



Dass Xavier in ganz Norddeutschland gerade den Schienenverkehr durcheinanderwirbelte wie kaum ein Sturm zuvor, davon ist am Amsterdamer Hauptbahnhof nichts zu spüren. Weder versiegen die Touristenströme von der Innenstadt zum 1889 fertiggestellten Bahnhofsgelände des Amsterdam Centraal, noch stehen die blau-gelben Züge in den tonnenförmig gewölbten Hallen still – zwei Erweiterungen aus den Zwanziger und Neunziger Jahren. Die für den Ausländer immer wieder beeindruckend chaotisch-fluiden Abläufe im niederländischen Verkehrswesen scheinen von einer Wind- und Wetterfestigkeit, die ihre Personifikation im selbst bei Regen fröh-

lich radelnden Klischee-Holländer findet. Für einen Bahnhof überraschend belebt ist auch die informelle Rückseite des Gebäudes. Vor wenigen Jahren tummelte sich dort, was Amsterdam neben rotem Backstein und weißen Fensterrahmen zu Ruhm und Reichtum verhalf, aber lieber im Hintergrund stattfinden sollte: Schiffsverkehr, Drogenhandel, Prostitution. Seit einem Umbau des Amsterdamer Büros Benthem Crouwel wölbt sich an dieser Stelle ein Glasdach über eine von Hängepflanzen bewachsene Hochstraße mit Busterminal, die im Erdgeschoss von Glaskuben mit Burger-Bude, Kyoto-Sushi und Julia's Pasta-Bar unterlaufen wird. Wo eine

Straße Passanten an die Rückwand des Bahnhofsgeländes oder mit Stolpergefahr zur Wasserseite drängte, schiebt sich nun eine Landerweiterung ins Wasser und lenkt den Blick der Reisenden ans andere Ufer, zum für die Stadt wichtigen Entwicklungsgebiet Amsterdam-Noord. **Stapeln, trennen, verschwinden lassen** Parallel zum Wasser schießen Rad- und Mopedfahrer über einen zweispurigen Fahrradstreifen, biegen durch eine Unterführung zur Innenstadt ab oder halten auf einer der kostenlosen Fähren. Der Automobilverkehr ist weitgehend aus dem

Sicht- und Geräuschfeld verschwunden, indem er in einen neu angelegten Tunnel unterhalb des Busterminals abgeleitet wird. „Verkehrsgebäude müssen sich aus dem Verkehrsfluss entwickeln – ohne ein Hindernis für einen der Verkehrsträger zu werden“, sagt Architekt Jan Benthem. In der Erweiterung des Amsterdam Centraal zeigt sich dieser einfach klingende Ansatz in einem ausgeklügelten Stapeln, Verbinden und Trennen von Schienen, Wegen und Straßen. Den schnellen Verkehr lassen die Architekten unterirdisch (Autos, und leicht versetzt die U-Bahn) und obergeschossig (Busse) verlaufen.



Der Bahnhof in Rotterdam wurde von Presse und Passagieren gefeiert. Auch für den Bahnhof in Amsterdam stellte Benthem Crouwel nun eine Erweiterung fertig – und stapelte zahlreiche Verkehrsträger unter einem Dach.

Blick nach Süden auf den Amsterdamer Hauptbahnhof. Bild links: unter dem 365 Meter langen Glasdach. Luftaufnahme: WAA

Auto- und Busverkehr werden am Halleneingang getrennt, durch Rampen in den Tunnel oder zum Busterminal geführt – und fließen am anderen Ende wieder zusammen.

Der Busterminal auf der erhöhten Plattform, dahinter schimmert Amsterdam-Noord. Bild unten: Blick entlang der Halle nach Westen mit neuer Uferpromenade.



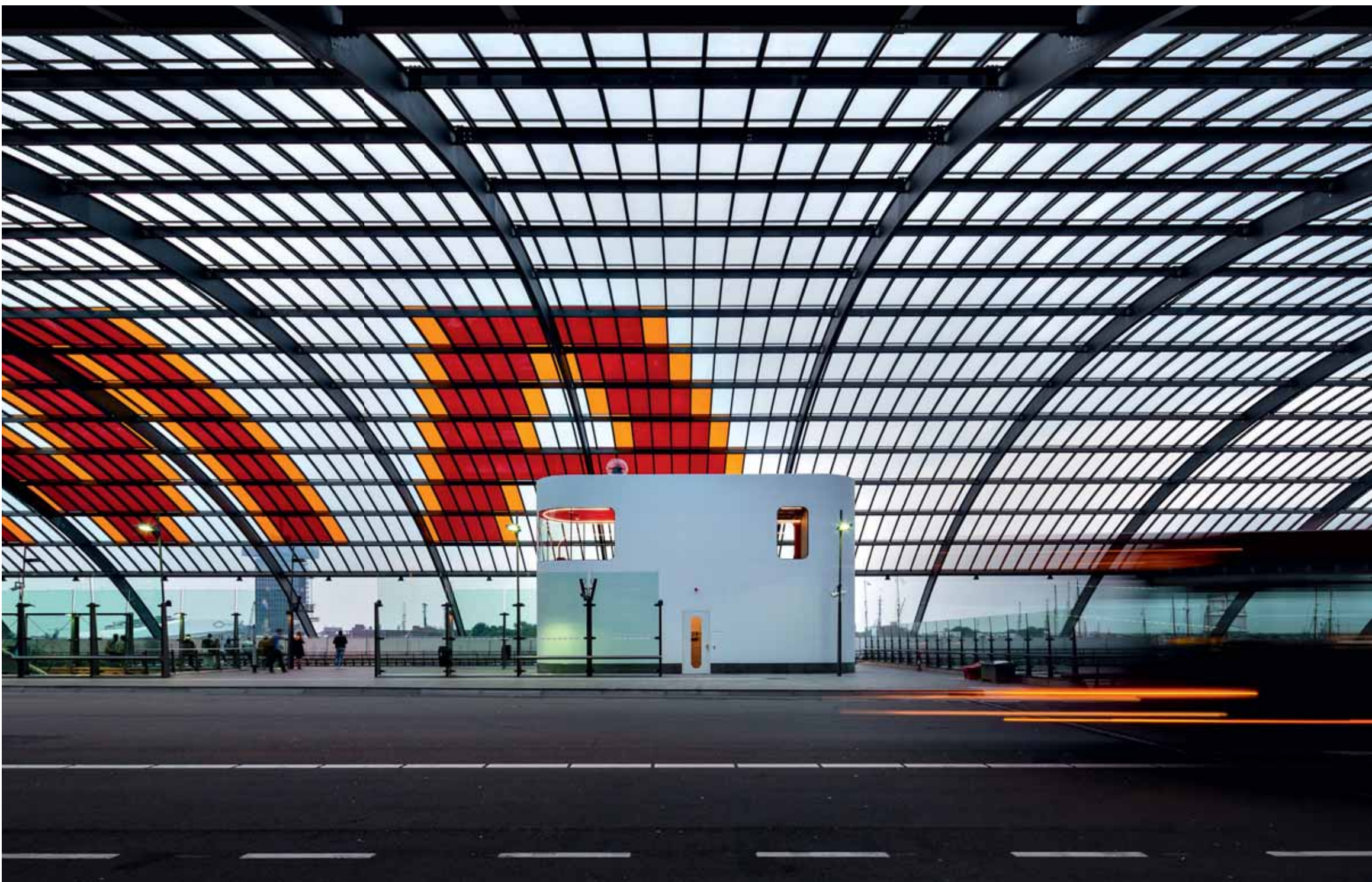
Auto- und Busverkehr trennen sich dafür jeweils bei der Einfahrt in die Halle und werden durch Rampen von der ebenerdigen Straße in den Tunnel oder zum erhöhten Busterminal geführt – um auf der anderen Hallenseite wieder zusammen-zufließen.

Dadurch behält die Erweiterung im Erdgeschoss nicht nur Platz für Geschäfte und Gastronomie, sondern auch eine ungestörte Verbindung für Fußgänger von der Innenstadt, durch das Bahnhofsgebäude bis zum Wasser und der Fähre. Den einzigen Weg, den Passanten dafür kreuzen müssen, ist der in einer durchaus hohen Geschwindigkeit befahrene Radweg: Zebrastreifen

sollen eine Querung vereinfachen und zwei Shared-Space-Bereiche östlich sowie westlich der Halle die vorbeiziehenden Radfahrer für Fußgänger sensibilisieren.

Kinder der Neunziger

Mit der Erweiterung endet ein wesentliches Etappenziel bei der Umgestaltung des Amsterdamer Bahnhofs. Seit 18 Jahren arbeitet das 1979 von Jan Benthem und Mels Crouwel gegründete Büro an dem Masterplan für Amsterdam Centraal, um den Bau für eine Auslastung von bis zu 300.000 Passagieren am Tag zu rüsten. Ab-



schnitt für Abschnitt hinterließen die Architekten ihre Spuren: bei der Sanierung der Eingangshalle, beim Bau von drei der fünf Passagen, die zu den Bahnsteigen führen, bei der Erweiterung mit Busterminal und beim Ausbau der U-Bahn-Station für die seit 14 Jahren im Bau befindliche, ebenfalls von Benthem Crouwel Architects geplante Linie Noord-Zuidlijn. Wird diese im Sommer 2018 in Betrieb genommen, verfügt Amsterdam erstmals über eine direkte Verbindung vom Stadtteil Noord über Amsterdam Centraal bis zum Bahnhof Amsterdam Zuid.

Viele der aktuellen Verkehrsbauprojekte in den Niederlanden sind Kinder der spendablen

Neunziger Jahre, als die öffentliche Hand bereit war, Geld in Infrastrukturprojekte zu stecken. Sechs Bahnhöfe wurden als „Schlüsselprojekte“ ausgewählt, die mit Unterstützung der Regierung für ein Hochgeschwindigkeitsnetz und als konsumanregende Durchlaufstationen aufgerüstet werden sollten. Drei der neuen Gebäude – in Utrecht (S. 34), Rotterdam und Den Haag – stammten Benthem Crouwel (Amsterdam Centraal lief unabhängig von den Schlüsselprojekten).

Die Architekten verantworteten in den Neunziger Jahren bereits die Gesamtplanung für die Erweiterung des Flughafens Schiphol – und bewiesen sich damit erstmals als Planer für lang-

Ausblick wie aus einem Flughafentower: Innenraum des Wartehäuschens für die Busfahrer.





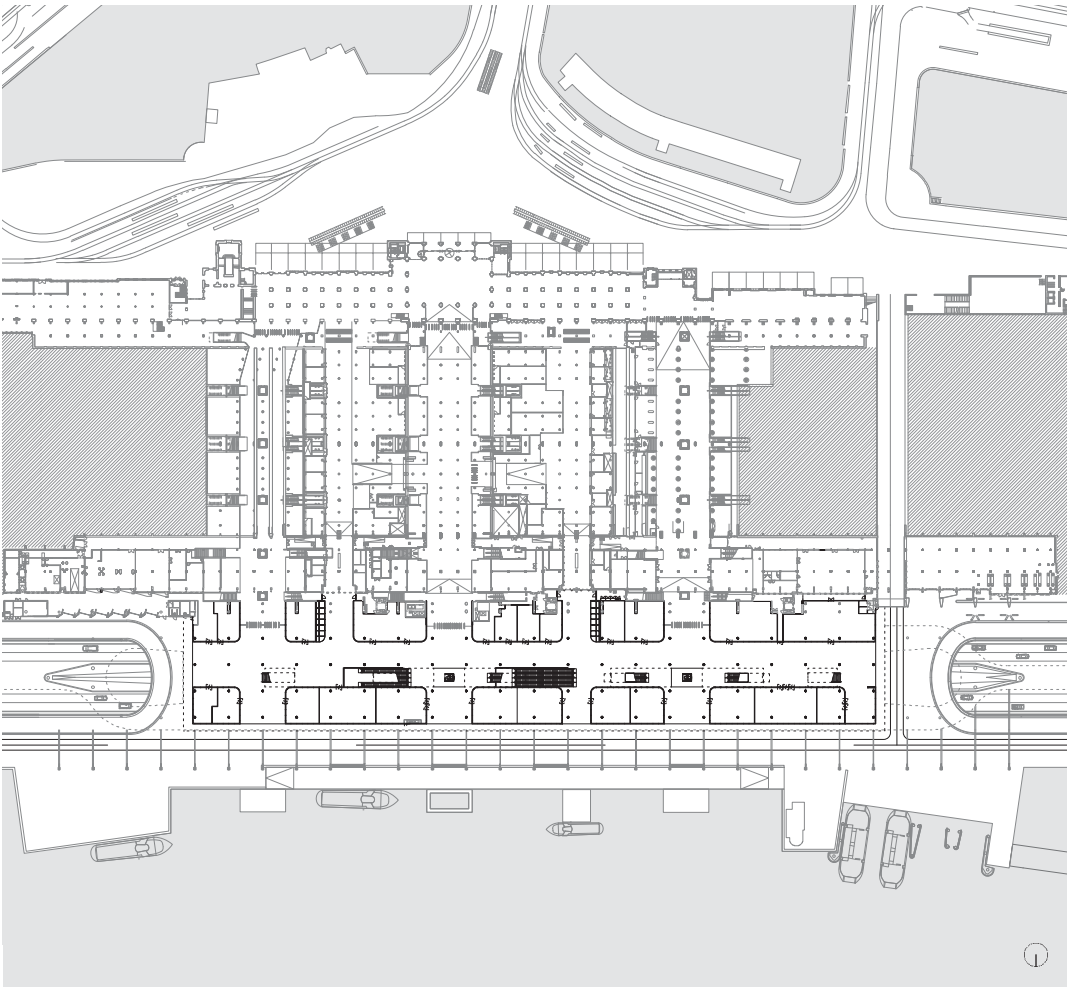
Die Farben aus Delft, die Schlachtszene aus Rotterdam: Gestaltung der neuen Unterführung durch die Designerin Irma Boom

atmige Verkehrsbauprojekte. Berühmt und von Preisen überschüttet wurde zuletzt das Bahnhofsgelände in Rotterdam (Bauwelt 12.2014), das die Messlatte für alle folgenden Verkehrsprojekte so hoch hängte, dass Enttäuschungen fast programmiert sind.

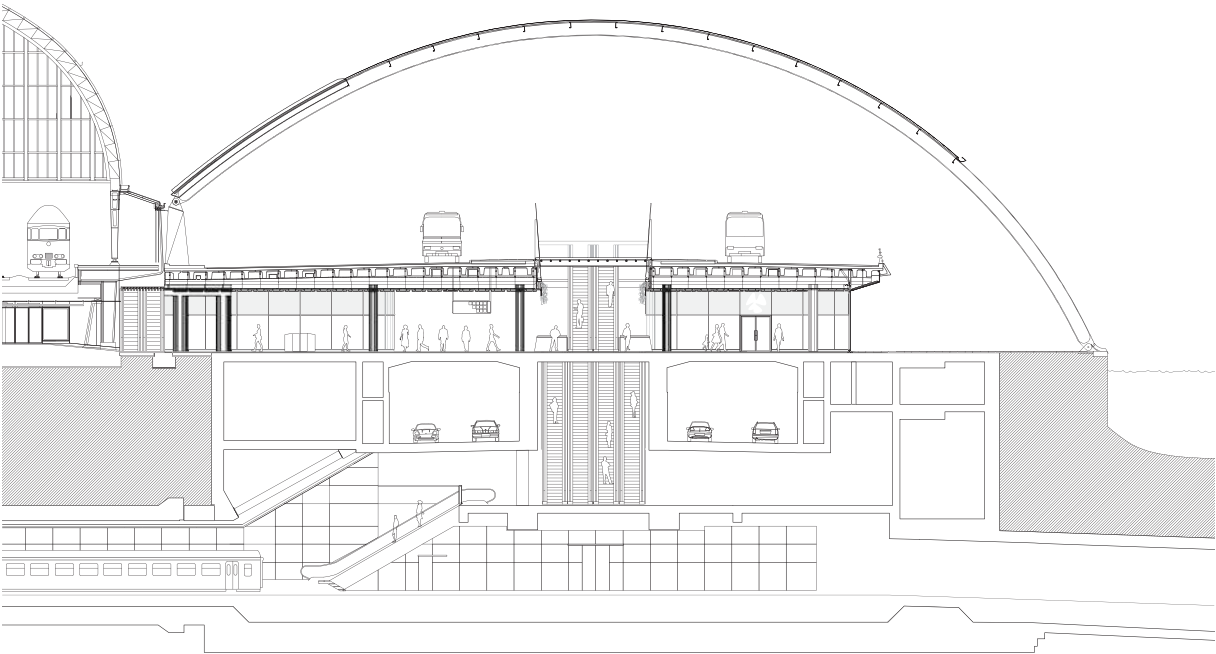
Amsterdam Centraal enttäuscht nicht. Allerdings feiert die Erweiterung weniger sich selbst als die angrenzende und gegenüberliegende Uferbebauung und das mit Hoffnungen beladene Entwicklungsgebiet Noord. Zwei Hochhäuser und das weiße, von Delugan Meissl Architekten entworfene Filminstitut Eye profitieren besonders von der Inszenierung der anderen Seite. Kleine Aufmerksamkeitserreger in eigener Sache gelingen den Architekten durch Farbtupfer – wie der spacig-neonroten Innengestaltung eines Busfahrerwartehäuschens oder dem orangefarbenen Schriftzug „Amsterdam“ entlang der Glashalle.

Auffällig ist auch die neue Unterführung unter den Bahngleisen, die progressiv wirkt, obwohl sie mit einem Traditionsmaterial gestaltet wurde. Die 110 Meter lange Querung, die den Weg von der Innenstadt zur Bahnhofsnordseite verkürzt, wurde im Längsschnitt zweigeteilt: Eine Hälfte wurde zum Radweg, die andere Hälfte von der Designerin Irma Boom mit 77.700 teils handbemalten Fliesen verflies, die eine historische Seeschlacht nachbilden. Dass die blau-weißen Farbtöne aus Delft und die dargestellte Flotte, die einem Werk des Fliesenmalers Cornelis Boumeester nachempfunden wurde, aus Rotterdam stammen, war dabei nicht weiter tragisch. Irma Boom tauschte kurzerhand das Rotterdam Stadtwappen am Heck des größten Schiffes aus gegen die „X-X-X“ von Amsterdam. „Graffiti und Klagen blieben bisher aus“, sagt Jan Benthem und lächelt.

Grundriss des Erdgeschosses. Fünf Passagen führen vom alten Hauptgebäude zum Wasser. Im Grundriss rechts: die neue Unterführung. Maßstab 1:3000



Schnitt durch die Erweiterung, links angeschnitten: die alte Halle für den Zugverkehr. Im Schnitt unten: die U-Bahn-Anbindung. Foto unten: die Erweiterung vor Fertigstellung. Schnitt im Maßstab 1:500



Architekten
Bentham Crowell Architects, Amsterdam/Düsseldorf
Mitarbeiter
Jan Bentham, Joost Vos, Daniel Jongtjen, Moon Brader, Pascal Cornips, Saartje van der Made, Mahyar Nikkhoy, Peter Alberts, Frank Deltrap, Jeroen Jonk, Henk van Rossum, Matthijs van der Slui, Jos Wesselman
Partnerbüros
Irma Boom Office, Amsterdam; Merk X Architect, Amsterdam; Powerhouse Company, Rotterdam; Wiel Arets Architects, Amsterdam/Maastricht/München
Bauherr
Stadt Amsterdam, Nederlandse Spoorwegen, ProRail
Baubeginn
2004
Fertigstellung
2015-2017, einzelne Abschnitte noch offen

Fahrradparkhaus Utrecht

Das Rad gilt als Hoffnungsträger einer platzsparenden Mobilität. Doch auch wenn es nur ein Zehntel der PkW-Stellfläche benötigt, kann sich die Zahl schnell summieren. Zeit für Fahrrad-Tiefgaragen wie der weltgrößten Anlage in Utrecht. Text **Benedikt Crone**

In dem Land, in dem der Radverkehr fließt wie Honig, in dem es mehr Fahrräder gibt als Einwohner, in diesem gelobten Land für Velo-Liebhaber kursieren Beschwerden über den Zustand der Radinfrastruktur. Das mag ein Ihr-Niederländer-meckert-auf-hohem-Niveau-Kopfschütteln hervorrufen – tatsächlich ächzt die große Radnation unter Begleiterscheinungen ihrer vielen „fiets“. Ein Holländer legt im Schnitt 1000 Kilometer im Jahr mit dem Rad zurück (zum Vergleich: jeder Deutsche schafft nur schlappe 300). In vielen Städten liegt der Radanteil an allen Verkehrswegen bei über 40 Prozent. Die Folge: Staus und Drängeleien auf Radwegen. Beschwerden zielen aber auch auf den Mangel an sicheren und bequemen Abstellmöglichkeiten. Das trifft vor allem auf Bahnhöfe zu, an denen sich die Räder zu Metallbergen türmen und manche Zugänge und Sichtachsen vermauern.

Als im Sommer der erste Abschnitt für das größte Fahrradparkhaus der Welt neben dem Utrechter Hauptbahnhof fertiggestellt wurde, blieb auch daran Kritik nicht aus. In dem dreigeschossigen, von dem Rotterdamer Büro Ector Hoogstad entworfenen Gebäude, in dem bereits 6000 Räder einen Platz finden, sollen nach Bauabschluss Ende 2018 weitere 7500 unterkommen können. 13.500 Fahrräder auf einer Netto-Raumfläche von 21.500 Quadratmetern – nicht genug, fanden holländische Radverbände. Schließlich nutzen rund 180.000 Passagiere täglich den Bahnhof Utrecht Centraal, Tendenz steigend.

Rollend ins Parkhaus

Das Fahrradparkhaus liegt am Osteingang des Bahnhofsgebäudes. Von der Stadt können die Fahrer über einen Radweg direkt in die Anlage

hinabgleiten, wo sie an einem Pfortner vorbeisurren und – noch immer im Sattel sitzend – einem Leitsystem folgend durchs Parkhaus rollen, bis sie in einer der Stahlhalterungen einen freien Platz erspähen. Eine Zufahrt ist an beiden Enden der länglich aufgebauten Anlage möglich, da das Parkhaus – wie ein Tunnel mit Stellflächen – mitten auf eine Straße platziert wurde. Vor dem Bahnhof ergibt sich so eine erhobene Platzsituation, die von allen Nicht-Radlern mittels Treppen und Fahrstühlen erklommen werden muss. Wer dagegen die Straße entlangradelt, kann in Zukunft durch das Parkhaus hindurch- und zur anderen Seite wieder hinausgleiten.

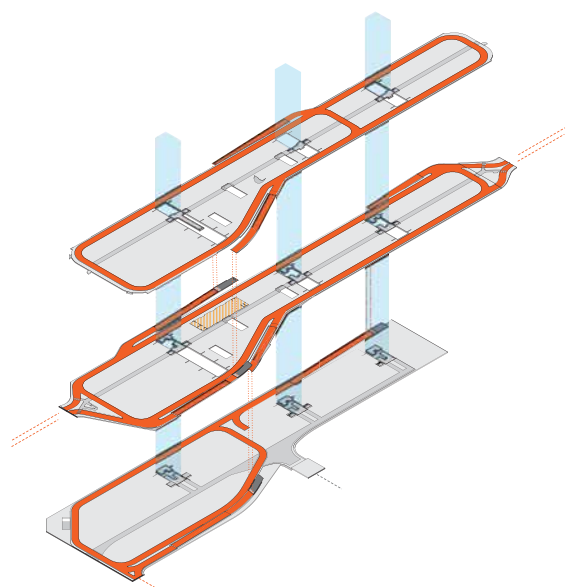
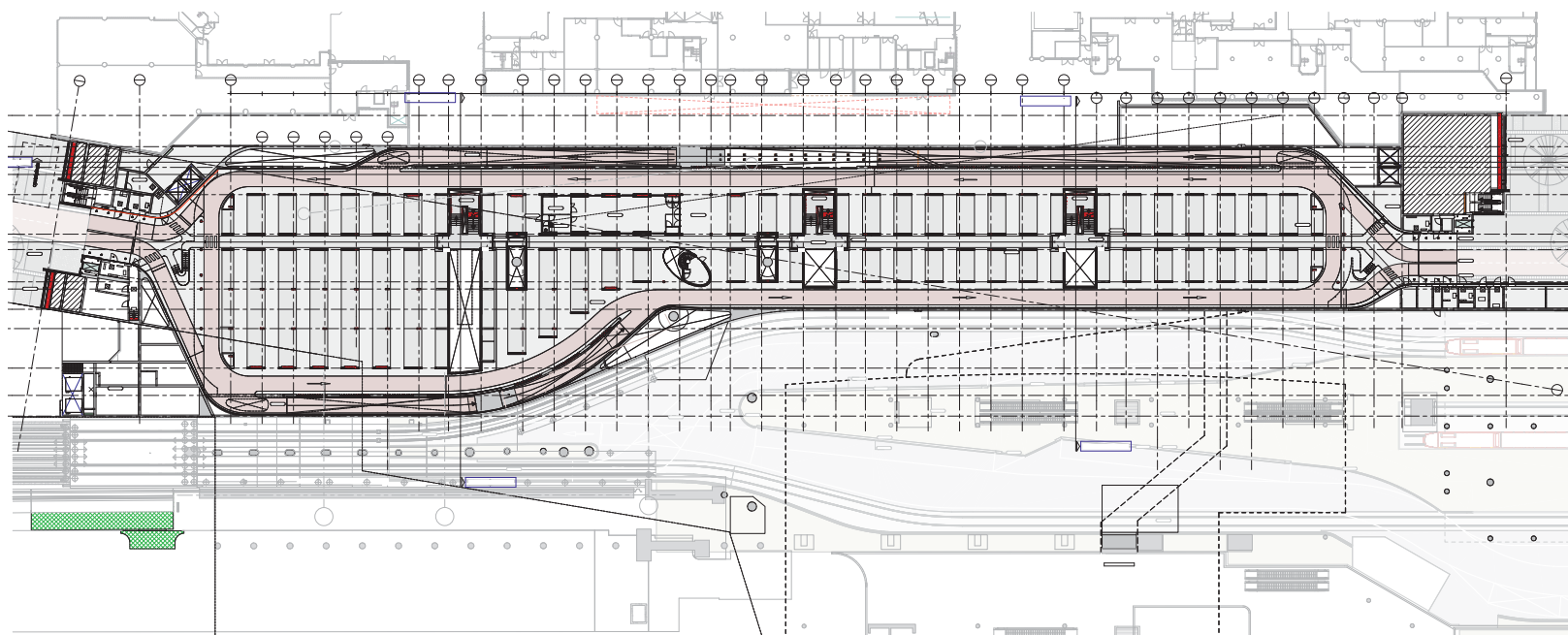
Die zwei Zufahrten führen ins mittlere der drei Geschosse, von wo aus die Fahrer durch Rampen ins untere oder obere Geschoss kommen. Die mit einer Zug- und Hebelmechanik ausgestatteten Stellanlagen sind senkrecht zur Fahr-



Architekten
Ector Hoogstad Architecten, Rotterdam
Projektleiter
Stijn Rademakers, Chris Arts
Mitarbeiter
Ralph Sijstermans, Romy Berntsen, Gijs Sanders, Lesley Bijholt, Daniel Diez Ausias
Bauleitung
BBN adviseurs, Houten
Bauherr
Stadt Utrecht
Landschaftsarchitekten
Buro Sant en Co, Den Haag
Hersteller
Boden Bolidd Licht Jung Aufzüge Möhringer

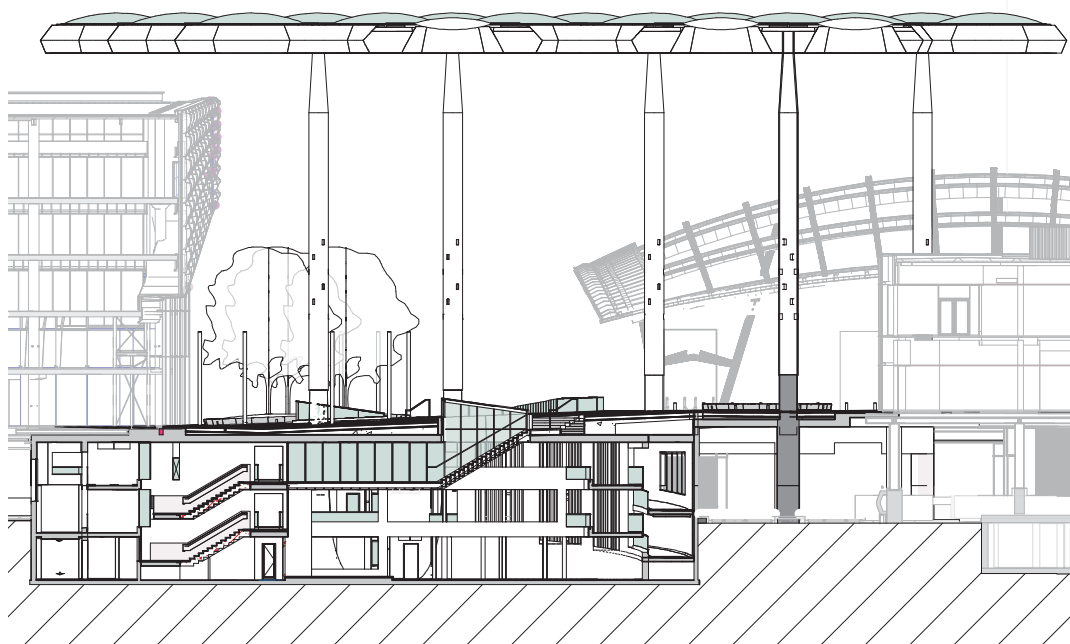


Luftbild: Blick nach Süden auf den neuen Bahnhof Utrecht Centraal von Benthem Crouwel Architects. Links im Bild: das Parkhaus im Bau. Visualisierung: Südeingang zum Parkhaus
Luftbild: J. Linders. Visualisierung/Bild r.: Petra Appelhof/Ector Hoogstad Architecten



13.500 Stellplätze verteilt auf drei Geschosse – toll, aber nicht genug, finden holländische Radverbände

Oben: Grundriss des mittleren Geschosses mit den Zufahrten von der Stadt, weitere Zugänge sind über Tunnel im Untergeschoss geplant (siehe Isometrie)
Grundriss im Maßstab 1:1250, Schnitt im Maßstab 1:500. Pläne: Architekten



bahn aufgereiht und nummeriert, um ein Wiederfinden zu erleichtern. Beeindruckend ist die für eine Tiefgarage angenehme Ausleuchtung und Holzverkleidung der Erschließungskerne. Ebenso bemerkenswert: die integrierte Fahrradwerkstatt in der Mitte der Anlage. Parken ist die ersten 24 Stunden kostenlos, jeder weitere Tag kostet 1,25 Euro.

Viele Durchblicke, Öffnungen und Fenster-schlitzte helfen bei der räumlichen Verortung und beugen Zusammenstößen vor. Dennoch wagt man sich als Fußgänger anfangs nur zögerlich um die Ecken, Pfeiler oder gar über Radwege. Der Übergang zum Bahnhof verläuft derzeit provisorisch über ein Gerüst, das den Reisenden neben dem Kühlregal eines Kiosks und vor den Osteingang des Bahnhofs spuckt. Noch ist schwer auszumachen, wie hier eine elegante Lösung entstehen könnte. Geplant ist ein Übergang durch die Erschließungskerne, die die Passagiere auf den Bahnhofsvorplatz führen.

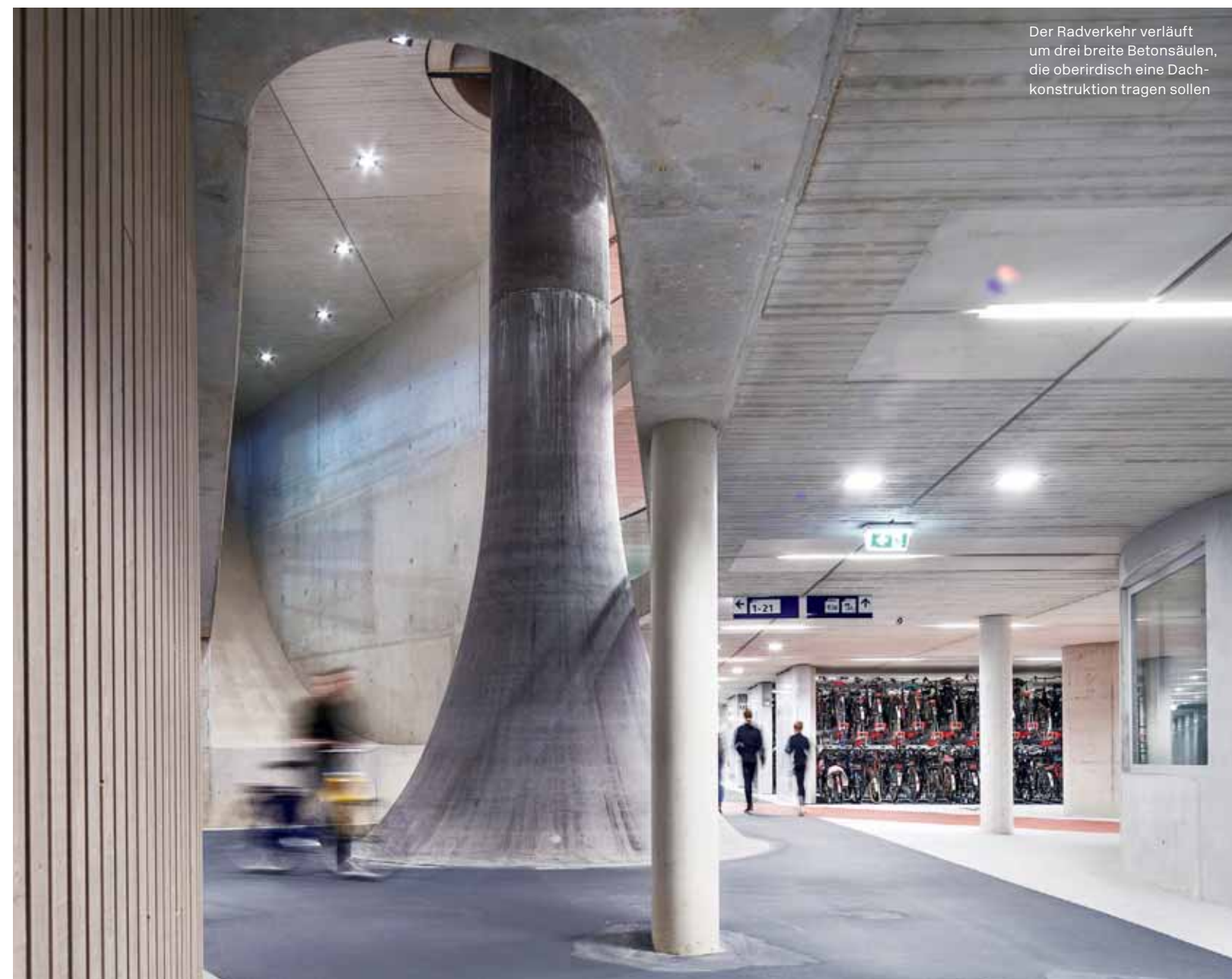
Den Umbau des Bahnhofsgebäudes, der 2016 abgeschlossen wurde, übernahmen die Amsterdamer Architekten Benthem Crouwel. Ihrem gewellten Bahnhofsdach soll über dem Fahrradparkhaus ein weiteres, aus kreisrundem Fensterglas zusammengesetztes Dach auf Stelzen zur Seite gestellt werden. Der Grund hinter der merkwürdigen Konstruktion: Früher wurden Passagiere, die das alte Bahnhofsgebäude nach Osten verlassen wollten, direkt in ein Siebziger-Jahre-Einkaufszentrum geleitet. Durch den Umbau der Bahnhofsumgebung wurde diese für den Mall-Betreiber günstige Lage in Frage gestellt: Benthem Crouwel Architects planten einen offenen Vorplatz vor dem Bahnhofsgebäude. Am Ende stand ein Kompromiss: ein den Bahnhof mit der Mall verbindendes Dach, dessen Pfeiler bis in die Fahrrad-Tiefgarage reichen.



Erschließungskern mit Holzverkleidung Fotos: Petra Appelhof



Pfeile, Farbleitsysteme und zahlreiche Durchbrüche helfen bei der Orientierung.



Der Radverkehr verläuft um drei breite Betonsäulen, die oberirdisch eine Dachkonstruktion tragen sollen