

ANFORDERUNGEN VON BRITISH RAIL

Am 20.1.1988 wurde das nach der Präsentation der Entwurfskonzepte im Dezember 1987 überarbeitete Bauprogramm den Architekten vorgestellt. Dieses überarbeitete Programm forderte die völlige Integration aller Betriebseinrichtungen von King's Cross Station, St. Pancras Station und der neuen unterirdischen International Station. Eine solche Integration war in Hinsicht auf die Fahrgasteinrichtungen und den Fahrgastverkehr beim ersten Entwurf verwirklicht worden, doch das neue Bauprogramm stellte noch komplexere und schwierigere Anforderungen.

Die Probleme von Schnellpaketen, Zeitungen, Briefverkehr, der Lebensmittelversorgung von Zügen und dem damit verbundenen Fahrzeugverkehr mußten gelöst werden. Ein integriertes Zirkulationssystem für die drei Bahnhöfe versorgenden Fahrzeuge war verlangt. Ebenso gemeinsame und bequeme Kurz- und Langzeitparkplätze. Der Bedarf an einer flughafenartigen Gepäckabfertigung für Auslandsreisende wurde gleichfalls von British Rail geäußert. Die Erfahrungen, die Foster Associates bei der Planung des Londoner Flughafen Stansted gesammelt hatten, waren bei einigen dieser Probleme direkt anwendbar.

DAS TERMINAL-GEBÄUDE

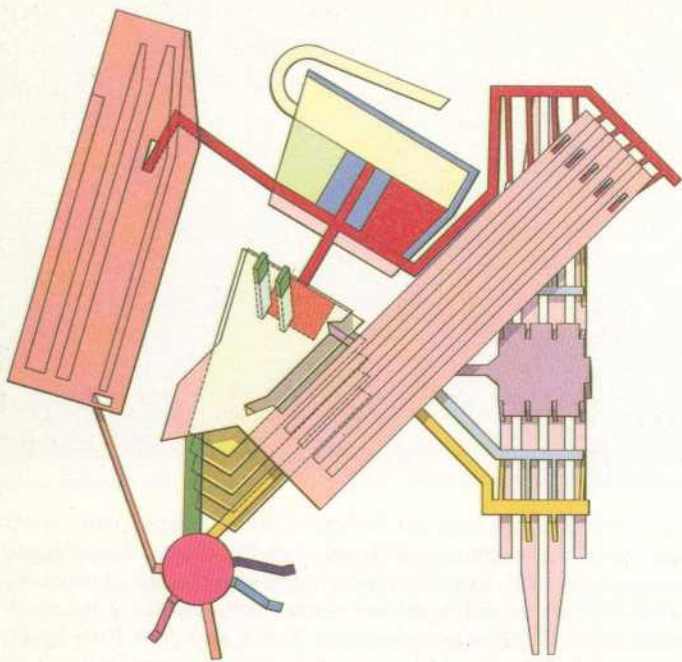
Der Entwurf des neuen Kopfbahnhofs zwischen den beiden großen Bahnhöfen hat große Aufmerksamkeit erregt und tut es immer noch. Die große, gläserne Wölbung, die ihn überdachen soll, wurde mit Bekanntwerden sofort zum allgemeinen Gesprächsthema. Der Kritiker Gavin Stamp von *Daily Telegraph* reagierte heftig und bezeichnete sie als „mönströs“. Die Royal Fine Art Commission ist bis jetzt noch nicht von dem Konzept überzeugt und befürchtet, daß „die Form weder stark genug ist, die notwendige architektonische Aussage zu machen, noch einladend genug, einen angemessenen Eingang zum Bahnhof zu schaffen.“ Martin Pawley in *The Guardian* hält sie für „fortschrittlich und in großartiger Weise logisch“.

Paradoxiere sind Foster Associates nicht sehr beunruhigt durch die ablehnenden Reaktionen auf ihr Konzept. Gavin Stamp ist hierfür ein typisches Beispiel. Es ist schließlich eine Tatsache, daß einige unserer beliebtesten Gebäude wie z.B. das House of Parliament noch vielmehr geschmäht wurden. Und Gladstone hielt nicht viel von Gilbert Scott's Entwurf für das Außenministerium, der dann versetzt wurde und jetzt die Vorderseite von Barlow's ist. Pancras Station bildet. Die Geschichte der Musik, der Malerei und der Literatur ist voll von Beispielen großer Kunstwerke, die zu ihrer Schaffenszeit verschmäht wurden, aber heute geachtet und geliebt werden.

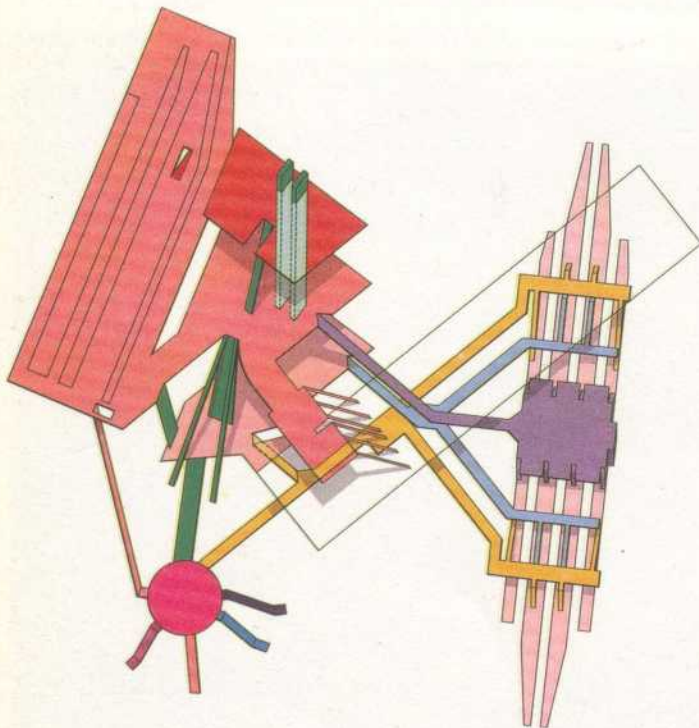
Bei der Halle geht es um die richtige Form der Wölbung um eine feinfühlig Beziehung zu den beiden Bahnhöfen zu schaffen. Das sind herausfordernde Probleme. Sie sind natürlich jetzt noch nicht gelöst. Aber die Architekten vertrauen ihrem ursprünglichen Konzept.

Sie haben darüber im Büro und mit Ashley Barker von English Heritage und Julian Harrap, dem Denkmalbeauftragten von London Generation Consortium, diskutiert. Beide sind respektierte Autoritäten, deren Meinung über die Beziehung zwischen neuen und alten Gebäuden als wichtig und maßgebend angesehen werden muß. Beide Experten haben kürzlich in einem Gespräch mit Foster Associates das Konzept der „Vervollständigung der Hallen-Familie“ befürwortet. Die Architekten stimmen mit beiden überein, daß die Beziehung zur Struktur der denkmalgeschützten Bahnhöfe im einzelnen noch zu verbessern ist. Sie wird überarbeitet: Wie auch immer, keiner der beiden Experten hat in irgendeiner Weise den Architekten geraten, aufzugeben und die Idee einer großen Halle fallen zu lassen. In dieser Weise ermutigt, werden Foster Associates daran weiterarbeiten.

Foster Associates



Passagierverbindungen zwischen dem neuen Terminal von King's Cross/St. Pancras und der Londoner U-Bahn



- Mezzanine Bahnhofshalle
- Ebene Geschäfte
- Erdgeschoß Bahnhofshalle
- Vertikale Erschließung (Fahrstühle/Rolltreppen)
- U-Bahn Ankunft/-Abfahrt
- Internationale Ankunft
- Internationale Abfahrt
- Ebene internationaler Zugverkehr
- Fluchtwege
- Zugang zur Picadilly und Northern Line
- Zugang zur Victoria Line
- Zugang zur Metropolitan Line
- L.U.L. Verbindungshalle