

Der Bahnhof von Ostende - Eine Station am Meer

Es ist mehr als hundert Jahre her, dass König Leopold II. den heutigen Bahnhof von Ostende erbauen ließ. Ein bürgerliches Gebäude mit einer prächtigen Architektur, das der "Königin der Küstenstädte" würdig ist. So wie die Stadt hat sich auch der Bahnhof erweitert, der sich zu einem beliebten Verkehrsknotenpunkt entwickelt hat, an dem täglich Tausende von Passagiere den Weg zu einem Zug, einer Straßenbahn, einem Bus, einer Fähre oder einem Kreuzfahrtschiff finden.

Für diese vielen Reisenden hat sich im Laufe der Jahre eine immer komplexere Infrastruktur entwickelt, die zu einem verwirrenden Mix aus Gebäuden und Parkplätzen führt. Dieses Wirrwarr machte es unmöglich, die Weiterentwicklung zu betreiben, obwohl die Zahl der Menschen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, immer größer wird. Aus diesem Grund investierten die Projektpartner in die Renovierung dieses Bahnhofes mit seiner einzigartigen Lage direkt am Meer. Sie machten diese Küstenstation zu einem führenden Verkehrsknotenpunkt.

Im Jahr 2012 startete das Großprojekt "station aan zee" zur Renovierung und Revitalisierung des Bahnhofs und seines Stadtteils.

Die Renovierung umfasst:

- die Umstrukturierung der Parkplätze und der Straßenbahnstation
- die Renovierung des Bahnhofs, ohne das denkmalgeschützte Gebäude zu beeinträchtigen.
- den Bau neuer Plattformen
- den Bau eines großen Vordachs über den Bahnsteigen, dem Straßenbahn- und Busbahnhof sowie dem Fahrradabstellplatz.
- der Abriss eines Teils der Ufergebäude, die zu groß geworden sind, um einen Fußgängerzugang zu schaffen.
- die Abriss des Straßenbahndepots und seine Verlagerung in ein ehemaliges Hafengebiet
- die Verschönerung des Bahnhofsvorplatzes

Die alte Straßenbahnhaltestelle wurde 2019 abgerissen.

Die Fahrradparkplätze befinden sich heute im Niveau -1, belichtet und belüftet durch eine Reihe von runden Atrien. Der freigelegte Raum unter dem grossen Dach erlaubt so die Blickbeziehung zwischen den Bahnsteigen und dem historischen Bahnhofsgebäude. Die Straßenbahnstation wurde unter das alles verbindende Dach und näher an den Bahnhof gelgt und entlang der Bahnsteige wurde in einer zweiten Ebene ein mehrgeschossiges Parkhaus errichtet.

Der neue Bahnhof von Oostende - Ein Dialog, der die urbane Komposition bereichert.

Die Albert I Promenade, die Hafenatmosphäre, die großen Frachtschiffe, und der große Maria Hendrika Park sind alles Elemente, die der Stadt Oostende eine besondere Atmosphäre und ein besonderes Bild verleihen, Räume von großer Weite.

Die Präsenz des neuen Projekts - eine "aufgespanntes Gewebe", das verschiedene Nutzungen verbindet - ist in diesem urbanen Kontext ein überzeugendes und schlüssiges Element. Durch seine Größe und Einheit bereichert er das Ganze. Es handelt sich um eine Erweiterung, deren Maßstab dem städtischen Maßstab entspricht.

Das Erscheinungsbild des bestehenden Gebäudes entspricht dem Status eines Bahnhofs. Sein institutioneller Charakter verleiht ihm eine starke Präsenz:

Es ist ein Dialog zwischen zwei Einheiten, der sich etabliert hat, zwischen der imposanten Architektur des bestehenden Gebäudes mit Blick auf den Hafen und dem Rathaus und der Großzügigkeit des großen Daches.

Der Bahnhofplatz öffnet sich zur Stadt hin. Es ist ein großer Raum am Hafen. Es vereint Bushaltestellen, Straßenbahnen, Fahrradabstellplätze und wird zu einer echten multimodalen Plattform für die Nutzer.

Eine leichte und transparente Überdachung – La ‘Canopée’

Durch seine großzügige und einheitliche Form und Gestaltung bereichert es das Ganze. Es handelt sich um eine Erweiterung, deren Größe dem städtischen Maßstab entspricht.

Das neue Dach in seinem Ausdruck elegant und transparent. Seine Aufgabe ist es, mit Leichtigkeit zu bedecken, zu verbinden und zu vereinen.

Unter dem Dach werden sämtliche Funktionen integriert. An ihm sind Treppen, Aufzüge und der Steg abgehängt. Durch diese große Überdachung werden die Zugänge leicht und luftig geschützt und gewährleistet eine angenehme Durchsicht vom Bahnhofsgebäude bis zu den Plattformen.

Schilder und Anschlagtafeln sind ebenfalls abgehängt. Die gesamte Bodenfläche in der Halle und auf den Plattformen bleibt frei. Die Fortsetzung der Reise der Fahrgäste wird durch die durchgängig transparente Kontinuität nicht unterbrochen. Sie wird durch diesen einzigartigen Raum bereichert.

In Verbindung mit dem Bahnhofplatz im Westen ist der Fahrradabstellplatz unter der Canopée auf der Ebene R-1 situiert. Für die natürliche Belichtung und Belüftung sorgen eine Reihe offener, runder Atrien.

Das Dach besteht aus Polycarbonatplatten, die auf einer Stahlkonstruktion befestigt wurden. Die Auswirkungen der Konstruktion auf die Plattformen und die Halle werden minimiert.

Die lichtdurchlässigen Paneele bieten eine helle und einladende Atmosphäre. In Sheds angeordnet, ermöglichen sie im Zwischenraum eine effektive, natürliche Belüftung. Diese Komposition in Schuppen gibt dem Dach eine Bewegung und macht es luftiger.

Es gibt unzählige Lichtveränderungen unter dem Dach, abhängig von der Umgebungshelligkeit und der Farbgebung des Himmels. Diese Besonderheit trägt zur Identität des Ortes bei. Die Farbgebung des Polycarbonats bietet zudem Sonnenschutz und vermeidet Direktblendung.

Die neue Dachkonstruktion erstreckt sich bis zur bestehenden Station.

Angrenzend an die neue Halle ist dieser Raum im Erdgeschoss mit Kiosken ausgestattet.

Die öffentlichen Toiletten sind im Untergeschoss installiert und von der Bahnsteigebene über eine Treppe und einen Aufzug östlich des bestehenden Gebäudes zugänglich.

So bietet der neu geschaffene öffentliche Freiraum Transparenz vom Bahnhofplatz über die Plattformen bis hin zum Hafen und den Fähren.

Eine durchgängige Konstruktion

Die Metallkonstruktion des Daches besteht aus schlanken Säulen, vier Rohren, die sich auf der Basis treffen (Schweißverbindung). Sie sind in die Dachkonstruktion eingespannt und bilden einen Balken. Die Basis der schlanken Steher ist gelenkig gelagert. Das Bauwerk ist mit der Verbindungsbrücke fest verbunden, die vom Parkhaus zu den Bahnsteigen führt. Dadurch sind Temperaturendehnungen in Längsrichtung möglich.

Die Struktur besteht aus Hauptträgern und Querträgern mit einem interaxialen Abstand von 15 m, die aus doppelten I-Profilen gebildet werden. Diese so konstituierten Profile ermöglichen die problemlose Integration von Leitungskanälen und elektrischen Versorgungsnetzen.

Die Dachkonstruktion bildet eine stabile Unterbau. Durch die Schlankheit der Stäbe und ihre Flexibilität wird die Wärmeausdehnung absorbiert. Das Dach bildet eine Membran, eine Dehnungsfuge entlang des Parkplatzes ermöglicht unterschiedliche temperaturbedingte Verformungen.

Querträger im Abstand von 5 m überspannen dieses Tragwerk, für die Montage der Polycarbonatplatten.

Der integrierte Parkplatz

Entlang der Bahnsteige im Westen befindet sich ein Gebäude mit den Parkplätzen, das den Bahnhof abschließt.

Das Gebäude ist strategisch in Bezug auf die Bahnsteige positioniert. Es befindet sich in unmittelbarer Nähe der Verbindungsbrücke, um direkten Zugang zum Parkhaus zu ermöglichen. Es erschließt auch die Bahnsteige der Straßenbahn.

In diesem Teil des Gebäudes überschneiden sich zwei Ebenen: ein Parkdeck und ein Bürodeck, das den Verwaltungsdiensten der SNCB zugeordnet ist. Die Büros sind um Innenhöfe angeordnet. Eine großflächig verglaste Fassade öffnet sich zur Stadt.

Der südliche Teil des Daches ist vollständig mit Photovoltaikmodulen bedeckt. Das Parkhaus verfügt über 670 Parkplätze. Vertikale Erschliessungen - offene Treppen - punktieren das Gebäude.

Dieser lange Baukörper bildet eine Fassade zur Stadt hin. Es handelt sich um einen Parkplatz im Freien, wobei das an der Fassade angebrachte Metallgewebe für eine natürliche Belüftung des Parkplatzes und als Filter zur Stadt dient. Durch seine Kontinuität bietet es einen zuverlässigen Sonnenschutz.