

© Kurt Hörbst

Bahnhof Kapfenberg

Bahnhstraße 5
8605 Kapfenberg, Österreich

ARCHITEKTUR
ostertag ARCHITECTS

BAUHERRSCHAFT
ÖBB Holding

TRAGWERKSPLANUNG
Thomas Lorenz ZT GmbH

FERTIGSTELLUNG
2021

SAMMLUNG
HDA Haus der Architektur

PUBLIKATIONSDATUM
28. Juni 2023

Der neue Kapfenberger Bahnhof erstreckt sich über vier Stadtniveaus: die Hauptzugangsebene im Süden, die Gleisebene mit Vorplatz und Vorfahrt, den Zugang Nord von der „Hochschwabsiedlung“ und die stadtteilverbindende Unterführung – eine lichtdurchflutete, helle stadträumliche Verbindungsachse zwischen dem Norden und dem Süden der Stadt. Das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ ist Leitmotiv dieses Konzepts.

Vom Hauptplatz kommend, gelangt man über den Vorplatz zum neuen Aufnahmegebäude und Hauptzugangsbereich. Der freistehende Baukörper ist im engen Zwischenraum dicht gereihter Bestandsgebäude im Zentrum der Stadt positioniert. Integration und Lesbarkeit waren richtungsweisende Planungsparameter. Entstanden ist eine räumliche Situation luftig fließender Innen- und Außenbegrenzungen, deren Plastizität durch den Kontrast von Beton und Glas verstärkt wird. Ein von Stützen getragenes Dach schwebt über dem aus Stahllamellen konstruierten, kugelsegmentischen Glaskörper, der den Innenraum des Aufnahmegebäudes nach außen öffnet. Die Dachoberseite spiegelt die doppelte Krümmung wider, während das Sonnenschutzglas je nach Tageszeit und Lichteinfall seine Durchlässigkeit wechselt und abends weite Ein- und Ausblicke schafft. Im Inneren verbindet ein geschwungener Aufgang die Zugangsebene mit der Galerie auf Gleisebene. Die Treppen in homogenem Sichtbeton verlaufen entlang der fließenden Gebäudekonturen.
Im Erdgeschoss lädt der offene Raum zum Verweilen und als Treffpunkt ein. Im Galerieraum darüber schwebt ein „Lichtring“, welcher die räumlichen Dimensionen



© Kurt Hörbst



© Kurt Hörbst



© Kurt Hörbst

dieses Ortes akzentuiert und vergrößert. Die stadtteilverbindende Unterführung ermöglicht von hier aus, direkten Zugang zu den Bahnsteigen und dem Zugang Nord zur „Hochschwabsiedlung“.

Der Vorplatz auf der Zwischenebene mit den Bahnsteigen (hier befand sich auch das ursprüngliche Bahnhofsgebäude) wurde als Zufahrt entwickelt um den Bedürfnissen der Bahnreisenden zu entsprechen. Als „Shared Space“ geplant, stehen hier Verkehrsberuhigung und Sicherheit für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen im Fokus. Zudem wurde eine „Bike & Ride“-Anlage, eine Station für Schülerbusse und eine „Kiss & Ride“-Zone eingerichtet.

Der Eingang Nord liegt erhöht und weithin sichtbar. Dieser Bauteil ist geprägt von einem doppelt gekrümmten, weit auskragenden Dach in Sichtbeton und einer ellipsenförmigen Panoramaöffnung im Inneren, die eine Blickachse über die Gleiskörper und Bahnsteige hinweg zum Stadtzentrum eröffnet und zugleich den Zugang zur Unterführung mit Tageslicht erhellt.

Neben der selbstverständlich barrierefreien Erschließung, Überdachung und Ausstattung der Bahnsteige, wurde im Entwicklungsprozess versucht, eine neue Formensprache für Infrastrukturbauten zu denken, Funktionalität und identitätsstiftende Verweise mit „poetischen“ Aspekten zu vereinen sowie den öffentlichen Raum zu fokussieren. 2021 wurde das Projekt mit dem GVTB-Betonpreis ausgezeichnet. (Text: Architekt:innen, bearbeitet)

DATENBLATT

Architektur: ostertag ARCHITECTS (Markus Ostertag)
Mitarbeit Architektur: Philipp Scherl, Aida Knoettig
Bauherrschaft: ÖBB Holding
Mitarbeit Bauherrschaft: Jürgen Egger
Tragwerksplanung: Thomas Lorenz ZT GmbH
Mitarbeit Tragwerksplanung: integral ZT
Fotografie: Kurt Hörbst

Maßnahme: Neubau
Funktion: Verkehr

Fertigstellung: 2021



© Kurt Hörbst



© Kurt Hörbst



© Kurt Hörbst

Bahnhof Kapfenberg

Baukosten: 30,0 Mio EUR

NACHHALTIGKEIT

Neben der Hochwertigkeit und langen Lebensdauer der verwendeten Materialien bestimmen ein Zusam-menspiel unterschiedlicher Strategien die Nachhaltig-keit dieses Bauvorhabens. So wird etwa die Verschub-unterkunft mit Abwärme geheizt, die Dachflächen für Photovoltaik genützt und es gibt acht Stellplätze mit E-Ladestationen. Sämtliche Liftanlagen funktionieren mit E-Antrieb, durch die Vergabe an regionale Firmen entfallen lange Transportwege der Liefergüter Schot-ter, Beton, Asphalt und Bodenaushub.Es wurde kein einziger Baum gefällt und die Boden-versiegelung gegenüber dem Bestandsbau verringert.

Regionale Wertschöpfung

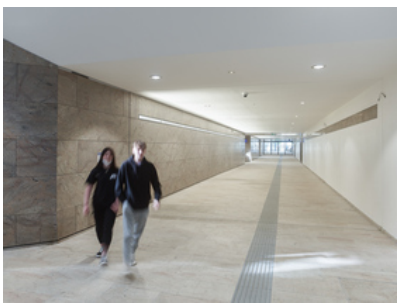
Rund 50 Beschäftigte von regionalen Firmen waren an der Baustelle beschäftigt, dazu kamen 25 Mitarbeiter-:innen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Alle möglichen Arbeiten wurden an regionale Firmen vergeben, die Wertschöpfung blieb somit in der Re-gion.
Konkret wurde ein Auftragsvolumen von 11 Millionen Euro an Kapfenberger Firmen und rund 13,5 Millionen Euro an Firmen des Mürztales bzw. des oberen Murta-les vergeben.
Die Gesamt-Investitionskosten von rund 30 Mio. Euro wurden von den ÖBB, dem Land Steiermark und der Gemeinde Kapfenberg getragen. Der neue Bahnhof gilt als wichtiger Meilenstein im Ausbau der Südstrecke.

Prozessqualität

Dem Umbau mitten im Stadtgebiet gingen mit al-len Projektpartner:innen abgestimmte Zeitpläne und Planungen voraus. Denn der Bahnbetrieb musste trotz Bauarbeiten aufrechterhalten werden. Über 200 Züge waren trotz Baustelle jeden Tag pünktlich unter-wegs. Für viele Phasen waren dazu eigene Provisorien notwendig. Unter anderem wurde ein provisorischer Bahnsteig und drei Hilfsbrücken sowie ein temporä-res Technikgebäude mit Kabelverbindungen gebaut. Unter den Hilfsbrücken wurde schließlich unter sehr beengten Verhältnissen der Personentunnel gegraben. Auf diese Weise entstand der neue Bahnhof gänzlich ohne lange Streckensperren.
Durch den außerordentliche Einsatz aller Beteiligten als großes Team– ÖBB Infrastruktur, Projektleitung, Stadt Kapfenberg, technische Expert:innen, Profes-sionist:innen und sämtliche beteiligte Firmen, gelang dieses anspruchsvolle Bauvorhaben 100 Prozent barrierefrei.


© Kurt Hörbst


© Kurt Hörbst


© Kurt Hörbst

Drei Stiegenaufgänge mit Liften bringen Fahrgäste zu den witterungsgeschützten Bahnsteigen. Zusätzlich wurde der Bahnhof mit zeitgerechten Warteräumlichkeiten mit nachhaltigen Holzmöbeln inkl. Lademöglichkeit für Handys oder Laptops sowie einer hellen LED-Beleuchtung und einem taktilen Leitsystem ausgestattet.

Eine neue Formensprache
Neben der selbstverständlichen barrierefreien Erschließung, Überdachung und Ausstattung der Bahnsteige, wurde im Entwicklungsprozess versucht, eine neue Formensprache für Infrastrukturbauten zu denken, welche Funktionalität, identitätsstiftende Verweise und „poetische“ Aspekte vereint.

Materialwahl: Stahl-Glaskonstruktion, Stahlbeton

AUSFüHRENDE FIRMEN:

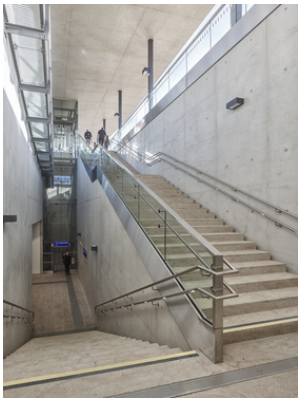
Bauausführung: Gebr. Haider & Co.; Schalungsbau: Doka; Transportbeton: Schaberreiter GmbH; Oberflächen, Boden-, Wand-, Stufenbeläge: Stein&Design Matschy

PUBLIKATIONEN

Beton und Zement 3/21

AUSZEICHNUNGEN

Das Projekt wurde 2021 mit dem GVTB Betonpreis ausgezeichnet.



© Kurt Hörbst



© Kurt Hörbst

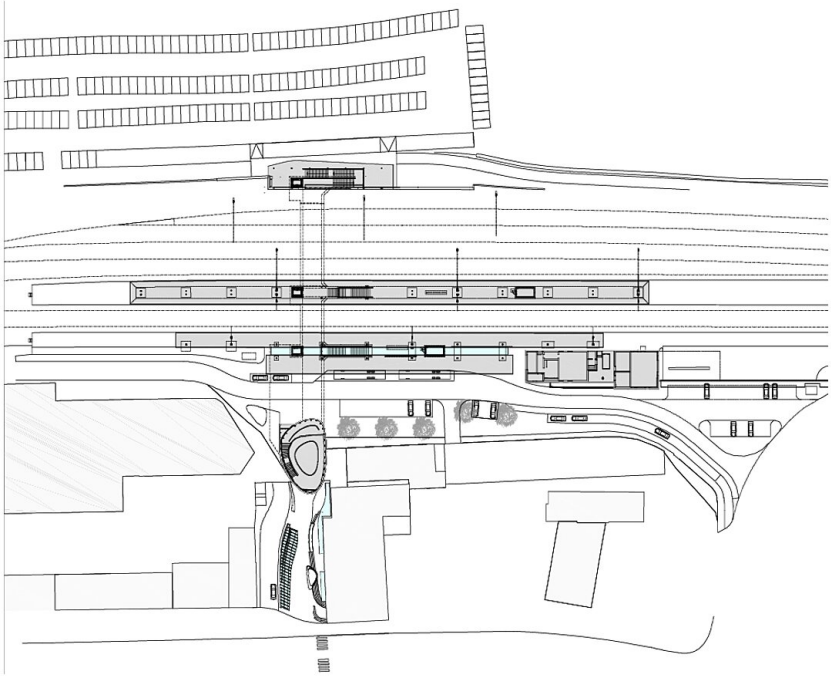


© Kurt Hörbst

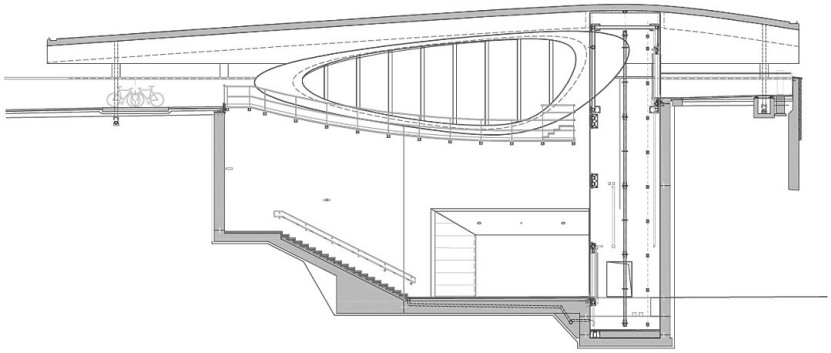


© Kurt Hörbst

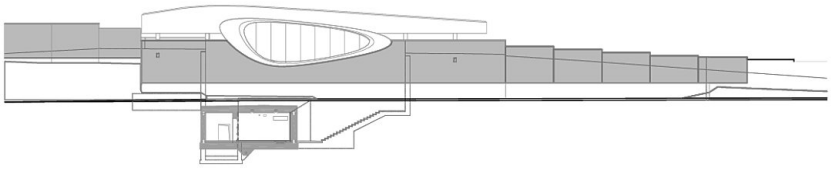
Bahnhof Kapfenberg



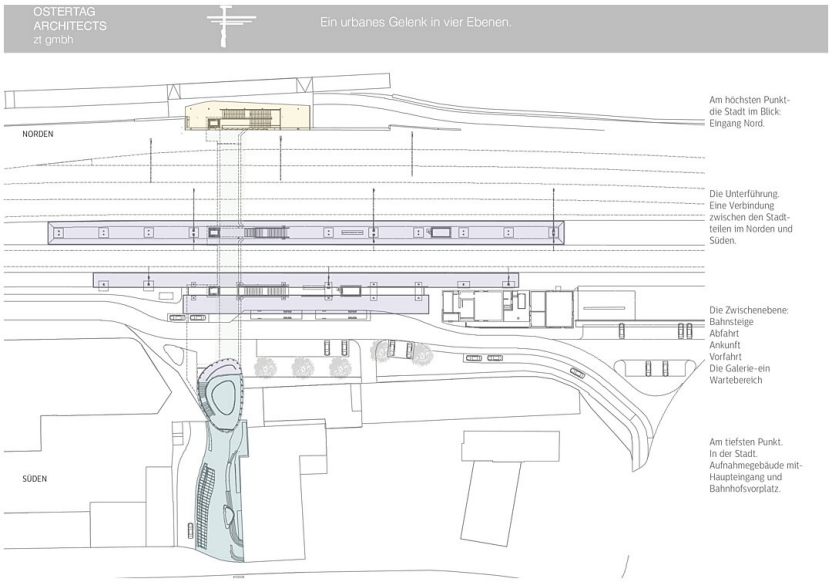
Lageplan



Zugang Nord Schnitt



Zugang Nord Ansicht Süd



Bahnhof Kapfenberg

Ein Urbanes Gelenk In Vier Ebenen