

Kenitra, Marokko

# Mit dem Zug zum Suq

2018 wurde die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke Afrikas von Tanger nach Kenitra eröffnet, die langfristig bis nach Agadir führen soll. Unlängst wurde das Bahnhofs-  
bauwerk von Kenitra fertiggestellt. Seine Fassade ist an arabische Maschrabiyyas – traditionellen Fenstergittern – angelehnt und zugleich ein Kunstwerk aus Beton.

TEXT: ROBERT MEHL  
FOTOS: TAKUJI-SHIMMURA  
ANSICHT, LAGEPLAN: ONCF





Derzeit wird in Marokko ein Hochgeschwindigkeitsnetz aufgebaut, das dem des französischen TGV nachempfunden ist. Es soll eine Nord-Süd-Linie längs des Atlantiks geben und eine in west-östlicher-Richtung ins Landesinnere. Derzeit endet im nördlich der Hauptstadt Rabat gelegenen Kenitra das erste, seit Anfang 2018 in Nutzung befindliche Teilstück, das seinen Ausgang in Tanger am Mittelmeer nimmt. Der dortige neue 13.500 Quadratmeter große Fernbahnhof liegt südlich der Altstadt und fungiert als ein Hybrid aus Bahnhof und Shopping Mall sowie als urbanes Bindeglied zwischen dem historischen Stadtzentrum und einem Neubaugebiet jenseits der Gleise. Entsprechend besitzt der Bahnhof einen brückenartigen Gebäudeteil, der sich über die Gleisharfe spannt. Die Fassade ist von sogenannten Maschrabiyyas inspiriert. Das sind offene, jedoch meist blickdichte, arabische Fenstergitter aus Holz. Deren belichtenden wie schattenspendenden Charakter machte sich der französische Architekt Silvio d'Ascia hier zu Nutze.

#### Digital entworfen

Die vertikale Außenhaut bilden 800 dreieckige Rahmen aus dem Ultrahochleistungsbeton (UHPC) der Marke Ductal des Herstellers Lafarge. Darin eingelassen sind Glasscheiben, die jedoch nicht an den Betonelementen anschlagen, sondern erst dahinter auf der stählernen Unterkonstruktion sitzen. Auch innenseitig wurden dreieckige Fensterrahmen aus UHPC montiert. Beide Faserbetonelemente umgreifen profilartig eine Tragkonstruktion aus Stahl. Gefertigt wurden die Betonbauteile von Bearch – Bétons fibrés architectoniques, einem Herstellerkonsortium mit Hauptsitz in Bouznika, knapp 40 Kilometer südwestlich von Rabat. Es handelt sich um den

offiziellen Ductal-Lizenznehmer von Lafarge in Marokko. Während das marokkanische Ingenieurbüro Jet Contractors aus Skhirat für die Ausführungsplanung und die Betreuung der Betonkonstruktion zuständig war, stammt die Tragwerksplanung vom französischen Büro Kephren Ingénierie. Alle Betondreiecke der Fassade scheinen einander gleich,





ANSICHT



unterscheiden sich jedoch in subtilen Details, gleichwohl ihre Länge einheitlich 170 und ihre Höhe 120 Zentimeter beträgt. Die Produktion der Rahmendreiecke erfolgte mittels einheitlichen Stahlformen, die mit Abstellern individuell konfiguriert wurden. Darüber hinaus wurden alle Betonbauteile digital gekennzeichnet, um sie auf der Baustelle eindeutig ihrer vorgesehenen Position zuzuweisen. Die Fassadenmontage erfolgte erst nach Fertigstellung des Tragwerks und wurde in knapp sechs Monaten ausgeführt.

#### Natürliche Klimatisierung

Die Klimatisierung des 200 Meter langen Bahnhofgebäudes geschieht auf natürliche Weise über den offenen Bahnsteig von Gleis 1. Dabei entspricht das Bauwerk der Standardlänge eines TGV-Zuges. Zugänglich ist das dreigeschossige Bahnhofgebäude an seiner dem Stadtzentrum zugewandten Nordseite über acht arkadenartige Portale. Sie führen in eine große Halle, die als öffentlicher Raum genutzt wird, weshalb ein Suq – ein Bazar – darin integriert ist.

#### LAGEPLAN



#### PROJEKTDATEN

**Bahnhof Ave des Far**  
12050 Kenitra, Marokko  
**Bauherr:** ONCF - Office National des Chemins de Fer  
**Nutzfläche:** 13.500 m<sup>2</sup>

**Architektur:** Silvio d'Ascia Architecture, Omar Kobbité Architects, Paris  
**Länge/Höhe:** 200 m/12 m

**Generalunternehmer:** Covivio  
**Tragwerksplanung:** Kephren Ingénierie, Paris, Frankreich  
**Fassadenplanung:** Jet Contractors, Skhirat, Marokko

**Hersteller Betonrahmen:** Bearch – Bétons fibrés architectoniques, Bouznika, Marokko  
**Beton:** Ductal von LafargeHolcim Ltd.