

## Tor zur Bergwelt

*Die Nebelhornbahn, einst längste Personenschwebebahn der Welt, ist nach der Umstellung auf eine neue Beförderungstechnik attraktiv wie nie. Gestalterisches Highlight des Unternehmens ist die neue Talstation – ein aus 39 Parabelbögen konstruiertes Kunststück aus Holz und Glas*



Wenn von Ingenieurbaukunst die Rede ist, denkt man unwillkürlich an Bauwerke mit spektakulären Tragwerkskonstruktionen: an stützenlos überspannte Großhallen, schwerelos anmutende Brücken oder atemberaubend grazile Türme.

Oftmals ist es der künstlerische Aspekt der Kunst, der in solchen Ingenieurbauten aufscheint. Ausgestellt wird technisches Können in superlativischer Form – was keineswegs schon eine hohe künstlerische Qualität garantiert. Schließlich steckt, wenn der Vergleich gestattet ist, in einer schlichten Melodie zuweilen mehr Wahrheit und Grazie als in einer hochkomplizierten Koloraturarie. Überzeugender als die künstlerische Demonstration des gerade noch Machbaren ist jedenfalls in aller Regel die perfekte Inszenierung einer guten Idee. Solch eine Inszenierung sorgt seit 2021 in Oberstdorf für Begeisterung bei Touristen, Ortsansässigen und Bauherren. Die Rede ist von der neuen Talstation der geschichtsträchtigen Nebelhornbahn, die seit 1930 sowohl Wanderer als auch Skiläufer in die Bergwelt rund um das Nebelhorn befördert und noch heute als eine der längsten Personenschwebebahnen der Welt gilt.

Die Entwurfsidee für die Station stammt von den Planern des Büros HK Architekten mit Sitz in Schwarzach, Vorarlberg. Weil das Büro bereits das 2016 eingeweihte Gipfelrestaurant für die Nebelhornbahn geplant und gebaut hatte, kam es auch bei dem 2019 durchgeführten Wettbewerb um die Errichtung der Talstation zum Zuge. Das von der Nebelhornbahn-AG initiierte Bauvorhaben war Bestandteil eines weit umfangreicheren Erneuerungsprojekts: Die seit 1977 in Betrieb befindliche Pendelbahn sollte durch eine moderne Umlaufseilbahn ersetzt werden. Die neue Anlage, produziert und montiert vom Seilbahnspezialisten Leitner, bietet viele Vorzüge, beispielsweise ist die Technik an den

Umlaufpunkten weniger raumgreifend, so dass die neue Station gegenüber der bestehenden verkürzt werden konnte.

### **Drei Bauten, ein Platz**

»Da die Talstation im Ortsgebiet von Oberstdorf liegt, erschien uns eine behutsame Eingliederung in die Umgebung besonders wichtig«, sagt der für das Projekt verantwortliche Architekt Stefan Hiebeler und ergänzt: »Wir wollten die kleinteilige Bebauungsstruktur des Ortes an dieser Stelle weiterführen und nicht alle Funktionen in einem Baukörper vereinen.« Dieser Grundgedanke führte zum Entwurf von drei separaten Gebäuden. Dabei ist die Bahnstation sowohl der funktionale Dreh- und Angelpunkt als auch das ästhetische Gravitationszentrum des Ensembles. Südlich schließt sich unmittelbar das Verwaltungsgebäude an, das neben Büros auch ein Lebensmittellager zur Versorgung der Bergrestaurants beherbergt. Komplettiert wird das Ganze durch das westlich an die Straße grenzende Servicecenter, in dem die Kassenhalle und ein Sportgeschäft untergebracht sind. »Diese Verteilung der Funktionen ermöglichte es uns, den Außenraum neu zu ordnen und einen städtebaulichen Mehrwert zu schaffen«, erläutert Stefan Hiebeler. »Bahngebäude und Servicecenter bilden zusammen mit dem historischen ›Trettachhäuschen‹ im Süden den baulichen Rahmen für eine veritable Piazza.«

Das städtebauliche Konzept der Architekten aus Schwarzach kam außerordentlich gut an bei den Bauherren. Ausschlaggebend für den Gewinn des Wettbewerbs war jedoch der Entwurf für die Bahnstation, den die Architekten in Zusammenarbeit mit den Tragwerksplanern des renommierten Büros Merz Kley Partner (mkp) entwickelt hatten. Die Idee war bestechend und im Grunde genommen ganz einfach: Eine Reihe von Parabeln aus Lärchenholz bildet die Tragstruktur für ein gläsernes Volumen von 46 Metern Länge und 12 Metern Höhe. Das Gebilde mutet leicht, offen und modern an; es ist eine Landmarke, die sich gut in die Landschaft fügt; und es vollführt eine schöne Willkommengeste, denn die Nutzer der Seilbahn können das Bauwerk je nach Fahrtrichtung als Tor in die Berge oder Tor zum Tal wahrnehmen.

### **Kurviges Holz, krummes Glas**

Die Detailplanung des Stations-Tragwerks war keine große Sache für die auf exquisite Holzbauten spezialisierten Ingenieure von mkp. Zum einen gehören parabelförmige Bögen zu den in statischer Hinsicht belastbarsten Tragmodulen, zum anderen musste die Konstruktion nur sich selbst und eine transparente Hülle tragen. Zum Einsatz kamen 39

identische 3-Gelenksbogenbinder aus Lärchen-Brettschichtholz, die im Abstand von jeweils 120 cm hintereinander gestaffelt wurden. Die Holzbinder werden an sieben Punkten mittels Druckriegeln (verzinkte Stahlrohre) zusammengehalten. Der zusätzlichen Versteifung dienen jeweils drei Auskreuzungen an jeder Seite. Bei den Stahlgelenken an den Scheitel- und Fußpunkten der Parabeln handelt es sich um Standardprodukte.

Die Module des Holztragwerks ruhen auf einem niedrigen Stahlbetonsockel. Nur auf Südseite, wo sich der Verwaltungsbau an die Bahnstation anschließt, bildet eine geschosshohe Mauer die Unterlage für die Holzbinder. Auf der Bergseite, wo die Kabinen der Seilbahn ein- und ausfahren, öffnet sich die Konstruktion zum Außenraum. Die ortsseitige Westfassade besteht im oberen Teil aus Glas, während der Eingang in einen Betonrahmen integriert ist.

»Das größte Problem in der Planung stellte die schallschutztechnische Anforderung an die Hülle des Stationsgebäudes dar«, sagt Stefan Hiebeler. Ursprünglich sollte die Konstruktion mit einer transparenten ETFE-Membran verkleidet werden. Mit einer Folienbespannung ließ sich der geforderte schallschutztechnische Wert von 20 Dezibel jedoch nicht nachweisen. Was tun! Da die Transparenz ein unverzichtbarer Bestandteil des Entwurfs war, begann man, über eine Gebäudehülle in Glasbauweise nachzudenken. »Doch diese Lösung schien zunächst aus Kostengründen aussichtslos zu sein«, so Hiebeler. Erst in enger Zusammenarbeit mit der in Bregenz ansässigen Firma Glas Marte, die gebogene Verbundssicherheitsgläser selbst herstellen konnte, ist es gelungen, eine finanzierbare Glashülle zu entwickeln. Zum Einsatz kamen zwei verschiedene Formgebungsverfahren. Je nachdem, welche Krümmung erforderlich war, wurde das Glas kalt oder warm gebogen. Die bis zu 2,4 x 5 m großen und bis zu 500 kg schweren Glaspaneele wurden auf die Unterkonstruktion aufgeschraubt. Eine leichte Grüntönung der Gläser sorgt für einen verbesserten Sonnenschutz.

### **Der Raum und die Kunst**

Die gläserne Hülle verdeckt nichts, sondern bringt im Gegenteil die Holzkonstruktion der Station erst richtig zur Geltung. Die Materialität des Tragwerks ist denn auch das verbindende Element zwischen dem kurvigen Bahnhof und den beiden konventionelleren Nebengebäuden. Das langgestreckte Servicecenter ist ein reiner Holzbau mit raffiniert gestalteten Außen- und Innenwänden: Die aus Lärchenleisten mit unterschiedlichen Querschnitten zusammengesetzten Oberflächen wecken Assoziationen an die raue Bergwelt. Mit unbehandeltem, sägerauen Lärchenholz wurde auch das Verwaltungsgebäude

verkleidet, ein Holzbau mit Geschossdecken und Erschließungskern aus Stahlbeton. Soviele zu den drei Neubauten. Allemal erwähnenswert ist aber auch die neu geschaffene Piazza. Ohne sie stünde das Ensemble, bestehend aus zwei modernen Holzhäusern, einer denkmalgeschützten Kate (Trettachhäuschen) und einem imposanten Bahnhofsgebäude längst nicht so gut da, wie es tatsächlich der Fall ist. Kunst braucht Raum, um zu wirken. Großartig, dass die Architekten ihn geschaffen haben.