



»**Reallabor für urbane Innovation**  
Mit dem Wettbewerb „100m Zukunft“ schafft die IHK Berlin ein Reallabor für nachhaltige Stadtentwicklung mitten in Charlottenburg. Gesucht werden praxisnahe Ideen für urbane Herausforderungen – von smarter Mobilität über Kreislaufwirtschaft bis hin zu gesunder Stadtgestaltung. Unternehmen, Startups, Vereine und Organisationen können bis zum 30. November ihre Konzepte einreichen.«

– Challenge 1: Nachhaltige Mobilität und lokale Energieproduktion

*Lösungstitel*

## **Stadt – Raum – Modul**

*Lösungsanbieter*

Prof. Jürg Steiner Architekt BDA  
Mitarbeit  
Víctor Martínez Galipienzo  
Heerstraße 97  
14055 Berlin  
030 883 99 88  
[www.steiner.ag](http://www.steiner.ag)

*in Kooperation mit*

System 180 GmbH  
Ernst-Augustin-Straße 3  
12489 Berlin  
030 788 58 41  
[www.system180.com](http://www.system180.com)

Stand: 29. November 2025

## Stadt – Raum – Modul

### 1. Kurzvorstellung der Lösungsanbieterinnen und Lösungsanbieter

Einreicher ist Prof. Jürg Steiner Architekt BDA. Als Erfinder des System 180® erarbeitet er den Vorschlag mit der System 180 GmbH, die in Berlin-Adlershof ansässig ist. Jürg Steiner konnte aus Berlin viele Projekte im Bereich Ausstellung, Architektur und Design entwickeln. Von 2000 bis 2015 war er Professor an der Bergischen Universität Wuppertal und verantwortete das Lehrgebiet für *Ausstellungs- und Messe-Design*. Er lebt in Berlin-Charlottenburg und betreibt an seinem Wohnsitz in der Heerstraße 97 ein Planungsbüro. 1991 gründete er die System 180 GmbH, die unabhängig von ihm das System 180® weiterentwickelt, produziert und vermarktet. Gesellschafter sind sechs mit der Firma verbundene Spezialistinnen und Spezialisten. Der Wahlspruch **made in Berlin** ist gelebte Wirklichkeit und weist das industrielle Potenzial des neuen Berlin nach.

### Vorbemerkung

Die klassische Charlottenburger Straße hat drei Zonen:

1. **Fahrbahn** in der Mitte, begrenzt durch Bordsteine,

2. **Trottoir** vor den Häusern oder Vorgärten,

3. **Zwischenzone**. Diese ist auf dem Niveau des Trottoirs meist mit einer Reihe Bäumen bepflanzt und mit unterschiedlichem Mobiliar bestückt: Papierkörbe, Schaltkästen, Ladestationen, Beschilderungen, Leuchtenmasten, Schwengelpumpen, Litfaßsäulen, Ruhebänken, Busstationssäulen etc. Die vorliegende Idee will diese Zone im Sinne der *Challenge* aufwerten und in die Vertikalität erweitern.

### 2. Kurzbeschreibung der Lösung

Stellagen säumen den Trottoirrand, so dass sie weder in Konflikt mit dem Baumbestand, den zu Fuß Gehenden und dem fahrenden Verkehr geraten. Weit oben über der Zwischenzone verläuft ein Hochbeet, das nutzbare Bepflanzung aufnimmt und damit die innerstädtische Fotosynthese erweitert. Zwischen zwei parallel zum Straßenverlauf angeordneten Hochbeeten spannen leichte Konstruktionen über die Straße und werden mit Photovoltaik bestückt. Diese dient der lokalen Energieversorgung: Punktuelle Pufferspeicher geben zeitversetzt Energie ab zum Betrieb der Beleuchtung und versorgen die technischen Installationen, die elektrische Energie benötigen. Elektrisch betriebene Fahrzeuge lassen sich an den Modulen aufladen. Die schräg gestellten Photovoltaik scheiben tropfen Regenwasser in eine Rinne. Diese Rinnen ermöglichen das sichere Betreten für Wartung und Reinigung. Sie versorgen darüber hinaus die Hochbeete und Baumscheiben mit zusätzlichem Wasser.

### 3. Wirkung der Lösung

Die Anforderung der *Challenge* »Nachhaltige Mobilität und lokale Energieproduktion« löst sich im Fall der Realisierung ein und vermittelt eine neue städträumliche Erfahrung. Mit den Stellagen wird die Wahrnehmung des Straßenprofils rhythmisiert, das Durchfahren weist klare Übergänge auf. Ausschließlich mit den Stellagen verbundene Möblierung wird vorgeschlagen. Der Raum erweitert sich gleichsam, die Möglichkeiten werden vielfältiger und die Aufenthaltsqualität wird gesteigert.

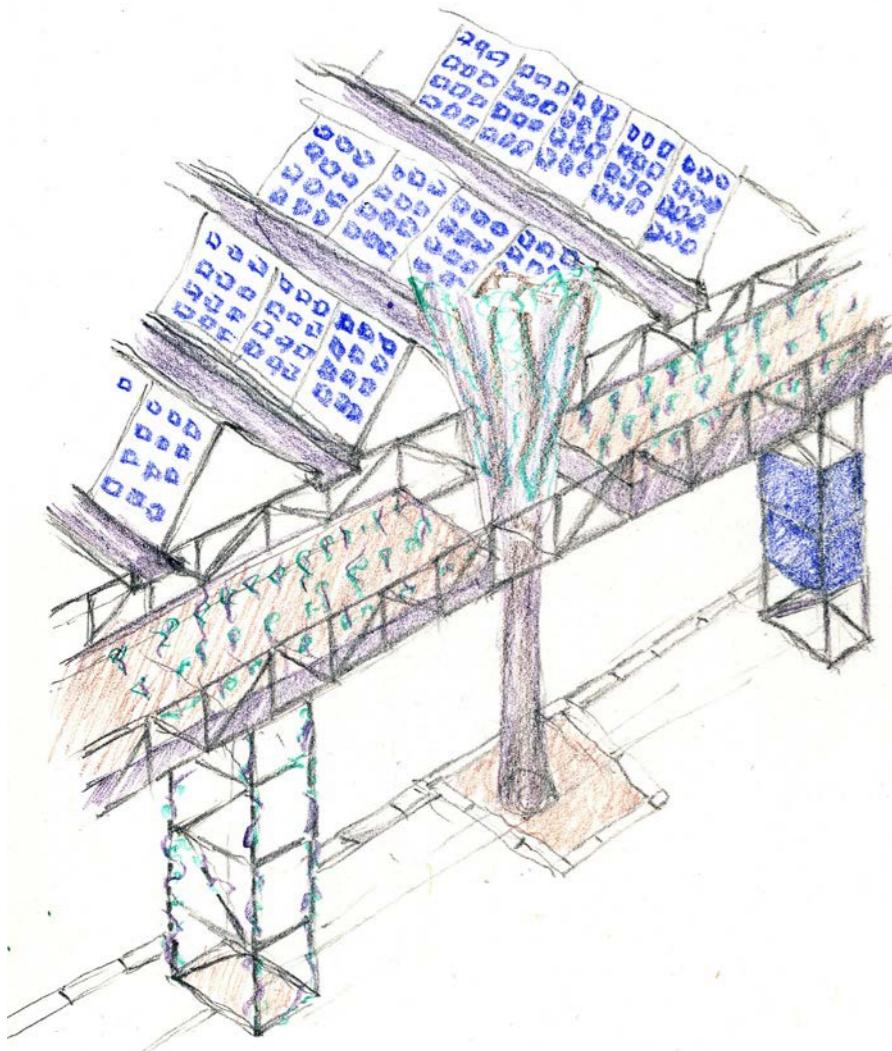
Alle Konstruktionselemente sind aus nichtrostendem Stahl. Von einer Lackierung wird abgesehen. So können ohne Probleme alle Bauelemente recycelt werden. Das Basismodul besteht aus Rundrohren, deren Abmessungen noch festzulegen sind. Der Durchmesser wird zwischen 30 und 50 mm sein, die Wandstärke zwischen 2 und 2,5 mm. Bei möglichen Beschädigungen einzelner Elemente, zum Beispiel durch Anprall, können Rohre



ausgetauscht werden. Veränderungen in der Zwischenzone, wie zusätzliche Baumbepflanzungen, sind mit den vorgeschlagenen Raummodulen möglich. So werden sich heute noch nicht voraussehbare Ideen adaptieren lassen. Die Hochbeete, deren seitliche Fachwerkaufslager parallel zur Straße durchlaufen, bestehen aus nichtrostendem Blech und halten, neben Erde und Pflanzen, Personenlasten für die Wartung aus.

Regenwasser wird auf die Hochbeete konzentriert, so dass dort auch durstige Pflanzen wachsen können. Die Baumscheiben werden aus den Hochbeeten mit zusätzlichem Regenwasser über das eigentlich freie Profil befeuchtet, so dass Trockenphasen besser überbrückt werden.

Energiequellen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge lassen sich in den vorliegenden Vorschlag integrieren, der so auch zur Entspannung der Netze beiträgt. Die Ladestationen lassen sich sicher in die Struktur einbetten, die Stromspeicher können oberhalb platziert werden.

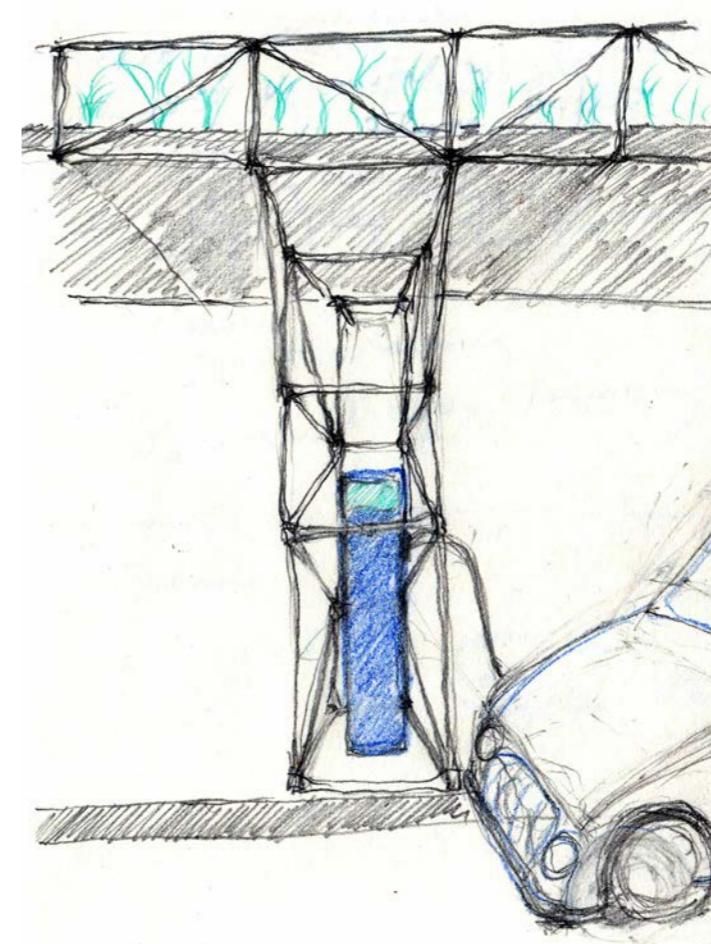
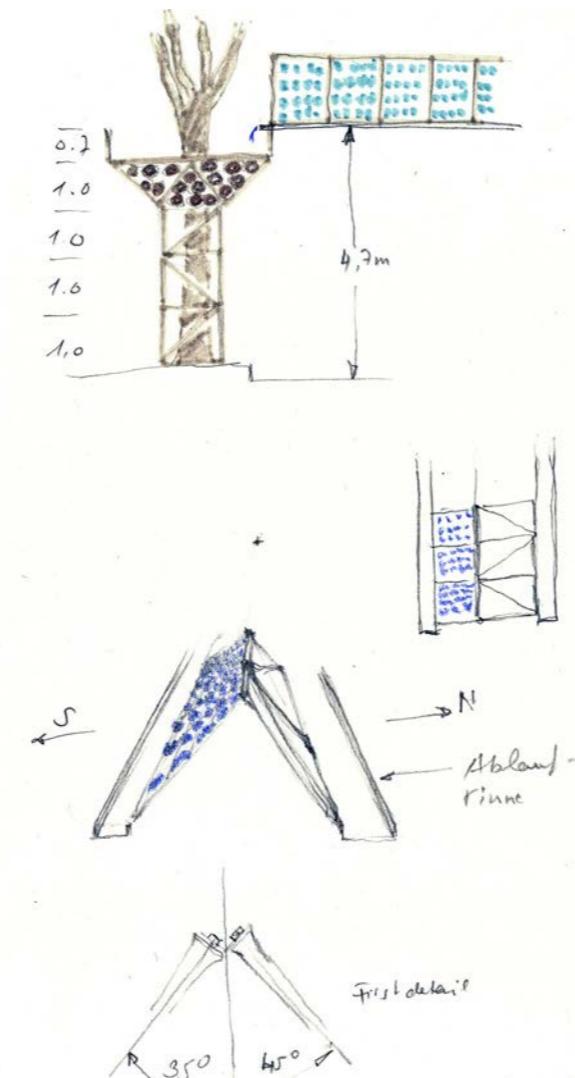


### 3a: Mögliche Probleme, die bei der Ausarbeitung des Projekts zu evaluieren sind:

1. Der Unfallgefahr durch Hochklettern kann beispielsweise durch glatte Elemente begegnet werden. Diese vertikalen Elemente können die Funktion von Litfaßsäulen oder Schaukästen übernehmen.

2. Für Tauben sollte der Aufenthalt unter den Hochbeeten erschwert werden, beispielsweise durch Bohrungen in den Hochbeeten, durch die Wasser abtropft und damit den Aufenthalt an bevorzugten Plätzen unangenehm macht.

3. Im Zuge der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob Teilbereiche der geschraubten Konstruktion gegen mutwilliges Lösen zu sichern sind.

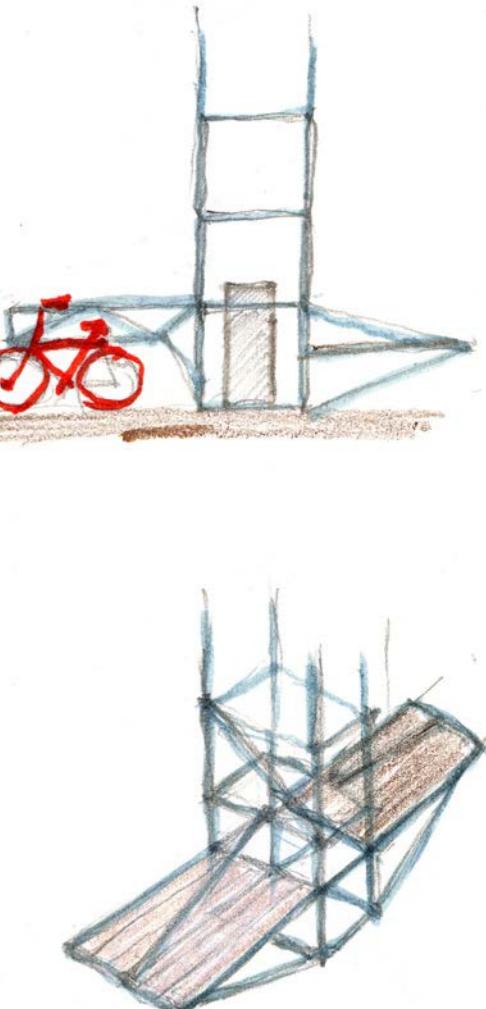


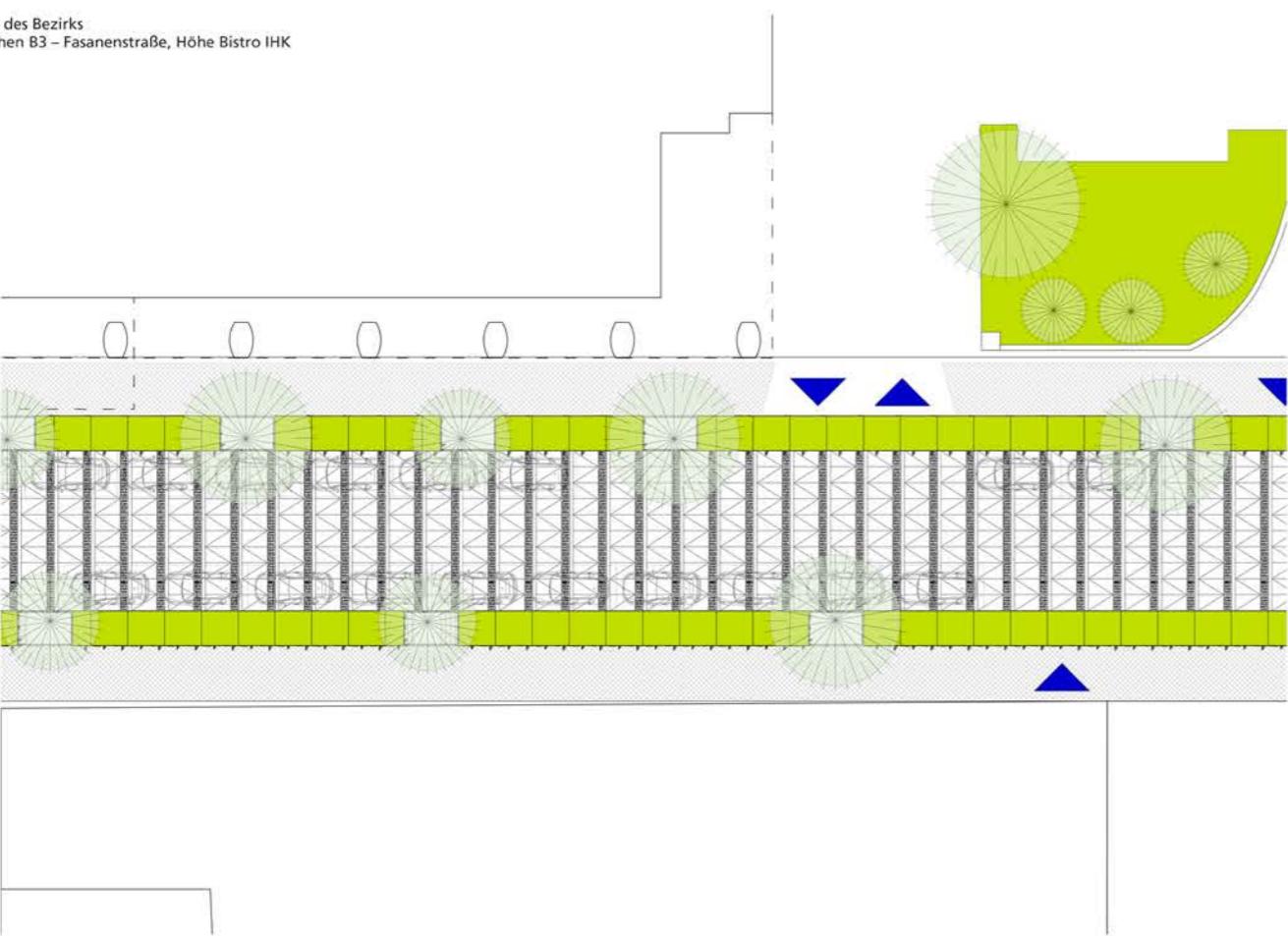
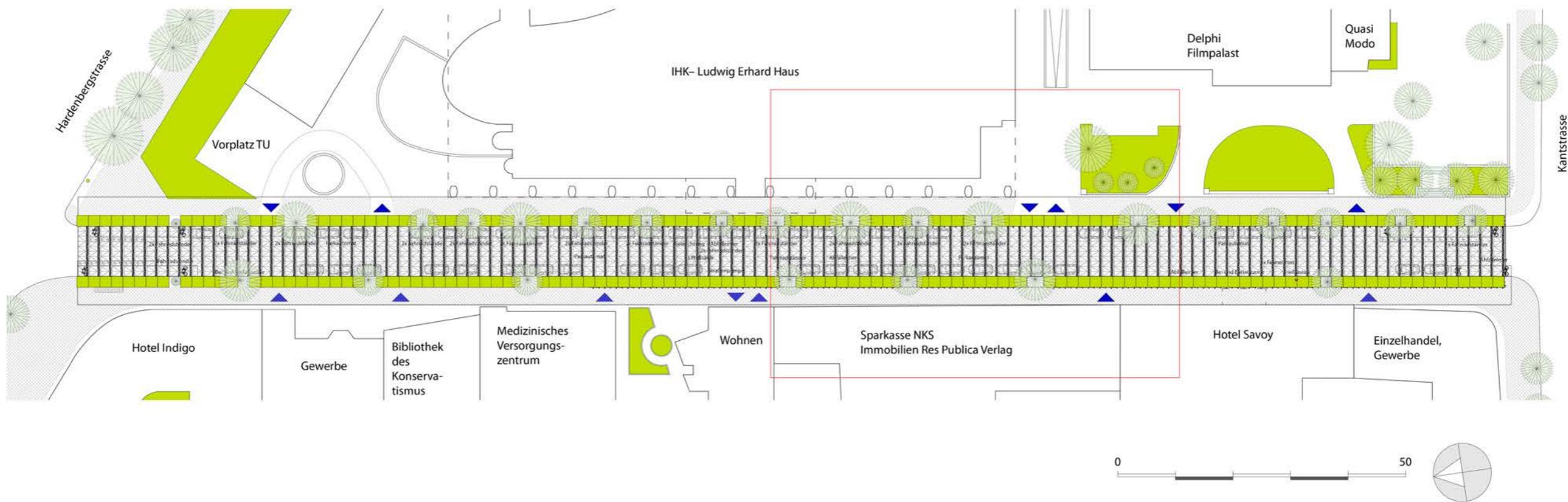
### 4. Finanzierungs- und Realisierungsperspektiven

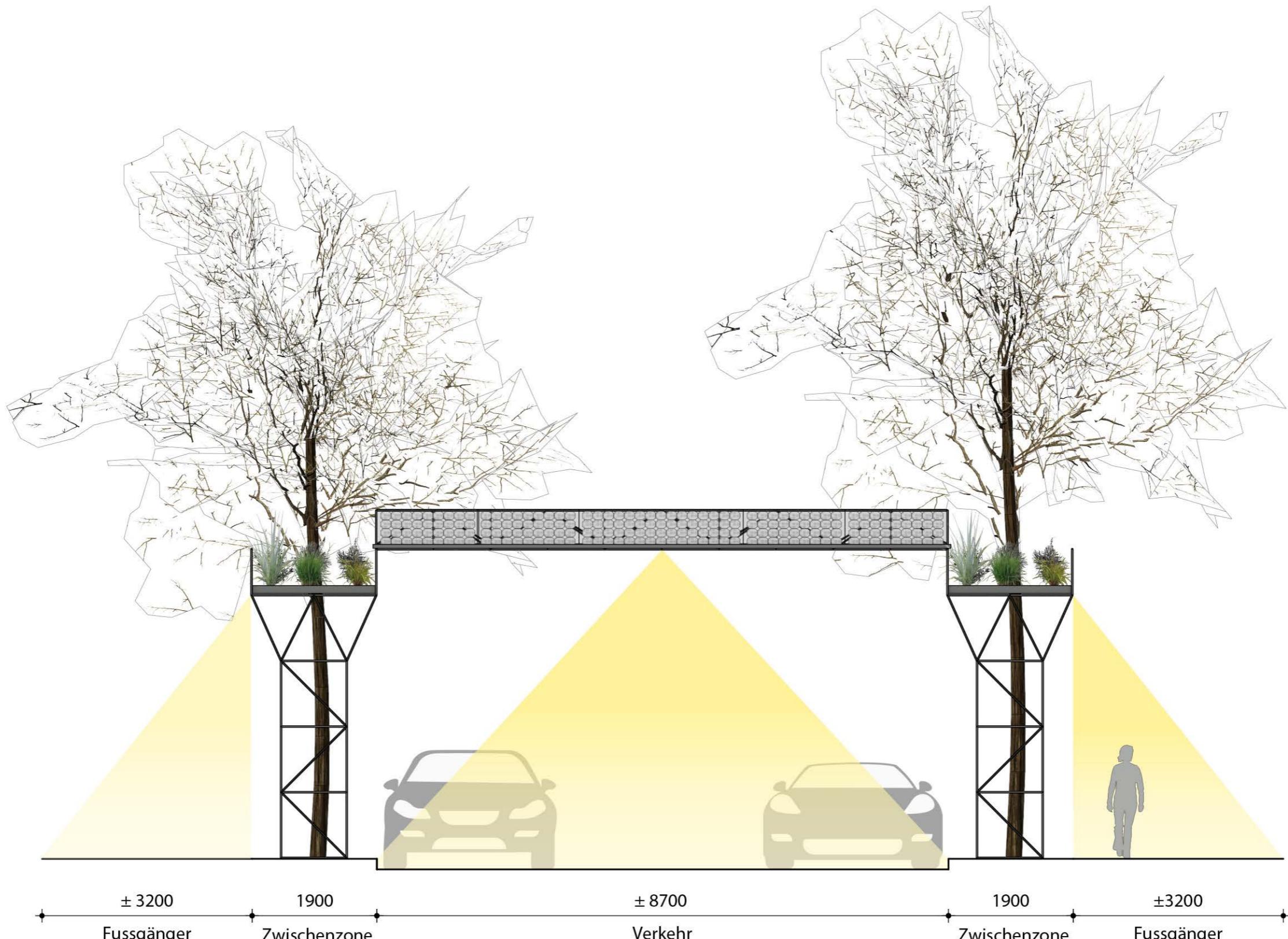
Die zu erwartenden Kosten sind überschaubar, die hauptsächliche Wertschöpfung wird in Berlin stattfinden. Durch zukünftige Einnahmen vor allem in Form von Elektroenergie ist das Projekt über Kredite zu finanzieren.

### 5. Auswahl möglicher Flächen für die Umsetzung

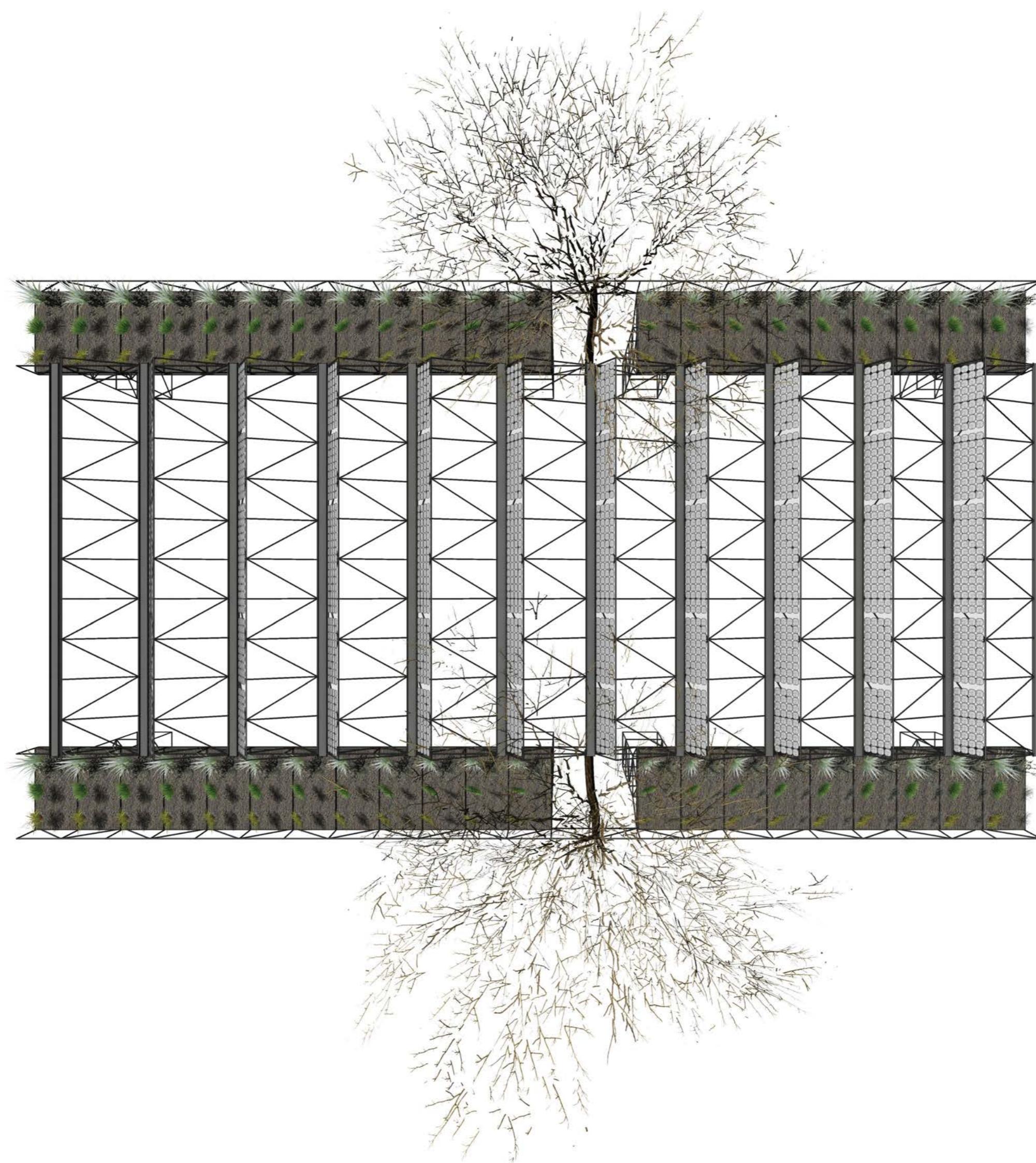
Der Straßenzug Fasanenstraße zwischen Kant- und Hardenbergstraße zeichnet sich durch nord-südliche Ausrichtung aus. Die Auswahl fällt gemäß Auslobung auf Freiflächen B3 – Fasanenstraße, Höhe Bistro IHK











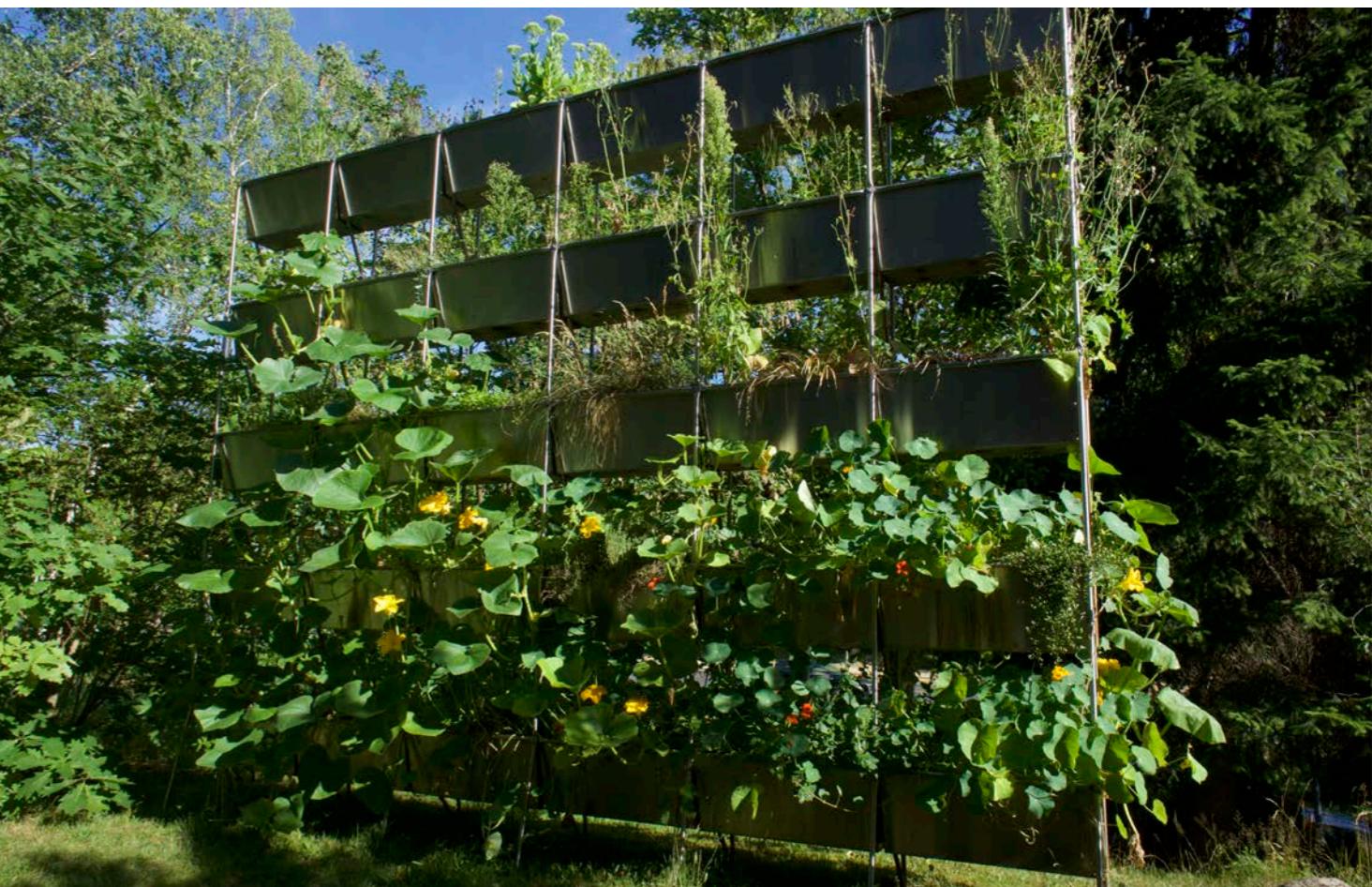


Die Durchfahrtshöhe im Straßenprofil beträgt  
nach einschlägiger Vorschrift 4,70 m, laterale  
Durchfahrten sind den punktuellen Gegeben-  
heiten anzupassen.



## Experimentierfelder

Verschiedene vergleichbare Module aus System 180° wurden in Berlin-Charlottenburg (Westend) in den letzten Jahren aufgestellt und befinden sich in der Phase der langfristigen Erprobung.



► Hochbeet, Foto 20. August 2019

► Holzlagergestell, Foto 10. September 2017

► ► Vertical Garden, Foto 23. Juli 2016

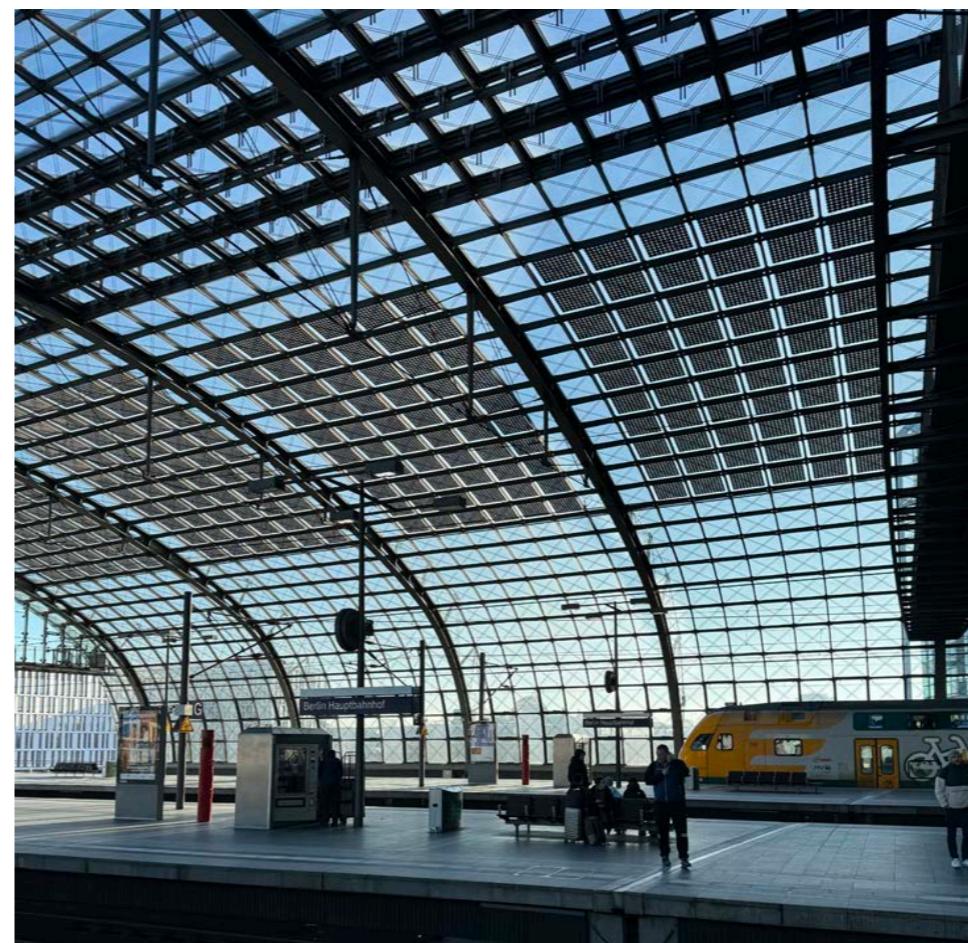
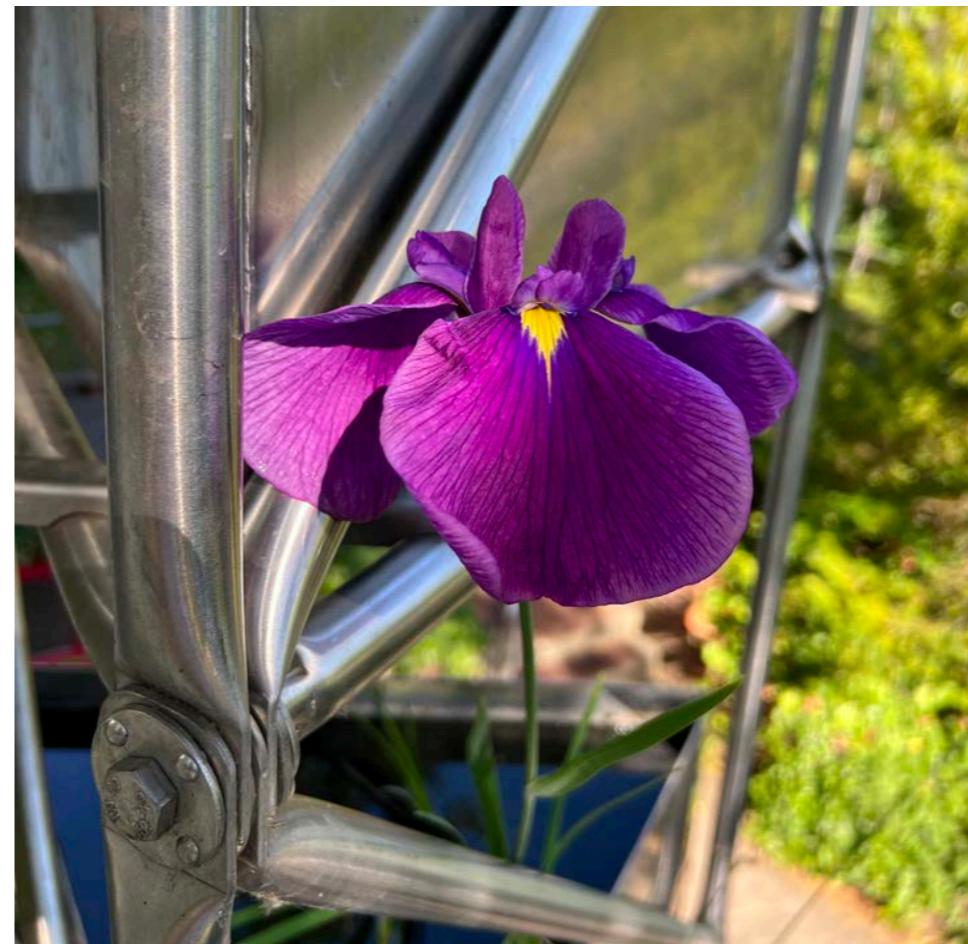
► ► Komposter mit frischem Laub,  
Foto 12. April 2025

► ► ► Holzlagergestell mit oberem Abschluss als  
Pflanzbehälter, Foto 31. Juli 2025

► Wasserkaskade während des Ablassens von Regenwasser zur Entnahme auf Arbeitshöhe, Foto 24. Juni 2022

►►▲ Wasserkaskade mit Sumpfpflanze, Foto 24. Juni 2022

►► Vorbild für Photovoltaik mit hohem Grad an Lichtdurchlässigkeit, Hauptbahnhof Berlin, Foto 9. Januar 2024



## Lieferprogramm

Nach Anforderung des Tragwerks stehen mindestens vier Rohrdurchmesser zur Auswahl. Die im Maßstab 1:1 abgebildeten Rohre haben die Durchmesser 20, 28, 48,3 und 60,3 Millimeter.

► ► Modemesse *Bread & Butter* auf dem Flughafen Tempelhof, 2010–2014: Isolierte, temporäre Wand aus System 180°, Fotos Archiv System 180 GmbH



Möbel



Leichte Tragwerke



Mittlere Tragwerke



Schwere Tragwerke

