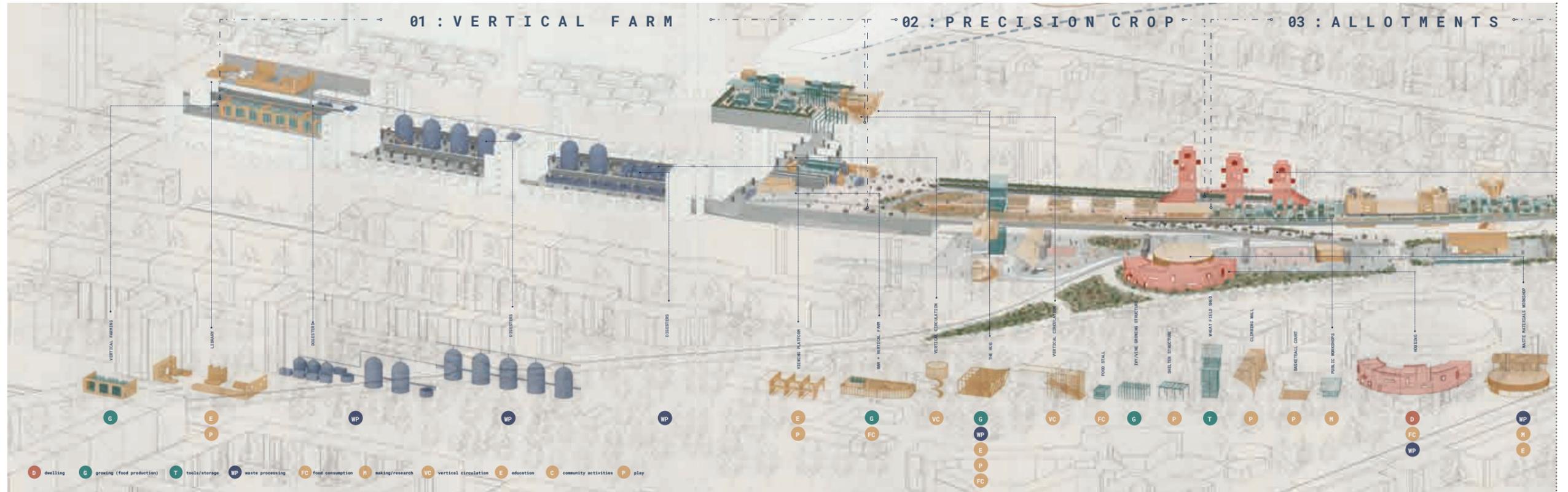
Die Jury lobte insbesondere die Komplexität und den Gedankenreichtum der fantasievollen Arbeit, die ein breites Panorama der verschiedenen Nutzungen aufspannt. Während die freiwerdenden Höhlungen der Autobahnüberbauung für Indoor Farming unter kontrollierten Bedingungen genutzt werden sollen, dienen weitere Sektionen der Auto-trasse der informationsgeleiteten Pflanzenproduktion

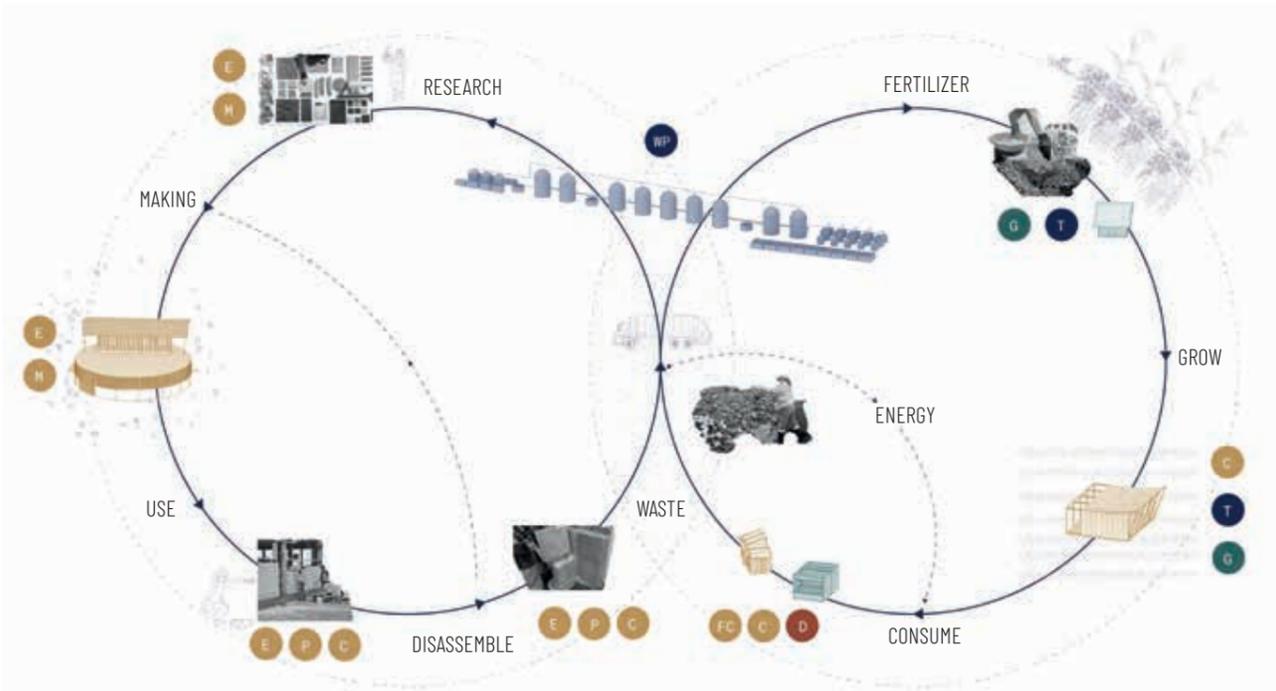
(precision crop) sowie als Kleingärten, für Wohn- und Gemeinschaftseinrichtungen, die der Lebensmittelverarbeitung, aber auch der Verwertung und dem Recycling von Abfällen gewidmet sind.

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 delicate 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.

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.







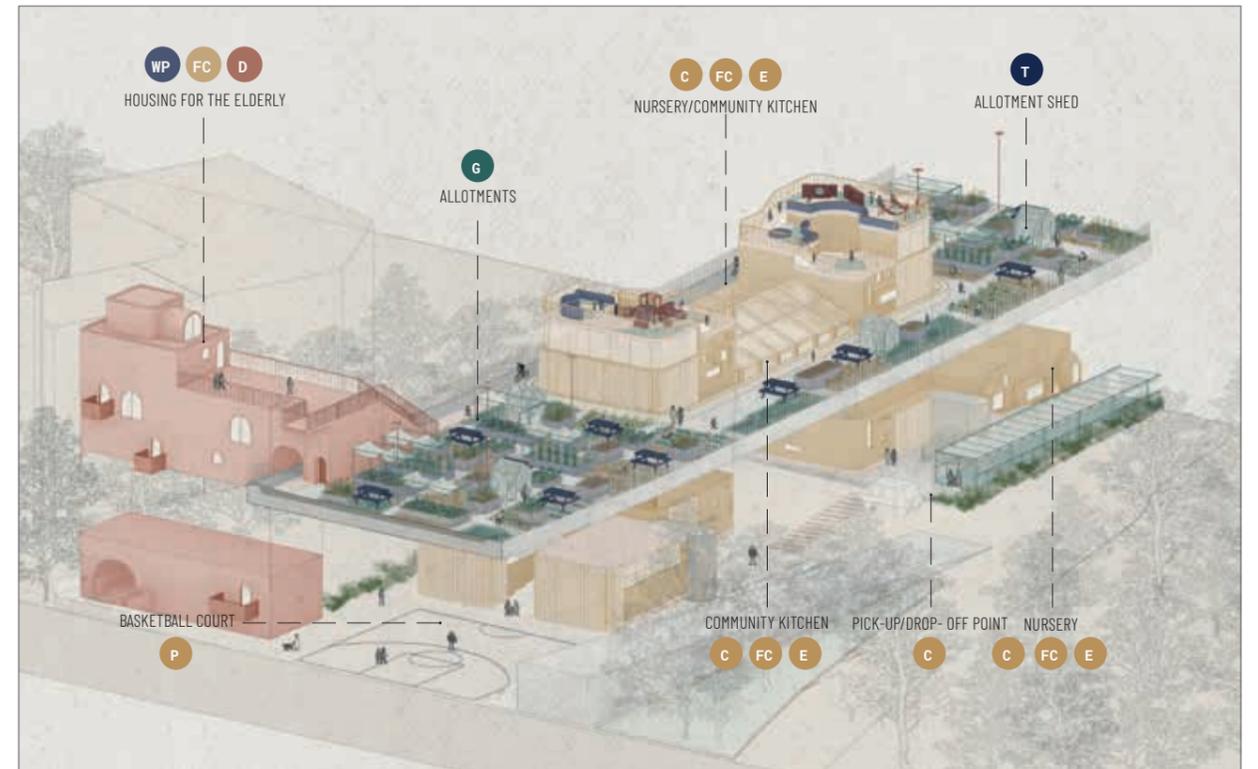
URBAN BIO-LOOP: The urban bio-loop seeks to generate a circular economy with food waste, reimagining the potential futures of food waste as an alternative sustainable material and energy source.



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.



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.



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 Außenraste, im Rhythmus von etwa 50 bis 100 Metern, orthogonal in die Umgebung ausragen. Auf Höhe des Breitenbachplatzes wird südwestlich eine weinbergartige Terrassenkonstruktion mit frei gesetzten Verbindungstrepptchen 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 Süden der Trasse eine tribünenartige Treppe beigelegt, 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 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

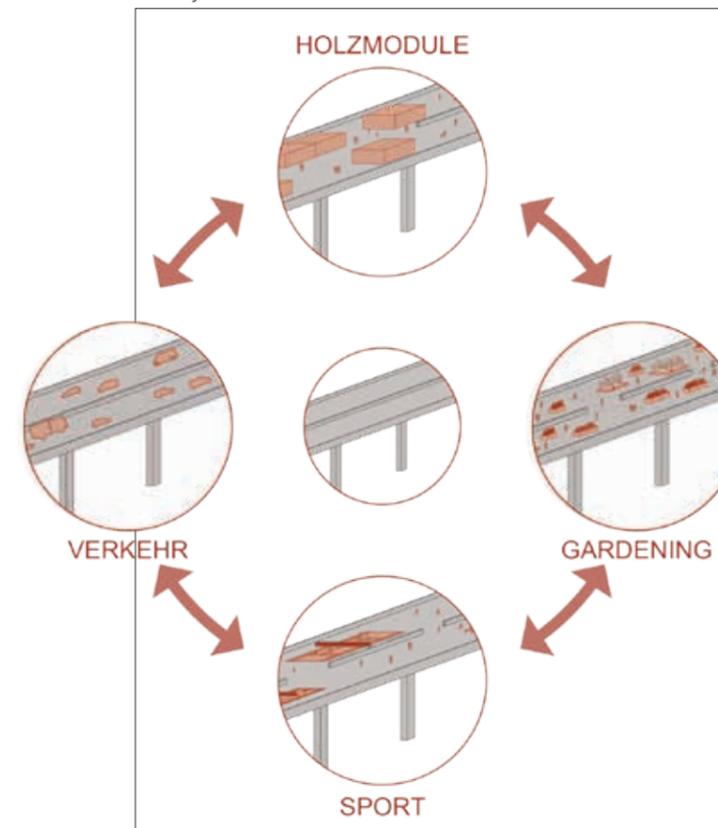
Umgebung ermöglicht, auf die Ebene unter der Trasse wird ansonsten jedoch nicht eingegangen. Vorhandene Straßen werden teils ignoriert und die seitlichen Rampen zum Tunnel übersehen. Somit bleibt die Chance vergeblich, auch ebenerdig den Ort neu zu gestalten und den Kiez wieder zusammenwachsen zu lassen.

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.

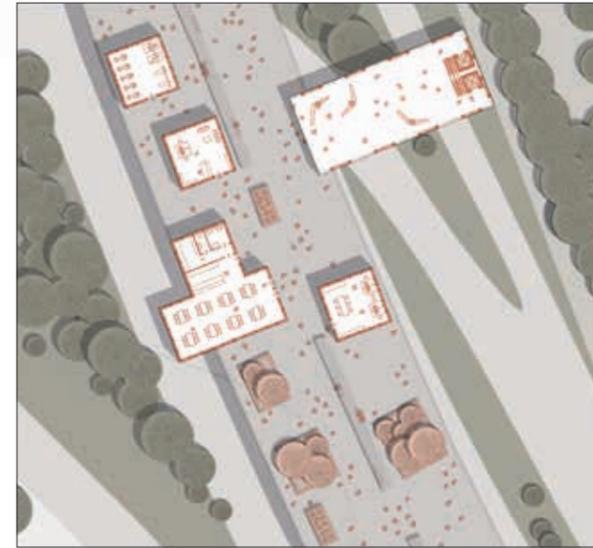
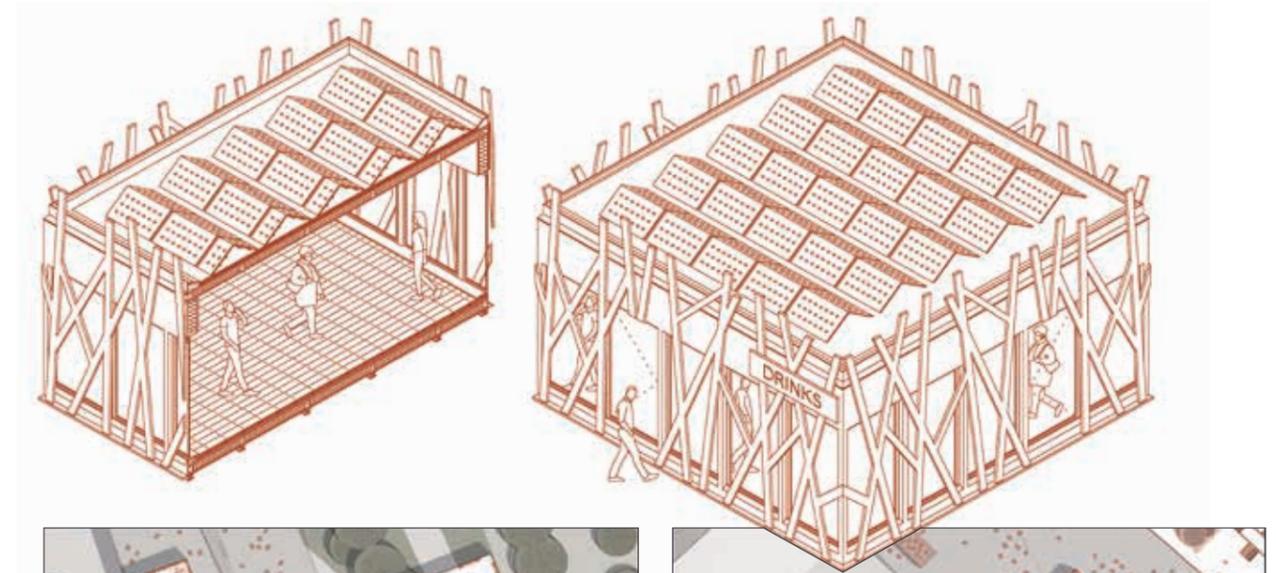
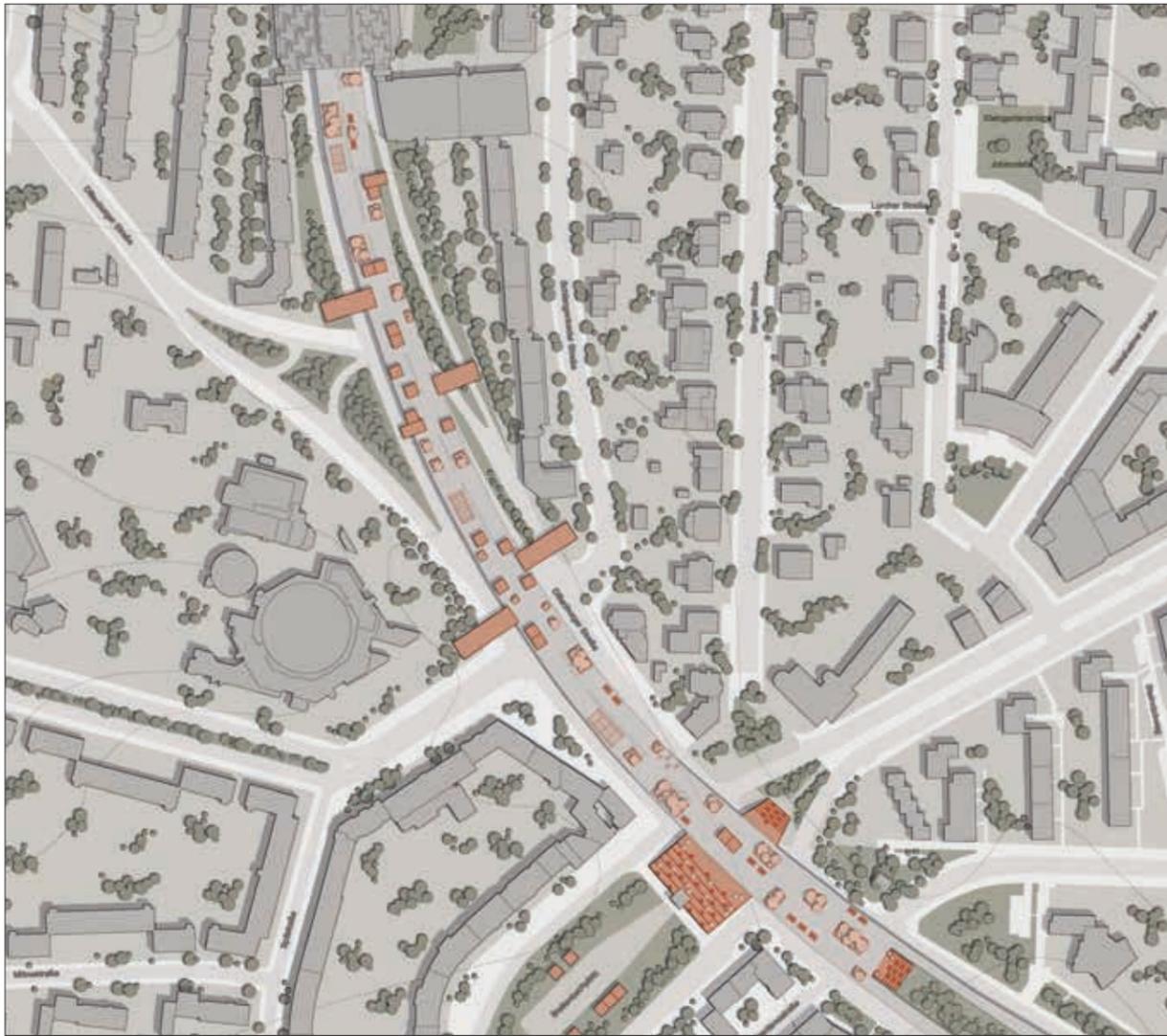


Nutzungsvielfalt

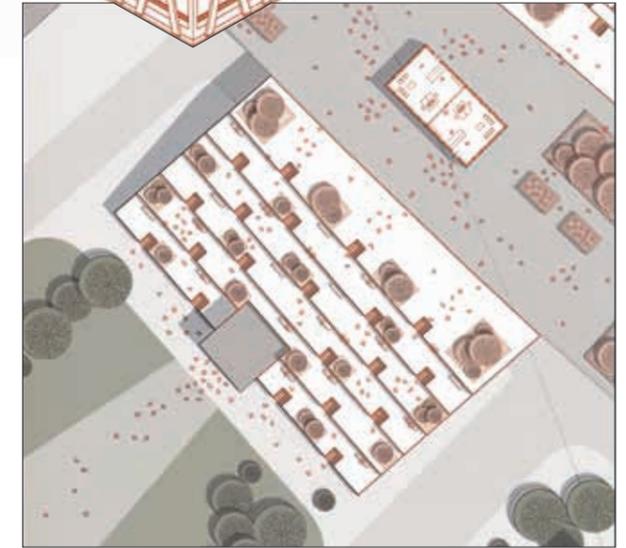


Erschließung

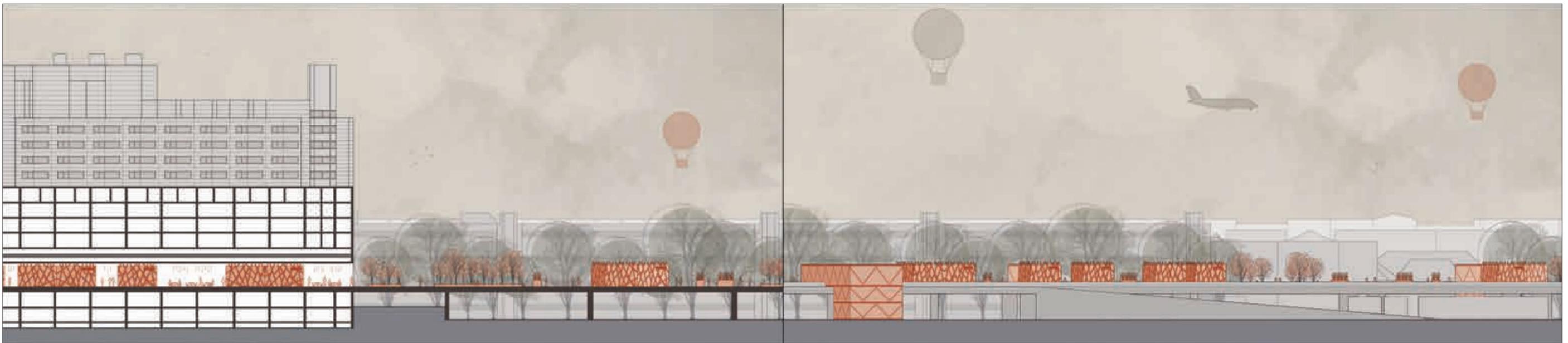




Grundriss Außenraum



Grundriss Treppe am Breitenbachplatz



Waterscape

MINYOUNG CHOI, ALICE REED, MARI KRISTINE HELLAND, LULWA ALSHARHAN
THE 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

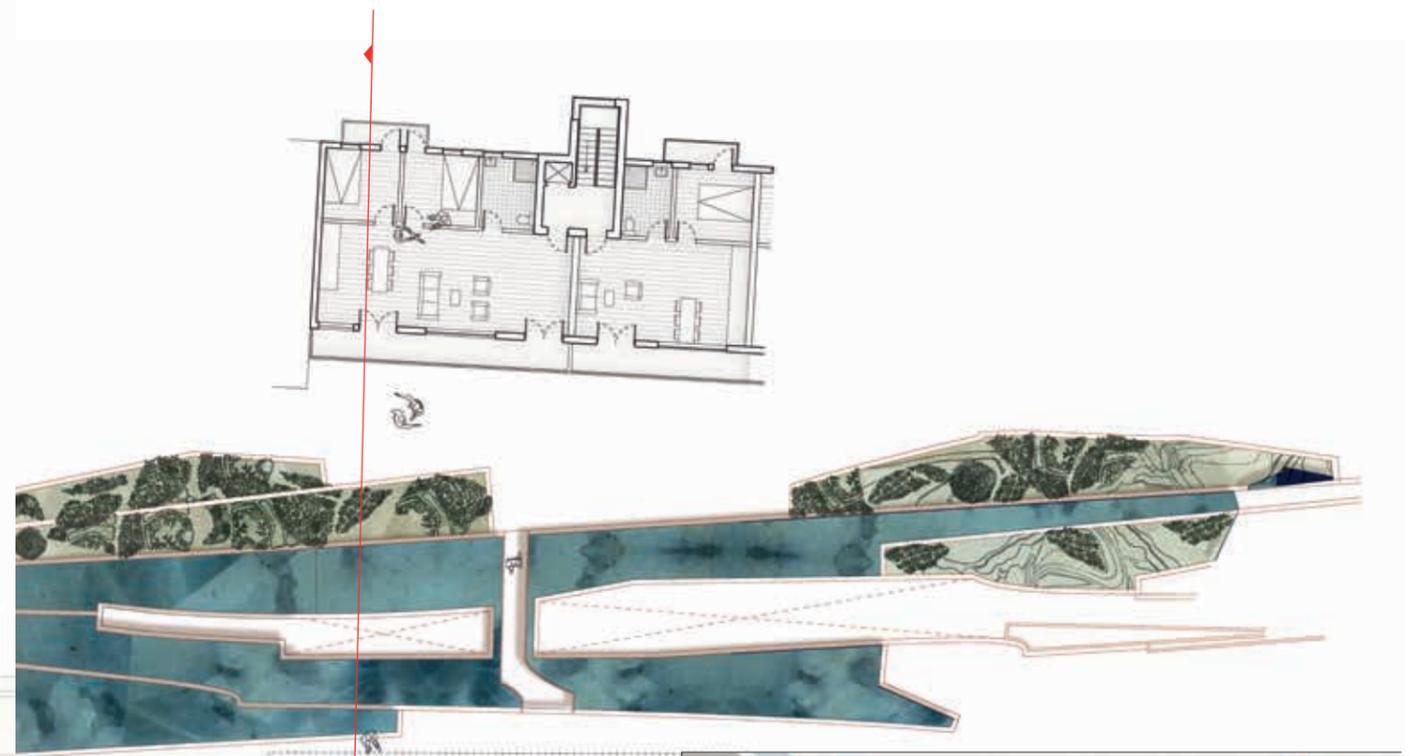
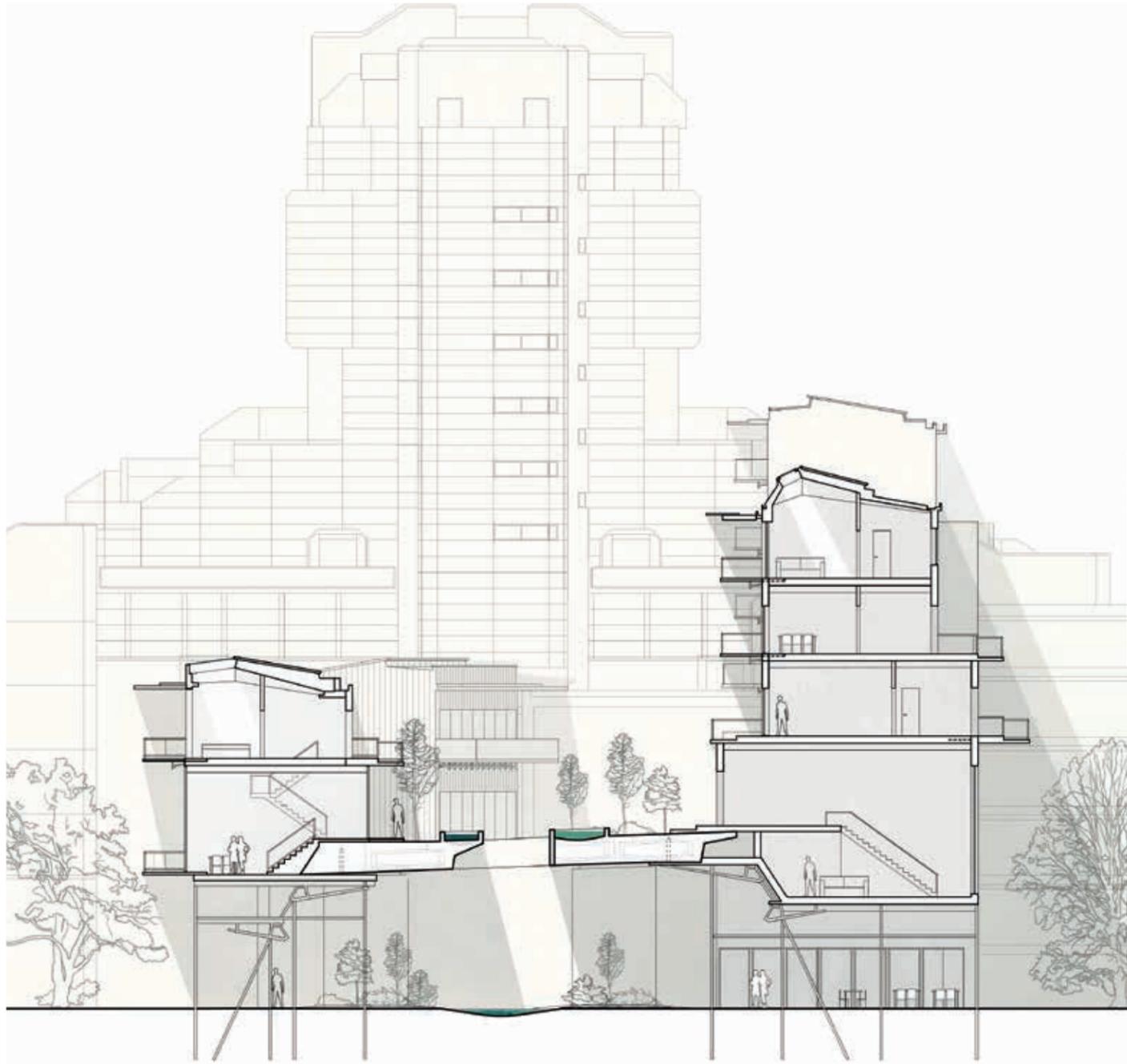


First Floor Plan



Ground Floor Plan

1. BIKE PARKING
2. BIKE REPAIR
3. CAFE
4. OUTSIDE CAFE SPACE
5. PLANTING CENTRE
6. LIBRARY
7. COMMERCIAL



Motorway Perspective



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 Straßenbahnnetzwerk anbietet. Der motorisierte Individualverkehr wird reduziert, aber nicht aufgehoben. Die Erschließung und die Verbindungen in alle Richtungen bleiben 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 wird zu einem Umsteigeknoten von U- und Straßenbahn mit Potenzial zur weiteren Entwicklung seiner Qualitäten.

Der Wohnkomplex Schlangenhader 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.

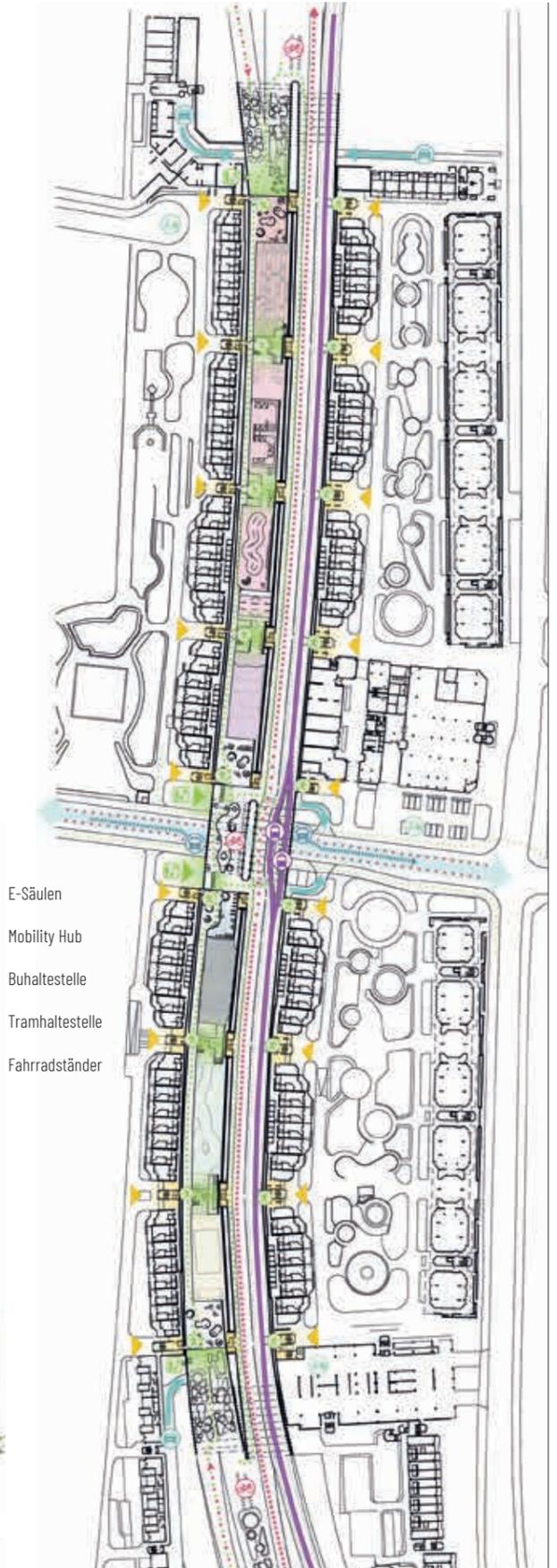
Die Schildhorn Straße wird ab der Kreuznacher Straße durch eine im Norden parallel verlaufende neue Bebauung als geschlossener Straßenraum gefasst, der sich zum

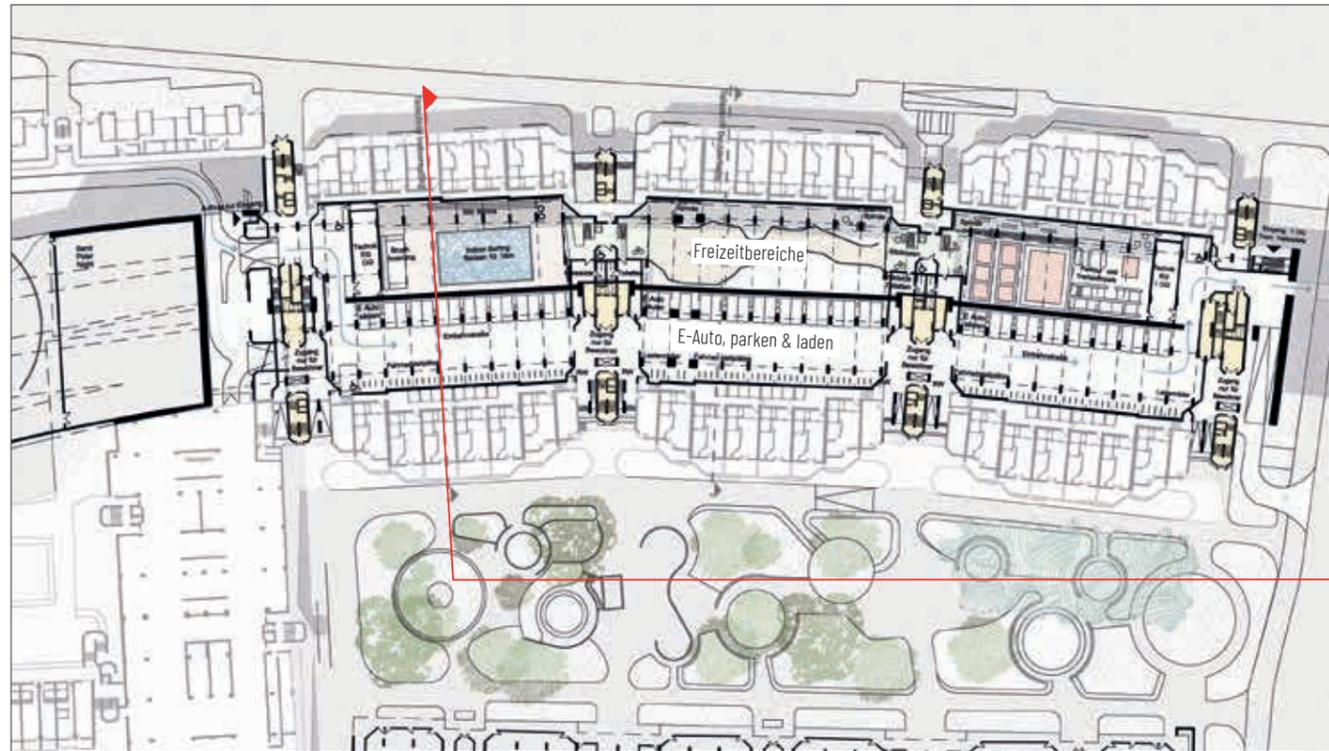
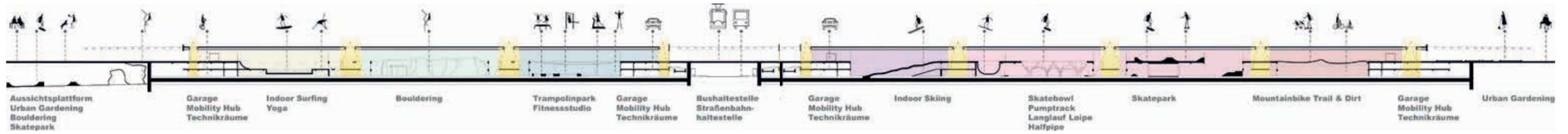
Breitenbachplatz hin öffnet. Ein Fragment der nach Südosten ausgerichteten A104 Tunnellein- und Ausfahrten bleibt bestehen im Abschnitt der zum Wohnkomplex Schlangenhader Straße gehörenden Randbebauungen aus Wohnungen und Parkhaus. Diese Fläche wird zum Urban Gardening.

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.

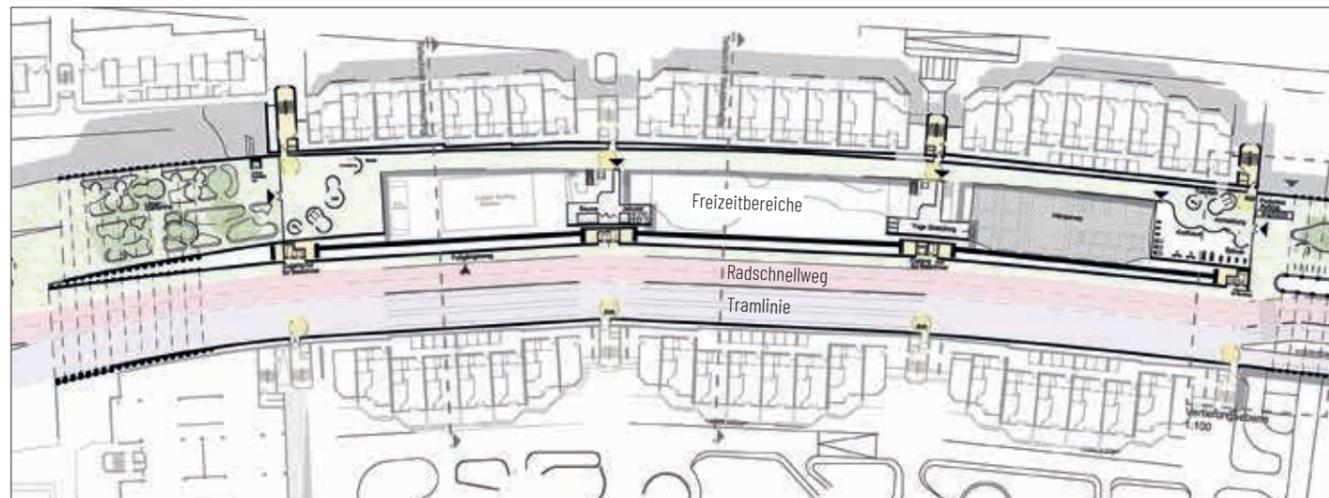
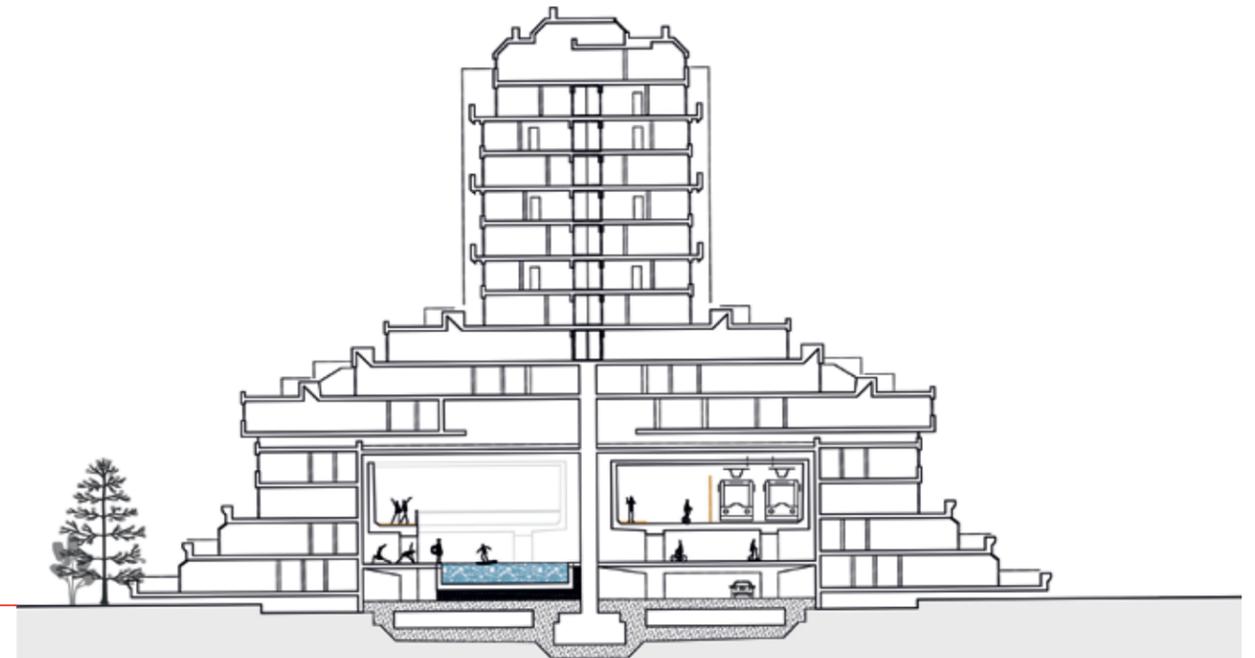


- Fußweg
- Fahrradweg
- Schnellradweg
- Mischverkehr
- Straßenbahn
- Straßenverkehr
- Bus
- Ⓜ E-Säulen
- Ⓜ Mobility Hub
- Ⓜ Bushaltestelle
- Ⓜ Tramhaltestelle
- Ⓜ Fahrradständer





Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 2. Obergeschoss



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 begrüneten 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 begrünete und belebte Wegebund 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 begrüneten Rad- und Fußgänger-Band – zur Stadt-Landschaft im besten Sinne transformiert wird.

Neugestaltung Breitenbachplatz

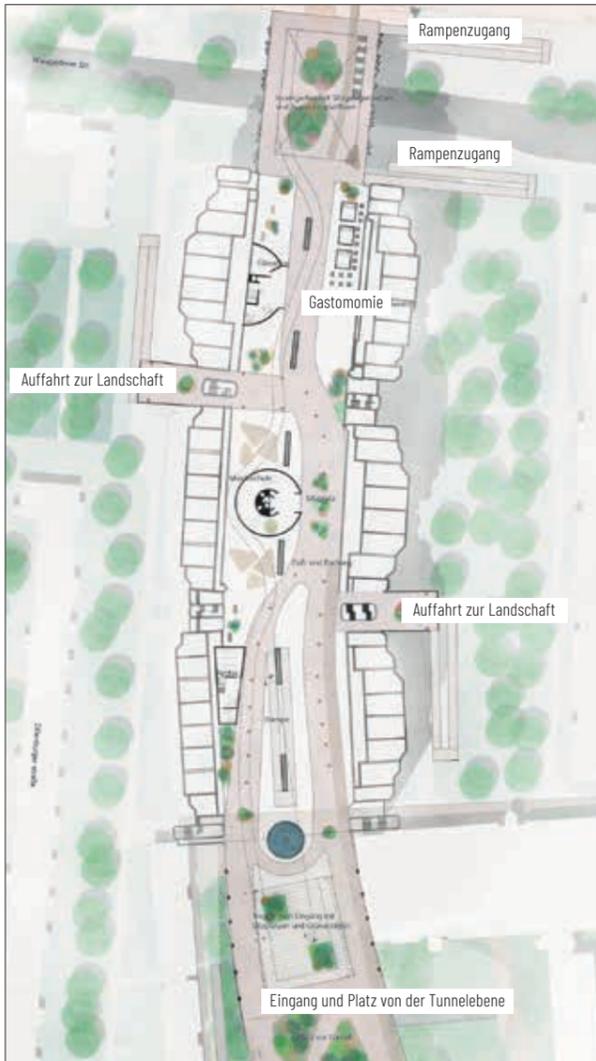




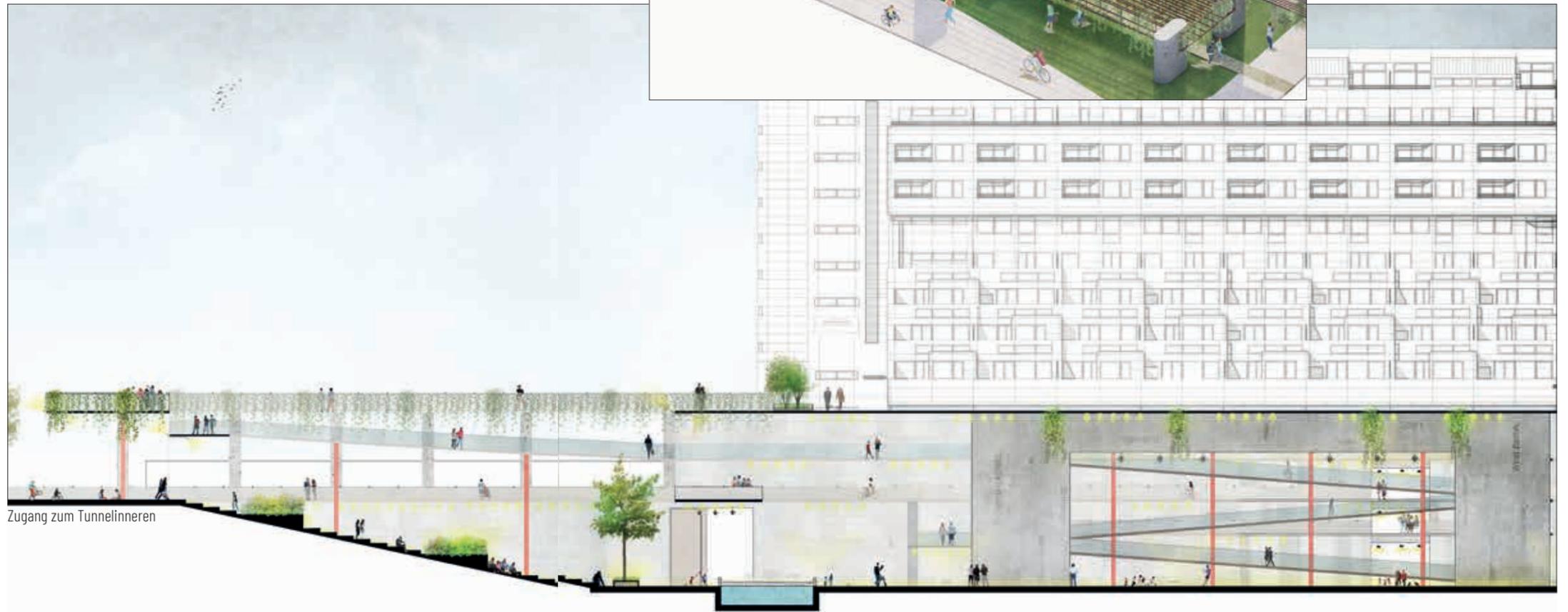
Eingang zur Tunnelebene



Marktplatz



Vertikale Landwirtschaft

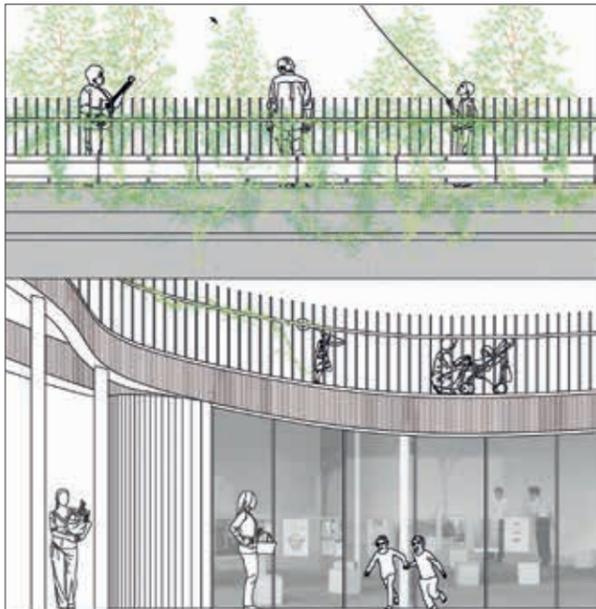


Zugang zum Tunnelinneren

The Fading Edge

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

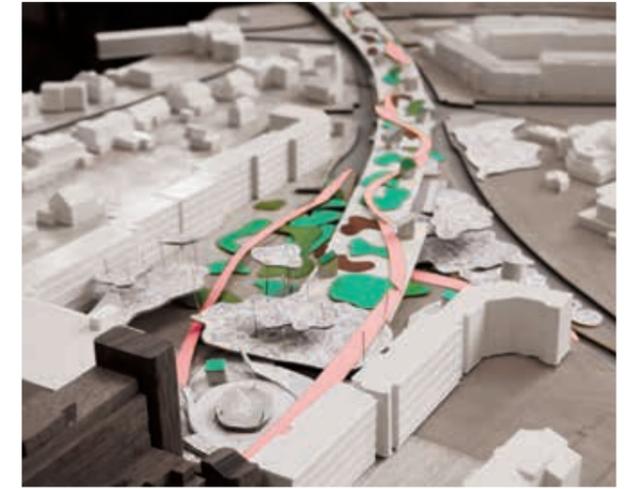
Guided by the idea of hobby rooms, the proposal is aiming to break the social and natural edges by providing a communal activity space and natural park which encourage social engagement and urban coexistence. Using the 'ribbon' as a tool to cross the edges emerging around the A104 and connect fragments 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
UNIVERSITY OF EDINBURGH

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.





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.

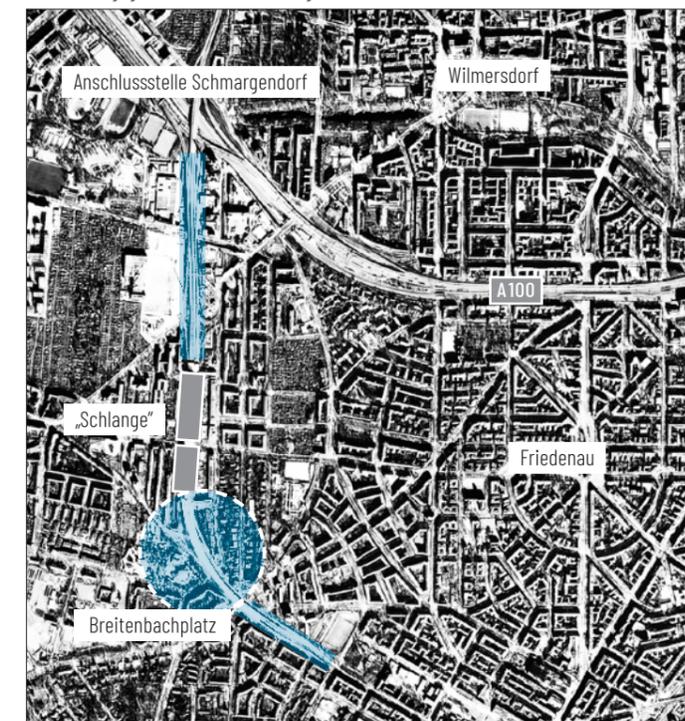
Planungsbereich und Konstruktionshinweise

Es können Bereiche auf dem gesamten Abschnitt der derzeitigen A104 betrachtet werden. Besonders ergiebig erscheint allerdings der Bereich zwischen dem Tunnel Schlangebaderstraße 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) lädt 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 CO₂-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 CO₂-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 A104. 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 Breitenbachplatzes wird die Trasse erhalten, auf dem Überbau der bestehenden Brücke soll ein 3- bis 4-geschossiges Wohngebäude errichtet werden. Durch die

Entwirdung 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 Gewerbezwecke genutzt.

Blick auf „Parkrampe“ und den Haupteingang



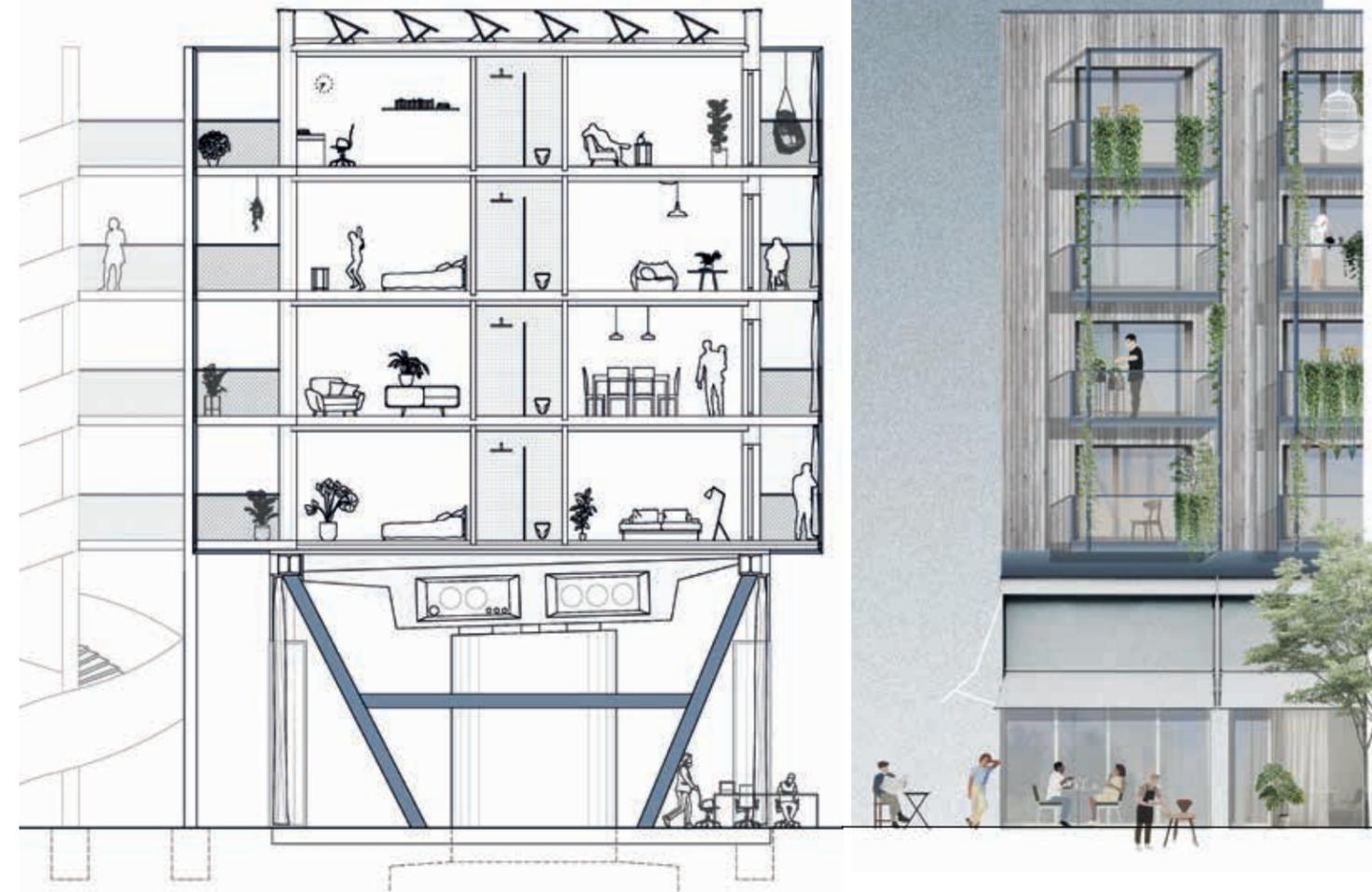
Die Arbeit zeigt eine Möglichkeit der Nachnutzung der bestehenden Brücke auf. Der Überbau und die Pfeiler bleiben erhalten. Wo nötig, wird die bestehende Struktur verstärkt. Durch die Vielzahl der erforderlichen Unterstützungen entsteht allerdings der Eindruck, dass das vorhandene Brückendeck einen Ballast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

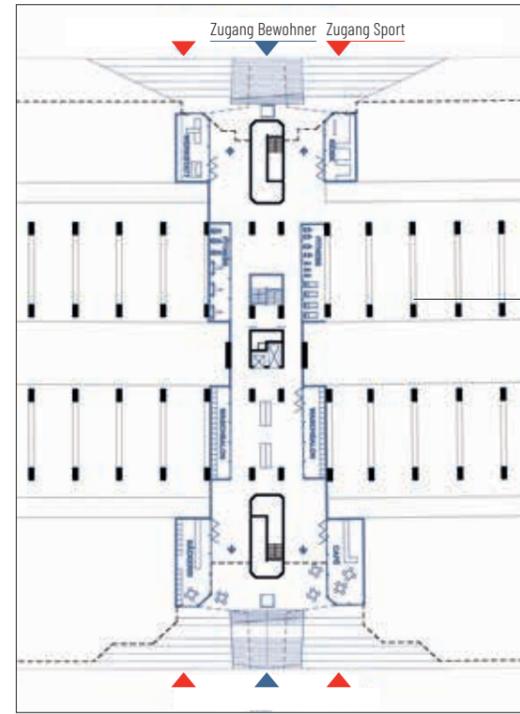
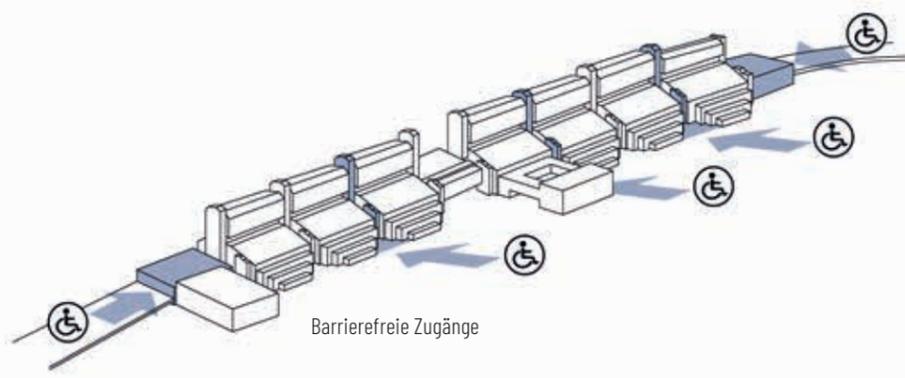
Wir möchten die Verfasser:innen ermutigen, ihre Ideen konsequent weiter zu denken. Beispielsweise hätte ein Abbruch des Überbaus eine zusätzliche Lastreserve für die

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.

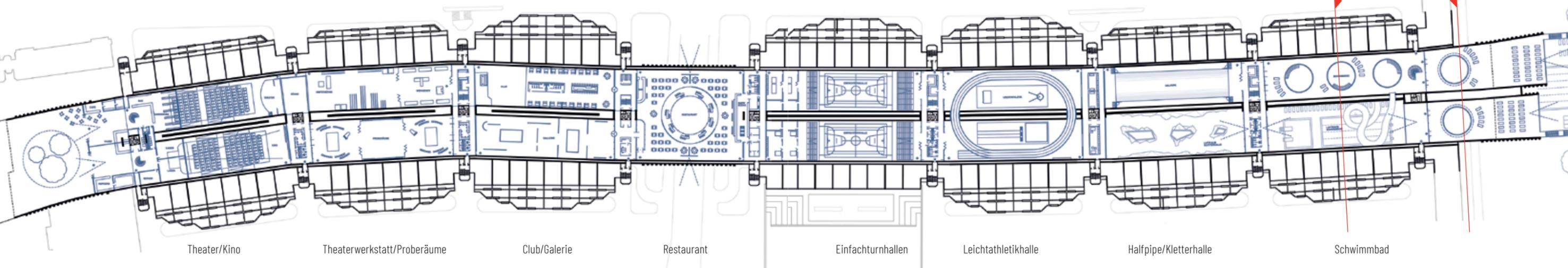
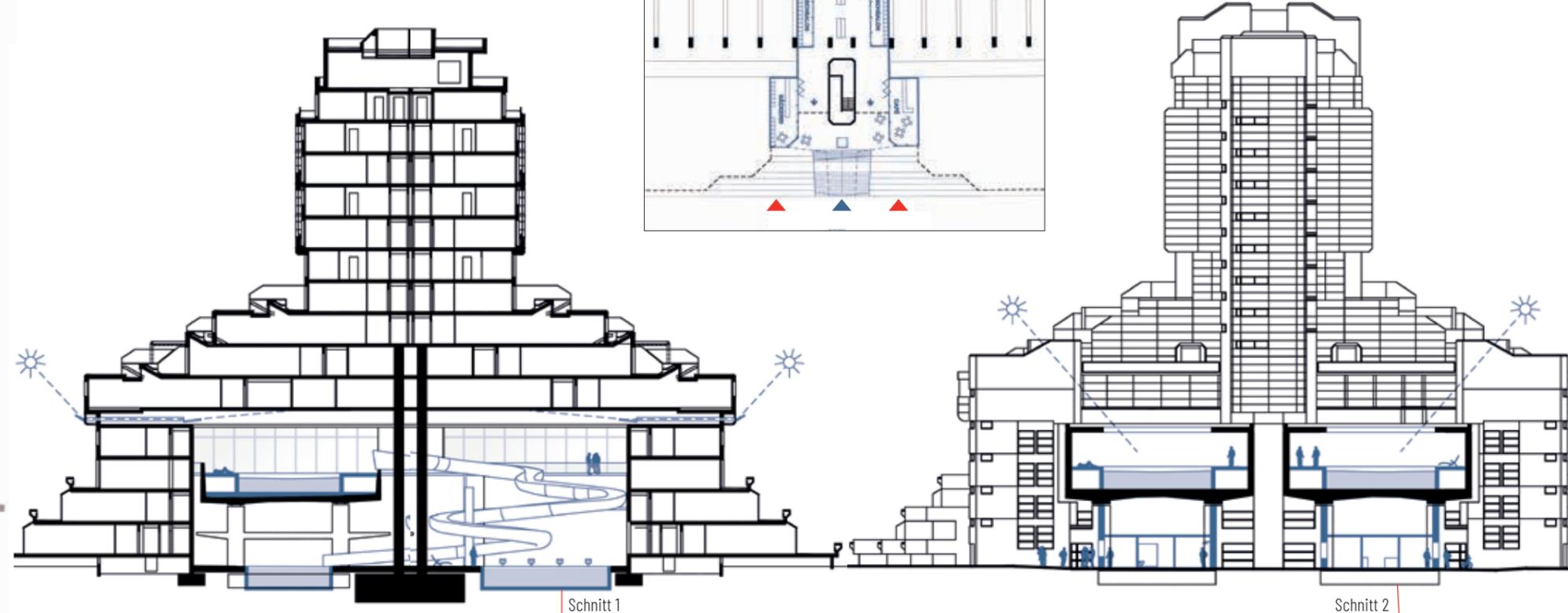
Das Preisgericht würdigt die Zusammenarbeit von Architekt:innen und Ingenieur:innen; an der Arbeit ist ablesebar, dass in allen Bereichen eine intensive Zusammenarbeit stattgefunden hat.

Querschnitt Brückengebäude





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





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 Individualverkehr 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 Stadtfucht 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:

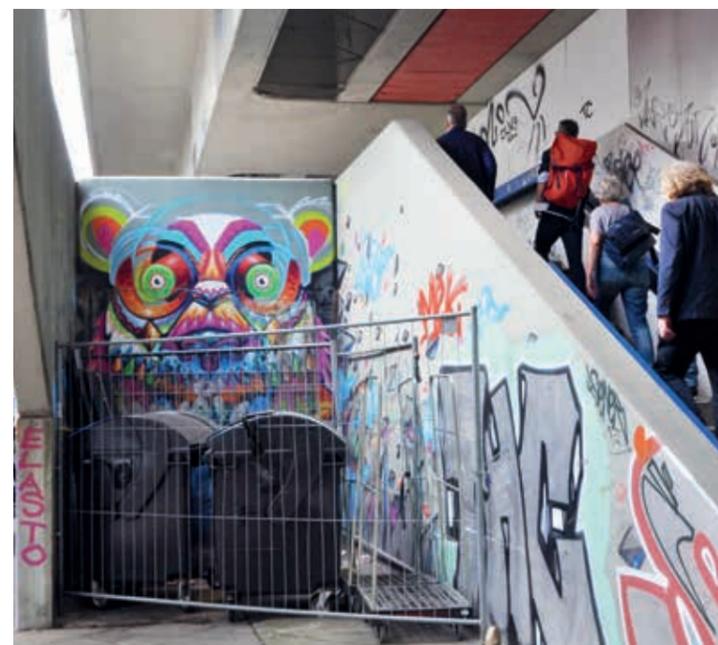
- » Gesellschaftlicher Wandel von der autozentrierten zur nachhaltigen Stadt.
- » Künstlerische Beteiligungsprozesse, die die Bedürfnisse oder Ängste der Bürger:innen aufgreifen. Wie kann der Wandel von verschiedenen Parteien mitgestaltet werden?
- » Nachhaltigkeitsaspekte bzgl. Rückbau und Entsorgung 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 zu 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 Schlangensbader 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 Schlangensbader Straße und der A104 als ein beispielhaftes Bauwerk aus der Berliner Planungs Vergangenheit an.

Mit der Fertigstellung einer 600m langen Überbauung der A104 mit einer Wohnanlage von 44.000m² 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 Schiefelage geraten.

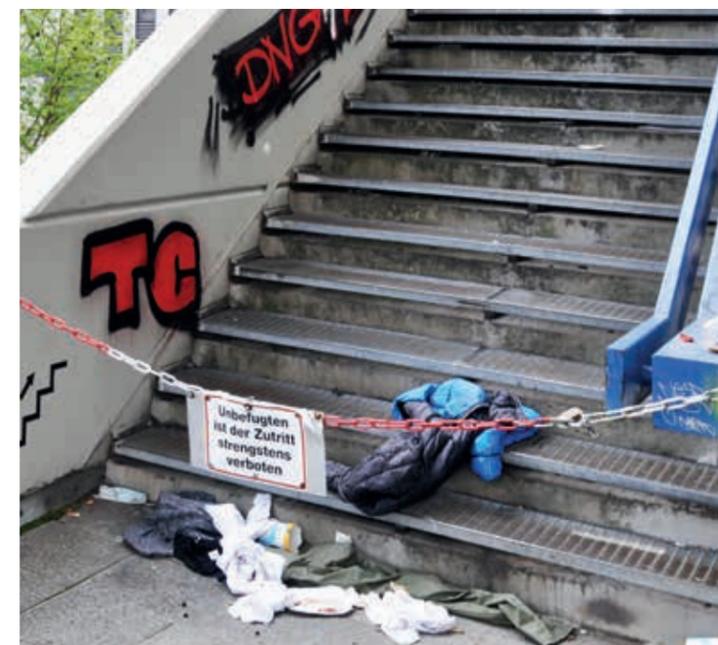


Nun gilt es, in einer sich immer weiter verdichtenden Stadt neue Perspektiven zu entwickeln. Dies gilt insbesondere mit dem Blick auf die Verkehrsströme innerhalb der Stadt und den sich verdichtenden Wohn- und Arbeitsraum.

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. Beispielfhaft 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-Cadil-



lacs in Form der Nackten Maja“ am Rathenauplatz 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 Arbeit besteht aus einem mehrteiligen Set, das bei der Jurysitzung eingesehen werden konnte. Kernstück ist ein etwa fünfminütiger Film (<http://youtu.be/lcg8Z3sfZG4>) 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 öffent-

lichen 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 Holzarg, 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, schafften es die Autor:innen, einen anderen Blickwinkel abseits einer Logik zu formulieren, die davon ausgeht, dass sich letztlich doch alles verändern und zum Guten wenden lasse. Sämtliche andere 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 Materialien und Formulierungsansätzen spielende Ästhetik der Arbeit – trotz ihrer substantiellen Vielgestaltigkeit.



Wie Wir Zusammen Alt Werden

KILIAN SCHNEIDER, LOUIS SPEER
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Sonderpreis Freie Kunst gestiftet von der Stiftung Berliner Leben

Ein Film mit dem Titel „Wie Wir Zusammen Alt Werden“ zeichnet ein Porträt der Immobilie der Schlangenhader Straße und seiner Bewohner. Ausgehend von der nahe-liegenden 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 Schlangenhader 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 Wohn-umgebung 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://vimeo.com/809702010>



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 andererseits 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 „zukunftsweisende Funktionen“ in diesem Sinne die Sicherung einer langfristigen Nutzung, oder sind sie eine Wette auf eine ungewisse Zukunft?

Aufgaben sind 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. 50)

Das Schinkel-Fest 2023

Die Ehrung der Preisträger:innen des 168. Schinkel-Wettbewerbs am 13. März in Berlin

DR. MELANIE SEMMER
2. VORSITZENDE DES AIV

Krönender Abschluss eines jeden AIV-Schinkel-Wettbewerbes ist das bereits erwähnte Schinkel-Fest, das zu Ehren Karl Friedrich Schinkels traditionell an dessen Geburtstag, dem 13. März, stattfindet und als solches seit 1844 alljährlich vom AIV organisiert und gefeiert wird.

Nach dreijähriger Pandemiepause konnte die Festveranstaltung 2023 wieder durchgeführt und für die Preisverleihung und einen baukulturellen Dialog genutzt werden. Euphorie und Zuversicht, Freude an persönlichen Treffen, interessante Begegnungen, gehaltvolle Redebeiträge und Projektpräsentationen prägten den Festtag, der bereits am Morgen mit einer gebührenden Ausstellungseröffnung in der Universität der Künste (UdK) am Steinplatz eingeläutet wurde.

Im Mittelpunkt des 13. März standen die Preisträger:innen des diesjährigen 168. Wettbewerbs, wie sie aus dem In- und Ausland angereist waren. Am Vormittag noch vor Presse und Publikum präsentierend, wurden ihnen am Abend im Konzertsaal der UdK Berlin (Bundesallee) konkret gedankt und ehrenvoll gratuliert zu ihren prämierten Arbeiten.

Umrahmt von inspirierenden Grußworten, wie sie Tobias Nöfer (Vorsitzender AIV zu Berlin-Brandenburg e.V.), Fabian Schmitz-Grethlein (Bezirksstadtrat und Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Charlottenburg-Wilmersdorf) und Bettina Jarasch (Bürgermeisterin von Berlin sowie Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) aussprachen, bot der Festvortrag von Prof. Dr. Sylvia Claus (Institut für Bau- und Kunstgeschichte, BTU Cottbus-Senftenberg) zum Thema „Stadtschaften - Zu einer Ästhetik des Urbanen“ einen wissenschaftlichen Exkurs, wie er beeindruckender kaum sein konnte. Dass dann aber auch noch eigens für das Schinkel-Fest komponierte Musik aufgeführt wurde, war ein weiterer Glanzpunkt besonde-

rer Art des Abends: So kamen zwei von Prof. Dr. Thorsten Wollmann (UdK Berlin) komponierte Musikstücke zu ihrer Uraufführung, gespielt von jungen Musikern des Jazz-Institutes Berlin: Paul Andrew Hofer-Bottomley (Altsaxophon), Shi-Che Lee (Posaune), Arseny Rykov (Klavier) und Fabian Timm (Kontrabass). Passend zur Wettbewerbsaufgabe konnten sie mit „Construction“ und „Urban Movement“ nicht besser titulierte sein.

Und last but not least: Die Preisverleihung, moderiert von Gesche Gerber und Ernst-Wolf Abée in ihrer Rolle als Vorsitzende des AIV-Schinkelausschusses. Sie gratulierten und applaudierten auf der Bühne und mit dem Publikum. Und dabei ist vor allem auch ihnen selbst zu danken! Denn sie standen - stellvertretend für all die ehrenamtlich tätigen Ausschussmitglieder - auf der Bühne, fieberten mit anderen Juroren und rangen um eine gute Auswahl sehr guter Arbeiten. Ohne sie wäre der Wettbewerb 2023 nicht derart gelungen.

Und ohne Philip Engelbrecht (AIV-Vorstandsmitglied) hätte es zudem nicht ein derart erfrischendes Schinkel-Fest mit anschließendem Empfang bei Wein und Brezeln im Foyer gegeben. Ohne Fabian Burns, Sünje von Ahn und Oliver Standke wäre das Verfahren weder organisiert noch grafisch illustriert. Ohne Martina Rozok der Presse nicht kommuniziert. Und ohne all die großzügigen Förderer und Sponsoren des AIV-Schinkel-Wettbewerbs hätte der Nachwuchs junger Planer:innen eine Attraktion weniger.

Stellvertretend für den gesamten Vorstand danken wir an dieser Stelle nochmals allen tatkräftigen Unterstützern und Mitwirkenden!

Wir hoffen auf eine ähnlich erfolgreiche und inspirierende Runde im nächsten Jahr - wenn es voraussichtlich auch um das zweihundertjährige Jubiläum des Architekten- und Ingenieurvereins im Kontext Berlins gehen wird.



Gesche Gerber und Ernst-Wolf Abée, Vorsitzende des Schinkel-Ausschusses, führen durch den Abend



Prof. Dr. Sylvia Claus vom Institut für Bau- und Kunstgeschichte, BTU Cottbus-Senftenberg, hält den Festvortrag



Tobias Nöfer, Vorsitzender des AIV, begrüßt die Anwesenden



Bettina Jarasch, Bürgermeisterin und Senatorin a.D., bei ihrem Grußwort



Ein weiteres Grußwort von Fabian Schmitz-Grethlein, Bezirksstadtrat a.D. von Charlottenburg-Wilmersdorf



Die Preisträger:innen mit einigen Juroren und Förderern auf der Festbühne



Musiker des Jazz-Institutes Berlin: Paul Andrew Hofer-Bottomley (Altsaxophon), Shi-Che Lee (Posaune), Arseny Rykov (Klavier) und Fabian Timm (Kontrabass)



Momentaufnahme einer Preisübergabe



Schinkelpreis Städtebau: *Quartier 104*: Stella Motz, Julius Rymarzewicz



Schinkelpreis Landschaftsarchitektur: *Aufkläranlage*: Isabella Bönke, Laura Jacobsen, Linda Kühnel



Schinkelpreis Freie Kunst: *Stadt mit A104*: Antonia Heesen, Charlotte Vetter, Elaine Braunholz, Janek Brinkschröder



Tobias Nöfer im Interview bei der Ausstellungseröffnung



Projektpräsentation bei der Ausstellungseröffnung



Schinkelpreis Architektur & Reisestipendium: *Berlin's Urban Bio-Loop*: Aneliya Kavrakova, Mary Lee, Sue Yen Chong, Dienu Amirza Prihartadi



Ein 3. Diesing-Preis: *Waterscape*: Minyoung Choi, Alice Reed, Mari Kristine Helland, Lulwa AlSharhan



Filmpräsentation der Fachsparte Freie Kunst: *Wie Wir Zusammen Alt Werden*: Kilian Schneider, Louis Speer



Projektpräsentation durch Gesche Gerber



Ein 3. Diesing-Preis: *In Between*: Abu Sayeed Mohammed Ziad, Pubali Kumar, Mahlaqa Fahami



Ein 3. Diesing-Preis: *Metabolismus Sta(d)t Brutalismus*: Laura Collet, Paula Hedwig Kneip



Ein 3. Diesing-Preis: *Ich glaub' ich steh' im Wald*: Malgorzata Burkot, Marta Galdys, Katarzyna Dolecinska, Weronika Frycz

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 Amirza 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

The 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

Anerkennung 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

AUFKLÄRANLAGE

Schinkelpreis Landschaftsarchitektur // 3.000 €

Isabella Bönke, Laura Jacobsen, Linda Kühnel

Technische Universität Berlin

GRÜNE A¹⁰⁴

Sonderpreis Besondere Pflanzenverwendung // 1.000 €

gestiftet von der Lenné-Akademie

für Gartenbau und Gartenkultur e.V.

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

AIV-Forum – Berlin und seine Bauten
Dokumentation zum AIV-Schinkel-Wettbewerb:
Stadt statt A104

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

Aufgabentexte: Ernst-Wolf Abée, Britta Adler,
Ute Aufmkolk, Angeli Büttner, Rainer Döge, Heyden
Freitag, Franz-Wilhelm Garske, Gesche Gerber,
Wilma Glücklich, Bernhard Heitele, Lars Hopstock,
Christoph Kollert, Eva Krapf, Martin Mezger,
Maximilian Mohr, Robert Patzschke, Richard
Rabensaat, Martin Schmitz, Wolfgang Schuster,
Fabian Walf, Nicole Zahner

Projekttexte: Ernst-Wolf Abée, Kendra Busche,
Tom Hobusch, Lars Hopstock, Theresa Keilhacker,
Daniel Klaus, Christoph Kollert, Eva Krapf, Emanuel
Lucke, Arne Markuske, Martin Mezger, Maximilian
Mohr, Peter Ostendorff, Yvonne Corinna Paul, Chris
Philipp, Richard Rabensaat, Julia Teetzmann,
Jan Tondera, Nicole Zahner
sowie Teilnehmer:innen des
AIV-Schinkel-Wettbewerbs 2023

Fotos: Ernst-Wolf Abée, Nikolaus Bernau,
Gesche Gerber, Josef Herz, Martin Mezger
Fotos Schinkel-Fest: Sebastian Semmer/AIV

Redaktion: Gesche Gerber, Oliver Standke
mit besonderem Dank an Melanie Semmer

Design und Layout: seefood productions

Druck: saxoprint, Dresden

Auflage: 800

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

Presse: ROZOK GmbH, Martina Rozok

kommunikation@aiv-bb.de

Tel: +49 170 23 55 988

Dank an: Fabian Burns, Sünje von Ahn
(Geschäftsstelle AIV)

Umschlagabbildung unter Verwendung einer
Illustration aus: Ich glaub' ich steh' im Wald
Malgorzata Burkot, Marta Galdys,
Katarzyna Dolecinska, Weronika Frycz
Diesing-Preis-Träger Architektur 2023

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.

<https://www.aiv-berlin-brandenburg.de/aiv-schinkel-wettbewerb>

