

► JÖRG SIEWEKE

CAMILLO SITTE TRIFFT ROBERT VENTURI

Berlin Südkreuz

CAMILLO SITTE MEETS ROBERT VENTURI

Berlin Südkreuz

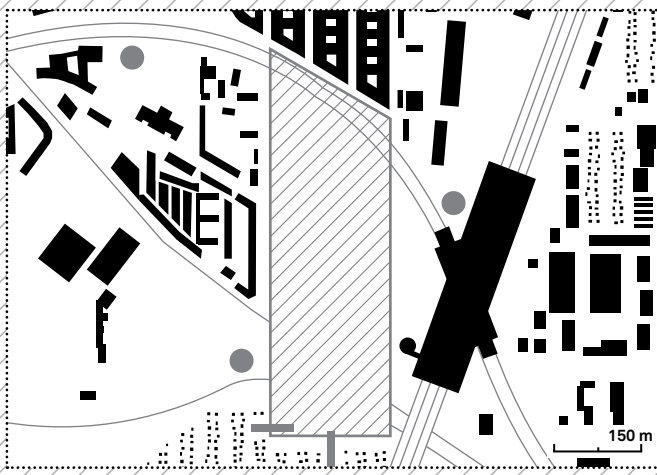


Städtebauliche Neuordnung einer infrastrukturell geprägten Stadtlandschaft

Berlin, Deutschland | 2006–2010 | Platzfläche: 170 000 m²
Nutzfläche: 40 000 m²

Planning the Reconfiguration of an Urban Landscape characterized by Infrastructure

Berlin, Germany | 2006–2010 | Site area: 170 000 m²
Floor space: 40 000 m²



- Stadtzentrum | City center
- Lage Projekt | Position of project

Über die Zeit entstand in Berlins Süden ein stadträumlicher Flickenteppich aus Infrastrukturen, Siedlungsfragmenten und Schrebergärten. Unlängst verdichtet sich das Gebiet durch die Ansiedlung großmaßstäblicher Gewerbeeinrichtungen. Jorg Sieweke, Joachim Schultz und Anna Viader haben 2008 in ihrem städtebaulichen Entwurf zum Südkreuz das Ausmaß der Dysfunktionalität offenbart, das dem widersprüchlichen Nebeneinander innewohnt. Ziel des Wettbewerbsvorschlags ist die Verbindung fragmentierter, auf der Basis unterschiedlicher Logiken produzierter Räume durch die Anlage eines passepartoutartigen Plateaus. Entgegen der städtebaulichen Moderne, die oft leistungsstarke Infrastrukturknoten ohne Verbindung zur räumlichen Umgebung vorsah, setzt dieser Entwurf auf eine RESET-gemäße Anbindung von Bahnkreuz und Ringautobahn an den Kontext. Hier wird keine typologische Wahrheit postuliert, sondern eine Hybridisierung angestrebt, deren Mischverhältnis aus der Reflexion des Bestands am konkreten Ort resultiert. Dabei werden bewusst Gegensätze konfrontiert und Brüche belassen – sie werden lediglich neu in den Stadtalltag integriert. Faktisch muss der unrealisierte Entwurf jedoch auf *problem finding* und *reframing* im Rahmen der RECONSIDER-Phase beschränkt bleiben.

Over time, an urban patchwork of infrastructure, fragments of residential neighborhoods, and community gardens evolved in southern Berlin. Recently, density increased when large-scale commercial facilities were moved there. Jorg Sieweke, Joachim Schultz, and Anna Viader presented an urban planning sketch in 2008 that exposed the extent of the dysfunction at Südkreuz, with its inherent contradictory juxtapositions. The goal of their competition entry was to bring together fragmented spaces based on different logics by creating a passe-partout-like plateau. In contrast to modernist urban planning, which foresaw important infrastructure hubs with no connection to the surrounding spaces, this design seeks to connect the railway intersection and the beltway to their context in a RESET-appropriate way. It postulates no typological truth but instead strives for a hybridization whose mixture results from reflection on the specific place. In the process, antitheses are deliberately confronted and rifts are tolerated; they are simply integrated into urban life in a new way. This unrealized design must, however, de facto remain limited to *problem finding* and *reframing* within the framework of the RECONSIDER phase.

Während im Zentrum Berlins mit viel Aufmerksamkeit der historische Grundriss der „Europäischen Stadt des Flaneurs“ rekonstruiert wird, geschehen an den Rändern Dinge in beachtlichem Maßstab und mit anderer Geschwindigkeit. Wenige Meter südlich des kompakten Quartiers der Hobrecht'schen Schöneberger Insel vollzieht sich der Bruch. Das Südkreuz ist ein wesentlicher Knoten Berlins mit großem Entwicklungspotenzial. Die Stadtautobahn, der S-Bahnring und der neue Fernbahnanschluss bilden das infrastrukturelle Rückgrat für diesen Ort höchster Dynamik. Im Gegensatz hierzu ist das Südkreuz aber mit der näheren Umgebung stadträumlich so gut wie gar nicht verbunden. Zwischen riesigen infrastrukturellen Korridoren finden sich isolierte innerstädtische Wohn- und Geschäftsviertel. Ideologische Gegensätze prallen hier aufeinander, die sich anhand der Stadtkonzepte Camillo Sittes und Robert Venturis verdeutlichen lassen.

Sittes Stadt lässt sich mit dem Begriff *places* fassen, gemeint sind Orte der Identität und des Wohnens, gefasste Räume mit möglicherweise unregelmäßigen Strukturen, aber erkennbaren Grenzen, die sich durch Beständigkeit auszeichnen. Diese Plätze dienen dem Verweilen, sie sind „Versammlungsorte unter freiem Himmel“ mit einer „starken Einwirkung [...] auf das menschliche Gemüth“.¹ Venturi steht hingegen mit seiner Analyse des Strips von Las Vegas² für den *flow*, für Orte der Bewegung, die geprägt sind von den Zeichen des Durchgangs. Venturis Stadt ist eine neoliberale, ihre zeichenhafte Architektur im „Raum der Ströme“³ wird vorrangig wahrgenommen aus der Bewegung des Autos.

Die Morphologie der Stadt des 19. Jahrhunderts grenzt zeitgenössische Alltagsaspekte zumindest visuell aus, indem sie die Infrastruktur unserer Zeit zu verbergen sucht. Der Stadtraum soll davor bewahrt werden, im Rauschen des Autoverkehrs unterzugehen. So wird die Warenanlieferung für den „Marktplatz“ am Potsdamer Platz beispielsweise mit enormem Aufwand in fünf Tiefgeschosse samt Tiergarten-Tunnel vergraben. Der im Folgenden diskutierte Vorschlag⁴ zur lokalen Anbindung des Bahnhofes Südkreuz strebt ein zeitgenössisches Update der beiden angesprochenen Ansätze an, er sieht im ideologischen Gegensatz von *places* und *flow* eine Chance der Hybridisierung. Die bisherige Negation des jeweils anderen Raumkonstruktes hat die Verhandlungen ihrer Grenzen blockiert – und damit auch das Auffinden konstruktiver Potenziale dieses Gegensatzes. Der dargestellte Entwurf strebt dagegen ein innovatives Interface an, das ausreichend offen ist, um den „Raum der Ströme“ zu integrieren, ohne den „sense of place“ zu

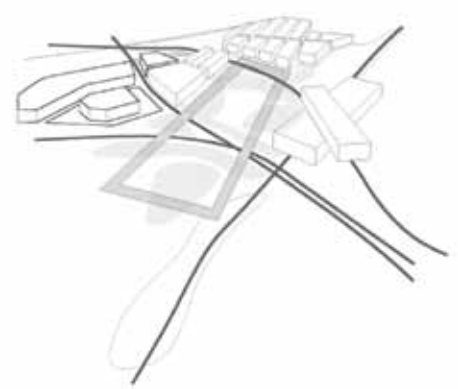
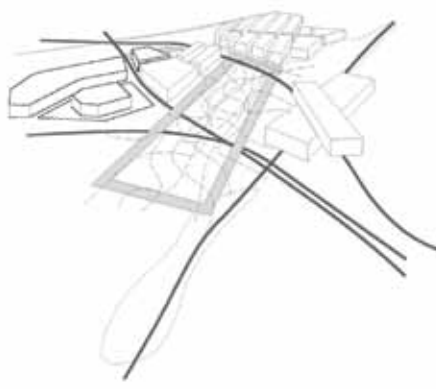
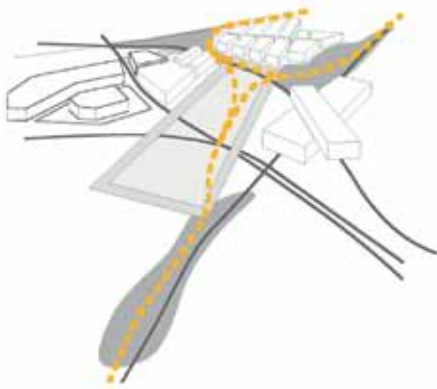
Whereas in the center of Berlin the historical layout of the “European city of the flâneur” is being reconstructed with great care, on its outskirts things are happening on a sizeable scale and at a different speed. The rift between these contrasting manifestations is to be found just a few meters south of the compact neighborhood of Hobrecht's Schöneberger Insel. Südkreuz is an essential rail hub in Berlin and it has great potential for development. The urban highway, the beltway line of the commuter railway, and the new high-speed train connections form the infrastructural backbone for this highly dynamic site. Due to the late insertion of the hub, the Südkreuz site is spatially isolated from its immediate urban environment. The enormous corridors of infrastructural arteries slice through isolated residential and commercial neighborhoods. Ideological antitheses of the urban condition are colliding here, and they can best be illustrated by comparing Camillo Sitte's and Robert Venturi's concepts of the city.

Sitte's vision can best be characterized by the concept of *places*, meaning sites of identity and living, framed spaces, perhaps with irregular structures, but with recognizable boundaries marked by stability. These places are suited to lingering; they are “gathering places under the open sky” with a “strong influence [...] on the human soul.”¹ By contrast, in his analysis of the Las Vegas Strip,² Venturi stands for *flow*, for places of movement marked by symbols of passage. Venturi's city is a neoliberal one; its symbolic architecture in the “space of flows”³ is primarily perceived from a moving car.

The predominant ideology of preserving the morphology of the 19th century city excludes the manifold contemporary aspects of its everyday life. Often, the infrastructure of our time is neglected, hidden or pushed to the margins. The urban space should be protected from being drowned by the rush of automobile traffic. For example, the delivery of goods to the “marketplace” on Potsdamer Platz was buried, at enormous expense, in five underground levels, along with the Tiergarten-Tunnel. The proposal to connect the Südkreuz train station discussed here⁴ is an effort to update these two approaches; it suggests the ideological antithesis of *places* and *flow* as an opportunity for hybridization. Until now, these antagonistic concepts of space each negated the other, avoiding the negotiation of their boundaries—and hence any chance of finding the symbiotic potential of their antithesis. By contrast, the plan presented here strives for an innovative interface that is sufficiently open to integrate the “space of flows” without neglecting the “sense of place” that makes living in a neighborhood desirable in the first place. Sitte's idea of the importance of places as architectural



Visualisierung städtebauliche Neuordnung Berlin Südkreuz | Visualization of urban planning reorganization of Südkreuz, Berlin



Loop und void, Verkehrsströme, flexibles Programm | Loop and void, circulation, flexible program



Luftbild Bahnhof Südkreuz
Aerial view of Südkreuz train station

vernachlässigen, der ein Quartiersleben erst ermöglicht. Sittes Idee der Bedeutung der Plätze als baukünstlerische Orte der Versammlung wird im Sinne Venturis skaliert und beschleunigt, um der romantischen Replik der europäischen Stadt eine zeitgemäße Alternative gegenüberzustellen, die sich den Strömen von heute öffnet.

Vorgeschlagen wird eine hybride Struktur, die einerseits auf der städtebaulichen Tradition der Klammerung des Raums durch eine kohärente Platzgeometrie basiert und andererseits den neoliberalen „Raum der Ströme“ zu zivilisieren sucht: Ein 18 Hektar großer, offener Platz überbrückt die Ringautobahn und verbindet den Bahnhof Südkreuz fußläufig mit dem angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiet. Die Platzmitte bildet ein *void* in den Dimensionen 800 x 225 Meter, welches die umgebenden Verkehrsströme inszeniert. Maßgeblich ist die Idee des Ortes als ein Platz des Tausches, des Handels und Handelns: Geschaffen werden soll ein Marktplatz des 21. Jahrhunderts, der die Dimension und Geschwindigkeit rezenter Ströme nicht negiert, sondern eingliedert. Dieser ist dynamisch, er wird baulich als programmatisches *Passepartout* gefasst, das der Rahmung bereits bestehender und weiterer antizipierter Nutzungsmuster dient.

Die Aushandlung dieser Programme untereinander, ihre provozierte Konfrontation, Kollision – und nicht etwa deren diskrete Vermeidung – charakterisieren das Prinzip des Urbanen. Stellen wir uns die Kleingärtner vor, die auf dem Heimweg von der Parzelle des Südgeländes ihr Obst und Gemüse auf dem Parkplatz von Möbel Kraft anbieten. IKEA-Kunden, die ihren Markthalleneinkauf per Ringbahn nach Hause bringen, queren den Platz. Die Bewohner des Schöneberger-Insel-Kiezes bevölkern mit Kitas und Cafés die Bahnbögen à la Savignyplatz. LIDL kann sich in das *Passepartout* einfügen, sein Raumbedarf inklusiver freier Parkplätze die freie Kassen suggerieren sollen, ist bereits gegeben. Die Ansprüche der Bewohner an das alltägliche Wohnumfeld sind Garanten für die Belebung des Platzes. Sie zivilisieren den „Raum der Ströme“. Die eigenwilligen Aneignungen reagieren auf unterschiedlichste Geschwindigkeiten und Dimensionen und lassen das Südkreuz von einem peripheren Umsteigebahnhof zu einem lebendigen urbanen Ort einer Metropole werden. Das urbanRESET erlaubt das scheinbar Unverträgliche miteinander zu verbinden. Anstelle der diskreten Vermeidung von Gegensätzlichem wird in dessen Begegnung eine Bereicherung gesehen. Der einschließende Ansatz vermeidet die Musealisierung und Stagnation der Stadt-Idee Sittes und zivilisiert durch alltägliche Aushandlung Venturis „Raum der Ströme“ vor dessen anästhetischer Vernachlässigung.

locations where people gather is scaled and accelerated, in the spirit of Venturi, in order to contrast the romantic replica of the European city with a contemporary alternative that today opens up onto the flows.

The proposal of a hybrid structure is on one hand based on the urban planning tradition of bracketing space by means of a coherent geometry of place and, on the other hand, it attempts to civilize the neoliberal “space of flows”: an open square measuring 18 hectares that bridges the beltway and creates a pedestrian path from Südkreuz train station to the adjoining residential and commercial neighborhood. The center of the square creates a void measuring 800 x 225 meters, dramatizing the surrounding traffic flows. The crucial idea is to update the place of exchange, of trading, of action. The idea is to create a market square for the 21st century that does not negate the dimensions and speed of recent flows but rather embraces and incorporates them. Südkreuz is dynamic; it is captured architecturally in a programmatic *passe-partout* that serves to gather up both already existing patterns of use and further anticipated ones into the same frame.

A negotiation between these programs, which provokes their confrontation and collision, rather than discretely avoids it, is what characterizes the principle of the urban condition. Imagine the people returning home from the southern lots of the garden colony and offering their fruit and vegetables on the parking lot of the Möbel Kraft furniture store. IKEA customers cross the square as they bring their purchases home from the market hall on the circle line of the commuter light rail. The residents of the Schöneberger Insel neighborhood fill the arches under the railway with daycare centers and cafés à la Savignyplatz. LIDL can fit into this *passe-partout*; we have already accommodated its need for space, including open parking spaces meant to suggest open cash registers. The needs of the residents, as regards their everyday living environment, ensure the square will be lively. The collective activities civilize the “space of flows”. Such headstrong appropriations are, in fact, reacting to a wide variety of speeds and dimensions and suggest Südkreuz has the potential to transform itself from a peripheral transfer hub into a lively urban place in a metropolis. The urbanRESET allows interconnecting of the seemingly incompatible. Rather than discretely avoiding opposites, having them encounter each other is seen as an enrichment. The inclusive approach avoids the museum quality and stagnation of Sittes idea of the city and through daily negotiation it civilizes Venturi’s “space of flows” by guarding against any unaesthetic neglect.

ANMERKUNGEN

- ¹ Camillo Sitte: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vermehrt um „Grossstadtgrün“*. Basel/Boston/Berlin 2001 (Original von 1889. Reprint der 4. Auflage von 1909), S. 6 und S. 2.
- ² Vgl. hierzu Robert Venturi / Denise Scott Brown / Steven Izenour: *Learning from Las Vegas*. Cambridge, MA 1972.
- ³ Das Konzept von Manuel Castells, der den Begriff „Raum der Ströme“ geprägt hat, wird hier stark verkürzt auf die materiellen Knoten eines globalen Netzwerkes, bei dem die transnationalen Kapital- und Informationsflüsse im Vordergrund stehen, das aber auch auf entsprechende physische Infrastrukturen angewiesen ist. Auch die im vorliegenden Beitrag vorgenommene Differenzierung in *flows* und *spaces* ist mit der genannten Einschränkung an Castells angelehnt (vgl. Manuel Castells: „The Space of Flows“, in: ders.: *The Rise of the Network Society*. Malden, MA 1996, S. 407–459).
- ⁴ Entwurfsbeitrag zu Europan9, Berlin Südkreuz, 2007. Wettbewerbsteam: Anna Viader, Joachim Schultz, Jorg Sieweke; Mitarbeit: Benjamin Gutsche.

NOTES

- ¹ Camillo Sitte: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vermehrt um „Grossstadtgrün“*. Basel/Boston/Berlin 2001 (orig. pub. 1889; reprint of 4th ed. of 1909), pp. 6 and 2; translated by George R. Collins and Christiane Crasemann Collins as *City Planning according to Artistic Principles*, New York 1965, pp. 6 and 3.
- ² On this, see Robert Venturi / Denise Scott Brown / Steven Izenour: *Learning from Las Vegas*. Cambridge, MA 1972.
- ³ This concept from Manuel Castells, who coined the phrase “space of flows,” is highly abbreviated here to the material nodes of a global network in which transnational flows of capital and information are the focus but which is also dependent on appropriate physical infrastructure. The distinction between *flows* and *spaces* made in this essay is also taken from Castells, which the aforementioned qualification. See Manuel Castells: “The Space of Flows,” in: idem: *The Rise of the Network Society*. Malden, MA, 1996, pp. 407–459.
- ⁴ Design entry for Europan9, Berlin Südkreuz, 2007. Competition team: Anna Viader, Joachim Schultz, and Jorg Sieweke; assistant: Benjamin Gutsche.