FORUM PLANEN 04 APR.13

Eine einfache Typologie



Im Zuge der Neugestaltung der Bahnhöfe von Amsterdam, Rotterdam, Den Haag CS und Utrecht versucht das Architekturbüro Benthem Crouwel die Barrierewirkung der Eisenbahn innerhalb der Stadt zu durchbrechen. Foto: Jannes Linders

BAHNHOFSARCHITEKTUR

Was für Benthem Crouwel mit der Bahnhofstation des Amsterdamer Flughafens Schiphol begann, ist in der Zwischenzeit zu einem Lebenswerk des Büros geworden. Ein Bahnhof an sich sei keine komplizierte Typologie, da es nur zwei Arten von Bahnhöfen gebe, wie Jan Benthem gegenüber seinen Zuhörern immer wieder betont: Kopfbahnhöfe oder Durchgangsbahnhöfe. Angesichts der Tatsache, wie scheinbar reibungslos die Errichtung der von Benthem Crouwel geplanten Bahnhöfe abläuft, fragt man sich, wie dieses Büro mit derartig komplexen und langwierigen Projekten umgeht.

von **Michael Koller**

Eine alte Geschichte: Die aktuellen Pläne zur Umgestaltung und zum Neubau der Hauptbahnhöfe von Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem und Breda stammen vom Ende der Neunzigerjahre, als alle Bahnhöfe für die Ankunft der Hochgeschwindigkeitszüge aus Paris oder Köln aufgerüstet werden sollten. Zum damaligen Zeitpunkt stand noch nicht fest, welche der sechs Städte tatsächlich ans Netz angeschlossen werden sollte. Denn vor allem die geringen Abstände zwischen den Städten machten ein Halten der Züge nicht überall sinnvoll.

Für einen Großteil der Stationen gab es bereits zuvor Konzepte und Pläne, deren Ausführung allerdings festgefahren war. Die staatliche Eisenbahngesellschaft nahm einen autonomen Sonderstatus innerhalb des niederländischen Staates ein. So baute die Eisenbahngesellschaft etwa gegen den Willen der Stadtregierung den Hauptbahnhof in Amsterdam auf eine Insel in den IJ-Fluss. Die konfliktgeladene Situation zwischen den Eisenbahnbetreibern und dem Bund behinderte viele Entwicklungen. Durch die Privatisierung sahen die Gemeinden die Möglichkeit, als Teilhaber ein Mitspracherecht in der Planung der Eisenbahninfrastruktur zu erlangen.

Privatisierung und Aufsplittung der Eisenbahn in verschiedene Gesellschaften fielen in etwa mit der Planung der Hochgeschwindigkeitsstrecken zusammen, die für sich schon zehn bis fünfzehn Jahre dauerte. Sie beschleunigte die Planung, machte sie aber durch die Vielzahl der Partner auch schwieriger. Durch die Privatisierung und den Rückzug des Bundes aus der Eisenbahn ergab sich, dass niemand mehr die Verantwortung und die übergeordnete Koordination für die Projekte übernehmen wollte, da jede Partei in erster Linie an die Befriedigung der eigenen Interessen und Belange dachte. Dadurch liefen sich die Projekte in den Neunzigerjahren fest.

ALLES BEGANN MIT SCHIPHOL

Benthem Crouwel Architects hatten zwischen 1988 und 1995 am Bahnhof Schiphol – gleichzeitig am Flughafen von Amsterdam – gearbeitet, seine Kapazität verdoppelt, seine Bahnsteige verlängert und im Zeitraum von nur acht Jahren auch das Bahnhofsgebäude realisiert. Im Zuge dieser Arbeiten wurden die unterschiedlichen Flughafenterminals direkt mit dem Bahnhofsgebäude verbunden und so eine zentrale Verkehrsdrehscheibe geschaffen. Benthem Crouwel entwarfen eine große Ankunftshalle für den Flughafen – den Schiphol Plaza –, von wo aus man direkt über Rolltreppen auf die daruntergelegenen Bahnsteige gelangt. Schiphol war der erste Bahnhof, der für Hochgeschwindigkeitszüge adaptiert wurde. Die Betreiber von Schiphol schufen um diesen überdachten Platz herum auch eine ausgedehnte Shoppinginfrastruktur mit Restaurants und einem Hotel, wodurch die Station plötzlich eine städtische Qualität erhielt. Durch den Erfolg von Schiphol wurden Benthem Crouwel zu Spezialisten im Bahnhofsbau und als solche von verschiedenen Gemeinden wie Den Haag und Utrecht gebeten, an der Erarbeitung von Programmen und Konzepten für die Um- und Neugestaltung der Bahnhöfe mitzuarbeiten. Die verfahrene Situation bei der Planung hatte die Gemeinden gezwungen, von neuem zu beginnen.

DER TRAUM VON DER HOCHGESCHWINDIGKEITSSTRECKE

Bahnhöfe charakterisiert Jan Benthem als überdachte städtische Plätze, an die Programme wie Metro, Einkaufen, Zug, Bus, Straßenbahn usw. gekoppelt sind. Um mit anderen Bahnhöfen entlang der Hochgeschwindigkeitsstrecke konkurrieren zu können, müssen für Benthem Crouwel Reisende in großen, lichtdurchfluteten und offenen Bahnhofshallen ankommen. In Anlehnung an die großen historischen Bahnhöfe in Frankreich und England soll das Ankommen ein einprägsames Erlebnis darstellen. Die Adaptierung der Bahnhofsbauten für Hochgeschwindigkeitszüge erforderte nicht nur ästhetischen, sondern auch viele funktionelle Anpassungen:

1.) Hochgeschwindigkeitszüge sind länger und können mehr Personen transportieren, wodurch die Bahnsteige verbreitert und verlängert werden mussten sowie auch die Kapazitäten der Bahnhofsgebäude an die Aufnahme der Reisenden angepasst werden mussten. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, mussten etwa Anzahl und Größen der Rolltreppen, die

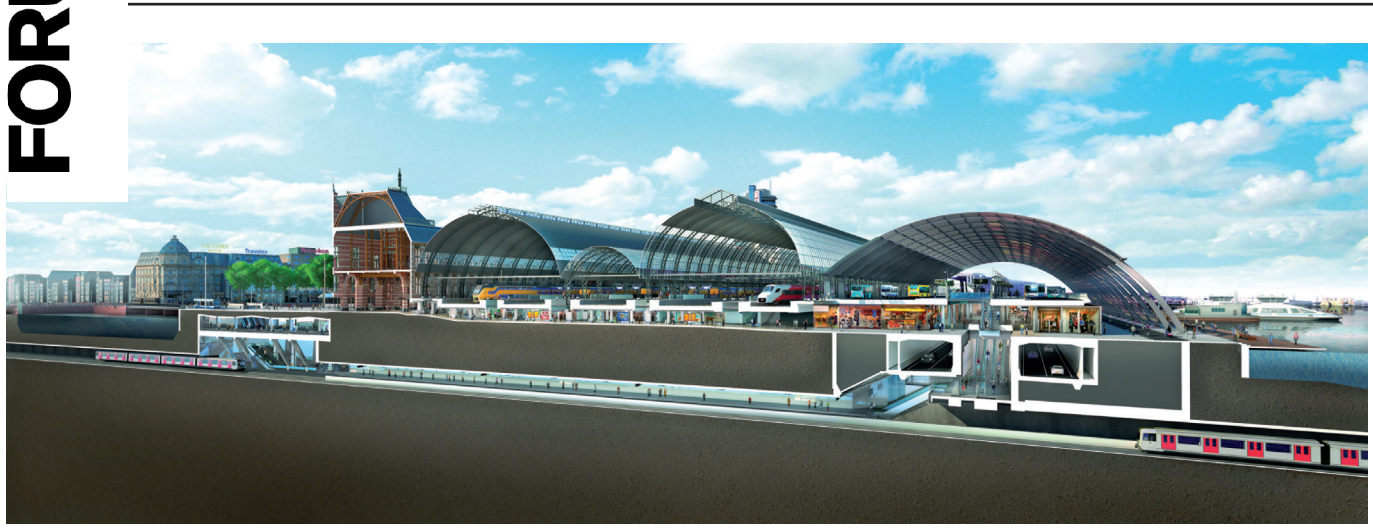
Fortsetzung auf Seite 10











Amsterdam, Benthem Crouwel Architekten. Rendering: Atlantic Crossing / ZwartLicht



Amsterdam. Foto: Jannes Linders







Den Haag Centraal. Renderings: Benthem Crouwel Architekten

Bahnhof Utrecht. Renderings: Benthem Crouwel Architekten

Breite der Durchgänge, die Hallen und Geschäftsbereiche verändert sowie die Ein- und Ausgänge vervielfältigt und vergrößert werden.

2.) Einhergehend mit der Ankunft der Hochgeschwindigkeitszüge, stellte sich die Frage, welche Rolle die Bahnhöfe im allgemeinen Verkehrsnetz der Städte bilden sollten und wie die Bahnhöfe zusammen mit den Metro-, Bus- und Straßenbahnlinien zu effizienten Verkehrsknotenpunkten ausgebaut werden könnten.

3.) Die Aufnahme von Hochgeschwindigkeitszügen werden die Städte in ein schnelleres, europäisches Eisenbahnnetz einbinden, und diesen werden dadurch auch neue wirtschaftliche Möglichkeiten eröffnet. So wurden rund um die Stationen Stadtentwicklungspläne entwickelt, die neue Geschäfts-, Büro- und Wohnflächen vorsehen, um die Gebiete attraktiver zu machen.

VIER VON SECHS

Die Arbeit von Benthem Crouwel bei der Neugestaltung der Bahnhöfe von Amsterdam, Rotterdam, Den Haag CS und Utrecht ist unter drei Aspekten interessant: So entwerfen sie ikonografische Gebäude, die zu neuen Merkmalen der einzelnen Städte werden sollen. Zweitens versuchen sie durch die Art der Gebäude die Barrierewirkung der Eisenbahn innerhalb der Stadt zu durchbrechen, und drittens bauen sie alle Bahnhöfe zu Verkehrsknotenpunkten aus.

Benthem Crouwel ist der Auffassung, dass ein Bahnhof, ähnlich wie ein Rathaus, wie Straßen oder Plätze, Teil des öffentlichen Raumes sein soll – selbst wenn viele Bahnhöfe durch Privatisierung der Öffentlichkeit entzogen wurden. Es sollten Gebäude sein, die einem in Erinnerung bleiben, die prägen, wie etwa die Gare du Nord, Amsterdam CS oder Liverpool Street Station. Für Jan Benthem muss ein Bahnhof ein monumentales, zeitloses Gebäude und eine effiziente Verkehrsmaschine sein. Seiner Meinung nach ist es wichtig, eine globale Vision mit grundsätzlich einfachen und flexiblen Gebäuden zu entwerfen, die alle Anpassungen, die im Verlauf der Planung und Ausführung gemacht werden müssen, integrieren können.

Ein Bahnhof bleibt für Benthem im Grunde ein großes Dach über einer Vielzahl von Funktionen und Räumen. Bautechnische Notwendigkeiten wie die Isolierung der Stahlträger, die Montage von Entlüftungsschlitzen und Dachrinnen ebenso wie akkustische Maßnahmen, Beleuchtungsinstallationen und alle Arten elektrotechnischer Installationen führen ohnedies dazu, dass die einfachen Konzepte im Laufe der Ausarbeitung immer komplexer werden. Deren grundlegendes Wesen muss allerdings einfach bleiben. Entscheidend ist, dass man einen Planungs- und Entscheidungsprozess entwickelt, der die stufenweise Realisierung zulässt. Letztlich sind Bahnhöfe in ihrer Funktionalität und Technik so komplex, dass sie gar nicht in einem Schritt zu entwerfen sind. Dazu kommt, dass über die großen Budgets, die die Realisierung dieser Bahnhöfe erfordern, niemand die Verantwortung alleine übernehmen kann und will.

Die Architektur von Benthem Crouwel charakterisiert sich vielfach durch Stahl/Glas-Konstruktionen, wie man am Veranstaltungs- und Messezentrum RAI, am neuen Stedelijk Museum oder dem Datacenter AM3 in Amsterdam, der Büroaufstockung Las Palmas in Rotterdam und an vielen weiteren ihrer Bauwerke sehen kann. Die Verwendung von schwarz, in dunklem Braun, Grün oder Grau gestrichenem Stahl erklärt sich unter anderem aus der traditionellen Verwendung dieses Materials für Zugstationen und aus der Möglichkeit, große Spannweiten und hohe Räume schaffen zu können. Ähnlich verhält es sich mit Glas, das Transparenz, Licht und Offenheit bedeutet. Auch in der Verwendung anderer Baumaterialien greifen Benthem Crouwel auf robuste, klassische und in dezenten Farben gehaltene Materialien wie Naturstein, Holz, oder rostfreien Stahl zurück.

HAUPTBAHNHOF AMSTERDAM

Der Umbau des Hauptbahnhofs von Amsterdam fiel mit der Planung der Stationen der Nord-Süd-Metrolinie (Noord-Zuid Lijn) zu Beginn der Neunzigerjahre zusammen, für die sich das Architektenduo bewarb und letztlich auch den Zuschlag erhielt. Eine der Metrostationen liegt unter dem Hauptbahnhof. Benthem Crouwel nahmen die Chance wahr und schlugen eine völlig neue Organisation der Verkehrsströme rund um den Hauptbahnhof vor: Während sie lediglich die Straßenbahnhaltestellen an der Vorderseite belassen, verlegen sie den Autoverkehr in einen neuen Tunnel unter einem großen, aufgeständerten und mit einem Glasdach überbauten Busterminal an die Rückseite (an der dem Stadtzentrum abgewandten Seite zwischen Bahnhof und Fluss). Das erlaubte neben einer Vereinfachung der Verkehrssysteme auch das Freimachen des Bahnhofsvorplatzes. Durch das Aufständern des Busbahnhofs, der so wie die historische Bahnstation mit einem breiten bogenförmigen Dach geschützt ist, wird das Erdgeschoß zur Gänze für Fußgänger und Geschäftszonen frei gemacht. Der Ausbau des Bahnhofs geht sogar so weit, dass er nun die nordseitig gelegenen Anlegestellen der Schiffsfähren integriert.

HAUPTBAHNHOF DEN HAAG

Der Hauptbahnhof in Den Haag ist im Gegensatz zu den anderen Bahnhöfen ein Kopfbahnhof. Die gegenwärtige städteplanerische Entwicklung entlang einer Fußgängerzone fordert eine Öffnung des Gebäudes zu dieser neuen Achse hin, auch um zu verhindern, dass der Bahnhof zur Barrikade gegen die Stadt hin werden könnte. Der Den Haager Hauptbahnhof wird zwar seine grundelegende Form beibehalten, jedoch rund sechsmal größer sein als der Altbau. Die neue, transparentere Bahnhofshalle erreicht außerdem die doppelte Höhe. Die neue Anordnung ermöglicht es nicht nur, dass die Straßenbahn die Halle auf einem Viadukt durchquert, sondern lässt die Züge auch in der Mitte der Bahnhofshalle ankommen. Indem die Architekten das Gebäude nach mehreren Seiten zur Stadt hin öffnen, wird die Bahnhofshalle zu einem zentralen Kreuzungspunkt in der Stadt und damit wieder zu einem überdachten städtischen Platz.

HAUPTBAHNHOF UTRECHT

Auch der Bahnhof in Utrecht wird für die Ankunft der Hochgeschwindigkeitszüge aus Deutschland adaptiert, wobei der Bau der Gleisanlagen aus Kostengründen aufgeschoben werden musste. Die Adaptierung des Bahnhofgebäudes wird auch deshalb vorangetrieben, weil Utrecht innerhalb des niederländischen Städtenetzes eine Schlüsselposition einnimmt. Auch hier entwarfen BCA eine große, wiedererkennbare Bahnhofshalle, die unabhängig von den Geschäften und den umliegenden Bürogebäuden funktioniert. Die aktuelle Plattform über den Gleiskörpern und Bahnsteigen wird um ein Vielfaches vergrößert, um dem großen Zustrom an Reisenden gerecht zu werden, auf ihr wird die neue, geschwungene Dachkonstruktion aufgebaut. Auch in Utrecht muss der Bahnhof während der Um- und Zubauarbeiten in Betrieb bleiben, weshalb die Abwicklung in verschiedenen Phasen und deren genaue Planung entscheidend ist. Zum heutigen Zeitpunkt ist ein Sechstel der neuen Halle fertiggestellt.

Wie das Beispiel Schiphol, an dem Benthem Crouwel nach wie vor weiterarbeiten, zeigt, ist ein Bahnhof im Gegensatz zu anderen „klassischen" Gebäudetypologien nie als fertig anzusehen und entwickelt sich wie ein lebender Organismus ständig weiter. Jan Benthem betont, dass es für ihn als Architekten oft wichtiger ist, die Konstruktion an sich und das Aus-dem-Boden-Wachsen eines Projekts zu sehen, als das fertige Projekt selbst zu betrachten und zu beobachten, welche Auswirkungen das Gebäude auf das Funktionieren der umliegenden Stadt hat. Die vier größten Bahnhöfe des Landes zu entwerfen ist eine einzigartige Aufgabe, und obwohl alle Bauten der gleichen Typologie angehören, sind sie dennoch in ihrem Erscheinungsbild sehr unterschiedlich geworden.

www.benthemcrouwel.nl