

## Wenn die Räume Gondeln tragen

Driendl\*architects revolutionieren die Seilbahnarchitektur

St. Anton am Arlberg ist ab der Wintersaison 2006/2007 um eine Architektursensation reicher und beweist damit einmal mehr seine Offenheit für architektonische Experimente.

Nach der Gestaltung des Aufsehen erregenden Hotels Lux Alpinae setzt das Wiener **Architekturbüro driendl\*architects** nun mit dem **Neubau der Talstation der Galzigbahn** Maßstäbe in der Seilbahnarchitektur.

Glas, Stahl, Beton. Materialien, die Georg Driendl bevorzugt verwendet, wenn er seiner Vorstellung von Architektur Ausdruck zu verleihen sucht.

Nüchternes, doch in seinem Zusammenspiel immer wieder erstaunlich sinnliches Rohmaterial, das einer Architektur entspricht, die sich gezielt dem zeitgeistigen Diktat sinnentleerter ästhetischer Überformung verweigern möchte.

So ist auch die Form des neuen **Talstationsgebäudes** der Galzigbahn zu verstehen, die bar jeder architektonischen Kraftmeierei unmittelbar aus dessen Transportfunktion erwächst. Der Wunsch nach Lesbarkeit der Architektur bestimmt auch die Materialwahl.

Glas enthüllt technisches Innenleben und lässt den Fahrgast schon von außen das Schauspiel erahnen, welches das Erleben der Bergfahrt für ihn bereithalten mag.

Beton erdet den Bau, verankert ihn im Hang, schafft mit seiner Masse ein Gegengewicht und wird zum Träger eines stählernen „Raumfachwerks“ aus Rundrohrstäben, das – so filigran als möglich gehalten – die Last des Daches ableitet.

Dessen sichtbare Konstruktion unterwirft sich mit ihren Abspannungen und der gewählten Profilstärke dem Diktat der mikroklimatischen Wetterverhältnisse, allzeit in Habachtstellung, um Wind, Regen, Schneemassen zu trotzen.

Dennoch ist sie geradezu schön geworden, die neue gläserne Haube über den massiven Betonflügelwänden, wie sie sich mit elegantem Schwung ins Tal hinabwälzt, und ist doch weder waghalsiger architektonischer Drahtseilakt noch bloße Gerätebehausung. Vielmehr entwickelt sich die Architektur wie von selbst aus der Funktion zu einer ebenbürtigen Partnerin der Technik – ja mehr noch: sie ist ihr eigentlicher Katalysator. So sehr verstand Georg Driendls Entwurf den Auftraggeber (die Arlberger Bergbahnen AG) zu begeistern, dass dieser den Technologielieferanten (die Firma Doppelmayr) bestürmte, die Entwicklung

der neuen, zunächst als schwer realisierbar erscheinenden Seilbahntechnologie voranzutreiben.

Nun also umspielt die bewegte Architektur die Bahntechnik und zeichnet dabei gekonnt minimalistisch den eindrucksvollen, gängige Standards hinter sich lassenden neuen Bewegungsablauf der Galzigbahn nach:

Die Gondel wird vom Hang kommend in das Gebäude geführt und über ein eigens entwickeltes „Riesenrad“ nach unten geleitet, der dort wartende Fahrgast steigt erstmals ebenerdig zu. Sodann vollzieht die Kabine eine Hubdrehbewegung in die Gegenrichtung: Die Passagiere werden mitsamt der Gondel emporgehoben und schweben über die dörfliche Dachlandschaft hinweg durch den verglasten Raum dem Galzig entgegen. Kein konstruktives Gestänge trübt den Panoramablick auf dem Weg nach oben, denn die erste Trageleiststütze wurde dem Baukörper unauffällig einverleibt. So kann der Passagier mit der Gondel den Raum erobern – von innen nach außen, bis die räumlichen Grenzen beinahe aufgehoben sind.

Driendl \*architects haben den geschwungenen Baukörper der Talstation zu einem Piktogramm der Galzigbahn verdichtet.

Leichtfüßiger, anschaulicher und sinnlicher kann funktionale Architektur nicht sein.

## **Baubeschreibung und Konstruktionsdetails**

Neubau einer seilbahntechnischen Anlage mit Nebeneinrichtungen; öffentliche Räume im Kassenbereich, Lager, Ver- und Entsorgungsräume und Garage im Kellergeschoss.

Auftraggeber: Arlberger Bergbahnen AG, Boznerplatz 6, 6020 Innsbruck

### **1. Außenbau und Konstruktion**

Der Baukörper besteht aus einem massiven Betonsockel, der in zwei Flügelwänden – einer nördlichen und einer südlichen – ausläuft und von einer Glaskonstruktion überwölbt wird.

Diese Wetterschutzhülle ist freitragend über die gesamte Seilbahntechnik gespannt und kommt daher ohne unmittelbare Berührungspunkte aus.

Ermöglicht wird dies durch eine von den Flügelwänden getragene, eigens entwickelte Stützkonstruktion aus Rundrohrstäben, eine Art „Raumfachwerk“, welches in Dreiecksverbänden organisiert die Last des Daches in die Stahlbetonkonstruktion ableitet. Um das Raumfachwerk möglichst filigran erscheinen zu lassen, wurden die Stabstärken der verwendeten Profile optimiert. Gleitend entkoppelt befindet sich darauf die Glasunterkonstruktion.

Die Masse des Betonsockels bildet durch seine bewusst zum Hang hin ansteigende Schräglage das Gegengewicht zum Zugseil. Talseitig schwingt die Glashülle über den Kassen in einem weit auskragenden Vordach aus und gewährt dem Passagier als

Einstimmung auf das ihn erwartende Fahrerlebnis einen Blick auf das gewaltige „Riesenrad“ und das ständige Auf und Ab der Gondeln.

Der Einstieg für die Fahrgäste liegt an der nördlichen Flügelwand, aus der ein Stahlbetondreieck als Wetterschutz herausragt. Dieses Vordach dient zugleich als Projektionsfläche für Werbeeinblendungen.

Nicht nur durch die transparente Hülle, auch durch die Verlagerung der zuvor im Gebäude untergebrachten Büroräume rückt die neue Architektur die Seilbahn in den Mittelpunkt.

## **2. Raumkonzept**

Die neu entwickelte Technologie der Bahn lässt den Fahrgast einen von üblichen Standards abweichenden Bewegungsablauf erleben, den die dynamische Architektur zu ihrem Ausgangspunkt macht.

Die Gondel wird vom Hang kommend in das Gebäude geführt und über ein eigens entwickeltes „Riesenrad“ nach unten geleitet, wo dem Fahrgast erstmals ein ebenerdiger Einstieg ermöglicht wird.

Sodann vollzieht die Kabine eine Hubdrehbewegung in die Gegenrichtung: Die Passagiere werden mitsamt der Gondel emporgehoben und schweben über die dörfliche Dachlandschaft hinweg durch den verglasten Raum dem Galzig entgegen.

Die in die Talstation integrierte erste Trageisstütze garantiert dabei einen ungehinderten Panoramablick.

Eine rhythmisierende Lichtführung unterstützt die dynamische Raumerfahrung: Der Fahrgast tritt aus dem verschatteten Einstiegsbereich an der Nordseite in die Weite der lichtdurchfluteten Halle und wird im Inneren Zeuge des imposanten technischen Schauspiels der ankommenden und abfahrenden Gondeln.