

# Der teuerste Bahnhof der Welt – geplant in Zürich

Kostenpunkt 3,9 Milliarden Dollar. Stararchitekt Santiago Calatrava hat am Ground Zero einen Bahnhof der Superlative gebaut



Majestätischer Vogel oder Skelett eines Dinosauriers? Bahnhof am World Trade Center in New York.

Selbst New Yorker, eigentlich ans Gigantomaniache gewöhnt, empfinden das Bauwerk am neuen World Trade Center als protzig.

**Sophie Schimansky, New York**

Der neue Bahnhof sehe aus wie ein majestätischer Vogel, schwärmen die einen. Am Brustbein in der Mitte schmale, elegante Fenster. Die weissen Stahlspitzen an den Flügeln stechen stolz in den Himmel. Andere sind weniger begeistert. Er erinnere eher an ein gigantisches Skelett, spotten sie. Das Gerippe eines vor langer Zeit gestürzten Dinosauriers.

Der Neubau des Bahnhofs, der bei den Anschlägen im September 2011 zerstört wurde, spaltet die Gemüter wie wenige andere Bauwerke. 2004 wurden die Pläne für den Ort, an dem 11 Subway-Linien zusammenlaufen und der New York und New Jersey verbindet, vorgestellt. Damals wusste noch niemand, dass es der teuerste Bahnhof der Welt werden sollte. 2016, 12 Jahre später, stehen 3,9 Mrd. \$ auf der Rechnung. Das ist fast doppelt so viel wie einst veranschlagt. Nicht enthalten: die Kosten für Material, das während des Hurrikans «Sandy» 2012 vernichtet wurde. Selbst Verantwort-

liche der ausführenden Hafenbehörde Port Authority wie Patrick J. Foye sind genervt. Im Februar nannte dieser das Projekt im Magazin «Politico» ein «Symbol des Exzesses» und weigerte sich, bei der offiziellen Einweihung dabei zu sein. Die fiel dann ganz aus, und Foye hat seinen Posten abgegeben.

Der Bau ist nicht nur teurer geworden, sondern hat sich auch deutlich verzögert. Ursprünglich hätte die Station schon 2009 fertig sein sollen. Jetzt, sieben Jahre später, sind lediglich drei von sechs Gleisen in Betrieb.

## Santiago Calatrava

### Meister des Spektakulären

Die Werke des 1951 in Valencia geborenen Stararchitekten, der 1980 nach dem Studium an der ETH sein Hauptbüro in Zürich eingerichtet hat, folgen einer eigenen Formensprache. Seine Bahnhöfe, in Zürich etwa die S-Bahn-Station Stadelhofen, und Brücken, zum Beispiel jene in seiner Geburtsstadt, aber auch die Hochhaus-Projekte weisen einen fast skulpturalen Charakter

Um den Bahnhof herum geht es hektisch zu, auch mittags. Neun steile Rolltreppen führen unter die Erde. Nach offiziellen Angaben strömen hier täglich 250 000 Menschen zur Arbeit und zurück. Überzeugt sind von dem Prunkbau nicht alle.

«Ich finde es schön, dass alles noch so sauber ist – aber vier Milliarden für Stahl und Beton? Das ist Verschwendung!», sagt Kirsten, die jeden Morgen von Hoboken nach New York pendelt. «Uns hätte ein ganz normaler Bahnhof gereicht – an diesem Projekt verdienen doch nur die Falschen»,

sagt Michael, der neben ihr auf seine Verbindung wartet. Stararchitekt Santiago Calatrava hält im Gespräch dagegen. «Ich habe das Gefühl, dass das Gebäude in einer sehr positiven Art und Weise wahrgenommen wird», sagt er. «Ich bin zuversichtlich, dass dieses Projekt im Laufe der Zeit zu einer Ikone der Stadt wird.» Wie der Bahnhof Grand Central oder die Brooklyn Bridge. Einen Grossteil der Architektur- und Ingenieursarbeiten sowie sämtliche Modelle realisierten Calatrava und sein Team im Büro Zürich (siehe Kasten).

Dabei hat er sich ausgetobt. Stahl und Marmor liess er aus Norditalien importieren. Das Konstrukt musste ohne Pfeiler auskommen, um den Eindruck eines federleichten Vogels zu erhalten. 80 Mio. \$ hat Calatrava selbst verdient. Dafür bot er ambitionierte Ideen: Ursprünglich sollten die beiden Flügel beweglich sein und sich bei Bedarf öffnen lassen. Angeblich sagte David Steiner, einer der Verantwortlichen bei der Hafenbehörde, bei einer Begehung 2005: «Okay Santiago, du bekommst deine gottverdammten Flügel.» Letztlich schwingen die Flügel zwar nicht. Teuer sind sie trotzdem.

Grund für die Verzögerungen ist eine ganze Serie von Pannen

und Pech. 2012 zerstörte der Hurrikan «Sandy» einen Grossteil des Materials. Im November 2015 regnete es durch das Dach, weswegen die geplante Eröffnung verschoben wurde. Auch Designänderungen Calatravas spielten eine Rolle – und die Kakophonie der beteiligten Behörden.

Der Architekt selbst umschreibt das diplomatisch. «An diesem Projekt waren viele unterschiedliche Organisationen beteiligt, die ihre legitimen Ansichten und Interessen einbrachten», sagt er. «Die Koordinationsarbeit war dementsprechend aufwendig.»

Als die Planungen weit fortgeschritten waren, verschärfte die New Yorker Polizei nach den Anschlägen in Madrid und London die Sicherheitsstandards. Zwischendurch hatten andere Projekte am World Trade Center wie das Memorial höhere Priorität.

Auch daran liegt es, dass die Verantwortlichen inzwischen Durchhalteparolen ausgeben müssen. Noch dieses Jahr soll der Komplex vollständig fertig werden, beteuert die verantwortliche Hafenbehörde von New York und New Jersey. Was nichts daran ändert, dass es mitunter zu Diskussionen zwischen Passanten und Bauarbeitern kommt.

«Wann ist es denn endlich so weit?», wollen viele wissen. Die Bauarbeiter können es nicht mehr hören. «Ich verbringe den ganzen Tag hier, und dieses Projekt scheint einfach nicht fertig zu werden», sagt einer von ihnen.

Die Hoffnungen ruhen jetzt auf der gigantisch grossen Shoppingmall. Selbst Calatrava liess das bei seiner letzten Begehung vor der Eröffnung am 3. März durchblicken. «Dieses Gebäude wird viel Leben und somit viel Umsatz in die Nachbarschaft bringen», sagte er. Es klang fast wie eine Entschuldigung. Denn bis jetzt hat der Bahnhof vor allem Steuergeld verschlungen.

## Milliarden-Bahnhof

### Was Calatravas Bauwerk so teuer machte

Kosten nach Einzelposten, in Mio. \$

Reine Baukosten	983
Planung/Bauleitung	665
Stahl (37 000 t)	474
Architektur/Design	406
Gebäudetechnik	400
Umbau Subway-Linie 1	355
Schutz 9/11-Memorial	200
Glasdach Skylight	32
Materialtransporte	24
diverse Kosten (Schätzung)	450
<b>Total</b>	<b>3989</b>

Quelle: The Real Deal