

2/2023

AIV-FORUM

BERLIN UND SEINE BAUTEN

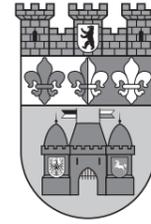
Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg e.V.

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2023

STADT STATT A104

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





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

FABIAN SCHMITZ-GRETHLEIN

BEZIRKSSTADTRAT FÜR STADTENTWICKLUNG IN CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die vorhandene nördliche Autobahnauffahrt wird inklusive Böschung erhalten und in die neue Grünfläche integriert. Die Terrassen sollen mit Streuobst und Weinreben bepflanzt werden, die sowohl der Artenvielfalt dienen wie auch den Bewohnern nach Aussage der Verfasser ein Stück „Flair des Südens“ vermitteln. Ein großes begehbare Wasserbecken am Ende der Terrassenlandschaft soll als Wasserspeicher bei Starkregen dienen.

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

mit großem Konzertsaal. Durch die neue Straßenführung entstehen nach Aussage der Verfasser verkehrsberuhigte Fuß- und Radboulevards. Diese zeichnen sich durch Flächen für neue Bäume, Versickerung sowie Radverbindungen in beide Richtungen aus. In der Jury wird über die neue Verkehrsführung mit dem Verspringen der nördlich gelegenen Fahrspur (für Autos) kontrovers diskutiert.

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

Stadt Band Plus

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

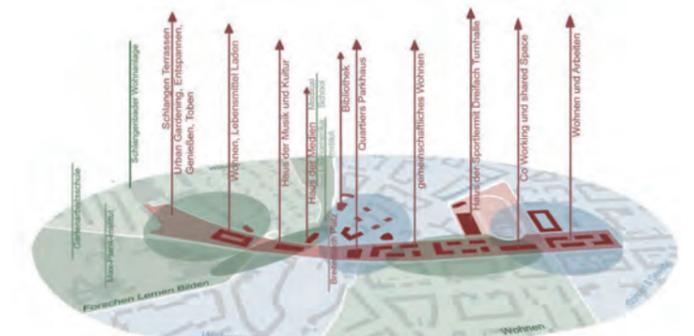
Sonderpreis Städtebau
gestiftet von der BAUWENS-Gruppe



Verschiedene Verkehrsnetze nutzen und verknüpfen



Öffentlichen Raum zurückgewinnen



Nutzungsschwerpunkte im Band

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

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

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

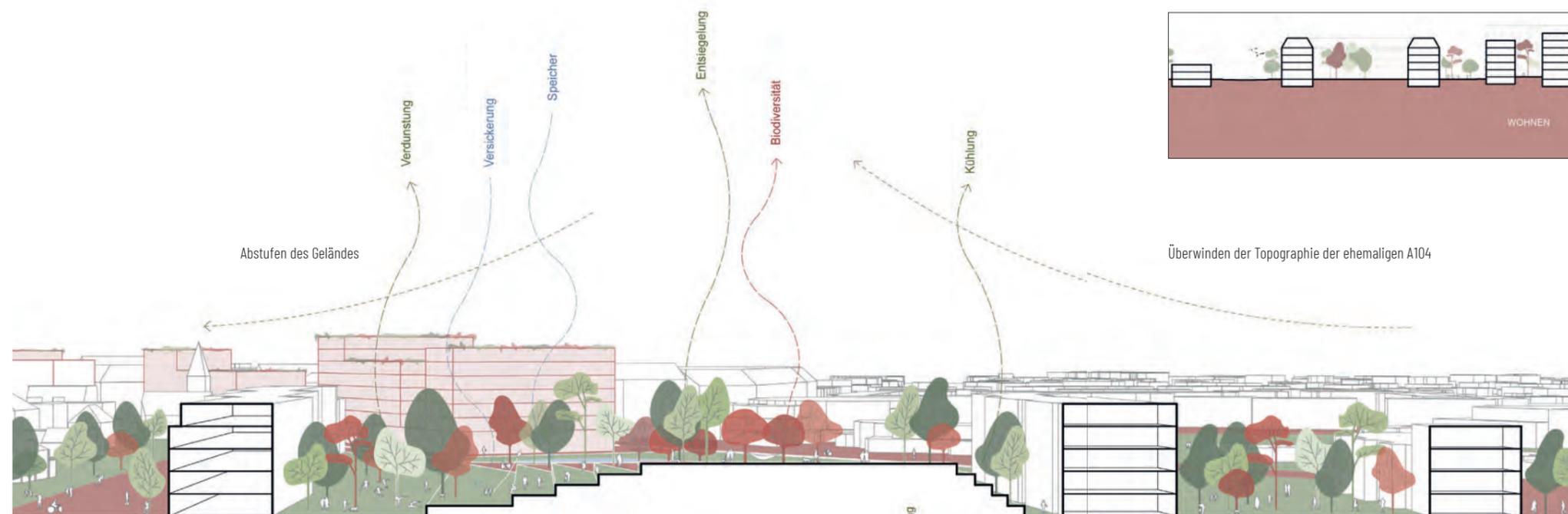
Der Arbeit gelingt es, mit einem kompaktem Volumen, verteilt auf den frei werdenden Flächen der ehemaligen Autobahn, intelligente Antworten, wie Verzahnung, Raumbildung, Orientierung und Identität, auf die komplexen Anforderungen der Ausschreibung angemessen zu reagieren.



Isometrie Baublock Wohnen



Schnitt quer durchs Band



Schnittperspektive Terrassenlandschaft

Überwinden der Topographie der ehemaligen A104



Perspektive Terrassenlandschaft



Schnittperspektive Sportareal