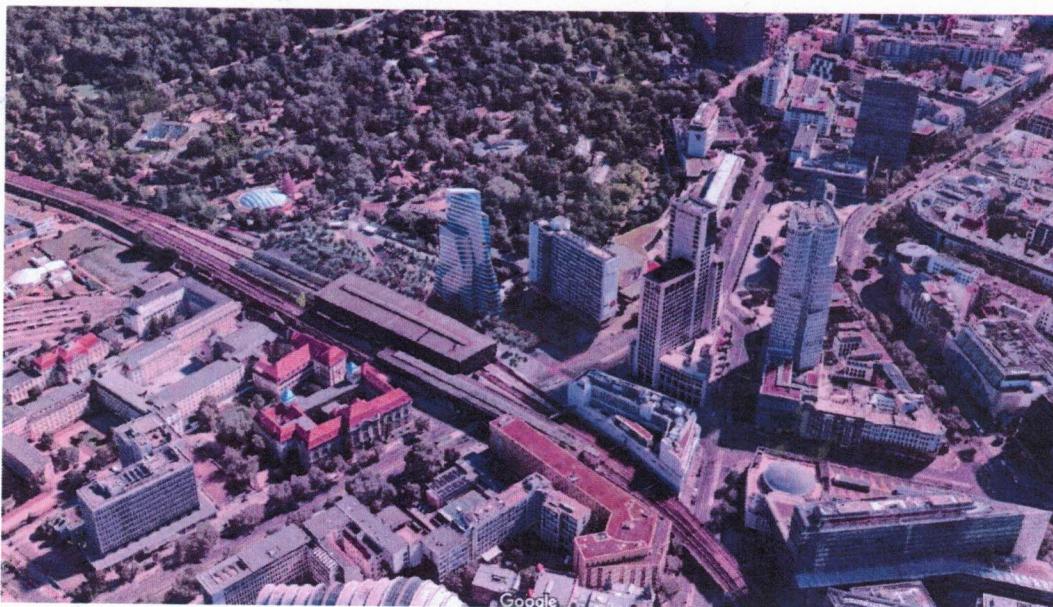




Der Hardenbergplatz am Bahnhof Zoo gilt seit Jahrzehnten als städtebauliches Sorgenkind – doch neue Ideen versprechen frischen Schwung. Architekt Christoph Langhof will aus dem Parkplatz eine grüne, multifunktionale Stadtoase machen und schlägt dem Berliner Senat die Kooperation mit privaten Investoren vor, um den wenig ambitionierten Verkehrsraum innovativ weiterzuentwickeln.



Parkplätze raus, Stadtgrün rein: Der Hardenbergplatz soll zum innovativen Mobilitäts-Hub mit urbaner Aufenthaltsqualität werden – so stellt es sich zumindest Architekt Christoph Langhof vor. Doch noch fehlt das politische Signal für die Umsetzung. / © Visualisierung: Langhof GmbH

© Visualisierungen: Langhof GmbH

© Foto: ENTWICKLUNGSSTADT

Rund um den Hardenbergplatz in Berlins City West werden zahlreiche Großprojekte umgesetzt, die das Stadtbild am Bahnhof Zoologischer Garten in den kommenden Jahren maßgeblich verändern werden.

So ist etwa auf dem Areal an der Hertzallee, westlich vom Bahnhof Zoo, der Bau eines neuen Hochhauses geplant mit bis zu 110 Meter hohen Gebäuden geplant. Direkt an dieses Areal angrenzend hat die TU Berlin bereits mehrere Gebäude realisiert, ein Neubau für den Fachbereich Mathematik und ein neues Gebäude für das Interdisziplinäre Zentrum für Modellierung und Simulation (IMoS).

Berlin-Charlottenburg: Rund um den Hardenbergplatz wird intensiv gebaut

Auch der Bahnhof Zoologischer Garten selbst wird aktuell für 125 Millionen Euro aufwendig saniert und modernisiert, wie auch das am Hardenbergplatz stehende Huthmacher-Haus, welches entkernt und umgebaut wird. Auf dem Hardenbergplatz selbst hingegen tut sich bislang nichts, dabei hätte es in den vergangenen Jahren zahlreiche Planungsvorhaben gegeben.

Der Platz, der vielen Berlinerinnen und Berlinern sowie auch Gästen der Stadt lediglich als Vorplatz des Bahnhofs Zoo und Parkfläche bekannt ist, ist seit Jahrzehnten aber eher ein unrühmliches Eingangstor zur City West.

Ideen für den Hardenbergplatz gab es viele, umgesetzt wurde keine von ihnen



Nie umgesetzt wurde die Mitte der 2000er Jahre geborene Idee, die auf dem Platz bestehenden Parkplätze in eine Tiefgarage unter den Platz zu verlegen, angeblich aus Mangel an finanziellen Mitteln. Auch der Bau eines 200 Meter hohen Gebäudes, was Architekt Christoph Langhof vor einigen Jahren vorgeschlagen hatte, wurde nicht realisiert.

Der Bezirk möchte den Platz zu einem innovativen Verkehrskreuz umbauen

Von der zuletzt im Mai 2022 angekündigten Umgestaltung des Hardenbergplatzes in ein smartes, zukunftsorientiertes Verkehrsdrehkreuz ist bislang auch nichts zu sehen, obwohl Verkehrsstadtrat Oliver Schruffenegger angekündigt hatte, rund 1,4 Millionen Euro für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu nutzen, die das Bundesinnenministerium dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zur Verfügung gestellt hatte.

Architekt Christoph Langhof ist und bleibt einer der aktivsten Akteure, wenn es um die Neu- und Umgestaltung des Hardenbergplatzes geht. Bereits 2023 hatte er eine spektakuläre Umgestaltung des Verkehrspunktes ins Spiel gebracht, die er nun noch einmal konkretisiert und überarbeitet hat.

Hardenbergplatz: Grünflächen und Hochhäuser statt Parkplätze?

Langhof möchte, wie er selbst sagt, den Planungen der Stadt Berlin überhaupt nicht im Wege stehen, den Hardenbergplatz zu einem Verkehrsknotenpunkt für Tram, Bus und Fahrräder auszubauen. Die Parkplätze für Autos und den Autoverkehr generell möchte Langhof jedoch künftig nicht mehr auf dem Hardenbergplatz verortet sehen.

Vorgestellt hat Langhof sein überarbeitetes Konzept bereits bei Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) sowie Charlottenburg-Wilmersdorfs Bürgermeisterin Kirstin Bauch (Die Grünen). Langhof möchte verhindern, dass der Berliner Senat – wie es derzeit beabsichtigt ist – aus dem Hardenbergplatz einen reinen Verkehrsknoten macht, für den jede weitere Bebauung dann ausgeschlossen wäre.

Bahnhof Zoo: Christoph Langhof schlägt eine Teilung des Hardenbergplatzes vor

Langhofs Idee ist es, den Platz planerisch in zwei gleich große Bereiche zu teilen. Der eine Teil sollte, wie vom Senat geplant, zu einem modernen Mobilitätskreuz umgewandelt werden. Der andere Teil könnte durch private Investoren bebaut werden, mit einem oder mehreren Gebäuden.

Das Land Berlin, derzeit Eigentümer des Grundstücks, könnte aus dem Erlös eines Teilverkaufs die Umgestaltung der Verkehrsfächen finanzieren, rechnet Langhof vor. Das Verkehrskonzept, das Langhof gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsunternehmen **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH** erarbeitet hat, ordnet den Hardenbergplatz völlig neu, bedenkt dabei aber alle Verkehrsteilnehmer.



Der Hardenbergplatz könnte zum Herzstück einer neuen Berliner Verkehrskultur werden – grün, vernetzt und autofrei. Architekt Christoph Langhof fordert eine radikale Umgestaltung hin zu einem Mobilitätsknoten der Zukunft – der zum Teil auch mit einem oder mehreren Gebäuden bebaut werden könnte. / © Visualisierung: Langhof GmbH

Verkehrskonzept für die City West mit riesiger Fahrradgarage und Tiefgarage für Autos

Neben dem BVG-Liniенverkehr sollen künftig nur Radfahrer und Lieferverkehr über den Platz fahren. In einer riesigen Tiefgarage sollen Fahrradgaragen und Stellplätze für Pkw eingerichtet werden. Die unterirdisch verlaufenden U-Bahnlinien würden dabei nicht angetastet, versichert Langhof.

Vorbilder für die geplante Fahrradgarage sieht Christoph Langhof etwa in Utrecht, wo sich heute die größte Fahrradgarage der Welt befindet. Aber auch in Berlin gibt es ein passendes Beispiel. Im Gewerbequartier "DSTRCT.Berlin" hat Projektentwickler HB Reavis ein innovatives Mobilitätskonzept umgesetzt, welches schon mehrfach ausgezeichnet worden ist. Ein solches Konzept kann sich Christoph Langhof auch für den Hardenbergplatz vorstellen.

Vorschlag für den Hardenbergplatz: Buss und Taxis sollen auf dem Platz verbleiben

Der Busverkehr soll auf dem Platz verbleiben, allerdings müssten die Busse neu organisiert werden. Der Taxiverkehr könnte ebenfalls weiterhin auf dem Platz verbleiben oder in eine Nebenstraße verlegt werden. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr könnte an dieser Stelle tatsächlich kaum besser sein, mehrere S- und U-Bahnlinien verkehren direkt am Bahnhof Zoo.

Durch die von Langhof vorgeschlagene Teilung soll aus der heute einhundertprozentigen Verkehrs Nutzung eine Mischnutzung werden, die den Platz insgesamt deutlich aufwerten soll. Denn nicht nur neu strukturiert, vor allem sehr viel grüner soll es nach Langhofs Vorstellungen künftig auch auf dem Hardenbergplatz sein, das zeigen die Visualisierungen des Büros, die den 230 Meter langen und 90 Meter breiten Platz vollkommen neu ordnen – vorerst noch virtuell.

Umfassender Umbau: Der Hardenbergplatz soll grüner, innovativer und komfortabler werden

Auf diese Weise könnte vor dem häufig stark frequentierten Löwentor des Zoologischen Gartens eine neue Freifläche entstehen, die Aufenthaltsqualität für Besucherinnen und Besucher auf dem Platz soll sich insgesamt erhöhen – was im Vergleich zum heutigen Status Quo leicht zu erreichen wäre, wenn es die Berliner Politik denn will.



+ PLUS

Städte

Alle News

Themen



Mischnutzung aus Gewerbe und Wohnen möglich.

Christoph Langhof empfiehlt dem Berliner Senat die Kooperation mit privaten Investoren

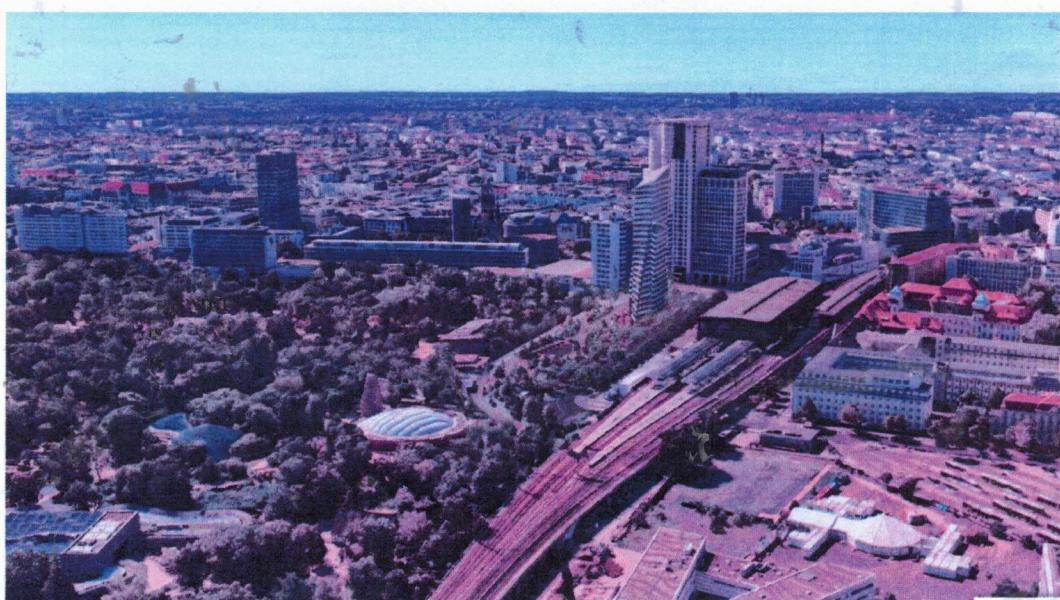
Zudem kommt die infrastrukturelle Entwicklung in der City West bislang so schleppend voran – siehe das weiterhin nicht umgesetzte Verkehrskonzept für den Breitscheidplatz – dass der Hardenbergplatz durch eine Festsetzung als Verkehrsraum wohl für viele weitere Jahre in seinem jetzigen Zustand als großräumiger Parkplatz konserviert werden würde.

Ein solches Szenario möchte Christoph Langhof verhindern, weshalb er dem Berliner Senat eine Kooperation mit privaten Investoren vorschlägt, um den Platz zu modernisieren und die Umbauarbeiten finanziert zu machen. So müsste das Konzept nicht aus Steuergeldern bezahlt werden und könnte entsprechend zügiger umgesetzt werden, als man es bislang gewohnt ist.

Die Vision Langhofs ist zweifelsohne ein spannender Vorschlag, den die Senatsverwaltungen für Verkehr und Stadtentwicklung nicht ohne Weiteres ablehnen sollten. Denn ein „weiter wie bisher“ kann es am Hardenbergplatz eigentlich nicht geben.



In der City West brodelt es vor Ideen – doch umgesetzt wird wenig. Der Hardenbergplatz steht symbolisch für Berlins Zögern zwischen Fortschritt und Stillstand. / © Visualisierung: Langhof GmbH



© Visualisierung: Langhof GmbH

Privacy & Co

Policy



+ PLUS ▾

Städte ▾

Alle News

Themen



© Visualisierung: Langhof GmbH



© Visualisierung: Langhof GmbH



© Visualisierung: Langhof GmbH

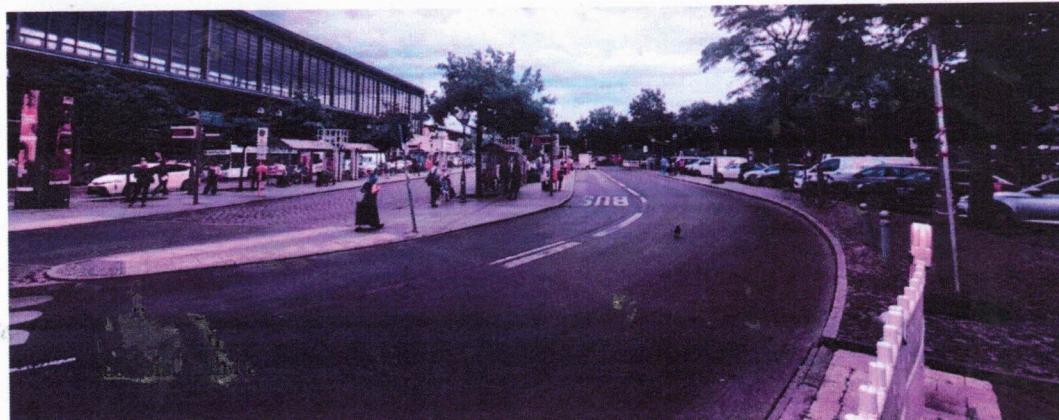


+ PLUS ▾

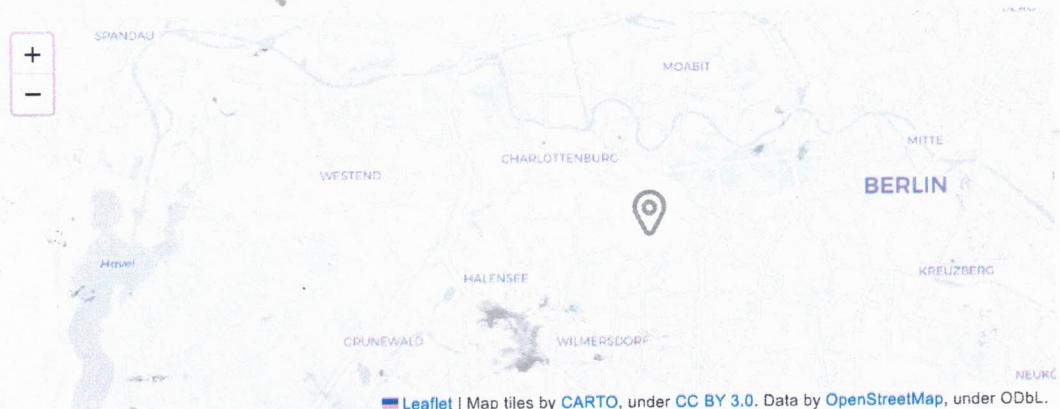
Städte ▾

Alle News

Themen



Der Hardenbergplatz ist heute nicht mehr als eine graue, fast vollständig versiegelte Verkehrsfläche mit vielen Parkplätzen. Das Areal zwischen Bahnhof Zoo und Zoologischem Garten bleibt damit deutlich unter seinem Potenzial. / © Foto: ENTWICKLUNGSSSTADT



Quellen: Langhof GmbH, Berliner Morgenpost, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Architektur Urbanistik Berlin, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH

Tags (Schlagwörter) zu diesem Beitrag

architektur berlin, bahnhof zoo berlin, Christoph Langhof Berlin, city west berlin, fahrradgarage berlin, grüne stadt berlin, hardenbergplatz berlin-charlottenburg, hochhausquartier berlin zoo, mobilitätswende berlin, öffentlicher raum berlin, stadtentwicklung berlin charlottenburg, tiefgarage berlin zoo, urbanes zentrum berlin-charlottenburg, verkehrsplanung berlin, zukunft city west berlin

One Comment

Max · 27. Juni 2025 at 14:55 · Reply

Die ständige Verteufelung privater Investoren ist nicht vorteilhaft für Berlin. Weil zum Beispiel in Tegel nur die chronisch Überlasteten öffentlichen Genossenschaften bauen dürfen, verzögert

Privacy & Co