Ruhe am Berg

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

Von Marco Guetg

Mit der rundum gut inszenierten Seilbahn des Schweizerpavillons an der Expo in Shanghai 2010 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? 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.

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.

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.»

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 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 Bil-

Mario Botta: Orselina–Cardada, Bergstation.

Mario Botta: Orselina–Cardada, Talstation.

«Schlossarchitekur»: Talstation der Fürigenbahn.

Bergstation der Pendelbahn Alp Naraus–Fil da Cassons.

Bearth & Deplazes: Carmenna-Sesselbahn, Bergstation.

Bearth & Deplazes: Carmenna-Sesslenban, Talstation.

Talstation der Pendelbahn von Brusino-Arsizio.

Büro Agps: Seilbahn in Portland/Ohio.

dern 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.

Pioniere zeigten, wie es geht

1796 Anlagen stehen im Alpen- und Voralpengebiet, jede hat eine Tal- und eine 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. Die typologische Ausformung der Stationen und der Umgang mit der Landschaft setzte damals 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. Einzelne Seilbahnen sind jedoch ein Stück Kulturerbe, das nicht einfach weggeputzt werden kann.

Von der Jahrhundertwende bis in die 1960er-Jahre tauchen im Schweizer Seilbahninventar zwischen den lexikografisch aufgereihten, seilbahntechnischen Spezifikationen hier und dort immer auch Vermerke zu den Bauten auf: Mit «hervorragenden 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 Cassons (1956) auf. 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. Das Fazit der Kunsthistorikerin lautet so: «Nicht die guten Bauwerke nehmen ab. Die schlechten nehmen zu.»

Dieser Text ist ein Auszug aus einem Beitrag in der Zeitschrift Hochparterre, Nr. 10, 2010, S. 54.

Résumé

Quelles sont les réalisations de l'architecture contemporaine dans la construction de stations de remontées mécaniques? Disons-le d'emblée, les bons exemples sont rares. Un de ceux-ci est à découvrir sur la ligne de l'Arena-Express, dans la commune grisonne de Laax: les stations du télécabine de Nagens (1997). Les architectes Marcus Gross et Werner Rüegg, de Trin, ont conçu ces stations comme des enveloppes transparentes, réalisant des constructions légères en bois ou en acier. Au Tessin, Mario Botta a posé de nouveaux jalons en 2000, en construisant, dans un environnement urbain, les stations du téléphérique Orselina-Cardada, au-dessus de Locarno. Cette création a cependant entraîné la destruction de la station inférieure, dessinée par Peppo Brivio, qui était un témoignage important de l'architecture tessinoise des années 1950. Enfin, dans le paysage d'Arosa, les promeneurs sont frappés par les stations du télésiège Carmenna, dessinées par Bearth & Deplazes (2001). Ici, les architectes ne cherchent ni à cacher, ni à travestir les installations. Il n'y a pas de bois pour «faire joli»; les stations sont des abris, rien de plus.

Si, à la fin des années 1990, une renaissance de l'architecture des remontées mécaniques semblait s'esquisser, ce ne fut malheureusement qu'un feu de paille. Par contre, à l'époque des pionniers, les entreprises de remontées mécaniques n'étaient pas seulement attentives aux installations techniques, mais aussi à la configuration et à l'esthétique de leurs bâtiments d'exploitation. Ils s'inscrivent parfaitement dans la tradition des débuts de l'architecture touristique, que nous connaissons bien par les hôtels et les gares. Mais des capacités de transport en constante croissance ont exigé des bâtiments toujours plus grands: c'est ainsi qu'un patrimoine qui ne s'était que lentement développé a disparu en peu de temps. Pourtant, il nous reste encore quelques constructions datant des pionniers des remontées mécaniques qui sont de véritables biens culturels, et nous ne pouvons pas les laisser disparaître purement et simplement: les quelques perles qui subsistent au milieu d'un océan de médiocrité doivent être sauvegardées!