Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 88 (2001)

Heft: 4: Massgeschneidert = Sur mesure = Made-to-measure

Artikel: Mass nehmen an technischer und kultureller Nutzung : Sesselbahn "Carmenna" in Arosa von Bearth & Deplazes

Autor: Wieser, Christoph

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-65751

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Autor: **Christoph Wieser** Fotos: **Ralph Feiner, Chur**

Mass nehmen an technischer und kultureller Nutzung

Sesselbahn «Carmenna» in Arosa von Bearth & Deplazes

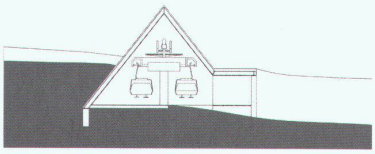
Der Bau einer Sesselbahn im Gebirge ist primär eine technische Aufgabe. Aus Gründen des Landschaftsschutzes müssen jedoch auch gestalterische Anforderungen berücksichtigt werden. Deshalb wurde für die Projektierung der Sesselbahn «Carmenna» in Arosa ein Architekturbüro beigezogen. Die neuen Bauten nehmen aber keine defensive Haltung gegenüber der Bergwelt ein. Vielmehr streben sie eine Balance an zwischen selbstbewusster Wirkung und ortsbezogener Zurückhaltung. Indem sie einerseits Mass nehmen an den verlangten Nutzungen und andererseits an der Massstäblichkeit des bewegten Geländes, erfüllen sie zugleich technische und kulturelle Anforderungen.

Das spätgotische «Bergkirchli» oberhalb von Inner-Arosa bildet zusammen mit ein paar alten Stellspeichern ein loses Geflecht von kleinmassstäblichen Bauten in der kargen Landschaft. Mittendrin befindet sich die Talstation der neuen Sesselbahn «Carmenna», die via Zwischenausstieg auf die Schulter des Weisshorns führt. Im Unterschied zu herkömmlichen Sesselbahnen wird hier ein leistungsfähigerer Typ verwendet, der allerdings zu einer Neuformulierung der Bauaufgabe zwingt: Die Vierersessel müssen wegen ihrer Grösse über Nacht in einem Hangar untergebracht werden. Die Integration dieser zusätzlichen Nutzung in die Talstation vergrössert ihr Volumen jedoch beträchtlich. Die Einpassung in die sensible Umgebung stellte also besonders hohe Anforderungen an die Gestaltung. Deshalb wurde mit Bearth & Deplazes aus Chur ein Architekturbüro beigezogen, denn eine rein technische Lösung hätte weder bei der Bevölkerung noch bei den beteiligten Interessenverbänden die nötige Akzeptanz gefunden.

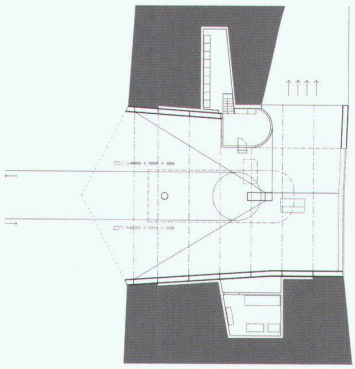
Das war nicht immer so. In den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgt die Entwicklung rasant und unkontrolliert. Das enorme Bauvolumen hinterlässt überall seine Spuren, auch in den Alpentälern. Die vormals unscheinbaren Bergdörfer wandeln sich zu stadtähnlichen Agglomerationen. Und die Popularisierung des Skisports führt dazu, dass die Berggipfel mit einem immer dichteren Netz von Seilbahnen, Ski- und Sesselliften sowie anderen Infrastrukturbauten für den Tourismus überzogen werden.

Tourismusbauten und Landschaftsschutz

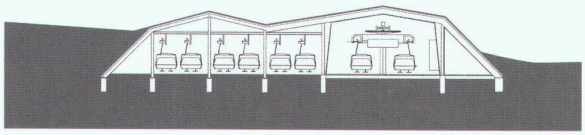
Die grosse Ernüchterung tritt zu Beginn der Siebzigerjahre ein: Angesichts der deutlich sichtbaren negativen Auswirkungen des Baubooms erscheint die zerstörte Landschaft als Kehrseite des wirtschaftlichen Aufschwungs. In den Feriendestinationen der Alpen führt aber erst der zunehmende Konkurrenzkampf sowie das gesetzlich verankerte Verbandsbeschwerderecht von Natur- und Heimatschutz zu einer Überprüfung der bisherigen Vorgehensweise. Heute sind sich die Verantwortlichen des Tourismussektors mehrheitlich bewusst, dass ein weiteres Wachstum die Grundlage der eigenen Existenz zerstören würde. Eine weitgehend intakte Landschaft – auch wenn es sich um eine hochgradig modifizierte Kulturlandschaft handelt – wird als wichtiger Standortfaktor erkannt und zunehmend auch



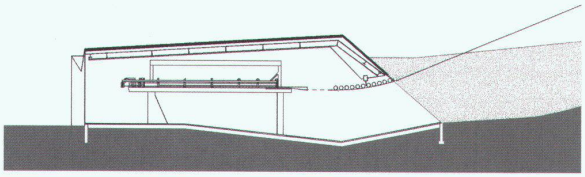
Querschnitt Bergstation



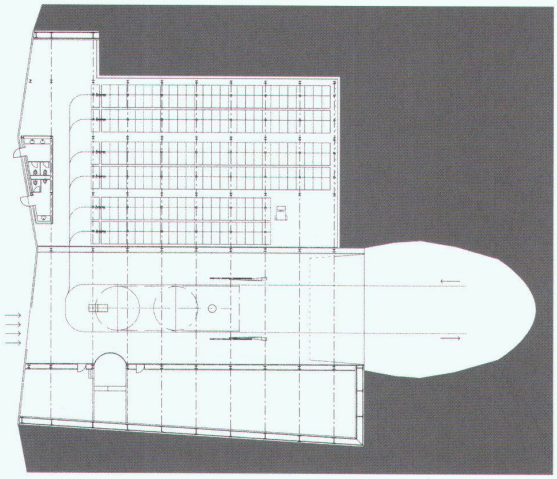
Grundriss Bergstation



Querschnitt Talstation

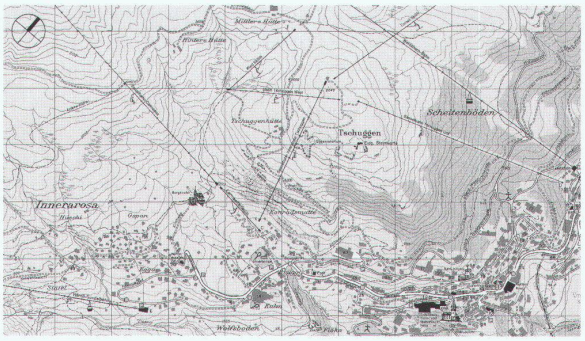


Längsschnitt Talstation



Grundriss Talstation

0 10 20

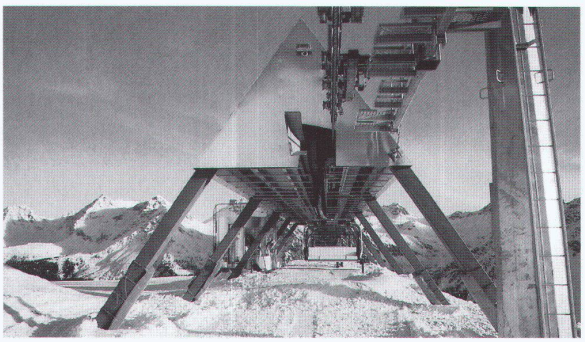


von den Gästen eingefordert. Beim weiteren Ausbau des touristischen Angebots wird deshalb vermehrt auf eine qualitative, statt eine quantitative Entwicklung geachtet.

Arosa verfolgt derzeit genau diese Strategie einer Optimierung der ökonomischen Interessen in Verbindung mit Forderungen an den Landschaftsschutz: Zwei Skilifte und drei Sesselbahnen werden durch zwei neue Sesselbahnen ersetzt. Dadurch erhöht sich die bisherige Kapazität, der Komfort wird gesteigert und der Rückbau bewirkt auch eine gezielte Entlastung der Landschaft. Die Sesselbahn «Carmenna» ist seit Dezember in Betrieb. Die Eröffnung der zweiten neuen Bahn, für deren architektonische Gestaltung ebenfalls Bearth & Deplazes verantwortlich zeichnen, soll in der nächsten Wintersaison erfolgen.

Drei Stationen, drei prägnante Zeichen

Das relativ grosse Volumen der Talstation ist aus Rücksicht auf die Umgebung teilweise in den ansteigenden Hang hineingeschoben. Eine dünne Erdschicht liegt wie ein Teppich auf der zeltartigen, mehrfach gefalteten Dachhaut und stellt so eine nahtlose Verbindung zum Gelände her. Wegen ihrer auffallenden Kantigkeit gibt sich die Dachlandschaft jedoch trotzdem als künstliche Fortsetzung des gewachsenen Terrains zu erkennen. Im Winter dagegen führen die an die Topografie angepasste Massstäblichkeit der Dachform und die alles verhüllende Schneedecke beinahe zu einer Verschmelzung von Natur und Bauwerk. Auf der Talseite zeigt sich ein anderes Bild: Die ebenfalls mehrfach geknickte Zugangsfassade ist in ihrer ganzen Grösse sichtbar und wirkt wie ein Querschnitt durch die neu modulierte Landschaft. Ihre bewegte Kontur trägt im Zusammenspiel mit der vollständig aus Scobalit gebildeten Fassadenfläche, je nach Licht und Tageszeit, zur kristallinen Wirkung des Gebäudes bei. Gleichzeitig zeichnet sich hinter der halbtransparenten Fassade schemenhaft das Innere ab. Der linke Teil dient der nächtlichen Garagierung der Sessel. Auf der rechten Seite erfolgt die Abfertigung der Wintersportler auf ihrem Weg zur Bergstation. Dieser Bereich, in dem sich die eigentliche Talstation der Liftanlage befindet, ist als grell neonorange gestrichener Tunnel ausgebildet. Beim Aufsitzen durchfahren die Touristen diesen intensiven Farbraum, bevor



|1

Architekten: Valentin Bearth & Andrea Deplazes, Chur
Projektleitung: Daniel Ladner, Patrick Seiler, Roger Wülfing
Seilbahnplaner und -ersteller: Garaventa AG
Bauingenieur: Fredy Unger, Chur
Stahlbauplanung: Mesag AG, Zizers GR
Baujahr: 2000

1 | Zwischenausstieg

2 | Fassade der Talstation

sie wieder hinausgeschickt werden in den Schnee in Richtung Weisshornschulter.

Der Zwischenausstieg, der die Verbindung zu den anderen Liften gewährleistet, ist auf wenige Elemente reduziert: Schräge Stützen bilden zusammen mit dem darüber gestülpten Dach einen minimalen Schutz der Technik vor der Witterung. Daneben steht ein ovaler Zylinder, aus dem ein Bahnangestellter den Betrieb überwachen kann. Die Bergstation ist passgenau in der Schulter des Weisshorns auf 2517 Metern über Meer verankert. Der Innenraum strahlt schon von weitem neongrün. Die Wahl dieser Leuchtfarben im Innern der Tal- und Bergstation sowie die Verwendung von Neongelb für die Stützen und die Untersicht des Zwischenausstiegs, lassen eine doppelte Absicht erkennen: Einerseits verweisen sie auf die grellbunte Welt des Sports. Andererseits tragen sie zur verbesserten Sichtbarkeit der Bauten auch bei schlechtem Wetter bei. Aus diesem Grund funktionieren die Bergstation und der Zwischenausstieg trotz ihrer geringen Grösse als Fixpunkte in der verschneiten Landschaft. Und der leuchtend orange Schlund der Talstation ist von den Pisten her nicht zu übersehen.

Bei der Bergstation ist die Zeltanalogie noch deutlicher erkennbar als bei der Talstation: Ihr Querschnitt ist als Zeichen des Ankommens an einem geschützten Ort auf ein simples Dreieck reduziert, dessen Spitze die sanft fallende Linie des Grates kühn durchbricht. Mit dieser selbstbewussten Geste unterstreichen Bearth & Deplazes ihre Absicht, die Bauten der neuen Sesselbahn auf eine entschiedene Weise in die imposante Kulisse der Bergwelt von Arosa einzusetzen. Die Volumen werden aus Rücksicht auf die Landschaft zwar möglichst klein gehalten und im Fall der Talstation sogar mit einer Grasnarbe überzogen. Dennoch verstecken sie sich nicht. Im Gegenteil, ihre Farbigkeit und die Materialisierung verhelfen den Gebäuden zu einer starken Präsenz: Je nach Sonnenstand reflektieren die mit fein gewelltem Blech überzogenen Dachflächen der Bergstation und des Zwischenausstiegs das Licht wie ein gleissender Kristall.

|2

Bauen unter extremen Bedingungen

Der Zweck einer Sesselbahn besteht in der möglichst effizienten Beförderung einer grossen Anzahl von Personen, was sich in der

Auslegung der Liftanlage der Sesselbahn «Carmenna» deutlich zeigt: Zur Optimierung der Förderleistung kommt eine computerunterstützte Steuerung zur Anwendung. Und an der Talstation regeln elektronische Zugangsschranken und ein im Boden eingebautes Förderband das gleichmässige Fliessen des Touristenstromes mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 5 Metern pro Sekunde.

Auf ähnlich rationalen Überlegungen basiert die Wahl des Konstruktionssystems und der Materialisierung der neuen Sesselbahnstationen. Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Globalisierung wird eine zunehmende Angleichung und Verwischung der regionalen Unterschiede im Bauwesen festgestellt. Trotzdem lassen sich zwei wesentliche Unterschiede zwischen dem «Bauen in den Alpen» und dem «Bauen im Mittelland» nicht wegdiskutieren: die Faktoren Klima und Topografie. Insbesondere die extremen klimatischen Bedingungen einer Baustelle auf 2500 Metern über Meer zwingen trotz aller technischen Errungenschaften zu einer anderen Bauweise als im Flachland. Eine entscheidende Rolle spielen dabei vor allem die eingeschränkten Möglichkeiten des Transports und der Montage, die nur während der kurzen Sommermonate erfolgen können. Bearth & Deplazes entwerfen eine leichte Stahlkonstruktion, die in ihre Komponenten zerlegt, per Helikopter auf den Bauplatz geflogen wird. Dagegen werden die Bauteile in Beton möglichst minimiert. Die Frage des Gewichts führt auch zur Wahl von leichten Materialien wie Scobalit, Wellblech und Holz, das zur inneren Beplankung der Berg- und Talstation verwendet wird.

Ausdrucksvolle Form, abgeleitet aus den Funktionen

Die Rolle der Architektur besteht beim Neubau der Sesselbahn «Carmenna» zunächst in der Bereitstellung einer adäquaten Hülle. Diese dient dem Schutz der Technik und des Personals vor der Witterung, aber auch der Vermittlung zwischen dem Gebäude und der Landschaft. Die Grundrissdisposition sowie die Ausbildung der Quer- und Längsschnitte richten sich im Wesentlichen wieder nach technischen Gesichtspunkten. Somit handelt es sich um eine hochgradig von der Zweckerfüllung bestimmte Architektur, deren funktionalistische Züge unübersehbar sind. Die verbreitete, aber einseitige Beschränkung des Funktionalismus-Begriffes auf den technischen Aspekt allein greift hier allerdings zu kurz. Denn neben der Organisation der betrieblichen Abläufe, dem Entwurf eines Konstruktionssystems und der Materialwahl nach funktionalen Kriterien erfüllt eben auch die symbolisch überhöhte Zeichenhaftigkeit der neuen Bauten eine wesentliche Funktion: Dank ihrer prägnanten Erscheinung geben sie dem Skigebiet von Arosa eine unverwechselbare Identität. **C.W.**

|3

|4

3 | Bergstation

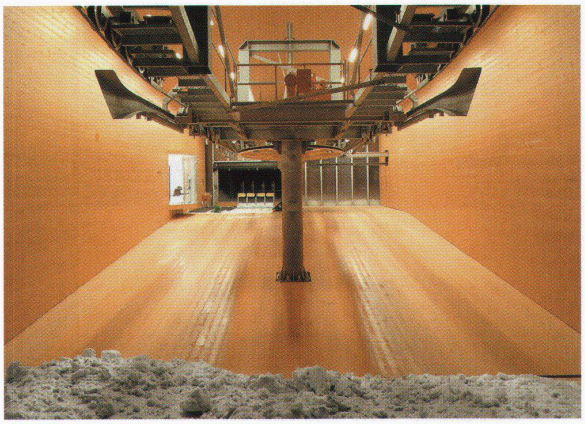
4 | Innenraum der Bergstation

5 | Talstation

6 | Liftbereich der Talstation

| 5

Christoph Wieser *1967
Dipl. Arch.ETH; Studium in Zürich und Lausanne. 1997–1999 Nachdiplom in Architekturgeschichte und Architekturtheorie am Institut gta, ETH Zürich; seit 1997 Assistent bei Doz. Dr. Jean-Pierre Junker, ETH Zürich. Diverse Publikationen; in Arbeit: Dissertation zum Thema der «Erweiterung des Funktionalismusbegriffes von 1930 bis 1950». Lebt und arbeitet in Zürich.



| 6