

Knotenpunkt Birmingham

Autor(en): **Marti, Dominic**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **111 (1993)**

Heft 21

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78187>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Knotenpunkt Birmingham

Begünstigt durch ihre zentrale Lage sucht die Stadt Birmingham eine Neudefinition als Drehscheibe für Verkehr, Handel und Tourismus. Gleichzeitig befasst sich die Stadtplanung kritisch mit den Planungsünden der Vergangenheit. Ein Gleichgewicht zwischen Wirtschaftswachstum und Lebensqualität der Stadt ist das Ziel der Zukunft.

Frage nach Lebensqualität

Seit mehr als hundert Jahren zählt Birmingham zu den traditionellen Industriestädten Grossbritanniens. Die Entwicklung seit dem Krieg brachte grosse Veränderungen im Stadtbild. Expressstrassen wurden ins Zentrum geführt, um die Stadt für Industrie und Handel «autogerecht» zu planen. Die Forderung nach individueller Mobilität und nach besseren Wohnverhältnissen führten zur Preisgabe des einst dichten zusammenhängenden Stadtkörpers.

VON DOMINIC MARTI,
MURI B. BERN

Der jüngst veröffentlichte Bericht «City Centre Design Strategy» 1991, ein Stadtentwicklungsmodell, zeigt langfristige Korrekturmassnahmen zugunsten des Bewohners: Welche Orientierungshilfen im Stadtbild sind möglich, damit der Bewohner sein Ziel besser findet. Wie kann die Topographie, ein Hügel, ein Tal, ein Kanal als Wegweiser im Stadtbild zurückgewonnen werden. Welche Massnahmen sind nötig, um die Strasse als Erlebnis- und Wohnraum zu

gestalten? Wie bringt man in das Durcheinander eine Ordnung, in der das Haus, die Zeile in einen Bezug zum Freiraum, zur Strasse gesetzt wird? Gibt es Verbesserungen für die wenigen städtischen Freiräume, eingeschlossen des weitverzweigten Kanalnetzes? Welche Planungsschritte sind notwendig, um den spezifischen Charakter von Stadtteilen zu fördern? Der Bericht stellt die Fragen, denen sich die Stadtplanung stellen muss; er gibt Lösungsansätze für bessere Lebensqualität in einem Stadtzentrum, dessen Entwicklung bisher zu meist aus Einzelaktionen bestanden hat, ohne Zusammenhang zum ganzen System Stadt. Nicht die Extreme sollen Ziel sein, sondern deren Gleichgewicht: hohe Wohn- und Lebensqualität und gute Erschliessung. Wirtschaftswachstum darf Lebensqualität nicht ausschliessen. Nachfolgende Beispiele illustrieren den wirtschaftlichen Aufschwung dieser Stadt.

Flughafenausbau zur Drehscheibe

Der Flughafen wird laufend ausgebaut. Verbessert werden die Terminals, die Gepäck- und Passagierabfertigung und die Aufenthaltsräume. Eurohub Termi-

nal, im vergangenen Sommer eröffnet, ist bester Beweis für das ehrgeizige Ziel einer Schlüsselstellung im internationalen Luftverkehr. Eine Erstanwendung für Europa ist dabei das «Hub and Spoke»-Verbindungsnetz. Träger dieses Projektes ist die «Eurohub Birmingham Ltd.», eine gemischte Gesellschaft von Partnern der Privatwirtschaft und des öffentlichen Sektors.

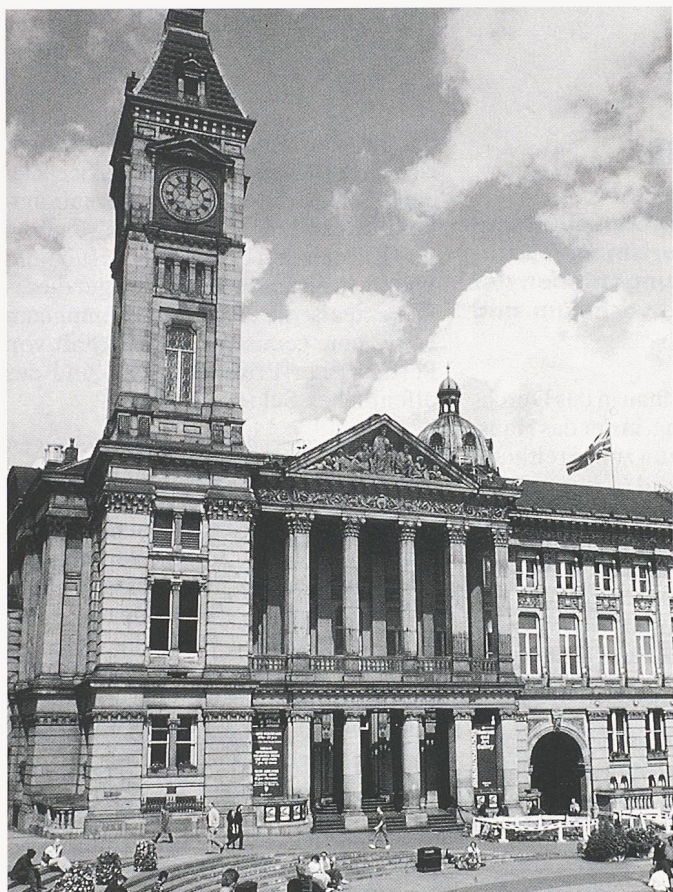
Was interessiert dies den reisefreudigen Schweizer? Kurz nach 8 Uhr morgens startet eine Kursmaschine der British Airways von Zürich in Richtung Birmingham. Die Zollformalitäten in Birmingham bringt der Passagier bald hinter sich und hat dann Gelegenheit, in einer grosszügigen Halle die Beine zu strecken. Nach der Enge im Flugzeug ein gewünschter Kontrast. Lichtführung und Farben sind gut gewählt, die Laufwege zum Weiterflug auf ein Minimum reduziert. Innerhalb einer Stunde gibt es Weiterflüge nach Glasgow, Belfast, Newcastle und Edinburgh. Birmingham, einst Knotenpunkt der Kanalschifffahrt, ist heute Drehscheibe im Europäischen Luftverkehr (Hub and Spoke). Rund 150 Flüge verbinden Birmingham wöchentlich mit 18 Destinationen in Britannien und dem übrigen Europa. Bis 1994 beabsichtigt British Airways eine wöchentliche Steigerung auf 240 Flugverbindungen mit 30 Destinationen. Eurohub Terminal hat ein weiteres Tor geöffnet: Die Reise von und nach Grossbritannien ist kürzer und einfacher geworden. Die neuen Verbindungen erlauben dem Passagier aus Zürich, Frankfurt oder Paris, den



Bedeutung der Ecklösung im Stadtbild, das Beispiel im viktorianischen Umfeld



Eine moderne Lösung, Newhallstreet. RIBA – Award, Percy Thomas Partners



City Museum und Art Gallery

ganzen Geschäftstag in Grossbritannien zu sein und trotzdem übernachtet er zu Hause, dank des Rückflugs abends ab Birmingham.

Katalysator der Wirtschaft

Als Anflugstation im Zentrum von England bietet Birmingham weitere Vorteile: einen Flughafen mittlerer Grösse, übersichtlich, mit kurzen Laufwegen. Der neue Terminal umfasst Gepäckabfertigung im Erdgeschoss, Ankunft im ersten Geschoss, Abflug im zweiten Ge-

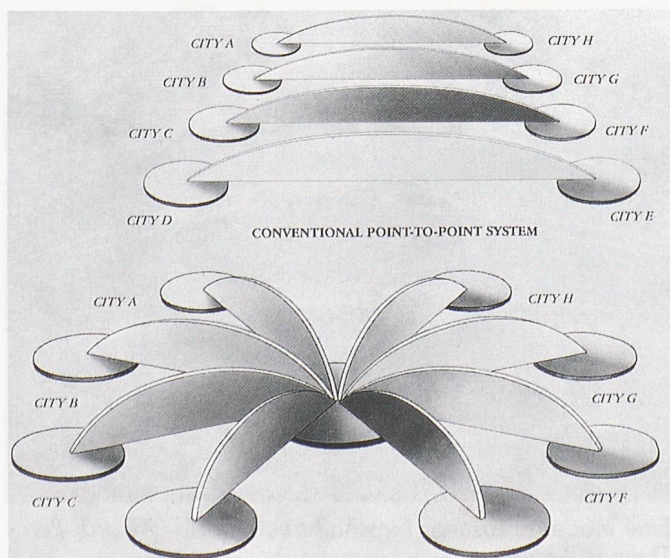
schoss, insgesamt eine Erweiterung von 23 000 m², ausgeführt in Stahlrahmenkonstruktion mit Fachwerkabschluss auf einem Betonsockel. Für den Innenausbau verantwortlich war *Michael Peters Group*. Komfort und Übersicht für den Passagier waren die Leitgedanken. Erholung anstelle Stress, Information anstelle Konfusion grösserer Flughäfen. Licht und ruhige Grün- und Grautöne im Aufenthaltsbereich untermauern diese Absicht. Den Raum der Abflughalle in seiner Ganzheit zu überblicken, ermöglicht ohne Mühe den Weg zum Weiterflug.



Zentrale Halle als Achse des neuen Kongresszentrums

Im Raum inbegriffen sind Richtung und Zeit. Der Wechsel im Bodenbelag symbolisiert die Richtung, die Kompassnadel, auch Logo von Eurohub. Das zwei Meter grosse Zifferblatt einer Uhr erinnert den Wartenden an die Zeit bis zum Abflug. Wer aus den Lüften auf die Erde zurückkehrt, soll sich wieder mit Zeit und Richtung zurechtfinden.

Nach Statistik weist der Flughafen Birmingham eine der grössten Wachstumsraten auf. Seine Erweiterung bildet die Basis-Infrastruktur für das Internationale Kongresszentrum und das Nationale Ausstellungszentrum. Mit Blick



Eurohub-Terminal, Wartehalle

Links: Flughafen, das «Hub & Spoke»-System (unten) im Gegensatz zum konventionellen System

auf den Europäischen Binnenmarkt muss der Erstanwendung der «Hub and Spoke»-Verbindungen besondere Beachtung geschenkt werden. Diese Neuerung im Europäischen Flugverkehr kann schon bald Schrittmacher der Entwicklung sein.

Ausstellungs- und Messezentrum

Guter Beweis für die wirtschaftliche Bedeutung und Zukunftsperspektive von Birmingham ist das Ausstellungs- und Messezentrum am Flughafen. Es bietet 12 Messehallen und ein Stadion mit 12 000 Sitzplätzen. Vom Kanaltunnel und dem Europäischen Binnenmarkt erhofft man sich eine zunehmende Nachfrage für Ausstellungen und Messen. Vor einem Jahr konnte eine weitere Etappe eröffnet werden, die Hallen 6, 7 und 8. Architekten waren *Seymour Harris & Partner* und *Ove Arup & Partner*. Geplant sind weitere Etappen bis zum Jahre 2004. Je nach Bedarf lassen sich die Hallen zu Einheiten von 5000, 10 000, 15 000 und 20 000 m² kombinieren. Den Hallen vorgelagert ist ein mehrgeschossiger Lichthof, gedeckt mit einem Glasgewölbe: die Registration-, Kontakt- und Verteilzone. In Ergänzung der Ausstellungsflächen sind auch Seminarräume und Sitzungszimmer vorgesehen. Ausgerüstet mit allen Errungenschaften der High-Tech-Architektur gehört die Erweiterung zum modernsten, was die Messearchitektur Europas anbieten kann. Antikenmesse, Automobilsalon, Frühjahrsmesse, Rockkonzerte sind Anziehungspunkte für bis zu 20 000 Besucher. Seit der Erweiterung stieg der Umsatz um 20%.

Kongresszentrum

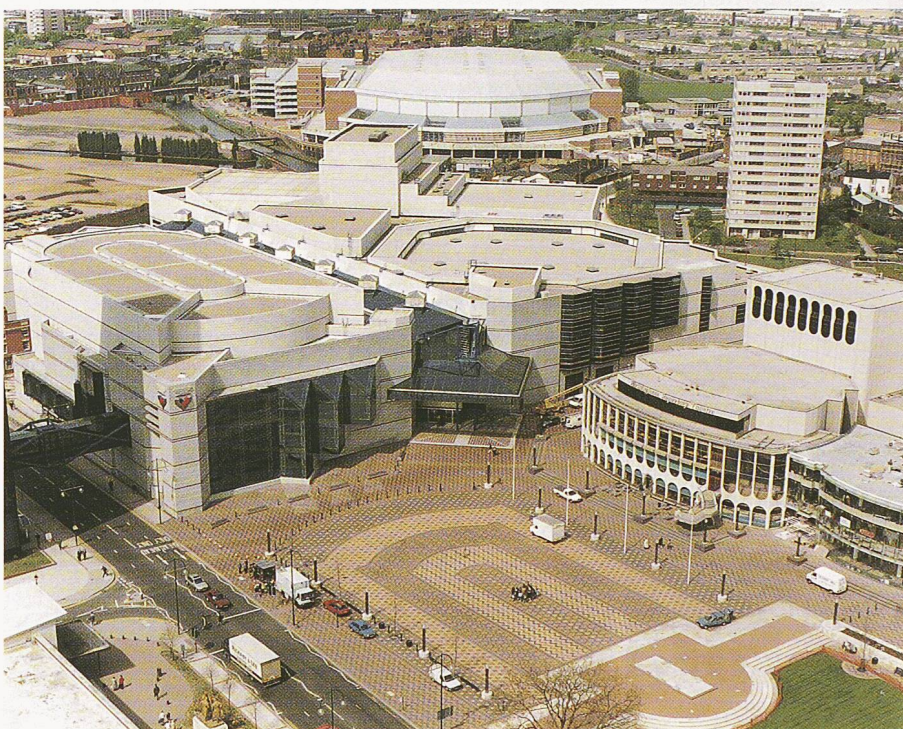
In der Absicht, die Wirtschaft der Stadt und Region zu fördern, wurde im vergangenen Frühjahr das Kongresszentrum eröffnet. Es erweitert das Angebot für Konzerte und Tagungen mit 11 Sälen für 3000 Personen, einschliesslich eines Konzertsalles, der Symphony Hall, dessen Akustik viele bisherigen Lösungen übertrifft. Der Konzertsaal verfügt über einen Hallraum, einen grossen Raum in voller Saalhöhe unter der Bühne, der an weitere Seitenräume anschliesst. Türen, die geöffnet werden können, gestatten die Akustik je nach Musik zu verändern. Zur Verbesserung

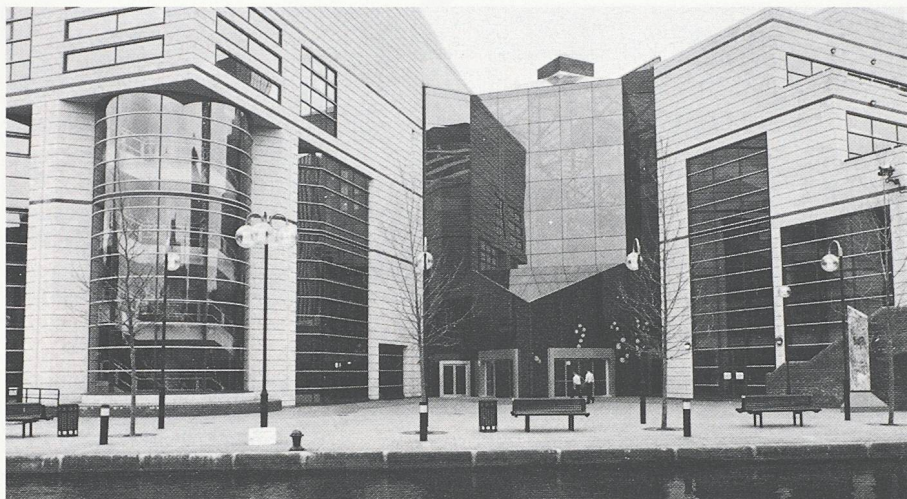
Oben: Das neue Kongresszentrum. Links die Symphony Hall, in der Mitte die Kongresssäle, rechts das Repertory Theatre

Die Symphony Hall mit hervorragender Akustik und technischer Ausrüstung



Modellaufnahme des Eurohub-Terminals





Kongresszentrum, Kanalseite



Merryhill Monorail Station im Kaufhaus

der Akustik dient auch das Dach, ein Schallreflektor, dessen Höhe verstellbar ist.

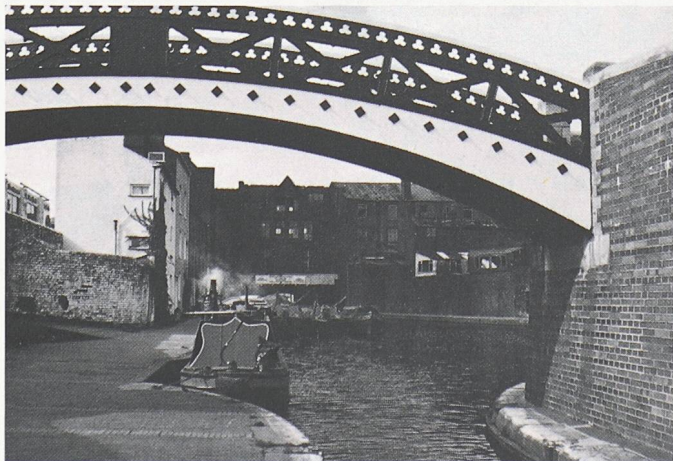
Finanziert wurde das ICC-Kongresszentrum grösstenteils von Birmingham selbst. Zusätzliche Mittel kamen vom Europäischen Fonds für Regionalent-

wicklung. Nach einem Interview-Auswahlverfahren aus sechs Vorschlägen entschied sich die Jury für das Projekt von *Percy Thomas Partnership* und *Renton Howard Wood Levin Partnership*. Massen und Dimensionen der Baukörper leiten sich ab von Bauten des

Quartiers. Die glasgedeckte innere Verbindungsstrasse zwischen Platz und Kanal stellt eine übergeordnete städtebauliche Beziehung dar. An dieser Achse angeschlossen sind die Säle und Konferenzräume. Im Gegensatz zum äusseren «Festungscharakter» weist der Bau nach innen zwei lebendig gestaltete Innenfassaden auf, die durch Brücken verbunden sind. Als Ergänzung des Kongresstourismus wurde im letzten Herbst die National Indoor Sports Arena eröffnet. Sportliche Grossveranstaltungen können seither auch in Birmingham durchgeführt werden. Gleich neben dem Kongresszentrum wurde vor einem Jahr ein 300-Betten-Hotel eröffnet, weitere Hotels sind geplant. Mit sichtbar grossen Schritten entwickelt sich Birmingham zu einem Ort für Kongresse, Messen und Veranstaltungen.

Monorail-Erstanwendung für öffentlichen Verkehr

Zunehmendes Verkehrsvolumen, verstopfte Strassen, höhere Belastung durch Abgase und Lärm sind weltweit Probleme in Städten und Agglomerationen. Sie zwingen, nach neuen Lösungen zu suchen: umweltverträglich, sicher, wirtschaftlich und attraktiv. Als strassenunabhängiges Nahverkehrsmittel rollt der Monorail unbehindert durch den übrigen Verkehr, auf eigenem Trasse – schnell, leise und abgasfrei. Auf dem Gelände des Merryhill-Einkaufszentrums verkehrt seit einem Jahr eine Monorailbahn. Mit einer Streckenlänge von 2 km und vier Stationen verbindet die Hochbahn mehrere Kaufhäuser mit den Besucherparkplätzen. Dieses moderne Verkehrsmittel wurde entwickelt von der Firma VonRoll in Thun. Mit Erfolg hat VonRoll bereits andere Monorail-Bahnen gebaut, so für die Expo 86 in Vancouver, für die Expo 88 in Brisbane, für Darling Harbour bei



Innenstadt: nach aussen geschlossenes Kanalsystem



Kanal mit Uferweg, wo früher Pferde die Kähne zogen

Sydney und für die Expo 92 in Sevilla. In Birmingham wird die Ausstellungsbahn zum öffentlichen Verkehrsmittel, das ein abgegrenztes Gelände erschliesst. Ausgangspunkt der Entwicklung für Merryhill war der Wunsch nach einem Verkehrsmittel, das über der Verkehrsebene liegt, zudem umweltfreundlich und leise ist. Vorteilhaft ist der kleine Schienenquerschnitt und der geringe Platzbedarf des Gesamtsystems, was dem Architekten einen grossen Gestaltungsspielraum bei der Linieneinführung überlässt. Die Ideallinie ist die gerade Verbindung mit geringstem Kurvenanteil. Monorail-Bahnen sind effiziente Feinverteiler in Stadtzentren oder Zubringer zu Massentransportmitteln. Geeignet sind sie besonders bei der Erschliessung von Einkaufszentren, Neuüberbauungen, Industriegebieten und Universitäten, überall dort, wo ganztags eine gleichmässig starke Benutzerfrequenz gegeben ist. Das erste Monorail wurde vor 28 Jahren gebaut, für die Expo 64 in Lausanne.

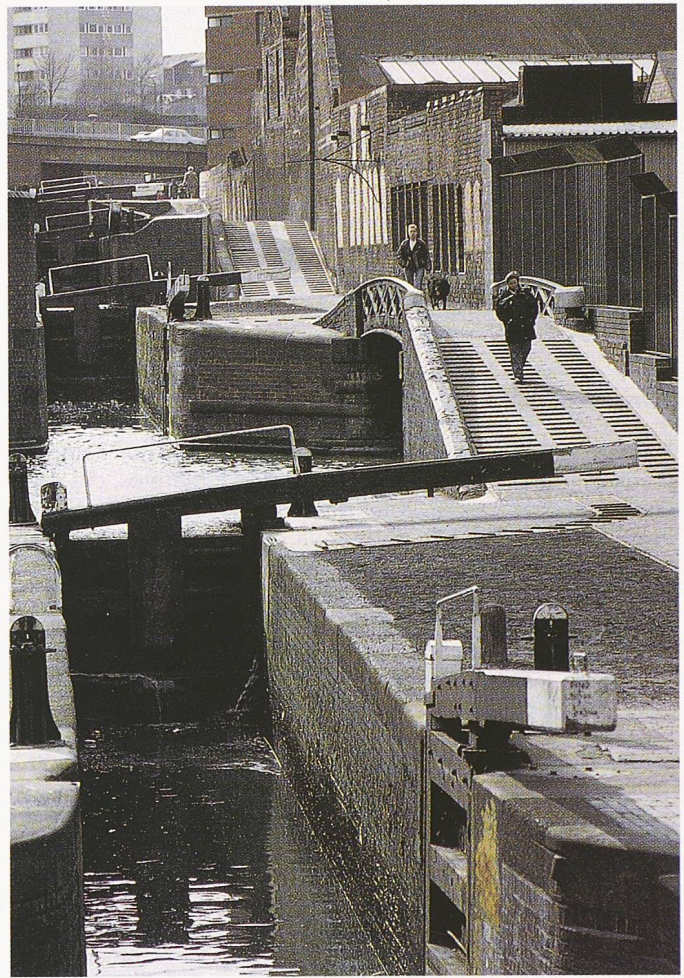
Mehr Kanäle als Venedig

Birmingham liegt im Schnittpunkt von Verkehrsadern, Strasse, Eisenbahn und Flugnetz. Bereits vor 200 Jahren führten von Birmingham aus Wasserkanäle wie Speichen von der Nabe. Um 1770 wurde der Birmingham-Fazeley-Kanal erbaut für den Transport von Kohle, Eisen und Baumaterial. Der Gütertransport auf dem Wasser mit Zugpferd an Land war sicherer und billiger, zumal der damalige Strassenzustand für den zunehmenden Handel nicht mehr genügen konnte. Zunächst folgten die Kanäle der Topographie, den Höhenkurven. Um 1820 korrigierte Ingenieur Thomas Telford den Verlauf mit weitgehend geradlinig gezogenen Kanalabschnitten und 30 Schleusen zur Überwindung der Höhendifferenzen. Um 1900 wurden jährlich 7 Mio. Tonnen Güter über die Kanäle transportiert, heute verkehren gerade noch Vergnügungsfahrten, jedoch keine Frachtransporte mehr. Der Handel, der Birmingham zu seiner Bedeutung in der Geschäftswelt verhalf, hat seinen Ursprung in den Kanälen. Die Produkte wurden zu den Kunden und auf die Märkte verschifft.

Erfolgreiche Sanierung

Im Kanalboot von der Universität zur Tagung oder ins Büro – eine besondere Attraktivität ist möglich seit der erfolg-

Blick auf eine Kanalpartie mit einer Verzweigung und dicht hintereinandergeschalteten Schleusen



reichen Sanierung des Kanalbettes, der Schleusen und der Neugestaltung eines Uferweges, dort, wo einst die Pferde zogen. Entlang dem Kanalabschnitt im Zentrum konnten nahezu zwei Dutzend Brücken restauriert werden. 1987 wurde die abgeschlossene Sanierung mit dem Europa-Nostra-Preis ausgezeichnet. Seit der Eröffnung des Kanaluferweges hat die Öffentlichkeit wieder Zugang zu einem vergessenen Stadtstück. Das 10 Kilometer lange Kanalnetz, mit einer Kulisse von Lagerhäusern und Fabriken, birgt ein Potential, das bisher noch wenig genutzt ist. Die Bauten beidseits des Kanals sind reich an Kontrasten, noch drehen sie aber dem Kanal den Rücken. Das Problem ist bekannt. Eine mögliche Lösung hat San Antonio gezeigt, indem dort die Privateigentümer überzeugt werden konnten, ihre Häuser nach beiden Seiten hin zu orientieren. In Kürze verdoppelte sich der Wert der Liegenschaft, dank der Lage am Kanal. In Birmingham macht das British Waterways Departement Empfehlungen zur Ufergestaltung und Materialwahl; diese Institution hat jedoch keine gesetzgeberische Kompetenz. Diese Beratung geschieht zum

richtigen Zeitpunkt, denn in jüngster Zeit ist neues Leben an die Kanäle zurückgekehrt: Für das Internationale Kongresszentrum ist sogar eine Anlage für Delegierte und Touristen vorgesehen. Ebenso am Kanal angeschlossen sind die neue Sportarena und das Hotel. Der bescheidene Kanal als Anreiz für die Wirtschaft?

Dank

Mein Dank gilt all jenen Personen und Institutionen, die diesen Bericht aktiv unterstützt haben:

- der Britischen Botschaft in Bern,
- BTA British Tourist Authority, Zürich
- BA British Airways Zürich & Birmingham
- VonRoll AG, Thun

Adresse des Verfassers: Dominic Marti, Architekt ETH/SIA, Waldriedstr. 29, 3074 Muri bei Bern