

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB

AIV-SCHINKEL-COMPETITION

2023

Städtebau

Landschaftsarchitektur

Verkehrsplanung

Architektur

Konstruktiver Ingenieurbau

Freie Kunst

Denkmal und Handwerk

Stadt

statt A 104



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

seit
1824



Ideen- und Förderwettbewerb

für Studierende und Absolventen der Studiengänge Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur, Bauingenieurwesen, Verkehrsplanung und verwandter Fachrichtungen sowie Künstler:innen und Studierende der Freien Kunst.

Herausgeber

Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.
Vorstand mit AIV-Schinkel-Ausschuss

Bleibtreustraße 33
10707 Berlin
www.aiv-berlin-brandenburg.de



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

seit
1824

Stadt

statt A 104

Inhalt

I	Verein und Wettbewerb	2
II	Fördermittelgebende und Medienpartner	4
III	Wettbewerbsverfahren	6
III.1	Auslober und Wettbewerbsdurchführung	6
III.2	Art des Verfahrens.....	6
III.3	Kommunikation	6
III.4	Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung	7
III.5	Einverständnis und Datenschutz.....	7
III.6	Anmeldung.....	8
III.7	Zugang zum Teilnehmerbereich	8
III.8	Wettbewerbsunterlagen	8
III.9	Rückfragen und Kolloquium	9
III.10	Abgabe und äußere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten	9
III.11	Innere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten	9
III.12	Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen	10
III.13	Urheberrecht und Haftung	11
III.14	Beurteilungsverfahren	11
III.15	Preise	12
III.16	Bekanntgabe der Ergebnisse und Ausstellung der Arbeiten	12
III.17	Terminübersicht	13
IV	Schinkel-Ausschuss und Gastpreisrichter:innen	14
V	Aufgabenstellung.....	18
	Einführung.....	20
	Fachsparten.....	
	Städtebau 	24
	Landschaftsarchitektur 	28
	Verkehrsplanung 	36
	Architektur 	40
	Konstruktiver Ingenieurbau 	50
	Freie Kunst 	54
	Denkmal und Handwerk 	58
VI	Anhang - Planunterlagen / weiterführende Links	60
	Impressum	62

I Verein und Wettbewerb

AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023

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 Ingenieur-Verein zu Berlin-Brandenburg e.V. (AIV) schafft gemeinsam mit Fördermittelgebenden, Stifterinnen und Stiftern, 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 Phantasie für die Lösung zukunftsorientierter Planungsaufgabe herausfordern und eine Auseinandersetzung mit komplexen Zusammenhängen und fachübergreifenden Sichtweisen initiieren. Auch steht der AIV-Schinkel-Wettbewerb als Ideen- und Förderwettbewerb nicht unter dem Druck der unmittelbaren Umsetzung. Er kann jedoch dazu dienen, Interesse für ein Gebiet zu wecken, Sensibilität im Umgang mit dem Bestand zu entwickeln, die Bedeutung für die Umgebung aufzuzeigen und somit zur Qualifizierung der Aufgabenstellung einer formellen Planung beizutragen. In diesem Sinne etabliert sich der Wettbewerb immer mehr als Betrachtungsfeld der informellen Planung und Bürgerbeteiligung, die vor allem darauf gerichtet ist, eine Beziehung der Bürgerschaft zum Planungsgebiet zu generieren und sie für die Gestaltung der öffentlichen Räume zu gewinnen. Mit seinem freieren Blick auf Aufgaben in Berlin und Brandenburg gelingt es dem AIV-Schinkel-Wettbewerb häufig auch, Anregungen in



K. F. Schinkel

laufende Planungen einzubringen.

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

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

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

Im Jahr 2020 beschlossen die Mitglieder des Berliner AIV, ihre Verbundenheit mit der Metropolregion durch einen neuen Namenszusatz zu bekräftigen und 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 an aus den Berufsgruppen Architektur, Stadtplanung, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen, Wissenschaften, Betriebswirtschaft, Jura und Kunst.

Geschichte des AIV-Schinkel-Wettbewerbs

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 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 Fachparten Architektur und Ingenieurbau erfuhr der Wettbewerb eine besondere Aufwertung. Gleichzeitig wurde damit der Teilnehmerkreis auf Studierende und Absolventen des ersten Bauführer-Examens ausgeweitet. Um den Schinkelpreis konkurrierten nun Teilnehmer aus dem gesamten preußischen Staatsgebiet. Die prämierten Arbeiten konnten von der Bauakademie und ihrer Folgeinstitution, der Technischen Hochschule Charlottenburg, als Examens- oder Diplomarbeiten anerkannt werden.

Zudem wurde der Wettbewerb in unterschiedliche Aufgaben unterteilt. Der Bereich des Land- und Hochbaus wurde dazu um das Ingenieurwesen ergänzt, zu dem Wasser-, Eisenbahn- und Maschinenbau gehörten. Das Preisgeld von 1.700 Goldmark (ca. 12.000 €) war an eine mehrmonatige Studienreise gebunden, die zu den Stätten des klassischen Altertums führte. Die Preisträger mussten nach ihrer Rückkehr die Ergebnisse ihrer Reise in Vorträgen oder Bauaufnahmen zusammenfassen. Ihre Arbeitsergebnisse dokumentierten den wissenschaftlichen Anspruch des Vereins. Für den AIV entwickelte sich der Schinkel-Wettbewerb rasch zu einem bedeutenden Ereignis. Auf den jährlichen Schinkelfesten werden bis heute die Preisträger 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.

II Fördermittelgebende

Die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens wäre nicht ohne die Unterstützung und finanzielle Zuwendung zahlreicher Institutionen möglich. Den AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023 fördern voraussichtlich:

- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Land Berlin
- Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung des AIV zu Berlin-Brandenburg
- Hans-Joachim Pysall-Stiftung
- Architektenkammer Berlin
- Baukammer Berlin
- Bauwens-Gruppe
- Computerworks GmbH
- Dachverband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V. (DAI)
- Filigran Trägersysteme GmbH & Co. KG
- Hans und Charlotte Krull Stiftung
- Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.
- Verband Beratender Ingenieure VBI, Landesverband Berlin-Brandenburg
- Verband Restaurator im Handwerk e.V.

Medienpartner und Bereitstellung der online-Plattform für den Wettbewerb:



Neben Fördergeldern des Bundesministeriums, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen; der Architektenkammer Berlin, des DAI, die Bauwens-Gruppe, der Fa. Filigran Trägersysteme GmbH & Co. KG und der Fa. Computerworks GmbH, die in das Wettbewerbsverfahren eingehen und auch als ungebundene Preisgelder alle Fachsparten berücksichtigen können, gibt es zahlreiche Sonderpreise:

Die Hans-Joachim-Pysall-Stiftung zeichnet die beste, mit einem Schinkelpreis prämierte Arbeit durch ein Schinkel-Italienreise-Stipendium aus und knüpft an den historischen Zweck der Preisgelder an. Herausragende Arbeiten aus dem Bereich Architektur werden von der Karl-Friedrich-Schinkel-Stiftung des AIV zu Berlin-Brandenburg mit einem Diesing-Preis prämiert. Der Verband Beratender Ingenieure fördert mit seinem Sonderpreis für die beste Kooperationsarbeit von Ingenieur:innen mit einer anderen Fachsparte die interdisziplinäre Zusammenarbeit. Die Bauwens-Gruppe stellt einen Sonderpreis für Städtebau. Der Verein Restaurator im Handwerk e. V. prämiert einen Beitrag, der sich überdurchschnittlich mit dem Thema ‚Denkmal und Handwerk‘ auseinandersetzt. Der Sonderpreis der Baukammer Berlin wird für herausragende Ingenieurleistungen vergeben, der Sonderpreis der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e. V. für einen Entwurf der Fachsparte Landschaftsarchitektur mit einem vorbildlichen Beitrag für Pflanzenverwendung. Die Hans und Charlotte Krull Stiftung stiftet einen Sonderpreis explizit für Arbeiten von Künstler:innen.

Weitere Medienpartner:

german-architects.com
Profiles of Selected Architects



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



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



ARCHITEKTEN
KAMMER
BERLIN

Hans-Joachim Pysall-Stiftung



VERBAND BERATENDER
INGENIEURE



LENNE AKADEMIE
für Gartenbau und Gartenkultur



Hans und Charlotte
KRULL
Stiftung



FILIGRAN
TRÄGERSYSTEME

BAUWENS



VECTORWORKS
A NEMETSCHEK COMPANY

III Wettbewerbsverfahren und Medienpartner

III.1 Auslober und Wettbewerbsdurchführung

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

Vorstand mit AIV-Schinkel-Ausschuss

Vertreten durch die Vorsitzenden des Schinkel-Ausschusses Dipl.-Ing. Gesche Gerber, Dipl.-Ing. Ernst Wolf Abée, AIV zu Berlin-Brandenburg

Geschäftsstelle: Fabian Burns

Bleibtreustraße 33

D-10707 Berlin

www.aiv-berlin-brandenburg.de

mail@aiv-bb.de

Tel.: +49 30 883 45 98

Die Wettbewerbsdurchführung erfolgt in Kooperation mit



wettbewerbe aktuell Verlagsgesellschaft mbH

Maximilianstraße 5

79100 Freiburg im Breisgau

www.wettbewerbe-aktuell.de

Bei Problemen oder Rückfragen zum Onlineverfahren wenden Sie sich bitte an:

wa wettbewerbe aktuell

Online Verfahren - Technischer Support:

support@wettbewerbe-aktuell.de

Telefon +49 761 77 4 55-33

Mo-Fr 8-16 Uhr

III.2 Art des Verfahrens

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb dient dazu, die fachliche Entwicklung und interdisziplinäre Zusammenarbeit junger Gestalter:innen und Planer:innen zu fördern. Entsprechend des „Schinkel-Statutes“ des AIV zu Berlin-Brandenburg

werden hervorragende Wettbewerbsbeiträge mit dem Schinkelpreis prämiert, die das vorbildliche Zusammenwirken der ausgeschriebenen Fachdisziplinen miteinander dokumentieren oder sich als Einzelleistungen durch das vorbildliche Abwägen von fachspezifischen und übergeordneten Belangen besonders auszeichnen. Je ausgeschriebenem Themenfeld können ein Schinkelpreis sowie ergänzend Sonderpreise vergeben werden.

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb wird als offener Ideenwettbewerb ausgelobt und durchgeführt. Das Verfahren folgt nicht den Regeln für Planungswettbewerbe (RPW 2013), orientiert sich aber an ihnen. Bis zum Abschluss ist das gesamte Verfahren anonym.

III.3 Kommunikation

Die Wettbewerbssprache ist Deutsch: Kommunikation von Seiten des Auslobers (Auslobung, Teilnahmebereich, Antworten auf Fragen) werden in deutscher Sprache verfasst.

Es ist den Teilnehmer:innen frei gestellt, Rückfragen auch auf Englisch zu stellen, erlaubt ist auch die Abgabe von Wettbewerbsarbeiten in englischer Sprache, wobei keine Garantie für eine richtige Übersetzung übernommen wird.

Die Kommunikation mit den Teilnehmer:innen wird als online-Verfahren über den bei wettbewerbe aktuell eingerichteten Teilnehmerbereich des AIV-Schinkel-Wettbewerbs geführt (ovf.wettbewerbe-aktuell.de/de/wettbewerb-29718).

Die Teilnehmer:innen sind aufgefordert, sich während des gesamten Wettbewerbs über den aktuellen Stand des Verfahrens eigenständig zu informieren.

Im Teilnehmerbereich werden die Informationen zum Verfahren (Auslobung, ergänzende Unterlagen, Anmeldungsmodalitäten, Verfassererklärung, später auch Rückfragen, Antworten

etc.) fortlaufend bereitgestellt und aktualisiert.

Auf der Website des AIV zu Berlin-Brandenburg (www.aiv-berlin-brandenburg.de) sind die grundlegenden Informationen zu Verein und Wettbewerb ebenfalls einsehbar.

III.4 Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung

Der Zulassungsbereich ist räumlich nicht begrenzt.

Für die Teilnahme gelten folgende Bedingungen, deren Einhaltung eigenverantwortlich zu prüfen und bei Abgabe schriftlich anzuerkennen ist:

- Teilnahmeberechtigt sind Studierende und Absolventen der Studiengänge Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur, Bauingenieurwesen, Verkehrsplanung und verwandter Fachrichtungen sowie Künstler:innen und Studierende der Freien Kunst.
- Die Teilnehmer:innen dürfen - auch in Arbeitsgemeinschaften - zum Abgabetermin des Wettbewerbsbeitrages nicht älter als 35 Jahre sein
- Die Teilnehmer:innen dürfen bisher noch keinen Schinkelpreis gewonnen haben
- Die Teilnehmer:innen dürfen mit Jury-Mitgliedern nicht verwandt oder verschwägert sein
- Die Teilnehmer:innen haben durch Unterschrift zu versichern, dass sie geistige Urheber:innen der Arbeit sind

Eine Bearbeitung des Wettbewerbsbeitrags in interdisziplinären Arbeitsgemeinschaften wird dringend empfohlen. Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften müssen die Teilnehmer:innen selbst organisieren. Die Wettbewerbsbeiträge dürfen jeweils von bis zu vier Verfasser:innen erarbeitet werden. In der Arbeitsgemeinschaft muss mindestens eine Person die Teilnahmevoraussetzung zu Punkt 1 erfüllen.

Die Aufgabe einer Fachsparte kann von einem/einer Teilnehmer:in bearbeitet werden. An einer Kooperationsarbeit müssen mehrere Teilnehmer:innen bzw. Verfasser:innen beteiligt sein (Aufgaben aus zwei oder mehr Fachsparten sind zu bearbeiten).

III.5 Vereinbarung zum Datenschutz

Teilnehmer:innen, Sachverständige, Vorprüfer:innen, Preisrichter:innen und Gastpreisrichter:innen erklären sich durch ihre Beteiligung und Mitwirkung am Verfahren mit den Wettbewerbsbedingungen und den Datenschutzrichtlinien des AIV zu Berlin-Brandenburg einverstanden.

Verlautbarungen jeder Art über Inhalt und Ablauf vor und während der Laufzeit des Wettbewerbsverfahrens, einschließlich der Veröffentlichung von Wettbewerbsergebnissen, dürfen nur über den AIV zu Berlin-Brandenburg abgegeben werden.

Die Teilnehmer:innen willigen durch ihre Unterschrift auf der Verfassererklärung ein, dass ihre personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit dem AIV-Schinkel-Wettbewerb bei Wettbewerben aktuell und beim AIV zu Berlin-Brandenburg in Form einer automatisierten Datei geführt werden.

Die Unterschrift umfasst auch die Einwilligung zur Veröffentlichung und Weitergabe von personenbezogenen Daten in folgenden Fällen:

- Der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V. (AIV) ist berechtigt, die Arbeiten der Teilnehmer:innen und Fotos sowie die Namen der Personen in den vereinseigenen Print- und Online-Medien zu veröffentlichen.
- Ebenso darf der AIV dieses Material an die Fachpresse, Tagespresse, Förderermittelgebende des Schinkel-Wettbewerbes und Hochschulen zur Berichterstattung in deren

Online- und Offlinemedien weitergeben.

- Namen und E-Mail-Adressen von Preisträger:innen darf der AIV an Förderermittelgebende des AIV-Schinkel-Wettbewerbes zur Kontaktaufnahme für Glückwünsche weitergeben.

Personenbezogene Daten der Teilnehmer:innen, die nicht Preisträger:innen sind, werden nach einem Jahr gelöscht.

Personenbezogene Daten der Preisträger:innen, die über die in den Print- und Online-Medien veröffentlichten Daten hinausgehen, werden nach den gesetzlichen Aufbewahrungsfristen gelöscht.

III.6 Anmeldung

Die Anmeldung zum Wettbewerb ist vom 13.09.2022 bis zum 16.01.2023 über ein Online-Formular auf der Webseite von wettbewerb.de/aktuell/moeglich-ovf-wettbewerb-aktuell.de/de/wettbewerb-29718).

Erforderlich ist das Anlegen eines Accounts je Arbeit bei wettbewerb.de/aktuell, dabei gelten die Datenschutzrichtlinien von wettbewerb.de/aktuell. Mit den Zugangsdaten kann eine Registrierung zum Teilnehmerbereich für den AIV-Schinkel-Wettbewerb vorgenommen werden. Die Bestätigungs-E-Mail von wettbewerb.de/aktuell enthält eine individuelle Kennziffer (z.B. ID-RWH4Y), die bei der Überweisung der Teilnahmegebühr angegeben werden muss.

Die Freischaltung des Teilnehmerbereichs erfolgt erst nach Eingang einer Teilnahmegebühr in Höhe von 40,00 EUR auf dem folgenden Konto:

Zahlungsempfänger: AIV zu Berlin-Brandenburg
Bank: Berliner Volksbank
IBAN: DE22 1009 0000 7403 9380 54
BIC: BEVODEBBXXX
Verwendungszweck: [individuelle Kennziffer]

Eingereichte Arbeiten, für die keine Teilnahmegebühr eingegangen ist, werden von der Jurierung ausgeschlossen.

Die Teilnahmegebühr wird nicht zurückerstattet. Eine Spendenbescheinigung kann dazu vom Auslober nicht ausgestellt werden.

III.7 Zugang zum Teilnehmerbereich

Der Anmeldebereich und das web-basierte Rückfragenforum befinden sich im Teilnehmerbereich auf den Webseiten von wettbewerb.de/aktuell.

Die Teilnehmer:innen können sich mit ihrem Login (E-Mail-Adresse und Passwort) in den Teilnehmerbereich einloggen. Während des Verfahrens werden alle Informationen an die hier hinterlegte E-Mail-Adresse versendet.

III.8 Wettbewerbsunterlagen

Der Auslobungstext steht ab dem 13.09.2022 online zur Verfügung. Sämtliche Wettbewerbsunterlagen werden im Teilnehmerbereich von wettbewerb.de/aktuell als Download zur Verfügung gestellt. Zu den Unterlagen gehören die Auslobung sowie die im Anhang aufgeführten Daten und Pläne.

Die zur Verfügung gestellten Daten sind urheberrechtlich geschützt. Entsprechend ist eine Übergabe an Dritte nicht zulässig. Alle Teilnehmer:innen des Verfahrens verpflichten sich, die vom Auslober zur Verfügung gestellten Daten und Pläne ausschließlich zur Bearbeitung des Wettbewerbs zu nutzen. Die Urheberschaft ist stets zu benennen. Daten, die im Rahmen der Bearbeitung als Zwischenprodukte anfallen und nicht an den Auslober abgegeben werden, sind nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens zu löschen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass weitere Daten/Arbeitsgrundlagen kostenlos über das

Geoinformationssystem (fis-broker) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen herunter geladen werden können.

Die Teilnehmer:innen sind dazu angehalten, die benötigten Informationen selbst zu recherchieren.

III.9 Rückfragen und Kolloquium

Das Rückfragenkolloquium findet am 04.11.2022 vs. online statt. Nähere Details zur Veranstaltung werden auf den Webseiten des AIV zu Berlin-Brandenburg und im Teilnehmerbereich von wettbewerb aktuell veröffentlicht. Die Platzzahl ist möglicher Weise begrenzt, Anmeldungen werden nach der Eingangsreihenfolge berücksichtigt.

Fragen zur Auslobung können von angemeldeten Teilnehmer:innen bis zum **28.10.2022 13 Uhr** im web-basierten Rückfragenforum im Teilnehmerbereich schriftlich gestellt werden. Die Teilnehmer:innen prüfen selbstständig, ob ihre Fragen im Rückfragenforum angezeigt werden. Fragen und Antworten werden im Rahmen des Rückfragenkolloquiums vorgestellt und im Anschluss online veröffentlicht, so dass sie für alle angemeldeten Teilnehmer:innen im Rückfrageforum einsehbar sind. Die Antworten werden Bestandteil der Auslobung.

III.10 Abgabe und äußere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind spätestens am Montag, 13.02.2023 bis 16.00 Uhr einzureichen.

Die Abgabe erfolgt digital und analog als Ausdruck. Beide Bestandteile sind verpflichtend. Die geforderten Dateien und Formulare müssen im Teilnehmerbereich von wettbewerb aktuell hochgeladen, und von den Teilnehmer:innen zudem eine 6-stellige Tarnzahl

gewählt und eingetragen werden. Zusätzlich sind die ausgedruckten Präsentationspläne zum Abgabetermin oder früher persönlich oder per Post- bzw. Kurierdienst zwischen 10.00 bis 16.00 Uhr in der Geschäftsstelle des AIV zu Berlin-Brandenburg einzureichen.

Es handelt sich um einen Submissionstermin. Verspätete oder verzögert eingelieferte Arbeiten werden von der Jurierung ausgeschlossen. Ein Poststempel vom Tag der Abgabe genügt nicht.

Die Wettbewerbsarbeit ist zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand ohne Absender oder sonstigen Hinweis auf die Verfasser:innen einzureichen:

- bei Zustellung durch Post- oder Kurierdienst (porto- und zustellungsfrei für den Empfänger) ist als Absender der Empfänger AIV zu Berlin-Brandenburg anzugeben
- sämtliche Beiträge sind in Form einer einzigen Sendung einzureichen

Außen gut sichtbar sind auf der Verpackung (Rollen, Mappen, Umschlägen u. a.) folgende Vermerke abzubringen:

- „AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023“
- die selbst gewählte 6-stellige Tarnzahl
- Kürzel der Fachsparte, bzw. bei Kooperationsarbeiten Kürzel aller bearbeiteten Fachsparten (S: Städtebau, LA: Landschaftsarchitektur, V: Verkehrsplanung, A: Architektur, KI: Konstruktiver Ingenieurbau, FK: Freie Kunst, DH: Denkmal und Handwerk)

III.11 Innere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten

Die Beiträge sind in allen Stücken (Pläne wie auch Anlagen) durch die Angabe der gewählten Fachsparte sowie durch die selbst gewählte

6-stellige Tarnzahl gut leserlich zu beschriften. Die Zahl ist in einer Größe von 1 cm Höhe und 4 cm Breite auf jedem Papierausdruck und Schriftstück in der rechten oberen Ecke anzubringen. Die digitalen Daten sind ohne Tarnzahl einzureichen. Beim Hochladen vergibt das System automatisch neue Dateinamen.

Der bearbeitete Fachsparte sowie die gfs. beteiligte(n) Kooperationsfachsparte(n) sind auf allen Plänen und auf dem Erläuterungsbericht deutlich zu benennen.

Auf die Wahrung der **Anonymität** ist unbedingt zu achten: Beiträge, die nachvollziehbare Hinweise auf die Verfasser:innen zulassen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

III.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen

Für die Wettbewerbsleistungen gelten folgende Bedingungen:

Präsentationspläne (Ausdrucke)

- Pro Entwurfsbeitrag steht eine Hängefläche von B x H = 200 cm x 150 cm (2 x DIN A0) zur Verfügung, interdisziplinäre Kooperationsarbeiten **dürfen** je weiterer beteiligter Fachsparte eine zusätzliche Fläche von B x H = 100 cm x 150 cm nutzen
- Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden, die geforderten Planbestandteile können in frei zu wählendem Layout und Blattschnitten auf der Stellwand angeordnet werden
- Die Pläne sind ausgedruckt in Originalgröße einzureichen
- Aus versicherungstechnischen Gründen dürfen keine Unikate (z. B. Hand- oder Tuschezeichnungen) eingereicht werden
- Die Papierqualität der Ausdrucke darf eine Stärke von 260 g/m² nicht überschreiten

- Die Papierausdrucke müssen sich ohne Verstärkung (Karton, Hartfaser, Metall o. ä.) leicht auf den Ausstellungstafeln befestigen lassen

Arbeiten, deren Pläne nicht auf der o.a. Stellwandfläche unterzubringen sind, werden von der Jurierung ausgeschlossen.

Modelle

Modelle dürfen nicht eingereicht werden, die Pläne können Modellfotos enthalten.

Bildschirmpräsentation

Der Wettbewerbsbeitrag muss in einer Bildschirmpräsentation zusammengefasst werden. Die Inhalte der Präsentationspläne und der Bildschirmpräsentation müssen übereinstimmen. Die Bildschirmpräsentation ist als pdf-Datei einzureichen (max. 40 MB).

Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht besteht aus der Leitidee (max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen) und des Erläuterungstextes (max 5.000 Zeichen inkl. Leerzeichen). Er ist ausgedruckt (DIN A4 Hochformat) und digital (als pdf- und docx-Datei) einzureichen.

Upload

Die Präsentationspläne (Auflösung 300 dpi) sowie der Erläuterungsbericht sind als pdf-Dateien bei wettbewerblich aktuell hochzuladen. Die Größe der einzelnen Dateien darf 10 MB nicht überschreiten.

Speichermedium

Zusätzlich zum Upload müssen alle Dokumente auf einem Stick oder einer CD digital abgegeben werden:

- Die Präsentationspläne (pdf)
- alle Grafiken sowie die Layout-Datei (InDesign-Datei „verpacken“ und zusätzlich das Layout-Dokument als .idml-Datei speichern, um die Kompatibilität zu gewährleisten).

- Erläuterungsbericht DIN A4 Hochformat (pdf- und docx-Datei)
- Bildschirmpräsentation (pdf-Datei)

Das Speichermedium muss mit der Tarnzahl benannt und außen mit dieser beschriftet werden und ist mit den ausgedruckten Plänen einzureichen.

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen und Hängeplanskizze

Ergänzend sind ein Verzeichnis der eingereichten Unterlagen sowie eine Hängeplanskizze (DIN A4 Hochformat) als Ausdruck einzureichen.

Verfassererklärung

Die Teilnehmer:innen versichern durch ihre Unterschriften in der Verfassererklärung, dass sie die geistigen Urheber:innen der Wettbewerbsarbeiten und gemäß den Wettbewerbsbedingungen teilnahmeberechtigt sind.

Die Erklärung erfolgt im vorgegebenen Formular („Verfassererklärung“), das im Teilnehmerbereich bei wettbewerblich aktuell bereit gestellt wird.

Sie ist als unterzeichneter Ausdruck in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der mit „Verfassererklärung“ sowie der Tarnzahl gekennzeichnet ist, den Abgabeunterlagen beizufügen.

Die Verfassererklärung muss zusätzlich bei wettbewerblich aktuell hochgeladen werden. Die Erklärung ist ebenfalls mit der Tarnzahl zu versehen, mit der die Wettbewerbsarbeit gekennzeichnet ist.

Mit Unterschrift der Verfassererklärung akzeptieren die Teilnehmer:innen gleichzeitig die Datenschutzbedingungen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs.

III.13 Urheberrecht und Haftung

Eigentum und Urheberrecht

Die Wettbewerbsarbeiten der Preisträger:innen gehen vollständig in den Besitz des AIV zu Berlin-Brandenburg über und werden archiviert. Das Urheberrecht und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe bleiben den Verfasser:innen erhalten. Der AIV erhält grundsätzlich und uneingeschränkt die Rechte, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Wettbewerbs ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser:innen werden dabei genannt.

Haftung und Rückgabe

Die Wettbewerbsarbeiten werden vom AIV zu Berlin-Brandenburg mit Sorgfalt behandelt. Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet der Auslober nicht. Die Ausdrücke nicht prämierter Arbeiten können zu einem Zeitpunkt, der rechtzeitig mitgeteilt wird, beim AIV zu Berlin-Brandenburg abgeholt werden. Nach dem genannten Termin geht der Auslober davon aus, dass die Verfasser:innen ihr Eigentum an nicht abgeholtten Arbeiten aufgegeben haben. Diese Ausdrücke werden entsorgt.

Die Rücksendung von Ausdrücken nicht prämierter Arbeiten erfolgt nur auf Wunsch, zu Lasten der Teilnehmer:innen und nur, wenn die Ausdrücke transportgerecht mit einer wiederverwendbaren Verpackung eingereicht wurden.

III.14 Beurteilungsverfahren

Das in der RPW 2013 beschriebene Beurteilungsverfahren gilt in weiten Teilen auch für den AIV-Schinkel-Wettbewerb. Ergänzend gilt: Die eingereichten Beiträge werden mit Hilfe eines Kriterienkataloges, der mit dem Schinkel-Ausschuss abgestimmt ist, von Vorprüfer:innen

sorgfältig studiert. Die Kriterien sind den jeweiligen Aufgabenschwerpunkten beigelegt. Bei der Vorprüfung können Ausschussmitglieder als Sachverständige zur Unterstützung hinzugezogen werden. Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt anschließend in zwei Jurysitzungen.

Vorjurierung

Zu jeder Aufgabe findet eine Vorjurierung statt. Die entsprechende Jury ist interdisziplinär zusammengesetzt. Alle zu dieser Aufgabe eingereichten Entwurfsbeiträge werden durch Vorprüfer:innen vorgestellt. Nach ausführlicher Diskussion und einer schrittweisen Vorauswahl der Beiträge in Rundgängen einigt sich die Jury mehrheitlich auf Empfehlungen zu Auszeichnungen.

Jurysitzung des AIV-Schinkel-Ausschusses

Im Rahmen eines abschließenden Preisgerichts entscheidet der Schinkel-Ausschuss zusammen mit Gastpreisrichter:innen über die Rangfolge der durch die Vorjurs vorgeschlagenen Arbeiten und die Preisverteilung. Von den Vorschlägen der Vorjurs kann begründet abgewichen werden. Der Beschluss erfolgt mit Mehrheit und unter Ausschluss des Rechtswegs.

III.15 Preise

Voraussichtlich steht eine Summe von bis 30.000 EUR für Preisgelder zur Verfügung. Die Zusagen der Fördermittelgebenden unterliegen haushaltsrechtlichen Vorbehalten und können daher kurzfristig zurückgenommen werden. Der Schinkel-Ausschuss kann hierauf mit einer Umverteilung oder einer Senkung einzelner Summen reagieren.

Soweit Preisgeldempfänger:innen Unternehmer:innen im Sinne des Umsatzsteuergesetzes sind und umsatzsteuerpflichtige Umsätze erzielen, sind die Preisgeldempfänger:innen selbst für die Anmeldung der Umsatzsteuer verantwortlich, die

Preisgelder werden insoweit ohne gesonderten Ausweis der Umsatzsteuer ausgezahlt (§ 19 Abs. 1 UStG). Über die Preisgelder hinaus ist eine Kostenerstattung nicht vorgesehen.

Je Aufgabe kann jeweils ein Schinkelpreis in Höhe von 3.000 EUR verliehen werden. Darüber hinaus ist die Vergabe von weiteren Preisen möglich. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Fördermittelgebenden werden einige Preise themengebunden vergeben (vgl. dazu Abschnitt Fördermittelgebende). Das Schinkel-Italienreise-Stipendium der Hans-Joachim-Pysall-Stiftung ist an einen Schinkelpreis gebunden.

III.16 Bekanntgabe der Ergebnisse und Ausstellung der Arbeiten

Die Preisträger:innen werden am Werktag nach der abschließenden Preisgerichtssitzung informiert. Das detaillierte Preisgerichtsprotokoll geht allen Teilnehmer:innen zu einem späteren Zeitpunkt zu.

Ausgewählte Wettbewerbsbeiträge werden unter Nennung der Verfasser:innen, der Preise und Jury-Rundgänge öffentlich ausgestellt. Details zur Ausstellungseröffnung am 12.03.2023 sowie Ort und Ausstellungsdauer werden spätestens im Februar 2023 bekannt gegeben. Eine Dokumentation zum Wettbewerb wird nach Abschluss des Verfahrens erstellt.

III Termine

III.17 Terminübersicht

Veröffentlichung der Auslobung	Dienstag, 13. September 2022
Abgabeschluss für Rückfragen	Freitag, 28. Oktober 2022 (bis 13 Uhr)
Rückfragenkolloquium	Freitag, 04. November 2022
Anmeldeschluss	Montag, 16. Januar 2023 (bis 23:59 Uhr)
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten bis	Montag, 13. Februar 2023 (bis 16 Uhr)
Vorjurierung	22.-24. Februar 2023
Schinkel-Jury	Samstag, 25. Februar 2023
Ausstellungseröffnung mit Presse	Sonntag, 12. März 2023
Schinkel-Fest mit Preisverleihung	Montag, 13. März 2023

IV AIV-Schinkel-Ausschuss und Gastpreisrichter

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 Andreas Geisel
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen, Land Berlin

Carl Herwarth von Bittenfeld
Architektenkammer Berlin

Suzan Kizilirmak
Hans und Charlotte Krull Stiftung

Stefan Krapp
Prüfungsausschuss Städtebau,
Oberprüfungsamt für das technische
Referendariat beim BMDV

Christiane Krause
Prüfungsausschuss Stadtbauwesen,
Oberprüfungsamt für das technische
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
Baukammer Berlin
(Vertreter von Dr. Ralf Ruhnau)

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.

Clemens Stahr
Bauwens Development Berlin GmbH

Julia Teetzmann
Prüfungsausschuss Architektur,
Oberprüfungsamt für das technische
Referendariat beim BMDV

Andreas Thierer
ComputerWorks GmbH

Christoph Vennemann, M.Sc.
Bundesministerium des Inneren, Bau und Heimat

Gastpreisrichter:innen 2023

Jens Casper, Architekt Berlin (angefragt)

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

Nora Huxmann, Landschaftsarchitektur und
Landschaftsplanung

Prof. Andrea Klinge,
ZRS Architekten Ingenieure (angefragt)

Martina Lindebaum, degewo

Veronika Nitzsche-Dietrich,
VNAD Kunst + Architektur

Dr. Cornelia Oschmann, Humboldt-Universität
zu Berlin, Faculty of Life Science, Urban Plant
Ecophysiology

Robert Patzschke, Patzschke & Partner Architekten

Christian Ranck, MAN MADE LAND

Christoph Rasche, degewo

Siegfried Reibetanz, GRUPPE PLANWERK

Fabian Schmitz-Grethlein, Bezirksstadtrat
Charlottenburg-Wilmersdorf (angefragt)

Thomas Stellmach, TSPA Making Cities

N.N.

Vorsitz AIV-Schinkel-Ausschuss

Dipl.-Ing. Ernst-Wolf Abée
Dipl.-Ing. AKG Gesche Gerber
AIV zu Berlin-Brandenburg e.V.

Mitglieder AIV-Schinkel-Ausschuss

Städtebau

Sebastian-Alexander Grünwald
Bernhard Heitele
Tom Hobusch
Christoph Kollert
Ludwig Krause
Maximilian Mohr
Peter Ostendorff
V.-Prof. J. Miller Stevens
Bärbel Winkler-Kühlken

Verkehrsplanung

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

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

Architektur

Ernst-Wolf Abée
Gesche Gerber

Fortsetzung Architektur:

Josef Herz
Ayse Zeynep Hicsasmaz-Heitele
Theresa Keilhacker
Joachim Kempf
Emanuel Lucke
Martin Mezger
Carolina Mojto
Yvonne Corinna Paul
Justus Pysall
Karl-Heinz Scthneider
Prof. Dr. hc Wolfgang Schuster
Almut Seeger

Konstruktiver Ingenieurbau

Prof. Karen Eisenloffel
Prof. Dr. Christoph Gengnager
Eva Krapf
Nicole Parlow
Henry Ripke
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

Stadt

st





att A 104

V Aufgabenstellung – Einführung



Blick auf die A 100, rechts Abzweig Forckenbeckstraße



Schildhornstraße mit aufgeständerter Autobahntrasse

Einführung

Die heute als Bundesautobahn A 100 bezeichnete Stadtautobahn war nach der Teilung der Stadt Ende der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts durch den Senat von Berlin (zuständig für den Westteil, jedoch nach damaligem Selbstverständnis legitimiert für die Gesamtstadt) als Basis eines Gesamt-Berliner Autobahnnetzes geplant und anschließend im Westteil der Stadt baulich umgesetzt worden. (1)

In weiten Strecken folgt die A 100 dem westlichen Bogen des bereits im 19. Jahrhundert entstandenen Berliner S-Bahn-Rings, dem sogenannten „Hundekopf“. Im Fall einer Wiedervereinigung sollte die offene Struktur im Norden und Osten der Stadt zu einer Ringstrecke vervollständigt werden. Nach Baubeginn am 01.04.1956 wurde im Westen die AVUS angebunden, die weltweit erste „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“, im Jahr 1921 eröffnet. Im Süden wurde die tangential um die Berliner Innenstadt geführte Stadtautobahn durch zwei Stichstrecken Richtung Steglitz-Zehlendorf ergänzt. (2)

Die Teilstrecke A 104 entstand aus einer Trassenvariante der Ringautobahn und kreuzt den Stadtring am Knoten Wilmersdorf. Die A 104 sollte eine kreuzungsfreie Verkehrsverbindung zwischen dem Hohenzollerndamm und der Schloßstraße in Steglitz herstellen sowie den Anschluss an eine weitere Stadtautobahnstrecke ermöglichen (A 103). Im Jahr 1974 wurde der erste Abschnitt zwischen Konstanzer

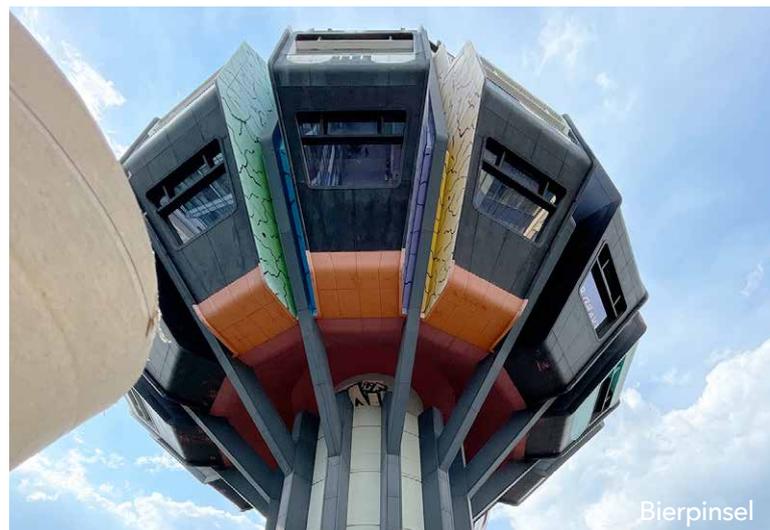
Straße und Mecklenburgischer Straße eröffnet, der letzte Abschnitt wurde 1980 fertiggestellt.

Im Bereich des Breitenbachplatzes musste das Bauwerk mit Brücke und Rampen als Vorhaltemaßnahme für die geplanten Anbindungen mit beachtlichen Fahrbahnbreiten ausgeführt werden. Die nördliche Häuserfront der Schildhornstraße sollte abgerissen, die Autobahn vom Breitenbachplatz durchgehend als Brücke durch das verbreiterte Straßenprofil geführt werden. Heute endet die kreuzungsfreie, vierspurige Trasse jedoch bereits knapp 300 m südöstlich des Breitenbachplatzes, danach wird der Verkehr zu ebener Erde durch die dicht bebaute Schildhornstraße geführt. Kurz vor dem geplanten, nie realisierten Anschluss an die A 103 wurde eine vierspurige Brücke, die Joachim-Tiburtius-Brücke, über die Schloßstraße realisiert, im Schnittpunkt der Trassen gekrönt von einem fast 50 m hohen Pop-Spektakel, dem „Bierpinsel“, wie der Berliner Volksmund die im Jahr 1976 mit einem Turmrestaurant eröffnete Landmarke benannte.

Dass die A 104 nicht in zweiter Ebene als kreuzungsfreie Hochstraße fortgeführt wurde, ist nicht zuletzt das Ergebnis der Aktivitäten der Bürgerinitiative Westtangente, die seit 1974 die Einstellung stadtzerstörender Planungen und den Abriss der Hochtrassen gefordert hatte. Seither bemühen sich aktive Bürger, den Rückbau der Hochstraße um den Breitenbachplatz durchzusetzen.



Schildhornstraße im Übergang zur A 104



Bierpinsel



Blick von der Joachim-Tiburtius-Brücke auf die Schloßstraße



Nachdem die Schildhornstraße zur Tempo-30-Zone erklärt worden war, erfolgte im Jahr 2006 die weitgehende Entwidmung der A 104 als Bundesautobahn. Seitdem ist das Land Berlin verantwortlich für die Unterhaltung der Straßen- und Brückenbauwerke, deren konstruktive Lebensdauer in den zwanziger Jahren des 21. Jahrhunderts erreicht wird. Auf Druck der Bürgerinitiative Breitenbachplatz beschloss das Abgeordnetenhaus im Jahr 2019, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, unter welchen städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Rahmenbedingungen der Rückbau der Autobahnbrücke und die Neugestaltung des Breitenbachplatzes möglich sei.

Inzwischen hat sich der Stellenwert der Automobilität weiter geändert, was in der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien für die derzeit laufende Legislaturperiode bis 2026 seinen Niederschlag gefunden hat:

Die Koalition will Schlüsselprojekte des sozialen und ökologischen Stadtumbaus umsetzen. Dazu gehört in Abstimmung mit dem Bund die Aufnahme der Planung des schrittweisen Rückbaus der A 103 und A 104. (Seite 8)

Die Koalition wird den Rück- und Umbau überdimensionierter Relikte der autozentrierten Stadt weiter vorantreiben, indem für Projekte wie den Rückbau der Breitenbachplatzbrücke /Tunnel Schlangebader Straße mit konkreten Planungen begonnen wird [...] Die Koalition wird die zivilgesellschaftliche Expertise in die Gestaltung der Verkehrswende mit etablierten wie neuen Ansätzen und Akteuren einbeziehen. (Seite 66)

Im Umfeld der ca. 3 km langen Autobahntrasse finden sich Bebauungsstrukturen aus unterschiedlichen Zeitabschnitten: Häuser und Stadtplätze aus der Gründerzeit, Ein- und Mehrfamilienhäuser aus den 20er Jahren, die berühmte „Künstlerkolonie“, der ehemals

sorgfältig gefasste Breitenbachplatz, Kirchen verschiedener Epochen, das durch „Gartenterrassen“ geprägte Ambiente im Rheingauviertel, Kleingartenanlagen neben Institutsgebäuden mit weitläufigen Außenanlagen für Forschungszwecke, aber auch die weltweit erste und einzige Wohnanlage als Überbauung einer Stadtautobahn, der Wohnkomplex Schlangensbader Straße.

Im AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023 stellen wir in allen Fachsparten die Frage, welche Chancen und Herausforderungen sich aus Rückbau oder Umnutzung der ehemaligen A 104 ergeben können.



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

(2): Grundlagen für den Bau einer Stadtschnellstraße in Form eines Stadtrings finden sich im

FNP 1950, auf den sich dann der maßgebliche Senatsbeschluss vom 04. Juli 1955 zum Bau des Schnellstraßenrings bezieht. Der Termin „Stadtautobahn“ ist im Beschluss von 1955 noch vermieden – erst in den 1960er Jahren sollte sich der Begriff Stadtautobahn einbürgern.

(3): Der Abzweig zum Breitenbachplatz, später als A 104 bezeichnet, war bei Baubeginn des Stadtrings und sogar noch zum Zeitpunkt des ersten Spatenstichs eine Trassenvariante des südlichen Stadtrings. Erst am 22.06.1956 wurde festgelegt, dass der Stadtring auch östlich des Heizkraftwerks Wilmersdorf dem S-Bahn-Südtring folgen sollte.

Quelle: „Geschichte zur Verkehrsplanung Berlins“ von Dr. Ural Kalender, FGSV-Verlag

V Städtebau – Aufgabenstellung



Anlass (S)

Als ehemaliges Glanzstück der autogerechten Stadt schlängelt sich die A 104 von Wilmersdorf nach Steglitz. Das etwa 3 km lange Band prägt das Rheingauviertel, den Breitenbachplatz und Steglitz mit kolossalen (Brücken-) Bauten und schwer zu nutzenden Restflächen.

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

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

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



Städtebauliche-freiraumplanerische Einbindung (S)

Auf übergeordneter Ebene ist die gesamte Trasse der A 104 zwischen der A 100 und der A 103 im Maßstab 1:5.000 zu bearbeiten. Dabei ist von einem vollständigen Rückbau der Stadtautobahn auszugehen und eine mögliche Entwicklung der Achse darzustellen. Gezeigt werden soll, wie sich die neuen Stadträume städtebaulich einbinden lassen und gleichzeitig einen Beitrag zur nachhaltigen, klimagerechten Stadtentwicklung leisten können.

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

Straße. Der Breitenbachplatz bzw. dessen Beeinträchtigung durch die Hochstraße steht dabei seit Jahren im Fokus der Diskussionen.

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

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

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

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



Joachim-Tiburtius-Brücke über Schloßstraße

Abgabeleistungen (S)

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 150 x 200 cm (Höhe x Breite) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 150 x 100 cm (Höhe x Breite) zur Verfügung.

1. Darstellungen zum Leitbild sowie Defizit- und Potenzialplan (ohne Maßstab)

- Untersuchung und Darstellung der stadträumlichen und funktionalen Defizite und Potentiale unter Berücksichtigung des Rückbaus der A 104
- Darstellungen von übergeordneten Zielen, zur Herleitung und Begründung der Entwurfsidee sowie zur Einbindung in den gesamtstädtischen Kontext
- Aussagen zu Entwicklungsperspektiven und -zielen

2. Strukturplan (Maßstab 1:5.000)

- Darstellung der Trasse der ehemaligen A 104 mit Aussagen zur Einbindung in den städtebaulichen Kontext, in die umgebenden Freiräume, sowie in das Verkehrsnetz.

3. Städtebaulicher Entwurf (Maßstab 1:1.000)

- Städtebauliche Neuordnung entlang der ehemaligen A 104 vom Tunnelausgang der "Schlange" bis zur Paulsenstraße
- Aussagen zu Nutzungen, Typologien, Erschließung und Geschossigkeiten
- Aussagen zu öffentlichen Räumen und Freiräumen
- Aussagen zur verkehrlichen Konzeptideen

4. (Vogel-) Perspektive bzw. Isometrie des städtebaulichen Entwurfes (ohne Maßstab) sowie mindestens eine atmosphärische Perspektive aus Fußgängersicht

- Ergänzende Ideen- und Konzeptskizzen sowie Perspektiven sind zugelassen

5. Erläuterungsbericht (separat auf DIN A4 einzureichen)

- Leitidee (max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen) und Erläuterungstext (max 5.000 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, S. 10)

Beurteilungskriterien (S)

- Nachvollziehbarkeit, Schlüssigkeit und Innovationsgrad des Konzeptes
- Kohärenz der Entwurfsansätze in den verschiedenen Maßstabsebenen
- Qualität der Entwurfsidee und der Leitgedanken
- Qualität der Auseinandersetzung mit dem städtebaulichen und freiräumlichen Kontext und des entstehenden Mehrwerts für den öffentlichen Raum
- Qualität der entstehenden städtebaulichen

Kubaturen, der Frei- und Erschließungsflächen

- Qualität d. Raumbildung, Orientierung, Identität
- Qualität der Umsetzung der Anforderungen an Nachhaltigkeit und Klimaneutralität
- Qualität des Verkehrskonzepts
- Darstellungsqualität und Lesbarkeit der Konzeption sowie der zeichnerischen und bildlichen Darstellungen

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

V Landschaftsarchitektur – Aufgabenstellung

Anlass (LA)

Die Fachsparte Landschaftsarchitektur betrachtet die Chancen, die sich für die Transformation des Stadtteils ergeben, wenn die Autobahnteilstrecke A 104 stillgelegt, die damit verbundenen Verkehrsbawerke zurückgebaut oder umgenutzt und der lineare Stadtraum in ein Freiraumband mit auf den Kontext abgestimmten Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten umgewandelt wird. Die Relikte einer ehemals autogerecht geplanten Stadt werden zu Leitelementen der blau-grünen Infrastruktur. Es bietet sich die Chance, mit Konzepten für die Transformation der ehemaligen Verkehrsstrasse in einen neuartigen Grünzug essentielle Zukunftsfragen für die Stadt Berlin beispielhaft zu beantworten. Zentrales Thema sind dabei Anpassungsstrategien an den Klimawandel.

Städtebaulich-freiraumplanerische Einbindung (LA)

Auf übergeordneter Ebene soll die gesamte Trasse der A 104 zwischen der A 100 und der A 103 im Maßstab 1:5.000 bearbeitet werden. Es ist zu untersuchen, wie sich das neue Freiraumband in das Netz der vorhandenen Raumstrukturen und Rad- und Fußwegeverbindungen einbinden lässt. Es sind sinnhafte Verbindungen der Klimaausgleichsräume untereinander herzustellen sowie biodiversitätsfördernde Potentiale wie Biotopvernetzungen zu berücksichtigen.

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

Gleichzeitig ist die Chance zu nutzen, das Netz der umweltverträglichen Mobilitätsformen zu stärken. Mit der Annahme, dass innerhalb der ehemaligen Autobahntrasse der reduzierte Querschnitt von 5,50 m plus Radwege in beide Richtungen zu erhalten ist, sollen die BearbeiterInnen überprüfen, wie ein attraktiver Transferaum für sanfte Mobilität entstehen kann, und der eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV in Form eines neuen Shortcuts durch die Stadt darstellt. Dabei ist zu überprüfen, ob eine Radverkehrsstrasse auf Teilen der ehemaligen A 104 einen sinnvollen Lückenschluss im Netz darstellen könnte. Zudem ist eine mögliche Fortführung eines Radschnellweges durch den Tunnel der Überbauung Schlangenhader Straße kritisch zu prüfen und insbesondere im Falle einer Kooperation mit der Fachsparte Architektur

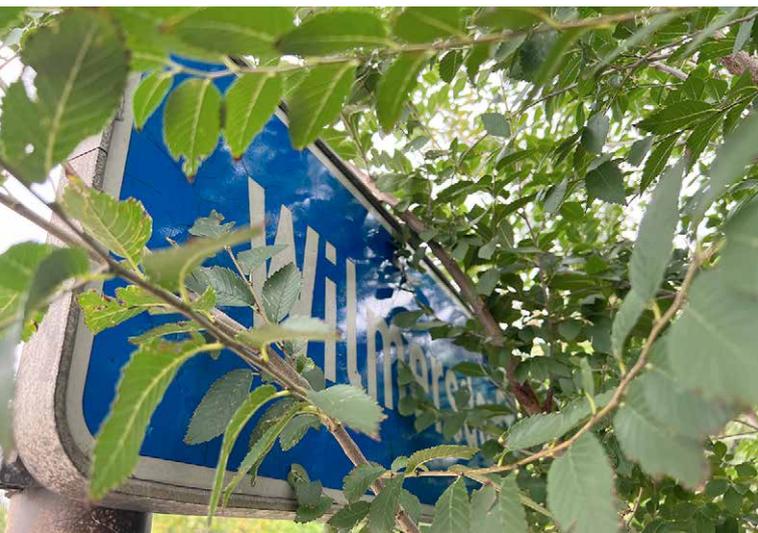


Auffahrt Breitenbachpl. Rtg. Charlottenb.





Blick auf den Breitenbachplatz Richtung Südwesten



gegenüber möglichen anderen Konzepten für den Tunnel abzuwägen. Während für einen möglichen Radschnellweg eine weitgehend querungsfreie Führung von Vorteil ist, sind die Potentiale einer Verzahnung der auf beiden Seiten der Autobahntrasse gelegenen Quartiere durch Querverbindungen darzustellen.

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

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

Gestaltungskonzept

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

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

Für den Breitenbachplatz ist eine gestalterische Lösung zu entwickeln, die den auf historischen Bezügen beruhenden Bestand respektiert, die Möglichkeit einer städtebaulichen





Bushaltestelle „Dillenburger Straße“



Bushaltestelle „Dillenburger Straße“



Schildhornstraße/Brentanostraße

Reparatur des Stadtraums überprüft, und eine Verbindung zwischen der linearen Freiraumstruktur der ehemaligen Autobahntrasse mit der Aufweitung des Raums in die Tiefe des Platzes herstellt.

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

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

Die im übergeordneten Strukturplan entwickelten Konzepte zum Regenwassermanagement sind in den unterschiedlichen Abschnitten des Freiraumbandes detaillierter darzustellen. Ziel sind Schwammstadtkonzepte mit multifunktionalen Retentions- und Versickerungsflä-

chen. Dimensionierungen können schätzungsweise erfolgen und müssen nicht rechnerisch nachgewiesen werden. Gefragt sind konkrete baulich-gestalterische Lösungen, die angestrebte klimarelevante Ziele wie Entsiegelung und Wasserversorgung der Straßenbäume räumlich qualitativ umsetzen, anstatt die technischen Anpassungsmaßnahmen lediglich mit gestalterischen Ideen anzureichern. Es muss darum gehen, klimarelevante Maßnahmen von Grund auf als integrativen Bestandteil des Freiraums, also ortsspezifisch und räumlich, zu entwerfen.

Ein großes Potential zur Minderung der Folgen des Klimawandels liegt in der durch Rückbau beziehungsweise Transformation der Autobahn möglich werdenden Begrünung der Stadträume mit Bäumen, Sträuchern, einer vielfältigen Krautschicht und vertikalen Begrünungen. Die Ausloberin wünscht sich, dass charaktervolle Vegetationsbilder entworfen werden, die zur Einzigartigkeit des Ortes beitragen. Die BearbeiterInnen haben sich dabei der Herausforderung zu stellen, individuelle pflanzliche Motive zu entwickeln, die eine eigene spezifische Atmosphäre für das urbane Umfeld erzeugen, als auch eine Vielfalt an Lebensräumen für Arten bereithalten. Die Steigerung der Biodiversität und die Schaffung vielfältiger Nischen als Lebensräume für Mitlebewesen ist zentrales Thema der Stadtökologie. Die Eignung der gewählten Arten für die klimatischen Bedingungen großstädtischer Standorte im Klimawandel muss selbstverständlich gegeben sein. Die Eignung der Bepflanzung zur Ausbildung robuster, pflegeextensiver Grünstrukturen soll nachgewiesen werden. Begrüßt werden auch gesonderte Visualisierungen der Untersuchung von Standortfaktoren beziehungsweise ingenieurbio-logischer und technischer Maßnahmen zur Verbesserung der Wachstumsbedingungen, wenn diese die Ästhetik der geschaffenen Freiräume mitprägen.

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

Abgabeleistungen (LA)

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 150 x 200 cm (Höhe x Breite) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 150 x 100 cm (Höhe x Breite) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden, die geforderten Planbestandteile können in frei zu wählendem Layout und Blattschnitten auf der Stellwand angeordnet werden.

- Strukturplan 1:5.000: Darstellung der gesamten Trasse der ehemaligen A 104 zwischen der A 100 und der A 103 (Umgriff siehe Darstellung S. 29) mit Aussagen zur Einbindung in den städtebaulichen Kontext, in die umgebenden Freiräume, sowie in das Fahrrad- und Fußwegenetz (genordete Darstellung)
- Gestaltungskonzept 1:500: Abschnitt der Trasse von südlich der Autobahnüberbauung „Schlange“ bis zum Ende der Rampenbauwerke an der Kreuzung Paulsenstraße (Umgriff siehe Darstellung S. 29). Freiraumgestaltung, Vegetation, Verkehrsflächen, Bebauung, Ausstattung (genordete Darstellung nicht erforderlich)
- Zwei Vertiefungsbereiche 1:200, Lage und Ausschnitt konzeptabhängig zu wählen. Darstellung der sozialräumlichen Qualität, der verwendeten Materialien, der geplanten Vegetationsbilder, der Maßnahmen zum Regenwassermanagement und zur klimaresilienten Stadt. Geforderte Darstellungsformen sind maßstäbliche räumliche Zeichnungen: Axonometrien, Isometrien oder Schnittperspektiven (keine Perspektiven)
- Mindestens eine perspektivische Darstellung korrespondierend zum Bereich des Gestaltungskonzeptes
- Herleitung und Begründung des Konzepts

beispielsweise in Form von Skizzen oder Piktogrammen

- Erläuterungstext (separat auf DIN A4 einzureichen): Leitidee max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen, weitere Erläuterungen der vorgeschlagenen Maßnahmen mit max. 5.000 Zeichen (inkl. Leerzeichen)
- Darstellung des Bepflanzungskonzeptes in visueller Form in geeigneter Form und Maßstab, ergänzt durch Pflanzlisten (separat auf DIN A4 einzureichen) und Beschreibung der entworfenen Vegetationsbilder mit Nennung von Leit- bzw. strukturbildenden Arten, korrespondierend mit den beiden Vertiefungsbereichen.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, S. 10)

Beurteilungskriterien (LA)

- Nachvollziehbarkeit, Prägnanz und Originalität des Konzeptes
- Räumliche Qualitäten und atmosphärische Bilder des neuen Grünzugs
- Bezug zum übergeordneten Thema Anpassungsstrategien an den Klimawandel
- Qualität der Auseinandersetzung hinsichtlich des Mit- und Nebeneinanders von biodiversen Lebensräumen, multifunktionalen Anlagen für Regenwassermanagement, Flächen für die urbane Selbstversorgung und Freiräumen mit hoher sozialräumlicher Qualität
- Vielseitigkeit der angebotenen Räume und Bilder hinsichtlich der Umdeutung einer ehemaligen Verkehrsstrasse zu einem neuartigen Freiraumband
- Zukunftsfähigkeit der Ideen hinsichtlich Resilienz, Nachhaltigkeit und Stadtnatur

- funktional-räumliche Anbindung an den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext der Siedlungsbereiche
- Gestalterische Qualität der ausgearbeiteten Freiräume
- Korrespondenz zwischen den Maßstabsebenen, bzw. zwischen Konzept, Vertiefung und Visualisierung
- Darstellungsqualität und Lesbarkeit der Konzeption sowie der zeichnerischen und bildlichen Darstellungen
- Vollständigkeit der erwarteten Leistungen

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

Planungsgrundlagen (LA)

Anlage LA_01 - Plangrundlagen_PDF

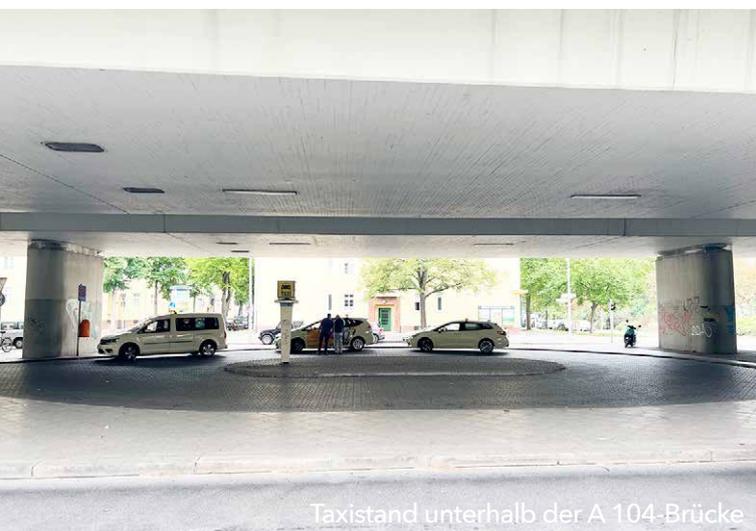
Anlage LA_02 - Plangrundlagen_DWG

Anlage LA_03 - Linkliste

Anlage LA_04 - Infos zum Preis der
Lenné-Akademie



V Verkehrsplanung – Aufgabenstellung



Anlass

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

Städtebauliche-verkehrsplanerische Einbindung - Untersuchungsgebiet

Der verkehrsplanerische Untersuchungsraum umfasst einen Teilbereich der Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf, begrenzt durch die Straßenzüge Clayallee, Hohenzollerndamm, Brandenburgische Straße, Berliner Straße, Badensche Straße, Dominicusstraße, Sachsendamm sowie die BAB A103 (sog. Westtangente) und die B 1. (Siehe Karte)

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

Aufgabe

Die Aufgabe der Fachsparte Verkehrsplanung besteht darin, dass durch die Entwidmung des Streckenabschnitts zwischen Forckenbeckstraße und Schildhornstraße sowie der Brücke über die A100 ein reduziertes Netz an Hauptverkehrsstraßen definiert und dargestellt wird, und in diesem reduzierten Netz eine wünschenswerte verkehrliche Gesamtsituation unter Einbeziehung aller Verkehrsarten erreicht wird. Für den



Rückbau der A 104 sowie deren Verlängerung Schildhornstraße ist eine weitreichende Lösung vorzubereiten, die im Einklang mit den städtebaulichen, architektonischen, landschaftsplanerischen und anderweitigen Zielen dieses Wettbewerbs steht.

Die gesamte frühere A 104 bzw. derzeitige Hauptverkehrsstraße zwischen Hohenzollern-damm/Konstanzer Straße und Breitenbachplatz/Schildhornstraße entfällt im Netz für den Kraftfahrzeugverkehr. Eine Ausnahme bildet lediglich die Zu- und Abfahrt von/zur A 100 von/aus Richtung Funkturm bis Forckenbeckstraße. Die Schildhornstraße wird auf ein stadtverträgliches Maß, mit angemessenen Bewegungsflächen für den Umweltverbund, zurückgebaut.

Für die verdrängten Kfz-Verkehre sind dabei die verbleibenden Hauptverkehrsstraßen im Unter-

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

Dabei soll die verkehrliche Untersuchung auch eine Aussage zu der im Anschluss an die A 104 südostwärts verlaufende Schildhornstraße treffen. Diese niveaugleiche Hauptverkehrsstraße mit Wohnbebauung ist derzeit extrem stark vom Kfz-Verkehr belastet und bedarf daher einer Überplanung. Verkehrssicherheit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende



Übergang der A 104 in die Schloßstraße (Blick nach Westen)



Schloßstraße - Blick auf die Joachim-Tiburtius-Brücke



Joachim-Tiburtius-Brücke/Schloßstraße

sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität sind zu verbessern. Rampen- und Brückenbauwerke im Zuge der Joachim-Tiburtius-Brücke sind auf ihre verkehrliche Notwendigkeit zu prüfen. Sollte eine Hauptverkehrsstraße an dieser Stelle weiterhin für notwendig gehalten werden, ist eine stadtverträglichere Gestaltungsform zu entwickeln. Es ist im Fall Joachim-Tiburtius-Brücke zu bedenken, dass eine ersatzlose Beseitigung dieses Bauwerks nicht ohne Folgen für die Situation der ebenfalls unter Gestaltungsmängeln leidenden Schloßstraße bleiben dürfte. Diese Radiale soll künftig auch eine wichtige Straßenbahntrasse aufnehmen.

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

Sollte die Bewertung der Ziellösung (siehe Punkt 3 der Abgabeleistungen) ergeben, dass sich ein kompletter Rückbau der A 104 als problematisch erweist, sollen die Teilnehmenden als Alternative zu den oben genannten Vorgaben eine vorsichtigere Rückbau-Variante zum Ansatz bringen. Dabei kann das Bauwerk erhalten bleiben und eine andere Funktion übernehmen. Als Verkehrsbauwerk für den IV verliert das Bauwerk seine Nutzung. Für den Kfz-Verkehr steht jedoch weiterhin eine Stadtstraße zwischen Hohenzollerndamm/Konstanzer Straße und Breitenbachplatz zur Verfügung, die durch die Wohn-Überbauung Schlangensbader Straße führt. Die dafür benötigte Fläche sollte auch hier reduziert werden, z.B. auf die Fläche einer Richtungsfahrbahn der derzeitigen Schnellstraße.

Abgabeleistungen

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 150 x 200 cm (Höhe x Breite) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 150 x 100 cm (Höhe x Breite) zur Verfügung.

1. Analyse Verkehrsnetz (alle Verkehrsarten) im Bestand: Um die Fragestellung beantworten zu können, bedarf es einer verkehrlichen Untersuchung, die sowohl die Analyse der Verkehrsströme im Kraftfahrzeugverkehr als auch (soweit verfügbar) im Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr umfassen soll.
 - 2.1 Auswirkungen der Herausnahme des Netzelements „A 104“ aus dem übergeordneten Kfz-Verkehrsnetz ohne Begleitmaßnahmen und zwar bezüglich aller Verkehrsarten
 - 2.2 Entwicklung von verkehrlichen Begleitmaßnahmen für das verbleibende (auch vom Kraftfahrzeugverkehr genutzte) Straßennetz für alle Verkehrsarten. Für ausgewählte Straßen im Untersuchungsraum mit wesentlichen Änderungen der Verkehrsnachfrage sind die Ausbaustandards für den Fußgängerverkehr, für den ÖPNV, den Fahrrad- und den Kraftfahrzeugverkehr zu betrachten und ggf. zu modifizieren. Beispiele hierfür sind Querschnittsabmessungen, Anlagen zur Busbevorzugung, Verbesserung von Umsteigequalitäten, Ladezonen, Multi- und Mikromodalität.
3. Bewertung der Qualität der Ziellösung inklusive der entwickelten Maßnahmen, aus verkehrlicher Sicht sowie aus Sicht der sonstigen Betroffenen.
4. Gefordert wird eine zeichnerische Darstellung (Plakat DIN A0), die das gesamte integrierte Verkehrskonzept zeigt. Interessante und wichtige Punkte sind in einem größeren Maßstab durch Detailausschnitte darzustellen. Eine textliche Erläuterung der jeweiligen Konzeptideen und besonderer Hots-



pots ist ebenfalls zwingend erforderlich. Weiterhin soll die Idee und die Umsetzung des Konzepts in einer Präsentation (PPTX oder PDF) gezeigt bzw. eingereicht werden.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, S. 10)

Beurteilungskriterien

- Qualität der Aufbereitung der verkehrlichen Fakten und Daten
- Qualität und Funktionalität der verkehrlichen Ziellösung
- Originalität lokal begründeter Maßnahmenkonzepte
- Bezug zum übergeordneten Thema Anpassungsstrategien an den Klimawandel
- Qualität der Ziellösung bei der Zielerreichung der vom Verkehr beeinflussten, nicht-verkehrlichen Faktoren wie Lärm, Sicherheit, Aufenthaltsqualität
- Visualisierung der Bestandssituation sowie der Ziellösung

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

V Architektur – Aufgabenstellung

Anlass (A)

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

Der Bau der A 104 war beschlossen. Der Bedarf an Wohnungen war groß, die Flächen in West-Berlin aufgrund der Berliner Mauer, die eine Expansion unmöglich machte, aber knapp. Die Frage der von der A 104 ausgehenden Lärmission stand im Raum, wurde aber nicht weiter thematisiert – das Auto stand im Mittelpunkt der Planungsbetrachtungen.

Der Arbeitskreis (der AK 6), eine interdisziplinäre Gruppe aus Fachleuten für Schall, Verkehr, Wohnungswirtschaft, Stadtplaner, Architekten, Journalisten, hatte sich zusammengefunden und sich dem Thema der Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen zugewandt.

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

Mit der Entwidmung der A 104 werden die Flächen der Autobahnbrücken wie auch die im Inneren der Wohnüberbauung frei, die eine neue Nutzung erfahren sollen. Die Brückenkonstruktion könnte mit geringeren Belastungen weitergenutzt werden oder rückgebaut werden. Die Reurbanisierung eines solchen Areals muss dabei alle aktuellen Themenschwerpunkte berücksichtigen. Hierzu zählen auch in Berlin die Mobilitätswende, der angemessenen Umgang mit „Grauer Energie“, Klimaneutralität, Resilienz und Kreislaufwirtschaft, die These der „15-Minuten-Stadt“ sowie das „Schwammstadt“-Konzept.





Entwurfsbereich

Betrachtungsräum

Städtebauliche Einbindung - Wettbewerbsgebiet (A)

Auf übergeordneter Ebene müssen die Teilnehmer:innen eine eigene Idee für die Transformation der gesamten Trasse der ehemaligen A 104 zwischen der A 100 und der A 103 finden und daraus eine Annahme für die städtebauliche Einbindung ihres Entwurfs zwischen Wiesbadener Straße und Breitenbachplatz im Maßstab 1:1.000 ableiten.

Für die Aufgabenstellung Architektur ist im Besonderen der durch die Wohnbebauung Schlangenbader Straße, kurz „Schlange“, überdeckte Trassenabschnitt mit etwa 560 m Länge zu betrachten. Skizzenhaft ist darzustellen, ob oder in welcher Ebene und in welcher Qualität die vorhandenen Verkehrsnutzungen fortbestehen sollen (zur Zeit ruhender und fließender Verkehr in drei Ebenen) und welche zusätzlichen, alternativen Nutzungen in bzw. unter der Wohnüberbauung sowie im südlich angrenzenden Bereich die Entwurfsverfasser*innen vorschlagen.

Das Gebiet um den Breitenbachplatz und den Trassenabschnitt südlich der „Schlange“ weist eine interessante und äußerst vielfältige Heterogenität von Baustrukturen und Gebäudetypologien auf. Gründerzeitliche

Entwicklungen in der näheren Umgebung wie das bekannte Rheingauviertel treffen auf die offene Bebauung mit Einfamilienhäusern an der Binger Straße, neben der prägenden Platzrandbebauung am Breitenbachplatz aus den 30er Jahren ragen Punkthochhäuser mit bis zu 14 Geschossen aus den 60er Jahren auf, expressiv gestaltete, raumgreifende Institutsgebäude liegen neben der eindrucksvollen, unter Denkmalschutz stehenden gebauten Utopie einer „Wohnmaschine“, der Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße.

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

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





Aufgabe

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

und andere publikumsintensive Neuansiedlungen für Kultur-, Sport- und Veranstaltungsnutzungen.

In der „Schlange“ verläuft die Autobahntrasse durch zwei Tunnelabschnitte von jeweils 14,5 m lichter Breite und 4,75 m lichter Höhe im Querschnitt und einer Gesamtlänge von jeweils 560 m (einschließlich Schallschutzabdeckung). Die beiden Röhren überqueren die Wiesbadener Straße durch einen nicht unterbauten Abschnitt



von ca. 30 m Länge. Die Entfernung der beiden Tunnelröhren wäre möglich ohne die Wohnüberbauung konstruktiv zu beeinträchtigen. Auch die darunter liegenden Parkdecks könnten herausgenommen werden. Lediglich in der Längsachse des Bauwerks verläuft mittig eine massive Längsschotte mit Aufzugskernen in den Erschließungsachsen, die jeweils nach Osten im Erdgeschoss mit dem Eingangsflur verbunden sind.

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

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

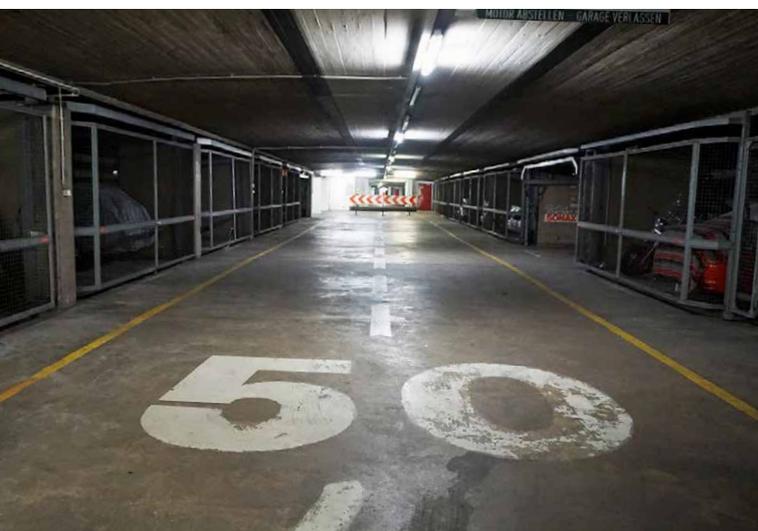
Für alle Nutzungsvorschläge gilt, dass eine angemessene Zugänglichkeit formuliert werden muss. Dies kann nur mit architektonischen Ergänzungen erfolgen, die jedoch das „Denkmal Schlangenbader Straße“ respektieren müssen. Die bestehenden Wohnungs- und Erschließungsstrukturen im Denkmal sind zu erhalten, partielle Eingriffe zur Verbesserung

der Belichtung und sicheren Durchwegung, zur Herstellung von Fluchtwegen etc. sind zu begründen. Der Schwerpunkt der architektonischen Bearbeitung liegt in der Behandlung des südlichen Tunnelmunds und des Trassenabschnitts in Richtung Breitenbachplatz.

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

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





Abgabeleistungen (A)

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 150 x 200 cm (Höhe x Breite) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 150 x 100 cm (Höhe x Breite) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden, die geforderten Planbestandteile können in frei zu wählendem Layout und Blattschnitten auf der Stellwand angeordnet werden.

- optional: Schwarzplan 1: 2000 oder 1: 5000
- Strukturplan 1:1.000: zur Position und Einbindung in den städtebaulichen Kontext (genordet)
- Grundriss 1:500: der Erschließungsebene (EG) mit Aussagen zu Nutzungen, Zugängen, Außenräumen und Sichtbeziehungen
- Grundrisse, Schnitte/Teilschnitte 1:500 oder 1:200, mit Aussagen zu Funktionen und Belichtung
- Vertiefungsbereich 1:100 frei wählbar Darstellung in Grundrissen, Schnitten, Ansichten
- Fassadendetail in Schnitt und Ansicht 1:50 zur Erläuterung der entwurfstypischen Konstruktion
- Zwei perspektivische Darstellungen des zentralen Entwurfsgedankens
- Herleitung und Begründung des Konzepts Nutzungen/Verkehrsführung, Darstellungen und Erläuterungen in freier Form / Piktogramme, Ideen- und Konzeptskizzen
- Erläuterungstext (separat auf DIN A4 einzureichen): Leitidee ca. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen, weitere Erläuterungen max. 5.000 Zeichen inkl. Leerzeichen.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, S. 10)

Beurteilungskriterien (A)

- Angemessene Würdigung des Bestands
- Entwurfsidee/Entwicklungsfähigkeit des Konzepts
- Einbindung und Erschließung
- Innovationsgrad des Konzepts
- Gestalterische, architektonische Qualität
- Erfüllung der spezifischen Projektziele
- Lesbarkeit und Überzeugungskraft der Darstellung

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

Planungsgrundlagen (A)

Anlage A_01 - Autobahnüberbauung_Grundriss (pdf)

Anlage A_02 - Autobahnüberbauung_Grundriss_Parkebene (pdf)

Anlage A_03 - Autobahnüberbauung_Grundriss_Langeplan (dwg)



V Konstruktiver Ingenieurbau – Aufgabenstellung

Stadt statt A 104: Eine neue Nutzung für die Trassen

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023 beschäftigt sich mit dem Gebiet um die A 104 in Berlin Charlottenburg, Wilmersdorf und Steglitz. Perspektivisch soll die Autobahn aufgegeben und der Verkehrsraum der Stadt zurückgegeben werden.

Damit wird der motorisierte Individualverkehr auf den Trassen generell in Frage gestellt. Werden die Trassen, Brücken, Zufahrten, Rampen überhaupt noch für den motori-

sierten Individualverkehr benötigt? Können sie reduziert oder ganz aufgegeben werden? Können sie eine zukunftsweisende oder experimentelle verkehrliche Nutzung erfahren oder anderen Zwecken zugeführt werden? Wie weit ist ein Rückbau sinnvoll und notwendig und wie weit ist es sinnvoller, die Bauwerke und damit ihre „graue Energie“ weiterzunutzen, zu modifizieren und zukünftigen Nutzungen anzupassen?



Brücke der A 104 unterhalb des südlichen Tunnelmundes



Bearbeitungsgebiet Konstruktiver Ingenieurbau

Aufgabe - Weiterverwendung und Umnutzung der Autobahntrassen

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

Die Aufgabe des konstruktiven Ingenieurbaus fordert die Teilnehmer:innen heraus, sich mit dem Bestand der Verkehrsbauwerke auseinanderzusetzen. Es sind Potentiale und Reserven

zu analysieren und daraus Vorschläge zu einer weiteren Nutzung der Trassen zu erarbeiten.

Mögliche Nutzungen können u. a. Orte für Trend-Sportarten (Bouldern, Parkour, Skaten, etc.), Grünanlagen, urbane Landwirtschaft, alternative Verkehrsarten, etc. sein.

Die Trassen sind hinsichtlich der Anforderungen der neuen Nutzungen zu prüfen und ggf. zu ergänzen (Auf-/Abgänge, Anschlüsse, Fassaden), bzw. können in Teilen ggf. rückgebaut werden. Auch der Stadtraum unter/um die Trassen darf mit einbezogen werden.

Es geht nicht darum, die Bestandsbauwerke nachzurechnen, sondern darum, intelligente Umnutzungsideen mit innovativen konstruktiven Konzepten zu kombinieren, um Neues zu schaffen.

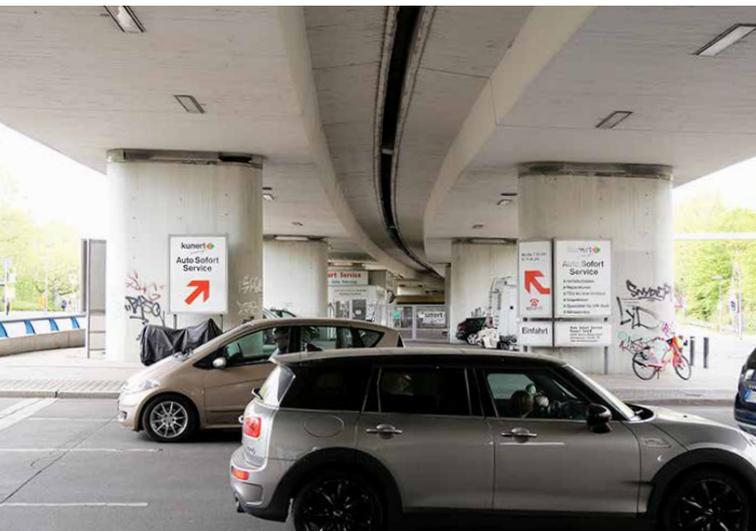
In Kooperation mit Teilnehmer:innen der Fachsparte Verkehrsplanung ist zu überprüfen, welche Art des Verkehrs auf der Strecke/den Trassen/Teilen der Trassen zukunftsweisend organisiert werden kann.

In Kooperation mit Teilnehmer:innen der Fach-

sparte Architektur sind die vorgeschlagenen Nutzungen entwurflich auszuarbeiten und zu detaillieren.

In Kooperation mit Teilnehmer:innen der Fachsparte Landschaftsarchitektur ist die Bildung von Freiräumen zu untersuchen. Wie können Teile davon in einer parkähnlichen Landschaft bauliche Funktionen übernehmen?

Auch Kooperationen mit mehreren Fachsparten sind denkbar und sollen hier angeregt werden.



Planungsbereich

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

Planungsgrundlagen

Die Trasse der A104 kann der Kartendatenbank FIS-Broker entnommen werden (<https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>). Gut dafür eignet sich beispielsweise die Karte von Berlin im Maßstab 1:5000, zu finden unter der Rubrik „Basisdaten/Luftbilder“.

Des Weiteren werden Bestandspläne der Brückenbauwerke des Abschnitts Breitenbachplatz/Schlangebader Straße seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) zur Verfügung gestellt.

Die Brückenuntersichten sind frei zugänglich und können jederzeit besichtigt werden. Exemplarische Fotos sind beigefügt.

Konstruktionshinweise

Die Konstruktionsart ist unter Einhaltung der angegebenen geometrischen und technischen Randbedingungen frei zu wählen.

Werkstoffe sind möglichst CO₂-neutral und energetisch extensiv zu wählen, Natur- bzw. Recyclingwerkstoffe zu nutzen.

Im Sinne der Nachhaltigkeit des Bauwerks wird der gesamte Stoffkreislauf betrachtet - „graue“ Energie und CO₂-Emissionswerte sind für alle für die Trag- und Baukonstruktion eingesetzten Baustoffe und Bauteile nachzuweisen (siehe „Abgabeleistungen“ unten).

Eingriffe in die Struktur der bestehenden Brückenbauwerke sind möglich. Dabei ist zu beachten, dass die verbleibende Struktur in der Lage sein muss die Lasten aus den künftigen Nutzungen abtragen zu können. Die bestehenden Brücken- und Rampenbauwerke haben überwiegend Hohlkastenquerschnitte aus Spannbeton. Lastumlagerungen durch Teilabbrüche sind zu berücksichtigen.

Baugrund, Grundwasser und Wasserstände

Sollten für das gewählte Nutzungskonzept Angaben zu Baugrund, Grundwasser und Wasserständen notwendig sein, können diese für den gewählten Standort kostenlos im Geoportal des Landes Berlin (fis-broker: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/>) nachgeschlagen werden.





Abgabeleistungen (KI)

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 150 x 200 cm (Höhe x Breite) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 150 x 100 cm (Höhe x Breite) zur Verfügung.

Planleistungen:

- Darstellung des Tragwerksentwurfs in Diagrammen, Skizzen, Visualisierungen, etc.
- Übersichtsplan des Autobahnabschnitts mit Nutzungskonzept für verbleibende Trassen im Maßstab 1:5000
- Lageplan Vertiefungsbereich im geeigneten Maßstab (1:200 oder 1:500)
- Darstellung der Konstruktion in Grundriss, Längsschnitt, Ansichten und Untersicht mit Querschnittsangaben zu den tragenden Bauteilen im Maßstab 1:100
- Trag- und baukonstruktive Details im Maßstab 1:20 und größer nach Erfordernis
- Konzeptdarstellung der Montage, z. B. als Isometrische Skizzen
- Konzeptdarstellung von Variationsmöglichkeiten, z. B. als isometrische Skizzen
- Besonderer Wert ist auf eine auch ein breiteres Publikum ansprechende Darstellung zu legen!

Erläuterungsbericht mit Begründung des gewählten Lösungsansatzes mit Wahl der Nutzungen, Erläuterung derer Anforderungen, Werkstoffwahl für Ergänzungsbauten, einschließlich Montagekonzept.

Die Entwicklung eines Zukunftsszenarios für den Umgang mit nicht mehr gebrauchten Straßentrassen (Anforderungen/Werkstoffherzeugung/Montage/Nutzung/Abbau) ist ausdrücklich erwünscht!

Statische Berechnung der maßgebenden Tragglieder für den Vertiefungsbereich mit Angabe von Lastannahmen, statischem System, Schnitt-

größen und Bemessung. Detailnachweis von mindestens zwei wichtigen Knotenpunkten, die auch auf den Plänen im Detail dargestellt sind.

Mengenermittlung für die Tragkonstruktion (Bestand Trassen/Abbruch/Ergänzungen) inklusive Gründung als tabellarische Aufstellung. Anhand der ermittelten Mengen sind die „grauen“ Energiewerte (kWh/m²) und die CO₂-Emissionswerte (kgCO₂/m²) bezogen auf die Nutzfläche unter Berücksichtigung aller für die Tragkonstruktion (Abbruchmaterial, ggf. Hallenträger, Deckenkonstruktionen, Dachkonstruktionen, exkl. Fassaden und nichttragende Ausbauten) eingesetzten Werkstoffe und Baukomponenten aufzustellen. Die beiden Gesamtkennwerte sind nach-

vollziehbar auf den Zeichnungen anzugeben.

Hinweis: Der Umfang der abgegebenen Berechnungen und Texte darf 50 Seiten A4 nicht überschreiten! Aussagekräftige Auszüge aus den statischen Berechnungen und Vordimensionierungen sind in einem Bericht mit erläuternden Texten zusammenzufassen. Unterlagen, welche 50 Seiten überschreiten, werden bei der Prüfung nicht berücksichtigt.

Bei Kooperationsarbeiten mit anderen Fachsparten sind auch die Abgabeleistungen der anderen Fachsparte(n) komplett zu erfüllen.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, S. 10)

Beurteilungskriterien (KI)

- Sinnfälligkeit der gewählten konstruktiven Lösung und Konsequenz in der Ausarbeitung zum Bauwerksentwurf
- Qualität der konstruktiven Details
- Funktionalität und Erlebnisqualität des Bauwerks
- Energie- und Umweltbelastungskennwerte der Tragkonstruktion anhand der vorgegebenen zu ermittelnden Zahlenwerte
- Innovationsgrad
- Nachvollziehbarkeit und Aussagekraft der Pläne, Berechnungen und Erläuterungen

Eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit u. a. den Fachsparten Verkehrsplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur wird ausdrücklich erwünscht und fließt in die Beurteilung mit ein.

Planungsgrundlagen (KI)

Anlage KI_01 - Bestandsunterlagen Brücken- und Rampenbauwerke

Anlage KI_02 - Fotos Brücken- und Rampenbauwerke Dillenburger Straße



V Freie Kunst – Aufgabenstellung

Aufgabenstellung (FK)

Im AIV-Schinkel-Wettbewerb 2023, Fachsparte Freie Kunst, soll der anstehende Veränderungsprozess der A 104 künstlerisch begleitet werden. Neben Werken aus den Disziplinen Skulptur, Installation, Zeichnung, Performance, Fotografie oder Video sind ausdrücklich auch IT-basierte Werke und insbesondere VR-Kunst sowie künstlerische Prozesse der (transformativen) Partizipation erwünscht. Da es sich beim Schinkel-Wettbewerb des AIV um einen Ideenwettbewerb handelt, können auch Konzepte für Kunst-am-Bau-Projekte oder andere großformatige Arbeiten eingereicht werden. Die künstlerischen Arbeiten oder Konzepte sollen sich inhaltlich mit den Chancen und Herausforderungen, die sich aus der Transformation ergeben, beschäftigen.

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

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



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

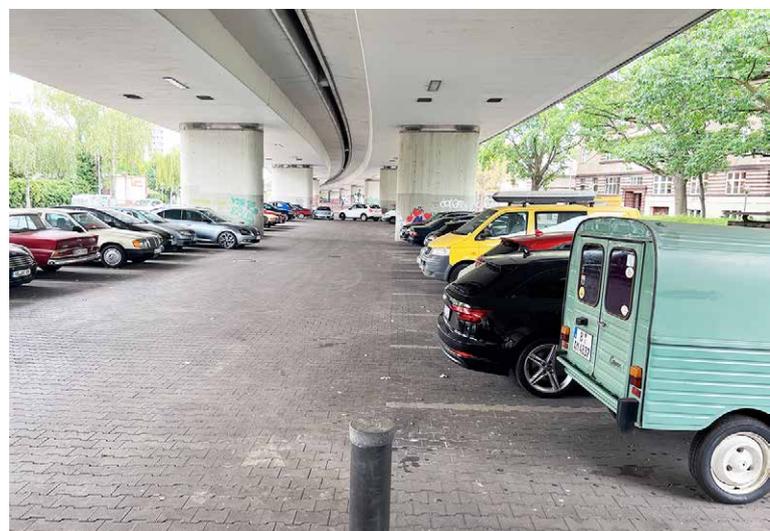
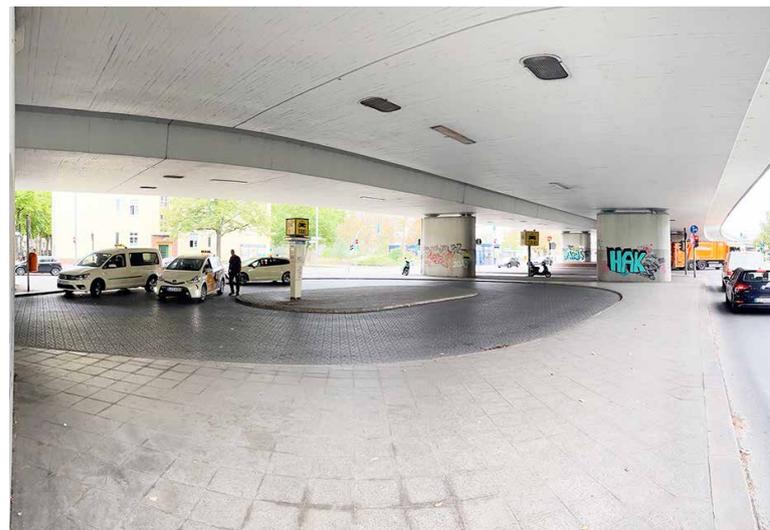
Seit Jahren befindet sich Berlin im Wandel. In den 50er Jahren hatte es Ideen gegeben, ganze Stadtviertel auf die damals propagierte „Autogerechte Stadt“ hin ab- und umzureißen. Mit der Überbauung der A 104 durch das Gebäude Schlangenbader Straße in den 70er Jahren wurde dabei eine neue und weltweit einmalige Dimension erreicht.

Seit dem Mauerfall jedoch findet ein Umstrukturierungs- und Wachstumsprozess Berlins hin zu einer neuen Stadtstruktur statt. Hieran knüpft der gegenwärtige Wettbewerb mit der Untersuchung der Schlangenbader Straße und der A 104 als eines beispielhaften Bauwerkes aus der Berliner Planungs Vergangenheit an.

Mit der Fertigstellung einer 600 m langen Überbauung der A 104 mit einer Wohnanlage von 44.000 m² in den 70er Jahren hat Berlin ein exzeptionelles Bauwerk geschaffen. Was als positive Utopie gedacht war, ist jedoch durch einen Wandel der Sozialstruktur des Viertels in die Gefahr einer Schieflage geraten.

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

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





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

- Die Aufgabe der Kunst ist weder ein stadtplanerischer Entwurf noch eine architektonische Neuerfindung. Ihre Möglichkeiten schließen jedoch auf bildnerischer Ebene die Sichtbarmachung städtebaulicher Gegenwart durch Katalyse aktueller Realitäten ein, wie sie die Malerin und Zeichnerin **Katrin Günther** betreibt.
(www.katrin-guenther.de)

- An der Schnittstelle zwischen Kunst, Architektur und Stadtplanung arbeitet beispielsweise das Kollektiv **Raumlabor**, das sich vielfach mit der Berliner Stadtlandschaft und Stadtentwicklung auseinandergesetzt hat.
www.raumlabor.net



- In zahlreichen Installationen und Performances hat sich der Künstler **Wolf Vostell** gerade mit dem Autoverkehr und dem Zusammenprall von Verkehr und Stadtgesellschaft beschäftigt. Mit der Skulptur „Zwei Beton-Cadillacs in Form der Nackten Maja“ am Rathenau Platz Berlin hat der Künstler im Jahre 1987 eine kunstpolitische Debatte in Berlin entfacht, deren Heftigkeit erst heute wieder mit der Diskussion über die Documenta 15 annähernd erreicht wurde. Letztlich veränderte sich durch die Skulptur die gesamte Struktur des Rathenauplatzes, da sie den Blick weg vom umfließenden Verkehr auf die Notwendigkeit der Beachtung des Wohnumfeldes lenkt.

www.vostell.de/videos/

[de.wikipedia.org/wiki/Rathenauplatz_\(Berlin\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rathenauplatz_(Berlin))

- Ausgehend von der Linie untersucht die Künstlerin und Architektin **Gego** stadtstrukturelle Gegebenheiten, reagiert auch performativ und pendelt dabei zwischen reiner

Abstraktion und gegenständlicher Erfassung.

www.faz.net/aktuell/feuilleton/kunst-und-architektur/gego-architektur-einer-kuenstlerin-im-kunstmuseum-stuttgart-18091677.html

- Mit seiner Ausstellung **Chambres d'amis** hat der spätere Documenta 9 Kurator Jan Hoet private Wohnungen und Zimmer als Ort künstlerischer Intervention und Untersuchung entdeckt und damit eine Trend innerhalb der Theaterlandschaft gesetzt, der bis heute nicht abgerissen ist. Wie sich Sozialität innerhalb von Wohnraum entwickelt, ist eines der Themen der gegenwärtigen Ausschreibung.

www.kunstforum.de/artikel/chambres-damis

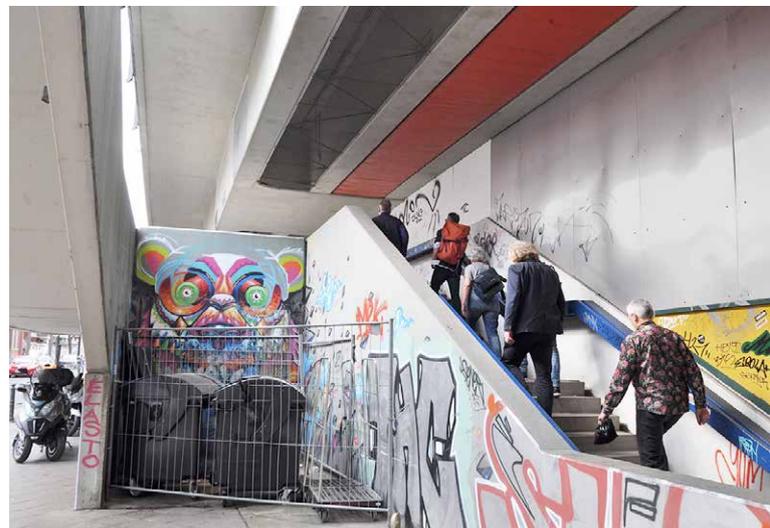
- Mit seinen fotografischen Installationen von nackten Menschen in großer Zahl innerhalb von meist urbanen Räumen hat der Künstler **Spencer Tunick** kontroverse Reaktionen ausgelöst. Die viel beachteten Aktionen haben den Blick in einer neuen Weise auf die Verbindung von Stadt und Mensch gelenkt.

de.wikipedia.org/wiki/Spencer_Tunick

- Die Künstlerin **Mary Bauermeister** setzt sich intensiv mit der Verbindung künstlerischer und Performativer Prozesse auseinander. Einen Schwerpunkt bildet hierbei die landschaftsarchitektonischen Komponenten ihrer Kunst, die sich auch in entsprechenden Installationen niederschlägt. Auch eine grüne Utopie für die A 104 ist denkbar.

www.roesrath-wird-zur-galerie.de/kuenstler/forsbach/atelier-mary-bauermeister

Ausdrücklich wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die eingereichten Werke natürlich auch ganz andere inhaltliche Themen oder gestalterische Formen gewählt werden können. Die einzige Vorgabe ist, dass sich die Arbeit künstlerisch mit dem anstehenden Veränderungsprozess der A 104 auseinandersetzt.



V Denkmal und Handwerk – Aufgabenstellung



Aufgabenstellung (DH)

Die Autobahnüberbauung Schlangensbader Straße und die zugehörigen Außenanlagen stehen seit 2017 unter Denkmalschutz.

Die Architekturaufgabe des diesjährigen Wettbewerbs fordert dazu auf, über eine Umwidmung der Trassen und Parkdecks, „die überregionale Bekanntheit des Bauwerks neu zu interpretieren, um zukunftsweisende Funktionen in der urbanen Gemengelage zu implantieren“.

Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz andererseits formuliert folgende Entscheidungskriterien bei der Beurteilung von neuer Architektur am Denkmal:

„Der substanzielle Eingriff in die denkmalwerte Bausubstanz muss auf ein Minimum reduziert werden.

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



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

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

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



VI Anhang – Planunterlagen

Hinweise zu den Daten

Jede:r Teilnehmer:in des Wettbewerbs verpflichtet sich, die online eingestellten Daten und Pläne nur für die Beteiligung am Verfahren zu nutzen. Daten, die im Rahmen der Bearbeitung als Zwischenprodukte anfallen und nicht an den Auslober abgegeben werden, sind nach Abschluss des Wettbewerbs zu löschen. Die zur Verfügung gestellten Daten sind urheberrechtlich geschützt. Eine Übergabe an Dritte ist unzulässig.

Nachfolgende Dateien sind angemeldeten Teilnehmer:innen online zugänglich:

Material Allgemein

All_01 - Allgemeine Informationen
All_02 - MU Breitenbachplatz_Verkehrsmengen.pdf
All_03 - MU Breitenbachplatz_ruhender-Kfz-Verkehr.pdf
Fotodokumentation (16 zip-Dateien)

Material Landschaftsarchitektur

LA_01 - Plangrundlagen_PDF
LA_02 - Plangrundlagen_DWG
LA_03 - Linkliste

Material Architektur

A_01 - Autobahnüberbauung_Grundriss.pdf
A_02 - Autobahnüberbauung_Grundriss_Parkebene.pdf
A_03 - Autobahnüberbauung_Lageplan.dwg

Material Konstruktiver Ingenieurbau

KI_01 - Bestandsunterlagen Brücken- und Rampenbauwerke.zip
KI_02 - Fotos Brücken- und Rampenbauwerke Dillenburger Straße.zip

Hilfreiche Links / Literatur

Kartengrundlagen / generelle Informationen

- Karten von Berlin
fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp
- Berlin, digitale Stadt
www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/digitale_innenstadt/



Impressum

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

Auslober

Architekten- und Ingenieurverein (AIV)
zu Berlin-Brandenburg e.V.,
Vorstand und Schinkel-Ausschuss

Ansprechpartner:innen

Fabian Burns
Geschäftsstelle des AIV zu Berlin-Brandenburg
+49 30 883 45 98
mail@aiv-bb.de

Dipl.-Ing. Ernst-Wolf Abée,
Dipl.-Ing. Gesche Gerber
Vorsitzende des Schinkel-Ausschusses

Redaktion

Dipl.-Ing. Ernst-Wolf Abée,
Dipl.-Ing. Gesche Gerber

Pressekontakt

Martina Rozok / AIV zu Berlin-Brandenburg
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
+49 170 23 55 988
kommunikation@aiv-bb.de

Erscheinungsweise der Auslobung

Die Auslobung wird als Download auf den Webseiten des AIV zu Berlin-Brandenburg und im Teilnehmerbereich des Wettbewerbs bei wettbewerb aktuell zur Verfügung gestellt:

www.aiv-berlin-brandenburg.de/schinkel-wettbewerb
www.wettbewerb-aktuell.de

Aufgabentexte

Die Texte formulierten gemeinschaftlich die nachfolgend genannten Kolleg:innen:

Ernst-Wolf Abée
Britta Adler
Ute Aufmkolk
Angeli Büttner
Rainer Döge
Heyden Freitag
Franz-Wilhelm Garske
Gesche Gerber
Wilma Glücklich
Bernhard Heitele
Lars Hopstock

Christoph Kollert
Eva Krapf
Martin Mezger
Maximilian Mohr
Robert Patzschke
Richard Rabensaat
Martin Schmitz
Wolfgang Schuster
Fabian Walf
Nicole Zahner

Fotos

Ernst-Wolf Abée
Gesche Gerber
Josef Herz
Martin Mezger
Nicole Zahner

Titel

„Stadt statt A 104“
Gesche Gerber

Layout

Gesche Gerber

