

# Weichenstellen auf Englisch

Text Jon Astbury

**Im nordenglischen York soll das National Railway Museum eine neue Haupthalle bekommen. Büros aus Frankreich, Irland und England standen in der Finalrunde des Wettbewerbs. Gewonnen hat schließlich das Londoner Team um Feilden Fowles – mit einer Art Lokschuppen.**



Das Eisenbahnmuseum liegt im Inneren des Gleisbogens, aufgeteilt auf zwei Gebäude – den ehemaligen Kopfbahnhof und Werkhallen eines Maschinenbetriebs. Das Stadtzentrum liegt östlich des River Ouse.

Feilden Fowles haben Ende Februar den internationalen Wettbewerb für die neue Haupthalle des National Railway Museum in York gewonnen. Die Londoner machten das Rennen in einer eindrucksvollen Konkurrenz von 76 Architekturbüros.

Der Wettbewerb ist Kernstück des ambitionierten Museumsprogramms „Vision 2025“. Insgesamt 55,3 Millionen Pfund stehen für das Nationale Eisenbahnmuseum und das assoziierte Lo-

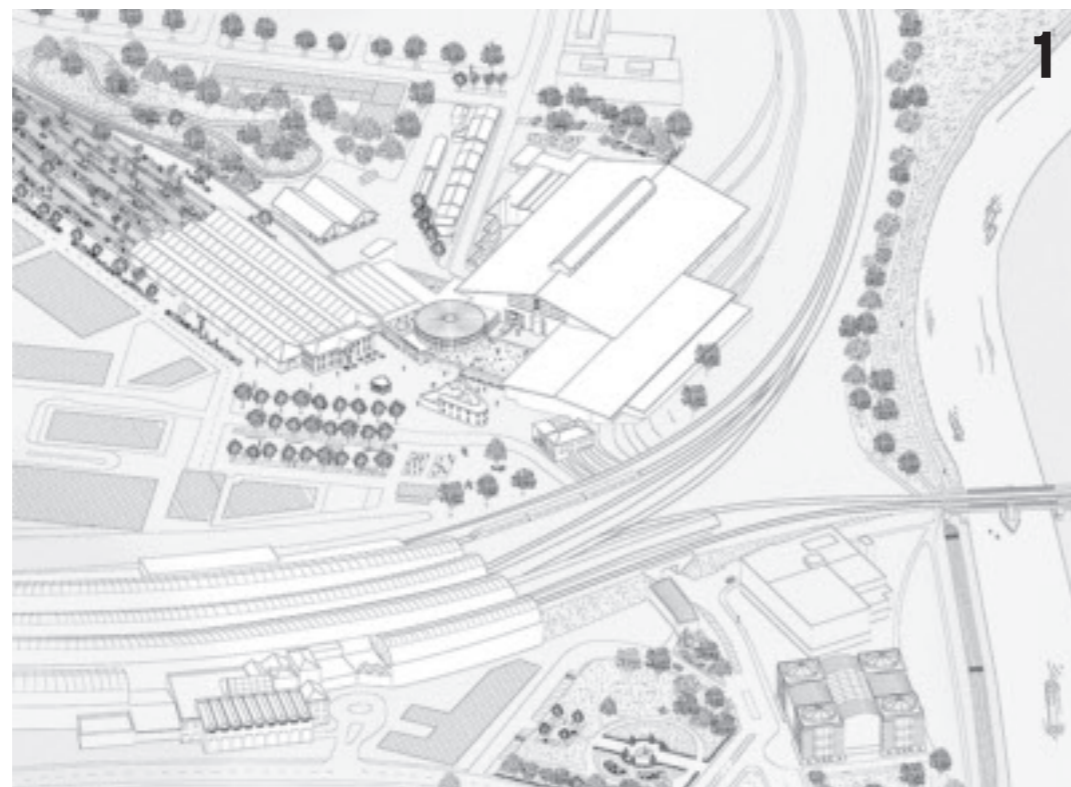


comotion-Museum im rund 100 Kilometer entfernten Städtchen Shildon zur Verfügung. 16,5 Millionen Pfund davon werden in die neue Eingangshalle fließen. Anlass für die Investition geben das 200. Jubiläum der lokalen Stockton & Darlington Eisenbahnlinie (S&DR) und das 50-jährige Bestehen des Museums.

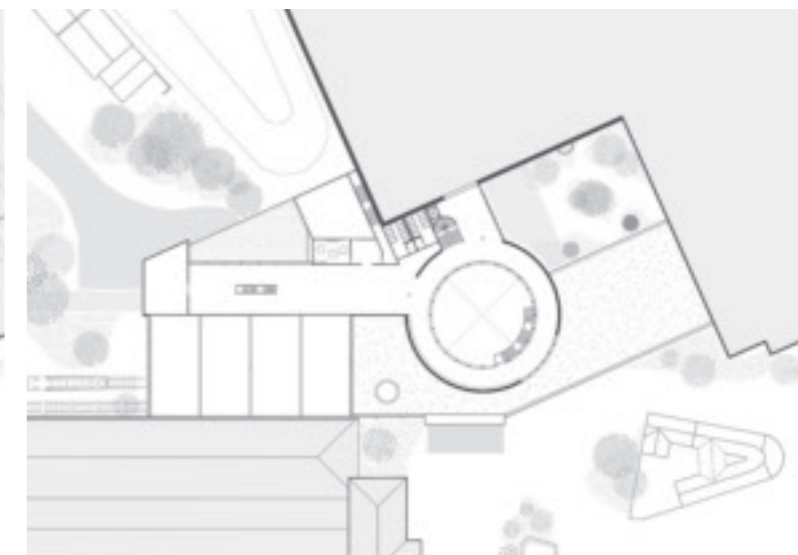
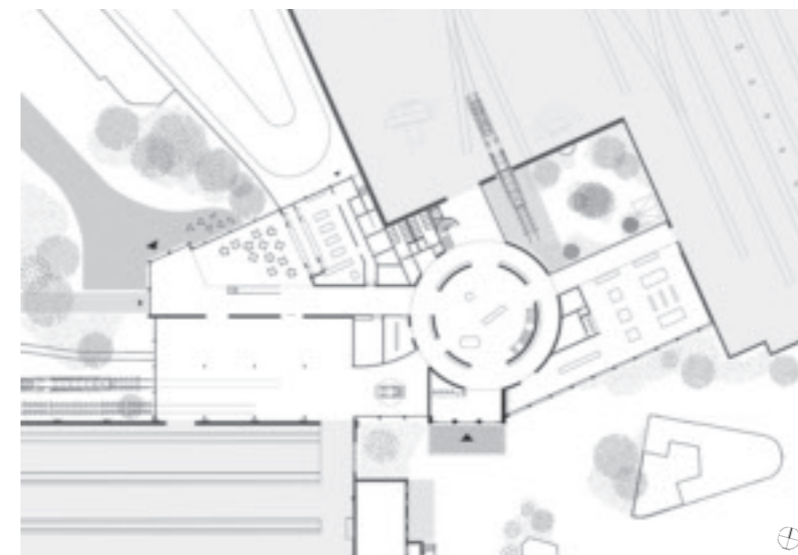
Die Geschichte Yorks ist eng mit der Geschichte des englischen Eisenbahnnetzes verwoben. Die erste Bahnstrecke der Welt war die von George Stephenson geplante, 50 km lange Trasse zwischen Liverpool und Manchester. Doch York hinkte nicht weit hinterher. Der Bürgermeister der Stadt, der „Eisenbahnkönig“ George Hudson, trat bald auf den Plan und konnte Stephenson davon überzeugen, York auf der Strecke nach Leeds nicht zu umfahren, sondern hier einen Haltepunkt einzurichten. So war 1840 der Weg frei für die erste Direktverbindung von York nach London.

Über die Jahre wechselte Yorks Bahnhof seine Standorte. Ein erstes Holzgebäude befand sich außerhalb der Stadtmauern, bevor der Bahnhof dann innerhalb der Stadt seinen Platz fand, um schließlich dahin umzuziehen, wo er heute noch steht, in das vom berühmten Eisenbahnarchitekten William Peachey errichtete Gebäude.

Ein Jahr nach dieser dritten Verlagerung war das Bahnhofsgebäude fertiggestellt, ebenso die nahe gelegenen York North Engine Werke, die Lokomotivhallen und Kohlelager beherbergten. In zwei dieser Hallen, der Haupt- und der Bahnhofshalle, entstand 1975 das Nationale Eisenbahnmuseum. Verschiedene Veränderungen und Vorschläge, vor allem, die Attraktivität der Haupt-



**1. Preis** Feilden Fowles setzen die Empfangshalle als Verbindungsglied mit steinernem Sockel und Rotunde aus Holz zwischen die Bestandsbauten. Alle Abb.: Verfasser, Fotos: National Railway Museum

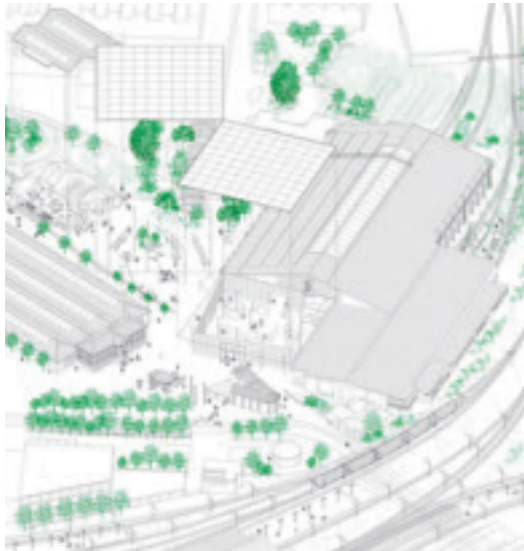


Die Haupthalle verfügt über eine Galerie im Obergeschoss. Im Erdgeschoss sind Funktionen wie Café und Shop integriert. Grundrisse im Maßstab 1:1500

<b>1</b>	<b>International offener, zweiphasiger Wettbewerb</b>
	<b>1. Preis</b> Feilden Fowles mit Max Fordham and Price & Myers, alle London
	<b>Weitere Finalisten</b>
	6a architects, London, und OFFICE Kersten Geers David Van Severen, Brüssel, mit Price & Myers, Ritchie + Daffin und MSAFE, alle London
	Atelier d'Architecture Philippe Prost, Paris, mit Urban Fabric Architects, Nottingham, Price & Myers und Skelly & Couch, beide London
	Carmody Groarke, London, mit Arup und Max Fordham, beide London
	heneghan peng architects, Dublin, mit Arup, London, und PFB Construction Management Services, Norwich
	Jeder der Teilnehmer erhielt 30.000 Pfund Honorar
	<b>Juryvorsitz</b>
	Dame Mary Archer
	<b>Auslober</b>
	National Railway Museum, York
	<b>Wettbewerbskoordination</b>
	Malcolm Reading Consultants, London



**Finalist** heneghan peng architects verbinden die Bestandsbauten unter einem hölzernen Dach. Unter der schwungvollen Geometrie verschränken sich Außen- und Innenräume.



**Finalist** 6a architects and OFFICE Kersten Geers David Van Severen ergänzen die Hallen so, dass ein Durchgang zum neu angelegten „Central Square“ hinter dem Bestand bleibt.

**Finalist** Auch das Atelier d'Architecture Philippe Prost setzt auf eine Rotunde als Gelenk zwischen dem Tunnel in einer Freitreppe her. Die Treppe führt in einen Garten.

**Finalist** Carmody Groarke stellen die Verbindung zwischen neuer Halle und altem Bahnhofsgelände durch den Tunnel in einer Freitreppe her. Die Treppe führt in einen Garten.

### Die erste Bahnstrecke der Welt war die von George Stephenson geplante Trasse zwischen Liverpool und Manchester. Doch York hinkte nicht weit hinterher. 1840 war der Weg frei für eine Direktverbindung nach London.

halle zu steigern, wurden über die Jahre gemacht und wieder verworfen, doch keiner war so couragiert wie nun das Programm "Vision 2025".

Laut Ausschreibung soll die neue Haupthalle eine Ausstellungsfläche von 1000 Quadratmetern haben. Die Flächen für Shops, Kartenverkauf und Café sowie einige infrastrukturelle Verbesserungen einbezogen, wird das Gesamtprojekt etwa 4500 Quadratmeter umfassen. Das Wesentliche des Wettbewerbs liegt in der Konzeption einer verbindenden Struktur für die bestehenden Gebäude, die sich an den bisher unvermittelten Enden des Geländes gegenüber stehen. Die neue Haupthalle soll die Präsenz des Museums stärken und als Signal zur Stadt und zum nahe gelegenen aktiven Bahnhof fungieren.

Es wundert nicht, dass gerade der verbindende Aspekt bei jedem Entwurf der Shortlist hervortritt. Das Gewinner-Team um Feilden Fowles verbindet die beiden derzeit durch eine Straße voneinander getrennten Hallen. Ein niedriges Podium und eine Kolonnadenverkleidung aus lokalem Yorker Stein richten den Neubau am Backsteingewölbe der alten Industriebauten aus. Den so erzeugte Eindruck einer schweren Basis mildern die Architekten durch eine doppelt so

hohe Holzrotunde, gekrönt von einem Dach aus Douglasienholzstreben, die ein zentrales Ochsenauge zur Belichtung bildet. Diese Rotunde der Haupthalle decken sie mit recyceltem Kupfer. Auf dem ersten Geschoss hält der Entwurf zudem eine Galerie vor, die Ausblicke über die Stadt bietet.

Das Wesentliche der Herangehensweise liegt aber auch in der umweltschonenden Strategie passiver Belüftung und dem Einsatz lokaler oder recycelter Materialien wie dem Kupfer der Rotunde. Die Architekten haben das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Hauses um 80% zu verringern.

Das Pariser Atelier d'Architecture Philippe Prost wählte einen formal ähnlichen Weg. Es optierte für eine alleinstehende Rotunde, wieder mit der Anspielung auf die Eisenbahnschuppen, mit einer Folge von Oberlichtern im Sheddach und eingehüllt in eine perforierte Backsteinhaut.

Auch wenn die Ausschreibung eher darauf zielte, mit der Architektur ein Museum von nationaler Bedeutung zu schaffen und sich nicht zu sehr auf die Eisenbahninfrastruktur des Geländes zu konzentrieren, so konnten der Kontext und die reiche Geschichte doch nur schwer ignoriert werden – alle Finalisten spielten darauf an, sei es durch die Rotunden oder durch Materialien, wie sie in dieser Branche verwendet werden.

Heneghan Peng verbanden die beiden bestehenden Hallen mit einer Holzstruktur. Gewellte Plastikwände als Verkleidung erinnern an Industriebauten und erzeugen ein spielerisches Verhältnis zwischen Innen und Außen. Die Konstruktion schlängelt sich von Nord nach Süd und endet als auskragendes Dach über dem Eingang.

Passend zum Thema Dampf und Industrie, das Carmody Groarke Architects auch in ihrem jüngsten Werk, dem Windermere Steamboat Museum, aufgegriffen haben, präsentierten sie für York einen Entwurf in einer einheitlichen Struktur, überragt von übergroßen schrägen Dächern und von einer breiten Treppe durchschnitten. Ähnlich wie die Arbeit von Heneghan Peng pflegt ihr Entwurf Understatement, indem er sich an die bestehenden Hallen anpasst.

Eine besonders effektive Lösung scheint der gemeinsame Entwurf der Londoner 6a Architects mit dem belgischen OFFICE Kersten Geers David van Severen zu sein, der den Vorhof mit einem leichten Vordach schützt, akzentuiert durch Säulen, die an Lichtsignale erinnern, versehen mit hellroten typographischen Zeichen. Ein gewundener Schienenstrang führt durch das umgestaltete Haupthallengebäude, ein verblüffend einfaches Zusammentreffen der formalen Strenge von OFFICE mit der Fähigkeit von 6a Architects, zeitgenössische Antworten auf Vergangenes zu geben.

Dennoch gewann der Entwurf von Feilden Fowles das Rennen; vor allem weil es ihm gelingt, eine eigenständige Strahlkraft in Einklang zu bringen mit der Funktion eines Vermittlers zum ebenfalls starken und beachtenswerten Bestand. Es scheint, so liegt die reiche Vergangenheit von Yorks Eisenbahnarchitektur in sicheren Händen.