

1/2025

# AIV-FORUM

## BERLIN UND SEINE BAUTEN

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

### AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2025

#### CLEVER AUFGEGLEIST

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



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

seit  
1824

- 03 Editorial
- 04 Rettet den Gleisdreieckpark!
- 08 Urbane Mitte am Gleisdreieck Berlin
- 12 Städtebau und Nazi-Herrschaft

- 21 **AIV-Schinkel-Wettbewerb**
- 23 Fördermittelgebende  
des AIV-Schinkel-Wettbewerbs
- 24 Schinkel-Ausschuss und  
Gastpreisrichter:innen
- 26 Aufgabenstellung  
**CLEVER AUFEGGLEIST**

## **S** STÄDTEBAU

## **LA** LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

- 31 Aufgabenstellung
- 36 Schinkel-Preis &  
Reisestipendium der  
Hans-Joachim-Pysall-Stiftung  
**Vom Park zur Stadt**
- 42 Sonderpreis des  
Verbands Privater Bauherren  
**WHAT IF... WE WENT WILD?**
- 46 3. Diesing-Preis  
**Bewegungsterrassen**
- 50 Anerkennung  
**GRENZFREQUENZ**
- 52 Anerkennung  
**YORCK QUARTIER**
- 54 Schinkel-Preis &  
Sonderpreis der Lenné-Akademie  
**heckenorchester am gleisdreieck**
- 60 Anerkennung  
**DECKEL DRAUF**

## **A** ARCHITEKTUR

## **KI** KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

- 62 Aufgabenstellung
- 66 1. Diesing-Preis &  
Sonderpreis der eZeit Ingenieure GmbH  
**GREEN\_TRANSIT\_HUB**
- 70 2. Diesing-Preis  
**Südkreuz neu gedacht**
- 74 Sonderpreis der  
Restauratoren im Handwerk  
**südBÄrg**
- 78 Anerkennung  
**AB IN DIE GLEISZEIT**
- 80 Anerkennung  
**PEOPLE . CITIES . MOVING**
- 82 Anerkennung  
**Dancing Oasis**
- 84 Schinkel-Preis &  
Sonderpreis der Baukammer  
**Fahrradbrücke Berlin Südkreuz**

## **FK** FREIE KUNST

- 88 Aufgabenstellung
- 89 Die Jury zur Freien Kunst
- 90 Sonderpreis der  
Hans- und Charlotte Krull-Stiftung  
**Security 2025**
- 92 Sonderpreis der Stiftung Berliner Leben  
**SCHICHTWECHSEL**

## **DH** DENKMAL UND HANDWERK

- 94 Aufgabenstellung
- 95 Sonderpreis der  
Restauratoren im Handwerk  
**südBÄrg**
- 96 **Preisträger:innen**



Auch im 201. Jahr des Bestehens des Architekten- und Ingenieurvereines gibt es wieder einen Schinkel-Wettbewerb, an dem sich 73 junge Ingenieur:innen und Architekten-Teams beteiligt haben. Die Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen ist die große Herausforderung im Bauwesen: Wie forme ich aus vielen Fachplanern ein gutes Team? Wer ist dann der Generalist, der dieses Team zusammenhält? Umso mehr freuen wir uns über die guten Ergebnisse.

Der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V. (AIV) möchte mit den jährlichen AIV-Schinkel-Wettbewerben jungen Entwerfer:innen, Gestalter:innen und Planer:innen die Chance eröffnen, an einem Wettbewerb teilzunehmen, um Lösungsvorschläge für zukunftsorientierte Fragestellungen zu erarbeiten, aber auch um sich selbst und ihre Leistungen einsortieren zu können. Im Mittelpunkt stehen hierbei die Kreativität der einzelnen Fachsparten sowie die fach- und interdisziplinäre Zusammenarbeit unter allen Planer:innen.

Die Auswahl der jährlichen Themen will Interesse für entwicklungswürdige Gebiete sowie aktuelle stadtsoziologische und gesellschaftliche Themen wecken. Der große Vorteil: Ein Ideen- und Förderwettbewerb steht nicht unter dem Druck der unmittelbaren Realisierbarkeit und öffnet damit einen größeren Freiraum des kreativen Denkens.

Für den 170. AIV-Schinkel-Wettbewerb wurde mit „Clever aufgegleist“ ein Gedankenspiel zu dem Vorhaben „S21 Berlin“ gewagt. Es sollte der Mut aufgebracht werden, eine bereits vorgedachte Planung zu hinterfragen und die City-S-Bahn als zentrale Nord-Süd-Achse neu zu denken.

Auch in diesem Jahr wurden vielfältige Arbeiten mit diversen Entwurfsansätzen eingereicht. Mit großer Freude haben die interdisziplinär besetzten Jurys die Arbeiten diskutiert

und begutachtet. Hinter jeder Arbeit stehen engagierte und fleißige Verfasserinnen und Verfasser. Allerdings liegt es in der Natur des Wettbewerbs, dass nur die Arbeiten ausgezeichnet werden können, die die Jury überzeugen.

Neben dem Schinkel-Preis engagiert sich der AIV für die Rahmenbedingungen unseres Berufes. Das wichtigste Thema 2025 bleibt die Erneuerung der Berliner Verwaltung.

Der AIV bemüht sich intensiv um Bürokratieabbau und die Verwaltungsreform in Berlin - ohne diese Schritte blockieren Genehmigungsbehörden, Planer:innen und Prüferingenieure sich nur noch mehr.

Mit der Ausstellung *immer modern!* hat sich der AIV für den weiteren notwendigen Umbau der autogerechten Stadt in Berlin stark gemacht. An diesem Thema werden wir mit der A104 weiter dranbleiben und pflegen daher auch die gute Zusammenarbeit mit anderen Vereinen aus dem planerischen Umfeld.

Der AIV braucht Ihre Unterstützung und Ihre Mitarbeit - nur wenn wir uns als Berufsverband hier aktiv einbringen, ändern wir etwas. Bringen Sie sich ein, damit das Bauwesen nicht noch langsamer und teurer wird und wir alle weiterhin Freude an diesem wunderbaren Beruf haben!

**Dr.-Ing. CHRISTIAN MÜLLER**

Vorsitzender des AIV zu Berlin-Brandenburg e.V.

**YVONNE CORINNA PAUL**

M.Sc. Architektur, Vorsitzende des AIV-Schinkel-Ausschusses

# Rettet den Gleisdreieckpark!

## Im Schinkel-Wettbewerb „Clever aufgegleist“ legt sich der AIV mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an

EIN KOMMENTAR VON  
HANS WOLFGANG HOFFMANN  
ARCHITEKTURJOURNALIST



Leonhard Lenz (CCO 1.0)

Was ist nur in den Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg (AIV) gefahren? Mit seinem 170. Schinkel-Wettbewerb schießt der Verein, dessen Hauptfeind zuletzt die autogerechte Stadt war, plötzlich gegen ein Eisenbahnprojekt: Der AIV und sein europäischer Planer-Nachwuchs forcieren Alternativen zum Ausbau der Eisenbahn, der bis dato niemandem schnell genug ging!

Wie notwendig das ist, zeigt sich am deutlichsten bei Berlins populärster Grüngestaltung der letzten 15 Jahre: dem Gleisdreieckpark. Dort zanken Bürger, Behörden und Bauherr seit Jahren um die sogenannte „Urbane Mitte“ – eine Reihe von Bürohäusern, welche ein Stück weit höher werden sollen, als der Stadtgarten breit ist. Währenddessen läuft das zentrale Ausbauprojekt, das die Bahn im Auftrag der Senatsverwaltung umsetzen soll und welches dem Gleisdreieckpark mehr Substanz rauben und die grüne Lunge weitaus stärker zerstückeln würde, völlig unter dem Radar.

### Zentrale Verkehrsprobleme ...

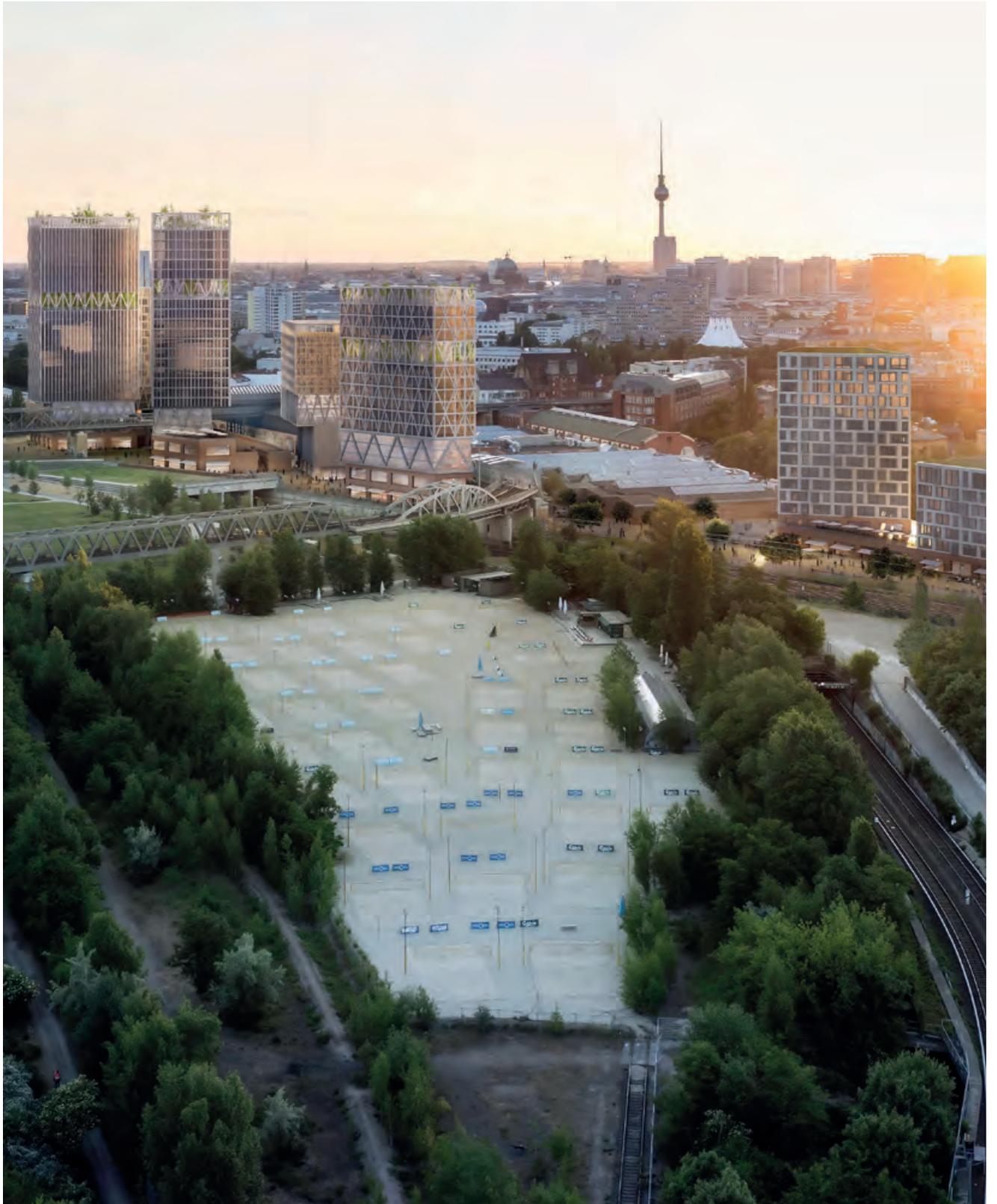
Natürlich sperrt sich der AIV nicht per se gegen die Eisenbahn oder ihren Ausbau. So rumpelnd, wie Berlin expandiert, wäre das auch vollkommen abwegig. Ebenso wenig verkennt der Verein die zentralen Probleme im Schienenverkehr. Das eine Nadelöhr ist der Nord-Süd-Tunnel, welcher in besagten Himmelsrichtungen alle S-Bahn-Linien bündelt: Hier bremsst jede noch so kleine Betriebsstörung die halbe Stadt aus; es wird gefahren, bis es quietscht. Zum Zweiten hakt es am

Hauptbahnhof, der 2006 nach einer über 100 Jahre alten AIV-Idee verwirklicht wurde. Das Drehkreuz lässt sich allenfalls aus Osten und Westen bequem per S-Bahn erreichen. Ansonsten erfordert die Zentralstation mehr Umsteigen, als der Attraktivität der Bahn guttut.

### ... und ihre Linderung

Zwei Projekte verheißen Linderung. Das eine nennt sich „Stammbahn“ und ist Regionalzügen zugeordnet. Die brachliegende Strecke zwischen Potsdam und Potsdamer Platz soll bis 2038 reaktiviert sowie unterirdisch bis Hauptbahnhof verlängert werden. Zudem ist beim Halt Schöneberg ein Abzweig zum Südring vorgesehen. Das andere Projekt kam in den 1990ern als „S21“ auf und firmiert neuerdings unter „City-S-Bahn“. Es soll einen Bypass zum überlasteten Nord-Süd-Tunnel legen und den Hauptbahnhof einfangen. (\*) Der Abschnitt zwischen Nordring und Hauptbahnhof steht kurz vor der Fertigstellung. Die Verlängerung bis Potsdamer Platz ist beinahe realisierungsfähig. Hingegen wurde für den südlichen Anschluss bisher keine Vorzugsvariante beschlossen. Hier besteht also noch Spielraum. Und nur hier erlaubt sich der AIV einen Alternativvorschlag zur offiziellen Planung.

(\*) Einige Pläne zeigen zudem die sogenannte Cheruskerkurve. Sie würde vom S-Bahnhof Julius-Leber-Brücke auf den Südring einbiegen sowie die vorletzte Grünanlage der Schöneberger Insel plattmachen. Dieses Konzept wird hier nicht weiter diskutiert, weil der Abzweig von Amts wegen zurückgestellt wurde und der AIV-Vorschlag damit weder steht noch fällt.



Rendering „Urbane Mitte“ O&O Baukunst / Finest Images

## Alternative des AIV

Der offensichtlichste Unterschied liegt im Streckenverlauf. Die offizielle Planung will die City-S-Bahn analog zu S1 und S2 führen. Wie beim Nord-Süd-Tunnel soll das Auffädeln nördlich der Yorckstraße erfolgen, nur nicht unterirdisch. Der Alternativvorschlag, den der Verein mit hauptamtlichen Verkehrsplanern erarbeitete, will die City-S-Bahn bis zum Südkreuz führen und erst dort Richtung Wannsee abbiegen. Laut AIV brächte das weniger Baulasten, höhere Verkehrsleistung sowie urbane Mehrwerte. Sichten wir von Nord nach Süd, wie dieses Versprechen aufgehen kann.

## Gleisdreieck

Von Potsdamer Platz bis Gleisdreieck, wo erstmals der Wechsel von U- zu S-Bahn möglich sein wird, ist die Sache klar. Dank Vorratsbauten aus den 1990er Jahren existiert die Trasse größtenteils schon. Freilich müssen noch die beiden Schanckhäuser Br10 und Jules B-Part fallen. Das populäre Duo wird sowohl von der Urbanen Mitte als auch der City-S-Bahn verdrängt. Es folgt eine S-Kurve über den Tunnelmund von Fern- bzw. Regionalbahn sowie unter der U2 hindurch. Würde dort auch noch die Verästelung mit S1 und S2 erfolgen, vergrößerte sich der Schwenk um mehrere Überwerfungsbauwerke. Das Schienenknäuel würde Teile der Schöneberger Wiese sowie ihr „Sonnendeck“ fressen. Den Beach61 und seine drei Dutzend Volleyballfelder fräße die offizielle Planung komplett. Mit der Vereinsvariante wären die Baulasten weitaus geringer. Es bliebe sogar Platz für einen fahrgastfreundlichen Umstieg zur U7 oder ein anständiges Entree zur Westhälfte des Gleisdreieckparks. Der Schinkel-Wettbewerb deutet beides an.

## Via Südkreuz

Südlich der Yorckstraße stellt sich die Ausgangslage anders dar: S2, Fern- und Regionalbahn bilden eine überbreite, schnurgerade Schneise, welche die Stadt zu beiden Seiten abschnürt. Der geplante Zwischenstopp Dudenstraße wird diese Ost-West-Spaltung mildern. Sein Urbanisierungseffekt dürfte sich verstärken, sollte die City-S-Bahn – wie vom AIV vorgeschlagen – komplett hier verlaufen. Platz ist jedenfalls reichlich vorhanden, sogar für Betriebsbauwerke.

Ab Südkreuz verlangt die Vereinsvariante dann mehr Aufwand als die offizielle Planung. Dortselbst wären größere Umbauten durchaus angezeigt: Das 2006 eröffnete „Parkhaus mit Gleisanschluss“ entpuppt sich als Scheidewand zwischen der dynamischen Schöneberger Linse und dem toten Neu-Tempelhof. Von Amts wegen sollen allerdings nur

die Vorhaltungen auf der oberen Bahnsteigebene aktiviert werden, sodass Regionalzüge auf dem Ring fahren und halten können. Der AIV will für die City-S-Bahn überdies den Westteil rekonstruieren. Seine Architekten und Baukonstruktoren zeigen im Schinkel-Wettbewerb, dass dabei das ein oder andere Nice-to-have herausspränge.

## Das Beste kommt noch

Der Vereinsvorschlag endet mit einer Trasse, welche in der offiziellen Planung nicht vorkommt. Der AIV will den Anschluss an die Wannseebahn durch eine rund zwei Kilometer lange S-Kurve zwischen Südkreuz und S-Bahnhof Friedenau bewerkstelligen. Damit würden viele Steglitz-Zehlendorfer auf dem Weg nach Halle, Leipzig, Dresden usw. einiges an Zeit sparen. Zugleich markiert die Strecke ein dickes Brett: Der neue Schienenstrang läge über der bezirklichen Gartenarbeitsschule, etlichen Lauben sowie dem Autobahnkreuz Schöneberg. Bei Letzterem muss man dafür dankbar sein. Das Schnellstraßen-Kleeblatt ist – spätestens seit sich die erste Nachwende-Groko auf Druck der Bürgerinitiative Westtangente vom Ausbau über Gleisdreieck bis Wedding verabschiedete – nämlich nurmehr grotesk überdimensioniert. In dem fast 20 Fußballfelder großen Verkehrsrelikt versauern immense Städtebaupotenziale. Diesen Schatz schließt der AIV-Vorschlag auf.



Das Autobahnkreuz Schöneberg in der Planungsvariante des AIV

Die Gesamtbilanz des Schinkel-Wettbewerbs geht in die gleiche Richtung. Zwar kann die Vereinsvariante nicht alle Versprechen einlösen: Im Vergleich zur offiziellen Planung erbringt sie nur graduell höhere Verkehrsleistungen. Zugleich verlangt sie eher mehr als weniger Bauaufwand. Demgegenüber stehen Vorteile für die Stadt: noch recht wolkige am Schöneberger Kleeblatt, höchst handfeste am Gleisdreieck. Von daher liegt das entscheidende Verdienst des AIV im Aufmerksam-Machen: Welch Kahlschlag dem populären Park durch den Bahn-Ausbau droht und dass sich beides noch umbiegen lässt, würde Berlin sonst womöglich zu spät bemerken ■



Sonnentreppen am Gleisdreieck Peter Bühr - the waving cat (CC BY-NC-SA 2.0)



Rechts der U-Bahnhof Gleisdreieck Raimond Spekking (CC BY-SA 4.0)

# Urbane Mitte am Gleisdreieck Berlin – ein komplexer Prozess

MARKUS PENELL

DIPL.-ING. ARCHITEKT

GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER BEI O&O BAUKUNST GMBH

EINER VON DREI PARTNERN UND PROJEKTVERANTWORTLICH FÜR DIE URBANE MITTE

Mit dem Ziel vor Augen, die Urbane Mitte als ein neues Stadtquartier zu entwickeln, das von allen Seiten nicht nur akzeptiert, sondern auch geschätzt wird, eröffnete das Team Urbane Mitte des Projektentwicklers COPRO im November 2014 den Dialog zum Projekt und seinem Standort. In einem Zeitraum von insgesamt vier Monaten, von November 2014 bis Februar 2015, wurden jeweils drei Fach- und drei Bürgerdialoge durchgeführt. Hier wurden die Grundlagen für die Aufgabenstellung des städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt. Hierzu gibt es einen Vertrag zwischen dem Land Berlin, der Vivico als ehemaliger Grundstückseigentümerin und dem Bezirk, der das Tauschgeschäft „Parkfläche gegen Baumasse“ regelt.

In den Fachdialogen sprachen rund 40 Fachleute aus Wirtschaft, Stadtplanung, Bezirksverwaltung, Politik und Kultur gemeinsam darüber, wie dieser Standort künftig aussehen kann. Verabredet wurde ein Nutzungsmix aus Büro, Gewerbe, Gastronomie, Handel, Handwerk & Regionalprodukte, Hotel und auch Kunst & Kultur mit ca. 111.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche und 8.000 m<sup>2</sup> Bestand in den historischen U-Bahnviadukten. Den Fachdialogen folgte jeweils ein Bürgerdialog.

Interessierte Bürger erhielten im Rahmen dieser Dialoge die Möglichkeit, konstruktiv die Vorschläge der Experten zu diskutieren und durch eigene Ideen und Wünsche zu ergänzen. Auch kritische Äußerungen flossen mit ein. Infolyer, Werbeplakate, die eigens für das Projekt erstellte Website und ein Kaffee-Mobil riefen zur Teilnahme an den Werkstattverfahren auf und informierten ausführlich über das Projekt.

Das Ergebnis wurde 2014 Grundlage für den international ausgeschriebenen Wettbewerb. 25 renommierte Architektur- und Stadtplanungsbüros mit höchst unterschiedlichen Hintergründen haben am Verfahren teilgenommen, mit der Aufgabe ein neues Quartier mitten in Berlin zu entwerfen. Teilnehmer waren u.a. OMA, Sou Fujimoto Architects, UN Studio, Zaha Hadid Architects als auch Sauerbruch & Hutton oder das Büro Ingenhoven Architects.

Entsprechend variationsreich waren die Entwürfe der teilnehmenden Büros. Vonseiten der Auslober wurde besonderer Wert auf die Zukunftsfähigkeit der Konzepte gelegt, insbesondere in ökologischer, wirtschaftlicher und sozial-räumlicher Hinsicht. In der zweiten Jurysitzung im November 2015 wurden die beiden Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst als Wettbewerbssieger bestimmt.

Mit zwei Siegerentwürfen startete das Verfahren und beide wurden zunächst auch Grundlage für die Erstellung eines Masterplans und des weiteren Bebauungsplanverfahrens. Im Sinne der Einbindung von Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange lagen ab Mitte Februar 2016 die Bebauungsplanunterlagen für einen Monat im Rathaus Friedrichshain-Kreuzberg aus.

Am 26. April 2016 fiel nach Würdigung der Rückläufe aus den ersten Beteiligungsschritten zum Bebauungsplanverfahren die Entscheidung für die Arbeit von O&O Baukunst. Begründet wurde die Entscheidung u.a. mit der großen Flexibilität der geplanten Bauten, insbesondere die Integration von Sportangeboten, einer Kunsthalle, aber auch von Gastronomie und Angeboten der Nahversorgung. Die Juroren schätzten darüber hinaus die relativ großen Grundflächen der Gebäude im Entwurf von O&O Baukunst, da mehr in die Höhe als in die Breite gebaut werde. Dies sei vor allem für kreative Unternehmen attraktiv, die große Arbeitsflächen auf einer Ebene mit offenem Charakter bevorzugten. Durch großzügige Freiflächen vor und zwischen den einzelnen Gebäuden, so die Begründung weiter, falle die gesamte Bebauung luftig aus und es entstünden Sichtachsen zum denkmalgeschützten U-Bahnhof Gleisdreieck. Als zusätzlicher Vorteil wurde der Vorplatz im Eingangsbereich des Parks bei der Luckenwalder Straße bewertet, so die Begründung der zweiten Jury.



Visualisierung Urbane Mitte, Stand 2019. *Finest Images und O&O Baukunst*



Visualisierungen Urbane Mitte, Stand 2019. *Finest Images und O&O Baukunst*



Modell der Urbanen Mitte  
(momentan im B-Part ausgestellt)  
O&O Baukunst

Nach Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Februar und März 2016 wurden von Mitte 2016 bis Mitte 2017 die umfangreichen Stellungnahmen abgewogen, über ein Dutzend Fachgutachten erstellt und Abstimmungen zu diversen Einzelthemen durchgeführt. Anfang November 2017 wurde dann der Beschluss zur Einbindung der Träger öffentlicher Belange gefasst und zwischen Ende November 2017 und Januar 2018 durchgeführt. Für 2018 waren die Abwägungen der Stellungnahmen der TÖB sowie Überarbeitungen des Masterplans geplant. Aufbauend darauf erfolgt als vorläufig letzter Beteiligungsschritt im Bebauungsplanverfahren die Offenlage. Nach deren Abschluss und anschließender Rechtsprüfung des Bebauungsplans kann die Festsetzung per Beschluss durch die Bezirksverordnetenversammlung erfolgen. Nach Beantragung und Erhalt der Baugenehmigungen sollte der Weg für den Baubeginn frei sein. So war es geplant.

Gebaut wurde bisher ein 1.000 m<sup>2</sup> großes, temporäres Gebäude, das sogenannte B-Part, das 2019 eröffnet wurde. Das B-Part wurde als Probetrieb für das Projekt Urbane Mitte erdacht und umgesetzt. Lebens- und Arbeitswelten von morgen sollen erprobt werden. Dazu gehört ein „Urban Ideation Lab“ mit kostenfreien, kuratierten Stipendiumsätzen zur Erforschung zukunftsorientierter Ideen und Lösungen für

ein Stadtquartier. Dazu gehören weiterhin ein öffentliches Café und Räumlichkeiten für Kunstausstellungen als auch ein Outdoor-Fitnessparcours. Tatsächlich ist das B-Part Am Gleisdreieck ein Begegnungsort für Nachbarn, Anwohner, Entrepreneur, Projektinteressierte, Kunst-, Sport- und Kulturbegeisterte. Dazu gehören auch mehrere Infoveranstaltungen zum Projekt u. a. im Rahmen des MakeCityFestivals. Das ist nur ein Teil der Aktivitäten und geht weit über das Niveau anderer Projektentwicklungen hinaus.

Tatsächlich hat die komplexe Gemengelage an einem innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt mit den Beteiligten der Berliner Verkehrsbetriebe und der Deutschen Bahn begegnen sowie das Zusammenspiel weiterer Beteiligter zu erheblichen Verzögerungen geführt. Die Planung der schon lange projektierten Nord-Süd-Verbindung S21 mit Unsicherheiten in der finalen Trassenplanung aufgrund neuer Verordnungen sowie die anspruchsvolle Aufgabe, im Zentrum der Entwicklung einen neuen S-Bahnhof zu errichten, hat im Austausch aller Beteiligten, wie darf man sagen, Zeit erfordert.

Im Sommer 2024 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Südteil des mittlerweile geteilten Bebauungsplanverfahrens vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg an sich gezogen. Und Ende 2024 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angekündigt, dies auch für den Nordteil zu tun. Das Ergebnis steht noch aus.

Das Projekt erlebt damit im Jahr 2025 das zehnjährige Jubiläum eines noch andauernden Planungsprozesses. ■

# Städtebau und Nazi-Herrschaft 1933 bis 1945

## – ein aufschlussreiches Handlungsfeld der Diktatur

MAX WELCH GUERRA

PROFESSOR FÜR RAUMPLANUNG UND RAUMFORSCHUNG,  
INSTITUT FÜR EUROPÄISCHE URBANISTIK, FAKULTÄT ARCHITEKTUR UND URBANISTIK,  
BAUHAUS-UNIVERSITÄT WEIMAR

Hintergrund dieses Beitrags ist eine recht lange und intensive Beschäftigung mit dem Städtebau von europäischen Diktaturen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Vor 25 Jahren begann Harald Bodenschatz mit Kolleginnen und Kollegen verschiedener Fachdisziplinen, den Städtebau unter Stalin, unter Mussolini, unter Salazar und unter Franco zu untersuchen. Das Ergebnis: vier inhaltsreiche Bände mit vielen Einsichten in die Städtebaupolitik jener Diktaturen.<sup>1</sup>

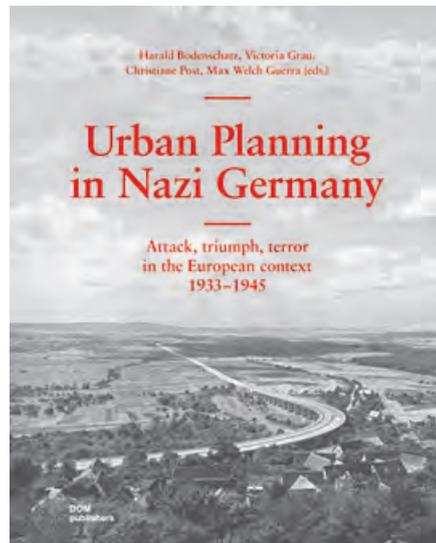
In diesen Wochen kulminiert jene ungewöhnlich lange Reihe systematischer Untersuchungen mit der Veröffentlichung eines Bandes über den Städtebau der Nazi-Diktatur<sup>2</sup>. Dieser Band zehrt von den Erkenntnissen der vier vorangegangenen Arbeiten und kontextualisiert den deutschen Fall konsequent in das internationale Umfeld. Die ausführliche Beschäftigung mit dem Städtebau dieser Diktaturen hat aber auch dazu geführt, dass nun das deutsche Kapitel von 1933 bis 1945 mit

einem Ansatz untersucht werden kann, der die üppige Literatur zum Bauen unter dem Hakenkreuz um differenzierte und teils überraschende Erkenntnisse ergänzt, auch Erkenntnisse über die Forschungsmethoden.

Dieser Beitrag enthält meine Interpretation der Arbeit, die ich in den letzten Jahren mit Harald Bodenschatz, Victoria Grau und Christiane Post sowie mit weiteren Fachleuten verrichten durfte und die in die Veröffentlichung der abgebildeten Monografie mündete.

Beginnen muss ich mit einer Begriffsklärung. Unsere Definition von Städtebau ist das erste methodische Fundament

unserer Forschung. Die Pläne, Realisierungen und Deutungen, die wir untersuchen, bringen so unterschiedliche Praxen zusammen wie städtebauliche Entwürfe und Generalbe-



Verlag: DOM publishers, 2025

1] *Städtebau im Schatten Stalins. Die internationale Suche nach der sozialistischen Stadt in der Sowjetunion 1929-1935.* Harald Bodenschatz/Christiane Post (Hg.). Berlin 2003; *Städtebau für Mussolini. Auf der Suche nach der neuen Stadt im faschistischen Italien.* Harald Bodenschatz (Hg.). Berlin 2011/2022; *Städtebau unter Salazar. Diktatorische Modernisierung des portugiesischen Imperiums 1926-1960.* Harald Bodenschatz/Max Welch Guerra (Hg.). Berlin 2019; *Städtebau als Kreuzzug Francos. Wiederaufbau und Erneuerung unter der Diktatur in Spanien 1938-1959.* Max Welch Guerra/Harald Bodenschatz (Hg.). Berlin 2021

2] *Städtebau im Nationalsozialismus. Angriff, Triumph, Terror im europäischen Kontext 1933-1945. | Urban Planning in Nazi-Germany. Attack, Triumph, Terror in a European Context 1933-1945.* Harald Bodenschatz/Victoria Grau/Christiane Post/Max Welch Guerra (Hg.). Berlin 2025

### Adolf-Hitler-Koog, Postkarte, um 1936.

Die simple Botschaft dieser Postkarte: Wir haben es mit einer gut geplanten, fertiggestellten und funktionierenden landwirtschaftlichen Anlage zu tun. *Sammlung Harald Bodenschütz*

bauungspläne, Landschaftsplanung und Regionalplanung, Stadttechnik, Verkehrsplanung und Raumplanung. Wir haben uns den Gegenstand unserer Untersuchung durch die reale Produktion von Raum in der Nazi-Diktatur vorgeben lassen – von 1933 bis 1945. Auch dessen Produktionsbedingungen sind nach unserem Verständnis konstitutiv für Städtebau. Schließlich haben wir die Deutungen einbezogen, die die Propaganda den Einzelvorhaben und der Städtebaupolitik zuwies.

Aus der Fülle an Feldern und Projekten des Städtebaus in den langen zwölf Jahren der Nazi-Herrschaft habe ich für diesen Beitrag ein kaum beachtetes Planungsfeld an den Anfang gestellt. Absichtlich lenke ich die Aufmerksamkeit auf solche Phasen der NS-Herrschaft, die im Schatten jener Jahre stehen, in denen die monumentalen großen Pläne propagiert wurden – jener Jahre, die von der einschlägigen Forschung weitaus am häufigsten untersucht werden. Abschließend lege ich weitere Erkenntnisse und Überlegungen dar, die bei der Betrachtung und weiteren Untersuchung dieser baulich-räumlichen Dimension der NS-Herrschaft im Lichte unserer Publikation hilfreich sein mögen.<sup>3</sup>

### Innere Kolonisation unter dem Hakenkreuz

Viel Publizität erhielt in den ersten Jahren der Diktatur ein zunächst bescheiden anmutendes Vorhaben: der Adolf-Hitler-Koog. Dafür sorgte nicht zuletzt Joseph Goebbels, dessen Reichsministerium für Aufklärung und Propaganda dieses Vorhaben an der Westküste Schleswig-Holsteins förderte. Koog heißt dort das Land, das zu landwirtschaftlichen Zwecken dem Meer abgewonnen wird. Der Adolf-Hitler-Koog wurde als eine Großtat der Diktatur vermittelt, die Deutschlands Autarkie im Bereich der Ernährung stärke und verarmte Bauernfamilien mit Ackerland beschenke.

Der Adolf-Hitler-Koog entstand ab Juni 1933 an einem verlassen wirkenden Rand des Deutschen Reiches, politisch war er aber alles andere als exzentrisch. Seit dem Ersten Welt-



krieg erlebte die Innere Kolonisation in vielen Ländern eine Blütezeit. Unter Innerer Kolonisation – oder auch Binnenkolonisation – wurde seit dem 19. Jahrhundert in Europa wie auch auf dem amerikanischen Kontinent eine Besiedlungspolitik verstanden, die die ökonomisch genutzte Fläche innerhalb eines Nationalstaats erweitern bzw. intensivieren sollte.

Zahlreiche Postkarten brachten das Bild dieser nicht nur angekündigten, sondern tatsächlich realisierten landwirtschaftlichen Siedlung mit dem sonderbaren Namen überall hin, auch ins Ausland. Preiswerte Busreisen führten wiederum Menschen aus dem ganzen Reichsgebiet nach Dithmarschen, um das Vorhaben zu besichtigen.

Der Baubetrieb, hieß es, musste weitgehend ohne Maschinen auskommen, damit möglichst viele Menschen dort Arbeit finden. Deren Bezahlung war äußerst gering, aber es ging darum, die arbeitslosen Männer von der Straße zu holen – ein weiteres Argument für die NS-Politik.

Mit dem Adolf-Hitler-Koog entstanden 89 Siedlerstellen, davon 63 für Bauern, 20 für Deich- und Landarbeiter sowie vier für Handwerker und Lehrer. Hinzu kamen eine zweiklassige Schule, eine Gastwirtschaft und eine Hausmeisterstelle. Die Stadttechnik erforderte einen großen Aufwand: Für die zentrale Wasserversorgung wurde eine 15 Kilometer lange Leitung bis Marne gebaut, der nächstgelegenen Stadt. 34 Kilometer Straßenbau kamen hinzu. Die Arbeiten begannen im Juni 1933. Gut zwei Jahre später, Ende August 1935, war die Streusiedlung fertiggestellt. Die Diktatur zeigte ihre Effektivität.

Bei ihrer Machteinsetzung wurde die Nazi-Diktatur damit konfrontiert, dass das faschistische Italien die *Boni-*

3] Die Informationen und Zitate des Beitrags sind allesamt dem Band „Städtebau im Nationalsozialismus. Angriff, Triumph, Terror im europäischen Kontext 1933-1945“ entnommen. Der besseren Lesbarkeit halber verzichte ich hier auf die genauen Angaben.



### Übersichtsplan Adolf-Hitler-Koog.

Der Übersichtsplan von 1935 zeigt die Streuung der neu entstehenden Bauernhäuser über das ganze Gelände im räumlichen Zusammenhang zu den dazugehörigen Ackerflächen. Erschlossen wurde der Koog durch einige längere Straßen von Südosten nach Nordwesten, die durch kürzere Straßen gequert wurden. Entlang der längsten Straße reihten sich die meisten Bauernhäuser auf. Dort fanden sich auch die beiden Siedlungsschwerpunkte. *Oberpräsident der Provinz Schleswig-Holstein (Hg.) 1935, S. 23*



### Lager des Reichsarbeitsdienstes (RAD) bei Marne, Dithmarschen.

Die Männer des RAD machten einen Teil der über 1.100 Arbeiter aus, die den Adolf-Hitler-Koog errichtet haben. Ihr Lager bestand aus normierten Holzbaracken, die in den letzten Jahren des Krieges zum wichtigsten und am meisten gebauten Produkt des NS-Städtebaus werden sollten. Über den

reinen Zweck hinaus, viele Menschen ökonomisch unterzubringen, sollte die Anlage mit dem großen Appellplatz – gemeinsam mit dem Arbeitsregime – die jungen Männer mit dem militärischen Leben vertraut machen. Der übliche Weg einer allgemeinen Wehrdienstpflicht war durch den Versailler Vertrag ausgeschlossen. *Heimatmuseum Marner Skatclub*

fica zu einem materiell wie propagandistisch herausragenden Feld des Städtebaus gemacht hatte. Die ab 1927 realisierte *Bonifica del Agro Pontino* genoss große nationale wie internationale Aufmerksamkeit. Eine ausgedehnte Sumpflandschaft südöstlich von Rom, die Pontinischen Sümpfe, wurde vor den Augen der Welt trockengelegt und urbar gemacht. Die Neustädte, die im Agro Pontino entstanden – 1933 wurde dort gerade die Neustadt Sabaudia gegründet –, haben damals schon nicht nur der Fachöffentlichkeit imponiert. In NS-Deutschland wurde dies aufmerksam verfolgt. Die Innere Kolonisation war zu einem Gegenstand internationaler Konkurrenz geworden.

Unter Benito Mussolini – wie später unter Francisco Franco in Spanien – ging es darum, die landwirtschaftliche Produktion zu erhöhen und die Arbeitslosigkeit unter Geringqualifizierten zu reduzieren. Die Binnenkolonisation sollte aber auch die soziale Basis der Diktatur unter ärmeren Bevölkerungsschichten erhöhen sowie die Effektivität der neuen Herrschaft unter Beweis stellen.

In Deutschland hatte es schon vor 1933 Pläne für eine Innere Kolonisation gegeben. Die Aktivisten der deutschen

Binnenkolonisation artikulierten indessen weitergehende Ziele als die Faschisten. So hatten rechtsnationale Kreise gefordert, mit Binnenkolonisation die deutsche Bevölkerung besonders an den Grenzen zu festigen. Dies eigne sich zudem als Basis für die Erweiterung des deutschen Territoriums.

Der Adolf-Hitler-Koog und fünf weitere Köge sind nicht zufälligerweise ab 1933 in Dithmarschen entstanden. Bei den Reichstagswahlen im Juli 1932 hatte die NSDAP hier 51 Prozent der Stimmen bekommen. Dies lag unter anderem an der ambitionierten Landwirtschaftspolitik der dortigen NSDAP. So hatte deren Ortsgruppe 1931 einen Plan vorgestellt, der auf hundert Jahre angelegt war und vorsah, das Wattenmeer großflächig von Sylt bis zur Elbmündung zu verlanden. Auf 30.000 Hektar sollten 30 Köge für an die 10.000 Menschen entstehen. Hinrich Lohse, Oberpräsident und Gauleiter der Provinz Schleswig-Holstein, lancierte diesen Plan im Oktober 1933 als eigenes Vorhaben.

Die gigantische Verlandung des Wattenmeeres wurde nicht weiterverfolgt. Am Wattenmeer entstanden aber

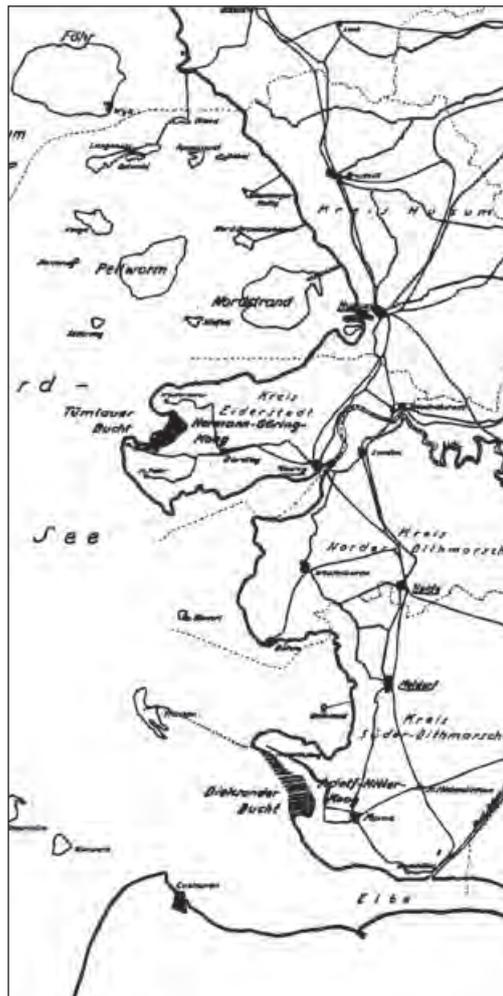


**Innere Kolonisation in Italien.**

Kolonistenhäuser in den trockengelegten Pontinischen Sümpfen (Agro Pontino). Die Bonifica del Agro Pontino (1927-1939) galt schon zu ihrer Entstehung als das Vorzeigeprojekt des Faschismus. Ab 1931 wurde die Organisation der Kämpfer des Ersten Weltkriegs (Opera Nazionale per i Combattenti, OPNC) die Hauptträgerin des Vorhabens. Ausgewählt wurden die Kolonisten nicht wegen etwaiger landwirtschaftlicher Eignung, sondern wegen ihrer militärischen Vergangenheit. Wo vorher die Pontinischen Sümpfe waren, entstanden nun 3.000 Bauernhöfe, 18 Dörfer sowie fünf neue Städte. *Besana u. a. (Hg.) 2002, S. 37; Architettura 14/1935, S. 64*

**Schleswig-Holstein: Übersichtskarte der Westküste, 1935.**

Die Denkschrift des Oberpräsidenten und Gauleiters Hinrich Lohse, erschienen zum Besuch Hitlers, vermerkte den Adolf-Hitler-Koog und den kurz danach errichteten Hermann-Göring-Koog. Alle weiteren schon existierenden Köge blieben ausgespart, es fehlten ebenso die weiteren Köge der NS-Planung. *Deutsche Bauzeitung 5/1937, S. 34*



immerhin neben dem Adolf-Hitler-Koog – dem bei Weitem größten – fünf weitere Köge. Die Innere Kolonisation deckte indessen in Deutschland ein breiteres Aufgabenspektrum ab als in Italien und Spanien. Auch hier ging es um eine Erhöhung der Lebensmittel- und Futterproduktion, um die angestrebte Autarkie des Deutschen Reiches zu erhöhen. Auch hier war es wichtig zu zeigen, wie effektiv die neue Regierung arbeitete. Auch hier ging es um Beschäftigungspolitik. Aber die soziale Integration ärmerer Schichten erhielt in Deutschland eine besondere Note – und zielte auf höhere Zwecke. Das Programm der Binnenkolonisation in Dithmarschen wies weit über die Grenzen Schleswig-Holsteins hinaus.

Dithmarschen galt auch deshalb als der richtige Ort für als Vorbild dienende landwirtschaftliche Siedlungen, weil die dortige Bevölkerung als besonders arisch angesehen wurde. Die offizielle Denkschrift, die zur Einweihung des Koogs erschien, sprach es aus: „Das Menschenmaterial, das für die Besiedlung in Frage kommt, entstammt altem germanischen Bauerntum.“ Hier hätten sich die Menschen „rasserein“ erhalten.

Der Adolf-Hitler-Koog war ein Pilotprojekt für eine schon früh systematisch praktizierte rassistische Politik. Am 2. Februar 1933, drei Tage nach seiner Einsetzung als Reichskanzler, hatte Hitler vor den Spitzen der Reichswehr in einer Geheimrede die Eroberung der östlichen Länder binnen des laufenden Jahrzehnts als Hauptziel der NS-Herrschaft benannt. Die „Germanisierung“ sollte durch eine Umsiedlung, sprich Vertreibung der slawischen Bevölkerung und eine Besiedlung durch Deutsche geschehen. Bald wurde dies auch öffentlich verkündet. Ende Juni 1933 forderte Friedrich Freiherr von Gregory, Wirtschaftsbeauftragter der Reichsleitung der NSDAP, vor den Ostdeutschen Industrie- und Handelskammern: „Der menschenleere Raum des Ostens muss so schnell als möglich mit deutschen Bauernsiedlungen ausgefüllt werden.“

Der Reichsnährstand, die zentrale Organisation der Diktatur zur Lenkung der Landwirtschaft, hatte für den Adolf-Hitler-Koog nur solche – für arisch gehaltene – Familien als Siedler ausgesucht, deren Haushaltsvorstände sich als zuverlässige und frühes NSDAP-Mitglieder bewährt hatten und deren Lebenswandel keine Bedenken etwa wegen



Alkoholproblemen oder Schulden veranlasste. Das rassistische Auswahlkriterium vermeintlichen Germanentums erhielt aber den weitaus größten Raum in der Propaganda.

Die Binnenkolonisation verlor ab 1936 abrupt ihre Bedeutung. Die Diktatur war stabilisiert, die Bauernschaft musste nicht weiter bevorzugt integriert werden. Die landwirtschaftliche Produktivität hatte zudem die Erwartungen nicht erfüllt. Dafür gab es einen neuen Plan. Der Eroberungskrieg im Osten sollte nicht nur den Zugriff auf Rohstoffe für die Industrie und Arbeitskräfte ermöglichen, sondern auch auf Lebensmittel. Was bis dahin der einheimischen Bevölkerung des Ostens – der keinesfalls ein menschenleerer Raum war – als Ernährungsgrundlage diente, sollte nach der Eroberung die Ernährung der deutschen Bevölkerung sichern.

### Äußere Kolonisation unter dem Hakenkreuz

Die aus der Inneren Kolonisation gewonnenen Erkenntnisse zerrannen nicht im Sande des Wattenmeers. Im Januar 1936 hatte Reichsbauernführer Richard Walther Darré in einer Geheimrede betont, dass der Eroberungsfeldzug gen Osten auch das Ziel des von ihm geleiteten Reichsnährstands sei: Man müsse „dem Deutschen Volke neues Siedlungsland erobern.“ Hinrich Lohse, Gauleiter und Initiator der Landgewinnung in Schleswig-Holstein, wurde am 25. Juli 1941, gut einen



### Ausstellung „Planung und Aufbau im Osten“, 1941.

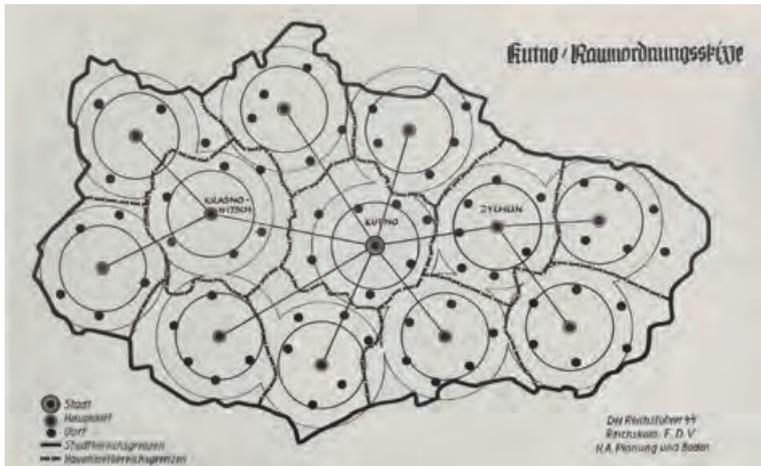
Die Aufnahme zeigt den am 7. Oktober 1939 zum „Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums“ (RKF) ernannten Heinrich Himmler (dritter von rechts), den Stellvertreter Hitlers Rudolf Heß (ganz rechts), Fritz Todt (links von Himmler), seit 1938 Leiter der „Organisation Todt“, und schließlich den einflussreichen Raumplaner Konrad Meyer (dritter von links) im Dienst des RKF. Die Ausstellung wurde am 20. März 1941 in der Hochschule für Bildende Künste, Berlin, eröffnet. *BArch, Bild 183-B01714/Eisenhart*

### Hitler bei der Einweihung des nach ihm benannten Koogs.

Das Bild wurde beim Besuch Hitlers zur Einweihung des nach ihm benannten Koogs aufgenommen und stellt einen väterlichen Diktator in den Mittelpunkt, der den Schutz der militärischen Macht bietet. Die drei sorgfältig ausgewählten Mädchen transportieren ein zentrales Element des Programms der Inneren Kolonisation an der Westküste Schleswig-Holsteins jener Zeit: die rassistische Auslese eines treuen Bauerntums, das sich unter Vorzugsbedingungen vermehren soll. *Hamburger Illustrierte, Titelbild vom 2. September 1935*

Monat nach dem deutschen Überfall auf die Sowjetunion, zum Reichskommissar für das gesamte sogenannte Ostland (Lettland, Litauen, Estland und Weißruthenien) ernannt. Mit ihm versetzt wurden unter anderem der NSDAP-Kreisleiter von Dithmarschen, Martin Matthiesen, sowie der Hauptautor der Denkschrift von 1931, Johann Matthias Lorenzen. Die Erfahrungen von der Nordseeküste waren somit im Osten aufgehoben.

Im Juni 1941, kurz nach dem Überfall auf die Sowjetunion, wurde in der Hochschule für Bildende Künste in Berlin eine kleine Ausstellung unter dem Namen „Planung und Aufbau im Osten“ für ein reduziertes Publikum eröffnet. Gezeigt wurden Entwürfe für Dorfanlagen, Gemeinschaftsbauten und Gehöfte, die aus einem Ideenwettbewerb „Neue Dörfer im Osten“ hervorgegangen waren. Auftraggeber war der „Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums“ Heinrich Himmler. Die ausgesuchten Entwürfe zeigten behagliche Bauernhäuser samt Nebengebäuden mit Krüppelwalm-, Walm- und Giebeldächern. Beweggrund für diesen Wettbewerb war nicht



Karte Ostexpansion „Raumordnungsskizze“ für das Gebiet Kutno, 1941.

Die Skizze zeigt eine Idealplanung nach den Prinzipien des Modells der Zentralen Orte. Dabei wurde das Gebiet als eine leere Fläche behandelt, die vorhandene polnische Siedlungsstruktur wurde negiert. Unterschieden wurden (Klein-)Städte, Hauptdörfer und Dörfer. *Der Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums/Stabshauptamt (Hg.) 1942, S. 7; BArch R 49/157*



„Dorf im Reichsgau Danzig-Westpreußen“ für 400 bis 500 Einwohner.

Die stark aufgelockerte neue Siedlung mit einer Dorfmitte um einen „kleinen Hain“ galt als Beispiel für guten Dorfbau. Sie zeigt eine strenge Ordnung mit einer „einheitlichen Ausrichtung der Hauskörper“. Es handelte sich hier um einen Entwurf des Architekten Werner Harting aus Berlin, der beim Ideenwettbewerb „Neue Dörfer im Osten“ mit einem ersten Preis ausgezeichnet worden war. *Der Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums/Stabshauptamt (Hg.) 1942, S. 16; BArch R 49/157*

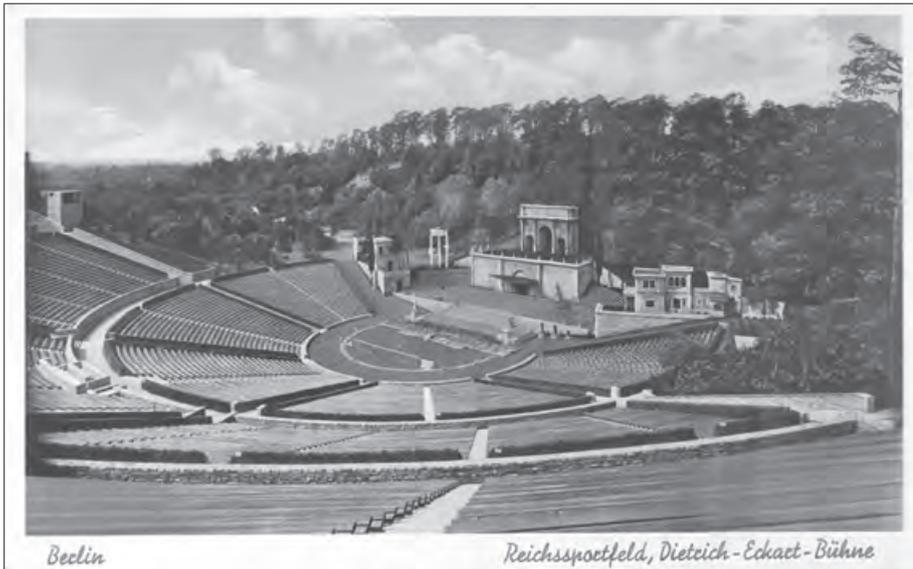
eine vermeintliche rückwärtsgewandte Suche nach der vorindustriellen Idylle. Hier ging es „um die Eindeutschung der neuen Gebiete, um die Ordnung, Gestaltung und Entfaltung von Raum und Landschaft als künftige Heimat deutscher Menschen“, so Konrad Meyer, der unter anderen Führungsfunktionen Leiter der „Hauptabteilung Planen und Boden beim Reichsführer SS, Reichskommissar für die Festigung des deutschen Volkstums“ war.

### Thingstätten und Luftrüstung

Wie überlegt und zielbewusst propagandistische Mittel im Interesse der Diktatur eingesetzt wurden, lehrt auch die kurze Geschichte eines weiteren, eines originären Produkts der Nazi-Diktatur. Nachdem Goebbels im Mai 1933 etwa 350 Theaterleute aufforderte, an einem „Theater der Hunderttausend“ mitzuwirken, wurden im Reich etwa 400 Freilichttheater einer besonderen Art geplant; siebzig davon wurden realisiert. Es ging um einen neuen Typus der Agitationspolitik, bei dem möglichst viele Menschen als Teil des Chores einzubeziehen waren, die gemeinsam mit professionellen Schauspielern und

Schauspielerinnen vor einem zahlreichen Publikum völkisch bewegende Stücke spielen sollten. Massenhaft ergriffen begeisterte Laien und Gemeinden die Initiative. Dankbar nahmen Schauspieler, Schauspielerinnen und Autoren – etwa die Hälfte war arbeitslos – Aufträge an. Zur Maximierung der agitatorischen Funktion wurde ein neuer Typus des Freilichttheaters konzipiert und laufend korrigiert. Als gesetzt galten eine durchdachte Eingliederung in die Landschaft und ein fließender Übergang zwischen Zuschauern und Spielbereich. Auf eine adäquate Versorgungsinfrastruktur wurde großer Wert gelegt.

Bekannt wurden diese Freilichtbühnen unter der germanisch anmutenden Bezeichnung Thingstätten. Im Oktober 1935 untersagte das Reichspropagandaministerium diese Bezeichnung und entzog dieser Praxis die offizielle Bevorzugung. Die künstlerische Qualität der Stücke galt als niedrig, ja blamabel für die Diktatur. Angesichts der nun stabilisierten Herrschaftsverhältnissen galt diese Praxis als überholt. Neue Agitationsmittel standen nun bereit, die massenwirksamer waren und zentral gesteuert werden konnten: Radio, Film und



„Dietrich-Eckart-Freilichtbühne“, leitender Architekt Werner March. Diese „Freilichtbühne“ wurde anlässlich der Olympischen Spiele 1936 am Rande des Reichssportfeldes in Berlin eröffnet. Das in den Hang gebaute Theater ist in drei Ränge gegliedert und wird – wie ein griechisches Theater – auf eine Bühne orientiert, die unterschiedliche Aufbauten zulässt. Mit 20.000 Sitzplätzen war es 1936 das größte Freilichttheater Deutschlands. Die heutige „Waldbühne“ ist seit Jahrzehnten der bekannteste deutsche Veranstaltungsort im Freien. Postkarte, um 1936, Sammlung Harald Bodenschatz

Massenaufmärsche. Außerdem hatte sich das seit 1933 ständig erweiterte Reichsparteitagsgelände als ein sehr wirksamer Rahmen für die Propaganda der Diktatur erwiesen, dessen Botschaften die Spitzen der Diktatur jedes Jahr aufs Neue bis in Nuancen hinein formulieren konnten.

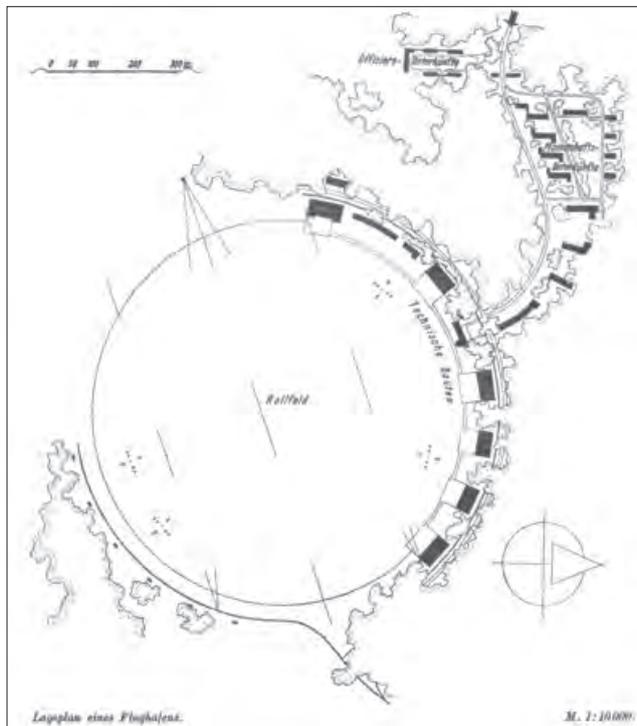
Ein weiterer Aspekt der NS-Propaganda ist ebenfalls sehr aufschlussreich. Das aufwändigste Handlungsfeld des Städtebaus der frühen Nazi-Diktatur galt dem Aufbau der Luftwaffe. Schon am 2. Februar 1933 wurde Hermann Göring zum Reichskommissar für die Luftfahrt ernannt. Unter seiner Leitung entstanden zahlreiche Flughäfen, Luftwaffenkasernen mit dazugehörigen Siedlungen sowie Produktionsstätten für Flugzeuge und Waffen für den Luftkrieg. Der Öffentlichkeit wurde dies bis 1935 vorenthalten, denn Deutschland war eine solche Aufrüstung nach dem Versailler Vertrag untersagt. Bis heute ist weitgehend unbekannt, dass Göring in den ersten Jahren der Nazi-Herrschaft der bei Weitem mächtigste und aktivste Bauherr war. Der Städtebau, den die Nazi-Propaganda verschwiegen, ist heute noch kaum oder gar nicht präsent.

### Schlussüberlegungen zum Städtebau der Nazi-Zeit

Die Untersuchung des Adolf-Hitler-Koogs und der Inneren Kolonisation in Deutschland zwischen 1933 und 1945 erschließt prismenartig wesentliche Elemente des NS-Städtebaus und der NS-Herrschaft. So wird deutlich, dass selbst ein äußerlich

bescheiden wirkendes Vorhaben der NS-Diktatur recht diversen, teils divergierenden Beweggründen sehr unterschiedlicher Akteure gehorchte. Diese Zusammenhänge änderten sich im Laufe der Zeit, und damit auch die Aufgaben des Städtebaus. Die Innere Kolonisation erlebte ab 1933 eine Blütezeit, verlor ab Mitte der 1930er Jahre wesentlich an Bedeutung, um als Außenkolonisation eine Wiederaufnahme auf erweiterter, verbrecherischer Stufenleiter zu erfahren. Die Binnenkolonisation war indessen beileibe keine deutsche Erfindung, wie der Blick nach Italien zeigt. Die Gegenüberstellung zum Pendant in anderen Ländern lässt aber erst die Besonderheiten der deutschen Diktatur erkennen.

Unsere Forschungsergebnisse zeigen, dass nicht nur die Innere Kolonisation erfordert, den Wandel der Städtebaupolitik von 1933 bis 1945 genau zu betrachten. Die Zusammenschau der unterschiedlichen städtebaulichen Handlungsfelder veranlasste uns, drei Perioden zu unterscheiden, die mit den Veränderungen der politischen Grundbedingungen der Herrschaft korrespondieren. In einer ersten Phase – von 1933 bis 1937 – entstanden mannigfaltige Projekte zur Stabilisierung der Herrschaft, während zugleich im Hintergrund der Krieg vorbereitet wurde. In unserem Buch nennen wir diese erste Periode „Angriff. Auf der Suche nach dem nationalsozialistischen Städtebau“. Die zweite Periode – 1937 bis 1941 – ist getragen von einer aus Sicht der Diktatur erfolgreichen Expansion und bald auch von einer siegreichen Kriegsführung;



#### Lageplan eines Fliegerhorstes, 1936.

Die Unterkünfte halten zum Rollfeld mit seinen Flugzeughallen aus Sicherheitsgründen Abstand. Die Form ist relativ frei, folgt keiner Symmetrie und keiner geraden Achse. Zentralblatt der Bauverwaltung 1/1936, S. 21

die Herrschaft ist nach innen wie nach außen gesichert, ein weiterer Machtzuwachs ist das übergeordnete Ziel. Entsprechend nennen wir diese Periode „Triumph. Große Pläne über alles“. Die dritte Periode – 1941 bis 1945 – nennen wir „Terror. NS-Städtebau im Weltkrieg“. Die systematische Vertreibung und Vernichtung der angestammten Bevölkerung ging einher mit dem Ausbau einer lebensvernichtenden Zwangsarbeit auch im Bereich des Städtebaus.

Es ist die zweite Periode, die das Bild des Nazi-Städtebaus in der breiten Öffentlichkeit und in der allgemeinen wie in der fachspezifischen Geschichtsschreibung beherrscht. Der auftrumpfende Städtebau, dessen bekannteste Produkte die spektakulären, wenngleich nie über die Papier- und Modellform hinaus realisierten Entwürfe für die „Nord-Süd-Achse“ sind, ging Hand in Hand mit einer starken Zustimmung der Bevölkerung und großen militärischen Erfolgen gegen Polen und Frankreich. Die erste und die dritte Periode erhielten bislang deutlich weniger Aufmerksamkeit, die meisten Produkte des Städtebaus dieser beiden Perioden sind weithin unbekannt. Der wichtigste Bautypus der letzten Periode – die normierten Holzbaracken etwa für Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslager – aber auch Behelfsheime für die ausbombardierte deutsche Bevölkerung und die Geflüchteten aus dem Osten, sind auch in Fachkreisen kaum bekannt. Eine entscheidende Teilerklärung für den eklatanten Unterschied der Bekanntheit jener Produkte liegt in der gekonnt erzählten und aufwändig

propagierten Kreation einer Deutschen Städtebaukunst. So erfolgreich war die NS-Propaganda, dass der Städtebau der Diktatur heute noch so erinnert wird, wie sich die Gruppe um Albert Speer das gewünscht hat.

Die Innere Kolonisation der Nazi-Zeit war in wesentlich stärkerer Ausprägung als die anderer Länder von einem rassistischen Element geprägt, von Anfang an und bis zu ihrem Ende. Ihre Untersuchung legt indessen eine komplexe Funktion des Rassismus frei. Rassistische Begründungen wurden dort angewandt, um die betroffene Bevölkerung aufzuwerten und deren Bindung an die Diktatur zu stärken. Aber es blieb nicht bei Worten. Als „rasserein“ zu gelten, konnte zu einer materiellen Privilegierung führen. Anders die rassistische Komponente des Eroberungskrieges, die die Vertreibung und Vernichtung der Bevölkerung in den eroberten Gebieten rechtfertigen sollte – zugunsten der zu bevorzugenden deutschen Siedler. Rassismus diente nicht nur der Unterdrückung und Ermordung der für artfremd oder subaltern gehaltenen Menschen, sondern auch der Integration deutscher Bevölkerungsgruppen. Städtebau war für die Diktatur ein nützliches Mittel, die komplexe Funktion des Rassismus wirksam anzuwenden.

Die Geschichte des Adolf-Hitler-Koogs zeigt, wie systematisch selbst ein prosaisch wirkendes Projekt durch Propaganda aufgewertet wurde, um, als die politische Bedeutung der

Binnenkolonisation weitgehend zurückging, den Blick der öffentlichen Aufmerksamkeit wieder davon wegzulenken.

Unsere Untersuchung ergab: Der Städtebau war in seinen unterschiedlichen Handlungsfeldern ein Hauptgegenstand der Propaganda der Nazi-Diktatur. Diese Propaganda war nicht nur Propaganda, sondern konnte sich zumeist auf ambitionierte Entwürfe sowie auf realisierte Vorhaben beziehen. So erhöhte sich ihre Glaubwürdigkeit.

Die internationale Dimension erweist sich als konstitutiv, um die Funktionen und den Wandel des Städtebaus von 1933 bis 1945 zu begreifen. Dies gilt allein schon hinsichtlich der Veränderungen der Weltwirtschaft einschließlich des Wandels von Wissenschaft und Technik und der Rüstungsindustrie. Die USA waren besonders in den Jahren des New Deal (1933–1938) eine wichtige Referenz etwa bezüglich aufwendiger staatlicher Interventionen in die regionale Infrastruktur als Teil einer tiefgreifenden Reformpolitik. Besonders wie die Diktaturen in Italien und der Sowjetunion ihre Macht etwa durch den Einsatz urbanistischer und territorialplanerischer Instrumente ausbauten, wurde in Deutschland nicht nur beobachtet, sondern als ein Anlass für Nachahmung und Konkurrenz verstanden. Die Diktaturen lernten voneinander und reagierten aufeinander. Die internationale Dimension erhielt einen neuen Charakter durch den Ausbruch des Krieges und die Erfordernisse der Kriegswirtschaft. Die Eroberung und geplante Unterjochung Osteuropas verlegte den Schwerpunkt der Planung dorthin und stärkte die planerischen Fächer und deren Vertreter, die den Raub, die Repression und die Vernichtung optimieren wollten. Der Städtebau der Nazi-Zeit kann nicht allein aus sich heraus erklärt werden.

Zu den Ergebnissen unserer Arbeit gehört ein weiterer Schritt zur Überwindung der Hitler-Zentrik. Dieser merkwürdige Ausdruck bezeichnet in der Geschichtswissenschaft die früher weitaus dominierende und heute weiterhin immer wieder auftauchende Neigung, die Zeit des Nationalsozialismus mit Hitler als Hauptursache zu erklären.

Für den Städtebau der Nazi-Diktatur hat es nie einen Masterplan gegeben. Was geplant und oft auch realisiert wurde, entsprang der jeweiligen Konstellation von reaktions- wie handlungsfähigen Akteuren. Als Akteure der Städtebaupolitik identifizierten wir Institutionen, die von heute ungleich bekannten Personen vertreten wurden, die zum Teil ausgebildete Architekten waren – etwa Albert Speer und Hermann Giesler – zum Teil aber auch Bauingenieure wie Fritz Todt. Selbst ein promovierter Chemiker, Robert Ley, konnte Leiter der mächtigen Deutschen Arbeitsfront werden. All diese Männer konkurrierten ständig miteinander, wobei hinter ihren persönlichen Ambitionen starke Institutionen standen, die systematisch nach neuen Handlungsfeldern Ausschau hielten, um so an größere finanzielle Ressourcen heranzukommen, mehr eigene Leute einstellen zu können, ihre Machtposition innerhalb der Diktatur zu erweitern oder zu sichern sowie ihren Einfluss und politische Gestaltungskraft über weitere Räume zu gewinnen.

Was aus der Innensicht einem Haifischbecken geähnelt haben dürfte, hat der Diktatur immer wieder sehr verschiedene Handlungsoptionen eröffnet. Dies erklärt die Diversität, die es erlaubte den schnellen Wandel der Städtebaupolitik über die zwölf Jahre. Dieses System hat gewährleistet, dass Praxisfelder, die nicht mehr systemrelevant waren, kurzerhand zurückgezogen wurden. Dies war aber nur eine partielle Rationalität. Städtebau war ein erfolgreiches Instrument zum Aufbau und zur Sicherung der NS-Diktatur. Er konnte den Untergang der Diktatur nicht abwenden, aber verzögern, ein spezifisch deutscher Untergang, an den wir uns 80 Jahre nach der Befreiung Europas in Deutschland und anderswo kontrovers erinnern werden. ■



## 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 formalen 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 sechs 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.

seit  
1824

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

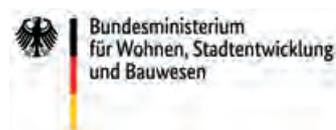
unter den Vereinsmitgliedern durchzuführen. Der seit 1852 ausgelobte Wettbewerb ist Karl Friedrich Schinkel gewidmet.

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-Examins ausgeweitet. Um den Schinkel-Preis 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:



Neben Fördergeldern des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen; der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen; der Architektenkammer Berlin; des DAI und der Firma Filigran Trägerysteme GmbH & Co. KG, die in das Wettbewerbsverfahren eingehen und auch als ungebundene Preisgelder alle Fachsparten berücksichtigen können, gibt es dankenswerterweise einige Sonderpreise: Die Hans-Joachim Pysall-Stiftung zeichnet die beste mit einem Schinkel-Preis 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 Diesing-Preisen prämiert. Der Verband Beratender Ingenieure fördert mit seinem Sonderpreis für die beste Kooperationsarbeit von Ingeni-

eur:innen mit einer anderen Fachsparte die interdisziplinäre Zusammenarbeit. 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 Hans und Charlotte Krull Stiftung und die Stiftung Berliner Leben vergeben Sonderpreise explizit für Arbeiten im Bereich der Freien Kunst. Einen Sonderpreis für interdisziplinäre Arbeiten mit dem Fokus Ressourcen- und Energieeffizienz wird von eZeit Ingenieure GmbH unterstützt, und der Verband Privater Bauherren e.V. fördert den Sonderpreis Innovation.

# Schinkel-Ausschuss und Gastpreisrichter:innen

## Wettbewerbsjury

Die Jury des Wettbewerbs ist laut Statut der AIV-Schinkel-Ausschuss. Er setzt sich aus per Statut gesetzten und gewählten Mitgliedern zusammen. Zusätzlich können in jedem Jahr besondere Sachverständige und Gastpreisrichter:innen eingeladen werden.

## Mitglieder laut Statut

### **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

### **Senator Christian Gaebler**

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen,  
Land Berlin

### **Carl Herwarth von Bittenfeld**

Architektenkammer Berlin

### **Stefan Krapp**

Prüfungsausschuss Städtebau, Oberprüfungsamt für das  
technische Referendariat beim BMDV

### **Christiane Krause**

Prüfungsausschuss Stadtbauwesen, Oberprüfungsamt für das tech-  
nische Referendariat beim BMDV

### **Otto-Ewald Marek**

Verband Beratender Ingenieure (VBI),  
Landesverband Berlin-Brandenburg

### **Dr. Fabrizio Micalizzi**

Hans und Charlotte Krull Stiftung

### **Dr. Karl-Peter Nielsen (Vertreter von Dr. Ralf Ruhnau)**

Baukammer Berlin

### **Tobias Nöfer**

Vorstand AIV zu Berlin-Brandenburg e. V.

### **Justus Pysall**

Hans-Joachim-Pysall-Stiftung

### **Sebastian Rost**

Verband Restaurator im Handwerk e. V.

### **Jan Schmelzle**

Hans und Charlotte Krull Stiftung

### **Dr. Melanie Semmer**

Vorstand AIV zu Berlin-Brandenburg e. V.

### **Julia Teetzmann**

Prüfungsausschuss Architektur,  
Oberprüfungsamt für das technische Referendariat beim BMDV

### **Ulrike Tillmann**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

## Schinkel-Preisträger:innen des Vorjahre

### **Giorgio Bruno**

Felix Ridder

Moritz Wette

## Gastpreisrichter:innen

### **Alexandre d'Aram**

Baupiloten BDA

### **Xaver Egger**

sehwa architektur GmbH

### **Isabell Enssle**

TSPA

### **Sven Fuchs**

GRAFT GmbH

### **Dr. arg. Cornelia Oschmann**

Institute for Agricultural and Urban Ecological Projects

### **Prof. Christian Ranck**

Universität Osanbrück  
Fakultät Agrarwissenschaften und Landschaftsarchitektur

### **Miller Stevens**

Stadt, Land, Fluss Berlin

### Vorsitz AIV-Schinkel-Ausschuss

Yvonne Corinna Paul  
AIV zu Berlin-Brandenburg e.V.

### Mitglieder AIV-Schinkel-Ausschuss

#### STÄDTEBAU

Bernhard Heitele\*  
Christoph Kollert  
Ludwig Krause  
Friedrich Stark

#### VERKEHRSPLANUNG

Olaf Bruhn  
Rainer Döge\*  
Dr. Fabian Wolf

#### LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Prof.'in Ute Aufmkolk  
Prof.'in Kendra Busche  
Angeli Büttner  
Heyden Freitag  
Wilma Glücklich  
Ass.-Prof. Michael Heurich  
J.-Prof. Dr. Lars Hopstock\*  
Barbara Hutter  
Prof.'in Cornelia Müller  
Martin Schmitz

\*Sprecher:innen der Fachsparten

### Vorprüfer:innen

Carl Beckmann, Lars Balthasar, Moritz Faul, Niels Finke, Haakon Hoeren, Ella Jojo Kangabe, Adda Löbbarding, Kim Loraine Lopez, Chiara Rösel, Annika Schlaghoff, Leonard Schmidt, Alexander Schürmann, Johanna Stahl, Marlene Thamm, Nicolas Wagner, Hannes Scholz

### ARCHITEKTUR

Gesche Gerber  
Ayse Zeynep Hicsasmaz-Heitele  
Theresa Keilhacker  
Joachim Kempf  
Martin Mezger  
Carolina Mojto  
Yvonne Corinna Paul  
Justus Pysall  
Karl-Heinz Schneider  
Dominik Schendel  
Prof. Dr. hc Wolfgang Schuster  
Julia Teetzmann

### KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

Prof. Karen Eisenloffel  
Prof. Dr. Christoph Gengnagel  
Arne Huhn  
Eva Krapf  
Prof. Dr. Mike Schlaich  
Prof. Dr. Volker Schmid  
Prof. Dr. Michael Staffa  
Nicole Zahner

### FREIE KUNST

Britta Adler  
Jan Köthe  
Heinrich Liman  
Richard Rabensaat\*  
Prof. Dr. hc Wolfgang Schuster

### DENKMAL UND HANDWERK

Sebastian Rost

## Aufgabenstellung

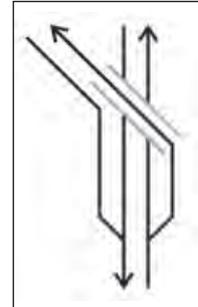
Im Fokus des AIV-Schinkel-Wettbewerbs 2024/2025 liegt ein Gedankenspiel zu dem richtungsweisenden Vorhaben „S21 Berlin“ im Zentrum Berlins, das bis nach Brandenburg ausstrahlt: Die City-S-Bahn als zentrale Nord-Süd-Achse im Berliner Verkehrsnetz.

Erste Überlegungen für eine derartige zweite Nord-Süd-Achse für die Berliner Gleichstrom-S-Bahn innerhalb der Ringbahn gehen bis weit vor den Zeiten Weltkrieg zurück. Aufgrund der geo- und verkehrspolitischen Entwicklungen und Ziele stand das Vorhaben mehrfach vor dem Aus, bekommt nun aber neuen Schwung. Mit dem diesjährigen AIV-Schinkel-Wettbewerb wollen wir zum Ausloten möglicher stadt-, freiraum- und verkehrsplanerischer Potenziale anregen.

### Berlin bekommt eine weitere Nord-Süd-Achse

Mit der sogenannten City-S-Bahn (vormals „S21“) soll das Berliner S-Bahnnetz eine weitere Nord-Süd-Achse erhalten, welche von der nördlichen Ringbahn über den Hauptbahnhof zum Bahnhof Südkreuz führt und eine Alternative zur parallel verlaufenden Verbindung über die Friedrichstraße darstellen wird. Für den zweiten Bauabschnitt vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz wurde die Trassenführung beschlossen. Für den dritten Bauabschnitt (Potsdamer Platz bis Südkreuz und Schöneberg) läuft gerade die Planung. Diese sieht vor, dass die City-S-Bahn vom Potsdamer Platz und eine hinzukommende S- und U-Bahn-Station „Gleisdreieck“ in mehreren Ebenen über den Park am Gleisdreieck geführt und dann an die Trassen der S1 und S2 angeschlossen wird. Im Zuge der Maßnahme i2030 soll auch die ehemals parallel zur S1 verlaufende „Potsdamer Stammbahn“ als zusätzliche Regionalbahnverbindung zwischen Potsdam und dem Hauptbahnhof reaktiviert werden, mit Halt am S-Bahnhof „Schöneberg“. Durch die Elektrifizierung der bereits vorhandenen, parallel zur Ringbahn verlaufenden Bahngleise könnte ein von Süden kommender Ast der Potsdamer Stammbahn neben der Ringbahn zum Ostkreuz geführt werden. Mit zusätzlichen Bahngleisen kann diese Regionalverbindung einen neuen Halt am Südkreuz bekommen.

Prinzip eines  
Überwerfungsbauwerks  
Sammlung AIV



Die jahrzehntelang verfolgte Planung ist bereits weit vorangeschritten und hat ihre eigenen Vorteile. Um die einzelnen Streckenäste südlich des Anhalter Bahnhofs und künftigen Halts „S+U Gleisdreieck“ leistungsfähig miteinander zu verknüpfen, sind drei Überwerfungsbauwerke mit Gleisen in mehreren Ebenen notwendig. Derartige Überwerfungsbauwerke dienen dazu, die Gleise in verschiedenen Höhenlagen so zu führen, dass sich Richtung und Gegenrichtung nicht niveaugleich kreuzen.

Allerdings gäbe es auch die Möglichkeit, die beiden Nord-Süd-Achsen so miteinander zu verknüpfen, dass sie beide zum immer wichtiger werdenden Südkreuz führen und sich danach verzweigen. Neben der optimalen Anbindung an den Bahnhof Südkreuz würde dies einen zeitsparenden Umstieg an S-Bahnhof „Yorckstraße“ ermöglichen und im Bereich des Parks am Gleisdreieck deutlich weniger Brückenbauwerke erfordern. Die Umbauten am Bahnhof Südkreuz könnten gleichzeitig dazu genutzt werden, die teils ungenutzten Parkdecks einer neuen Nutzung zuzuführen. Parallel zur City-S-Bahn könnte dabei eine Radverkehrsverbindung durchgesteckt werden, um idealerweise eine ebenfalls notwendige Ost-West-Querung zu integrieren.

Daher soll die nachfolgend ausgeführte AIV-Planungsvariante als Rahmen für den diesjährigen AIV-Schinkel-Wettbewerb dienen. Nicht nur die Fachsparte Verkehr, auch alle anderen Fachsparten sind dazu aufgerufen, über mögliche Entwicklungsimpulse nachzudenken. Es sollen Visionen für den Verkehr sowie den Stadt- und Freiraum für ein lebendiges Quartier an der Yorckstraße und am Bahnhof Südkreuz als „Tor zum Süden“ formuliert werden. Dabei sind die hinzukommenden Umstiegspunkte so zu akzentuieren, dass sich mit dem Bahnhof Südkreuz, dem Quartier an der Yorckstraße, der „Urbanen Mitte am Gleisdreieck“, dem Potsdamer Platz und dem Hauptbahnhof eine Abfolge an hervorragend erschlossenen Standorten aus „Multifunktionalen Hubs“ ergibt.

### Details und Vorteile der AIV-Planungsvariante

In der AIV-Planungsvariante wird die neue Trasse der City-S-Bahn nach dem Halt „Gleisdreieck“ statt zum Halt „Yorckstraße-Großgörschenstraße“ zum Halt „Yorckstraße“ geführt. Mit doppelter Taktung und Anschlüssen in alle Richtungen wird der Umstieg aus der U7 deutlich vereinfacht. Gleichzeitig können die Bahnfahrenden an der „Yorckstraße“ und am Bahnhof Südkreuz auf Richtungsbahnsteigen bequem zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen wechseln. Am Halt „Yorckstraße-Großgörschenstraße“ müssen dann keine zusätzlichen Bahnsteige und Gleise hinzukommen, was angesichts der Platzverhältnisse ohnehin eine große Herausforderung wäre.

Mit der Überdeckung der absinkenden Potsdamer Stammbahn nördlich des Baumarktes und einer schlanken Brücke statt eines komplexen Überwerfungsbauwerks bleiben im

Park am Gleisdreieck deutlich mehr Flächen erhalten. Dem zu erwartenden Entwicklungsdruck ist dennoch mit der Neustrukturierung des Areals und der funktionalen Neuordnung des Quartiers im Sinne der dreifachen Innenentwicklung nachhaltig entgegenzuwirken. Dabei ist die Trennwirkung der vorhandenen Schieneninfrastruktur abzuschwächen und das Angebot an Wohn- und Freizeitnutzungen auszubauen. Bei Bedarf sind diese auch horizontal zu mischen.

Südlich der Yorckstraße schließt sich ein viergleisiger Abschnitt an, auf dem die S-Bahnen zwischen den Achsen wechseln können, etwa wenn es auf einer Achse zu Komplikationen kommt. Ein optionaler Halt an der „Dudenstraße“ könnte die umgebenden Quartiere zusätzlich erschließen. Am Bahnhof Südkreuz können parallel zur Ringbahn in Hoch-



Schematische Darstellung der aktuellen Planungen der Deutschen Bahn und des Senats inkl. der Stammbahn/Wannseebahn.  
Sammlung des AIV; Kartengrundlage: [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org) (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Schematische Darstellung der Planungsvariante „AIV-Schinkel-Wettbewerb“ mit den beiden Achsen und der Abfolge an „Multifunktionalen Hubs“.  
Sammlung des AIV; Kartengrundlage: [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org) (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Vereinfachte Darstellung der „Berlin S21“ und der „AIV-Planungsvariante“



Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im nördlichen Bearbeitungsgebiet



Verlauf der Trassen gemäß der AIV-Planungsvariante im nördlichen Bearbeitungsgebiet



Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im südlichen Bearbeitungsgebiet



Verlauf der Trassen gemäß der AIV-Planungsvariante im südlichen Bearbeitungsgebiet

Sammlung des AIV; Kartengrundlage: [openstreetmap.org](http://openstreetmap.org) (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

lage zwei Seitenbahnsteige für die zukünftig elektrisierten Bahngleise hinzukommen. Der Platzbedarf für die zusätzlichen Gleise der City-S-Bahn auf der unteren Ebene macht einen Umbau notwendig, der genutzt werden kann, um eine Radschnellverbindung parallel zur S-Bahn herzustellen und den Vorplatz neu zu gestalten. Damit einhergehend sollte die Funktionalität der teilweise ungenutzten Parkgaragen überdacht werden und in Hochlage eine Radverbindung von Ost nach West hinzukommen. Insgesamt könnte der Standort nicht nur als Bahnhof aufgewertet, sondern als zukunftsweisender Ort der Begegnung mit lokaler und regionaler Bedeutung entwickelt werden.

Ausgehend Bahnhof Südkreuz würde die S-Bahn in Richtung Steglitz mit einem Brückenbauwerk über die Autobahn zur Station Friedenau geführt. Der Bahnhof Südkreuz wird dadurch aus Steglitz deutlich besser angebunden. Ein entsprechendes Brückenbauwerk über die Autobahnen und Gewerbeflächen hinweg ist hier deutlich verträglicher als das sonst nötige Überwerfungsbauwerk im Gleisdreieck.

Der Bahnhof Schöneberg würde durch die Potsdamer Stammbahn an den Potsdamer Platz und den Hauptbahnhof angeschlossen. Der S-Bahn-Halt Julius-Leber-Brücke wird mit geringerer Taktung weiter bedient. Mit der Reaktivierung der Cheruskerkurve wäre der Anschluss an die Ringbahn möglich, etwa für eine Verlängerung der S45 vom Flughafen BER kommend zum Potsdamer Platz. Ein Abschnitt der S1 („Wannseebahn“) zwischen der Julius-Leber-Brücke und dem Bahnhof Schöneberg könnte gegebenenfalls stillgelegt werden, mit Vorteilen für die Integration der Potsdamer Stammbahn am Bahnhof Schöneberg. Im Bereich des Wannseebahntunnels, wo die Potsdamer Stammbahn und die Wannseebahn zwischen der Julius-Leber-Brücke und Schöneberg die Seiten wechseln, können dann wichtige Wegebeziehungen zwischen den benachbarten Wohnquartieren erhalten bleiben.

In Summe ergeben sich in dieser Planungsvariante einige Abweichungen und damit auch Vorteile gegenüber den aktuell vorliegenden Planungen S21 Berlin. Die größten Vorteile sind dabei die weitere Stärkung des Bahnhofs Südkreuz sowie die Option, die Brückenbauten im Gleisdreieckpark auf das Notwendigste zu reduzieren. Der Bahnhof Südkreuz als „Tor nach Süden“ und wichtiger Regional- und Fernbahn- und „Zukunftsbahnhof“ gewinnt bereits heute zunehmend an Bedeutung, weshalb dort schon jetzt mit innovativen Mobilitäts- und Informationsangeboten experimentiert wird. Mit der

Maßnahme wird am S-Bahn-Halt Yorckstraße auch dort die Umgebung an Bedeutung gewinnen. Daher soll der Charakter beider Standorte neu gedacht und ausformuliert werden.

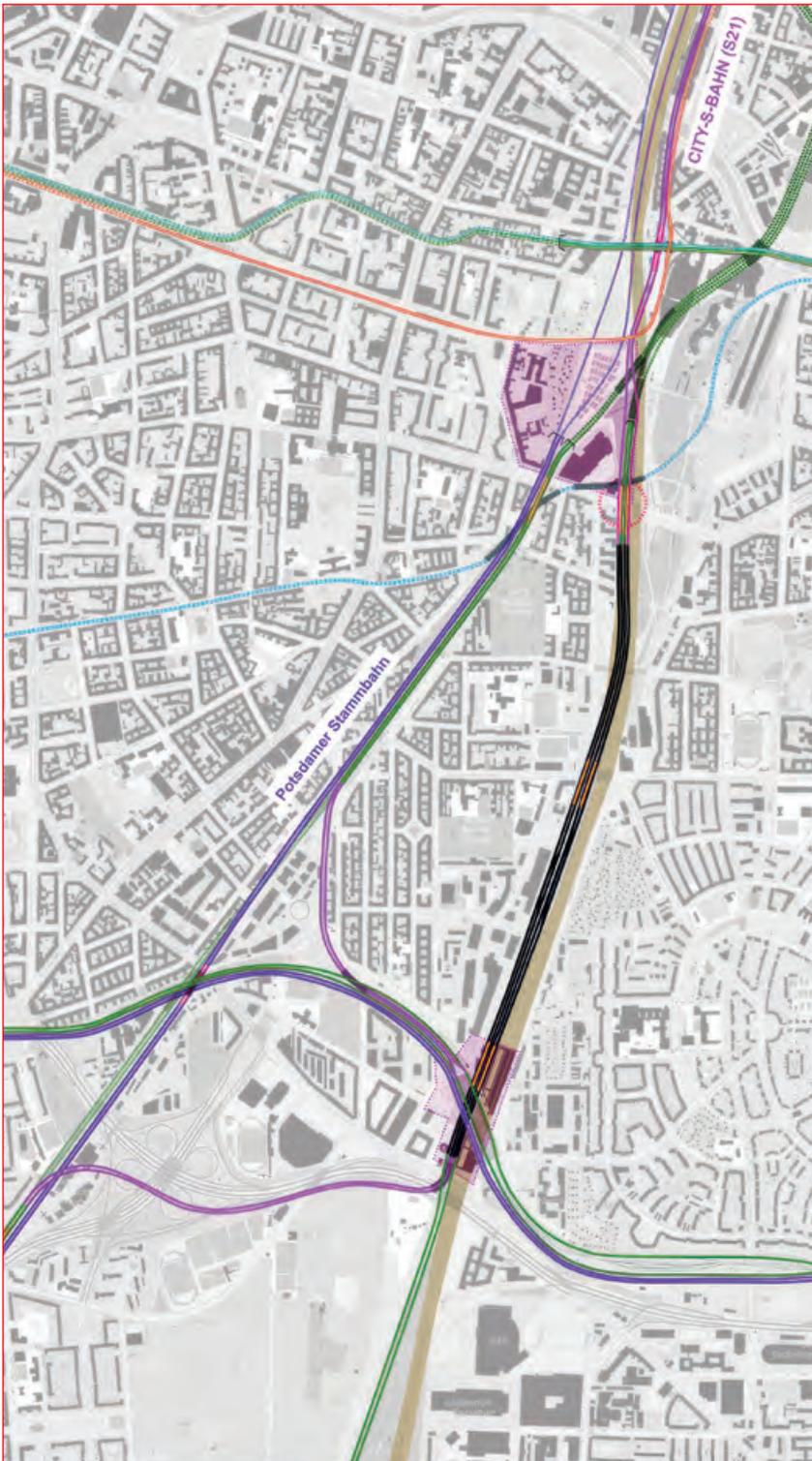
### Schlussfolgerungen für die Aufgabenstellung

Die vorgeschlagene AIV-Planungsvariante verstärkt die positive Auswirkung der S21 auf die Stadtstruktur durch die Aneinanderreihung mehrerer wichtiger Standorte als „Multifunktionale Hubs“ mit (über-)regionaler Bedeutung: vom Gesundbrunnen im Norden über den Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz, der „Urbanen Mitte am Gleisdreieck“ zum neuen Quartier an der Yorckstraße und dem Südkreuz als „Tor zum Süden“. Der Potsdamer Platz ist als Event-, Shopping- und Kultur-Standort und die „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ als Büro- und Gewerbe-Standort bereits etabliert. Das Quartier an der Yorckstraße und der Bahnhof Südkreuz sollen als Entwicklungsschwerpunkte ergänzend dazu definiert und ausgestaltet werden.

Die am Wettbewerb Teilnehmenden waren daher aufgerufen, mittel- und langfristige Visionen mit Strahlkraft zu entwickeln, die sich im Kontext der anstehenden Realisierung der City-S-Bahn ergeben könnten. Mit den Visionen sollen einerseits gezielt Entwicklungsimpulse gesetzt werden, andererseits sollen die Entwürfe dazu dienen, durch die Schieneninfrastruktur teilweise stark fragmentierte Stadtgefüge zu reparieren und weitere Nutzungen anzubieten bzw. zu integrieren.

Die Aufgabenstellungen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs 2025 gliedern sich folgendermaßen: Die Fachsparten Landschaftsarchitektur und Städtebau fokussieren sich auf das nördliche Entwurfsgebiet an der Yorckstraße, die Fachsparten Architektur und Konstruktiver Ingenieurbau auf den südlichen Standort am Bahnhof Südkreuz. Die beiden Entwurfsgebiete können jeweils von einzelnen Fachsparten bearbeitet werden oder in Kooperation mit den jeweils anderen Fachsparten. Hierbei sind die Abgabeleistungen der jeweiligen Fachsparten zu beachten. Die Fachsparte Kunst beschäftigt sich mit einer künstlerischen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Fachsparte Verkehr untersucht in unterschiedlichen Varianten, wie sich die City-S-Bahn am besten realisieren und ins Stadtgefüge einbinden lässt.

Schematische Übersicht der Trassenverläufe der Planungsvariante „AIV-Schinkel-Wettbewerb“ im gesamten Betrachtungsgebiet



Quelle: Sammlung des AIV; Kartgrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende),

Die AIV-Planungsvariante als Rahmen für die Aufgabenstellung machte den diesjährigen Wettbewerb deutlich komplexer als üblich. Die Teilnehmenden mussten nicht nur den Ort analysieren, sondern zugleich Lösungen für die vom AIV skizzierten Verläufe der Stammbahn und S-Bahn entwickeln. Diese doppelte Aufgabe schuf eine ungewöhnlich komplexe Ausgangslage für die Entwürfe – sowohl an der Yorkstraße als auch am Südkreuz.

Beim Vergleich der Arbeiten zeigen sich teils deutliche Unterschiede in der Ausarbeitung der AIV-Planungsvariante. Einige Beiträge setzten die Vorgaben korrekt, nachvollziehbar und sehr detailliert um. Andere ließen entweder die Stammbahn oder die geplante City-S-Bahn weg, während manche Arbeiten kreative Vorschläge präsentierten, die in der Realität schwer umsetzbar wären. Gerade durch diese Abweichungen entstanden interessante Ansätze, die eine Diskussion über Vor- und Nachteile der Planungsvariante anregten. Allen Arbeiten gemein ist jedoch der Anspruch, die Auswirkungen der AIV-Planungsvariante auf die beiden Bearbeitungsgebiete zu verdeutlichen und deren Konsequenzen für Reparatur, Aufwertung und Inwertsetzung aufzuzeigen.

Angesichts der komplexen Aufgabenstellung lag der Fokus bei der Prämierung weniger auf der vollständigen Umsetzung der Planungsvariante, sondern vielmehr auf der Entwicklung von Perspektiven und Visionen für die Entwurfsgebiete. Die Gesamtheit der Arbeiten beleuchtet anschaulich die Potenziale der AIV-Planungsvariante, regt zur kritischen Reflexion an und hilft, diese besser einzuordnen.



## Aufgabenstellung

# STÄDTEBAU und LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

### Beschreibung des Bearbeitungsgebiets

#### Umgriff

Das Bearbeitungsgebiet liegt in der Berliner Innenstadt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Es erstreckt sich von der Yorckstraße im Süden bis zur U2-Brücke durch den Park am Gleisdreieck. Östlich wird es begrenzt durch die Bahntrasse, die künftig angepasst und umgebaut wird. Westlich endet der Betrachtungsraum an der Bülowstraße und schließt daher auch die zum Park hin geöffnete Bebauung mit ein.

#### Übergeordnete Einbindung

Im direkten Umfeld grenzen östlich und westlich an das Bearbeitungsgebiet die dicht bebauten, im Wesentlichen von Blockrandbebauung geprägten Quartiere der Bezirke Schöneberg des Bezirks Tempelhof-Schöneberg und der Ortsteil Tiergarten Süd des Bezirks Mitte.

Das nördliche Teilstück des Entwurfsgebiets ist Teil des 30 Hektar großen „Parks am Gleisdreieck“. Das Gebiet des Gleisdreiecks mit dem gleichnamigen U-Bahnhof trägt diesen Namen, weil die um die vorletzte Jahrhundertwende errichteten Viaduktstrecken der Hochbahnen dort ein Dreieck formen. Nach dem Abriss der charakteristischen Personenbahnhöfe wurde der Name auf die gesamte Bahnfläche des ehemaligen Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofs sowie die umliegenden Baugebiete übertragen.

Gesamtstädtisch ist das Bearbeitungsgebiet in ein Grünraum- und Wegenetz eingebunden, das auf einer Länge von mehr als 40 Kilometern Landschaftsräume, Grünflächen, urbane Parks und Freiräume sowie sehenswerte Orte von Marienfelde im Süden bis Pankow im Norden miteinander verbindet. Im Norden des Bearbeitungsgebietes schließt das Freiflächensystem an den Landwehrkanal und die angrenzenden Grünflächen der ehemaligen Personenbahnhöfe sowie an die Gebäude am Potsdamer und Leipziger Platz an. Im Süden wird das Gleisdreieck durch die Yorckstraße eingegrenzt, während südlich der Yorckstraße die Fläche des sogenannten „Flaschenhalses“ anschließt. Diese Fläche verjüngt sich nach Süden hin stark, wodurch die charakteristische namensgebende Form entsteht. Die südliche Begrenzung des Flaschenhalses bildet die Monumentenbrücke. Entlang

der Nord-Süd-Bahnlinie erstreckt sich der Nord-Süd-Grünzug im engeren Sinn dabei vom Tiergarten in Mitte über den Potsdamer Platz in Verlängerung des Tilla-Durieux-Parks, den Gleisdreieckpark mit Flaschenhals bis zum Natur-Park Schöneberger Südgelände im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, beziehungsweise im erweiterten Sinne darüber hinaus von der Panke im Norden bis in die offene Landschaft südlich des Stadtgebiets.

#### Struktur und Nutzung

Erschlossen ist das Bearbeitungsgebiet im Süden von der Yorckstraße und im Westen von der Bülowstraße. Im Norden schließt der westliche Teil des Parks am Gleisdreieck an, im Osten bilden die Gleisanlagen eine Barriere zum gegenüberliegenden Ostteil des Parks. Die S-Bahntrasse der Linie S1 taucht im Bearbeitungsgebiet aus einer Tunnelanlage auf und durchschneidet es diagonal, bevor sie über eine Brücke die Yorckstraße überquert und den gleichnamigen S-Bahnhof erreicht.

Der Bereich an der Yorckstraße stellt sich als monofunktional genutztes Gebiet mit wenig Aufenthaltsqualität dar und wird aktuell von einem Baumarkt und dem dazugehörigen Parkplatz eingenommen. Auf dem Dach des Baumarkts befindet sich ein Sportplatz.

Unmittelbar am Eingang der U-Bahnstation Yorckstraße befindet sich ein Biomarkt, über den kürzlich eine Fuß- und Fahrradbrücke errichtet wurde, die den westlichen Teil des Parks am Gleisdreieck mit den Wohngebäuden und dem Nord-Süd-Grünzug an der Bautzener Straße verbindet.

Zwischen Yorckstraße, Bülowstraße und Kleingartenanlage befindet sich im Westen des Bearbeitungsgebiets ein fünf- bis siebengeschossiger Häuserblock. Von der Straßenseite ist der Block einseitig erschlossen. Entlang der Straßen befinden sich Wohngebäude mit einzelnen Gewerbe-, Handels- und Gastronomieeinheiten im Erdgeschoss. Das Blockinnere ist im Norden von Gewerbehöfen, im Süden von zwei Wohnhöfen geprägt. Zwischen diesen Grundstücken und den Kleingärten verläuft ein Höhenversprung, der eine deutliche Barriere darstellt.

Das Gebiet gliedert sich damit im Wesentlichen in vier Bereiche, bestehend aus den Gewerbeflächen an der Yorck-

straße, dem Beachvolleyballplatz, der Kleingartenanlage mit angrenzenden Freiräumen sowie der abschließenden, fragmentierten Blockrandbebauung an der Bülowstraße. Bis auf diese können alle Teilbereiche vollständig neuen Nutzungen zugeführt bzw. städtebaulich und freiraumplanerisch neu geordnet werden, wobei der Erhalt bzw. die Weiterentwicklung der vorhandenen Nutzungen ebenso honoriert wird wie der visionäre Umgang damit. Der Flächennutzungsplan könnte Anregungen bieten, muss aber nicht berücksichtigt werden. Der Umgang mit der für Berliner Verhältnisse selten bewegten Topografie entlang der Randbereiche und im Bereich der Wegeverbindung von der Yorckstraße in den Park am Gleisdreieck stellt eine der zentralen Herausforderungen dieser Wettbewerbsaufgabe dar.

#### **Naturräumliche Gegebenheiten und Klima**

Das Gleisdreieck befindet sich am südlichen Rand des Warschau-Berliner Urstromtals. Der gesamte Bereich der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe ist stark durch menschliche Aktivitäten verändert worden. Die Oberfläche weist dort anthropogene Auffüllungen von etwa 4 Metern auf, in einigen Bereichen sogar bis zu 6 oder 7 Metern. Diese Aufschüttungen wurden bereits vor der Wende zum 20. Jahrhundert, zwischen 1877 und 1885, durchgeführt, um den Schienenverkehr gegenüber den angrenzenden Straßen auf eine zweite Ebene zu heben und die Wasserstraße des Landwehrkanals mit ausreichender Höhe zu überqueren. Besonders deutlich wird der Höhenunterschied zum umliegenden Stadtgebiet durch den Einschnitt in der Yorckstraße unter den Yorckbrücken, dort beträgt der Höhenunterschied etwa fünf Meter.

Die Bodenwasserverhältnisse sind überwiegend als trocken zu betrachten. Der Abstand zur Grundwasseroberfläche variiert je nach Dicke der darüberliegenden Auffüllungen zwischen 3,5 und 7,7 Metern unter der Geländeoberkante. Trotz dieses mittleren bis hohen Grundwasserflurabstandes ist die Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzungen wegen der geringen Anteile bindiger Materialien in den vorkommenden eiszeitlichen Talsanden hoch. Aufgrund der im Zuge der großen Bauprojekte rund um das Gleisdreieck vorgenommenen Grundwasserabsenkungen können lokale Änderungen in der Grundwasserfließrichtung auftreten. Das Gebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten.

Das größtenteils unbebaute Gleisdreieck verfügt über lokale Strömungssysteme, die vor allem durch Temperaturunterschiede entstehen. Die lokal erzeugte Kaltluft kann mehrere

hundert Meter weit in die angrenzenden, bebauten Stadtteile vordringen und ist hinsichtlich der dortigen Luftqualität von hohem Wert. Besonders relevant sind diese Kaltluftströme bei austauscharmen Wetterlagen, da sie die umgebenden Gebiete, die ansonsten unter hohen bioklimatischen und lufthygienischen Belastungen leiden, entlasten. Im Bereich Kreuzberg/Viktoriapark gibt es ebenfalls einen Kaltluftabfluss, der über die Katzbach- und Möckernstraße in die Freiflächen des Gleisdreiecks hineinreicht und eine Eindringtiefe von etwa 300 Metern aufweist. Die Umgestaltung großer Teile des Gleisdreiecks in einen Park hat die Abkühlung der bodennahen Luft zusätzlich befördert.

#### **Historische Entwicklung und laufende Planungen**

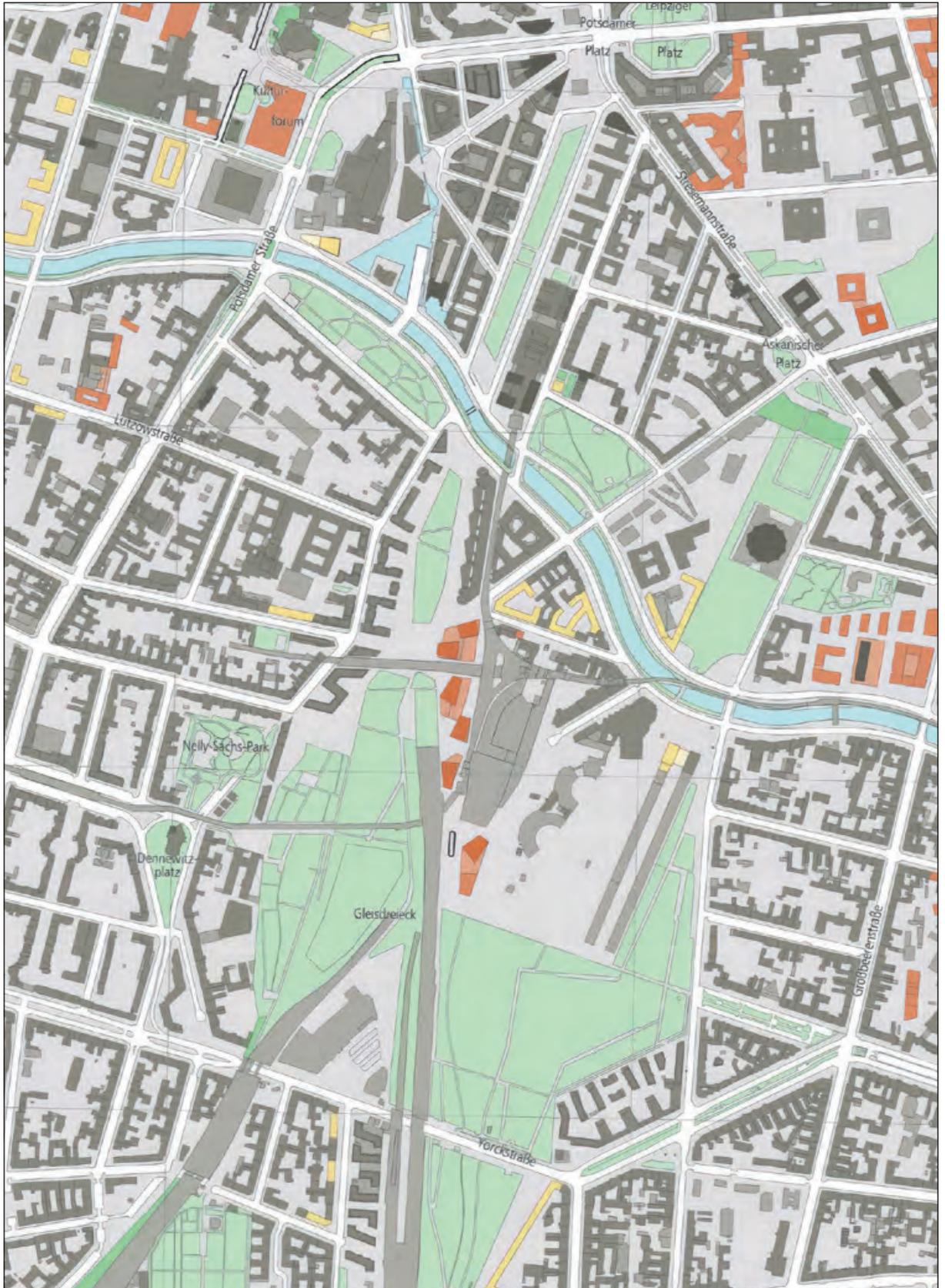
Für umfassende Informationen zur Geschichte des Areals und den Kontext der Planung des Parks am Gleisdreieck wird auf Teil 2 der Auslobungsunterlagen des offenen landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungs-Wettbewerbs für den „Park auf dem Gleisdreieck“ von 2005 verwiesen (<https://digital.zlb.de/viewer/metadata/15689752/>), siehe QR-Code unten.

Für ein Verständnis planerischer Ziele im Umfeld lohnt unter anderem ein Blick auf das Planwerk Innere Stadt. Ein für die Gesamtstadt bedeutendes städtebauliches Projekt ist das in den letzten Jahren intensiv diskutierte Vorhaben „Urbane Mitte Süd“. Auf einer Fläche von rund 4,3 Hektar werden hier direkt am Park am Gleisdreieck mehrere Hochhäuser mit hauptsächlich modernen Büroflächen sowie niedrigere Gebäudestrukturen entstehen, die mit der Schaffung neuen Wohnraums und sozialen Gemeinschaftseinrichtungen ein neues lebendiges Stadtquartier entstehen lassen sollen.

Im Zusammenhang mit dem Berliner Landschaftsprogramm hat das Bearbeitungsgebiet zusammen mit dem Park am Gleisdreieck eine bedeutende Rolle als Ergänzung des angestrebten Inneren Parkrings und eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den bestehenden Grün- und Freiflächen des Nord-Süd-Grünzuges. Die Programmpläne „Naturhaushalt und Umweltschutz“, „Landschaftsbild“ und „Biotop- und Artenschutz“ definieren umfassende Zielsetzungen, die für die landschaftsarchitektonische Ausarbeitung Anregungen bieten können.



Digitale Landesbibliothek Berlin  
Auslobung »Park auf dem Gleisdreieck«



Planwerk Innere Stadt 2023

## Kombinierte Zielstellung für Städtebau und Landschaftsarchitektur

Aus der eingangs beschriebenen AIV-Planungsvariante ergibt sich, dass große Teile des Entwurfsgebiets zu einem deutlich geringeren Maße von Bahninfrastruktur überbaut bzw. untertunnelt werden müssten und dadurch als attraktiver Stadtraum erhalten bleiben. Mit dem vorgeschlagenen Umbau des S-Bahnhofs Yorckstraße entsteht ein wichtiger Umsteigepunkt auf der Nord-Süd-Trasse, wodurch das Entwurfsgebiet hervorragend, auch überregional, erreichbar wird und sich im Sinne eines Transit-Oriented-Developments für die Ansiedlung verschiedenster Nutzungen eignet.

Gesucht werden städtebauliche und freiraumplanerische Ideen für die Qualifizierung des Gebiets zu einem zukunftsfähigen multifunktionalen Standort. Es soll die Reparatur des fragmentierten Stadtraumes erfolgen und im Sinne der dreifachen Innenentwicklung neu strukturiert und aufgewertet werden. Der Kern des Quartiers soll ein öffentlicher Park sein, der das urbane Freiraumsystem des Parks am Gleisdreieck sinnfällig weiterentwickelt und den südlichen Abschluss seines Westteils bildet. Dieser endet heute an seiner Südgrenze in Höhe der Hochbahnstrecke U1 zwischen den Haltestellen Bülowstraße und Gleisdreieck, während für die ursprünglich vorgesehene Ausdehnung bis zur Yorckstraße über das Wettbewerbsergebnis von 2005 hinaus keine Planung vorliegt.

Im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs solle ein für den Standort funktionsfähiges Programm entwickelt werden, das der Lage am Park sowie der guten Anbindung Rechnung trägt. Aufgrund des weiterhin hohen Bedarfs an Wohnraum in

Berlin sollen insbesondere Potenziale für Wohnungsbau identifiziert und unter Berücksichtigung aktueller Zielsetzungen hinsichtlich der urbanen Resilienz, einer Minimierung des Ressourceneinsatzes, der Nutzung existierender baulicher Strukturen und einer Reduzierung versiegelter Flächen angemessen ausgeschöpft werden. Im Zusammenhang damit sollen klimaangepasste, identitätsstiftende, vielfältige und hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit flexible Freiräume entwickelt werden, die möglicherweise neue Verbindungen schaffen und Klarheit in das Nebeneinander von öffentlichen Park- und halböffentlichen wohnungsnahen Grünflächen bringen.

Zur Deckung der Daseinsvorsorge der aktuellen und der hinzukommenden Bewohner sind zusätzliche Nutzungen zu integrieren, welche das Quartier lebenswert machen. Hinsichtlich der bestehenden Kleingartenflächen ist eine Haltung hinsichtlich des Erhalts, der Weiterentwicklung oder der Integration zu entwickeln. Sollten Flächen entfallen, ist ein adäquater Ersatz für gemeinschaftliche Freiraumnutzungen zu schaffen (siehe auch Kleingartenentwicklungsplan Berlin 2030). Auch könnte der Kaltluftabfluss aus den Freiflächen eine Rolle spielen.

Die Trennwirkung der hinzukommenden Infrastruktur ist zu vermindern, die Potsdamer Stammbahn sinnvoll zu überdecken. Dabei ist davon auszugehen, dass die Stammbahn von Süden kommend parallel zur S1 bis auf die Höhe des Baumarktes im Trog und dann im Tunnel geführt wird. Die City-S-Bahn wird direkt zum S-Bahnhof Yorckstraße geführt, der mit vier Gleisen als wichtiger Umsteigebahnhof den Eingang zum Entwurfsgebiet bildet. Dabei ist zu unterstellen,

dass die Gleise der Potsdamer Stammbahn die Yorckstraße mit einer Schienenoberkante auf ca. 41 Meter Höhe überqueren werden. Beide Gleise fallen anschließend in Richtung Norden mit 30 Promille, um im Umfeld des Tunnelingangs der Fernbahn an die bereits vorbereiteten Tunnelstützen der Fern- und Regionalbahngleise anzuschließen. Auf Basis dieser Angaben können die Wettbewerbsteilnehmenden die Lage und Gestaltung des neuen Tunnelportals selbst wählen.



Planungsbereich der Fachsparten  
Landschaftsarchitektur und Städtebau.

Der Entwurf soll angemessen auf die sehr unterschiedlichen Seiten mit Yorckstraße, Bahntrassen und Park reagieren und einen jeweils überzeugenden städtebaulichen Ausdruck finden. Aufgrund der hohen Lärmbelastung durch die Verkehrsschneisen sollte der Entwurf einen städtebaulichen Lärmschutz entwickeln, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Der Neubau der S-Bahnstrecke wird den bestehenden Teil des Parks am Gleisdreieck und die Anbindung an die Yorckstraße empfindlich verändern. In diesem Zusammenhang stellt der städtebauliche und freiraumplanerische Umgang mit der komplexen Höhenentwicklung mit Stufen und Böschungen eine zentrale und für Berlin nicht alltägliche Herausforderung dar, bei der versucht werden soll, besondere Potenziale aus den topografischen Gegebenheiten herauszuarbeiten.

### **Spezifische Anforderungen für die Einreichung in der Fachsparte Städtebau**

In der Beschreibung der AIV-Planungsvariante sowie in der vorangestellten kombinierten Aufgabenstellung für beide Fachsparten sind bereits die zentralen Anforderungen für den städtebaulichen Entwurf enthalten. Ferner sind folgende Fragen bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzepts zu berücksichtigen:

- Wie sieht ein für diesen innerstädtischen und gut erschlossenen Ort angemessenes städtebauliches Leitbild und eine entsprechende Programmierung aus?
- Was bedeutet nachhaltige Stadtentwicklung an diesem Ort, angesichts der erheblichen verkehrsbedingten Transformationen?
- Welche Konsequenzen ergeben sich aus den zu erwartenden Dynamiken und dem städtebaulichen Kontext für den Umgang mit der vorhandenen Bebauung und den vorhandenen Freiflächen?
- Mit welchen Ansätzen kann trotz der schwierigen Rahmenbedingungen (Lärm, Topografie, Verkehrsflüsse, Umgang mit vorhandener Natur und Landschaft) ein lebendiges Wohnquartier entwickelt werden?
- Wie können hochbauliche und freiraumplanerische Entwicklungen an diesem für Berlin wichtigen und sensiblen Ort in Einklang gebracht und die Versiegelung auf ein Mindestmaß reduziert werden?
- Wie können dabei die vorhandenen Freizeit- und Erholungsnutzen erhalten bzw. ausgebaut werden?

### **Spezifische Anforderungen für die Einreichung in der Fachsparte Landschaftsarchitektur**

Die Erweiterung des Parks am Gleisdreieck erfordert ein kritisches Weiterdenken des heute sehr gut angenommenen und teils überlasteten Parks. Dazu gehören der Umgang mit den neuen Herausforderungen an die Mobilität, soziale Gesichtspunkte und Entwicklungspotenziale. Thema kann auch die Entwicklung einer neuen, zukunftsgerichteten Stadtpark-Ästhetik sein, in Ergänzung der prägnanten Bilder des bereits existierenden, internationalen Vorbildcharakter genießenden Stadtparks. Die Zugänge zum Park sollen attraktiv formuliert werden und eine gute Orientierung schaffen, städtebaulich angemessene Übergänge von öffentlichen und privaten Räumen müssen hergestellt werden.

Beim Umgang mit den Kleingartenanlagen soll geprüft werden, ob hier Ausgleichsmaßnahmen für Projekte der Bahn hineingelegt werden können, für die in Berlin generell Flächenmangel herrscht. Als Grundlage kann der „Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen“ zu Rate gezogen werden, in dem Zielbiotope und Wertpunkte dargestellt sind. Flächenpotenziale für die zu entwickelnden Maßnahmen sollten dann im Bereich der Kleingartenanlage ermittelt und in eine entwurfliche Überarbeitung der Kleingartenanlage integriert werden. Die Idee dahinter ist, dass Kleingartenanlagen gleichzeitig im Bestand geschützt und ökologisch aufgewertet werden.

Vor dem Hintergrund der prägnanten Vegetationsbilder des Parks am Gleisdreieck ist für den erweiterten Parkbereich im Rahmen des Wettbewerbs auch die Pflanzenverwendung darzustellen. Arbeiten, die diesem Thema besondere Aufmerksamkeit widmen und hier innovative Vorschläge entwickeln, werden für den Sonderpreis der Lenné-Akademie in Betracht gezogen.

Die massiven Auswirkungen des Klimawandels und die damit einhergehenden veränderten Anforderungen an einen innerstädtischen Park erfordern eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema urbane Resilienz und bilden den Kern der Aufgabe. Er schließt die sozialen, stadtökologischen und wassersensiblen Aspekte mit ein, sollte aber dort nicht enden.

- Welche neuen Ansprüche stellen wir an einen Stadtpark?
- Wie kann er bei Extremwetter (Hitze, Dürre, Wasserüberschuss) Menschen gesunden und erholsamen Aufenthalt gewährleisten und auch noch zur Schwammstadt beitragen?
- Welche Art Parkbilder können wir uns leisten, dauerhaft zu unterhalten?
- Welche neue Ästhetik wird entstehen?
- Wer partizipiert?

## Vom Park zur Stadt

SINA FRITSCH, FARES ARNOLD SELO  
FH AACHEN – UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

**Schinkel-Preis Städtebau**  
**Reisestipendium der Hans-Joachim-Pysall-Stiftung**

Der Konzeptansatz besticht durch die klare Setzung eines prägnanten Parkbands, das den Gleisdreieckpark weiterführt und eine durchdachte Synthese aus urbaner Dichte und freiem Naturraum in dem Entwurfsgebiet entwickelt. Die Verfasser\*innen verfolgen eine behutsame Weiterentwicklung und Aufwertung der bestehenden landschaftlichen und städtischen Strukturen. Die Transformation des Gebiets in Bezug auf die neue S-Bahn-Verbindung sowie die Einbindung der bestehenden Strukturen bis hin zu drei städtebaulichen Entwicklungsschritten sind überzeugend und anschaulich dargestellt.

Die neue Parkverbindung in Nord-Süd-Richtung - vom Schöneberger-Ufer über die Yorckstraße entlang der Bahn-



gleise bis zum Monumentenplatz - stärkt die fußläufige und radfreundliche Erreichbarkeit und lässt einen kontinuierlichen Raum entstehen, der Park und Stadt nahtlos verknüpft. An der Yorckstraße bildet ein markanter Auftakt die Schnittstelle zwischen Westpark und dem städtischen Freiflächensystem und verbessert dessen Zugänglichkeit am S-Bahnhof Yorckstraße.

Die neuen Quartiere werden in drei Spangen gegliedert und treten durch ihre Anbindung an den Bestand klar und nachvollziehbar in Erscheinung. Der Entwurf arbeitet mit drei Gebäudetypologien - Blockrandbebauung, Solitär und Punkthaus. Die offene Struktur der Punkthäuser ermöglicht einen fließenden Übergang von Stadt zu Park, während Blockrandbebauungen klare Raumkanten formulieren und



Erntestation am Yorckhaus

Solitärbauten gezielt Akzente setzen. In der Gestaltung zeigt sich eine bewusste Zurückhaltung: Große, einfache Setzungen strukturieren das Quartier und verleihen ihm eine eigenständige Identität.

Die funktionale Durchmischung von Gewerbe-, Wohn- und Gemeinschaftsbereichen schafft ein lebendiges und vielseitiges Quartier. Gewerbezone, Familienbereiche und Kreativräume greifen ineinander, während im Park differenzierte Nutzungszonen für Bewegung, Garten- und Erholungsbereiche entstehen. Diese fein abgestimmte Komposition fördert Austausch und soziale Vernetzung.

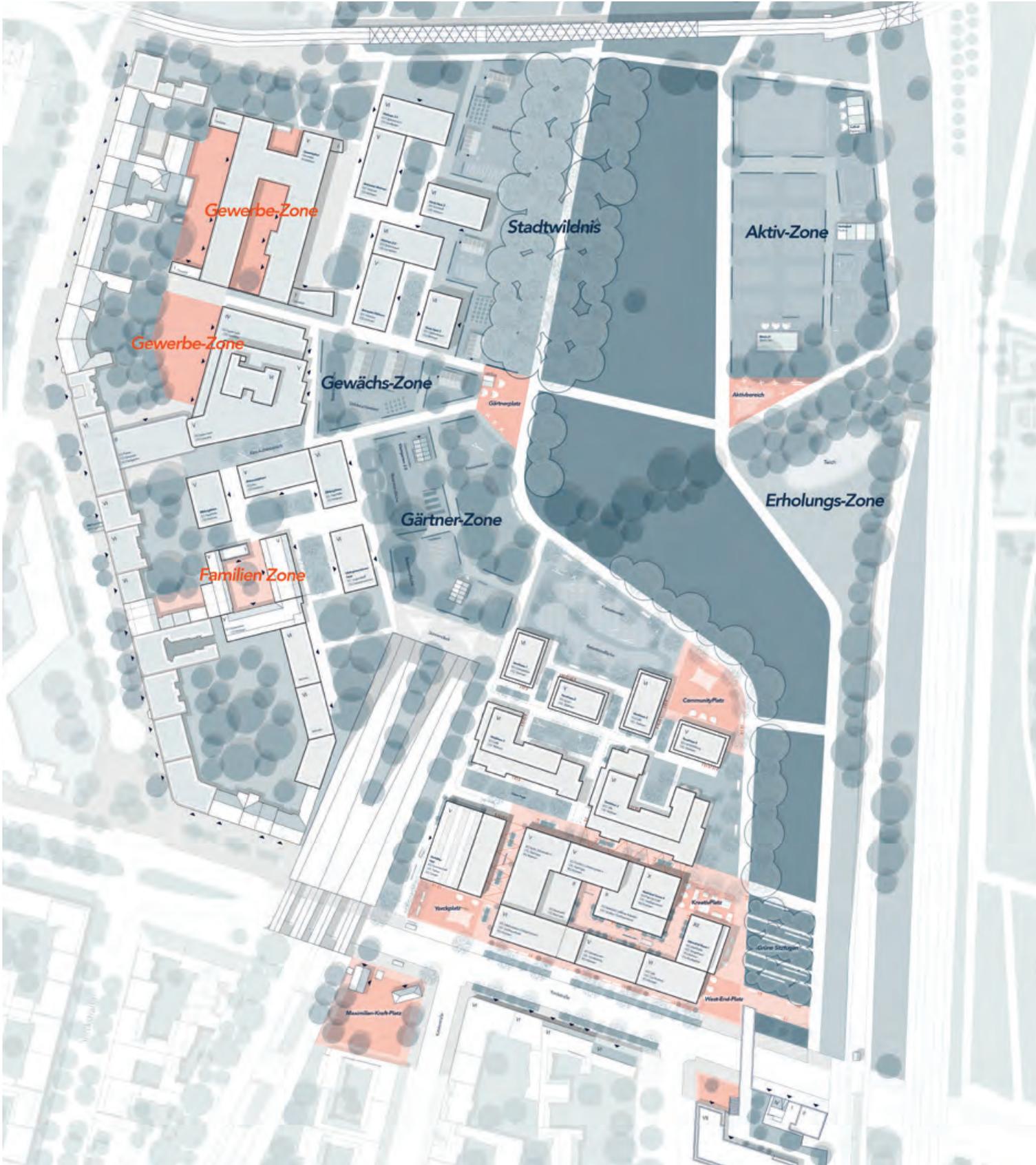
Mit besonderer Sensibilität wird die Transformation bestehender Nutzungen in Angriff genommen: Private Kleingärten werden in gemeinschaftlich nutzbare Gartenanlagen überführt, Volleyballfelder weichen einer vielfältigen Sportzone. Durch gezielte Neupflanzungen entstehen schrittweise neue Vegetationsmuster, die die natürliche Dynamik des Ortes aufnehmen und weiterentwickeln.

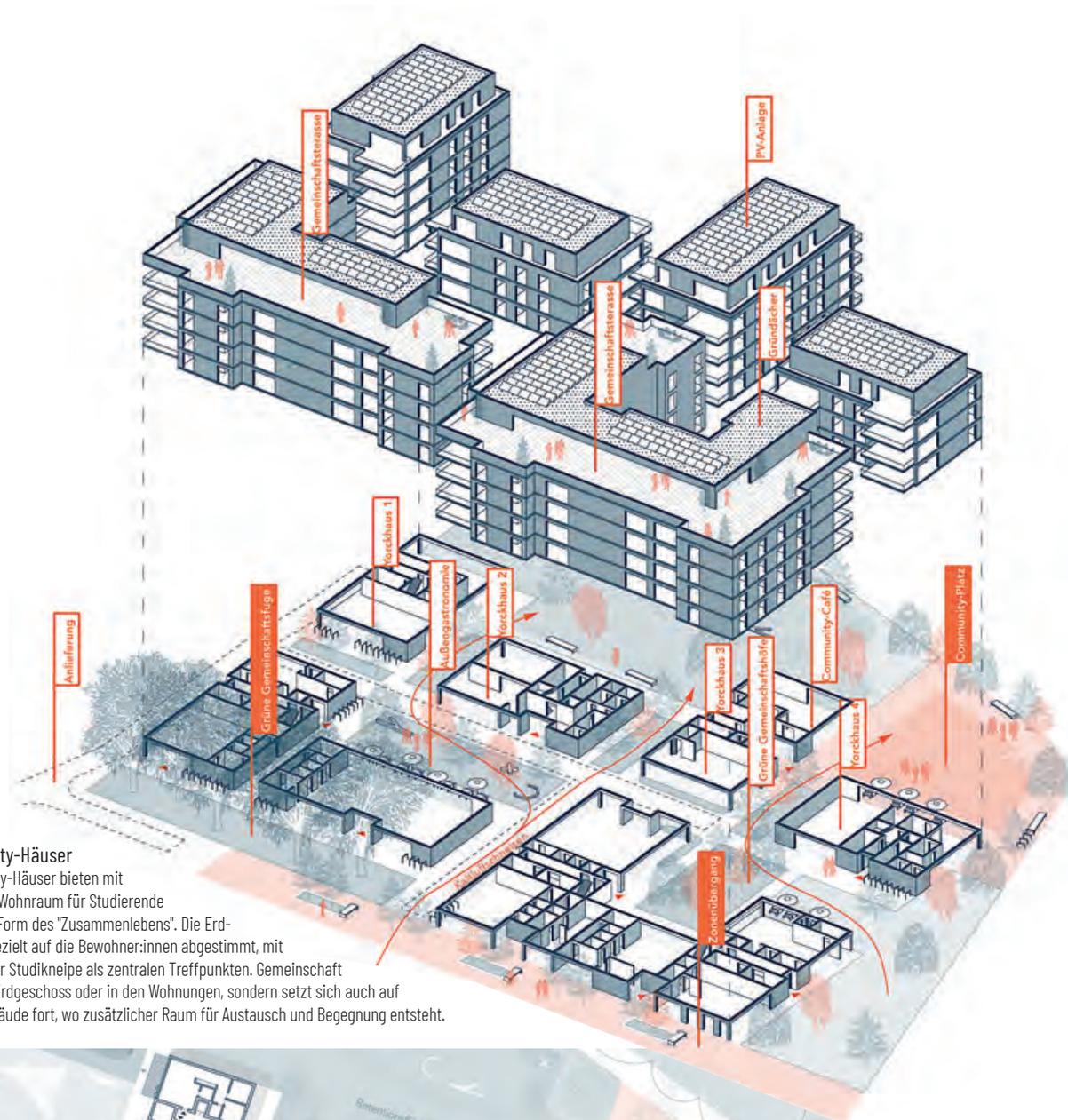
Ein zentraler Baustein ist die Kreativzone entlang der Yorckstraße. Offene Werkstätten, Ateliers und eine Markthalle bieten Raum für handwerkliche und kulturelle Produktion. Die verbreiterte Fußgängerzone wandelt sich in einen belebten Boulevard, der Märkte, Veranstaltungen und soziale Begegnungen ermöglicht. Der historische Kontext des Ortes bleibt dabei stets präsent.

Angrenzend daran entsteht die Gemeinschaftszone als Schnittstelle zwischen Park und urbanem Raum. Gemeinschaftliche Wohnformen und soziale Interaktion stehen hier im Fokus. Zwei Community-Häuser und die Yorckhäuser mit rückversetzten Fassaden schaffen vielfältige Begegnungsorte. Die offenen Erdgeschosszonen verzahnen sich mit dem öffentlichen Raum und stärken das soziale Miteinander. Mit seiner vielschichtigen Verbindung von Architektur, Freiraum und nachhaltiger Nutzung entwickelt „Berlin: Vom Park zur Stadt“ ein dynamisches Quartier, das neue Maßstäbe für das Zusammenspiel von Stadt und Natur setzt.



Wochenmarkt am Kreativplatz





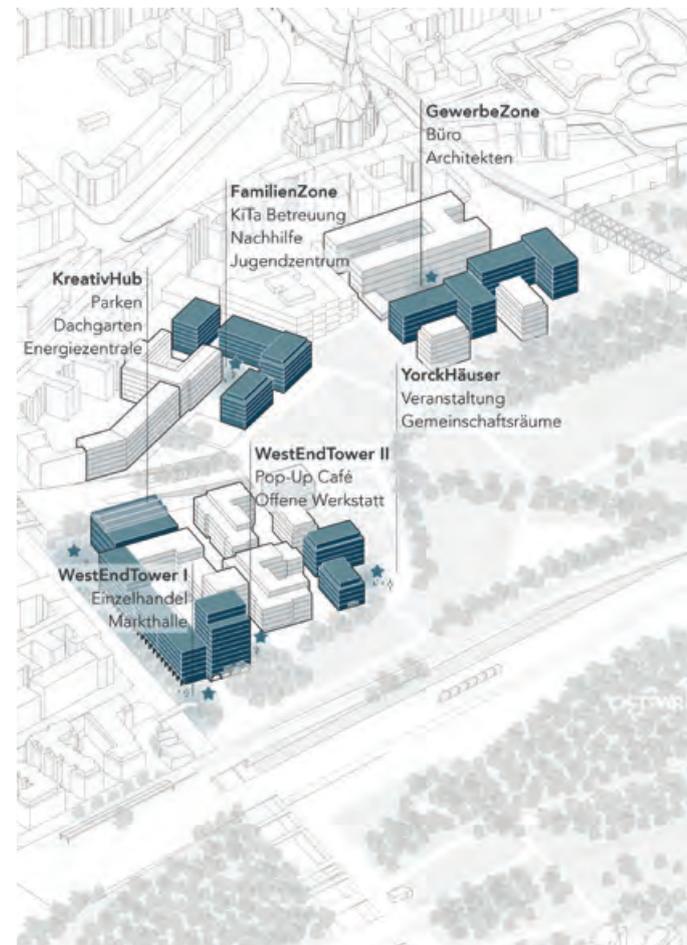
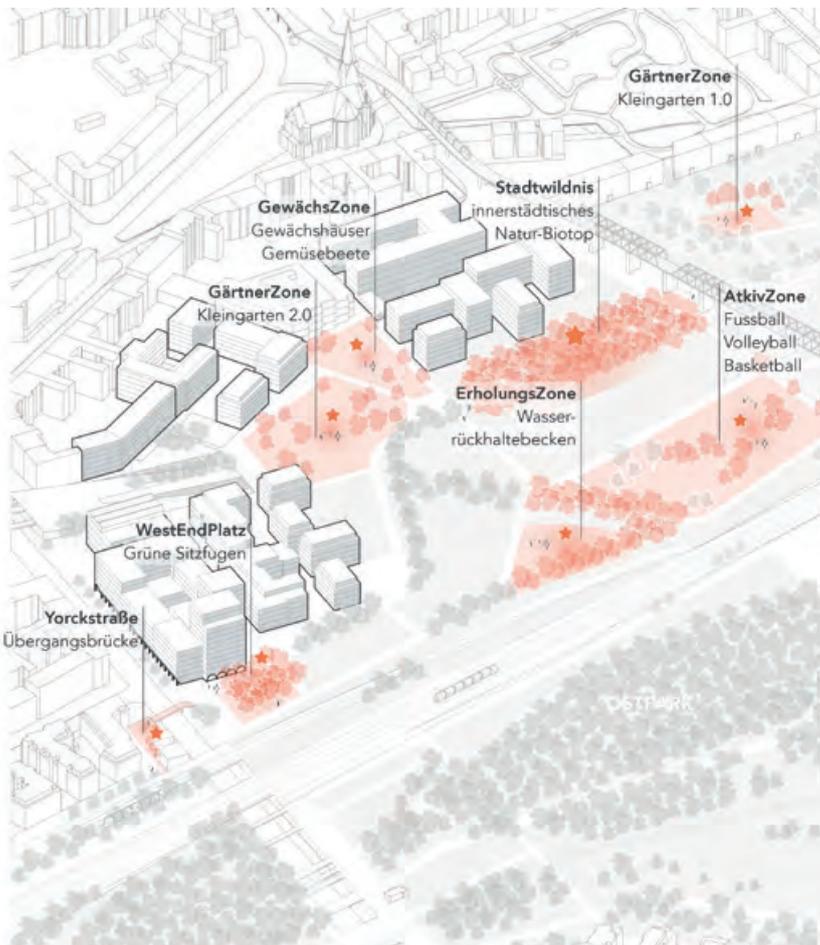
### Yorkhäuser, Community-Häuser

Die entwickelten Community-Häuser bieten mit Cluster-Wohnungen neuen Wohnraum für Studierende und fördern eine moderne Form des 'Zusammenlebens'. Die Erdgeschossnutzungen sind gezielt auf die Bewohner:innen abgestimmt, mit einem Kochatelier und einer Studikneipe als zentralen Treffpunkten. Gemeinschaft entsteht hier nicht nur im Erdgeschoss oder in den Wohnungen, sondern setzt sich auch auf den Dachterrassen der Gebäude fort, wo zusätzlicher Raum für Austausch und Begegnung entsteht.





Schnitt CreativCluster



**Park-Bausteine**

Die erweiterten Parkstrukturen am Gleisdreieck bieten den Bürger:innen der Stadt ein besonders vielfältiges Sport-, Freizeit- und Erholungsangebot. Durch den gezielten Erhalt der Stadtwildnis entsteht ein spannendes und erlebbares Biotop, das als Highlight eines Spaziergangs dient. Die Parkelemente vereinen Funktionen der Naherholung, sportlichen Aktivität sowie zusätzliche Möglichkeiten zur Nahversorgung durch urbanen Eigenanbau und gemeinschaftliches Gärtnern.

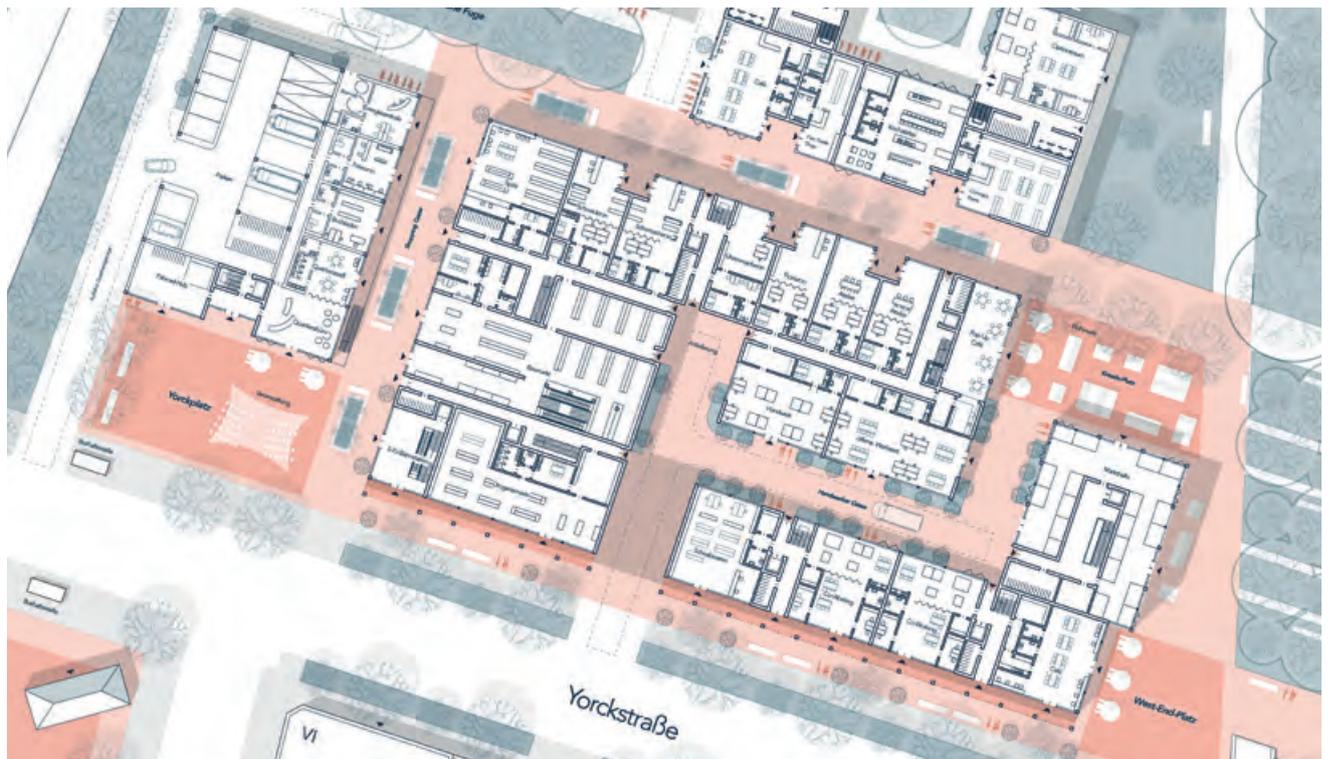
**Stadt-Bausteine**

Bauliche und freiräumliche Strukturen ermöglichen den Bewohner:innen durch die geschickte Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Kultur ein umfassendes und besonders vielseitiges Zusammenwohnen. Die neu entwickelten Zonen berücksichtigen gezielt verschiedene Bedürfnisse und individuelle Lebensstile der Akteur:innen, wodurch bedeutende gemeinwohlorientierte Synergien nachhaltig gefördert, gestärkt und weiter ausgebaut werden können.



### KreativCluster

In Anlehnung an die Bedeutung von Kunst und Kultur im Stadtteil Friedrichshain-Kreuzberg schafft der neue KreativCluster Raum für einen handwerklichen/künstlerischen Kreislauf. Der ehemalige Baumarkt an der Yorkstraße erhält im Cluster auf zwei Etagen einen neuen Standort. Neben offenen Werkstätten, in denen Künstler:innen und Handwerker:innen an Projekten arbeiten können, bietet die Markthalle Raum für die Ausstellung der Projekte lokaler Kreativer.



# WHAT IF ... WE WENT WILD?

KATHARINA AMBROS, JULIA SCHNAITER, LAURA HUBER, LYNN KÜCKELHAUS  
HTWG KONSTANZ

## Sonderpreis des Verbands Privater Bauherren

Die Arbeit entwickelt in einem scheinbaren Niemandsland und entlang mehrerer Bahnstrecken eine unkonventionelle, wilde und visionäre Ergänzung der Gründerzeitstrukturen im Süden der Kernstadt Berlin. Entlang der unvollendeten Achse des Hobrecht'schen Generalzugs werden in schlichten Baukörpern gemeinschaftliche Einrichtungen vorgeschlagen. Diese Achse dient vor allem dem Fuß- und Radverkehr sowie der Vernetzung der umliegenden Quartiere. Im Übergang zu den Raumkanten der Gründerzeit werden würfelförmige Wohnbauten auf die Restflächen verteilt und so eine neue Raumstruktur geschaffen, die im wahrsten Sinne wild und grün durchwachsen ist. Die einzelnen Baukörper auf quadratischem Grundriss mit ca. 60 Meter Kantenlänge umschließen einen kleinen grünen Innenhof von 15x15 Meter und bieten je Etage etwa 15 Wohnungen mittlerer Größe (70m<sup>2</sup>).

Das Dach krägt ausreichend über, sodass Balkone, Loggien oder Laubengänge vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten bieten können.

Die Arbeit ist ebenso innovativ und außergewöhnlich, wie sie mutig und daher schon wieder unrealistisch ist. Die Ideen und die Umsetzung sind dabei klar verständlich und ausformuliert. Die Bebauungsstrukturen weckten dabei das Interesse der Jury und eine intensive Diskussion darüber, ob diese Typologien mit einer modularen Bauweise nicht auch an weiteren Standorten der Hauptstadtregion genutzt werden könnten, um einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung und zur Schaffung attraktiven Wohnraums zu leisten. Daher wird diese Einreichung mit dem Sonderpreis für Innovation des Vereins privater Bauherren ausgezeichnet.







Die Wohngebäude folgen einer aufgelösten Blockstruktur mit Laubengängen und sind so konzipiert, dass sie unterschiedliche Familienkonstellationen und Nutzungsanforderungen unterstützen. In der Mitte der Wohnbereiche schaffen Atrien lichtdurchflutete Räume und Begegnungszonen, die den sozialen Austausch fördern. Die Gestaltung orientiert sich an der Idee von

Inseln, die in der urbanen Wildnis eingebettet sind, und verbindet so städtisches Wohnen mit einem Gefühl von Freiheit und Nähe zur Natur. Gleichzeitig entstehen vielfältige Übergänge zwischen privaten, gemeinschaftlichen und öffentlichen Räumen, die ein lebendiges Quartier ermöglichen.



# Bewegungsterrassen

RONJA GÄCK, RONJA LEONI GENSEL  
TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

## 3. Diesing-Preis

Die Arbeit zeichnet sich dadurch aus, dass sie die das Planungsgebiet durchschneidende Bahntrasse von einer Barriere zu einem verbindenden „Lebensraum“ und städtebaulichen Rückgrat uminterpretiert.

Diese Idee wird überzeugend und konsequent verfolgt, indem beidseitig der Bahnflächen eine städtebauliche Struktur entwickelt wird, die deren Richtung aufnimmt, und sich ihr zuwendet.

Sieben 5- bis 8-geschossige, aufgelockerte Blockrandbebauungen mit gemischten Nutzungen entwickeln sich entlang der Bahntrasse, der die belebten Erdgeschosszonen zugewandt sind. Die Blöcke werden an drei Stellen entlang der Gleisterrassen durch geschickt gesetzte, bis zu 15-geschossige Hochpunkte akzentuiert, die einen Bezug zur benachbarten „Urbanen Mitte“ herstellen. Es entsteht ein urbanes Quartier, das in seiner Dichte und Körnung dem Ort angemessen erscheint.

Zwischen den beiden Baukörpern spannen sich die Gleisterrassen auf, ein leicht mäandrierender Freiraum, der sich durch die Richtungswechsel der flankierenden Bebauungskanten aufweitet und verengt. In seiner Mitte liegt die im Süden des Grundstücks aufgeständerte Gleistrasse, die sich nach Norden absenkt und schließlich in einem eingeschnittenen Trog verläuft, der von zwei Brücken überspannt wird. Die beiden gegenüberliegenden Seiten der Gleisterrassen werden mit unterschiedlichen kleinteiligen Freiraumnutzungen programmiert. Besonders überzeugend ist, dass über die

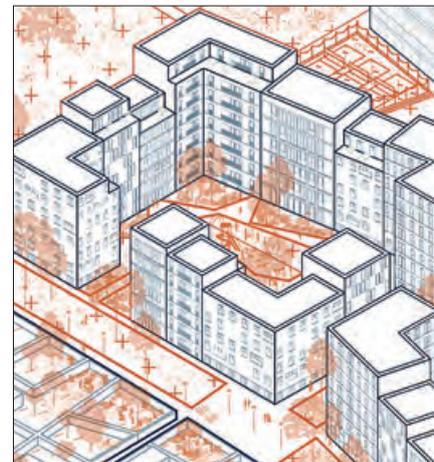
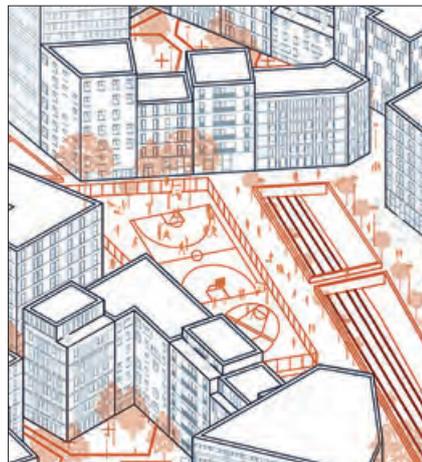
Gleisterrassen eine Verbindung von der Yorckstraße zum nördlich angrenzenden Park am Gleisdreieck geschaffen wird.

Im Norden schließt das Quartier in der Linie der Ost-West-Achse des „Generalzuges“ ab und überzeugt durch diese klare Haltung einer neuen Bebauungskante zum Park. Durch den Abriss eines Gebäudes an der Bülowstraße wird die Blickbeziehung entlang dieser Achse zur Amerikanischen Kirche hergestellt. Der Anschluss nach Osten mit einer Brücke über die Bahnanlagen zum „Ostpark“ genannten Teil des Parks am Gleisdreieck lässt die Frage nach deren Höhenentwicklung unbeantwortet.

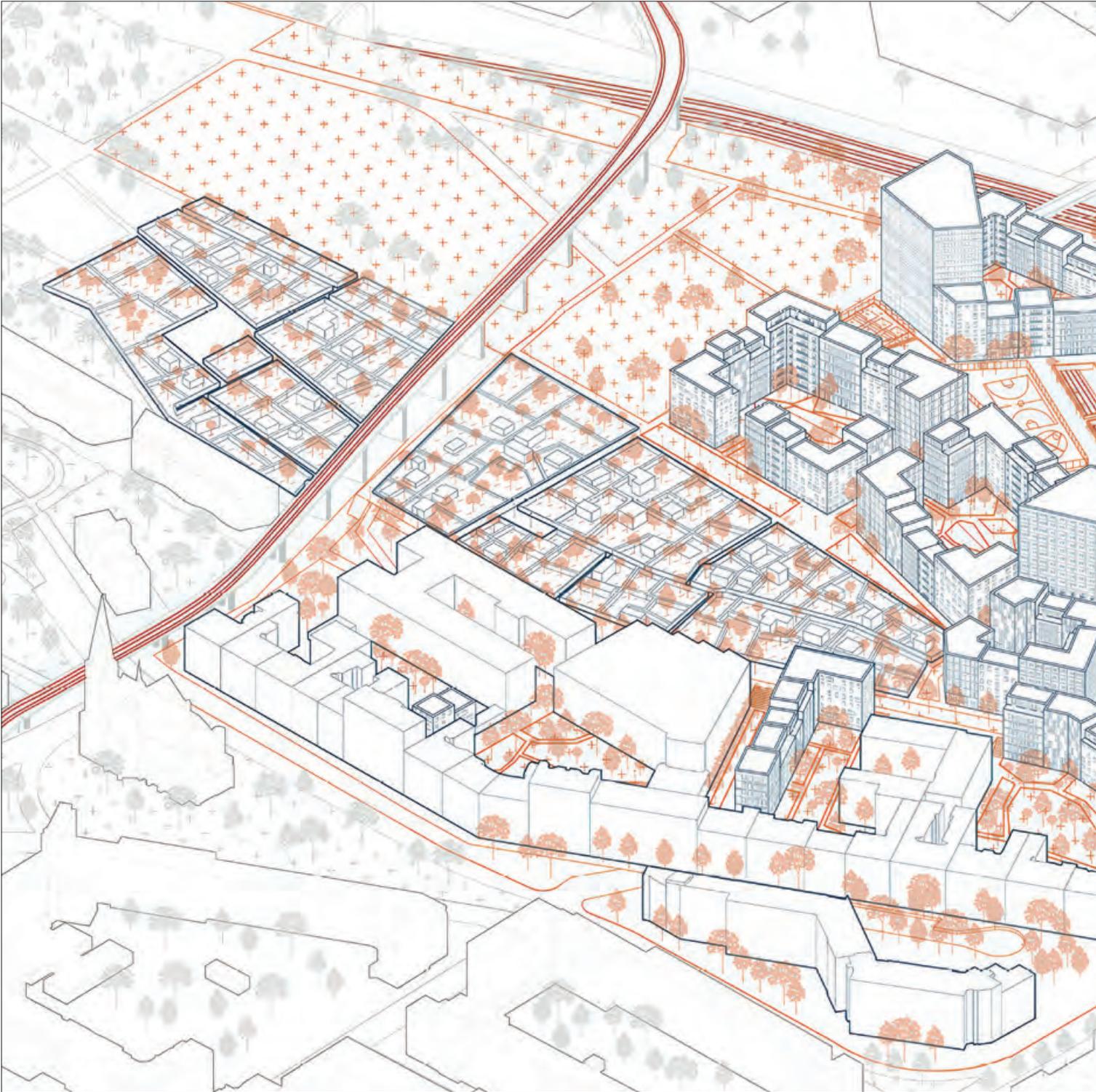
Die westlichen Blöcke an der Bülowstraße werden parkseitig ergänzt und damit folgerichtig geschlossen. Die bestehenden Kleingartenanlagen werden erhalten und als weitere grüne Zäsur selbstverständlich und unaufgeregt in die städtebauliche Neuordnung integriert.

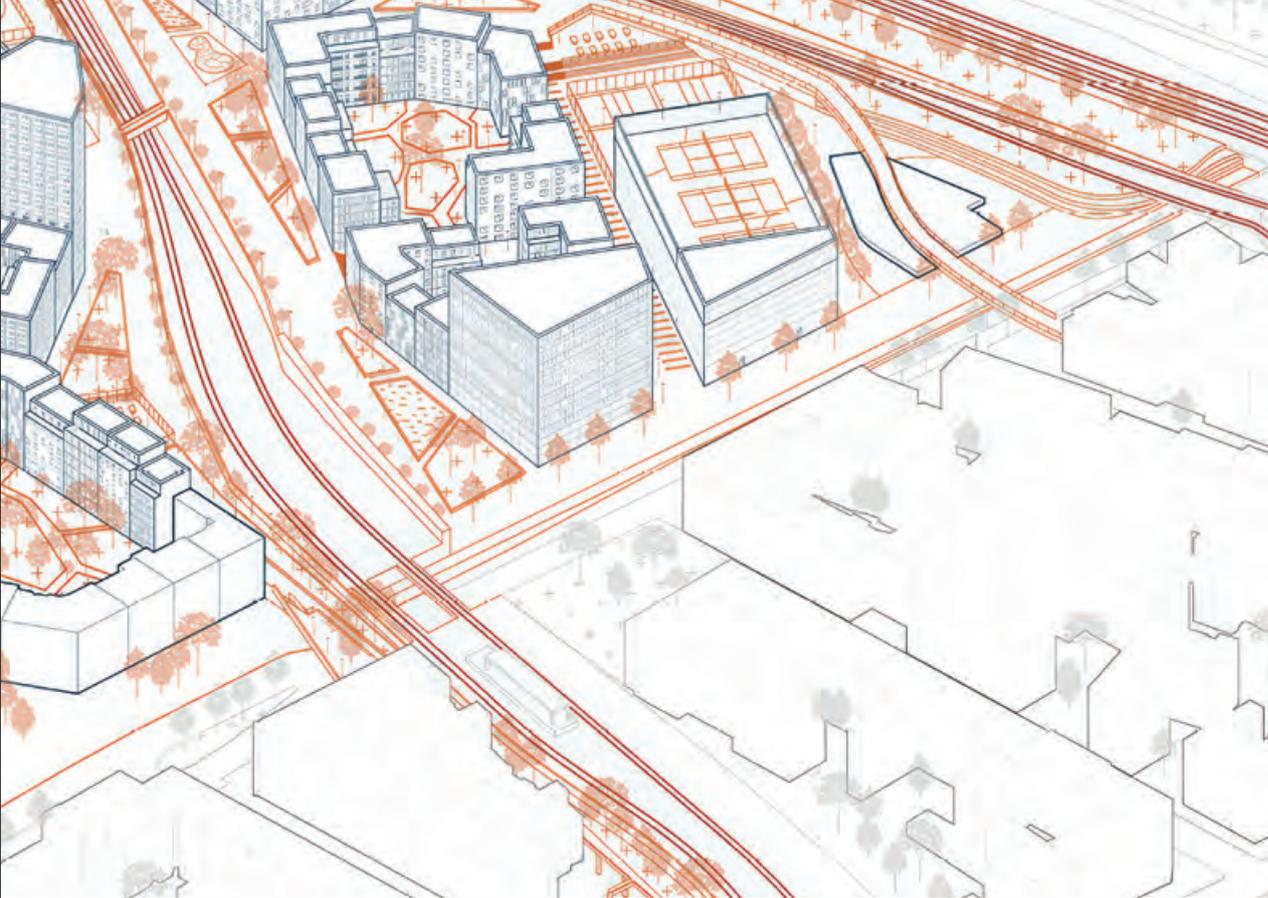
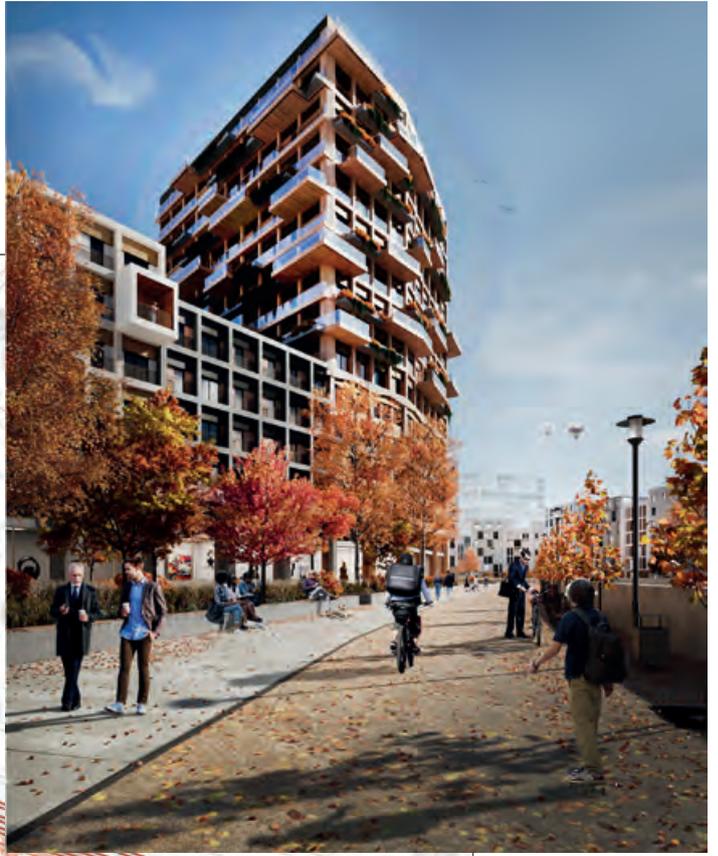
Im Südosten des Planungsgebietes, an der Yorckstraße, entsteht der Sonderbaustein der 7-geschossigen „Urban Sports Arena“ mit weiteren Sportflächen im Freiraum. Die komplexe Topografie wird durch eine „Highline Park“ genannte Verbindung über die Yorckstraße sowie geneigte Plätze und Straßen überwunden.

Insgesamt überzeugt die Arbeit durch die Haltung, der Bahnanlage nicht den Rücken zuzukehren, sondern sie in die Mitte zu nehmen, und durch die beigefügten Bilder, die erahnen lassen, dass mit diesem unkonventionellen Ansatz eine entsprechende Qualität erreicht werden kann.









# GRENZFREQUENZ

ANNA PALARZ, GIAN-LUCA PATTI  
FACHHOCHSCHULE AACHEN

## Anerkennung

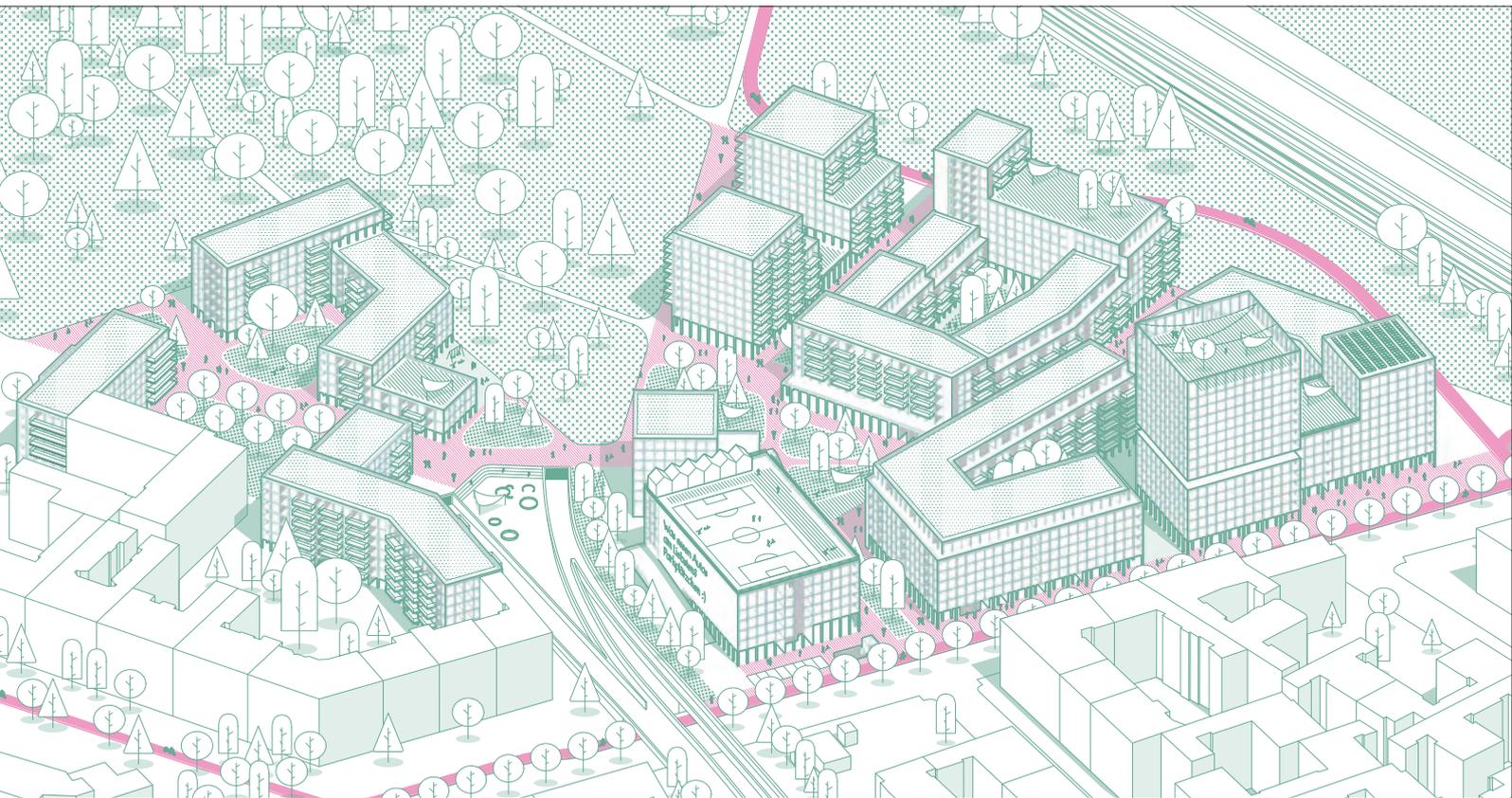
Mit relativ wenigen Stadtbausteinen schaffen die Verfasser:innen ein prägnantes und klar gegliedertes Konzept. Schwerpunkt bildet der Teilbereich an der Yorckstraße, der in einer intelligenten Schichtung einen Übergang zum erweiterten Gleisdreieckpark formuliert.

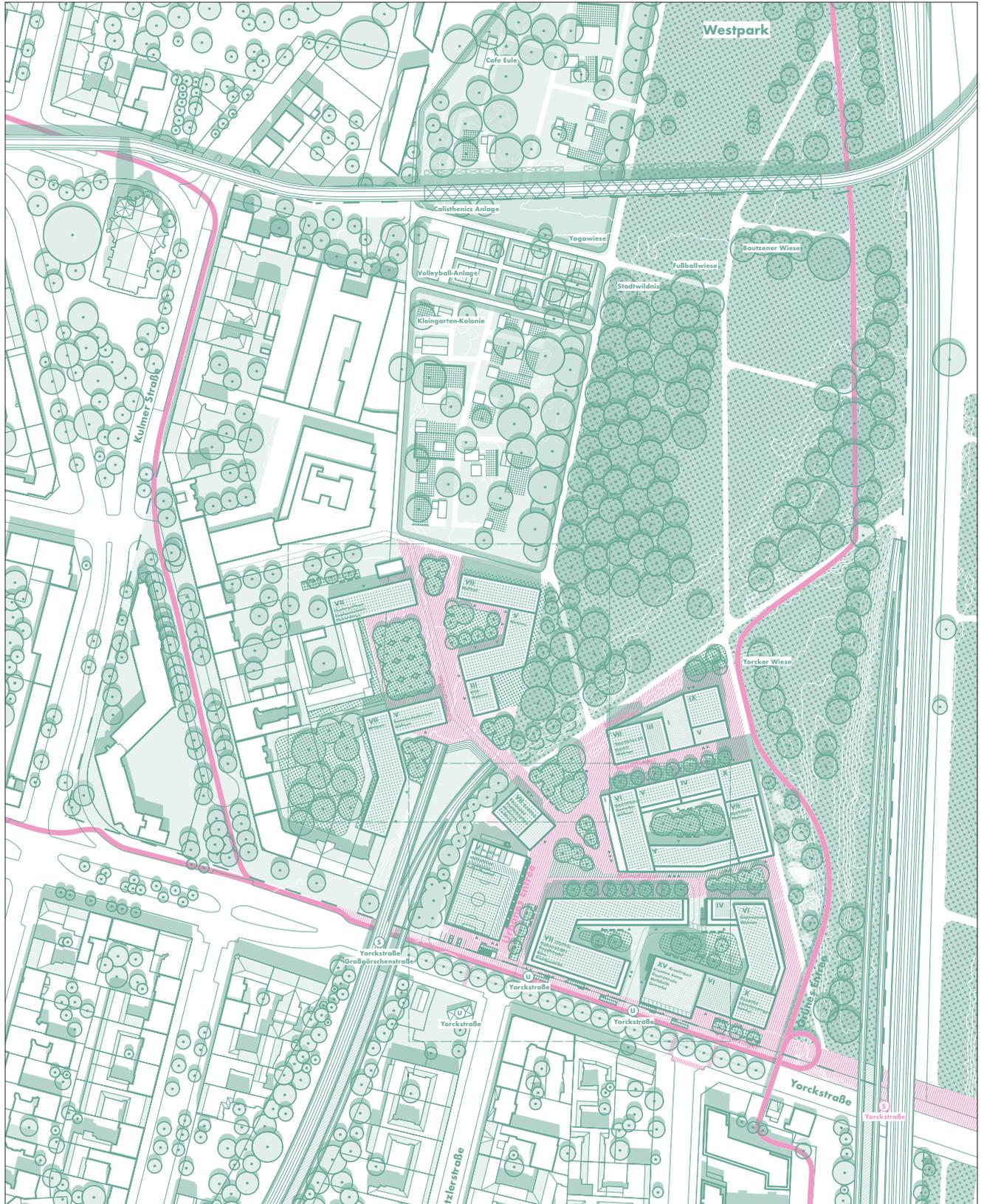
Hochpunkte werden an der Yorckstraße und am neuen Parkrand gesetzt. Im Inneren des Quartiers entsteht der von der Yorckstraße zugängliche, jedoch abgeschirmte Kiezplatz mit seinen angelagerten, öffentlich zugänglichen Nutzungen, der sowohl zum Park als auch zum Quartier am Bülowbogen überleitet. Dort sieht der Entwurf eine bauliche Arrondierung des Bestands mit wenigen, gekonnten Setzungen vor. Es werden vor allem neue Wohnangebote aber auch punktuell ein gewerblicher Neubau geschaffen. Durch die Anordnung der Baukörper entstehen sehr gute Wohnlagen am Parkrand und zugleich gut dimensionierte Freiräume als halboffene Hofflächen.



Die nördlich angrenzenden Kleingärten werden leicht reduziert und um Sportflächen ergänzt. Die Stadtwildnis wird nach Süden erweitert und schließt dort an den Kiezplatz an. Bestehende Wegeverbindungen werden auf selbstverständliche Weise fortgeführt und erhöhen die Wahrnehm- und Erreichbarkeit des Parks insbesondere von der Yorckstraße.

An der Yorckstraße nimmt die Neubebauung Abstand zur Bahntrasse und schafft damit ein „Grünes Entree“ zum Gleisdreieckpark, das sich nach Norden einladend aufweitet. Auch wenn die neue City-S-Bahn nicht explizit thematisiert wird, ist der vorgeschlagene Freiraum ausreichend, um ihre Trasse aufzunehmen. Hier erhält der Radschnellweg Berlin-Leipzig eine neue, sinnvolle Führung.





# YORCK QUARTIER

LUKAS HAHN, TIM MICHELS, LUKAS ZÖLLER, MALTE WECKECK  
TECHNISCHE UNIVERSITÄT DORTMUND

## Anerkennung

Aus einer umfassenden, detaillierten und anschaulichen Analyse entwickeln die Verfasser ein stimmiges Konzept für die Erweiterung Schönebergs. Dabei greifen sie historische Visionen des Quartiers auf und leiten eine städtebauliche Reparatur ein, die Brüche durch die Bahninfrastruktur auflöst.

Die wichtigsten Straßenzüge werden in das Quartier geführt, und die Stadtstruktur wird mit zwei Reihen kompakter Blöcke fortgesetzt, vor denen Punktbauten Akzente am Park setzen. Die Blockgrößen und Typologien überzeugen durch Flexibilität und ermöglichen eine vielfältige Nutzungsmischung.

Kaum eine andere Arbeit widmet sich so intensiv dem wichtigen Thema des Stadteingangs von der S-Bahn. Am S-Bahnhof Yorckstraße entsteht ein hybrider Block als Schnittstelle zwischen Bahnhof und Quartier, der verschiedene Ebenen und Nutzungen sinnvoll verbindet.

Überörtliche Wegeverbindungen werden schlüssig zusammengeführt und ergeben ein durchdachtes Netzwerk. Besonders hervorgehoben wird der Generalzug vom Nollendorfplatz zum Mehringdamm, den Hobrecht von

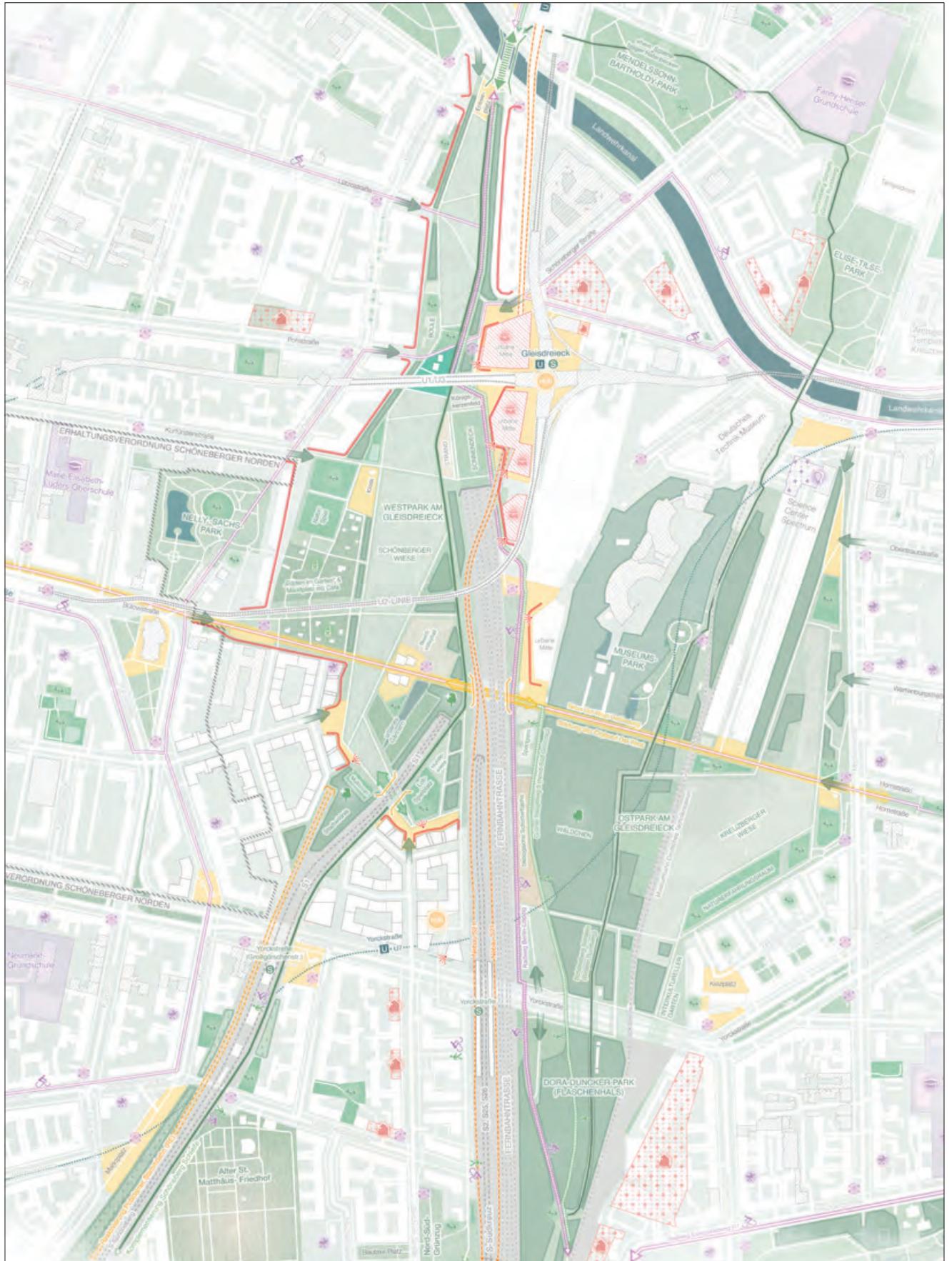
Lenné übernahm, der jedoch nie realisiert wurde. Auch die Schöneberger Schleife wird als grüner Ring entwickelt, der von der Cheruskerstraße bis zum Mendelssohnplatz reicht. Der lineare Park am Gleisdreieck wird so zu einem großzügigen Grünring erweitert.

Freiraum- und Freizeitnutzungen im Norden werden neu organisiert und durch Stadtwildnis, gemeinschaftliche Gärten und Sportflächen ergänzt. Kleine Plätze am Parkrand werten die Grünflächen zusätzlich auf. So entsteht ein sinnvolles Netz an Nahverbindungen.

Die Verfasser überzeugten die Jury mit ihrer außergewöhnlich umfangreichen und präzisen städtebaulichen Analyse, aus der sie konsequent ihre gestalterischen Entscheidungen ableiten. Mit viel Gespür für die vorhandenen Strukturen reparieren Sie die fragmentierte Stadtstruktur und binden den Entwurf harmonisch in die Umgebung ein, ohne dominant zu wirken.



Der Park am Gleisdreieck zeichnet sich durch seine großzügige zentrale Freifläche aus, die das Herzstück der Anlage bildet. Diese zentrale Fläche in der öffentlichen Grünanlage wurde bewusst von festen Nutzungen freigehalten. Dadurch entstehen neue Sichtachsen, und es wird Raum für vielfältige Aneignungsmöglichkeiten geschaffen. So entsteht ein durchgehender grüner Korridor, der sich vom nördlich gelegenen Park am Landwehrkanal bis zum südlichen Ende der Yorckstraße erstreckt.



# heckenorchester am gleisdreieck

NOAH RIMANN, LORIS THEUS

OST – OSTSCHWEIZER FACHHOCHSCHULE, CAMPUS RAPPERSWIL-JONA

**Schinkel-Preis**

**Sonderpreis der Lenné-Akademie**

Die Arbeit verbindet klassischen Themen und Mittel der Landschaftsarchitektur und aktuelle Herausforderungen zu einer eigenständigen Lösung die gleichzeitig formal prägnant und selbstverständlich wirkt. Zwischen einem großzügigen Platz als neuen Parkzugang entlang der U-Bahn-Brücke im Norden des Entwurfsgebiets und der neuen Bahntrasse mit langgezogenem Tunneltrug im Süden erstreckt sich ein Feld mit in diversen Pflanzenarten ausgeführten, organisch gerundeten Heckenringen unterschiedlicher Ausdehnung und Höhe. Was auf den ersten Blick an die Kleingärten von C. Th. Sørensen in Nærum aus den frühen 1950ern erinnert, stellt sich als eine zeitgemäße, ortsbezogene Neuinterpretation des Themas „Heckenzimmer“ heraus. Mit einer Zonierung in private, von Vereinen genutzte und öffentliche Bereiche bieten diese Zimmer einem vielfältigen Nutzungsangebot Raum, das von Gemeinschaftsgärten über „Ruhe-Zimmer“, Hundebereich, Sport-„Zimmer“, Versickerungsflächen bis hin zu nicht programmierten Zimmern reicht.

Der Bestand wird auf intelligente Weise integriert: Ein Streifen der Stadtwildnis wird als nicht-zugänglicher Naturbereich erhalten, und die Heckenzimmer nehmen auch Beachvolley-Felder und Kleingärten auf. Damit wird der in der

Wettbewerbsaufgabe enthaltenen Aufforderung Rechnung getragen, die existierende Kleingartenanlage behutsam zu öffnen und ökologisch aufzuwerten.

Auf übergeordneter Ebene realisiert der gesamte Bereich eine Weiterführung des Themas des offenen Wiesenentrums mit stärker programmiertem, räumlich verdichtetem Rahmen, wie es den Park am Gleisdreieck charakterisiert, mit dem der neue Entwurf trotz seiner Eigenständigkeit zu einer organischen Einheit verschmilzt. An unterschiedlichen Stellen entstehen Verknüpfungen mit umliegenden Quartieren, und in einer deutlichen Geste verbindet eine Fußgängerbrücke auf der Linie des Lenné-Hobrecht'schen Generalzugs den neuen Parkteil mit dem Westpark jenseits der Fernbahnstrecke. Der an der Yorckstraße gelegene Baumarkt wird umgenutzt um weiteren sportlichen und kulturellen Nutzungen zu ermöglichen. Nördlich davon wird der zwischen den Bahntrassen befindliche Bereich von einem weitläufigen, von ökologischen Maßnahmen durchzogenen Ruderalwald ausgefüllt.

Der Charme der formalen Idee der Heckenzimmer liegt nicht zuletzt darin, dass sie durch ein Weglassen einzelner Heckenräume oder eine Erweiterung – die auch vorgeschlagen wird – flexibel an Veränderungen des Kontextes angepasst

werden könnten. Leider weist die Arbeit einen fundamentalen Schwachpunkt auf: Die Lage der Stammbahn entspricht nicht dem in der Aufgabenstellung definierten Szenario. Gerade weil sich die Arbeit, wie oben beschrieben, an verschiedene Trassenführungen und deren räumliche Struktur in herausragender Weise anpassen läßt, wurde sie trotzdem prämiert.

Überzeugen können auch die Ideen für die Pflanzenverwendung, denn diese sind raumbildend gedacht und durch die Programmierung wie „Ökohecke“, „Naschhecke“ oder „Dufthecke“ essentieller Teil der Entwurfsidee. Die Pflanzliste ist differenziert und originell und – mit der Ausnahme von Fraxinus – zukunftsfähig. Aufgrund dieser Qualitäten wurde der Arbeit zusätzlich zum Schinkel-Preis auch der von der Lenné-Akademie gestiftete Sonderpreis für Pflanzenverwendung zuerkannt.





heckentypologie



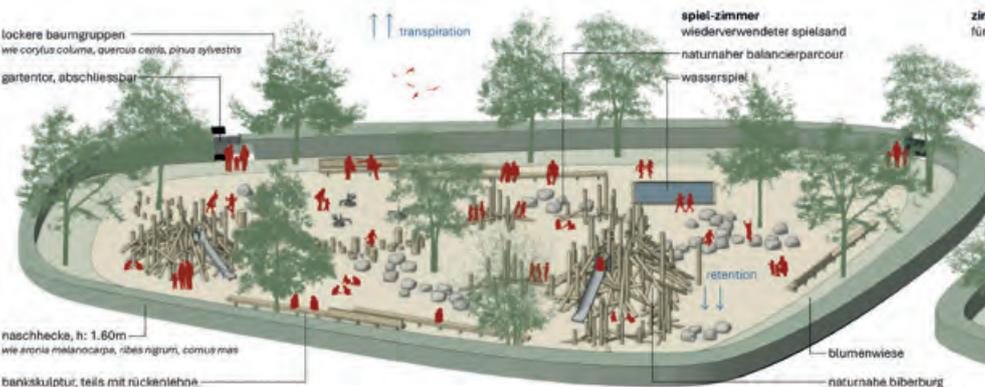
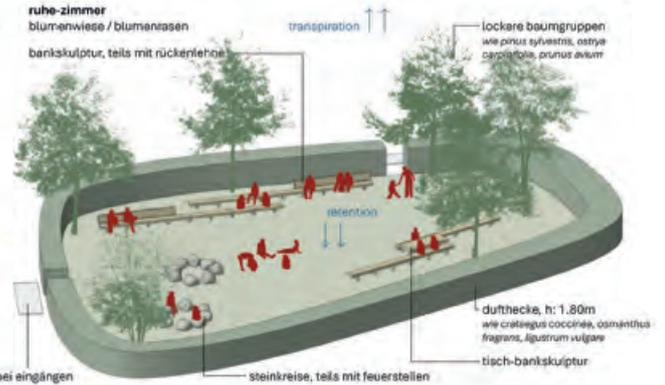
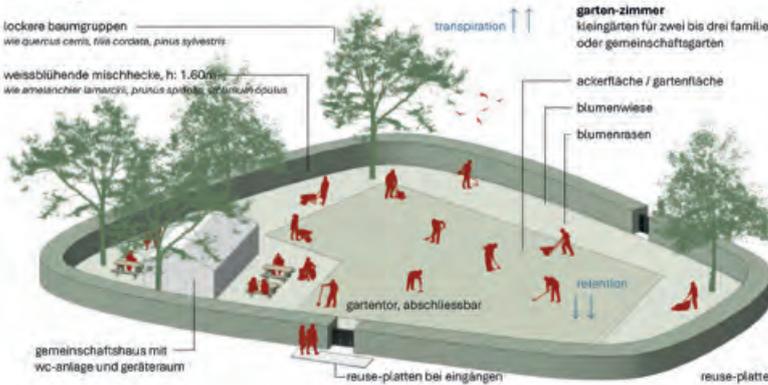
- klassische  
mischhecke,  
h: 1.40 - 1.80m
- immergrüne  
mischhecke,  
h: 1.40 - 1.80m
- weiss-blühende  
mischhecke,  
h: 1.40 - 1.80m
- gelb-blühende  
mischhecke,  
h: 1.40 - 1.80m
- öko-hecke,  
h: 1.40 - 1.80m
- naschhecke,  
h: 1.40 - 1.80m
- dufthecke,  
h: 1.40-1.80m
- staudenhecke,  
h: 0.50 - 1.50m

Naschhecke:

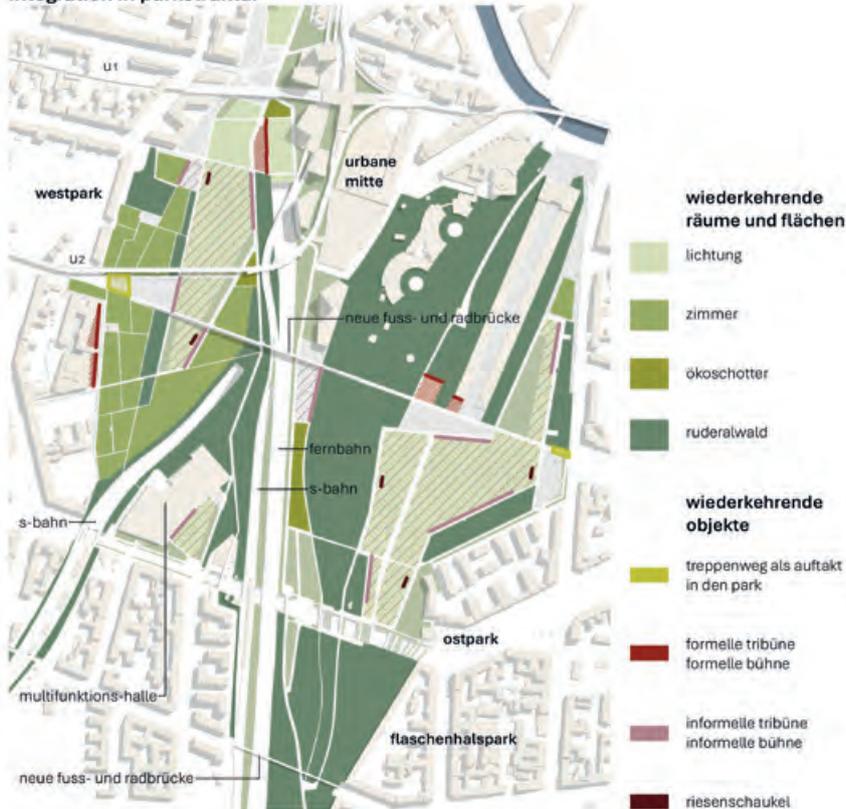
- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| Amelanchier ovalifolium | Gemeine Felsenbirne    |
| Aronia melanocarpa      | Schwarze Apfelbeere    |
| Cornus mas              | Kornellkirsche         |
| Ribes nigrum            | Schwarze Johannisbeere |
| Ribes rubrum            | Rote Johannisbeere     |
| Ribes uva-crispa        | Stachelbeere           |
| Rubus fruticosus        | Brombeere              |
| Sambucus nigra          | Schwarzer Holunder     |
| Vaccinium corymbosum    | Immergrüne Heidelbeere |

Dufthecke:

- |                        |                     |
|------------------------|---------------------|
| Crataegus coccinea     | Scharlach-Weissdorn |
| Ligustrum vulgare      | Gemeiner Liguster   |
| Osmanthus fragrans     | Süsse Duftblüte     |
| Rosa rugosa            | Kartoffelrose       |
| Viburnum farreri       | Duft-Schneeball     |
| Viburnum x bodnantense | Bodnant-Schneeball  |



integration in parkstruktur



**Staudenhecke:**

Leitstauden:

- |                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Calamagrostis acutiflora | Reitgras    |
| Helianthus               | Sonnenblume |
| Panicum virgatum         | Rutenhirse  |
| Rudbeckia nitida         | Sonnenhut   |

Begleitstauden:

- |                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| Achillea filipendulina | Schafgarbe                  |
| Echinacea purpurea     | Weisser Sonnenhut           |
| Coreopsis verticillata | Quirlblättriges Mädchenauge |
| Gaura lindheimeri      | Prachtkerze                 |
| Phlomis russeliana     | Russel-Brandkraut           |

Bodendecker:

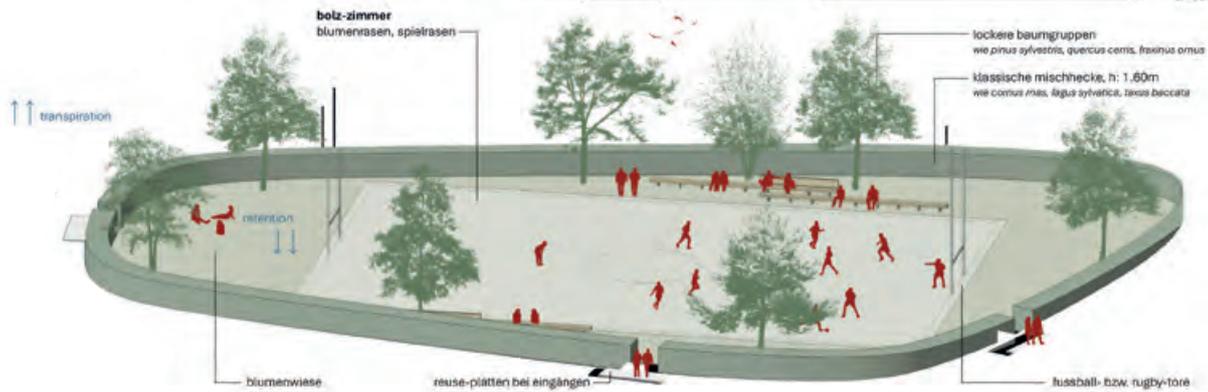
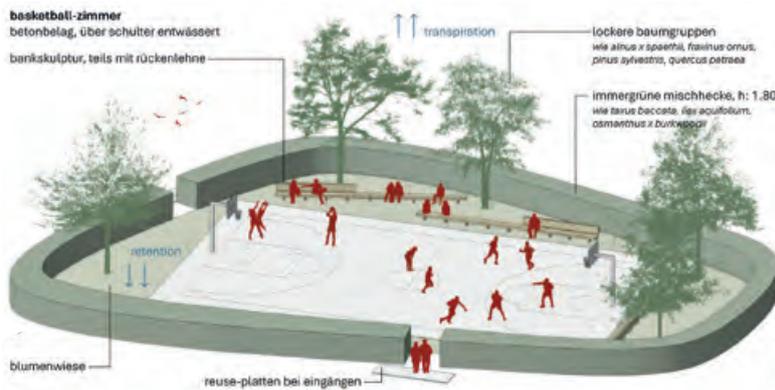
- |                        |                |
|------------------------|----------------|
| Alchemilla epipsila    | Frauenmantel   |
| Aster dumosus          | Kissenaster    |
| Geranium catabrigiense | Storchschnabel |

Streupflanzen (Füllpflanzen):

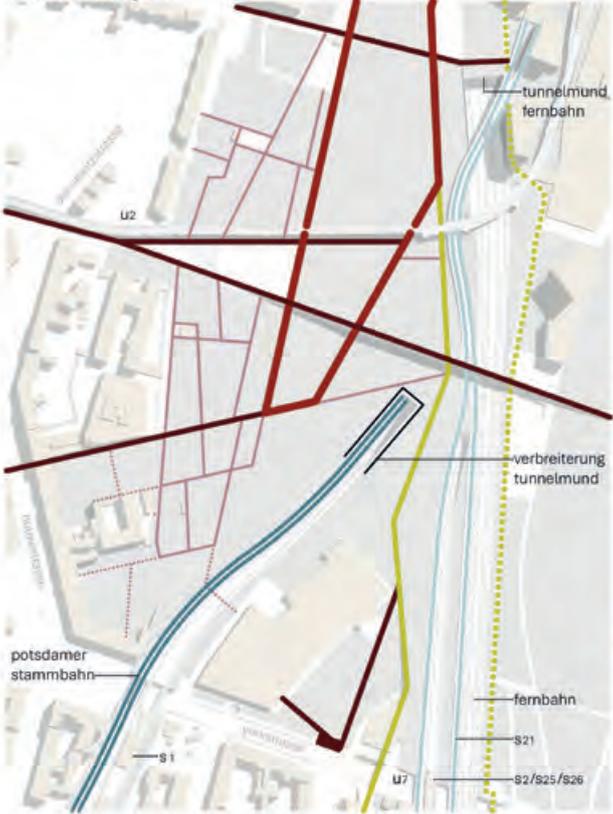
- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Rudbeckia triloba   | Sonnenhut           |
| Verbena bonariensis | Eisenkraut, Verbene |

Blumenzwiebeln (Geophyten):

- |                       |            |
|-----------------------|------------|
| Crocusmia             | Montbretie |
| Crocus chrysanthus    | Krokus     |
| Narcissus cyclamineus | Narzisse   |
| Tulipa kaufmanniana   | Tulpe      |
| Tulipa praestans      | Tulpe      |

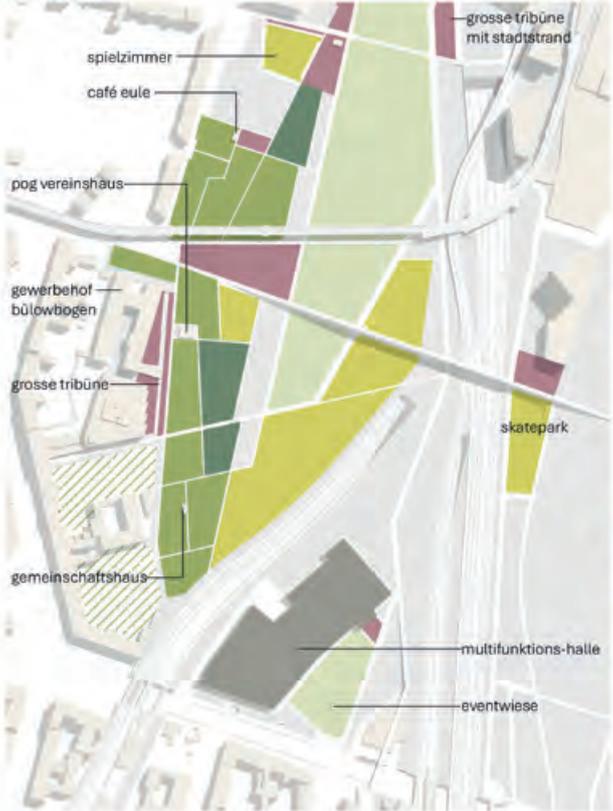


**erschliessungen**



- wegführungen**
- █ erweiterung rahmen westpark
  - █ nord-süd-radweg
  - █ verbindungswege
  - █ nebenwege
  - █ informelle wege zwischen hecken
- gleisführungen**
- █ potsdamer stammbahn auf zwei gleisen
  - █ s21-bahn auf zwei gleisen
  - verbreiterung tunnelmund

**funktionen**



- nutzungen**
- █ plätze mit div. angebot
  - █ offene wiese
  - █ multifunktions-halle
  - █ spiel und sport
  - █ gemeinschaftsgärten und erholungsräume
  - █ kleingärten
  - █ kleingärten erweiterbar auf privaten parzellen
- atmosphären**
- █ einladend & urban
  - █ grosszügig & offen
  - █ aktiv & vielseitig
  - █ dynamisch & pulsierend
  - █ gesellig & entspannt
  - █ friedlich & behütet

**Park- und Randgehölze:**

Acer campestre	Feldahorn
Acer campestre	Feldahorn
Alnus x spaethii	Erle, Purpurerle
Alnus x spaethii	Erle, Purpurerle
Corylus colurna	Baumhasel
Fraxinus ornus	Blumenesche
Ostrya carpinifolia	Hopfenbuche
Ostrya carpinifolia	Hopfenbuche
Pinus sylvestris	Waldföhre
Pinus sylvestris	Waldföhre
Prunus avium	Traubenkirsche
Prunus avium	Traubenkirsche
Quercus cerris	Zerreiche
Quercus petraea	Traubeneiche
Tilia cordata	Winterlinde

**Ruderalwald:**

Alnus incana	Grauerle
Betula pendula	Hängebirke
Betula pendula	Hängebirke
Betula pubescens	Moorbirke
Elaeagnus angustifolia	Schmalblättrige Ölweide
Elaeagnus angustifolia	Schmalblättrige Ölweide
Populus alba	Silberpappel
Populus tremula	Zitterpappel
Populus tremula	Zitterpappel
Salix alba	Silberweide
Salix alba	Silberweide
Sorbus aria	Mehlbeere
Sorbus aucuparia	Vogelbeere
Sorbus torminalis	Elsbeere

**Heckenzimmer:**

**Klassische Mischhecke:**

Acer campestre	Feld-Ahorn
Amelanchier lamarckii	Kupfer-Felsenbirne
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus mas	Kornelkirsche
Fagus sylvatica	Rotbuche
Prunus spinosa	Schwarzdorn
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Taxus baccata	Gemeine Eibe
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

**öffentlichkeitsgrade und zugänglichkeit**



**vegetationstypologie**



**Immergrüne Mischhecke:**

Elaeagnus ebbingei	Wintergrüne Ölweide
Ilex aquifolium	Stechpalme
Ilex x meserveae	Stechpalme
Ligustrum ovalifolium	Ovalblättriger Liguster
Osmanthus heterophyllus	Stachelblättrige Duftblüte
Osmanthus x burkwoodii	Frühlings-Duftblüte
Taxus baccata	Gemeine Eibe

**Weissblühende Mischhecke:**

Amelanchier lamarckii	Kupfer-Felsenbirne
Amelanchier ovalifolium	Gemeine Felsenbirne
Crataegus laevigata	Zweigriffliher Weissdorn
Ligustrum vulgare	Gemeiner Liguster
Philadelphus coronarius	Europäischer Pfeifenstrauch
Prunus spinosa	Schwarzdorn
Rhamnus cathartica	Purgier-Kreuzdorn
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

**Gelbblühende Mischhecke:**

Acer campestre	Feld-Ahorn
Berberis vulgaris	Gewöhnliche Berberitze
Cornus mas	Kornelkirsche
Osmanthus fragrans	Süsse Duftblüte
Ribes aureum	Gold-Johannisbeere

**Öko-Hecke:**

Cornus mas	Kornelkirsche
Corylus avellana	Haselnuss
Crataegus laevigata	Zweigriffliher Weissdorn
Crataegus monogyna	Eingriffliher Weissdorn
Prunus spinosa	Schwarzdorn
Rhamnus cathartica	Purgier-Kreuzdorn
Rosa canina	Hundsrose
Rosa rugosa	Kartoffelrose
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

# DECKEL DRAUF

BASTIAN TEN HAAF, JONAS KRAMER  
UNIVERSITÄT KASSEL

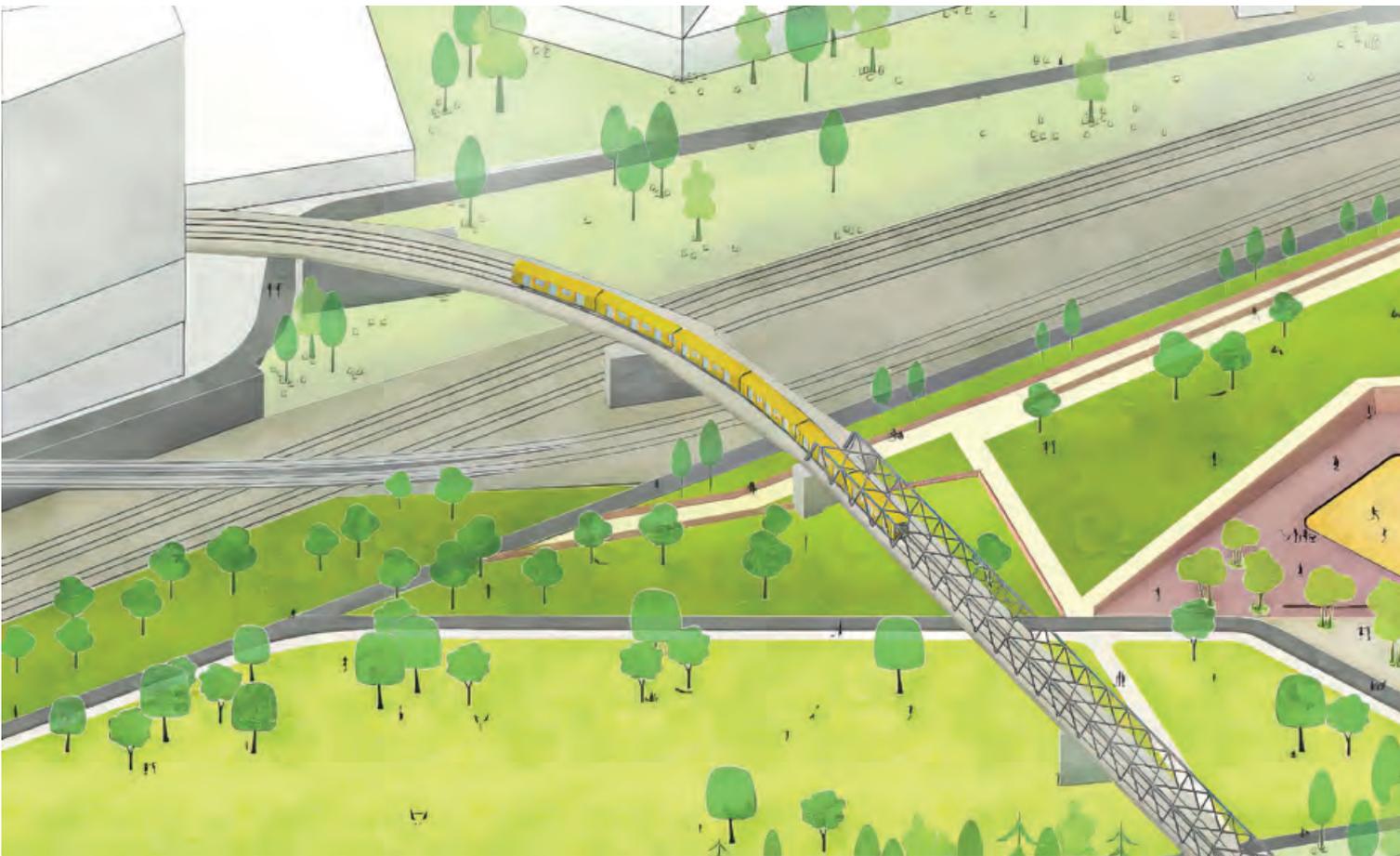
## Anerkennung

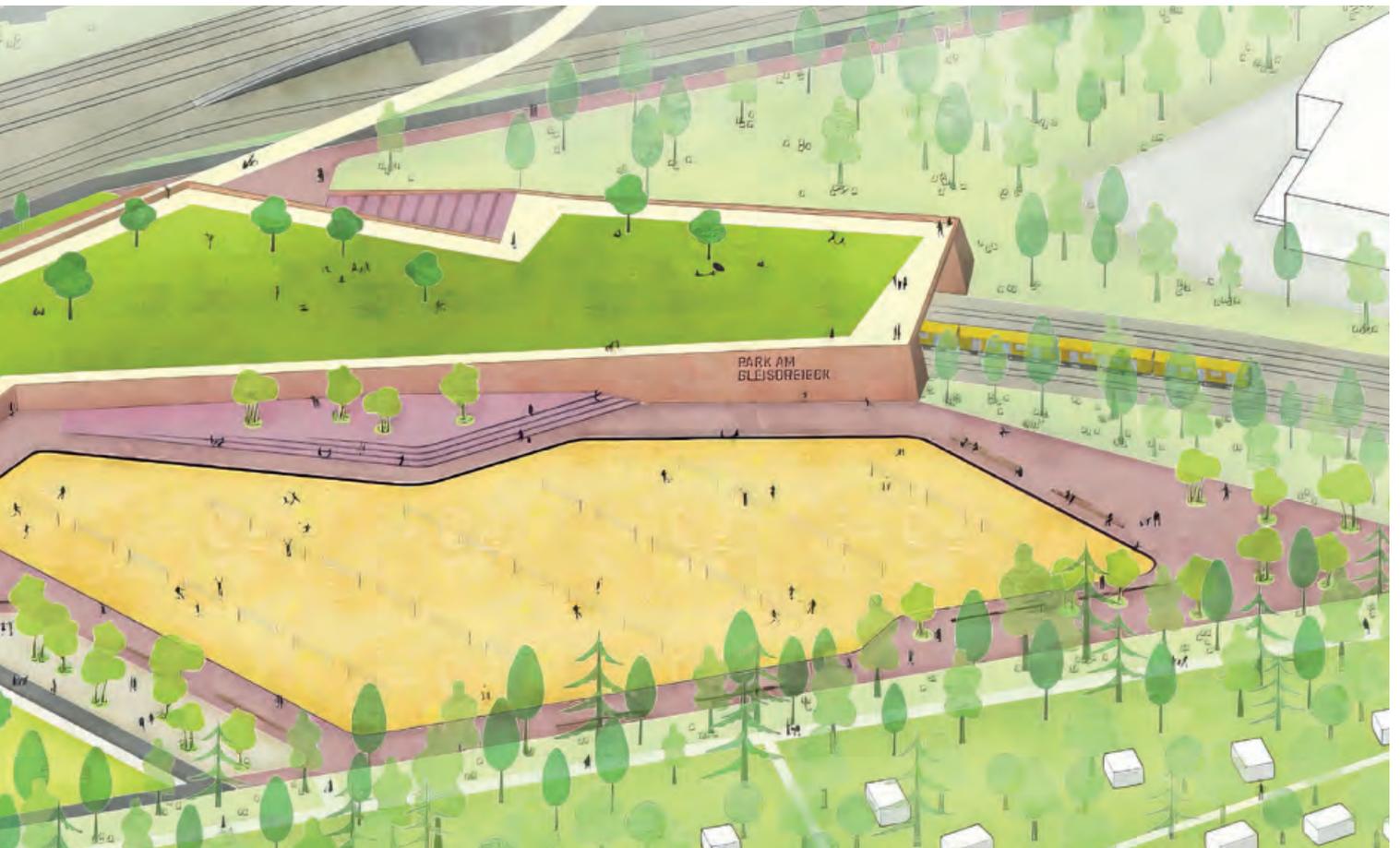
Die Arbeit „Deckel drauf“ erweitert den Gleisdreieckpark logisch und greift dessen Formsprache auf. Die reizvolle Integration der Volleyballfelder sowie der Erhalt der Kleingärten und der Bestandsvegetation sind positiv hervorzuheben. Die monumentale Inszenierung des Bahntrassen-Deckels schafft eine Landmarke mit besonderer Aufenthaltsqualität und attraktiver Aussicht. Besonders gelungen ist auch die Brücke zur Erschließung des östlichen Bestands. Diese überwindet die trennende Bahntrasse nicht einfach, sondern setzt sie in einer mutigen Geste in Szene.

Die Monumentalität des Entwurfs bietet allerdings auch den Ausgangspunkt für die Diskussion: Die Massivität des Deckels, der einhergehende Materialbedarf und die großformatige Zonierung werden hinterfragt. Die gestalterische Tiefe der Freiräume bleibt oberflächlich, differenzierte

Aussagen zu den gestalteten Grünflächen fehlen. Der hohe Versiegelungsgrad und der Mangel an schattenspendenden Bäumen, besonders im Bereich der Volleyballfelder, stellen Schwächen im Hinblick auf den Klimawandel dar. Die Wahl trockenheitsresistenter Baumarten und Fluren ist demgegenüber sinnvoll, jedoch bleibt bei Letzteren die Verortung auf den Plangrafiken unklar. Das Areal des Baumarktes südöstlich im Plangebiet wird nicht berücksichtigt.

Die Stärke der Arbeit liegt in der Umgestaltung der räumlichen Zäsuren durch die Bahntrassen zu besonderen Aufenthaltsqualitäten. Dies wird in hoher grafischer Qualität und Verständlichkeit dargestellt. Der Entwurf schafft es dabei, sich trotz seiner mutigen Gesten respektvoll in den Bestand einzufügen.







## Aufgabenstellung

### ARCHITEKTUR und KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

*Der Bahnhof Südkreuz wird...*

Das Südkreuz ist das südliche Eisenbahntor Berlins, es verbindet die Stadt in die Welt, die Region, und verknüpft die Berliner Stadtteile. Hier begrüßt und verabschiedet Berlin die Reisenden und die Berlinerinnen und Berliner sind hier auf Achse. Ein dynamischer Ort!

Und er soll noch dynamischer werden: Im Rahmen des Ausbaus des Berliner S-Bahn-Netzes soll die neue City-S-Bahn in den Bahnhof Südkreuz eingebunden werden und ihn direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden. Als Gedankenspiel zur Planung der Bahn AG schlagen wir hier eine Führung der S-21 im bestehenden Fern- und S-Bahn-Graben mit einem neuen Bahnsteig in der Ebene 0 vor. Die damit einhergehenden Umbaumaßnahmen sollen den ursprünglich als reinen Umsteigebahnhof mit erweiterbarem „Park-and-Ride-Platz“ in einen markanten Ankunftsort in Berlin-Schöneberg verwandeln.

Seit dem Bau des Bahnhofs Anfang der 1990er Jahre hat sich die Umgebung durch vielfältige Um- und Neubauten – wie z. B. die Entwicklung des EUREF-Campus um das Gasometer herum – zu einem lebendigen Wohn- und Arbeitsquartier entwickelt. Der Umbau des Bahnhofs soll neben der Stärkung des Bahn- und des nicht motorisierten Individualverkehrs dieser Entwicklung Rechnung tragen und eine Zentrumsfunktion für das Quartier übernehmen.

Der Bahnhof Südkreuz liegt im Bezirk Berlin-Schöneberg im Ortsteil Schöneberg und ist seit jeher ein Turmbahnhof. Auf der oberen Ebene verläuft in Südost-Nordwest-Richtung die Ringbahn, deren S-Bahn-Linien an einem Mittelbahnsteig in der Ringbahnhalle halten. Zwei Güterzuggleise der Ringbahn führen ohne Bahnsteig unmittelbar südlich an der Ringbahnhalle vorbei.

In der unteren Ebene verkehren in Nord-Süd-Richtung der Fern- und Regionalbahnverkehr über drei Mittelbahnsteige und die S-Bahn über einen Mittelbahnsteig. Alle Bahnsteige sind barrierefrei über Aufzüge erreichbar. Die drei Fernbahnsteige sind jeweils 405 Meter lang, der parallel verlaufende

S-Bahn-Steig ist 152 Meter lang. Die Ringbahnhalle ist 183 Meter lang und 47 Meter breit. Östlich und westlich schließen sich jeweils 2000 Quadratmeter große nur über den Ringbahnsteig im Bahnhofsinneren oder über große Umwege verbundene Eingangshallen an, die verschiedene Geschäfte für den Reisebedarf beherbergen.

Südlich, direkt am Bahnhof, stehen in einem Parkhaus 202 Parkplätze zur Verfügung. Nördlich der Ringbahnhalle befindet sich ein weiteres Parkdeck noch ohne Zufahrt und Nutzung. Für beide Bauwerke waren bereits in der Planung Aufstockungen von drei weiteren Parkdecks vorgesehen. Vor dem westlichen Eingang befindet sich der Hildegard-Knef-Platz mit Stadt- und Fernbus-Haltestellen, Taxi- und PKW-Vorfahrt, Kurzparkzone sowie Fahrradstellplätzen. Stadtbushaltestellen, Kurzzeitparkplatz und Fahrradstellplätze finden sich auch auf der Ostseite des Bahnhofs. In westlicher Nähe befindet sich das Autobahnkreuz Schöneberg.

Der Bahnhof Südkreuz dient der Deutschen Bahn als einer von 16 „Zukunftsbahnhöfen“, an dem Neuerungen wie zum Beispiel Mobilitäts-, Informations- und Energiekonzepte erprobt werden. (*Quelle: Wikipedia*)

Wie lässt sich dieser Ort an und über den Bahngleisen, mit dem Parkdeck im Süden und dem ungenutzten, nie fertiggestellten Parkdeck im Norden in den Rhythmus einer Stadt einfügen? Wie nimmt er diesen auf und setzt selbstbewusst auch eine FERMATE? Wie verbindet er die innerstädtischen Quartiere neben den Gleisen in alle Himmelsrichtungen und wie lässt sich das Verständnis für Bahnhof als öffentlicher Ort weiterentwickeln?

*... eine Aufgabe für den Konstruktiven Ingenieurbau und die Architektur – ein Höhepunkt für den öffentlichen Verkehr als Landmarke im Süden Berlins.*



Nördliches Parkdeck am Südkreuz © Eva Kröpf

## Spezifische Anforderungen für die Einreichung in der Fachsparte Architektur

Anlässlich der für die Streckenführung der neuen City-S-Bahn notwendigen Umbauten ist der Bahnhof als öffentliches Gebäude, an zentralem öffentlichem Ort, mit öffentlichen Nutzungen weiterzuentwickeln, die seiner regionalen und überregionalen Bedeutung Rechnung tragen. Neben direkt mit der Mobilität zusammenhängenden Nutzungen wie z. B. einem Hotel sollen auch Programme angeboten werden, die in die Stadt oder sogar überregional wirken. Möglich wären direkt „am Gleis“ liegende Räume für öffentliche Nutzungen und Veranstaltungen, ggf. auch kulturelle, bildende, sportliche und gesundheitliche, aber auch gewerbliche Nutzungen oder ein Spa, eine Therme, etc.

Über den Gleisen ist der Bahnhof auf dem nördlichen Parkdeck mit einer oder mehreren der angeregten Nutzungen weiterzuentwickeln, ein Augenmerk ist dabei darauf zu richten, Ankommenden einen ersten Eindruck der Berliner Stadtlandschaft zu bieten. Ein Radschnellweg der „Teltowkanalroute“, ein Fahrradhub mit Abstellplätzen, ein zusätzlicher S-Bahnsteig im Westen und eine Radwegüberführung über die Gleise (siehe Aufgabe KI Seite 65) sind zu integrieren, die Halle über die Ringbahngleise ist in diesem Zug anzupassen oder sogar zu ersetzen.

Die Bahnhofsebene 0, der Hildegard-Knef-Platz im Westen und die „Rückseite“ im Osten sind in Zusammenhang mit der neuen Nutzung räumlich übersichtlicher zu gestalten. Es gilt dabei, die Gegensätze Bewegung und Ruhe in Einklang zu bringen und inmitten der Mobilität und des sich immer stärker beschleunigenden Lebens auch einen Ort der Langsamkeit/Ruhe zu entwickeln.

Wenn für den Entwurf notwendig, können die Gleisanlagen weiterführend überbaut und mit weiteren als sinnvoll erachteten Nutzungen ergänzt werden.

Eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit u. a. den Fachsparten Verkehrsplanung, Konstruktiver Ingenieurbau wird ausdrücklich erwünscht und wird im Wettbewerb besonders gefördert! Dabei können die Vorgaben für die Radwegführung und Radstellplätze entwurfsbedingt angepasst werden.

Die Aufgabe kann aber auch unter rein architektonischen Gesichtspunkten bearbeitet werden, dabei ist die Auseinandersetzung mit der Gebäudetechnik unter dem Aspekt „Hightech-Lowtech-No Tech“ wünschenswert.

## Der Standort

Der Bahnhof Südkreuz ist umgeben von Wohnblöcken, Schreiber-/Kleingärten, Flächen für Fußball- und Leichtathletik, einem Baumarkt, Möbelhäusern, alten Kasernen in denen naturwissenschaftliche Institutionen forschen, Kleingewerbe und Ateliers, dem Hildegard-Knef-Platz mit Bürogebäuden vor dem Haupteingang des Bahnhofs und der Wohnbebauung der „Schöneberger Insel“, südlich verläuft die Stadtautobahn A100 in Ost-West-Richtung.

## Die Wünsche

Die Auswertung der aktuell erfolgten Bürgerbeteiligung zum Bahnhofsumfeld kann in der Auseinandersetzung mit einbezogen werden, sollte jedoch den Aspekt der Überregionalität nicht in den Hintergrund treten lassen. Die Wünsche der Bevölkerung sind im Kern eine Verbesserung des Hildegard-Knef-Platzes durch zusätzliche Fahrradstellplätze, bessere Beschilderung und Wegführung sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch mehr Grünflächen und Sitzmöglichkeiten und Maßnahmen zum Witterungsschutz mit Schwerpunkt Hitzeschutz; ausführliche Informationen des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg unter „Website unseres Fördergebietes“.

Folgende weiterführende Überlegungen können gemacht werden:

- Wie lassen sich Verkehrswege weiterentwickeln und nutzen, insbesondere Bahnhöfe und Gleisanlagen?
- Welche baulichen Maßnahmen sind zum Immissionsschutz zu entwickeln, wenn an und über Verkehrswegen Räume zum Wohnen und Arbeiten entstehen?
- Wann ist es ökonomisch/ökologisch sinnvoll, Verkehrswege zu überbauen?
- Wie lässt sich Mobilität weiter- oder neu entwickeln?
- Welche Strukturen und Bauweisen aus anderen Klimazonen können übernommen oder weiterentwickelt werden?

Möge sich das Eisenbahntor Südkreuz als Katalysator für pragmatische, zukunftsweisende Ideen entwickeln und so zu einer markanten Landmarke in der Stadtsilhouette entwickeln, gut vernetzt und mit Verweilqualitäten.



Denis Apel, CC BY-SA 4.0

## Spezifische Anforderungen für die Einreichung in der Fachsparte Konstruktiver Ingenieurbau

### Eine Radbrücke über dem Südkreuz mit Fahrradhub

Die Aufgabenstellung des Konstruktiven Ingenieurbaus konzentriert sich auf die Entwicklung von Radverbindungen in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung über die Gleise und den Bahnhof hinweg. Die Brücken sollen das aktuell ungenutzte Parkdeck im nördlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes erschließen, das zum Fahrradstellplatz ausgebaut wird.

Für die Erschließung der Nord-Süd-Verbindung, sollen vom Alfred-Lion-Steg im Norden Brücken- und Rampenbauwerke den Radweg an das bestehende Parkdeck anbinden und den Bahnhof in Höhe des bestehenden Dachs in etwa der unteren Dachebene queren, die neue S-Bahn-Trasse kreuzen und über Sachsendamm und die Autobahn zum Schöneberger Südgelände führen.

Der Nord-Süd-Radweg ist als Schnellradweg auszubilden und hat die Anforderungen an Schnellradwege zu erfüllen, Brückenbreite mindestens 4,5 Meter – es ist die Fahrbarkeit mit einem Wartungsfahrzeug zu gewährleisten. Die Mindestdurchgangshöhen unter der Brücke sind im Plan „Vorschlag Radwegtrasse“ angegeben.

Die Ost-West-Verbindung auf der Nordseite des Bahnhofs kann ggf. teilweise die Rampenanlagen nutzen, auf der Ostseite sind Rampenanlagen und ein Anschluss an das Verkehrswegenetz als Teil der Aufgabe zu entwickeln.

Die Entwicklung der Radwegeverbindungen erfordert deutliche Umbauten am bestehenden Bahnhofsgebäude, insbesondere an den nördlichen und südlichen Parkdecks und der Bahnhofshalle, die von dem Radweg geschnitten wird. Die Entwicklung konstruktiver Lösungen ist ausdrücklicher Teil der Aufgabe.

Eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit u.a. den Fachsparten Verkehrsplanung und Architektur wird ausdrücklich erwünscht und wird im Wettbewerb besonders gefördert! Dabei können die Brückenachse und Fahrradstellplätze entwurfsbedingt angeordnet werden.

Die Aufgabe kann aber auch als reines konstruktives Projekt bearbeitet werden, in diesem Fall ist für die Erdgeschosszone des westlichen Bahnhofseingangsgebäudes kein Umbauvorschlag zu erarbeiten.

# GREEN\_TRANSIT\_HUB

BEN PASSOW

HOCHSCHULE WISMAR

## 1. Diesing-Preis

### Sonderpreis der eZeit Ingenieure GmbH

Die Arbeit GREEN\_TRANSIT\_HUB will das Südkreuz in einen multifunktionalen urbanen Raum transformieren, der als zentraler Knotenpunkt für Mobilität, Kultur und Nachhaltigkeit dient und mit seiner urbanen Umgebung verbunden wird. Dabei werden sowohl bestehende Substanz als auch moderne Funktionalität berücksichtigt. Gleichzeitig soll der am Bahnhof unterbrochene Nord-Süd-Grünzug geschlossen werden.

Dazu wird das Dach der Ringbahnhalle zunächst demontiert. Struktur für die neuen Nutzungen gibt ein Rost aus 4 Meter hohen Holzbindern, der über die gesamte Fläche der Parkdecks und des Bahnhofs gelegt wird. Neben der Nutzung als Park soll dort eine „Urban Farm“ entstehen, deren Mitarbeitende in einen Hochhaus Wohnungen finden. Erschlossen wird dieses Dach über bestehende Treppenhauskerne, einen Radschnellweg in Nord-Süd-Richtung, der auf dem Dach über den Bahnhof führt, und Stege in Ost-West-Richtung,

welche die umgebenden Quartiere anbinden. Diese Zugänge werden gekennzeichnet durch „City-Add-ons“, Gebäuden für u.a. ein Technologiezentrum, einen Bildungsort, einen multifunktionalen Veranstaltungsort. Der strukturgebende Rost ermöglicht durch seine Raumhöhe Zellen für „Plug-ins“, die neben Pflanztrögen für eine intensive Begrünung auch flexibel nutzbare Freizeiträume, Algenzylinder für die Stromerzeugung und Funktionen wie z. B. einen Club enthalten können.

Die rückgebaute Bahnhofshalle erhält ein zweites Leben. Gewächshäuser auf dem neuen Dach werden aus den Glaslaternen der Hallenkonstruktion entwickelt, das alte Dachtragwerk bildet die Grundstruktur für Marktstände, die im Zwischenraum zwischen den bestehenden Parkdecks und der neuen Dachstruktur entstehen sollen. Das komplette Regenwasser der Dachfläche wird gesammelt, aufbereitet und in den Wasserkreislauf der Urban Farm eingespeist.

Blick entlang der Ebene 2 - Park; sichtbar sind Gewächshäuser der Urban Farms aus Dachstrukturen des Südkreuzes, Regenwasserteiche und technische Elemente



Technologiezentrum, zentrale Austausch- und Lernplattform, Mitmachmuseum und Vermittlung technologischer Innovationen sowie Erfahrungen aus den Urban Farms

Radweg mit Reparatur-/Leihstationen, Ladestationen und Radgaragen, nachhaltiges Mobilitätsnetz

Bibliothek, neuer sozialer Treffpunkt, Zentrum für Kulturaustausch, lebenswerter Schwellenbereich zum Platz

Punkthochhaus, Wohnen für die in den Farms arbeitenden Menschen, grüner öffentlicher Weg bis auf das Dach

Die Arbeit stellt den Menschen durch die vielfältigen Themen und Ansätze zur Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt, die Großform wird durch Einbauten strukturiert und erhält so einen kleinteiligen menschlichen Maßstab. Die räumliche Qualität der Verbindung der durch die Ringbahn getrennten Parkdecks und die gekonnte Integration in den bestehenden Grünzug überzeugt. Als offene Struktur, deren einzelne bauliche Elemente sichtbar gemacht werden, erfüllt sie den Anspruch, der innovativen „Maschine“, in der Nahrungsmittelproduktion, Technik und Natur harmonisch miteinander verwoben werden.

Vermisst wird vom Preisgericht eine bessere Verknüpfung der sehr tiefen und dunklen Parkdeck-Ebene mit dem Park auf dem Dach. Die Flächen der Urban Farm unter dem Dach liegen unter Laboren in der Ebene des Rosts, eine Belichtung von oben gibt es nur vereinzelt. Großzügige Öffnungen der Dachfläche werden zwar behauptet, den Nachweis durch einen Grundriss, bleibt die Arbeit allerdings schuldig.



Blick in eine Urban Farm, an den Seiten die Pflanzregale mit Ernterobotern, mittig Treppe und Lastenaufzug zum Lager



Neuer Bahnsteig, Einbindung der alten Auffahrt, Bespielung Hildegard-Knef-Platz

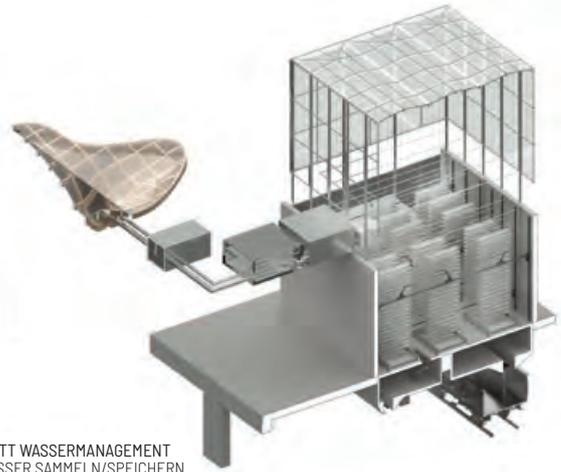
Öffentlicher Zugang, Förderung städtischer Fauna, Partizipation und Workshops

Park auf der Dachstruktur, „Technoide Landschaft“, öffentliche Gewächshäuser

Multifunktionaler Veranstaltungsort



AUSSCHNITT URBAN FARM  
LABORE INNERHALB DES DACHES,  
TRANSPORT UNTERHALB DER PARKDECKS



AUSSCHNITT WASSERMANAGEMENT  
REGENWASSER SAMMELN/SPEICHERN  
WEITERLEITUNG ZU DEN URBAN FARMS



GRÄSER UND STRÄUCHER  
FLACHE KÄSTEN, BIODIVERSITÄT



BÄUME  
TIEFE KÄSTEN



GITTER  
NATÜRLICHE BELICHTUNG,  
FREIZEITRÄUME  
FLEXIBLE NUTZUNGEN

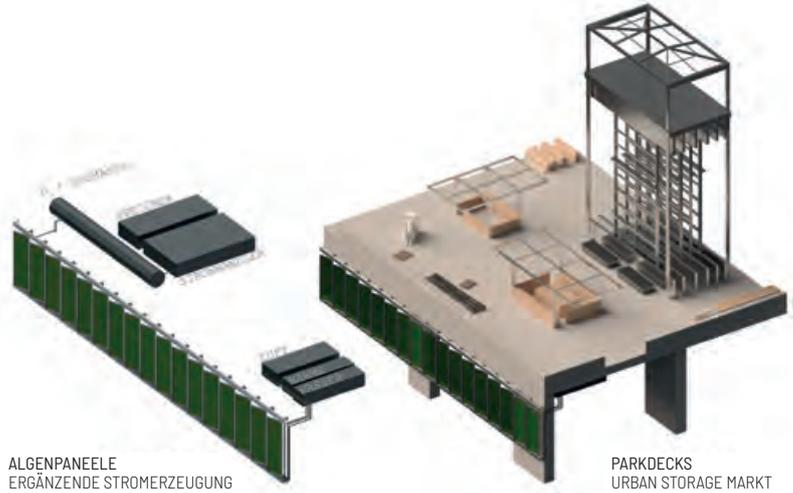


ALGENZYLINDER  
STROMERZEUGUNG FÜR DIE FARMS



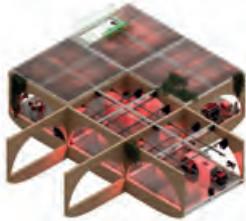


WASSERKREISLAUF  
RESSOURCEN SPAREN

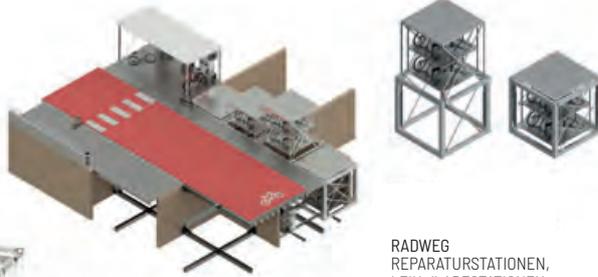


ALGENPANEELE  
ERGÄNZENDE STROMERZEUGUNG

PARKDECKS  
URBAN STORAGE MARKT



CLUB  
KLEINE KONZERTE,  
MUSIK ALS KULTURELLE BÜHNE



RADWEG  
REPARATURSTATIONEN,  
LEIH-/LADESTATIONEN,  
FAHRRADGARAGEN AUSFAHRBAR



# Südkreuz neu gedacht

TATIANA ROGOZINA  
HOCHSCHULE WISMAR

## 2. Diesing-Preis

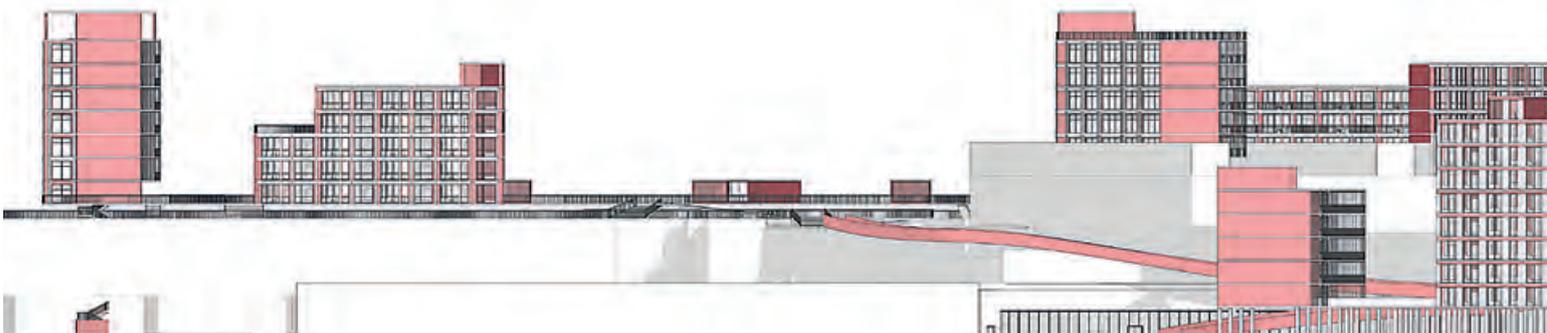
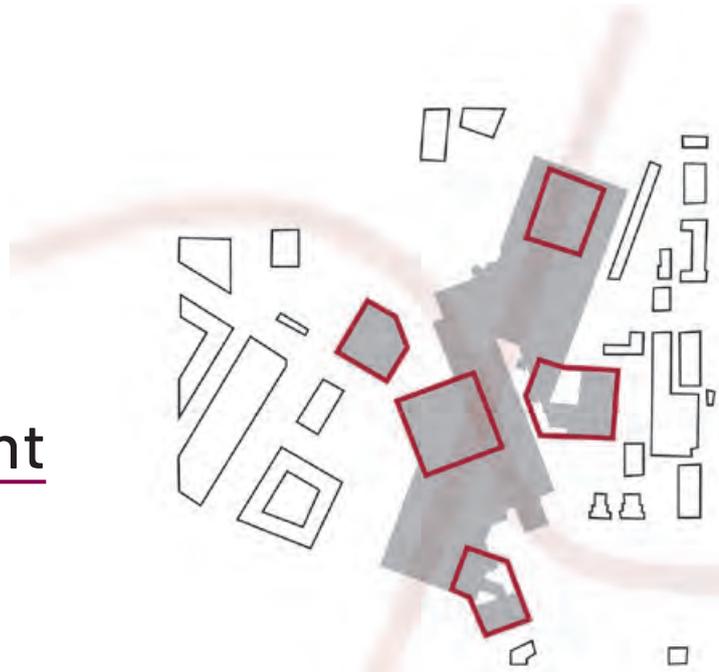
Die Arbeit setzt sich zum Ziel, ein sozial nachhaltiges Projekt am Berliner Südkreuz zu entwickeln. Dabei wird der akute Wohnungsmangel thematisiert, der zu den zentralen Herausforderungen gehört und die zukünftige Gestaltung unserer Städte maßgeblich beeinflussen wird. Besonders erwähnenswert ist die gründliche Analyse der städtebaulichen Herausforderungen und sozialen Spannungen, die sich mit Fragen der Bürgerbeteiligung auseinandersetzen und somit eine überzeugende Grundlage für den Entwurf bieten. Die Auseinandersetzung mit Themen wie Obdachlosigkeit, dem Mangel an öffentlichen Grün- und Begegnungsräumen sowie der durch die Bahntrassen verursachten Teilung des Viertels verdeutlicht, dass die realen Gegebenheiten des Ortes berücksichtigt wurden.

Der Entwurf überzeugt mit der Vision, ein sozial durchmischtes und lebendiges Wohnquartier mit integrierten Parkanlagen über die gesamte bestehende Infrastruktur des Bahnhofs hinweg zu entwickeln und so beide Seiten des Viertels miteinander zu verbinden. Mit Bezug auf die bestehende heterogene Umgebung wird angestrebt, städtebaulich verschiedene räumliche Situationen zu schaffen, indem das Quartier verdichtet und der bestehende Bahnhofskomplex integriert wird. Der Bahnhof Südkreuz fungiert dabei als infra-

strukturelles Fundament und Schnittstelle, wodurch dieser in den Hintergrund rückt. Dies gelingt nur ansatzweise und muss städtebaulich weiterentwickelt werden. Der öffentliche Grünraum ist nicht ausreichend sichtbar, und die vorgesehenen Flächen sind leider nur grob skizziert. Das Verhältnis von Freiflächen zur Bebauung sollte weiter untersucht und optimiert werden.

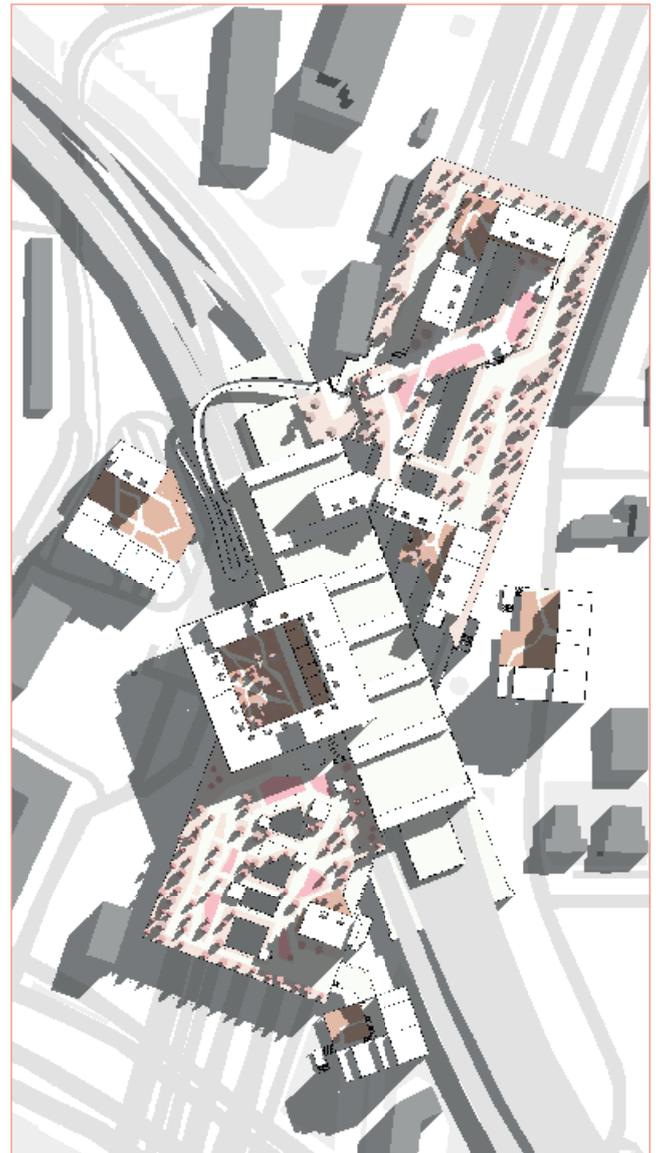
Ein durchdachtes Netzwerk aus Wegen, Rampen und horizontalen Übergängen und vertikalen Erschließungen trägt dazu bei, räumliche Barrieren aufzulösen. So entsteht eine neue urbane Verbindung, die das Viertel stärkt und seine Durchlässigkeit verbessert. In einer weiteren Entwicklungsstufe wäre eine präzisere Betrachtung der Wegführung und ein übersichtlicheres Orientierungssystem zu planen.

Der Südbahnhof wird um ein Freizeitcenter erweitert und bietet sozial benachteiligten Gruppen, insbesondere Obdachlosen, kurz- bis mittelfristigen Wohnraum. Durch Dienstleistungen vor Ort und Tätigkeiten wie Gartenarbeit oder Mithilfe bei der Essensausgabe sollen sie wieder in die Gesellschaft integriert werden. Das Konzept eines gemischten Wohnquartiers mit sozialer Ausrichtung ist zukunftsweisend und soll die Integration von Obdachlosen in das gesellschaftliche und berufliche Leben fördern.

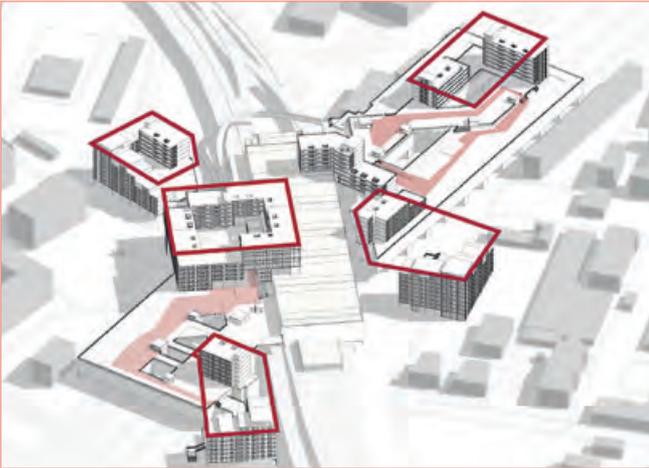


Der Einsatz standardisierter Wohnungsgrundrisse ist eine pragmatische Lösung für den sozialen Wohnungsbau, doch wird die Chance verpasst, innovativere Grundrisse zu entwickeln, die gemeinschaftliches Wohnen fördern. Auch die Positionierung der Haustypologien konstruktiv und strukturell auf den Bestandsstrukturen bleibt unklar und hätte weiter ausgeführt werden können. Leider lässt die Arbeit zu viel Interpretationsspielraum und könnte tiefer gehen, um das Ziel einer sozial gerechteren Stadt zu erreichen. Bräuchte es hier vielleicht neue Raumtypologien, die Innen- und Außenräume stärker verzahnen? Welche Initiativen für Obdachlose gibt es bereits vor Ort, und könnten kleine Interventionen wie mobile Minihotels erste Impulse setzen? Wie kann Architektur zur gesellschaftlichen Integration beitragen, und wo liegen ihre Grenzen?

Insgesamt liefert die Arbeit einen guten Impuls, wie Städte zukünftig resilienter und sozial gerechter werden können, und zeigt ansatzweise, welche Rolle Infrastrukturknotenpunkte am Beispiel des Berliner Südkreuz als soziale Ankerpunkte zur Integration und Vernetzung unterschiedlicher Stadtbe-wohner\*innen spielen könnten.



DACHSIEDLUNGEN VERBINDEN VERSCHIEDENE TEILE DER STADT  
UND SCHAFFEN EIN KOHÄRENTES ENTWICKLUNGSMUSTER



BLICK VOM HAUPTINGANG



BLICK VOM DACHNIVEAU AUF DAS QUADRATISCHE HAUS



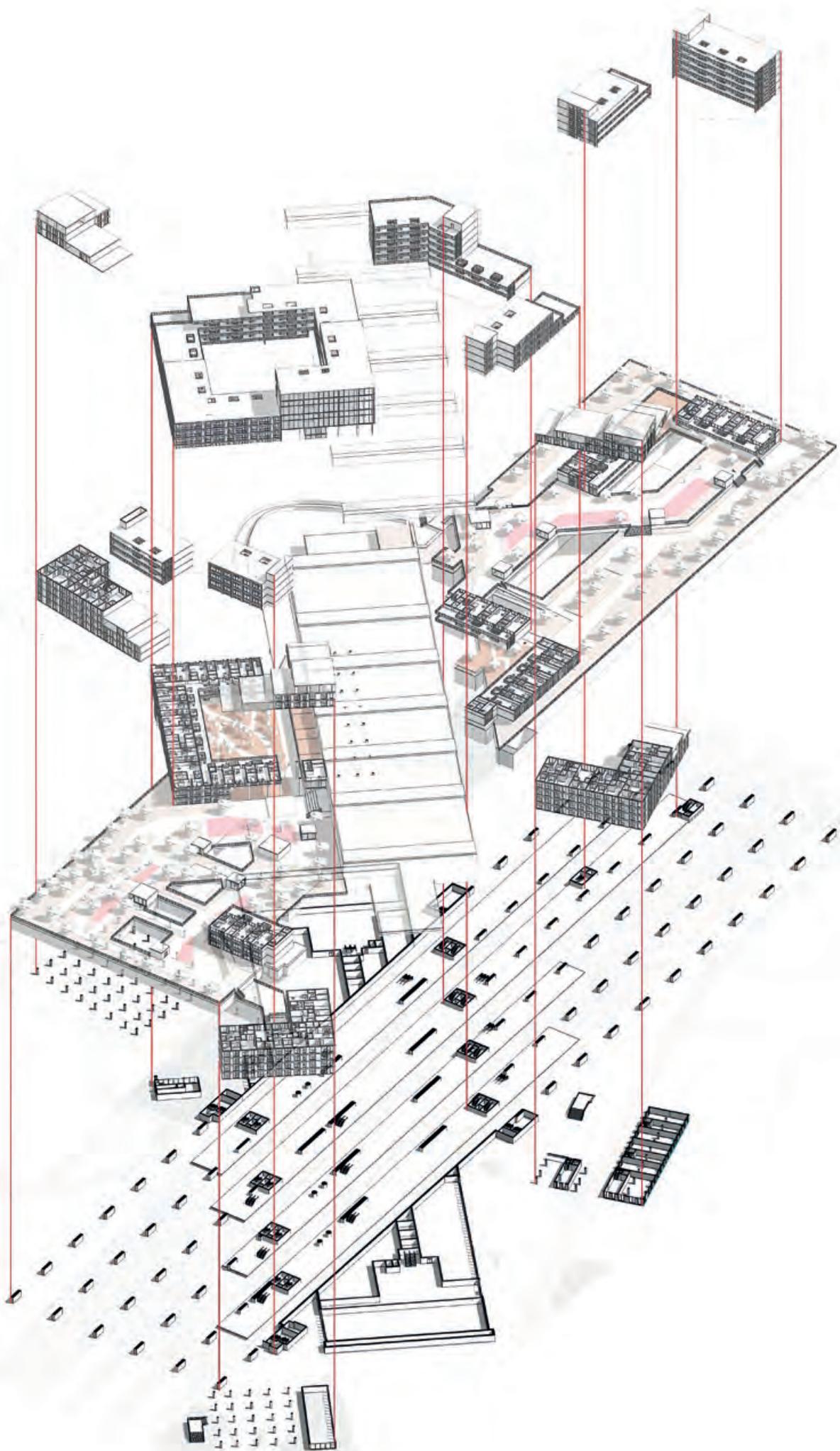
BLICK VOM GEMEINSCHAFTSHAUS AUF DACHNIVEAU



BLICK VOM DACH



BLICK AUS DER KUNSTGALERIE IM QUADRATISCHEN HAUS



# südBÄRg

NEELE FLÜGEL, LEA SOPHIE HOFFMANN  
RPTU KAISERSLAUTERN

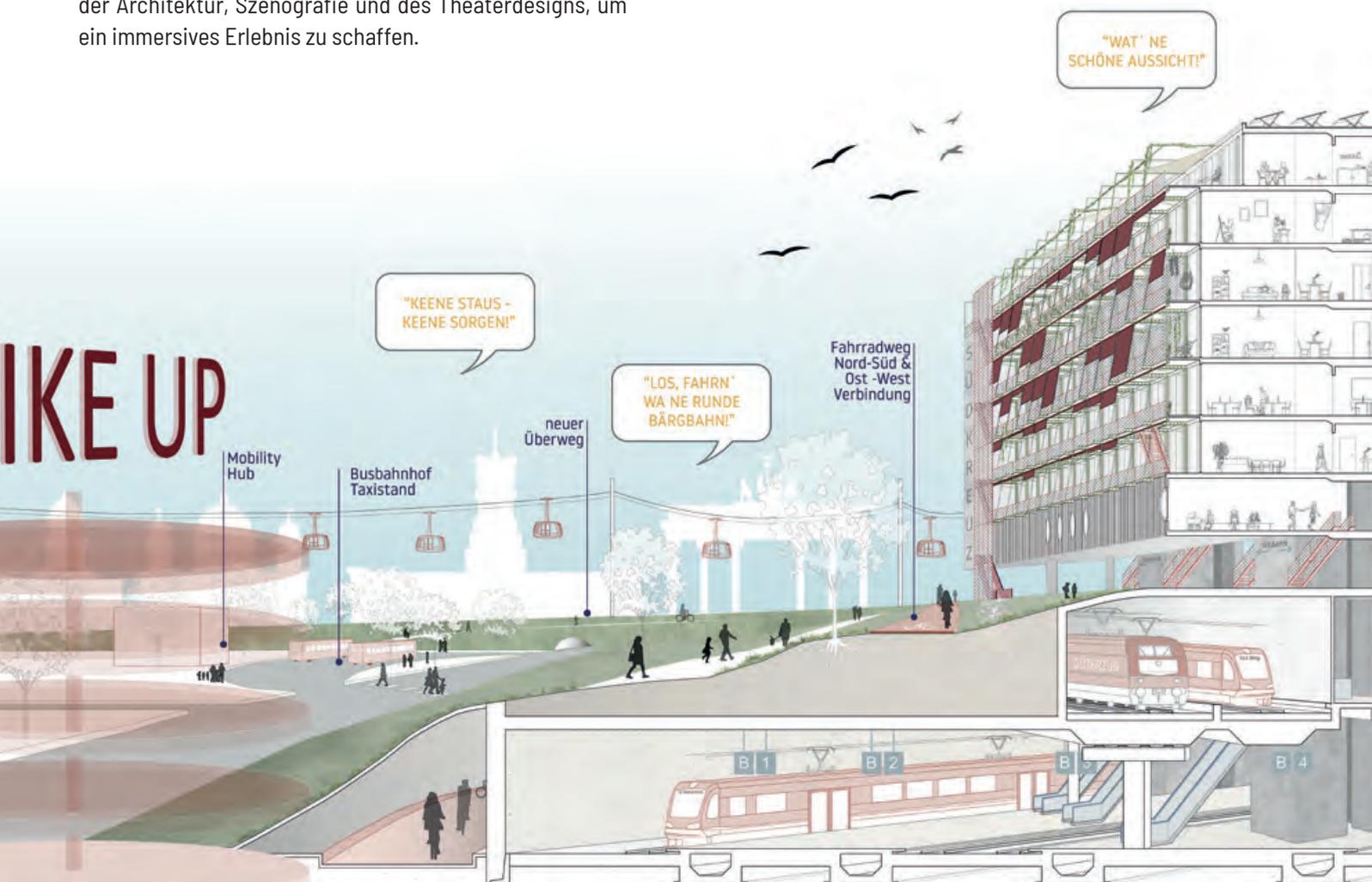
## Sonderpreis der Restauratoren im Handwerk

Der Beitrag südBÄRg besticht durch seine detailreiche, liebevolle Ausarbeitung. Es werden vielfach inspirierende Einblicke in das erdachte Netzwerk und die Landschaft in und um das Südkreuz gegeben. Die These, dass sich an Kreuzungen neue Chancen ergeben, wird durch das Projekt „südBÄRg - ganz hoch hinaus“ radikal veranschaulicht.

Die vorgeschlagene Intervention transformiert den Ort vollständig. Die erdachten Lebenswelten überzeugen uns durchaus. Auf dieser Ebene gelingt es der Arbeit - auch gerade durch die attraktive visuelle Kommunikation und das große handwerkliche und künstlerische Können - uns zu begeistern. Der szenografische Ansatz vereinigt Elemente der Architektur, Szenografie und des Theaterdesigns, um ein immersives Erlebnis zu schaffen.

Die Verfasserinnen schreiben dazu: „südBÄRg“ setzt neue Maßstäbe für nachhaltige Stadtentwicklung, Mobilität und gesellschaftliche Verantwortung und ist ein Leuchtturmprojekt für die Zukunft Berlins.“

Diese Maßstäbe versuchen die Verfasserinnen mit vorgeschlagenen Maßnahmen abzudecken, erreichen dies leider nicht im vollem Umfang. Die Implementierung einer solarbetriebenen Seilbahn als Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur wäre plausibel. Als Ersatz bestehender effizienter öffentlicher Verkehrssysteme, wie der Berliner S-Bahn, kann diese Seil-





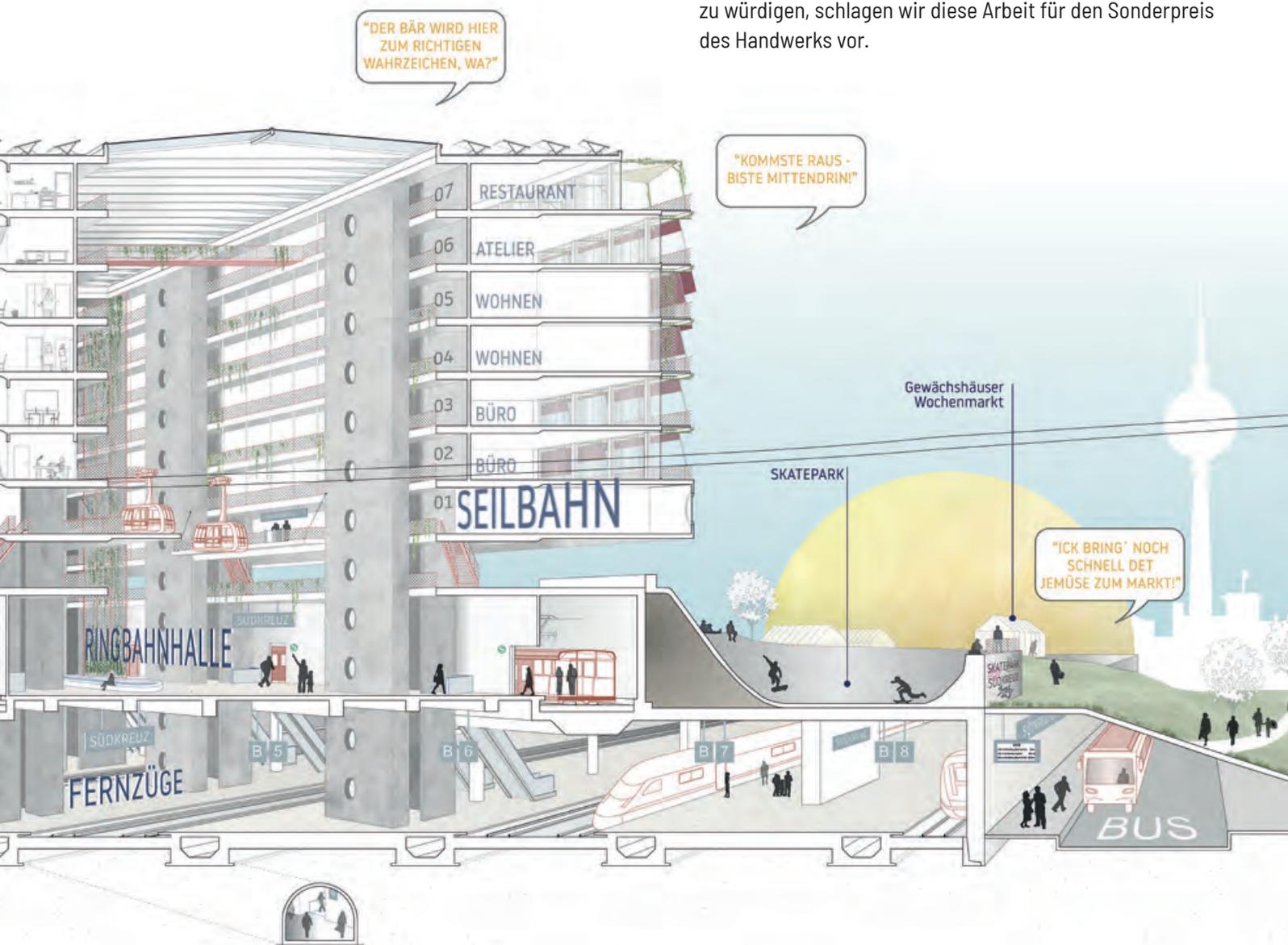
bahn nicht eingesetzt werden. Der Entwurf konterkariert den wünschenswerterweise ressourcenschonenden Ansatz allein schon aufgrund der atemberaubenden Erdbewegungen, die hier angedeutet werden, um den bestehenden Bahnhof zuzuschütten.

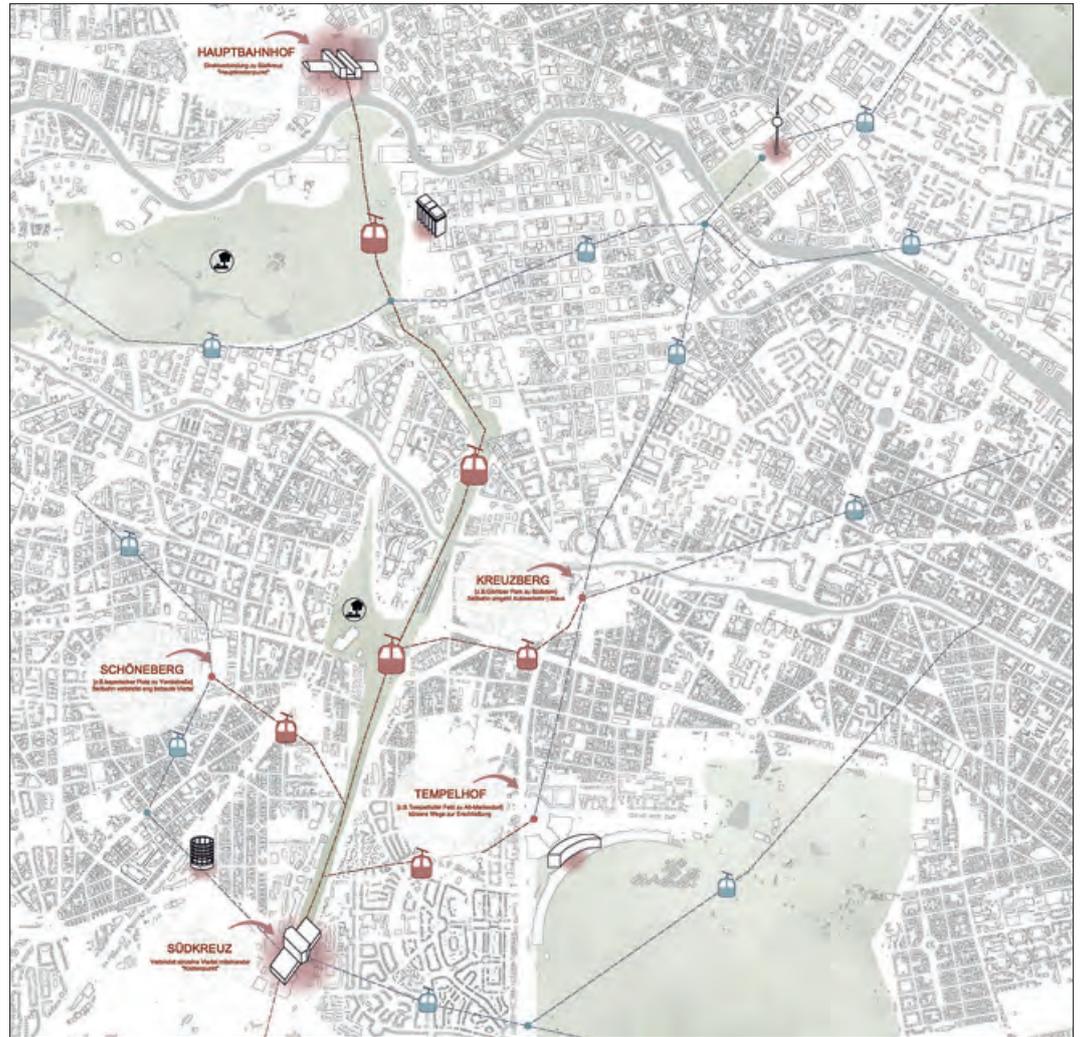
Wir folgen also der Vielzahl der gelungenen Anregungen und Ideen mit großer Freude, müssen deren Summe - den hier ausgearbeiteten Entwurf - aber auch deutlich kritisieren.

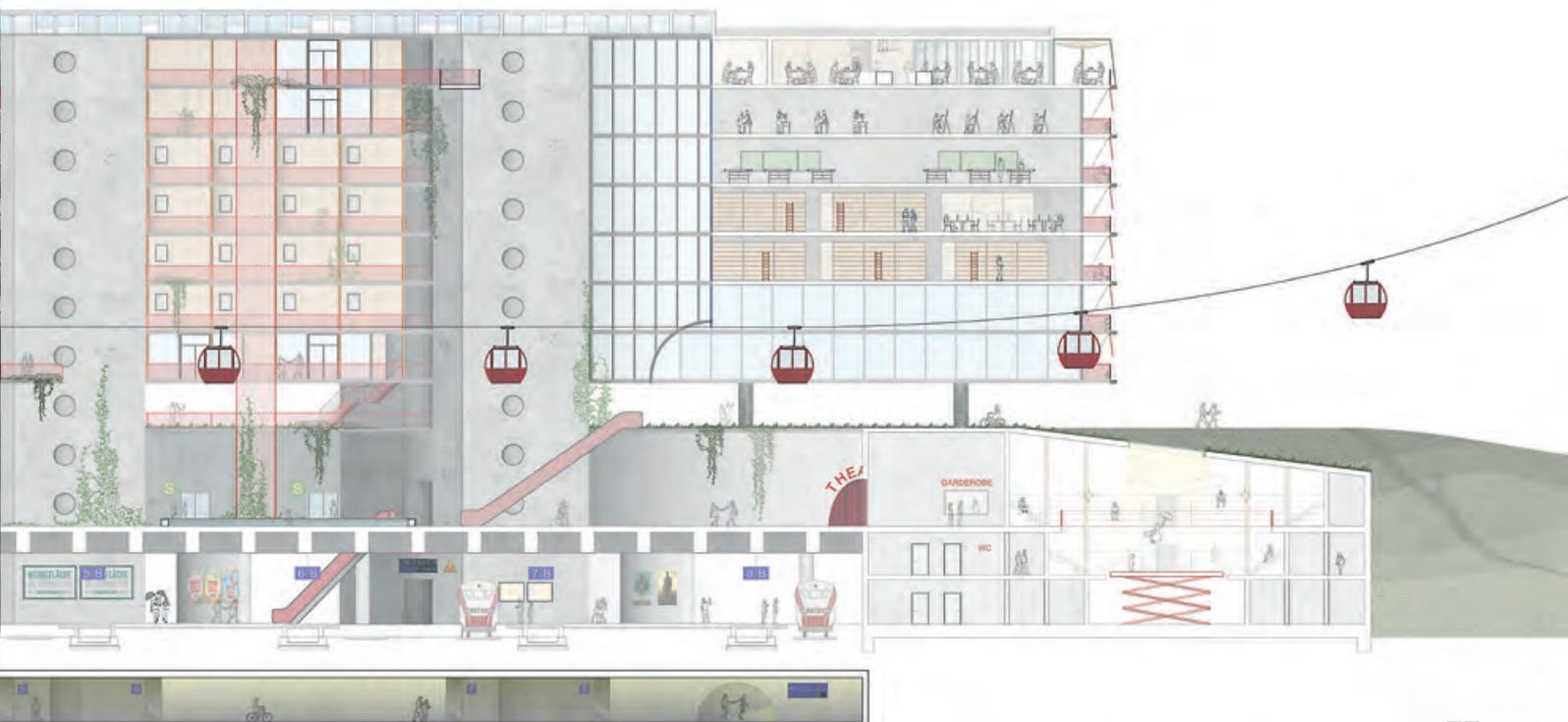
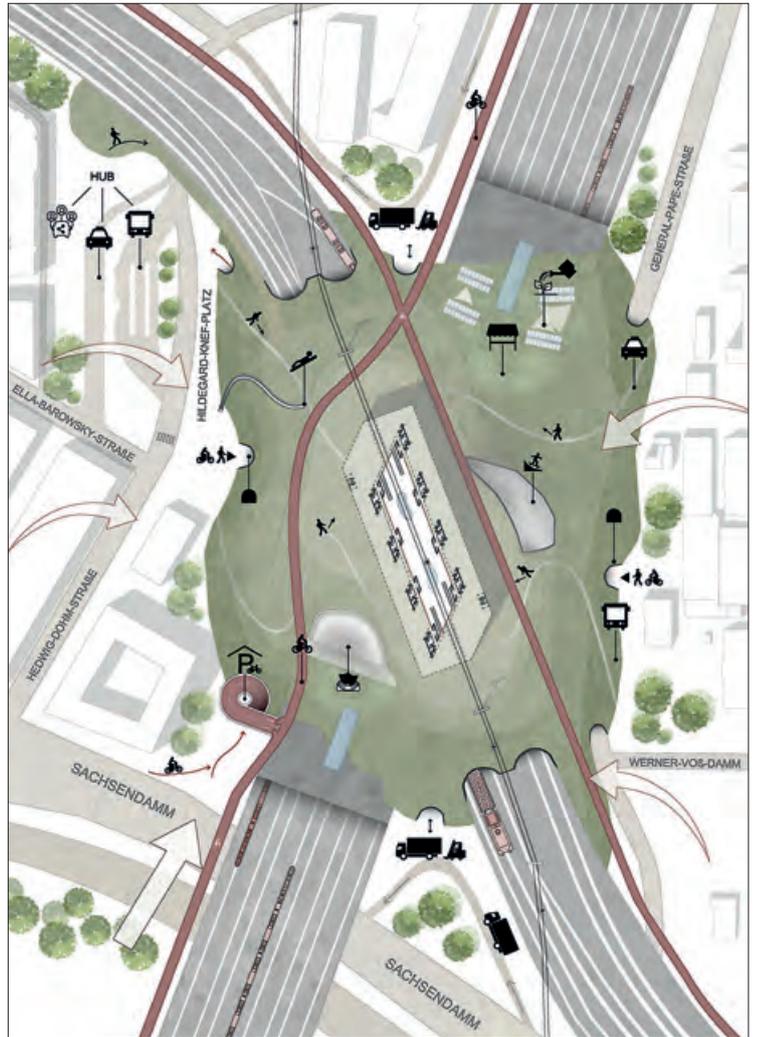
Doch bei der Gestaltung mit einem szenografischen Ansatz liegt der Schwerpunkt auf der Schaffung von immersiven,

interaktiven Umgebungen, die eine Geschichte erzählen oder eine bestimmte Botschaft vermitteln. Bei diesem Ansatz bzw. dieser Arbeit wird der Schwerpunkt auf den Einsatz von Geschichten, Bildern, Szenen, Erlebnissen der dargestellten Bewohner:innen, aktueller Technologie und anderen Elementen gelegt, um ein umfassendes Erlebnis zu schaffen. Es handelt sich um einen begeisternden Ansatz, bei dem Raumgestaltung mit Geschichten, Technologie und Performance kombiniert wird, um Erlebnisräume zu visualisieren, die uns Betrachter:innen ansprechen und inspirieren.

Um diesen großen Aufwand und die bildgewaltige Umsetzung zu würdigen, schlagen wir diese Arbeit für den Sonderpreis des Handwerks vor.





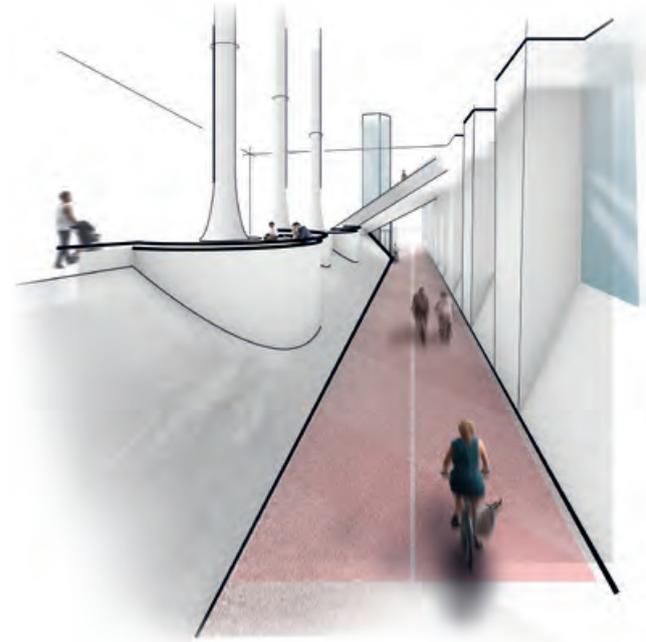


# AB IN DIE GLEISZEIT

LUIS NAVARRO PREUSS, JONAS ROSENFELDER,  
FRANCISCO PRAXMARER  
UNIVERSITÄT INNSBRUCK

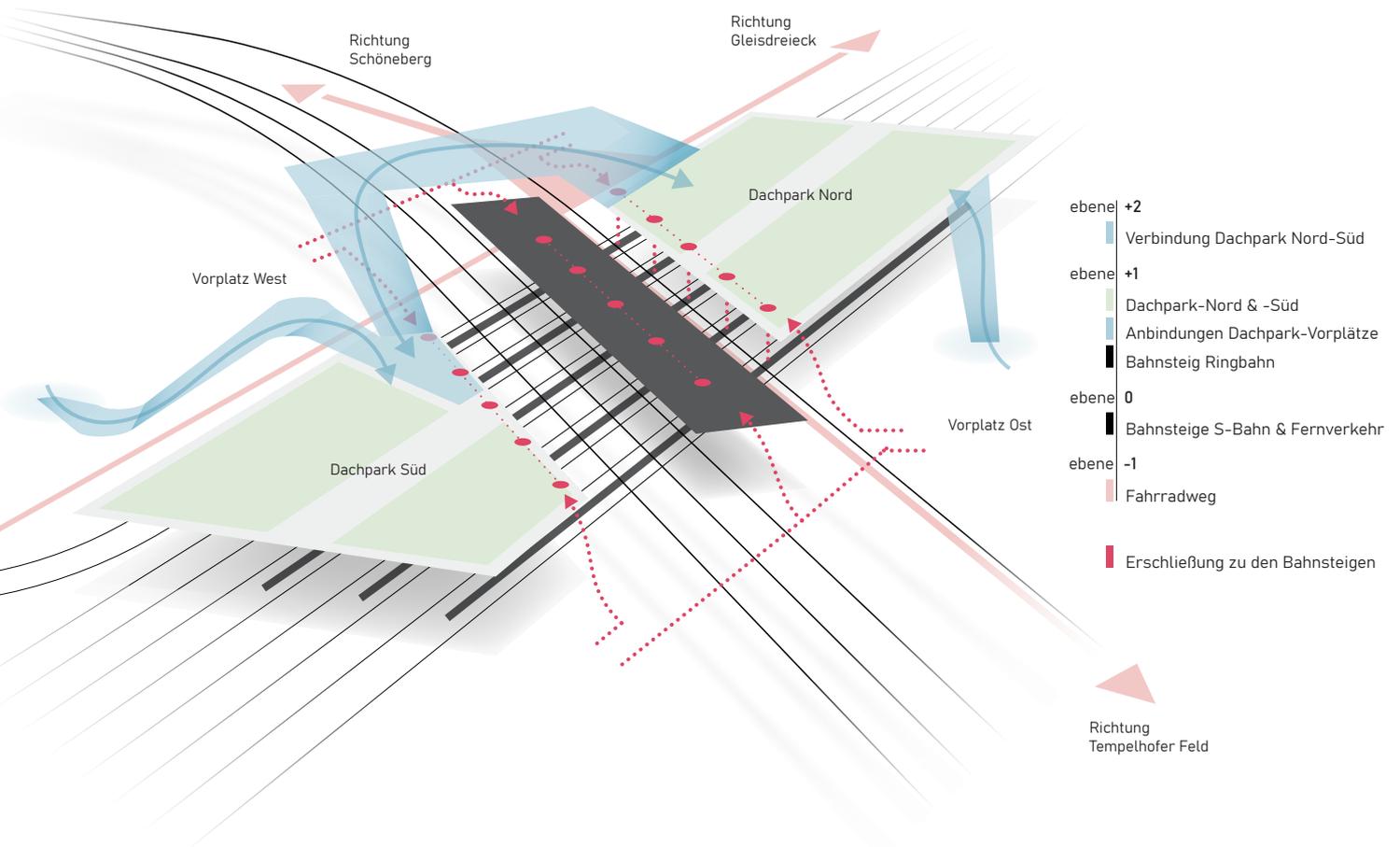
## Anerkennung

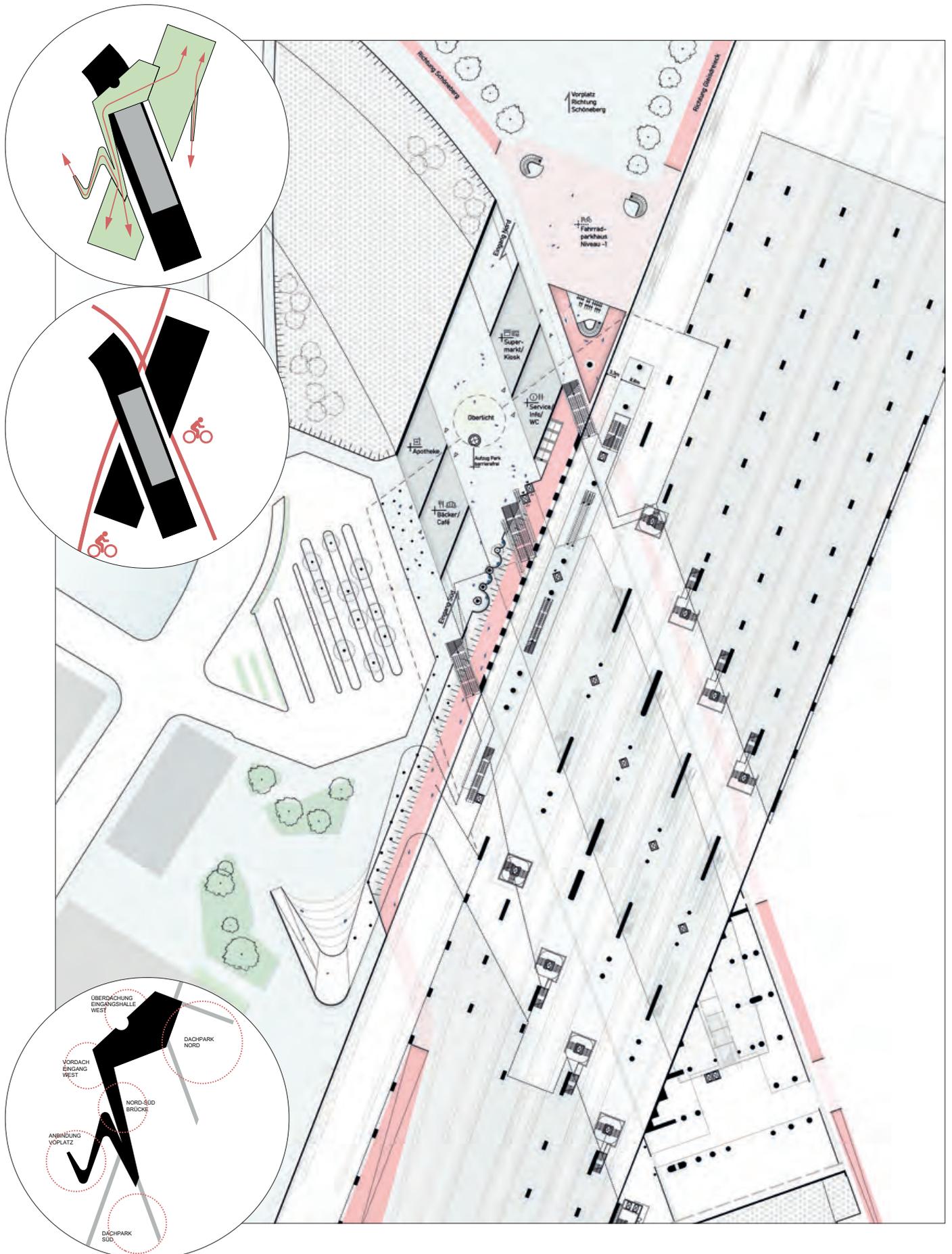
Im Wesentlichen beschränkt sich die Arbeit auf wenige klar definierte Ergänzungen: Eine gartenartige Begrünung der bisher ungenutzten Dachflächen der unteren Gleisebene und deren öffentliche Erschließung durch ein Bauwerk, das sich als Abfolge von Rampen, Sitztreppen und Terrassen artikuliert, ein Radwegekreuz, das dem Fahrrad eine „gleichwertige Stellung neben Auto- und Schienenverkehr“ zukommen lassen soll, die Integration neuer Bahnsteige in der bestehenden unteren Halle sowie die Aufwertung bisheriger Nebeneingänge.



Auf konzeptioneller Ebene gelingt es, schlüssige und auf wenige klare Ideen reduzierte Ergänzungen zu entwickeln. Dagegen überzeugt ihre konkrete Ausformulierung noch nicht vollumfänglich.

Die Anerkennung würdigt die Ernsthaftigkeit in der Auseinandersetzung um die in der Auslobung geforderten Integration der Bahnsteige der City-S-Bahn und des Radschnellweges.





## PEOPLE . CITIES . MOVING

GRIT FARL

BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN [BLB]

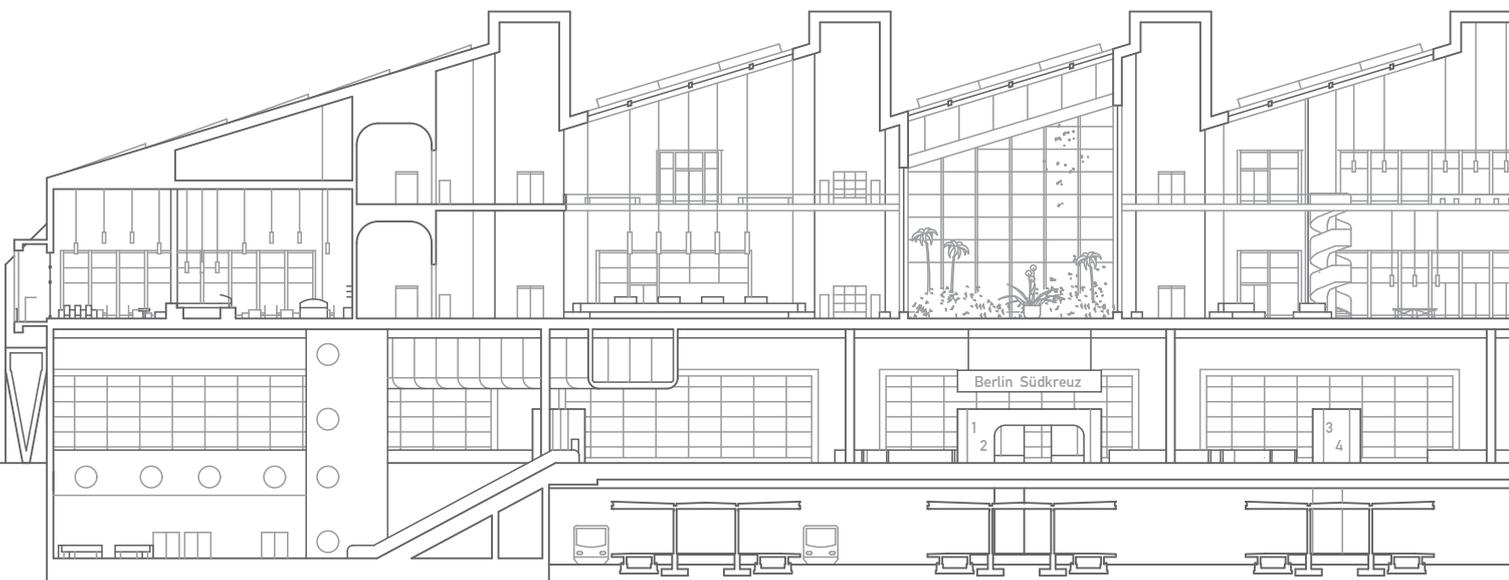
### Anerkennung

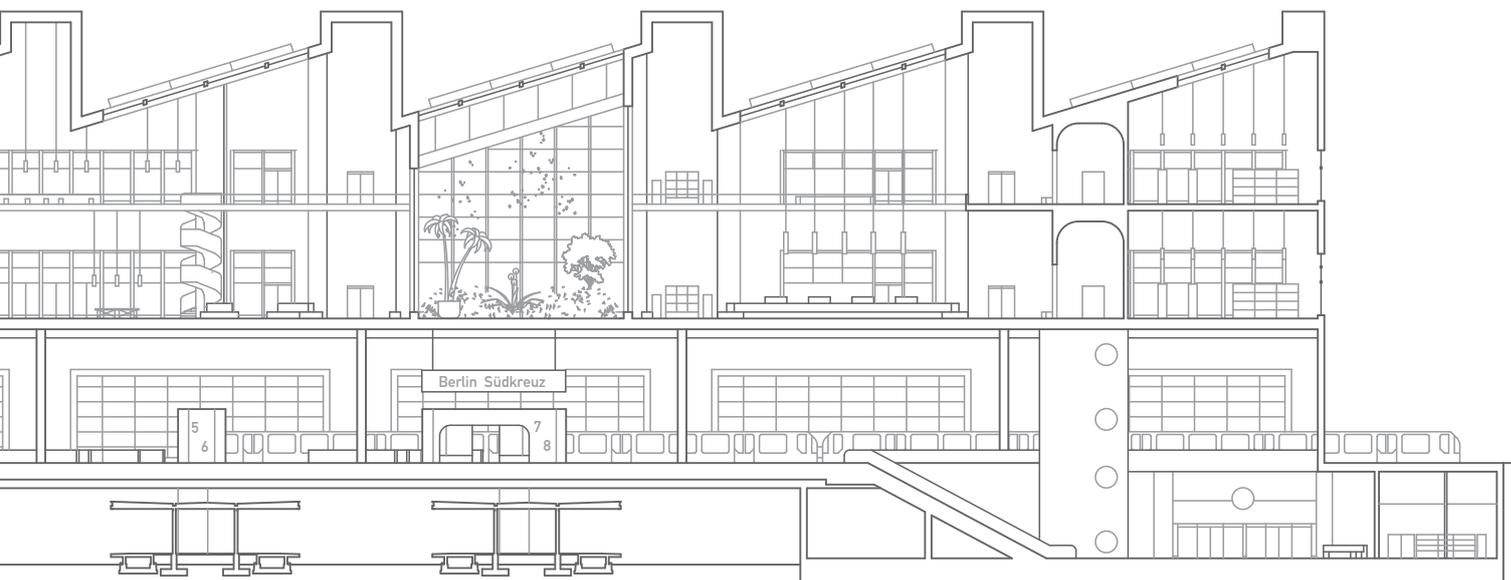
Die Verfasserin schlägt vor, den Kreuzungsbahnhof durch eine neue Universität zum „Mobilitätscampus“ zu ergänzen, insbesondere durch Aufstockung der oberen Bahnhofshalle und Umwidmung des Parkdecks. Diese Nutzung als Beantwortung der Aufgabenstellung überzeugt, da eine erhebliche Aufwertung des Bahnhofsumfelds und der angrenzenden Quartiere zu erwarten ist.

Besonders lobend hervorzuheben ist, dass die Arbeit auf die geplanten Veränderungen der Bahn- und Gleisverbindungen eingeht, die in den beiden Wettbewerbsgebieten der diesjährigen Aufgabenstellung zu berücksichtigen waren. Die

Darstellungen der Arbeit bezeugen eine gründliche Analyse der verkehrlichen, funktionalen, konstruktiven wie statischen Gegebenheiten im Bestand. Die detaillierten Darstellungen zeigen, dass die selbst gewählten Programmanforderungen zuverlässig erfüllt werden, sogar Flucht- und Rettungswege finden Berücksichtigung.

Die technisch geprägte Anmutung des Entwurfs weckt Assoziationen an Großbauten wie etwa das Berliner ICC. Offen bleibt die Frage, ob die hermetisch wirkende Gebäudehülle und die sparsame Erschließung öffentliche Attraktivität gewinnen können.







## Dancing Oasis

SARA HASSAN

GERMAN UNIVERSITY IN CAIRO

### Anerkennung

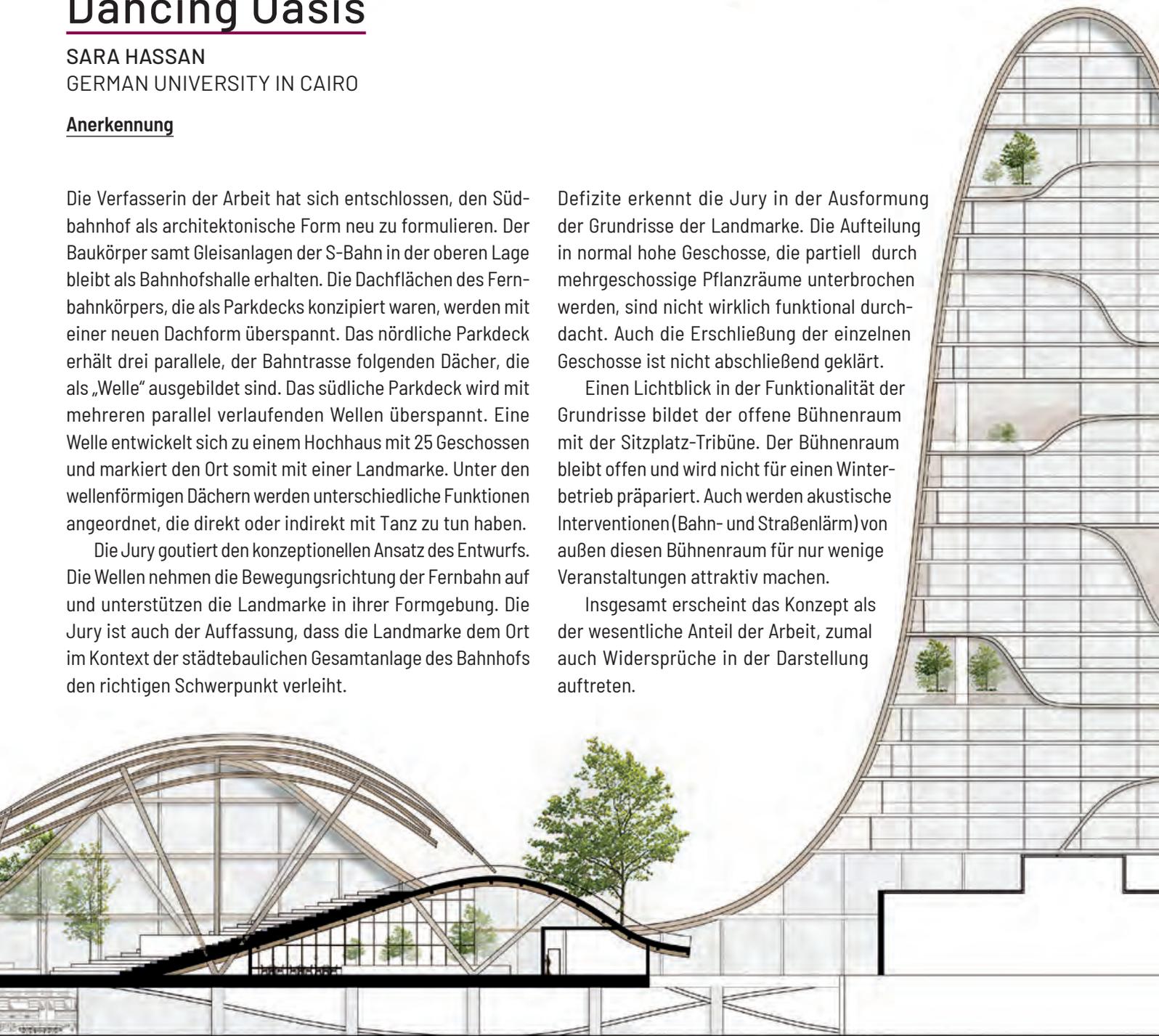
Die Verfasserin der Arbeit hat sich entschlossen, den Südbahnhof als architektonische Form neu zu formulieren. Der Baukörper samt Gleisanlagen der S-Bahn in der oberen Lage bleibt als Bahnhofshalle erhalten. Die Dachflächen des Fernbahnkörpers, die als Parkdecks konzipiert waren, werden mit einer neuen Dachform überspannt. Das nördliche Parkdeck erhält drei parallele, der Bahntrasse folgenden Dächer, die als „Welle“ ausgebildet sind. Das südliche Parkdeck wird mit mehreren parallel verlaufenden Wellen überspannt. Eine Welle entwickelt sich zu einem Hochhaus mit 25 Geschossen und markiert den Ort somit mit einer Landmarke. Unter den wellenförmigen Dächern werden unterschiedliche Funktionen angeordnet, die direkt oder indirekt mit Tanz zu tun haben.

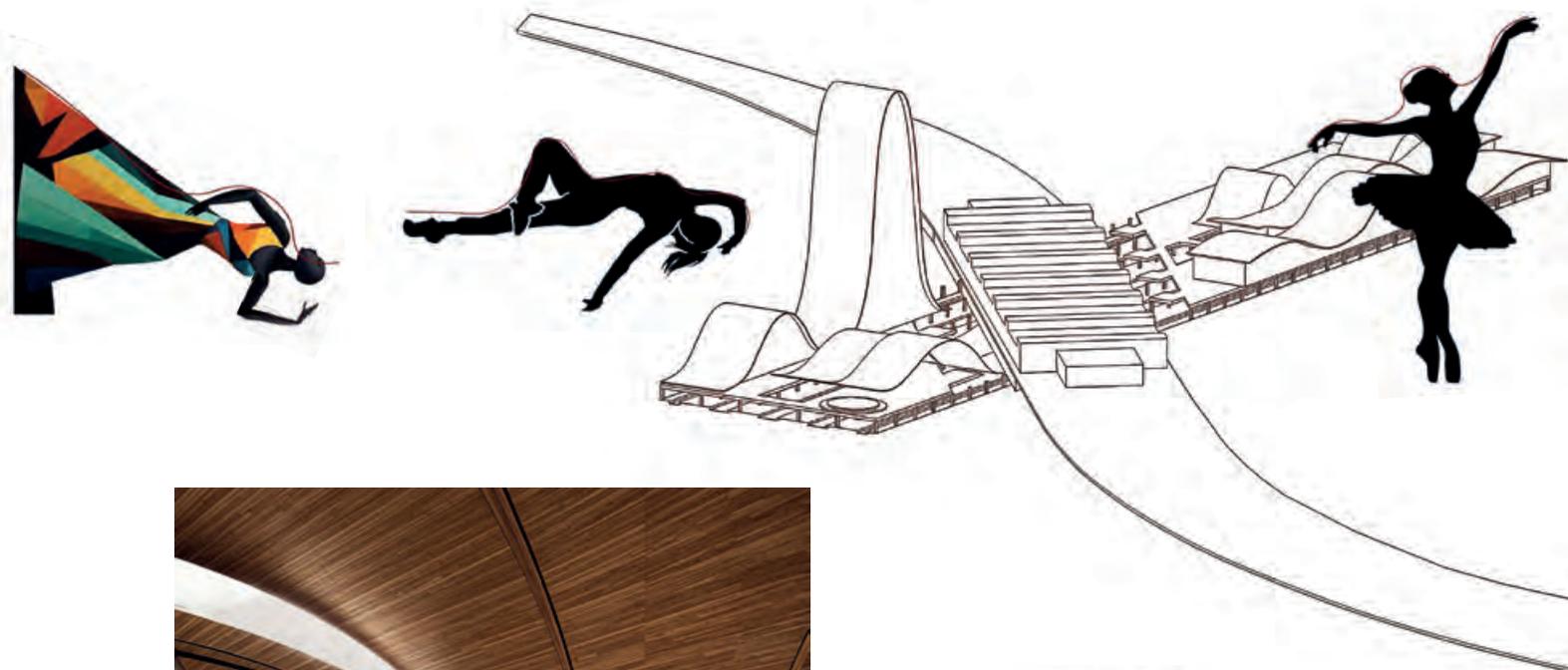
Die Jury goutiert den konzeptionellen Ansatz des Entwurfs. Die Wellen nehmen die Bewegungsrichtung der Fernbahn auf und unterstützen die Landmarke in ihrer Formgebung. Die Jury ist auch der Auffassung, dass die Landmarke dem Ort im Kontext der städtebaulichen Gesamtanlage des Bahnhofs den richtigen Schwerpunkt verleiht.

Defizite erkennt die Jury in der Ausformung der Grundrisse der Landmarke. Die Aufteilung in normal hohe Geschosse, die partiell durch mehrgeschossige Pflanzräume unterbrochen werden, sind nicht wirklich funktional durchdacht. Auch die Erschließung der einzelnen Geschosse ist nicht abschließend geklärt.

Einen Lichtblick in der Funktionalität der Grundrisse bildet der offene Bühnenraum mit der Sitzplatz-Tribüne. Der Bühnenraum bleibt offen und wird nicht für einen Winterbetrieb präpariert. Auch werden akustische Interventionen (Bahn- und Straßenlärm) von außen diesen Bühnenraum für nur wenige Veranstaltungen attraktiv machen.

Insgesamt erscheint das Konzept als der wesentliche Anteil der Arbeit, zumal auch Widersprüche in der Darstellung auftreten.







# Fahrradbrücke Berlin Südkreuz

LILLY CAROLINE BÄRM, KIARA NAVARRO FROMMANN, TIMON PECKS  
TECHNISCHE HOCHSCHULE KÖLN

Schinkel-Preis  
Sonderpreis der Baukammer

Der Entwurf verbindet auf inspirierende und originelle Weise die Fahrradtrasse längs der S-Bahn S25 mit einer bisher nicht vorhandenen Ost-West-Querung längs der Ringbahn. Zudem soll das bisher ungenutzte nördliche Parkdeck durch die Anbindung zu einem multifunktionalen Knotenpunkt transformiert werden. Dazu wird eine ausdrucksstarke und unterschiedlich breite Linienführung in Schlangenform entwickelt, um mit vertretbarer Steigung die nötige Höhe für das Parkdeck zu erreichen.

Der grafisch anschaulich im Lageplan, einer städtebaulichen Perspektive und weiteren Zeichnungen dargestellte Ansatz gestaltet Bereiche mit differenzierten Freiraumqualitäten. Durch die Wegeführung der Brücken entsteht eine Verbindung der unterschiedlichen Quartiere, die am Hochpunkt über der Bahnhofshalle in einem Ausblick das von der Nullebene aus betrachtet unübersichtlich wirkende Bahnhofsquartier räumlich erfahrbar macht.

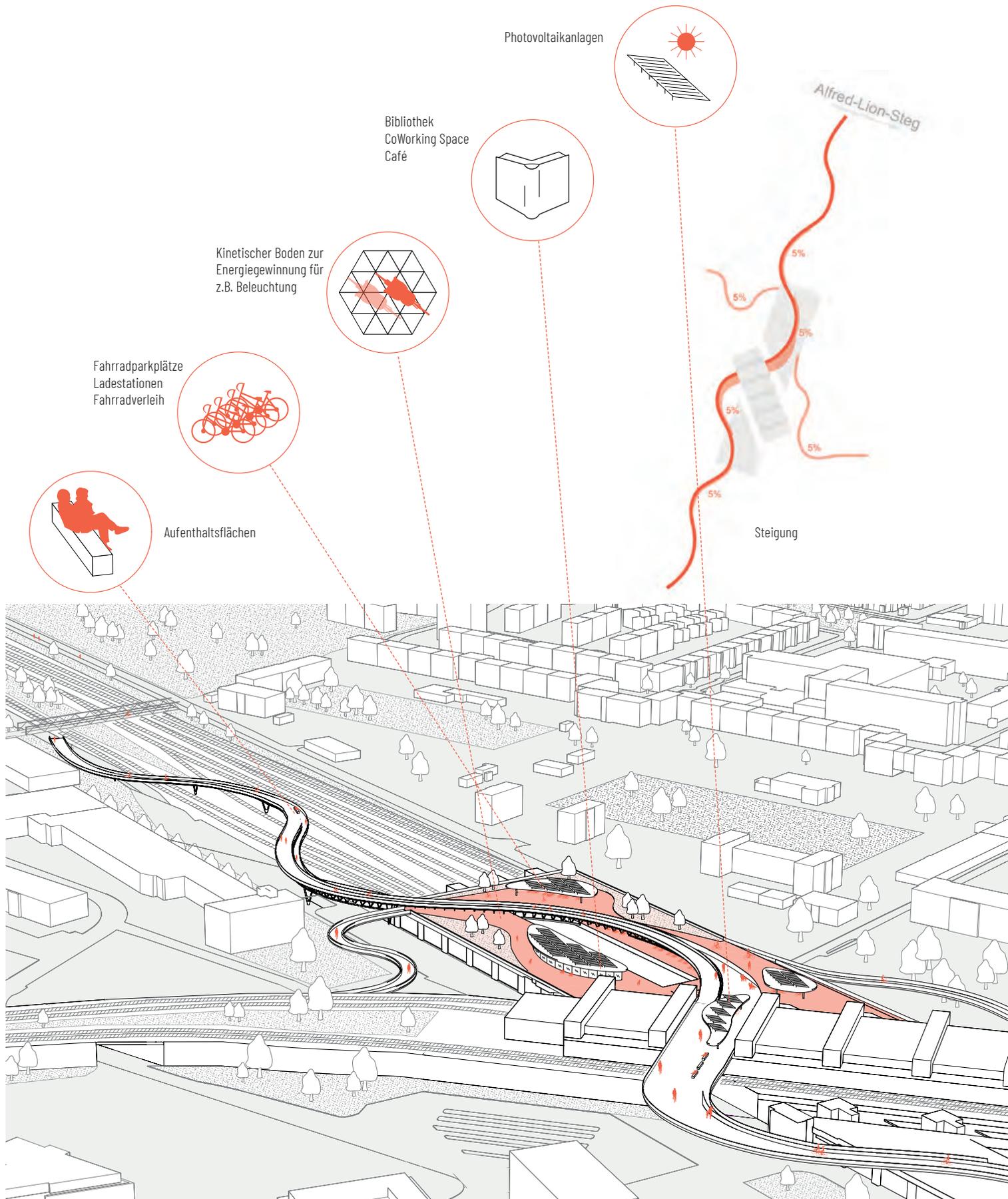
Für die Umsetzung dieser Idee wird im Querschnitt ein tragwerksbildendes Dreieck entwickelt, das sich im Verlauf der Brückentrasse verdreht. Dadurch entwickelt die Struktur

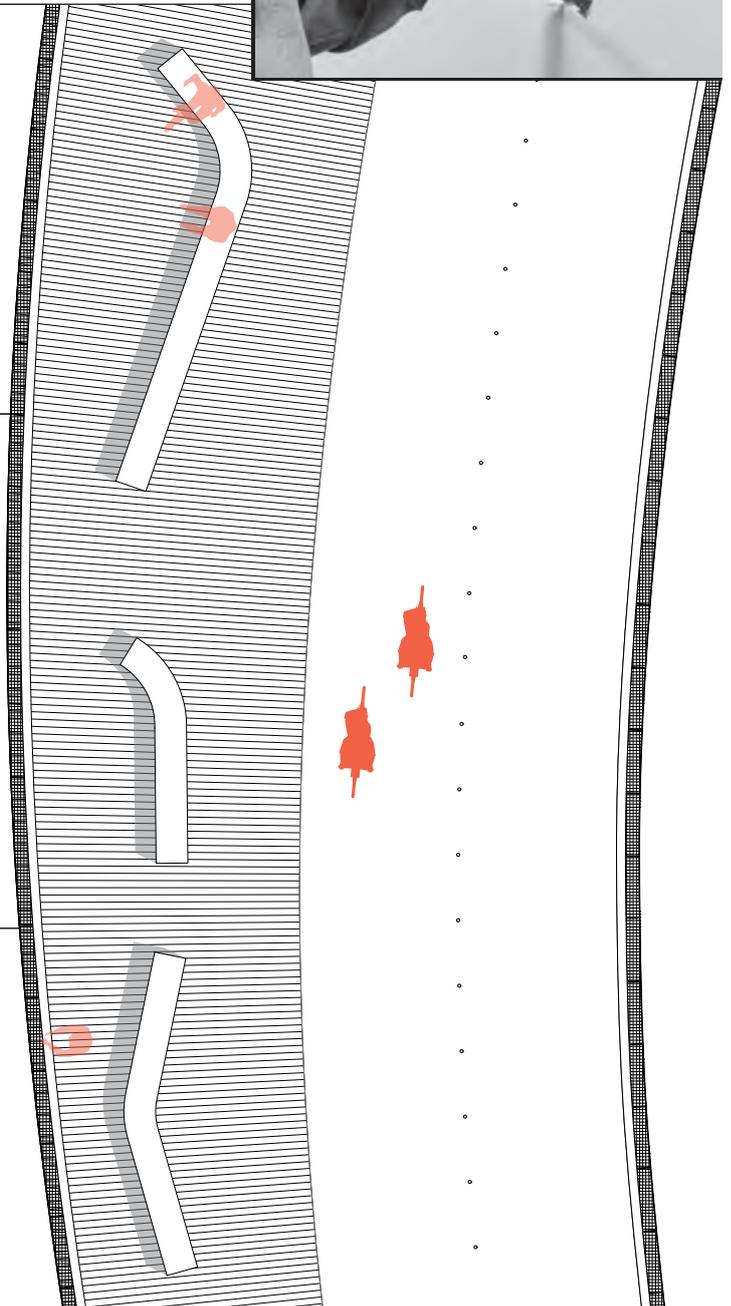
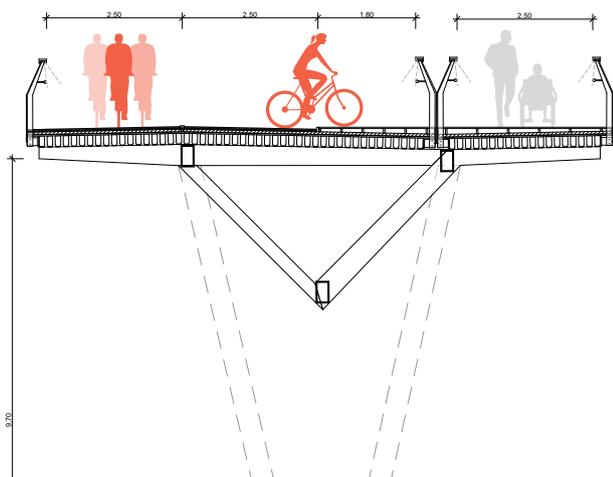
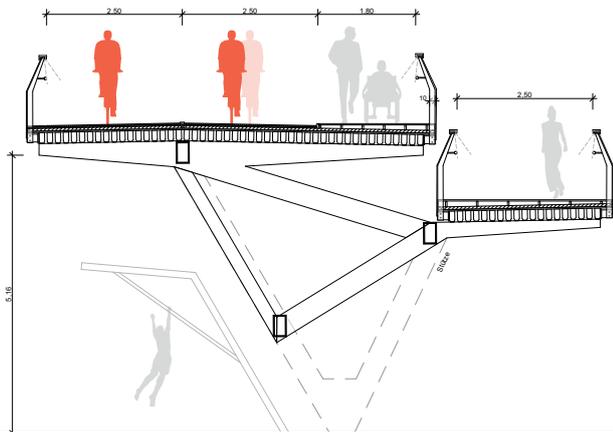
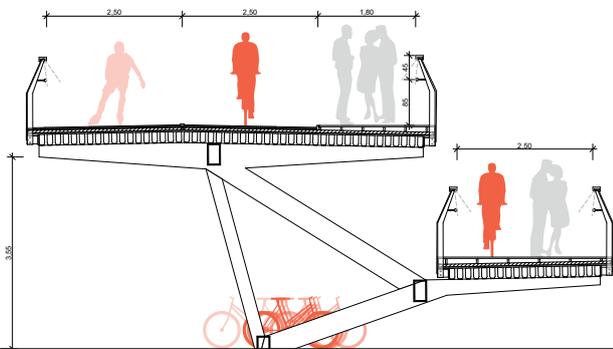
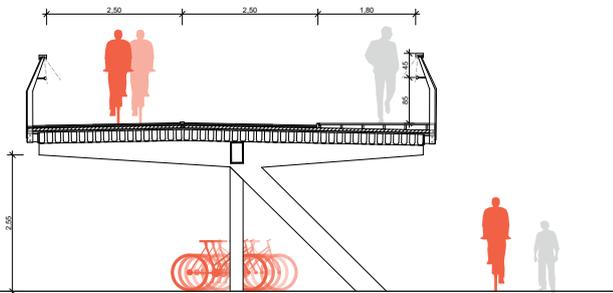
sich von tragenden Streben zu einem mehrfeldrigen Dreigurtbinder und bildet so das Brückentragwerk. Dies wird in den Querschnitten und durch das Foto eines beeindruckenden physischen Modells verdeutlicht.

Die extrem vielen und schwierigen Knotenpunkte, die durch das Verdrehen und die Voutung entstehen, sind nur angedeutet. Ebenso wird die Gründung einschließlich der Frage der Aussteifung und Temperaturdehnung nicht behandelt. Für die Entwicklung der Details, auch der Aufbauten der Brückendecks, wäre es hilfreich, sich an bestehenden Brücken zu orientieren.

Das Preisgericht würdigt die räumliche Vielfalt, die durch die unterschiedlichen Ausformulierungen der Diagonalen von Schräg- über Zwillingsstützen bis zu einem frei gespannten Fachwerkträger entsteht, insbesondere in Kombination mit der eleganten Linienführung der Brückenlängsachse. Die konstruktive Ausformulierung der Knotenpunkte stellt dabei eine große Herausforderung dar, wobei die Wahl von Rechteckhohlprofilen in diesem Zusammenhang schwierig erscheint.







## Aufgabenstellung

### FREIE KUNST

Für den Bahnhof Südkreuz und sein Umfeld wird eine künstlerische Arbeit gesucht, die das Potenzial des 2006 in seiner jetzigen Form eröffneten Bahnhofsareals als einen lebendigen und entwicklungsfähigen Verkehrsknotenpunkt in Berlin unterstreicht. Möglich sind künstlerische Arbeiten in jedweder Form (Skulptur, Malerei, Film, Performance, Präsentation ...). Das Ausschreibungsgebiet und das umgebende Areal sind bisher nur wenig gestaltet. In seiner gegenwärtigen Form laden weder das Bahnhofsareal noch die in dessen Nähe befindlichen Verkehrsknotenpunkte (S-Bahn, Autobahn, Bundesbahn) zum Verweilen ein und bieten auch für die Anwohner wenig Aufenthaltsqualität.

Mit dem EUREF-Campus und dem nahegelegenen Park am Gleisdreieck/Ostpark finden sich in der Nähe des Süd-

kreuzes zwar zwei neu und attraktiv gestaltete Areale. Diese strahlen jedoch nicht auf die unmittelbar um den Bahnhof gelegenen Flächen aus.

Das Südkreuz ist Teil der geplanten City-S-Bahn, das damit eine weitere Nord-Süd-Achse erhält (siehe vorstehend erläuterte Verkehrsplanung im Rahmen der Aufgabenstellung des Wettbewerbs). Daher sind ohnehin weitere großflächige Veränderungen des Gebietes in Aussicht. Der Freien Kunst stellt sich dabei die Aufgabe, mit fantasievollen Werken, Gedanken und Planungen ein abweisend wirkendes Gelände zu beleben. Die Kunst kann einen Kontrapunkt in einer von divergenten Planungen zergliederten Fläche setzen und animierend und belebend in das Gebiet hineinwirken.



## Die Jury der Fachsparte Freie Kunst

### EIN ORT DER VERMISCHUNG VON ZEITSCHICHTEN UND ÜBERWACHUNGSMECHANISMEN

Für die Freie Kunst wurden in diesem Jahr fünf Arbeiten eingereicht. Aus diesen hat die Kunstjury zwei ausgewählt, die sie für preiswürdig hält, und für den Preis der Krull Stiftung beziehungsweise den Preis der Stiftung Berliner Leben vorgeschlagen, was bestätigt worden ist.

»Security 2025« ist der Titel einer Einreichung. Der Entwurf befasst sich intensiv mit den Besonderheiten des Südkreuz-Bahnhofs als beispielhaftem Ort für neue Sicherheits- und Überwachungstechniken und mit der speziellen Atmosphäre, die hierdurch entsteht.

„Das Kunstwerk verhandelt die Ambivalenz des öffentlichen Raums: Überwachung, Sicherheit, Gemeinschaft, Privatsphäre, Schutz und Kontrolle. Es schafft eine räumliche Erfahrung, die sich je nach Standpunkt, Lichtverhältnissen und Bewegung verändert“, formuliert der Begleittext zum Entwurf.

Dass die Installation zur Reflexion über genau diesen Charakter des Ortes, an dem auch mit Gesichtserkennungstechnik experimentiert wird, einlädt und dies treffgenau inszeniert, hat die Jury überzeugt.

Die hohen Glasplatten stellen Haltezeichen im Weg der vorbeieilenden Besucher:innen dar. Sie verweisen mit ihrer Spiegelfolie den Vorbeieilenden wiederum auf sich selbst. Es entsteht ein Raum, der einerseits durch seine transparente Schönheit besticht. Andererseits aber wird dem Betrachter durch die verspiegelten Flächen der Blick versperrt und er erkennt, dass er den durchschrittenen Raum in seiner Gänze doch nicht erfahren kann. Nimmt die Besucherin auf den Betonklötzen Platz, so entsteht zwar ein privater Raum. Der allerdings ist wiederum eher beengend und verweist durch die Glätte der Glaswände noch einmal auf den schwer fassbaren Charakter des Ortes.

Mit der Bezeichnung »Schichtwechsel« wurde eine Arbeit eingereicht, die ausgehend von den vier Himmelsrichtungen jeweils an vier Plätzen des Areals des Südkreuz-Bahnhofs künstlerische Installationen vorschlägt, mit denen die historische und die soziale Dimension des Ortes hervorgehoben wird.

Ein zentraler Gedanke der Installationen ist der Bezug auf die Arbeiterbewegung und die Sichtbarmachung der Bedeutung von Arbeit und Arbeiterschaft für die Errichtung und Funktion des öffentlichen Ortes. Weiterer Schwerpunkt ist die Auflockerung und Öffnung der Plätze um den Bahnhof.

Für den Platz Süd beispielsweise ist die Vorführung des Films *Metropolis* von Fritz Lang geplant, der den Konflikt zwischen den in der Oberstadt wohnenden Reichen und der Arbeiterschaft thematisiert. Für den Platz Ost ist eine gerüstartige, sechs Meter hohe gekrümmte und verdrehte Skulptur aus recyceltem Stahl vorgesehen. Hierbei verweisen das Material und seine Wiederverwendung auf die Geschichte und die Mühen der Arbeiterschaft.

Überzeugt hat die Jury die Vielgestaltigkeit des Ansatzes und die intensive Auseinandersetzung des Entwurfes mit den Besonderheiten des Areals. Der Bahnhof als Ort, an dem verschiedene soziale Schichten aufeinandertreffen und sich mischen und der durch seine Funktion täglich zentrales Element auf dem Weg zur Arbeit ist, wird in seiner Vielgestaltigkeit und seinen unterschiedlichen Bedeutungen beleuchtet.

# Security 2025

JOHANNA BALLWEG  
UNIVERSITÄT DER KÜNSTE BERLIN

Sonderpreis der Hans- und Charlotte Krull-Stiftung





*Ein Raum zwischen Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit.*

Vier Glaswände mit einseitiger Spiegelfolie reagieren auf Licht, Bewegung und Perspektive.

Wer beobachtet? Wer bleibt verborgen?

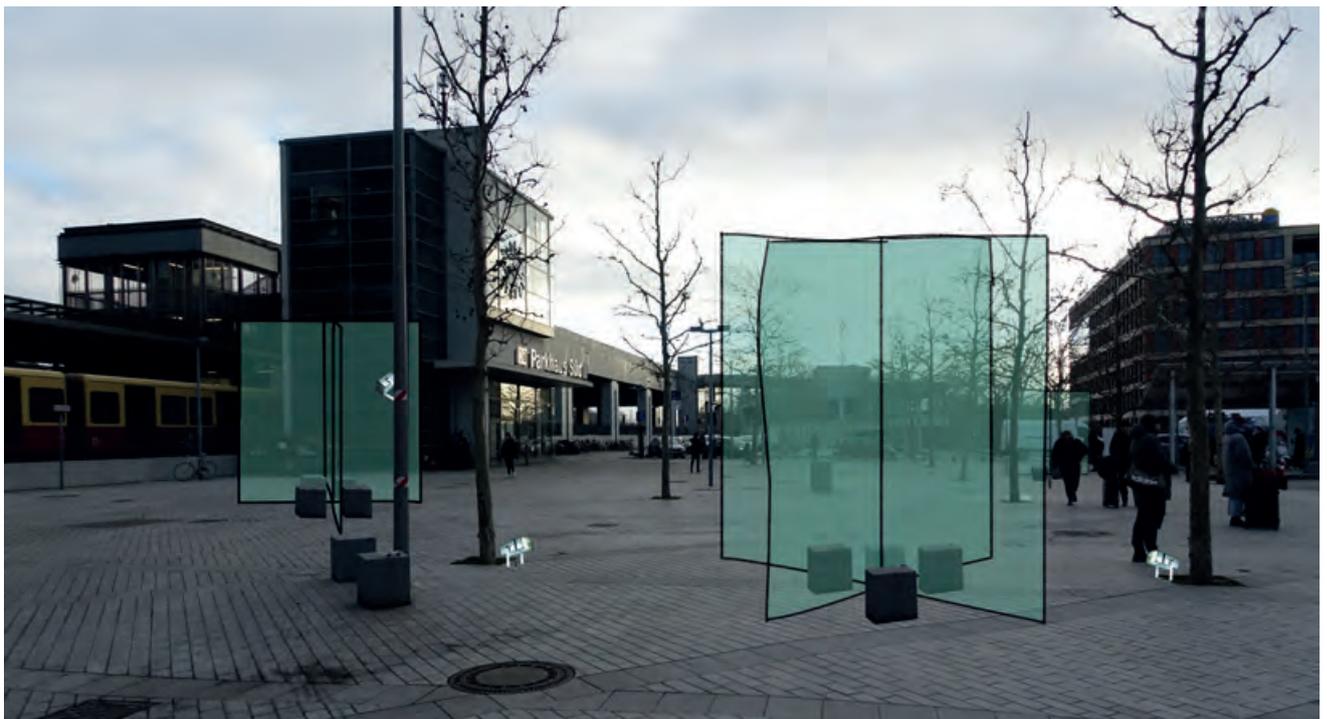
Im Bahnhof Südkreuz, einem Ort des Transits und der Überwachung, wird der Blick zum zentralen Element. Reflexion und Transparenz wechseln je nach Lichteinfall: Bei starker Einstrahlung dominieren Spiegelbilder, auf der dunkleren Seite zeigt sich Durchsicht. Wetter, Tageszeit und die Bewegung der Passant:innen lassen die Wahrnehmung des Raumes ständig neu entstehen.

Das Kunstwerk lädt zum Verweilen ein – doch wer Platz nimmt, wird auch Teil eines Spiels zwischen Schutz und Kontrolle, Sicherheit und Freiheit.

Der Bahnhof Südkreuz ist ein Ort des Transits. Die Installation SECURITY lädt dazu ein, Schwellen zu hinterfragen: Wem gehört der öffentliche Raum? Wie viel Privatsphäre gibt es darin?

Für mehr Sicherheit wurden am „Sicherheitsbahnhof Südkreuz“ Kameras mit Gesichtserkennung installiert, Menschen werden routinemäßig kontrolliert, die Polizeipräsenz ist erhöht. Techniken der Bundespolizei werden getestet. Gleichzeitig ist der Bahnhof ein Raum des Übergangs – zwischen Stadt und Vorstadt, Ankunft und Abfahrt, Kontrolle und Freiheit. Mein Entwurf spielt mit ebendieser Ambivalenz.

*Aus dem Begleittext der Arbeit*



# SCHICHTWECHSEL

LEA KLOSS, ANNE-MARIE FINK  
HOCHSCHULE BIELEFELD

## Sonderpreis der Stiftung Berliner Leben

Bewegung, Wandel und Übergang in eine neue Zeit. Am Bahnhof Berlin Südkreuz wird die Industrialisierung spürbar gemacht. Lichtinstallationen und Skulpturen greifen das industrielle Erbe und die Geschichte der Arbeiterbewegung auf, während sie den Fortschritt und die Dynamik dieser Epoche auf moderne, futuristische Weise interpretieren. Metallische und transluzente Materialien schaffen eine Atmosphäre von Offenheit und Wandel, die Kunst, Architektur und Funktion miteinander verbindet.

Die vier bespielten Plätze erzählen im Zusammenspiel von harten Arbeitsbedingungen, dem Aufbruch der Arbeiterbewegung und der Bedeutung des Schienenverkehrs, die den Alltag jener Zeit prägten. Sichtachsen zwischen Straßenraum und Vorplätzen ziehen Besucher und Reisende in die Ausstellung hinein und machen den Bahnhof zu einem lebendigen Ort des Nachdenkens und Erinnerns.

*Aus dem Begleittext der Arbeit*



Platz Süd - Projektion des Films „Metropolis“



Platz Nord - Lichtbox



Platz Ost - „Gleisskulptur“



Platz West - „Labyrinth der Arbeiter“

# DENKMAL UND HANDWERK

## Aufgabenstellung

Kurz beschrieben bedeutet Denkmalpflege das Sichern von vergangenem Wissen, Informationen und Daten und ihre Weitergabe an die nachfolgende Generation.

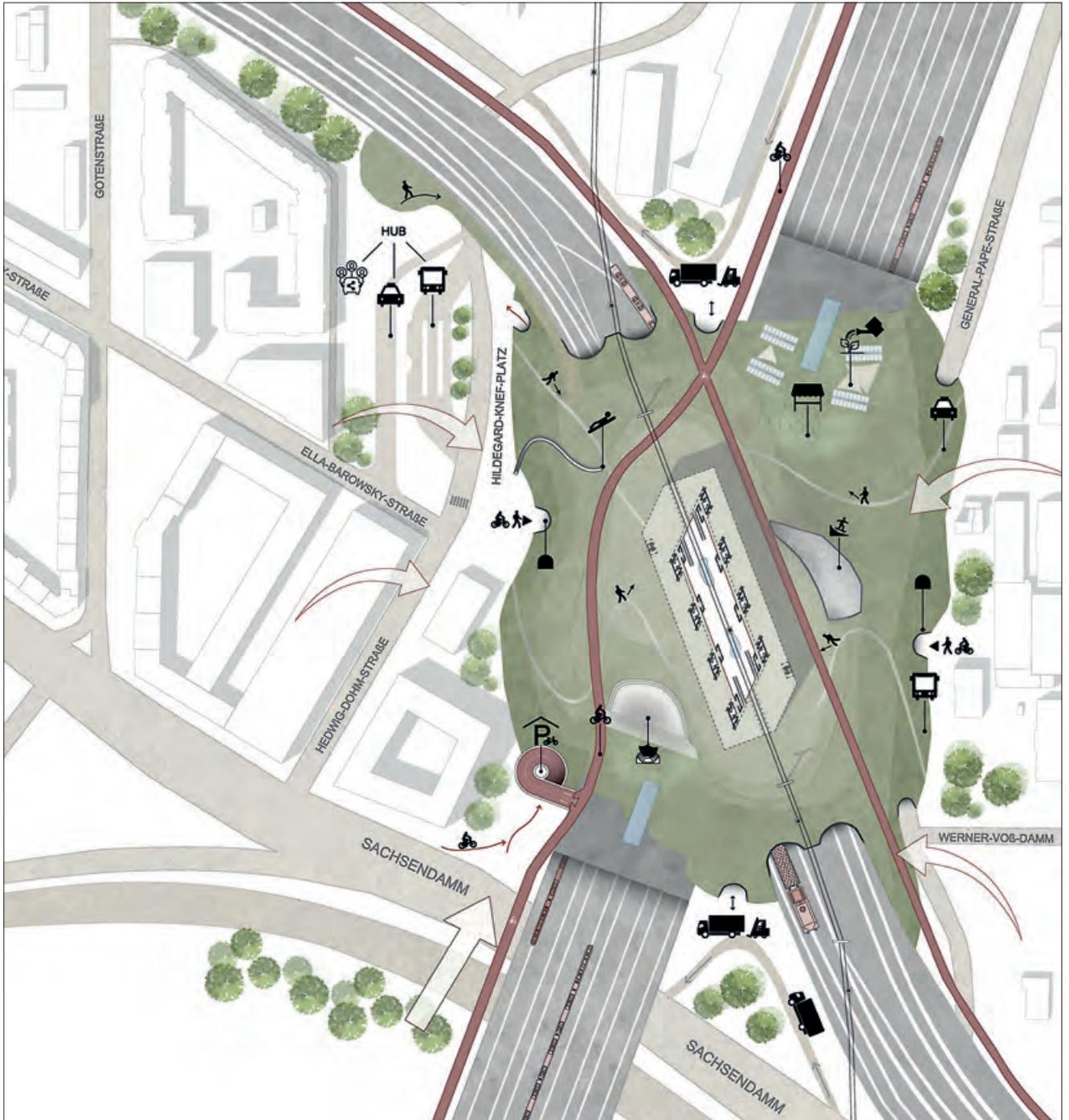
„Der Umgang mit den Denkmälern ist Teil unserer gegenwärtigen Kultur und charakterisiert unser Verhältnis zum überlieferten und der Denkmalpflege treuhänderisch anvertrauten Erbe, dessen möglichst ungeschmälerte Weitergabe an nachfolgende Generationen konservatorisches Anliegen ist.“ *Leitbild Denkmalpflege (Memento vom 26. Januar 2012 im Internet Archive)*

Folgt man dem Ansatz von Karl Popper „Alles Leben ist Problemlösen“, beinhaltet dieses Erbe auch die Problemlösungen vergangener Generationen.

Liest man die Aufgabenstellungen Architektur oder auch Städtebau, stellt man fest, dass die aufgeführten Ziele ja nicht erst die Probleme unserer Generation sind. Sind das nicht die Probleme jeder Generation? Gibt es also Lösungen für heute, die man aus der Vergangenheit extrahieren könnte? Und wenn ja, welche? Alter Wein in neuen Schläuchen oder Renaissance?

Bewertet wird das Anwenden oder Adaptieren vergangener Problemlösungen auf die Aufgabenstellungen der Fachsparten Architektur, Städtebau, Landschaftsarchitektur, Ingenieurbau etc.





**Sonderpreis Denkmal und Handwerk** gestiftet vom Verband Restaurator im Handwerk e.V.  
Preisträger: südBÄRg (siehe S. 74)

# Preisträger:innen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs

## ARCHITEKTUR

### **GREEN\_TRANSIT\_HUB**

1. Diesing-Preis // 3.000 €

Sonderpreis der eZeit Ingenieure GmbH // 2.000 €

Ben Passow

Hochschule Wismar

### **Südkreuz neu gedacht**

2. Diesing-Preis // 2.000 €

Tatiana Rogozina

Hochschule Wismar

### **südBÄrg**

Sonderpreis der Restauratoren im Handwerk // 1.500 €

Neele Flügel, Lea Sophie Hoffmann

RPTU Kaiserslautern

### **AB IN DIE GLEISZEIT**

Anerkennung // 1.000 €

Luis Navarro Preuß, Jonas Rosenfelder, Francisco Praxmarer

Universität Innsbruck

### **PEOPLE . CITIES . MOVING**

Anerkennung // 1.000 €

Grit Farl

Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften  
und Bauen [BLB]

### **DANCING OASIS**

Anerkennung // 1.000 €

Sara Hassan

German University in Cairo

## LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

### **heckenorchester am gleisdreieck**

Schinkel-Preis Landschaftsarchitektur // 3.000 €

Sonderpreis der Lenné-Akademie // 1.000 €

Noah Rimann, Loris Theus

OST – Ostschweizer Fachhochschule, Campus Rapperswil-Jona

### **DECKEL DRAUF**

Anerkennung // 1.000 €

Bastian ten Haaf, Jonas Kramer

Universität Kassel

## KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

### **Fahrradbrücke Berlin Südkreuz**

Schinkel-Preis Konstruktiver Ingenieurbau // 3.000 €

Sonderpreis der Baukammer // 1.000 €

Lilly Caroline Bärm, Kiara Navarro, Timon Pecks

Technische Hochschule Köln

## STÄDTEBAU

### **Vom Park zur Stadt**

Schinkel-Preis Städtebau // 3.000 €

Reisestipendium der Hans-Joachim-Pysall-Stiftung // 2.500 €

Sina Fritsch, Fares Arnold Selo

Fachhochschule Aachen – University of Applied Sciences

### **WHAT IF... WE WENT WILD?**

Sonderpreis des Verbands Privater Bauherren (VPB) // 1.500 €

Katharina Ambros, Julia Schnaiter, Laura Huber, Lynn Kückelhaus

HTWG Konstanz Städtebau

### **Bewegungsterrassen**

3. Diesing-Preis // 1.000 €

Ronja Gäck, Ronja Leoni Gensel

Technische Universität Dresden

### **YORCK QUARTIER**

Anerkennung // 1.000 €

Lukas Hahn, Tim Michels, Lukas Zöller, Malte Weckeck

Technische Universität Dortmund

### **GRENZFREQUENZ**

Anerkennung // 1.000 €

Anna Palarz, Gian-Luca Patti

Fachhochschule Aachen

## FREIE KUNST

### **Security 2025**

Sonderpreis der Hans- und Charlotte Krull-Stiftung // 1.200 €

Johanna Ballweg

Universität der Künste Berlin

### **SCHICHTWECHSEL**

Sonderpreis der Stiftung Berliner Leben // 1.000 €

Lea Kloss, Anne-Marie Fink

Freie Kunst Hochschule Bielefeld

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

Dokumentation zum AIV-Schinkel-Wettbewerb:  
**CLEVER AUFGEGLEIST**

Aufgaben- und Projekttexte: AIV-Schinkel-Ausschuss

Redaktion: Oliver Standke, Fabian Burns, Yvonne Corinna Paul

Design & Layout: seefood productions®

Lektorat: Doris Schemmel

Druck: saxoprint Dresden, Auflage: 400

Redaktionsbüro: AIV zu Berlin-Brandenburg e.V.

Bleibtreustraße 33, 10707 Berlin-Charlottenburg

mail@aiv-bb.de

Tel: 030-8834598

www.aiv-berlin-brandenburg.de

Presse: ROZOK GmbH, Martina Rozok

kommunikation@aiv-bb.de

Tel: +49 170 23 55 988

Dank an: Sünje von Ahn (Geschäftsstelle AIV)

Umschlagabbildung: Fahrradbrücke Berlin Südkreuz

Lilly Caroline Bärm, Kiara Navarro Frommann, Timon Pecks

Schinkel-Preis-Träger Konstruktiver Ingenieurbau 2025

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>

