

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Band: 83 (1996)
Heft: 9: Lebensraum Sport = L'espace de vie du sport = Spacing out for sport

Artikel: Seilbahnstation Golmerbahnen, Vorarlberg, 1995 : Architekt : Leopold Kaufmann, Dornbirn
Autor: Ullmann, Gerhard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63059>

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: 19.11.2024

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

Seilbahnstationen werden durch die traditionelle Zweiteilung in Ingenieur- und Architektenleistung nur oberflächlich erfasst. Raumerfahrung aus einer gleitenden, stetigen Höhenbewegung legt andere Koordinaten als solche, die aus der Horizontalen resultieren. Die Planung von Seilbahnstationen wird von wirtschaftlichen Überlegungen bestimmt, so dass die Architektur als originäre Grösse selten in Erscheinung tritt. Und doch geht es bei solch weitreichenden transport- und personalintensiven Investitionen um mehr als nur um ein genaues Zusammenspiel zwischen Architekt und Ingenieur: Es ist das Ausbalancieren von architektonischer Form und technischem Standard, von Raum und Geschwindigkeit als einem eigenständigen Faktor, was vom Bauherrn wie vom Architekten ein vernetztes Denken verlangt.

Eine Gondelfahrt in die Höhe öffnet Horizonte, weitet die Landschaft und schafft ein fließendes Verhältnis zum Raum. So wird selbst das modische Design einer Kabine zum Werbeträger einer schweren Technik, die leicht und elegant die transparente Hülle der Stationen passiert und den Raum als Durchgangsstation definiert, durch die man zu einem fernen Ziel gelangt. Es sind die langen diagonalen Sichtachsen, die das gewohnte Verhältnis von Architektur und Umgebung durcheinanderbringen und Höhe als eine räumliche Erfahrungsqualität stärker in den Mittelpunkt der Ortsbestimmung rücken.

«Seilbahnen sind die letzten festen Verzweigungen eines grossen Verkehrsnetzes, also jene Vorposten der modernen Touristik, die am weitesten in die unberührte Natur hinausgreifen», so Friedrich Achleitners Einführung in die Planung alpiner Seilbahnen. Auch heute ist trotz umweltschonender Massnahmen der Grundkonflikt zwischen Naturschützern und Tourismusbranche nicht bereinigt.

Die neue Golmer Einseilumlaufbahn, die in dem kleinen Ort Vandans im Montafon beginnt und die Stationen Latschau und Matschwitz durchquert, um knapp unterhalb der 2000-Meter-Grenze in Grüneck inmitten einer hochalpinen Landschaft zu enden, sie ist gewiss eine bemerkenswerte technische Leistung. In drei Streckenabschnitte untergliedert und mit modernen Achtpersonenkabinen ausgestattet, liegt ihre stündliche Förderleistung bei 1500 Personen (Wintersaison), die sich während der Sommerzeit bis auf ein Drittel der Fahrgäste verringert.

Für die Vorarlberger Illwerke AG erwies es sich als kostensparend, auf die vorhandenen Bahn- und Lifttrassen zurückzugreifen, so dass grössere landschaftliche Eingriffe unterblieben und die vorhandene Infrastruktur – wie öffentliche Verkehrswege – durch die neue Wegstrecke entlastet wurde.

Die ausserordentliche Leichtigkeit der neuen Seilbahnstationen, ihr übersichtlicher, funktionaler Aufbau und ihre adäquate Umhüllung: hier wird nicht nur das alte Thema von Hülle und Kern aufgegriffen, es wird auch intelligent variiert. Darf man heute eine umweltschonende Planung für solche technischen Grossanlagen von potenten Bauherren und Ingenieuren erwarten, so scheint dagegen eine Feinabstimmung zwischen ingenieurmässigem Planen und architektonischem Gestalten immer noch selten zu sein.

Es ist anzunehmen, dass nicht allein die Erfahrungen aus anderen Projekten es waren, die den Vorarlberger Architekten Leopold Kaufmann bewegten, einfache und einprägsame Figuren für die vier Seilbahnstationen zu entwerfen, die ebenso die Integration von Altbauten wie auch eine Orientierung zur Landschaft erlaubten. Der Entwurf für die Talstation in Vandans folgt dem Funktionsablauf: Das transparente Gebäude ruht auf einem steinernen Sockel, die Ein- und Ausgänge sind seitlich angeordnet, am Kopfende der Station die Betriebsräume und im Kellergeschoss eine Ausleihstelle für Skiausrüstung sowie Wirtschaftsräume. Der innere Zusammenhang zwischen Funktion, Konstruktion und Gebäude wird in schlichter Präzision abgehandelt: schmale Profile, sparsame Details, ausgewogene Proportionen; lediglich am Kopfende der Station eine horizontal verlaufende Holzverkleidung, eine Art Sichtblende für die dahinterliegenden Sanitär-, Lager- und Werkstattträume. So entwickelt sich aus einer abstrakten Funktionsanalyse die konkrete Struktur des Raumes. Die Glaskonstruktion, eher ein technisches Gerippe, wird von einer dünnen, schuppenartig vorgeblendeten Glashaut umschlossen.

Der Eindruck von Schwerelosigkeit wird auch mitbestimmt durch eine durchgängige farbige Gestaltung, welche die Balkenlage der Dachkonstruktion zu effektvollen Farbakkorden zusammenzieht. Das Farbkonzept des Vorarlberger Künstlers Karl-Heinz Ströhle folgt einer einleuchtenden Idee: dass mit dem Einschweben der Gondeln der Raumeindruck sich durch den Farbenklang verändert und dass mit zunehmender Höhe ein intensiver Grauton für die Lokalität des Gebäudes wichtig wird. Mit musikalisch heiterem Farbakzent vom kräftigen Rot über Gelb bis zum zarten Blau gelingt es Karl-Heinz Ströhle, die Farbskala einer Landschaft in rhythmische Akkorde umzusetzen und einen sorgfältig abgestuften Farbklang zu inszenieren, der den Fahrgast über alle Stationen begleitet.

Wie wichtig diese Farbkonzeption zur Höhendifferenzierung und für die Einbindung der einzelnen Stationen in die Landschaft ist, bemerkt man an der Zwischenstation in Latschau: Die auf einem

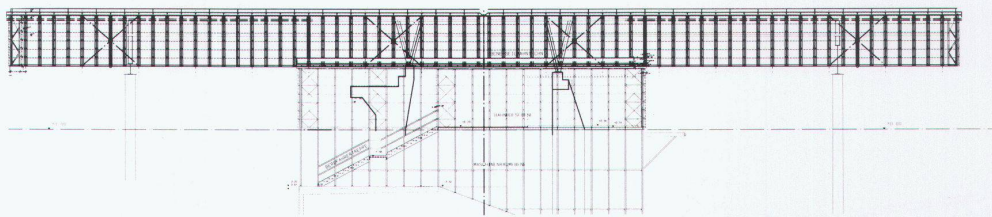
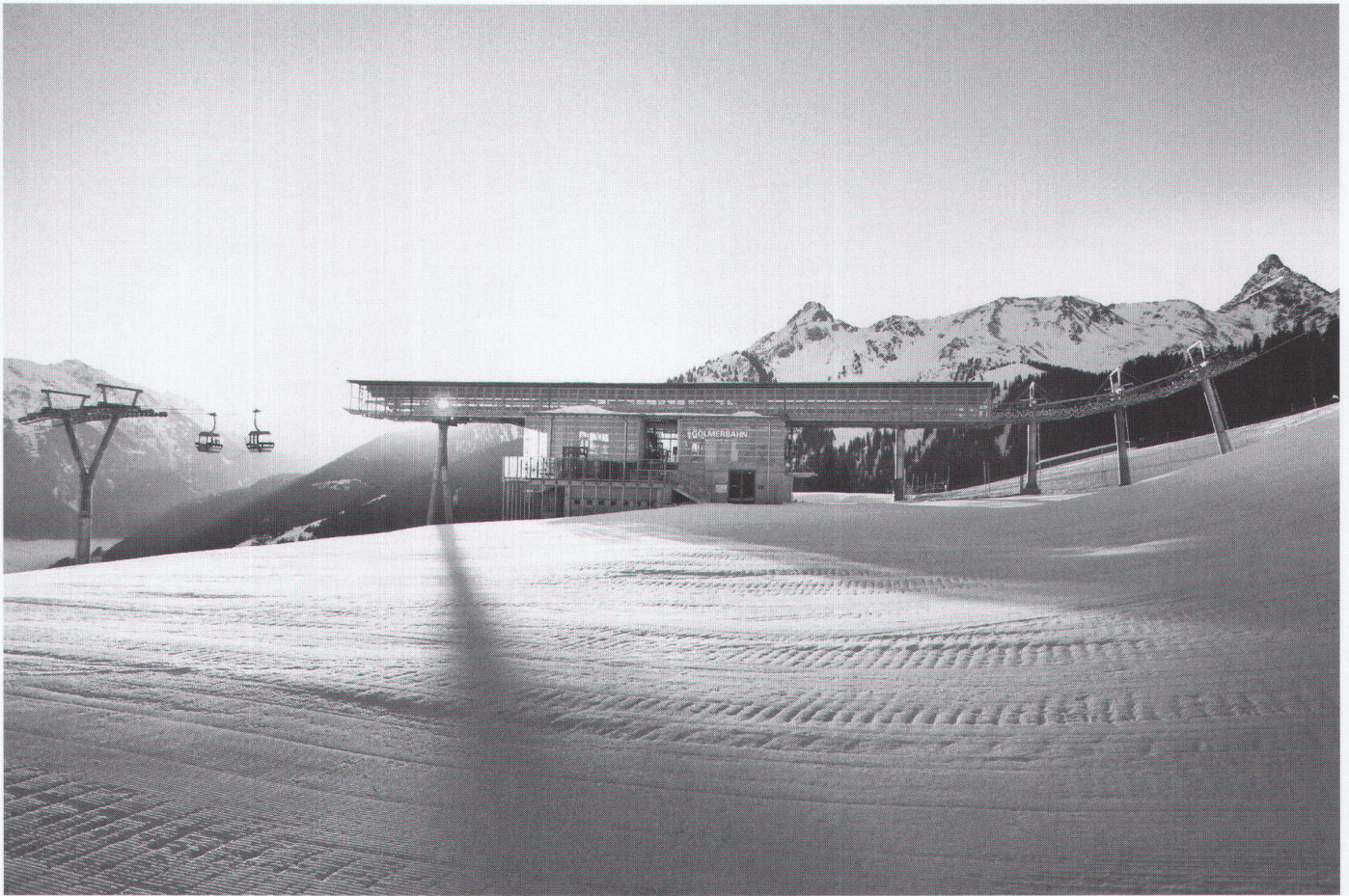


Foto: Nikolaus Walter, Feldkirch

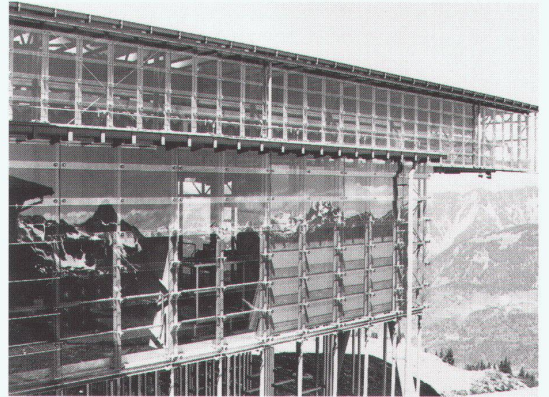
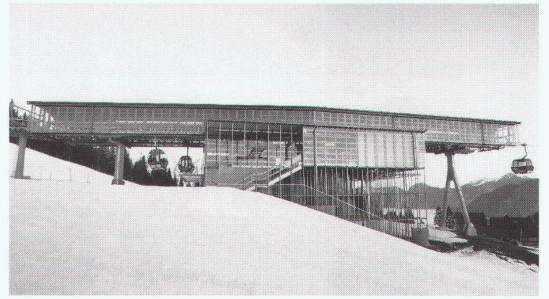
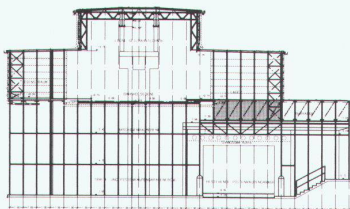
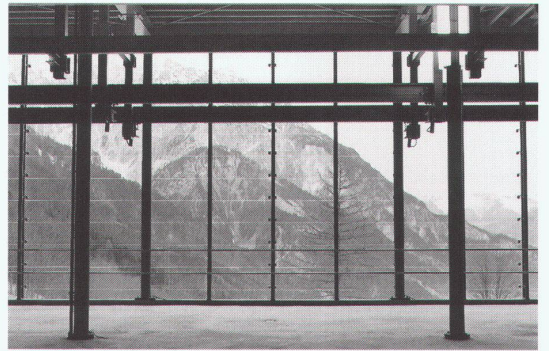
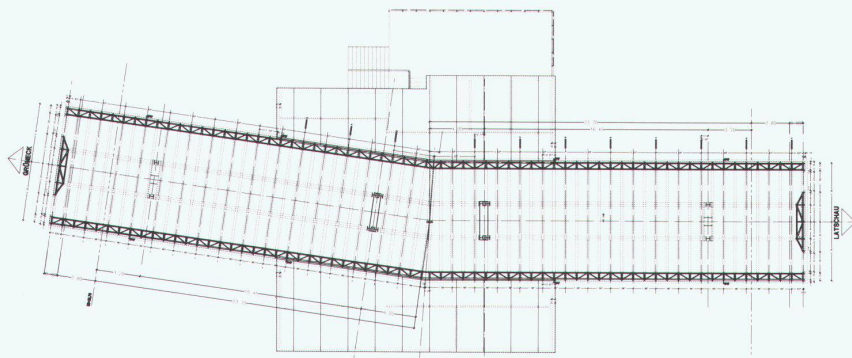


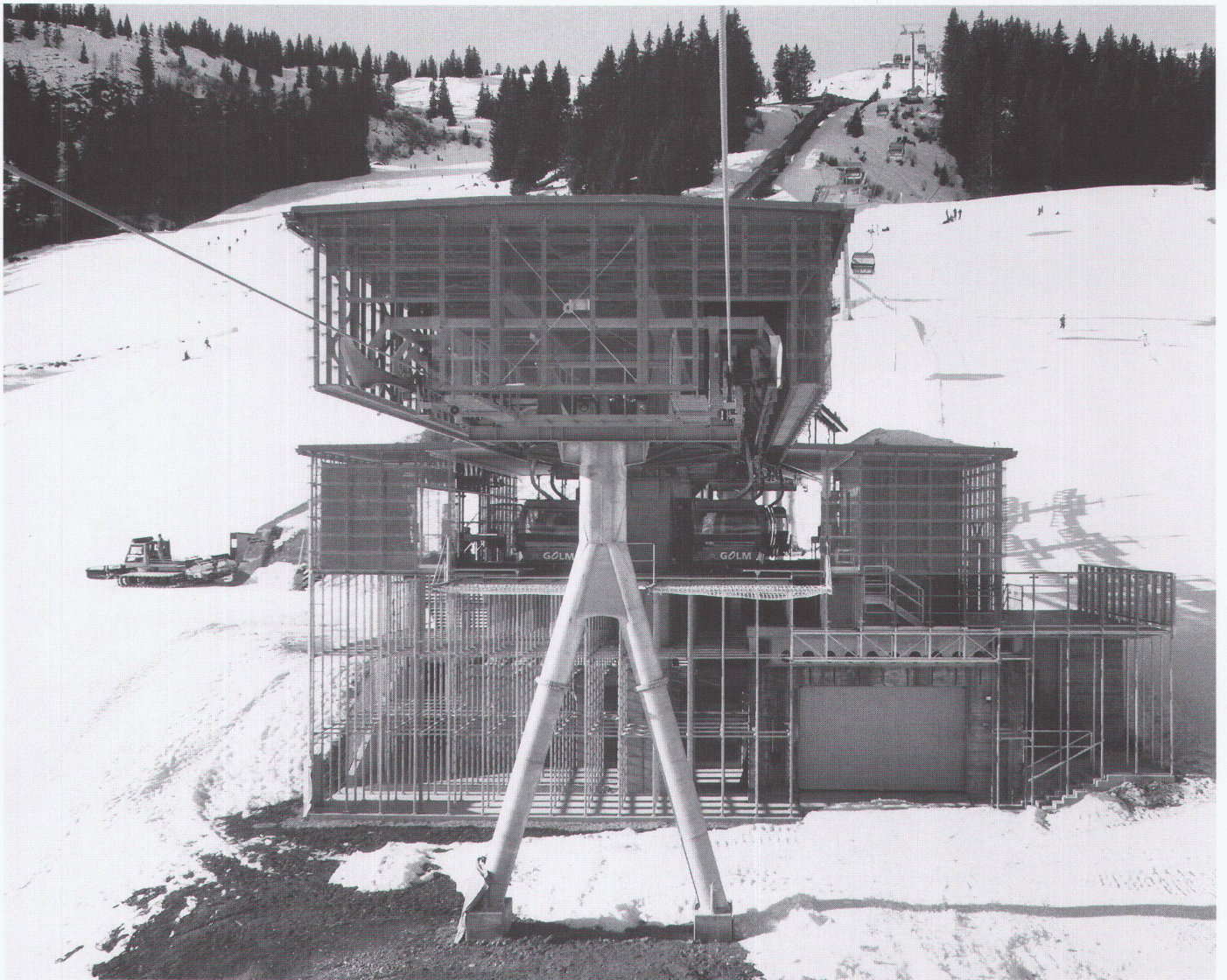
Foto: Gerhard Ullmann, Berlin



Querschnitt
 ■ Coupe transversale
 ■ Cross-section

Hauptdach
 ■ Toit principal
 ■ Main roof





Komplementärkontrast aufbauende Farbskala von Orange und Violett gibt der 2000 m² grossen Dachfläche mit ihrer grossräumigen, zu Strukturen geordneten Balkenlage eine ausserordentliche Leuchtkraft. Das weitgespannte, spitzwinklig auslaufende Dach scheint die Transparenz des Baukörpers noch zu verstärken und der Dachkonstruktion jedes Volumen zu nehmen. Ein wichtiger Baustein in diesem virtuosen Zusammenspiel von Farbe, Form und Funktion ist eine überhöhte Einfahrt, die das Hineinschweben in den Baukörper ins Theatralische steigert.

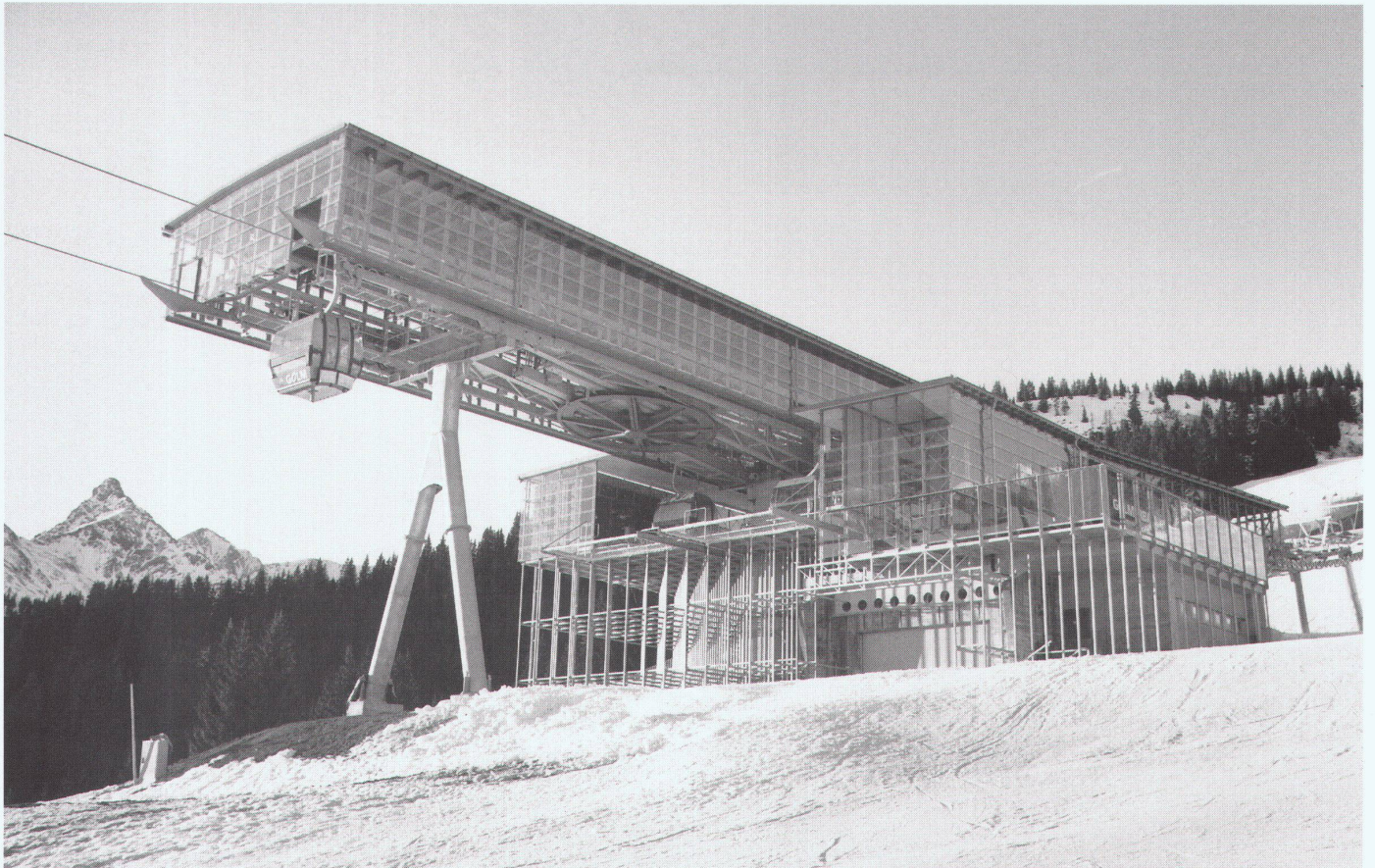
Die Entwurfsqualitäten des Architekten zeigen sich in der Zurückhaltung gegenüber der Form. Seine Raumgestaltung erfüllt nicht nur Funktion, sondern formuliert Bewegung als eine dem Raum zugeordnete Grösse. Leopold Kaufmann hat die wichtige Stelle der Einfahrt durch schlanke Stahlstützen optisch erhöht, so dass man den Übergang von der Landschaft zum Raum auch emotional bemerkt. Allerdings entsteht aus dem räumlichen Leit-system der Gondelfahrbahnen ein unkoordinierter Bewegungswechsel, den man spätestens beim Ver-

lassen der Kabinen registriert: Übergang und Abstieg über eine schmale Treppe zum Aussenraum sind unübersichtlich und verwinkelt.

Architektur als ein Teil der Technik zu präsentieren, das ist Leopold Kaufmann auf der 1500 m hoch gelegenen Seilbahnstation Matschwitz überzeugend gelungen. Der Querschnitt des Gebäudes erinnert an die Form einer dreischiffigen Basilika, doch die weit in die Landschaft hinausragende Fahrbahnebene führt wieder zum vertrauten Bild eines Bahnhofs zurück. Der Baukörper wirkt in der herben Landschaft, im Grenzbereich einer hochalpinen Bergregion, mit seinem extrem dünnen Gitterwerk solitär. Auf ypsilonförmigen Stützen schweben die Gondeln an dünnen Seilen in ein kastenförmiges Gehäuse, um dann auf der Bergseite wieder aufzutauen.

Der Architekt hat die topographische Lage genutzt, um die am Steilhang gelegene Station mit dünnen Stahlstützen weit in die Höhe zu treiben. Der Sockel ähnelt einem verdichteten Röhrengeflecht, das mit dem Charme eines Gerüsts um ästhetische Anerkennung ringt. Mit der Entscheidung zur ab-

Fotos: Nikolaus Walter, Feldkirch



soluten Kargheit, mit der bedingungslosen Zurschaustellung einer Hilfskonstruktion und dem Unterschreiten einer ästhetischen Konvention wird eine verdrängte Botschaft laut: dass architektonischer Komfort im technischen Bereich überflüssig sei und Design als Veredler von Architekturformen hier nichts zu suchen habe.

Man kann es wenden, wie man will: Der Ausflug in philosophische Höhen und der Hang zum pragmatischen Bauen werden am Ende nicht ganz durchgehalten. An der Endstation Grüneck finden architektonische Konvention und touristische Geschäftigkeit wieder zusammen. Die architektonische Schnittstelle zwischen Alt- und Neubau bildet ein in Schwarzweiss gehaltener Korridor, von dem aus Treppen in das höher gelegene Restaurant münden. Als Signet einer vergangenen Epoche: ein mächtiges Zahnrad, das den Endpunkt der Strecke und zugleich den einer industriellen Epoche bezeichnet.

Die Bruchstellen zwischen alter und neuer Welt, zwischen Konvention und eigenschöpferischem Individualismus sind genau markiert. Auch hier krägt die Stationshalle weit in das abfallende Gelände, um sich dann auf der Bergseite um so fester in den vorhandenen Altbau zu verklammern. Und auch hier ist es die mächtige rote Scheibe, die sich als Drehmoment und Farbzeichen gegenüber der feingliedrigen Architektur durchsetzt.

Konstruktion ist für Leopold Kaufmann stets ein integraler Bestandteil des Bauens. Die Ästhetik wird

an der Struktur des Baukörpers festgemacht. Material und Hülle: Sie sind Bausteine einer Entwurfsmatrix, die sich schichtenweise um den Baukörper legen.

Freilich treten auch bei der Golmerbahn im ästhetischen Bereich Unterschiede zwischen einer ingenieurmässigen Ausformung der Metallstützen und einem flotten Designzuschnitt an den Gondeln zutage. Es ist nicht zuletzt die Bewegung der Kabinen, die nach einer komplexen Raumbetrachtung verlangt und das formale Verhältnis zwischen architektonischer Hülle und gestylter Gondel in den Hintergrund treten lässt.

Leopold Kaufmanns Verhältnis zur Technik ist pragmatischer Natur. Architektur, so könnte die Botschaft lauten, ist Dienstleistung für den Menschen. Die handwerkliche Herkunft bleibt in der Formfindung erhalten, ja sie garantiert die Individualität der weit auseinanderliegenden Gebäude, ohne die technische Grundlinie zu verleugnen. Eine Architektur, die einsichtig ist, weil es der Architekt vermeidet, die spröde Materialität von Stahl und Glas zu verkleiden oder in Piktogrammen Zuflucht zu suchen, um räumliche Schwächen zu überdecken.

Die Illwerke AG als Bauherrin hat sich bemüht, auf das Gleichgewicht zwischen Natur und Technik zu achten. In der Architektur von Leopold Kaufmann wird dieser ökologische Gedanke mit einem Minimum an formalem Aufwand umgesetzt.

G.U.