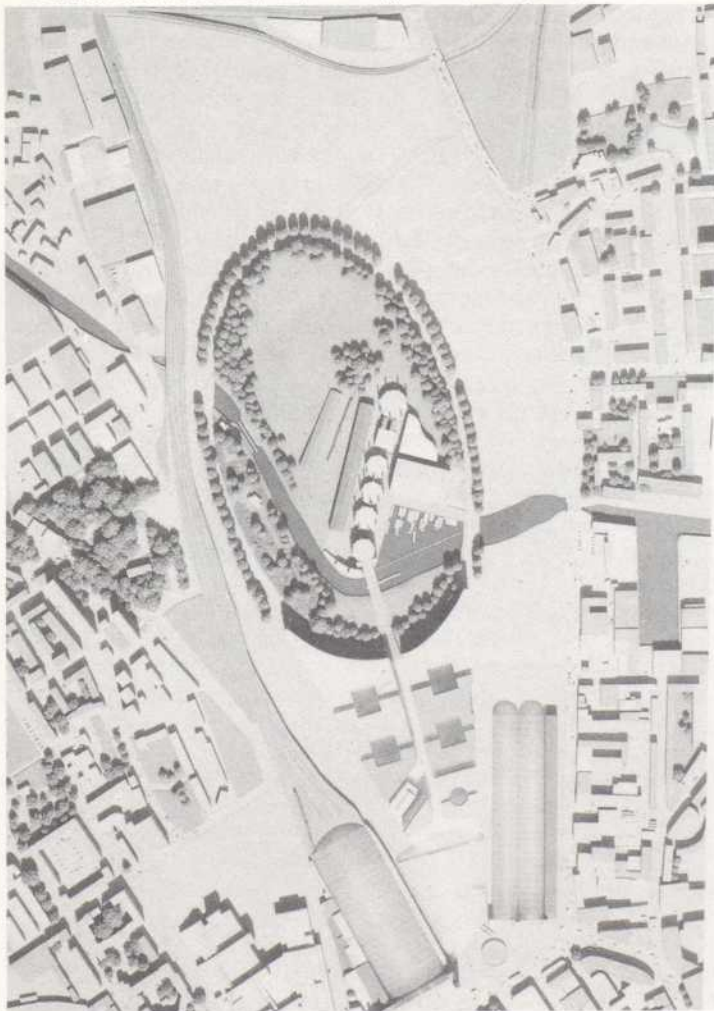


*Schnitt Süd-Nord durch Halle und Einkaufspassage*

Das Projekt ist so großartig, weil es noch weiter geht: Es legt dem historisch unbelasteten Beobachter nahe, daß die Euston Road mit ihren zwei dinosaurierartigen Bahnhofsfassaden unermeßlich verbessert werden könnte, wenn man sie entfernen würde. Fosters riesiger Eingangstrichter bezieht sich nämlich auf die verborgenen Bahnhofshallen, auf die Ingenieurbautradition des 19. Jahrhunderts.

Von Norden aus gesehen überzeugt die Verwandtschaft zwischen dem doppelten Gewölbe von King's Cross, dem Zylinder von Foster und dem einfachen Gewölbe von St. Pancras in glänzender Weise. Es müssen bloß das absurde Mausoleum, das Barlow's großartige Bahnhofshalle von St. Pancras verdeckt, und die massiven, baulich uninteressanten Mauerbögen, mit denen Cubitt seine eigenen beiden gläsernen Tonnengewölbe von King's Cross verkleidet hat, abgerissen werden. So könnte ein episches Trio historischer Bauwerke Euston Road die Stirn bieten.

*Die drei Elemente des Projekts (1. Fassung): Halle, Passage, elliptischer Park*



In vieler Hinsicht liegt das Schicksal dieses Masterplans in der Hand von Stuart Lipton von Rosehaugh Stanhope, dem führenden Kopf des LRC-Konsortiums. Lipton ist an Architektur interessiert. Er machte sich nicht nur einen Namen durch seine kaufmännischen, Big-Bang-verwandten Taten wie dem Broadgate-Wettbewerb in der Innenstadt von London, sondern auch mit interessanten Aphorismen wie: „Kommerzielle Architekten sind nicht kommerziell.“

In diesem Sinn ist Norman Foster kein „kommerzieller“ Architekt. Im Moment ist er bloß die eine Hälfte des Verschlags von „London Regeneration Consortium“. Wenn Stuart Lipton als Förderer der Architektur und auch als erfolgreicher Unternehmer in die Geschichte eingehen will, sollte er bis zum Letzten kämpfen, um Norman Fosters Projekt durchzusetzen.

Martin Pawley

Aus: The Guardian, 7.3.1988

*Letzte Entwurfsphase mit zwei Passagen und der den Park umgebenden Bebauung*

