

## Collana

Ricerche in composizione urbana  
Research in Urban Composition

## Responsabile

Bruno Messina

## Comitato scientifico

Renato Capozzi  
Armando Dal Fabbro  
Francesco Defilippis  
Francesco Saverio Fera  
Emanuele Fidone  
Antonella Gallo  
José Ignacio Linazasoro  
Gino Malacarne  
Carlo Moccia  
Tomaso Monestiroli  
Dina Nencini  
Raffaella Neri  
Uwe Schröder  
Federica Visconti

Il volume espone gli esiti del seminario di ricerca progettuale internazionale *Berlin City West. Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania*, organizzato dalla Scuola di Dottorato dell'Università Iuav di Venezia, Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, con il Deutscher Werkbund Berlin.

Il volume è stato realizzato con il contributo di: **Università Iuav di Venezia**, Scuola di Dottorato, Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica; **Sapienza Università di Roma**, Dottorato Architettura e Costruzione; **Università degli Studi di Napoli "Federico II"**, Dottorato in Architettura; **Politecnico di Bari**, Scuola di Dottorato, Dottorato di ricerca in Conoscenza e innovazione nel progetto per il patrimonio; **Deutscher Werkbund Berlin e. V.**

ISBN 978-88-6242-461-5

Prima edizione Luglio 2020

© 2020, LetteraVentidue Edizioni

© 2020, Gli autori per i loro testi e le immagini se non diversamente indicato

È vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico. Per la legge italiana la fotocopia è lecita solo per uso personale purché non danneggi l'autore. Quindi ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita e minaccia la sopravvivenza di un modo di trasmettere la conoscenza. Chi fotocopia un libro, chi mette a disposizione i mezzi per fotocopiare, chi comunque favorisce questa pratica commette un furto e opera ai danni della cultura.

Le immagini all'interno del testo appartengono ai rispettivi autori.

L'autore rimane a disposizione degli aventi diritto con i quali non è stato possibile comunicare.

Book design: Claudia Pirina, i componenti dei gruppi di lavoro per le pagine relative ai progetti.

LetteraVentidue Edizioni S.r.l.


Via Luigi Spagna, 50 P  
96100 Siracusa, Italia

www.letteraventidue.com

a cura di Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina

# Berlin City West

Da Ernst-Reuter-Platz  
ad An der Urania

 Lettera**V**entidue

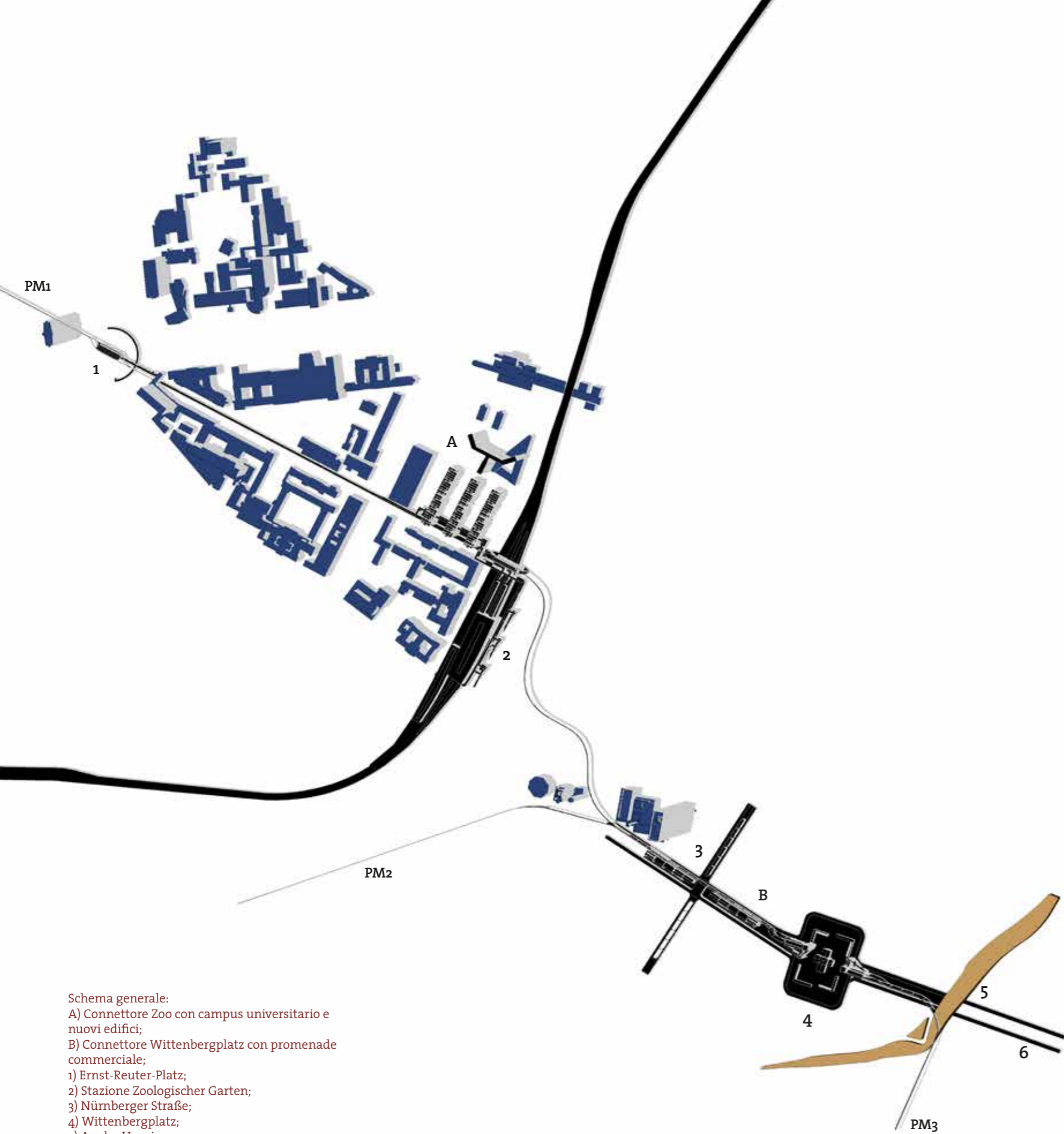
# Indice

7	Ritorno a Berlino Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina
11	Saluto Tim Heide
13	Berlino come palinsesto Hartmut Frank
29	100 anni della Grande Berlino City West: uno dei centri principali della metropoli Berlino Harald Bodenschatz
33	City West, una città europea del futuro Gottfried Kupsch
35	Nuove idee e nuove visioni per City West Angelica Günter
37	Idee per Berlino City West Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania Giacomo Calandra di Roccolino
47	Isolati nel bosco Dina Nencini, Anna Irene Del Monaco <i>con</i> Francesca Addario, Alessandro Oltremarini, Andrea D'Urzo, Enrico Marani, Luigi Savio Margagliotta, Teresa Pagano, Alessandra Pusceddu, Giorgio Quintiliani
55	Arcipelaghi di torri. Berlin City West: da città di pietra a città natura Renato Capozzi, Federica Visconti <i>con</i> Ermelinda Di Chiara, Gennaro Di Costanzo, Roberta Esposito e Nicola Campanile, Oreste Lubrano
63	Appunti di architettura per una nuova Berlino Tomaso Monestiroli <i>con</i> Serena Ferretti, Alessandro Perego
71	<i>Tra le isole.</i> Strategie per la dismissione Pasquale Miano <i>con</i> Adriana Bernieri, Luigiemanuele Amabile, Antonella Barbato, Francesco Casalbordino, Gennaro Rossi, Vincenzo Valentino, Giovangiuseppe Vannelli
79	<i>Rendering</i> Carlo Moccia, Francesco Defilippis <i>con</i> Giuseppe Tupputi, Domenico Cristofalo, Tiziano De Venuto, Nicola Davide Selvaggio e Nicola Carofiglio
87	Identità e permanenza dell'archetipo Armando Dal Fabbro, Mauro Marzo, Claudia Pirina <i>con</i> Gian Maria Casadei, Rafael De Conti Lorentz, Anna Fabris
95	Il suolo sopra Berlino Antonella Gallo, Giovanni Marras, Giovanni Luca Ferreri, Andrea Iorio <i>con</i> Claudia Cavallo, Matteo Corbellini
103	Berlino – La città pedonale Carlo Magnani, Patrizia Montini Zimolo <i>con</i> Camilla Donantoni, Valerio Botta, Ilaria Cucit, Luca Zilio
111	Wilde Lustwege Eleonora Mantese, Gundula Rakowitz, Carlotta Torricelli <i>con</i> Alessandro Mosetti
119	nächster halt! nuova linea L'architettura dei connettori di trasporto e spazi pubblici per Berlino Maurizio Meriggi, Luca Monica, Riccarda Cantarelli, Piercarlo Palmarini <i>con</i> Luca Bergamaschi, Rilind Cocaj
127	Berlin's Backbone Raffaella Neri, Viola Bertini <i>con</i> Claudia Angarano, Marvin Cukaj
135	English texts
158	Autori e gruppi di progettazione

# nächster halt! nuova linea

L'architettura dei connettori di trasporto e spazi pubblici per Berlino

Maurizio Meriggi  
Luca Monica  
Riccarda Cantarelli  
Piercarlo Palmarini  
con  
Luca Bergamaschi  
Rilind Cocaj



Schema generale:  
A) Connettore Zoo con campus universitario e nuovi edifici;  
B) Connettore Wittenbergplatz con promenade commerciale;  
1) Ernst-Reuter-Platz;  
2) Stazione Zoologischer Garten;  
3) Nürnberger Straße;  
4) Wittenbergplatz;  
5) An der Urania;  
6) Nollendorfplatz.  
PM1, PM2 PM3: nuove linee di people mover.

## Forma della città e rete dei trasporti

Se a Berlino il traffico veicolare privato è in calo e le corsie carrabili a questo destinate possono essere ridotte allora la strada deve essere ripensata, il suo spazio riprogettato, in un processo virtuoso da incentivare, incrementando il trasporto pubblico e migliorando la qualità urbana.

La rete dei trasporti di Berlino oggi, oltre al sistema S-Bahn e U-Bahn (anticamente anche H-Bahn) si basa su un doppio sistema di dorsali rapide Metrotram (su ferro, a est) e Metrobus (su gomma, a ovest) che disegnano la città in due parti morfologicamente distinte: a est con forma radiale a “mano aperta” a partire da Alexanderplatz; a ovest con un sistema lineare (come la cosiddetta *Bandstadt* del progetto di Hans Sharoun del 1946), basata sulla direttrice Nollendorfplatz-Charlottenburg. Il progetto propone dunque di sostituire le due principali linee di Metrobus su gomma (M46-M19) con un sistema di people mover a *monorail* sopraelevato, più potente come capacità di traffico, in grado di liberare ulteriormente le strade e consentire all’invaso stradale di ospitare le estensioni delle attività di vita associata degli edifici circostanti.

Due grandi sistemi funzionali stratificati nel tempo, resistono come invariati alle lacerazioni della seconda guerra, con edifici storici e moderni di pregio, una permanenza antica e in grado di essere una vera risorsa nel programma di questa nuova dinamica urbana.

Il campus universitario con la sua vita intensa (tra la stazione Zoo, il Landwehrkanal e la Ernst-Reuter-Platz) determina il primo Connettore di interscambio, mentre la fascia commerciale della Tauentzienstraße-Wittenbergplatz con una lunga banchina di sovrapposizione determina il secondo Connettore.

## Il Connettore Zoo

L'architettura del people mover è costituita da una travata sospesa che si espande strutturalmente come un grande nastro a scala urbana, individuando una traccia disponibile a incorporare e integrare funzioni. Il suo tracciato si apre al paesaggio della città, come punto di osservazione sospeso su una linea di sezione ideale.

Il meccanismo segue la geometria delle connessioni interne con percorsi a trave reticolare che uniscono pedonalmente le stazioni sospese del people mover, il viadotto ferroviario della Stazione Zoo, il piano della piazza, le banchine delle linee metropolitane.

Il campus universitario viene completato con edifici di servizio e una torre residenziale per gli studenti, entrambi con struttura a telaio e capsule prefabbricate. La torre “cartesiana” è aperta a guardare il grande parco del Tiergarten, proiettata sulla grande turbina dell'Istituto di Idraulica sul Landwehrkanal (Ludwig Leo, 1968-75).

## Il Connettore Wittenbergplatz

Per quanto riguarda le attività commerciali sulla traversa di Nürnberger Straße si immagina che queste si estendano sulla strada allargando i marciapiedi per poi svilupparsi a croce sulla Tauentzienstraße con la linea del people mover tra l'Europa Center e Wittenbergplatz, connessa con la sottostante stazione della metropolitana. Le corsie stradali della piazza vengono deviate sui margini del rettangolo che la definisce liberando così un grande spazio di 100x150 metri per manifestazioni all'aperto.

Due torri gemelle prelevano dal sottosuolo e dalla piazza i passeggeri per portarli a una decina di metri di altezza sui convogli che viaggiano sospesi. Le torri si concludono con una cupola abitata da una sala

pubblica e attività per il *loisir* con vista dall'alto sulle manifestazioni del *Open air Wittenberg Fun Palace*.

La linea per Schöneberg, prosegue con una promenade sospesa, collegando Urania e intersecando il parco lineare fino al Landwehrkanal.

## Architettura della stazione, espressionismo e nuova città

Come sarà l'architettura di questo nuovo tipo di spazio urbano?

Se esiste una idea di una continuità di paesaggio nella Berlino di oggi questa probabilmente risiede nella storia e nell'attualità dell'architettura delle sue ferrovie e stazioni, in un sistema che ci appare come una grande figurazione tecnico-costruttiva. *Berlino “provvisoria”*, recitava il titolo di un editoriale di E.N. Rogers del 1964, e forse proprio questa nozione è in un certo senso una sua costante, anche dietro le sue parvenze classicamente composte, ma in continua tensione figurativa tra loro. Prendiamo ad esempio le architetture del dopoguerra di Ludwig Leo, o persino quelle di Mies e Scharoun, che sembrano condensare il tumulto espressionista che ha percorso come una febbre la grande architettura berlinese tra le due guerre, e quella prima, del neobarocco “di pietra” esplosivo dei teatri di Oskar Kaufmann, oppure nella nuova architettura per l'industria.

Berlino è una, ma è una città formata da due città (non è un caso il doppio schema dei Metrotram e Metrobus) e il tema della sua riunificazione è rimasto un argomento di identità in perenne tensione (nella migliore cultura: Günter Grass, Daniel Barenboim, Heiner Müller) nel corso di questi trent'anni da poco celebrati per la caduta del Muro. E in fondo, la grande trave del people mover vorrebbe ricordarlo. “È una lunga storia”.

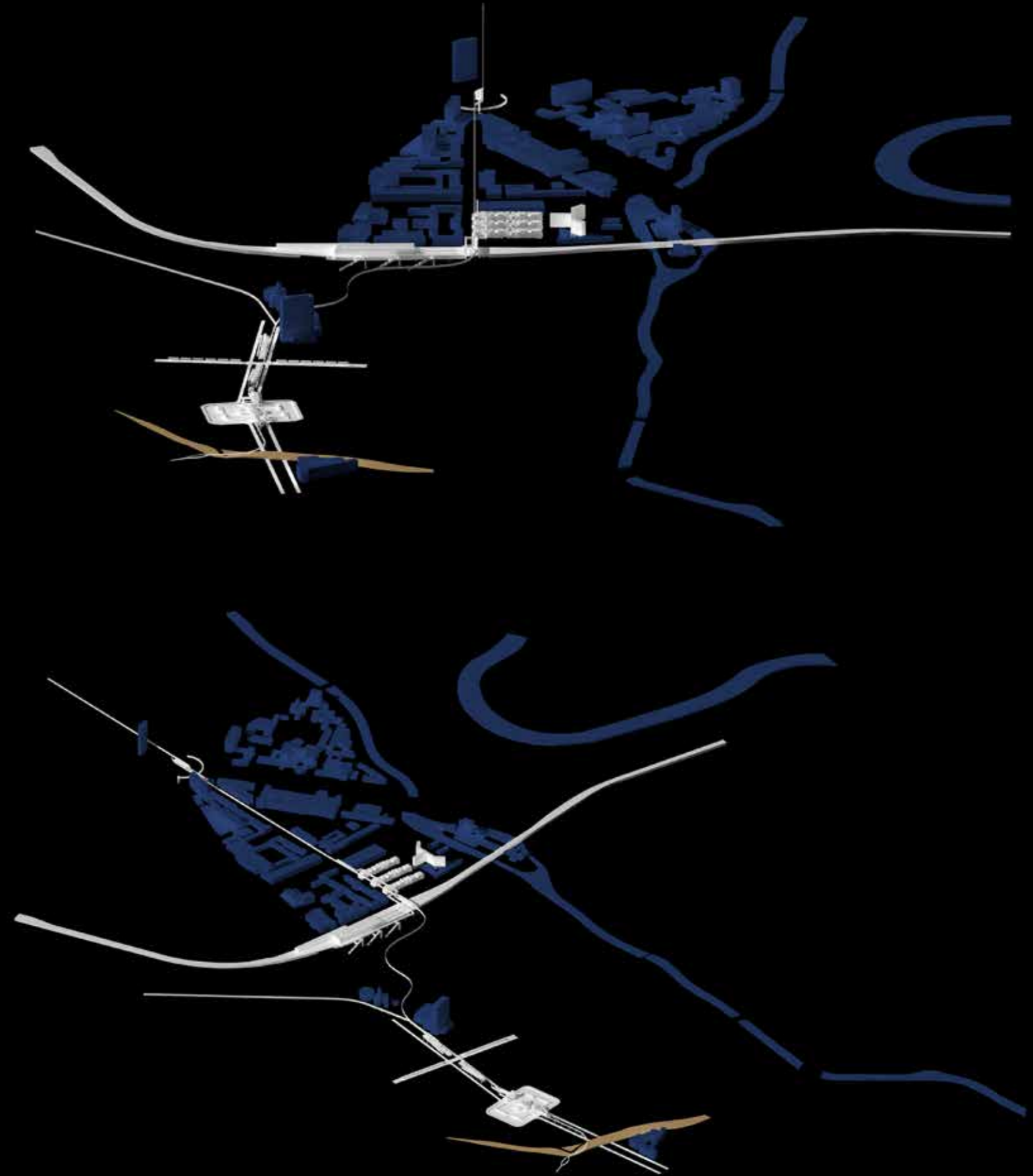
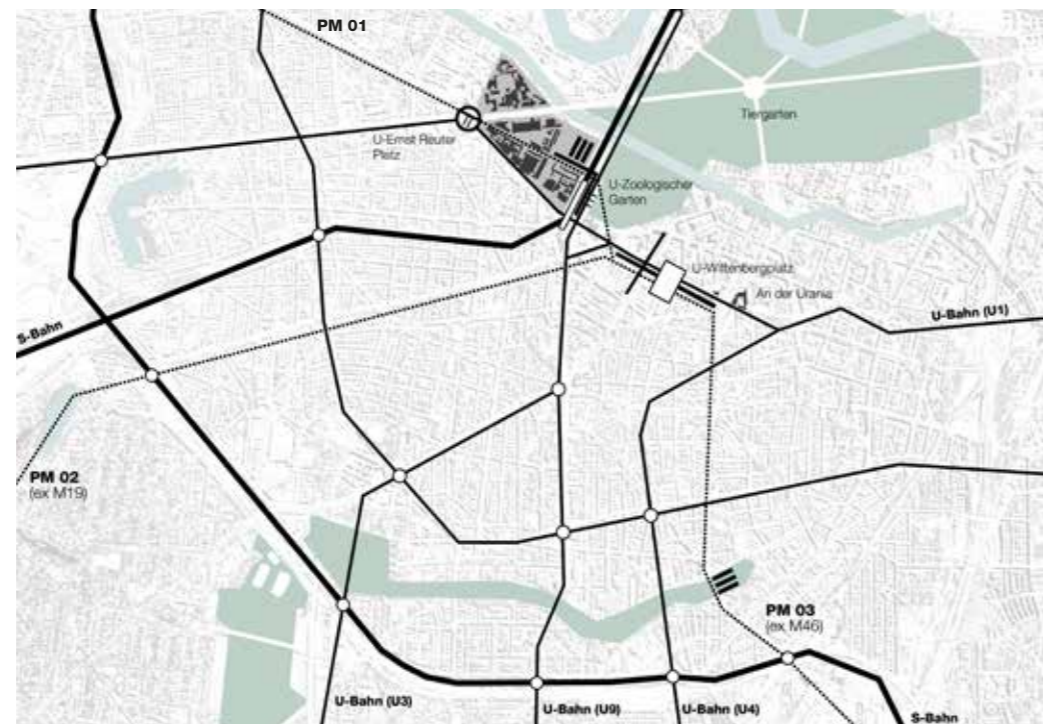


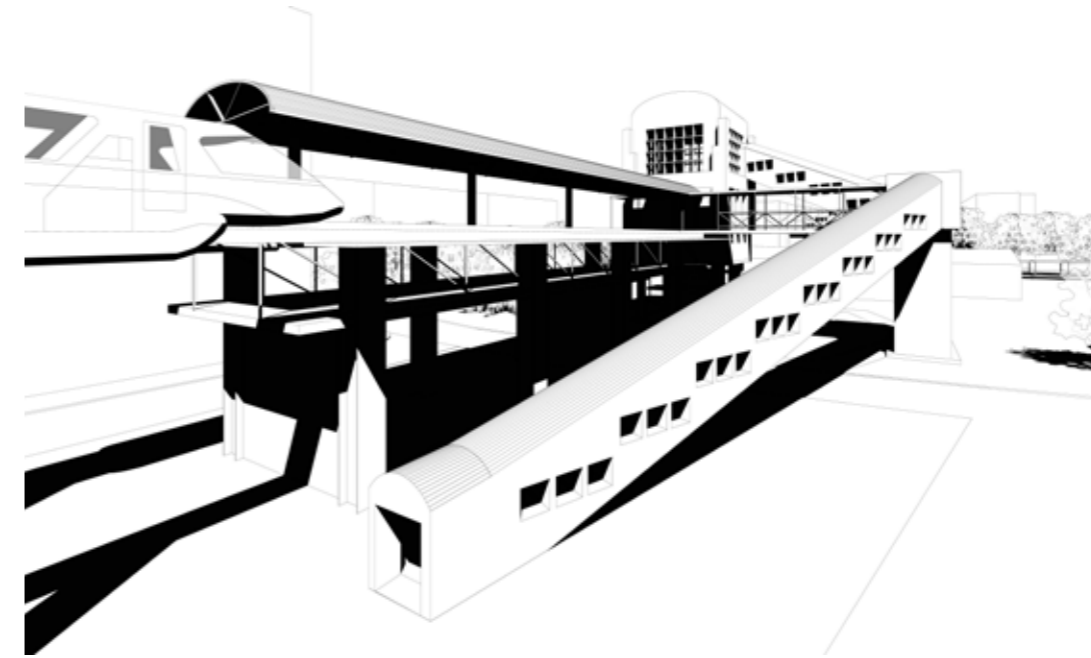
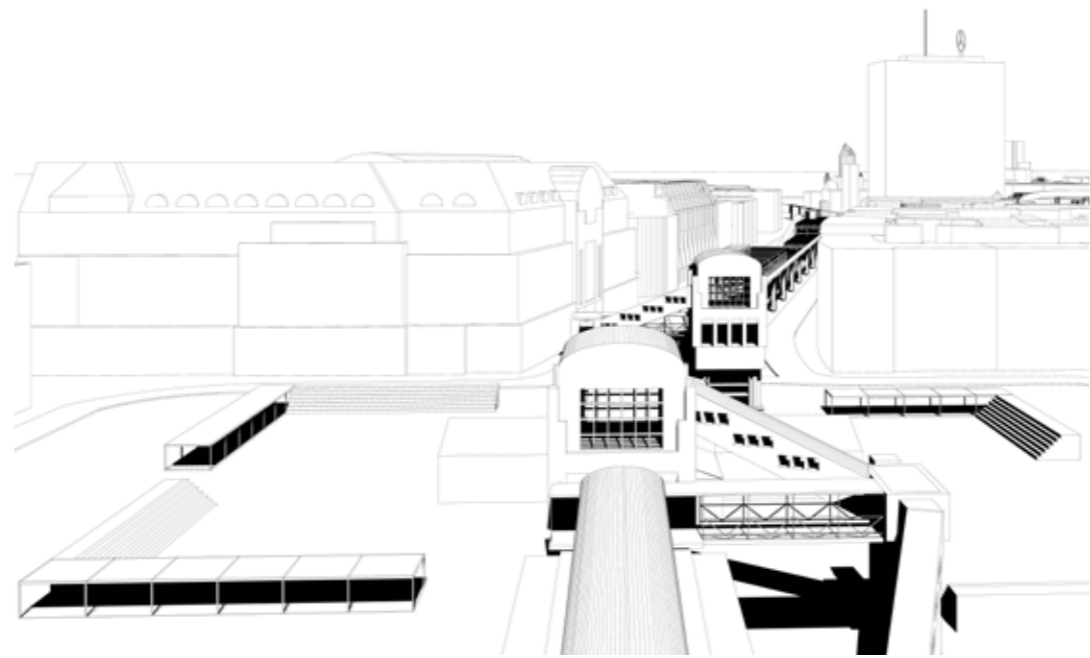
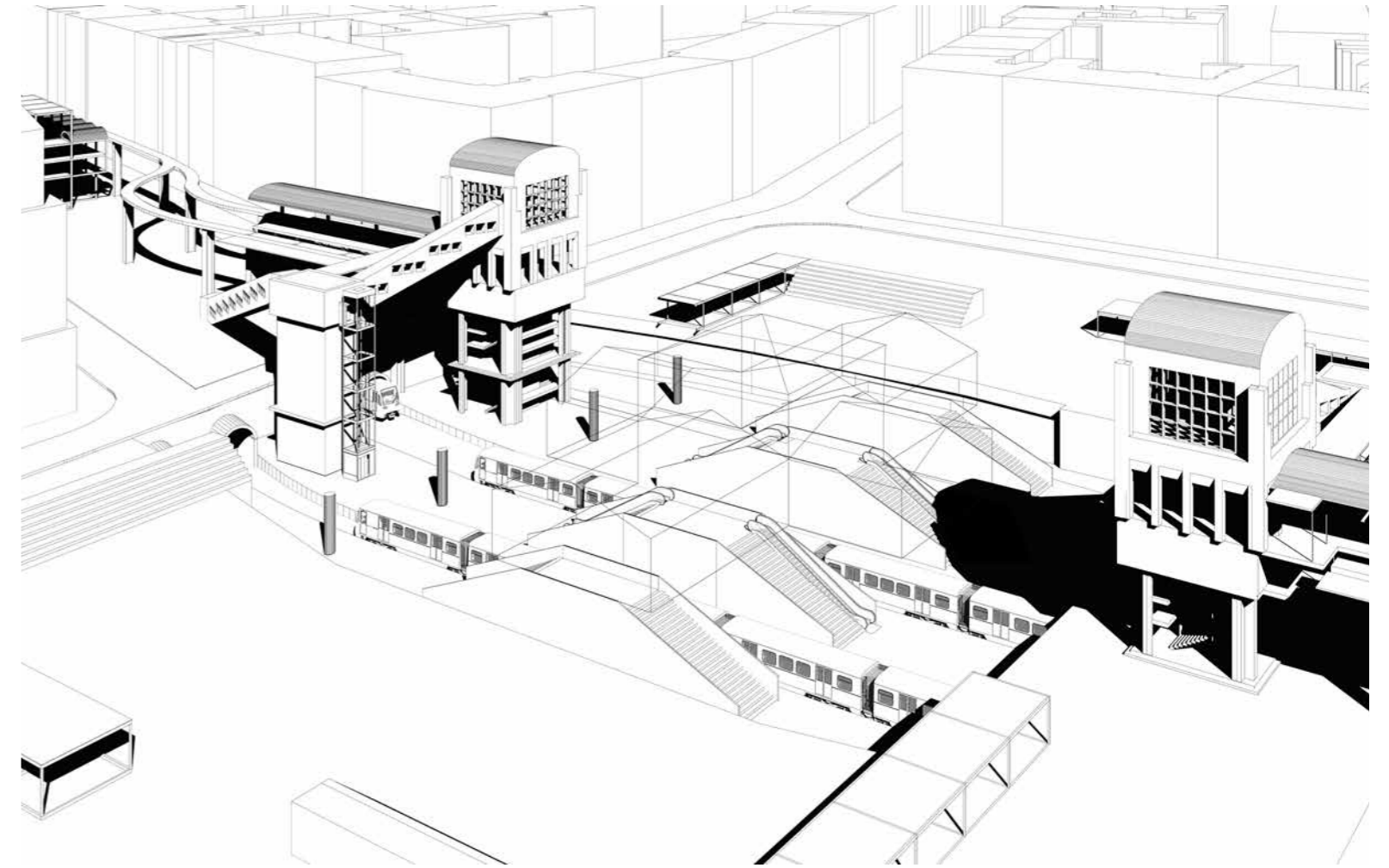
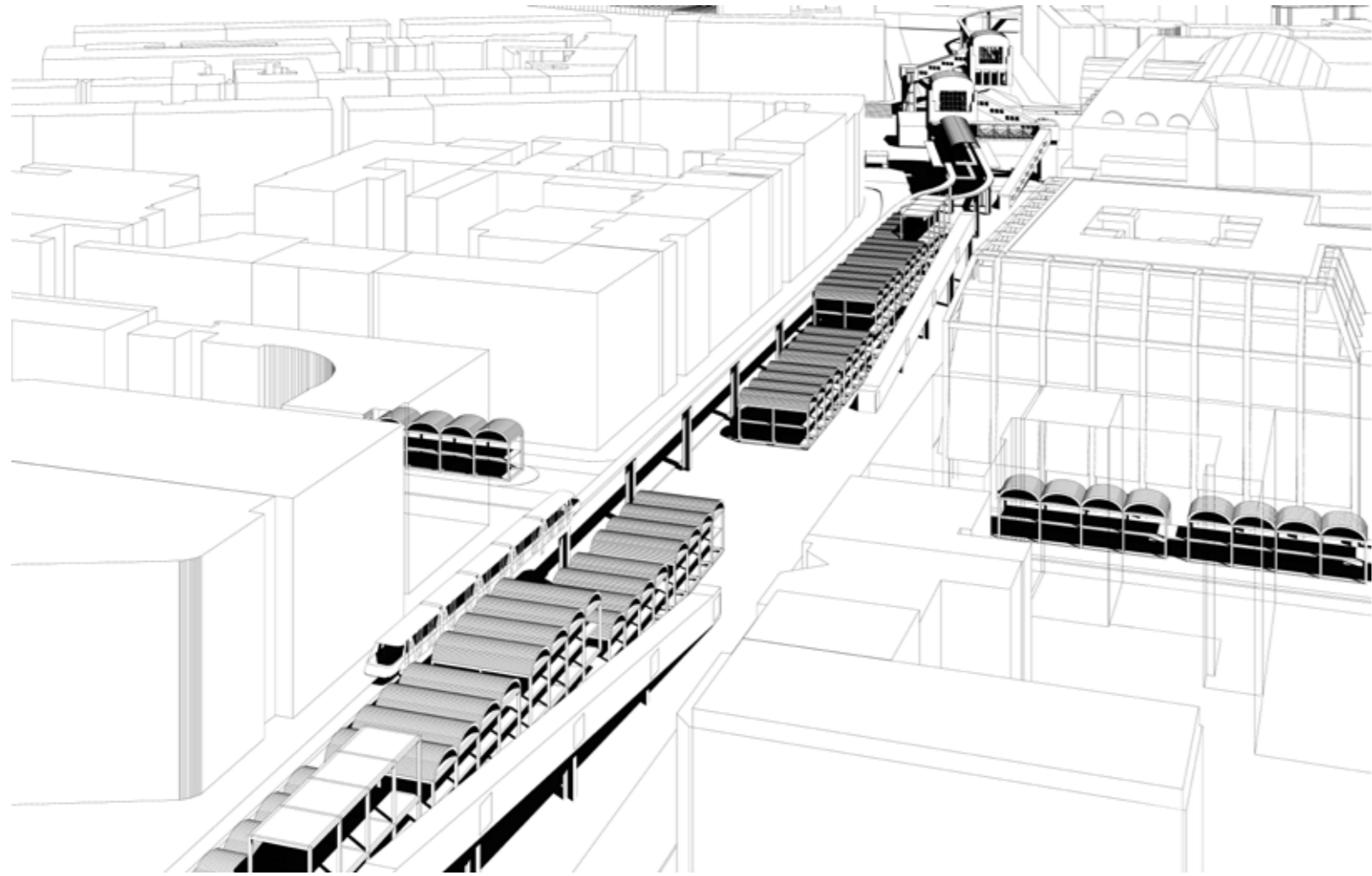
In questa pagina: schema della rete dei Metrotram (su ferro, a est) e Metrobus (su gomma, a ovest). In nero i municipi.

*L'arte industriale anima le strade.* Collage (M. Meriggi) di strutture metro ferroviarie della Berlino di inizio secolo – insieme ai berlinesi (estratti da quadri di G. Grosz) le protagoniste dello spazio stradale.

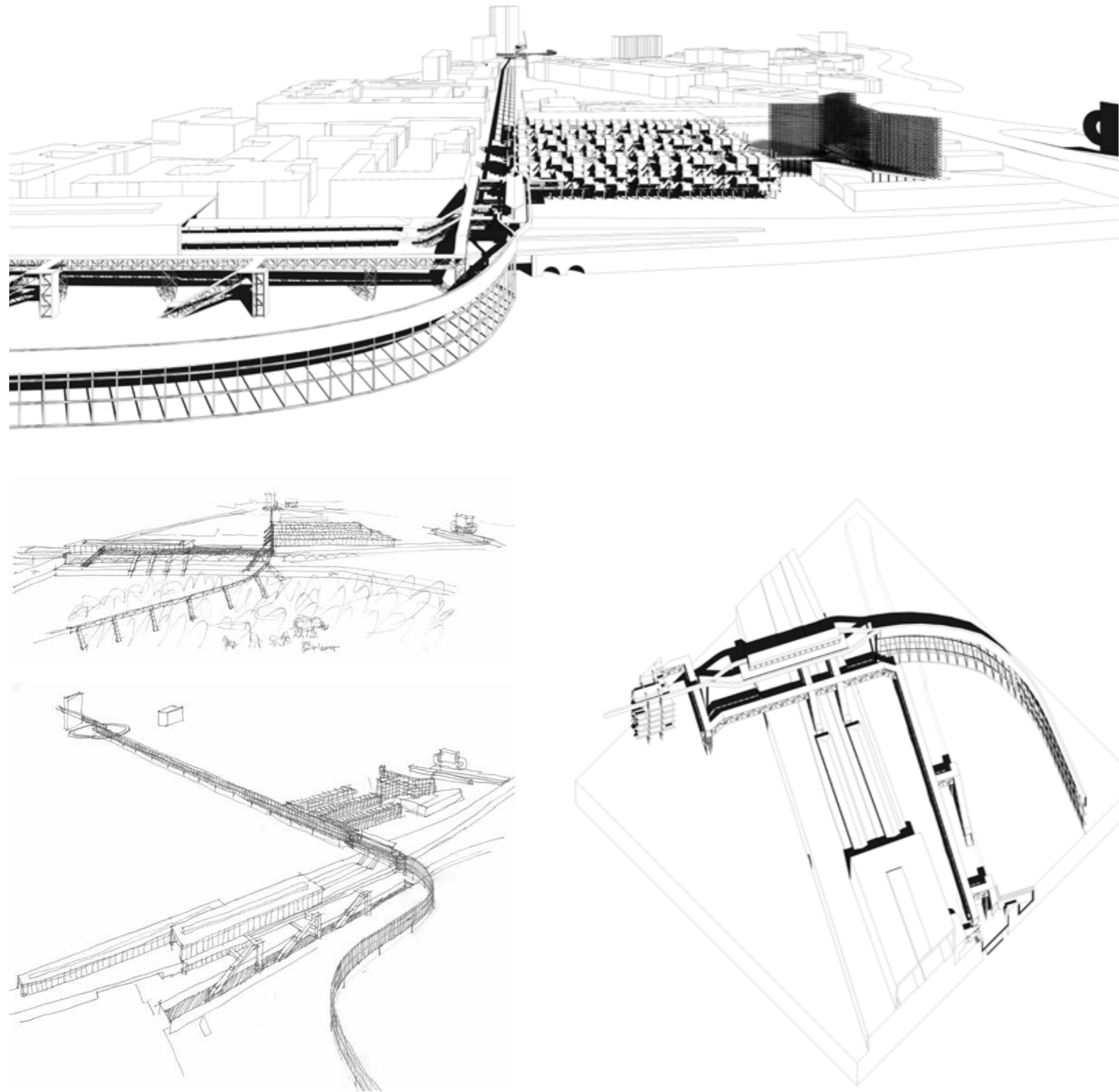
Schema della rete trasportistica di West Berlin con i Metrobus, le linee della metropolitana e del trasporto ferroviario e le nuove linee people mover con i Connettori Zoo e Wittenbergplatz.

Nella pagina seguente: assonometrie dello schema generale con le nuove linee del people mover e interventi di progetto.

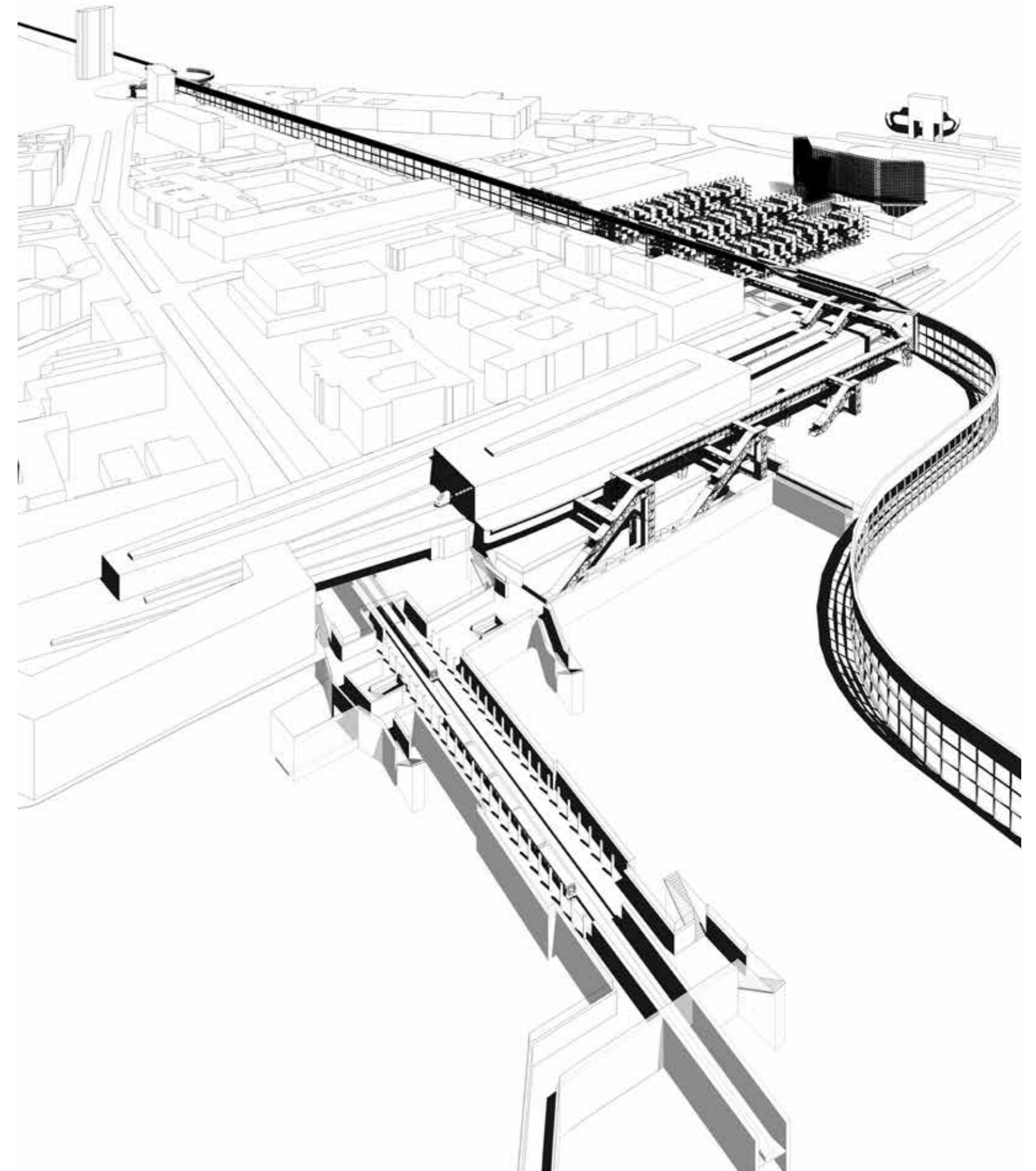




Connettore Wittenbergplatz con promenade commerciale: vista da nordovest, viste lungo con l'incrocio tra la Tauentzienstraße e la Nürnberger Straße, vista da sudest di Wittenbergplatz e vista della stazione people mover ovest dalla Tauentzienstraße.



Connettore Zoo con campus universitario e nuovi edifici: vista da sud, disegni di studio (L. Monica), assonometria, spaccato da sudovest, spaccato della stazione integrata Zoo.



# nächster halt! new line

## The architecture of the transport connectors and public spaces for Berlin

*Maurizio Meriggi, Luca Monica, Riccarda Cantarelli, Piercarlo Palmarini with Luca Bergamaschi, Rilind Cocaj*

### The shape of the city and transport networ

If in Berlin private vehicle traffic is decreasing and the lanes for this purpose can be reduced, then the street must be rethought, its space redesigned, to be encouraged in a virtuous process, thus increasing public transport and improving urban quality.

The Berlin transport network today, in addition to the S-Bahn and U-Bahn system (formerly also H-Bahn) is based on a double system of rapid backbones Metrotram (on iron, to the east) and Metrobus (on rubber, to the west ) that design the city in two morphologically distinct parts: to the east with a radial “open hand” shape starting from Alexanderplatz; to the west with a linear system (such as the so-called “bandstadt” of the 1946 Hans Sharoun project), based on the route Nollendorfplatz – Charlottenburg).

Therefore, the project proposes to replace the two main Metrobus lines (M46-M19) by road with an elevated monorail people mover system, more powerful in terms of traffic capacity, capable of furtherly freeing the streets and allowing street traffic to host extensions of the associated life activities of the surrounding buildings.

These are two large functional systems stratified over time, surviving as invariant to the lacerations of the Second War, with prestigious historical and modern buildings, an ancient permanence and capable of being a real resource in the program of this new urban dynamic.

The first Connector determines the interchange node integrated into the life of the University Campus (between the Zoo station, the Landwehrkanal and the Ernst-Reuter-Platz), while the second Connector generates a long overlapping platform along the commercial strip of the Tauentzienstraße - Wittenbergplatz.

### The Zoo Connector

The architecture of the people mover consists of a suspended beam that expands structurally like a large urban scale belt, like the architecture of a large aqueduct, identifying a track available to incorporate and integrate functions. Its layout opens to the landscape of the city, as an observation point suspended on an ideal section line.

The mechanism follows the geometry of the internal connections with trusses that link the suspended stations of the people mover in a pedestrian way, the railway viaduct of the Zoo Station, the plan of the square, the platforms of the metropolitan lines.

The university campus is completed with buildings of common services for students and teaching and a residential frame tower and prefabricated capsules. The “Cartesian” tower is open to look at the large Tiergarten park, projected against the background of the large machine of the Hydraulics Institute on the Landwehrkanal built by the architect Ludwig Leo in 1968-75.

### The Wittenbergplatz Connector

As far as the commercial activities of Nurnbergstraße are concerned, it is imagined that these extend along the street, widening the sidewalks and then developing a cross on the Tauentzienstraße with the people

mover line between the Europa-Center and Wittenbergplatz, connected by elevators also with the underlying station of the subway. The car lanes of Wittenbergplatz are diverted to the edges of the rectangular space that defines it, thus freeing a large square of 100x150 meters, which can be used for outdoor events. Two twin towers pick up passengers from the underground and from the square to bring them to about ten meters high on suspended convoys. The towers end with a dome inhabited by a public room and activities for the *loisir* with a view from above on the events of the “Open air Wittenberg Fun Palace”. The line to Shoneberg, similarly to what is proposed for the west section of Tauentzienstraße, it continues with a suspended promenade, as an extension of Urania. The system of public spaces at the center of the artery intersects the linear park of An der Urania up to the Landwehrkanal.

### Station architecture, expressionism and the new city

What will the architecture of this new type of urban space look like?

If there is an idea of landscape continuity in today’s Berlin, this probably lies in the history and topicality of the architecture, of its stations and its railway system. The *Berlino “provvisoria”* (The “provisional” Berlin), recites the title of an editorial by E.N. Rogers in 1964, and perhaps this very notion is in a certain sense its constant, even behind its classically composed appearances, but in continuous figurative tension between them. Take, for example, the post-war architectures of Ludwig Leo, or even those of Mies and Sharoun, which seem to condense an expressionist turmoil that went through the great Berlin architecture between the two wars like a fever, and the first one, of the “stone” neo-baroque explosive of the theaters by Oskar Kaufmann or in the new industrial architecture.

Berlin is one, but it is a city made up of two cities (is it a coincidence perhaps the double scheme of the Metrotram and Metrobus?) and the theme of its reunification has remained a topic of identity in constant tension (in the best culture: Günter Grass, Daniel Barenboim, Heiner Müller) during these thirty years recently celebrated the fall of the Wall. And basically, the great beam of the people mover would like to remember it. “Ein weites Feld” (Too far afield).

# Berlin’s Backbone

*Raffaella Neri, Viola Bertini with Claudia Angarano, Marvin Cukaj*

The city of Berlin is crossed by a backbone uniting parts very different from one another in history and morphology, usually distinguished by natural and artificial elements which separate them and establish their relationships, respecting their own individuality. The war destructions created many voids, still existing, and blurred the geography, making the places unrecognizable; instead, the following separation of the city multiplied its centres. The large voids, the huge size, the presence of many natural elements and the polycentric structure are the characteristics which still make Berlin a rare example of modern *Großstadt*, an atelier for new possible experimentations.

Despite destructions and divisions, the city has continued its own construction along its ancient backbone, which changes its nature several times along its course. Squares and remarkable places, driving forces of new urban developments, give rhythm to its path, distinguish the parts, highlights discontinuities, define the dimension of the city.

Beyond the Tiergarten this ordering axis loses its rhythm and identity, and turns into a traffic road. Even the remarkable places become more uncertain, large voids remain, valuable but undefined, sometimes accidental, waiting for a role, a form and an identity.

Despite the presence of some important institutions and a reordering project dating 1954, the Ernst-Reuter-Platz is a large traffic roundabout. Hermkes’s project, not fully accomplished, hasn’t been able to define and give measure to the vast spaces which are a peculiar feature of Berlin.

The project aims at giving continuity to the building logic of the historical urban axis, reaffirming its ordering role, and defining the large void of Ernst-Reuter-Platz, entrance gateway from the west and important node in the sequence of places ringed by the backbone, on which now heterogeneous buildings stand with poor mutual relationships.

Two twin towers with a rectangular plan intend to give order to the place, standing free in the centre of the system. Their orientation assumes the direction of the tree-lined street coming from the Tiergarten and takes it into the square, re-establishing the hierarchy of directions.

Car traffic has been reorganised with the purpose of freeing the ground from motor vehicle, with the exception of the route along the main axis. This space, crossable again, allows to redefine the relationships between the university buildings.

The different possible configuration of the ground changes the nature of the place: in a first hypothesis, the continuity of the open space is maintained, with the only presence of the road between the towers and the location of a low collective building; in the second, a base divided into two parts linked at altitude, on which the towers stand, arranges the space in several places; in the third, a squared plaza, lowered, assumes the orientation of the baroque axis, the other important direction present in this part of the city, which, towards the Tiergarten, becomes a tree-lined rambla. The diversification of the levels allows the pedestrian continuity of the whole square, crossed by the elevated street.

The system becomes the place of the university activities. We have strengthened its relationship with the buildings located along the Hertzallee, at the end of which there is a new campus consisting of a collective lawn square, defined by the library, a symmetrical building

hosting student services, and a new auditorium. The long double portico marking the square to the north connects the large public lawn with the courtyards open towards the river, intended for university residence. Beyond the raised railway a tall building visually ends this historical axis, bringing the Tiergarten closer to the Ernst-Reuter-Platz.

A series of squares marks also the Hardenbergstraße as far as the place where the prestigious Berlin institution of An der Urania stands. In order to emphasize its importance, we have reduced in width the An der Urania road and freed the historic building, which thus becomes autonomous in the centre of a green open space, rearranged as the ancient block. A gallery divides it from the residential buildings in the east and a linear building delimits it in the west.

The proposal for a new high triangular building in the Lützowplatz, a tower acting as a landmark too, wants to underline the relationship with the historic north-south axis coming from the Großer Stern, beyond the bridge over the Landwehrkanal.

