

DER ANTWERPENER HAUPTBAHNHOF: GESCHICHTE, GEGENWART UND MODERNISIERUNG

Am 3. Mai 1836 fand die Einweihungsfeier der Eisenbahnlinie zwischen Mechelen und Antwerpen statt, fast ein Jahr nach der Fertigstellung der ersten Eisenbahnverbindung Mechelen-Brüssel. Bei dieser Gelegenheit wurde der erste kleine Bahnhof, das Emplacement Borgerhout in Betrieb genommen, ein kleines Holzgebäude mit nur vier Gleisen. Diese Gleise wurden später bis zum Güterbahnhof, der Gare principale, verlängert, wo sich jetzt der Eingang des Waaslandtunnels befindet.

1854 wurde das Gebäude durch einen neuen Bahnhof ersetzt, Ooststatie genannt, der sich fast an der selben Stelle wie der Vorgängerbau befand. Der zweite Bahnhof, wieder in Holz, zeigte einen schönen, mehr als 100 Meter langen Giebel. Die Verwendung von Holz war vom Verteidigungsministerium auferlegt worden, weil sich das Eisenbahngelände knapp außerhalb der Stadtfestung befand (die sogenannte Spaanse wallen) und also Militärgut war. In Kriegszeiten sollten die Konstruktionen gleich abgerissen oder abgebrannt werden können, um ein weiteres Schießfeld zu bekommen.

Durch den ökonomischen Aufstieg und die Ausdehnung des Hafens stieg die Einwohnerzahl so stark an, daß die Stadt sich außerhalb der alten Stadtmauer ausbreitete und 1859 ein neuer Verteidigungsgürtel (die Brialmontgürtel) vollendet wurde. Dadurch kamen die Grundstücke des Bahnhofs innerhalb des Stadtgebietes und die militärischen Dienstbarkeiten wurden hiermit aufgehoben. Gleich entstand der Plan, den zweiten Bahnhof durch einen »Prestigebahnhof« zu ersetzen, vor allem weil sich nach 1860 um den bestehenden Bahnhof ein blühendes Handelsviertel entwickelte, das ein Gegengewicht zum alten Stadtkern bildete. Dadurch entstand zwischen beiden Kernen die Verbindungssachse Meir-De Keyserlei, eine äußerst wichtige Verkehrsader, die Luxuswohnungen, Geschäftsgebäude und Kaufhäuser anzog. Der damalige Bahnhof war jetzt wirklich viel zu klein geworden und 1869 wurde der Bau eines neuen steinernen Kopfbahnhofes entschieden. In jener Zeit wurden die Gleise zum Hafen und nach Holland, die durch die Stadt liefen, aufgebrochen, und der Bahnhof Antwerpen-Oost wurde ab 1874 wieder ein Kopfbahnhof.

Der Bau wurde durch heftige Diskussionen über die entgeltliche Lage stark verzögert. Nach vielen Diskussionen und nach Ablehnung Dutzender von Bebauungsvorschlägen, genehmigte die Regierung am 1. März 1891 einen allgemeinen Plan. Der neue Bahnhof sollte erbaut werden am Anfang der Keyserlei, ein wenig südlich des Gebäudes von 1854. Die Gleise sollten angelegt werden auf einer 5 Meter hohen und 1500 Meter langen Trasse, um jedes Ungemach zum Straßenniveau zu vermeiden. Diese Entscheidung rief eine Protestwelle hervor, auch von Händlern und Einwohnern von Borgerhout, die fürchteten, durch die hohe Trasse vom Zentrum der Stadt isoliert zu werden. Die Gestaltung der Trasse, die an den mittelalterlichen

Festungsbau erinnerte, verstärkte diese Kritik. Anfangs wurde Ernest Dieltjens aus Antwerpen als Architekt angewiesen aber Dieltjens wurde vielleicht unter Einfluß des Königs Leopold II. durch Louis Delacenserie aus Brügge ersetzt, der bis dorthin die Aufmerksamkeit erregt hatte durch Gebäude im neugotischen Stil. Der König erteilte ihm den Auftrag, einen monumentalen Bahnhof zu bauen, wobei nur belgische Materialien benutzt werden sollten.

Die Gleishalle

Die Pläne für eine überdeckte Gleishalle nach dem Entwurf der Reichsingenieure Clément Van Bogaert und De Rudder waren bereits 1889 fertig. Der Bau der Gleishalle, die an dem zweiten hölzernen Bahnhof anschloß, begann 1895 und am 15. Juni 1898 wurde die Gleishalle eingeweiht. Die Pläne des steinernen Bahnhofgebäudes wurden 1895 genehmigt. Mit dem Bau wurde erst 1898 angefangen, und am 11. August 1905 wurde die Middenstatie in Betrieb genommen. Der Anreisende wird seither von einer Gleishalle beeindruckt, die wie eine mächtige Glashaube über einen 66 Meter breiten Raum gespannte wurde, worin 10 Gleise ihren Endpunkt finden. Der Gesamtbaum wurde überspannt von 17 Dreigelenkbogen aus Metall. Auf diese Weise wurde eine Länge von 185 Metern erreicht.

Jeder Dreigelenkbogen hat das Aussehen eines geschlossenen Körpers mit zwei vollwandig genieteten Querbalken, die zu einem Schachtprofil mit einem rechteckigen Querschnitt hergestellt sind. Der Unterbau auf Straßenebene, anlehnend an der Gleistrasse, wurde aufgefaßt als eine Reihe von Überwölbungen jeweils zwischen Ansätzen der Metallbogenspannten. In den auf diese Weise zustande gekommenen Räumen wurden Läden eingerichtet und Abteilungen des Postwesens.

Auf dem Gleisniveau ist die Halle an beiden Seiten der Gleise 1 und 10 entlang erweitert worden durch einen auskragenden Teil, worin die Bahnsteige 1 und 10 angelegt wurden. Über diese Auskragungen wurde ein vertikaler gläserner Schirm aufgerichtet, zusammengestellt aus 15 Fächern, von Rundbogen gekrönt. Dieser Schirm wurde mit auffallender architektonischer Sorgfalt ausgearbeitet. Der Sinn für Details zusammen mit der starren und fortwährend durchgeführten senkrechten Rhythmik verleihen dieser 185 Meter langen Halle einen faszinierenden Aspekt, noch verstärkt durch das Benutzen von rosa Marmor in den Brüstungen des überkragenden Teils auf Gleisebene.

An der Innenseite sieht man, wie der senkrechte Schirm durch 15 einzelne Dächer in Rundbogenform mit der Spantkonstruktion verbunden ist. Über diesen Dächern läuft die Konstruktion in einer einzigen Bewegung hinüber bis zum First, wo sie eine Höhe von 44 Metern erreicht. In dem First

wurde ein durchgehender Aufbau ausgearbeitet mit offenen Wänden, welche den Rauchabzug der Dampflok gewährleisten. Kurz nach dem Bau dieser Halle wurden am Kopf noch zwei 54 Meter hohe Metalltürme hinzugefügt. Sie flankieren die Gleishalle wie die Türme einer Kathedrale und verstärken den Eindruck von Eleganz der Totalfassung. Leider war diesen Türmen aber nur eine kurzfristige Existenz beschieden. Da sie nicht vorgesehen waren in dem ursprünglichen Entwurf, waren die Metallspante nicht auf diese zusätzliche Belastung berechnet. Bereits kurz nach dem Bau trat allmählich schon der Abbruch ein. Heute sind nur noch die Unterbauten erhalten. Bei den Restaurierungsplänen der Halle wurde schließlich entschieden, diese Unterbauten, die wiederum neue Stabilitätsprobleme mit sich bringen, völlig abzubauen.

Das Empfangsgebäude

Der den Gleisen zugewandte Giebel wurde erbaut wie ein Palast der Spätrenaissance bzw. des Barocks, dann aber mit



Abb. 1. Antwerpener Hauptbahnhof, Gleishalle von Süden, Blick auf die erhöhte Trasse

einer riesigen Fensterrose überfaßt, die die Gleishalle an dieser Seite abschließt. Die Architektur der übrigen der Straße und des angrenzenden zoologischen Gartens zugewandten Giebel wird stark geprägt von der zentralen Kuppel. In seinen Vorentwurf ließ Delacenserie sich deutlich vom neuen Bahnhof in Luzern, durch die Architekten Keck und Auer (1889-1896) inspirieren. Die Ähnlichkeit wurde von König Leopold II. erwünscht und Delacenserie sollte die Pläne des Luzerner Bahnhofes 1894 während einer Studienreise gesehen haben. Der meist monumentale Giebel auf der Seite des Königin-Astrid-Platzes wurde ausgestattet mit zwei halbrunden vorspringenden Turmmassen, gekrönt von Kuppeln, die aus wenig Entfernung gesehen die Zentralkuppel flankieren. Dieses Phänomen ist ebenfalls in den Schriften der Renaissancebaumeister Alberti, Filarete und da Vinci zu finden. Delacenserie glaubte, dem Ego seiner Auftraggeber zu schmeicheln, wenn er einen Zentralbau konstruierte für eine Bürgerschaft, die dachte, der Mittelpunkt der Gesellschaft zu sein und nun im Mittelpunkt der Welt zu stehen.

Von der Seite der Keyserlei wurde über dem Eingang eine Balustrade gebaut zwischen kleineren Türmchen. Im selben Geist des Barocks hat Delacenserie einen ausgesprochenen malerischen Effekt der Giebelanordnung angestrebt durch eine Anwendung vieler Barockelemente: Schwere Kranzgesimse mit Profilierungen, die bis zu 80 cm aus der Giebellfläche hervorheben, skulptierte Konsolen unter den Balkons, Dachkapellen, Oculi, Bossierungen, Girlanden, Embleme, usw.

Merkwürdig ist es, wie der Mittelrisalit an der Seite der Keyserlei einem monumentalen Siegesbogen ähnelt. Der eigentliche Eingangsbogen von 8 Meter Höhe wird in einer 23 Meter hohen Bogenöffnung wiederholt. Dieser Bogen bringt auf glänzende Weise eine Achse zu Ende, die bei der Kathedrale (das Symbol der alten Welt) anfängt und via Meir, Leysstraat und Keyserlei nach der heutzutageigen Welt des Bahnhofes (Symbol der neuen Welt) führt. Wenn man das Bahnhofsgebäude betritt, verbinden monumentale Treppen, die jedesmal von riesigen Wartesälen flankiert werden, den Zentralbau mit der 5 Meter höher gelegenen Gleishalle. Diese Treppen sind deutlich von italienischen



Abb. 2. Antwerpener Hauptbahnhof, Gleishalle, letztes Beispiel in Belgien einer monumentalen Gleishalle mit Dreigelenkbogenkonstruktion

Palazzos und Barockschlössern inspiriert. Sie führen den Reisenden von einem klassischen Raum in ein fast gotisch aussehendes Schiff, einer eisernen Kathedrale vergleichbar.

Mit dem Bau wurde, wie gesagt, erst 1898 angefangen, nach der Fertigstellung der Gleishalle. Sieben Jahre später war dieses Gebäude vollendet. Für die Konstruktion wurde hauptsächlich blauer Quaderstein aus Vinalmont benutzt. Die Zentralkuppel wurde in Beton ausgeführt. Zum ersten Mal in Belgien wurde der monolithische Beton in einem Kuppelbau angewendet. Die Berechnung der Kuppel wurde wahrscheinlich von dem in Belgien, aber vor allem in Frankreich arbeitenden Ingenieur François Hennebique gemacht. Die Kuppel setzt dem Gebäude, das im ganzen ein brillantes Beispiel für die eklektische Architektur des 19. Jahrhunderts ist, die Krone auf.

Das Empfangsgebäude, ein Riese auf lahmen Füßen! Der Kenntnismangel der Erbauer über die Charakteristiken des Vinalmontsteines verursachten heute eine bedeutende Anzahl von Problemen. Die Steingruben von Vinalmont liefern ein Gestein von gediegener Qualität. Die Schichten wurden



Abb. 3. Antwerpener Hauptbahnhof, Entwurf des Empfangsgebäudes (1894-95) durch den Architekten Louis Delacenserie

bei der Bildung im Karbon und Devon aufgestaut, wodurch an einer Anzahl von Stellen Risse und Spalten entstanden, die sich mit einem kalkartigen Material füllten. Diese Kalkadern, die mit bloßem Auge kaum sichtbar sind, bilden den Schwachpunkt dieses Gesteins: Unter Einfluß von Wasser, Frost und Tauen löst sich der Kalk auf, so daß sich der Stein spaltet und zerfällt. Es steht fest, daß dieses Problem beim Bau nicht erkannt wurde und daß es unter dem Druck des hohen Arbeitstempos verkannt wurde.

Eine Untersuchung des Gebäudes von 1970 zeigte deutlich, daß sich die Qualität der Steine nach oben hin verschlechtert. Diese Mängel werden verstärkt durch den Gebrauch von großen Steinquadern in den weit auskragenden Teilen. Fügt man zu diesem Problem noch jenes des Betonzerfalls, der sich in der Zentralkuppel bemerkbar macht, und die Planungsfehler bei der Stabilitätsberechnung der Halbtürme im Giebel zum Königin-Astrid-Platz hinzu, dann gab es keine Zweifel, daß dieses für die Antwerpener Stadtsilhouette bestimmende Denkmal in den frühen siebziger Jahren sehr gefährdet war. Ab den fünfziger Jahren bestand die Gefahr, daß von den obersten Giebelteilen Steinfragmente herunterfallen. Schon 1959 wurde das große Bogenfenster auf der Seite des Königin-Astrids-Platzes durch eine neue Fenstereinteilung ersetzt. Die Geschichte des Bahnhofsgebäudes ist die eines schleichenden Niedergangs, wobei nahezu alle Türmchen und die Kranzgesimse entfernt wurden, Rahmen durch Betonimitationen ersetzt und schließlich Nebenversteifungen angebracht werden mußten.

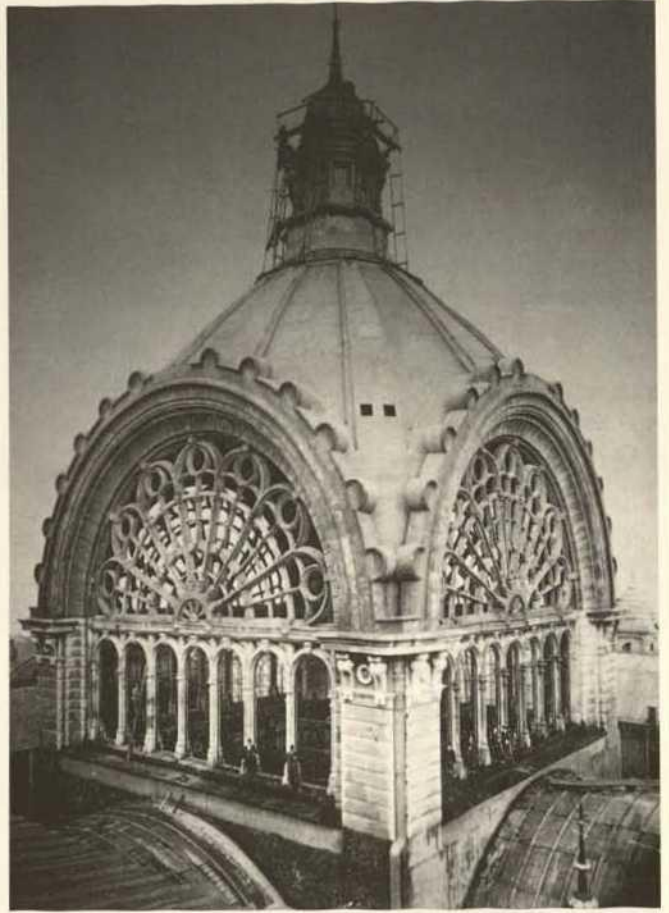


Abb. 4. Antwerpener Hauptbahnhof, Kuppel des Empfangssaals (1905), ein frühes Beispiel für monumentalen Betonbau in Belgien

Letztendlich war eine gründliche Restaurierung nötig geworden. Die definitive Entscheidung wurde erst 1982 getroffen, nachdem deutlich geworden war, daß der von 1974 datierte Entschluß, dieses Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen (K.B. 12/3/1975), nicht mehr rückgängig gemacht werden konnte und der Gedanke, den Bahnhof abzureißen, um ihn durch ein bescheideneres Gebäude zu ersetzen, endgültig zur Seite geschoben war.

Bei der Herstellung des Restaurierungsentwurfs wurde nach einem Ersatzmaterial für den Vinalmontstein gesucht. Nach vielen Untersuchungen wurde ein Kunststein gefunden, der die gleiche Farbe und denselben Oberflächeneindruck hat wie der Vinalmontstein, aber der Umwelteinflüssen gegenüber weniger empfindlich reagiert. Dieser Stein hat außerdem den Vorteil, daß die zu ersetzenden Steine nicht völlig entfernt werden müssen, weil die Teile, die im Mauerwerk eingeklemmt sind und keinen Schaden aufweisen, als Träger der Verankerungen für den Kunststein fungieren können. Was die anderen Teile betrifft, wurde für Petit Granit optiert, eine Steinart, die sehr ähnlich aussieht wie der Vinalmontstein, aber ohne die vohin erwähnten Nachteile.

In einer ersten Phase wurden auf diese Weise die Ecktürme restauriert und Feststellungen wurden gemacht bezüglich des Verhältnisses der Materialien, die für die nächsten Restaurierungsphasen nützlich sein würden. Die endgültige Restaurierung wird auf Anfang des 21. Jahrhunderts verschoben und weil das Gebäude Eigentum einer föderalen Dienststelle ist, sind Subventionen nicht möglich. Die Ko-

sten werden auf ungefähr zwei Milliarden Belgische Francs geschätzt, wenn man wieder nur Naturstein verwendet.

Reinigung des Empfangsgebäudes

Bevor man mit dem Wiederaufbau der fehlenden Elemente anfang, wünschte die NMBS, das Bahnhofsgebäude durch eine gründliche Reinigung aufzuwerten. Die völlige Instandsetzung der Innen- und Außengiebel kostete 9,5 Millionen DM (185 Millionen Belgische Francs) und dauerte von 1988 bis 1993. 1993 war das Jahr, als Antwerpen als Kulturhauptstadt Europas auftrat.

Nach der Reinigung des Interieurs des Empfangsgebäudes wurde die Palette von mehr als 20 belgischen Marmorarten und Kalksandsteinen wieder sichtbar, die durch eine 85-jährige Verschmutzung verschwunden war. Ursache der Verschmutzung waren die fetthaltigen Auspuffgase von Dampf- und später Diesellokomotiven, die Ablagerung von Bremsstoffen und den Staub, der durch Luftzug herangezogen wird, verursacht durch Temperaturschwankungen zwischen Erdgeschoß und der 69 Meter höheren Kuppel.

Die vielen Ursachen für die Verschmutzung und die Tatsache, daß der Raum während der Arbeiten offen bleiben sollte, machte die Reinigung zu einer schwierigen Aufgabe. Bei der Voruntersuchung erhab sich, daß Abspritzen mit Wasser unter hohem Druck und das Abdampfen ausgeschlossen werden sollte, weil das Risiko einer Beschädigung zu groß war. Nach Rücksprache mit dem Königlichen Institut für das Kulturerbe (KIK) wurde ein Verfahren beschlossen, bei dem eine Scheuerpaste, zusammengestellt aus reinem Chinesischem Kaolin und schwachen Detergenten mit einem neutralen pH-Wert, zur Anwendung kam.

In zwei Stufen der Ausführung saugte man zunächst die zentimeterdicke Staubschicht ab und putzte dann die Fassaden manuell. Der gelöste Schmutz wurde mit dem Schwamm aufgenommen und später nochmals mit dem Schwamm nachgespült. Dannach konnte man beginnen mit dem Kitten der Risse, dem Ausfüllen der Bohrlöcher, der Wiederherstellung der Fugen, dem Vergolden der Zierteile, der Wiederherstellung der fehlenden Elemente und mit dem Polieren der ursprünglich gewachsenen Marmorflächen mit reinem Bienenwachs.

Die Auffrischung der Außenfassade

Die Außenfassade war mit einer schweren Gipskruste verschmutzt und wurde durch ein schonendes System gereinigt, das in Frankreich entwickelt worden war, die Gummierung oder »gommage«. Dazu wird ein sehr feines Pulver aus Hochofenschlacke unter niedrigem Druck gegen die Fassade geblasen. Die Körner sind, im Gegensatz zur traditionellen Sandstrahlung, so leicht, daß sie mit der Luftströmung an der Fassade entlang streichen und den Schmutz sozusagen wegwischen, gommieren, »gommage« also. Die Ausführung, die von 1989 bis 1993 geschah, lief wie folgt: Auf einem Kran wurde eine Kabine montiert mit einem Arbeiter, der die Fassade abspritzte. Die Kabine war notwendig, um den feinen Staub innen zu halten. Der Staub wurde dann durch Ventilatoren abgesogen und kam in einen Wassernebel, wodurch er sich niedersetzte und abgeführt

werden konnte als Schlamm. Durch die saugende Wirkung der Ventilatoren entstand in der Kabine ein Unterdruck, der sie gegen die Fassade ansog.

Danach wurde die Fassade untersucht, gefährdete Steine kartiert und mit Mörtel befestigt. Eine Taubenabwehr wurde angebracht und zuletzt neues Blattgold auf ursprünglich vergoldete Elemente gelegt. Nur mit der Reinigung an der Seite des Tiergartens hat man wegen technischer Probleme noch nicht begonnen. »Gommage« wird hier schwierig, nicht nur weil Lärm die Tiere stören würde, sondern auch weil viele geschützte hochstämmige Bäume unmittelbar neben dieser seitlichen Fassade stehen.

Die ehemaligen Wartesäle

Der frühere Wartesaal für die erste und zweite Klasse wird seit 1954 als Büffet- und Speisesaal genutzt und damit verschwand auch das ursprüngliche Mobiliar. In dem ehemaligen Wartesaal dritter Klasse, jetzt verwendet als Kantine, sind die Tafelung und die Wandbänke erhalten geblieben. Beide Räume wurden 1993 restauriert und in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Auch wurden die fehlenden großen Spiegel wieder eingesetzt und auf den Wänden und Decken wurde die Marmorierung wieder aufgebracht.

Restaurierung der Gleishalle

Die metallene Gleishalle überstand den Ersten Weltkrieg ohne größere Schäden. Während des Zweiten Weltkrieges aber zerbrachen die U2-Bomben das ganze Glas, und einsickerndes Wasser konnte jahrelang zerstörerisch wirken. Die Bombenexplosionen erschütterten auch die gesamte Struktur des Baus, vor allem die Marmorkassetten, wovon viele barsten und so die zahlreichen Stahlverbindungen auf die Probe stellten. Die schwächsten Stellen der Konstruktion wurden zu schwer belastet und später am meisten von Rost angegriffen. Darüber hinaus stellten sich Stabilitätsprobleme ein, auch durch das spektakuläre Absacken des Grundwasserspiegels. Er senkte sich um zwölf Meter nach der Konstruktion des Gürtels um Antwerpen (1969), und um minus 28 Meter nach der Fertigung der Metroarbeiten im Bahnhofsviertel. Die Folgen waren katastrophal: Die Bäume im Zoo starben ab, die jetzt durch künstliche Bewässerung am Leben erhalten werden, aber auch die hölzerne Fundamentierungen unter der Gleisüberdeckung verpulverte.

Am 14. Oktober 1976 wurde die Gleishalle endgültig unter Schutz gestellt. Anfang 1982 wurde bei einer Kontrolle festgestellt, daß die großen Fenster der Seitenfassade und die Endbögen schwer beschädigt waren. Die Nietnägel an den Endbögen und auch an anderen Stellen waren fast völlig durchgerostet. Das konnte geschehen, weil sie damals zu weit vom Rande der Stahlplatten genietet wurden, wodurch das Wasser zwischen den Stahlplatten einsickern konnte. Eine Restaurierung hätte keinen Zweck gehabt. Es wurde entschieden, mit einer begrenzter Restaurierung des Endbogens, des Glasvorhangs und des sechs Meter langen Endfaches anzufangen, weil diese Abschnitte am schlimmsten angegriffen waren. Die Arbeiten wurden im März 1986



Abb. 5. Antwerpener Hauptbahnhof, Blick auf die Gleishalle nach der Restaurierung

begonnen und im September 1989 beendet und kosteten 17 Millionen DM (338 Millionen BFR).

Die zwei Bogengründungen auf der Seite des Tiergartens wurden verstärkt, der Endbogen wurde völlig erneuert, die Dachbedeckungen aus Blechzink, Asbestzement und Glas wurden ersetzt durch Kupfer und Kunststoffe, die Decken aus bakelisiertem Multiplex wurden ersetzt durch emaillierte Stahlplatten mit Marmorierungen, und alles wurde gegrittrahlt. Die neue weinrote Farbe entspricht leider nicht dem graugrünen Originalton, aber es ist die Farbe des heutigen rollenden Materials.

Die Arbeiten der zweiten Phase (sie betreffen das übrige der Bahnsteighallenüberdachung) haben am 16. November 1992 angefangen und werden August 1997 beendet sein. Der Preis des Ganzen wird ungefähr 45 Millionen DM (ca. 900 Millionen BFR) betragen. Eigentlich wird die ganze Überdachung mit Ausnahme der monumentalen Dreiecksbögen erneuert. Die stählernen Bogenkästen wurden von außen gestärkt, aber auch das Innere wurde gereinigt und mit einem Erdölprodukt behandelt.

Die ganze Überdachung wurde mit Hilfe von zweimal 15 stählernen Jochen und eisernen Spannkettens wieder aufgespannt mit jeweils einer Zugkraft von 48 Tonnen. Unter der Überdachung wurden die alten steinernen Kuppelgewölbe des Erdgeschosses ersetzt durch präfabrizierte Gewölbeelemente, deren äußerste Endstücke in Stahlprofile gefaßt und mit Betonmasse übergossen wurden. Außerdem wurde eine kupferne Dachbedeckung auf den Stechhauben und Giebfelddächern angebracht, die einen größeren Schutz vor der Luftverschmutzung bieten sollte.

Die ursprünglichen Glasplatten auf der Gleishalle wurden durch leichte, nicht zerbrechliche Polycarbonatplatten ersetzt (leicht, denn eine Platte von 1 x 2 Meter wiegt nur 2 kg statt der 14 kg Gewicht jeder alten Glasplatte!). Das neue synthetische Glas zieht aber viel Staub und Schmutz an, unter anderem Kot von Möwen und Tauben. Darum wurde über alle Profilen der Gleissaalüberdachung japanischer Zaun angebracht, eine relativ billige Lösung für nur drei Millionen BFR. Außerdem wurden die Wasserabflußrohre und Dachrinnen erneuert und über die Gleishalle zwischen Stechhauben und erneuerte Dachreiter zwei Roll-

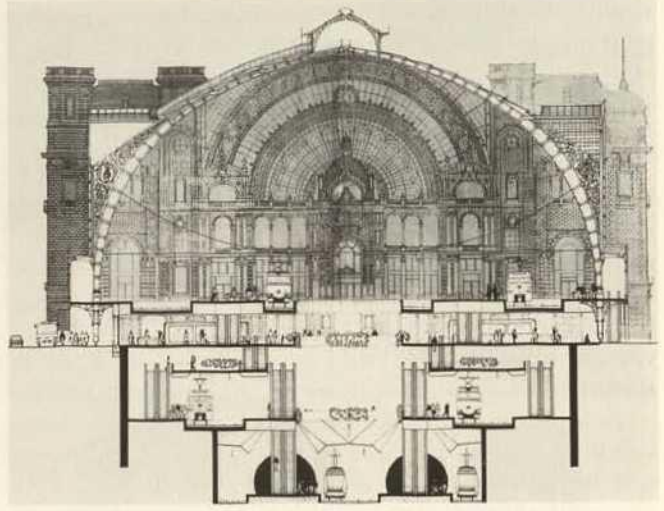


Abb. 6. Antwerpener Hauptbahnhof, Schnitt durch die Gleishalle nach dem Umbau

brücken installiert, um die gläserne Überdachung putzen zu können. Bei der Restaurierung der Gleishalle wurde seit 1992 ein verstellbares Gerüst genutzt, dessen unterer Teil -fest- ist und den Zugverkehr schützt. Beim Fortschritt der Arbeiten wird das Gerüst abgebrochen und auf der andern Seite wieder aufgebaut. Über dieses Gerüst fährt ein Rohregerüst von dreimal 56 Tonnen Gewicht, dessen Kosten sich auf 1,8 Millionen DM (37 Millionen BFR) belaufen.

Die Ausweitung der Kapazität

Mit ungefähr 220000 einsteigenden Reisenden pro Woche ist Antwerpen auch dank seiner Hafeninfrastruktur eine ausgesprochene »Bahnstadt«. Antwerpen wird außerdem eingliedert in das Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen London, Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln. Um diese Zukunftspläne verwirklichen zu können, muß die Kapazität ausgeweitet werden, ein großes Problem, denn Antwerpen verfügt nicht über durchgehende Gleise. Heutzutage müssen alle eintreffenden Züge über zwei Steuervorrichtungen verfügen, um leichter die Fahrtrichtung ändern zu können. Aber man verliert viel Zeit, weil die Züge über denselben Schienenweg hinaus- und hinein fahren. Außerdem verfügt Antwerpen-Centraal nur über zwei längere Bahnsteige, stattdessen halten viele internationale Züge in Berchem.

Dazu plant der NMBS zwei große Projekte, erstens den Bau eines Bahntunnels unter der Stadt, wodurch eine Nord-Südverbindung zustande kommen wird, und zweitens die Neueinrichtung von Antwerpen-Centraal. Die Arbeiten werden langfristig den Inlandsverkehr und den Fernverkehr verbessern. Die Züge werden in einem Bahnhof mit vier Ebenen einfahren. Vorbei an der Brücke Lange Leemstraat werden die Gleise auf verschiedene Höhen gebracht werden, um so auf den drei Gleisebenen des Antwerpener Hauptbahnhofs einzutreffen. Sechs Gleise bleiben auf der jetzigen Ebene, vier kommen auf die Ebene -1, nochmals vier auf Ebene -2. Von diesem letzteren gehen zwei weiter in einen Tunnel gleich nordwärts Richtung Holland. Der Bahnhof wird neu angeordnet, um so eine Verdoppelung der heutigen Kapazität zu erhalten: Die jetzigen 10 Gleise

werden auf 14 erweitert, die neuen Bahnsteige werden länger sein, und die Züge Richtung Essen werden den zeitsparenden Tunnel nutzen. Auch die Linien aus Turnhout, Herentals, Mechelen und Sint-Niklaas können dann direkt verbunden werden mit der Linie Richtung Essen und mit dem Hafen. Diese sternförmige Struktur schneller Durchgangsverbindungen und Umsteigemöglichkeiten erfordert gleichfalls den Ausbau eines Vorstadtnetzes, wo mit höherer Frequenz gefahren werden kann, ähnlich wie in manchen deutschen Städten.

Unter der Bahnsteigüberdachung entsteht also ein Durchgangsbahnhof auf vier Ebenen. In die Mitte der heutigen Bahnsteigebene kommt ein offener Schlitz der den darunterliegenden Ebenen Licht und Luft geben soll und mit Treppen und Rolltreppen mit den anderen Ebenen verbunden wird. Die untere Ebene liegt 18 Meter unter der Pelikaanstraat, denn man muß unter der querliegenden Metrostation auf den Königin-Astrid-Platz durchstoßen. Die Überdachung wird aber auch von der unteren Ebene aus sichtbar bleiben. Man hat die Absicht, den Bahnhof während der Bauarbeiten in Betrieb zu halten, aber mit reduzierter Kapazität. Die Bohrschilder zum Anfertigen des Tunnels werden an einer Baugrube in der Nähe der Station Antwerpen-Dam anfangen. Die ausgegrabene Erde wird per Bahn transportiert, damit man die Bewohner nicht durch einen Convoy von LKWs belästigt. Ziel dieser Arbeiten ist die Verbesserung der Empfangsstruktur, danach wird die Umgebung des Bahnhofes in Angriff genommen: bequeme Umsteigmöglichkeiten auf Bus und Straßenbahn, neue unter-

irdische Parkplätze und neue Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Anfang dieser Arbeiten ist für Juni 1998 vorgesehen, die Einweihung der neuen Bahnhofsinfrastruktur für das Jahr 2006.

Mit der Erneuerung, Restaurierung und Untertunnelung von Antwerpen-Centraal verbindet dieser monumentale Bahnhof sowohl Respekt vor dem Kulturerbe als auch die moderne Forderungen nach Zweckmäßigkeit und Mobilität. Mit der Kapazitätsausweitung und Untertunnelung wird eine ökologische Alternative für das energiefressende Stauproblem geboten.

Literatur

- Guido De Brabander, Na-kaarten over Antwerpen, Brugge, Uitgeverij Marc van de Wiele, 1990, p. 114-117.
 De Antwerpse Spoorwegkathedraal, Een honderdjarige maakt zich op voor de volgende eeuw, Antwerpen, N.M.B.S., 1990.
 De Antwerpse spoorwegkathedraal maakt zich klaar voor de volgende eeuw. Opfrissing, restauratie en uitbreiding van het monumentale Centraal Station van Antwerpen, Antwerpen, N.M.B.S., Dienst Externe Betrekkingen, 1996.
 Gaston De Smet, Het Centraal Station te Antwerpen, De opfrissingswerken in de wandelzaal, in: 'Monumenten en Landschappen', 8ste JG, Nr. 6, nov-dec. 1989, p. 41-49.
 Patricia De Somer, Gaston De Smet, R. Tijs, Het Centraal Station van Antwerpen, een levend monument, Antwerpen, Stad Antwerpen/Koning Boudewijnstichting, 1986.
 Patrick Viaene, Geschiedenis en restauratie van het Centraal Station, in: 'Industriële archeologie in België', Gent, M.I.A.T., 1986, p. 314.

Abb. 7. Antwerpener Hauptbahnhof, Modell des zukünftigen Bahnhofs: Ein Teil der Gleise bleibt auf der heutigen Ebene, zwei neue Ebenen werden geschaffen, eine davon läuft weiter unter der Stadt mit internationaler TGV/ICE-Anbindung.

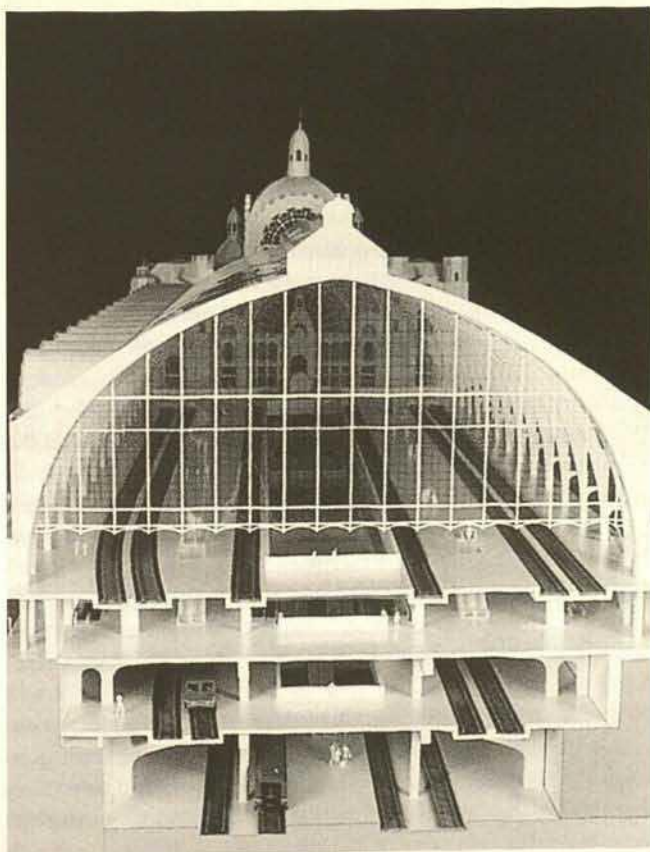


Abb. 8. Antwerpener Hauptbahnhof, Eingang des Bahnhofs von der Seite der Keyserlei, eine städtebauliche Achse, die Richtung Altstadt verläuft und auf die Kathedrale fluchtet.

