

Bahnhof Oberstdorf

Ankommen in den Bergen

Oberstdorf liegt im südlichen Allgäu, am Fuße der Alpen. Sommer wie Winter ist der kleine Ort ein beliebtes Ausflugsziel. Hier endet das südliche Streckennetz der Bahn mit einem Kopfbahnhof. Gründe genug für die Deutsche Bahn, hier einen repräsentativen Bahnhof zu bauen.



Bahnhof der Zukunft

Die Bahn AG wünschte sich eine Verkehrsstation mit funktionalen verkehrlichen Anforderungen und Vermarktungsinteressen der heute üblichen, angegliederten Handelsbereiche. Auf der anderen Seite stand ein enger Kostenrahmen sowohl für die Erstellung des Gebäudes als auch für den späteren Betrieb und Unterhaltungsaufwand. Der Bürgermeister der Gemeinde zeigte sich moderner Architektur durchaus aufgeschlossen, der Gemeinderat bewegte sich zwischen den Aspekten Tourismus, alpenländischer Tradition, Konkurrenzängsten aus der heimischen Gastronomieszene und dem Bekanntheitsgrad als Wintersportregion mit weltbekannten Sportevents.

Das Ergebnis langer Diskussionen und Debatten ist ein Bahnhof, der durch sein Erscheinungsbild und die Materialwahl das Traditionelle mit der Moderne verbindet. Mitten in der Stadt, am Ende der Fußgängerzone steht er als autarkes Gebäude im Ortsbild von Oberstdorf. Er behauptet sich als Sonderbaukörper und ist als Verkehrsgebäude klar erkennbar. Die Materialwahl unterstützt den Charakter eines „Bahnhofes der Zukunft“: eine Mischung aus Stahl, Beton, Glas und dem traditionell alpenländischen und zugleich modernen Baustoff Holz. Aus

Oberstdorf übernimmt eine zentrale Funktion im Oberallgäu. Neben den täglichen Pendlern besuchen viele Schüler aus 30 km Umkreis Oberstdorfer Schulen. Der größte Anteil der Reisenden besteht aus Urlaubsgästen, die mit durchgehenden Fernzügen aus dem Ruhrgebiet, Hamburg und den neuen Bundesländern anreisen. Die tägliche Personenzahl liegt bei

ca. 3500. Werktags fahren 34 Züge im Bahnhof ein, wobei die maximale Länge eines Zuges 308,4 m entspricht. Der Bahnhof wird täglich von 950 Personen des Fernverkehrs sowie 1900 Personen aus dem Nahverkehr frequentiert, dazu kommen noch ca. 600 Personen als Busumsteiger und sonstige Besucher des Bahnhofes (Handel, Gastronomie, öffentliche WCs).

der Ferne erkennt der Reisende und Besucher den Bahnhof an einem kleinen Turm, der als Landmarke das Ende des südlichen Streckennetzes der Deutschen Bahn bestimmt. Das Empfangsgebäude fügt sich harmonisch in den städtebaulichen Rahmen ein.

Der Bahnhof in Oberstdorf liegt mitten im Ortskern und fügt sich durch die Materialwahl in die umgebende Bebauung ein



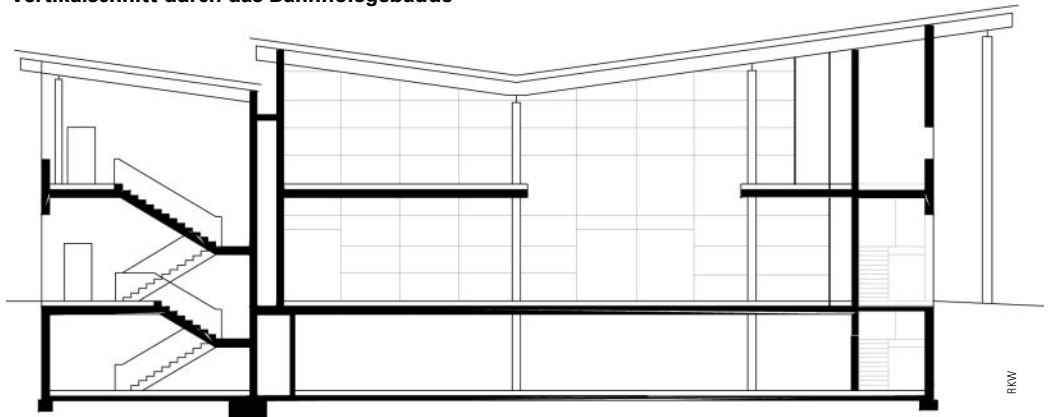
FKW

Panoramablick auf die Berge

In der zur Gleisseite und zum Bahnhofsvorplatz verglasten zweigeschossigen Empfangshalle sind neben dem Reisezentrum zum Teil zweigeschossige Ladeneinheiten und Servicebereiche platziert. Die Schaufensterfronten unterstreichen den transparenten Charakter des Empfangsgebäudes. Die großzügig verglasten Fronten eröffnen einen eindrucksvollen Ausblick auf das Alpenpanorama und Oberstdorf und sorgen in beiden Geschossen für Licht. Im oberen Teil sind die Technikräume versteckt. Das Empfangsgebäude befindet sich unter einer quadratischen, asymmetrisch geteilten Dachfläche, die wie ein fliegender Teppich auf schlanken Stahlstützen zu schweben scheint. Die Dachflächen sind in Pultdächer aufgelöst und spiegeln die Maßstäblichkeit der umliegenden Bebauung wider.

Auf Stahlbetonstützen, an der höchsten Stelle 9,6 m hoch, liegen Stahlträger, darauf das Holzdach. Die Sparren aus Brettschichtholz haben einen Querschnitt von 185 x 80 cm, darauf liegen Elemente aus k1-Multiplan/Fichte. Oberstdorf ist

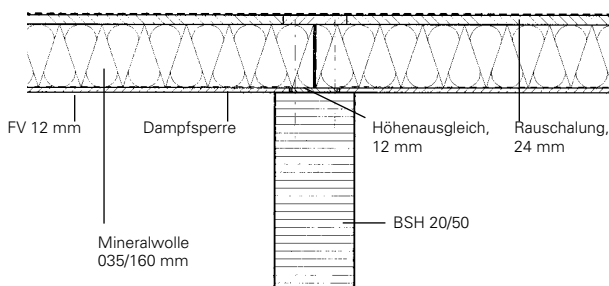
Vertikalschnitt durch das Bahnhofsgebäude



FKW

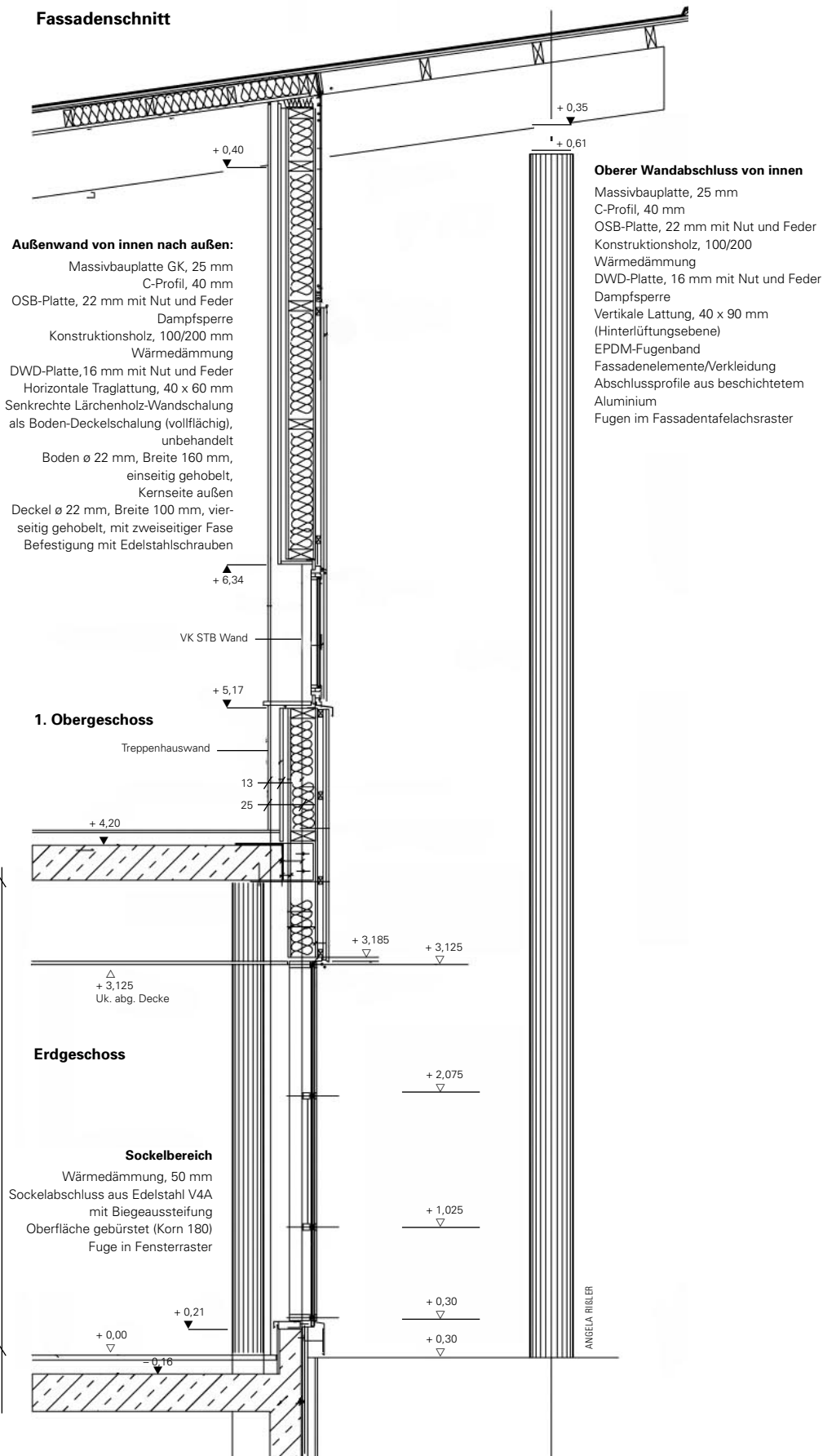
Die Dachelemente verlegte die Zimmerer im Februar. Je nach Wetter mussten die Zimmerer abrufbereit sein. In vier Tagen deckten sie 1600 m² Dachfläche ein

Detailzeichnung der Stöße der Dachelemente



PETER BUHL

Fassadenschnitt



als Wintersportort bekannt, die Schneelast war bei der statischen Bemessung maßgebend. Der Bahnhof liegt 843 m über dem Meeresspiegel, Schneelastzone III, die Schneelast beträgt $s = 2,55 \text{ kN/m}^2$.

Funktion in Holz

Das Nebengebäude, ein eingeschossiger Bau mit Pultdach, steht entlang der Bahnhofstraße. Hier sind neben einer Ladeneinheit das behindertengerechte WC-Center, im weiteren Verlauf ein Wertstoffhof und die Fahrradstation untergebracht. Der hölzerne Bahnhofsturm, mit DB-Logo und Bahnhofsuhr, ist als Wegweiser für die Reisenden am Ortseingang und vom Ortsinnern aus erkennbar und verbirgt in seinem Inneren Anlagen für die haustechnische Versorgung. Die Nebengebäude und der Turm sind einfache Holzrahmenbauten mit Lärchenschalung. In den Nebengebäuden findet sich das gleiche Rastermaß wie im Hauptgebäude des Bahnhofs. Die Gebäude folgen einer eindeutigen Achse. Das Reisezentrum und ein Buchladen, ein öffentlicher Marktbereich mit Café-Restaurant am südlichen Ausgang, ein Blumen- und Souvenirladen runden das Angebot ab. Zur großzügigeren Verteilung der Reisenden wurde der Querbahnsteig verbreitert und teilweise mit Glas neu überdacht, sodass der Gesamteindruck einer transparenten Bahnhofsanlage fortgesetzt wird.

Die Fassaden des Gebäudes wechseln, je nach Nutzung, zwischen hellen Putz- und naturbelassenen Holzflächen (Lärche) und ruhig gegliederten Glas/Aluminiumfassaden. Die Profile der Fassaden sind graphitgrau. Zu öffnende oder bewegliche Elemente wie Fenster und Türen, sind aluminumsilber lackiert. Deckenuntersichten bestehen in der Halle aus einer Fichte-Dreischichtplatte, in den anderen Bereichen aus Gipskarton oder Putz. Treppenläufe ha-



Der Turm mit Uhr und DB-Zeichen markiert das Ende des südlichen Streckennetzes der Deutschen Bahn (links). Der Bahnhof in Oberstdorf: eine Mischung aus Tradition und Moderne (rechts)

Die verglasten Seiten des Bahnhofsgebäudes geben den Blick auf das Bergpanorama frei. Rechts und links sind die Geschäfte

CLAUDIA VIELWEIB



RKW

ben Sichtbetonqualität. Die Halle ist mit einem Natursteinboden belegt. Konstruktive Elemente sind aus Ortbeton (Kellergeschoss und Sockel), Mauerwerk und vorgefertigten Holzelementen (Turm, Riegel) oder Stahl (Halle) mit DB-Eisenglimmer-Métallisé-Anstrich.

Teamarbeit

Letztendlich ist es dem routinierteren Generalunternehmer mit seinen Bauleuten und Handwerkern zu verdanken, dass das Bauwerk fristgerecht fertig gestellt wurde. Mit Flexibilität und Kompromissbereitschaft trotzten alle Beteiligten, vom Entwurfsverfasser bis zum Handwerker, der oftmals ungünstigen Witterung und den Problemen der bauzeitverkürzenden Umplanungen des Vorhabens.

Dipl.-Ing. Ralf Breuer,
Düsseldorf

Steckbrief

Objekt:
Neubau Bahnhof Oberstdorf

Bauherr:
Deutsche Bahn AG
D-90443 Nürnberg

Projektleitung:
DB Station Service AG
D-80335 München

und
HAI Heinrich Architekten und Ingenieure
D-72654 Neckartenzlingen

Entwurf:
RKW Architektur+Städtebau
Rhode-Kellermann-Wawrowsky
D-40474 Düsseldorf

Ausführung und Tragwerksplanung:
Architekturbüro Angela Rißler
D-80634 München

Generalunternehmer:
Wilhelm Geiger
GmbH+Co. KG
D-87527 Sonthofen

Zimmererarbeiten:
Peter Buhl
D-87538 Obermaiselstein
und
Luitpold Lipp
D-87561 Oberstdorf

Bauzeit:
August 2000 bis August 2001

Eröffnung:
September 2001

Baukosten:
ca. 3,12 Mio. €



RKW