

Neue Stationen für die Seilbahn

Aus der Tiefe in die Luft

Verkehr und Stau gehören zusammen. Diese Binsenwahrheit gilt sogar im menschenleeren Hochgebirge. Eine Werkseilbahn verbindet das Strassennetz mit der Gewichtsmauer des Stromversorgers ewz, die im Bergeller Seitental Val d'Albigna das Wasser zurückhält. Die Bahn erhält im Rahmen einer Gesamterneuerung neue Stationen nach einem Entwurf der Architekten Alder Clavuot Nunzi.

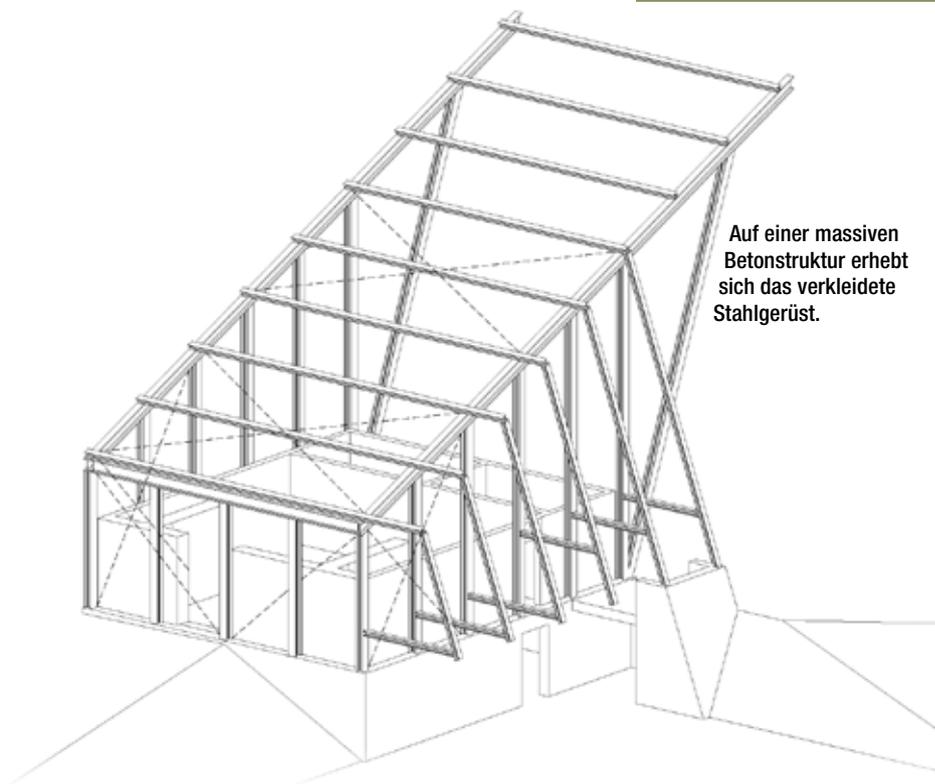
Von Manuel Pestalozzi



Die Talstation steht bei einer Kehre der Hauptstrasse, die die Geländestufe zwischen Löbbia und Vicosoprano überwindet.

Wenn man in der Schweiz beim neuzeitlichen Bauen von heroischen Taten spricht, dann geht es meistens um Werke von Ingenieuren, die sich im wilden Alpenraum mit der schieren Wucht der Berge messen und der Zivilisation in den Niederungen wertvolle Dienste erweisen. Die 115 Meter hohe Staumauer im Val d'Albigna im Bündnerland lässt sich ohne Zögern in diese Kategorie einordnen. Sie wurde vom Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (heute ewz) von 1955 bis 1959 gebaut und lässt auf 2161 Metern über Meer einen See mit einem Fassungsvermögen von 70 Millionen Kubikmetern entstehen. Dieser versorgt über einen fünf Kilometer langen Druckstollen das Wasserschloss Murtaira, jenes über einen Druckschacht das Kraftwerk Löbbia im oberen Teil des Bergells. Die durchschnittliche Stromproduktion in Löbbia und im tiefer liegenden Kraftwerk Castasegna mit Wasser aus dem Val d'Albigna beziffert ewz mit 304 Gigawattstunden pro Jahr.

Das Stauwerk ist schwer erreichbar. Das präzise nach Norden abfallende Val d'Albigna ist unterhalb von Gletscher, See und Mauer so unwegsam, dass es nicht einmal einen Wanderpfad



Auf einer massiven Betonstruktur erhebt sich das verkleidete Stahlgerüst.

gibt. Für die Erschliessung der Grossbaustelle wurden drei Seilbahnen errichtet, darunter die bis heute bestehende Werkbahn, deren Kabine in den Sommermonate auch Bergtouristen befördert. Sie ist rund 2,5 Kilometer lang und überwindet eine Höhendifferenz von 900 Metern. Ihre Talstation be-

findet sich an der Hauptstrasse. Von dort schwebt die Kabine empor, über die abfallende Bergkrete hinweg, welche das Haupt- vom Seitental trennt, zum Fuss der Staumauer. Rund elf Minuten dauert heute diese Reise durch die Alpenluft. In Zukunft sollen es nur noch acht sein. →

INSERAT



47424

MEHR NUTZLAST INKLUSIVE.



Diskret, geheimnisvoll

Verschiedene Bauteile der Werkseilbahn aus den 1950er-Jahren haben das Ende ihrer Lebensdauer mittlerweile erreicht. Es stehen umfangreiche Erneuerungsarbeiten an. Im Sommer 2015 soll der Betrieb wegen Bauarbeiten teilweise eingeschränkt, anfangs 2016 die bestehende Bahn abgebrochen werden. Neben der Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen ist ewz bei dieser Verjüngungskur auch eine angemessene Architektur wichtig. Für die Neugestaltung der Tal- und Bergstation sowie der Umgebung fand deshalb ein Planerwahlverfahren statt. In diesem setzte sich das junge Architektenteam Alder Clavuot Nunzi aus Soglio durch.

Ihre Talstation beim Weiler Pranzaira bezeugt eine sorgfältige Auseinandersetzung mit dieser unüblichen und gestalterisch anspruchsvollen Bauaufgabe. Anspruchsvoll deshalb, weil Endpunkte einer Seilbahn nicht bloss den Passagieren Schutz und ein bequemes, angenehmes Transfererlebnis bieten, sondern auch entschei-



dende statische Beanspruchungen der gesamten Transportanlage aufnehmen müssen. Die Station ist auch Ankerpunkt der Kabel, die von Mast zu Mast und über die Baumwipfel hinweg den

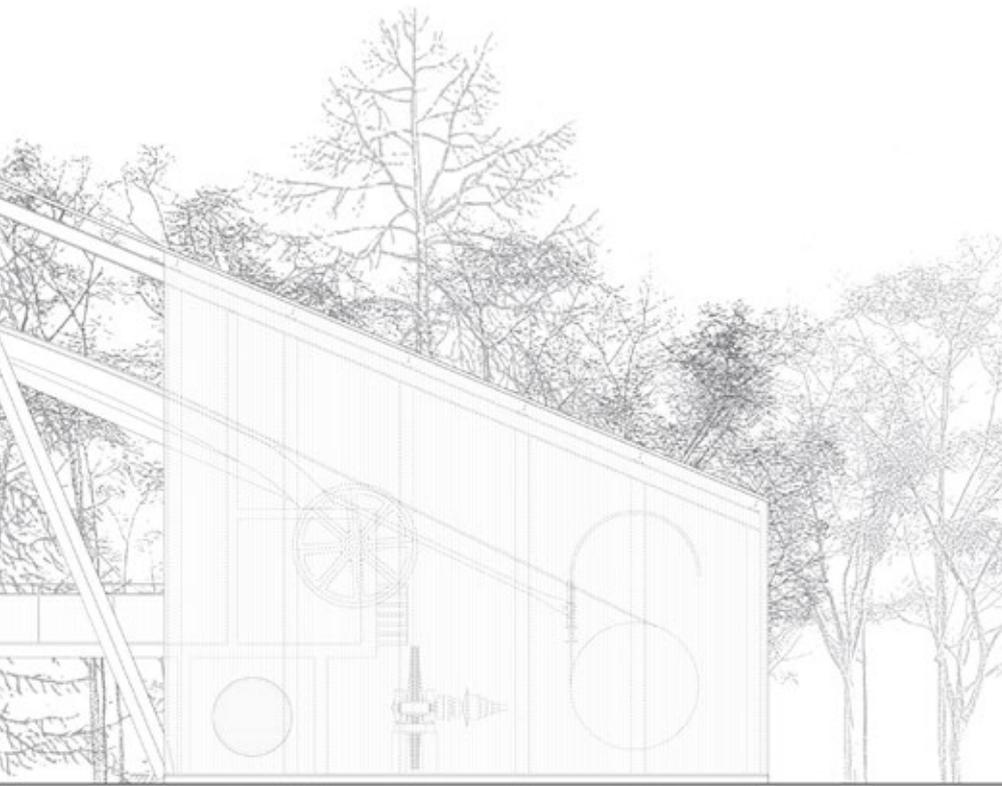
direkten Weg zum Ziel anstreben und die Kabine tragen. Der Entwurf sieht einen Sichtbetonssockel vor. Auf ihm erhebt sich ein leichter, zeltartiger Schutzbau, ein Gebilde aus geschlossenen,

INSERAT



**MEHR SCHWEIZER
QUALITÄT INKLUSIVE.**





Die Ostfassade zeigt, wie sich der Aufbau zur Bergflanke öffnet und gliedert.

schrägen Ebenen, das sich mit einem parallel zu Terrain und Kabeln ansteigenden, vorkragenden Dach zum Berg hin öffnet. Die Zufahrt erfolgt von der Gegenseite, quasi in der Verlängerung der

Linie, welche die Kabel der Bahn durch die Landschaft ziehen. Die Talstation steht bei der untersten einer Abfolge von engen Kehren, mit denen die Hauptstrasse zwischen Löbbia und Vicosop-

rano eine Geländestufe überwinden muss. Zu dieser Kurve hin offenbart das Bauwerk diskret, doch stilvoll seinen Aufbau und seine Zweckbestimmung. Der Sockel dringt aus dem Erdreich hervor, seine nordwestliche Ecke tritt als scharfe Kante in Erscheinung. Links der Ecke steigt eine begrünte Böschung hoch zur Rampe, die einer Stützmauer entlang den Maschinenraum erschliesst. Rechts von ihr wölbt sich der Saum des Aufbaus über dem Vorplatz. Zwischen der leicht und fast textil wirkenden Hülle und dem Sockel erschliesst eine Betonrampe mit einer sich nach oben verjüngenden Treppe die Station. Sie steigt auf zu einem separaten Widerlager in der Südwestecke, die als überhohes Sockelelement das Portal der Station abschliesst, den Vorplatz einfasst und das Hüllgebilde des Aufbaus optisch strafft. Auf die Einstiegsebene und zur Bahnkabine gelangt man durch die Überwindung einer zweiten, gegenläufigen Stufenfolge und, nach einer weiteren Drehung, über eine Passerelle,



47425

MEHR SERVICE INKLUSIVE.



die zur Abfahrtsplattform unter dem vorkragenden Dach führt. Von der Strasse her ist dieser «Aufstieg» exponiert und in seiner Funktion klar erkennbar. Das Ende des Wegs und sein das Ziel, die Seilbahnkabine, bleiben aber im Verborgenen. Dies verleiht diesem «Terminal» etwas Geheimnisvolles. Die anschliessende Reise verspricht Abenteuer.

Haut und Knochen auf solider Basis

Das Projekt differenziert klar und prägnant zwischen Unter- und Aufbau. Der Sockel und die Abfahrtsplattform sind aus Beton, der Überbau besteht aus einem Stahlskelett, das mit Wellblech- und Lichtplatten aus glasfaserarmiertem Polyester eingehüllt ist. Die Treppen- und Passerellenkonstruktion, die durch den Aufbau zur Plattform führt, ist ebenfalls als Stahlbau geplant. Diese Abstufung sorgt für einen Weg, der von einer massiven, soliden Basis zum leichten, luftigen «Entschwebepunkt» führt respektive von schwindelerregenden Höhen zurück zum festen, sicheren Boden. Die räumliche Wirkung verstärkt



Die massive Treppe führt auf einen lichtdurchlässigen Rost.

INSERAT

DER FUSO CANTER MIT SCHWEIZER KIPPER.

Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Händler.
Solange Vorrat reicht.

JETZT MIT 1,9% LEASING AB
CHF 444.-/Monat
INKLUSIVE CHARTERWAY
SERVICE COMPLETE



Eine Marke der Daimler AG

47426

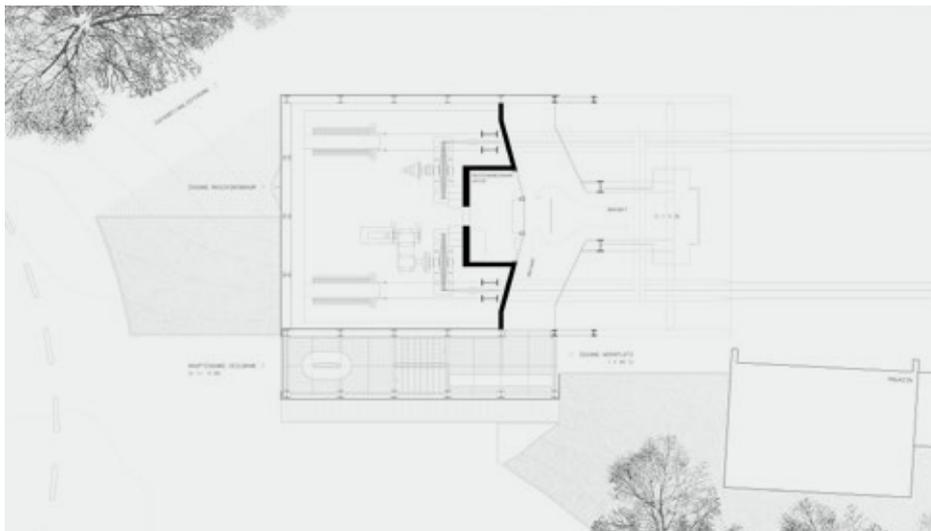


www.fuso-trucks.ch

Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 15 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 1,92 %, 1. grosse Rate: CHF 3700.-, Leasingrate ab dem 2. Monat inkl. CharterWay Service Complete: CHF 444.-, Preise exkl. MwSt. Ein Angebot der Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Vollkaskoversicherung obligatorisch. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zu einer Überschuldung des Leasingnehmers führen kann. Änderungen vorbehalten. Angebot gültig solange Vorrat reicht.

Der «Perron» der Talstation ist eine Betonplattform, wie der Grundriss zeigt.

sich durch eine behutsame Zurückhaltung bei der Materialisierung. Der Beton bleibt roh, das Stahltragwerk soll grau pulverbeschichtet, die Treppenanlage feuerverzinkt werden. Diskrete Kontraste bieten die beige, lichtdurchlässigen Polyesterpartien der Hülle und das Treppengeländer, das mit Baubronze realisiert wird. Die Talstation erhält dadurch den Charakter eines veredelten Industriebaus. Dies passt gut zur Funktion der Talstation, die ja einerseits dem Unterhalt einer wichtigen Infrastrukturanlage, andererseits dem Tourismus und schliesslich auch dem Image der Bauherrschaft dient. ■



NACHGEFRAGT

... BEI MATTHIAS ALDER, SILVANA CLAVOUT UND ALESSANDRO NUNZI

Bild: Manfred Behrens



Matthias Alder, Silvana Clavout und Alessandro Nunzi (von links) betreiben gemeinsam das Architekturbüro Alder Clavout Nunzi GmbH in Soglio und Rüşchlikon.

Ihr Büro ist in Rüşchlikon und in Soglio domiziliert. Hatten Sie bei der Erarbeitung Ihres Projekts einen «Heimvorteil»?

Von Heimvorteil gegenüber den anderen beteiligten Architekturbüros kann man wohl nicht sprechen, sind diese doch bis auf eines ebenso im Bergell tätig.

Das Bergell ist ziemlich reich an Bauten für Elektrizitätswerke. Lieferte Ihnen diese Tradition Impulse?

Die bestehenden Bauten von ewz im Bergell zeigen sich gegenüber dem Kontext in ihren Charakterzügen in einer wohlthuenden Selbstverständlichkeit. Die industriellen Dimensionen, die konstruktive Direktheit und ihre Materialisierung werden in einer Gelassenheit behandelt, die wir für unseren Entwurf aufgreifen wollten. Darin unterscheidet sich unser Projekt wohl

wesentlich von der bestehenden Talstation von Bruno Giacometti, die sich – den damaligen Bedingungen der Seilbahn entsprechend – durch die Suche einer überraschend kleinteiligen und feinen Einfügung in die Umgebung auszeichnet. Darüber hinaus wollten wir diese Gelassenheit im Umgang mit den Massstäben mit der adäquaten Ausformulierung einer Art Adresse der Elektrizitätswerke verbinden, um der öffentlichen Wirkung der Seilbahn gegen aussen gerecht zu werden.

Die Gemeinde Bergell wurde dieses Jahr mit dem Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutz ausgezeichnet. Sehen Sie Ihre Stationsbauten als Bestandteil der erhaltenswerten Kulturlandschaft des Tals?

Diese Frage können wir so nicht beantworten. Wir wollen innerhalb des Gegebenen einen architektonischen Beitrag aus unserer Sichtweise der heutigen Zeit leisten, der in seiner Gestalt und Funktionalität hoffentlich auf Dauer breite Akzeptanz erfährt und in vielerlei Hinsicht als erhaltenswert empfunden wird.

Gab es konkrete Inspirationsquellen für Ihr Projekt?

Die beste Inspirationsquelle war die Aufgabe selbst und ihre Interpretation in der Landschaft. Sie brachte ein reiches Spannungsfeld von Massstäben mit sich. Die Seilbahn verbindet den Talboden von Pranzaira in direktester Art mit der imposanten Staumauer hoch oben am Berg – in erster Linie als für den Betrieb der Staumauer unabdingbare Werkseilbahn, darüber hinaus in der Sommersaison als Bergbahn für Bergsteiger und Touristen. Diesen unterschiedlichen Bedingungen und Benutzungen

wollten wir Rechnung tragen und sie in einer formal einheitlichen und starken Geste vereinen.

Über die Bergstation ist noch nichts bekannt. Streben Sie eine formale und konstruktive Einheit zwischen den beiden Endpunkten der Bahn an?

Die Rahmenbedingungen der beiden Stationen sind sehr unterschiedlich – geografisch, betrieblich wie auch seilbahntechnisch. Die Kohärenz der gesamten Werkseilbahn suchen wir vielmehr in den gesamthaft zugrunde liegenden Ideen sowie im Charakter der Herangehensweise und der Ausarbeitung. Die beiden Stationen sollen so in selbstverständlicher formaler Verwandtschaft zueinander stehen.

Welche Bedeutung hat dieser Wettbewerbserfolg für Ihr Büro?

Es ist mit Abstand unser grösstes Projekt, das über den äusserst reizvollen Auftrag hinaus einen neuen Massstab neben unsere bisher eher kleineren Arbeiten und Untersuchungen stellt, was insgesamt sehr bereichernd ist. Gegenüber dem Tal ist die Bearbeitung dieser öffentlichen Aufgabe ausserdem auf eine schöne Art und Weise mit spürbarer Verantwortung verbunden. Und nicht zuletzt gibt es uns die Gelegenheit, in einem Team von Spezialisten zu funktionieren und von dieser Zusammenarbeit zu profitieren.

Wie geht es jetzt weiter? Wann werden die neuen Stationen eingeweiht?

Wenn alles nach Plan läuft – und das sollte es aus betrieblichen Gründen auch – wird die neue Werkseilbahn im Spätsommer des nächsten Jahres eingeweiht. (mp)