

Thomas Thränert

# Zurückgreifen und Erfinden – Freiräume für die Europacity in Berlin

## Schaffung von Identität in neuen urbanen Räumen

Der Begriff der Identität hat eine zentrale Bedeutung für die Wahrnehmung und Wertschätzung städtischer Räume. Sie ist ein gern genutztes Schlagwort, dessen Fehlen etwas Defizitäres attestiert. Doch sind wahrgenommene Identitäten in der Stadt nie etwas Feststehendes oder auch nur Eindeutiges. Schon in baulich unveränderten Stadtquartieren können sie wesentlichen Wandlungen unterworfen sein und unweigerlich ist dies bei deren Funktionswandel und Neugestaltung der Fall. So erhält die Frage nach der Identität gerade beim Neubau größerer Stadtquartiere einen entscheidenden Stellenwert. Entsprechend wird die Schaffung markanter urbaner Räume und die damit verbundene Erhaltung oder Konstruktion von identitätsstiftenden Qualitäten als Aufgabefeld von Architektur und Landschaftsarchitektur formuliert.

Exemplarisch prägt diese Fragestellung das Projekt der Europacity nördlich des Berliner Hauptbahnhofs. Dieses bis 2003 überwiegend als Containerbahnhof genutzte Areal um die Heidestraße stellte bislang eine Fuge in der Berliner Stadtstruktur dar. Die Situation begründet sich durch die Begrenzung des Areals durch Gleisanlagen auf der Westseite und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal im Osten, wo während der deutschen Teilung die Berliner Mauer verlief. In dieser isolierten Stellung im Stadtgrundriss war das Gelände nach Aufgabe der Bahnhofsnutzung aus urbaner Sicht als Durchgangsraum an zentraler Position erfahrbar. Diese Situation wird durch die Errichtung der Europacity neu besetzt.

### Vom isolierten zum prägnanten Stadtraum

Für die Anbindung an die angrenzenden Stadtstrukturen kommt den Freiräumen des neuen Quartiers eine zentrale Bedeutung zu. Allerdings zielt das auf Grundlage eines Realisierungswettbewerbs 2011 entwickelte Freiraumkonzept von relais Landschaftsarchitekten aufgrund der Größe und Expo-

niertheit des neuen Stadtquartiers nicht darauf, das antagonistisch geprägte Verhältnis zum urbanen Kontext mit einer moderierenden Geste aufzuheben. Vielmehr geht es darum, den isolierten zu einem prägnanten Stadtraum umzuwerten. Dafür stützt sich das Gestaltungskonzept wesentlich auf die Bewahrung eigenwertiger Qualitäten des Standortes, die über das Potenzial verfügen, künftig identitätsstiftend zu wirken.

Das größte Gestaltungspotenzial dafür bietet die Wasserlage, in der bereits auf Ebene des städtebaulichen Masterplans (ASTOC Architects an Planners/Urban Catalyst Studio/ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung) eine entscheidende Bedeutung für die Entwicklungsmöglichkeiten des Areals gesehen wurde. Im landschaftsarchitektonischen Entwurf wird der Stadtraum räumlich, atmosphärisch und formal auf die angrenzenden Kanal- und Hafenbereiche bezogen. Die uferbegleitenden Freiräume werden auf vielfältige Weise ausformuliert. Die Uferkante erscheint als Mauer, Böschung, Treppe und Steg und bietet die Möglichkeit zum Entdecken differenzierter Aneignungsmöglichkeiten. Die neugeschaffenen bzw. adap-



Abb. 1: Lageplan der Europacity (© relais Landschaftsarchitekten, Stand Wettbewerb/Entwurf) 1 - Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, 2 - Invalidenstraße, 3 - Heidestraße, 4 - Hamburger Bahnhof/Museum für Gegenwart, 5 - Kunstcampus, 6 - Döberitzer Grünzug, 7 - Stadtplatz, 8 - Nordhafenpark



Abb. 2: Freitreppe am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (© relais Landschaftsarchitekten)

tierten Freiräume zeichnen sich durch eine große typologische Vielfalt aus. Strukturelle Grundlage des Konzepts ist die Schaffung einer ‚steinernen‘ Uferkante im Bereich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, die als Komplementär zum vegetativen Nordhafenpark aufgefasst wird. Den südlichen Auftakt dieser Promenade bildet das Museum im Hamburger Bahnhof und der daran anschließende Freiraum des ‚Kunst-Campus‘.

## Die Uferpromenade

Die dem Kanal zugeordnete 1,4 Kilometer lange Promenade stellt das Rückgrat für die Erschließung der Europacity für Fußgänger und Radfahrer dar und wird als gestalterische Einheit ausformuliert. Sie verläuft auf erhöhtem Niveau über dem Kanal und bietet den künftigen Nutzern eine exponierte Raumstruktur mit vielseitigen, informellen Aneignungsmöglichkeiten. Sie erhält einen Bodenbelag aus einem durchgehenden Asphaltstreifen und wird durch Flächen aus Großsteinpflaster sowie Pflanzbeeten ergänzt. Akzentuiert wird der Raum der Promenade durch Bestandsbäume und einzelne Solitärpflanzungen. Gebrochen wird die Linearität und Materialität der Uferpromenade durch den Döberitzer Grünzug, den zentralen Stadtplatz, einzelne Quartiersplätze und den nördlichen und südlichen Zugang zur Promenade. Am Stadtplatz und am Übergang zum Nordhafenpark existieren Brücken über den Kanal und übergeordnete Verbindungen in Ost-West-Richtung, so dass diese Schnittstellen mit der Promenade als Orientierungspunkte im Stadtgrundriss aufgefasst werden.

Der im Südteil der Europacity an die Promenade anschließende Döberitzer Grünzug wird von einem farblich differenzierten Belag aus Kleinsteinpflaster gerahmt und mit einer gruppierten Pflanzung aus Amberbäumen (*Liquidambar straciflua*) ausgefüllt. Die am Kanal gelegenen privaten Vorgartenzonen werden durch einen Sockel von der Promenade abgehoben. Diesen Bereichen sollen breite Heckenkörper vorgelagert werden, in die Sitznischen mit langen Holzbänken eingeschnitten sind.

Im Südteil der Europacity werden die bestehenden historischen Uferbefestigungen bei der Gestaltung integriert. Zum

Kanal wird dieser Promadenabschnitt durch ein einheitliches Gelände abgegrenzt. Der daran anschließende Bereich des Stadtplatzes wird über eine Treppe und Sitzstufen mit dem Kanalufer verbunden. Damit wird die Wasserfläche hier unmittelbarer als im übrigen Verlauf der Promenade erfahrbar und ein Aufenthalt am Wasser ermöglicht. Wie in den anderen Abschnitten wird durch die einheitliche Ausformung der Uferzone dabei auch hier die Aufmerksamkeit bewusst auf den Verlauf des Kanals gerichtet und nicht auf einzelne Stellen des gegenüberliegenden Ufers fokussiert. Im Nordteil der Promenade wird die den Kanal begrenzende Rasenböschung erhalten. Die südlich des Hafenbeckens am Nordhafen gelegene Kieler Brücke wird barrierefrei auf das Promadeniveau geführt. Der nördliche Abschluss der Promenade wird durch Absenkung des Geländeniveaus im nördlich daran angrenzenden Areal als zum Nordhafenpark exponierter Balkon ausformuliert. Auf diese Weise wird die Bebauungskante räumlich erlebbar und die qualitative Differenzierung zwischen Siedlungskante und Grünflächen unterstrichen.

## Der zentrale Stadtplatz

Der neugeschaffene Stadtplatz erhält als Schnittstelle zwischen Uferpromenade und Heidestraße sowie Verbindungspunkt über den Schifffahrtskanal eine wesentliche Bedeutung für die Quartiersstruktur. Durch seine Lage wird er zum Teil übergeordneter touristischer Infrastrukturen. Als zentral gelegener und großzügiger Freiraum ist er zudem entscheidend für die Identitätsbildung im neuen Stadtgebiet und für die Entwicklung eines räumlichen Zusammenhangs zwischen dessen Freiräumen. In dieser Situation zielt die Gestaltung auf die Entfaltung einer starken urbanen Geste in Form einer ornamental strukturierten Platzfläche. Dabei knüpft sie konzeptionell an die Tradition der für viele Berliner Stadtbezirke prägenden Schmuckplatzanlagen an und sucht nach einer Adaption dieses Typus für die heutige Zeit. Dabei geht es nicht um historisierende Bezüge, sondern um die Umsetzung eines spezifischen Gestaltungsprogramms unter den räumlichen Gegebenheiten der Europacity und den aktuellen Nutzungsanforderungen.



Abb. 3: Stadtplatz in der Europacity (© relais Landschaftsarchitekten)

Die Platzfläche wird dazu in einen inneren Schmuckplatz und einen Rahmen differenziert, der Bezug auf die Grundrisse der korrespondierenden Gebäudequartiere nimmt und im Osten den Promenadenverlauf entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals aufnimmt. Dieser Rahmen bietet attraktive Möglichkeiten für die Nutzung durch Außengastronomie. Zwischen steinerne Rahmen und grüner Platzmitte vermitteln eine filigrane amorphe Bodenzeichnung und ein effektiv gruppierter Baumhain aus Eichen und Zierobstbäumen, der sich zu den Rändern des Platzes verdichtet und zum Kanal öffnet. Mit diesem Hain wird zugleich eine starke räumliche Struktur mit effektvollen Blüh- und Herbstaspekten geschaffen, in die der Zugang des über den Kanal führenden Brückenstegs eingebunden wird. Als Gegenstück zur Brücke wird im Norden der Platzfläche eine lange, in zwei Abschnitte unterteilte Bank platziert.

Als gestalterischer Bezugspunkt wird in der Platzmitte ein Wasserspiel geschaffen. Dabei handelt es sich um einen großzügigen Wasserstein aus dunkelgrauem Granit, der sich leicht aus der Platzfläche erhebt und in Bezug zur Wegestruktur und den Rasenkörpern eine amorphe Form aufweist. Auf diesem Element wechseln sich leicht vertiefte Wasserläufe und erhöhte, trockene Bereiche ab. Durch Quelltöpfe und Düsen wird es entsprechend einer Dramaturgie inszeniert. Dieses Wasserspiel ist als atmosphärisches Element wirksam, das die Wirkung der Lichtverhältnisse steigert und sich positiv auf das Kleinklima auswirkt. Die Gestaltung bietet für die künftige Nutzung vielfältige informelle Aneignungsmöglichkeiten und gibt dem Platz zugleich ein markantes und einprägsames Erscheinungsbild. Das Zusammenspiel dieser beiden Aspekte ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, planerisch zur Identitätsfindung des Quartiers beizutragen.

## Der Nordhafenpark

Das Umfeld des im 19. Jahrhundert als Wirtschafts- und Verkehrsbauwerk von Peter Joseph Lenné konzipierten Nordhafens wurde in den 1950er Jahren von den Gartenamtsleitern Günther Rieck und Willy Alverdes zum öffentlichen Grünraum umgestaltet. Später wurde er durch Brückenkonstruktionen optisch geteilt. Heute ist diese Parkanlage ein Bezugspunkt übergeordneter Freiraumverbindungen und wird mit ihrem zentralen Hafenbecken zum außergewöhnlichen Quartierspark des neuentstehenden Europaviertels. Aufgrund dieses Bedeutungswandels wurde der Nordhafenpark erweitert und durch relais Landschaftsarchitekten teilweise gestalterisch überformt. Das Potenzial des Parks für das Gestaltungskonzept ist die eines auf positive Weise hybriden Ortes, der eine große optische Prägnanz aufweist.

Die in den 1950er Jahren vorgenommene Gestaltung zeichnete sich durch den Kontrast landschaftlicher Parkszenen und darin eingebundener architektonischer Gartenplätze aus. Als Freiraumgestaltung weist sie einen hohen Zeugniswert zur Landschaftsarchitektur dieser Zeit und zur städtebaulichen Bedeutung dieses als „Weddinger Alster“ bezeichneten Grünzugs auf. Daher zielt heutige Planung darauf, das frühere Gestaltungskonzept wieder erlebbar zu machen und fortzuschreiben. Dazu werden die vorhandenen Freiraumstrukturen auf Grundlage von wiederkehrenden Parkelementen überarbeitet. Die bestehende Erschließungsstruktur wird in ein strömendes Wegenetz transformiert. Als übergeordnete Wegeverbindungen werden verbreiterte Wege parallel zum Ufer geschaffen, an die entschleunigende Seitenwege anknüpfen. Verschiedene Konturen der schwingenden Wegeverläufe sind als Sitzkanten ausgestaltet. In ihrer Lage fokussieren sie den Blick auf die Wasserfläche des Hafenbeckens. Durch Landschaftstreppe werden auf beiden Seiten des Hafenbeckens unmittelbare Blick- und Erschließungsachsen zwischen der Uferzone und den höheren Parkbereichen angelegt. Diese sanft ansteigenden Treppenläufe inszenieren die Wassergunst und bieten einen exponierten Aufenthaltsort.

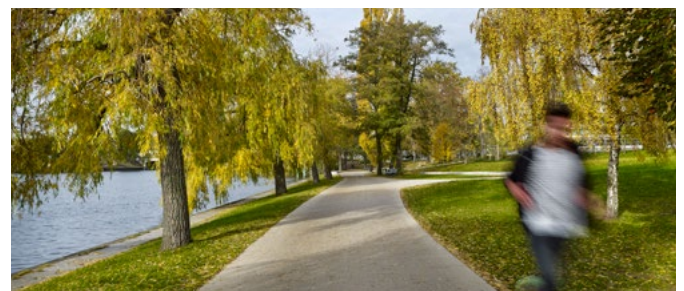


Abb. 4: Uferpromenade im Nordhafenpark (© Stefan Müller)



Die in den 1950er Jahren konzipierten architektonischen Gartenplätze, Mauern und Treppen werden saniert. Die beiden erhaltenen Kranstandorte, das historische Auslaufbauwerk und die Fähranlegestelle erhalten als Referenzen zur technischen Funktion des Hafenbeckens eine verbindende Gestaltung mit einheitlichen Geländern und Bodenabdeckungen aus Tränenblech. Die räumliche Dichte des Parkraums wird aufgelichtet und durch Neupflanzungen akzentuiert. Südöstlich des Hafenbeckens wird nahe der Promenade eine große Spielfläche geschaffen, die mit einem Geräte- und Kletterparcours Spielmöglichkeiten für verschiedene Altersgruppen bietet. Durch das Konzept werden die räumlich getrennten Teilbereiche des Parks wieder stärker als gestalterische Einheit wahrnehmbar. Die Besonderheiten dieses Ortes werden betont und historische Kontinuitäten bewahrt, um den Nordhafenpark als Imagräger in einem neu definierten städtischen Kontext zu entwickeln.

## Der Kunstcampus als urbanes Boskett

Grundlage des Gestaltungskonzepts von relais Landschaftsarchitekten für das nördlich an das Museum für Gegenwart im Hamburger Bahnhof anschließende Areal des Kunstcampus ist ein 2014 durchgeführtes Gutachterverfahren. Das Konzept bezieht sich auf die Wahrnehmung dieses Ortes als typologisch unscharfe, fließende Abfolge von Freiräumen, die von den fluchtenden Raumgrundrissen der ehemaligen Bahnnutzung geprägt sind. Im Gegensatz dazu verfügt der Raum über einen ausgeprägten Ortscharakter. Wesentlich trägt dazu sowohl die prägnante Raumfigur wie einzelne markante Architekturansichten bei, die den Freiraum rahmen. Anders als die übrigen Quartiersplätze des neuentstehenden Europaviertels wird der Kunstcampus demnach eine räumliche und materielle Kontinuität aufweisen, die bis ins 19. Jahrhundert zurückreicht. Diese historische Sedimentation ist in einem Stadtquartier, dessen Identität sich künftig neu formulieren muss, ein großer Wert.

Für das Konzept ist diese Besonderheit des Raumes um den Hamburger Bahnhof von grundlegender Bedeutung. Einerseits geht es dabei um die Differenzierung zu den anderen in der Europacity entstehenden Freiräumen, bei denen es sich meist um übersichtliche, orthogonale Platzflächen handelt. Zugleich spielt aber auch die Andersartigkeit zu den stark und mit hoher Geschwindigkeit genutzten Infrastrukturen der Invalidenstraße oder der Heidestraße eine wesentliche Rolle. Die Freiräume um den Hamburger Bahnhof liegen aus diesem Blickwinkel in der „zweiten Reihe“; sie können Verlangsamung zulassen und auf einen anderen „Pulsschlag“ abgestimmt sein. In zentralster Lage im Stadtgrundriss bieten sie das Potenzial eines entschleunigten Rückzugsraumes für Anwohner und Touristen. Aus dieser Haltung zielt das Konzept auf eine körperhafte Gestaltung dieses polymorphen und von heterogenen Architekturen gerahmten Freiraumes, um ihn



Abb. 5: Übersicht Kunstcampus (© relais Landschaftsarchitekten, Stand: Wettbewerb)

als Platz einzurichten. Dazu wird dessen Zentrum durch ein urbanes Boskett definiert und damit die gartenkünstlerische Traditionslinie des gestalteten und für vielfältige Nutzungen erschlossenen Wäldchens aufgegriffen. Ausformuliert wird es als Hain aus ein- und mehrstämmigen Birken, in den vereinzelt Scharlach-Eichen eingestreut sind.

Mit diesem Element wird ein Vegetationskörper in das Stadtquartier gesetzt, der als Kontrapunkt zu dem in Konversion befindlichen Stadtquartier tragfähig ist. Seine klar umrissene Kubatur stiftet im Kontext der Freiräume des Europaviertels eine eindeutige Adresse. Seine Struktur ist wiedererkennbar und schafft einen übergeordneten Zusammenhang im Raum. Mit dem Hain wird ein prägnantes Bild formuliert, das sich als atmosphärischer Wert im Stadtraum verfestigt. Zugleich ist dieses Wäldchen eine Referenz, die potenzielle Zustände dieses Stadtraumes assoziativ auslotet. Das Boskett steht ebenso für ein Hervorbrechen eines von der Stadt überlagerten Naturzustandes wie für eine ruderales Überlagerung aufgegebener Gleisanlagen.



Abb. 6: Kunstcampus mit Boskett von Birken (© relais Landschaftsarchitekten)

Das Wäldchen ist so raumbestimmend konzipiert, dass es sowohl als assoziativer Link wie als poetisches Initial funktioniert. Seine Konturen definieren eine durchlässige Grenze, die einen Möglichkeitsraum zum klimatisierten Ausruhen, zum Wahrnehmen anderer atmosphärischer Qualitäten oder für Veranstaltungen schafft. Die Stellung der Birken und Eichen interagiert mit der gestreckten Raumfigur. Sie nimmt damit Bezug auf die Bahnnutzung, die an deren Richtungsvorgabe noch zu erkennen ist, und ebenso auf die Nordfassade des Hamburger Bahnhofs. Der Hain verbindet sich mit den auf der Nordwestseite des Hamburger Bahnhofs vorhandenen Sukzessionsgehölzen unmittelbar zu einer zusammenhängenden Struktur.

Das Boskett wird zugleich als ein tradiertes gartenkünstlerisches Motiv aufgegriffen, mit dem körperhafte Vegetationselemente zu einer ornamentalen Struktur verbunden werden. Dieses Motiv verfügt über einen spezifischen Formenkanon und steht für eine signifikante kleinklimatische Situation und einen entsprechenden Lichtcharakter. Gestalterisch steht es für den Kontrast zwischen formaler Strenge und Offenheit, durch den eine kultivierte Wildheit evoziert wird. Im Platzraum nördlich des Hamburger Bahnhofs werden diese Vegetationskabinette in einen Rahmen aus Großsteinpflaster eingebunden. Verwendet wird dafür das im Bestand vorhandene – teilweise aufgearbeitete – Pflastermaterial. Dieses wird im Umfeld der Bebauung mit geschnittener Oberseite und im zentralen Bereich des Platzes als Bestandsmaterial mit gebrochener Oberfläche eingebaut. Der Übergang zwischen beiden Flächen wird als Verlauf gestaltet.

Das urbane Boskett auf dem Kunstcampus wird als Abfolge von vier Teilbereichen gestaltet, die jeweils unterschiedliche Funktionen und Charaktere aufweisen. Damit wird das gartenkünstlerische Konzept des Kabinetts aufgegriffen, das als klar umgrenzter Gartenraum hier jedoch nicht zur inneren Erschließung des Bosketts dient, sondern die Vegetationskörper selbst aufnimmt. Bei dem südlichsten dieser Teilräume handelt es sich um die an der Nordseite des Hamburger Bahnhofs bestehende Freifläche, die durch die Zuordnung zur neugeschaffenen Kabinettfolge umgewertet wird. Die drei übrigen

Kabinettbereiche werden als trapezoide Formen mit abgerundeten Konturen gestaltet. Aus der Gestaltungstradition des Bosketts erhalten diese Kabinette architektonische oder baulich wirkende Einfassungen, die in Kontrast zur Wildheit der innenliegenden Gehölzstrukturen treten und sich gegenseitig in ihrer Wirkung steigern. Ein ähnliches Prinzip verfolgt die Artenzusammensetzung des Hains. Auch hier zielt die Pflanzung einzelner Scharlach-Eichen (*Quercus coccinea*) in einen aus Birken (*Betula pendula*) geformten Gehölzverband dazu, eine Spannung innerhalb dieser Vegetationsstruktur zu evozieren und die Charakteristika der beiden Arten herauszustellen.

## Fazit

Die in Realisierung befindlichen Freiräume der Europacity bieten durch dieses Konzept für verschiedenste Nutzergruppen differenzierte und anregende Möglichkeiten zur Entdeckung und Aneignung. Sie sind gleichermaßen auf das Erleben außergewöhnlicher Orte und auf alltägliche Freiraumbedürfnisse ausgerichtet und berücksichtigen damit sowohl die Interessen künftiger Anwohner sowie Touristen. In dieser Mischung wird eine tragfähige Grundlage für die Herausbildung einer quartierseigenen Identität gesehen. Um dies zu befördern, setzt das Konzept auf zwei Strategien: Erstens nutzt und betont es die Wirkung des im Quartier vorhandenen Bestandes und seines Alterswertes. Das trifft beispielsweise auf den Altbaumbestand im Nordhafenpark und das zu einem erheblichen Anteil aufgenommene, teilweise aufgearbeitete und wieder eingebaute Belagspflaster zu. Zweitens zielt das Konzept darauf, räumliche Zusammenhänge im Quartier zu stärken, was v.a. durch eine Reduzierung der verwendeten Materialien und wiederkehrende, einheitliche Freiraumelemente im gesamten Areal der Europacity umgesetzt wird.

Thomas Thränert  
relais Landschaftsarchitekten, Berlin