

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Band:** 14 (2001)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Schmuckstück für Skifahrer : Arosa : Sesselbahn Carmenna von Bearth & Deplazes  
**Autor:** Ragetti, Jürg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-121590>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

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



# Schmuckstück für Skifahrer

**Die Arosa Bergbahnen zeigen mit dem Neubau der Sesselbahn Carmenna, dass  
Architektur und Tourismus etwas miteinander zu tun haben können.  
Sie realisierten ein Projekt von Bearth & Deplazes, das Sport und romantischen  
Bergblick spielerisch miteinander verbindet.**

Die Rhätische Bahn fährt von Chur nach Arosa über zahlreichen Kurven, Brücken und durch Tunnels und sie lässt den Reisenden immer weiter in die verschneite Berglandschaft des Schanfiggs eintauchen. Geprägt vom Geist der Heimatschutzbewegung, ist diese Strecke ein Lehrstück, wie Landschaft und technische Anlagen zusammenwirken. Erkennbar sei hier «trotz der enormen Schwierigkeiten des Geländes das bewusste Bestreben, auf jede Weise das Landschaftsbild zu schonen, wenn möglich zu beleben und zu steigern», kommentierte schon zur Eröffnung 1915 Benedikt Hartmann, der Wortführer des Bündner Heimatschutzes.

## **Erhabene Bergwelt versus Sport**

Seit den Pionierzeiten des Fremdenverkehrs sind die Probleme des Bauens für den Tourismus vielschichtig geworden. Neben der Bedeutung der Landschaft spielen heute auch Werte wie unverwechselbare Identität eine Rolle. Auch wissen die Touristiker, dass Gäste das Echte, Unverfälschte, Originale suchen. Das haben die Bergbahnen von Arosa gemerkt und gehen mit gutem Beispiel voran. Im Verlauf der nächsten Jahre

Die Talstation der Sesselbahn Carmenna in Arosa ist Kristall, eingegraben in die Landschaft sieht man nur die gefaltete Fassade. In der linken Halle ist die Sesselgarage, in der rechten die Abfahrt (Bild rechts)

Wie in ein Zelt fahren die Sportlerinnen und Sportler in der Bergstation der Carmenna-Sesselbahn von Arosa ein (Bild oben links)

Sichtbare Technik, neongrün gestrichene Bretter: Das Interieur zeigt die Technik am Berg angemessen (Bild oben rechts)







Bilder: Ralph Feiner

wollen sie drei bestehende alte Sessellifte entfernen und durch zwei schnellere und bequemere Anlagen ersetzen. Die erste Bahn hat das Churer Architekturbüro Bearth & Deplazes zusammen mit Daniel Ladner diesen Winter fertig gestellt. Das Resultat sind nicht vorgegebene und genormte Lösungen; weder platte Anklänge an rustikale Bauformen noch eine übersteigerte Inszenierung der Technik. Vielmehr haben die Architekten landschaftliche und betriebliche Bedingungen zu Bauformen gestaltet, die spielerisch und fröhlich zwischen Sport, Unterhaltung und einer romantischen Sicht von Bergwelt und Natur vermitteln.

#### Kristalline Ausstrahlung

Die Talstation liegt in einer Mulde am sanften Abhang neben dem «Bergkirchli», einem von Arosas Wahrzeichen. Ein mächtiges, mehrfach geknicktes und verschieden geneigtes Dach, das aus dem Boden herauswächst, überspannt zwei Hallen – die eine ist eine Sesselliftgarage, aus der andern fahren die Sessel ab. Das Dach formt eine Landschaft, die sich in die hügelige Umgebung einfügt: im Winter liegt hoher Schnee da-

rauf, im Sommer soll es mit Erde eingedeckt werden und einwachsen. Auf der Rückseite führt durch eine grosse Öffnung die Seilbahn in die Station hinein. Das Gebäude tritt nur mit seiner Front in Erscheinung. Wie das Dach ist auch sie mehrfach geknickt, wodurch eine unregelmässige, kristallin anmutende Bauform entsteht. Die Fassade ist mit Doppelstegplatten aus Polycarbonat und Aluminiumprofilen konstruiert. Die mächtigen Tore sind anthrazitgrau gestrichen; die gefalteten, leicht durchscheinenden Wände glänzen und schimmern in der eisigen Schneelandschaft. Abends spiegeln sich in ihnen die leuchtenden Bergspitzen und der Himmel. Die gewöhnlichen industriellen Baumaterialien sind der angemessene Ausdruck der technischen Welt; in der verschneiten Landschaft erhalten sie eine neue, sinnliche Erscheinung.

#### Zeichenhaft und bunt

Der Sportler und die Sportlerin fahren auf den Skiern oder humpeln auf den Snowboards in die Abfahrtshalle hinein: Das Sesselfahren wird so zu einem räumlich gefassten Erlebnis. Die Stahlkonstruktion der Halle ist voll-

ständig mit breiten Tannenbrettern wie ein Futter ausgekleidet. Die Bretter, die den Boden, die Wände und Decke homogen bedecken, sind leuchtend neonrot gestrichen. Die geknickte Form des Bodens nimmt die Bewegung der Sessel auf, die in die Höhe und zurück in die Schneelandschaft schwingen. Welch ein Gegensatz der Tal- zur Bergstation. Die eine ist im Gelände eingegraben, die andere erhebt sich selbstbewusst und von weitem sichtbar auf einem Plateau unterhalb der Weisshornspitze. Die präzise dreieckige Form erinnert an ein Zelt oder ein Biwak. Das Dach ist mit naturbelassenem Aluminiumblech eingekleidet. Das Gebäude steht quer zum Geländekamm und durchdringt die Bodenerhebung. Auch hier führt die Seilbahn in das Gebäude hinein. Gleich wie bei der Talstation ist im Innern die technische Stahlkonstruktion mit neongrün gestrichenen Brettern ausgekleidet. Die starke Farbigkeit, die auch im hellen und blendenden Sonnenlicht kraftvoll ist, schlägt den Bogen zur grellen Sportwelt. Diese Welt ist zur Bühne der Sport- und Unterhaltungsindustrie geworden, die die erhabene Ruhe der

Berge in den Hintergrund drängt. Das Projekt der Arosa Bergbahnen zeigt einen Weg, wie Identität entstehen kann. Die Touristiker haben die Möglichkeit von Architektur begriffen. Fortsetzung scheint zu folgen: Ein Studienwettbewerb für den Umbau des Arosener Eisstadions zu einer Sportarena, die einen kraftvollen Akzent setzen und werbewirksam sein soll, zielt in dieselbe Richtung. **Jürg Ragetti**

Sesselbahn Carmenna, Arosa 2000

**Bauherrschaft:** Arosa Bergbahnen (Direktauftrag)  
**Architektur:** Bearth & Deplazes, Chur  
**Projektleitung:** Daniel Ladner, Patrick Seiler  
**Seilbahnbau:** Garaventa, Arth-Goldau  
**Bauingenieur:** Fredy Unger, Chur  
**Stahlbau:** Mesag, Zizers  
**Ökologe:** Marco Brandt, Malans  
**Planung:** Januar bis Oktober 2000  
**Bauzeit:** Juni bis Dezember 2000  
**Anlagekosten:** CHF 10,5 Mio.  
**Gebäudekosten:** CHF 3,5 Mio.  
**Förderleistung:** 2400 Sportler/Stunde