

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

AIV-SCHINKEL-WETTBEWERB 2012

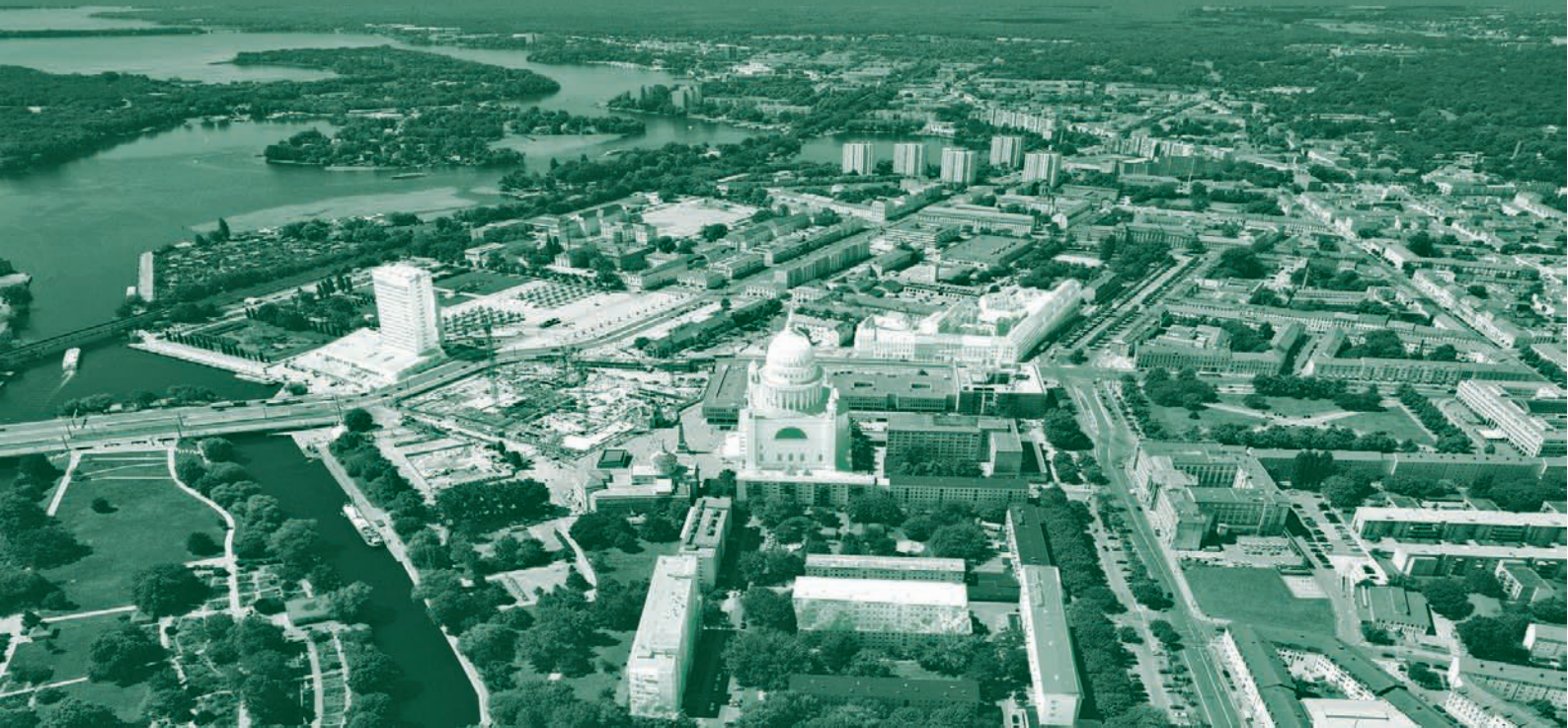
IDEALE REALITÄTEN

Potsdam

„Potsdam, Potsdam, was brauchen wir, um glücklich zu sein?“

(Friedrich II., 1712 - 1786)

AUSSCHREIBUNG ZUM 157. WETTBEWERB





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

Ideen- und Förderwettbewerb für junge Architekten und Ingenieure Ausschreibung

September 2011
(Stand: 26.09.2011)

Herausgeber und Wettbewerbsdurchführung

Architekten- und Ingenieur-Verein
zu Berlin e.V.
Vorstand mit Schinkel-Ausschuss
Dr. Rainer Norten
Dr. Melanie Semmer

Geschäftsstelle
Renate Pfeiffer

Bleibtreustraße 33
10707 Berlin
Tel.: +49 30 8834598
Fax.: +49 30 8854583
www.aiv-berlin.de
mail@aiv-berlin.de

Anmerkung

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

Einführung

Verstehen, indem man entwirft - das ist der Impuls des AIV-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 und Ingenieure 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 172 Wettbewerbsarbeiten von insgesamt 375 Teilnehmern aus Deutschland und vier Nachbarstaaten eingereicht.

Nachdem in den zwei Vorgängerjahren Berliner Themen im Rahmen des AIV-Schinkel-Wettbewerbs diskutiert wurden, geht es in der nächsten Runde in die Landeshauptstadt Brandenburgs. Im 300. Geburtsjahr Friedrichs des Großen erinnert der AIV an den berühmten Ausspruch des Preussenkönigs: „Potsdam, Potsdam, was brauchen wir, um glücklich zu sein?“ und hinterfragt dessen Residenzstadt im Sinne des 21. Jahrhunderts:

Potsdam, das „Gesamtkunstwerk“, das „Arkadien des Nordens“, die „einzigartige Einheit von Kunst, Natur und Parks“, kommt in der Realität an. Die ehemals durch Schlösser und Garnisonen geprägte Stadt der preußischen Könige, nach Kriegszerstörungen unter der Ideologie der DDR weitergebaut und heute durch eine Überlagerung unterschiedlicher Strukturen gekennzeichnet, stellt sich den Bedingungen des 21. Jahrhunderts als Landeshauptstadt, Wissenschaftsstandort und Kulturstadt mit wachsender Bevölkerung. Die „schöne Tochter Berlins“ braucht Lebensraum für junge Menschen; neue Wohnquartiere mit alternativen Wohnformen sind gefragt. Der 157. Schinkel-Wettbewerb thematisiert das Innenstadtbereich beidseits der Havel, für das es Stadtquartiere zu entwickeln und zukunftsorientiertes Wohnen am Wasser zu planen gilt. Zu den Herausforderungen des Ortes gehören die landschaftliche Lage, ein heterogener Kontext sowie das Nebeneinander von unterschiedlichen Stadtstrukturen.



(Luftbild von Potsdam am 27.06.2011, Philipp Meuser:/DOM publishers, Berlin, 2011)

I	Verein und Wettbewerb.....	6
I	Förderer und Stifter.....	8
III	Wettbewerbsverfahren.....	10
	Auslober und Wettbewerbsdurchführung.....	10
	Art des Verfahrens.....	10
	Kommunikation	10
	Einverständnis.....	10
	Datenschutz.....	11
	Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung.....	11
	Vorankündigung der Wettbewerbsaufgaben.....	11
	Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen.....	11
	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten.....	12
	Kennzeichnung der Arbeiten.....	12
	Rückfragen und Kolloquium.....	13
	Verzeichnis der Wettbewerbsunterlagen.....	13
	Austauschplattform.....	14
	Geforderte Leistungen.....	14
	Hängefläche.....	14
	Beurteilungsverfahren und Vorprüfung.....	14
	Preise.....	14
	Eigentum und Urheberrecht.....	15
	Verfassererklärung.....	15
	Bekanntgabe des Ergebnisses/Ausstellung der Arbeiten.....	16
	Haftung und Rückgabe.....	16
	Termine.....	16
IV	Vorprüfung und Preisgericht.....	17
V	Aufgabenstellung.....	19
	Einführung.....	19
	Stadtgeschichte und Landschaftsraum.....	20
	Übergeordnete Aufgabenstellung.....	25
	Wettbewerbsgebiet und Hinweise	26
	Aufgabenschwerpunkte der einzelnen Fachsparten	27
	V.1 Teilaufgabe Städtebau (S).....	28
	V.2 Kooperationsaufgabe Städtebau (S)–Landschaftsarch. (LA).....	30
	V.3 Teilaufgabe Landschaftsarchitektur (LA).....	33
	V.4 Teilaufgabe Architektur (A).....	35
	V.5 Kooperationsaufgabe TGA (Techn. Gebäudeausrüstung) /A/S	38
	V.6 Teilaufgabe Konstruktiver Ingenieurbau (KI).....	40
	V.7 Kooperationsaufgabe KI / S / LA / A	45
	V.8 Teilaufgabe Verkehrswesen: Straßenbau (VS).....	47
	V.9 Teilaufgabe Verkehrswesen: Eisenbahnbau (VE)	49
	V.10 Querschnittsthema Denkmalpflege (D).....	50
	V.11 Teilaufgabe Freie Kunst (K).....	51
VI	Anhang.....	53
	VI.1 Bausteine zur Vertiefung.....	54
	VI.2 Literaturhinweise.....	56
	VI.3 Planunterlagen.....	57

Der Architekten- und Ingenieur-Verein (AIV) wurde 1824 von jungen „Bauconducteuren“ um Eduard Knoblauch in Berlin gegründet. 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 und Künstler vertreten.

Neben dem Vorstand, der einmal monatlich tagt, sorgen neben den aktiven Vereinsmitgliedern auch namhafte Kuratoriumsmitglieder für das Renommé des Vereins. Als bekannte Persönlichkeiten sollen sie die Arbeit des AIV ideell unterstützen und für seine Ziele in der Gesellschaft werben. 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.

Sein Schinkel-Wettbewerb hat eine 157-jährige Tradition und wurde erstmalig 1854 unter den Vereinsmitgliedern ausgeschrieben. Seitdem werden in diesem Förderwettbewerb alljährlich jungen Planern in mehreren Fachgebieten Aufgaben gestellt mit dem Ziel, deren Kreativität und Phantasie für die Lösung zukunftsorientierter Planungsaufgaben herauszufordern.

Der grundsätzlich als Ideenwettbewerb ausgelobte AIV-Schinkel-Wettbewerb dient 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 Ideen fördert die Planungskultur und bereichert sie.

Der 13. März, Karl Friedrich Schinkels Geburtstag, wird traditionell für das Schinkel-Fest mit Preisverleihung und einen baukulturellen Dialog genutzt. Einen Höhepunkt im Rahmen dieser Festveranstaltung mit anschließendem Empfang stellt seit vielen Jahren die Musik des alten Freundeskreises, des Schinkel-Ensembles, dar, die zu Ehren von Karl Friedrich Schinkel sowie der Wettbewerbspreisträger gespielt wird. Das Schinkel-Fest 2012 wird von einem nächsten Kunstbeitrag geprägt sein und unter der Schirmherrschaft des Brandenburgischen Landtagspräsidenten Gunter Fritsch stehen.

Der Wettbewerb wird interdisziplinär ausgeschrieben in den Fachsparten

**Städtebau (S),
Landschaftsarchitektur (LA),
Architektur (A),
Konstruktiver Ingenieurbau (KI),
Verkehrswesen Straßenbau (VS),
Verkehrswesen Eisenbahnbau (VE),
Freie Kunst (K).**

Zusätzlich gibt es eine Aufgabe im Bereich der **Denkmalpflege (D)**, die als fachübergreifendes Querschnittsthema formuliert ist.

Für die Fachsparte **Technische Gebäudeausrüstung (TGA)** wird eine Kooperation mit Nachbardisziplinen vorausgesetzt, da neben den o.a. Aufgabenbereichen im Rahmen des Wettbewerbs auch Auszeichnungen für Kooperationen vergeben werden können.

Dies bezieht sich in diesem Jahr auf überzeugende Lösungsvorschläge für die

Kooperationsaufgabe Städtebau – Landschaftsarchitektur,
Kooperationsaufgabe Architektur – Städtebau – Technische Gebäudeausrüstung,
Kooperationsaufgabe Konstruktiver Ingenieurbau – Städtebau – Landschafts-
architektur – Architektur

Kooperationsaufgaben implizieren einen erhöhten, zum Teil doppelten Abgabemumfang. Insgesamt wird hiermit das Aufgabenspektrum erweitert, der Leistungskatalog geöffnet und die Zusammenarbeit zwischen den Fachsparten unterstützt.

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 der Referendare der Fachrichtung Hochbau zu ermöglichen, wurden in Ergänzung zur Teilaufgabe Architektur im Anhang weitere Vertiefungsmöglichkeiten als Programmbausteine zum Thema Wohnen formuliert. Durch Verwendung des Ausschreibungstextes und Änderungen im Hochbauteil (diese werden den Referendaren vom Oberprüfungsamt zur Verfügung gestellt) sollte die Aufgabenstellung dem Anforderungsprofil der häuslichen Prüfungsarbeit entsprechen.

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 2012 möglich ist.

Während der Verein noch in Karl Friedrich Schinkels Aufnahmejahr 1829 das „Stegreif-Konkurrieren“ einführte 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 beispiellosen 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 Ausschreibung 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 Splittung in eine Aufgabe aus dem Bereich des Land- oder Hochbaus bzw. des Ingenieurwesens, zu dem Wasser-, Eisenbahn- und Maschinenbau gehörten.

Das Preisgeld von 1700 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.

In der Nachfolge der preußischen Könige fördern den AIV-Schinkel-Wettbewerb heute:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
- Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
- Deutscher Beton- und Bautechnik-Verein e.V.
- Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI
- Hans-Joachim-Pysall-Stiftung
- Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V. (DAI)
- Verband Restaurator im Handwerk e.V.
- Baukammer Berlin
- Lenné - Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.
- Schwäbischer Architekten- und Ingenieurverein Augsburg e.V.

In der Summe der Förderungen gibt es inhaltlich gebundene wie auch für alle zuvor genannten Fachsparten verfügbare und damit aufteilbare Preisgelder.

Der Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI schreibt beispielweise seit vielen Jahren einen Sonderpreis für die beste Kooperationsarbeit von Ingenieuren und Architekten aus. Er appelliert damit an eine interdisziplinäre Zusammenarbeit, wofür im Rahmen der Ausschreibung explizit eine Teilaufgabe formuliert ist.

Die Hans-Joachim-Pysall-Stiftung zeichnet seit dreizehn Jahren grundsätzlich die beste Schinkelpreisträgerarbeit mit einem zusätzlichen "Schinkel-Italienreise-Stipendium" aus und knüpft damit an den Zweck der ursprünglichen Preisgelder an.

Der Schwäbische AIV Augsburg honoriert mit einem Reisetipendium den denkmalverträglichen Umgang mit historischer Substanz.

Gleiches Ziel verfolgt der Verband Restaurator im Handwerk e.V., der aus einer frei zu wählenden Fachsparte eine überdurchschnittlich denkmalorientierte Arbeit prämiieren möchte.

Ein zusätzlicher Sonderpreis kann in diesem Jahr bereits zum zweiten Mal von der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V. vergeben werden. Die Auszeichnung steht für einen herausragenden Beitrag im Fachgebiet Landschaftsarchitektur zur Verfügung und wird durch die Vergabe der Lenné-Medaille unterstrichen.

Vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg stehen 2012 Mittel für Sonderpreise in der Fachsparte Städtebau zur Verfügung.

Erstmals geht der AIV zu Berlin im Rahmen des Wettbewerbs 2012 eine Medienpartnerschaft mit den zwei Portalen "architekten24" und "german-architects.com" ein.



Auslober und Wettbewerbsdurchführung

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin

Bleibtreustraße 33 • D-10707 Berlin

www.aiv-berlin.de • mail@aiv-berlin.de

Tel.: +49 30 8834598 • Fax.: +49 30 8854583

Art des Verfahrens

Die Ausschreibung erfolgt als offener Ideenwettbewerb. Das gesamte Verfahren ist bis zum Abschluss anonym.

Der AIV-Schinkel-Wettbewerb wird als Ideen- und Förderwettbewerb zur Förderung der fachlichen Entwicklung für junge Architekten und Ingenieure sowie Studierende und Absolventen der entsprechenden Fachrichtungen ausgeschrieben. **Er wird daher nicht nach den Regeln der RWP 2008 durchgeführt, orientiert sich jedoch an ihnen.** Aufkommende Ansprüche an die Aufgabenstellung, die sonst an Realisierungswettbewerbe gestellt werden, gehen hier an den Wettbewerbszielen vorbei.

Der Schinkelpreis wird dem Schinkelstatut entsprechend in jeder Fachsparte bzw. bei Kooperationsaufgaben in Fächerkombinationen für hervorragende Leistungen verliehen, die das vorbildliche Zusammenwirken verschiedener technischer Disziplinen untereinander oder auch mit anderen wissenschaftlichen Disziplinen dokumentieren oder sich als Einzelleistungen durch das vorbildliche Abwägen von fachspezifischen und übergeordneten Belangen besonders auszeichnen.

In jeder Fachsparte bzw. für jede Fächerkombination können ein Schinkelpreis sowie Sonder- und Anerkennungspreise vergeben werden. Die jurierenden Fachgruppen empfehlen die Verleihung der Preise mit Mehrheit. Der Schinkelausschuss entscheidet ebenfalls mit Mehrheit über die Zuteilung der o.a. Preise unter Ausschluss des Rechtsweges.

Kommunikation

Die Wettbewerbssprache ist deutsch. Die Kommunikation mit den Teilnehmern wird im Internet mit der Geschäftsstelle des AIV zu Berlin geführt. Rückfragen können auch telefonisch gestellt werden.

Einverständnis

Jeder Teilnehmer, Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer und Gastpreisrichter erklärt sich durch seine Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren mit den vorliegenden Teilnahmebedingungen 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.

Datenschutz

Jeder Teilnehmer, Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer und Gastpreisrichter willigt durch seine Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren ein, dass seine personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit o.g. Wettbewerb beim AIV zu Berlin in Form einer automatisierten Datei geführt werden.

Diese Einwilligung ist auf der Verfasser- bzw. auf der Zustimmungserklärung zu bestätigen. Eingetragen werden Name, Anschrift, Telefon, E-Mail und Berufsbezeichnung. Nach Abschluss des Verfahrens können diese Daten auf Wunsch gelöscht werden (durch Vermerk auf der Verfassererklärung).

Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung

Der Zulassungsbereich umfasst die Europäische Union. Teilnahmeberechtigt sind Architekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner, Bauingenieure und Künstler sowie Studierende und Absolventen 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 2012 sind so gewählt, dass sie immer dann zu guten Ergebnissen führen müssten, wenn sich eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit der Fragestellung beschäftigt. 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 Fachbereichsaufgaben oder Kooperationsaufgaben ist ebenfalls zulässig.

Vorankündigung der Wettbewerbsaufgaben

In Form eines Posters und eines ergänzenden Textes ist die Aufgabenstellung seit Anfang Juli 2011 vorangekündigt. Die Unterlagen wurden an Hochschulen und Institutionen des Bauwesens verschickt sowie online auf die Website des AIV zu Berlin gestellt. Hiermit wurden – neben der Bekanntgabe der Termine – u.a. das Wettbewerbsthema und -gebiet in Kurzform beschrieben.

Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

Der ausführliche Ausschreibungstext kann ab dem 26. September 2011 als Datei im Internet unter www.aiv-berlin.de eingesehen und heruntergeladen werden.

Weitere Informationen inklusive Bildmaterial und gegebenenfalls weitere Planunterlagen für die Bearbeitung werden auf der Website bereit gestellt und können gegen eine **Gebühr in Höhe von € 40,-** heruntergeladen werden.

Eine vorherige Anmeldung per Mail mit Angabe von Namen, Adresse, Fachbereich ist notwendig.

Der Betrag ist **vor** dem Datentransfer auf das nachfolgende Sonderkonto „Schinkel-Wettbewerb 2012“ des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Berlin unter Angabe des Fachgebietes bzw. der Kooperationsaufgabe einzuzahlen:

Postbank Berlin
BLZ 100 100 10
Konto-Nr. 690-103
IBAN DE12 1001 0010 0000 6901 03
BIC PBNKDEFF

Die Schutzgebühr wird nicht zurückerstattet. Für jede eingereichte Arbeit muss eine Schutzgebühr bezahlt worden sein, sonst wird sie von der Wertung ausgeschlossen.

Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Die Arbeiten sind am Montag, den 30. Januar 2012 abzugeben. Dies kann auch persönlich von 09.00 bis 16.00 Uhr in der Geschäftsstelle des AIV zu Berlin, Bleibtreustraße 33 in 10707 Berlin, geschehen. Die Wettbewerbsarbeiten sind zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand ohne Absender oder sonstigen Hinweis auf den Verfasser, aber mit der Kennzahl und dem Vermerk „AIV-Schinkel-Wettbewerb 2012“ einzureichen. Bei Zustellung durch Post- oder Kurierdienst ist der Empfänger als Absender anzugeben.

Bei Einlieferung durch Post- oder Kurierdienst (porto- und zustellungsfrei für den Empfänger) gilt die Einlieferungsfrist als erfüllt, wenn der Aufgabestempel das Datum des 30.01.2012 oder eines davorliegenden Tages trägt. Der Verfasser selbst ist für die Lesbarkeit des Aufgabestempels auf der Sendung verantwortlich. Verspätet eingegangene Arbeiten, deren Aufgabestempel/ Aufgabebeleg fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden vorbehaltlich des späteren Nachweises zeitgerechter Einlieferung, den der Teilnehmer zu erbringen hat, mitbeurteilt. Bei Einreichung durch Post- oder Kurierdienst ist eine Kopie des Aufgabebeleges an die Geschäftsstelle des AIV zu Berlin nachzusenden, die in gleicher anonymisierter Weise, wie die Arbeit selbst, mit der entsprechenden Kennziffer versehen ist.

Kennzeichnung der Arbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind in allen Stücken sowohl durch die Angabe des Fachbereichs und der Vertiefung bzw. durch den Vermerk „Kooperationsaufgabe“ und durch eine gleichlautende Kennzahl zu bezeichnen. Sie ist aus sechs arabi-

schen Ziffern 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.

Es ist beabsichtigt, alle Wettbewerbsarbeiten öffentlich auszustellen. Für jede Einzelarbeit kann nur eine Stellwandfläche von 1,50 m Höhe und 2,00 m Breite zur Verfügung gestellt werden; Kooperationsarbeiten werden zwei Stellwände zugestanden. Es sollen keine Originale eingereicht werden; die Papierpausen oder Ausdrücke müssen ohne Verstärkung (Karton, Hartfaser, Metall o.ä.) leicht auf den Ausstellungstafeln mittels Pin-Nadeln befestigt werden können. Es sind nicht mehr Pläne einzureichen, als auf der Stellwandfläche (Raster: 3 x 50 cm Höhe und 4 x 50 cm Breite) nebeneinander unterzubringen sind, ergänzt um schriftliche – nicht visualisierbare – Erläuterungen mit Kennzahl der Wettbewerbsarbeit auf maximal zwei Seiten DIN A4, wenn nötig mit Hängeplanskizze. Modelle sollen nicht eingereicht werden; freigestellt wird indessen die Abgabe von Modellfotos. Auf die Hängepläne der Fachbereiche ist Rücksicht zu nehmen.

Die Verpackung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten (Rollen, Mappen, Umschläge u.a.) muss außen – gut sichtbar – die Fachsparte/Fachsparten oder Kooperationsaufgaben, die Kennziffer und eine Auflistung der Bestandteile der eingereichten Arbeit enthalten. Der/ die Wettbewerbsverfasser muss/ müssen seine/ ihre Verfassererklärung und Anschrift in einem verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag abgeben. Dieser ist mit der für seine/ ihre Wettbewerbsarbeit gewählten Kennzahl und Fachsparte/ Fachsparten bzw. Kooperationsaufgabe zu kennzeichnen und gleichzeitig mit der Wettbewerbsarbeit einzureichen. Arbeitsgruppen werden gebeten, eine Kontaktanschrift anzugeben.

Die eingereichten Unterlagen werden vom AIV mit Sorgfalt behandelt. Bei außergewöhnlichen Beschädigungen muss eine Haftung auf maximal € 100,- je Wettbewerbsarbeit begrenzt werden.

Rückfragen und Kolloquium

Rückfragen zur Auslobung können schriftlich per E-Mail gestellt werden und müssen bis zum 11.11.2011 unter dem Kennwort „AIV-Schinkel-Wettbewerb 2012“ bei folgender E-Mail-Adresse: mail@aiv-berlin.de eingegangen sein. Bei den Rückfragen ist auf die entsprechenden Teilziffern der Ausschreibung, auf die sie sich beziehen, Bezug zu nehmen. Die Beantwortung der Rückfragen wird bei einem geplanten Rückfragenkolloquium am 18. November 2011 erfolgen. Einzelheiten hierzu werden zeitnahe auf der Website veröffentlicht.

Verzeichnis der Wettbewerbsunterlagen

Unterlagen des Wettbewerbs sind die vorliegende Ausschreibung und die im Anhang aufgeführten Online-Dateien. Literaturempfehlungen sind der Ausschreibung ebenfalls beigelegt.

Austauschplattform

Für die Dauer des Wettbewerbes können die Teilnehmer eine internetbasierte Austauschplattform nutzen. Die Plattform ermöglicht:

- das Erstellen individueller Profile
- das Erstellen von eigenen Gruppen
- das Publizieren von Dateien, Bildern, Texten und Filmen
- das Initiieren von Diskussionen
- die Teilnahme an Diskussionen.

Die Wettbewerbsteilnehmer können diese Plattform nutzen, um eine Kooperation mit anderen Kollegen zu initiieren.

Die Inhalte der Plattform sind nur für angemeldete Nutzer sichtbar.

Anmeldungen erfolgen über die Adresse: <http://schinkelwbw.mixxt.de/> .

Alle Teilnehmer werden vom AIV zur Teilnahme eingeladen. Zur Anmeldung ist die gleiche Emailadresse zu nutzen, wie bei der Anmeldung zum Wettbewerb. Die Plattform wird moderiert. Beiträge und Materialien, die nicht den Wettbewerb betreffen, können entfernt werden. Es dürfen nur Materialien veröffentlicht werden, deren Urheberrechte vorliegen. Karten, Abbildung, Filme und Fotografien, dessen Urheberrechte bei Dritten liegen, werden entfernt.

Geforderte Leistungen

Die geforderten Wettbewerbsleistungen sind in Papierform sowie als CD-Rom mit druckbaren pdf-Dateien aller Blätter zu erbringen.

Hängefläche

Es ist zu berücksichtigen, dass für jede Arbeit eine Stelltafel von 1,50 m Höhe und 2,00 m Breite zur Verfügung steht. Für eine Kooperationsarbeit stehen zwei Stelltafeln zur Verfügung.

Beurteilungsverfahren und Vorprüfung

Die eingereichten Arbeiten werden mit Hilfe eines Kriterienkataloges vorgeprüft. Dem Schinkel-Ausschuss werden die Ergebnisse der Vorprüfung als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt, die Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Schinkel-Ausschuss vorbehalten.

Preise

Im AIV-Schinkel-Wettbewerb 2012 können Preise in den genannten Fachsparten, Querschnitts- und Kooperationsthemen vergeben werden. Wie bereits im Zusammenhang mit der Verfahrensart aufgeführt, kann in den Fachsparten bzw.

für jede Fächerkombination jeweils ein Schinkelpreis verliehen werden. Weitere Anerkennungspreise wie auch Sonderpreise der Förderer (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure, Deutscher Beton- und Bautechnikverein, Restauratoren im Handwerk e.V., Schwäbischer AIV Augsburg, Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V. u.a) sind möglich. Das Reisestipendium der Py-sall-Stiftung wird zusätzlich verliehen, ist aber an einen Schinkelpreis gebunden. Die Fachbereiche empfehlen die Verleihung des Schinkelpreises oder von Anerkennungs- und Sonderpreisen mit Mehrheit. Der Schinkelausschuss entscheidet mit Mehrheit über die Verleihung von Schinkel-, Anerkennungs- und Sonderpreisen unter Ausschluss des Rechtsweges. Er kann auch eine andere Verteilung beschließen. Die Preise und Anerkennungen werden nach Entscheidung des Schinkel-Ausschusses unter Ausschluss des Rechtsweges zugeteilt.

Insgesamt stehen für Schinkelpreise, Sonder- und Anerkennungspreise in Höhe von ca. € 20.000 zur Verfügung. Die Zusagen der öffentlichen Förderer stehen unter haushaltsrechtlichen Vorbehalten. Müssen diese Vorbehalte bestätigt bzw. Zusagen zurückgenommen werden, stehen somit weniger Fördermittel als angegeben zur Verfügung. Hierauf würde der Schinkelausschuss bei der Vergabe der Schinkel- und Anerkennungspreise kurzfristig im Rahmen der dann verfügbaren Fördermittel reagieren. 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 Kosten-erstattung nicht vorgesehen. Die Mehrwertsteuer von derzeit 19 % ist in den genannten Beträgen enthalten.

Eigentum und Urheberrecht

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten der Preisträger gehen 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. Andere Arbeiten sollten am Ende der Ausstellung abgeholt werden. Nach Ablauf von sechs Wochen (nach Beendigung der Ausstellung) werden nicht abgeholte oder nicht rückgeforderte Wettbewerbsarbeiten entsorgt.

Verfassererklärung

Durch ihre Unterschrift in der Verfassererklärung versichern die Wettbewerbs- teilnehmer, dass sie die geistigen Urheber der Wettbewerbsarbeiten und gemäß den Wettbewerbsbedingungen teilnahmeberechtigt sind. Die Verfassererklärung liegt als Formular unter www.aiv-berlin.de.

Bekanntgabe des Ergebnisses/ Ausstellung der Arbeiten

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird den Teilnehmern, deren Arbeit mit einem Preis oder einer Anerkennung ausgezeichnet wird, unmittelbar nach der Entscheidung des AIV-Schinkel-Ausschusses mitgeteilt. Allen Anderen wird das Ergebnis durch Übersendung des Preisgerichtsprotokolls mitgeteilt sowie in der Öffentlichkeit über die Presse bekannt gegeben. Des Weiteren werden die Ergebnisse unter www.aiv-berlin.de abrufbar sein. Die Wettbewerbsarbeiten werden mit den Namen der Verfasser, der Mitarbeiter und Sonderfachleute, den Preisen und Anerkennungen, der Aufnahme in die engere Wahl und dem Preisgerichtsprotokoll öffentlich ausgestellt. Eröffnung, Ort und Dauer der Ausstellung werden den Wettbewerbsteilnehmern und der Presse bekannt gegeben.

Haftung und Rückgabe

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet der Auslober nur im Fall nachweisbar schuldhaften Verhaltens. Die eingereichten Unterlagen werden vom AIV zu Berlin mit Sorgfalt behandelt. Bei außergewöhnlichen Beschädigungen muss eine Haftung auf maximal € 100,- je Wettbewerbsarbeit begrenzt werden. Die nicht prämierten Arbeiten von in Berlin ansässigen Teilnehmern können zu einem Zeitpunkt, der ihnen rechtzeitig mitgeteilt wird, beim AIV zu Berlin abgeholt werden. Sind diese Arbeiten, trotz einer Erinnerung sechs Wochen 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 wird dann mit diesen Arbeiten nach seinem Belieben verfahren. Die Rücksendung der nicht prämierten Arbeiten von Teilnehmern, die nicht in Berlin ansässig sind, erfolgt zu Lasten des Teilnehmers und nur dann, wenn die Arbeiten in transportgerechter und wieder verwendbarer Verpackung eingereicht wurden.

Termine

Aufgabenausgabe (auf der AIV- Website)	ab 26. September 2011
Rückfragenkolloquium	Freitag 18. November 2011
Abgabe Wettbewerbsbeiträge	Montag 30. Januar 2012
	von 9-16 Uhr oder per Post (Datum Poststempel)
Vorprüfung	20.-22. Februar 2012
Fachsparten-Sitzungen	23.-24. Februar 2012
Schinkelausschuss (Jury-Sitzung)	25. Februar 2012
157. Schinkelfest mit Preisverleihung	Dienstag, 13. März 2012
Eröffnung der Ausstellung aller Wettbewerbsarbeiten am Tag des Schinkelfestes	

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 Fachsparten-Sitzungen oder als Gastpreisrichter für die abschließende Ausschuss-Sitzung eingeladen werden.

Mitglieder laut Statut

Semmer, Manfred Dr.-Ing.
AIV zu Berlin
Baumgart, Christian Dipl.-Ing.
DAI Verband Deutscher Architekten-
und Ingenieurvereine e.V.
Darge, Joachim Dipl.-Ing.
AIV zu Berlin
Kaula, Renate Dipl.-Ing.
Verband Beratender Ingenieure
VBI, Förderverein e.V.
Fingerloos, Frank Dr.-Ing.
Deutscher Beton- und
Bautechnik-Verein e.V.
Doehler-Behzadi, Marta Dr.-Ing
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ihrig, Gerhard Prof. h.c. Dipl.-Ing.
Senatsverwaltung für Stadt-
entwicklung, i.V. für OPA/ BMVBS
Lüscher, Regula Senatsbaudirektorin
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung Berlin
Neu, Peter Dipl.-Ing. Ministerialrat
Oberprüfungsamt/ BMVBS, Bonn
Pluta, Hans-Jürgen
Lenné-Akademie für Gartenbau
und Gartenkultur e.V.
Pysall, Hans-Joachim Dipl.-Ing.
Hans-Joachim-Pysall-Stiftung
Nielsen, Karl-Peter Dr.-Ing.
Baukammer Berlin
Rost, Sebastian
Verband Restauratoren
im Handwerk e.V.
Vogelsänger, Jörg Dipl.-Ing. Minister
Land Brandenburg - Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft
Weise, Wolfgang Dipl.-Ing.
Schwäbischer AIV Augsburg e.V.

Vorsitz Schinkelausschuss

Norten, Rainer Dr.-Ing.
Semmer, Melanie Dr.-Ing.
AIV zu Berlin

Gastpreisrichter 2012

Braum, Michael Prof. Dipl.-Ing.
Bundesstiftung Baukultur
Gengnagel, Christoph Prof. Dr.-Ing.
Universität der Künste Berlin
Grüntuch, Armand Dipl.-Ing.
Grüntuch Ernst Architekten Berlin
Honerla, Martin
Kuratorium des Architekten-
und Ingenieur-Vereins zu Berlin
Kneer, Olaf Dipl.-Ing.
Architectural Association London
Pinardi, Mara Prof. Dipl.-Ing.
Gestaltungsrat der
Landeshauptstadt Potsdam
Schwacke, Martin Dipl.-Ing.
Technische Universität Berlin
Stricker, Hans-Joachim Dipl.-Ing.
Land Brandenburg - Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft
Willemeit, Thomas Dipl.-Ing.
Graft Berlin
Zillich, Klaus Prof. Dipl.-Ing.
Technische Universität Berlin

Mitglieder Schinkelausschuss

Städtebau

Altrock, 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.
Zahiri, Cyrus Dipl.-Ing.

Landschaftsarchitektur

Angulo Garcia, Daniel Dipl.-Ing. *
Becher, Holm Dipl.-Ing.
Böhm, Ulrike Dipl.-Ing.
Dietrich, Thomas Dipl.-Ing.
Gottfriedsen, Hendrik Dipl.-Ing.
Heurich, Michael Dipl.-Ing.
Hube, Elke Dipl.-Ing.
Hutter, Barbara Dipl.-Ing.
Klapka, Axel Dipl.-Ing.
Müller, Cornelia Prof. Dipl.-Ing.
Profé, Beate Dipl.-Ing.
Schwarz, Christiane Dipl.-Ing.
Weidinger, Jürgen Dipl.-Ing.

Konstruktiver Ingenieurbau

Desczyk, Dieter Dipl.-Ing.
Eisenloffel, Karen Prof. MA
Franz, Stefan Dr.-Ing.
Geißler, Karsten Prof. Dr.-Ing.
Kickler, Jens Prof. Dr.-Ing.
Praetzel, Norbert Dipl.-Ing. *
Ripke, Henry Dipl.-Ing.
Schlaich, Michael Prof. Dr.-Ing.
Schmackpfeffer, Heinz Prof. Dr.-Ing.
Strohwig, Horst Dipl.-Ing. *

Techn. Gebäudeausrüstung

Hanisch, Jens Dipl.-Ing.
Kretschmer, Thomas Prof. Dr.-Ing.

Architektur

Baller, Inken Prof.
Engelbrecht, Philip Dipl.-Ing.
Fleckenstein, Ralf Dipl.-Ing.
Hebert, Saskia Dr.-Ing.
Hicsasmaz, Ayse Zeynep Dipl.-Ing.
Jäger, Dagmar Prof. Dr.-Ing.
Kahlfeldt, Petra Prof. Dipl.-Ing.
Kaindl, Stephanie Dipl.-Ing.
Krapf, Eva Dipl.-Ing.
Nöfer, Tobias Dipl.-Ing.
Pflitsch, Manfred Dipl.-Ing.
Pysall, Justus Dipl.-Ing.
Rothe, Annemarie Dipl.-Ing. *
Schädler, Michael Dipl.-Ing.
Schuster, Wolfgang Prof. Dr. h.c.
Seeger, Almut Dipl.-Ing.
Steinweg, Reinhart Dipl.-Ing.

Verkehrswesen: Straßenbau

Borchert-Prante, Svetlana Dipl.-Ing.
Garben, Manfred Dr.-Ing.
Guggenthaler, Heribert Dipl.-Ing.
Richter, Thomas Prof. Dr.-Ing.
Schumann, Robert Dipl.-Ing.

Verkehrswesen: Eisenbahnbau

Freystein, Hartmut Dipl.-Ing.
Hübner-Kosney, Erhard Dipl.-Ing.
Kruse, Bernd Dipl.-Ing.
Lemnitz, Rüdiger Dipl.-Ing.
Walf, Fabian Dr.-Ing.

Freie Kunst

Günther, Katrin Dipl.-Ing.
Hasse, Dieter Dr.
Heinze, Christian *
Lemburg, Peter Dr. phil.
Liman, Heinrich Dipl.-Ing. *
Rabensaat, Richard
Roge, Susann Dipl.-Ing.
Schmidt, Olaf Dr.-Ing.
Schulze, Holger Dr. *
Seitz, Hanne Prof. Dr. *
Thünker, Lotte Dipl.-Ing.

(*) zugewähltes Mitglied

Einführung

Nah am Wasser bauen: Im Fokus der Aufgabenstellung des 157. Schinkelwettbewerbs steht die Stadtmitte von Potsdam mit ihren heterogenen Stadtbau-steinen von barocker Bebauung, Plattenbauten als Erbe der DDR und den nach 1989 entstandenen Neubauten. Die Landeshauptstadt von Brandenburg mit rund 155.000 Einwohnern zählt zu den prosperierenden Städten in Deutschland. Die wachsende Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum ist Ausgangspunkt der Aufgabenstellung.

Das Wettbewerbsareal an der Havel – unmittelbar am historischen Zentrum der Stadt gelegen – stellt ein großes Potential für künftige Entwicklungsprozesse der Stadt dar. Während das Leitbild des Innenstadtbereichs durch die Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses bestimmt ist, gilt es, für die Entwicklung der Stadt entlang der Havel neue städtebauliche Visionen zu konzipieren. Dabei wird der Umgang mit der Flusslandschaft eine zentrale Rolle spielen: Wie kann dieser hochwertige Landschaftsraum zu einem zentralen Element der städtebaulichen Entwicklung werden, wie lassen sich diese Landschaftsräume als Qualität städtischer Entwicklung im Sinne einer Stadtlandschaft für künftige Planungen nutzen?

Gleichermaßen soll ein angemessener Umgang mit dem Gebäudebestand gefunden werden: Es muss abgewogen werden, wie mit den unterschiedlichen, heterogenen Planungsansätzen im Bereich des Wettbewerbsgebietes umgegangen werden soll. Wo wird weiter-, und wo wird rückgebaut, wie lassen sich die unterschiedlichen Stadtfragmente vernetzen? Dazu können unterschiedliche städtebauliche Strategien zum Einsatz kommen: So können über ein Leitbild städtebauliche und freiräumliche Interventionen entwickelt werden; denkbar ist auch, über die Definition eines Handlungsrahmens eine allmähliche Transformation des Wettbewerbsbereichs zu initiieren.

Generell wird es erforderlich sein, Planungsansätze prozessorientiert zu betrachten: Mit dem Denken in Szenarien und Handlungsoptionen soll gewährleistet werden, dass die Planung auch auf künftige Anforderungen und Bedingungen mit einem hohen Grad an Flexibilität reagieren kann.

Unter dem Titel des Wettbewerbs „Ideale Realitäten“ werden innovative und zukunftsorientierte Beiträge erwartet, die einen paradigmatischen Ansatz zu den Themen künftiger Wohn- und Lebenswelten zur Diskussion stellen.

Stadtgeschichte

Potsdam als Residenz- und Militärstandort

Bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges gehörte Potsdam zu den kleinsten Städten der Mark Brandenburg. Ab 1660 wird die Stadt durch die Hohenzollern als Residenzstadt und Militärstandort ausgebaut. Dabei weichen gewachsene Stadtbereiche einem geplanten Stadtgefüge, das in mehreren Etappen nördlich und westlich des Schlosses erweitert wird. Zu den wesentlichen Impulsen zur Stadtentwicklung gehören:

- ab 1660 die Gründungsaktivitäten des Kurfürsten Friedrich Wilhelm
- die vorrangig militärisch begründeten Stadterneuerungen und -erweiterungen Friedrich Wilhelm I.
- die Gestaltung der Schlösser- und Gartenlandschaft und die Verschönerung der Residenzstadt unter Friedrich II. sowie seinen Nachfolgern.

Ausgangspunkt der Gründungsaktivitäten des Kurfürsten Friedrich Wilhelm ist 1660 der Bau eines neuen Schlosses anstelle der bestehenden Burg sowie die Anlage des Lustgartens. Zeitgleich entsteht ein Gefüge aus Alleen, Sichtachsen und Referenzbauten, die den umgebenden Landschaftsraum auf das Schloss beziehen. Ab 1671 wird die Landstadt zur Residenz erhoben. Für eine Schlosserweiterung in nördlicher Richtung zum Markt hin werden zwischen 1679 und 1682 bestehende Bürgerhäuser abgebrochen. Neben einer Erneuerung der Langen Brücke erfährt die Stadt ab 1673 in Richtung Westen und Nordwesten in geringem Umfang eine Erweiterung. Die neugebaute Breite Straße führt als neue herrschaftliche Achse von der Schlossfreiheit in Richtung Westen.

Nach dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms I. wird Potsdam ab 1713 zum wichtigsten Standort der preussischen Militärmonarchie ausgebaut. Als Immediatstadt untersteht sie nun unmittelbar der Befehlsgewalt des Königs. Der Lustgarten auf der Südseite des Schlosses weicht einem Exerzierplatz, die Orangerie wird zum Marstall umgewandelt. Auf dem Gebiet der Schlossfreiheit entsteht ab 1722 als größte städtische Manufaktur eine Gewehrfabrik.

Zur Konzentration der Truppen und zur Ansiedlung von Neubürgern aus Holland und Italien werden in einer ersten Stadterneuerungswelle rund 50% der Gebäude der Potsdamer Altstadt aufgekauft, abgebrochen und durch Neubauten ersetzt. Zwischen 1720 und 1740 entstehen zusätzlich erste Stadterweiterungen in nördlicher Richtung der Kernstadt. Einem Großteil der Mannschaften ist eine Quartiersnahme außerhalb der Stadtmauer untersagt. Die Soldaten werden im Stadtgebiet in Mehrfamilienhäusern (sog. Kasernements) bei Potsdamer Bürgern einquartiert. Eine neugebaute Stadtmauer aus Palisaden und Backsteinen dient als Zoll/Akzisegrenze. Sie soll aber insbesondere aber auch die Desertion der vielfach zwangsrekrutierten Soldaten verhindern.

Ab 1751 entsteht auf der gegenüberliegenden Havelseite eine erste Kolonie für eingewanderte Arbeiter. Zusammen mit dem nahe gelegenen Neuendorf und der Teltower Vorstadt nimmt Nowawes (1938 in Babelsberg umbenannt) Bevölkerungsgruppen und Nutzungen auf, die von der Kernstadt ferngehalten werden

sollen. Strukturell entstehen additiv Siedlungskerne und -inseln, die nicht auf die Kernstadt ausgerichtet sind.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts gerät Potsdam in den Sog der wachsenden Stadt Berlin. Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur rückt Potsdam stärker an Berlin heran und profiliert sich damit als Touristenstadt. Neben einer Intensivierung des Schiffsverkehrs wird die Bahnlinie südlich des Stadtschlusses in Richtung Magdeburg verbunden. Die Trasse bildet eine deutliche Zäsur und schneidet den Lustgarten von der Havel ab. Von diesen strukturellen Veränderungen bleibt die Kernstadt im Wesentlichen unberührt. Zu den prägenden Neubauten dieser Zeit gehört die Nikolaikirche, deren Kuppel die Stadtsilhouette akzentuiert.

Waren die Garnisonsbauten bislang innerhalb der Stadtmauern verortet, entstehen nun zusätzliche Militärbauten und Garnisonen im Bereich der Nauener Vorstadt, der Berliner Vorstadt und der Teltower Vorstadt. Bürgerquartiere werden als Unterkünfte allerdings nur noch bei Manövern und besonderen Anlässen in Anspruch genommen. Der Ausbau militärischer Anlagen, Kasernen und Erziehungsanstalten hält kontinuierlich bis Anfang des 20. Jahrhunderts an. Die königlichen Bauaktivitäten konzentrieren sich auf den Ausbau der Schloss- und Gartenstandorte.

Private Bauaktivitäten entfalten sich in der bereits parzellierten Jäger-Vorstadt und der Nauener Vorstadt. Die Verortung von unliebsamen Bevölkerungsteilen und Nutzungen in den Vorstädten führt dazu, dass sich Potsdam weitgehend den Folgen der Industrialisierung, dem damit verbundenen Bevölkerungswachstum und den Verschiebungen in der Gewichtung der Bevölkerungsanteile entziehen kann. Die Kernstadt bewahrt dadurch weitgehend ihren Charakter als Residenz- und Garnisonsstadt. Gleichzeitig gewinnt sie zunehmend an Attraktivität für Tagestouristen. Erst mit dem Abriss der Stadtmauer ab 1900 wird die Verbindung zwischen Innenstadt und Vorstädten deutlich verbessert.

Die um 1900 in Betrieb genommene Schnellbahn-Verbindung zwischen Berlin und Potsdam bildet ein wichtiges Rückgrad für die im Zuge des anhaltenden Wachstum Berlins entstehenden südlichen Stadtteile Lichtenfelde und Friedenau. Die hier entstehenden Wohntypologien unterscheiden sich grundsätzlich von den gründerzeitlichen Stadterweiterungen im Bereich des Hobrechtplans. Zu den wichtigsten Unterscheidungsmerkmalen gehört die Einführung der offenen Bauweise, eine eindeutige Fokussierung auf mittlere bis gehobene Einkommenschichten und damit verbunden eine deutliche Nutzungseinschränkung zugunsten des Wohnens.

Nach dem Ersten Weltkrieg beschränken die Entwaffnungsbestimmungen des Versailler Vertrags von 1919 die Aufgaben des Militärs auf den Schutz der Reichsgrenzen und die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung. In der Folge werden in Potsdam zahlreiche Einrichtungen des Militärs geschlossen oder zivilen Aufgaben zugeführt.

Ab 1926 führen Eingemeindungen zu einer deutlichen Vergrößerung des Stadtbereichs. Stufenweise wird ein größerer Teil der Park- und Schlosslandschaften für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Teile der Residenzlandschaft verbleiben aber weiterhin im Besitz der Hohenzollern. Unter der Auftraggeberschaft von

Wohnungsbauvereinen und Genossenschaften entstehen rund 20 neue Wohnanlagen, unter anderem im Bereich der Teltower und der Brandenburger Vorstadt. Der bereits ab 1876 mit dem Bau des Observatoriums begonnene Ausbau des Telegrafenberges zu einem Wissenschaftsstandort wird u.a. mit dem Bau des Einsteinsturms fortgesetzt. Der 1920-21 errichtete Bau von Erich Mendelsohn gehört zu den wichtigsten Referenzen der klassischen Moderne.

Hitlers Ernennung zum Reichskanzler findet 1933 in Potsdam in der Hof- und Garnisonkirche statt. Die Inszenierung des „Tages von Potsdam“ dient dazu, den Nationalsozialismus als legitimen Nachfolger des „Zweiten Reichs“ darzustellen. Entsprechend wird die Potsdamer Innenstadt als Erbe des Preußentums konserviert. Neben einer deutlichen Begrenzung von Neubautätigkeiten stehen der Erhalt und die Wiederherstellung des alten Stadtbildes im Vordergrund. Das Stadtschloss nimmt die Kreisleitung der NSDAP auf.

Im Zuge der Remilitarisierung zur Kriegsvorbereitung werden die bestehenden Potsdamer Militärstandorte verdichtet und erweitert. Neben Kasernen-Neubauten erfolgt insbesondere der Ausbau von militärischen Ausbildungsstätten sowie von Archiven und Forschungsbereichen, ergänzt durch Bauten für paramilitärische Organisationen. Entsprechend ist Potsdam ab 1940 der größte Garnisonsstandort in der Umgebung Berlins.

1945 werden die Potsdamer Kernstadt und die barocken Stadterweiterungen durch einen Bombenangriff der Royal Air Force sowie durch später folgende Straßenkämpfe stark zerstört. Die Wiederaufbau-Planungen der DDR sehen stellenweise die Rekonstruktion von historischen Gebäuden und Stadträumen vor. Gleichzeitig entstehen Teile der Innenstadt unter Einbeziehung zeittypischer Elemente der Spätmoderne. Entfernt angelehnt an den historischen Stadtgrundriss, entstehen in der Spange zwischen Burg-Straße und der Straße Am Kanal zu Blöcken gruppierte Zeilenbauten. Wichtige Knotenpunkte, wie der Brückenkopf über die Havel oder der Abzweig zwischen der Straße am Kanal und der Berliner Straße, werden durch städtebauliche Hochpunkte markiert. Gleichzeitig gehen stadtstrukturell bedeutsame Verbindungen, wie die Fortsetzung der Berliner Straße, verloren.

Ab den 1990er Jahren setzt eine breite Diskussion zum Umgang mit der Potsdamer Innenstadt ein. Im Rahmen der städterbaulichen Sanierungsmaßnahme "Potsdamer Mitte" werden u.a. die historischen Platzräume "Lustgarten", "Alter Markt", "Neuer Markt" und "Platz der Einheit" neu gestaltet. Neben dem Wiederaufbau/ Neubau der Schlosses als Sitz des Landtages soll inzwischen auch das Schlossumfeld unter Rückgriff auf den historischen Stadtgrundriss umgestaltet werden. Nach einem Teilrückbau des Gebäudes der Fachhochschule ist der Wiederaufbau von historisch bedeutsamen Bauten wie dem Palais Barberini vorgesehen. Ergänzende Neubauten sollen sich in ihrer Fassadensprache an historischen Vorbildern orientieren, ohne sie nachzubilden. Bereits seit längerer Zeit wird die Wiederherstellung des historischen Kanals entlang der Straße Am Kanal verfolgt. Von der Wiederaufbau-Diskussion noch ausgenommen sind die südlich und östlich angrenzenden Bereiche der Innenstadt.

Die (ideale) Landschaft

Wie die Potsdamer Kernstadt unterlag auch der umgebende Landschaftsraum einer stetigen Überformung durch hoheitlich-planerische Eingriffe. Dabei bezeichnet der Begriff der „Potsdamer Kulturlandschaft“ rückwirkend einen Landschaftsausschnitt, der sich aus geplanten und ungeplanten Fragmenten zusammensetzt und zur Kulturlandschaft um Berlin gehört. Das historisch kulturelle Potential der Landschaft umfasst neben den baulichen Anlagen von Schlössern und Gärten und dem dazugehörigen Netz aus Sicht- und Wegebeziehung zwischen wichtigen Bauten und der umgebenden Landschaft auch die umfassende Ausbildung dieses Teilgebietes der Mittelmark zu einem „konkurrenzfähigen Wirtschaftsraum in Mitteleuropa“.

Ab 1660 wird Potsdam neben Oranienburg und Köpenick zu einem der „Stützpunkte fürstlicher Souveränität“ des Kurfürsten Friedrich Wilhelm ausgebaut, die in Form eines Ringes das Residenzschloss in Berlin umfassen. Die Schlösser werden jeweils durch große Gartenkomplexe ergänzt. Neben der Anlage von Tierparks, Jagdwäldern, Reitwegen und Alleen erfährt auch das landschaftliche Umland jeweils eine Überformung. Dabei soll das Potsdamer Gebiet als „großer Frucht- und Ziergarten“ eine Vorbildfunktion übernehmen. Unter Einbeziehung der zum Reisen bevorzugten Wasserwege berücksichtigen die Planungen insbesondere die Perspektiven vom Wasser aus.

Mit dem Regierungsbeginn Friedrich II. setzt ab 1740 eine zweite Etappe in der Entwicklung ein. Am Südhang eines Moränenrückens des Haveltals entstehen ein Weinberg sowie das Weinbergschlösschen „Sanssouci“ als Sommerresidenz. Das Potsdamer Stadtschloss wird zur Winterresidenz ausgebaut. Neben einer Erweiterung der königlichen Gartenanlagen, werden unter Berücksichtigung und Erweiterung bereits angelegter Wegesysteme die inneren Bereiche der Insellage kultiviert. Dazu gehört eine Trockenlegung des Sumpflandes sowie die Erschließung des Areals durch ein Wasserverkehrsnetz.

Ab 1790 beginnt eine weitere Etappe der „Landesverschönerung“, die geprägt ist durch Verdichtung der gärtnerischen Anlagen sowie einer Intensivierung der Land- und Forstwirtschaft nach neuesten wissenschaftlichen Gesichtspunkten. Das zeittypisch weitverbreitete Bemühen um ein landschaftliches Gesamtkunstwerk beschränkt sich nicht auf das Potsdamer Umland, sondern bezieht auch die landschaftliche Umgebung Berlins mit ein.

Die zunächst nebeneinander entwickelten Landschaftsfragmente werden im 19. Jahrhundert durch das Zusammenwirken der Baumeister Karl-Friedrich Schinkel und Ludwig Persius mit dem königlichen Hofgärtner Peter Joseph Lenné unter Friedrich Wilhelm IV. zu Planungen und Interventionen, deren Ziel es ist, den bebauten Stadtraum, Einzelbauwerke und Landschaft zu einem gartenkünstlerisch-architektonischen Gesamtkunstwerk zu verschmelzen.

Ein Ring von Parkanlagen besetzt die topographisch markantesten Räume und Punkte um die Stadt Potsdam, markiert ihre Grenzen und schafft einen Übergang in die agrarisch genutzte Kulturlandschaft. Lenné beschreibt sein Ziel in seinem selbst verfassten Lebenslauf für die Akademie der Künste 1853 wie folgt:

„Der leitende Gedanke war, die Havel als einen See mit einem großen Park in einer Ausdehnung von fast zwei deutschen Meilen (1.d.M.= 7,42 km) von dem Karlsberge bei Baumgartenbrück an bis zur Pfaueninsel zu umgeben.“¹

Ein wesentliches Mittel zu der beabsichtigten ästhetischen Inszenierung dieses Landschaftsraumes ist die Etablierung eines weit verzweigten Netzes aus Sichtachsen. Dieses richtete sich auf die in den Parkanlagen platzierten Einzelbauwerke, wie z.B. das Belvedere auf dem Pfingstberg, das als point de vue von verschiedenen Blickpunkten aus inszeniert ist. Es schliesst aber auch die Stadtsilhouette Potsdams mit ihren Hochpunkten, wie der Garnisonskirche, mit ein. Die Umsetzung dieses Programms macht stellenweise die Anpassung und Verlegung bestehender Landschaftselemente notwendig. Beispielsweise wird dazu eine ursprünglich geradlinig über den Hang des Ruinenberges gezogene Landstrasse entlang des Ufers des Bornstedter Sees geführt.

Obwohl eine eingehende Untersuchung unter diesem Aspekt noch aussteht, könnte man Lenné als einen frühen Vordenker einer integrierten Stadt- und Landschaftsplanung bezeichnen. Die Peripherie durch die Anlage von Gärten, Parks und „verschönerten“ Kulturlandschaften wie der Feldflur zu einem die Stadt umgebenden grünen Rahmen zu machen, ist ein Gedanke, der sich im 20. Jahrhundert in der Idee des Grüngürtels, beispielsweise in Fritz Schumachers Planungen für Köln wiederfindet.

Naturraum und Relief

Die Landschaft rund um Potsdam ist geprägt durch zahlreiche eiszeitliche Grundmoränenplatten verschiedener Größe, die zwischen sich breite Niederungen bilden. Die Oberflächenformen sind während der letzten Vereisung, der Weichseleiszeit und der Nacheiszeit entstanden. Alle typischen Formen eiszeitlich geprägter Landschaften lassen sich finden. Zusammen mit den dominanten Grundmoränenplatten bilden Urstromtalniederungen, Schmelzwasserrinnen und Endmoränenplatten ein bewegtes, vielfältiges Relief. Die Vegetation ist hauptsächlich durch Kiefernforste geprägt, die auf den trockenen und sandigen Standorten stehen. Die besseren, lehmigeren Böden werden von Ackerfluren belegt, die Niederungen meist von Grünlandwirtschaft, bzw. Fragmenten von teils ufernahen Laubwäldern. Laubwälder finden sich auch in Bereichen des ehemaligen Jagdwalds, zu dem der Bereich um den Brauhausberg als königlich Potsdamer Forst um 1820 gehörte.

Das nachfolgend beschriebene Wettbewerbsareal selbst besteht überwiegend aus flachen Niederungen und Seen bzw. der Havel als langsam fließender „Flußsee“. Gebildet werden die Niederungen durch „Grundmoräneninseln“, die nur wenige Kilometer Durchmesser aufweisen und damit eher hügelartig wirken. Beispiele sind der Brauhausberg mit 88 m, der Ruinenberg bei Sanssouci mit 74 m und der Pfingstberg in der Nauener Vorstadt mit 76 m Höhe. Demgegenüber liegen die Niederungen um Havel und Nuthe bei ca. 30-35 m ü. NN.

Zwischen Alter und neuer Fahrt liegt die Freundschaftsinsel. Auf der Insel wurden 1937-40 von Karl Foerster und Hermann Mattern gestaltete Schau- und

¹ Seiler, Hamm: Inszenierte Landschaften – Blicke ins Preussische Arkadien; Berlin 1999: 12

Lehrgärten angelegt. Die Gärten vereinen mehr als 1000 verschiedene Staudensorten und über 250 Schwertliliensorten. Seit 1977 besitzt die sieben Hektar große Anlage den Status eines Flächendenkmales. Anlässlich der Bundesgartenschau 2001 wurde die Gartenanlage umfassend restauriert, die anderen Bereiche der Freundschaftinsel umgestaltet. Auf der Insel befinden sich eine Freilichtbühne, ein Spielplatz, ein Sonnencafé und ein Ausstellungspavillon.

Übergeordnete Aufgabenstellung

Die geplante Stadt

Als Residenz- und Garnisonsstadt, Bezirksstadt, bis 1990 als Militärstandort und seit 1990 als Hauptstadt des Bundeslandes Brandenburg unterliegt Potsdams Stadtstruktur immer wieder umfassenden, hoheitlich-planerischen Eingriffen. Damit ist die Gestalt der Potsdamer Stadt- und Landschaftsräume immer auch geprägt durch jeweils zeittypische Stadt-Ideale. Unter diesem Blickwinkel lassen sich im Wettbewerbsareal unterschiedliche Stadt- und Landschaftsfragmente identifizieren. Dazu gehören u.a.:

- der Stadtgrundriss der barocken Altstadt und die späteren Stadterweiterungen
- das holländische Viertel
- Teile des Havel / Nuthe-Landschaftsraums
- die Freundschaftinsel
- das DDR-Zentrum und die Wohnsiedlungen Zentrum Süd und Zentrum Ost der 1960-70er Jahre
- die Kombination aus Bahnhof und Shopping-Mall
- der Schloss-Neubau sowie die geplante Rekonstruktion des Alten Marktes.

Die Teilnehmer des Wettbewerbs sind aufgefordert, sich mit den bestehenden Fragmenten und den dahinter stehenden Vorstellungen zu Stadt und Landschaft auseinanderzusetzen. Der Wettbewerbs-Umgriff umfasst Stadtfelder mit einem jeweils direkten Bezug zur Havel, zur Alten und zur Neuen Fahrt. Die Zusammenschau der Uferbereiche bildet die Potsdamer Stadt-Silhouette.

Das nachfolgend umrissene Gebiet wird gegliedert durch den Havel / Nuthe-Landschaftsraum, der sich aus der Neuen und der Alten Fahrt, der Nuthe-Mündung, baumbestandenen Uferbereichen sowie der Freundschaftinsel zusammensetzt. Durch seine zentrale Lage bildet er ein wichtiges räumliches Identifikationsmerkmal für die Potsdamer Innenstadt. Gleichzeitig wirkt er als Barriere zwischen den angrenzenden Stadtteilen.

Die Beziehung zwischen dem Landschaftsraum und den angrenzenden Stadtbereichen wirkt an vielen Stellen zufällig. Es fehlen prägnante und klare Verbindungen zum Landschaftsraum sowie zwischen den Stadtarealen auf den gegenüberliegenden Uferseiten. Eine Querung des Bereichs ist nur an wenigen Stellen möglich. Die Übergänge zwischen Stadt- und Landschaftsraum sind überwiegend diffus ausgebildet. Das Gebiet wird südlich und westlich durch breite Verkehrsstrassen abgeschirmt. Ihre Dimension und ihre Kreuzungspunkte verstärken die Isolation des Areals.

Wettbewerbsgebiet und Hinweise

Die Abgrenzung des erweiterten Wettbewerbsgebietes ist in der beigefügten Karte dargestellt. Der Wettbewerbsumgriff fasst Stadtbereiche beiderseits der Havel zusammen und beinhaltet die nachfolgenden fünf Areale:

- 1 Zentrum Süd
- 2 Zentrum Ost
- 3 Bereiche um den Hauptbahnhof
- 4 Brauhausberg und Speicherstadt
- 5 Bereich südlich des Lustgartens



Das Wettbewerbsgebiet liegt im Einflussbereich bzw. in der Pufferzone der Potsdamer UNESCO-Welterbestätten.² Es wird nördlich der Havel durch das Ufer der Alten Fahrt, die Nuthestraße, die Berliner Straße, die Straße Am Kanal und die Straße Am Lustgartenwall begrenzt und setzt sich zusammen aus Teilen der Potsdamer Innenstadt (Zentrum Süd) sowie dem Bereich unterhalb des Lustgartens. Ausgespart bleibt der im Umbau befindliche Alte Markt mit Nikolaikirche, dem barockem Rathaus, dem Neubau Stadtschloss/Landtag und dem ehemaligen Barberini-Palais am Havelufer. Südlich der Havel wird das Wettbewerbsgebiet umfasst durch das Ufer der Neuen Fahrt, die Nuthestraße, die Friedrich-List-Straße, die Babelsberger Straße und die Leipziger Straße, ergänzt um den Bereich am Brauhausberg einschließlich der bestehenden Freizeitanlagen. Konzeptabhängig können die Gebietsgrenzen angepasst werden.

- **Zentrum Süd:** Die Bebauung des Zentrum Süd weist großen Sanierungsbedarf auf. In diesem Bereich ist eine Neuordnung möglich. Dabei sollten die Havelufer großzügig öffentlich und frei bleiben. Bei einer räumlichen Neukonzeption ist der Stellenwert der historische Sichtachse von der Langen Brücke zum Flatowturm in Babelsberg (vgl. Karte Lange Sicht.pdf) einzuschätzen. Im Bereich der Straße am Kanal und der Berliner Straße werden Vorschläge zur Verbesserung der stadträumlichen Qualität der bestehenden Straßenräume so wie zur Arrondierung und Lückenschließung erwartet.
- **Zentrum Ost:** Eine Nachverdichtung und Arrondierung des Gebiets ist zu prüfen.
- **Bereich um den Hauptbahnhof:** Die durch die Gebäudekonfiguration des Bahnhofs aufgebaute Sichtbeziehung zur Innenstadt ist zu berücksichtigen.
- **Brauhausberg und Speicherstadt:** Der Erhalt der bestehenden Freizeitanlagen ist konzeptabhängig zu prüfen. Die bestehenden historischen Speicherbauten sind als stadtbildprägend in das Konzept zu integrieren.
- **Bereich südlich des Lustgartens:** Zu berücksichtigen ist die Nähe zum historischen Stadtkern und zum Hotel-Hochhaus. Gleichzeitig sind Möglichkeiten zur Überwindung der Bahntrasse als Barriere aufzuzeigen.

² Vgl. <http://www.potsdam.de/cms/ziel/33994/DE>

Aufgabenschwerpunkte der einzelnen Fachsparten

- **Städtebau „Neue Quartiere am Innenstadtrand“:** Zu entwickeln ist ein städtebauliches Konzept, das die Uferbereiche neu ordnet sowie Innenstadt und Vorstädte besser miteinander verknüpft. Beiderseits der Havelinsel sollen unterschiedliche Quartiere mit jeweils eigener Identität entstehen: gemischt, nachhaltig, ohne denkmalhafte Rekonstruktion.
- **Landschaftsarchitektur „Freiraumentwurf für den innerstädtischen Havelraum“:** Der Havelraum ist aus der Perspektive Landschaft heraus zu qualifizieren. Dies beinhaltet vor allem Ideen für die Verknüpfung von Landschafts- und Stadtraum und Zwischenbereiche der heterogenen Quartiere. Ein Kernbereich ist objektplanerisch zu vertiefen.
- **Architektur „Weiter Wohnen in Potsdam“:** Zunehmend ausdifferenzierte Formen des Zusammenlebens erfordern zukunftsfähige Wohntypologien. Ausgehend von einer Analyse der räumlichen Potentiale verschiedener städtischer Quartiere sind für einen auszuwählenden Vertiefungsbereich konkrete Entwurfsvorschläge zu entwickeln.
- **Konstruktiver Ingenieurbau „Ideale Verbindungen – Brücken in der Wasserlandschaft Potsdams“:** Die Thematisierung der innerstädtischen Flächen beiderseits der Havel bedingt eine bessere Vernetzung untereinander. Ausgehend von der Entwicklung neuer Wegebeziehungen ist eine Fußgänger- und Radwegbrücke im Detail zu entwerfen und zu konstruieren.
- **Technische Gebäudeausrüstung „Nachhaltige Quartiersgestaltung“:** Den künftigen Anforderungen ist durch ein zukunftsweisendes Konzept zur Schonung energetischer und natürlicher Ressourcen zu begegnen. Es gilt, einen integralen Ansatz in Abstimmung mit dem städtebaulichen und entwurflichen Gestaltungskonzept zu entwickeln.
- **Verkehrswesen - Straßenbau (VS) „Straßenraumprofil am Kanal“:** Es ist ein neues Profil für die Straßen Am Kanal und Berliner Straße nach einer Wiederherstellung des Kanals zu entwickeln sowie Knotenpunkte für alle Verkehrsarten tauglich umzugestalten. In Kooperation mit dem Städtebau sollen zudem Straßenprofile und Kreuzungen entwickelt werden, die verkehrlich gut erreichbar und gleichzeitig für die Öffentlichkeit attraktiv sind.
- **Verkehrswesen - Eisenbahnbau (VE) „Schienennahverkehr“:** Gefragt ist ein Vorschlag für ein innerstädtisches Verkehrssystem auf der Basis von Mehrsystemfahrzeugen, welche einerseits auf Eisenbahn-, andererseits auf Straßenbahntrassen verkehren können, um einen durchgehenden Schienennahverkehr in die Potsdamer Innenstadt hinein zu ermöglichen.
- **Denkmalpflege „Kulturerbe weiterdenken“:** In einer frei zu wählenden Fachsparte soll der Entwurf das bauliche, stadt- und landschaftsräumliche Erbe innerhalb des Wettbewerbsgebietes durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Bestand in Wert setzen.
- **Freie Kunst „Freier Eingriff“:** Es ist eine ortsbezogene künstlerische Arbeit innerhalb des Entwurfsgebietes zu entwickeln, bei der mit Hilfe verschiedenster Methoden agiert werden kann. Die Kunst soll eine eigene Rolle einnehmen und ein Forum sein, um andere Fachsparten zu erweitern.

„Urbane Ideale und landschaftliche Vielfalt beiderseits der Havel - Neue Wohnquartiere am Fluss“

Zielsetzung

Potsdams Stadtstruktur ist an vielen Stellen durch eine Überlagerung unterschiedlicher Idealvorstellungen gekennzeichnet. Ausführliche Hinweise zur Stadtentwicklung und -morphologie sind in den vorigen Abschnitten zusammengefasst.

Entlang der innerstädtischen Uferbereiche sollen sich die Teilnehmer mit den bestehenden Siedlungsfragmenten und den damit verknüpften Vorstellungen zu Stadt und Landschaft auseinandersetzen.

Ziel ist die Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes, das die öffentlichen Uferbereiche frei hält, ggf. neu ordnet und dabei die Innenstadt und die angrenzenden Vorstädte stärker miteinander verbindet. Neben einer besseren Vernetzung der Ufer sollen beiderseits der Havelinsel vielfältige Quartiere mit eigener Identität entstehen. Dazu sind jeweils zeitgemäße Ordnungen und Typologien zu entwickeln: städtisch dicht, mit einer Mischung von Wohnen und wohnnaher Arbeitsformen, nachhaltig, ohne denkmalhafte Rekonstruktion, eingebettet in qualitätvolle Freiräume.

Zu den möglichen **stadträumlichen Handlungsansätzen** gehören:

- der Aufbau von Beziehungen zwischen dem Landschaftsraum und den angrenzenden Stadtbereichen
- die Verbesserung der Vernetzung zwischen der Potsdamer Kernstadt und ihren süd-östlich liegenden Vorstädten
- die Überprüfung und Ergänzung der bestehenden Stadtsilhouette
- die Entwicklung eines durchgängig öffentlichen Uferraums als Abfolge von Abschnitten mit jeweils prägnanten Eigenarten
- die Überprüfung der Dimensionierung der Verkehrsstrassen und der Kreuzungssituationen
- eine Attraktivierung der Unterquerungen von Brücken.

Zu den **quartiersbezogenen Handlungsansätzen** gehören:

- die Entwicklung von möglichst unterschiedlichen Quartieren mit jeweils eigenständigen stadträumlichen Qualitäten und Atmosphären unter Einbeziehung der jeweils unterschiedlichen Eigenarten des Kontextes
- die Akzentuierung von Nahtstellen zwischen den unterschiedlichen Quartieren sowie zwischen Quartier und Uferbereichen (Ausbildung von Übergängen und Schwellen)
- die Schaffung eines Angebots an unterschiedlichen Typologien
- Vorschläge zur Nutzungsmischung
- der Umgang mit dem fließenden und ruhenden Verkehr.

Wohnsituation: Die Stadt Potsdam, 2010 mit 155.000 Einwohnern, freut sich über eine wachsende Wohnbevölkerung. In den Jahren nach 1989 waren es vor allem Bevölkerungsgewinne durch Zuwanderung in die neue Landeshauptstadt am Rande Berlins. Seit einigen Jahren entsteht ein Geburtenüberschuss – die Wohnbevölkerung soll sich bis 2020 um bis 7.000 Personen auf 162.000 vergrößern. Dabei soll die Stadtentwicklung nicht in die Peripherie gelenkt werden, sondern in bisher noch freie, hervorragende Innenstadtanlagen beiderseits der Havel. Die erwartete Wohnbevölkerung wird alters- und bildungsmäßig gemischt sein: Singles, Studierende und Stadtmobile ebenso wie Familien mit Kindern, Angestellte wie Selbstständige. Für diese sollen kleinere und größere Wohnungen entstehen: eigentumsfähig, auch in Bauherrengemeinschaften und Baugruppen ggf. mit wohnnahen Büros und lokaler Einzelhandelsversorgung (70% Wohnen, 30% Arbeiten), möglichst nachhaltig in Grundstücks- und Energieverbrauch. Eine detaillierte Handreichung zur Vertiefung befindet sich im Anhang.

Abgabeleistungen

- städtebaul. Konzept mit Einbindung in die Umgebung, Gesamtumgriff M 1:2000
- Detaillierung eines ausgewählten Stadtfeldes mit Baukörpern, wichtigen Solitärbauten Freiräumen, M 1:1000
- ergänzende Stadtisometrie und/oder Luftperspektive
- Lageplan für das gewählte Quartier 5000 - 8000 qm BGF, verschattete Darstellung, M 1:500
- Grundrisstypologie mit Darstellung von Gebäuden, Dachformen, Geschosshöhen, Nutzungsangaben, Freiflächnutzung.
- jeweils ein Schnitt längs und quer zu Höhenentwicklung, M 1:500
- Nachweise der baulichen-räumlichen Qualität in Testentwürfen
- Angaben in Text- und/oder Skizzenform zur baulich-räumlichen Entwicklung der Gebiete unter Sicherstellung der städtebaulichen Qualität und unter Berücksichtigung einer Autorenschaft von Vielen (Baugruppen, Architekturen u.a.)
- Erläuterungsbericht
- tabellarische Flächen- und Dichteübersicht nach Teilgebieten mit Angaben zu BGF, GRZ und GFZ

Beurteilungskriterien (ohne Gewichtung)

- Leitidee
- städtebauliche Qualität
- Einbindung in die Umgebung und Umgang mit dem Kontext
- Maßstäblichkeit
- Qualität und Prägnanz der öffentlichen Räume
- Orientierung und Wegführung
- Unterscheidbarkeit und Eigenständigkeit der Quartiere
- 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

„Die (ideale) Landschaftsstadt“

Einleitung

Die integrierte Betrachtungsweise von Stadt und Landschaft, wie sie sich im Verschönerungsplan von Lenné ausdrückt, sowie die Verbindung ökonomischer, ästhetischer und ökologischer Belange, wie sie Lenné in der Feldflur ⁽³⁾ umsetzte, sind heute von größter Aktualität.

Angesichts einer ungebrochenen Tendenz zur Verstädterung in Verbindung mit den enormen Herausforderungen, die sich durch den drohenden Klimawandel und die Frage nach den Energiequellen der Zukunft stellen, werden unter dem Label „ökologischer Städtebau“ oder „landscape urbanism“ Konzepte entwickelt, die eine integrierte Betrachtungsweise verfolgen. Anders als zu Lennés Zeiten steht das Thema der „Verschönerung“, also einer ästhetischen Inszenierung der Landschaft, heute dabei nicht mehr im Fokus. Vielmehr werden in Abhängigkeit von den spezifischen Bedingungen und Eigenschaften des Ortes, von Naturhaushalt (Ökosystem) und Landschaftsraum, von gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie von der Historie Programme mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickelt und (sich oftmals daraus ergebende) unterschiedliche Planungsstrategien angewandt, die vom Erstellen eines Masterplanes bis hin zu einer prozesshaften, flexiblen Planung reichen.

Zielsetzung und Aufgabe

Eine sich vor diesem historischen Kontext ergebende Aufgabe und Herausforderung des diesjährigen Schinkelwettbewerbes ist das Anknüpfen an die Planungshaltung von Lenné, also das Anknüpfen an eine integrierte Betrachtungsweise von Stadt und Landschaft, die die Stadt Potsdam so maßgeblich geprägt hat. Die Herausforderung liegt in der Weiterentwicklung dieser Haltung, bezogen auf heutige Erfordernisse und Ansprüche des Städtebaus und des Freiraums im Wettbewerbsgebiet.

Dabei ist innerhalb des Gesamtkonzeptes zu entscheiden, ob und welche Faktoren, ökologische, räumlich-ästhetische, ökonomische und/ oder soziale Priorität haben. Zu berücksichtigen sind veränderte Wahrnehmungs- und Nutzungsgewohnheiten des öffentlichen Raums und des Freiraums. Zu bedenken sind auch die heutigen vielfältigen, differenzierten Ansprüche an das Lebensumfeld, an Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur. Zu untersuchen ist, wie sich ökologische Anforderungen in das Gebiet integrieren lassen: allein als ein Teil baulicher Maßnahmen (energieeffizientes Bauen) oder als ein umfassenderer Blick, der in diesem Falle genauer darzustellen ist.

³ Die Bornstedt-Bornim-Nedlitzer Feldflur, heute auch Lennésche Feldflur genannt, wurde von Lenné durch die Anlage von Obstplantagen, Linden- und Obstgehölzalleen sowie von Heckenbändern neu gegliedert. Genauso wichtig wie die räumlich ästhetische Inszenierung war dabei die Minderung von Bodenerosion durch Wind, der die leichten, sandigen Böden in besonderem Maße ausgesetzt waren sowie die Förderung des Anbaus von Obstgehölzen.
(vgl. Seiler, Hamm: Inszenierte Landschaften – Blicke ins Preussische Arkadien; Berlin 1999)

Zusammenfassend wird ein Konzept erwartet, das zu einer Qualifizierung des Wettbewerbsgebietes mit der Havel als seinem Zentrum führt. Dies kann über die Entwicklung eines Leitbildes durch städtebauliche und freiräumliche Interventionen geschehen oder über die Definition eines Handlungsrahmens, der zu einer allmählichen Transformation beiträgt. Auch im letzten Fall ist eine über Diagramme hinausgehende räumliche Visualisierung gefordert.

Mögliche Ansätze können sein:

- Harmonisierung und Ästhetisierung: die ideale Stadtlandschaft – reloaded, Mildern der Heterogenität der Bereiche ⁽⁴⁾ durch Arrondierung, Ergänzung, Transformation, Erneuerung
- Differenzierung und Identität:
Stärken der unterschiedlichen Charaktere der Bereiche
- Fest und Flexibel:
Ausbildung eines festen Rahmens, der die Kraft hat, die heterogenen Bereiche zu verknüpfen
- Die grüne Havelstadt:
städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept mit konsequent ökologischem Schwerpunkt. Dabei kann „ökologisch“ auch in einem umfassenderen Sinne begriffen werden, so wie es z.B. in den 1970er Jahren Louis Le Roy in Bezug auf die Stadtentwicklung getan hat, nämlich auch auf sozialer Ebene durch eine umfassende Partizipation der Bürger.

⁴ Als „Bereiche“ sind hier die Quartiere mit ihren jeweils spezifischen Freiräumen gemeint, sowie der Havelraum als Teil dieser Bereiche und als Zentrum des Wettbewerbsgebietes. (vgl. Seiler, Hamm: Inszenierte Landschaften – Blicke ins Preussische Arkadien; Berlin 1999)

Abgabeleistungen

(zusätzlich zu den Leistungen der Aufgabe S abzugeben)

- Darstellung des Konzeptes / der Leitidee auf Grundlage einer nachvollziehbaren Analyse
- städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf für das gesamte Wettbewerbsgebiet, M 1:2000 (falls ein prozesshaftes Vorgehen entwickelt wird, ist neben den einzelnen Schritten ein mögliches Endstadium als konkret räumliches Ergebnis des Entwicklungsprozesses darzustellen)
- vertiefende Darstellung eines oder zweier beispielhafter Teilbereiche zur Verdeutlichung der wesentlichen konzeptionellen Aussagen; Maßstab in Abhängigkeit von der Größe des gewählten Teilbereichs zwischen M 1:1000, M 1:500
- Perspektiven, Schnitte, Detailausschnitte und sonstige erläuternde Darstellungen in selbst zu wählenden Maßstäben
- Erläuterungstext, maximal 2 DIN A 4 Seiten

Beurteilungskriterien (ohne Gewichtung)

- Leitidee
- Nachweis der städtebaulich-freiraumplanerischen Qualität
- Einbindung in die Umgebung und Umgang mit dem Kontext, dabei insbesondere die Verknüpfung des Stadt- und Landschaftsraumes
- Maßstäblichkeit
- Qualität und Prägnanz der öffentlichen Räume und Teilbereiche
- Orientierung und Wegeführung
- Umgang mit den Faktoren Nutzungsmischung, Flächenverbrauch, Dichte
- Darstellungsqualität der Konzeption, Lesbarkeit von Plänen und Skizzen, Modellfotos (gesondert eingereichte Modelle sind nicht zugelassen)
- Erfüllung der Leistungsanforderungen

“Zwischen Hauptbahnhof und Nuthe-Mündung – ein Freiraumentwurf am südlichen Havelufer“

Zielsetzung

Der Havelraum im Innenstadtgebiet von Potsdam ist aus der Perspektive Landschaft heraus zu qualifizieren. Dies beinhaltet vor allem Ideen zur Verknüpfung von Landschafts- und Stadtraum sowie Ideen für die Zwischenräume der heterogenen Stadtbereiche.

Dabei soll der Fokus der übergeordneten Untersuchung auf das südliche Ufer der Havel gelegt werden. Zwischen der Nuthestraße und der neu entstehenden Speicherstadt ist der Uferbereich mit seinen visuellen Bezügen und seinen Wegeverbindungen zu betrachten und zu qualifizieren. Dazu gehören die Verknüpfungen vom Uferbereich in die angrenzenden Stadt- und Landschaftsbereiche: zur Siedlung „Zentrum Ost“ am Humboldtring, zur Speicherstadt mit dem Brauhausberg, zur nördlich des Bahnhofareals verlaufenden Nuthe und zur Freundschaftsinsel mit einer möglichen Fußgängerbrücke.

Aufgabe

Ausgehend von dieser Untersuchung soll vertiefend der Freiraum nördlich des Potsdamer Hauptbahnhof bearbeitet werden. Für die derzeit räumlich und funktional unbefriedigende Situation am Übergang zum Landschaftsraum der Havel ist ein Park zu entwerfen. Zu berücksichtigen sind dabei die heterogenen Grenzen des Gebietes und insbesondere der Bezug zu den verschiedenen landschaftsräumlichen Situationen – der Uferbereich der Havel und der Ufer- und Mündungsbereich der Nuthe mit dem naturnahen Waldgebiet nördlich des Flußlaufes.

Diese stehen derzeit im starken Kontrast zu dem verkehrlich geprägten Bahnhofsvorfeld. Im derzeit gültigen Bebauungsplan ist ein Baufeld nördlich des Bahnhofs an der Babelsberger Straße ausgewiesen. Ob und in welcher Dimension hier eine Bebauung am Übergang zum Nuthetal und zur Havel verortet werden sollte, ist Teil der Aufgabe und entsprechend zu begründen. Einzuschließen darin ist eine Aussage zur Babelsberger Straße.

In diesem Kontext ist eine zeitgemäße landschaftsarchitektonische Lösung zu formulieren, welche die Situation nachhaltig qualifiziert und eine eigenständige Haltung innerhalb der heterogenen landschafts- wie stadträumlichen Fragmente findet.

Für das Gesamtkonzept und die Vertiefung zu berücksichtigen sind folgende Punkte:

- Umgang mit dem Uferbereichen der Havel
- Einbindung des Flußlaufes der Nuthe mit Ufer- und Waldbereichen als übergeordnetes landschaftliches Element
- Übergang des Park- und Waldbereiches Richtung Norden und Osten
- Verknüpfung und Herstellung der internen und übergeordneten Wege- und Blickbeziehungen

- Neugestaltung des Bahnhofsvorfeldes
- Wegfall des Parkplatzes
- Einbindung bzw. Reduktion der Babelsbergerstraße, Umgang mit dem vorhandenen Höhenunterschied im östlichen Bereich
- Verortung des Brückenschlages zur Freundschaftsinsel
- Übergänge zu den Siedlungsbereichen

Abgabeleistungen

- übergeordnetes Konzept M 1:2000
- objektplanerische Vertiefung M 1:500
(kein unveränderter Zoom aus M 1:2000!)
- Detail 1:50 (kein unveränderter Zoom aus M 1:500!)
- Schnitt
- perspektivische Darstellung

Beurteilungskriterien (ohne Gewichtung)

- Schlüssigkeit des landschaftsarchitektonischen Konzeptes und der Erläuterung
- Einbindung in den landschafts- und stadträumlichen Kontext
- Nachweis der Qualität des Konzeptes in der Vertiefung mit Aussagen zu Materialität und Pflanzenwahl
- Aussagekraft und Qualität der Darstellungen
- Erfüllung der Leistungsanforderungen

„Weiter Wohnen“

Zielsetzung

Potsdam wächst. Die Landeshauptstadt von Brandenburg zeichnet sich aktuell durch eine hohe Nachfrage nach Wohnraum aus. Die Attraktivität Potsdams liegt nicht nur in der Stadt selbst, sie ist vor allem durch die hervorragenden landschaftlichen Qualitäten seiner Umgebung charakterisiert. Aber auch die Nähe zu Berlin mit seinen vielfältigen kulturellen Angeboten macht Potsdam zu einem attraktiven Standort. Potsdam verfügt über hochwertige, innerstädtische Entwicklungsflächen – vor allem im Süden der Stadt im Bereich der Havellandschaft. Im Rahmen des 157. Schinkelwettbewerbs soll diese Nachfrage nach Wohnraum als Motor der Stadtentwicklung des Potsdamer Südens betrachtet werden.

Vorgegeben wird ein erweitertes Wettbewerbsgebiet, das verschiedene Standorte entlang der Havel beinhaltet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungspotentiale für neue städtische Quartiere aufweisen. Diese heterogenen Stadtfragmente mit ihren spezifischen Charakteristika bedürfen unterschiedlicher Entwicklungsstrategien, um in ihrer Vielschichtigkeit und Widersprüchlichkeit Raum für verschiedene Wohnformen und Lebensstile bieten zu können. Die einzigartigen Stadt- und Landschaftsräume erfordern eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der vorhandenen baulich- räumlichen Strukturen: Die Frage nach dem angemessenen Umgang mit dem Rück-, Um- und Weiterbau dieser bestehenden Stadtquartiere aus unterschiedlichen Planungsepochen bildet den Hintergrund für die inhaltliche Beschäftigung mit dem Thema *Wohnwelten*.

Aufgabe

Von den Verfassern wird eine grundlegende, konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnen erwartet: Wohnen soll mit seinen unterschiedlichen Facetten vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels ausgelotet werden, um innovative Formen des Wohnens zu entwickeln. Unter den Stichworten Mehrgenerationenwohnen, temporäres Wohnen, familienorientiertes Wohnen, Integration von Wohnen und Arbeiten etc. sollen neue Typologien erforscht und erfunden, aber auch bewährte Wohnformen weiter entwickelt werden, um die Ansprüche künftiger (Wohn-) Generationen erfüllen zu können. Dabei ist auch nach programmatischen Ansätzen zum Thema *urbane Mischung* zu fragen: In welcher Form müssen künftige Wohnwelten mit anderen Nutzungen vernetzt werden, um den Bedürfnissen ihrer Bewohner gerecht zu werden?

Ein wichtiges Thema ist dabei die zunehmende Segregation der Städte: Welche Strategien müssen verfolgt werden, um eine soziale Durchmischung von Wohnquartieren zu garantieren, damit Wohnwelten mit urbaner Vielfalt geschaffen werden können (u.a. Belegungsmodelle von Wohnraum, variable Grundrisstrukturen, etc.)? Auch hier ist zu fragen, wie städtebauliche Typologien zu bewerten sind, um solche Prozesse zu verhindern. Wie können kostengünstige

Wohnformate in die städtebauliche Entwicklung integriert werden?

In diesem Zusammenhang wird auch ein Beitrag zu der Diskussion um neue Trägermodelle im Wohnungsbau erwartet: Organisationsmodelle wie beispielsweise Baugruppen oder Genossenschaften produzieren derzeit innovative Wohnungsbauprojekte jenseits profitorientierter, großmaßstäblicher Investorenprojekte. Diese neuen Trägermodelle können als Indiz gelesen werden, dass ein Bedarf an neuen, innovativen und experimentellen Wohnformen besteht, die auf dem derzeitigen Wohnungsmarkt nicht zu finden sind. Welche Auswirkungen haben diese auf kleinteiliger Entwicklung basierenden Trägermodelle auf die Struktur und die Typologien von Wohnungsbauprojekten? Welche Formen der Parzellierungen und Körnungen sind erforderlich, um diese Modelle erfolgreich initiieren zu können? Zu diskutieren ist auch, inwieweit städtische Wohnungsbaugesellschaften in die Verantwortung zu nehmen sind, um sozialverträgliche Wohn- und Lebensverhältnisse zu gestalten.

Ein weiterer Aspekt des Wohnens ist die heute viel beschworene Nachhaltigkeit, deren Bedeutung sich ebenfalls auf mehreren Ebenen widerspiegelt: Was müssen Wohnwelten in Zukunft leisten? Wie werden folgende Generationen damit umgehen, welche Ansprüche werden sie haben? Wie können Primär- und Sekundär-Energieverbrauch gesenkt werden, welche Arten von ökologischem Anspruch lassen sich in ein Projekt integrieren, ohne es (im Wortsinn) „ex-klusiv“ werden zu lassen?

Die Gestaltung des Wohnumfeldes bildet einen besonderen Schwerpunkt der Aufgabe: Die Qualität des Wohnens liegt nicht nur in der Wohnung selbst – das unmittelbare Wohnumfeld ist wesentlicher Bestandteil der *Lebens- und Wohngeohnheiten*. Dabei ist der Übergang zwischen dem privaten Raum des Wohnens zum öffentlichen Raum der Stadt sorgfältig zu bearbeiten. Eine Kooperation mit der Fachsparte Landschaftsplanung zur Vertiefung der Außenräume wird empfohlen.

Das erweiterte Wettbewerbsgebiet beinhaltet die bereits fachübergreifend beschriebenen fünf unterschiedlichen Areale: Zentrum Süd, Zentrum Ost, Bereiche um den Hauptbahnhof, Brauhausberg und Speicherstadt, Bereich südlich des Lustgartens.

Aufgabe der Fachsparte Architektur ist es, die jeweiligen innovativen Potentiale der genannten Areale zu untersuchen und zu bewerten. Auf dieser Basis ist die Wahl eines Schwerpunkts zu begründen, der die spezifischen Bedingungen eines Standorts mit einer visionären, zukunftsfähigen Konzeption zum Thema Wohnen verbindet. Bei der Entwicklung der Wohntypologien relevante Parameter wie Öffentlichkeit / Privatheit, Gemeinschaftseinrichtungen / Individualflächen, temporäres / dauerhaftes Wohnen etc. sind qualitativ genau zu beschreiben (vgl. dazu die Programmbausteine Wohnen und den Quartiersbaustein „Gästehaus der Stadt Potsdam“ als Beitrag zum Thema „Temporäres Wohnen“ im Anhang).

Bei der vertiefenden Bearbeitung der Aufgabe sollten unterschiedliche methodische Herangehensweisen geprüft werden: So ist die Entwicklung von Wohnungs-Prototypen und deren Platzierung und Adaptierung am jeweiligen Standort genauso möglich wie die umgekehrte Strategie, spezifische Wohnungstypologien aus den Rahmenbedingungen des Kontexts abzuleiten. Dementsprechend soll es auch möglich sein, sich nach eingehender Betrachtung der städtebaulichen Gesamtsituation entweder für die Bearbeitung eines der Quartiere zu entscheiden oder aber ein dezentrales Konzept punktueller Interventionen an verschiedenen Standorten zu verfolgen. Die Entscheidung für eine Entwurfsstrategie und die Standortwahl ist auf den einzureichenden Planunterlagen darzustellen und zu begründen.

Abgabeleistungen

In den Plandarstellungen ist die Betrachtung der Aufgabe auf drei unterschiedlichen Ebenen nachzuweisen:

- der Ebene der Stadt (städtebauliche Konzeption),
- der Ebene des Quartiers (städtebauliche Typologien) und
- der Ebene des Gebäudes (Gebäude- und Grundrisstypologien).

Folgende Leistungen sind im Rahmen des Wettbewerbs zu erarbeiten:

- Gesamtplan M 1:5000 – Bewertung der unterschiedlichen Quartiere und Begründung der Standortwahl
- Lageplan M 1:1000 - Städtebauliche Konzeption im Vertiefungsbereich mit Darstellung des Kontexts – Darstellung von mindestens 5.000 qm BGF
- Grundrisse, Schnitte Ansichten, Maßstab konzeptabhängig M 1:500 o. M 1:200
- Vertiefung Maßstab konzeptabhängig M 1:100 oder M 1:50 – repräsentativer Grundrissausschnitt – Darstellung von mindestens 5 unterschiedlichen Wohnungstypen
- Detail M 1:10 – repräsentatives gestalterisches / konstruktives Detail als Ansicht / Schnittzeichnung oder Schnittperspektive
- aussagekräftige Außenperspektive
- innenräumliche Darstellung einer Wohneinheit
- Erläuterungsbericht max. 2 Seiten DIN A4

Beurteilungskriterien (ohne Gewichtung):

- konzeptionelle Idee
- typologische Innovation zum Thema Wohnwelten
- Kohärenz der verschiedenen Entwurfsebenen
- städtebauliche und freiraumplanerische Qualität
- architektonisch-räumliche Qualität / Flexibilität von Grundrisskonfigurationen
- Aussagekraft und Qualität der Darstellungen
- Erfüllung der Leistungsanforderungen

„Nachhaltige Quartiersgestaltung – nachhaltige Wohnwelten“

Aufgabe

Nachhaltige Quartiersgestaltung: Den künftigen Anforderungen ist durch ein zukunftsweisendes Konzept zur Schonung energetischer und natürlicher Ressourcen zu begegnen. Hier gilt es, einen integralen Ansatz in Abstimmung mit dem städtebaulichen und entwerflichen Gestaltungskonzept zu entwickeln.

Der Grundgedanke einer nachhaltigen Quartiersentwicklung soll in der Bewertung der zur Auswahl stehenden Areale und der gestalterischen und technischen Konzeption der Wohnformen umgesetzt werden. Es sind auf der Makro- und Mikroebene zukunftsweisende Lösungen zu entwickeln, die unter Abwägung der ökologischen, ökonomischen und sozio-kulturellen Aspekte zu einem qualitativ hochwertigen Wohnen bei gleichzeitiger Schonung von Ressourcen führen. Die zum Teil widersprüchlichen Gütekriterien Wirtschaftlichkeit, Energieeffizienz und Komfort sind neu zu bewerten und zu einem Optimum abzustimmen.

Aufgabenteile:

1. Die zur Verfügung stehenden Areale sind hinsichtlich der Aspekte der Flächeninanspruchnahme bzw. Revitalisierung, des Potentials der Nutzung regenerativer Energien sowie der sozio-kulturellen Qualität (Umfeld, Lage, Anbindung) zu analysieren und gewichtet zu bewerten.
2. Es ist eine Quartiersform zu entwerfen, welche einen großen Komfort bei gleichzeitiger Schonung der Ressourcen (Energie, Rohstoffe, Wasser, finanzielle Ressourcen) gewährleistet. Neben der Berücksichtigung der Interaktion von Quartiersform und Energiebedarf sind insbesondere innovative Lösungsansätze einer effizienten Energieversorgung des Quartiers unter Einbezug regenerativer Energien zu entwickeln.
3. Unter Berücksichtigung des Leitgedankens des effizienten Umgangs mit Ressourcen ist ein Wohnungs-Prototyp zu entwickeln, welcher über den Lebenszyklus einen minimierten Ressourcenverbrauch gewährleistet und gleichzeitig die Behaglichkeit der Nutzer in den Vordergrund stellt.
4. Als Bindeglied zwischen Umwelt und Aufenthaltsraum kommt der Fassade maßgebende Bedeutung hinsichtlich Komfort und Energieeffizienz zu. Es ist ein innovatives Fassadenkonzept zu entwickeln, welches über die Minimierung des Wärmeverlusts hinaus zur Energieeffizienz des Gebäudes bzw. zur Energieerzeugung beiträgt. Das Konzept soll die Aspekte Tageslicht, Solarenergienutzung, Behaglichkeit und Energieeffizienz zu einem Optimum vereinen.

Planungsgrundlagen

Siehe Aufgabenteile der Fachsparten Städtebau bzw. Architektur.

Abgabeleistungen

Analyse der energie-, klima- bzw. entwurfsrelevanten Aspekte der Aufgabe, d. h.

- Entwicklung unterschiedlicher Lösungsansätze in Alternativen
- Auswahl eines Lösungsansatzes zur vertieften Bearbeitung und Begründung dieser Wahl

Planleistungen Makroebene - Darstellung der Quartierslösung

Lageplan M 1:500 mit Angaben zum innerstädtischen Kontext des entwickelten Quartiers sowie Kennzeichnung der entwurflichen Leitgedanken zur nachhaltigen Quartiersentwicklung

- anschauliche Darstellung dieser Idee in Form von Bildern, Graphiken u.ä.
- Kennzeichnung der Lösungsansätze und Erläuterungstext mit Aussagen bzgl. innerstädtische Mobilität im Zeichen der CO₂-Minimierung
- Wasserkonzept
- Energieversorgung unter Einbindung regenerativer Energien
- Freiraumdarstellung mit Kennzeichnung des entwurflichen Ansatzes hinsichtlich des Spannungsfeldes Nutzerqualität vs. Schonung von ökologischen sowie ökonomischen Ressourcen

Planleistungen Mikroebene – Darstellung des Wohnungs-Prototyps

- Darstellung des Wohnungs-Prototyps mittels selbst gewählter architekturenspezifischer Darstellungsart – als räumlich illustrative Darstellung, Modellfotos oder andere geeigneten Plandarstellungen
- Grundrisse aller Ebenen des Wohnungs-Prototyps, mind. zwei Schnitte sowie Ansichten unter Berücksichtigung aller Neubauteile, d.h. mind. zwei Fassaden und angrenzende Fassadenteile, M 1:100
- entwurfsrelevante Fassadenschnitte und gestalterische Details in geeigneten größeren Maßstäben, zeichnerische und/ oder fotorealistische Darstellung(en) der Fassadenlösung(en)

Fassadenkonzept – Technikkonzept

- Erläuterung des Energie-, Raumklima- und Fassaden-konzeptes unter Berücksichtigung der Lastfälle Winter und Sommer anhand eines Erläuterungstextes, Fassaden-schnittes und Prinzipschemas.
- Beschreibung der wärme- und feuchteschutztechnischen Qualität der Gebäudehülle
- Beschreibung und Vordimensionierung der Anlagenkonfiguration der technischen Gebäudeausrüstung

Erläuterungsbericht

Beschreibung der wirksamsten Strategien, Konzepte, Maßnahmen in Bezug auf:

- einen hohen Beitrag zum Klimaschutz
- eine ressourcenschonende, umweltverträgliche sowie schadstoffarme Material- und Baustoffverwendung
- ein umwelt-, energie- und kosteneffizientes Trinkwasser- und Abwasserkonzept unter Berücksichtigung von Regenwassernutzung und effizienter Grünflächenbewässerung
- den Einsatz regenerativer Energien

„Ideale Verbindungen“

Zielsetzung

Die generellen planerischen und fachspartenübergreifenden Aspekte sind – ggf. bereits mit Hinweisen auf die jeweiligen fachspartenbezogenen Differenzierungen – im vorangestellten Abschnitt zur Aufgabenstellung als für die Teilaufgaben relevant zusammengefasst dargestellt (siehe dort). Für die gewünschte bessere Vernetzung der Stadtbereiche beiderseits der Havel bieten sich mehrere Standortbereiche für solche NW-SO Wegeverbindungen mit Havelüberquerungen zur Verdichtung des Wegenetzes für Fußgänger und Fahrradfahrer an:

Bereich „Vorderkappe“ – eine Verbindung der für den Wettbewerb definierten Planungsgebiete 5 (südlich des Lustgartens mit Schiffsanlegestelle an der Gartenkolonie) und 4 (Speicherstadt Brauhausberg). An dieser Stelle mündet die Havel in die „Vorderkappe“, der Auftakt des Templiner Sees, zu dem sich die Havel in ihrem weiteren Verlauf entwickelt, und bildet von Süden geschaut ein einmaliges Panorama der Stadt Potsdam. Beide Planungsgebiete sind zurzeit eher Randgebiete, durch den Bahndamm von der Innenstadt getrennt, die Speicherstadt ist noch eine Industriebrache. Mit der Entwicklung der Speicherstadt als Wohngebiet entstehen ganz neue Potentiale, gerade für die Uferbereiche. Eine direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer hat das Ziel, beide Gebiete aufzuwerten und die Erschließung der Uferbereiche für Naherholung auszubauen. Dieser Standort birgt besonders großes Wirkungspotential für die bisher untererschlossenen Uferbereiche beiderseits der Havel.

Bereich „Freundschaftsinsel“ – Kürzere Wegeverbindungen zwischen Hauptbahnhof (Planungsgebiet 3) und dem Alten Markt sowie dem Zentrum Süd (Planungsgebiet 1) über die Freundschaftsinsel. Mit einer oder mehreren Brücken über die Neue Fahrt und die Alte Fahrt könnten die Wege für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Stadtkerns wirkungsvoll optimiert werden. Die Freundschaftsinsel ist ein eingetragenes Gartendenkmal, zur BUGA 2001 wurden die 1937-40 von Karl Foerster und Hermann Mattern angelegten Schau- und Lehrgärten auf der Insel mitten in der Stadt denkmalpflegerisch wiederhergestellt (siehe Gartenplan in der Anlage). Im Nord-Osten der Insel wurde damals ebenfalls eine neue Fußgängerbrücke über die Alte Fahrt erstellt. Die weiterführende Brücke in Richtung Süden (Hauptbahnhof) fehlt offensichtlich, und damit entsteht ein sehr langer Umweg für Fußgänger und Radfahrer vom Zentrum Süd zum Hauptbahnhof. Im Süd-Westen ist die Freundschaftsinsel über die jüngst eröffnete Erweiterung der Langen Brücke für Fußgänger und Radfahrer Richtung Hauptbahnhof erschlossen; die Inselwege führen ebenfalls auf die Brücke. In Anbetracht des Wiederaufbaus des Potsdamer Stadtschlusses und des geplanten Wiederaufbaus des ehemaligen Palais Barberini ist allerdings auch eine direkte Wegeverbindung zwischen Hauptbahnhof (Nordseite) und Alter Markt, z. B. geführt vom nördlichen Endpunkt der Erschließungshalle des Bahnhofes im Verlauf einer Sichtachse auf die Nikolaikirche über und durch den Gartenhof des Palais, als besonders anspruchsvoll in Erwägung zu ziehen.

Bereich „Tiefer See“ – Verbindung der Planungsgebiete 1 (Zentrum Süd) und 2 (Zentrum Ost - Wohngebiete südlich der Havel) mit einer Brücke oder einem Brückenzug über die Mündung in den Tiefen See: Zurzeit ist auf ca. 1,1 km mitten im Stadtgebiet zwischen der Langen Brücke und der Nuthestraße keine Verbindung zwischen der Innenstadt und den südöstlichen Wohngebieten vorhanden. Hier könnte eine neue Verbindung ebenfalls gänzlich neue städtische Situationen herbeiführen.

„Neue Fuß- und Radwegverbindung über die Havel an der Mündung zur ‚Vorderkappe‘“

Aufgabe

Es ist eine neue Fußgänger- und Radbrücke zur Überquerung der Havel im Südwesten der Innenstadt an der Mündung zur „Vorderkappe“ (siehe Anlage Lageplan mit Brückenachse) zu entwerfen und zu konstruieren. Das neu zu entwickelnde Gebiet der Speicherstadt Brauhausberg (Planungsgebiet 4) wird dadurch mit dem Schiffsanleger südlich des Lustgartens (Planungsgebiet 5) und im weiteren Verlauf Richtung Westen mit dem Potsdamer Hafen verbunden.

Der besondere Ort fordert besondere Aufmerksamkeit in der Gestaltung und Filigranität der Brückenkonstruktion. Die verschiedenen Aussichtspunkte, von denen man Ausblicke in die Landschaft und auf die markanten Architekturen der Potsdamer Stadtsilhouette erleben kann, sind ein wesentliches Element der Potsdamer Kulturlandschaft. Die Sichtachsen zwischen dem Brauhausberg und dem Park Sanssouci verlaufen direkt über dem vorgesehenen Brückenstandort und sind unbedingt in der Gestaltung der neuen Brücke zu berücksichtigen. Es entstehen von der neuen Brücke aus neue Blickbezüge zurück auf die Stadt und in die Wasserlandschaft der Vorderkappe. Die hier zu planende Fuß- und Radwegbrücke bildet sowohl für den Nutzer als auch für den Betrachter der Verbindung ein einmaliges Erleben der städtischen Landschaft Potsdams. Gleichzeitig kann, bedingt durch die exponierte Lage, ein neues Wahrzeichen für Potsdam entstehen. Die vielfältigen Ausblicke und Ansichten auf die Brücke sollen bei der Entscheidungsfindung zur Gesamtgestalt und zur Ausgestaltung der Details eine sehr hohe Priorität bekommen.

Konstruktionshinweise

Die Brücke verbindet die Schiffsanleger an der Innenstadtseite der Havel mit dem neuen Wohngebiet der Speicherstadt, mit seiner Mischung aus sanierten Altbauten und Neubauten. Die Havel ist an dieser Stelle ca. 80m breit, das vorgegebene Durchfahrtsprofil (siehe unten) ist einzuhalten. Es gibt keine Vorgaben zu Brückenform und Tragsystem. Alle Baustoffe sind zugelassen, die Auseinandersetzung mit (und Anwendung von) innovativen Baustoffen und/ oder Bauweisen sind selbstverständlich Gegenstand des Ingenieurwettbewerbs.

Die Einbindung von nachhaltigen Energiequellen für Beleuchtung und ggf. beweglichen Bauteilen wird ebenfalls empfohlen.

Die Potsdamer Havel ist eine Bundeswasserstraße der Wasserstraßenklasse IV mit Einschränkungen und gehört zur Unteren Havel-Wasserstraße. Als Aneinanderreihung großer flacher Seen, durch schmalere Flussabschnitte verbunden, dient die Potsdamer Havel seit der deutschen Wiedervereinigung nicht mehr der Frachtschifffahrt. Die Sportschifffahrt und in diesem Abschnitt vor allem die touristische Schifffahrt prägen heute die Nutzung der Wasserstraße. Die Potsdamer Havel ist für Binnenschiffe mit einer Länge von 82,0m und einer Breite von 9,0m schiffbar.

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 I 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 (mit Geländehöhe) über Rampen an die Ufer anzubinden.

Baugrund, Grundwasser und Wasserstände

Aus Erfahrungen mit umliegenden Bauwerken ist von folgender Baugrundsituation auszugehen: Unter den unterschiedlich mächtigen Auffüllungen und Decksanden sind teils tiefreichende (ca. 3 – 12m unter OKG) Organogene in Form von Torf und Faulschlamm 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 Havel kommunizieren und ist im Mittel bei etwa +29,5m üNN anzunehmen. Die relevanten Wasserstände sind den Angaben zum Durchfahrtsprofil unten bzw. den in der Anlage KI05_Wasserpegel_Potsdam aufgeführten Daten zu entnehmen.

Weitere Planungsgrundlagen

- Luftbild Vogelperspektive mit Eintragung des Brückenstandortes (KI01)
- Lageplan mit Brückenachse (KI02) M 1:1000

Erforderlicher Durchfahrtsprofil:

- Konstruktionsunterkante in Mitte + 35,65 m ü. NN
- Mindestdurchfahrtshöhe in Mitte bez. auf Bemessungswasserstand 5,30 m
- Mindestdurchfahrtsbreite in Mitte bez. auf Bemessungswasserstand 30,0 m
- Sollsohle +26,70 m ü. NN
- Betriebswasserstand oben (Bwo) +30,35 m ü. NN
- Betriebswasserstand unten (Bwu) +29,20 m ü. NN
- Fahrwasserbreite ca. 60,0 m

Erforderliche Durchfahrtshöhe ggf. zu überbrückende Straßen und Wege 4,50 m

Die Liegestellen für die Fahrgastschifffahrt am rechten Ufer dürfen nicht eingeschränkt werden.

Für die Anbindung des Bauwerkes im Uferbereich sind zu berücksichtigen: Beide Ufer sind mit einer Spundwand mit Betonkappen gesichert. Die Zeichnungen in den Anlagen KI06-KI08 zum Bollwerk am ehemaligen Schlachthof sollen exemplarisch für beide Ufer dienen.

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 "Uferreinfassungen" (EAU 2004) bindend. Es ist ein Dienstfahrzeug mit den Abmessungen 2,2 x 4,0 m und zwei Achslasten im Abstand von 3,0 m von 80 bzw. 40 kN zu berücksichtigen (s. DIN-FBI01, Abs. 5.6.3). Dieses ist gleichzeitig mit der Verkehrslast wirkend anzunehmen.

Für die Montage ist zu berücksichtigen:

Es darf von April bis einschließlich Oktober zu keinen baubedingten Sperrungen der Havel kommen. Seitlich geringe Einschränkungen des Lichtraumprofils sind in der Zeit von September bis April und höchstens dreitägige Sperrungen in der Zeit von November bis März möglich.

Abgabeleistungen

Planleistungen

- Lageplan im M 1:500 einschl. Darstellung aller unmittelbar in Verbindung stehender Treppen- und Rampenanlagen
- Darstellung der Brückenkonstruktion in Grundriss, Längsschnitt, Ansichten und Untersicht mit Querschnittsangaben zu den tragenden Bauteilen im M 1:100
- Widerlager- und Pfeilerdarstellungen im M 1:20, Querschnitte und konstruktive Details im M 1:20 und größer nach Erfordernis
- *Besonderer Wert ist auf eine auch ein breiteres Publikum ansprechende Darstellung zu legen!*

Statische Berechnung der **maßgebenden** Tragglieder mit Angabe von Lastannahmen, statischem System, Schnittgrößen und Bemessung. Detailnachweis von zwei wichtigen Knotenpunkten.

Relevante, überschlägig ermittelte Angaben zum Schwingungsverhalten.

Erläuterungsbericht einschließlich Montageüberlegungen mit Begründung der gewählten Lösung speziell auch im Hinblick auf die Einbindung der Konstruktion in die vorhandenen Randbedingungen.

Mengenermittlung für das Brückenbauwerk inklusive Pfeiler und Gründung als tabellarische Übersicht.

Effizienzzahl: Angabe des jeweiligen Verhältnisses des Konstruktionsgewichts der Brückenträgerkonstruktion (abzgl. Pfeiler oder Widerlager) zur Spannweite – Die Angabe ist nachvollziehbar auf den Zeichnungen anzugeben.

Hinweis:

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

Beurteilungskriterien (ohne Gewichtung)

- Sinnfälligkeit der gewählten konstruktiven Lösung und Konsequenz in der Ausarbeitung zum Brückenentwurf
- Qualität der konstruktiven Details
- Funktionalität und Erlebnisqualität der Brücke, Rampen- und Treppenanlagen
- Effizienzzahl
- Innovation
- Nachvollziehbarkeit und Aussagekraft der Pläne, Berechnungen und Erläuterungen

„Eine Fußgänger- und Radwegverbindung beider Havelufer
als Brücke oder Brückenzug“

Aufgabe

Das Ziel dieser Kooperationsaufgabe ist, in Zusammenarbeit zwischen Bauingenieuren des Konstruktiven Ingenieurbaus und Architekten, Städtebauern und oder Landschaftsarchitekten einen Entwurf kooperativ zu entwickeln. Dabei ist ausdrücklich gewünscht, dass der dem Entwurf zugrunde gelegte Standort aus einem städtebaulichen Gesamtkonzept gemeinsam anhand analytisch-programmatischer, gestalterischer und ingenieurtechnischer Überlegungen abgeleitet wird. Der besondere Reiz der Stadt am Wasser soll sich in der entwurflichen Behandlung widerspiegeln. Dabei ist es das Ziel der hier angesprochenen Kooperation, einen möglichst innovativen und zugleich sensibel auf die örtlichen Randbedingung eingehenden Entwurf zu finden, der in Übereinstimmung mit dem Gesamtentwurf (A/S/LA) die „Identität von Ort und Bauwerk“ in Planung, Konstruktion und Material unterstützt. D.h. Lösungen sollten aus den Gegebenheiten von Topographie und Landschaft, Historie des Ortes und Genius Loci hergeleitet sein. Dies fordert in besonderer Weise die kreative Zusammenarbeit von Ingenieur und Architekt/Landschaftsarchitekt/Stadtplaner heraus.

Im Abschnitt „Ideale Verbindungen – Zielsetzung“ werden als Hilfestellung für die selbst zu bestimmenden Standorte die Rahmenbedingungen von drei denkbaren Bereichen mit ihren unterschiedlichen Verknüpfungsmöglichkeiten zu den verschiedenen „Vertiefungsbereichen“ beschrieben.

Konstruktionshinweise, Baugrund, Grundwasser, Wasserstände
Siehe Angaben für die Aufgabenstellung Konstruktiver Ingenieurbau (KI).

Weitere Planungsgrundlagen

Siehe Planungsgrundlagen für die Aufgabenstellung Konstruktiver Ingenieurbau.

Zusätzlich bzw. ersatzweise für den Bereich „Freundschaftsinsel“

- Landschaftsplan der Freundschaftsinsel
- Durchfahrtsprofile Alte und Neue Fahrt:

	Alte Fahrt	Neue Fahrt
- Konstruktionsunterkante in Mitte	+ 33,50 m ü. NN	+ 35,65 m ü. NN
- Durchfahrtshöhe in Mitte bez. auf Bemessungswasserstand oben	3,15 m	5,30 m
- Durchfahrtsbreite in Mitte bez. auf Bemessungswasserstand unten	18,50 m	24,00 m
- Sollsohle	+26,70 m ü. NN	+26,70 m ü. NN
- Bemessungswasserstand oben (Bwo)	+30,35 m ü. NN	+30,35 m ü. NN
- Bemessungswasserstand unten (Bwu)	+29,20 m ü. NN	+29,20 m ü. NN
- Lichte Weite	34,95 m	49,70 m

Kooperationsaufgabe Konstruktiver Ingenieurbau (KI) mit Architektur (A), Städtebau (S) und Landschaftsarchitektur (LA)

AIV
Schinkel-Wettbewerb
2012

Zusätzlich für den Bereich „Tiefer See“

- Durchfahrtsprofil wie „Vorderkappe“ (Aufgabenstellung KI)

Abgabeleistungen

Es sind alle Leistungen wie bei der Aufgabe (KI) beschrieben – Planleistungen / Statische Berechnungen / Erläuterungsbericht / Mengenermittlung / Effizienzzahl mit Beachtung der jeweiligen Hinweise – für den Nachweis der konstruktiven Lösung zu erbringen.

Um die architektonische / städtebauliche bzw. landschaftsplanerische Lösung nachzuweisen, sind auch die Leistungen, wie jeweils in den Aufgaben (A, S oder LA) beschrieben, zu erbringen. Anstelle der in der jeweiligen Fachsparte im Vertiefungsschwerpunkt geforderte weiter vertiefte Detaillierung bzw. Konkretisierung des Entwurfs sind im Rahmen dieser Kooperation folgende Leistungen zu erbringen:

Analyse der entwurfsrelevanten, insbesondere der gestaltbegründenden Aspekte der Aufgabe, d. h.

- Entwicklung unterschiedlicher Lösungsansätze in Alternativen
- Auswahl eines Lösungsansatzes zur vertieften Bearbeitung und Begründung dieser Wahl
- anschaulich dargestellt in Form von Skizzen, Grafiken u.ä. (einschließlich Benennung der Zielkonflikte)

Planleistungen

- Darstellung insbesondere der Idee mittels selbst gewählter architekturenspezifischer Darstellungsart – als räumlich illustrative Darstellung, Modellfotos oder andere geeignete Plandarstellungen

Hinweis:

Für die Pläne der Kooperationsaufgabe werden zwei Stelltafeln zur Verfügung gestellt.

Beurteilungskriterien (ohne Gewichtung)

- Stringenz der Analyse Städtebau / Gestaltfindung
- konzeptionelle Idee
- typologische Innovation zum Thema Wohnwelten / zur Brückenidee
- Kohärenz der verschiedenen Entwurfsebenen und Kooperationsebenen
- architektonisch-räumliche Qualität und Gestalt / Konstruktionsqualität der Brücke(n)
- gestalterische Qualität der Detailausbildung
- Effizienzzahl
- Aussagekraft und Qualität der Darstellungen, Berechnungen und Erläuterungen

„Umgestaltungskonzept für die Bundesstraße I (Am Kanal / Berliner Straße) in der Landeshauptstadt Potsdam“

Vorbemerkungen

Es ist ein Umgestaltungskonzept für die Straßen Am Kanal und Berliner Straße im Zuge der Bundesstraße I (B I) nach einer Wiederherstellung des Stadtkanals zu entwickeln.

Die B I stellt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht nur die historische Hauptverbindung, sondern neben der A I 15 heute auch eine zentrale Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam von und nach Berlin dar. Durch die hohen Verkehrsbelastungen und die damit verbundenen Störungen im Verkehrsablauf entstehen in diesem Straßenzug hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen. Ferner hat die B I eine besondere Bedeutung für den ÖPNV (Straßenbahnverbindungen von und nach Babelsberg / Glienicker Brücke) sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Ein wichtiges städtebauliches Ziel im Rahmen der Wiedergewinnung des historischen Stadtgrundrisses ist die Wiederherstellung des ehemaligen Stadtkanals im Straßenzug Am Kanal. Dies ist beim Umgestaltungskonzept für die B I zu berücksichtigen. Der Straßenraum im Zuge der B I im Wettbewerbsgebiet ist abschnittsweise durch eine offene oder eine teilweise geschlossene Randbebauung geprägt. Die Straßenraumbreite ist sehr unterschiedlich und bietet Raum für Umgestaltungsvorschläge, die auch stadträumliche Qualitäten entstehen lassen.

Aufgabe

Erwartet wird ein Umgestaltungskonzept mit stadträumlichen Qualitäten für den Straßenzug Am Kanal / Berliner Straße unter Berücksichtigung der bestehenden und der zukünftigen verkehrlichen Funktionen sowie unter Berücksichtigung der Wiederherstellung des Stadtkanals mit folgenden Schwerpunktsetzungen:

- gute Erreichbarkeit und Erschließung für Fußgänger und Radfahrer
- gute Erschließung durch den ÖPNV unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen
- gute Erreichbarkeit und Erschließung für den MIV einschließlich der Berücksichtigung der Anforderungen im ruhenden Verkehr
- Umgestaltungskonzept für die Knotenpunkte Am Kanal / Berliner Straße und Am Kanal / Yorckstraße / Friedrich-Ebert-Straße.

Planunterlagen

Es werden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- digitale Grundlagenkarten im M 1:500
- Verkehrsbelastungen im MIV aus dem Stadtentwicklungskonzept „Verkehr“.

Abgabeleistungen

Im Einzelnen sollen folgende Punkte bearbeitet werden:

1. Umgestaltungskonzept für die B I (Am Kanal / Berliner Straße) in der Form von Lageplänen im M 1:500 sowie von Querschnitten an geeigneten Stellen
2. Entwurf des Knotenpunktes Am Kanal / Berliner Straße
3. Entwurf des Knotenpunktes Am Kanal / Yorckstraße / Friedrich-Ebert-Str.
4. Erläuterungsbericht zur Beschreibung der Ergebnisse der Untersuchungen

Hinweis:

Die für Potsdam beschriebenen Straßen- und Kreuzungsräume sind zur Zeit stark verkehrlich geprägt und bilden über große Strecken stadträumliche Zäsuren.

Nicht nur von Verkehrsplanern werden Lösungen erwartet, die verkehrliche Belange und stadträumliche Qualitäten sinnvoll in Einklang bringen. So sind neben einer Integration unterschiedlicher Verkehre die Straßenprofile und Kreuzungen so zu entwickeln, dass sie als öffentliche Räume zum Flanieren und Verweilen einladen. Eine Kooperation mit den anderen Fachsparten und Querschnittsthemen wird empfohlen, ist aber nicht als gesonderte Aufgabe ausgeschrieben.

„Mit Mehrsystem-Fahrzeugen in die Potsdamer Innenstadt“

Aufgabe

Potsdam verfügt schon heute über ein vielfältiges Nahverkehrsangebot. Trotz der bestehenden „Schnittstellen“ zwischen den städtischen Verkehrsmitteln einerseits und der S-Bahn bzw. dem Regionalverkehr andererseits sollte der öffentliche Nahverkehr zwischen Bahn und innerem Stadtverkehr noch attraktiver werden. Gefragt ist ein Vorschlag für ein Verkehrssystem auf der Basis von Mehrsystemfahrzeugen, welche einerseits auf Eisenbahntrassen, andererseits auf Straßenbahntrassen verkehren können, um einen durchgehenden Schienennahverkehr zwischen der Potsdamer Innenstadt und dem Potsdamer Umland zu ermöglichen.

Welche Strecken / Korridore in das mit Mehrsystemfahrzeugen bediente System einbezogen werden, ist anhand sinnvoll gewählter Kriterien – wie verkehrlicher Nutzen, baulicher Aufwand etc. – abzuleiten. Folglich ist auch die vorgeschlagene Ausdehnung des Systems nachvollziehbar zu begründen. Denkbar sind hier u. a. Lösungen im unmittelbaren Potsdamer Umfeld als auch solche, die sich beispielsweise in den Bereich Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf bis nach Berlin oder zum Flughafen „Willy Brandt“ (BER) erstrecken. Die erforderlichen infrastrukturellen und ggf. fahrzeugseitigen Maßnahmen sind im Rahmen einer Vorentwurfsplanung darzustellen.

Planungsunterlagen

Pläne M 1: 1000 der Eisenbahnstrecken

- Potsdam-Griebnitzsee – Potsdam Park Sanssouci
- Potsdam-Griebnitzsee – Bergholz
- Caputh-Schwielowsee – Potsdam Park Sanssouci

Pläne der betroffenen Bereiche der Straßenbahn auf Anfrage (bis 11.11.2011)

Abgabeleistungen

- schlüssiges Gesamtkonzept für den spurgeführten Verkehr in der Region Potsdam unter expliziter Berücksichtigung der Möglichkeiten, die sich durch den Einsatz von Zweisystemfahrzeugen ergeben (Strecken- bzw. Linien- und Angebots- / Fahrplankonzept)
- Abschätzung der zu erwartenden Streckenbelastungen
- Darstellung der Ziel-Variante und ggf. deren schrittweisen Realisierungsmöglichkeit
- Entwurfstrassierung der Bereiche, in denen neue Infrastrukturen erforderlich werden bzw. in denen bestehende Infrastrukturen angepasst werden müssen (insb. Übergangspunkt(e) Straßenbahn/Eisenbahn) im M 1:1000
- Darstellung und Erläuterung der technischen und betrieblichen Realisierung des Systemwechsels

„Kulturerbe weiterdenken“

Aufgabe

Im Rahmen des AIV-Schinkelwettbewerbs wird die Denkmalpflege nicht als gesonderte Fachsparte behandelt, sondern fachübergreifend als Querschnittsthema diskutiert. So wird hier innerhalb aller eingereichten Arbeiten nach Entwürfen gesucht, die sich auffällig mit dem baulichen, stadt- und landschaftsräumlichen Erbe Potsdams auseinandersetzen und hierfür den ausgeschriebenen Sonderpreis verdienen.

Der Schinkel-Wettbewerb 2012 beschäftigt sich mit der historischen Mitte der Stadt Potsdam beiderseits der Havel. Das Wettbewerbsareal ist geprägt durch die Diversität der Bebauung: Im Zweiten Weltkrieg schwer zerstört, entstand im Gebiet nördlich der Havel ein Wohngebiet in Zeilenbauweise, das den historischen Stadtgrundriss ignoriert. Am Rand dieses Gebietes finden sich Reste der historischen Bebauung und der Stadtmauer. Die Neubebauung seit der politischen Wende 1990 greift zum Teil die historische Bebauung auf, zum Teil entstanden großflächige öffentliche Einrichtungen. Die Zielvorstellungen der Stadt Potsdam für die historische Mitte gehen von einer konsequenten Annäherung an den historischen Stadtgrundriss aus, wie es zur Zeit in der Wiederherstellung des Stadtkanals und der Rekonstruktion des Stadtschlusses manifest wird.

Die Stadt Potsdam hat in den letzten zwanzig Jahren heftige Auseinandersetzungen um Denkmalschutz und Stadtentwicklung erlebt. Mit der historischen Altstadt und den Welterbestätten der Preußischen Schlösser und Gärten sind hier besondere Voraussetzungen und erhöhte Denkmalschutzauflagen für jeden Eingriff gegeben. Der Sonderpreis für Denkmalpflege versteht sich darum als integraler Bestandteil der Wettbewerbsaufgaben der einzelnen Fachsparten.

Zwar stehen bei Fragen des Denkmalschutzes Bewahrung, Erhalt und Pflege der vorgefundenen geschützten oder schützenswerten Substanz aller Zeitschichten im Vordergrund. Dennoch kann und muss weitergedacht und weitergebaut werden. Deshalb soll ein Sonderpreis für eine Arbeit vergeben werden, die sich im Rahmen der Wettbewerbsaufgaben, gleich aus welcher Fachsparte, in besonderem Maße mit dem baulichen sowie stadt- und landschaftsräumlichen Kulturerbe auseinandersetzt und dieses nicht nur respektiert, sondern auch durch den Entwurf in Wert setzt.

Abgabeleistungen und Beurteilungskriterien

Die Leistungen richten sich nach der oder den gewählten Fachsparten. Bei der Beurteilung werden besonders der Umgang mit dem historischen Stadtgrundriss und der historischen Bebauung sowie die Einbeziehung der Sichtbezüge der Potsdamer Schlösserlandschaft und der geschützten Gartenanlagen im Vordergrund stehen.

„Freier Eingriff“

Aufgabe, Abgabeleistungen, Zielstellung

Wie ist Potsdam jetzt, und wie wird es werden? Wie sehen Künstler die Stadt der Wissenschaften, das politische Zentrum Brandenburgs, die Stadt der Schlösser und Gärten, in der sich etliche Schichten der Historie überlagern?

Künstler sind aufgefordert, im Zentrum der Stadt – beiderseits der Freundschaftsinsel – ihre Ideen zu formulieren.

Entsprechend der Vielgestaltigkeit der Gegenwartskunst kann dies in allen Medien geschehen, die zum gegenwärtigen Spektrum der Bildenden Kunst zählen. Malerei und Performance, Installation, Film und Klangkunst sind aufgerufen, sich jeweils mit einer eigenen Formulierung am Wettbewerb zu beteiligen. Hierzu können Zeichnungen eingereicht, Filme gedreht, Foto und Animation gezeigt werden.

Gefordert wird ein Plakat in der Größe von 1,50 m x 2,00 m für eine Stellwand im Querformat für alle eingereichten Arbeiten. Medienkünstler können zusätzlich einen Teaser in der Länge von 3 bis 5 Minuten einreichen. Für Installationen oder bildhauerische Arbeiten können Musterstücke bis zu einer Dimension von 30 x 30 x 10 cm beigefügt werden – sofern dies notwendig ist, um die Materialität der Arbeit zu verdeutlichen. Aus den eingereichten Unterlagen soll hervorgehen, wie Künstler das Thema und den Stadtraum betrachten und wie die Arbeit im bezeichneten Gebiet präsentiert werden soll.

Potsdam ist eine Stadt im Wandel. Seine älteste Geschichte reicht weit in das vorige Jahrtausend hinein, seine neueste ist geprägt von der Neuerfindung der Schlösser- und Seenstadt nach dem Mauerfall. Nachdem der untergegangene sozialistische Staat wenig Wertschätzung für historische Bauten aufgebracht hatte, ist eine Diskussion darüber entbrannt, welches neue Gesicht die über Jahrzehnte vernachlässigte Stadt erhalten soll und wie weit historische Bauten rekonstruiert werden. Das Gebiet zwischen der Schiffbauergasse und dem wieder entstehendem Stadtschloss, das künftig die Landesregierung beherbergen wird, harrt zu weiten Teilen seiner Ausformung. In der Schiffbauergasse mit dem einzigen Fluxusmuseum der Welt, Theater und Ausstellungsraum ist ein Anfang für die Verknüpfung Potsdams mit dem lebendigen Strom der Kunst der Gegenwart gemacht.

Potsdam ist eine „junge Stadt“. Das unterscheidet die Landeshauptstadt von fast allen Städten Deutschlands. Mit 41,2 Jahren liegt Potsdam bundesweit an zweiter Stelle hinsichtlich seines Altersdurchschnitts. Während fast alle anderen Städte Ostdeutschlands schrumpfen, wächst Potsdam. Dies verdankt es auch seinen gewachsenen Beschäftigungsstrukturen, die den Anforderungen der modernen Dienstleistungsgesellschaft besser gewachsen sind als die anderer Städte, deren Strukturen vorwiegend in der industriellen Produktion verankert waren.

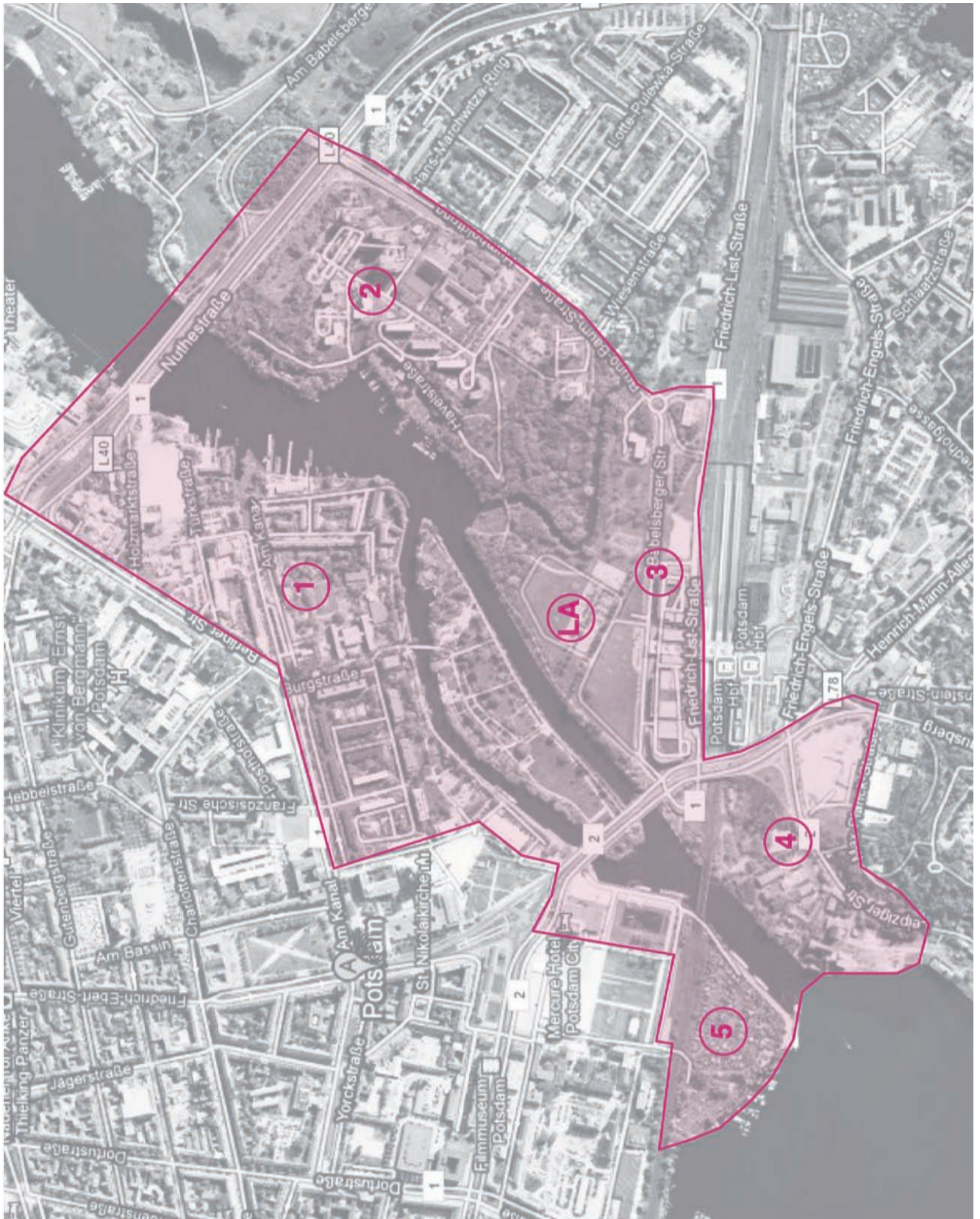
Dementsprechend kann die Kunst für Potsdam neue Perspektiven formulieren und experimentelle Formate nutzen.

Keine „Kunst im öffentlichen Raum“ ist gefragt, sondern Positionen, die in einen Dialog mit der Stadt und den Wandlungsprozessen treten, die sich für die kommenden Jahrzehnte abzeichnen. Das Format ist hierbei frei. So offen, wie in der Gegenwartskunst die künstlerischen Mittel und Materialien sind, ist auch die Auseinandersetzung im Wettbewerb mit dem benannten Stadtraum. Traditionelle Positionen sind dennoch nicht ausgeschlossen. Dabei sollte die eingereichte Arbeit nicht willkürlich sein. Sie sollte erkennen lassen, dass und wie der Künstler in einen Dialog mit der jungen Brandenburgischen Metropole tritt.

Hinweis:

Mit der Modifizierung der ehemaligen Fachsparte „Kunst und Bauen“ zur „Freien Kunst“ sollen Künstler wie auch Kunstinteressierte jeglicher Medien angesprochen werden, das erweiterte Wettbewerbsareal mit freien Kunsteingriffen zu bespielen.

Karte des erweiterten Wettbewerbsgebietes in Potsdam ⁵



5 Karte Google Maps (o.M.), Grafik AIV Berlin, 2011

VI.I Bausteine zur Vertiefung

Programmbausteine Wohnen

Entlang der Havel sind die zu betrachtenden heterogenen Quartiere als in den Landschaftsraum eingebundene urbane Wohnstandorte mit vielfältigen Wohnungstypologien zu qualifizieren. Aspekte wie Größe und Ausrichtung der Baufelder, Geschossigkeiten in den spezifischen Lagen, städtebauliche Typologien sowie Gebäudetypologien, Zonierung und Wechselwirkung privater und öffentlicher Flächen und der Umgang mit der Wasserlage sollen dabei unter Berücksichtigung der besonderen Charakteristika der verschiedenen Quartiere behandelt werden, so dass sich jeweils Lebensbereiche mit unverwechselbaren Identitäten herausbilden.

Korrespondierend mit den vorgefundenen Strukturen und Maßstäben der verschiedenen Areale sind unterschiedliche Ansätze für die Neu- und Weiterentwicklung städtebaulicher Typologien möglich. Vorhandene Blockrandbebauung und Zeilenbauweise, Gruppierungen von Punkt- und Scheibenwohnhäusern im Grünen, die historischen Gewerbebauten der Speicherstadt, die Infrastrukturgebäude am Hauptbahnhof etc. – mannigfaltige Anknüpfungspunkte fordern die Teilnehmer zur Entwicklung zukunftsfähiger Strategien für das Neu-, Um- und Weiterbauen heraus.

Ein Nutzungsmix aus Wohnen und Arbeiten soll um Angebote in den Bereichen Freizeit und Gesundheit ergänzt werden. Als Sondernutzungen könnten auch Funktionen aus dem Bildungsbereich wie eine Grundschule, Volkshochschule o.ä. vorgesehen werden. 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 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, 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, vgl. dazu auch Aufgabenstellung der Fachsparte Technische Gebäudeausstattung. Für den ruhenden Verkehr sind mindestens 1 Stellplatz je 2 Wohneinheiten vorzuhalten.

Programmbaustein Temporäres Wohnen „Gästehaus der Stadt Potsdam“

Das Angebot des „Gästehauses der Stadt Potsdam“ richtet sich an „Teilzeit-Potsdamer“, die als Dozenten, Forscher, Stipendiaten, Diplomaten etc. alleine oder mit ihren Familien längere oder wiederholte Arbeitsaufenthalte in der Stadt planen. Zwischen Hotel und Mietwohnung soll ihnen ein „Wohnen auf Zeit“ ermöglicht werden mit günstigen Mietpreisen und der Möglichkeit der Selbstversorgung in autarken Apartments. Für das kommunal geführte Gästehaus soll ein breit gefächertes Angebot an Wohnraum (Einzel- und Doppelzimmer, Apartments / Wohnungen / Minilofts zwischen 25 und 75 qm) entwickelt werden. Es soll durch ein Spektrum von privatwirtschaftlichen Dienstleistungsangeboten erweitert werden, das die Funktionen des individuellen Wohnens ergänzt. Dabei handelt es sich neben Gastronomie-, Fitness- und Wellnessangeboten etc. vor allem um die Bereitstellung von flexibel zu mietenden Arbeitsorten – offenen, digital vernetzten und kollaborativen Arbeitsplätzen, aber auch Ateliers, Einzelarbeitsräumen für konzentriertes Arbeiten, Räumen für Seminare und kleinere Meetings. Das Raumprogramm soll ebenso wie die Beziehung von Wohn- und Arbeitswelten sowie zwischen Privatem und Öffentlichem von den Verfassern definiert werden. Das Gästehaus soll sich über die Arbeitsplattform und die anderen Zusatzangebote zu einem Ort entwickeln, der auch den Potsdamern offen steht und so für die Gäste zu einer Schnittstelle zur Stadt wird. Der Standort Potsdam bietet die Gelegenheit, eine zentrale Stadtlage mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mit der Einbettung in eine reizvolle Landschaft zu verbinden und gleichzeitig ein innovatives Modell für zeitgemäßes temporäres Wohnen zu entwickeln.

Raumprogramm

ca. 3.500 qm NF - entwurfsabhängig anzupassen \pm 30%

1. Gästehaus (ca. 2300 qm NF)

- Vorfahrt, Empfangsbereich, Lounge
- Back Office, Personalräume, Personalumkleiden
- Wohnbereich mit Einzelzimmern, Doppelzimmern, Einzimmerapartments, Zwei- und Dreizimmer-Wohnungen etc.
- Nebenräume wie Servicestation, Putzmittel, Technikräume, Wäschelager etc.

2. Zusatzangebote (ca. 1200 qm NF)

- Arbeitsplattform mit unterschiedlichen Angeboten an Arbeitsplätzen, Seminarräumen etc. ca. 550 qm
- Gastronomie (Café, Restaurant, Bar incl. Küchenbereich, Personalräumen, Gästetoiletten) – ca. 300 qm
- Fitness- / Wellnessbereich ca. 250 qm
- ggf. weitere Nutzungen wie Copyshop, Waschsalon o.ä. ca. 100 qm
- Lagerräume, Anlieferung etc.

VI.2 Literaturhinweise

- Baller, Kurt; Potsdamer Daten des 20. Jahrhunderts; Potsdam, 2000
- Bartmann-Kompa, Ingrid; Kutschmar, Aribert; Karn, Heinz; Architekturführer DDR – Bezirk Potsdam; Berlin, 1980
- Bässler, Michael; Potsdam und seine Geschichte; Leipzig, 1991
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege; Die Potsdamer Kulturlandschaft – Eine Untersuchung des historisch-kulturellen Landschaftspotentials; Arbeitsheft Nr. 2; Potsdam, 1992
- Emmerich-Focke, Christina; Stadtplanung in Potsdam 1945-90; Potsdam, 1999
- Grabner, Sigrid; Kienast, Knut (Hrsg. Im Auftrag des Magistrats der Stadt Potsdam); 1000 Jahre Potsdam – Das Buch zum Stadtjubiläum mit dem Festprogramm; Berlin, 1992
- Hatt, Karin; Das Bürgerhaus in der Stadt Potsdam; Weimar, 2001
- Konter, Erich; Bodenschatz, Harald, Städtebau und Herrschaft; Potsdam: Von der Residenz zur Landeshauptstadt; 2011
- Sanierungsträger Potsdam Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung (Hrsg.) im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam vertreten durch den Fachbereich Stadterneuerung und Denkmalpflege, Hans Bach (Fotografien), Albrecht Gülzow (Text); Potsdam die Stadt; Berlin, 2001; 2., überarbeitete und aktualisierte Auflage 2008
- Seller, Georg; Potsdam und Sanssouci : Forschungen und Quellen zur Geschichte von Burg, Stadt und Park; Potsdam, 2009
- Seiler, Hamm: Inszenierte Landschaften – Blicke ins Preussische Arkadien; Berlin 1999
- H. Schumacher, H. Solmsdorf, H.W. Hallmann: Die Potsdamer Kulturlandschaft S.11-12, Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege, Potsdamer Verlagsbuchhandlung 1992.
- Stadt Potsdam Stadtentwicklungsplanung 1993; Stadtbauatelier Prof. Dr. Ing. Michael Trieb, Dr. Ing. J. Alexander Schmidt; Magistrat der Stadt Potsdam, Dezernat Stadtentwicklung, Wirtschaft und Gewerbe; Potsdam, 1993
- Volk, Waltraud; Potsdam: historische Strassen und Plätze heute; Berlin, 1993
- von Bassewitz, Gert; Maisch, Inge; Potsdam und Sanssouci; Hamburg, 1995
- Zieler, Otto: Potsdam Ein Stadtbild des 18. Jahrhunderts; Berlin, 1999

VI.3 Planunterlagen

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. Der Urheber ist stets zu benennen.

Wettbewerbsgebiet

Grundlagen

- Luftbildausschnitt (jpg/ ggf. dxf/dgw)
- ALK-und-Eigentum.pdf
- Denkmalliste fuer Schinkelwettbewerb 2011.xls
- ALK-und-Nutzung.pdf
- Schinkelwettbewerb_Denkmale_Korrektur mxd.pdf
- historische Karten (tiff/ jpg)

01_stadtansichten_jpg

- foto_1988_altermarkt
- foto_1988_freundschaftsinsel
- foto_1988_interhotel
- foto_alte_fahrt_kriegszerstoerungen
- foto_alter_markt_2
- foto_ansichten_altermarkt
- foto_brauhausberg
- foto_neubauten_brauhausberg
- perspektive_alter_markt
- stadtansicht_1674_memhardt
- stadtansicht_1735
- stadtansicht_1735_degen
- stadtansicht_1735_feldmann
- stadtansicht_1750
- stadtansicht_1771_havelufer
- stadtansicht_1772
- stadtansicht_1796
- stadtansicht_1798_schinkel
- stadtansicht_1843_speicherstadt

- stadtansicht_1850_sandmann
- stadtansicht_1870
- stadtansicht_1894
- stadtansicht_1930
- stadtansicht_unbekannt

02_historische_karten_jpg

- 1600_altstadt
- 1683_potsdam_museum
- 1690_altstadtgebiet
- 1690_stadtkarte
- 1693_plan_mit_stadterweiterung
- 1750_1800_stadtkarte
- 1765_nicolai
- 1770_potsdam
- 1771_arch_fuehrer_ddr_16_2
- 1780_potsdam
- 1786_potsdam_museum
- 1800_potsdam
- 1800_potsdam_kasernen
- 1832_stabi_berl_preuss_kul
- 1835_vogel
- 1850_berghaus
- 1850_zipter
- 1860_potsdam_schloesser_gaerten
- 1870_ehrentreich
- 1900_potsdam_stiftung_schloesser_gaerten
- 1985_stadtplan
- 1985_staedtebauliche_situation
- isometrie_alter_markt
- Lange Sicht
- p_schwarzplaene_1
- p_schwarzplaene_2
- p_schwarzplaene_1991
- p_schwarzplan_invers_1991
- ueberlagerung_bebauung_schlossareal
- wilhelm_kuelz_straße
- wohngebiet_zentrum_sued

03_bebauungsplaene

- b_plan_block_27.pdf
- b_plan_franzoesisches_viertel.pdf
- b_plan_neuer_markt_plantage.jpg
- b_plan_nördlich_bahnhof.pdf
- b_plan_schloss.pdf
- b_plan_schloss_begrueundung.pdf

04_sanierungsgebiet

- 090903_ergebnis_workshop_havelufer.pdf
- alter_market_eitbauten.jpg
- alter_market_leitbauten_praesentation_20100320_kurz.pdf
- flyer_potsdamer_mitte_2010.pdf
- Leitbauten_Protokoll_20100320_Kurzform.pdf
- Neuordv05AusPMIsw3c600.jpg
- plan_verkehr_potsdam_mitte.jpg
- planungswerkstatt_empfehlungen.pdf
- Potsdam_Stadtmitte_2Auflage2008.pdf
- projektinformation_havelufer.pdf
- protokoll_svv_lustgarten_beschluss.pdf
- Protokoll_Workshop_20032010_Lang.pdf
- sanierungsgebiet_mitte_teilbereiche.jpg
- sanierungsgebiet_mitte_bauabschnitte.jpg
- svv_planungswerkstatt_beschluss_0257.pdf
- uebersicht_sanierungsgebiet.jpg

05_brauhausberg

- I10427_dialog_brauhausberg.pdf
- blick_auf_brauhausberg_1.jpg
- blick_auf_brauhausberg_2.jpg
- blick_auf_brauhausberg_3.jpg
- fnp_aenderung_Speicherstadt_Lpz-Strasse.pdf
- masterplan_brauhausberg.jpg
- masterplan_brauhausberg.pdf
- masterplan_brauhausberg_uebersicht.jpg
- verkehrsfuehrung_leipziger_straesse.pdf
- vogelflug_brauhausberg.jpg

06_flaechennutzungsplan

- 02PlanFnp2001Potsdam.pdf
- FNP_2011.pdf

07_zeitungsartikel

- I00110_pnn.de.pdf
- I00618_maerkische_allgemeine.pdf
- I00712_tagesspiegel_mercure.pdf
- I00820_potsdam_de.pdf

- I01112_maerkische_allgemeine_2.pdf
- I01119_bauwelt.pdf
- I10104_potsdams_speicherstadt.pdf
- I10325_maerkische_allg.pdf
- I10505_maerkische_allg.pdf
- I10505_pnn.pdf
- I10705_gewoba_speicherstadt.pdf

08_suedliche_speicherstadt

- nps_tchoban_vonn_1.jpg
- nps_tchoban_voss_2.pdfw
- KK_20110720_Masterplan inkl. Detaillierung Mittelbereich.pdf
- Masterplan Kohl Speicherstadt Brauhausberg 9-2010.pdf

Fachspezifische Unterlagen:

Konstruktiver Ingenieurbau & Kooperationsaufgabe

- K101_Luftbild_Vogelperspektive_Standort
- K102_Lageplan_Brueckenachse
- K103_Luftbild2_Havemann
- K104_Luftbild3_Havemann
- K105_Wasserpegel_Potsdam
- K106_Bollwerk1
- K107_Bollwerk2
- K108_Bollwerk3
- K109_GartenplanFreundschaftsinsel

Verkehrswesen - Stassenbau

- digitale Grundlagenkarten M 1:500
- Verkehrsbelastungen im MIV aus dem Stadtentwicklungskonzept „Verkehr“

Verkehrswesen - Eisenbahnbau

- Eisenbahnstrecke
Potsdam Griebnitzsee – Potsdam Park Sanssouci M 1:1000
- Eisenbahnstrecke Potsdam Griebnitzsee – Bergholz M 1:1000
- Eisenbahnstrecke Caputh-Schwielowsee – Park Sanssouci M 1:1000
- Strassenbahnpläne auf Anfrage an den AIV bis 11.11.2011



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

Redaktion

Melanie Semmer

Die übergeordnete Aufgabenstellung wurde maßgeblich von Cyrus Zahiri zusammengestellt.

Die Teilaufgaben formulierten die nachfolgenden Fachgruppensprecher (*) und Kollegen:

Hans-Joachim Aminde (S),
Ulrike Böhm (LA) *,
Karen Eisenloffel (KI) *,
Ralf Fleckenstein (A),
Hartmut Freystein (VE),
Manfred Garben (VS) *,
Katrin Günther (K),
Jens Hanisch (TGA),
Dieter Hasse (K) *,
Saskia Hebert (A),
Erhard Hübner-Kosney (VE) *,
Stephanie Kaindl (A)*,
Peter Lemburg (K),
Richard Rabensaat (K),
Henry Ripke (KI),
Susann Roge (K),
Annemarie Rothe (D),
Christiane Schwarz (LA),
Reinhart Steinweg (KI / A),
Fabian Walf (VE),
Cyrus Zahiri (S) *.

Bildnachweis

Titelbild: Montage AIV unter Einbeziehung eines Luftbildes vom 27.06.2011, Philipp Meuser/ DOM publishers, Berlin

Förderer und Stifter

Unterstützt wird der diesjährige Wettbewerb voraussichtlich durch:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Deutscher Beton- und Bautechnik-Verein e.V.

Förderverein des Verbandes Beratender Ingenieure VBI

Hans-Joachim-Pysall-Stiftung

DAI Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V.

Verband Restaurator im Handwerk e.V.

Baukammer Berlin

Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.

Schwäbischer Architekten- und Ingenieurverein Augsburg e.V.

Medienpartner

architekten24

german architects

AIV Schinkel-Wettbewerb 2012



german-architects.com
Profiles of Selected Architects

