



**Petra Kübert & Christina Zück**

**Tronçon N° 16  
Autoroute A100**

111

114

Berlin  
A100  
Autoroute urbaine

En planification

100



Troncon N° 16  
En cours de construction

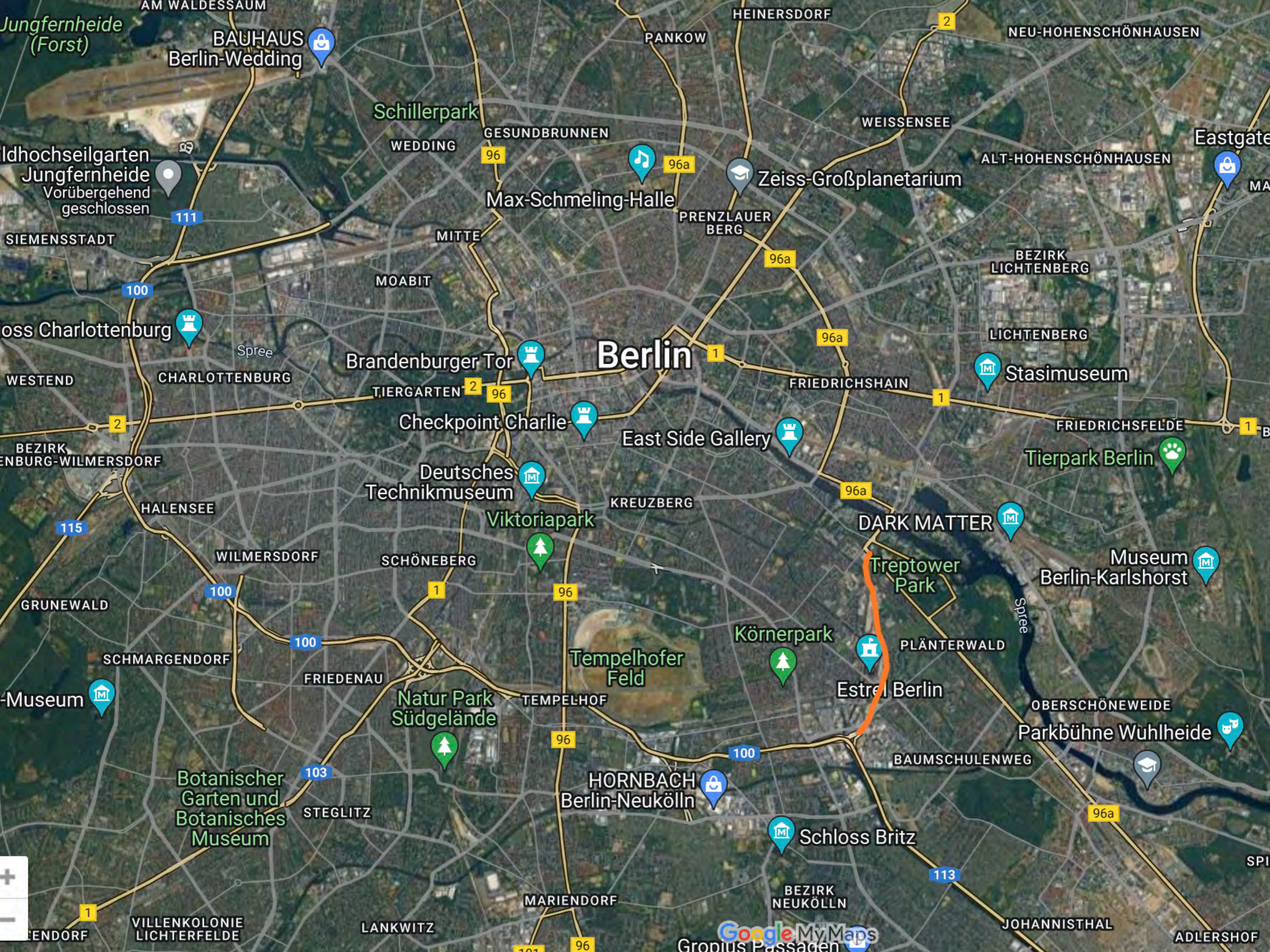
115

117

# BERLIN



- Autobahn
- geplant/in Bau
- Stadtstraße
- geplant/in Bau



# Berlin

BAUHAUS  
Berlin-Wedding

Schillerpark

Max-Schmeling-Halle

Zeiss-Großplanetarium

Brandenburger Tor

Checkpoint Charlie

East Side Gallery

Deutsches  
Technikmuseum

Viktoriapark

DARK MATTER

Treptower  
Park

Museum  
Berlin-Karlshorst

Tempelhofer  
Feld

Körnerpark

Natur Park  
Südgelände

Estrel Berlin

Botanischer  
Garten und  
Botanisches  
Museum

HORNBACH  
Berlin-Neukölln

Schloss Britz





Info zur  
Ausstellung

Foto: Christina Zück

23.06. - 24.09.2023

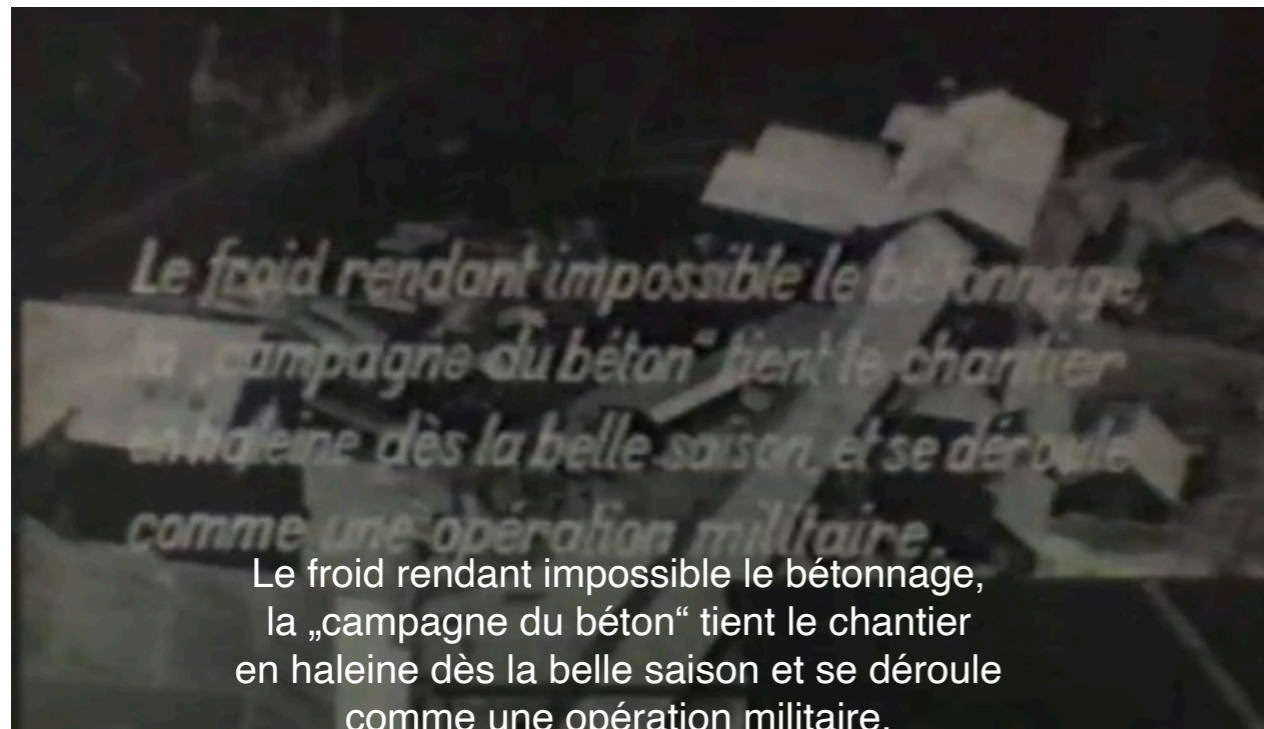
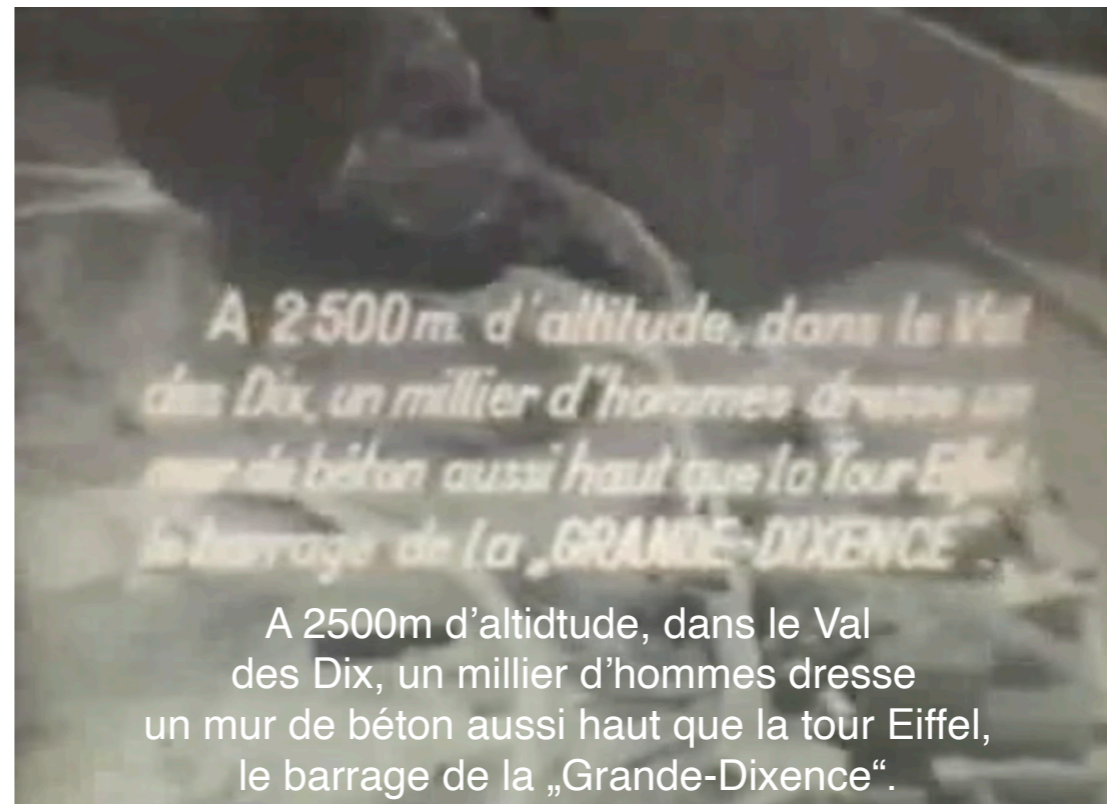
# A100

OPERATION BETON

Eine künstlerische Rauminstallation  
von Petra Kübert und Christina Zück

MUSEUM NEUKÖLLN ALT BRITZ 81 12359 BERLIN

Le titre fait référence au premier film réalisé par **Jean-Luc Godard** en 1954, **Opération Béton**. C'est un court-métrage documentaire sur la construction du Barrage de la Grande-Dixence, particulièrement sur la phase de la production, de l'acheminement, et du coulage du béton.





SIE  
SAME  
ORTE

ORTE,

DIE IN DIE EINRICHTUNG DER GESELLSCHAFT

HINEIN GEHÖREN SIND

GEGENPLATZIERUNGEN  
ODER

WIDERLÄSSIG, TATSÄCHLICH  
REALISIERTE

UTOPIEN,

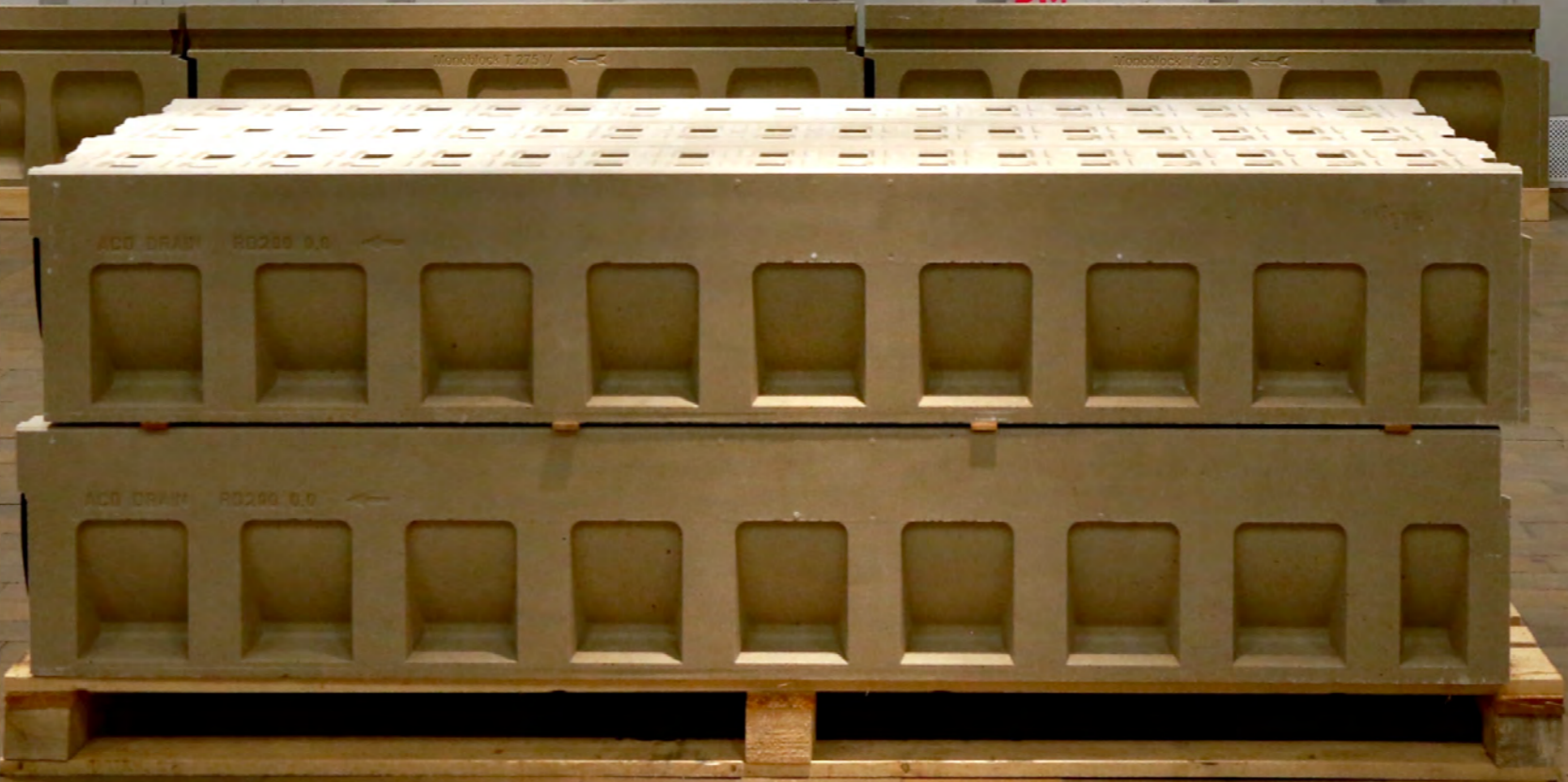
IN DENEN  
DIE VERHÄLTNISSE



GLEICHZEITIG REPRÄSENTIERT, BESTEHEN & GEWENDE  
SIN  
GEWISSEM MÄSSIG VORTE AUSSERH  
DER ORTE.









ORTE,

DIE IN DIE EINRICHTUNG DER GESELLSCHAFT

HINEINGEICHNET SIND,

SOZUSAGEN GEGENPLATZIERUNGEN

ODER WIDERLAGER, TATSÄCHLICH REALISIERTE

UTOPIEN,

IN DENEN, DIE WIRKLICHEN PLATZE INNERHALB DER KULTUR

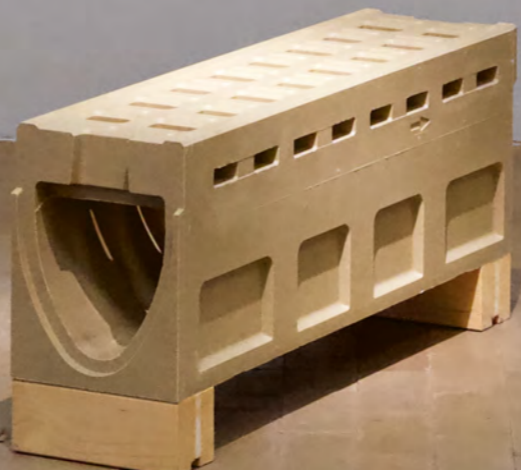
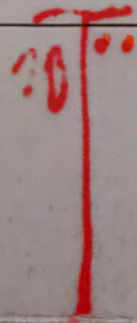


GLEICHZEITIG REPRÄSENTIERT, BESTRITTEN & GEWENDET

SIND, GEWISSERMASSEN ORTE AUSSERHALB DER ORTE.

ANDERE RÄUME SIND WIRKLICHE

ANDERE RÄUME SIND FOLCAULT ZITIEREN LOL



**Michel Foucault:** Des espaces autres. Hétérotopies.

Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967,

(...) il y a également, et ceci probablement dans toute culture, dans toute civilisation, des lieux réels, des lieux effectifs, des lieux qui ont dessinés dans l'institution même de la société, et qui sont des sortes de contre-emplacements, sortes d'utopies effectivement réalisées dans lesquelles les emplacements réels, tous les autres emplacements réels que l'on peut trouver à l'intérieur de la culture sont à la fois représentés, contestés et inversés, des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables. Ces lieux, parce qu'ils sont absolument autres que tous les emplacements qu'ils reflètent et dont ils parlent, je les appellerai, par opposition aux utopies, les hétérotopies; (...)

























5561

150.5

153

3cm Ansicht

153













1-018  
DASH  
SECRET  
WIDE  
WIDE  
WIDE  
A.A.G.





33.

1100L

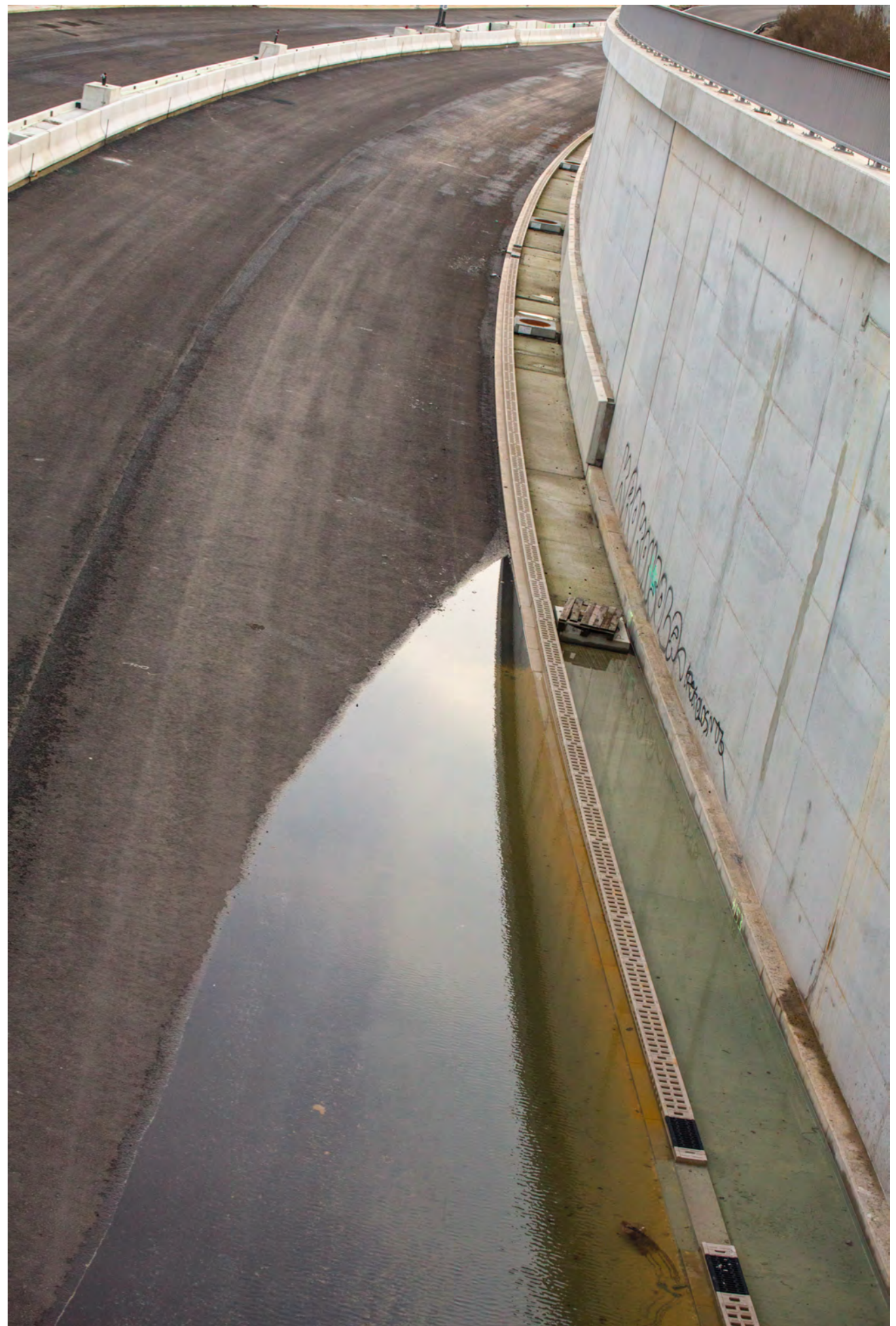
1100L

DRAW-95

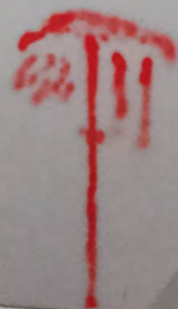
-90

-85

OP SU  
DA  
OP SU









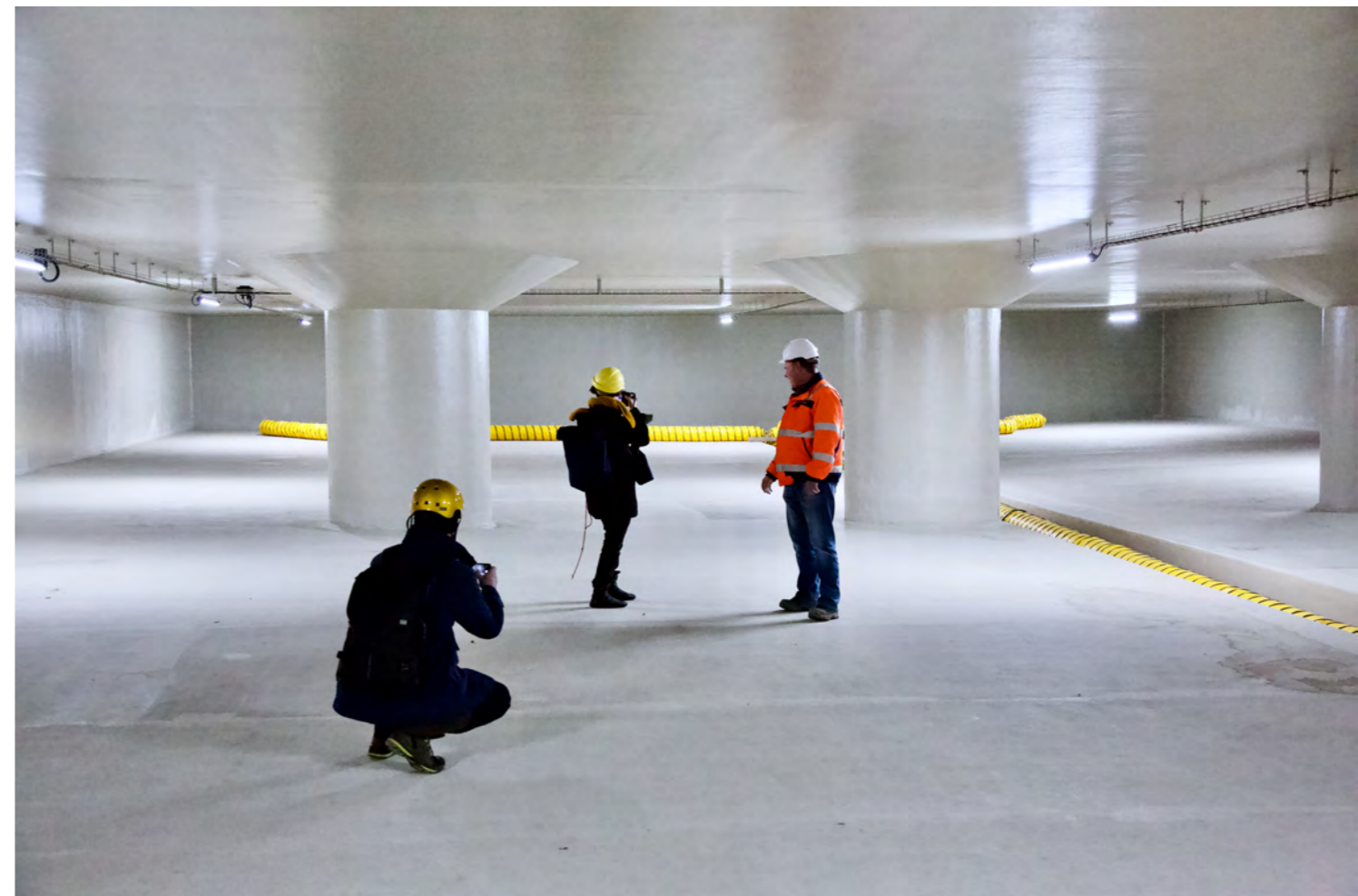
RICHTUNG DER GESELLSCHAFT  
HINEINGEHT SIND  
COZUSAGEN  
GEGENPLATZIERUNG  
ODER  
WIDERLAGER, TATSACHE  
REIN  
GLEICHZEITIG REPRÄSENTIER  
GE

N,  
NEN  
WIRKLICHEN  
INNERHALB  
JR  
& GEWENDET  
SIND  
ORTE AUSSERWÄ  
RORTE.

27

27





Recherche sur le chantier:  
Carotte de forage en béton  
Réservoir d'eau sous l'autoroute  
où l'eau est redirigée vers la rivière





Le travail de Faucht, peintre d'Autobahn

„Qu'est-ce qui émerge face à cette brutalité bétonnée?“

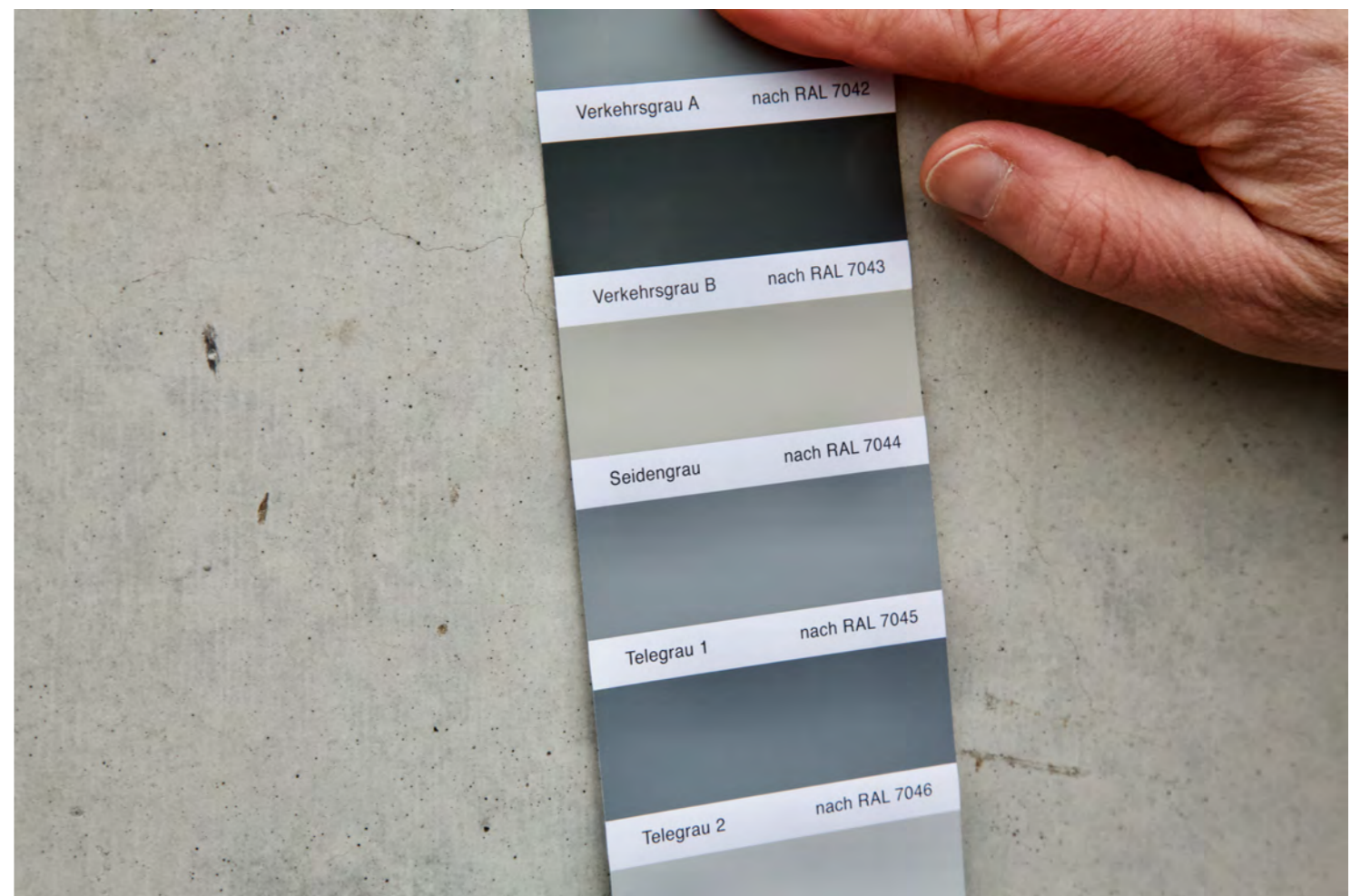


JAH...  
X

FREIE  
BAHN!

45.

**Extrait de la vidéo FCK ATBHN de Faucht**



Pour la couleur de base de la salle d'exposition, nous avons choisi la couleur du béton dans le bac du chantier, le gris soie Pantone - pour le détruire aussitôt dans le style du street art.









Caniveaux de drainage ACO



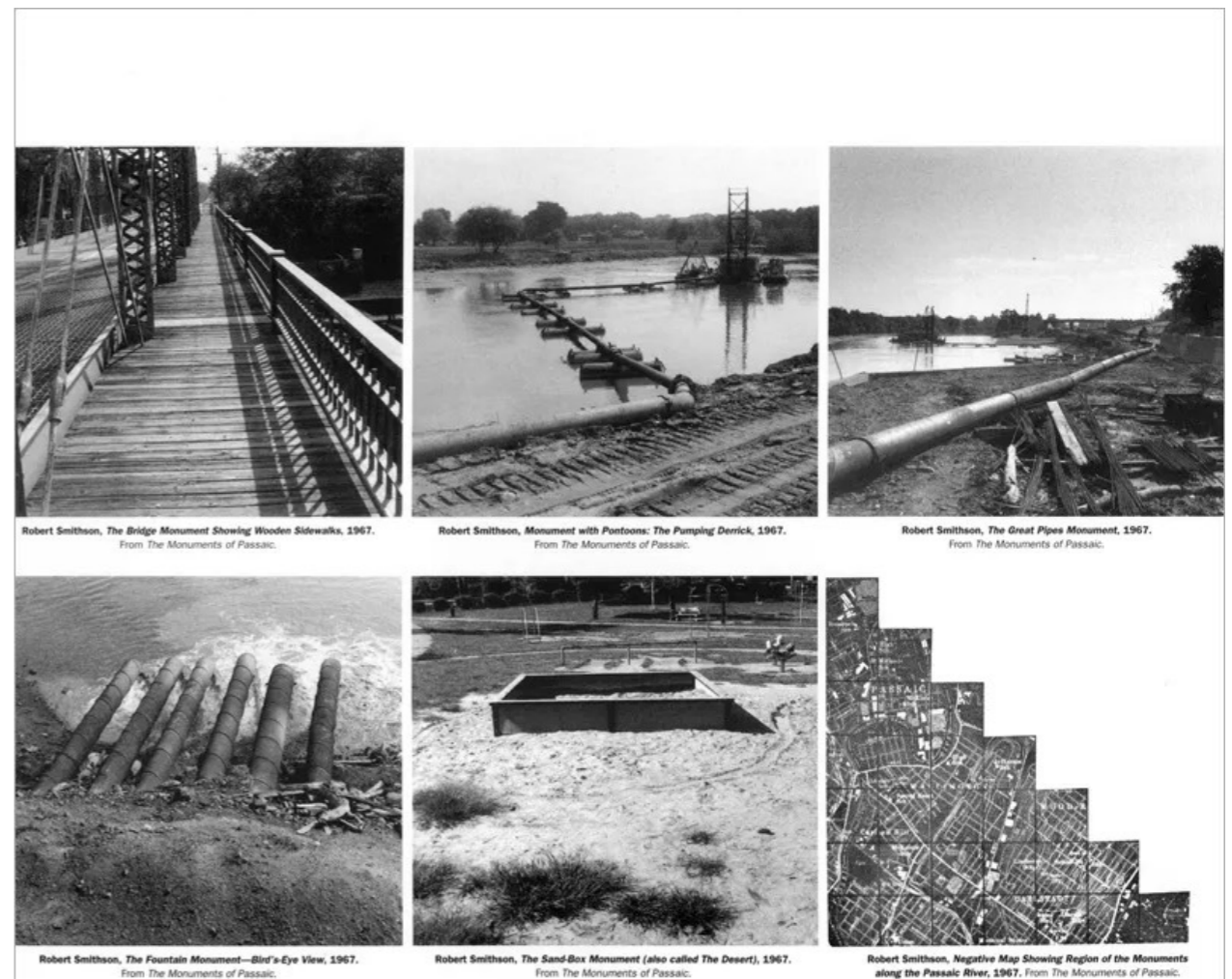
Tony Smith, New Jersey Turnpike, 1952



Tony Smith, One-Two-Three, 1976



Donald Judd, 15 untitled works in concrete, 1980-1984, The Chinati Foundation, Marfa



Robert Smithson, *The Bridge Monument Showing Wooden Sidewalks*, 1967. From *The Monuments of Passaic*.

Robert Smithson, *Monument with Pontoons: The Pumping Derrick*, 1967. From *The Monuments of Passaic*.

Robert Smithson, *The Great Pipes Monument*, 1967. From *The Monuments of Passaic*.



Robert Smithson, *The Fountain Monument—Bird's-Eye View*, 1967. From *The Monuments of Passaic*.



Robert Smithson, *The Sand-Box Monument (also called The Desert)*, 1967. From *The Monuments of Passaic*.



Robert Smithson, *Negative Map Showing Region of the Monuments along the Passaic River*, 1967. From *The Monuments of Passaic*.

Robert Smithson, *The Monuments of Passaic*, Artforum, December 1967



## INTERVIEWS

<https://a100.museum-neukoelln.de/#>

Harald Moritz  
ancien membre de la Chambre  
des représentants de Berlin



Briti Beneke  
initiative citoyenne A100  
(BI A100)



Thomas Heyder  
Autobahn GmbH  
chef de projet de la  
16e section de l'A100



Lukas Popp & Chat  
Letzte Generation (dernière génération)



Lorena Argüello  
chamane



Stations d'écoute



# OPERATION BETON



## DER HOBRECHTPLAN VON 1862

Bereits die Planungen von James Hobrecht sahen eine Ringstraße um Berlin vor – 30 Jahre vor der Erfindung des Automobils. Mit diesem Plan wurden die Grundlagen gelegt, für eine Stadt, die in den folgenden Jahrzehnten auf das Fünffache anwachsen sollte. Seine Planung war für die damaligen Verhältnisse überdimensioniert – im Nachhinein betrachtet jedoch geradezu visionär: Warum so breite Straßen, wo es damals Kutschen, Pferdeomnibusse und keine Autos gab? Warum so weit hinaus, wo doch dort nur Schafe weideten? Wenn man so will, fußen die ursprünglichen Planungen der A100 als neue Ringstraße möglicherweise auf dem Hobrechtplan von 1862.



## DIE AUTOGERECHTE STADT - DER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN VON 1965 FÜR WESTBERLIN UND DER GENERALBEBAUUNGSPLAN FÜR OSTBERLIN VON 1969

Berlin wurde durch den Zweiten Weltkrieg zur geteilten Stadt. Bereits seit 1952 durften die Bewohner des Westteils nicht mehr frei in das Berliner Umland fahren. 1961 wurden die Sektorengrenzen zwischen dem Westteil und dem Ostteil abgeriegelt – schließlich wurde die Berliner Mauer errichtet. Am 4.7.1955 verabschiedete der Westberliner Senat den Beschluss zum Bau eines Schnellstraßenrings; mit einer Länge von 45 Kilometern sollte die Strecke entlang des S-Bahnringes verlaufen. Die Bundesautobahn 100 ist als Kernstück eines West-Berliner Autobahnnetzes geplant. Die halbrunde Struktur sollte – im Falle der Wiedervereinigung – zu einer Ringstrecke vervollständigt werden. Nach der Wiedervereinigung rückte man von diesem Plan jedoch ab, weil ansonsten zu große städtebauliche Einschnitte erforderlich gewesen wären.



## NEUKÖLLN UND DIE A 100

Die Grenzen Neuköllns erreichte die A100 im Jahr 1995 mit dem Bauabschnitt 14 und dem Bau des Britzer Tunnels. Nach der Wiedervereinigung sah man die Erweiterung der A100 als vordringlich an, um eine Verbindung der östlichen Stadtteile zu gewährleisten. Proteste gegen diese Pläne wurden Anfang der 1990er-Jahre laut – unter anderem durch die BI Stadtring Süd. Der Ausbau der Autobahn erfolgte in den letzten Jahren eher schleichend und ist im Jahr 2022 – in Zeiten des fortschreitenden Klimawandels – nach wie vor umstritten. Soll der Autobahnbau nun im Bezirk Treptow mit einem Park & Ride Parkhaus enden, oder soll die A100 bis nach Lichtenberg ausgebaut werden? Angesichts der aktuell geführten Nachhaltigkeitsdebatte ist auch in der Bevölkerung das Bewusstsein dafür gewachsen, dass Bauindustrie und Straßenbau zu den größten Müllverursachern gehören: Die Herstellung von Beton macht den Rohstoff Sand zum knappen Gut; Zement ist aus dieser Perspektive ein Klimakiller.

# NEUKÖLLN UND DIE A100



## DAS ENDE DER AUTOGERECHTEN STADT?

Mit dem Ende der Fixierung auf das Auto entwickeln sich völlig neue Möglichkeiten für den öffentlichen Raum. Im Jahr 2014 ging es auf einer Tagung an der Universität Kassel um die „Transformation der autogerechten Stadt“. Es erscheint wenig sinnvoll nur die klassische Automobilität durch Elektrifizierung zu ersetzen, denn das Auto ist nicht nur ein Energieverbraucher, sondern auch ein – im wahren Sinne des Wortes – raumgreifendes Vehikel. Wenn die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums gestärkt werden soll, dann geht dies nicht ohne die Reduzierung des Autoverkehrs. Zugleich bedarf es eines leistungs- und anschlussfähigen öffentlichen Personennahverkehrs.



## DIE NACHHALTIGE, GEMEINWOHL-ORIENTIERTE STADT

Mit der Leipzig-Charta (2007/2020) entstand ein Leitdokument für gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung in Europa. Hier werden konkrete Handlungsdimensionen und Schlüsselprinzipien für eine ganzheitliche Stadt- und Verkehrspolitik entwickelt. Es geht um aktive und emissionsarme Formen der Fortbewegung: effizient, klimaneutral, sicher und multimodal. Das wird nur dann realistisch, wenn anteilig mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Dafür braucht es bezahlbare, saubere, sichere und attraktive Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Gattungen der Mobilität.

## Opération béton - Neukölln et l'A100

- Le plan Hobrecht de 1862
- La ville adaptée aux voitures - le plan d'occupation des sols de 1965 pour Berlin-Ouest et le plan général d'urbanisme de 1969 pour Berlin-Est
- Neukölln et l'A100
- La fin de la ville adaptée à la voiture?
- La ville durable, orientée vers le bien commun

# OPERATION BETON

# NEUKÖLLN UND DIE A100

### DER HOBRECHTPLAN VON 1862

Bereits die Planungen von James Hobrecht sahen eine Ringstraße um Berlin vor – 30 Jahre vor der Erfindung des Automobils. Mit diesem Plan wurden die Grundlagen gelegt für eine Stadt, die in den folgenden Jahrzehnten auf der Fläche anwachsen sollte. Seine Planung war für die damaligen Verhältnisse überdimensioniert – im Nachhinein betrachtet jedoch geradezu visionär: Warum so breite Straßen, wo es damals Kutschen, Pferdeomnibusse und keine Autos gab? Warum so weit hinaus, wo doch dort nur Schafe weiden? Wenn man so will, hufen die ursprünglichen Planungen der A100 als neue Ringstraße möglicherweise auf dem Hobrechtplan von 1862.

### DIE AUTOGERECHTE STADT – DER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN VON 1965 FÜR WESTBERLIN UND DER GENERALBEBAUUNGSPLAN FÜR OSTBERLIN VON 1969

Berlin wurde durch den Zweiten Weltkrieg zur geteilten Stadt. Bereits seit 1952 durften die Bewohner des Westteils nicht mehr frei in das Berliner Umland fahren. 1961 wurden die Sektorengrenzen zwischen dem Westteil und dem Ostteil abriegelt – schließlich wurde die Berliner Mauer errichtet. Am 4.7.1955 verabschiedete der Westberliner Senat den Beschluss zum Bau eines Schnellstraßenringes: mit einer Länge von 48 Kilometern sollte die Strecke entlang des S-Bahnringes verlaufen. Die Bundesautobahn 100 ist als Kernstück eines West-Berliner Autobahnnetzes geplant. Die halbrunde Struktur sollte – im Falle der Wiedervereinigung – zu einer Ringstraße vervollständigt werden. Nach der Wiedervereinigung rückte man von diesem Plan jedoch ab, weil ansonsten zu große städtebauliche Einschnitte erforderlich gewesen wären.

### NEUKÖLLN UND DIE A 100

Die Grenzen Neuköllns erreichte die A100 im Jahr 1995 mit dem Bauabschnitt 14 und dem Bau des Britzer Tunnels. Nach der Wiedervereinigung sah man die Erweiterung der A100 als vordringlich an, um eine Verbindung der östlichen Stadtteile zu gewährleisten. Proteste gegen diese Pläne wurden Anfang der 1990er-Jahre laut – unter anderem durch die BI Stadtring Süd. Der Ausbau der Autobahn erfolgte in den letzten Jahren eher schleichend und ist im Jahr 2022 – in Zeiten des fortschreitenden Klimawandels – nach wie vor umstritten. Soll der Autobahnbau nun im Bezirk Treptow mit einem Park & Ride Parkhaus enden, oder soll die A100 bis nach Lichtenberg ausgebaut werden? Angesichts der aktuell geführten Nachhaltigkeitsdebatte ist auch in der Bevölkerung das Bewusstsein dafür gewachsen, dass Bauindustrie und Straßenbau zu den größten Müllverursachern gehören. Die Herstellung von Beton macht den Rohstoff Sand zum knappen Gut, Zement ist aus dieser Perspektive ein Klimakiller.

### DAS ENDE DER AUTOGERECHTEN STADT?

Mit dem Ende der Fixierung auf das Auto entwickeln sich völlig neue Möglichkeiten für den öffentlichen Raum. Im Jahr 2014 ging es auf einer Tagung an der Universität Kassel um die Transformation der „autogerechten Stadt“. Es erscheint wenig sinnvoll nur die klassische Automobilität durch Elektrifizierung zu ersetzen, denn das Auto ist nicht nur ein Energieverbraucher, sondern auch ein – im wahren Sinne des Wortes – raumgreifendes Vehikel. Wenn die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums gestärkt werden soll, dann geht dies nicht ohne die Reduzierung des Autoverkehrs. Zudem bedarf es eines leistungsfähigen und anschließenden öffentlichen Personennahverkehrs.

### DIE NACHHALTIGE, GEMEINWOHL-ORIENTIERTE STADT

Mit der Leipzig Charta (2007/2020) entstand ein Leitdokument für gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung in Europa. Hier werden konkrete Handlungsoptionen und Schlüsselstrategien für eine ganzheitliche Stadt- und Verkehrspolitik entwickelt. Es geht um aktive und emissionsarme Formen der Fortbewegung: effizient, klimaneutral, sicher und multimodal. Das wird nur dann realistisch, wenn anteilig mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Dafür braucht es zapfenartige, sichere, sichere und attraktive Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Gattungen der Mobilität.





**Das Wort wurde Beton und es wohnte in uns**  
(La Parole est devenue chair, et elle vint habiter en nous)

Video 40"12 min

Chant: Birthe Bendixen & Christoph Grund

**Extrait de la vidéo „Das Wort wurde Beton und es wohnte in uns“  
(La Parole est devenue chair, et elle vint habiter en nous)**





Handwritten red text, possibly a signature or name, located on the wall.

Petra Kübert

„Anatomie der Stadt / Das letzte Betonwesen“ (Anatomie de la ville / Le le dernier être de béton)

Diaporama











© Jens Ferchland

Installation des moniteurs avec diaporamas













Christina Zück

„Einige Protestaktionen für Klimaschutz, Berlin 2022/2023“

(Quelques actions de protestation pour la protection du climat, Berlin 2022/2023), Diaporama

















Lebenslaute (Sons de la vie)  
„De la musique résistante dans des lieux impossibles“



Concert sur l'autoroute urbaine A100,  
accès Tempelhofer Damm 23.04.2023  
Jouer de la musique au lieu de bétonner



**Extrait de la vidéo Lebenslaute: Highway to Hell**





KEIN BAU  
STOPPT  
STAU!

BAHN  
ACKEN GERADE DENK





**PANDION OFFICEHOME**  
NEW WORK STANDARD  
DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN

365 Deiner Nähe!

**go**  
al

RUF DIE APP FERTIG, GO!

Google Play  
App Store

PKW & LKW  
einfach mieten



02.09.23  
09h-23h





Rave de protestation „A100 Wegbassen“  
(Chasser l'A100 avec la basse), 02.09.2023  
contre le tronçon n° 17 en planification







Lecture de Conrad Kunze, „Deutschland als Autobahn“ (L'Allemagne en tant qu'autoroute)



Visite guidée du chantier avec l'ingénieur en chef Thomas Heyder