

Das Leitmotiv des Entwurfes in Berlin City West zielt über das vorgegebene Entwurfsgebiet hinaus auf die Neugestaltung der Schnittstelle zwischen Charlottenburg, Universitätscampus und dem Tiergarten ab. Weniger auf sich selbst bezogen ist das Projekt eine Idee übergeordnete Räume neu zu denken und zu gestalten. Vorhandene Strukturen wie die Jebensstraße und das Bahnviadukt werden hierbei neu genutzt und als wichtige Standpfeiler ausgebaut. Die dichte Stadt wird weitergebaut und bäumt sich als identitätsstiftende Stadtkante vor dem Tiergarten auf.

Die Bahntrasse schneidet bislang das Stadtgebiet in zwei Teile und isoliert den Entwurfsbereich von der Umgebung. Die Jebensstraße dahinter wirkt wie ein verlorener Straßenraum ohne Aufenthaltsqualitäten und trägt nach wie vor die Bilder einer unrühmlichen Vergangenheit. Durch eine Reaktivierung des Bahnviaduktes als Nutzfläche, versehen mit zusätzlichen Durchgängen, entsteht ein Filter zwischen Stadt und Park. Beide Seiten wachsen zusammen und werden integraler Bestandteil der City West. Der Bahnhof mit dazugehöriger Trasse orientiert sich beidseitig. Die Jebensstraße wird als Haupteerschließung des neuen Viertels wiederbelebt und komplettiert. Entlang des Bestandes ist sie 25 Meter breit, weitet sich jedoch in Richtung Norden bis auf 40 Meter, um mehr Gewichtung zu erhalten und neben den Erschließungs- auch Aufenthaltsflächen zu gewährleisten. Ein zwei-geschossiger Sockel im Bereich der Neubebauung, welcher sich an der Dimension des Bahnviaduktes orientiert, fasst den harten Straßenraum neu. Die Pflasterung adaptiert bestehende Strukturen des Bahnviaduktes und schlägt gestalterisch eine Verbindung zum gegenüberliegenden Tiergarten. Der Kontrast von dessen Grüner Parkfläche zum harten Straßenraum der Stadt wird so inszeniert. Ein homogenes Feld an Regelblöcken erstreckt sich neu über das Entwurfsgebiet - eine dichte Stadt gegen die Weiten des Tiergartens. Das städtebauliche Raster ergibt sich aus der Lage der Jebensstraße, der Hertzallee, welche als West-Ost-Erschließung maßgeblich ist, und der Integration verschiedener Bestandsbauten. Das Straßenlayout orientiert sich weitergehend an der Körnung der Charlottenburger Blöcke und bettet das neue Areal in die Umgebung ein. Durch zwei unterschiedliche Straßenquerschnitte von 22 und 16 Metern wird ein differenziertes Erschließungssystem innerhalb des Gebiets erzeugt. Diesem folgt die Ausbildung von Sockelzonen entlang der breiten Straßen in West-Ost-Richtung mit einer beidseitigen Bepflanzung. Die schmalen Gassen sind durchgehend gepflastert und weniger befahren. Die Gebäudetiefen der Blöcke reagieren auf die Querschnitte der Straßen und ermöglichen so eine vielfältige Nutzung. Eine einheitliche Gebäudehöhe von 22 Meter führt die Berliner Traufhöhe fort und garantiert eine ausreichende Belichtung der eng gesetzten Baukörper. Aus den fünf Blöcken entlang der Jebensstraße erwachsen 60 Meter hohe Häuser als Kopfbauten der Regelblöcke, welche eine neue harte Stadtkante ausbilden und mit Leichtigkeit eine neue Verbindung über das Bahnviadukt hinweg zum Tiergarten schaffen. Die Verjüngung der Stichstraßen schafft hierbei zum einen eine gleichmäßige Taktung der Hochhäuser und zum anderen eine weitere Inszenierung der Jebensstraße.

Der neue Hochpunkt auf der Ostseite des Bahnhofs formuliert den Hardenbergplatz neu und fasst den Raum zwischen Bahnhofsgebäude, VBB-Gebäude und dem Waldorf-Astoria. Er ist Schnittstelle zwischen Bahnhofsvorplatz und Tiergarten, zwischen Stadt und Park und führt somit die Entwurfsidee spielerisch fort.

Konzept

Simon Kochhan / Constantin Wolf