



# db

deutsche  
bauzeitung  
*Zeitschrift für Architektur  
und Bauingenieurwesen*

10.2024

# MOBILITÄT

## DISKURS

- 3 **KOMMENTAR**  
**BERLINER TRAUM – DAS PALAIS  
AM FESTUNGSGRABEN**  
~Jürgen Tietz
- 6 **MAGAZIN**



## SCHWERPUNKT

# 12 MOBILITÄT

- 14 **TALSTATION SCHAFERGBAHN IN ST. WOLFGANG (A)**  
{ dunkelschwarz  
~Klaus Meyer
- 22 **FAHRRADGARAGE STATIONSPLEIN IN AMSTERDAM (NL)**  
{ wUrck architectuur stedenbouw landschap  
~Anneke Bokern
- 30 **FERNBUSTERMINAL IN BREMEN**  
{ ATELIER . SCHMELZER . WEBER mit  
KNERER UND LANG Architekten  
~Robert Uhde
- 38 **HOLZPARKHAUS IN WENDLINGEN AM NECKAR**  
{ hermann+bosch architekten  
~Hans-Jürgen Breuning
- 44 **PARISER WEGE: EIN MODELL FÜR DIE VERKEHRSWENDE**  
~Christoph Gunßer

Titel: Das neue Fahrradparkhaus am  
Amsterdamer Hauptbahnhof liegt größten-  
teils unter Wasser und bietet Platz  
für 7 000 Fahrräder (wUrck architectuur  
stedenbouw landschap, S. 22)

Bild oben: Prägnantes Merkmal des neuen  
Fernbusterminals in Bremen ist die Mem-  
brankonstruktion der Bussteig-Überdachung  
(ATELIER . SCHMELZER . WEBER mit  
KNERER UND LANG Architekten, S. 30)

## EMPFEHLUNGEN

- 50 **NEU IN ...**  
**NORDHAUSEN**  
~Cornelia Heller
- 51 **ORANIENBURG**  
~Sulafa Isa

## TRENDS

## PRODUKTE

- PRODUKTE AUS DER PRAXIS**
- 52 **WÄRMEDÄMMENDE FENSTER- UND  
TÜRSYSTEME FÜR DAS BERGHOTEL RUDOLFSHÜTTE**
- 54 **HOTEL STEIRERECK AM POGUSCH VON PPAG ARCHITECTS**
- PRODUKTBERICHTE**
- 56 **FENSTER, TÜREN, TORE**
- 60 **BESCHLÄGE / SICHERHEIT**
- 64 **BRANDSCHUTZ**

## ANHANG

- 66 **PLANER:INNEN / AUTOR:INNEN**
- 67 **BILDNACHWEIS**
- 68 **VORSCHAU / IMPRESSUM**

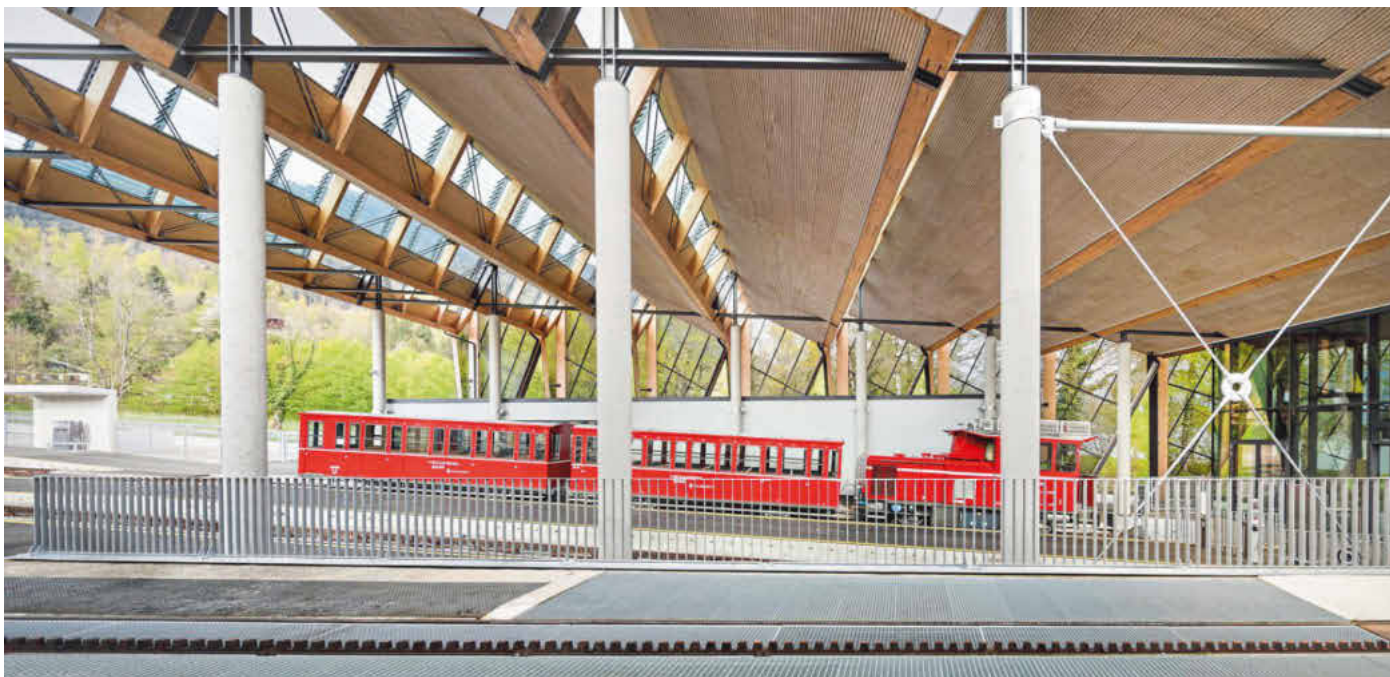
# GUT BEDACHT

{ Architektur: dunkelschwarz

{ Kritik: Klaus Meyer

Fotos: Albrecht Imanuel Schnabel

TALSTATION SCHAFBERGBAHN IN ST. WOLFGANG (A)





2

Die neue Talstation der Schafbergbahn am Wolfgangsee vereint viele Funktionen in einer lichtdurchfluteten Bahnhofshalle und beeindruckt mit einer weit gespannten Dachkonstruktion aus Stahl, Holz und Glas.

Der See lebt von einer glanzvollen Vergangenheit. Er bezaubert mit malerischen Dorfansichten, in denen die alpine Architektur der »guten alten Zeit« den Ton angibt. Er war der Sehnsuchtsort von Bundeskanzler Helmut Kohl, der jahrzehntelang seine Sommerferien dort verbrachte. An seinen Gestaden steht auch das vielbesungene Hotel »Weißes Rößl«, heute eine Vier-Sterne-Herberge, in deren hauseigenem TV-Kanal die Sixties-Filmkomödie »Im Weißen Rößl« mit Peter Alexander in Dauerschleife läuft. Andererseits ist der Wolfgangsee eine zeitlose Schönheit. Sein tiefblaues Wasser, die sauberen Badestrände und die faszinierende Bergwelt ringsum haben ihn bereits im 19. Jahrhundert zu einer herausragenden Touristenattraktion gemacht. Damit die Urlaubsgäste auch weiterhin in Scharen ins Salzkammergut strömen, bemühen sich die Fremdenverkehrsmanager der Region seit Jahren mit Hochdruck darum, die Destination fit für die Zukunft zu machen. Eines der ambitioniertesten Erneuerungsprojekte der jüngsten Zeit war der Neubau der Talstation der Schafbergbahn in St. Wolfgang.

In Betrieb ist die Zahnradbahn seit 1893. Auf ihrer rund 6 km langen, eingleisigen Strecke befördert sie Wanderer auf die imposante Schafbergspitze und zurück. Die Talstation liegt direkt an der Uferstraße. Gleich gegenüber ist ein Dampferanleger, und zum »Weißes Rößl« im Ortszentrum von St. Wolfgang sind es nur wenige Minuten zu Fuß. Der mehrfach umgestaltete Vorgängerbau war nie viel mehr gewesen als ein überdachter Fahrkartenschalter. Mit seinem vorkragenden Flachdach und der rotlackierten Dachkante ähnelte er zum Schluss einer abgetakelten Tankstelle. So verwundert >

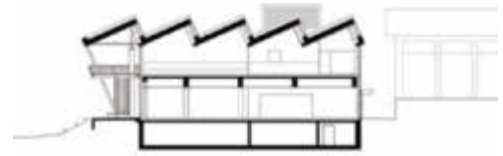
[1] Seit 1893 befördert die Zahnradbahn Tourist:innen zur Schafbergspitze und zurück. Seit 2023 fährt der Zug in der neuen Talstation ab

[2] Die segmentierte Gebäudehülle lässt den großen Komplex weniger voluminös erscheinen und harmonisiert gut mit der kleinteiligen baulichen Umgebung

Schnitt AA, M 1:750



Schnitt BB, M 1:750



Grundriss OG, M 1:750



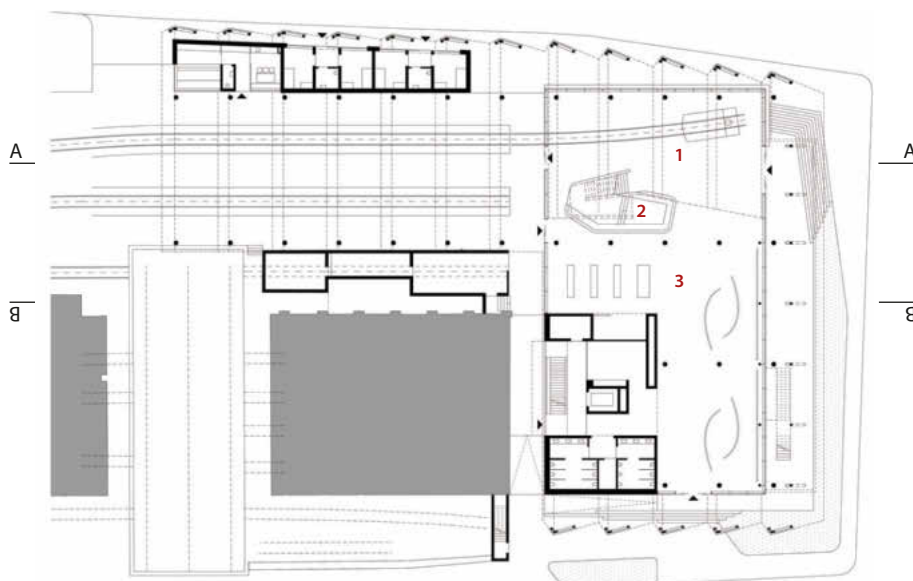
Lageplan, M 1:5 000



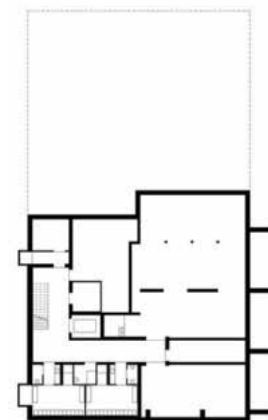
- A Schafbergbahn
- B Talstation
- C Wolfgangsee



Grundriss EG, M 1:750



Grundriss UG, M 1:750



- 1 Eingangshalle
- 2 Tickets und Information
- 3 Shop, Ausstellung
- 4 Restaurant
- 5 Terrasse
- 6 Büros



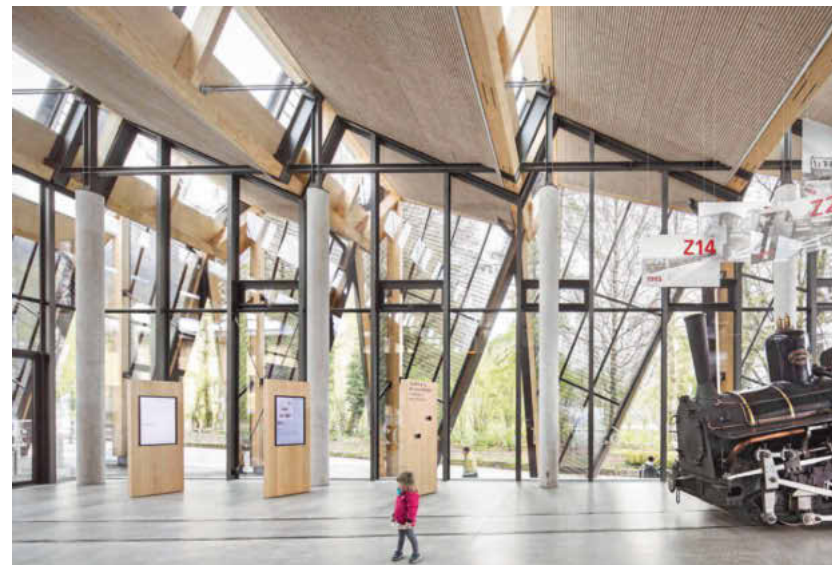


3

es nicht, dass der Betreiber der Schafbergbahn, die Salzburg AG, in den 2010er Jahren den Bau einer neuen Station in die Wege leitete. 2019 wurde ein EU-weiter offener Wettbewerb mit 54 Büros durchgeführt, bei dem der Entwurf des Salzburger Büros dunkelschwarz sich durchsetzte. Der daraus hervorgegangene Neubau wurde im April 2023, pünktlich zur Jubelfeier des 130-jährigen Bestehens der Schafbergbahn fertiggestellt. Der Siegerentwurf von 2020 unterscheidet sich in einer Hinsicht ziemlich krass von dem schließlich realisierten Komplex. »Wir hatten einen Stahlbetonbau geplant«, sagt Michael Höckestaller, einer der drei Gründer von dunkelschwarz. »Das gefiel den Bauherren nicht. Sie wollten von Anfang an, dass Holz mit ins Spiel kommt.« Im Wesentlichen waren es zwei Gründe, die den Ausschlag dafür gaben, dass die Salzburger Architekten trotzdem zum Zuge kamen. Zum einen überzeugte die segmentierte Faltstruktur der Gebäudehülle, zum anderen die Verteilung der Funktionen im Hauptgebäude.

#### WARUM NICHT DIE GLEISE TAUSCHEN?

Dem Grundtypus nach handelt es sich bei der Talstation um einen Kopfbahnhof mit zwei Gleisen. Die Weichenstelle, an der sich Ankunfts- und Abfahrtsgleis verzweigen, liegt oberhalb des Bahnhofs in Sichtweite. Ein drittes Rangiergleis führt zu den beiden Werkstattgebäuden im Westen des Areals. Zusammen mit diesen beiden Bestandsbauten bildet der Neubau einen Bahnhofskomplex, der die Gleise U-förmig umschließt. Am seeseitigen Kopf der Anlage liegt das zweigeschossige Hauptgebäude, im Osten schließt sich ein eingeschossiges Nebengebäude an, das die Betriebszentrale sowie Übernachtungsräume für Mitarbeiter beherbergt. Optisch und »

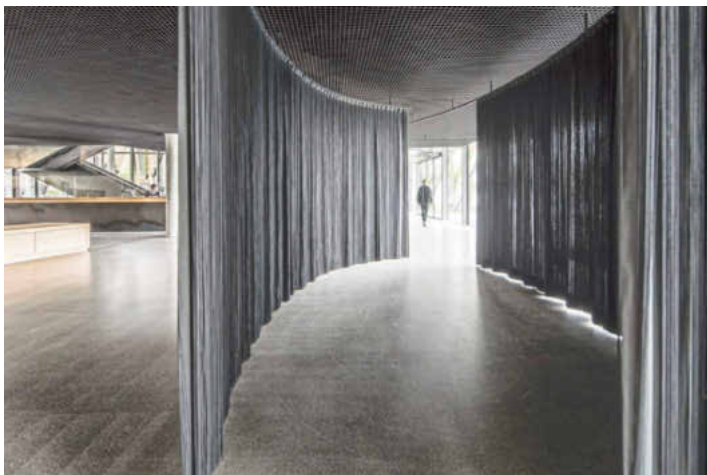


4

[3/4] Die pyramidalen Fassadensegmente sind mit perforiertem Aluminium bekleidet; die lichtdurchflutete Bahnhofshalle prägen Stahl, Beton, Holz und Glas



5

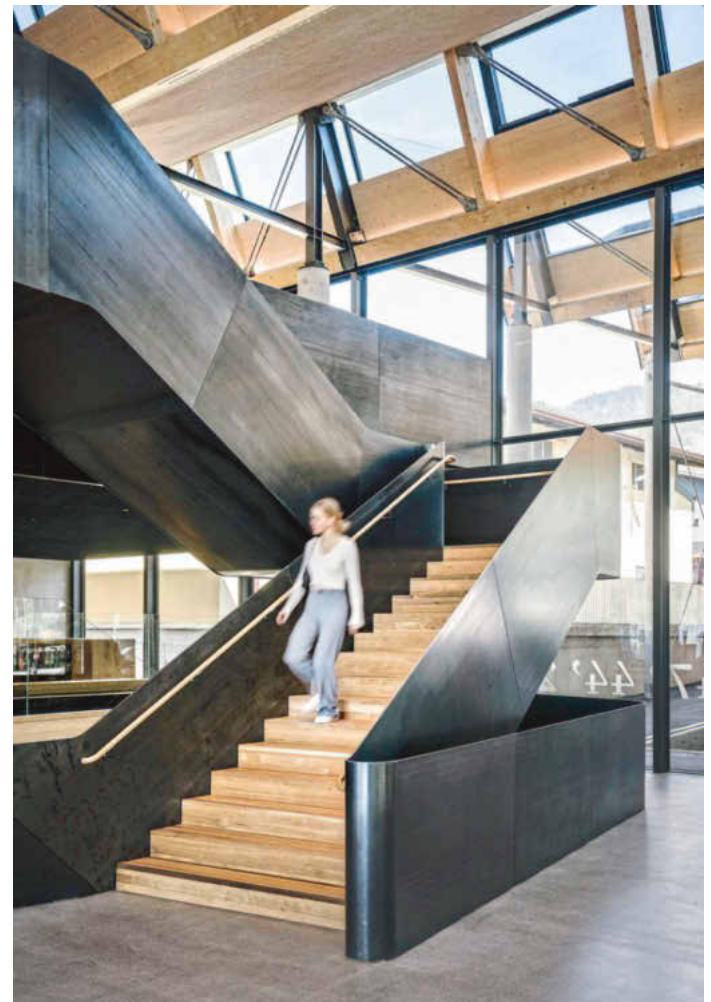


6

[5] In die doppelgeschossige Halle ragt das mit schwarzen Stahlplatten ummantelte Galeriegeschoss, das Restaurant und Büros beherbergt

[6] Ein Teil der Bahnhofshalle kann zu Ausstellungszwecken genutzt werden. Vorhänge dienen der flexiblen Zonierung

[7] Die zweiläufige Treppe, die vom Bahnhofsbereich hinauf zum Restaurant führt, ist ein skulpturaler Blickfang

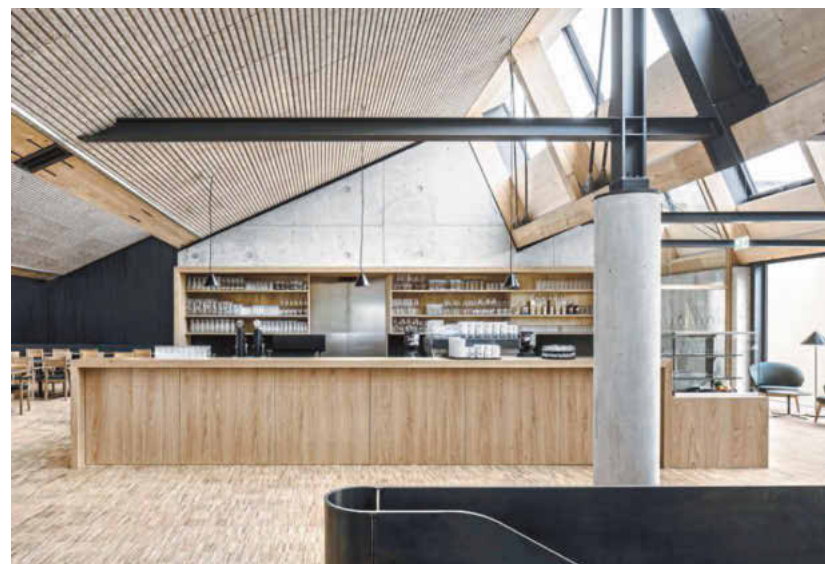


7



8

› konstruktiv zusammengehalten wird das Ganze durch das Scheddach, das sich über beide Gebäudeteile sowie über die Bahnsteige spannt. So weit, so gut gelöst. Auch die Verteilung der Funktionsbereiche im Hauptgebäude wirkt ansprechend und selbsterklärend. Im EG der großzügig verglasten Halle sind Ticket- und Informationsschalter, Sanitäranlagen und ein Ausstellungsbereich untergebracht; eine Ebene höher liegen Büroräume sowie ein Restaurant, das sich auf der Seeseite zu einer Außenterrasse öffnet. Was sich dem Nutzer problemlos erschließt und dem Betrachter nahezu natürlich erscheint, ist allerdings keineswegs vom Himmel gefallen, sondern zunächst einmal das Ergebnis einer mutigen Grundsatzentscheidung der Architekten: »Seit eh und je sind die Züge auf dem Westgleis abgefahren und auf dem Ostgleis angekommen«, sagt Michael Höckestaller. »Wir waren so frei, Abfahrts- und Ankunftsgleis zu tauschen, weil nur auf diese Weise der große, zusammenhängende Raum entstehen konnte, den wir schaffen wollten.« In der Tat. Der doppelgeschossige, lichtdurchflutete, durch keinerlei Einbauten zergliederte Raum, wie er sich im östlichen Teil der Halle präsentiert, ließ sich nur unter der Bedingung realisieren, dass Haupteingang und Abfahrtsbahnsteig sich dort direkt gegenüberliegen. Die von der Uferstraße in die Halle eintretenden Fahrgäste können nun – vorbei an dem mittig gelegenen Schalter – geradewegs zum Bahnsteig gehen und dabei die Großzügigkeit der Architektur auf sich wirken lassen, ohne durch innenarchitektonische Barrieren behindert zu werden. Die gerade aus dem Zug ausgestiegenen Fahrgäste wiederum werden durch den Shop und den – nicht ständig bespielten – Ausstellungsbereich in die Halle geleitet, sodass sich die Besucherströme im Gebäude kaum je in die Quere kommen. Laut Michael Höckestaller hat die im Briefing nicht vorgesehene Gleistausch-Entscheidung (die der Betreiber allerdings sofort akzeptierte) viel dazu beigetragen, dass dunkelschwarz im Wettbewerb den ersten Preis errang. ›



9

[8] Das Restaurant öffnet sich auf eine Terrasse mit grandioser Aussicht

[9] Die Zickzack-Form des Scheddachs verleiht dem Restaurant eine besondere Atmosphäre. Die verglasten Dachflächen holen das Bergpanorama ins Innere



10

## DIE DACHFORM MACHT DEN UNTERSCHIED

Den letzten Ausschlag für die Entscheidung gab dann, wie gesagt, die segmentierte Struktur der Gebäudehülle mit dem Scheddach und seinen in die Vertikale gefalteten, pyramidalen Fassadensektoren. Auf den Gedanken, dass sich die von Industriehallen bekannte Form des Scheddachs für den Bahnhofskomplex eignen könnte, sind die Planer recht früh gekommen – laut Michael Höckestaller schon beim Betrachten eines Bildes, das ihm und seinen Mitstreitern bereits vor Augen stand, noch ehe sie sich ernsthaft an die Entwurfsarbeit gemacht hatten: Das touristische Signet des Wolfgangsees zeigt ein rechtwinkliges Dreieck mit wellenförmiger Grundlinie und schräg gestellter Spitze. Das Zeichen vereint See und Berggipfel in einer Figur, doch wer will – und gerade empfänglich für gestalterische Eingebungen ist – erkennt darin mühelos die Silhouette eines Scheddach-Segments. Einmal im Kopf, erwies sich die Idee als äußerst tragfähig. Die Zickzack-Bewegung des Dachs, die sich ja gleichwohl als Wellenkurve wie als Höhenzug lesen lässt,

**[10]** Oberhalb der Station verzweigt sich die eingleisige Strecke in das Abfahrtsgleis (links) und das Ankunfts-gleis. Das Rangiergleis führt zu Werkstattgebäuden

**[11]** Durchsichtig im Doppelsinn: Im Restaurant hat man die Konstruktionsdetails des Bauwerks vor Augen – und die Umgebung im Blick

würde z. B. sehr gut zur Lage der Talstation an der Schnittstelle zwischen See und Berg (bzw. Schifffahrt und Bergfahrt) passen. Verglaste man die hangseitigen, nach oben weisenden Dachflächen, würden sie als Oberlichter das Bergpanorama ins Gebäude holen. Führte man das Motiv des gefalteten Dachs in den Ansichten fort, entstünde eine kleingliedrige Fassadenstruktur, die das doch recht große Gebäude weniger voluminös erscheinen ließe und gut mit der kleinmaßstäblichen, dörflichen Bebauungsstruktur der Umgebung harmonierte.

Aber ließ sich die schöne Idee überhaupt umsetzen, wenn nicht nur Stahl, Beton und Glas, sondern auch Holz zum Tragen käme? Dass es am Ende funktionierte, verdanken die Architekten vor allem kongenialen Partnern wie den Tragwerksplanern vom Büro Lackner Egger aus Villach und den Brandschutzexperten vom Institut für Brandschutztechnik und Sicherheitsforschung (IBS) aus Linz. »Weil Elektro-Diesel-Triebwagen in den Bahnhof einfahren«, so Michael Höckestaller, »war der konstruktive Einsatz von Holz besonders im Bereich der Bahnsteig-Überdachung aus brandschutztechnischer Sicht herausfordernd.« Den konstruktiven Aufwand sieht man dem Tragwerk durchaus an, aber das ist kein Manko, denn die technische Formensprache unterstreicht die Funktion des Gebäudes und evoziert eine typische Bahnhofsatmosphäre.

Im Übrigen ergänzen sich in der Konstruktion des Hallendachs die Vorzüge dreier Materialien: Auf Stahlbetonstützen liegen sägezahnförmige Stahlträger auf, die riesige Fachwerkträger aus Holz aufnehmen, welche die Halle quer überspannen. Zugdiagonalen aus Stahl steifen die Fachwerkträger aus. Präsent sind alle diese Konstruktionselemente auch draußen auf der überdachten Restaurantterrasse. Aber dort, im Freien, hat man eher die zeitlosen Schönheiten des Wolfgangsees im Blick. ♦



11



{ Die lichte Bahnhofshalle, die große Aussichtsterrasse und die ansehnliche Fassade machten unserem Kritiker **Klaus Meyer** Freude.

{ **Standort:** Markt 35, 5360 St. Wolfgang im Salzkammergut  
**Bauherr:** Salzburg AG Tourismus, St. Wolfgang, im Salzkammergut  
**Architektur:** dunkelschwarz, Salzburg  
**Tragwerksplanung:** BAUINGENIEURE | LACKNER | EGGER, Villach  
**Brandschutzplanung:** IBS – Institut für Brandschutztechnik und Sicherheitsforschung, Linz  
**Bauphysik:** Bauphysik-Team, Zittlinger & Staffl Engineering, Salzburg  
**Haustechnik-Planung:** Karres Technisches Büro, Salzburg  
**Elektroplanung:** Pürcher Planungs GmbH, Schladming  
**Gleisanlagen:** WERNER CONSULT Ziviltechniker, Salzburg  
**Signalistik, Ausstellungsplanung:** Sägenvier DesignKommunikation, Dornbirn  
**Nutzfläche:** 2 100 m<sup>2</sup>  
**Baukosten:** 13,8 Mio. EUR Netto  
**Bauzeit:** April 2021 bis April 2023

{ **Beteiligte Firmen:**

Aluminium-Fassade, profiliert, perforiert: P2, V-MET, <https://v-met.at>  
 Akustikplatten: line, Troldekt, [www.troldekt.com](http://www.troldekt.com)  
 Aluminium-Rasterdecke: quadra, Durlum, [www.durlum.com](http://www.durlum.com)  
 Schließanlage: Winkhaus, [www.winkhaus.de](http://www.winkhaus.de)

solar-carport.de

**AUTAQ**  
SOLARCARPORT



Inklusive  
Statik und  
Zulassung

## Alles drin: Konstruktion, Module und Ertrag.

Immer mehr Eigentümer, Unternehmen und Mieter denken über eine Photovoltaik-Anlage nach. Eine clevere Alternative zu einer Dachlösung ist ein Solarcarport. Denn dieser ist mit wenig Aufwand und ohne bürokratische Hürden einfach installiert. Empfehlen Sie Ihren Kunden einen Solarcarport.

### Beste Gründe für einen AUTAQ Solarcarport:

- Statisch zugelassene Dachlösung mit integrierten Solarmodulen
- Alu-Carport mit hohem optischen Anspruch
- Alu-Profil und Solarmodule „Made in Germany“
- Reihencarports für Firmenflotten
- LV-Texte für Ausschreibungen vorhanden
- AUTAQ Konfigurator für die Berechnung der Maße und Kosten

Eine Marke von

