

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V. | seit 1824

# AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2014

## SPANDAU BEI BERLIN

AUSLOBUNG ZUM 159. WETTBEWERB





Architekten- und Ingenieur-Verein  
zu Berlin e.V. | seit 1824

## Ideen- und Förderwettbewerb

für junge  
Städtebauer  
Landschaftsarchitekten,  
Architekten,  
Ingenieure,  
und Künstler

## Auslobung

September 2013  
(Stand: 23.09.2013)

## Wettbewerbsdurchführung

Architekten- und Ingenieur-Verein  
zu Berlin e.V.  
Vorstand mit Schinkel-Ausschuss

Bleibtreustraße 33  
10707 Berlin  
[www.aiv-berlin.de](http://www.aiv-berlin.de)

### *Anmerkung*

*Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wird im Auslobungstext auf die Ergänzung der weiblichen Form verzichtet. An dieser Stelle sei jedoch ausdrücklich betont, dass in der Regel beide Geschlechter gemeint sind.*

### Vorwort

Verstehen, indem man entwirft – das ist der Impuls des AlV-Schinkel-Wettbewerbs Jahr für Jahr. Der Architekten- und Ingenieur- Verein zu Berlin schafft gemeinsam mit Förderern, Stiftern, Juroren und Hochschulen ein Netzwerk unterschiedlicher Disziplinen, in dem Antworten auf planerische und gestalterische Fragen gegeben und gleichzeitig junge Architekten, Ingenieure und Künstler in ihrer fachlichen Entwicklung gefördert werden. Mittel hierzu ist der Wettbewerbsbeitrag, der persönliche Entwurf. Die Aufgabenstellung und die Wahl des Kontextes sollen eine Auseinandersetzung mit komplexen Zusammenhängen und fachübergreifenden Sichtweisen initiieren. Im vergangenen Jahr wurden 154 Wettbewerbsarbeiten von mehr als 360 Teilnehmern aus Deutschland, Polen, Österreich, der Schweiz, sogar aus Russland und der Ukraine eingereicht. Nachdem im Rahmen des 158. AlV-Schinkel-Wettbewerbs die Nachnutzung des Tegeler Flughafengebiets thematisiert wurde, soll der Fokus des nächsten Wettbewerbes auf Spandau an der Havel liegen:

Die Aufgabe nähert sich dem Standort unter unterschiedlichen Blickwinkeln. Als ursprünglich eigenständige Stadtgründung muss sich der Bezirk Spandau heute als eines der Stadtzentren Berlins profilieren. Aus gesamtstädtischer Perspektive sind dazu die Eigenständigkeit und die Erkennbarkeit des Standorts zu stärken – als Ort des Wohnens und Arbeitens, der Wirtschaft, aber auch als Anziehungspunkt für Freizeit, Kunst und Kultur. Spandas Lage an der Havel bietet besondere Chancen für eine Verknüpfung von Landschaft und Stadt. Die Potenziale der Kernstadt sollen näher untersucht und ihren Qualitäten geschärft werden. Erwartet werden u.a. Lösungen zur Überwindung der verkehrlichen Einschnürung der Altstadt, zur Neuordnung der Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt-eingang sowie zur Qualifizierung des Innenstadt-Bereichs beidseitig der Havel.



(Luftbild von Spandau, Bezirksamt Spandau, 2013)

**Teil A**

|        |   |    |
|--------|---|----|
| I      | Verein und Wettbewerb.....                                    | 6  |
| II     | Förderer und Stifter.....                                     | 8  |
| III    | Wettbewerbsverfahren.....                                     | 10 |
| III.1  | Auslober und Wettbewerbsdurchführung.....                     | 10 |
| III.2  | Art des Verfahrens.....                                       | 10 |
| III.3  | Kommunikation.....  | 10 |
| III.4  | Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung.....              | 11 |
| III.5  | Einverständnis und Datenschutz .....                          | 11 |
| III.6  | Anmeldung und Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen .....         | 11 |
| III.7  | Wettbewerbsunterlagen .....                                   | 12 |
| III.8  | Rückfragen und Kolloquium.....                                | 12 |
| III.9  | Abgabe und äußere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten.....  | 13 |
| III.10 | Innere Kennzeichnung und Umfang der Wettbewerbsbeiträge ..... | 14 |
| III.11 | Urheberrecht und Haftung.....                                 | 15 |
| III.12 | Beurteilungsverfahren, Vorprüfung und Jury .....              | 16 |
| III.13 | Preise.....   | 16 |
| III.14 | Bekanntgabe des Ergebnisses und Ausstellung der Arbeiten..... | 17 |
| III.15 | Terminübersicht.....  | 17 |
| IV     | Schinkel-Ausschuss und Gastpreisrichter.....                  | 18 |

**Teil B**

|      |  |    |
|------|--|----|
| V    | Aufgabenstellung.....  | 20 |
| V.1  | Einführung .....   | 20 |
| V.2  | Städtebau (S) -Teilaufgabe .....                                   | 29 |
| V.3  | Verkehrswesen Straße (VSt) - Teilaufgabe .....                     | 36 |
| V.4  | Verkehrswesen Schiene (VSch) - Teilaufgabe .....                   | 38 |
| V.5  | Landschaftsarchitektur (LA) - Teilaufgabe .....                    | 40 |
| V.6  | Landschaftsarchitektur(LA) - Städtebau(S)-Kooperationsaufgabe....  | 43 |
| V.7  | Konstruktiver Ingenieurbau (KI) - LA -A - Kooperationsaufgabe .... | 44 |
| V.8  | Architektur (A) - Teilaufgabe .....                                | 49 |
| V.9  | Nachhaltiges Bauen(N) -Vertiefungsaufgabe .....                    | 55 |
| V.10 | Denkmalpflege(D) - Vertiefungsaufgabe .....                        | 58 |
| V.11 | Freie Kunst (FK) - Teilaufgabe .....                               | 59 |
| VI   | Anhang.....  | 61 |
| VI.1 | Literatur- und Quellenhinweise .....                               | 61 |
| VI.2 | Planunterlagen.....  | 62 |
|      | Impressum .....  | 64 |

Der **Architekten- und Ingenieur-Verein (AIV)** wurde 1824 von jungen „Bauconducteuren“ um Eduard Knoblauch in Berlin gegründet und gilt heute als älteste Technikvereinigung Deutschlands. Das Wirken des AIV zu Berlin hat wesentlich zur Entwicklung des Berufsstandes der Architekten und Ingenieure sowie der Bau- und Kulturgeschichte Berlins, Preußens und Deutschlands beigetragen.

Heute gehören dem AIV zu Berlin rund 350 Mitglieder an. Als Berufsgruppen sind Architekten, Stadtplaner, Landschaftsarchitekten, Bauingenieure, Wissenschaftler, Betriebswirte, Juristen und Künstler vertreten. Neben dem Vorstand, der einmal monatlich tagt, sorgen die aktiven Vereinsmitgliedern und namhafte Kuratoriumsmitglieder für das Renommee des AIV. Fördermitglieder – Firmen, Gesellschaften, verschiedenste Institutionen und Einzelpersonen – unterstützen die Vereinsarbeit mit Zuwendungen.

Das primäre Satzungsziel des AIV besteht seit je her in der Förderung der Baukultur. Der Verein würdigt in Veranstaltungen und Publikationen die Leistungen der Vergangenheit und begleitet das aktuelle Baugeschehen konstruktiv kritisch. 2007 erhielt der AIV zu Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Ferdinand-von-Quast-Medaille, einen Berliner Denkmalpflegepreis, in Anerkennung für seine besonderen Verdienste um diesen Bereich.

Der **Schinkel-Wettbewerb** des AIV zu Berlin hat eine lange Tradition und wurde erstmalig 1852 unter den Vereinsmitgliedern ausgelobt; seit 1855 wird er staatlich gefördert. Seitdem werden in diesem Förderwettbewerb im einjährigen Turnus jungen Planern in bis zu neun Fachsparten Aufgaben gestellt mit dem Ziel, deren Kreativität und Phantasie für die Lösung zukunftsorientierter Planungsaufgaben herauszufordern. Mit diesem Ansatz soll auch das universale Denken Schinkels in Erinnerung gerufen werden.

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb richtet sich als Ideenwettbewerb an Studierende und Absolventen. So dient er der Förderung des technisch-wissenschaftlichen Nachwuchses, wirkt aber auch für Berlin und seine benachbarte Region auf der Suche nach einer künftigen Gestalt. Die Vielfalt der im AIV-Schinkel-Wettbewerb erarbeiteten Ideen fördert und bereichert die Planungskultur über die Landesgrenzen von Berlin und Brandenburg hinaus. Angeregt wird ein Diskurs zur Baukultur zwischen jungen Planern, erfahrenen Kollegen und der Öffentlichkeit. Wenngleich es zunächst um Ideen geht, begrüßt der AIV zu Berlin durchaus auch Realisierungswünsche im Nachfeld des Wettbewerbs.

Heute zeichnet sich der Wettbewerb nicht nur durch seine Tradition und Interdisziplinarität, sondern auch durch das ehrenamtliche Engagement von rund 90 Ausschuss- und Jurymitgliedern sowie seinen speziellen Werkstatt-Charakter aus: Die Aufgaben werden im Dialog entwickelt und ermöglichen damit eine ungewöhnlich breite Untersuchung einer aktuellen Fragestellung oder eines bestimmten Ortes.

Der 13. März, Karl Friedrich Schinkels Geburtstag, wird traditionell für das Schinkel-Fest mit feierlicher Preisverleihung, einer Festrede und einem baukulturellen Dialog genutzt. Das Schinkel-Fest 2014 wird unter der **Schirmherrschaft des Spandauer Bezirksbürgermeisters Helmut Kleebank** stehen.

Der Wettbewerb wird interdisziplinär ausgeschrieben und bedient auch 2014 die Fachsparten

**Städtebau (S),**  
**Landschaftsarchitektur (LA),**  
**Architektur (A),**  
**Konstruktiver Ingenieurbau (KI),**  
**Verkehrswesen Straße (VSt),**  
**Verkehrswesen Schiene (VSch),**  
**Freie Kunst (FK)**

sowie die Vertiefungsaufgaben

**Nachhaltiges Bauen (N)** und  
**Denkmalpflege (D).**

Neben Teilaufgaben (Aufgabenstellungen nach Fachsparten) sind Kooperations- und Vertiefungsaufgaben formuliert, die fachübergreifendes Planen mit Nachbardisziplinen voraussetzen und ebenso mit Preisen ausgezeichnet werden können. Die Kooperationsaufgaben implizieren einen erhöhten, zum Teil doppelten Abgabeumfang. Insgesamt werden hiermit das Aufgabenspektrum erweitert, der Leistungskatalog geöffnet und die Zusammenarbeit zwischen den Fachsparten angeregt.

### **Häusliche Prüfungsarbeit**

Für Referendare der Fachrichtung Hochbau besteht die Möglichkeit, auf Antrag eine Teilaufgabe des AIV-Schinkel-Wettbewerbs alternativ zur häuslichen Prüfungsarbeit, im Rahmen ihres Referendariats, vom Oberprüfungsamt anerkennen zu lassen. Um die Wettbewerbsteilnahme den Referendaren der Fachrichtung Hochbau zu ermöglichen, werden weitere Teilaufgaben vom Oberprüfungsamt der Hochbauaufgabe angefügt, die nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe Hochbau sind. Durch Verwendung des Auslobungstextes und Änderungen im Hochbauteil (diese werden den Referendaren vom Oberprüfungsamt zur Verfügung gestellt) entspricht die Aufgabenstellung dem Anforderungsprofil der häuslichen Prüfungsarbeit.

Wenngleich diese Abschlussarbeit nur als Einzelarbeit und nicht in Kooperation anerkannt wird, werden seitens des Oberprüfungsamtes die Aufgabenänderungen in der Fachrichtung Hochbau so gesetzt, dass eine eventuelle Weiterbearbeitung der häuslichen Prüfungsarbeit in einer der o.g. Kooperationen im AIV-Schinkel-Wettbewerb 2014 möglich ist.

Während der Verein noch in Karl Friedrich Schinkels Aufnahmejahr 1829 das „Stegreif-Konkurrieren“ einföhrte und „Monatswettbewerbe“ austrug, um sie gemeinsam an Samstagnachmittagen zu erörtern und die Gewinner mit „Andenken“, zumeist Buchpreisen, zu honorieren, wurde der heutige Schinkel-Wettbewerb erst 30 Jahre später erfunden: Anlass war die Ehrung Schinkels, der sich durch seinen beruflichen Werdegang und beispiellose Bauwerke bereits zu Lebzeiten auch im Architektenverein einer besonderen Verehrung erfreute. Seine Geburtstage am 13. März, zunächst Anlass für Huldigungen, wurden nach seinem frühen Tod 1841 für Gedächtniszeremonien genutzt. 1844 wurde das erste der bis heute durchgeführten Schinkel-Feste begangen, dessen Höhepunkt bereits damals eine Festrede bildete.

Neben den vereinsinternen Vorträgen, Exkursionen und Gesängen stellten zu dieser Zeit Monatswettbewerbe als „Übungen zum Entwerfen“ einen wesentlichen Faktor der wöchentlichen Versammlungen dar. Umso mehr überraschte es, als nur wenige Jahre später, 1851, der junge Architekturstudent und spätere Vereins-Bibliothekar Friedrich Adler vorschlug, für den Baumeisternachwuchs jährlich eine größere Wettbewerbskonkurrenz unter den Vereinsmitgliedern zu Ehren Karl Friedrich Schinkels durchzuführen.

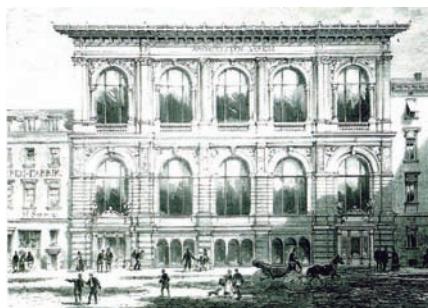
Der Schinkel-Wettbewerb war geboren. 1852 wurde er zwar zum ersten Mal vereinsintern ausgelobt, die Zeitrechnung aber soll erst mit der ersten staatlichen Förderung im Jahr 1855 beginnen: Die Siegerpreise für Architektur und Ingenieurbau wurden auf Weisung des preußischen Königs Friedrich Wilhelm IV. gestiftet, womit der Wettbewerb mit Gestalt eines hoch dotierten Staatspreises eine bedeutende Aufwertung erfuhr. Mit der Auslobung der Staatspreise konnten nun auch Studenten und Absolventen des ersten (Bauführer-) Examens auf dem gesamten preußischen Staatsgebiet um den Schinkelpreis konkurrieren. Neu war auch deren Unterteilung in eine Aufgabe aus dem Bereich des Land- oder Hochbaus bzw. des Ingenieurwesens, zu dem Wasser-, Eisenbahn- und Maschinenbau gehörten. Das Preisgeld von 1.700 Goldmark (12.000 Euro) war an eine mehrmonatige Studienreise zu den klassischen Stätten des Altertums gebunden, über die nach Rückkehr Rechenschaft in Form von Vorträgen oder Bauaufnahmen abzulegen war – einer der wissenschaftlichen Ansprüche des Vereins. Mit Erteilung des Staatspreises konnten die prämierten Arbeiten von der Bauakademie, der späteren Technischen Hochschule in Charlottenburg für Examina oder Diplome anerkannt werden. Für den Architektenverein gestaltete sich der Schinkel-Wettbewerb rasch zu einem vitalen Ereignis. Auf den Schinkel-Festen im eigenen Vereinshaus in der Wilhelmstraße wurden die Preisträger gekürt und ihre Arbeiten präsentiert.



(Abb.: K. F. Schinkel,



Friedrich Wilhelm IV.,



Architektenhaus Wilhelmstraße 1877)

Den diesjährigen AIV-Schinkel-Wettbewerb 2014 fördern voraussichtlich:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
- Bezirksamt Spandau von Berlin
- Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI
- Hans-Joachim-Pysall-Stiftung
- Dachverband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V. (DAI)
- Verband der Restauratoren im Handwerk e.V.
- Baukammer Berlin
- Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.
- Metallbau Windeck GmbH.



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



Berlin



Zitadellenstadt  
Berlin-Spandau



RESTAURATOR IM  
HANDWERK  
e.V.

Hans-Joachim-Pysall-Stiftung



Baukammer Berlin



VERBAND BERATENDER  
INGENIEURE



METALLBAU WINDECK



LENNÉ AKADEMIE  
für Gartenbau und Gartenkultur

In der Summe der Förderungen gibt es zum Einen die für alle zuvor genannten Fachsparten verfügbaren Preisgelder, zum Anderen die an Fachsparten gebundenen Auszeichnungen: Während die Fördergelder des Bundesministeriums, der Senatsverwaltung, des Bezirksamtes und des DAI für das Wettbewerbsverfahren und auch auf alle Fachsparten verteilbar sind, gilt beispielsweise der Sonderpreis der Metallbau Windeck GmbH nur für Architekturbeiträge. Ebenso schreibt der Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure seit vielen Jahren einen Sonderpreis für die beste Kooperationsarbeit von Ingenieuren und Architekten aus und appelliert damit an eine interdisziplinäre Zusammenarbeit. Die Hans-Joachim-Pysall-Stiftung zeichnet seit fünfzehn Jahren grundsätzlich die beste Schinkelpreisträgerarbeit mit einem zusätzlichen „Schinkel-Italienreise-Stipendium“ aus und knüpft damit an den Zweck der ursprünglichen Preisgelder an. Der Verband Restaurator im Handwerk e.V. prämiert eine überdurchschnittlich denkmalorientierte Arbeit. Während die Baukammer Berlin Ingenieurleistungen auszeichnet, kann ein weiterer Sonderpreis von der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V. für einen herausragenden Beitrag in der Fachsparte Landschaftsarchitektur vergeben werden.

In Medienpartnerschaften steht der AIV zu Berlin im Wettbewerb 2014 mit den vier nachfolgenden Portalen:



### III.I Auslober und Wettbewerbsdurchführung

#### **Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin**

Vorstand mit AIV-Schinkel-Ausschuss

Vertreten durch die Vorsitzende des Schinkelausschusses

Dr. Melanie Semmer, AIV zu Berlin

Geschäftsstelle: Renate Pfeiffer

Bleibtreustraße 33

D-10707 Berlin

[www.aiv-berlin.de](http://www.aiv-berlin.de)

[mail@aiv-berlin.de](mailto:mail@aiv-berlin.de)

Tel.: +49 30 883 45 98

Fax.: +49 30 885 45 83

### III.2 Art des Verfahrens

Die Auslobung erfolgt als offener Ideenwettbewerb. Das gesamte Verfahren wird bis zum Abschluss **anonym** durchgeführt.

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb wird **interdisziplinär** zur Förderung der fachlichen Entwicklung für junge Planer ausgeschrieben. Der Schinkelpreis wird dem „Schinkelstatut“ des AIV zu Berlin entsprechend für hervorragende Wettbewerbsarbeiten verliehen, die das vorbildliche Zusammenwirken der angesprochenen Fachdisziplinen miteinander dokumentieren oder sich als Einzelleistungen durch das vorbildliche Abwägen von fachspezifischen und übergeordneten Belangen besonders auszeichnen.

In jeder ausgeschriebenen Fachsparte bzw. bei Kooperationsaufgaben in Fächerkombinationen können ein Schinkelpreis sowie Sonder- und Anerkennungspreise vergeben werden.

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb wird **nicht** nach den **Regeln für Planungswettbewerbe (RPW 2008)** durchgeführt, orientiert sich jedoch an ihnen. Aufkommende Ansprüche an die Aufgabenstellung, die sonst an „Realisierungswettbewerbe“ gestellt werden, gehen hier an den Wettbewerbszielen vorbei.

### III.3 Kommunikation

Die Wettbewerbssprache ist **deutsch**.

Als Informationsplattform dient die **Website des AIV zu Berlin** ([www.aiv-berlin.de](http://www.aiv-berlin.de)). Hier finden sich alle Hinweise zum laufenden AIV-Schinkel-Wettbewerb (Ankündigungsposter, Auslobung, Verfassererklärung, später auch Rückfragen, Antworten etc. zum Download).

Fragen zum Wettbewerb und zur Auslobung sind über die E-Mail-Adresse **mail@aiv-berlin.de** oder beim Rückfragenkolloquium am 15.11.2013 in Berlin zu kommunizieren.

### **III.4 Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung**

Der Zulassungsbereich ist räumlich nicht begrenzt. Teilnahmeberechtigt sind Architekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner, Ingenieure und Künstler sowie Studierende der entsprechenden Fachrichtungen.

Für die Teilnahme gelten folgende Bedingungen, deren Einhaltung bei der Abgabe zu erklären ist:

- Teilnehmer dürfen – auch in Arbeitsgemeinschaften – am Abgabetermin des Wettbewerbsbeitrages **nicht älter als 35 Jahre sein**
- Teilnehmer dürfen nicht schon einmal einen Schinkelpreis gewonnen haben
- Teilnehmer dürfen mit Jury-Mitgliedern nicht verwandt oder verschwägert sein
- Teilnehmer haben durch Unterschrift zu versichern, dass sie geistiger Urheber der Arbeit sind.

Die Aufgabenstellungen des AIV-Schinkel-Wettbewerbes 2014 sind so gewählt, dass sich sowohl Einzelpersonen, besser aber interdisziplinäre Arbeitsgruppen mit den Fragestellungen beschäftigen können. Um die Bildung solcher Arbeitsgruppen müssen sich interessierte Teilnehmer selbst bemühen. Die Teilnehmerzahl dieser Gruppen ist **auf 4 Personen beschränkt**. Eine Teilnahme an mehreren ausgeschriebenen Fachpartenaufgaben oder Kooperationsaufgaben ist ebenfalls zulässig.

### **III.5 Einverständnis und Datenschutz**

Jeder Teilnehmer, Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer und Gastpreisrichter erklärt sich durch seine Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren mit den vorliegenden Wettbewerbsbedingungen einverstanden. Verlautbarungen jeder Art über Inhalt und Ablauf vor und während der Laufzeit des Wettbewerbsverfahrens, einschließlich der Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse, dürfen nur über den AIV zu Berlin abgegeben werden.

Zudem willigt jeder Teilnehmer durch seine Unterschrift auf der Verfassererklärung ein, dass seine personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit dem AIV-Schinkel-Wettbewerb beim AIV zu Berlin elektronisch gespeichert werden.

### **III.6 Anmeldung und Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen**

Die Anmeldung zum AIV-Schinkel-Wettbewerb 2014 erfolgt ausschließlich per E-Mail ([mail@aiv-berlin.de](mailto:mail@aiv-berlin.de)) unter Angabe von

- Namen (Vor- und Nachnamen; bei Gruppen: aller Teilnehmer)
- Postanschrift (Straße, PLZ, Ort; bei Gruppen: nur einer Kontaktperson)
- gewählter Fachsparte bzw. Kooperationsaufgabe im Wettbewerb 2014

sowie des Zahlungsnachweises einer **Schutzgebühr in Höhe von 40 €**.

Diese ist zeitgleich mit der schriftlichen Anmeldung auf folgendes Sonderkonto des AIV zu Berlin zu überweisen:

„AIV-Schinkel-Wettbewerb 2014“  
Postbank Berlin  
BLZ 100 100 10  
Konto-Nr. 690 103  
IBAN DE12 1001 0010 0000 6901 03  
BIC PBNKDEFF

Für jede eingereichte Arbeit muss eine Schutzgebühr bezahlt worden sein; ansonsten wird die Arbeit von der Wertung ausgeschlossen. **Die Schutzgebühr wird nicht zurückerstattet.** Eine Spendenbescheinigung kann hierfür vom Auslober nicht ausgestellt werden.

Die Vollständigkeit der Anmeldung wird vom AIV via E-Mail und Mitteilung eines **Login-Passwörtes** bestätigt, welches in keinem Zusammenhang mit der vom Verfasser bei Einrichung der Arbeit zu wählenden Kennzahl steht.

Der Auslobungstext kann seit dem 23.09.2013 vom Server [www.aiv-berlin.de](http://www.aiv-berlin.de) heruntergeladen werden. Dort findet sich auch das bereits seit Juli veröffentlichte Ankündigungsplakat. Die Planunterlagen werden nur den vollständig angemeldeten Teilnehmern auf einer speziellen Website per Login zugänglich gemacht. Die Anmeldung zum Wettbewerb ist bis **spätestens 06.01.2014** möglich.

### III.7 Wettbewerbsunterlagen

Unterlagen des Wettbewerbs sind die vorliegende Auslobung und die in ihrem Anhang aufgeführten Planungsunterlagen, die angemeldeten Teilnehmern in Form von Online-Dateien zugänglich gemacht werden. Literaturempfehlungen sind der Auslobung ebenfalls beigelegt.

Jeder Teilnehmer des Verfahrens verpflichtet sich, die vom AIV zur Verfügung gestellten digitalisierten Daten und Pläne nur für die Beteiligung am Verfahren zu nutzen. Daten, die im Rahmen der Bearbeitung als Zwischenprodukte anfallen und nicht an den Auslober abgegeben werden, sind nach Abschluss des Wettbewerbs zu löschen. Die zur Verfügung gestellten Daten sind urheberrechtlich geschützt. Eine Übergabe an Dritte ist unzulässig. Der Urheber ist stets zu benennen. (Die schriftliche Anerkennung dieser Reglementierung ist per Unterschrift auf der Verfassererklärung zu bestätigen.)

### III.8 Rückfragen und Kolloquium

Rückfragen zur Auslobung sind nur schriftlich an die E-Mail-Adresse des AIV zu Berlin oder auf dem Rückfragenkolloquium am 15.11.2013 in Berlin zu stellen. Inhaltliche Fragen zur Aufgabenstellung müssen bis zum **08.11.2013** unter dem

Kennwort „AIV-Schinkel-Wettbewerb 2014“ per E-Mail im AIV zu Berlin eingegangen sein, um sie beim Kolloquium gebündelt beantworten zu können. Für die Rückfragen sind die entsprechenden Teilziffern der Auslobung, auf welche sie sich beziehen, anzugeben. Die Zusammenfassung der Fragen und Antworten wird nach dem Kolloquium allen Teilnehmern online zur Verfügung gestellt.

Ort und Zeitraum des Rückfragenkolloquiums, das für die Wettbewerbsteilnehmer und Ausschuss-Mitglieder am Nachmittag des **15.11.2013** in Berlin-Spandau geplant ist, werden zeitnahe auf der AIV-Website veröffentlicht. Da die Anzahl der Sitzplätze begrenzt sein wird, werden verbindliche Anmeldungen nach Eingangsreihenfolge zu berücksichtigen sein.

### **III.9 Abgabe und äußere Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten**

Die Arbeiten sind spätestens am **27.01.2014** zwischen 09.00 bis 16.00 Uhr in der Geschäftsstelle des AIV zu Berlin (Bleibtreustraße 33 in 10707 Berlin) einzureichen oder nachweislich an gleichem Tag in den Versand zu bringen. Später abgegebene oder gestempelte Arbeiten werden bei der Jurierung ebenfalls nicht berücksichtigt wie Arbeiten, die trotz eines fristgerechten Post- oder Kurierstempels aufgrund einer verzögerten Anlieferung erst nach dem 10.02.2014 im AIV zu Berlin eingehen. Es wird daher allen Wettbewerbsteilnehmern empfohlen, für eine rechtzeitige Abgabe bzw. Anlieferung dringend Sorge zu tragen.

Als Absender ist der Empfänger anzugeben. Bei Zustellung durch Post- oder Kurierdienst (porto- und zustellungsfrei für den Empfänger) gilt die Einlieferungsfrist zunächst als erfüllt, wenn der Aufgabestempel und der dazugehörige Beleg das Datum (unabhängig von der Uhrzeit) des 27.01.2014 oder eines davor liegenden Tages tragen. Eine Kopie des Aufgabebelegs des Post- oder Kurierdienstes ist gesondert an die Geschäftsstelle des AIV zu Berlin zu senden, sofern die Verpackung des Wettbewerbsbeitrags keinen Aufgabestempel trägt.

Die Wettbewerbsarbeiten sind zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand **ohne Absender oder sonstigen Hinweis** auf den Verfasser einzureichen. Die Verpackung (Rollen, Mappen, Umschläge u.a.) muss außen gut sichtbar den Vermerk „**AIV-Schinkel-Wettbewerb 2014**“ mit gewählter Fachsparte oder Kooperationsaufgabe, selbstgewählter (**sechsstelliger**) **Kennzahl** und eine Auflistung der Bestandteile der eingereichten Arbeit enthalten.

Der Aufgabebeleg ist ebenfalls anstelle eines Absenders mit der anonymen Kennzahl und dem o.a. Vermerk zu versehen.

Mit Ausnahme des Aufgabebelegs sind sämtliche Beiträge eines Verfassers in Form **einer einzigen Sendung** einzureichen.

### **III.10 Innere Kennzeichnung und Umfang der Wettbewerbsbeiträge**

Die Beiträge sind in allen Stücken (Pläne wie auch Anlagen) durch die Angabe der gewählten Fachsparte(n), Wettbewerbsaufgabe sowie durch eine gleichlautende **Kennzahl** gut leserlich zu beschriften. Die Zahl ist aus sechs arabischen Ziffern beliebig zu bilden und in einer Größe von 1 cm Höhe und 4 cm Breite auf jedem Blatt und Schriftstück in der rechten oberen Ecke anzubringen.

Auf die Wahrung der Anonymität ist unbedingt zu achten: Abgabepläne, die nachvollziehbare Hinweise auf die Verfasser zulassen, müssen disqualifiziert werden. Die Bestandteile einer jeden beigetragenen Arbeit sind in Papierform (der Ausdruck gilt als verbindliche Form der Arbeit) sowie als CD-Rom mit druckbaren Dateien aller Blätter zu erbringen.

„Offene“ Dateien aus Layout-Programmen (z.B. InDesign, QuarkExpress, Illustrator etc.) sowie Bildmaterial, das nicht im nachfolgend genannten Format vorliegt, können nicht berücksichtigt werden.

Die CD-ROM selbst trägt als Titel nur die sechsstellige Kennzahl, mit der auch die schriftlichen Pläne gekennzeichnet werden. Die einzelnen Dateien auf der CD-ROM müssen wie folgt benannt werden: Der erste Teil des Dateinamens ist die sechsstellige Kennzahl, danach folgt ein Unterstrich und anschließend der eigentliche Dateititel, gefolgt von der Formatangabe (Beispiel: 123456\_ansicht\_01.pdf). In den Dateinamen dürfen keine Leer- und Sonderzeichen vorkommen.

Zu den **geforderten Wettbewerbsleistungen** zählen:

#### **Präsentationspläne**

Für jede Wettbewerbsarbeit steht bei der Präsentation eine Stellwand mit einer Hängefläche von 3 m<sup>2</sup> (2,00 m Breite x 1,5 m Höhe) zur Verfügung. Diese sollte als maximale Fläche verstanden werden; sie muß nicht zwingend ausgefüllt werden. Kooperationsarbeiten steht die doppelte Fläche (6 m<sup>2</sup>) zu. Aus Versicherungsgründen dürfen keine Originale eingereicht werden; die Papierpausen oder Ausdrucke müssen ohne Verstärkung (Karton, Hartfaser, Metall o.ä.) leicht auf den Ausstellungstafeln mittels ca. 4 Pin-Nadeln befestigt werden können. Es wird empfohlen, auf die Papierstärke zu achten, um ein stetes Herabfallen von den Pin-Wänden zu vermeiden. Arbeiten, deren gesamten Pläne nicht auf der o.a. Stellwandfläche nebeneinander unterzubringen sind, werden von der Jury ausgeschlossen.

Die Pläne sind gut lesbar ausgedruckt sowie digital als PDF-Dateien mit 300 dpi und eingebundenen Pixeldarstellungen einzureichen. Markante Abbildungen sollten zwecks Dokumentation zusätzlich im Tiff-Format mit 600 dpi beigefügt sein.

#### **Modelle**

Modelle dürfen nicht eingereicht werden; freigestellt wird indessen die auf den Plänen integrierte Darstellung von Modellfotos.

### **Erläuterungsbericht**

Der Text beinhaltet vor allem die Begründung des Entwurfskonzeptes und ist grundsätzlich - sofern nicht explizit im spezifischen Aufgabenteil anders formuliert - auf max. 2 Seiten DIN A4 Hochformat getrennt von den Plänen darzustellen. Er enthält keine grafischen Visualisierungen und ist ausgedruckt sowie digital in den DOC- und PDF-Formaten einzureichen.

### **Verzeichnis der eingereichten Unterlagen und Hängeplanskizze**

Diese sind ebenfalls auf DIN A4 Hochformat separat zu erstellen und den Unterlagen als Ausdrucke sowie digital als DOC- und PDF-Dateien beizufügen.

### **Verfassererklärung**

Das Formular ist den Auslobungsunterlagen online ([www.aiv-berlin.de](http://www.aiv-berlin.de)) beigefügt. Es ist ausgefüllt und unterschrieben als Ausdruck einzureichen.

Durch ihre Unterschriften in der Verfassererklärung versichern die Wettbewerbsteilnehmer, dass sie die geistigen Urheber der Wettbewerbsarbeiten und gemäß den Wettbewerbsbedingungen teilnahmeberechtigt sind. Die Erklärung ist mit einer Kontaktanschrift zu versehen und in einem verschlossenen, un durchsichtigen Umschlag mit der gleichen sechsstelligen Kennzahl abzugeben, mit der die Wettbewerbsarbeit gekennzeichnet ist.

Dieser Umschlag ist gleichzeitig mit der Wettbewerbsarbeit einzureichen.

## **III.II Urheberrecht und Haftung**

### **Eigentum und Urheberrecht**

Die Wettbewerbsarbeiten der Preisträger gehen vollständig in den Besitz des AIV zu Berlin über und werden archiviert. Das Urheberrecht und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe bleiben dem Verfasser erhalten. Der AIV ist berechtigt, 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 werden dabei genannt.

### **Haftung und Rückgabe**

Die Wettbewerbsbeiträge werden vom AIV zu Berlin mit Sorgfalt behandelt. Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet der Auslober nicht.

Die nicht prämierten Arbeiten können zu einem Zeitpunkt, der rechtzeitig mitgeteilt wird, beim AIV zu Berlin abgeholt werden. Sind diese Arbeiten nach dem genannten Termin nicht abgeholt worden, so geht der Auslober davon aus, dass die betreffenden Teilnehmer das Eigentum an ihren Arbeiten aufgegeben haben und die Arbeiten entsorgt werden sollen.

Die Rücksendung der nicht prämierten Arbeiten von Teilnehmern, die nachweisbar **nicht in Berlin** ansässig sind, erfolgt nur auf Wunsch, zu Lasten des Teilnehmers und nur dann, wenn die Arbeiten in transportgerechter und wieder verwendbarer Verpackung eingereicht wurden.

### **III.12 Beurteilungsverfahren, Vorprüfung und Jury**

Das in der RPW 2008 dargestellte Beurteilungsverfahren gilt auch in weiten Teilen für den AlV-Schinkel-Wettbewerb.

Ergänzend gilt Folgendes: Die eingereichten Arbeiten werden mit Hilfe eines Kriterienkataloges, der mit dem Schinkelausschuss abgestimmt ist, von Vorprüfern sorgfältig studiert. (Die Beurteilungskriterien sind den Aufgabenstellungen beigefügt.) Bei der Erfüllung dieser Aufgabe können die Ausschussmitglieder als Sachverständige zur Unterstützung der Vorprüfung hinzugezogen werden.

Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt anschließend in zwei Phasen:

1. Phase: Die ausführliche Diskussion und Vorauswahl der Wettbewerbsbeiträge erfolgt zunächst in Fachpartensitzungen, in denen die Vorprüfer anfangs jeden einzelnen Beitrag zusammenfassend vorstellen. Die Fachgruppen einigen sich intern und mehrheitlich auf Empfehlungen für Auszeichnungen.

2. Phase: Abschließend diskutiert und entscheidet der gesamte Schinkelausschuss zusammen mit Gastpreisrichtern im Rahmen einer fachübergreifenden Jury-Sitzung über die Rangfolge und Zuteilung der Schinkel-, Sonder- und Anerkennungspreise. Dies kann auch einen anderen – als von den Fachgruppen vorgeschlagene – Zuteilung ergeben. Der Beschluss erfolgt ebenfalls mit Mehrheit und unter Ausschluss des Rechtsweges.

### **III.13 Preise**

Insgesamt steht für Schinkelpreise, Sonder- und Anerkennungspreise eine Summe in **Höhe von ca. 20.000 €** zur Verfügung.

Die Zusagen der öffentlichen Förderer unterliegen haushaltrechtlichen Vorbehalten. Werden diese Vorbehalte bestätigt bzw. Zusagen zurückgenommen, stehen weniger Fördermittel als angegeben zur Verfügung. Hierauf reagiert der Schinkelausschuss bei der Vergabe der Schinkel- und Anerkennungspreise kurzfristig im Rahmen der dann verfügbaren Fördermittel. Dies bedeutet, dass Preise möglicherweise nur im eingeschränkten Maß gezahlt, ggf. Anerkennungspreise nur mit Urkunden ausgezeichnet werden können. Über die Preise und Anerkennungen hinaus ist eine Kostenerstattung nicht vorgesehen. Die Mehrwertsteuer von derzeit 19 % ist in den genannten Beträgen enthalten.

Im AlV-Schinkel-Wettbewerb 2014 können Preise in den ausgeschriebenen Fachsparten, Kooperations- und Vertiefungsthemen vergeben werden. Wie bereits im Zusammenhang mit der Verfahrensart aufgeführt, kann in den Fachsparten bzw. für jede Fächerkombination jeweils ein Schinkelpreis (ca. 2.500 €) verliehen werden.

Weitere Anerkennungspreise (ca. 1.000 €) wie auch Sonderpreise (ca. 1.000 – 1.500 €) einiger Förderer (Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure, Verband der Restauratoren im Handwerk e.V., Baukammer Berlin, Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V. sowie Metallbau Windeck GmbH) sind möglich. Das Italien-Reisestipendium der Hans-Joachim-Pysall-Stiftung ist an einen Schinkelpreis gebunden.

### III.14 Bekanntgabe des Ergebnisses und Ausstellung der Arbeiten

Unmittelbar am nächsten Werktag nach der abschließenden Jury-Sitzung werden die Preisträger informiert; eine Liste der Wettbewerbssieger wird auf der AIV-Website abrufbar sein und der Presse übermittelt. Die weiteren Teilnehmer erhalten in den darauffolgenden Tagen eine Danksagung.

Das detaillierte Preisgerichtsprotokoll geht allen registrierten Teilnehmern zu einem späteren Zeitpunkt per E-Mail zu.

Ausgewählte Wettbewerbsarbeiten werden unter Nennung der Verfasser, der Preise und Jury-Rundgänge öffentlich ausgestellt. Details zur Ausstellungseröffnung am 12.03.2014, Ort und Dauer der Ausstellung werden den Wettbewerbsteilnehmern und der Öffentlichkeit samt Presse spätestens im Februar 2014 bekannt gegeben. Die Dokumentationsbroschüre zum Wettbewerb wird im Zusammenhang mit der Ausstellungseröffnung herausgegeben.

### III.15 Terminübersicht

Aufgabenausgabe (auf der AIV- Website) ab 23. September 2013

Abgabeschluss für inhaltliche Fragen Freitag 08. November 2013

Rückfragenkolloquium Freitag 15. November 2013

Anmeldeschluss Montag 6. Januar 2014

**Abgabe Wettbewerbsbeiträge bis Montag 27. Januar 2014**

(spätestens 16 Uhr)

Vorprüfung 10.-11. Februar 2014

Fachsparten-Sitzungen 12.-14. Februar 2014

Schinkelausschuss (Jury-Sitzung) Samstag, 15. Februar 2014

Ausstellungseröffnung mit Presse Mittwoch 12. März 2014

159. Schinkelfest mit Preisverleihung Donnerstag 13. März 2014

**Jury** im Sinne dieses Wettbewerbs ist laut Statut der AIV-Schinkelausschuss. Neben den laut Statut gesetzten Mitgliedern werden die Mitglieder des Ausschusses gewählt. Zusätzlich können in jedem Jahr besondere Sachverständige als zugewählte Ausschussmitglieder für die Fachparten-Sitzungen oder als Gastpreisrichter für die abschließende Ausschuss-Sitzung eingeladen werden.

**Mitglieder laut Statut**

Schuster, Wolfgang Prof. Dr.h.c.  
**AIV zu Berlin e.V.**  
Semmer, Manfred Dr.-Ing.  
**AIV zu Berlin e.V.**  
Darge, Joachim Dipl.-Ing.  
**AIV zu Berlin e.V.**  
Baumgart, Christian Dipl.-Ing.  
**Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V. (DAI)**  
Doehler-Behzadi, Marta Dr.-Ing.  
**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)**  
Ihrig, Gerhard Prof. h. c. Dipl.-Ing.  
**Oberprüfungsamt/ BMVBS**  
Kleebank, Helmut  
**Bezirksamt Spandau von Berlin**  
Lüscher, Regula Senatsbaudirektorin  
**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin**  
Marek, Otto-Ewald Dipl.-Ing.  
**Förderverein e.V. des Verbandes Beratender Ingenieure (VBI)**  
Pluta, Hans-Jürgen  
**Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.**  
Pysall, Hans-Joachim Dipl.-Ing.  
**Hans-Joachim-Pysall-Stiftung**  
Nielsen, Karl-Peter Prof. Dr.-Ing.  
**Baukammer (BK) Berlin**  
Rost, Sebastian Dipl.-Ing.  
**Verband Restauratoren im Handwerk e.V.**  
Windeck, Oliver Dipl.-Ing.  
**Metallbau Windeck GmbH**

**Gastpreisrichter 2013**

Gehrman, Manfred Dipl.-Ing.  
**Burgwallschanze Spandau**  
Grüntuch, Armand Dipl.-Ing.  
**Grüntuch Ernst Architekten**  
Röding, Carsten Dipl.-Ing.  
**Bezirksamt Spandau von Berlin**  
Schulte, Markus  
**Bezirksamt Spandau von Berlin**  
Honerla, Martin  
**Kuratorium des AIV zu Berlin**  
Zillich, Klaus Prof. Dipl.-Ing.  
**Technische Universität Berlin**

**Vorsitz Schinkelausschuss**

Semmer, Melanie Dr.-Ing.  
**AIV zu Berlin e.V.**

**Beratung**

Glücklich, Wilma Dipl.-Ing.  
**AIV zu Berlin e.V.**

**Schirmherr Schinkelfest 2014**

Kleebank, Helmut  
**Bezirksamt Spandau von Berlin**

**Mitglieder Schinkelausschuss****Städtebau**

Altrack, Uwe Prof. Dr.-Ing.  
Aminde, Hans-Joachim Prof. Dr.-Ing.  
Brenn, Peter Dipl.-Ing.  
Heitele, Bernhard Dipl.-Ing.  
Hobusch, Tom Dipl.-Ing.  
Kaul, Hannelore Dipl.-Ing.  
Kendel, Hermann Prof. Dipl.-Ing.  
Krause, Ludwig Dipl.-Ing.  
Kühn, Bernd Dipl.-Ing.  
Luther, Ulla Prof. Dipl.-Ing.  
Metz, Jens Dipl.-Ing.  
Ostendorff, Peter Dipl.-Ing.  
Schlaack, Johanna Dr.-Ing.  
Zahiri, Cyrus Dr.-Ing. \*

**Verkehrswesen - Straße**

Borchert-Prante, Swetlana Dipl.-Ing. \*  
Richter, Thomas Prof. Dr.-Ing.  
Schumann, Robert Dipl.-Ing.  
Staadt, Herbert Prof. Dr.-Ing.  
Wohlfahrt von Alm, Horst Dipl.-Ing.

**Verkehrswesen - Schiene**

Döge, Rainer Dipl.-Ing.  
Freystein, Hartmut Dipl.-Ing.  
Hübner-Kosney, Erhard Dipl.-Ing. \*  
Lemnitz, Rüdiger Dipl.-Ing.  
Walf, Fabian Dr.-Ing.

**Landschaftsarchitektur**

Becher, Holm Dipl.-Ing.  
Böhm, Ulrike Prof. Dipl.-Ing. \*  
Dietrich, Thomas Dipl.-Ing.  
Heurich, Michael Dipl.-Ing.  
Hube, Elke Dipl.-Ing.  
Hutter, Barbara Dipl.-Ing.  
Schönherr, Mareike Dipl.-Ing.  
Mayr, Niklas Cand.-Ing. \*\*  
Müller, Cornelia Prof. Dipl.-Ing.  
Profé, Beate Dipl.-Ing.  
Schmitz Martin Cand.-Ing. \*\*  
Schwarz, Christiane Dipl.-Ing.  
Schönherr, Mareike Dipl.-Ing.  
Weidinger, Jürgen Prof. Dipl.-Ing.

**Konstruktiver Ingenieurbau**

Desczyk, Dieter Dipl.-Ing.  
Eisenloffel, Karen Prof. M.Sc. \*  
Gengnagel, Christoph Prof. Dr.-Ing.  
Kickler, Jens Prof. Dr.-Ing.  
Krapf, Eva Dipl.-Ing.  
Ripke, Henry Dipl.-Ing.  
Schlaich, Mike Prof. Dr. sc. techn.  
Staffa, Michael Prof. Dipl.-Ing.  
Zahner, Nicole Dipl.-Ing.

**Architektur**

Fleckenstein, Ralf Dipl.-Ing.  
Hebert, Saskia Dr.-Ing.  
Herz, Josef Gast-Prof. Dipl.-Ing.  
Hicsasmaz, Ayse Zeynep Dipl.-Ing.  
Kaindl, Stephanie Dipl.-Ing.  
Müller, Marianne Dipl.-Ing.  
Niess, Robert Prof.  
Pinardi, Mara Prof. Dipl.-Ing.  
Pysall, Justus Dipl.-Ing.  
Riechert, Carlhans Dipl.-Ing.  
Schädler, Michael Dipl.-Ing.  
Schwacke, Martin Dipl.-Ing.  
Seeger, Almut Dipl.-Ing.  
Spreckelsen, Oliver von Dipl.-Ing.  
Steinweg, Reinhart Dipl.-Ing. \*

**Nachhaltiges Bauen**

Hanisch, Jens Dipl.-Ing. \*  
Lüder, Ines Dipl.-Ing.  
von Oppen, Nina Dipl.-Ing.  
von Oppen, Sebastian Dipl.-Ing.

**Denkmalpflege**

Rothe, Annemarie Dipl.-Ing.

**Freie Kunst**

Hasse, Dieter Dr. \*  
Lemburg, Peter Dr. phil.  
Liman, Heinrich Dipl.-Ing.  
Rabensaat, Richard \*  
Thünker, Lotte Dipl.-Ing.

(\*) Fachgruppensprecher

(\*\*) Schinkelpreisträger &  
Pysall-Stipendiaten 2013

*Cyrus Zahiri*

## Stadtentwicklung Spandau

### Festungsstadt

Die Stadt Spandau (slaw. ‚Spandowe‘ = „Zusammenfluss“) liegt an einer Engstelle der Havel, gegenüber der Einmündung der Spree. Sie wird 1171 erstmals urkundlich erwähnt und erhält 1232 die Stadtrechtsprivilegien durch die askanischen Fürsten. Wie in vergleichbaren Kolonialstädten in der Region, entsteht der Stadtkern im Auftrag der Landesherren auf Basis eines regelmäßigen Ordnungsrasters. In der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts erhält Spandau eine Stadtmauer. Zeitgleich wird die bestehende Burg auf der Zitadelleninsel durch den Juliusturm erweitert. Entlang der wichtigsten Ost-West Handelsroute von Magdeburg in Richtung Polen gelegen, entwickelt sich Spandau zu einem spätmittelalterlichen Handelszentrum. Als erstes Zeichen bürgerlichen Wohlstands entsteht 1450 die Nikolaikirche. Bis Ende des 15. Jahrhunderts steigt die Einwohnerzahl der Stadt auf rund 2000 an.

Ab etwa 1485 bestimmen die Hohenzollern als neue Landesherren Berlin zur ständigen Residenzstadt. Spandau wird dagegen aufgrund seiner militärstrategisch günstigen Lage zur Festungsstadt ausgebaut und dient der Sicherung Berlins. Mit dem rechtlichen Status einer Festungsstadt werden die Autonomie und Entfaltungsfreiheit Spandas deutlich eingeschränkt. Gleichzeitig wird die Stadt von künftiger Wachstumsdynamik ausgeschlossen. Zu den wichtigsten damit verbundenen räumlichen Grenzen gehören die Festungsanlagen und die Glacisbereiche. Sie bündeln zugleich die Verkehrsströme über die Havel nach Berlin. Funktional erfolgt eine starke Konzentration des Standorts auf militärische Einrichtungen sowie auf die Produktion von Militärgütern.

Die Umwallung der Altstadt erfolgt zwischen 1629 und 1648. Zu der zweiteiligen Festungsanlage gehören die Burginsel sowie die Wallanlagen, die die Altstadt und die osthavelsche Vorstadt Stresow umschließen. Aus Kostengründen wird die Anlage direkt entlang des Stadtkerns geführt. Teilweise liegt sie im grundfeuchten Bereich der Spekte. Die als Bastionärfestung angelegte Zitadelle sichert die Verbindung nach Berlin. Zugleich dient sie als Zufluchtsburg und als Waffenlager.

Im Vergleich zur Residenzstadt Berlin verzögert sich Spandas Entwicklung im 17. und 18. Jahrhundert. Zusätzlich hemmend für das Stadtwachstum wirken sich die geltenden Rayon-Bestimmungen aus. Vor den zwischen 250 und 300 m breiten Festungsanlagen darf innerhalb einer Fläche von 600 m Breite kein Gebäude errichtet werden. Bauten innerhalb einer Breite von 1.350 m müssen im Kriegsfall niedergelegt werden. Damit bleibt das vorindustrielle Ortsbild Spandas bis etwa 1880 in großen Teilen erhalten.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wird Spandau neben Berlin und Potsdam zu einem zentralen Rüstungsstandort ausgebaut. 1722 entsteht auf dem Plan

in der Nähe der Zitadelle eine Gewehrfabrik. Der Standort wird 1832 um eine Pulverfabrik erweitert. 1817 wird auf dem Zitadellengelände ein Brandraketen-Laboratorium gegründet, das 1890 als „Königliches Feuerwerks-Laboratorium“ in die Eiswerder Straße verlegt wird. Auf dem Gelände der Zitadelle besteht ein Giftgas-Labor, das bis zum Zweiten Weltkrieg betrieben wird.

Nach umfangreichen Aufschüttungsarbeiten entsteht ab 1852 auf dem Gelände der Stresow-Wiesen und der Freiheitswiesen ein zweiter Rüstungsschwerpunkt. Schrittweise entwickelt sich mit dem Bau der Geschützgiesserei 1854 und der Artillerie-Werkstätten 1862 einer der wichtigsten deutschen Rüstungsstandorte. Um 1890 bieten die Anlagen insgesamt rund 12.000 Arbeitsplätze. Parallel dazu wächst der bestehende Siedlungsschwerpunkt um die südlich der Altstadt gelegene Plantage.

Den Rayon-Vorschriften folgend, liegt die Spandauer Vorstadt (Oranienburger Vorstadt) in deutlichem Abstand zum Altstadt-Kern. Mit der Erweiterung der Festigungsanlagen 1876 wird sie in den umwallten Bereich einbezogen. Zwischen 1850 und 1919 wächst Spandaus Einwohnerzahl von 9.300 auf über 100.000 um das Zehnfache. Die Fläche der ehemaligen Wallanlagen lässt sich heute im Spandauer Straßennetz ablesen. Sie liegt zwischen den Straßenzügen Hohenzollerring und Falkenschanze / Askanierring. Der heutige Nordhafen bildete ursprünglich einen Teil des Festungskanals.

Aufgrund der Rayon-Bestimmungen dürfen bis 1903 im umwallten Spandauer Stadtgebiet nur staatliche Rüstungsbetriebe angesiedelt werden. Zivile Produktionsstätten entstehen dagegen nur in geringem Umfang und mit deutlichem Abstand zum Stadtkern entlang der südlich vorbeiführenden Lehrter und der Hamburger Bahn. Ab 1899 baut Siemens einen eigenen Werksstandort im Osten Spandaus auf, der schrittweise um Industrie- und Siedlungsflächen zur „Siemensstadt“ erweitert wird.

## Aufhebung des Festungsediktes

Mit der Weiterentwicklung der Geschütztechnik verliert die Festungsanlage zum Ende des 19. Jahrhunderts endgültig ihre Verteidigungsfunktion. Nach dem Abriss der Anlagen ab 1903 und der zeitgleichen Aufhebung des Festungsediktes haben sich die gründerzeitlichen Wachstumsprozesse bereits merklich abgeschwächt und beeinflussen Spandaus Stadtentwicklung nur noch in geringem Maße. Zusätzlich erschweren ungünstige Bodenverhältnisse in diesem Bereich Gründungen für mehrgeschossige Bauten. Entsprechend bleiben die Flächen der Festungsbauwerke und das davor liegende Glacis in großen Teilen zunächst unbebaut.

Ab 1892 entstehen in dem Verknüpfungsbereich zwischen Altstadt und Neustadt zwischen Moritz-, Friedrich- und Achenbachstraße sowie dem Mühlengraben ein Kasernengebäude sowie ein Exerzierplatz. Das Grundstück wird 1919 von der Polizei übernommen. Entlang der Neuendorfer Straße werden als Service-

einrichtungen der Spandauer Garnison eine Waschanstalt, das Proviantamt, die Garnisonsbäckerei und ein Direktionsgebäude errichtet. Mit dem Bau der Garnisons-Kirche entsteht am Übergang zu den nord-östlich angrenzenden Stadtteilen ein städtebaulicher Orientierungspunkt.

Eine ähnliche Orientierungsfunktion übernimmt der ab 1911 entstehende Neubau des Spandauer Rathauses.

Als prägnantes Zeichen verkörpert er Spandaus wiedergewonnenes Selbstverständnis als unabhängige Kommune. Der 80 m hohe Rathausturm überragt das gleichzeitig gebaute Rathaus der Stadt Schöneberg bei Berlin um 10 m. Dem Rathaus gegenüber ist ein Theater geplant, das eine Verbindung zu den westlich angrenzenden Quartieren herstellen soll. Nach dem Ausbruch des I. Weltkriegs 1914 wird aber von einer Umsetzung der Pläne abgesehen.

Während sich industrielle Ansiedlungen eher auf der östlichen Havelseite in Richtung Berlin orientieren, entwickeln sich Wohnquartiere weiterhin eher nördlich und südlich der Altstadt entlang des Havelverlaufs. Der westlich der Altstadt anschließende Ortsteil Klosterfelde bleibt trotz seiner günstigen Lage zunächst weitgehend unbebaut.

## Eingemeindung

Ab 1913 wird Spandau Mitglied des Kommunalverbandes Groß-Berlin. Als Zusammenschluss der Großstadt Berlin und seiner Umlandgemeinden koordiniert der Verband eine gemeinsame Verkehrs-, Grün- und Bauplanung und leitet die 1920 erfolgende Eingemeindung Spandaus ein.

Aufgrund von veränderten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen entstehen nach 1918 keine Stadterweiterungsgebiete mit direktem Bezug zur Kernstadt mehr. Stattdessen entwickeln Wohnungsbau-geellschaften in unterschiedlichen Lagen eigenständige Wohnsiedlungen – wie die Gartenstadt Staaken (1917), die Siedlung Neu Jerusalem (1923) und das Wohngebiet Zeppelinstaße (1926). Zu den innovativsten Städtebau-Konzeptionen ihrer Zeit gehören die Wohnsiedlung Siemensstadt (1929) und die Reichsforschungsiedlung Haselhorst (1932). Die Siedlungskonzepte illustrieren eine schrittweisen Abkehr von traditionellen Elementen des Städtebaus wie dem parzellierten Baublock, einer klaren Trennung von öffentlichen und privaten Räumen und einer gebäude- und baufeldbezogenen Nutzungsmischung. Stattdessen priorisieren sie Aspekte wie die Gebäudeorientierung sowie Vorformen des industriellen Bauens. Spandaus Bevölkerungszahl steigt zwischen 1919 und 1939 von 104.000 auf 170.000 Einwohner. Gleichzeitig verdoppelt sich die Zahl der Wohneinheiten von 28.700 auf 57.160 (1943).

Ab 1933 bildet Spandau einen Schwerpunkt der „Germania“-Planungen. Im Rahmen der Reaktivierung Spandaus als „Soldatenstadt“ werden ab 1935/36 die Secktkaserne als größte Kasernenanlage in der Wilhemstadt, die Lufttechnische

Akademie in Gatow, die Kriegsschule der Luftwaffe, der Flugplatz Gatow sowie die Kasernenanlage am Hottengrund errichtet. Als privat finanziert Siedlungsbau entsteht das Westfalenviertel südlich der Falkenhagener Chaussee. Die ursprünglich geplante Verdoppelung des Wohnungsbestandes wird dagegen nicht umgesetzt.

Zu den wichtigsten Eingriffen im Bereich der Altstadt gehört der Straßendurchbruch Am Juliusturm zwischen 1937 und 1940. Er bildet die erste Etappe beim Ausbau eines Kfz-gerechten Verkehrsnetzes zulasten bestehender städtebaulicher Zusammenhänge. Er führt über das stark verengte ehemalige Flussbett der Havel, den „Alten Rhein“, der den „Behnitz“ als nördlichen Teil Alt-Spandaus von der eigentlichen Altstadt trennt.

Als Militärstandort und aufgrund seiner Nähe zur Berlin wird Spandau zwischen 1943 und 1945 mehrmals zum Ziel umfangreicher Luftangriffe. Weitere Zerstörungen gehen auf die Rückzugsstrategie „Verbrannte Erde“ sowie auf die „Schlacht um Berlin“ zwischen April und Mai 1945 zurück.

## Wiederaufbau

Zum Kriegsende sind große Teile der Spandauer Altstadt zwischen Charlottenstraße, Breiter Straße und Mönchstraße stark zerstört. Insgesamt gehen jedoch nur 10% des gesamten Wohnungsbestandes verloren, 13% sind beschädigt. Der Wiederaufbau beginnt ab den 1950er Jahren im näheren Umfeld der Altstadt mit dem Bau des Amtsgerichtes, des Finanzamtes, der Polizeidirektion sowie etwas später der Bezirksverwaltung.

Der Bebauungsplan aus dem Jahr 1950 sieht für die Innenstadt die Nutzungs schwerpunkte Verwaltung, Handel und Dienstleistung vor. Im Bereich der historischen Altstadt greift er weitgehend die historischen Baufluchten auf. Neben Begradi gungen und Aufweitungen der Straßen- und Platzräume ist mittelfristig auch die Auflösung der Parzellenstruktur vorgesehen. Das ursprünglich kleinteilige Raumgefüge aus schmalen Stadthäusern soll zugunsten von größeren Gebäudeeinheiten aufgehoben werden. Für die Umsetzung der Planung wird auch der Rückbau noch unbeschädigter Bausubstanz in Kauf genommen. Als Zeitzeugnisse und Bezugspunkte zum historischen Spandau sollen die Nikolaikirche und das Rathaus wiederaufgebaut werden.

Obwohl die vorgesehenen Maßnahmen nur teilweise umgesetzt werden, prägt der Bebauungsplan bis heute die räumliche Wirkung der Spandauer Innenstadt. Zu den besonders wirksamen Teilen des Planes gehört der autogerechte Umbau rund um das Zentrum. Geplant bzw. realisiert wird eine umfassende Anpassung des Straßennetzes an die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs. Dazu gehören eine Querschnittserweiterung der Charlottenstraße auf 20 m, die Verlängerung der Straße Am Juliusturm, die Anlage von zwei großen Verkehrskreiseln sowie eine westlich an der Altstadt vorbei geführte Verkehrs-Trasse.

Die neuen Verkehrsanlagen entstehen teilweise auf den unbebaut gebliebenen Flächen der ehemaligen Wallanlagen. Die im 2. Weltkrieg beschädigte Garnisons-Kirche wird bereits 1950 gesprengt. Für die Anlage des Falkenseer Platzes erfolgen ab 1958 weitere Abrissmaßnahmen. Sie betreffen die Achenbachkaserne, Wohnbauten in der näheren Umgebung sowie Häuserzeilen in der Altstadt entlang der Havelstraße und südlich der Straße Am Juliusturm. Zusätzlich nimmt der Platz ein Drittel des Grundstücks der Reiterstaffel in Anspruch.

Ende 1960 wird der 135 m breite Falkenseer Platz mit einer Mittelinsel von 90 m Breite eröffnet. Ampelfrei kann der Kreisel bis zu 4.000 Fahrzeuge in der Stunde bewältigen. Stetig steigende Kfz-Zahlen machen aber bereits 1965 eine Verkehrsregelung mit Ampeln erforderlich. Um den ruhenden Verkehr aus der Altstadt zu verlagern, wird 1978 das Parkhaus am Altstädter Ring errichtet.

Auf die Anlage eines zweiten Verkehrskreisels im Bereich der Münsingerstraße sowie eines etwa 100 m breiten Rathaus-Vorplatzes wird verzichtet. Auch eine parallel vorgesehene Nord-Süd-Magistrale zwischen Gatower und Nauener Straße bleibt unrealisiert. Damit konzentriert sich der Spandauer Verkehr in Nord-Süd-Richtung auf den Altstädter Ring und muss zusätzlich die Engstelle im Bereich der Bahnviadukte passieren. Durch diese Verkehrsbelastung, aber auch durch die Breite der Straßenprofile, entwickelt sich die Abfolge der Straße Am Juliusturm, des Falkenseer Platzes sowie des Altstädter Rings in der Folgezeit zu einer außergewöhnlichen Barriere zwischen der Altstadt und den anschließenden Stadtteilen.

In der Nachkriegszeit profiliert sich Spandau mit seinen bestehenden Industrieansiedlungen als Arbeitsstandort. Zudem verfügt es aufgrund der jahrhundertelangen Baubeschränkungen in innenstadtnahen Lagen über gut erschlossene Flächenreserven. Entsprechend gewinnt der Bezirk eine besondere Bedeutung für den Westberliner Wohnungsbau:

Innenstadtnah gelegen, entstehen ab 1955 die Georg-Ramin-Siedlung sowie südlich des ehemaligen Güterbahnhofs die Neubauten in Klosterfelde. Zeittypisch sind diese Quartiere dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt verpflichtet und als monofunktionale Einheiten in Form von freistehenden Zeilen und Punktgebäuden konzipiert.

In größerer Entfernung zur Spandauer Innenstadt entstehen die Großsiedlungen Luise-Schröder (1958-67) in Staaken, das Falkenhagener Feld (1961-74) und die Rudolf-Wissell-Siedlung (1967-73). Parallel dazu werden großflächige Wohnquartiere für Einfamilienhäuser in niedriger Dichte in Kladow, auf der Weinmeisterhöhe sowie in Staaken errichtet. Insgesamt steigt zwischen 1950 bis 1995 die Einwohnerzahl Spandas von 116.000 auf 223.000 an.

Zu den gemeinsamen Kennzeichen der entstandenen Siedlungseinheiten gehört eine stark auf den Individualverkehr ausgerichtete, leistungsfähige Erschließung, die zu einer zusätzlichen Belastung der Altstadt-Umfahrung entlang des

Altstädter Rings führt. Dagegen stehen zur Einbindung in das ÖPNV-Netz lediglich Buslinien zur Verfügung.

Mit der Konzentration des Einzelhandels in der Kernstadt im Rahmen der innerstädtischen City-Entwicklung wird das ursprünglich kleinteilige Gefüge aus Parzellierung und Blockrandbebauung schrittweise durch großmaßstäbliche Einheiten wie Kauf- und Parkhäuser ersetzt. Erst die Ende der 1970er Jahre aufgestellten Richtlinien zielen auf den Schutz der historischen Bausubstanz ab und leiten eine stärker maßstabsbezogene bauliche Entwicklung ein. Einen wichtigen Bezugspunkt bilden die Bestandsbauten des 19. Jahrhunderts. Ergänzend erfolgt eine Aufwertung von zentralen Platz- und Straßenräumen. Die bestehende Umfahrung der Altstadt ermöglicht ab den 1980er Jahren die Anlage einer innerstädtischen Fußgängerzone. In geringem Umfang entsteht in dieser Zeit verdichteter Wohnungsbau entlang des Havelufers. Er bildet einen wichtigen Anknüpfungspunkt für die Entwicklung der Wasserstadt Oberhavel in den 1990er Jahren.

## Nach 1990

Zu den wichtigsten Entwicklungen ab den 1990er Jahren gehören die Planung und schrittweise Realisierung der Wasserstadt Oberhavel. Das Konzept umfasst nördlich der Innenstadt gelegene unterschiedliche Standorte beidseitig der Havel. Dazu gehören die Quartiere Parkstraße, Nordhafen, Maselake Zentrum, Havelspitze, Maselake Nord, Eiswerder, Haveleck, Salzhof und Pulvermühle. In die Planung werden bestehende Flächenreserven wie altindustrielle Flächen einbezogen. Vorgesehen ist der Neubau von 7.500 Wohnungen und 910.000 m<sup>2</sup> Dienstleistungs- und Gewerbeblächen. Davon realisiert sind zur Zeit etwas mehr als 50%. Ergänzend wurden 21,5 Hektar Erholungs- und Grünflächen sowie ein 6,5 km langer Uferweg angelegt. Eine weitere Umsetzung des Konzeptes ist auch abhängig von der Schließung des Flughafens Tegel.

2001 wird auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs südlich des Bahnviadukts das Einkaufszentrum Spandauer Arcaden realisiert. Mit einer Verkaufsfläche von rund 42.000 m<sup>2</sup> ergänzt die Mall das Spektrum an innerstädtischen Einkaufsmöglichkeiten. Gleichzeitig konkurriert sie aber auch mit dem bestehenden Einzelhandelsangebot. Die räumliche Trennung zwischen Spandauer Kernstadt und der südlich anschließenden Wilhelmstadt wird auch nach Errichtung des Einkaufszentrums nur teilweise abgemildert.

## Eisenbahn

Um 1840 entsteht die erste Fernbahnstrecke über Spandau von Berlin nach Hamburg. Die Lage der Strecke bezieht die Havel-Engstelle ein und erhält einen Bahnhof innerhalb der Umwallung im Stadtteil Stresow. Eine zweite Eisenbahntrasse führt ab 1867 von Berlin nach Lehrte. Im Gegensatz zur Hamburger Bahn durchschneidet ihre Streckenführung nicht den Ortsteil Stresow. Die Strecke

verzweigt in Ruhleben auf eine eigene, südlich verlaufende Trasse, schwenkt im Bereich der Havel nach Nordwesten und überquert den Fluss mit einer eigenen Brücke. Der Lehrter Personen- und Güterbahnhof liegt außerhalb der Umwallung in südwestlicher Lage der Altstadt. Nach der Verstaatlichung der beiden Linien 1882 und 1884 wird die Lehrter Bahn aufgegeben. Auf ihrer Trasse liegt der Straßenzug Ruhlebener Straße / Charlottenburger Chaussee, der nachfolgend eine der Hauptverbindungen zwischen Spandau und Charlottenburg bildet.

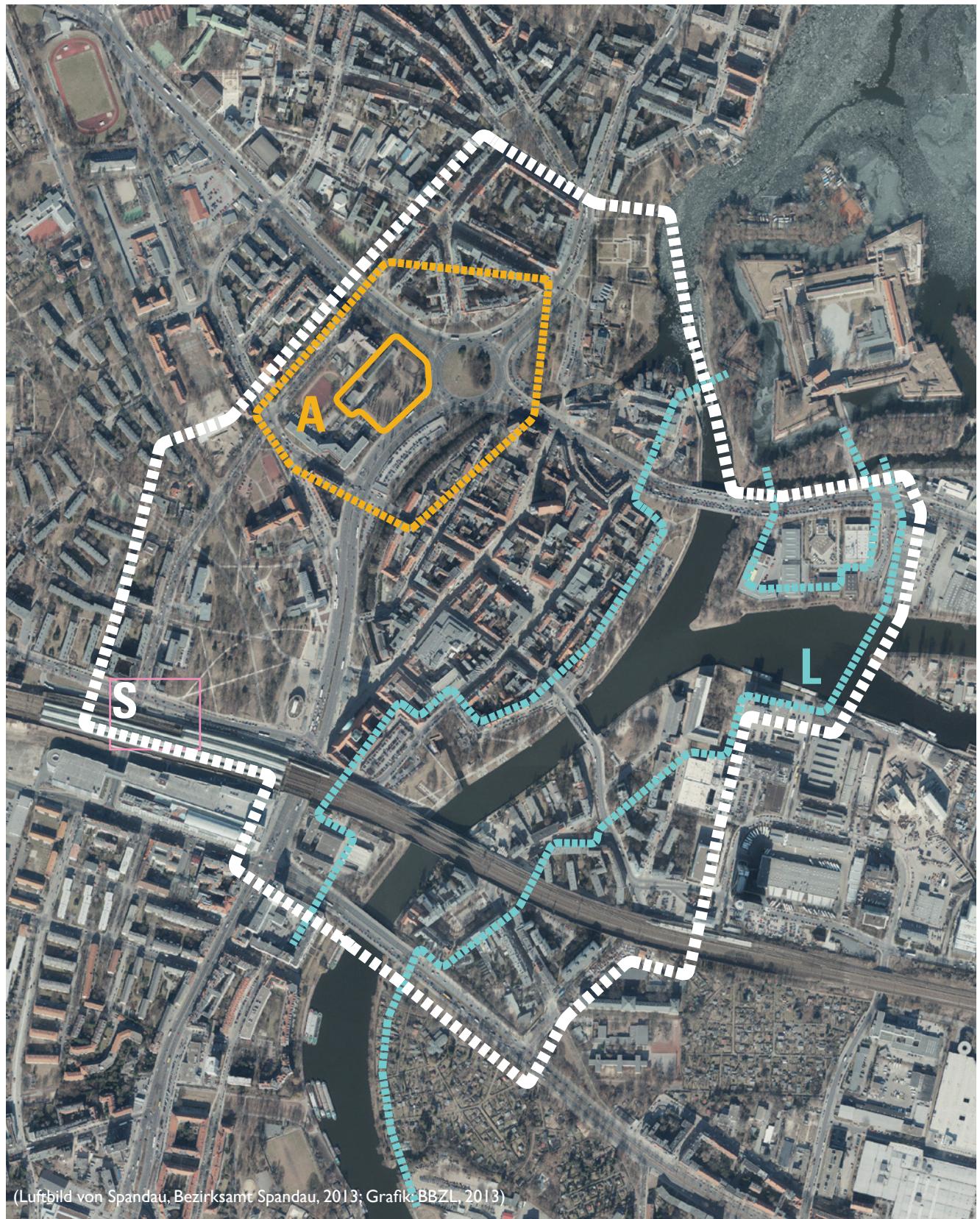
Das Gebäude des Lehrter Personenbahnhofs wird nach 1890 abgebrochen. Nach der Aufhebung des Festungsstatus entsteht an gleicher Stelle ab 1911 der Bahnhof Spandau West. Die dazu über Dämme und Viadukte erhöht geführte Strecke ermöglicht eine ungehinderte Durchfahrt des Schiffsverkehrs auf der Havel. Gleichzeitig bleiben aber stadtstrukturelle Einschränkungen durch die Lage des Güterbahnhofs und die Streckenführung in unmittelbarer Nähe zur Altstadt bestehen.

Infolge des Mauerbaus verliert Spandau ab 1961 seine Verbindungen ins Umland. Gleichzeitig gehen die bis 1960 stetig ansteigenden Fahrgästzahlen deutlich zurück. Die Fernbahn-Verbindung nach West-Deutschland zählt zu den wenig beliebten Verkehrsmitteln. Neben dem S-Bahn-Boykott der West-Berliner Bevölkerung trägt der 1984 erfolgende Anschluss der Altstadt an das U-Bahnnetz entscheidend zu dem Bedeutungsverlust des Spandauer Bahnhofs bei.

Der Fall der Mauer 1989 führt zu einer schrittweisen Neubelebung der Nahverkehrsstrecken und des S-Bahn-Verkehrs. Nach den Neu- und Umbaumaßnahmen am Spandauer Bahnhof (1998) gewinnt auch die Fernbahn-Verbindung wieder an Bedeutung. Von der Wiedereinbindung in unterschiedliche Verkehrsnetze profitiert auch die Spandauer Innenstadt. Baulich wirken Bahntrasse, Viadukt und Brückenbauwerke jedoch weiterhin als visuelle und räumliche Barriere.

Der Umsteigebereich des Spandauer Bahnhofs und seines Vorplatzes umfasst die Fernbahn, S- und U-Bahn, innerstädtische und regionale Buslinien, Taxen, den Individualverkehr, Fahrrad- sowie Fußgängerströme zur Altstadt und zu den angrenzenden Quartieren. Entsprechend erstreckt er sich zwischen Bahnhofeingang und Altstädter Ring. Neben dem Bahnhof Zoo / Hardenbergplatz gehört er zu den am stärksten frequentierten Umsteigepunkten Berlins.

Wettbewerbsgebiet: Abgrenzung Bearbeitungsgebiete  
Städtebau / Landschaftsarchitektur / Architektur



AI Poster-Ankündigung vom Juli 2013

## Vorankündigung der einzelnen Fachsparten

- Städtebau:** Zu entwickeln ist ein städtebauliches Konzept, das die Kernstadt allseitig stärker mit den angrenzenden Stadtteilen verknüpft und zum Havelraum öffnet. Zu den Aufgaben gehören der Entwurf von attraktiven Stadträumen, die Ausarbeitung von Typologien, die eine Mischung von Wohnen und Dienstleistungen ermöglichen, sowie die Verortung von zentralen kulturellen Funktionen.
- Verkehrswesen – Straße:** Die verkehrliche Anbindung der Kernstadt ist exzellent, doch zeugt ihre räumliche Ordnung von mangelhaften Stadtraumqualitäten. Gefragt sind verkehrsträger- und raumübergreifende Konzepte, die eine Neudimensionierung und Umstrukturierung vom Bahnhof entlang des Altstädter Ringes bis zum Falkenseer Platz aufzeigen und zugleich zur Baukultur im öffentlichen Raum beitragen.
- Verkehrswesen – Schiene:** Zur S-Bahnverlängerung über den Bf Spandau hinaus nach Falkensee soll eine verkehrlich sinnvolle Alternative entwickelt werden, um das Falkenhagener Feld besser als bisher an das Schnellbahnnetz anzuschließen. Auch eine zu entwerfende attraktive Verknüpfung mit dem Busnetz würde spürbar die Eindämmung des MIV in der Spandauer Innenstadt bewirken können.
- Landschaftsarchitektur:** Ein Patchwork aus unterschiedlichen Fragmenten prägen das Havelufer der Altstadt: Parkanlagen, Wohngebäude, eine historische Munitionsfabrik, ungestaltete Uferzonen und Gewerbegebiete. Zu konzipieren ist ein Rundweg entlang der Uferseiten, der dieses Patchwork zu einer neuen Sequenz verbindet. Einzubeziehen sind dabei die Zitadelle sowie eine neue Fußgängerbrücke über die Spree.
- Konstr. Ingenieurbau:** Im Zusammenhang mit der landschaftsplanerischen Entwicklung eines neuen Rundweges, mit dem die heterogene Stadt- und Industrielandschaft an der Spreemündung erlebbar werden soll, gilt es, eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu planen. Weitere „konstruktive Eingriffe“ in die Uferlandschaft an Spree und Havel sind interdisziplinär zu entwickeln.
- Architektur:** Zur Aufwertung der Attraktivität des Stadtzentrums sollen die zentralen Bereiche stärker vernetzt und zu einem urbanen, kulturellen Zentrum entwickelt werden. Auf einem Gelände in unmittelbarer Altstadtnähe gilt es, als Impulsgeber ein Kultur- und Veranstaltungszentrum zu konzipieren.
- Nachhaltigkeit:** In Kooperation mit einer frei zu wählenden Fachsparte sollen nachhaltige Strategien für die Transformation des Bestands sowie die Integration des Neuen in einen Gesamtkontext entwickelt werden.
- Denkmalpflege:** Als Vertiefung der Architekturaufgabe soll eine intensive Auseinandersetzung mit dem denkmalgeschützten Bestand auf dem altstadtnahen Gelände erfolgen. Bauliche Lösungen aus der Vergangenheit sind für die Entwicklung eines neuen identitätsstiftenden Ortes modifiziert zu nutzen.
- Freie Kunst:** Hinterfragt werden die Besonderheiten Spandaus. Mögliche Identitäten des Ortes sollen reflektiert werden. Die Wahl der Methoden und Mittel ist frei. Idealerweise nimmt der künstl. Entwurf die unterschiedlichen Elemente der Stadt auf und verbindet diese zu einer identitätsstiftenden Idee.

*Cyrus Zahiri*

### „Übergänge und Verknüpfungen“

#### **Einleitung / Zusammenfassung**

Als ursprünglich eigenständige Stadtgründung gehört Spandau an der Havel zu den ältesten Städten Brandenburgs. Die Entwicklung der Stadt wurde über lange Zeiträume durch die Bedürfnisse der nahegelegenen Residenz-, Haupt- und Großstadt Berlin beeinflusst und eingeschränkt. Entsprechend erfolgten Wachstums- und Anpassungsprozesse zeitverzögert und diskontinuierlich. Das bestehende Stadtgefüge Spandaus ist ein Abbild dieser jahrhundertelangen Einschränkungen.

Heute muss sich Spandau als eines der Stadtzentren Berlins profilieren. Aus gesamtstädtischer Perspektive sind dazu die Eigenständigkeit und die Erkennbarkeit des Standorts zu stärken – als Anziehungspunkt für Kunst und Kultur und als attraktiver Ort des Wohnen und Arbeitens. Wichtige Anreize hierfür bilden die zunehmende Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum in innerstädtischen Lagen und eine zunehmende Ausdifferenzierung von Lebensstilen.

Spandaus Lage an der Havel bietet die besondere Chance für eine Verbindung von Landschaft und Stadt. Mit der Aktivierung des östlichen Havelufers lassen sich zudem die bestehenden Quartiere in Wasser- und Altstadtnähe aufwerten und gegebenenfalls nachverdichten. Neben der Öffnung zum angrenzenden Landschaftsraum der Havel soll die Altstadt allseitig stärker mit den angrenzenden Stadtteilen verbunden werden. In kleinmaßstäblicher Betrachtung sind dazu die Potenziale der Kernstadt und der unmittelbar angrenzenden Quartiere näher zu untersuchen. Zu den wichtigsten Anknüpfungspunkten gehören:

- eine Aufwertung des Stadtkerns als attraktives Nebenzentrum
- eine kritische Überprüfung der die Altstadt einfassenden Verkehrs-Trassen
- die Neuordnung der Verbindung zwischen Bahnhof und Stadteingang
- die Integration der bestehenden Brückenbauwerke
- der Aufbau eines beidseitig durchgängigen Uferbereichs und dessen Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren
- die Entwicklung von Bebauungstypologien, die eine Mischung aus unterschiedlichen Wohn- und Arbeitsformen ermöglichen
- Vorschläge für eine Qualifizierung der wichtigsten öffentlichen Räume
- sowie die Verortung von zentralen kulturellen Funktionen mit berlinweit eigenständigem Profil.

Der Bearbeitungsumgriff umfasst den gesamten Bereich der Altstadt sowie die Übergänge zu den angrenzenden Quartieren (vgl. Karte Bearbeitungsgebiet). Erwartet wird ein schlüssiges Gesamtkonzept, das Impulse zur Weiterentwicklung des Standorts aufzeigt und die zur Zeit an vielen Stellen uneinheitliche Stadtstruktur um neue Bezüge und Verbindungen ergänzt. Dabei sind die jeweiligen Eigenarten der einzelnen Stadtbereiche zu berücksichtigen. Die folgende Beschreibung der Teilbereiche dient dazu, die Teilnehmer für die unterschiedlichen Kontexte

zu sensibilisieren. Die jeweils vorgeschlagenen Interventionen sind kritisch zu prüfen. Konzeptabhängig sind Abweichungen und Schwerpunkt-Verschiebungen möglich.

Aufgrund der anspruchsvollen und vielschichtigen Problemlage empfiehlt sich eine fachübergreifende Kooperation mit den Fachsparten Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung. Die Wettbewerbsbeiträge dienen auch dazu, Anwohner und Bürger für das besondere Potenzial Spandaus zu sensibilisieren. Entsprechend sollten Darstellungen, Konzepte und Texte verständlich aufbereitet werden und neben Fachleuten auch Laien ansprechen.

### **Altstädter Ring, Falkenseer Platz und Straße am Juliusturm**

Bis 1903 durch Befestigungsanlagen eingefasst, ist der Stadtkern als Folge von verkehrlichen Ausbaumaßnahmen seit Ende der 1950er Jahre erneut dreiseitig „eingeschnürt“. Entsprechend liegt die Altstadt als Insel eingefasst durch breite Straßen und Bahntrassen in einem Gefüge aus wenig zusammenhängenden Siedlungseinheiten. Im Bereich der ehemaligen Festungsanlage, zwischen dem Stadtkern und den angrenzenden Quartieren, befinden sich eine Vielzahl von unbebauten und ungenutzten Flächen. Sie bilden ein wichtiges Potenzial für eine innerstädtische Nachverdichtung sowie eine räumliche Fassung der zur Zeit weitgehend anbaufrei ausgebildeten Straßen. Die Beiträge sollen exemplarisch aufzeigen, wie momentan monofunktionale Verkehrsflächen in vielfältig nutzbare Stadträume transformiert werden können.

Für die Bereiche Altstädter Ring, Falkenseer Platz und Straße am Juliusturm ist zu prüfen, ob stellenweise die bestehende Verkehrsführung verändert und in ihrer Dimensionierung reduziert werden kann. Die Profilbreite beträgt bis zu 30 m. Eine Reduktion könnte durch den Wegfall einer Fahrspur sowie des Trennstreifens erreicht werden. Voraussetzungen dafür wäre eine zukünftig sinkende Belastung durch den Individualverkehr (vgl. Karten Straßenverkehrszählung Berlin 2005 und 2009) sowie ein Ausbau des ÖPNV.

Bei dem Umbau von Straßen und Kreuzungspunkten ist eine weitgehende Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer anzustreben. Gleichzeitig soll ihre Barrierefunktion weitgehend aufgehoben oder deutlich vermindert werden. Ein wichtiges Vorbild bieten innerstädtische Magistralen sowie Kreuzungstypen, die unterschiedliche Verkehrsarten gleichberechtigt integrieren und als vielfältig nutzbare, städtische Räume selbstverständlich in ein Stadtgefüge eingebettet sind.

Zwischen Altstadt und den anschließenden Quartieren sind bestehende Wege- und Sichtverbindungen aufzugreifen und zu ergänzen. Ursprünglich bestehende oder geplante, aber nicht umgesetzte Verknüpfungen sind dem beigefügten historischen Kartenmaterial zu entnehmen. Mit einer Neuordnung des Bereichs kann auch die Einbindung und Zugänglichkeit des Altstadtgrabens verbessert werden. Begründet ist der Rückbau von Bestandsbauten im Bereich des Altstadtrings möglich.

Für eine baulich-räumliche Fassung der Straßen- und Kreuzungsbereiche können neben klassischen Typologien auch neue Bebauungsformen entwickelt werden. Denkbar sind besonders kompakte Bauformen, Höhenakzente sowie Mischformen. Dabei sind die bestehenden Kontraste zwischen den angrenzenden Stadtstrukturen und -maßstäben zu berücksichtigen. Für die vorgeschlagenen Typologien sind exemplarisch geeignete Grundstückszuschnitte, Organisations- und Erschließungsformen nachzuweisen. Neben einer Verknüpfung zeitgemäßer Formen des Arbeitens und des Wohnens sowie von Dienstleistungen sollen sie auch einen Beitrag zum Lärmschutz leisten. Es ist ein Wohnungsangebot zu entwickeln, das sich an verschiedene Nutzergruppen und Einkommensschichten richtet. Eine Ausweisung von Parzellen ist zu prüfen, um unterschiedliche Entwicklungsträger und Bauherren einzubeziehen.

### **Umfeld Bahnhof/ Altstädter Ring – Segefelder Straße/Münsinger Park**

Die Planungen zum Fern- und S-Bahnhof Berlin Spandau aus den 1990er Jahren wurden nur unvollständig umgesetzt. Trotz der Lage in unmittelbarer Nähe zur Altstadt bilden das Bahnhofsgebäude und die direkte Umgebung keinen prägnanten Stadteingang. Vorschläge zur Ausbildung einer stadträumlich angemessenen Eingangssituation sollten neben dem Bahnhofseingang und seinen Vorflächen, das Bahnviadukt einschließlich Unterquerungen, die Segefelder Straße und die Südseite des Münsinger Parks einbeziehen.

Für eine Neuordnung des Bahnhofs-Vorbereichs sind den unterschiedlichen Verkehrsarten (Fahrrad, Bus, Individualverkehr, P+R, Anlieferung) geeignete Aufstell- und Bewegungsflächen zuzuweisen, ohne den Straßenraum und die Eingangssituation zum Bahnhof zu verstellen. Dabei ist zu überprüfen, ob ein Freihalten der Segefelder Straße vom Individualverkehr zu einer Verbesserung der Situation beiträgt.

Die Segefelder Straße wird östlich der Borkzeile durch eine überwiegend offene Bebauung aus den 1950er / 60er Jahren sowie durch den Gehölzsaum des Münsinger Parks begleitet. Eine Ausnahme bildet der Kreuzungsbereich zur Galenstraße, der durch eine gründerzeitliche Eckbebauung gefasst wird. Zu prüfen ist, ob die Segefelder Straße zwischen Galenstraße und dem Kreuzungsbereich zum Altstädter Ring durch ein straßenbegleitendes Bebauungsband eingefasst werden kann. Dabei sind wichtige Nebeneingänge von der Segefelder Straße aus und das Rathaus als städtebauliche Dominante zu berücksichtigen. Dagegen ist das Gegenüber von Park und Rathaus zu erhalten. Alternative Vorschläge zu einer Randbebauung im Bereich der Segefelder Straße sind möglich.

Der Münsiger Park liegt teilweise auf der Fläche der ehemaligen Befestigungsanlage und bildet einen wichtigen Trittstein zu den westlich angrenzenden Stadtteilen wie der Georg-Ramin-Siedlung. Seine Wegestruktur ist entsprechend zu verbessern.

## Kreuzung Innenstadt / Wilhelmstadt

Der Kreuzungsbereich zwischen der Klosterstraße und der Ruhlebener Straße bildet eine Engstelle zwischen der Kernstadt und der südlich anschließenden Wilhelmstadt. Hinsichtlich einer stärkeren Verknüpfung der beiden Stadtbereiche nehmen das Bahnviadukt (beiderseits der Klosterstrasse) und das Areal des ehemaligen Postamtes eine Schlüsselstellung ein. Neben einer Verbesserung des Durchgangs durch die Eisenbahnbrücke sind Vorschläge für eine größere Durchlässigkeit und Belebung des Viadukts (ggf. durch Funktionszuweisungen) zu entwickeln.

Mit einer Neuordnung (Neu- oder Umbau) des Grundstücks des ehemaligen Postamtes bietet sich die Chance, die Zugänglichkeit zum Uferbereich der Havel zu verbessern. Neben einer räumlichen Fassung des Kreuzungsbereichs werden eine verbesserte Einbindung des Brückenbauwerks sowie eine Verknüpfung zu den südlich angrenzenden Quartieren möglich. Eine Nutzungsergänzung (vgl. Abschnitt Programmbausteine S. 33) kann den Kreuzungsbereich zusätzlich beleben. Eine wichtige Referenz bildet die südlich anschließende, in den 1910er Jahren entstandene Bebauung mit ihren sich zum Straßenraum hin öffnenden Ladenzonen.

## Uferräume

Die Havelufer sollen beidseitig zu einem eigenständigen und prägnanten Landschaftsraum weiterentwickelt werden. Für die einzelnen Uferbereiche sind jeweils übergeordnete Gestaltungsthemen zu entwickeln, die wesentliche räumliche Qualitäten akzentuieren und gleichzeitig bestehende sowie geplante Freiraum-Nutzungen ordnen. Beidseitig ist eine durchgängige Erschließung zu etablieren, die den Uferverlauf sowie besondere Stationen spannungsvoll inszeniert und eine Kontaktaufnahme zum Wasser erleichtert. Ergänzend sind die Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Stadt und Havel zu verbessern.

Für das östliche Ufer ist in den Bereichen zwischen Stresowstraße, Ruhlebener Straße und Schulenburgstraße eine durchgängige Durchwegungsmöglichkeit zu entwickeln. Im Rahmen eines Ausbauprogramms für Bundeswasserstraßen ist eine Verbreiterung der Spreemündung geplant. Die dazu anstehende Veränderung des nord-östlich liegenden Uferbereichs bietet die Möglichkeit zu einer Akzentuierung dieser Uferzone. Über eine neu geplante Fußgängerbrücke im Bereich der Straße An der Spreeschanze ist ein Anschluss zur Spandauer Zitadelle sowie den anknüpfenden Uferwegen zur Wasserstadt Oberhavel möglich.

Bei der Lagebestimmung der Brücke ist die landschaftsräumliche Bedeutung der Spreemündung zu berücksichtigen. Im Bereich zwischen Spreemündung und der ehemaligen Geschützgießerei sind die Uferbereiche als öffentliche Flächen auszubilden.

## Ortslage Stresow / Quartier Plantage

Der Ortsteil Stresow zeichnet sich durch eine gute Anbindung an die Spandauer Innenstadt aus. Gegenüber der Kernstadt verfügt er über eine sehr eigenständige Charakteristik. Baulich umfasst er eine Gemengelage, die sich aus Fragmenten gründerzeitlicher Bebauung, vereinzelten Kasernenbauten, Wohnbebauung aus den 1950-1970er Jahren sowie eingestreuten Hallenkomplexen mit industriell-gewerblicher Nutzung (wie dem Betonwerk gegenüber dem Rathaus) zusammensetzt. Innerhalb des Areals wechseln sich klare Raumfolgen mit unzusammenhängenden und zufällig wirkenden Bereichen ab.

Die an die Uferbereiche angrenzenden Quartiere weisen verschiedene Möglichkeiten für eine bauliche Nachverdichtung und Arrondierung auf. Dabei bieten der geplante Uferweg sowie die jeweils unterschiedlichen stadtmorphologischen Eigenarten Anknüpfungspunkte für Ergänzungen. Es werden Vorschläge erwartet für eine Öffnung und Verbindung zu den Uferbereichen der Havel sowie für eine verbesserte Durchlässigkeit des Bahn-Viadukts im Bereich Stresowplatz/Plantage. Begründet und maßvoll können hierzu auch private Grundstücke einbezogen werden.

Für das historische Gebäude der Geschützgießerei und das nähere Umfeld sind geeignete Nutzungen sowie bauliche Verdichtungs- und Erweiterungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Neben Zwischennutzungen sind eine Ausbildungs- und Praxisstätte an der Schnittstelle zwischen Kunst und Handwerk sowie ein Angebot für besondere Wohn- und Arbeitsformen (Atelierwohnungen u.a.) denkbar.

## Programmbausteine Wohnen und Arbeiten

Die Teilnehmer sind aufgefordert, für die Spandauer Kernstadt und ihre Umgebung Strategien zum Neu-, Um- und Weiterbauen zu entwickeln. Dazu ist eine Auseinandersetzung mit sehr unterschiedlichen Standorten erforderlich. Korrespondierend mit den vorgefundenen Strukturen und Maßstäben sind unterschiedliche Ansätze für die Neu- und Weiterentwicklung städtebaulicher Typologien möglich. Zu den Anknüpfungsmöglichkeiten gehören die stadt- und landschaftsräumliche Lage, stadtstrukturelle und visuelle Beziehungen, die Größe und Ausrichtung der Baufelder sowie die jeweils vorgefundenen Gebäudetypologien.

Zu entwickeln sind urbane Standorte mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten, ergänzt um Angebote in den Bereichen Freizeit und Gesundheit. Die erwartete Wohnbevölkerung wird alters- und bildungsmäßig gemischt sein: Singles, Studierende und Stadtmobile ebenso wie Familien mit Kindern, Angestellte wie Selbstständige. Zu berücksichtigen sind unterschiedliche Einkommensklassen, Lebensstile, Altersgruppierungen, kulturelle Prägungen: vom Single bis hin zum Mehrgenerationen-Wohnen, mit und ohne Kinder. Das Wohnen soll je nach Standort auf mind. 70 % der BGF stattfinden mit gemischten Wohnungsgrößen von 2- bis 5-Zimmer-Wohnungen mit Räumen möglichst gleicher Größe zur flexiblen Nutzung, integrierten Arbeitsplätzen, Außenwohnräumen etc.

Für das Arbeiten sollten standortabhängig bis zu 30 % der BGF vorgesehen werden mit Ladengeschäften, Dienstleistungen, Werkstätten/Gewerbe, Galerien, gastronomischen Einrichtungen, Einzelhandel des täglichen Bedarfs, Ateliers, Agenturen, Anwaltskanzleien, Arztpraxen, Gesundheitsdiensten etc.

Grundsätzlich sind ökologische Aspekte, wie ein günstiges A/V-Verhältnis der Baukörper, die Ausrichtung der Gebäude sowie ihre gegenseitige Verschattung, die Nutzung solarer Energie, Regenwasserrückhaltung, zu beachten. Für den ruhenden Verkehr ist mind. 1 Stellplatz je 2 Wohneinheiten vorzuhalten. Bei der Planung von Tiefgaragen ist der hohe Grundwasserstand zu berücksichtigen.

## Profilierung Kultur und Kunst

Spandau muss sich künftig als qualitätvoller Wohn- und Arbeitsort, aber auch als attraktives Reiseziel profilieren. Zu den Zielgruppen gehören Tagestouristen, Berliner aus anderen Stadtteilen sowie Besucher aus dem Umland. Trotz seiner 220.000 Einwohner kann das Kulturangebot Spandaus nicht mit den Möglichkeiten anderer deutscher Großstädte konkurrieren. Auch im direkten Vergleich zu anderen Berliner Bezirken ist ein spezifisches Kultur-Profil nur in Ansätzen erkennbar.

Innerhalb der Berliner „Kultur-Landschaft“ gibt es zahlreiche Einrichtungen, die sich im weitesten Sinn Aktivitäten im Bereich Kultur und Kunst widmen. Unter kritischer Berücksichtigung dieses Spektrums ist für Spandau ein eigenständiges Profil zu entwickeln und innerhalb des Bearbeitungsgebietes zu verorten. Das bestehende Angebot umfasst u.a. eine Stadtteilbibliothek, ein Programmkinos sowie ein Freilichttheater auf dem Gelände der Zitadelle. Aktuell diskutiert werden ein Multifunktionstheater (vom Kabarett bis zum Konzertsaal mit bis zu 400 Plätzen), eine städtische Galerie für aktuelle Kunst und Ausstellungen sowie eine Akademie, die sich den Themen Kunst und Handwerk widmet. Abweichend oder ergänzend sind eigene Vorschläge möglich.

Zu möglichen Standorten gehören die ehemalige Geschützgießerei, das Grundstück der Reiterstaffel am Falkenseer Platz, das Grundstück des ehemaligen Postamtes sowie das ehemalige Gymnasium in der Carl-Schutz-Straße 59. Abzuwagen sind jeweils die Vor- und Nachteile dieser Standorte, insbesondere ihre städträumliche Bedeutung. Neben einem kurzen Steckbrief zur Nutzung ist die städtebaulich verträgliche Integration einer entsprechenden Gebäudekonfiguration nachzuweisen.

## Abgabeleistungen

- Übersichtsplan Gesamtkonzept: Bebauung mit Höhenangaben, Freiraumkonzept und Erschließung (verschattete Darstellung, M 1:2000)
- Detail Bereich Falkenseer Platz / Altstädter Ring (M 1:1000, Gebäude, Erschließung, öffentliche Räume, Vegetation, Gehölze)
- exemplarische Darstellung wichtiger Typologien in EG und Normalgeschoß, Schema-Schnitte
- räumliche Darstellungen (Perspektiven / Isometrien / Diagramme / Skizzen) zur Verdeutlichung wesentlicher Aussagen nach eigener Wahl
- Erläuterungstext (max. 2 Seiten DIN A4)
- Flächennachweis (Summe BGF nach Teilgebieten mit einer Gegenüberstellung von Neubau und Abriss, anzunehmen sind 50 m<sup>2</sup> je Bewohner)

## Beurteilungskriterien

- Leitidee, Kohärenz des Gesamtkonzeptes
- städtebauliche Qualität
- Einbindung in die Umgebung und Umgang mit dem Kontext
- Maßstäßlichkeit
- Qualität und Prägnanz der öffentlichen Räume / Freiraumkonzept
- Orientierung und Wegeführung
- Umgang mit den Faktoren Nutzungsmischung, Flächenverbrauch, Dichte
- innovative und zeitgemäße Gebäudetypologien / Wohnqualität
- Darstellungsqualität der Konzeption, Lesbarkeit von Plänen und Skizzen, Modellfotos (gesondert eingereichte Modelle sind nicht zugelassen)
- Erfüllung der Leistungsanforderungen

*Swetlana Borchert-Prante*

**„Neukonzeption von Verkehrsflächen und Mobilitätsknoten zur Rückgewinnung von Stadtraumqualitäten“**

### **Einführung**

Die verkehrliche Anbindung der Kernstadt Spandaus ist exzellent, doch zeugt ihre räumliche Ordnung von mangelhaften Stadtraumqualitäten: Nach der Ankunft am Bahnhof Spandau und im Verlauf des Altstädter Rings bis zum Falkenseer Platz ergibt sich für die Besucher ein Bild einer städtebaulichen Orientierungslosigkeit – es fehlen öffentliche Räume angemessener Größe, die eine Entrésituation in die Altstadt Spandaus bieten. Stattdessen empfangen die Besucher (Nutzer) eine Vielzahl der Mobilität dienender und scheinbar ungeordneter Verkehrsflächen.

### **Zielsetzung**

Inhalt des Wettbewerbsbeitrages soll eine verkehrliche Neu- und Umstrukturierung der öffentlichen Verkehrsflächen um das Rathaus Spandau sein. Die Straßenraumgestaltung soll sich einerseits an den Ansprüchen und Bedürfnissen der Menschen, die dort wohnen oder diese Straßenräume nutzen (immaterielle Ansprüche), orientieren und andererseits auch die technischen Belange berücksichtigen (materielle Ansprüche). Zu den materiellen Ansprüchen zählen die verkehrlichen, versorgungstechnischen, wirtschaftlichen und ökologischen Ansprüche an die Straßenraumgestaltung. Neben diesen Anforderungen müssen jedoch auch die immateriellen Ansprüche, wie etwa Orientierung, Identität, soziale Brauchbarkeit, Erlebnis sowie Identifikation und Schönheit bei der Straßenraumgestaltung berücksichtigt werden.

### **Aufgabe**

Für die Platzsituation um den Bahnhof sowie für den Altstädter Ring einschließlich des Falkenseer Platzes ist ein neu zu definierendes Spannungsfeld aus Verkehr, städtebaulicher Gestaltung und Architektur zu erzeugen sowie unter den Prämissen des demografischen Wandels und den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen neu zu denken.

Die Dimensionen des Kreisverkehrs und der übrigen Straßenverkehrsanlagen des MIV sind unter Beachtung der aktuellen Verkehrsprognosen / Netzbelastungen und möglicher Verlagerungen des Durchgangsverkehrs vom Altstädter Ring auf alternative Straßenzüge unter sinnvollen Annahmen kritisch zu überprüfen. Die „überholte“ Verkehrsraumbemessung einer früher autogerecht konzipierten Stadt ist kritisch zu hinterfragen. Gleichzeitig sollen unter Berücksichtigung der Elektromobilität Konzepte einer verkehrsträger- und verkehrsraumübergreifenden „Mobilitätsmeile“ von dem Rathaus Spandau bis zum Falkenseer Platz entwickelt werden. Auch soll konzeptionell diskutiert werden, welche viel-

fältigen Funktionen und Nutzungen einer Straße sich logisch zusammenhängend und nachvollziehbar integrieren lassen.

Die öffentlichen Räume müssen nicht nur unsere Mobilitätsbedürfnisse erfüllen, sondern auch unser Bedürfnis nach Aufenthaltsqualität während der Ortsveränderung: Es geht um „das Erfassen wollen“ städtebaulicher Atmosphäre (Identität) in öffentlichen Räumen. Neben den verkehrlich bedingten Nutzungsanforderungen einer Straße sowie deren Knoten und Umsteigepunkte sind die Fragen zu diskutieren, wie eine integrierte Straßenraumgestaltung städtebauliche Aufwertungsprozesse initiieren und damit zu mehr Baukultur im öffentlichen Raum beitragen kann.

## **Bearbeitungsgrundlagen**

- allgemeine Liegenschaftskarte im Maßstab 1:5000
- digitale Grundlagenkarte im Maßstab 1:1000
- Luftbild des Untersuchungsgebietes mit verkehrlichen Anbindungen an das Stadtgebiet
- Verkehrsmengenkarte (MIV), Bestand

## **Abgabeleistungen**

Im Einzelnen sind folgende Entwurfsleistungen und Detaillösungen zu erbringen:

- Netzdarstellung und Problemanalyse im geeigneten Maßstab
- Darstellung der Priorisierung der diversen räumlichen Anforderungen nach Abwägung aller erforderlichen Belange unter Qualifizierung des städtischen Raums
- charakteristische Querschnitte aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer zur Erfassung räumlicher Proportionen
- Details, an denen beispielhaft das Stadtraum- und Verkehrskonzept verdeutlicht und die Potenziale zur Intermodalität (Mobilitätsknoten) aufgezeigt werden
- Integration der über das Verkehrswesen hinausgehenden Belange
- Erläuterungsbericht (max. 2-3 Seiten) zur Beschreibung der Problemanalyse, der getroffenen Annahmen und der Ergebnisse mit Quellenverzeichnis

## **Beurteilungskriterien**

- konzeptionelle Idee und Schlüssigkeit des verkehrsplanerischen Konzeptes und der Erläuterung
- Einbindung der innovativen Verkehrskonzepte in den stadträumlichen Kontext
- Qualität der öffentlichen Verkehrsräume
- Maßstäblichkeit der Verkehrsanlagen
- Aussagekraft und Qualität der Darstellungen
- interdisziplinäre Bearbeitung (Verkehrsplanung / Städtebau )

*Erhard Hübner-Kosney*

**„S-Bahn-Verlängerung vom Bhf. Spandau ins Falkenhagener Feld“**

## **Einleitung**

Bereits seit geraumer Zeit existieren Überlegungen, die Gleichstrom-S-Bahn wieder über den heutigen Endpunkt am Rathaus Spandau hinaus zu verlängern. Im Fokus steht dabei überwiegend eine Streckenverlängerung nach Falkensee. Diese weist jedoch auf brandenburgischer wie auch auf Berliner Seite zahlreiche gravierende Konfliktpunkte auf, u.a.:

- gegenüber dem Regionalverkehr bzw. einer ebenfalls denkbaren Wechselstrom-S-Bahn zum Teil deutlich längere Fahr- bzw. Reisezeiten von / nach Berlin
- unzureichende Erschließung der Berliner Siedlungsgebiete um das Großwohngebiet Falkenhagener Feld.

Es ist daher erforderlich, über Alternativen nachzudenken. Eine viel versprechende Lösung, welche die Nachteile einer Gleichstrom-S-Bahn nach Falkensee vermeidet, näher an den Siedlungsschwerpunkten liegt und die gewünschte Stärkung der Spandauer S-Bahn ermöglicht, ist eine Verknüpfung zur so genannten „Bötzowbahn“, der Havelländischen Eisenbahn (HVLE).

## **Zielsetzung**

Es soll die Machbarkeit der Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn bis in den Bereich Falkenseer Chaussee untersucht und dargestellt werden. Hierzu gehören u.a.: Fortsetzung der Strecke der Berliner Gleichstrom-S-Bahn im Anschluß an die beiden S-Bahngleise des Bhf. Berlin-Spandau, Anschluss an die Trasse der Havelländischen Eisenbahn (HVLE), deren S-Bahn-gerechter Umbau der betrieblichen und verkehrlichen Infrastruktur, Entwicklung und detaillierter Entwurf eines attraktiven Umsteigepunktes zwischen S-Bahn und Busverkehr an der Falkenseer Chaussee. Hierfür ist ein sinnvoller Kompromiss zwischen Aufwand und Nutzen zu finden.

## **Aufgabe / Programm**

Erwartet werden Aussagen zum zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit dem Effekt einer Entlastung für das Straßenverkehrsaufkommen in der Spandauer Innenstadt, Varianten von Streckenführungen zwecks Entwicklung eines unter den gegebenen Randbedingungen optimalen Spur- bzw. Gleisplans, Aussagen zu Anzahl, Lage, Bemessung und Gestaltung neuer Stationen (insbesondere zur Station im Bereich der Falkenseer Chaussee als Verknüpfungspunkt), zur Gestaltung der Kreuzungen mit den übrigen Verkehrswegen im Planungsraum, zur trassierungs-technischen Machbarkeit, die für eine Vorzugsvariante aus vorab diskutierten Lösungsansätzen bzw. -varianten begründet ermittelt werden soll und mit einem Lageplan in M 1: 1000 an relevanten Streckenbereichen nachzuweisen ist. Dabei ist der Blick auf einen funktional und gestalterisch überzeugenden Entwurf der

Station im Bereich der Falkenseer Chaussee zu wenden, bei dem neben der Zugangs- bzw. Umsteigebeziehung zu allen Verkehrsträgern (Fußgänger, Fahrrad, Bus, Auto) auch die Umgebung in angemessener Weise baulich / gestalterisch zu berücksichtigen ist. Das Ergebnis ist in einer für die Stellwände (vgl. allgemeine Wettbewerbsanforderungen) geeigneten Form präsentabel darzustellen und durch einen Erläuterungsbericht zu ergänzen.

Der Planungsraum schließt alle Bereiche ein, in denen bestehende Infrastruktur geändert oder neue Infrastruktur errichtet werden müsste, und erstreckt sich mindestens soweit, wie es die Anschlüsse an den Bestand erfordern. Dies gilt sowohl für die betriebliche als auch die verkehrliche Infrastruktur.

Die Infrastruktur ist so zu dimensionieren, dass zusätzlich zum Güterverkehr auf der HVLE ganztags je Richtung ein 20-Minuten-Rhythmus der Gleichstrom-S-Bahn stabil durchgeführt werden kann. Darüber hinaus ist als Option in den Hauptverkehrszeiten ein 10-Minuten-Rhythmus der Gleichstrom-S-Bahn zu berücksichtigen. Die Wendemöglichkeit im Bahnhof Spandau (Gleis 738, Nutzlänge 154 m) ist in jedem Falle beizubehalten.

## Abgabeleistungen

Es sind folgende Teilaufgaben zu bearbeiten:

- Abschätzung der mittelfristig zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse und -ströme und sinnvolle Ableitung von Umfang und Art der zu konzipierenden öffentlichen Verkehrsleistungen
- Entwicklung von Lösungsansätzen zur Realisierung der erforderlichen Mobilität im Sinne eines Gesamtsystems für den öffentlichen Verkehr
- Darstellung bzw. Erläuterung des entwickelten Angebotskonzeptes der begründet gewählten Vorzugsvariante einschließlich relevanter Angaben zum vorzusehenden Umsteigekonzept zwischen S-Bahn und übrigen Verkehrsträgern
- Darstellung der unterstellten Trassen- bzw. Linienführungen (M 1:5000)
- Trassierung erfolgskritischer Bereiche, insbesondere der Übergangspunkte zw. vorhandenen und neuen Verkehrsanlagen detailliert im M 1:1000 (oder feiner)
- Höhenplan am Übergang zwischen Hamburger Bahn und HVLE
- vertiefende Ausgestaltung und Darstellung des Umsteigepunktes an der Falkenseer Chaussee in geeigneter Form (Skizzen, Pläne)
- Abschätzung und überblicksartige Aufstellung des baulichen Umfangs (Ingenieurbauwerke, Erdbau, Brückenbau, Oberbau und technische Ausrüstung) einschließlich einer groben Kostenschätzung
- Erläuterungsbericht (so kurz wie möglich, so lang wie erforderlich; ein Überschreiten der auf Seite 15 vorgegebenen zwei Seiten ist zulässig)

## Beurteilungskriterien

Wesentlicher Beurteilungsparameter ist neben der Bearbeitung der Teilaufgaben die Schlüssigkeit des entwickelten Konzepts – auch unter Berücksichtigung von Umweltbelangen, beispielsweise des Ressourcenbedarfs sowie der nachhaltigen und effizienten Nutzung der konzipierten Infrastrukturen.

*Ulrike Böhm*

### **„Uferräume und Rundweg entlang von Havel und Spreemündung“**

#### **Einleitung**

Havelufer und Spreemündung der Spandauer Altstadt sind geprägt durch ein Patchwork aus unterschiedlichen Fragmenten: Parkanlagen, Wohngebäude verschiedener Entstehungszeiten, eine historische Munitionsfabrik, gestaltete und ungestaltete Uferzonen und Gewerbegebiete. Die derzeit nur teilweise zugänglichen Uferbereiche entlang von Havel und Spree sollen zu einer eigenständigen und prägnanten Freiraumsequenz weiterentwickelt werden. Dazu sind übergeordnete, aus dem Kontext abgeleitete Gestaltungsideen zu finden: Für die einzelnen Uferbereiche sind – jeweils ausgehend vom sehr heterogenen Bestand – Ideen für den Freiraum zu entwerfen, die wesentliche räumliche Qualitäten aufgreifen, akzentuieren und gleichzeitig bestehende sowie geplante Freiraum-Nutzungen ordnen. Dabei sind die besondere Beziehung zur Flusslandschaft und eine bessere Erlebbarkeit sowie Zugänglichkeit zum Wasser zu beachten.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aufgabe liegt in der Konzeption eines Rundweges entlang der beiden Uferseiten, der dieses Patchwork neuer und bestehender Räume zu einer neuen Sequenz verbindet. Es ist eine durchgängige, möglichst barrierefreie Erschließung für Radfahrer und Fußgänger zu entwickeln, die den Uferverlauf sowie besondere Stationen spannungsvoll inszeniert und gleichzeitig die Kontaktaufnahme zum Wasser ermöglicht. Bei Hindernissen wie Brücken und privaten Uferzonen sind Vorschläge für die Durchgängigkeit zu machen. Die bestehenden Sicht- und Wegebeziehungen zwischen den an Havel bzw. Spree angrenzenden Quartieren sind zu analysieren, zu akzentuieren und in die Gestaltung des Rundwegs bzw. der Freiräume zu integrieren. Einzubeziehen in den Rundweg sind dabei die Zitadelle sowie eine neue Fußgängerbrücke über die Spree.

Eine Kooperation mit Teilnehmern der Fachsparte Konstruktiver Ingenieurbau, die eine Konzeption dieser Brücke entwickeln, bzw. mit den Teilnehmern der Fachsparte Städtebau ist möglich und zu empfehlen (siehe unten bzw. entsprechende Aufgabenstellungen).

#### **Aufgabe**

##### **Altstadtufer**

Der Uferbereich auf der Altstadtseite ist geprägt durch eine Abfolge gestalteter Freiräume aus unterschiedlichen Zeiten bzw. durch Stellplatzanlagen. Hier ist, ausgehend von einer erlebbaren räumlichen Sequenz entlang des Rundwegs, eine übergeordnete Gestaltungsidee für den Uferpark zu formulieren. Dabei sind die Sicht- und Wegebeziehung aus der Altstadt zur Havel sowie die Zugänglichkeit zum Wasser zu verbessern.

Weiterhin ist eine Lösung zur Aufwertung der Anschlussbereiche Richtung Bahnhof am Bahnviadukt zu finden: Neben einer Verbesserung des Durchgangs durch die Eisenbahnbrücke sind Vorschläge für eine größere Durchlässigkeit und Belebung des Viadukts für eine stärkere Verknüpfung der beiden Stadtbereiche zu entwickeln. Zu prüfen ist ebenfalls eine bauliche Arrondierung anstelle des Parkhauses am Stabholzgarten sowie im Bereich des ehemaligen Postamtes 20, südlich des Viaduktes.

#### Am Kolk/Zitadelle

Im Norden, am Übergang zum Bereich Am Kolk, kann der Parkplatz am Lindenufer entfallen. Hier ist eine Wegeverbindung entlang des Ufers zu finden, ebenso wie ein Standort für eine Querung der Spree Richtung Zitadelle. Dies kann durch eine zusätzliche, für den Kontext angemessene Fußgängerbrücke erfolgen oder durch eine Querung im Zusammenhang mit den Bauwerken an der Schleuse. Die Zitadelle ist in den Rundweg einzubinden. Ein Anschluß des Weges in Richtung Süden ist durch eine neu zu positionierende Fußgängerbrücke über die Spree zu formulieren, die in Verlängerung der Stichstraße südlich an der Straße Am Juliusturm anschließen kann und über die Spreeinsel und den Ruhlebener Altarm bis Stresow führt.

#### Östliches Havelufer

Auch für das östliche Havelufer – zwischen den Brücken Am Juliusturm und Ruhlebener Straße – sind eine durchgängige Erschließung als Teil des Rundwegs sowie übergeordnete, aus dem jeweiligen Kontext abgeleitete Gestaltungsideen für den Freiraum zu entwickeln.

Dabei ist zu beachten, dass im Zuge einer baulichen Veränderung zur besseren Schiffbarkeit die Verbreiterung der Spreemündung geplant ist. Der dazu anstehende Umbau des nord-östlichen, gegenüber der Altstadt sehr exponiert liegenden Uferbereichs bietet die Möglichkeit zu dessen Akzentuierung und Neugestaltung. Dieser Bereich ist anzubinden an die neu zu planende Fußgängerbrücke über die Spree (s.o.), die den Anschluß zur Zitadelle nach Norden, wie auch nach Stresow im Süden ermöglicht. Lage und Form dieser Brücke sollten die landschaftsräumliche Bedeutung der Spreemündung möglichst wenig beeinträchtigen.

#### Stresow/Geschützgießerei/Plantage

Die Stresower Uferbereiche sind, ausgehend vom Anschluß der Fußgängerbrücke, entlang von Spree und Havel als Freiraumsequenz entlang des Rundwegs zu gestalten. Für Engstellen und Hindernisse, wie Brücken, private Uferzonen und Gewerbebereiche, sind entsprechende Vorschläge für die Durchgängigkeit zu entwickeln. Dies kann über bauliche Lösungen oder eingeschränkt auch durch Ankauf von privaten Grundstücken bzw. ein eingeräumtes Geh- und Fahrrecht erfolgen.

Die Freiräume rund um die ehemalige Geschützgießerei sind in die Freiraumsequenz zu integrieren und zu gestalten. Für das historische Gebäude und sein Umfeld sind geeignete Nutzungen sowie konzeptabhängig bauliche Verdichtungs-

möglichkeiten aufzuzeigen. Im Bereich des Quartiers um die Plantage ist die Einbindung und Aufwertung der vorhandenen Freiräume in die Sequenz des Rundwegs zu prüfen sowie der Anschluß des Wegs an die Brücke der Ruhlebener Straße. Zu gestalten sind der Abschluß bzw. Auftakt des Rundwegs sowie die Anknüpfung hin zur westlichen Uferseite, zum Gelände der Post 20 (s.o.). Ein Weiterführen des Uferwegs südlich der Ruhlebener Straße kann geprüft werden.

#### Städtebauliche Arrondierung

Die an das östliche Havelufer bzw. an beide Spreeufer angrenzenden Quartiere weisen verschiedene Möglichkeiten zur Nachverdichtung und Arrondierung auf. Dabei bieten die stadhistorischen und stadtmorphologischen Eigenarten jeweils unterschiedliche Anknüpfungspunkte für auf den Kontext bezogene Ergänzungen. Im Sinne einer räumlichen Klärung der Freiräume entlang des Ufers, aber auch innerhalb der Quartiere, können maßvolle bauliche Nachverdichtungen vorgeschlagen werden (siehe auch Aufgabenteil Städtebau).

Aufgrund der anspruchsvollen und vielschichtigen Problemlage empfiehlt sich eine fachübergreifende Kooperationen mit den Fachsparten Städtebau und konstruktiver Ingenieurbau. Die Wettbewerbsbeiträge dienen auch dazu, Anwohner und Bürger für das besondere Potenzial Spandaus zu sensibilisieren. Entsprechend sollten Darstellungen, Konzepte und Texte verständlich aufbereitet werden und neben Fachleuten auch Laien ansprechen.

#### Abgabeleistungen

- landschaftsarchitektonisches Gesamtkonzept M 1:1000, räumliche Darstellung aller Intervention im Wettbewerbsgebiet und in den Anschlussbereichen (Rundweg, Freiraumgestaltung, Bebauung, Vegetation)
- Herleitung und Begründung des Konzeptes als textliche Erläuterung
- Vertiefung M 1:500 zur Darstellung der wesentlichen räumlichen Entwurfsideen, Ausschnitt Mündungsbereich Spree mit beiden Uferseiten.  
Konzeptabhängig kann von diesem Ausschnitt abgewichen werden (maßstabsgerechte Detaillierung, kein Zoom vom M 1:1000)
- 2-3 Schnitte zu Uferprofilen mit Angaben zu Materialität und Planzenwahl, Maßstab und Lage sind konzeptabhängig zu wählen
- alternativ dazu: Detail zu Materialität und Pflanzenwahl, Maßstab und Ausschnitt sind konzeptabhängig zu wählen (maßstabsgerechte Detaillierung, kein Zoom vom M 1:500)
- mindestens eine perspektivische Darstellung

In Anlehnung an die Teilaufgabe Landschaftsarchitektur ist ein Freiraumkonzept in engem Zusammenhang mit der Aufgabe der Fachsparte Städtebau zu erarbeiten. Verbindungen sowie Lage, Grenzen und Übergänge der Quartiere können, von der Idee des Freiraums ausgehend, definiert und gestaltet werden (siehe auch Teilaufgabe Städtebau).

Der Vertiefungsbereich ist analog zur Aufgabenstellung Städtebau zu wählen. Abgabeleistungen und Maßstäbe sind gleich zu der dort aufgeführten Liste. Auf das Detail kann zugunsten von freien, das Konzept erläuternden Darstellungen verzichtet werden.

*Hinweis: Für die Pläne der Kooperationsaufgabe werden zwei Stelltafeln zur Verfügung gestellt. Die Arbeiten sind daher auf zwei Fläche von jeweils 2,00 m Breite x 1,5 m Höhe darzustellen.*

*Karen Eisenloffel*

„Brücken Verbinden“

## Zielsetzung

Bereits in der Aufgabenstellung der Fachsparte Landschaftsarchitektur (LA) wird die Zielstellung formuliert, die Spandauer Altstadt besser mit den Stadtteilen östlich der Havel und Spree durch einen neuen Rundgang zu vernetzen. Die zu erschließende Bereiche Altstadtufer, Am Kolk / Zitadelle, östliches Havelufer und Stresow werden dort beschrieben (siehe Teilaufgabe LA).

Zur Herstellung des Rundwegs ist eine neue Spreequerung zur Verbindung der Bereiche nördlich der Spree (Zitadelle, östliches Havelufer) mit Stresow (mit der ehemaligen Geschützgießerei und der „Plantage“) südlich der Spree vorzusehen. Unter Berücksichtigung der beiden bestehenden Straßenbrücken über die Havel, die Juliusturm- und die Schulenburgbrücke sowie die Umgestaltung diverser Uferbereiche (Aufgabenstellung LA) kann so ein geschlossener Rundweg durch die Altstadt und die westlich der Havel gelegenen Wohngebiete entstehen, der die genannten Bereiche östlich der Havel neu anbindet.

Ebenfalls wird gefordert, einen Umgestaltungsvorschlag für den Brückenquerschnitt der Straßenbrücke am Juliusturm zu erarbeiten, welche die Qualität der Brückennutzung für Fußgänger deutlich erhöht und Passanten einlädt, sich auf dem Rundgang zu begeben, um die Gebiete auch außerhalb der Altstadt zu entdecken.

Um dieses Ziel zu erreichen werden, werden zwei Maßnahmen im Rahmen der Aufgabe für den Konstruktiven Ingenieurbau (in Kooperation mit Landschaftsarchitektur und / oder Architektur) gefordert:

**„Neue Spreebrücke“** – Eine neue Fußgänger- und Radbrücke zur Überquerung der Spree an der Mündung zur Havel in unmittelbarer Nähe der Altstadt Spandau, der Zitadelle und der denkmalgeschützten ehemaligen Geschützgießerei ist zu entwerfen und zu konstruieren.

Der besondere Ort fordert einen besonderen Schwerpunkt in der Gestaltung der Brückenkonstruktion heraus. Die Brücke wird neue Ausblicke auf die markanten Architekturen der Altstadt Spandau und der benachbarten Zitadelle sowie der Geschützgießerei bieten. Die hier zu planende Fuß- und Radwegbrücke bildet sowohl für den Nutzer als auch für den Betrachter ein einmaliges Erleben der städtischen Landschaft Spandaus und der innerstädtischen Flusslandschaft an der Mündung der Spree in die Havel. Gleichzeitig kann, bedingt durch die exponierte Lage, ein neues Wahrzeichen für Spandau entstehen.

Der Berücksichtigung der vielfältigen Ausblicke und verschiedenen Ansichten von der Brücke ist bei der Entscheidungsfindung zur Gesamtgestalt und DetAILierung ein sehr hoher Stellenwert beizumessen.

**Umgestaltung Brückenquerschnitt Juliusturmbrücke**

– Die Juliusturmbrücke ist eine vierspurige Straßenbrücke mit breiten Gehwegbereichen an beiden Seiten. Die Brücke wurde 1936 / 37 als genietetes Durchlaufträgersystem errichtet (siehe Anlage „Juliusturmbrücke – Pläne“). Durch ihre hohe und breite Fahrbahn, das hohe Verkehrsaufkommen und die Stellplätze auf beiden Randfahrbahnen wirkt die Brücke für Passanten eher als Sperre zwischen Altstadt und Zitadelle denn als Verbindung.

Konzepte zur Umgestaltung des Brückenquerschnittes werden gefordert, um die Attraktivität für Fußgänger zu erhöhen und die Einbindung in den neuen Rundweg zu verdeutlichen. Diese sollen möglichst im Rahmen der Belastbarkeit der vorhandenen Brückenkonstruktion, jedoch ohne Verstärkungsmaßnahmen, realisierbar sein.

**„Neue Spreebrücke“****Lage**

In der Anlage „Lageplan“ werden zwei mögliche Alternativen zur Brückenachse angegeben. Die vorgeschlagene Lage in der Verlängerung der Straße „An der Spreeschanze“ kann entweder vor der Spitze der Halbinsel Sophienwerder oder mit einem Gründungspunkt auf und ggf. einer Erschließung der Halbinsel liegen. An dieser Mündung des „Ruhlebener Altarms“ in die Spree ist der Fluss mit etwa 150 m relativ breit, Mittelpfeiler sind unter Berücksichtigung der Angaben in der Anlage „Durchfahrtsprofil“ zugelassen. Die vorgegebene Lage der Brückenachse ist nicht bindend, insbesondere ist im Rahmen des landschaftsplanerischen Gesamtkonzepts die Achse festzulegen. Bei einer Verlegung der Achse Richtung Havel ist zu berücksichtigen, dass vorgesehen ist, das „Spandauer Horn“ (die Landspitze am Nordufer der Spree an der Mündung) zur besseren Schiffbarkeit auszurunden. Eine neue Brücke direkt an der Mündung darf keine zusätzlichen Hindernisse für die Schiffbarkeit bieten und wäre ohne Flusspfeiler zu planen. Die Grünfläche am nördlichen Ufer steht als Fläche für Rampen- und Treppenbauwerke zur Verfügung.

**Konstruktionshinweise**

**„Spreebrücke“** – Die Brücke überquert die „Untere Spree“, den erste Teilabschnitt der „Spree-Oder-Wasserstraße“, eine Bundeswasserstraße der Wasserstraßenklasse IV mit Einschränkungen.

Die Spree ist an dieser Stelle – westlich der Mündung des Ruhlebener Altarms – ca. 150 m breit, die in der Anlage „Durchfahrtsprofile“ angegebenen Höhen und Breiten sind einzuhalten.

Die Brücke soll mindestens 4,0 m breit sein. Für Rampen und Treppen beträgt die Mindestbreite 3,0 m, die Rampenneigung darf 6 % nicht überschreiten. Die Angaben der DIN 18025, Teil 1 sind bei der Ausbildung der Rampen und Treppen zu beachten.

Die Brücke ist für ein hohes Aufkommen an Fuß- und Radverkehr zu konzipieren. Insbesondere ist bei der Gestaltung des Brückenquerschnittes zu berücksichtigen, dass sich Personen und Personengruppen auf der Brücke aufhalten werden, um die verschiedenen Ausblicke zu genießen. Der Radverkehr ist über Rampen an die Ufer anzubinden.

Brückenform und Tragsystem sind frei anhand gestalterischer, funktionaler, tragwerks- und montagetechnischer Kriterien zu wählen und zu entwickeln. Alle Baustoffe sind zugelassen, die Anwendung von innovativen Baustoffen und / oder Bauweisen sind selbstverständlicher Gegenstand eines Ingenieurwettbewerbs.

Die Einbindung von nachhaltigen Energiequellen für Beleuchtung wird ebenfalls empfohlen.

**„Umgestaltung Juliusturmbrücke“** – Die Brücke überquert die Havel, als Teil der „Havelwasserstraße“, eine Bundeswasserstraße der Wasserstraßenklasse III. Das Haupttragsystem der Brücke, inkl. Stahlträger, Pfeiler, Gründung, ist zu erhalten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen konzeptionell erarbeitet werden und in der Qualität einer Machbarkeitsstudie im Rahmen von Lastvergleich o.Ä. nachgewiesen werden. Verstärkungen der bestehenden Haupttragkonstruktion sind möglichst zu vermeiden. Die vorhandene Unterkante der Brücke darf nicht unterschritten werden.

### **Baugrund, Grundwasser und Wasserstände**

Aus Erfahrungen mit umliegenden Bauwerken ist von folgender Baugrundsituation auszugehen: Unter den unterschiedlich mächtigen Auffüllungen und Deck-sanden sind teils tiefreichende (bis mindestens 15 m unter OKG) Organogene in Form von Torf und Faulschlammschichten anzutreffen. Unter- bzw. außerhalb der Sumpfrinnen wird der Untergrund vornehmlich von Fluss- und Talsandablagerungen geprägt, die erst in größerer Tiefe von Geschiebemergel unterlagert werden.

Das entspannte Niveau des oberen Grundwasserleiters wird im Wesentlichen mit den Wasserständen der Spree und Havel kommunizieren und ist im Mittel bei etwa +28,0 m NN anzunehmen. Die relevanten Wasserstände sind der Angaben zum Durchfahrtsprofil (Anlage „Durchfahrtsprofile“) zu entnehmen.

### **Weitere Planungsgrundlagen**

- Lageplan mit Eintragung der Brückenachse (Anlage „Lageplan“) und Geländeschnitt M 1:1000
- Datenblatt mit Angaben zum erforderlichen Durchfahrtsprofil (Anlage „Durchfahrtsprofile“)
- Pläne Juliusturmbrücke (Anlage „Juliusturmbrücke – Pläne“) M 1:1000

Für die Anbindung des Bauwerkes im Uferbereich sind zu berücksichtigen:

Beide Ufer sind mit einer Spundwand mit Spundwandköpfen aus Beton gesichert.

**Lastannahmen:**

Als Brückenbelastung sind die Angaben des DIN Fachberichtes 101 (3/2009) und der DIN 1055 T1 bis T 9 sowie die Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufer-einfassungen“ (EAU 2004) bindend. Es ist ein Dienstfahrzeug mit den Abmessungen 2,2 m x 4,0 m und zwei Achslasten im Abstand von 3,0 m von 80 kN bzw. 40 kN zu berücksichtigen (s. DIN-FB101, Abs. 5.6.3). Dieses ist gleichzeitig mit der Verkehrslast wirkend anzunehmen. Für die Juliusturmbrücke sind die Lastannahmen entsprechend der Neugestaltung des Querschnitts anzusetzen.

Für die Montage ist zu berücksichtigen: Es darf von April bis einschließlich Oktober zu keinen baubedingten Sperrungen der Spree kommen. Seitlich geringe Einschränkungen des Lichtraumprofils sind in der Zeit vom September bis April und höchstens dreitägige Sperrungen in der Zeit vom November bis März möglich.

**Beurteilungskriterien**

- Einbindung der neuen Brücke, Rampen und Treppenanlagen in die Umgebung
- Qualität der Umgestaltung der Juliusturmbrücke in seiner Nutzbarkeit, Einbindung in die Sinnfälligkeit der Brückenkonstruktion und gestalterische Qualität der konstruktiven Details
- Funktionalität und Erlebnisqualität der Brücken, Rampen- und Treppenanlagen
- Effizienzzahl
- Innovationsgrad
- Nachvollziehbarkeit der statischen Berechnungen, Erläuterungen, Montageüberlegungen und der Mengenermittlung

**Landschaftsarchitektur:**

- Qualität des Konzeptes entsprechend der Bedeutung des Ortes
- Begründung und Nachvollziehbarkeit von Art und Umfang der vorgeschlagenen Interventionen
- Einbindung in den städtebaulichen bzw. landschaftsräumlichen Kontext
- Umgang mit den vorhandenen landschaftlichen Elementen und städtischen Strukturen
- Wechselbeziehung zwischen Konzept und Vertiefung
- Qualität der Umsetzung des Konzeptes in den landschaftsarchitektonischen Entwurf (Materialität, Fügungsweisen, Pflanzenwahl)

**Abgabeleistungen****- Planleistungen**

- Lageplan im Maßstab 1:500 Brücke / Brückenzug mit Umfeld einschl. Darstellung aller unmittelbar in Verbindung stehenden Treppen- und Rampenanlagen,
- Darstellung der Brückenkonstruktionen in Grundriss, Längsschnitt, Ansichten und Untersicht mit Querschnittsangaben zu den tragenden Bauteilen im M 1 : 100
- Widerlager- und Pfeilerdarstellungen „Neue Spreebrücke“ im M 1 : 20,

Querschnitte und konstruktive Details beider Brücken im M 1 : 20 und größer nach Erfordernis

- Darstellung der Idee mittels selbst gewählter Darstellungsart – als räumlich illustrative Darstellung, Modelfotos oder andere geeigneten Plandarstellungen

- **Statische Berechnung** der maßgebenden Tragglieder der neuen Spreebrücke mit Angabe von Lastannahmen, statischem System, Schnittgrößen und Be- messung. Detailnachweis von zwei wichtigen Knotenpunkten.

Relevante, überschlägig ermittelte Angaben zum Schwingungsverhalten.

Nachweis der Machbarkeit der Umgestaltung der Juliusturmbrücke über Last- vergleiche o.Ä.

- **Erläuterungsbericht** mit Erläuterung der gestalterischen Idee und der konstruktiven Lösungen mit Begründung der gewählten Lösungen speziell auch im Hinblick auf die Einbindung der neuen Wege und Brückenkonstruktionen in die Landschaft und in das Stadtbild. Skizzenhafte Montageüberlegungen

- **Mengenermittlung** (Neue Spreebrücke) als tabellarische Übersicht

- **Effizienzzahl:** (Neue Spreebrücke) Angabe des jeweiligen Verhältnisses des Konstruktionsgewichts der Brückenträgerkonstruktion (abzgl. Pfeiler oder Widerlager) zur Spannweite. Die Angabe ist Nachvollziehbar auf den Zeichnungen anzugeben.

*Hinweise:*

- Für die Pläne der Kooperationsaufgabe werden zwei Stelltafeln zur Verfügung gestellt. Die Arbeiten sind daher auf zwei Fläche von jeweils 2,00 m Breite x 1,5 m Höhe darzustellen. Die Kooperationsarbeiten dürfen 4 Blatt A0 Hochformat zur Darstellung der Arbeit in Anspruch nehmen.
- 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.

Reinhart Steinweg

„KulturCampus“

## Einführung

Thematisiert wird das Areal westlich des Falkenseer Platzes. Auf dem Areal befinden sich die Freiherr-vom-Stein Oberschule sowie ein Standort der Polizei. Mit der Stilllegung der Reiterstaffel der Polizei (2011) entstehen große Entwicklungspotenziale für den innerstädtischen Standort. Die Architekturaufgabe steht damit in einem direkten Bezug zum Teilbereich der Städtebauaufgabe Altstädter Ring / Falkenseer Damm / Falkenseer Platz und Straße am Juliussturm.

Unter dem Titel „KulturCampus“ soll ein öffentliches Kultur- und Veranstaltungszentrum entstehen, das eng mit den Entwicklungsplänen der Freiherr-vom-Stein Oberschule verknüpfen werden soll. Ausgangspunkt des Programms ist eine Veranstaltungshalle für Kultur und Sport, die gleichzeitig als Dreifachsporthalle für Schulnutzungen zu konzipieren ist.

## Zielsetzung

Das Planungsareal ist als urbaner Stadtbaustein zu entwickeln, der neue Impulse für die Vernetzung der heterogenen Innenstadt Spandaus setzen kann. Der „KulturCampus“ beinhaltet die Chance, die bestehenden innerstädtischen Quartiere (u.a. Bahnhofsareal, Altstadt) in einem neuen Koordinatensystem zu verorten. Zusätzliche stadträumliche Entwicklungspotenziale für den „KulturCampus“ lassen sich durch den Rückbau und die Optimierung der überdimensionierten Verkehrsführungen generieren.

## Aufgabe

Das Areal Moritzstraße, Galenstraße, Falkenseer Damm und -Platz, Altstädter Ring ist mit Fokus auf den Bereich „Reiterstaffel“ zu einem lebendigen, vielfältigen „urbanen“ Quartier besonderer Prägung zu entwickeln. Diese kann nicht wie bei dem bereits bestehenden „Altstadt-Kultursatelliten“, der „Zitadelle“, aus der historisch vorgegebenen Gestalt einer Festungsanlage gewonnen werden, sondern muss neu erfunden werden. Weniger die Institution Polizei, als vielmehr die örtlich bereits vorhandene Oberschule – die mittelfristig anstrebt, zu ihrem grundständigen bisher naturwissenschaftlichen Schwerpunkt auch die musischen Fächer stärker auszubauen – kann als Kooperationspartner für das Kultur- und Veranstaltungszentrum synergetische Beiträge leisten. Die bereits angesprochene Erschließung stadträumlicher und nutzungserweiternder Potenziale an den Rändern des Zentrums könnte den Facettenreichtum im kulturell-gesellschaftlichen Angebot vergrößern. Ebenso könnte eine Neuinterpretation der „Verkehrsschneisen“-Problematik Chancen für die gewünschte Verknüpfung der Altstadt mit dem Zentrum eröffnen: Dessen „Prägnanz“ muss von außen entsprechend wahrgenommen werden können.

Die Aufgabe beinhaltet eine Bearbeitung in zwei Maßstabsebenen: Im ersten Schritt ist eine umfassende städtebauliche Konzeption des markierten Planungsareals zu leisten. Im zweiten Schritt erfolgt eine Durcharbeitung auf der Maßstabsebene der Architektur (siehe Abgabeleistung). Diese Maßstabsebenen bilden die ganzheitlich zu entwickelnden Planungsgedanken im Ergebnis ab. Entwurfsidee und der städtebauliche Rahmen stehen in einem besonders innigen Abhängigkeitsverhältnis. Es stellt sich die Grundfrage: Reicht das z.Zt. zur Verfügung stehende Grundstück für die Realisierung der gewollten Entwurfsidee aus, oder werden zusätzliche Flächen benötigt, die durch Rückbauten von Verkehrsflächen und Interventionen in den existierenden Bestand, insbesondere in und am Altschädeler Ring / Falkenseer Platz, gewonnen werden können? Rechtfertigt der städtebauliche, gestalterische, funktionale, strukturelle Gewinn den Aufwand und die eventuellen Verluste? Welche Folgen ergeben sich für das mitbetroffene Umfeld? Können diese möglicherweise im Sinne der vorgenannten Aspekte positiv bilanziert werden? Diesen Abwägungsprozess visuell transparent zu machen, wäre wünschenswert.

**Zum städtebaulichen Umfeld:**

Der engere Wettbewerbsbereich mit dem Areal der „Reiterstaffel“ grenzt im Norden und Osten an Hauptverkehrsstraßen, die als große, das Stadtgefüge zerschneidende und trennende Schneisen wirken. Für das Kultur- und Veranstaltungszentrum ist eine gute, auch visuell deutlich wahrnehmbare Verbindung zur Altstadt gewünscht. Zwischen Falkenseer Platz und der Moritzstraße ist die Sicht auf die Altstadt durch ein langgezogenes Parkhaus am Mühlengraben versperrt. Angesichts dieser Sachlage ist die Frage zu stellen, ob zwei Fahrspuren (ohne partiell erforderliche Abbiegerspuren) statt der jetzt vorhandenen drei Spuren den Verkehrsbedürfnissen auch genügen könnten. Der Parkhausriegel, der häufig unausgelastet ist, wird zur Disposition gestellt. Eine separate Fahrspur für das Parken in Schrägaufstellung, begleitend zum Stadtgraben, sollte stattdessen genügen.

Im Zuge solcher Überlegungen lässt sich auch der große Verkehrskreisel „Falkenseer Platz“ in Frage stellen, der nachträglich beampelt wurde. Eine Kreuzung mit Abbiegerspuren, die bedeutend weniger Stadtfläche beanspruchen würde, könnte die Verkehrsbelastigung ebenso leisten. Das Zentrums-Gelände könnte dadurch um weitere, zusätzliche Meter an die Altstadt-Peripherie herangerückt werden, was die Qualität dieser Hauptanbindung zusätzlich optimieren würde. Ob analoge Fahrspurreduzierungen für den „Falkenseer Damm“, die „Neuenburger Straße“ und die Straße „Am Juliusturm“ ebensolche Impulse für städtebauliche Verbesserungen generieren können, bleibt ein Apell an die Kreativität der Wettbewerbsteilnehmer.

**Zur Freiherr-von-Stein-Oberschule:**

In aktuellen Investitionsplanungen der Stadt ist festgelegt, dass an Stelle der jetzt vorhandenen temporären Klassenpavillons anschließend an die U-förmige Bebauung (Galenstraße / Falkenseer Damm / Reiterstaffe-Grundstück) ein regulärer, mehrgeschossiger Erweiterungsbau errichtet werden soll, der die nach Süden offene Seite des „U“ zur Schulsportanlage abschließt. Mit diesem Erweiterungs-

bau werden nicht nur aktuelle Bedürfnisse des hier gewachsenen Schulstandortes gedeckt, sondern zugleich auch die „Zweigstelle“ ersetzt, die noch im „Alten“ Gymnasium in der Altstadt (Carl-Schultz-Straße / Jüdenstraße) untergebracht ist. Diese Erweiterungsplanung ist nicht Gegenstand der Architekturaufgabe. Über ein Planungsgutachten wurde stadtseits ermittelt, dass die Schule eine Dreifachsporthalle bekommen soll mit multifunktionaler Nutzbarkeit als Ersatz für Aula und Sporthalle im vorhandenen Gebäude, die für die Umstellung auf Ganztagsbetrieb neue Nutzungen erhalten müssen. Gleichzeitig wurde damit festgestellt, dass die „Multifunktionshalle“ nicht auf dem Schulgelände, sondern aus Platzgründen auf dem Reiterstaffel-Areal untergebracht werden muss. Natürlich würde die Schule eine direkte (interne) Verbindung vom Erweiterungsbau zu den Umkleiden der Multifunktionshalle begrüßen. In die aktuelle Investitionsplanung nicht aufgenommen wurde die seitens der Schule beabsichtigte künftige Ausweitung der musischen Fächer. Eine Kombination mit Programmteilen des Kultur- und Veranstaltungszentrums bietet sich hier an.

**Zum Kultur- und Veranstaltungszentrum:**

Die Errichtung eines „KulturCampus“ entspricht den Wünschen des Bezirks Spandau. Der Impulsgeber dafür ist die „Multifunktionshalle“, die durch die aktuelle Investitionsplanung weitgehend gesichert ist, weil sie die erforderliche 3-fach-Sporthallen- und Schulaula-Funktion mit diversen gewünschten Veranstaltungsfunktionen verbinden kann. Daneben ist ein Ersatz für das „kleine Theater“, das bislang im „alten“ Gymnasium residierte, anzubieten sowie die auch seitens des Bezirks erwünschten Bandprobenräume u.ä., die gemeinschaftlich mit dem musischen Fachbereich der Oberschule genutzt werden könnten. Welche weiteren öffentlichen oder privaten Einrichtungen oder Institutionen auf dem „KulturCampus“ vertreten sein sollen, um es zu einem lebendigen Kulturzentrum zu machen, ist offen. Die Wettbewerbsteilnehmer sind insoweit aufgefordert, in diesem Ideenwettbewerb auch bezüglich der programmatischen Ausrichtung des Campus ihre Ideen einzubringen. Anregungen dazu werden in der Raumprogrammtabelle angeboten (siehe Anhang Planunterlagen).

**Zur Veranstaltungs- / Dreifachsporthalle:**

Diese Halle, die wegen der vielfältigen Funktionen – tagsüber i.d.R. Schul- und eventuell Vereinssport, abends i.d.R. eine breite Palette größerer und gelegentlich kleinerer Veranstaltungen – kurz auch als „Multifunktionshalle“ bezeichnet werden kann, ist das Hauptgebäude auf dem Campus. Diese Bedeutung muss auch nach außen durch eine entsprechende anspruchsvolle Architektursprache zur Erscheinung gebracht werden.

Im Einzelnen sind folgende Planungsvorgaben zu beachten:

- Die Multifunktionshalle soll als wettkampftaugliche Schul- und Vereinssporthalle, aber auch in Kombination als multifunktional nutzbare Veranstaltungshalle für Kultur- und Sonderveranstaltungen dienen. In der Regel wird die sportliche Nutzung überwiegen.
- Die Halle ist als Dreifachturnhalle (mit Trennvorhängen o.ä.) unter Berücksichtigung der erforderlichen Maße für höherklassige Handballspiele einschließlich fester Tribünen mit ca. 225 Plätzen auszustatten.

- Bei Veranstaltungen (z.B. Bühnenutzung) sollen, z.T. auf Teleskopbühnen im hinteren Bereich, bis zu 900 weitere temporäre Plätze im Innenbereich der Halle (ca. 27x45 m) vorgesehen werden können. Planerisch sind folgende Veranstaltungsarten beispielhaft zu bedenken: Philharmonische Konzerte, Rockbands, Chorauflührungen, Produktionen aller Theaterformen, d.h. auch Musik- und Tanztheater, aber ebenso Events, Tagungen, Seminarveranstaltungen sowie politische und sonstige Versammlungen.
- Für die o.a. „Bühnenutzung“ ist eine Bühne mit entsprechenden Nebenräumen einzuplanen, wobei der Bühnenboden aus variablen Elementen bestehen soll. Im Bühnenbereich ist die Einbaumöglichkeit für bühnentechnische Einbauhilfen (begehbar!) oberhalb der lichten Höhe von 6,0 m, darüber hinaus im Saalbereich Einbauten für die Veranstaltungstechnik (teilbegehbar) oberhalb der lichten Höhe von 7,0 m zu berücksichtigen. Das Bühnenportal zum Saal hat bei einer Höhe von 6,0 m eine Breite (entwurfsabhängig) von mindestens 10,0 m bis zu 15,0 m Breite. Der Bühnenraum muss eine rückwärtige LKW-Andienung haben und ein Andienungstor von mind. 3,0 m Breite bei 6,0 m Höhe.
- Die Zugänge für Schüler / Sportler bzw. Veranstaltungs-Akteure soll von dem Zugang für das Publikum / die Besucher getrennt sein und durch einen eigenen Zugangsbereich mit angeschlossenem Foyer, das vor allem bei kulturellen Großveranstaltungen dem Publikum, nicht aber den Tribünenbesuchern von Hallenhandballspielen zur Verfügung stehen soll. Dieses Foyer soll separat für Ausstellungen oder kleine Veranstaltungen (Lesungen u.v.m.) unabhängig vom Sportbetrieb genutzt werden können.
- Zur Bewirtung bei allen Arten von Veranstaltungen ist ein Cateringbereich mit guter Verbindung zu den Publikumsbereichen einzuplanen. Diese Cateringbereich erfordert eine von Publikums-/Besucherwegen völlig getrennte Wirtschaftsandienung (mittlere LKWs) mit einem „Vorfeld“, auf dem bei Großveranstaltungen auch Küchen- / Versorgungszelte aufgestellt werden können.
- Die Halle ist natürlich zu belichten. Stirnseitige Belichtung ist möglichst zu vermeiden, Shedbelichtung von Norden ist möglich, Blendung bei Ost-, Süd- Westbelichtung muss durch geeignete, ggf. regulierbare Mittel ausgeschlossen werden. Verdunkelungsmaßnahmen sind für Veranstaltungen, die dessen bedürfen, vorzusehen.

Zu den „Altbauten“ der Reiterstaffel:

Es sind dies die sog. Häuser 3-6, Ende des 19., spätestens Anfang des 20. Jahrhunderts erbauten Backsteinbauten, bis auf Haus 3 nur eingeschossig, die zuletzt von der „Reiterstaffel“ (der Bundespolizei) genutzt wurden. Die als „Obergeschoss“ bezeichneten Dachgeschosse wurden mutmaßlich für Futterlagerung genutzt, können aber nicht nach heutigen Gesichtspunkten als „ausgebaut“ gelten. Es sind insgesamt 4 unterschiedliche Gebäude – 3 „Wirtschaftsgebäude“ und eine ungewöhnlich oblonge Reithalle – die alle unter Denkmalschutz stehen. Lediglich die Reithalle ist erkennbar architektonisch wertvoll und von daher erhaltenswürdig. Bezuglich der Wirtschaftsgebäude kann man – angesichts des erwartbaren sehr hohen Aufwandes für eine zeitgemäße Anpassung an neue Nutzungsformen – durchaus geteilter Meinung sein. Es ist nicht klar ersichtlich, was mit der Unterschutzstellung bezweckt werden soll (zumal die Baudokumentationen lückenhaft

sind). Soll an die historische Nutzung des Gebäudes als Kaserne erinnert werden, womit indirekt auch daran erinnert werden würde, dass Spandau einstmais eine Festungsstadt war, weil das Kasernengelände in dem Gürtel vormaliger Befestigungsanlagen lag? Evident ist das bei diesen Gebäude, die eher von der Polizei-nutzung (ab 1920) zeugen, aber nicht – es sei denn, man wandelte alles zu einer Außenstelle des Stadtmuseums um, wovon aber stadtseits nicht die Rede ist. Es obliegt damit den Wettbewerbsteilnehmern, für jedes einzelne Wirtschaftsgebäude zu prüfen, für welche Nutzungen aus dem Angebot des Raum- / Nutzungsprogramm es geeignet sein könnte und ob es dann für das Zentrum eine konzeptionelle Bereicherung darstellen würde.

Zu den Gebäuden im Einzelnen ist zu bemerken:

- Haus 3 – BGF/NF = 577/459 m<sup>2</sup>:

Stallgebäude, erdgeschossig nur z.T. mit Dachgeschoß, in baulicher Kombination mit einem zweigeschossigen Anbau, mit Dachgeschoß genutzt für Personalräume (Wasch-, Umkleide-, Aufenthaltsräume o.ä.). Durch Lage an der Grenze zum Oberschulgelände ggf. auch für schulische Alleinnutzung (musische Fachräume) oder Mischnutzung durch Ober-/Volkshochschule u. Bands (Probenräume u.ä.) geeignet.

- Haus 4 – BGF/NF = 162/138 m<sup>2</sup>:

Vermutlich eine Art Stallmeisterei mit Werkstätten (u.a. Schmiede), erdgeschossig mit Dachgeschoss mit weitgehend festgelegter Raumauftteilung infolge massiver, tragender Innenwände. Die Verwendbarkeit für Nutzungen aus dem Programm des Campus ist, wie schon erwähnt, hier besonders zu prüfen.

- Haus 5 – BGF/NF = 1278/949 m<sup>2</sup>:

„Reithalle“, erdgeschossig, ohne Dachgeschoss, mit im Innenraum sichtbaren Stahlfachwerksbindern aus filigranen Kleinprofilen. Architektonisch das anspruchsvollste der Altbauten. Geeignet für spezielle Veranstaltungsformen für einen Teilnehmerkreis bis zu 480 Pers., ggf. auch als Standort für die öffentliche Cafeteria des KulturCampus.

- Haus 6 – BGF/NF = 334/256 m<sup>2</sup>:

Stallgebäude, erdgeschossig mit Dachgeschoss. Außer im Bereich der Giebelseiten frei von massiven Innenwänden. Die Nutzbarkeit für Programmteile des Zentrums ist auch hier konzeptionsabhängig zu prüfen.

Zu den Außenanlagen:

Luftbildaufnahmen des Areals der „Reiterstaffel“ zeigen einen Baumbestand, der sich offenbar über mehrere Jahrzehnte ungestört entwickeln konnte – eine Bestandsuntersuchung liegt nicht vor. Eine komplette Erhaltung des Bestandes wird bei einer möglichen Verschiebung der Grundstücksgrenzen an den beiden Hauptstraßen mindestens dort nicht möglich sein. Durch die neue Bebauung und Zweckbestimmung des Geländes als „Kulturcampus“ werden die Freianlagen neu zu konzipieren sein. Eine Erschließung für die aktiven Benutzer (ggf. Bewohner) und Besucher des Zentrums und ggf. ergänzende Randbauten und Andienungsverkehr / Feuerwehr – ist dabei ein Aspekt. Wichtig für den Campus sind differenzierte, den einzelnen Funktionsbereichen zugeordnete Freibereiche mit Aufenthaltsqualität, die untereinander kommunizieren können. Außer Parkplätze

für Behinderte sind keine PKW-Parkplätze auf dem Gelände nachzuweisen. Der ruhende Verkehr für etwa ergänzende Randbauten muss grundsätzlich von Tiefgaragen unter diesen aufgenommen werden.

## Abgabeleistungen

1. Städtebau:
  - 1.1 Städtebauliche Konzeption (genordet als Dachaufsicht) M = 1:2000
  - 1.2 Lageplan (als Erdgeschoß inkl. Außengestaltung) M = 1:500
  - 1.3 Städtebauliche Schnitte (ein Quer- und ein Längsschnitt) M = 1:500
2. Gebäudeplanung (Nutzungsprogramm für den ‚KulturCampus‘):
  - 2.1 Mehrzweckhalle M = 1:200  
(alle Grundrisse, mind. ein Quer- und ein Längsschnitt sowie alle Ansichten)
  - 2.2 exemplarischer Umgang mit einem Bestandsgebäude M = 1:200  
(Ausschnitt aus einem ausgewählten Bauwerk: Grundrisse, Schnitte und Ansichten)
  - 2.3 Grundrisse aller weiteren vorhandenen und ggf. zusätzlichen Bauten (Flächennachweis) M = 1:500
  - 2.5 Perspektiven (atmosphärische 3D-Darstellung, min. 1 x innen, 1 x außen sowie skizzenhafte Darstellungen zum exemplarischen Umgang mit dem Bestand)
  - 2.6 Fassadenstudie Mehrzweckhalle M = 1:50  
(Fassadenausschnitt mit Gebäudeschnitt und Grundrissausschnitt, mit Angaben zur Konstruktion und Materialen)
  - 2.7 schriftliche Erläuterungen, max. 2 Seiten DIN A4

## Bewertungskriterien

- Einbindung und Vernetzung des Planungsareals in den städtebaulichen Kontext
- Aktivierungspotenzial städtischer Räume durch den Rückbau und die Restrukturierung der Verkehrsführung
- Einbindung der historischen Bausubstanz in die städtebauliche Konzeption
- Ausbildung einer städtebaulichen Akzentuierung und Neuinterpretation des Falkenseer Platzes und seines Umfeldes
- Erzeugen von Synergien zwischen den verschiedenen Nutzungsbausteinen des „KulturCampus“
- Schaffung unterschiedlicher, flexibler Nutzungsszenarien im Spannungsfeld zwischen (internen) Schulnutzungen und öffentlichen Veranstaltungen
- gestalterische Qualität der Gebäudeentwürfe
- Innovationen zu energie- und ressourcensparendem nachhaltigem Bauen

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar – diese obliegt entwurfsabhängig den jeweiligen Verfassern. Grundsätzlich gilt die Maxime, dass es sich hier insgesamt um einen Ideenwettbewerb handelt.

*Jens Hanisch*

### **„KulturCampus - Nachhaltige Standortentwicklung“**

Ein Drittel des Ressourcen- und Energieverbrauchs in Deutschland ist dem Bau und Betrieb von Gebäuden zuzurechnen. Hieraus wird überdeutlich, dass Nachhaltigkeit kein schmückendes Etikett sein darf, sondern in der täglichen Praxis gelebt werden muss, um eine generationenübergreifende, gerechte Ressourcenutzung zu erreichen. Die Gestaltung der gebauten Umwelt, die Teil unseres Lebensraums ist, gewinnt an Nachhaltigkeit, wenn bestimmte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualitäten Betrachtung finden.

Im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung in der Fachsparte Architektur wird daher dazu aufgerufen, bei dem Entwurf die Grundsätze eines Nachhaltigen Bauens zu berücksichtigen und umzusetzen. Eine Arbeit der Fachsparte Architektur, die das Thema Nachhaltigkeit vertiefend behandelt, kann mit dem Sonderpreis Nachhaltigkeit prämiert werden. Die unten genannten Abgabekriterien und Beurteilungskriterien sind dabei zu beachten. Erfolgt die vertiefende Bearbeitung nicht, führt dies natürlich nicht zum Ausschluss von der Bewertung innerhalb der Fachsparte Architektur.

Im Rahmen der Wettbewerbsbeiträge wird erwartet, dass Nachhaltigkeitsziele durch die Teilnehmer definiert und im Entwurf umgesetzt werden. Es ist ein Konzept einer ganzheitlichen Nachhaltigkeitsstrategie für den Wettbewerbsentwurf zu entwickeln. Entsprechende qualitative und quantitative Bewertungskennzahlen sollen formuliert bzw. dargestellt werden.

Die Grundsätze und Methoden des Nachhaltigen Bauens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) werden im „Leitfaden Nachhaltiges Bauen“ wiedergegeben, der für die Bundesbauten verpflichtend eingeführt ist. Ergänzend steht das „Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen für Bundesgebäude“ (BNB) zur Verfügung (siehe [www.nachhaltigesbauen.de](http://www.nachhaltigesbauen.de)).

Nachfolgend werden einige Aspekte des Nachhaltigen Bauens beschrieben, die in Bezug auf die spezifische Aufgabenstellung als besonders relevant erscheinen:

Eine hohe Qualität der städtebaulichen Einbindung und der Gestaltung der Gebäude und Außenräume trägt zum langfristigen Erfolg des neuen Bausteins im Stadtgefüge bei, nicht zuletzt durch Nutzungsüberlagerung, Beteiligungs- und Identifikationsmöglichkeiten. Die öffentliche Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und ein vielfältiges Nutzungsangebot können Integration, Akzeptanz, Kommunikation und Gemeinschaft befördern. Die Aufenthaltsqualitäten von Innen- und Außenräumen spielen eine große Rolle für Begegnung, Kommunikation, Verantwortungsbewusstsein und das soziale Zusammenleben.

Mit dem Entwurf sind angenehme akustische Bedingungen herzustellen. Sowohl Außenlärm, als auch Lärmbelästigungen zwischen unterschiedlichen Nutzungen sind zu betrachten. Auch die angemessene Versorgung mit Tageslicht, bei gleich-

zeitiger thermischer Behaglichkeit, steigert die Aufenthaltsqualität und verringert im besten Fall den Energieverbrauch.

Die Nutzungsflexibilität und die Dauerhaftigkeit von Konstruktion und Materialien spielt für einen langfristigen Erfolg sowohl in funktionaler, als auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine große Rolle. Der Umgang mit Ressourcen hat direkten Einfluss auf die Stoffkreisläufe. In Bezug auf Boden, Wasser, Energie und Baustoffe sind intelligente, schonende und sparsame Konzepte zu finden. Auch ein effizienter Umgang mit Flächen wird erwartet. Die Weiterverwendung vorhandener Ressourcen der bestehenden Gebäude ist besonders zu prüfen.

## Abgabeleistungen

Für die Abgabe eines Wettbewerbsbeitrags in der Kategorie Nachhaltiges Bauen sind grundsätzlich die Abgabeleistungen der Fachsparte Architektur erforderlich. Im Folgenden werden weiterführende, vertiefende Abgabeleistungen definiert, die für die Bewertung innerhalb der Fachsparte Nachhaltiges Bauen notwendig sind. Diese zusätzliche Abgabeleistung soll auf einem separaten Plan dargestellt werden.

- Lageplan, M 1:500:  
als Dachaufsicht mit Darstellung der opaken bzw. transparenten Dachflächen, sowie ggf. Gründächern, bzw. solaraktiven Flächen (Solarthermie, Photovoltaik), der Darstellung der Freiflächen (versiegelte bzw. unversiegelte Flächen) und der Erschließung
- Fassadenschnitt, M 1:50:  
mit Aussagen zu Konstruktion, Materialarten und -dicken (inkl. Dämm- und Speichermassenkonzept), opaken und transparenten Flächen und zu den Konzepten hinsichtlich Belichtung (Tages- und Kunstlicht), Belüftung und Blend- und Sonnenschutz
- Berechnungen:  
A/V-Verhältnis  
Fensterflächenanteil Regelfassade  
Fensterflächenverhältnis Gesamtgebäude (nur Multifunktionshalle)  
Versiegelungsgrad des Grundstücks
- Erläuterungen (Kurzform) und graphische Aufbereitung des Nachhaltigkeitskonzepts
- Weitere Darstellungen nach Wahl des Verfassers
- Erläuterungsbericht mit allen relevanten Aussagen in Langform als zusätzlicher DIN A 4 Ausdruck (max. 3 Seiten)

## Beurteilungskriterien

Alle Arbeiten werden nach folgenden Gesichtspunkten beurteilt. Die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar – diese obliegt den Verfassern.

- Gestaltung (städtische Einbindung, Außenraum- und Gebäudequalität, Identität)
- Funktionalität (Erschließung, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Kommunikationsfördernde Flächen und Räume)
- Komfort und Gesundheit (Sicherheit, Lärmschutz, Tageslicht, Raumklima)
- Wirtschaftlichkeit (Flächeneffizienz, Nutzungsflexibilität, Lebenszykluskosten)
- Ressourcen und Energie (Flächenversiegelung, Baustoffe, Energiebedarf, Energiebedarfsdeckung)

Sebastian Rost

### „Kultur, Pflege und Verehrung“

„Es sind insgesamt 4 unterschiedliche Gebäude – 3 „Wirtschaftsgebäude“ und eine ungewöhnlich oblonge Reithalle – die alle unter Denkmalschutz stehen.

Lediglich die Reithalle ist erkennbar architektonisch wertvoll und von daher erhaltenswürdig.

Bezüglich der Wirtschaftsgebäude kann man – angesichts des erwartbaren sehr hohen Aufwandes für eine zeitgemäße Anpassung an neue Nutzungsformen – durchaus geteilter Meinung sein. Es ist nicht klar ersichtlich, was mit der Unterschutzstellung bezweckt werden soll.“ (Zitat Auslobung Architekturaufgabe)

Kultur, lat. *cultura*, leitet sich vom Verb *colere* ab. *Colere* steht unter anderem für pflegen, verehren, bebauen und ausbilden.

Versteht man die Architekturaufgabe „KulturCampus“ als bebauen und ausbilden, geht es nunmehr um die Verknüpfung mit der Idee von pflegen und verehren. Dies schließt die Frage „warum überhaupt?“ mit ein. Dies schließt dann auch die Frage nach dem Wie mit ein.

Der Versuch der Beantwortung einer oder beider genannter Fragen, die Auseinandersetzung mit den Begriffen „Pflege“ und „Verehrung“ im Sinne oder Unsinn heutiger Denkmalpflege, eben unter dem Aspekt der Frage „warum überhaupt und wie“, eventuell unter der Überprüfung des Begriffes zeitgemäß, ergeben die Aufgabe des Vertiefungsthemas Denkmalpflege.

Die Aufgabe soll im Rahmen der Architekturaufgabe in der Auseinandersetzung mit der denkmalgeschützten Substanz auf dem Gelände gelöst werden. Es ist den Teilnehmern überlassen, ob die Auseinandersetzung unter Einbeziehung oder Abgrenzung von historischen Baulichkeiten, Kubaturen, Materialien oder Lösungsansetzen geführt wird. Bewertet wird die erfolgreiche und sichtbare Auseinandersetzung.

Hilfreich bei der Auseinandersetzung könnte die in den Planunterlagen beigefügte Charta von Venedig sein.

### Abgabeleistung

Für die Abgabe eines Wettbewerbsbeitrags in der Denkmalpflege sind grundsätzlich die Abgabeleistungen der Fachsparte Architektur erforderlich.

*Richard Rabensaat*

**„Identität und Geschichte“**

Kann die Kunst ein Bild von Spandau vermitteln, das die zersplitterten Einzelteile von Historie und Architektur zusammen fügt?

Bildende Künstler aller Sparten sind aufgefordert, sich beim diesjährigen Wettbewerb um den Schinkelpreis des AIV in künstlerischer Weise mit Spandau aus-einanderzusetzen. Zwar ist Spandau ein Stadtteil Berlins, verfügt aber seit jeher über ein ausgeprägtes eigenes Bewusstsein. „Spandau bei Berlin“ ist eine ste-hende Redewendung. Dennoch ist der eigenständige Charakter des Stadtteils bei Weitem nicht mehr in einer Weise im Bewusstsein der lokalen Bevölkerung verankert, wie dies lange Zeit der Fall war. Eine ungünstige Verkehrsplanung und die Stilllegung vormals genutzter Industrie-Areale haben dazu beigetragen, dass neu zugezogene Spandauer sich eher nach Berlin, als hin zu ihrem eigenen Stadtteil orientieren.

Die Bildenden Künstler, d.h. Maler, Performer, visuell arbeitende Künstler, Fotografen und weitere Künstler, die möglicherweise konzeptueller arbeiten, sind aufgefordert, sich in ihren Beiträgen mit den Besonderheiten des Stadtteils aus-einander zusetzen.

Die Beiträge können die Geschichte Spandaus berücksichtigen, die den Ort ge-prägt hat. Hier befand sich lange Zeit die größte Waffenschmiede Europas. Auch die mittelalterliche Festung, die Zitadelle, ist ein markanter Angelpunkt des Stadtteils. Zwar ist die Zitadelle als Begriff stets in Verbindung mit dem Namen Spandau gegenwärtig. Aber auch der Festungsbau vermag es nicht, der Stadt ein wirkliches Gepräge und eine Identität zu vermitteln. Dies allerdings wäre der Kernpunkt der Aufgabenstellung der Künstler des Wettbewerbes.

Diese sind aufgerufen, mit den Entwürfen ihrer Kunstwerke über eine mögliche Identität des Ortes zu reflektieren. Idealerweise nimmt der künstlerische Ent-wurf die unterschiedlichen Elemente der Stadt auf und verbindet diese zu einer identitätsstiftenden Idee.

Während Fachsparten wie Architektur, Städtebau oder Verkehr sich auf praktisch mögliche und baulich jedenfalls realisierbare Aufgaben fokussieren, ist die freie Kunst nicht an die Fesseln der konkreten Umsetzbarkeit ihrer Ideen gebunden. Zwar sollten Vorschläge für Kunstobjekte und Aktionen auch im Stadtraum aus-führbar sein. Der Wettbewerb ist jedoch auch für rein konzeptuelle Entwürfe und Ideenskizzen offen, wie nicht zuletzt die Preisentscheidung des Wettbewer-bes 2012/2013 in der Sparte Freie Kunst beweist. Maßstab für die Bewertung des Vorschlags ist daher, wie weit dieser die Besonderheiten der Örtlichkeit berücksichtigt.

Prägend für Spandau ist ebenfalls der Verkehrskreisel des Falkenseer Platzes, der aus heutiger Sicht eine bemerkenswerte verkehrsplanerische Fehlplanung dar-stellt. Als Verkehrsknotenpunkt komplett überdimensioniert, schneidet der dort

mündende Falkenseer Damm die nördlich und westlich der Straße gelegene Altstadt von der unterhalb von Damm und Bahnhof gelegenen Wilhelmstadt ab. Weiterhin isoliert ist ebenfalls das Industriegebiet am Ruhlebener Altarm und die Eiswerder Insel. So zerfällt das historische Spandau in verschiedene geografische Segmente, die zu keiner Einheit finden. Attraktivität allerdings genießt der Standort als nahe Zuzugsgebiet für Berliner, die aus der hektischen Großstadt ihre Ruhe im nahe gelegenen Speckgürtel suchen.

Alle genannten Teile der Stadt bieten jedoch vielfältige Ansatzpunkte für künstlerische Konzepte und Ideen:

Für die stillgelegte Eisengießerei am Ruhlebener Altarm gibt es die Idee einer Kunsthalle, die raumgreifend auch Berlin Konkurrenz machen könnte und sich baulich an der Londener Tate Modern orientieren könnte. Ob dies realistisch ist, sei dahin gestellt. In der Zitadelle Spandau existieren Handwerksstätten. Hieran könnte eine Idee anknüpfen, die alte oder schlummernde Handwerkszweige wieder zum Leben erweckt und mit der Ansiedelung entsprechender Betriebe Handwerkstraditionen auf künstlerische Weise wieder zum Leben erweckt. Für die Altstadt Spandau ist bereits eine „Dialogmeile Kunst“ von städtischer Seite inszeniert, bei der bildende und darstellende Künstler an verschiedenen Stellen der Altstadt und in leer stehenden Geschäften und Räumen einen bunten Kunsparkour installieren. Die Zitadelle Spandau ist zwar als historisches Bauwerk einmalig und als ehemaliges Gefängnis und Militärgelände ausgesprochen eindrucksvoll. Eine wirklich sinnvolle Nutzungsmöglichkeit fehlt für das Gemäuer allerdings ebenso wie seine identitätsstiftende Positionierung in der Außendarstellung der Stadt Spandau.

Geprägt ist Spandau weiterhin durch seine Lage als Stadt am Wasser. Während andere Städte und auch Berlin aus seinen vielfältigen Gewässern bauliches Kapital schlagen, ist dies in Spandau bisher erst in geringem Umfang der Fall. Zudem erweist sich der Streit zwischen der Stadt und dem Land Berlin um die weitere Nutzung und Gestaltung des Hafengeländes als hinderlich.

Bei der beschriebenen Gemengelage handelt es sich um stadtplanerische Besonderheiten. Diese können in die vorgeschlagene Lösung der Fachsparte einfließen und hier im Idealfall eine intellektuell überzeugende und visuell prägende Lösung finden.

## Städtebau

- Bezirksamt Spandau von Berlin, Vermessungsamt (Hrsg.) (2009):  
777 Jahre Spandau im Kartenbild der Jahrhunderte, Berlin \*\*)
- Jahn, Mack & Partner (2012): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte Fortschreibung 2012, Berlin \*)
- Kadereit, Peter (1995): Städtebauliche Zäsuren: Das Beispiel Spandau, Arbeitshefte des Instituts für Stadt- und Regionalplanung Technische Universität Berlin, Heft 54, Berlin
- Machleidt und Partner (2010): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, überarbeitete Fassung 2010, Berlin \*)
- Ribbe, Wolfgang (Hrsg.) (1983): Slawenburg, Landesfestung, Industriezentrum - Untersuchungen zur Geschichte von Stadt und Bezirk Spandau, Berlin
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2007): Städtebaulicher Entwicklungsbereich Wasserstadt Spandau Oberhavel - Bilanz der Entwicklung, Berlin \*)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005/2009): Straßenverkehrszählung Berlin, Berlin \*)

\*) Die Quellen sind der Auslobung als PDF-Datei beigefügt.

\*\*) Auszüge des Kartenmaterials sind der Auslobung als PDF-Datei beigefügt.

## Verkehrswesen Straße

- Richtlinien, Merkblätter und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

## Nachhaltiges Bauen

- Leitfaden Nachhaltiges Bauen; BMVBS 2013
- Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen für Bundesgebäude (BNB)
- Energieatlas: Nachhaltige Architektur; Manfred Hegger; Birkhäuser Verlag
- Heinz Kaufmann, Luzius Jecklin, Solares Bauen, Birkhäuser, 2003
- Sahner, Georg, Energie und Ortsplanung, Bayerisches Staatsministerium des Inneren, Oberste Baubehörde, 2010

### **Hinweise zu den Daten**

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

Die Bereitstellung der Unterlagen erfolgt mit freundlicher Unterstützung durch:

- Bezirksamt Spandau von Berlin,  
Abteilung Bauen, Planen, Umweltschutz und Wirtschaftsförderung  
Stadtentwicklungsamt,  
Fachbereich Vermessung und Geoinformation
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin  
Abt. III Geoinformation,  
Abt .VII Verkehr
- Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
Landeseisenbahnauufsicht des Landes Brandenburg  
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin

Nachfolgende Dateien sind angemeldeten Teilnehmern auf einer speziellen Webseite zugänglich:

### **Allgemein**

- Fotos Spandau.pdf
- Luftbild\_M5000\_300dpi\_04098x07760px\_schinkelwettb.tif
- karte\_bearbeitungsgebiet.pdf
- hist\_karten\_spandau\_ausschnitte.pdf
- Gebietsuebersicht\_SW\_M0000\_300dpi\_01453x02627px\_Schinkelwettb.tif
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_05488x10371px\_Schinkelwettb.jwg
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_05488x10371px\_Schinkelwettb.jpg
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_05488x10371px\_Schinkelwettb.tfw
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_05488x10371px\_Schinkelwettb.tif
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_ANSI\_Schinkelwett - (Sicherheitsdatei?)
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_ANSI\_Schinkelwett.dxf
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_Unicode\_Schinkelwett - (Sicherheitsdatei?)
- K5\_F\_M5000\_400dpi\_Unicode\_Schinkelwett.dxf

### **Städtebau / Landschaftsarchitektur**

- INSEK\_Aplus\_Spandau\_2012
- INSEK\_Spandau\_Mitte-Internbet
- Karte\_spandau\_mitte\_aktionplus
- lind\_machbarkeitsstudie\_juni2012\_klein
- probelayout\_staedtebau\_I30727
- verkehrsmengen\_2005.pdf
- verkehrsmengen\_2009.pdf

**Architektur**

- Fotos Haus 3,4,5,6.pdf
- moritzstraße 10 hs05 3020906 eg.dwg
- moritzstraße 10 hs03 3020904 eg.dwg
- moritzstraße 10 hs03 3020904 og01.dwg
- moritzstraße 10 hs03 3020904 og03.dwg
- moritzstraße 10 hs04 3020904 eg.dwg
- moritzstraße 10 hs04 3020904 og01.dwg
- moritzstraße 10 hs06 3020904 eg.dwg
- moritzstraße 10 hs06 3020904 og01.dwg
- Raumprogramm\_SW 2014

**Konstruktiver Ingenieurbau**

- Durchfahrtsprofile\_Schnitt\_M750.pdf (M 1:750)
- JULIUSTURMBRUECKE\_Ansicht.pdf (o.M)
- JULIUSTURMBRUECKE\_Draufsicht.pdf (o.M)
- JULIUSTURMBRUECKE\_Querschnitt.pdf (o.M)
- Lageplan\_Luftbild\_M5000\_300dpi\_04098x07760px\_Schinkelwettb.Tiff (M 1:5000)
- Lagplan\_Brueckenstandorte.pdf (o.M)
- Lageplan\_M2000.pdf (M 1:2000)

**Verkehrswesen - Straße**

ALK

- ALK\_Schinkelwettbewerb2014.dxf

K5

- K5\_Schinkelwettbewerb2014h.tif

Strassennetz\_mit\_Luftbild

- strassennetz\_bestand2012\_schinkel2014h.pdf
- uebergeordnetes\_streassennetz\_berlin\_2014h.tif

Verkehrsmengenkarte

- verkehrsmengen\_2009.pdf
- verkehrsmengen\_2009.tif
- verkehrsmengen\_2009\_spandau.pdf

**Verkehrswesen - Schiene**

6107CM0P.tif

6107CQ0P.tif

6107CU0P.tif

6107CY0P.tif

20130725080919092.pdf (Strecke 6556 hvle)

20130725080940429.pdf (Festpunktverzeichnis)

20130725081118759.pdf (Pläne)

20130725081221118.pdf (Pläne)

**Denkmalpflege**

charta\_venedig.pdf



Architekten- und Ingenieur-Verein  
zu Berlin e.V. | seit 1824

# AIV Schinkel-Wettbewerb 2014

## Impressum

Die Auslobung und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abb. sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Kein Teil der Auslobung darf ohne schriftliche Genehmigung des AIV zu Berlin in irgend einer Form – reproduziert oder in eine von Maschinen verwendbare Sprache – übertragen werden.

### **Auslober**

Architekten- und Ingenieur-Verein  
(AIV) zu Berlin,  
Vorstand u. AIV-Schinkel-Ausschuss

### **Ansprechpartner**

Renate Pfeiffer,  
Geschäftsstelle des AIV

Dr. Melanie Semmer,  
Vorsitzende des  
AIV-Schinkel-Ausschusses

### **Chefredaktion**

Dr. Melanie Semmer,  
Vorsitzende des  
AIV-Schinkel-Ausschusses

### **Titelbild**

SW 2014 (Semmer Hicsasmaz,  
Berlin, 2013) unter Einbeziehung  
von:  
- Zitadelle Berlin-Spandau, Vestung  
Spandau, Ausschnitt aus einem  
Stich von Matthäus d.Ä., ca 1638  
- Luftbild von Spandau, Bezirksamt  
Spandau, 2013)

### **Erscheinungsweise der Auslobung SW 2014**

online auf dem AIV-Server  
[www.aiv-berlin.de](http://www.aiv-berlin.de)  
seit 23.09.2013

### **Redaktionsmitarbeit**

Die Teil- und Kooperationsaufgaben  
formulierten die nachfolgenden Fach-  
gruppensprecher (\*) und Kollegen:

Prof. Dr. Uwe Altrock (S)  
Prof. Dr. Hans-Joachim Aminde (S)  
Holm Becher (LA)  
Prof. Ulrike Böhm (LA) \*  
Swetlana Borchert-Prante (VSt.) \*  
Thomas Dietrich (LA)  
Rainer Döge (VSch)  
Prof. Karen Eisenloffel (KI) \*  
Ralf Fleckenstein (A)  
Dr. Hartmut Freystein (VSch)  
Jens Hanisch (N) \*  
Erhard Hübner-Kosney (VSch) \*  
Barbara Hutter (LA)  
Stephanie Kaindl (A)  
Hannelore Kaul (S)  
Ines Lüder (N)  
Prof. Robert Niess (A)  
Nina von Oppen (N)  
Sebastian von Oppen (N)  
Richard Rabensaat (FK) \*  
Henry Ripke (KI)  
Sebastian Rost (D)  
Michael Schädler (A)  
Oliver von Spreckelsen (A)  
Prof. Dr. Herbert Staadt (VSt.)  
Reinhart Steinweg (A) \*  
Dr. Fabian Walf (VSch)  
Dr. Cyrus Zahiri (S) \*