

Links: Südbrücke  
Rechts: Nordbrücke

Die beiden Brücken dienen der Verbindung der östlich und westlich der Havel entstehenden neuen Vorstadt »Wasserstadt Oberhavel«; der Fluß ist an dieser Stelle stromartig breit. Sie haben im Kontext des Verkehrs unterschiedliche Aufgaben und sind somit auch typologisch anders durchgebildet.

Die Südbrücke des Architekten Walter Noebel dient hauptsächlich dem Fußgängerverkehr und ist schmaler als die Nordbrücke; sie ist ausdrücklich als »langsame Brücke« angelegt. Sie liegt westlich an der Südspitze der Maselake-Halbinsel, endet also im reinen Wohngebiet mit Zielverkehr. Die Langsamkeit – vor allem des Fußgängers – ist thematisiert durch eine rhythmisch angeordnete Reihe mächtiger kubischer Pfeiler, die mit einer Klinkervorbblendschale und an der Spitze mit würfelförmigen Beleuchtungskörpern versehen sind. Die Wölbung der aus Beton konstruierten Fahrbahn ist wegen der Durchfahrthöhe für die Schiffe notwendig; in der Mitte stehen deshalb die Pfeiler auch weiter auseinander.

Die Nordbrücke der Architekten Dörr, Ludolf und Wimmer dagegen ist breiter und nimmt den Durchgangs- und in der Fahrbahnmitte den Straßenbahnverkehr auf. Die Fahrbahn erscheint als bruchlose Fortführung der Straßenräume; die Dynamik der Bewegung der Autos wird somit nicht unterbrochen. Unter der Fahrbahn befindet sich ein flach konstruiertes Tragwerk, das auf spitz zulaufenden Böcken und Streben aufliegt. Durch die punktiert konzentrierte Auflagefläche scheint die Fahrbahn wie eine Platte über dem Wasser zu schweben. In der Mitte steht, im Wechsel angeordnet, eine schlanke Reihe von Oberleitungs- und Beleuchtungsmasten.

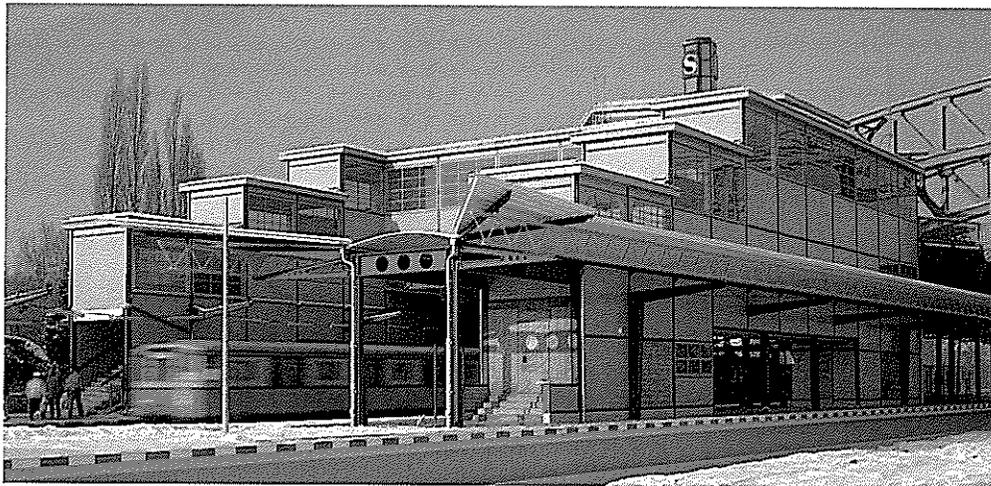
The two bridges connect the new suburb »Wasserstadt Oberhavel« (water city on the upper Havel) which is being built on the east and west bank of the river Havel. At this point, the river has the width of a major river. The bridges have differing tasks in the transport concept, and thus they are different in type.

The south bridge, designed by the architect Walter Noebel, is mainly intended for pedestrians and is narrower than the north bridge. It is deliberately designed as a »slow bridge«. Its west end is at the southern tip of the Maselake peninsula, i.e. in a purely residential area not designed for through-traffic. The slowness – especially for pedestrians – is underlined by regularly arranged row of massive, cubic pillars with clinker facing bricks and cube-like lighting systems at the top. The curvature of the concrete road surface is necessary to create sufficient height for shipping; for this reason, the central pillars are further apart.

The north bridge designed by the architects Dörr, Ludolf and Wimmer, on the other hand, is wider and is designed for through-traffic and in the centre, the tram system. The road surface appears as a smooth continuation of the surrounding streets, so that the movement of the cars is not interrupted. The load-bearing structure below the road surface is a slender structure which rests on pointed trestle and spur supports. The points of contact between the road sub-structure and the supports are concentrated to small, dot-like areas, which makes the road look as if it is gliding across the water. The middle of the bridge has an alternating arrangement of slender overhead wires and light masts.

## S-Bahnhof / Urban railway (S-Bahn) station Bornholmer Straße

Bornholmer Straße/Bösebrücke | S1, 2, 8, 10 Bornholmer Straße | 10439 Wedding/Prenzlauer Berg



230

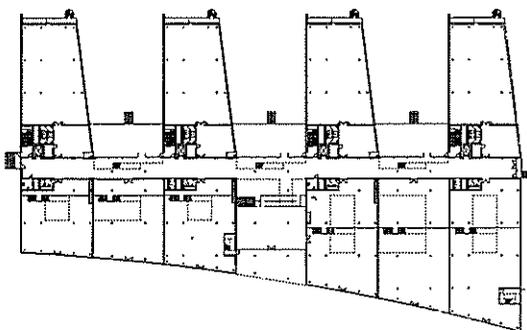
NORDOSTEN/NORTHEAST

Der südliche Abgangsbau des Bahnhofs wurde 1935 nach einem Entwurf von Richard Brademann errichtet; er war als Teil der Grenzanlage der DDR zwischen 1961 und 1989 stillgelegt. Seither treffen sich hier in dichter Taktfolge die Züge von vier sich kreuzenden S-Bahn-Linien. Der alte Bahnhofsbau wurde deshalb in seiner Funktion und Substanz wieder reaktiviert und in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege instandgesetzt, umgebaut und mit moderner Technik und Roll- bzw. Fahrtreppen versehen. Dabei wurde das alte Stahlskelett freigelegt, saniert, verstärkt, wieder ausgemauert und mit nachgebrannten Spaltplatten verkleidet. Die filigranen Stahlfenster konnten nach der Sanierung ebenfalls wieder eingesetzt werden. Die Bösebrücke teilt die auf Gleisebene durch ein filigranes Vordach zusammengeschaltete Bahnhofsanlage, die im Zuge des Umbaus aber auch eine markante Erweiterung durch einen Neubau erfahren hat: Dieser nördliche Abgangsbau folgt typologisch und architektonisch dem Altbau. Das Brückenbauwerk aus einer reinen Stahl-Glas-Konstruktion ist strukturell und formal auf einem Modul aufgebaut, dessen Maß dem Bauwerk aus den 30er Jahren entlehnt ist und diesen somit in seiner ästhetischen Wirkung unterstützt. Die fünfeckige Aufweitung der Eingangsplattform ist mit einem schirmartigen, ebenfalls fünfeckigen Dach überspannt, was eine formale Wiederholung dieses Elements am Altbau darstellt. Die Stirnseite des Neubaus erhielt ein Kunstwerk aus fünf im Sinterverfahren hergestellten Glaselementen der Künstlerin Veronika Kelldorfer.

The southern exit building of the station was built in 1935 to a design by Richard Brademann; it was taken out of service as part of the border complex of the GDR from 1961 to 1989. Since then, trains from four connecting S-Bahn routes have stopped here at regular intervals. The old station building was therefore reactivated in its function and substance, and in cooperation with the monument protection authorities it has been repaired, converted and equipped with modern technology, escalators and moving stairways. The old steel skeleton has been uncovered, restored, reinforced, filled with masonry again and faced with fired split clinkers. The filigree steel windows were also fitted again after the repairs. The Böse bridge divides the station complex, which is connected at platform level by a filigree roof. In the course of the conversion, the station complex acquired a striking extension by the addition of a new building. This north exit building follows the typology and architecture of the old building. The bridge structure, which is a steel and glass structure, is structurally and formally based on a module which takes its dimensions from the building from the 1930s and thus supports its aesthetic effect. The five-sided extension of the entrance platform is covered with an umbrella-type roof which also has five sides, thus representing a formal repetition of this feature of the old building. At the end of the new building, a work of art consisting of five sintered glass elements by the artist Veronika Kelldorfer has been added.

## Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort / Economic and scientific estate Adlershof (WISTA)

Rudower Chaussee | 12484 Treptow | S6, 8, 9, 45, 46 Adlershof, Bus 160, 360



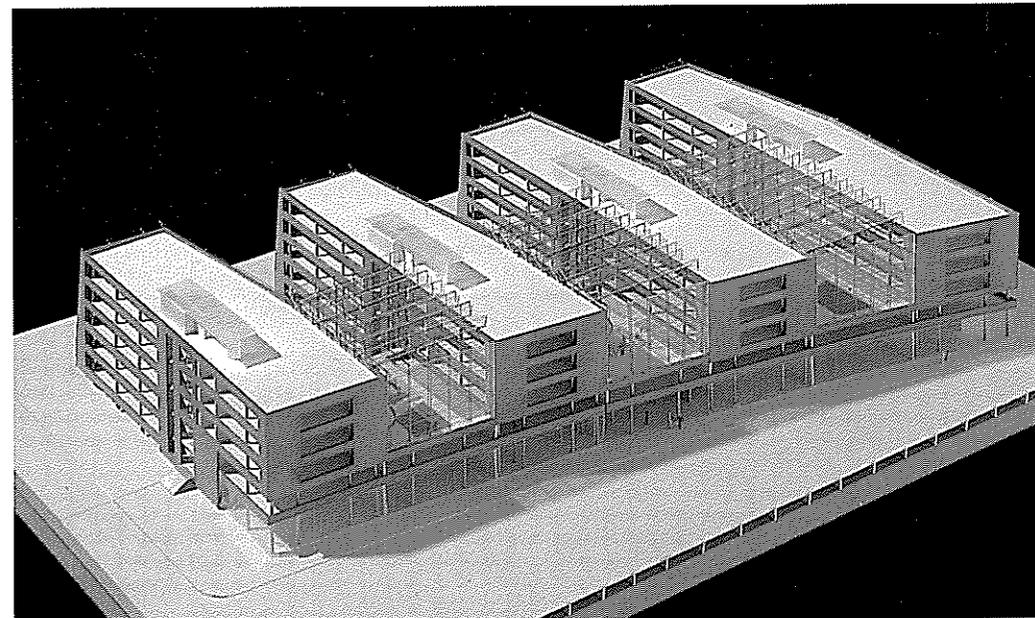
Grundriß Business-Center, Erdgeschoß

Auf dem Gelände rund um den ältesten Flughafen Deutschlands soll in den nächsten Jahren ein Stadtquartier für Wissenschaft und Forschung entstehen. Vorgehen sind Einrichtungen für Forschung und Entwicklung, technologieorientiertes Gewerbe und Dienstleistungen, Wohnungen in gehobener Qualität, soziale Infrastruktureinrichtungen, Medien- und Kommunikationseinrichtungen sowie Anlagen für Freizeit und Erholung. Das Stadtquartier soll 13.000 Bewohner und 5.000 Studenten aufnehmen und insgesamt 30.000 Arbeitsplätze bereitstellen. Angestrebt wird eine funktionale Mischung, die in naher Zukunft einen urbanen Stadtteil entstehen läßt.

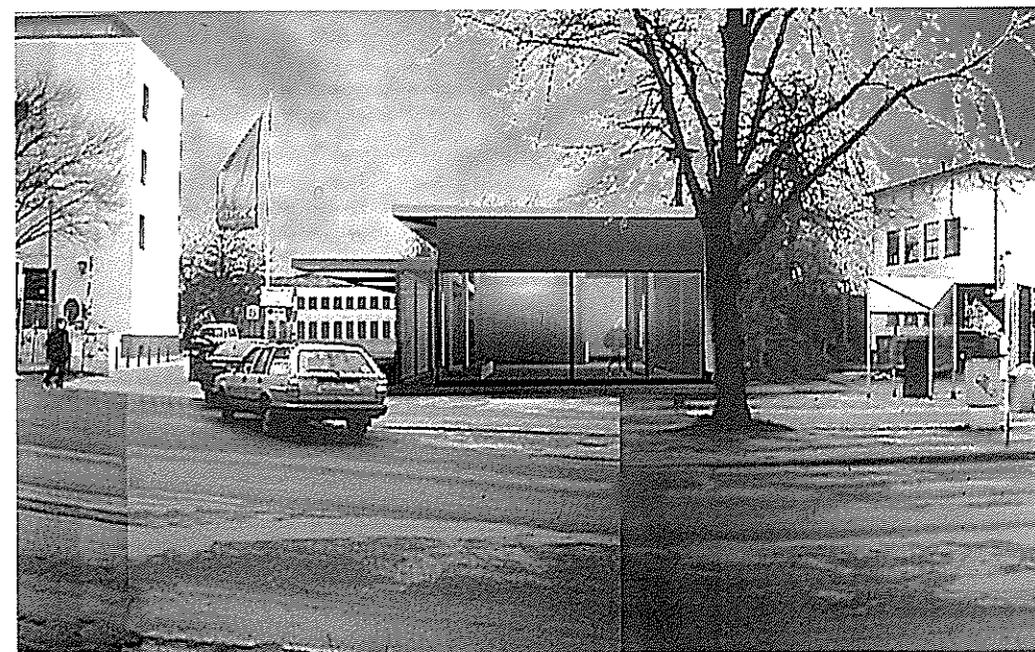
Das erste Projekt des WISTA-Geländes (Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Berlin-Adlershof) ist ein Business-Center mit Büro- und Ladenflächen, entworfen von den Architekten Dörr, Ludolf und Wimmer. Die Anlage besteht aus einer kammartigen Struktur mit vier selbständigen, quer zur Rudower Chaussee stehenden Baukörpern, deren offene Stellung und architektonische Durcharbeitung mit hohem Glasanteil das angestrebte Ziel allerdings verfehlen, einen dichten, »urbanen« Charakter in dem Gebiet zu schaffen. Die Gebäudekante folgt dem Schwung der Straße, wobei die beiden unteren Geschosse als straßenbegleitende Sockelbebauung mit Laden- und Ausstellungsflächen die einzelnen Gebäude miteinander verbinden. Zwischen den Gebäuden befinden sich entlang des zukünftigen »Boulevards« unbeheizte gläserne Hallen als Klimapuffer und Schutz vor Emissionen; auf der Rückseite sind in den Zwischenzonen Gartenhöfe. Das Gebäudeensemble wird mittig von der Straße erschlossen; hier liegt eine große Eingangshalle und quer dazu eine alle Gebäude verbindende, lobbyartige Erschließungsachse. An dieser liegen jeweils die Treppen- und Aufzugskerne für die vertikale Erschließung. Die Fassaden sind sowohl im Sockelbereich

On the area around the oldest airport in Germany, an urban centre for science and research is planned to develop over the coming years. The plan includes establishments for research and development, technology-based industry and service companies, high class apartments, social infrastructure facilities, media and communication facilities and leisure and recreation facilities. The area is planned to accommodate 13,000 residents and 5,000 students and to provide a total of 30,000 jobs. A functional mixture is being aimed for, which will create an urban suburban development in the near future.

The first project on the WISTA site (economic and scientific estate, Berlin-Adlershof) is a business centre with office and shop accommodation designed by the architects Dörr, Ludolf and Wimmer. The development consists of a comb-like structure with four separate blocks which are at right angles to Rudower Chaussee. But their open position and architectural design, with a high proportion of glass, misses the goal of creating a dense, »urban« character in the area. The edge of the building follows the curve of the road, and the lower two storeys, as a pedestal structure following the road and containing shops and exhibition areas, link the individual buildings. Between the buildings along the future »boulevards«, there are unheated glass halls which serve as a climatic buffer and a protection from emission; to the rear, there are garden courtyards between the blocks. The complex of buildings is served by a road in the middle. There is a large entrance hall here, and at right angles to the hall is a lobby-type access axis linking all buildings. The staircases and lift shafts for vertical access lead off this axis. The façades have band-type windows in the pedestal area and on the long sides and gable sides. The solid wall areas are faced with dark red clay tiles to fit in with the nearby hangars and workshops of the former airport, which are protected architectural monuments.



Business-Center, Dörr, Ludolf, Wimmer



Informations- und Eingangspavillon, Barkow und Leibinger