



Architektur und Seilbahnen
von der Tradition zur Moderne

Katalog zur gleichnamigen Ausstellung
anlässlich des »Tiroler Seilbahntages 2000«
im Rahmen der Woche »Bühne Wintersport«
vom 26. 3. - 2. 4. 2000
am Sonnenplateau Serfaus-Fiss-Ladis, Tirol

Herausgeber:
Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe der Seilbahnen
Meinhardstrasse 14
6020 Innsbruck

Konzept, Projekttexte:
Arno Ritter, Architekturforum Tirol

Redaktion:
Helmut Lamprecht, Arno Ritter

Grafische Gestaltung:
transporter*, Innsbruck

Papier:
Iconosilk 170g (Kern), 300g (Umschlag)

Herstellung:
Alpina Druck, Innsbruck

Auflage:
2.500 Stück im März 2000

Copyright:
© bei den Autoren

Inhaltsverzeichnis

Ingo Karl	Vorwort	6
Helmut Lamprecht	Gedanken zu »Architektur und Seilbahnen«	7
Arno Ritter	Nach der Natur	9
Bernhard Tschofen	Die Alpen schwebend erfahren - Zu Geschichte und Mythologie der Seilbahnfahrt	12
Helmut Lamprecht	Die Seilbahnen - Tragende Säule des Tourismus	17
	Zeichenerklärung	20
<hr/>		
1900-	Muottas Muragl Bahn - Samedan	22
<hr/>		
1910-	Vigiljochbahn - Lana bei Meran	24
	Kohlererbahn II - Kohlern bei Bozen	26
<hr/>		
1920-	Pfänderbahn - Bregenz	28
	Patscherkofelbahn - Innsbruck	30
	Predigtstuhlbahn - Bad Reichenhall	32
	Nordkettenbahn - Innsbruck	34
<hr/>		
1930-	Galzigbahn - St. Anton a. Arlberg	36
<hr/>		
1950-	Vallugabahn - St. Anton a. Arlberg	38
	Muttersbergbahn - Bludenz	40
<hr/>		
1960-	Untersbergbahn - St. Leonhard b. Salzburg	42

1970-	Hirschberglift - Bizau	44
	Doppelsesselbahn Schideck - Sportgastein	46

1980-	Weibermahdbahn - Lech a. Arlberg	48
	Seilbahn Hochbrixen - Brixen i. Thale	50
	Zinsberglift - Brixen i. Thale	51
	Rüfikopfbahn II - Lech a. Arlberg	52
	Kaiserburgbahn II - Bad Kleinkirchheim	54
	Grießkareckbahn II - Wagrein	56
	Festkogelbahn - Obergurgl	58

1990-	Gipfelbahn Kitzsteinhorn - Kaprun	60
	Boe-Bahn - Corvara	62
	Zugspitz-Gipfelbahn - Garmisch Partenkirchen	64
	Steinmähderbahn - Lech a. Arlberg	66
	Petzenbahn - Feistritz ob Bleiburg	68
	Riffelseebahn - St. Leonhard i. Pitztal	70
	Golmerbahn - Vandans/Golm	72
	EUB Möseralm - Fiss	74
	Karrenseilbahn - Dornbirn	76
	Arena Express - Laax	80
	Sonnenkopfbahn - Klösterle	82
	Steinplattenbahn - Waidring	84
	Frau-Hitt-Lift - Innsbruck	86

	Weitere Projekte	88
--	------------------	----

Vorwort

6

Dipl.-Ing. Dr. Ingo Karl
Vorsteher des Fachverbandes
der Seilbahnen Österreichs

Die Seilbahn- und Liftunternehmungen – heute eine Leitbranche des Tourismus in den Alpen – sind seit ihren Anfängen ständig vor großen Herausforderungen gestanden, einerseits als Wegbereiter räumlich begrenzter massvoller Erschließung unserer Bergwelt, andererseits bei der Umsetzung im seilbahntechnischen Bereich. Sie haben dabei stets ihre Kompetenz und eine aus der Praxis kommende Innovationskraft bewiesen.

Aber nicht nur technischem Equipment wie Antriebe, Seile, Kabinen, Stützen und was sonst noch erforderlich ist, galt das Augenmerk der Seilbahn- und Liftunternehmungen. Auch der architektonischen Gestaltung und der Ästhetik der Betriebsgebäude, seien es Tal-, Mittel- oder Bergstationen, wurde entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt.

Zugegeben, in den Anfängen des Seilbahnwesens stand das Bemühen um Stil und Ausdruck der Baulichkeiten stärker im Vordergrund als dann beispielsweise in den 50er bis 70er Jahren. Im überwiegenden Masse beschränkte man sich in dieser Phase auf reine, oft aber »ge-sichtslose« Zweckbauten. Ab den 80er Jahren kam es jedoch zu einer »Renaissance« in der Baukultur. Und dass es hervorragende und sogar international ausgezeichnete Beispiele gelungener Architektur bei Stationsgebäuden in Tirol und in seinen Nachbarländern gibt, möge diese Broschüre und in der Folge die erstmals in dieser Form präsentierte Ausstellung »Architektur und Seilbahnen – von der Tradition zur Moderne« einer breiteren und interessierten Öffentlichkeit vermitteln. Damit soll aber auch ein Anstoß zur weiteren Beschäftigung mit dieser Thematik gegeben werden.

Mein Dank für die Idee zu dieser Ausstellung und für ihre zielorientierte Umsetzung gilt meinem Freund und Geschäftsführer der Fachgruppe der Seilbahnen in der Wirtschaftskammer Tirol, Dr. Helmut Lamprecht. Er hat sich in diese Idee »verbissen« und unermüdlich gekurbelt, um die materiellen und finanziellen Voraussetzungen auf die Beine zu stellen.

Ich danke auch dem Architekturforum Tirol, besonders Herrn Arno Ritter, der diese Idee aufgenommen und fachlich begleitet hat. Mein Dank gilt aber ebenso den Sponsoren – an der Spitze der Raiffeisen-Landesbank Tirol mit Generaldirektor Dr. Fritz Hakl, der Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft m.b.H. mit Michael Doppelmayr und Dipl.-Ing. Christoph Hinteregger sowie der Uniqa Versicherungs AG mit Dir. Paul Rainer. Ohne diese finanziellen Beiträge hätte weder diese Broschüre noch die Ausstellung in die Tat umgesetzt werden können.

Gedanken zu »Architektur und Seilbahnen«

7

Dipl.-Vw. Dr. Helmut Lamprecht
Wirtschaftskammer Tirol
Fachgruppe der Seilbahnen

Das Bauen in den Alpen ist nicht nur eine klimatische und technische Herausforderung der Natur und ihren Kräften, die zu ungewöhnlichen Ergebnissen führen kann, sondern ebenso eine kulturelle. Es ist immer mehr als die funktionelle Gestaltung eines Bauwerkes – es ist gleichzeitig Spiegelbild der Gesellschaft bzw. des »Zeitgeistes«.

Zu einer vertieften Auseinandersetzung gelangt man daher nicht nur durch eine formale Betrachtung des Spannungsfeldes zwischen den einzelnen Bauwerken und der Gebirgslandschaft – Architektur berührt uns auch als Zeitgenossen.

Der Aufstieg des Berg- und Wintersports einerseits, der zu einer systematischen Erschließung und »Umwidmung« der Berglandschaft geführt hat, und die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes andererseits sind Eckpfeiler dieser Herausforderung des Bauens im alpinen Raum, einer notwendigen Synthese von Architektur, Technik und Landschaft. Dass bei der zeitgenössischen Architektur auch Kompromisse zwischen sachlicher Zweckmäßigkeit und landschaftsgerechter Gestaltung gesucht werden, muss deshalb nicht als Widerspruch empfunden werden.

Ein klassischer Bereich der Tourismusarchitektur sind Seilbahnstationen, die dem Versuch der Menschen dienen, den Berg als »irrationalen Ort« mit Hilfe der »Maschine Seilbahn« zu bezwingen. Was sich dabei dem Seilbahnbenützer oft zeigt, ist pure Technik, die beim Betreten und Verlassen der Stationen hautnah erlebt wird, wie surrende Räder, unverhüllte Mechanik, sich bewegende Spannungsgewichte und -vorrichtungen, ein- und auskuppelnde »Gondeln« u.ä.m. als Kontrast zur umgebenden Naturszenerie.

Von Beginn des Seilbahnbaues an fand die Gestaltung der Betriebsgebäude im Tal und am Berg – sowohl bei den Bauherren als auch in Architekturkreisen – immer wieder reges Interesse, lagen doch die vom Menschen »eroberten Vorposten« oft in der unberührten und feindlichen Natur. In dieser »Gründer- und Pionierphase« des Seilbahnbaues gab es auch markante architektonische Lösungen für die Tal- und Bergstationen. Sie fügten sich entweder harmonisch ins Gelände und in die Landschaft ein oder bildeten bauliche Kontrapunkte zu ihrer Umgebung. Unveränderte Beispiele aus dieser Zeit sind noch heute anzutreffen, sie finden sich auch in dieser Broschüre.

Nach einer längeren Periode reiner Zweckbauten zwischen den 50er und 70er Jahren haben sich in den letzten zwei Jahrzehnten mehr und mehr Seilbahnunternehmen im Alpenraum wieder darauf besonnen, durch zeitgenössische oder innovative Architektur gestalterische Glanzpunkte zu setzen. Zum Teil gibt es schon preisgekrönte Bauten hoher Qualität, ausgehend von einer Synthese zwischen innerer Organisation und äusserer funktioneller Form sowie örtlichem Umfeld und landschaftsgerechter Gestaltung.

Insofern wandelt sich auch im Seilbahnwesen die Architektur immer mehr von der formalen Gestaltung eines Bauwerkes zum Zeitgeist bzw. Spiegelbild einer Gesellschaft und ihrer Werte.

Die im Alpenraum zahlreich vorhandenen Beispiele bewusster Seilbahnbau-Architektur – als Kontrapunkte zu den von der Natur gestalteten Geländeformationen oder als behutsame Anpassung baulicher Formen an Gelände und Landschaft – rechtfertigen die Behandlung des Themas »Architektur und Seilbahnen«. Dieses einer breiten Öffentlichkeit zu vermitteln bzw. zugänglich zu machen, ist mit ein Ziel dieser Broschüre und der dazu erstmals präsentierten Ausstellung während der am Sonnenplateau Serfaus-Fiss-Ladis inszenierten Woche »Bühne Wintersport« vom 26. 3. bis 2. 4. 2000.

Unter dem Titel »von der Tradition zur Moderne« wurde versucht, die Entwicklungsgeschichte der Architektur im Seilbahnbau pointiert und zeitraffend darzustellen. Dazu konnte allerdings nur eine begrenzte Zahl markanter Bauten im alpinen Raum rund um Tirol erfasst und dargestellt werden. Ausgehend von der Standseilbahn Muottas Muragl in Samedan, Graubünden, über die Kohlerer-Bahn in Bozen, der ersten Seilbahn überhaupt und die berühmten architektonischen Leistungen bei der Nordkettenbahn etc. wurde ein Bogen bis zu den gegenwärtigen, zum Teil futuristisch anmutenden Seilbahnstationen gespannt.

Es sollen »Zeitzeichen«, von den 20er und 30er, über die 50er, 60er, 70er bis in die 80er und 90er Jahre sein, und zwar aus verschiedenen alpinen Räumen der Länder Bayern, Graubünden, Kärnten, Salzburg, Südtirol, Tirol und Vorarlberg. Mögen diese Beispiele zeitgenössischer Architektur von Seilbahnstationen zu breiten Diskussionen anregen und zu Ergänzungen aus anderen alpinen Gebieten und Ländern führen.

Als der Philosoph Hegel am Anfang des 19. Jahrhunderts im Anblick der Alpen gefragt wurde, was er empfinde, antwortete er lapidar: »So ist es!«. Betrachtet man die Geschichte der Wahrnehmung von Landschaft, so erkennt man, dass erst aus einer distanzierten Haltung die Natur ästhetisch rezipiert und als Landschaft begriffen wurde. Verkürzt ausgedrückt ist Landschaft ein *Kunstprodukt*, das historisch dann entstand, als sich der Mensch aus der Einbettung in das natürliche wie göttliche *Gleichgewicht* löste und begann, die Natur als System wissenschaftlich zu begreifen und gleichzeitig industriell auszubeuten bzw. zu zerstören.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts und mit der beginnenden Industrialisierung Mitteleuropas, begann auch die *Eroberung* der Berge, die *Kolonialisierung* der Alpen. Besonders die adelige und die bürgerliche Schicht richteten ihren Blick auf die scheinbar unberührte Landschaft und erschloss sie als ästhetischen Ausgleich zur industrialisierten Umwelt. Mit dem Aufkommen des modernen Tourismus ging auch die Verklärung des *Gewöhnlichen* einher, die sukzessive Sentimentalisierung der ruralen Verhältnisse. Der Bauer wurde zur Symbolfigur einer nicht entfremdeten Welt stilisiert, und die vorgefundenen Haustypologien zu im Einklang mit der Natur befindlichen Bauformen kanonisiert. Die *Fremden* aus den Städten entdeckten das sogenannte Authentische, definierten es, wollten es gegen jegliche Veränderungen schützen und richteten sich gleichzeitig komfortabel darin ein. Die Idee, das Land und die Heimat zu retten, ist im Endeffekt eine Erfindung der Städter und aus dem kompensatorischen Bedürfnis gegenüber der zunehmenden Industrialisierung und der ökonomischen Internationalisierung entstanden.

Auf der anderen Seite wurden, um den Bedürfnissen dieser Fremden zu entsprechen, Hotels, Bahnhöfe und andere Bauwerke errichtet, die bis dahin in der ruralen Welt unbekannt waren. Diese neuen Bauaufgaben ohne örtliche Vorbilder wurden im Sinne der propagierten Idylle eingekleidet. So entstanden Grandhotels im internationalen Stil von St. Moritz bis Badgastein, mit optischen Versatzstücken vom Semmering und Zitaten aus Bayern. In gewissem Sinne wurden typologische Hybride fabriziert, die ihre Anleihen aus allen möglichen alpinen Regionen entnahmen, um Authentizität zu suggerieren. Entgegen den Zielen des Heimatschutzes, setzte – zwar im Kleide des sogenannten Regionalismus – im 19. Jahrhundert bereits die Urbanisierung der alpinen Landschaften ein. Doch trotz der formalen Bemäntelung konnte die Entwicklung des Alpenraumes hin zur erweiterten Stadtlandschaft nicht aufgehalten werden. Der *Alpenkörper* wurde vordergründig mimetisch

eingekleidet und die dahinter ablaufenden Veränderungen mit Bildern und Mythen zugedeckt. Ironischerweise beschleunigte die ideologische Verklärung der Berge sogar ihre *Zerstörung*, da die Suche nach dem *Ursprünglichen* und *Wahren* immer mehr Leute in die Alpen trieb. Zusätzlich zum ästhetischen Genuss wurden die felsigen Regionen auch als Orte der Selbsterfahrung entdeckt. Das die Gefahr suchende Individuum hielt Einzug in die Wälder, Felswände und Täler.

Die Industrialisierung des Reisens bedingte auch die Kommerzialisierung der Landschaft. Betrachtet man heute die Situation mit kaltem Blick, so haben sich die Grenzen zwischen Stadt und Land, zwischen Naturraum und Lebensraum aufgelöst. Es gibt heute, pointiert formuliert, kein freies Land mehr, sondern nur noch Restflächen, die für Freizeitnutzungen oder als ökologische Nischen, wo die Natur *sich selber überlassen wird* (!), freigehalten werden. Die Alpen stellen sich als durchsiedeltes Gebiet dar, das nach ökonomischen und/oder touristischen Kriterien bespielt und genutzt wird. Zwar kann der gesamte Naturraum nicht bebaut werden, doch wurde über fast die gesamte Region ein ausgedehntes Netz von *Wirksystemen* gezogen. Diese reichen von Verkehrsadern, Liftanlagen, Forstwegen und Wanderwegen über Kletterrouten bis hin zu scheinbar unsichtbaren Einflussgrößen, wie Luftverschmutzung oder Klimaschwankungen. Wir leben nicht mehr in einem Bio-, sondern in einem Technotop, d.h., dass unser Verhältnis zu Natur heute primär auf ökonomischen und technologischen Bedingungen aufbaut und ihre Erhaltung nur über ein nachhaltiges Denken zu bewerkstelligen ist. In gewissem Sinne *halten wir uns Natur*, indem wir sie erhalten, wir schützen sie in Naturparks und halten uns selber per symbolischem Akt von ihr fern. Wir erleben seit einigen Jahren den endgültigen Abschied von Natur und Landschaft als *Naturprodukt* und überschreiten eine imaginäre Grenze zu einer das Leben bestimmenden Künstlichkeit. Die verständliche und allorts feststellbare Trauer kompensiert nur den Verlust, ohne ihn rückgängig machen zu können.

Die Alpen haben sich zu einem Wirtschaftsraum entwickelt, der global vernetzt und durch Transportwege und Telekommunikationsmöglichkeiten an alle Länder angebunden ist. Die Industrialisierung des Tourismus und die Mediatisierung der Gesellschaft brachte das *Fremde* ins Dorf und in die Wohnzimmer und veränderte die mentalen Muster sogar in den hintersten Tälern. Die strukturelle wie ökonomische Vernetzung der einzelnen Orte mit den zumindest europäischen Verhältnissen, lässt heute die Dichotomie von Stadt und Land nicht mehr gelten. Es entstand ein alpines europäisches Stadtmodell, ein semiurbaner Raum, in den Berge, Seen und Täler gleich Stadtparks eingestreut sind. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der realen Verhältnisse muss auch das Thema Bauen in den Bergen neu gedacht werden. Die

anstehenden Interventionen durch Architektur werden sich in Zukunft vermehrt um die Problemfelder Verdichtung, Ressourcenminimierung, Entwicklung flexibler und nutzungsneutraler Raumstrukturen, Neudefinition funktionslos gewordener Bauten (Hotels etc.) und Vernetzung heterogener Siedlungsmuster drehen. Diesen Eingriffen muss ein abstraktes, analytisches Denken zugrunde liegen, das sich am jeweiligen Ort konkretisiert und bewusst bzw. *behutsam* mit dem Vorhandenen umgeht. Diese Sensibilität drückt sich nicht in einer ästhetischen Angleichung an bestehende Hausformen aus, sondern ist durch die intelligente Behandlung der Themenstellungen bestimmt. In Verbindung mit der Entideologisierung der Materialien bzw. Bauformen und der Anerkennung, dass die zukünftige Bautätigkeit unter einem überregionalen Aspekt zu betrachten ist und sich an den realen Bedingungen orientieren sollte, könnte eine kultivierte Wiedergewinnung der Landschaft beginnen. Denn die Kritik an der sogenannten Lederhosenarchitektur richtet sich nicht alleine gegen ihre formale Pseudoerscheinung, sondern gegen den bewusstlosen Umgang mit Raum und Ressourcen, der die nachhaltige Entwicklung der alpinen Landschaft behindert.

Die Alpen schwebend erfahren

Zu Geschichte und Mythologie der Seilbahnfahrt

12

Dr. Univ.-Ass. Bernhard Tschöfen
Institut für Europäische Ethnologie
der Universität Wien

Landschaft ist etwas Subjektives. Es macht einen Unterschied, ob sie mit den Augen des Fußwanderers, Postkutschenreisenden, Bahnfahrers oder Automobilisten gesehen wird. Wie die Technik die Wahrnehmung des Gebirges modernisiert hat und die Seilbahn gleichzeitig zum Symbol einer durch den technischen Fortschritt beherrschbaren Natur werden konnte, zeigen frühe Berichte von Seilbahnfahrten aber auch die Inszenierungen des neuen Sehens in Bauten und Bildern.

1904, als die Fortschrittskepsis des Heimatschutzes, der Jugendbewegung und der Kunstreformer einem ersten Höhepunkt zusteuerte und sich der Widerstand gegen weitere Schienenbahnen in den deutschen Mittelgebirgen und in den Alpen zu formieren begann, brachten die »Mitteilungen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins« einen lapidar erscheinenden Bericht über Bergbahnpläne in den Alpen: »Noch kühner [als ein Projekt einer Zahnradbahn auf den Mont Blanc, B.T.], nicht was die zu ersteigende Höhe, sondern die Anlage betrifft, ist das Projekt der »Wetterhorn-Bahn« die zwar nur bis zur Glectsteinhütte leiten, den Höhenunterschied aber als »Aufzug«, und zwar in einer neuen Form, als Drahtseilbahn an zum Teile freihängenden Drahtseilen überwinden soll. Angeblich hat man bereits mit dem Bau begonnen und auch der Bau eines »Hotels Glectstein« als Endpunkt der Bahn soll schon in Angriff genommen sein.«

Was wie ein unglaubliches Gerücht kolportiert wurde, markiert den Anfang eines neuen Verkehrsmittels in den Alpen: eines Verkehrsmittels, das im Laufe des 20. Jahrhunderts zum Synonym für die Technisierung alpiner Landschaftserfahrung werden sollte. Freilich, dem Schweizer Prototypen am Wetterhorn war kein langes Dasein beschieden, und 1908, bei der Eröffnung dieses untersten Abschnitts eines bis zum Gipfel geplanten Systems von Aufzügen, war zudem die Seilbahn von Bozen nach Kohlern als erste in den Alpen bereits erfolgreich in Betrieb. Auf Initiative eines Gastwirtes war hier eine Materialseilbahn auf Personenbetrieb umgerüstet und zum Anziehungspunkt für Sommerfrischler und Besucher des alten Ausflugsziels im Bozner Mittelgebirge geworden. Die Gondeln – »Kupees« mit Vorhängen und Sitzgelegenheiten ausgestattet – verrieten noch ihre Herkunft aus dem Kutschenbau, aber sie warteten bereits mit einer für die Ästhetik folgenschweren Neuerung auf: Mit talgewandtem Blick und im Angesicht des Dolomitenpanoramas wurden Aufstiegswillige zur Höhe befördert.

Experimentierfelder: Bergbau – Vergnügungspark – Weltkrieg

Am Berg, in den frühen Seilbahnprojekten verschmolzen zwei Traditionen: auf der einen Seite die der Bergbauingenieure und Förderer und auf der anderen die der technischen Lustbarkeiten, die das Publikum der Vergnügungsparks und großen Ausstellungen des 19. Jahrhunderts mit den Spielregeln des »neuen Sehens« vertraut machten. Neben Panoramen und Dioramen fehlten kaum einmal die Möglichkeiten zur Gewinnung eines Überblicks von künstlichen Anhöhen, und horizontale Seilbahnen verringerten nach 1890 die Distanzen auf den weitläufigen Ausstellungsgeländen. Im Mittelpunkt stand dort das Amusement, konstruktive Teile wurden noch sorgfältig dekoriert, und die Gondeln erinnerten in ihrer Luna-Park-Manier noch mehr an barocke Lustgondeln als an ein modernes Verkehrsmittel.

Das Erlebnis der Fahrt – als mediales Vergnügen – war neben funktionalen Aspekten auch von vornherein in die Popularisierungsabsichten der Pioniere einkalkuliert. Dennoch bedurfte das öffentliche Seilbahnwesen noch eines Innovationsschubes durch die militärische Nutzung im 1. Weltkrieg. Die Chroniken wollen wissen, dass gerade der fehlende Zugriff der zivilen Eisenbahnbehörden eine in der Folge das gesamte Seilbahnwesen revolutionierende Erfindung ermöglichte. Die Stellungen im Gebirgskrieg an der Dolomitenfront (1915-1918) erforderten den raschen und sicheren Transport von Nachschub, Kriegsgerät und Soldaten; und der Meraner Techniker und Landsturm-Ingenieur Louis Zuegg entdeckte, dass, entgegen einer alten Lehrmeinung, die Drahtseile durch eine erhöhte Seilspannung keinesfalls Schaden nahmen, sondern im Gegenteil durch den verringerten Seildurchhang zwischen den Stützen die Lebensdauer der Seile vervielfacht, die Anzahl der – in ihrer Errichtung stets teuren Stützen – bedeutend verringert und die Fahrtgeschwindigkeit ohne Risiko gesteigert werden konnte. Dieses System – Bleichert-Zuegg – schuf erst die technischen Voraussetzungen für den regelrechten Seilbahnboom der Zwischenkriegszeit (12 in Österreich, 5 in der Schweiz, 7 in Deutschland), der das Alpenerlebnis in eine neue technisch-virtuelle Epoche führte.

»Man lernt erst jetzt sehen!«

Vertikal und lautlos ging es fortan bergan. »Nur das leise Surren der Seile zeigt die Fahrt an, und das Hinabsinken der hohen Trägern das Winzigwerden aller Dinge da unten mahnt an die Höhe, die der Wagen scheinbar ganz ohne irgendeine Arbeit erklimmt«, heisst es bereits 1913 in der Schilderung einer Schwebefahrt auf das Vigiljoch bei Lana (Südtirol). Auch der Tourist der 20er und 30er Jahre bedurfte nicht nur der Information über die Sicherheit des neuen Aufstiegsmittels – ihrer

13

Beschwörung und der Schilderung technischer Details wird anfänglich viel Platz eingeräumt –, sondern auch einer Gebrauchsanweisung für das ästhetische Erlebnis. »Die Landschaft lebt, formt sich. Der Blick wird weit, man lernt erst jetzt sehen«, lautet etwa 1928 ein durchaus austauschbarer Satz in einem Büchlein über die Innsbrucker Nordkettenbahn. Die Erfahrung suchte nach Worten und fand sie in den bewegten Bildern des Kinos, dem Luft- und Geschwindigkeitskult der Aviatik und der Dynamik der Vergnügungsparks: »Es sind nicht zehn Panoramen, die sich uns erschließen, es sind tausend, es sind unendlich viele. Landschaft ist auf einmal kein stilles Bild mehr, nichts Ruhendes, Beharrendes, kein lyrisches Gedicht. Sie ist Geschehen geworden, Bewegung, Aktion und Kampf. Landschaft als Handlung! Landschaft als Drama!« Gemeinsam ist all jenen Texten, dass die Fahrt »wie im Fluge« vergeht und dass die Ankunft bei der Bergstation unvermittelt und inmitten staunenden Schauens geschieht. Das Tempo der Fahrt scheint sich zudem auf das Tempo der Wahrnehmung und selbst auf die Sprache zu übertragen: die Fahrtbeschreibungen erscheinen wie die Montage unvollendeter Wahrnehmungen. »Durch die Geschwindigkeit« resümierte der Wahrnehmungshistoriker Wolfgang Schivelbusch für den panoramatischen Blick der Eisenbahnreisenden, »wird also eine erhöhte Anzahl von Eindrücken hervorgerufen, mit denen der Gesichtssinn fertig werden muß«; bei der Seilbahnfahrt wird diese Erfahrung durch die Vertikalgeschwindigkeit und den erhöhten Standort noch gesteigert.

Als die der Luftfahrt am nächsten kommende und am meisten entmaterialisierte Fortbewegungsart wurde auch die Seilbahn von der zeitgenössischen Fotografie ins Bild gesetzt. Silbern glänzten die Kabinen, kühn gespannte Drähte kündeten von geheimnisvollen telepheren Energien, jede Stütze wurde zu einem kleinen Eiffelturm in der Landschaft: Das französische Wort »Téléphérique« scheint sich noch mehr von diesem Mythos bewahrt zu haben als das deutschsprachige »Schwebbahn« oder »Luftseilbahn«. Die monumentalen Pläne des italienischen Architekten Gio Ponti aus den 30er Jahren für ein regelrechtes Seilbahnnetzwerk durch die Dolomiten lassen die Begeisterung der Zeitgenossen für solcherlei Naturaneignung im Zeichen des Fortschritts erahnen. Manche Berg- und Talstation der frühen Seilbahnbauten zählen zu den konsequentesten Lösungen modernen Bauens im Gebirge. Architekturstudien (etwa von Markus Neuwirt, Joachim Moroder, Benno Peter, Christoph Mayr Fingerle und anderen) haben in den 90er Jahren die wichtigsten Projekte wieder bekannt gemacht; und so darf es nicht verwundern, dass die Seilbahnstation der 20er und 30er Jahre – als Verkörperung einer »guten« Tradition – zu einer der meistgebrauchten Metaphern alpinen Bauens in der Gegenwart avanciert ist.

Doch dies ist nur eine Facette, die moderne – wenn es überhaupt Sinn macht, beim Reden über Landschaft fortschrittliche und traditionelle Sichtweisen zu scheiden. Auf der anderen Seite griffen die Zeitgenossen beim Ordnen und Beschreiben ihrer Eindrücke immer wieder auf den Kanon älterer, in der klassischen Alpenästhetik grundgelegter und vom Alpinismus des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts idealistisch durchformulierter Motive zurück. Neben eskapistischen Tendenzen – »glückliche Bregenzer, die fortan jeden halbwegs sonnigen Tag, jede Stunde ausnützen können, um den Nebeln der Tiefe zu entfliehen und hier oben im Lichte herumzuspazieren«, rief der Berliner Lokal-Anzeiger 1927 bei der Eröffnung der vorarlbergischen Pfänderbahn aus – fand selbst die Aufstiegsmetapher von der geistigen Hebung des Bergansteigenden ihre Fortsetzung.

»Der ruhliebende Bergsteiger meidet diese Gipfel«

Während die Seilbahn den einen ein nützliches »Fluchtmittel« war, den Mühlen des Alltags zu entkommen, galt sie den anderen als Symbol eben jener Zivilisation, vor der die alpine Bewegung letztlich geflohen war. Massive Kritik kam vor allem von Seiten der alpinen Vereinigungen, denen das neue Verkehrsmittel als Angriff auf die von ihnen seit Jahrzehnten propagierten Tugenden erscheinen musste. Es ging also weniger um Naturschutz als um die Verteidigung der Definitionsmacht über die »echte Bergsteigerei«, in zeitgenössischen Worten um »die Reinhaltung der Bergesgipfel von dem Publikum, das diese Aufzüge in Massen hinaufbringen und das zu den Gipfelfelsen paßt, wie die Faust auf das Auge«. Besonders hart gingen die eingeschworenen Traditionalisten mit den Skifahrern ins Gericht: »Denn so fällt jede Anstrengung weg, es bleibt rein nur das Vergnügen der Abfahrt, der »Sport« und der Genuss der Höhen Sonne«, heisst es etwa 1929 in einem Rückblick auf »Zehn Jahre Vereinsgeschichte« in der Zeitschrift des Alpenvereins.

Fortschritt im Gebirge: Auffahrt als nationaler Aufstiegsmythos

Die Seilbahn hat das Bergerlebnis radikal modernisiert aber gleichzeitig auch popularisiert. Und das lieferte auch Argumente für die öffentlichen Interessen, die sich mit dem Bau weiterer Bahnen in den Jahrzehnten bis etwa 1960 verknüpften: wirtschaftliche und volksgesundheitliche gleichermaßen. Als Vehikel, das von den Niederungen des Daseins zu den Bergen der Freiheit führt, taugte die Seilbahn zudem als Metapher des kollektiven Aufstiegs.

Gerade im wirtschaftlich schwer angeschlagenen und in seiner Identitätssuche nach 1918 auf das Alpine zurückgeworfenen Österreich kam dem neuen Verkehrsmittel in den 20er und 30er Jahren die Rolle eines

zentralen Fortschrittssymbols zu. »Schon in wenigen Monaten werden die ersten Wagen lautlos zur Höhe schweben und dem Ausländer einen neuen Beweis dafür geben, dass Österreich nichts unversucht lässt, um aus eigener Kraft wieder emporzukommen«, heißt es mit nationalem Pathos in einer Werbebroschüre für »Die Seilschwebbahn auf die Raxalpe«. »Aufwärts« mit Seilbahnen ging es auch im Wiederaufbau Österreichs nach dem 2. Weltkrieg, und man setzte – zum Ärgernis der Nachbarländer, wie in dem 1956 herausgegebenen Band »Seilbahnen in Österreich« immerhin angemerkt wird – sogar Marshall-Plan-Gelder dafür ein, Österreich zum »Land der Seilbahnen« zu machen.

Für einige Jahrzehnte schien die Seilbahnmythologie – ob in Österreich, Bayern, der Schweiz oder in den anderen Alpenländern – zu bröckeln. Daran konnten auch rotierende Bergstationen, Panoramagondeln und nächtliche Dinnerfahrten nichts ändern: Denn längst ist der Höhenrausch wiederholbar geworden und längst hat der Wintertourismus das Erlebnis möglichst zahlreicher Abfahrten über das Erlebnis der Fahrt gestellt. Funktionalisierung einerseits und ökologische Bedenken andererseits haben das technisch inszenierte Bergerlebnis in die Enge getrieben, auch wenn sich – wie wir heute wissen – hinter dem vielbesprochenen Angstwort von der »Verkabelung« auch wieder ästhetische Motive verbargen. Die Seilbahnunternehmen indes sind – offensichtlich in Einvernehmen mit ihrem Publikum – gerade darangegangen, aus der Kulturgeschichte der Seilbahnfahrt einen neuen Mythos zu machen: In Kitzbühel, Bregenz und anderswo entstehen Seilbahnmuseen, auf der Zugspitze werden Ausstellungen gezeigt, Großfotos aus der Pionierzeit des Seilbahnwesens helfen die Wartezeiten in den Stationen zu verkürzen, und historische Gondeln werden zum musealen Aufputz der Parkplätze und Skiflächen. In Innsbruck wurde in Zusammenarbeit mit dem Denkmalamt das gesamte Ensemble der Nordkettenbahn einer behutsam das verlorengegangene Image aufmöbelnden Restaurierung unterzogen; und man träumt davon, nach einigen technischen Verbesserungen diese als »stadtnahe Kulturbahn« positionieren zu können.

Die Modernisierung zeigt hier ihre doppelte Konsequenz: Sie lässt Relikte anfallen, und sie verlangt nach deutender Sinnstiftung. Die kleinen Erzählungen und Erlebnispräparate, die wir inzwischen zunehmend in und um die Seilbahnzentren aufgetischt bekommen, wollen dabei behilflich sein. Was als Veränderung erfahren und als spezifischer Fortschritt reflektiert wird, fassen sie in Worte und Bilder – und neuerdings auch wieder in vielbeachtete Architektur. So steht auch die Gegenwart im Zeichen eines die Geschichte der Alpengeschließung begleitenden Prinzips: Was als Entzauberung der Alpen beklagt wird, ist – und das heute bloß rasch und unmittelbar erscheinend – in ihren Zauber integriert.

Die Seilbahnen Tragende Säule des Tourismus

Unter allen Verkehrsmitteln, die dem Tourismus zur Verfügung stehen, nehmen die Seilbahnen eine Schlüsselfunktion ein, denn ohne Seilbahnen wäre Tourismus in alpinen Räumen nicht denkbar. Andererseits brachte erst der Tourismus als ideale Ergänzung zur alpinen Landwirtschaft breiteren Wohlstand in die entlegenen Talschaften.

Heute erreicht der direkte Beitrag des Tourismus zum Bruttoinlandsprodukt in vielen Gebieten des Alpenraumes die höchsten Werte – 20% und mehr sind keine Seltenheit; mittelbar ergeben sich Werte bis über 40%. Dabei waren und sind die Seilbahnen – wie es die Schweizer auszudrücken pflegen – die »Leitindustrie des Berggebietes« bzw. der »Motor des Wintergeschäftes in den Alpen- und Voralpenregionen«.

Betrachten wir die historische Entwicklung, so waren es in den 20er Jahren nahezu ausschließlich Sommerbahnen in touristisch attraktiven Regionen. Erst nach 1946 wurden die Seilbahnen und Sessellifte in zunehmendem Maße primär für den Wintersport konzipiert und bisher nicht vom Tourismus genützte alpine Räume erschlossen. Der durch ein entsprechendes Seilbahnangebot ausgelöste intensive Wintertourismus hat dann fast überall zusätzlich eine Belebung der gesamten örtlichen bzw. regionalen Wirtschaft bewirkt. Die Multiplikatorwirkung wird allgemein mit dem 1,5- bis 2,5-fachen, in besonderen Fällen mit dem 3- bis 4-fachen der Primärausgaben angenommen.

Die dynamischste Entwicklung des Wintertourismus gab es in Gebieten, wo schneesicheres Gelände vorhanden war und wo durch Seilbahnen neben der Sommersaison eine zweite Saison neu entstand. Bereits hoch entwickelte Wintersportorte zeigten wegen des höheren Ausgangswertes weniger Dynamik.

Aber nicht von jeder Seilbahnerschließung sind günstige wirtschaftliche Folgewirkungen zu erwarten. Es gibt genügend Beispiele für scheidene Auswirkungen, wenn einige Faktoren oder Standortbedingungen nicht zusammenpassen. Daher wäre es eine falsche Strategie, jedem Tal oder jeder Berggemeinde eine Seilbahnanlage andienen zu wollen.

Die Ausübung des alpinen Skilaufs sowie Snowboardens etc. in der heutigen Form wäre allerdings ohne Seilbahnen im weiteren Sinne kaum vorstellbar. Und: fast 85% der Seilbahn- und Liftanlagen im Alpenraum dienen auch vorwiegend dem Wintersport. D.h. die Seil-

bahnen und Lifanlagen sind jene Einrichtungen, die dem Gast erst den Zugang zum eigentlichen Freizeit- und Urlaubszweck ermöglichen. In der Folge konnte der Wintertourismus das wirtschaftliche Gefälle zwischen den Industrieagglomerationen und den Bergregionen vermindern und die regionalen Einkommensunterschiede zum Teil sogar mehr als ausgleichen.

Dies wäre jedenfalls ohne Intensivierung des Wintersports und ohne Seilbahnwirtschaft kaum denkbar gewesen. Die Seilbahnen und Lifanlagen bewirkten in den von Natur aus benachteiligten Gebieten – vornehmlich den hochalpinen Lagen – eine Art Initialzündung für die Entwicklung einer touristischen Infrastruktur, schufen und sicherten dadurch Arbeitsplätze in entlegenen Gebieten, die sonst von Abwanderung bedroht gewesen wären. Dadurch ergab sich in vielen Fällen mittelbar auch ein Beitrag zur Erhaltung der alpinen Landwirtschaft bzw. zur Landschaftspflege.

Bedingt durch die starke Zunahme des Skisports nach dem 2. Weltkrieg nahm auch die Seilbahntechnik einen rasanten Aufschwung und entwickelte immer leistungsstärkere, wartungsfreundliche, witterungsunabhängige und komfortablere Seilbahnanlagen.

Heute sind die Seilbahnen als integrierender Bestandteil des Tourismusangebotes, und zwar einerseits als Grundvoraussetzung für den Wintersport und Wintertourismus, andererseits als attraktive Bereicherung für den Sommertourismus, nicht wegzudenken. Sie erschließen voralpine und alpine Erholungsräume, auch Randregionen im Hochgebirge, die sonst oft nur einem wesentlich kleineren Kreis von Erholungssuchenden oder wie z.B. der immer größer werdenden Zahl der Körperbehinderten oder älteren Personen überhaupt nicht zugänglich wären.

Dabei kommt – grosso modo – bei der Erfüllung menschlicher Erholungs-, Urlaubs- und Freizeitbedürfnisse noch zusätzlich eine stark emotionale Komponente ins Spiel.

Schließlich weisen namhafte Kreislaufmediziner immer öfter nach, dass die Seilbahnbenützung auch positive gesundheitliche Reize haben kann. Die rasche Auf- und Abfahrt mit der Seilbahn ist keineswegs eine zu heftige Belastung des Herz-Kreislaufsystems; im Gegenteil, dadurch wird sogar ein positiver »Trainingseffekt« bewirkt – die Seilbahnfahrt ein gesundheitlicher Attraktivitätsfaktor!

Alle, die heute in einem Ort und in einer Region Tourismus betreiben, bilden gemeinsam die Säulen, auf denen der Tourismus aufbaut, doch Seilbahnen im weiteren Sinne und Tourismus sind mehr denn je eine

Schicksalsgemeinschaft. Dieses Voneinander-Abhängen zeigt sich z.B. besonders im Winter, wenn der Schnee von Natur ausbleibt oder in zu geringen Mengen fällt, keine Beschneiungsanlagen vorhanden sind und die Gäste ausbleiben oder im Sommer, wenn Witterungseinflüsse u.a. die Nachfrage nach einem Bergerlebnis reduzieren.

Für die Seilbahnwirtschaft heißt dies aber andererseits auch fortgesetzten Wandel vom reinen Beförderer zum qualitativen All-Round-Anbieter, von der technischen Machbarkeit zum Komfortbewusstsein. Nur den Seilbahnfahrgast bequem, schnell und sicher auf den Berg zu bringen, genügt nicht mehr, sondern wird vorausgesetzt. Der Gast will sich »rundherum« wohlfühlen.

Werden jedoch die Vorgänge und Strömungen am Markt beobachtet und die richtigen Konsequenzen daraus gezogen, dann werden die Seilbahnen auch künftig die Rolle als touristischer Attraktivitätsfaktor spielen und eine Säule des Tourismus bzw. ein Eckpfeiler des Wintertourismus bleiben. Seilbahnen im weitesten Sinne sind der Lebensnerv des Bergtourismus.

Zeichenerklärung

B	Bahntyp/Bahnsystem
K	derzeitiger Konzessionsinhaber
A	Architekt der Stationsbauten
S	Seilbahntechnik - Lieferfirma
I	Tag der Inbetriebnahme
OT	Ort der Talstation, Seehöhe m. ü. M.
OM	Ort der Mittelstation, Seehöhe m. ü. M.
OB	Ort der Bergstation, Seehöhe m. ü. M.
H	Höhenunterschied in Meter
L	Schräge Länge in Meter

(Reihung nach Zeitpunkt der Inbetriebnahme)



Muottas Muragl Bahn - Samedan, Graubünden (CH)

22 23

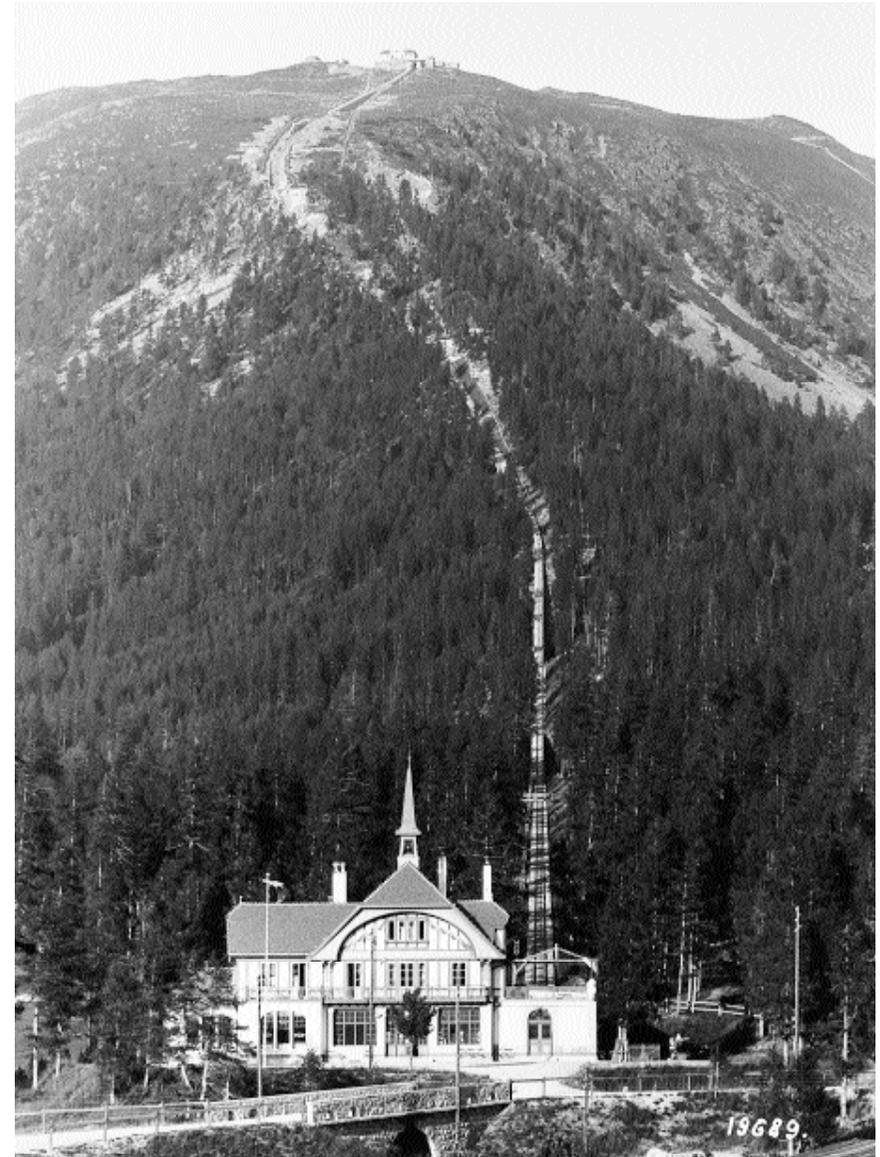
1907

B	Standseilbahn
K	Celeriner Bergbahnen AG, Celerina
A	H. Neukomm
S	von Roll Seilbahnen AG, Bern
I	9.8.1907
OT	Samedan 1739 m
OB	Muottas Muragl 2448 m
H	709 m
L	2200 m

Talstation (Fotos: Celeriner Bergbahnen AG)



Die schöne Lage von Muottas Muragl legte schon im 19. Jahrhundert eine touristische Nutzung nahe. Ende des Jahrhunderts erwog man die Erschließung des Gebiets durch eine Seilbahn, die 1907 durch die Eröffnung der Standseilbahn verwirklicht wurde. Die heute nur mehr teilweise original erhaltene Talstation, steht in ihrem Aussehen ganz in der Tradition der frühen Tourismusarchitektur, die sich in Anlehnung an historische Typologien an die neuen Bauaufgaben wie Hotelbauten, Bahnhöfe, Seilbahnstationen, etc. und damit an innovative Lösungen anzunähern versuchte. Viele dieser frühen Tourismusbauten erinnern in gewisser Weise an Schlösser oder bürgerliche Villen und verdeutlichen unter anderem den Umstand, dass sich die damaligen Reisenden vor allem aus der Gesellschaftschicht des Adels und des gehobenen Bürgertums rekrutierten.



Vigiljochbahn - Lana bei Meran, Südtirol (I)

24 25

1912

B	Pendelbahn
K	Vigiljoch GmbH, Lana
A	Gustav Birkenstaedt
S	Gebr. Zuegg, Lana
I	3. 8. 1912
OT	Lana 328 m
OB	Vigiljoch 1486 m
H	1158 m
L	2216 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Günter Wett)



In Reaktion auf die um Bozen bereits existierenden Seilbahnen für den Tourismus wurde diese Bahn auf das Vigiljoch errichtet. Ursprünglich waren die technischen Einrichtungen sehr kompliziert. Neben dem Trag- und Zugseil existierten für den Gewichtsausgleich des letzteren noch ein Gegenseil sowie ein Führungsseil, das die Seitenbewegung abzufangen hatte, und ein Bremsseil. Dies führte zu einer schnellen Veralterung der Anlage, die schliesslich 1953 erneuert wurde. Die Tatsache, dass die Stationen der technisch völlig neuen Bahn angepasst werden konnten, beweist aber ihre Funktionalität, auch wenn ihre Erscheinung jenen »Seilbahnen in Form von Ritterburgen« ähnelt, gegen die Clemens Holzmeister in einem Aufsatz polemisierte. Der Auftrag an Gustav Birkenstaedt ist auch insofern interessant, als er nicht nur für die Gestaltung der Stationen verantwortlich war, sondern auch für ein künstlerisches Gesamtkonzept in Bezug auf Plakate, Fotografien und Publikationen zu sorgen hatte.



Kohlererbahn II - Kohlern bei Bozen, Südtirol (I)

26 27

1913

B	Pendelbahn
K	Kohlererbahn GmbH, Bozen
A	August Fingerle
S	Fa. Adolf Bleichert & Co, Leipzig/Wien/Budapest
I	10.5.1913
OT	Bozen 270 m
OB	Kohlern 1110 m
H	840 m
L	1650 m

Bergstation (Fotos: Günter Wett)



Im Jahre 1899 erwarb Josef Staffler einen Hof in Kohlern, den er zu einer Gastwirtschaft ausbaute. Um die Bewirtschaftung und die Gäste-frequenz sicherzustellen, bemühte sich Staffler von Anfang an um die Errichtung einer Personenseilbahn. Bereits 1906 wurde eine Material-seilbahn eröffnet, die als erste Bergschwebebahn der Welt gilt. Nach einer »Zwischenlösung« des Jahres 1908 wurde diese 1913 zu einer Personenseilbahn ausgebaut. Die Stationsgebäude stammen von dem in München geborenen und dort ausgebildeten Architekten August Fingerle, der in seinem Entwurf romantisierende Stilelemente der Münchner Schule einfließen ließ. An den Gebäuden wird deutlich, dass zu jener Zeit der Umgang mit der neuen Bauaufgabe noch in historisierenden Formen erfolgte und die architektonischen wie funktionalen Möglichkeiten noch nicht spezifisch behandelt wurden. Die Talstation wurde am 2.12.1943 durch Bombentreffer zerstört und 1964 durch ein neues Gebäude ersetzt.

Pfänderbahn - Bregenz, Vorarlberg (A)

28 29

1927

B	Pendelbahn
K	Pfänderbahn AG, Bregenz
A	Willibald Braun
S	Fa. Adolf Bleichert & Co, Leipzig/Wien/Budapest; Gebr. Zuegg, Lana Umbau: Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt; Hölzl Seilbahnbau GmbH, Lana
I	20. 3. 1927, Umbau: 13. 5. 1995
OT	Bregenz 419 m
OB	Lochau/Pfänder 1022 m
H	603 m
L	2063 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Günter Wett)



Die Anfänge der Idee, eine mit Dampf betriebene Zahnradbahn auf den Pfänder zu bauen, gehen bis ins Jahr 1889 zurück. Nach mehreren Anläufen und Fehlschlägen wurde mit dem Bau der Seilbahn im Juli 1926 begonnen. Für den Entwurf zeichnet Architekt Willibald Braun verantwortlich, der vor allem die Talstation als expressiven Baukörper in den städtischen Raum positionierte. Ganz der urbanen Situation angepasst, setzte er das Gebäude selbstbewusst und mit zeitypischen Stilelementen versehen in das urbane Umfeld ein. Als einziger Architekt der Zwischenkriegszeit gestaltete Willibald Braun die Station in Form eines dominanten Kubus, der die Wagenhalle, den Maschinenraum und den Wagenschacht beherbergt. Die anderen Funktionsräume wurden an den zentralen Baukörper angebaut und durch Walmdächer und Spitzbögen abgesetzt. Die Talstation wurde 1995 renoviert und die Bergstation im selben Jahr umgebaut.



Patscherkofelbahn - Innsbruck, Tirol (A)

30 31

1928

B	Pendelbahn
K	Patscherkofelbahnen GmbH & Co KG, Innsbruck
A	Hans Feßler
S	Fa. Adolf Bleichert & Co, Leipzig/Wien/Budapest; Gebr. Zuegg, Lana
I	14.4.1928
OT	Innsbruck/Igls 903 m
OB	Patscherkofel 1951 m
H	1048 m
L	3738 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Nikolaus Schletterer)



Ursprünglich in Konkurrenz zur Nordkettenbahn entwickelt und zur gleichen Zeit gebaut, erweist sich die Patscherkofelbahn von Hans Feßler als weniger radikal und zukunftsweisend wie der Entwurf von Franz Baumann. Die Architektur der Stationen ist schlicht, sachlich und aus dem Selbstverständnis der Zeit entwickelt. In Igls markiert die Talstation mit fast städtischen Charakter den Siedlungsrand und ist baulich deutlich in die Wagenhalle mit Pultdach und den Verwaltungstrakt mit flachen Dächern gegliedert. Die Bergstation setzt sich durch die schindelverkleidete Fassade auf weißem Mauersockel und dem Pultdach mit unterstützenden Kopfstreben deutlich von der Talstation ab. Insgesamt spielt der Entwurf von Feßler mit dem Repertoire der gemäßigten Tiroler Moderne und gewinnt damit bis heute einen Ausdruck von Ruhe und Gelassenheit.

Predigtstuhlbahn - Bad Reichenhall, Bayern (D)

32 33

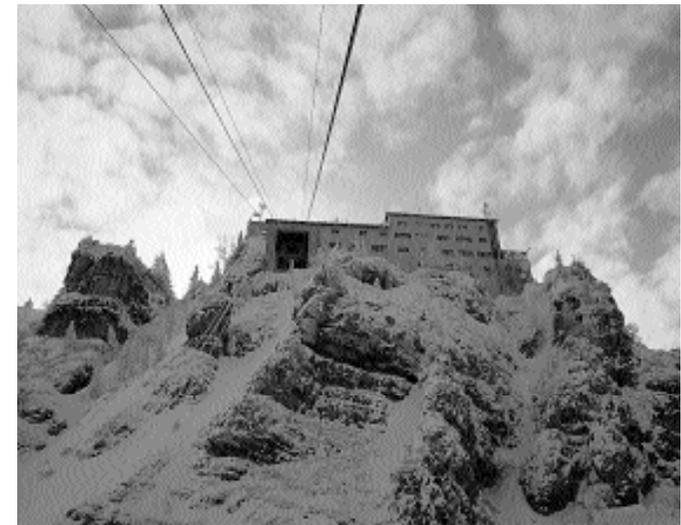
1928

B	Pendelbahn
K	Predigtstuhlbahn GmbH, Bad Reichenhall
A	Wilhelm Kahrs
S	Fa. Adolf Bleichert & Co, Leipzig/Wien/Budapest
I	1.7.1928
OT	Bad Reichenhall 476 m
OB	Predigtstuhl 1583 m
H	1107 m
L	2400 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Günter Wett)



Fast zeitgleich mit den Seilbahnen in Österreich wurde die Predigtstuhlbahn in Bad Reichenhall errichtet, die als die älteste noch im Originalzustand befindliche Seilbahn Deutschlands gilt. Die Talstation mit ihrer zentralen Wagenhalle und den seitenschiffartig angeordneten Nebengebäuden entspricht in ihrer Typologie ganz der gemäßigten alpinen Moderne dieser Zeit. Die Bergstation wurde von Wilhelm Kahrs hingegen als massives Gebäude mit hohen Stützmauern in die Landschaft gesetzt. Sie thront, vergleichbar den Klosteranlagen in Tibet, selbstbewusst am Berg. Im Gegensatz zu dem in dieser Zeit üblichen topologischen bzw. landschaftsbezogenen Ansatz, interpretiert Wilhelm Kahrs die Bauaufgabe eher aus städtebaulicher Sicht, wodurch sein Bauwerk einen urbanen bzw. burgähnlichen Charakter erhält.



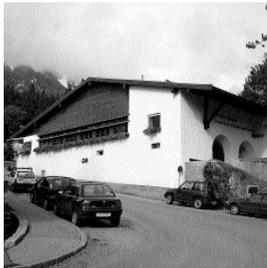
Nordkettenbahn - Innsbruck, Tirol (A)

34 35

1928

B	Pendelbahn
K	Innsbrucker Nordkettenbahn GmbH & Co KG, Innsbruck
A	Franz Baumann
S	Fa. Adolf Bleichert & Co, Leipzig/Wien/Budapest; Gebr. Zuegg, Lana
I	Hungerburg - Seegrube 8.7.1928, Seegrube - Hafelekar 21.7.1928
OT	Hungerburg 860 m
OM	Seegrube 1905 m
OB	Hafelekar 2264 m
H	Hungerburg - Seegrube 1045 m, Seegrube - Hafelekar 356 m
L	Hungerburg - Seegrube 2885 m, Seegrube - Hafelekar 752 m

Tal-, Mittel- und Bergstation (Fotos: Nikolaus Schletterer)



Die Nordkettenbahn zählt zu einem zentralen Statement in der Entwicklung der alpinen Seilbahnarchitektur. Als Ergebnis eines Wettbewerbs setzt der Entwurf von Baumann in Bezug auf die typologische Ausformung der Stationen und dem Umgang mit der Landschaft nicht nur für damalige Verhältnisse Maßstäbe. Auf der Hungerburg reagierte Baumann, mit viel Holz und in gestalterischer Beziehung zu den umgebenden Gebäuden, noch eher traditionell, wogegen er am Hafelekar mit großer Freiheit und Sicherheit den Baukörper, gleich einem Schwalbennest, an den Felsen fixierte. Gerade die Verklammerung von Ein-fahrtshalle und Restaurant und die plastische Durchbildung des Baukörpers machen diese Station zu einer wichtigen architektonischen Aussage, die für einige folgende Seilbahnprojekte Vorbildfunktion hatte. Die Mittelstation kann im Gesamtensemble in gewisser Hinsicht als Übergang vom bewachsenen Berghang zum kahlen Felsen angesehen werden. Durch die geschickte architektonische Verbindung des Betriebsgebäudes mit dem Restaurant, zusammengehalten durch die dynamische Dachlandschaft, entsteht ein einheitlicher Baukörper, der sensibel, zugleich selbstbewusst auf die umgebende Bergwelt reagiert.



Galzigbahn - St. Anton a. Arlberg, Tirol (A)

36 37

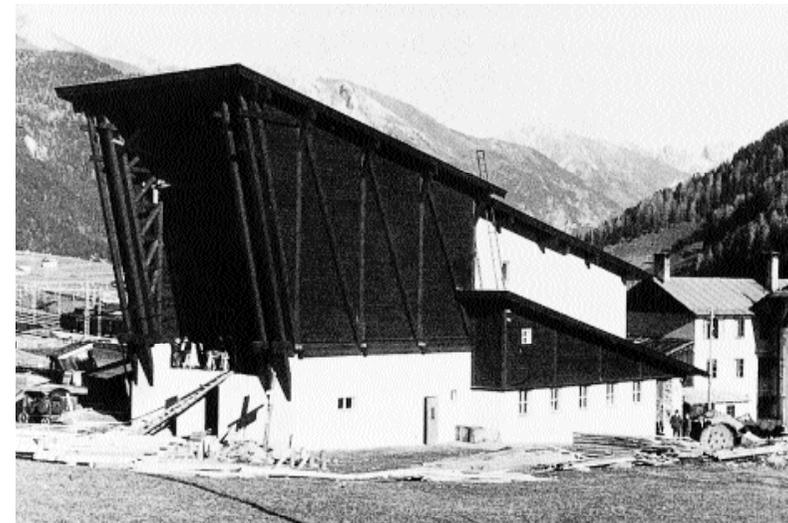
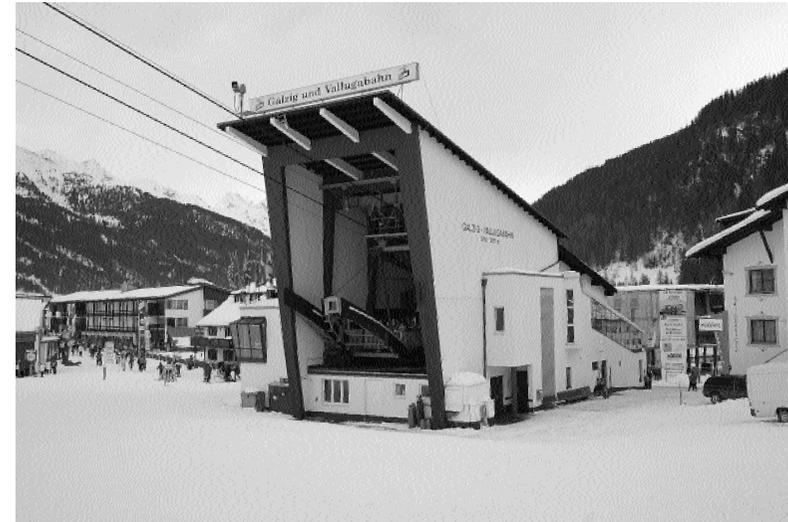
1937

B	Pendelbahn
K	Arlberger Bergbahnen AG, Innsbruck
A	Clemens Holzmeister
S	Fa. Maschinen- und Waggonbau-Fabriks AG, Wien
I	19.12.1937
OT	St. Anton a. Arlberg 1300 m
OB	Galzig 2069 m
H	769 m
L	2592 m

Tal- und Bergstationstation (Fotos: Archiv Architekturforum, Günter Wett)



Die 1937 eröffneten Seilbahnstationen von Clemens Holzmeister verdeutlichen in ihrer Architektur den zu jener Zeit bereits herrschenden restaurativen Charakter innerhalb der Gesellschaft. Der in den 20er Jahren begonnene Einzug der Moderne in den Bergen, der sich durch innovative architektonische Lösungen auszeichnete, wurde im Verlauf der 30er Jahre zurückgedrängt, um während des 2. Weltkriegs fast vollkommen zum Erliegen zu kommen. Im Unterschied zu anderen Projekten verhalten sich die Gebäude von Holzmeister gegenüber ihrer technischen Aufgabenstellung zurückhaltend und im Sinne traditioneller Typologien. Die optischen Vorbilder für die Bauten von ihm kommen eher aus der bäuerlichen Architektur und orientieren sich weniger stark an der Welt der Technik. Dies lässt sich recht deutlich an der heute erweiterten Talstation mit ihren ursprünglich aus Holz gezimmerten Bauteilen ablesen. Die Bergstation, die durch An- und Umbauten verändert wurde und deren Originalzustand nicht mehr erkennbar ist, wurde von Holzmeister in der bekannten Tradition der Ästhetik von Berghütten gehalten. Mit ihrem Bruchsteinmauerwerk, dem Holzriegelbau und den kleinen Fenstern mit Läden, ließ sich das Gebäude leicht in das kollektiv verankerte Bild der »heilen Bergwelt« einordnen.



Vallugabahn - St. Anton a. Arlberg, Tirol (A)

38 39

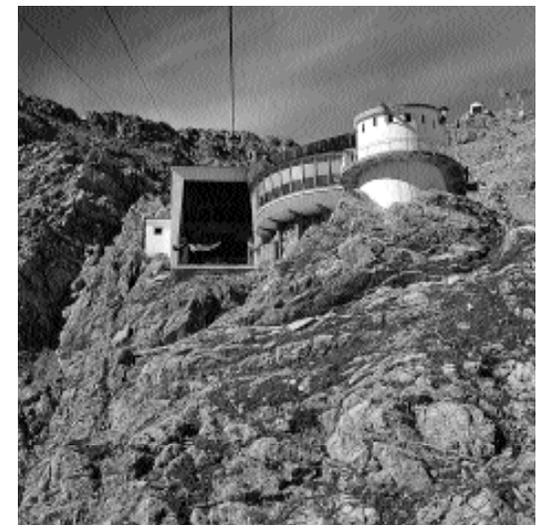
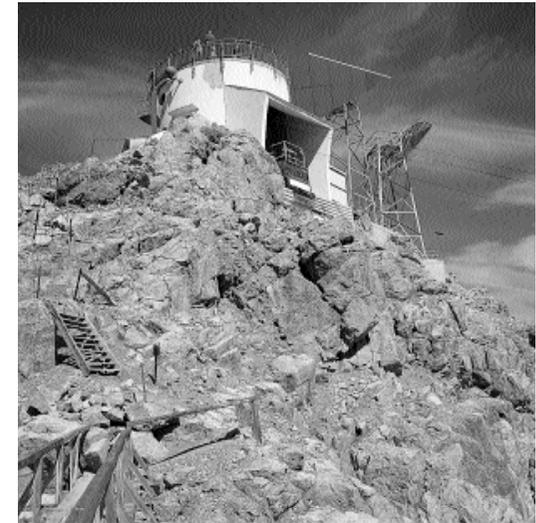
1954

B	Pendelbahn
K	Arlberger Bergbahnen AG, Innsbruck
A	Willi Stigler sen.
S	Fa. Pohlrig, Seilbahn und Förderanlagen AG, Köln/Wien
I	16. 12. 1954, Vallugagipfel 16. 12. 1955
OT	Galzig 2091 m
OM	Vallugagrät 2647 m
OB	Vallugagipfel 2811 m
H	Galzig - Vallugagrät 556 m, Vallugagrät - Vallugagipfel 168 m
L	Galzig - Vallugagrät 3007 m, Vallugagrät - Vallugagipfel 374 m

Mittel- und Bergstation (Fotos: Nikolaus Schletterer)



Siebzehn Jahre nach Errichtung der Galzigbahn durch Clemens Holzmeister wurde die Vallugabahn von Willi Stigler sen. verwirklicht. An die alte Bergstation der Galzigbahn wurde eine Wagenhalle mit Pultdach angebaut, die auf schlichte Weise den Entwurfsgedanken von Holzmeister weiterspielt. Bei der Mittelstation und bei der Bergstation befreit sich Stigler von den traditionellen Vorgaben und setzt zwei autonome und auf den jeweiligen Ort abgestimmte Baukörper in die Felsregion. Gleich Adlerhorsten kleben die Stationen selbstbewusst am Berg. Trotz ihrer Dominanz erscheinen sie gleichzeitig als integrale Bestandteile der Landschaft. Ganz der Sprache der 50er Jahre und der Aufbruchsstimmung der Nachkriegszeit verbunden, vermitteln die beiden Stationen mit ihren plastischen Formen und der Farbgebung Optimismus und Fortschrittsglauben. Mit ihren Aussichtsplattformen, der Dynamik der Architektur, vor allem aber mit dem großen Panoramafenster des Restaurants inszenieren die beiden Stationen Landschaft und lassen die Touristen die Dramatik der Berge »hautnah« erleben.



Muttersbergbahn - Bludenz, Vorarlberg (A)

40 41

1956

B	Pendelbahn
K	Gemeindeverband Personenseilbahn Muttersberg, Nüziders
A	Alois Dönz, Franz Reznicek, Theobald Wawrla
S	Fa. Pohlig, Seilbahn und Förderanlagen AG, Köln/Wien
I	14.10.1956
OT	Bludenz/Obdorf 681 m
OB	Muttersberg 1384 m
H	703 m
L	1616 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Günter Wett)



Im Gegensatz zum eher »fröhlichen« Erscheinungsbild der Vallugabahn, vermittelt die nur zwei Jahre später eröffnete Talstation der Muttersbergbahn einen strengen und sachlichen Eindruck. Die Architekten Dönz-Reznicek-Wawrla definierten die Station als reinen Zweckbau, der als einzige größere Geste das zum Berg weit geöffnete Pultdach aufzuweisen hat. Aus armiertem Beton errichtet, wurde das Gebäude mit einer Spezialeindeckung aus Fural-Aluminium und eingefärbtem Welleternit eingekleidet. Sonst entspricht das Gebäude in seiner Schlichtheit und Materialwahl eher einem »Industriebau« und kann als Zeitdokument einer minimalistischen Einstellung gegenüber Seilbahnarchitektur während der 50er Jahre angesehen werden.

Untersbergbahn - St. Leonhard b. Salzburg, Salzburg (A)

42 43

1961

B	Pendelbahn
K	Untersbergbahn GmbH, Salzburg
A	Helmut Sylvester Keidel, Erich Engels
S	Arge Simmering-Graz-Pauker AG, Wien; Fa. Pohlig, Seilbahn und Förderanlagen AG, Köln/Wien
I	27.4.1961
OT	St. Leonhard bei Salzburg 456 m
OB	Untersberg/Geiereck 1776 m
H	1320 m
L	2809 m

Bergstation (Fotos: Norbert Mayr, Günter Wett)



Die Bergstation der Untersbergbahn der Architekten Keidel und Engels folgt in seiner Gestaltung einem dem Ort bzw. dem technischen Funktionsablauf verbundenen Ansatz. An der Kante des Geierecks gelegen, übernimmt das Gebäude die Bewegung der einlaufenden Seilbahn und führt in gewisser Weise diese Dynamik durch die Rundung des Baukörpers weiter. Die relativ große Höhe der Station und der damit verbundene zeichenhafte Charakter des Bauwerks in der Landschaft ergab sich aus der exponierten Lage am Berghang und dem steil von Süden nach Norden abfallenden Gelände. Mit dem großen Fensterband in der Ankunfts- bzw. Abfahrtshalle lenken die Architekten den Blick der Touristen auf die Berge und bieten dem panoramatischen Sehen eine ideale Möglichkeit zur wind- und wettergeschützten Landschaftsbetrachtung.



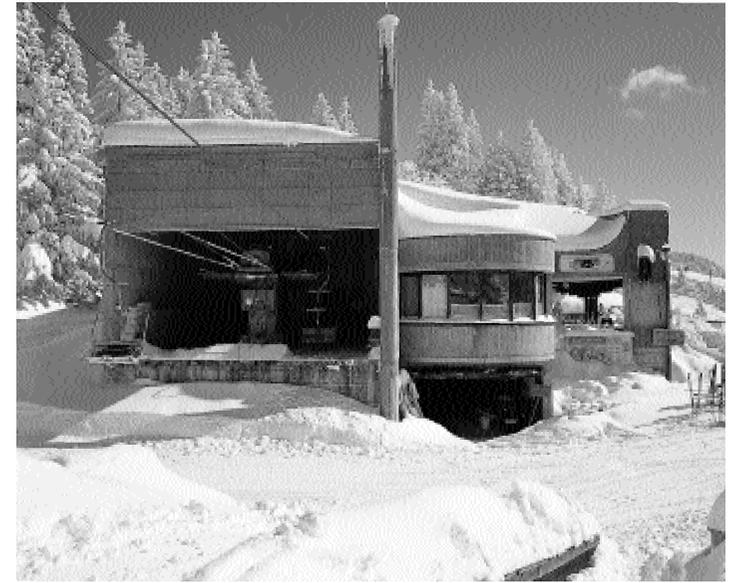
Hirschberglift - Bizau, Vorarlberg (A)

44 45

1970

B Doppelsessellift
K Bizauer Schilift GmbH & Co KG, Dornbirn
A Leopold Kaufmann
S Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I 25.12.1970
OT Bizau 800 m
OB Hirschberg 1436 m
H 636 m
L 1820 m

Bergstation (Fotos: Günter Wett)



»Es gibt wenige Versuche, Seilbahnstationen aus ihrer Funktion zu entwickeln. Die mit der Mechanik des Liftes verbundene Kreisbewegung wurde hier zur Grundlage des ganzen Entwurfs«, schrieb Friedrich Achleitner 1980 in seinem Architekturführer über dieses Projekt. Die in schalreinem Beton ausgeführte Bergstation, die ihren Zweck nicht verleugnet, wurde von Leopold Kaufmann als Ensemble von klar unterschiedenen Baukörpern entworfen. Die einzelnen Funktionen wie Wagenhalle, Restaurant und Zugangsbereich wurden zwar voneinander abgesetzt, jedoch zu einer plastischen Einheit verbunden. Diese Station markiert in gewissem Sinne den Anfang einer architektonischen Neuorientierung im Bereich des Seilbahnbaus in Vorarlberg und ist gleichzeitig das erste Beispiel eines Stationsgebäudes aus dem reichhaltigen Werk von Leopold Kaufmann.

Doppelsesselbahn Schideck - Sportgastein, Salzburg (A)

46 47

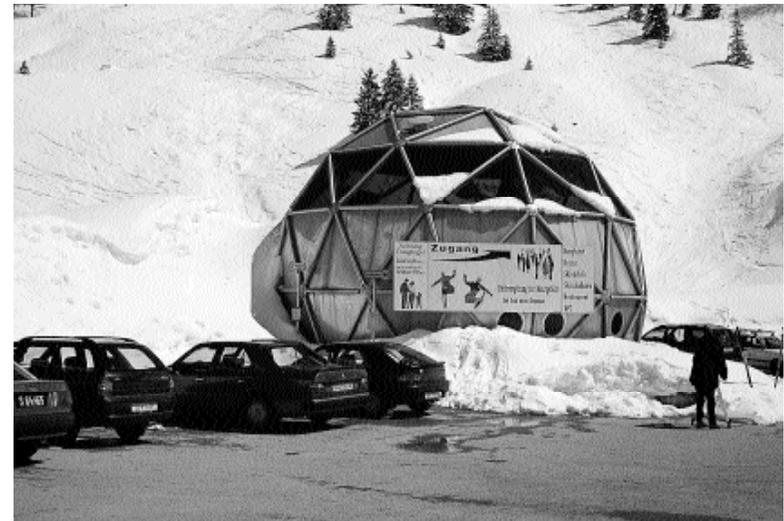
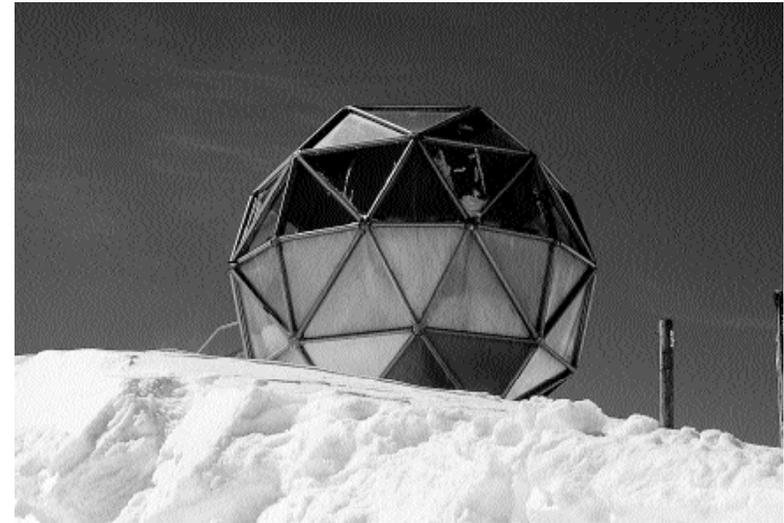
1972

B	Doppelsesselbahn
K	Gasteiner Bergbahnen AG, Bad Hofgastein
A	Gerhard Garstenauer
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	23.3.1972
OT	Sportgastein 1579 m
OB	Schideck 2169 m
H	590 m
L	1521 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Norbert Mayr)



Bad Gastein war in der Donaumonarchie einer der mondänsten Kurorte Europas. Auf diese touristische Hochphase folgte der langsame Niedergang, dem in den 60er Jahren Bürgermeister Anton Kerschbaumer durch neue Ideen und vor allem mit Unterstützung des Architekten Gerhard Garstenauer entgegenwirken wollte. Als ein gestalterischer Ausdruck dieser Aufbruchsstimmung kann die mittlerweile stillgelegte Doppelsesselbahn Schideck mit ihren vier sphärischen Gebäuden (Tal- und Bergstation, Beobachtungs- und Aussichtskugel) aus Aluminium angesehen werden. Garstenauer nahm die Idee der geodätischen Kuppeln des Architekten Buckminster Fuller auf und transponierte diese in die Bergwelt. Das Ergebnis ist ein bis heute futuristisch anmutendes Ensemble von »kristallinen« Bauten, die in ihrer technoiden Ästhetik eine andere Einstellung zum landschaftsverbundenen Bauen sichtbar machen. Da in dieser Höhe nur wenige Monate im Jahr gebaut werden kann, wurden die relativ leichten Kuppeln im Tal vorgefertigt und mit einem Hubschrauber auf vorbereitete Fundamente versetzt. Von den vier Kuppeln sind heute leider nur mehr drei erhalten und werden trotz ihrer architekturhistorischen Bedeutung nicht adäquat verwendet.



Weibermahdbahn - Lech a. Arlberg, Vorarlberg (A)

48 49

1985

B	Vierersessellift
K	Skilifte Lech Ing. Bildstein GmbH, Lech a. Arlberg
A	Hans Riemelmoser
S	Fa. Brüder Girak GesmbH, Korneuburg
I	17.10.1985
OT	Weibermahd 1786 m
OB	Petersboden 1919 m
H	133 m
L	752 m

Bergstation (Fotos: Hans Riemelmoser)



Die Weibermahdbahn wurde als erste Umlaufsesselbahn mit Vierersessel in Österreich konzipiert. Dem Grundgedanken folgend, dass ein Lift primär eine Beförd erungsmaschine mit eindeutigen Aufgaben (Einstieg - Fahrt - Ausstieg) ist, plante Hans Riemelmoser eine Station, deren zeichenhafte Ästhetik aus der Übersetzung ihrer Funktionen abgeleitet wurde. Da der wichtigste Teil der Anlage das Antriebsaggregat ist, wurde dieses weithin sichtbar zwischen die verglaste Trägerkonstruktion gelegt. Die mit Klarglas versehene Fachwerkskonstruktion lässt das Gebäude transparent und leicht erscheinen. Demgegenüber unterstreicht die Maßigkeit des »Fußes« die Verbindung des Baukörpers zur Erde und macht die statischen Verhältnisse ablesbar. Um die Zeichenhaftigkeit der Station noch zu unterstreichen, wurde die Fassade mit dunkelblau-grauem Trapezblech eingekleidet und die Stahl- und Fensterprofile rot gestrichen. Die Weibermahdbahn kann gemeinsam mit den Stationen von Garstener in Sportgastein als bauliches Zeichen für den Einzug eines stärker konstruktiv orientierten Denkens in die alpine Architektur aufgefasst werden.

Seilbahn Hochbrixen - Brixen i. Thale, Tirol (A)

50 51

1986

B	Einseilumlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Bergbahn Brixen i. Thale AG, Brixen i. Thale
A	Karl Heinz - Dieter Mathoi - Jörg Strelti
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	17.12.1986
OT	Brixen i. Thale 800 m
OB	Filzalm 1300 m
H	500 m
L	1762 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Karl Heinz)



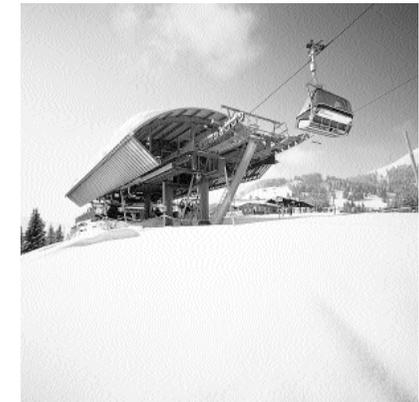
»Den Architekten war es ein Anliegen, die moderne Seilbahntechnik nicht zu verstecken und die Leichtigkeit des Bergan- bzw. Bergab-schwebens in den Stationsbauten zum Ausdruck zu bringen. Das geschah durch eine leichte Stahlkonstruktion, die das Dach vom übrigen Baukörper abhebt«, schrieb Karl Heinz über das Projekt. Diese Bahn markiert in gewissem Sinne, nach einer langen Zeit des gestalterischen Stillstandes, den Einzug von Architektur in den Tiroler Seilbahnbau. Einem konstruktiven Lösungsansatz verpflichtet, interpretieren die Architekten die Stationen als architektonisch verfeinerte Zweckbauten, die in Beton, Glas und Stahl ausgeführt wurden. Ohne auf die damals wie heute üblichen regionalistischen Versatzstücke und Klischees zurückzugreifen, errichteten die Architekten zwei zeitgemäße und gleichzeitig dem traditionellen Bauen verbundene Gebäude, die ihre Kraft genau aus dieser Spannung erhalten.

Zinsberglift - Brixen i. Thale, Tirol (A)

1987

B	Kuppelbare Vierersesselbahn
K	Bergbahn Brixen i. Thale AG, Brixen i. Thale
A	Karl Heinz - Dieter Mathoi - Jörg Strelti
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	4.12.1987
OT	Hochbrixen 1300 m
OB	Zinsberg 1600 m
H	300 m
L	1450 m

Talstation (Foto: Karl Heinz)



Ein Jahr nach der Errichtung der Gondelbahn verwirklichten Heinz-Mathoi-Strelti die Talstation des sogenannten »Bubble Express«. In diesem Fall gingen sie vom sonst üblichen Bau eines massiven Gebäudes ab und gestalteten ein über der Liftkonstruktion schwebendes Dach, das sich durch seine Leichtigkeit und Transparenz auszeichnet.

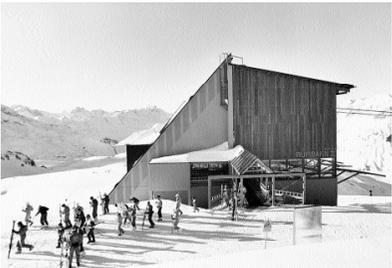
Rüfikopfbahn II - Lech a. Arlberg, Vorarlberg (A)

52 53

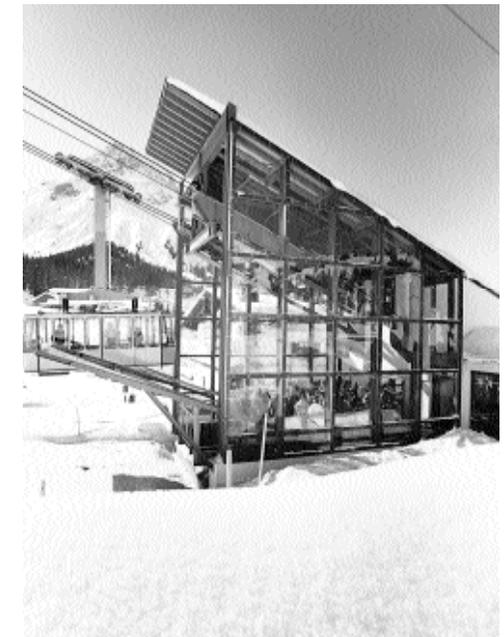
1987

B	Pendelbahn
K	Rüfikopf Seilbahn GmbH & Co, Lech a. Arlberg
A	Leopold Kaufmann
S	Arge Fa. Waagner-Biró, Wien; Fa. Garaventa AG, Goldau
I	6.12.1987
OT	Lech a. Arlberg 1456 m
OB	Rüfikopf 2344 m
H	888 m
L	2173 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Leopold Kaufmann)



Der Bau der Talstation war wesentlich durch das notwendige Einfügen in das Ensemble des Dorfes mit der alten, weiterhin in Betrieb bleibenden Rüfikopfbahn und den angrenzenden Häusern sowohl platzmäßig wie auch formal bestimmt. Leopold Kaufmann gelang es, durch die schmale Form des Empfangsgebäudes und der Wagenhalle und durch den Einsatz von Stahl, Holz und Glas eine leichte und transparente Station zu entwickeln. Trotz extrem hoher Beanspruchung – immerhin müssen die Kräfte der Seillänge abgetragen werden – verwirklichte Leopold Kaufmann eine reduzierte Konstruktion, die mit ihrem Pultdach eine zeitgemäße Antwort auf die vorhandene Situation abgibt. Die Bergstation nimmt optisch die Bewegung der einfahrenden Seilbahnen auf und leitet sie durch das schräg abfallende Dach in den Boden weiter.



Kaiserburgbahn II - Bad Kleinkirchheim, Kärnten (A)

54 55

1987

B	Einseilumlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Bad Kleinkirchheimer Bergbahnen Sport- u. Kuranlagen GmbH & Co KG
A	Hubert Prachensky
S	Fa. Brüder Girak GesmbH, Korneuburg
I	12.12.1987
OT	Waldtratte 1363 m
OB	Kaiserburg 2043 m
H	680 m
L	2359 m

Bergstation (Fotos: Günter Wett)



Ähnlich einer archaischen Burg »thront« die Bergstation der Kaiserburgbahn in der Felslandschaft. Hubert Prachensky reagierte mit seinem Entwurf in gewissem Sinne metaphorisch bzw. sprachlich auf den Namen der Seilbahn wie auf die karge Umgebung. Seine gestalterische Antwort auf die Aufgabenstellung und die steinige Gebirgssituation erfolgte direkt, mit einer bildhaften Idee, die nicht frei von einer zeichenhaften ironischen Note und gleichzeitig auch mit einem Schuss Pathos versehen ist. Man kann sich förmlich vorstellen, wie nach der Berücksichtigung des Bauortes und nach dem internen Ideenfindungsprozess im Büro von Hubert Prachensky das Modell aus Ton geformt wurde und letztlich seine skulpturale Prägnanz bekam. Man spürt am fertigen Gebäude fast die Finger des Modellbauers und die »handwerkliche« Herangehensweise an das Thema. Wie eine künstliche Felsformation steht das Bauwerk in der Nähe des Gipfels und dramatisiert den Ort durch seine autonome Erscheinung. Die Bergstation der Kaiserburgbahn ist sicher ein ungewöhnliches und möglicherweise für manche Touristen gewöhnungsbedürftiges Projekt; was man ihr aber nicht absprechen kann, sind ihre Zeichenhaftigkeit und ihre gestalterische Eigenständigkeit.



Grießkareckbahn II - Wagrain, Salzburg (A)

56 57

1988

B	Einseilumlaufbahn mit 10-Personen-Kabinen
K	Bergbahnen AG Wagrain, Wagrain
A	Helmut Dietrich, Christian Lenz
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	17.12.1988
OM	Grießkareck 1250 m
OB	Grießkareck 1814 m
H	564 m
L	2049 m

Mittel- und Bergstation (Fotos: Margherita Spiluttini)



Die Mittelstation besteht aus einem Bahnhof für etwa 80 Kabinen und einem Stationsbereich, der neben dem eigentlichen technischen Baukörper liegt und den Knick der Bahnachse aufnimmt. Der Stahlskelettbau wird mit einer stehenden Holzverschalung und Glasflächen umschlossen und ragt weithin sichtbar auf einer Hangstufe. Während Helmut Dietrich und Christian Lenz die Mittelstation als »Gebäude« konzipierten, wurde die Bergstation als Bauwerk auf das notwendigste reduziert und als reine Ausstiegsplattform errichtet, die ihren technischen Charakter bewusst ausspielt.



Festkogelbahn - Obergurgl, Tirol (A)

58 59

1989

B	Einseilumlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Liiftgesellschaft Obergurgl GmbH, Obergurgl
A	Peter Thurner, Antonius Lanzinger
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	8.12.1989
OT	Obergurgl 1910 m
OB	Festkogel 2671 m
H	761 m
L	2169 m

Bergstation (Fotos: Peter Thurner)



Das Bauen in den Bergen, vor allem im Bereich der Seilbahnarchitektur, ist immer durch die Spannung zwischen der bestehenden Natur und dem gestalterischen Eingriff durch unsere Zivilisation bestimmt. Die Dramatik der Landschaft fordert die Architekten zu unterschiedlichen Antworten und Lösungsansätzen heraus. Im Fall der Bergstation der Festkogelbahn reagierten Peter Thurner und Antonius Lanzinger mit einer technisch und konstruktiv bestimmten autonomen Skulptur. Der massive weiße Sockel, das aufgesetzte, leichte Dach und die deutliche Trennung zwischen Gondel einlauf und Wagenbahnhof sind die architektonischen Merkmale des Entwurfs. Die Dynamik der Erschließung wird zeichenhaft am Bauwerk sichtbar gemacht, indem vor allem im Sockelbereich das Thema der Bewegung transformiert wird. Die Materialpalette ist ganz auf Industrieprodukte abgestimmt und unterstützt das Wesen des Entwurfs, nämlich die Spannung zwischen Technik und Natur architektonisch zu thematisieren.



Gipfelbahn Kitzsteinhorn - Kaprun, Salzburg (A)

60 61

1990

B	Standseilbahn
K	Gletscherbahnen Kaprun AG, Kaprun
A	Hans Riemelmoser
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	4.1.1990
OT	Kitzsteinhorn 2928 m
OB	Kitzsteinhorn 3029 m
H	91 m
L	257 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Helmut Glaninger)



Nicht unähnlich dem Grundgedanken, den er bei der Weibermahdbahn angewandt hatte, interpretiert Hans Riemelmoser die Stationsgebäude der Standseilbahn auf das Kitzsteinhorn. Es sind technisch und konstruktiv bestimmte Baukörper, die ihre Funktion und ihre Bedeutung nicht zu verschleiern versuchen. Besonders die Talstation zeichnet sich durch ihre technoide Form aus, die zwar aus den Bedingungen der Antriebstechnik ableitbar ist, jedoch durch die gestalterische Betonung und Materialsprache einen prägnanten architektonischen Ausdruck erreicht. Unterstützt wird der technoide Eindruck, den die Station vermittelt, noch durch den Umstand, dass diese unbesetzt ist und nur mit Fernsehkameras von der Bergstation überwacht wird.



Boe-Bahn - Corvara, Südtirol (I)

62 63

1992

B	Einseilumlaufbahn mit 12-Personen-Kabinen
K	Funivie del Boé S.p.A.
A	Hugo Kostner, Carmen Aster-Kostner
S	Fa. Leitner AG, Sterzing
I	19.12.1992
OT	Corvara 1547 m
OB	Lago Boe 2200 m
H	653 m
L	2634 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Boe-Bahnen)



Die Anfänge des Fremdenverkehrs im Gadertal gehen auf die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts zurück, waren aber vor allem durch einen spezifischen Sommertourismus bestimmt. Erst in der Zwischenkriegszeit wurde die Region um Corvara von den Wintersportlern entdeckt, und 1938 reagierte man im Gadertal auf diesen Umstand, indem man die erste Aufstiegshilfe in Form eines Schlittenlifts baute. Mittlerweile zählt das Gadertal zu einem der wichtigsten Wintersportregionen Südtirols. Um den neuen Anforderungen zu entsprechen und den Besucherstrom zu bewältigen, wurde 1991 mit dem Bau der Seilbahnanlage begonnen. Die neuen Stationen der Boe-Bahn zeichnen sich durch ihre Dachkonstruktion aus, indem sie symbolhaft die Form der Berggipfel zitieren. In ihren verglasten Stirnfronten spiegelt sich die markante Kulisse der Dolomiten und macht die Berge zum Bestandteil des Gebäudes.

Zugspitz-Gipfelbahn - Garmisch Partenkirchen, Bayern (D)

64 65

1992

B	Pendelbahn
K	Bayerische Zugspitzbahn AG, Garmisch Partenkirchen
A	Josef Zimprich
S	Fa. Hölzl Seilbahnbau GmbH, Lana
I	21.12.1992
OT	Zugspitz-Platt 2587 m
OB	Zugspitzgipfel 2946 m
H	359 m
L	995 m

Bergstation (Fotos: Bayerische Zugspitzbahn)



Die auf den höchsten Berg Deutschlands führende Zugspitzbahn gilt als eine der meist frequentiertesten Aussichtsbahnen im Alpenraum. Sie erschließt eine Bergstation mit Restaurant, einen Kunstgalerieraum und eine Aussichtsplattform sowie eine von Architekt Hans Maurer 1978 fertiggestellte Funkübertragungsstelle. Das unweit des Gipfels gelegene Ensemble von unterschiedlichen Bauwerken markiert in gewisser Weise den Gipfelgrat der Zugspitze und wurde unter äußerst schwierigen technischen wie topografischen Bedingungen errichtet. Aufgrund der begrenzten örtlichen Verhältnisse unterlagen die Entwürfe der Architekten weniger landschaftverbundenen Kriterien, sondern kamen unter » städtebaulichen Zwängen « (Hans Maurer) zustande. Insofern vermittelt das Ensemble auch einen eher urbanen Eindruck, der noch durch die Wahl der Materialien wie der Konstruktionen verstärkt wird.

Steinmähderbahn - Lech a. Arlberg, Vorarlberg (A)

66 67

1993

B	Vierersesselbahn
K	Skilifte Lech Ing. Bildstein GmbH, Lech a. Arlberg
A	Hans Riemelmoser
S	Fa. Brüder Girak GmbH, Korneuburg
I	25.11.1993
OT	Zugertobel 1822 m
OB	Zuger Hochlicht 2298 m
H	476 m
L	1275 m

Talstation (Foto: Ulrich Ammann)

Bergstation (Foto: Hans Riemelmoser)



Betrachtet man die Liste der Projekte von Hans Riemelmoser in Lech am Arlberg (1985 Weibermahdbahn, 1988 Zugerbergbahn, 1990 Schlegelkopfbahn, 1995 Rotschrofenbahn und im gleichen Jahr die Steinmähderbahn), so fällt einem auf den ersten Blick einerseits die Kontinuität der Zusammenarbeit zwischen Architekt und Seilbahnunternehmer auf, andererseits verdeutlichen die Stationen den steten Prozess der formalen wie technischen Veränderungen innerhalb des Seilbahnbaus. Architektur im besten Sinne reagiert auf diesen Wandel und formt ihn mit. Im Fall der Steinmähderbahn errichtete Riemelmoser eine transparente, leichte und die Landschaft interpretierende Talstation und die Bergstation als ein auf das Wesentliche reduziertes technisches Gebäude. Vergleichbar der Station des Zinsberglifts in Brixen im Tale von Heinz-Matthoi-Streli formuliert er einen Schutzraum für die Technik, der gleichzeitig als Schirm für die ankommenden Skifahrer dient.

Petzenbahn - Feistritz ob Bleiburg, Kärnten (A)

68 69

1993

B	Einseilumlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Petzenbergbahnen GmbH, St. Michael
A	Rudolf Gitschthaler
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	18.12.1993
OT	Unterort 657 m
OB	Siebenhütten 1713 m
H	1056 m
L	2707 m

Bergstation (Fotos: Gisela Erlacher)



Die Bergstation der Petzenbahn von Rudolf Gitschthaler zeichnet sich durch ihre leichte, luftige und technisch bestimmte Erscheinung aus. Mit wenigen materiellen Mitteln (vor allem Beton, Stahl und Glas) entstand im besten Sinne des Wortes eine »reine« Seilbahnstation, die nichts weiter machen will, als da zu stehen und ihre primäre Funktion zu erfüllen. Sie definiert als transparente Hülle den Ort und stellt ihre technischen »Eingeweide« gleichsam zur Schau. Die Konzentration des Bauwerks auf seinen Zweck erzeugt eine optische Klarheit, die gerade in stark touristisch ausgerichteten Regionen selten anzutreffen ist. Mit einem Minimum an Gestaltung wurde ein Optimum an architektonischer Prägnanz erreicht.

Riffelseebahn - St. Leonhard i. Pitztal, Tirol (A)

70 71

1994

B	Einseilumlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Pitztaler Gletscherbahn GmbH & Co KG, St. Leonhard i. Pitztal
A	Josef Lackner
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	22.12.1994
OT	Mandarfen 1680 m
OB	Riffelsee 2294 m
H	614 m
L	1341 m

Talstation (Fotos: Günter Wett)



Die Talstation der Riffelseebahn von Josef Lackner zählt in ihrer architektonischen Eigenwilligkeit zu einem die zeitgemässe Formensprache konterkarierenden Projekt und hebt sich sowohl von den vorgestellten Bauten wie auch von den nicht präsentierten Stationen im sogenannten alpenländischen Stil ab. Formal und inhaltlich spielt Josef Lackner bei seiner Station mit traditionellen Elementen und Themen des regionalen Bauens, er greift sie auf, um sie in eine ungewöhnliche und neue Bedeutung zu transformieren. Er verwendet einerseits Holzschindeln, die traditionellerweise für Fassaden eingesetzt werden und unter Architekten als eher altmodisches Material gelten, um andererseits einen autonomen und ganz aus dem zeitgemäßen Raum- und Funktionsprogramm entwickelten Baukörper damit einzukleiden. In gewisser Weise arbeitet Lackner im Zwischenraum von Tradition und Moderne, er nimmt alte aber bewährte Themen bzw. Lösungen auf und setzt sich bewusst von Moden und Konventionen ab, um eine unverwechselbare, prägnante und mitunter auch schwer verständliche Sprache zu sprechen.



Golmerbahn - Vandans/Golm, Vorarlberg (A)

72 73

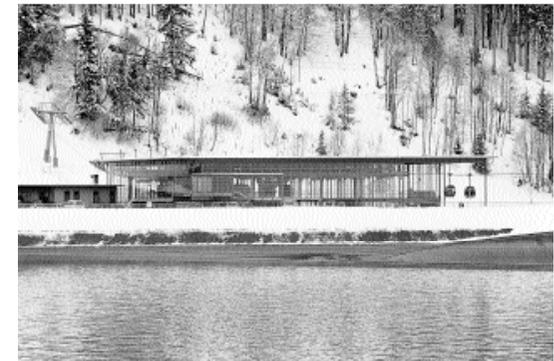
1995

B	Einseilumlaufbahn mit 8-Personen-Kabinen
K	Vorarlberger Illwerke AG; Illwerke Seilbahn-BetriebsgesmbH, Bregenz
A	Leopold Kaufmann
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	16.12.1995
OT	Vandans 655 m
OM	Latschau 1000 m, Matschwitz 1522 m
OB	Golm 1893 m
H	Vandans - Latschau 345 m, Latschau - Matschwitz 522 m, Matschwitz - Golm 371 m
L	Vandans - Latschau 1502 m, Latschau - Matschwitz 1143 m, Matschwitz - Golm 1139 m

Tal-, Winkel-, Mittel- und Bergstation (Fotos: Nikolaus Walter)



Es ist selten, dass ein Architekt ein ganzes Ensemble von Seilbahnstationen mit dieser Freiheit und Stringenz verwirklichen kann. Leopold Kaufmann zählt mit seiner dreißigjährigen Erfahrung und Ausdauer zu einem der Wegbereiter im Bereich der Seilbahnarchitektur. Im Fall der Golmerbahn gelang ihm ein international beachtetes und preisgekröntes Statement zum Thema Tourismusarchitektur und Bauen in den Bergen, das in seiner Klarheit und Zeichenhaftigkeit an die Pionierzeit der 20er Jahre anschließt. Alle Stationen sind vom Formenrepertoire durch eine von Transparenz und Leichtigkeit geprägte »High-Tech-Ästhetik« bestimmt. Durch die konsequente und präzise Verwendung von drei Materialien (Stahl, Holz, Glas), die Ausreizung der konstruktiven Möglichkeiten und die Unterscheidung bei allen Stationen zwischen Hülle und technischem Kern entsteht eine überzeugende architektonische Linie entlang der Erschließungsachse. Wichtig erscheint auch das Farbkonzept von Karl-Heinz Ströhle, das den Weg vom Tal in die Höhe begleitet. Vom intensiven Rot, über Orange, Gelb und Blau, bis zum kalten Grau spannt sich der Farbbogen, der die Gestaltung der einzelnen Stationen mitbestimmt.



EUB Möseralm - Fiss, Tirol (A)

74 75

1995

B	Einseilumlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Fisser Bergbahnen GmbH, Fiss
A	Peter Thurner, Antonius Lanzinger
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	16.12.1995
OT	Fiss/Pedrus- Doppelstation 1473 m
OB	Möser 1824 m
H	351 m
L	1644 m

Talstation (Fotos: Günter Wett)



Der Entwurf der Architekten Peter Thurner und Antonius Lanzinger ist das Resultat eines geladenen Wettbewerbs, den die Fisser Bergbahnen veranstalteten. Trotz der hohen Seilführung gelang es den Planern, durch die Ausnutzung eines Geländesprungs das Gebäude der Doppelstation relativ niedrig zu halten und in das Ortsbild der Gemeinde Fiss zu integrieren. Die technische Herausforderung, eine Station für zwei Seilbahnen zu errichten, lösten die Architekten dadurch, dass sie zwei Baukörper winkeltartig zueinander stellten und über eine einheitliche Blechdachhaut verbanden. Diese besteht aus zwei tonnenförmigen Dächern, die das Betriebsgebäude und die Einfahrtshallen der Kabinen schützen und schuppenartig den Baukörper abtrepfen. In einer grossen unterirdischen Halle wurde ein Bahnhof für die Gondeln beider Bahnen eingebaut.

Karrensesselbahn - Dornbirn, Vorarlberg (A)

76 77

1996

B	Pendelbahn
K	Dornbirner Seilbahn GmbH, Dornbirn
A	Leopold Kaufmann
S	Fa. Ludwig Steurer, Doren
I	17.11.1956; Renovierung, Neubau: 28.6.1996
OT	Dornbirn 464 m
OB	Karren 976 m
H	512 m
L	1475 m

Talstation und Restaurant (Fotos: Ralf Hämmerle)



Im Zuge der technischen Erneuerung der 1956 erbauten Karrensesselbahn wurde Leopold Kaufmann eingeladen, neben der Renovierung der alten Gebäude auch ein neues Ausflugsrestaurant zu planen. Kaufmann errichtete eine gläserne Kiste, die dramatisch über dem Abgrund schwebt und in deren Innenraum man zum Bestandteil der Landschaft wird. Scheinbar schwerelos kann man das Potential des panoramatischen Sehens hautnah erleben und nur durch Glas getrennt, Wind, Wetter und Lichtstimmungen genießen. Leopold Kaufmann inszeniert mit seinem transparenten Restaurant einerseits die Landschaft und andererseits den Vorgang des Essens bzw. Trinkens. Er überantwortet zwar einen Gutteil der Dramaturgie der Natur, lässt aber nichts ungenutzt, um dieser so effektiv wie mögliche eine Bühne zu bereiten.



Arena Express - Laax, Graubünden (CH)

78 79

1997

B	Einseilumlaufbahn
K	Weißer Arena AG, Laax
A	Marcus Gross, Werner Rüegg
S	Fa. Garaventa AG, Goldau
I	13.12.1997
OT	Flims 1096 m, Winkelstation Plaun 1626 m
OM	Zwischenstation Scansinas 1901 m
OB	Nagens 2131 m
H	Flims - Plaun 530 m, Plaun - Scansinas 275 m, Scansinas - Nagens 230 m
L	Flims - Plaun 3945 m, Plaun - Scansinas 818 m Scansinas - Nagens 1069 m

Tal-, Winkel-, Zwischen- und Bergstation (Fotos: Gaudenz Danuser)



Nicht unähnlich der Aufgabenstellung, die Leopold Kaufmann bei der Golmerbahn zu bewältigen hatte, bot sich den Schweizer Architekten Marcus Gross und Werner Rüegg die Chance, vier Stationen einer Seilbahnanlage zu entwerfen und zu bauen. Ihre Lösung bestand darin, dass sie die einzelnen Stationen als transparente Hüllen gestalteten, die von den Benutzern primär als Durchgangsstationen auf dem Weg zum Gipfel wahrgenommen werden. Dem Skifahrer soll vor allem ein Einblick in den technischen Kern des Bauwerks angeboten werden. Insofern wurden die Stationen als leichte, teilweise aus Holz oder Stahl bestehende Konstruktionen ausgebildet, die je nach Höhenlage durch die Materialwahl und ihr Aussehen auf die sich ändernden Situationen abgestimmt wurden.



Sonnenkopfbahn - Klösterle, Vorarlberg (A)

80 81

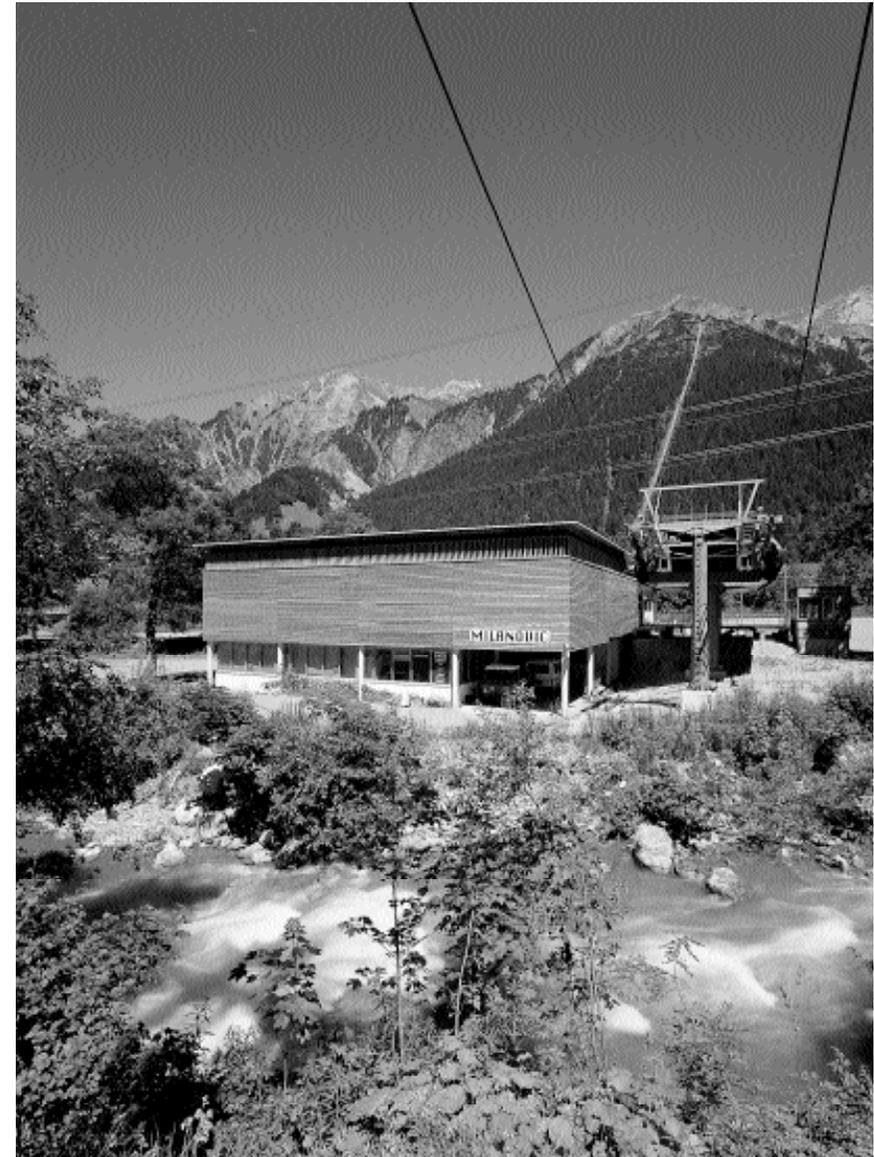
1997

B	Einseilumlaufbahn mit 8-Personen-Kabinen
K	Klostertaler Bergbahnen GmbH & Co KG, Innsbruck
A	Hermann Kaufmann
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	19.12.1997
OT	Klösterle/Danöfen 1001 m
OB	Sonnenkopf/Ried 1840 m
H	839 m
L	2087 m

Talstation (Fotos: Bruno Klomfar)



Die Talstation wurde unter Einbeziehung bestehender Substanz errichtet und erhielt zur Straße einen Vorplatz. Dieser wird durch ein großes Vordach aus Holz, getragen von Stahlsäulen und einem Stahlfachwerk, erzeugt. Unter dem Dachschirm eingeschoben und von ihm mit einem umlaufenden Fensterband abgesetzt, steht eine »Holzkiste«, die hauptsächlich als Gondelgarage dient. Diese Intervention von Hermann Kaufmann, die ganz in der Tradition der Vorarlberger Baukünstlerbewegung steht, erreicht mit wenigen und schlichten Mitteln ein Optimum an Qualität und belegt den Umstand, dass alte Stationen mit architektonischem Gefühl und Verstand erneuert und verfeinert werden können.



Steinplattenbahn - Waidring, Tirol (A)

82 83

1998

B Einseilumlaufbahn mit 15-Personen-Kabinen
K Steinplatte AufschließungsgesmbH & Co KG, Waidring
A Peter Thurner (Mitarbeiter: Paul Senfter)
S Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I 28.11.1998
OT Waidring/Rettenmoos 780 m
OB Waidring/Kammerköhr 1650 m
H 870 m
L 2813 m

Talstation (Fotos: Günter Wett)



In gewisser Anspielung auf die umgebende Berglandschaft formuliert Peter Thurner bei der Seilbahn in Waidring ein großes wellenförmiges Dach, unter das er sowohl das Betriebsgebäude wie die Seilbahnstation integrierte. Die verschiedenen Räume und Funktionsbereiche wurden durch diese abstrakte Geste miteinander verbunden und im wahrsten Sinne des Wortes unter einem Dach vereint. Die minimierte Dachkonstruktion, die auf dünnen Säulen ruht, schwebt gleichsam über dem Bauwerk und schafft große gedeckte Freiräume, die die Skifahrer vor Wind und Wetter weitgehend schützen und gleichzeitig die technischen Anlagen abschirmt.

Frau-Hitt-Lift - Innsbruck, Tirol (A)

84 85

1998

B	Doppelsesselbahn
K	Innsbrucker Nordkettenbahn GmbH & Co KG, Innsbruck
A	Holz-Box-Tirol (Armin Kathan, Christof Hrdlovics)
S	Fa. Leitner AG, Sterzing
I	12.12.1998
OT	Seegrube 1906 m
OB	Frau Hitt-Warte 1969 m
H	63 m
L	182 m

Tal- und Bergstation (Fotos: Günter Kresser)



Diese kleinen Lifthäuser, unmittelbar neben der Mittelstation der Nordkettenbahn gelegen, versuchen eine eigenständige und den örtlichen Gegebenheiten angemessene architektonische Aussage zu treffen. Die Einheiten sind mit 25,5 m² Grundfläche für die Talstation und 15 m² für die Bergstation im Vergleich zu anderen Stationen klein, entsprechen aber allen behördlichen und technischen Anforderungen. Um die Stationen schnell aufbauen zu können und dabei wetterunabhängig zu sein, entschied man sich für eine Stahl-Holz-Konstruktion, deren Einzelteile komplett vorgefertigt und per Hubschrauber an den jeweiligen Ort geflogen wurden. Die Fabrikationsdauer der Einzelteile betrug eine Woche, die Bauzeit vor Ort nur einen Tag. Dieses Faktum verdeutlicht, dass präzise Planung und die intelligente Reaktion auf äußere Bedingungen Zeit und vor allem Kosten sparen hilft.



Weitere Projekte aus den 80er und 90er Jahren, die wegen beschränkter Seitenzahl nicht berücksichtigt werden konnten:

86

Zeichenerklärung

B	Bahntyp/Bahnsystem
K	derzeitiger Konzessionsinhaber
A	Architekt der Stationsbauten
S	Seilbahntechnik - Lieferfirma
I	Tag der Inbetriebnahme

(Reihung nach Zeitpunkt der Inbetriebnahme)

Pitz-Express - Mandarfen, Tirol (A)

B	Standseilbahn
K	Pitztaler Gletscherbahn GmbH & Co KG, St. Leonhard i. P.
A	Werkgemeinschaft Innsbruck (Stationsgebäude); Josef Lackner (Zubau Bergstation)
S	Fa. Waagner-Biró, Wien
I	23.12.1983

Areitbahn - Zell a. See, Salzburg (A)

B	Einseil-Umlaufbahn in 3 Sektionen mit 6-Personen-Kabinen
K	Schmittenhöhebahn AG, Zell a. See
A	Rudolf Gitschthaler
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	15.12.1988, 14.12.1996

Pardatschgratbahn - Ischgl, Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn in 2 Sektionen mit 4-Personen-Kabinen
K	Silvretta Seilbahn AG, Ischgl
A	Franz Ladner
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	15.12.1990

Hornbahn - Kitzbühel, Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn in 2 Sektionen mit 6-Personen-Kabinen
K	Bergbahn AG Kitzbühel
A	Jörg Meise
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	14.12.1991

87

Brunnalmbahn - St. Jakob i. Defreggen, Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Bergbahn- und Skiliftgesellschaft St. Jakob i. D. GmbH, St. Jakob i. D.
A	Hartwig Fuchs
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	4.12.1992

Gamsgartenbahn - Neustift i. S., Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn in 2 Sektionen mit 6-Personen-Kabinen
K	Wintersport Tirol AG & Co Stubai Bergbahnen KG, Innsbruck
A	Heinz Pedrini, Martin Aufschneider, Kurt Riebler
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	12.12.1992

Lazidbahn - Serfaus, Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Seilbahn Komperdell GmbH, Serfaus
A	Ekkehard Hörmann
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	12.12.1992

Zwölferkogelbahn - Saalbach-Hinterglemm, Salzburg (A)

B	Einseil-Umlaufbahn mit 8-Personen-Kabinen
K	Hinterglemm Bergbahnen GmbH, Saalbach-Hinterglemm
A	Wolfgang Hartl
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	9.12.1993

Kreuzjochbahn - Fulpmes, Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn in 2 Sektionen mit 6-Personen-Kabinen
K	Schlick 2000 Skizentrum AG, Fulpmes
A	Alfred Oberhofer
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	18.12.1993, 23.12.1995

Penkenbahn - Mayrhofen, Tirol (A)

B	Zweiseil-Umlaufbahn mit 15 Personen-Kabinen
K	Mayrhofner Bergbahnen AG, Mayrhofen
A	Karl Schwärzler
S	Fa. Waagner-Biró, Wien
I	16.12.1995

Hahnenkammbahn - Kitzbühel, Tirol (A)

B	Pendelbahn/ Einseil-Umlaufbahn mit 6-Personen-Kabinen
K	Bergbahn AG Kitzbühel
A	Alfons Walde/ Jörg Meise
S	Fa. Brüder Girak GesmbH, Korneuburg
I	1927, Umbau: 6.12.1996

Kogelalmbahn - Wagrain, Salzburg (A)

B	Pendelbahn
K	Bergbahnen AG Wagrain
A	Josef Weiss
S	Fa. Ludwig Steurer, Doren
I	20.12.1996

Silvrettabahn - Ischgl, Tirol (A)

B	»Funitel« in 2 Sektionen mit 24 Personen-Kabinen
K	Silvretta Seilbahn AG, Ischgl
A	Franz Ladner
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	27.11.1998

Zürserseebahn - Züri a. Arlberg, Vorarlberg (A)

B	Vierersesselbahn
K	Zürser Liftanlagen und Liftbetriebe GmbH, Züri a. A.
A	Hans Riemelmoser
S	Fa. Brüder Girak GesmbH, Korneuburg
I	28.11.1998

Füssener Jöchle-Bahn - Grän, Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn mit 8-Personen-Kabinen
K	Liftgesellschaft Grän, Otto & Rudolf Schretter KG, Reutte
A	Dietmar Eberle
S	Fa. Doppelmayr Seilbahn-Vertriebsgesellschaft mbH, Wolfurt
I	12.9.1998

Falzebenbahn - Meran, Südtirol (I)

B	Einseil-Umlaufbahn mit 8-Personen-Kabinen
K	lfinger Seilbahnen AG Meran 2000, Meran
A	Alessio Condotta
S	Fa. Doppelmayr-Agamatic, Lana
I	19.12.1998

Goldriedbahn - Matrei i.O., Tirol (A)

B	Einseil-Umlaufbahn mit 8-Personen-Kabinen
K	Matreier Goldried Bergbahnen GmbH & Co KG, Matrei i. O.
A	Andreas Kranewitter
S	Fa. Leitner AG, Sterzing
I	23.12.1998