Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 23 (2010)
Heft: 10

Artikel: Ruhe am Berg : bei Seilbahnen spielt Architektur eine kleine Rolle
Autor: Guetg, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-154486

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: 13.07.2025

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

RUHE AM BERG

Die Seilbahn und ihre Station ist ein technischer Apparat. Gute Architektur spielt eine kleine Rolle.

Text: Marco Guetg, Foto: Rolf Siegenthaler

Tausende Chinesinnen und Chinesen nehmen täglich für die Vierminutenfahrt über einen Blätz Miniaturschweiz an der Expo in Shanghai mehrere Stunden Wartezeit in Kauf – und hoffen, dass das Bähnli auch läuft. Was sie dabei erleben: «Ein Sesselfahrgefühl, das man andernorts nie hat», sagt der Zürcher Designer Roland Eberle, der im Pavillon die Ausstellung «criss und cross Design from Switzerland» eingerichtet hat. Der Einstieg zu dieser stimmigen Inszenierung sei «ziemlich spektakulär. Er führt aus dem Schlund eines Zylinders über eine steile Spirale aufs Dach, über eine Bergwiese mit vielen Blumen und wieder zurück in den Schlund.» Und diese Aussicht! In der Sesselbahn über eine Bergwiese gleitend, «blickt man über den Fluss und hin zur Skyline von Shanghai.» Die Schweiz und die grosse Welt. Mit der rundum gut inszenierten Seilbahn haben die Ausstellungsmacher und die Architekten Buchner Bründler auch einen gestalterischen Anspruch formuliert, der zu einem Vergleich lockt: Wie geht es denn der realen Seilbahnwelt in der Schweiz? Wie hält sie es mit der zeitgenössischen Architektur?

EIN PAAR PERLEN Gleich vorweg: Die guten Beispiele sind rar. Beim Arena-Express in Laax entdecken wir die Stationen der Gondelbahn Nagens (1997). Die Architekten Marcus Gross und Werner Rüegg aus Trin gestalteten dort die einzelnen Gebäude als transparente Hüllen, die von den Besuchern primär als Durchgangsstationen auf dem Weg zum Gipfel wahrgenommen werden. Die Hüllen bestehen aus leichten Konstruktionen aus Holz oder Stahl, die dem Skifahrer einen möglichst guten Einblick in den technischen Kern des Bauwerks erlauben. Die Bemühungen des Triner Duos haben sich gelohnt: Die drei Nagens-Stationen wurden in der Ausstellung «Architektur und Seilbahnen – von der Tradition zur Moderne», die 2000 durch Österreich tourte, als einziges positives Beispiel zeitgenössischer Seilbahnarchitektur aus der Schweiz vorgestellt.

Wurde damit Ende der 1990er-Jahre in der Region Flims Laax Falera ein Revival der Architektur eingeläutet? Reto Gurtner, Präsident des Verwaltungsrats der Weissen Arena Gruppe, relativiert: «Nein. Bei unserer Gruppe und ihren Projekten ist das Bewusstsein für Architektur nie in den Hintergrund getreten. Im Rahmen neuer Projekte kommt es in letzter Zeit aber wieder stärker zum Tragen.» Aktuelles Beispiel sei das «Rockresort» direkt an der Talstation in Laax – «modern, authentisch und im Einklang mit der Natur.» Der Marketingprofi weiss, was Architektur zu vermitteln vermag: «Sie ist eng mit dem Produktdesign verbunden und spielt im Rahmen unserer Unternehmensstrategie eine zentrale Rolle.»

Im Tessin setzte Mario Botta 2000 mit den Stationsgebäuden der Seilbahn von Locarno über Orselina hinauf nach Cardada in urbaner Umgebung ein Zeichen – ein Botta-Zeichen. Die Talstation entwarf er in Form einer Laterne, die Bergstation gleicht einem Radarschirm. Die Kabine sieht auch wie eine Laterne aus. Alle vier Seiten sind aus Glas, nichts verstellt die Aussicht auf die Brissago-Inseln und das Maggia-Delta. Der Botta-Entwurf verlangt einen tiefen Seufzer. Damit er gebaut werden konnte, musste die Talstation von Peppo Brivio abgerissen werden. Ein wichtiges Zeugnis der Tessiner Architektur der 1950er-Jahre verschwand.

EINE SCHWALBE MACHT NOCH KEINEN SOMMER Drei bemerkenswerte Tupfer in der Landschaft treffen wir schliesslich in Arosa bei den Stationen der Carmenna-Sesselbahn (2001) von Bearth & Deplazes. Hier wird weder verhüllt oder kaschiert. Kein Holz tut, als ob es heimelig wäre. Es sind Schutzbauten. Mehr nicht. Bemerkenswert ist die Talstation. Zwei Hallen stehen dort. Die eine dient als Sesselgarage, aus der anderen fahren die Sessel ab. Das Dach wächst aus dem Boden und überspannt, verschieden geneigt und geknickt, die beiden Hallen. Es formt eine Landschaft. Im Sommer eingewachsen, im Winter schneebedeckt. Dieses Gebäude duckt sich ins Gelände, ohne Teil davon zu werden. Das verhindern allein schon die Polycarbonate, aus denen die Konstruktion zusammengebaut wurde.

ARCHITEKTUR EIN THEMA? Die Motivation, damals keine Sesselbahnhülle von der Stange zu bestellen, begründet Thomas Gurzeler, Direktor der Bergbahnen Arosa, mit dem Ort: «Gleich neben der Carmenna-Talstation liegt das Bergkirchli, das Wahrzeichen von Arosa.» Deshalb wurde hier ein spezielles Augenmerk auf die Architektur geworfen. Trotz Kostendruck? Der Bergbahnchef winkt ab: «Gute Architektur ist keine Frage des Geldes. Es braucht einfach ein wenig mehr Planung.» Beachtung haben die Aroser übrigens auch mit einem anderen Projekt erreicht: Nachdem das Bundesgericht die Rechtshändel mit dem Bündner Heimatschutz erledigt hat, kann der von Tilla Theus entworfene und leicht redimensionierte Neubau auf dem Gipfel des Aroser Weisshorns verwirklicht werden.

Architektur als touristische Attraktion? Die Carmenna-Bauten zeigen, dass sorgfältige und zeitgenössische Architektur auch im alpinen Ambiente wirkt: Man bringt sich ins Gespräch – bei den Gästen, Architekten, den Medien. Das müsste eigentlich auch bei Seilbahnbetreibern Wirkung zeigen. Tut es aber nicht. Valentin Bearth, vom Büro Bearth und Deplazes: «Seit Carmenna ist unser Büro nie mehr für irgend eine Arbeit an einer Seilbahnstation angefragt worden.» Seine Erklärung: «Diese Branche funktioniert abgeschottet. Wer bauen will, kontaktiert einen Seilbahnhersteller und dieser bietet dann ein Gesamtpaket an, inklusive Tal- und Bergstation. Architekten sind nicht gefragt.» »

DIE GESCHICHTE DER SEILBAHN

Die Schweiz ist ein Bähnliland. Hier wurden auch zahlreiche Uraufführungen inszeniert:

- Die erste Seilbahn der Welt schwebte 1866 am Rheinfall bei Schaffhausen über ein Stück Schweiz.
- Die erste Zahnradbahn Europas ruckelte 1871 zur Rigi.
- Die erste touristisch genutzte Seilbahn der Welt beförderte Gäste vom Brienzersee zum Hotel Giessbach.
- Die erste schienengebundene Bahn mit Seilantrieb verband 1877 Lausanne mit dem Vorort Ouchy.
- Die erste Personenluftseilbahn für die Öffentlichkeit wurde 1908 in Grindelwald in Betrieb genommen.
- Der erste Bügellift der Welt schleppte im Winter 1934/35 am Davoser Bolgen Skifahrer in die Höhe.

Und 2010? Der Verband Seilbahnen Schweiz SBS liefert die Zahlen. 524 Seilbahnunternehmungen zählt man, die insgesamt 1796 Anlagen betreiben: 59 davon sind Standseilbahnen, 128 Pendelbahnen, 121 Kabinenumlaufbahnen, 347 Sesselbahnen, 923 Skilifte und 218 nicht näher klassifizierte Anlagen. Gesamthaft befördert dieses Rückgrad der Tourismusindustrie pro Jahr über 300 Millionen Gäste. Diese 524 Betriebe bieten etwa 9000 Menschen eine Arbeit und setzten letztes Jahr über eine Milliarde Franken um – achtzig Prozent allein im Winterhalbjahr. Etwas mehr als diese Milliarde bringen Nebeneinnahmen aus Restauration, Kiosk usw. ein. Weiter erfahren wir: Von der Existenz touristischer Transportanlagen sind direkt nochmals rund 8000 Arbeitsplätze in Skischulen oder Bergrestaurants abhängig. Und es wird investiert – durchschnittlich 270 Millionen Franken jährlich in Neu- und Ersatzbauten.

>100-jährige Bahnarchitektur: die Standseilbahn auf den Niesen im Berner Oberland.

MIESEN

» Die Garaventa in Goldau SZ ist eine der grossen Anbieter in diesem Geschäft. Tatsächlich sei der Bau einer Seilbahn für Garaventa «primär eine technische Angelegenheit», sagt Kommunikationschef Markus Müller, wobei Fragen der Architektur immer thematisiert würden – «allerdings mit unterschiedlichem Stellenwert. Bei Pendel- und Standseilbahnen entwickeln wir zusammen mit den Kunden Konzepte und unterstützen sie auch bei der Wahl des Architekten. Entscheiden aber muss der Kunde.»
Was sich Ende der Neunzigerjahre als Renaissance der Architektur beim Seilbahnbau ankündigte, war ein Strohfeuer. Das zeigt Garaventas Fotoalbum mit ihren Vorzeigeanlagen der letzten Jahre. Selbstverständlich gehören Bottas Cardada-Bauten dazu; wir sehen auch, dass der Maestro aus Lugano in Les Diablerets in hoher Höhe seine Handschrift hinterlassen hat; wir sehen auch die Carmenna-Stationen und wir verweilen fasziniert bei den Bildern aus Portland im US-Staat Ohio, wo eine Luftseilbahn die Universitätsklinik mit der Stadt im Tal verbindet. Hier hat das Zürcher Architekturbüro Agps demonstriert, wie ein Bahnkomplex im Kontext funktionieren kann. Doch wir übersehen auch nicht die meist hilflosen Versuche, die technischen Einrichtungen in der Landschaft, die Drehscheiben, Seile und Pfeiler, irgendwie zu umhüllen: Bellwalds neue Sesselbahn mit einem Bretterrost in der Mittelstation, inklusive Zyklopenmauerwerk; die Talstation der Sesselbahn Hohfluh auf der Riederalp kaschiert ein Beton-Glas-Alu-Hangar; dem Betondeckel über die Gondelbahn Scuol sind zwei dunkelrote Truckli beigestellt und auf dem Hochstuckli schliesslich – immerhin mitten in einer besiedelten Ferienhauslandschaft – schaut ein Aluminium-Plexiglas-Pilz ins Tal. Eine Umlaufbahn ist das, und die haben, erfahren wir von Markus Müller, «mehrheitlich Standard-Stationsabdeckungen». Das heisst: Geliefert werden fertige Module – fürs Hochstuckli wie anderswo. Variiert wird nur bei den Farben.

PIONIERE ZEIGTEN, WIE ES GEHT 1796 Anlagen stehen im Alpen- und Voralpengebiet, jede hat eine Tal- und einer Bergstation, viele auch eine Mittelstation. Das heisst: An der Peripherie von Dörfern, an Hängen oder auf Bergspitzen sind über die Jahre mindestens 3592 grössere oder kleinere Bauten in die Landschaft gesetzt worden. Was das für die Landschaft bedeutet? Theoretischen Support holen wir uns beim Wiener Architekten und Autor Friedrich Achleitner, der 1987 im Aufsatz «Natur und Technik als Werte in der Planung alpiner Seilbahnen» (Residenz Verlag, Salzburg) das Wichtige zur Architektur der Seilbahn sagte: «Rein technische Anlagen müssen nicht unbedingt als Störfaktor wirken; ja, es ist möglich, aus der Dialektik von technischer Funktion, topografischer Situation und architektonischer Ästhetik eine faszinierende Einheit zu erreichen.»
Achleitners Anspruch wurde hier und dort verwirklicht – vor allem in der Pionierzeit des Seilbahnbaus. Damals galt das Augenmerk der Seilbahnunternehmen nicht nur dem technischen Equipment wie Antriebe, Seile, Kabinen, Stützen und was sonst noch erforderlich ist. Auch der Gestaltung und Ästhetik der Betriebsgebäude wurde Aufmerksamkeit geschenkt.
Die Muottas-Muragl-Bahn zwischen Samedan und Pontresina aus dem Jahre 1907 zählt dazu. Die nur noch teilweise originale Talstation steht ganz in der Tradition der frühen Tourismusarchitektur, die wir von Hotelbauten oder Bahnhöfen kennen. Viele dieser frühen Tourismusbauten erinnern an Schlösser oder bürgerliche Villen. Die Architektur als Zeichen dafür, aus welchen Schichten sich rekrutierte, wer sich als Tourist verlustierte. Oft als wegweisend zitiert wird auch die Nordkettenbahn in Innsbruck. Dieser Wettbewerbsbeitrag des Tiroler Architekten Franz Baumann aus dem Jahre 1928 gilt als ein zentrales Statement in der Entwicklung der alpinen Seilbahnarchitektur. Die typologische Ausformung der Stationen und der Umgang mit der Landschaft setzte Massstäbe.

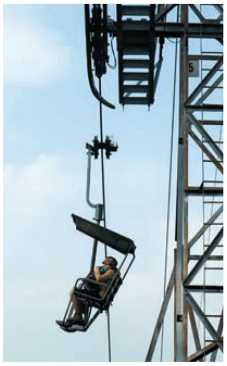
DAS ÖFFENTLICHE AUGE Eine Seilbahnanlage wird in der Regel alle 15 bis 20 Jahre saniert, und sanieren heisst meistens, ihre Kapazität erhöhen. Denn die niedlichen Zweier-Gondeln dienen höchstens noch als Gartendekoration. Heute sind Achter-Gondeln und Achter-Sesselbahnen zum Standard geworden. Die immer grösseren Kapazitäten erforderten aber auch immer grössere Bauten. Schnell verschwand, was langsam gewachsen ist. Um diesem Aderlass nicht einfach tatenlos zusehen zu müssen, forderte der Schweizerische Heimatschutz (SHS) schon 2005 für diese «Denkmäler in der Wildnis» Massnahmen – ein Inventar mit sämtlichen Seilbahnen der Schweiz, damit man sieht, was man hat. Einzelne Seilbahnen sind nämlich ein Stück Kulturerbe, das nicht einfach weggeputzt werden kann. Das Thema wird in den nächsten Jahren an Gewicht gewinnen und zu heftigen Debatten führen. Einen Vorgeschmack darauf gibt die Auseinandersetzung um die Seilbahn auf den Weissenstein bei Solothurn, wo sich die im Verein «Pro Sesseli» Engagierten dagegen wehren, die alte Seilbahn einfach wegräumen zu lassen.
So liegt denn auch auf der Hand, dass die Seilbahn-Branche das Inventar nicht aus vollem Herzen begrüsst. Sie fürchtet Einschränkung. Aus dem Inventar wurde «eine Liste». Das ist unverfänglicher. Ein Blick in Teile des Entwurfs liefert interessante Indizien über den Stellenwert der Architektur beim Seilbahnbau. Von der Jahrhundertwende bis in die 1960er-Jahre tauchen zwischen den lexikografisch aufgereihten, seilbahntechnischen Spezifikationen hier und dort immer auch Vermerke zu den Bauten auf. Einen «bedachten Umgang mit den Stationsgebäuden» wird der Standseilbahn auf die Schwandegg im bernischen Mülenen (1910) attestiert. Gar mit «hervorragende Hochbauten» versehen wurde die Standseilbahn Harissenbuch bei Stansstad NW (1924). Als «hervorragend gestaltete Hochbauten» wird gelobt, was zur Pendelbahn von Brusino Arsizio TI (1958) gehört. «Zeittypisch ausgebildete Hochbauten mit beachtenswerter Qualität» weise auch die Pendelbahn von der Alp Naraus bei Laax hinauf auf den Fil da Casons (1956) auf, während die Hochbauten der Pendelbahn Mürren–Birg (1965) immerhin noch von «bemerkenswerter architektonischer Qualität» sind. Das sind Perlen im Meer des Mittelmasses. Karin Zaugg, die im Auftrag des Bundesamtes für Kultur diese Liste erstellt hat, ist in jeder Phase der touristischen Entwicklung auf solche Perlen gestossen. «Es gibt aus jeder Zeit bemerkenswerte Hochbauten», sagt sie, «doch in den Boomzeiten hatten die Zweckmässigkeit und die schnelle Ausführung Vorrang gegenüber einer qualitätvollen, architektonischen Gestaltung.» Das Fazit der Kunsthistorikerin lautet so: «Nicht die guten Bauwerke nehmen ab. Die schlechten nehmen zu.»
Was tun? Dem potenziellen Garaventa-Kunden empfehlen wir, erneut bei Friedrich Achleitner nachzulesen und dessen Rat zu verinnerlichen. Man könne sich leicht vorstellen, heisst es in seinem Essay, «dass Stationsgebäude in extrem hochalpinen Lagen zu leicht montierbaren, rein technischen Bauten werden, deren Teile kontrollierbar und widerstandsfähig sind». Und wie soll man mit Seilbahnbauten in bewohnten oder sogar dicht bebauten Gebieten umgehen? «Dort wird einfach der beste Architekt das beste Bauwerk liefern.» Das galt 1987 – das gilt heute weiterhin.

SEILBAHN GIPFEL
Die Seilbahn ist ein alpenübergreifender Apparat. Alle fünf Jahre treffen sich die Seilbahner aus Deutschland, Österreich und der Schweiz zu einem Seilbahnengipfel. Dieses Jahr findet die Tagung D-A-CH am 21. und 22. Oktober im Kasino Kursaal in Interlaken statt. Dabei geht es neben der Technik und der Oekonomie der Seilbahn auch um deren Architektur. Die Seilbahner werden einen der ihren mit einem Preis für «Architektur und Gestaltung» auszeichnen und zum vierten Mal würdigt die Branche fünf herausragende Leistungen mit einem Anerkennungspreis des «Swiss Mountain Award». Hochparterre liefert zur Tagung ein Sonderheft über den Stand der Dinge in der Seilbahnwelt.

MEHR IM NETZ
Den Fortdruck zur Seilbahntagung bestellen.
› www.hochparterre.ch

›Der Radarschirm am Berg:
Bottas Bergstation in Orselina TI von 2000.

›Bijou aus der Pionierzeit: die Talstation der Muottas-Muragl-Bahn von 1907.



‹Soll verschwinden: die Sesselbahn auf den Weissenstein SO aus den frühen Fünfzigerjahren.

‹Gestaltete Hülle: die Bergstation der Gondelbahn Nagens bei Flims von Marcus Gross und Werner Rüegg von 1997.

⌄Versteckt im Hangar: die Sesselbahn Hohfluh auf der Riederalp VS.

‹Ein Modul für überall: Die Bergstation der Gondelbahn Hochstuckli in Sattel SZ.

^Nichts wird kaschiert: Die Talstation der Carmenna-Sesselbahn in Arosa von Bearth & Deplazes aus dem Jahre 2001.
Foto: Ralph Feiner

^Die Verbindung zur Stadt: Luftseilbahn der Universitätsklinik in Portland, Ohio, vom Zürcher Büro agps. Selbst die Stützen sind entworfen.

^Das Chalet am Hang: die Mittelstation der Sesselbahn in Bellwald VS hat den Namen «Golden Rabbit».

‹Das Truckli im Tal: Die Talstation der Gondelbahn Motta Naluns in Scuol GR.