

Presseaussendung

Wien, St. Anton, Oktober 2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie möchten Ihnen hiermit mitteilen, dass das Projekt **Galzigbahn Talstation** in St. Anton am Arlberg mit dem IOC/IAKS Award 2009 in **Silber** ausgezeichnet wurde.

Der IOC/IAKS Award ist der einzige internationale Architekturpreis für bereits im Betrieb bewährte Sport- und Freizeitbauten und wird seit 1987 vom Internationalen Olympischen Komitee IOC, IPC und der IAKS biennial vergeben.

Die offizielle Preisverleihung findet am 28.10.2009 in Köln im Rahmen des 21. IAKS-Kongresses statt.

<http://www.iaks.info>



foto: abbag

Juryurteil - Galzigbahn Valley Station, St. Anton (AT) - SILBER

Kategorie D: Wintersportanlagen

Die Galzigbahn Talstation ist ohne Zweifel eine der seltenen Anlagen, die in einer wundervollen Art alle Kriterien einer Konstruktion erfüllt. Vorwiegend geht es um den technischen Transport der Kabinen von der Talstation zum Gipfel. Eine besondere Qualität dieser Konstruktion ist aber die schwierige Kombination der leichten Stahlelemente mit ihrem soliden betonierten Betonsockel. Das architektonische Design stammt von Stationen wie dem Prater in Wien, wo die Verankerung im Boden mit einer sehr eleganten minimierten Sockelstruktur ausgeführt ist. Als Kontrapunkt dazu steht der verglaste obere Teil, in welchem das Radwerk in vollem Prunk sichtbar bleibt.

Die Leichtigkeit der Verankerung des Betons am Boden in Kombination mit der spielerischen Form der Stahlelemente bewirkt eine sehr hohe ästhetische Qualität. Dort, wo man in Skigebieten häufig mit konventionellen, primitiven Kuben konfrontiert wird, ist hier ein Objekt mit großer Transparenz und hohem architektonischen Anspruch entstanden.

Weitere Fotos und Informationen auf Anfrage.

Presstext: Galzigbahn

Wenn die Räume Gondeln tragen“

(c) Nicole Sabella

Glas, Stahl, Beton.

Nüchternes, doch in seinem Zusammenspiel immer wieder erstaunlich sinnliches Rohmaterial, das einer Architektur entspricht, die sich gezielt dem zeitgeistigen Diktat sinnentleerer 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 bereitzuhalten vermag.

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 hinabwölbt, 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. 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. Neben dem Bequemlichkeitseffekt wird dadurch auch das hohe Unfallrisiko dieser Anlagen, speziell bei den sonst erforderlichen Rolltreppen als einzige Zustiegsmöglichkeit, ausgeschaltet. 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. 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 Tiefziehstütze 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. [...]



foto: milli kaufmann

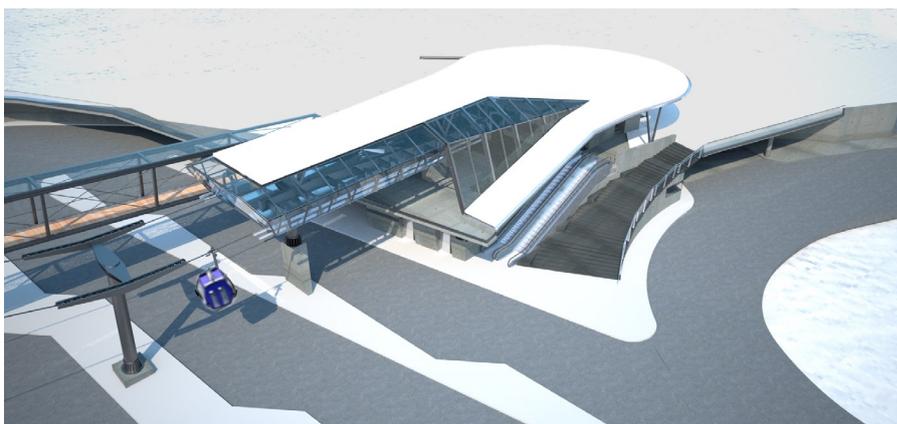
Weitere Fotos und Informationen auf Anfrage.



Bei dieser Gelegenheit freuen wir uns, bekannt geben zu dürfen, dass die Arlberger Bergbahnen AG und driendl*architects im Moment an der neuen **Rendlbahn** arbeiten, die mit Beginn der Wintersaison 2009 eröffnet wird.

foto: abbag

Das Erfolgskonzept der Galzigbahn, die Stationsbereiche in den Ortskern zu integrieren, wird mit der Rendlbahn fortgesetzt. Damit ist St. Anton der erste Ort, in dem beide Talseiten mit ihren Schigebieten direkt im Zentrum durch Lifte erschlossen werden.



rendering: d*a

Arlberger Bergbahnen AG
Boznerplatz 6 A-6020 Innsbruck t: +43 512 52094-0 officeibk@abbag.com www.abbag.com

+ driendl*architects
Mariahilferstrasse 9 A-1060 Wien t: +43 1 585 18 68 architekt@driendl.at www.driendl.at

Weitere Fotos und Informationen auf Anfrage.