

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2025

CLEVER AUFGEGLEIST

STÄDTEBAU
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
VERKEHRSPANUNG
ARCHITEKTUR
KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU
FREIE KUNST
DENKMAL UND HANDWERK

Aufgabenstellung | Stand 16.09.2024



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

seit
1824

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2025

CLEVER AUFGELEIST

Aufgabenstellung | Stand 16.09.2024

Ideen- und Förderwettbewerb für Studierende und Absolvent:innen 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 Schinkel-Ausschuss

Bleibtreustraße 33

10707 Berlin

www.aiv-berlin-brandenburg.de

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

seit
1824

1	Verein und Wettbewerb	02
1.1	AIV-Schinkel-Wettbewerb 2025	02
1.2	Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.	02
1.3	Geschichte des AIV-Schinkel-Wettbewerbs	02
2	Fördermittelgebende	03
3	Wettbewerbsverfahren und Medienpartner	04
3.1	Auslober und Wettbewerbsdurchführung	04
3.2	Art des Verfahrens	04
3.3	Kommunikation	04
3.4	Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung	04
3.5	Vereinbarung zum Datenschutz	05
3.6	Anmeldung	05
3.7	Zugang zum Teilnehmerbereich	05
3.8	Wettbewerbsunterlagen	05
3.9	Rückfragen und Kolloquium	06
3.10	Abgabe und äußere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten	06
3.11	Innere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten	06
3.12	Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen	06
3.13	Urheberrecht und Haftung	07
3.14	Preise	08
3.15	Bekanntgabe der Ergebnisse und Ausstellung der Arbeiten	08
4	Terminübersicht	08
5	AIV-Schinkel-Ausschuss	09
6	Aufgabenstellung	10
6.1	Allgemeine Einleitung	10
6.2	Allgemeine Beurteilungskriterien	14
6.3	Fachsparten Städtebau und Landschaftsarchitektur	14
6.4	Fachsparte Architektur und Konstruktiver Ingenieurbau	19
6.5	Fachsparte Verkehrsplanung	23
6.6	Fachsparte Freie Kunst	24
7	Impressum	25

1.1 AIV-Schinkel-Wettbewerb 2025

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

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

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

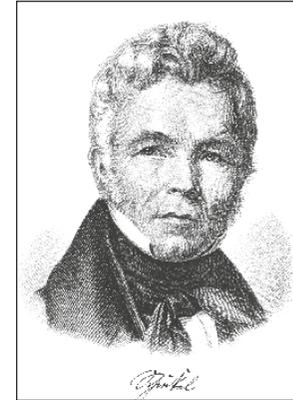
1.2 Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V.

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 aus den Berufsgruppen Architektur, Stadtplanung, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen, Verkehrswesen, Betriebswirtschaft, Jura und Kunst an.

1.3 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 seiner Lebzeit 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 Nach-

wuchses wies der preußische König Friedrich Wilhelm IV. die Stiftung von Siegerpreisen an. Mit den beiden hoch dotierten Staatspreisen für die Fachsparten Architektur und Ingenieurbau erfuhr der Wettbewerb eine besondere Aufwertung. Gleichzeitig wurde damit der Teilnehmerkreis auf Studierende und Absolventen des ersten Bauführer-Examens ausgeweitet. Um den Schinkelpreis konkurrierten nun Teilnehmende 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:innen prämiert und deren Arbeiten präsentiert. Die inzwischen sehr lange Liste der Preisträger:innen umfasst u.a. Ludwig Hoffmann, Alfred Messel, Hans Poelzig und David Chipperfield.

Die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens wäre nicht ohne die Unterstützung und finanzielle Zuwendung zahlreicher Institutionen möglich. Den AIV-Schinkel-Wettbewerb 2025 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
- eZeit Ingenieure
- 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 Privater Bauherren
- Verband Restaurator im Handwerk e.V.
- Stiftung Berliner Leben

Medienpartner und Bereitstellung der online-Plattform für den Wettbewerb: [wettbewerbe aktuell](#) & [german-architects.com](#)

Neben Fördergeldern des Bundesministeriums, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen; der Architektenkammer Berlin, des DAI, die Bauwens-Gruppe und der Fa. Filigran Trägersysteme GmbH & Co. KG, 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.

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.



Medienpartner und Bereitstellung der online-Plattform für den Wettbewerb:



3.1 Auslober und Wettbewerbsdurchführung

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

Vertreten durch die Vorsitzende des Schinkel-Ausschusses
Yvonne Corinna Paul

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 Durchführung des Wettbewerbs 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

3.2 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-Statuts“ 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 ausgeschriebenen 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.

3.3 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 (<https://ovf.wettbewerbe-aktuell.de/de/wettbewerb-43506>).

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.

3.4 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 Absolvent:innen 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).

3.5 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 wettbewerb 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 AIV-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.

3.6 Anmeldung

Die Anmeldung zum Wettbewerb ist vom 16.09.2024 bis zum 27.01.2025 bis 23.59 Uhr über ein Online-Formular auf der Webseite von wettbewerb aktuell möglich (<https://ovf.wettbewerb-aktuell.de/de/wettbewerb-43506>).

Erforderlich ist das Anlegen eines Accounts je Arbeit bei wettbewerb aktuell, dabei gelten die Datenschutzrichtlinien von wettbewerb aktuell. Mit den Zugangsdaten kann eine Registrierung zum Teilnehmerbereich für den AIV-Schinkel-Wettbewerb vorgenommen werden.

Die Bestätigungs-E-Mail von wettbewerb 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.

3.7 Zugang zum Teilnehmerbereich

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

3.8 Wettbewerbsunterlagen

Der Auslobungstext steht ab dem 16.09.2024 online zur Verfügung. Sämtliche Wettbewerbsunterlagen werden im Teilnehmerbereich von wettbewerb 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 heruntergeladen werden können. Die Teilnehmer:innen sind dazu angehalten, die benötigten Informationen selbst zu recherchieren.

3.9 Rückfragen und Kolloquium

Das Rückfragenkolloquium findet am vsl. 04.11.2024 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 möglicherweise begrenzt. Anmeldungen werden nach der Eingangsreihenfolge berücksichtigt. Fragen zur Auslobung können von angemeldeten Teilnehmer:innen bis zum 28.10.2024, 13.00 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.

3.10 Abgabe und äußere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind spätestens am Montag, 10.02.2025 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. 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 2025“,
- eine 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).

3.11 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.

Die bearbeitete Fachsparte sowie die ggfs. 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.

3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen

Für die Wettbewerbsleistungen gelten folgende Bedingungen:

Präsentationspläne (Ausdrucke)

Pro Entwurfsbeitrag steht eine Hängefläche von B x H = 194 cm x 136 cm zur Verfügung, interdisziplinäre Kooperationsarbeiten dürfen je weiterer beteiligter Fachsparte eine zusätzliche Fläche von B x H = 100 cm x 136 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 tusche-zeichnungen) eingereicht werden.

Die Papierqualität der Ausdrucke darf eine Stärke von 260g/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. 1.000 Zeichen inkl. Leerzeichen) und des Erläuterungstextes (max. 5.000 Zeichen inkl. Leerzeichen). Er ist ausgedruckt (DINA4 Hochformat) und digital (als PDF- und DOCX-Datei) einzureichen.

Upload

Die Präsentationspläne (Auflösung 300 dpi) sowie der Erläuterungsbericht sind als PDF-Dateien bei wettbewerb aktuell hochzuladen. Die Größe der einzelnen Dateien darf 10 Mb nicht überschreiten. Dabei ist auf einen Linienstärke von mind. 0,3 pt zu achten.

Speichermedium

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

- die Präsentationspläne (PDF-Dateien),
- 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 wettbewerb aktuell bereitgestellt 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 wettbewerb 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.

3.13 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 prämiierter 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.

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 allgemeinen Beurteilungskriterien sind der Einleitung angehängt. Die fachsparten-spezifischen 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.

3.14 Preise

Voraussichtlich steht eine Summe von bis 30.000 EUR für Preisgelder zur Verfügung. Die Zusagen der Fördermittelgebenden unterliegen handelsrechtlichen 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.

3.15 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 13.03.2025 sowie Ort und Ausstellungsdauer werden spätestens im Februar 2025 bekannt gegeben. Eine Dokumentation zum Wettbewerb wird nach Abschluss des Verfahrens erstellt.

Veröffentlichung der Auslobung	Mo. 16. September 2024
Abgabeschluss für Rückfragen	Mo. 28. Oktober 2024 (bis 13.00 Uhr)
Rückfragenkolloquium	Mo. 04. November 2024
Anmeldeschluss	Mo. 27. Januar 2025 (bis 23.59 Uhr)
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	bis Mo. 10. Februar 2025 (bis 16.00 Uhr)
Vorjurierung	8.-21. Februar 2025
Schinkel-Jury	Sa. 22. Februar 2025
Ausstellungseröffnung mit Presse	Mi. 12. März 2025
Schinkel-Fest mit Preisverleihung	Do. 13. März 2025

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

Mitglieder laut Statut

Angeli Büttner

Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e. V.

Philip Engelbrecht

Filigran Trägersysteme GmbH & Co. KG

Arnold Ernst

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

Senator Christian Gaebler

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Land Berlin

Carl Herwarth von Bittenfeld

Architektenkammer Berlin

Stefan Krapp

Prüfungsausschuss Städtebau, Oberprüfungsamt für das technische
Referendariat beim BMDV

Christiane Krause

Prüfungsausschuss Stadtbauwesen, Oberprüfungsamt für das 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 (Vertreter von Dr. Ralf Ruhnau)

Baukammer Berlin

Tobias Nöfer

Vorstand AIV zu Berlin-Brandenburg e. V.

Justus Pysall

Hans-Joachim-Pysall-Stiftung

Sebastian Rost

Verband Restaurator im Handwerk e. V.

Jan Schmelzle

Hans und Charlotte Krull Stiftung

Dr. Melanie Semmer

Vorstand AIV zu Berlin-Brandenburg e. V.

Julia Teetzmann

Prüfungsausschuss Architektur, Oberprüfungsamt für das technische
Referendariat beim BMDV

Ulrike Tillmann

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Referat RS 7 - Baukultur, Städtebaulicher Denkmalschutz

Mitglieder AIV-Schinkel-Ausschuss

Städtebau

Bernhard Heitele*

Christoph Kollert

Ludwig Krause

Friedrich Stark

Verkehrsplanung

Olaf Bruhn

Rainer Döge*

Dr. Fabian Walf

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

Gesche Gerber

Ayse Zeynep Hicsasmaz-Heitele

Theresa Keilhacker

Joachim Kempf

Martin Mezger

Carolina Mojto

Yvonne Corinna Paul

Justus Pysall

Karl-Heinz Schneider

Prof. Dr. hc Wolfgang Schuster

Julia Teetzmann

Konstruktiver Ingenieurbau

Prof. Karen Eisenloffel

Prof. Dr. Christoph Gengnagel

Arne Huhn

Eva Krapf

Prof. Dr. Mike Schlaich

Prof. Dr. Volker Schmid

Prof. Dr. Michael Staffa

Nicole Zahner

Freie Kunst

Britta Adler

Jan Köthe

Heinrich Liman

Richard Rabensaat*

Prof. Dr. hc Wolfgang Schuster

Denkmal und Handwerk

Sebastian Rost

*Sprecher:innen der Fachsparten

6.1 Allgemeine Einleitung

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

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

Berlin bekommt eine weitere Nord-Süd-Achse

Mit der sogenannten City-S-Bahn (vormals „S21“) soll das Berliner S-Bahnnetz eine weitere Nord-Süd-Achse erhalten, welche von der nördlichen Ringbahn über den Hauptbahnhof zum Bahnhof Südkreuz führt und eine Alternative zur parallel verlaufenden Verbindung über die Friedrichstraße darstellen wird. Der erste Bauabschnitt zwischen der nördlichen Ringbahn und dem Hauptbahnhof wird voraussichtlich im Dezember 2024 in Betrieb gehen. Für den zweiten Bauabschnitt vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz wurde die Trassenführung beschlossen. Für den dritten Bauabschnitt (Potsdamer Platz bis Südkreuz und Schöneberg) läuft gerade die Planung. Diese sieht vor, dass die City-S-Bahn vom Potsdamer Platz und eine hinzukommende S- und U-Bahn-Station „Gleisdreieck“ in mehreren Ebenen über den Park am Gleisdreieck geführt und dann an die Trassen der S1 und S2 angeschlossen wird. Im Zuge der Maßnahme i2030 soll auch die ehemals parallel zur S1 verlaufende „Potsdamer Stammbahn“ als zusätzliche Regionalbahnverbindung zwischen Potsdam und dem Hauptbahnhof reaktiviert werden, mit Halt am S-Bahnhof „Schöneberg“. Durch die Elektrifizierung der bereits vorhandenen, parallel zur Ringbahn verlaufenden Bahngleise könnte ein von Süden kommender Ast der Potsdamer Stammbahn neben der Ringbahn zum Ostkreuz geführt werden. Mit zusätzlichen Bahngleisen kann diese Regionalverbindung einen neuen Halt am Südkreuz bekommen.

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

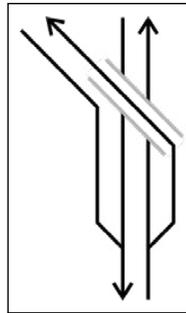


Abbildung 2: Prinzip eines Überwerfungsbauwerks
Quelle: Sammlung AIV

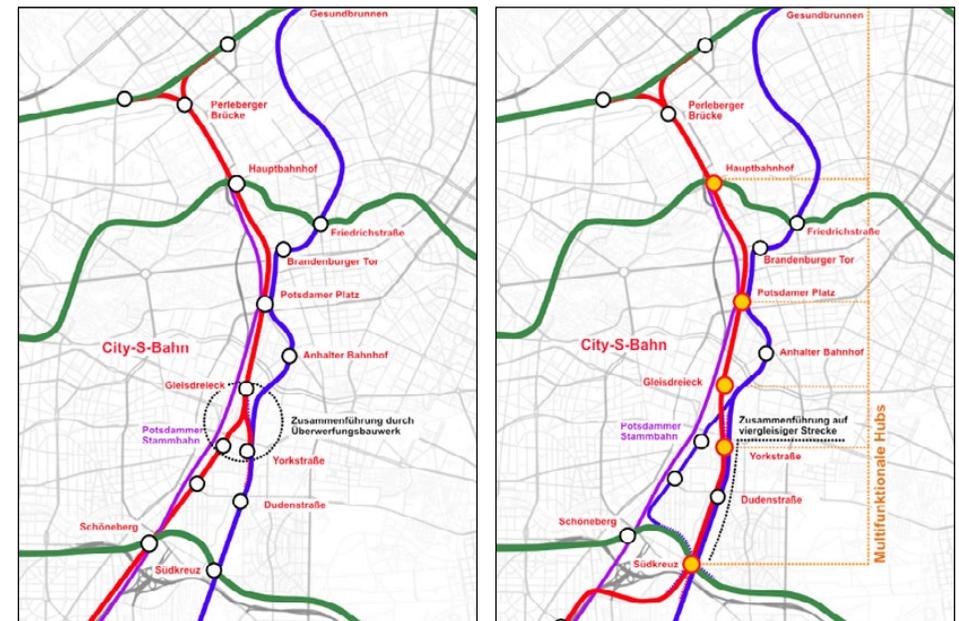
Allerdings gäbe es auch die Möglichkeit, die beiden Nord-Süd-Achsen so miteinander zu verknüpfen, dass sie beide zum immer wichtiger werdenden Südkreuz führen und sich danach verzweigen. Neben der optimalen Anbindung an den Bahnhof Südkreuz würde dies einen zeitsparenden Um-

stieg an S-Bahnhof „Yorkstraße“ ermöglichen und im Bereich des Parks am Gleisdreieck deutlich weniger Brückenbauwerke erfordern. Die Umbauten am Bahnhof Südkreuz könnten gleichzeitig dazu genutzt werden, die teils ungenutzten Parkdecks einer neuen Nutzung zuzuführen. Parallel zur City-S-Bahn könnte dabei eine Radverkehrsverbindung durchgesteckt werden, um idealerweise eine ebenfalls notwendige Ost-West-Querung zu integrieren.

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

> Abbildung 3: Schematische Darstellung der aktuellen Planungen der DB und des Senats inkl. der Stammbahn/Wannseebahn; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

>> Abbildung 4: Schematische Darstellung der Planungsvariante „AIV-Schinkel-Wettbewerb“ mit den beiden Achsen und der Abfolge an „Multifunktionalen Hubs“; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Details und Vorteile der Planungsvariante

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

Mit der Überdeckung der absinkenden Potsdamer Stammbahn nördlich des Baumarktes und einer schlanken Brücke statt eines komplexen Überwerfungsbauwerks bleiben im Park am Gleisdreieck deutlich mehr Flächen erhalten. Dem zu erwartenden Entwicklungsdruck ist dennoch mit der Neustrukturierung des Areals und der funktionalen Neuordnung des Quartiers im Sinne der dreifachen Innenentwicklung nachhaltig entgegenzuwirken. Dabei ist die Trennwirkung der vorhandenen Schieneninfrastruktur abzuschwächen und das Angebot an Wohn- und Freizeitnutzungen auszubauen. Bei Bedarf sind diese auch horizontal zu mischen.

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

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

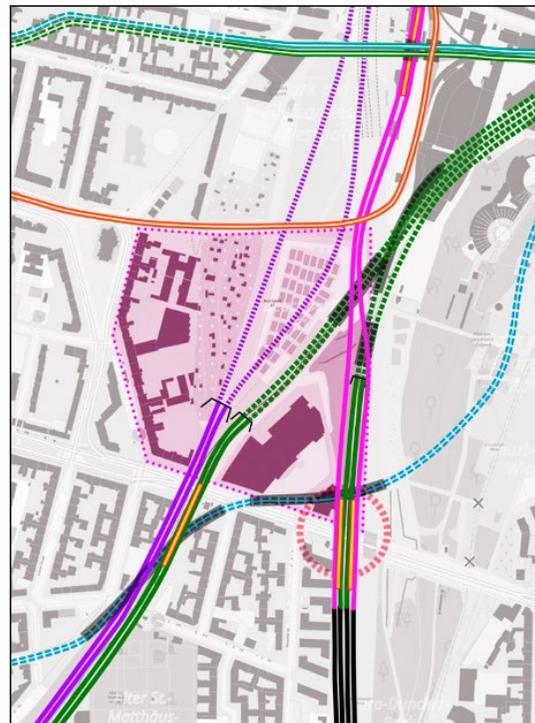


Abbildung 5: Anzunehmender Verlauf der Trassen gemäß der Planungsvariante im nördlichen Bearbeitungsgebiet; ohne Maßstab, Legende siehe Abb. 9, Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Abbildung 6: Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im nördlichen Bearbeitungsgebiet; ohne Maßstab, Legende siehe Abb. 9, Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

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

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

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

In Summe ergeben sich in dieser Planungsvariante einige Abweichungen und damit auch Vorteile gegenüber den aktuell vorliegenden Planungen S21 Berlin. Die größten Vorteile sind dabei die weitere Stärkung des Bahnhofs „Südkreuz“ sowie die Option, die Brückenbauten im Gleisdreieckpark auf das Notwendigste zu reduzieren. Der Bahnhof Südkreuz als „Tor nach Süden“ und wichtiger Regional- und Fernbahn- und „Zukunftsbahnhof“

gewinnt bereits heute zunehmend an Bedeutung, weshalb dort schon jetzt mit innovativen Mobilitäts- und Informationsangeboten experimentiert wird. Mit der Maßnahme wird am S-Bahn-Halt „Yorckstraße“ auch dort die Umgebung an Bedeutung gewinnen. Daher soll der Charakter beider Standorte neu gedacht und ausformuliert werden.

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



Abbildung 7: Anzunehmender Verlauf der Trassen gemäß der Planungsvariante im nördlichen Bearbeitungsgebiet; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Abbildung 8: Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im nördlichen Bearbeitungsgebiet; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Schlussfolgerungen für die Aufgabenstellung

Die vorgeschlagene Planungsvariante verstärkt die positive Auswirkung der S21 auf die Stadtstruktur durch die Aneinanderreihung mehrerer wichtiger Standorte als „Multifunktionale Hubs“ mit (über-)regionaler Bedeutung:

Vom Gesundbrunnen im Norden über den Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz, der „Urbanen Mitte am Gleisdreieck“ zum neuen Quartier an der Yorckstraße und dem Südkreuz als „Tor zum Süden“. Der Potsdamer Platz ist als Event-, Shopping- und Kultur-Standort und die „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ als Büro- und Gewerbestandort bereits etabliert. Das Quartier an der Yorckstraße und der Bahnhof Südkreuz sollen als Entwicklungsschwerpunkte ergänzend dazu definiert und ausgestaltet werden.

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

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

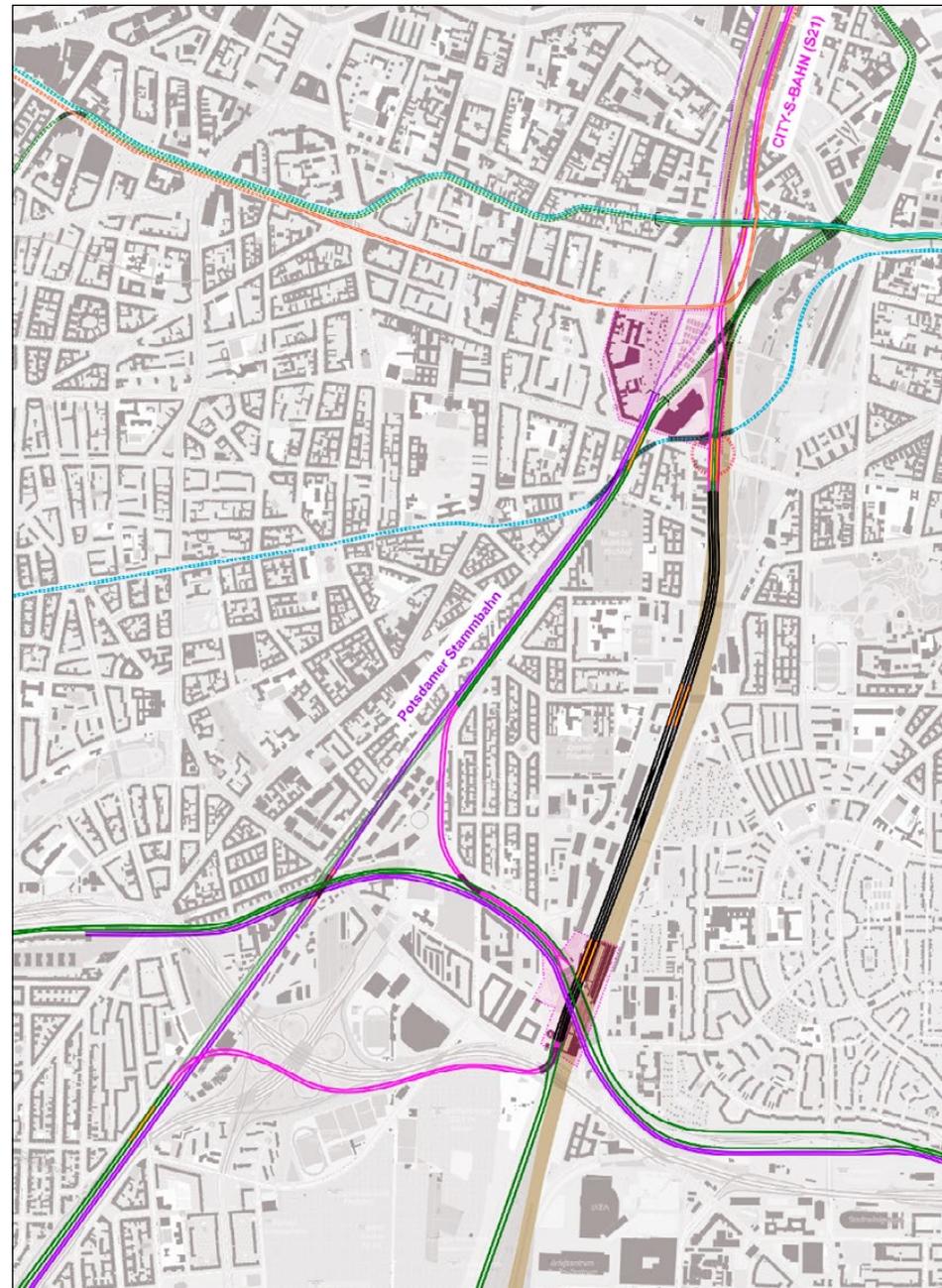


Abbildung 9: Schematische Übersicht der Trassenverläufe der Planungsvariante „AIV-Schinkel-Wettbewerb“ im gesamten Betrachtungsgebiet; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende),

6.2 Allgemeine Beurteilungskriterien

Für alle Einreichungen gelten die allgemeinen Beurteilungskriterien:

- 1 Allgemeine Beurteilungskriterien
 - 1.1 Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit des Konzeptes
 - 1.2 Qualität der Entwurfsidee
 - 1.3 Innovationsgrad der Idee
 - 1.4 Qualität der Umsetzung der Anforderung an Nachhaltigkeit und Klimaneutralität
 - 1.5 Darstellungsqualität und Lesbarkeit des Konzeptes sowie der zeichnerischen und bildlichen Darstellungen
 - 1.6 Korrespondenz zwischen den Maßstabebenen
 - 1.7 Vollständigkeit der erwarteten Leistungen

Die fachsparten-spezifischen Kriterien sind den jeweiligen Aufgabenschwerpunkten beigelegt.

6.3 Fachsparten Städtebau und Landschaftsarchitektur

Beschreibung des Bearbeitungsgebiets

Umgreif

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

Übergeordnete Einbindung

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

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

Gesamtstädtisch ist das Bearbeitungsgebiet in ein Grünraum- und Wegenetz eingebunden, das auf einer Länge von mehr als 40 Kilometern Landschaftsräume, Grünflächen, urbane Parks und Freiräume sowie sehenswerte Orte von Marienfelde im Süden bis Pankow im Norden miteinander verbindet. Im Norden des Bearbeitungsgebietes schließt das Freiflächensystem an den Landwehrkanal und die angrenzenden Grünflächen der ehemaligen Personenbahnhöfe sowie an die Gebäude am Potsdamer und Leipziger Platz an. Im Süden wird das Gleisdreieck durch die Yorckstraße eingegrenzt, während südlich der Yorckstraße die Fläche des sogenannten „Flaschenhals“ anschließt. Diese Fläche verjüngt sich nach Süden hin stark, wodurch die charakteristische namensgebende Form entsteht. Die südliche Begrenzung des Flaschenhalses bildet die Monumentenbrücke. Entlang der Nord-Süd-Bahnlinie erstreckt sich der Nord-Süd-Grünzug im engeren Sinn dabei vom Tiergarten in Mitte über den Potsdamer Platz in Verlängerung des Tilla-Durieux-Parks, den Gleisdreieckpark mit Flaschenhals bis zum Natur-Park Schöneberger Südgelände im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, beziehungsweise im erweiterten Sinne darüber hinaus von der Panke im Norden bis in die offene Landschaft südlich des Stadtgebiets.

Struktur und Nutzung

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

Der Bereich an der Yorckstraße stellt sich als monofunktional genutztes Gebiet mit wenig Aufenthaltsqualität dar und wird aktuell von einem Bau-

markt und dem dazugehörigen Parkplatz eingenommen. Auf dem Dach des Baumarkts befindet sich ein Sportplatz.

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

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

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

Naturräumliche Gegebenheiten und Klima

Das Gleisdreieck befindet sich am südlichen Rand des Warschau-Berliner Urstromtals. Der gesamte Bereich der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe ist stark durch menschliche Aktivitäten verändert worden. Die Oberfläche weist dort anthropogene Auffüllungen von etwa 4 Metern auf, in einigen Bereichen sogar bis zu 6 oder 7 Metern. Diese Aufschüttungen wurden bereits vor der Wende zum 20. Jahrhundert, zwischen 1877 und 1885, durchgeführt, um den Schienenverkehr gegenüber

den angrenzenden Straßen auf eine zweite Ebene zu heben und die Wasserstraße des Landwehrkanals mit ausreichender Höhe zu überqueren. Besonders deutlich wird der Höhenunterschied zum umliegenden Stadtgebiet durch den Einschnitt in der Yorckstraße unter den Yorckbrücken, dort beträgt der Höhenunterschied etwa fünf Meter.

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

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

Historische Entwicklung und laufende Planungen

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

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

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

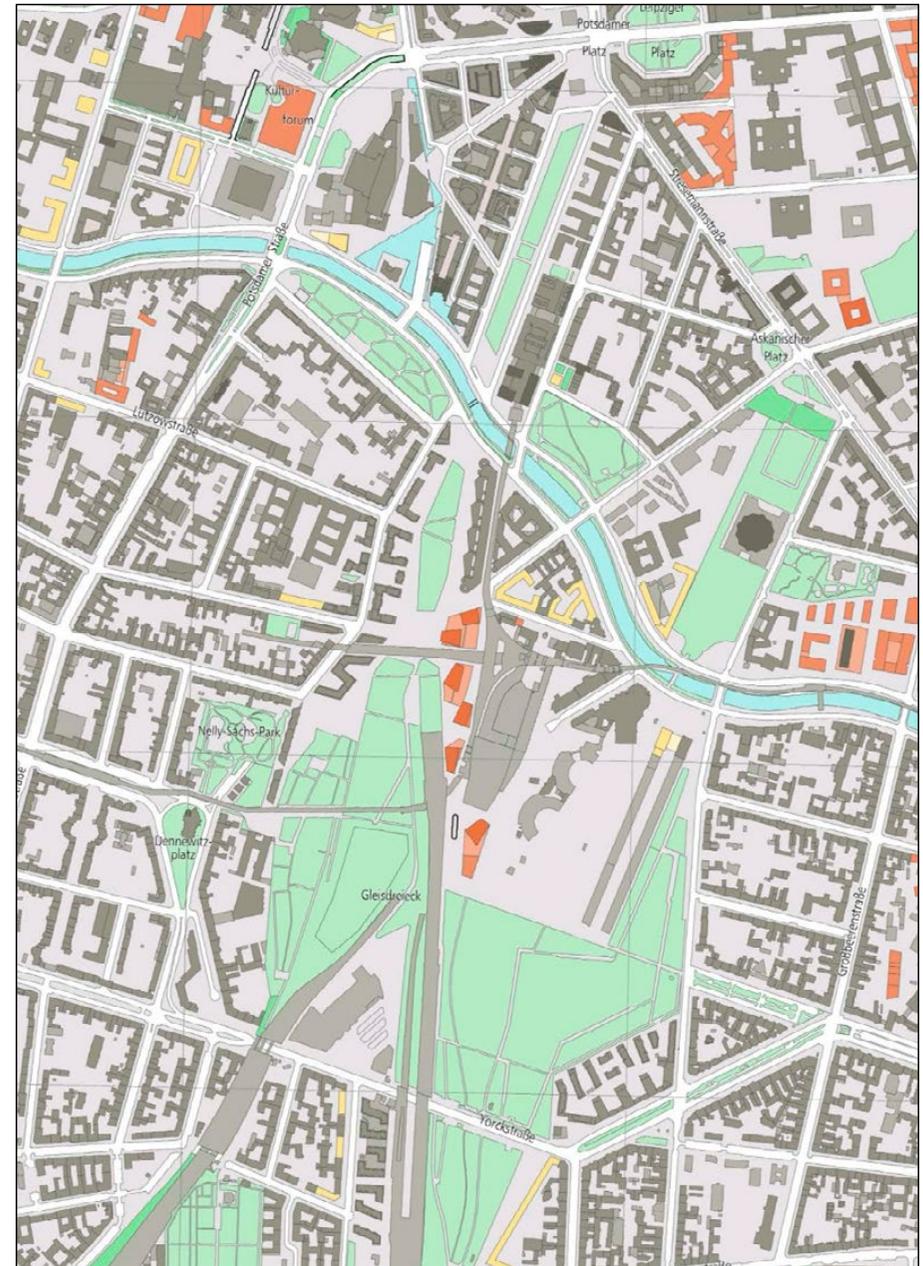


Abbildung 10: Planwerk Innere Stadt 2023

Kombinierte Zielstellung für Landschaftsarchitektur und Städtebau

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

Gesucht werden städtebauliche und freiraumplanerische Ideen für die Qualifizierung des Gebiets zu einem zukunftsfähigen multifunktionalen Standort. Es soll die Reparatur des fragmentierten Stadtraumes erfolgen und im Sinne der dreifachen Innenentwicklung neu strukturiert und auf-

gewertet werden. Der Kern des Quartiers soll ein öffentlicher Park sein, der das urbane Freiraumsystem des Parks am Gleisdreieck sinnföällig weiterentwickelt und den südlichen Abschluss seines Westteils bildet. Dieser endet heute an seiner Südgrenze in Höhe der Hochbahnstrecke U1 zwischen den Haltestellen Bülowstraße und Gleisdreieck, während für die ursprünglich vorgesehene Ausdehnung bis zur Yorckstraße über das Wettbewerbsergebnis von 2005 hinaus keine Planung vorliegt.

Im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs solle ein für den Standort funktionsfähiges Programm entwickelt werden, das der Lage am Park sowie der guten Anbindung Rechnung trägt. Aufgrund des weiterhin hohen Bedarfs an Wohnraum in Berlin sollen insbesondere Potenziale für Wohnungsbau identifiziert und unter Berücksichtigung aktueller Zielsetzungen hinsichtlich der urbanen Resilienz, einer Minimierung des Ressourceneinsatzes, der Nutzung existierender baulicher Strukturen und einer Reduzierung versiegelter Flächen angemessen ausgeschöpft werden. Im

Zusammenhang damit sollen klimaangepasste, identitätsstiftende, vielfältige und hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit flexible Freiräume entwickelt werden, die möglicherweise neue Verbindungen schaffen und Klarheit in das Nebeneinander von öffentlichen Park- und halböffentlichen wohnungsnahen Grünflächen bringen.

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



Abbildung 11: Verortung des nördlichen Entwurfsgebiets im erweiterten Kontext.



Abbildung 12: Planungsbereich der Fachsparten Landschaftsarchitektur und Städtebau.

Die Trennwirkung der hinzukommenden Infrastruktur ist zu vermindern, die Potsdamer Stammbahn sinnvoll zu überdecken. Dabei ist davon auszugehen, dass die Stammbahn von Süden kommend parallel zur S1 bis auf die Höhe des Baumarktes im Trog und dann im Tunnel geführt wird. Die City-S-Bahn wird direkt zum S-Bahnhof „Yorckstraße“ geführt, der mit vier Gleisen als wichtiger Umsteigebahnhof den Eingang zum Entwurfsgebiet bildet. Dabei ist zu unterstellen, dass die Gleise der Potsdamer Stammbahn die Yorckstraße mit einer Schienenoberkante auf ca. 41 m Höhe überqueren werden. Beide Gleise fallen anschließend in Richtung Norden mit 30 Promille, um im Umfeld des Tunnelleingangs der Fernbahn an die bereits vorbereiteten Tunnelstützen der Fern- und Regionalbahngleise anzuschließen. Auf Basis dieser Angaben können die Wettbewerbsteilnehmenden die Lage und Gestaltung des neuen Tunnelportals selbst wählen.

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

Spezifische Anforderungen für die Einreichung in der Fachsparte Städtebau

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

- Wie sieht ein für diesen innerstädtischen und gut erschlossenen Ort angemessenes städtebauliches Leitbild und eine entsprechende Programmierung aus?

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

Spezifische Anforderungen für die Einreichung in der Fachsparte Landschaftsarchitektur

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

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

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

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

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

Abgabeleistungen in der Fachsparte Städtebau

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 194 cm x 136 cm (Breite x Höhe) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 100 cm x 136cm (Breite x Höhe) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden. Die geforderten Planbestandteile können in einem frei zu wählenden Layout auf der Stellwand angeordnet werden.

- Visuelle und textliche Darstellungen des Leitbildes, ohne Maßstab.
- Herleitung und Begründung des Leitbildes/Konzepts als freie Darstellungen beispielsweise in Form von Skizzen, Diagrammen oder Piktogrammen.
- Städtebaulicher Rahmenplan (1:2.500) mit Einbindung des Entwurfsgebiets im stadträumlichen Kontext.

- Städtebaulicher Masterplan (1:1.000) mit dem städtebaulichen Gesamtkonzept und Aussagen zu Bebauung, Freiräumen und Erschließung, dem Umgang mit den neuen Bahnbauwerken, städtebaulichen Eingriffen, Verkehrsanlagen, Vegetation und Freiraumnutzungen. Darstellung genordet.
- Zwei Vertiefungen im Maßstab 1:500 oder 1:200, Lage und Größe sind konzeptabhängig zu wählen. Mit Darstellung und Aussagen zu Gebäudetypologien und Grundrissen sowie zu Freiraumtypologien und -gestaltung. Bei Kooperationsarbeiten mit LA sind zwei Vertiefungen im M 1:200 gefordert, die Details zum Freiraum und zum Städtebau zeigen
- Mindestens eine perspektivische Darstellung bzw. Isometrie des städtebaulichen Entwurfes
- Atmosphärische Perspektiven aus Fußgängersicht
- Darstellung von Entwicklungsphasen und Aussagen zum Transformationsprozess
- Aussagen zu Dichte, Nutzungen, Freiräumen und Mobilität
- Erläuterungstext (separat auf DIN A4 einzureichen): Leitidee max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen, weitere Erläuterungen der vorgeschlagenen Maßnahmen mit max. 5.000 Zeichen (inkl. Leerzeichen).

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, Kapitel 3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen.

Abgabeleistungen in der Fachsparte Landschaftsarchitektur

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 194 cm x 136 cm (Breite x Höhe) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 100 cm x 136cm (Breite x Höhe) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden. Die geforderten Planbestandteile können in einem frei zu wählenden Layout auf der Stellwand angeordnet werden.

- Herleitung und Begründung des Konzepts als freie Darstellungen beispielsweise in Form von Skizzen oder Piktogrammen.
- Freiraumplanerischer Masterplan (1:2.500) mit Einbindung des neuen Parks in den stadträumlichen Kontext und den bestehenden Park am Gleisdreieck. Darstellung genordet.

- Gestaltungskonzept als Lageplan (1:500) mit Darstellung aller Maßnahmen im Wettbewerbsgebiet und in den Anschlussbereichen (Umgriff siehe Darstellung S. xx). Mit Aussagen zur Freiraumgestaltung, Umgang mit den neuen Bahnbauwerken, städtebaulichen Eingriffen, Verkehrsanlagen, Vegetation und Freiraumnutzungen. Darstellung genordet.
- Zwei Vertiefungsbereiche (1:200). Lage und Ausschnitt sind 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 zu den Vertiefungsbereichen.
- 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 dem Vertiefungsbereich.
- Erläuterungstext (separat auf DIN A4 einzureichen): Leitidee max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen, weitere Erläuterungen der vorgeschlagenen Maßnahmen mit max. 5.000 Zeichen (inkl. Leerzeichen).

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, Kapitel 3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen.

Hinweise zu Kooperationen zwischen Städtebau und Landschaftsarchitektur

Grundsätzlich wird die Bearbeitung in Kooperationen begrüßt. Kooperationen sollten die Abgabeleistungen beider Fachsparten kombinieren und in insgesamt zwei Vertiefungsbereichen sowohl landschaftsarchitektonisch wie auch städtebaulich relevante Bereiche gemeinsam bzw. in ihren Schnittstellen darstellen; die zusätzlich zur Verfügung stehende halbe Stellwand von max. 100 cm x 136 cm (Breite x Höhe) schafft Blattfläche für einen zweiten Lageplan, sodass sowohl der städtebauliche Masterplan (1:1000) wie das für die Landschaftsarchitektur geforderte Gestaltungskonzept (1:500) untergebracht werden können.

Beurteilungskriterien

Die allgemeinen Beurteilungskriterien sind der Einleitung unter Kapitel 6.2 aufgeführt. Für die einzelnen Fachsparten gelten zusätzlich die folgenden fachsparten-spezifischen Beurteilungskriterien:

- 2.1 Städtebau
 - 2.1.1 Qualität der Leitideen und der Übertragung auf den städtebaulichen Entwurf
 - 2.1.2 Qualität der Auseinandersetzung mit dem städtebaulichen und freiräumlichen Kontext
 - 2.1.3 Qualität der Raumbildung, Orientierung und Identität sowie der entstehenden städtebaulichen Kubaturen und Frei- und Erschließungsflächen
 - 2.1.4 Qualität des Nutzungs-, Mobilitäts- und Nachhaltigkeitskonzeptes
 - 2.1.5 Qualität des Prozesskonzeptes und Sozialverträglichkeit
- 2.2 Landschaftsarchitektur
 - 2.2.1 Nachvollziehbarkeit, Prägnanz und Originalität des Konzeptes
 - 2.2.2 Räumliche und atmosphärische Qualitäten der Parkerweiterung
 - 2.2.3 Einbindung der Verkehrs- und Erdbauwerke
 - 2.2.4 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
 - 2.2.3 Vielseitigkeit der angebotenen Räume und Bilder
 - 2.2.4 Zukunftsfähigkeit der Ideen hinsichtlich Resilienz, Nachhaltigkeit und Stadtnatur
 - 2.2.5 funktional-räumliche Anbindung an den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext der Siedlungsbereiche

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

6.4 Fachsparte Architektur und Konstruktiver Ingenieurbau

Der Bahnhof Südkreuz wird...

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

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

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

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

In der unteren Ebene verkehren in Nord-Süd-Richtung der Fern- und Regionalbahnverkehr über drei Mittelbahnsteige und die S-Bahn über einen Mittelbahnsteig. Alle Bahnsteige sind barrierefrei über Aufzüge erreichbar. Die drei Fernbahnsteige sind jeweils 405 Meter lang, der parallel verlaufende S-Bahnsteig ist 152 Meter lang. Die Ringbahnhalle ist 183 Meter lang und 47 Meter breit. Östlich und westlich schließen sich jeweils 2000

Quadratmeter große nur über den Ringbahnsteig im Bahnhofsinneren oder über große Umwege verbundene Eingangshallen an, die verschiedene Geschäfte für den Reisebedarf beherbergen.

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

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

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

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



Abbildung 13:
nördliches Parkdeck
© Eva Krapf

Architektur

Berlin, dein Gesicht hat Sommersprossen
Und dein Mund ist viel zu groß
Dein Silberblick ist unverdrossen
Doch nie sagst du, was mach' ich bloß

Berlin, du bist viel zu flach geraten
Für die Schönheitskonkurrenz
Doch wer liebt schon nach Metermaßen
Wenn du dich zu ihm bekenntst

Berlin, du bist die Frau mit der Schürze
An der wir unser Leben lang zieh'n
Berlin, du gibst dem Taufschein die Würze
Und hast uns dein na undals Rettungsring verlieh'n

Berlin, deine Stirn hat Dackelfalten
Doch was wärst du ohne sie
Wer hat dich bloß so jung gehalten
Denn zum Schlafen kommst du nie

Berlin, mein Gemüt kriegt Kinderaugen
Und mein Puls geht viel zu schnell
Nimmst du mich voller Selbstvertrauen
An dein verknaushtes Bärenfell

Berlin, dein Gesicht hat Sommersprossen
Und dein Mund ist viel zu groß
Dein Silberblick ist unverdrossen
Doch nie sagst du, was mach' ich bloß

*Berlin dein Gesicht hat Sommersprossen:
Charly Niessen / Hildegard Knef*

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

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

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

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

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

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

Der Standort

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

Die Wünsche

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

Folgende weiterführende Überlegungen können gemacht werden:

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

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

Abgabeleistungen in der Fachsparte Architektur

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 194 cm x 136 cm (Breite x Höhe) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 100 cm x 136cm (Breite x Höhe) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden. Die geforderten Planbestandteile können in einem frei zu wählenden Layout auf der Stellwand angeordnet werden.

Die angegebenen Maßstäbe geben eine Richtung vor, können jedoch variiert werden. Die Darstellung soll in erster Linie in einem dem Projekt angemessenem Maßstab erfolgen.

- Strukturplan 1:2.000; ggf. in Anlehnung an Nollis,
- Ebene 0 mit räumlicher Darstellung 1:500 ohne Gleise als Ausschnitt,
- Raumprogramm (mind. Funktionsbereiche),
- Grundriss 1:200 der Erschließungsebene des Neubaus mit Aussagen zu Nutzungen, Zugängen, Außenräumen und Sichtbeziehungen,
- Grundrisse, Schnitte/Teilschnitte und Gesamtansicht 1:200, mit Aussagen zu den Funktionen,
- Material- und Technikkonzept; Fassaden-/ Konstruktionsdetail in Schnitt und Ansicht 1:20, der entwurfstypischen Konstruktion /Materialität,
- Mind. zwei räumliche Darstellungen des zentralen Entwurfsgedankens,
- Herleitung und Begründung des Konzepts, Darstellung und Erläuterung in freier Form, Piktogrammen, Ideen- und Konzeptskizzen,
- Erläuterungsbericht (separat auf DIN A4 einzureichen): Leitidee max. 1.000 Zeichen inkl. Leerzeichen, weitere Erläuterungen max. 5'000 Zeichen inkl. Leerzeichen.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, Kapitel 3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen.

Beurteilungskriterien

Die allgemeinen Beurteilungskriterien sind der Einleitung unter Kapitel 6.2 aufgeführt. Für die einzelnen Fachsparten gelten zusätzlich die folgenden fachsparten-spezifischen Beurteilungskriterien:

- 2.3 Architektur
 - 2.3.1 Zielgerichtete Analyse der Rahmenbedingungen,
 - 2.3.2 Angemessenheit der Entwurfsidee,
 - 2.3.4 Entwicklungsfähigkeit des Konzeptes,
 - 2.3.5 Städtebauliche Integration und Erschließung
 - 2.3.6 Einbindung und Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs sowie des Individual- und Fußverkehrs,
 - 2.3.7 Orientierung und Wegeführung,
 - 2.3.8 Gestalterische und architektonische Qualität,
 - 2.3.9 Sinnlichkeit und Aufenthaltsqualität;
 - 2.3.10 Material- und Bauteilrecycling;
 - 2.3.11 Gebäudetechnisches Konzept;

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

Konstruktiver Ingenieurbau**Eine Radbrücke über dem Südkreuz mit Fahrradhub**

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

Für die Erschließung der Nord-Süd-Verbindung, sollen vom Alfred-Lion-Steg im Norden Brücken- und Rampenbauwerke den Radweg an das bestehende Parkdeck anbinden und den Bahnhof in Höhe des bestehenden Dachs in etwa der unteren Dachebene queren, die neue S-Bahn-Trasse kreuzen und über Sachsendam und die Autobahn zum Schöneberger Südgelände führen. (Siehe Planunterlagen in der Anlage: Bestandspläne, Vorschlag Radwegtrasse, Lageplan Gleise mit neuem Bahnsteig S21)

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

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

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

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

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

Baugrund, Grundwasser und Wasserstände

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

Abgabeleistungen in der Fachsparte Konstruktiven Ingenieurbau

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 194 cm x 136 cm (Breite x Höhe) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 100 cm x 136cm (Breite x Höhe) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden. Die geforderten Planbestandteile können in einem frei zu wählenden Layout auf der Stellwand angeordnet werden.

Die Planleistungen sind in einem projektabhängigen geeigneten Maßstab darzustellen. Bei Kooperationsarbeiten können Dopplungen in einem gemeinsamen Plan dargestellt werden, projektabhängig können zusätzliche Darstellungen notwendig sein.

- Mind. zwei räumliche Darstellungen/Visualisierungen der Brücken (z. B. aus Sicht der Radfahrenden, als Vogelperspektive, von der 0-Ebene aus, etc.)
- Darstellung des Tragwerksentwurfs in Diagrammen, Skizzen, Visualisierungen, etc.
- Übersichtsplan des Bahnhofs und seiner Umgebung mit den Brückenbauwerken und ihren Anbindungen an das bestehende Verkehrsnetz M 1:2000
- Darstellung der Konstruktion in Grundriss, allen notwendigen Schnitten, Ansichten und Untersicht mit Querschnittsangaben zu den tragenden Bauteilen im Maßstab 1:50 (ggf. Darstellung eines repräsentativen Ausschnitts)
- Brückenquerschnitt M 1:20

- Trag- und baukonstruktive Details im Maßstab M 1:20 und größer nach Erfordernis
- Konzeptdarstellung der Montage, z. B. als isometrische Skizzen. Besonderer Wert ist auf eine auch ein breiteres Publikum ansprechende Darstellung zu legen!
- Erläuterungsbericht mit kurzer Zusammenfassung der Analyseergebnisse, Begründung des gewählten Lösungsansatzes mit Wahl des Standorts Erläuterung derer Anforderungen, Werkstoffwahl, einschließlich Montagekonzept.
- Statische Berechnung der maßgebenden Tragglieder mit Angabe des statischen Systems Lastannahmen, Schnittgrößen und Bemessung. Detailnachweis von mindestens zwei wichtigen Knotenpunkten, die auch auf den Plänen im Detail dargestellt sind.
- Mengenermittlung für die Tragkonstruktion 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 eingesetzten Werkstoffe und Baukomponenten aufzustellen (Herstellungsphase A1-A3). Die beiden Gesamtkennwerte sind nachvollziehbar auf den Zeichnungen anzugeben.

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 diese Abgabeleistungen komplett zu erfüllen. Dafür steht entsprechend mehr Platz (Siehe Gesamtaufgabenstellung für die Abgabeformate) zur Verfügung.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, Kapitel 3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen.

Beurteilungskriterien

Die allgemeinen Beurteilungskriterien sind der Einleitung unter Kapitel 6.2 aufgeführt. Für die einzelnen Fachsparten gelten zusätzlich die folgenden fachsparten-spezifischen Beurteilungskriterien:

2.4 Konstruktiver Ingenieurbau

- 2.4.1 Sinnfälligkeit der gewählten konstruktiven Lösung und Konsequenz in der Ausarbeitung zum Bauwerksentwurf,
- 2.4.2 Qualität der konstruktiven Details,
- 2.4.3 Funktionalität und Erlebnisqualität der Brücken,
- 2.4.4 Energie- und Umweltbelastungskennwerte der Tragkonstruktion anhand der vorgegebenen zu ermittelnden Zahlenwerte,
- 2.4.5 Innovationsgrad,
- 2.4.6 Nachvollziehbarkeit und Aussagekraft der Pläne, Berechnungen und Erläuterungen.

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

6.5 Fachsparte Verkehrsplanung

In der Fachsparte Verkehr wird eine Bearbeitung des gesamten Untersuchungsraumes erwartet. Das heißt, es ist ein schlüssiges Gesamtkonzept zu entwickeln für den Bereich

- beginnend südlich der neuen S-Bahn-Station Gleisdreieck bzw. südlich der bestehenden S-Bahn-Station Anhalter Bahnhof und endend an den bestehenden Stationen Friedenau bzw. Priesterweg,
- bezogen auf die Ringbahn beginnend im Westkopf Schöneberg und endend im Güterbahnhof Tempelhof.

Hierbei sind u. a. folgende Komponenten zu berücksichtigen bzw. zu gestalten. Die in der allgemeinen Einleitung dargestellten Skizzen und Pläne sind hierbei nicht maßgebend.

- Verkehrlich: Linien- und Angebotskonzept im Schienenpersonenverkehr unter Berücksichtigung der erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr sowie intermodaler Aspekte; „Güterverkehr“ ist dabei durch die Teilnehmenden zu definieren und kann beispielsweise klassische Güterzüge oder auch Konzepte für die City-Logistik umfassen
- Infrastrukturell: Wiederaufbau der „Potsdamer Stammbahn“ (Wechselstrom-elektrifiziert), vgl.: [i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/kleine_Karten_neu_Sued-West-2.svg](https://www.i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/kleine_Karten_neu_Sued-West-2.svg)
- Infrastrukturell: Verlängerung der City-S-Bahn via Südkreuz mit einem Ast zur heutigen S1, wobei die Einbindung spätestens nördlich des heutigen Bahnsteigs Friedenau erfolgen sollte (in Summe mindestens vier Gleise im Gleichstrom-System zwischen zwei Inselbahnsteigen Yorckstraße und dem erweiterten Südkreuz), vgl. Abb. 14.
- Infrastrukturell: Wechselstrom-Elektrifizierung der bislang nicht elektrifizierten Ringbahn-Gleise und Nutzung im Schienenpersonenverkehr mit Verkehrshalt Südkreuz
- Infrastrukturell: Lückenschluss in der Nord-Süd-Fahrrad-Route
- Umgang mit der sogenannten „Cheruser-Kurve“ zwischen Julius-Leber-Brücke und Südkreuz (Bauabschnitt 3b der Senatsplanung)

Nicht genannte Komponenten sollen bzw. können in Abhängigkeit des entwickelten Konzepts bearbeitet werden, sofern sie die Schlüssigkeit des Gesamtkonzepts verbessern. Beispielsweise könnten folgende Aspekte beleuchtet werden, falls erforderlich:

- Anpassung des Autobahnkreuzes Schöneberg?
- Anbindung der südwestlichen S1 nur via Südkreuz oder weiterhin auch via Schöneberg?
- Höhenlage der verschiedenen Trassen in den verschiedenen Bereichen (auch unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte)?
- Anordnung des/der Bahnsteige Schöneberg im Nord-Süd-System nördlich des Sachsendamms?
- Erforderliche Abstellkapazitäten

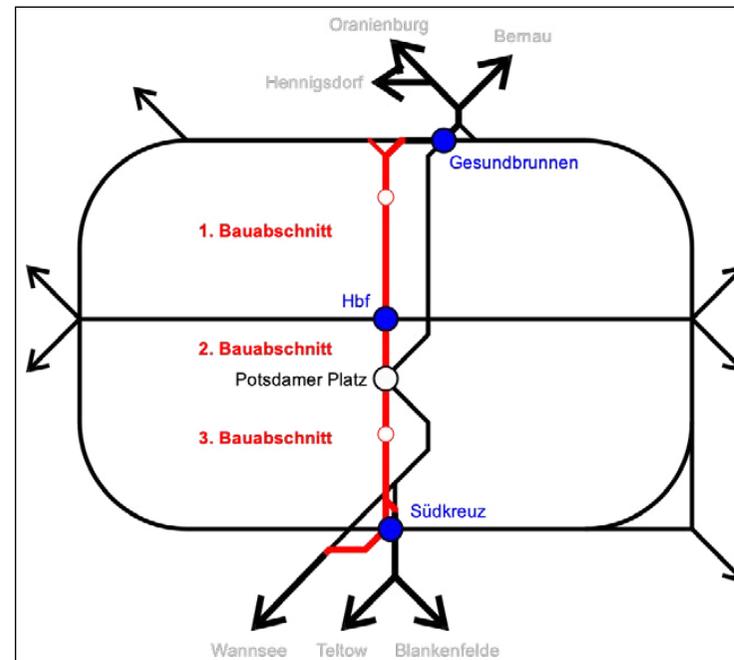


Abbildung 14: Überblick Verlängerung City-S-Bahn (rot) über den Bahnhof Südkreuz nach Friedenau

Nicht nur am Bahnhof Südkreuz können dafür auch von den in den Aufgabenstellungen der anderen Fachsparten beschriebenen Varianten abweichende Lösungen ausgearbeitet werden. Sofern sich am Südkreuz an den anderen Fachsparten mit zwei zusätzlichen Gleisen auf der Westseite orientiert wird (vgl. Abb. 15) ist deren Nutzung sinnvoll auszugestalten (vgl. exemplarisch Abb. 16):

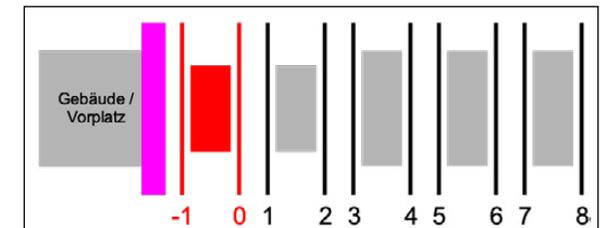


Abbildung 15: Prinzipskizze der beiden zusätzlichen Gleise für die City-S-Bahn (rot) und der durchgebundenen Fahrradroute (violett) am Bahnhof Südkreuz gemäß Aufgabenstellung der anderen Fachsparten

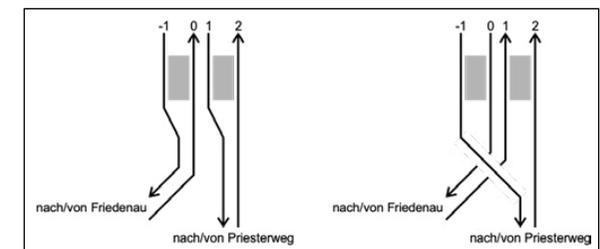


Abbildung 16: Exemplarisch Nutzungsvarianten der zusätzlichen Gleise für die City-S-Bahn am Bahnhof Südkreuz gemäß der Aufgabenstellung der anderen Fachsparten

Abgabeleistungen in der Fachsparte Verkehrsplanung

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 194 cm x 136 cm (Breite x Höhe) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 100 cm x 136cm (Breite x Höhe) zur Verfügung.

Die Blattformate sind nicht an DIN-Formate gebunden. Die geforderten Planbestandteile können in einem frei zu wählenden Layout auf der Stellwand angeordnet werden.

1. Untersuchungsraum vollständig (also u. a. inkl. Potsdamer Stammbahn sowie die Ringbahn) abdeckt, einschließlich schematischer Darstellung
2. Erläuterung des gewählten Konzepts mit Nennung der betrieblichen und verkehrlichen Vor- und Nachteile sowie einer Grobbewertung des Flächenbedarfs von neu in Anspruch genommenen Flächen, die derzeit anders als durch Bahnbetrieb genutzt werden; sowohl absolut als auch im Vergleich zur Senatsplanung
3. Übersichtsplan im Maßstab 1:5000
4. Trassierung (Lageplan) für relevante Bereiche bzw. Schlüsselstellen im Maßstab 1:1000
5. Gradientenplan im geeigneten Maßstab für relevante Bereiche bzw. Schlüsselstellen

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, Kapitel 3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen.

Beurteilungskriterien

Die allgemeinen Beurteilungskriterien sind der Einleitung unter Kapitel 6.2 aufgeführt. Für die einzelnen Fachsparten gelten zusätzlich die folgenden fachsparten-spezifischen Beurteilungskriterien:

- 2.5.1 Qualität der Aufbereitung der verkehrlichen Fakten und Daten,
- 2.5.2 Qualität und Funktionalität der verkehrlichen Ziellösung,
- 2.5.3 Originalität lokal begründeter Maßnahmenkonzepte,
- 2.5.4 Qualität der Ziellösung bei der Zielerreichung der vom Verkehr beeinflussten, nicht-verkehrlichen Faktoren wie Lärm, Sicherheit, Aufenthaltsqualität

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

6.6 Fachsparte Freie Kunst

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

Mit dem EUREF-Campus und dem nahegelegenen Park am Gleisdreieck/Ostpark finden sich in der Nähe des Südkreuzes zwar zwei neu und attraktiv gestaltete Areale. Diese strahlen jedoch nicht auf die unmittelbar um den Bahnhof gelegenen Flächen aus.

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

Abgabeleistungen in der Fachsparte Freie Kunst

Die Leistungen sind auf einer Stellwand von max. 194 cm x 136 cm (Breite x Höhe) darzustellen. Pro Kooperation steht zusätzlich hierzu eine halbe Stellwand von max. 100 cm x 136cm (Breite x Höhe) zur Verfügung.

Die eingereichte Arbeit ist an keine Form gebunden. Da es im künstlerischen Spektrum keine Material- oder Formbeschränkungen mehr gibt, ist jedes Material und jede Form möglich. Es kann sich daher sowohl um eine klassische Skulptur im öffentlichen Raum handeln, wie auch um ein Konzept, wie auch um einen Film oder eine Performance. Die Arbeit sollte aber eine Substanziierung erfahren haben und auf einer Stellwand von für den Wettbewerb vorgegebener Größe präsentierbar sein. Auch ein Computerausdruck ist möglich.

Notwendig ist eine künstlerische Schöpfungshöhe des Wettbewerbsbeitrages. Nicht ausreichend ist daher die bloße Dokumentation eines Zustandes oder die Nachbildung einer schon existierenden Form oder Idee. Gefragt ist daher die eigenständige, künstlerische Auseinandersetzung mit der Fragestellung des Wettbewerbs.

Es gelten zusätzlich die allgemeinen Abgabebedingungen, Kapitel 3.12 Art und Umfang der Wettbewerbsleistungen.

Beurteilungskriterien

Die allgemeinen Beurteilungskriterien sind der Einleitung unter Kapitel 6.2 aufgeführt.

Notwendig ist eine künstlerische Schöpfungshöhe des Wettbewerbsbeitrages. Nicht ausreichend ist daher die bloße Dokumentation eines Zustandes oder die Nachbildung einer schon existierenden Form oder Idee. Gefragt ist daher die eigenständige, künstlerische Auseinandersetzung mit der Fragestellung des Wettbewerbs.

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

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

Yvonne Corinna Paul
Vorsitzende des Schinkel-Ausschusses

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

Layout

seefood productions
Oliver Standke

Cover

Eva Krapf, Christoph Kollert
Bildmaterial: openstreetmap

Bildnachweis

Abbildung 1: K. F. Schinkel, Portrait von Franz Krüger (Kupferstich), Leipzig, um 1840

Abbildung 2: Prinzip eines Überwerfungsbauwerks; Sammlung AIV

Abbildung 3: Schematische Darstellung der aktuellen Planungen der DB und des Senats inkl. der Stammbahn/Wannseebahn; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 4: Schematische Darstellung der Planungsvariante „AIV-Schinkel-Wettbewerb“ mit den beiden Achsen und der Abfolge an „Multifunktionalen Hubs“; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 5: Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im nördlichen Bearbeitungsgebiet; ohne Maßstab, Legende siehe Abb. 9, Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende),

Abbildung 6: Anzunehmender Verlauf der Trassen gemäß der Planungsvariante im nördlichen Bearbeitungsgebiet; ohne Maßstab, Legende siehe Abb. 9, Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende),

Abbildung 7: Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im nördlichen Bearbeitungsgebiet; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende) ohne Maßstab, Legende siehe Abb. 9, Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 8: Mutmaßlicher Verlauf der Trassen gemäß „S21 Berlin“ im nördlichen Bearbeitungsgebiet; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 9: Schematische Übersicht der Trassenverläufe der Planungsvariante „AIV-Schinkel-Wettbewerb“ im gesamten Betrachtungsgebiet; Quelle: Sammlung des AIV; Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende),

Abbildung 10: Planwerk Innere Stadt 2023; Quelle: Planwerk Innere Stadt 2023

Abbildung 11: Verortung des nördlichen Entwurfsgebiets im erweiterten Kontext; Quelle: Goggle Maps, bearbeitet

Abbildung 12: Planungsbereich der Fachsparten Landschaftsarchitektur und Städtebau. Quelle: Goggle Maps, bearbeitet

Abbildung 13: Überblick City-S-Bahn (rot) gemäß derzeitiger Aufgabenstellung des Senats von Berlin; Sammlung AIV

Abbildung 14: Überblick Verlängerung City-S-Bahn (rot) über den Bahnhof Südkreuz nach Friedenau

Abbildung 15: Prinzipskizze der beiden zusätzlichen Gleise für die City-S-Bahn (rot) und der durchgebundenen Fahrradrouten (violett) am Bahnhof Südkreuz gemäß Aufgabenstellung der anderen Fachsparten

Abbildung 16: Exemplarisch Nutzungsvarianten der zusätzlichen Gleise für die City-S-Bahn am Bahnhof Südkreuz gemäß der Aufgabenstellung der anderen Fachsparten; Quelle Sammlung AIV