



Entrée Berlin

EUROPAPLATZ SÜD

RÄUMLICHES KONZEPT

Der Entwurf orientiert sich grundsätzlich am städtebaulichen Raum und arbeitet konzeptionell wie auch im Detail mit dem Spiel der unterschiedlichen Richtungen. Ziel ist es, eine möglichst großzügige, offene Platzfläche auszuformen, die den ankommenden Reisenden ein freundliches Willkommen bietet: „Entrée Berlin“ ist ein urbaner, einladender Platzraum in der Mitte der Stadt, er bietet eine gute Orientierung und atmosphärische Aufenthaltsorte.

ZEITLICHES KONZEPT

Der Entwurf ist als eine temporäre Gestaltung konzipiert. Der Nutzungszeitraum beträgt ca. 10 bis 15 Jahre, kann bei Bedarf jedoch auch verlängert werden. Eine deutliche räumliche Veränderung wird sich ergeben, sobald das Hochhaus realisiert ist und der Platz eine wesentliche Erweiterung erfährt.

Aus diesem Grund steht ein nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen im Vordergrund. So werden einige Teile des Bestands, wie z.B. der Unterbau, Entwässerungsanlage, Beleuchtungselemente weitergenutzt. Andererseits werden einige Elemente (z.B. Bushaltestellen, Regenentwässerung / Baumrigole) bereits zukunftsfähig, d.h. dauerhaft installiert, um sie auch nach der Platzerweiterung nutzen zu können. Auch die Pflanzung des „Grünen Schirmes“ kann bestehen bleiben, sofern sie konzeptionell integrierbar ist. Die Fahrradstation ist demontierbar konzipiert und kann an einem anderen Standort neu errichtet werden. Mit der Asphaltoberfläche wird ein recyclingfähiger Belag gewählt, der nötige Unterbau und das Entwässerungssystem sind auch bei einem Wechsel des Materials größtenteils weiter nutzbar.

KLIMAKONZEPT

Trotz der zeitlich begrenzten Nutzung folgt die Gestaltung des Platzes den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und klimagerechten Funktionalität. Durch die Rückhaltung des Regenwassers können Starkregenereignisse besser bewältigt werden, auch wird das anfallende Wasser zur Bewässerung der Neupflanzungen genutzt. Der „Grüne Schirm“ stärkt die Biodiversität von Flora und Fauna, gleichzeitig wird der urbanen Hitzeentwicklung entgegengewirkt. Das gleiche Ziel wird mit dem Bodenbelag verfolgt, der mit seiner hellen Oberfläche einen stärkeren Albedo-Effekt und damit weniger Aufheizung bewirkt.



PLATZOBERFLÄCHE

Vom Bahnhofsgebäude bis zur Invalidenstraße wird eine durchgängige Oberfläche ohne Stufen oder Bordanlagen geschaffen. Die generelle Platzneigung wird beibehalten und möglichst gleichmäßig ausgeformt. Als Material wird ein Asphalt mit geschliffener Oberfläche verwendet, der einen möglichst hohen Komfort bietet. Mittels heller Zuschlagstoffe und ggf. eingefärbter Bindemittel wird ein freundlicher, warmer und auch lebhafter Gesamteindruck erzeugt, der dem eines Terrazzobelages ähnelt. Damit verstärkt sich auch die Reflexion des Sonnenlichts, was im Sommer die Aufheizung der Fläche vermindert. Beim Einbau des Asphaltes kann der vorhandene Unterbau zu großen Teilen weitergenutzt werden.

GRÜNER SCHIRM

Ein Hauptelement des Konzeptes ist der „Grüne Schirm“, der sich gegenüber dem Bahnhofsgebäude befindet. Als eine unregelmäßige Pflanzung hoch aufgeasteter Bäume formt sich ein durchlässiger Raum, der einerseits eine Abschirmung zur Invalidenstraße herstellt, andererseits auch einen atmosphärischen Aufenthaltsort schafft. Die lebhafteste Struktur der Äste und Blätter erzeugt zu allen Jahreszeiten ein flirrendes Spiel von Licht und Schatten. In die Baumkronen werden Nisthöhlen eingehängt, um für verschiedene Vogelarten entsprechende Lebensräume anzubieten.

Mit einer Mischpflanzung aus hauptsächlich Schnurbäumen, Ulmen und Erlen (z.B. *Sophora japonica*, ‚Regent‘, *Ulmus*, ‚Rebella‘, *Liquidambar styraciflua* in Sorten, *Alnus glutinosa* usw.) wird eine Diversität von „Klimabäumen“ erzeugt, die eine große Robustheit im extremer werdenden Stadtklima aufweisen und insbesondere auch in der Lage sind, das Regenwasser für das Wachstum zu nutzen. Dazu wird im Wurzelraum eine Rigole als Speichervolumen angelegt, die vom Regenwasser der Platzfläche gespeist wird. Die Platzoberfläche wird an dieser Stelle so durchlässig wie möglich, aber auch robust und berollbar ausgebildet. Dazu wird ein fugenreiches, gesägtes Kalksteinpflaster verlegt, was in seinem Charakter von typischen Berliner Pflasterungen inspiriert ist.

Voraussetzung für die Pflanzung ist die Aufgabe der bestehenden Straßenbäume in diesem Bereich, die jedoch bereits jetzt erhebliche Mangelerscheinungen aufgrund schlechter Standortbedingungen aufweisen. Auch ist die Höhenlage dieser Bäume nicht mit der normgerecht hergestellten Einstiegskante vereinbar.

REGENWASSERMANAGEMENT

Das Entwässerungsprinzip der Platzfläche wird zum größten Teil beibehalten. Über die gleichmäßig geneigte Fläche wird das Wasser auch in Zukunft in Schlitzrinnen geleitet. Von dort wird es größtenteils in den nördlichen Bereich geführt, wo es im Bereich des „Grünen Schirmes“ in einer Speicherrigole gesammelt wird. Hier nehmen die Bäume das Wasser über die Wurzeln auf und verdunsten es über die Baumkronen. Somit entsteht ein kühlender Effekt für die unmittelbare Umgebung und es muss nur in Ausnahmefällen zusätzlich bewässert werden.

Weitere Elemente des Regenwassermanagements sind die Dächer der Fahrradstation und der Fahrgastunterstände, die der Rückhaltung dienen und begrünt werden.





BUSHALTESTELLE

Die Bordanlage der Invalidenstraße bleibt in ihrer Linienführung unverändert, jedoch wird die Höhenlage in den Bushaltestellen auf den barrierefreien Einstieg angepasst. Zusätzlich zu den bestehenden wird eine weitere Haltestelle (Schienenersatzverkehr) eingeordnet. Geh- und Radweg sind in ihrer Lage so optimiert, dass Engstellen weitgehend vermieden werden. Schwerpunkt ist hier die Entflechtung von Wartebereich sowie Fuß- und Radverkehr an den Bushaltestellen, wofür teilweise bisherige Platzflächen in Anspruch genommen werden.

SERVICE- UND RETTUNGSVERKEHR

Grundsätzlich ist die zentrale Fläche für die erforderlichen Funktionen, insbesondere die Fassadenreinigung, ohne Hindernisse befahrbar. Es wird vorgeschlagen, die Feuerwehrovorfahrt vorzugsweise ohne Wendeplatz über den Platz zu führen. Die östliche Anbindung an die Invalidenstraße wird dazu nach Westen neben die Ampelquerung verschoben, um am Bauzaun die Fahrradstation einordnen zu können. Sollte dies nicht möglich sein, ist alternativ auch ein Wendeplatz auf der Platzfläche möglich. Auch die Lage der Sitzelemente kann bei Bedarf an die erforderlichen Rettungswege angepasst werden.

SITZELEMENTE

Sitzmöbel werden auf das nötigste beschränkt und hauptsächlich in den Randzonen eingeordnet, um die Platzmitte von störenden Einbauten freizuhalten. Hauptsächlich werden Sitzelemente verwendet, die als polyedrische geformte Objekte auch im Detail auf die verschiedenen Platzrichtungen reagieren. Sie können einzeln oder auch in Gruppen angeordnet werden, wobei größere Barrieren vermieden werden sollen. Sie sollen eher für einen kürzeren Aufenthalt geeignet und nicht als „Schlafplätze“ nutzbar sein. Dennoch sind sie ergonomisch geformt und teilweise mit Rücken- und Seitenlehnen ausgestattet. Als Material werden Vollholzkörper vorgesehen, die nachhaltig herstellbar sind und flexibel zugeschnitten werden können.

AUSSTATTUNG

Sämtliche weitere Ausstattungselemente werden ebenfalls am Rand angeordnet und auf das funktionell notwendige Maß beschränkt. Für Metallbauteile sollte möglichst ein nichtglänzender, neutral grauer Farbton verwendet werden.

ORIENTIERUNG UND SIGNALTIK

Den ankommenden Reisenden soll eine möglichst klare und schnelle Orientierung auf dem Platz gegeben werden. Deshalb wird die entsprechende Signalitik hauptsächlich auf Hinweise zum öffentlichen Nahverkehr beschränkt: S- und U-Bahn, Tram und Bus, Jelbi und Taxi sollen schnell auffindbar sein. Auf zusätzliche Informationen, Werbeelemente u.ä. sollte möglichst verzichtet werden, um eine Reizüberflutung zu vermeiden.

BELEUCHTUNG

Eine gute und zielgerichtet fokussierte Beleuchtung unterstützt Orientierung, Sicherheit und Komfort auf dem Platz. Um dies auch in Zukunft zu gewährleisten, wird die bestehende Leuchtenreihe im Südteil des Platzes beibehalten. Auch die Leuchten entlang der Invalidenstraße werden weiterhin teilweise auch der Platzbeleuchtung dienen. Neu gedacht wird dagegen die Beleuchtung auf der Ostseite. Dafür wird teilweise der Bauzaun genutzt, in dessen neu aufgebaute Struktur vertikale Lichtstreifen integriert sind, wodurch eine „Lichtwand“ erzeugt wird. Dies unterstützt auch die Nutzbarkeit und Sicherheit der Fahrradstation. Auch diese wird großzügig beleuchtet, wobei die architektonische Struktur des Objektes auch nachts zur Geltung gebracht wird. Zudem ist eine Abstrahlung auf die angrenzenden Bodenflächen vorgesehen, wodurch sich die Sicherheit der Fußwegebeziehung verbessert.