

## Fünf Jahre lang neben Centraal

Temporäre Fahrradgarage am Hauptbahnhof in Amsterdam

### Architekten:

VMX Architects, Amsterdam

Don Murphy, Leon Teunissen

mit Michael Kloos, Peter Kaufmann,

Mona Farag

### Tragwerksplanung:

Ingenieurgroep van Rossum, Amsterdam

Anne van der Sluis

### Bauherr:

Dienst Infrastructuur, Verkeer en

Vervoer, Amsterdam

Ohne abzusteigen kann man entlang des knallroten „Radwegs“ Ausschau halten nach einem freien Platz, dann das Fahrrad abstellen und über eine der Treppen auf Straßenniveau hinabsteigen. Die Architekten entwickelten dafür ein System miteinander verschränkter Rampen, die weit über den Kanal auskragen.



Querschnitt im Maßstab 1:333;

Längsschnitt im Maßstab 1:750

Fotos: Gerard van Beek, Amsterdam;

großes Foto: Nico Bick, Amsterdam

Etwa 5000 Fahrräder werden täglich im Amsterdamer Hauptbahnhof und um ihn herum abgestellt. Weil aber im Bahnhofsgebäude umgebaut und unter dem Vorplatz an einer neuen U-Bahnstation gearbeitet wird, fällt die Mehrzahl dieser Stellplätze für die nächsten Jahre vorübergehend weg. Die einzige „Freifläche“, die für die dringend benötigten Ersatzparkplätze zur Verfügung stand, war ein benachbarter Hafenkanal. Ursprünglich erwog man, das Problem mit einigen auf dem Wasser schwimmenden Pontons zu lösen. Doch dann schien der Stadtplanungsbehörde die Aufgabe für das Stadtbild zu bedeutend und planerisch zu komplex zu sein, und sie beauftragte das Amsterdamer Architekturbüro VMX, eine temporäre Fahrradgarage mit 2500 Stellplätzen zu entwerfen.

Wegen des ausgefallenen Bauplatzes ergaben sich für das Parkhaus eine Reihe ungewöhnlicher Randbedingungen: Für die Durchfahrt und den Wendekreis der Amsterdamer Rundfahrtboote durfte es keine Behinderung geben; auch galt es, die Kaimauer nicht zu berühren oder gar statisch zu beanspruchen. Das Gebäude selbst sollte so transparent wie möglich wirken. Bei allem sollte es effizient zu betreiben und in der Herstellung nicht zu teuer sein. Die Benutzung des Parkhauses ist zunächst kostenlos, das Konzept musste aber auch die für später geplante Erhebung von Parkgebühren ermöglichen. Aus all diesen Prämissen entwickelten die Architekten einen Bau, den sie nicht eigentlich als Gebäude, sondern als Infrastruktur interpretieren – als eine Art „aufgerollter Fahrradweg“, an dessen beiden Seiten Räder abgestellt werden können. Sie benutzten das Gefälle der bestehenden Kaimauer von

eineinhalb Metern als Ausgangspunkt für ein System von fünf miteinander verschränkten, gegenläufigen Rampen. Vier Treppen dienen als fußläufige Kurzschlüsse zwischen ihnen. Mit Ausnahme der untersten Rampe, die aus Beton besteht, ist das Parkhaus eine Stahlkonstruktion. Dreizehn regelmäßig angeordnete biegesteife Doppelstützen wurden im Hafenkanal gegründet. Die daran befestigten Rampen kragen beiderseits sechs Meter aus. Die untere aus Beton dient dabei als stabilisierendes Gegengewicht. Die Detaillierung des Gebäudes ist betont einfach und roh gehalten. Nicht an allen Stellen vermag indes die Ausführung der Verbindungen zu überzeugen, was sicherlich der kurzen Bauzeit geschuldet ist. Die gesamte Stahlkonstruktion wurde auf einer friesländischen Werft vorgefertigt und mit dem Schiff nach Amsterdam transportiert, wo sie vor Ort zusammengefügt wurde. Diese Konstruktionsmethode soll auch den späteren Abbau des Parkhauses vereinfachen, dessen Baugenehmigung nur fünf Jahre lang gültig ist. Über mögliche Nachnutzungen wird noch nachgedacht.

Den Architekten ist es gelungen, einen bemerkenswerten öffentlichen Raum zu schaffen. Von den verschiedenen Ebenen bieten sich immer wieder spektakuläre Blicke aus ungewöhnlichen Perspektiven. Eigentlich fehlen auf dem Oberdeck nur noch ein paar Bänke, um sich von der hierzulande ungewohnt anstrengenden Berg-Etappe zu erholen. Die Rundfahrtboote mit ihren Touristen scheinen das Parkhaus besonders langsam zu passieren: Gerade fertig gestellt, ist das „größte Fahrradparkhaus der Welt“ bereits zu einer Amsterdamer Sehenswürdigkeit geworden.



