



BERGRESTAURANT/BERGSTATION HORBERGBAHN IN SCHWENDAU IM ZILLERTAL, TIROL
Reitter Pflieger Lakonische Verschränkung

Im Wirtschaftskörper der industriellen und kommerziellen Verwertung von alpiner Natur spielen Seilbahnen eine zentrale Rolle, vergleichbar dem Herzmuskel und den Schlagadern im anatomischen System. Die Verkabelung der Gebirge bis zu den Gletscher- und Gipfelregionen verknüpft heute die Bergwelt nahtlos mit der Hektik des urbanen Alltags. Vom Supermarkt bis zur Piste herrscht ein akustisches und optisches Kontinuum. Der Konflikt zwischen knallharter Naturausbeutung und sentimentalem Landschaftsmythos prägte natürlich auch die Entwicklungsgeschichte der Seilbahnanlagen und -stationen. Als Bautypen „ohne Geschichte“ und vorrangig technische Geräte konnten sie sich aber schneller als Hotel- oder andere Freizeitbauten der vordergründigen Formdebatte entwinden. So ist die Seilbahnarchitektur in den letzten zwei Jahrzehnten auch hierzulande eine primär technisch-effiziente Angelegenheit geworden, in der Formfragen nicht mehr auf rurale Muster des „Landschaftsgerechten“ regredieren müssen.

LACONIC CROSSOVER

Mountain Restaurant and Horbergbahn Cable Car station in Schwendau in Zillertal, Tyrol, Austria
 Cable cars play a central role in the economic structure of the industrial and commercial exploitation of Alpine countryside, comparable to the heart muscle and arteries in an anatomic system. The cabling of mountains right up to glacial and summit regions directly links the mountain world with hectic everyday urban life. An acoustic and optical continuum now exists between the supermarket and the piste. The conflict between the brutal exploitation of nature and the sentimental myth of landscape naturally governed the development of cable car routes and stations. As a building type 'without history' and as a primarily technical apparatus they were however able to tear themselves away from the central debates on form more readily than hotels and other recreational buildings. That is why cable car architecture in this country over the last two decades has mainly become a technically efficient affair which no longer has to regress to rural patterns of the 'landscape friendly' in terms of form.





Von Otto Kapfinger Vor Ungleichzeitigkeiten ist freilich auch dieses Genre nicht gefeit. Während man zuletzt etwa im Salzburgerischen die legendären Stationskuppeln von Gerhard Garstenauer der Verschrottung preisgab, entstanden in Tirol und Vorarlberg neue Anlagen und Konstruktionen, die sowohl die technische als auch die räumliche Dimension moderner Landschaftserfahrung überzeugend interpretieren. Helmut Reitter und Michael Pflieger haben die Möglichkeiten der Transformation des Kommerziellen in starke, heutige Bauzeichen bereits an diversen M-Preis-Hallen und beim vielbeachteten Freizeitzentrum in Zell am Ziller aufgezeigt. Mit der neuen Bergstation der Horbergbahn im Zillertal gelingt ihnen nun Vergleichbares auch im hochalpinen Bereich.

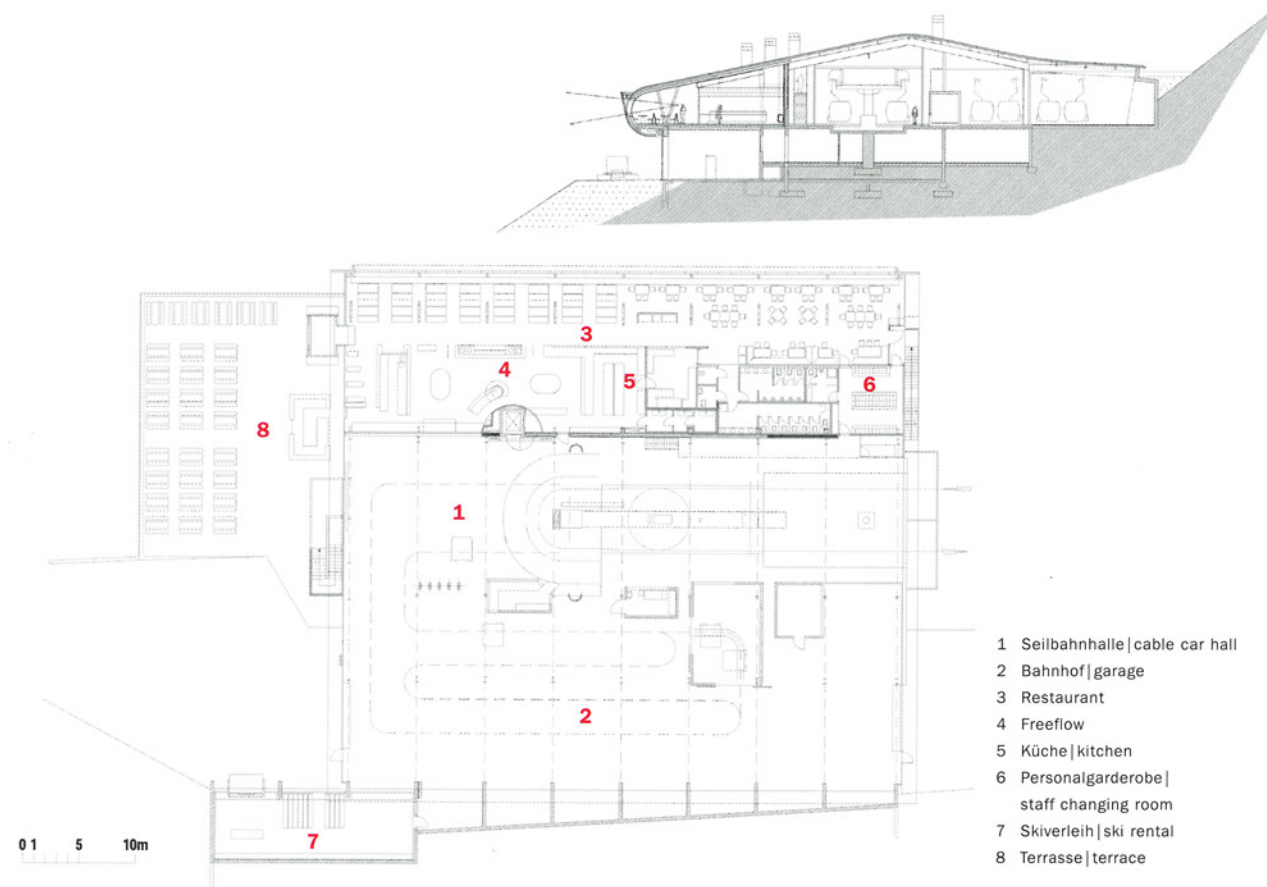
Der Neubau auf rund 1.700m Seehöhe entstand aus dem Bedarf, die aus den späten 1960er Jahren stammende Bergstation eines Hauptzubringers zum Skigebiet Schwendau-Penken auf aktuelle Anforderungen umzurüsten. Zunächst war vom Betreiber nur daran gedacht, das im Unterbau der Lifthalde bestehende Restaurant zu erweitern und auch bergseits zusätzliche Lagerräume anzudocken. Den Architekten gelang es dann, der quantitativen Erweiterung auch eine neue Qualität zu geben und eine gesamtheitliche Umformung des Bestandes mit einem maximalen Recycling der vorhandenen Tragstrukturen zu verbinden.

Die alte Satteldachhalle wurde an der Ostseite mit einigen neuen Jochen verlängert und an den Stirnseiten mit Vergasungen radikal geöffnet. Die bestehende Stahlkonstruktion erhielt eine neue Deckung in Calcit-Blech, und das Restaurant mit allen Nebenräumen wurde niveaugleich mit der Lifthalde an der Nord- und Talseite mit Holzleimbändern an die alte Stahlkonstruktion angehängt, wobei die alte Dachneigung in ein Halbkreisprofil übergeht, das nun die exponierte Nordflanke der Anlage technisch und auch semantisch sinnreich umgreift. So wurde aus der alten typologischen Setzung eine

neue topologische Form, erhielt die Hangkontur eine gestaltete Überformung, welche den Gegensatz zwischen dem Durchgangsraum der Verkehrsanlage und dem Verweilraum der Gaststätte gerade durch die Steigerung der jeweiligen Semantik zu einer Synthese bringt. Solche lakonische Verschränkung von Geborgenheit und Offenheit leistet auch die Material- und Formpalette der Innenausstattung, die alle rustikalen Klischees hinter sich lässt, aber auch der unsäglichen Discomanie der meisten neueren alpinen Schank- und Apres-Ski-Inszenierungen eine zeitgemäße, sinnliche Eleganz und Robustheit entgegensetzt.

Im attraktiven, immer schon geschäftstüchtigen Zillertal entstanden mit den Bauten für das Möbelhaus Wetscher, den Holzindustriellen Binder, mit dem Tourismuszentrum in Mayrhofen, dem Freizeitpark in Zell, einigen großen M-Preis Filialen und zuletzt mit der spektakulären Schau-Sennerei in Mayrhofen kräftige Lebenszeichen avancierter Baugesinnung. Wie fragil solche Phänomene aber immer noch sind, beweist die kürzlich durchgeführte, unfassbare Verschandelung der von Johannes Wiesflecker entworfenen Sennerei durch riesige, der klaren Architektur geradezu infantil aufs Dach gepropfte Papp-Kühe. Modernes Bauen in den Alpen ist auch in Österreich in Bewegung. Die Fortschritte sind hart erkämpft, die Entwicklung ist keineswegs linear. Mit Regressionen ist, wie übrigens in allen Naturzyklen, immer zu rechnen.

by Otto Kapfinger This genre is admittedly not immune to temporal discrepancies. Whilst the legendary station dome by Gerhard Garstenauer was ultimately left to the mercy of scrappers, new routes and constructions were built in Tyrol and Vorarlberg which convincingly interpreted the technical as well as the spatial dimension of the modern countryside experience. Helmut Reitter and Michael Pflieger have already



- 1 Seilbahnhalle | cable car hall
- 2 Bahnhof | garage
- 3 Restaurant
- 4 Freeflow
- 5 Küche | kitchen
- 6 Personalgarderobe | staff changing room
- 7 Skiverleih | ski rental
- 8 Terrasse | terrace

shown the possibilities of transforming the commercial with strong contemporary architectural gestures in diverse M-Preis supermarkets and in the leisure centre at Zell am Ziller, which received a lot of attention. Now they have also succeeded with something similar in upper regions with the new mountain station for the Horbergbahn cable car in Zillertal.

The new building at approximately 1,700m above sea level came about as it was necessary to modify the mountain cable car station built in the late 1960s to meet present demands. Originally the operators only considered extending the existing restaurant in the lower part of the lift hall and adding extra storage space behind the building. The architect was also able to invest the quantitative extension with a new quality and to combine a comprehensive remodelling of the structure with a maximum recycling of existing supporting structures.

The old pitched-roof hall was extended with some new bays at the eastern end and radically opened up with glazing at the end. The old steel construction was re-covered with new calcite sheeting, and the restaurant and all its ancillary spaces was connected to the old steel structure on the same level as the lift hall on the north and valley side with laminated timber beams, with the old roof slope flowing into a semi-circular profile which now encompasses the exposed northern flank of the building in a technically and semantically meaningful way.

A new topological form was created from an old typological setting, receiving the sloping contour of a structural remodelling which actually brings the contrast between the transit space of the cable car station and the recreational space of the restaurant to a synthesis through a gradual increase in the respective semantics. The palette of materials and forms also produces such a laconic crossing of security and openness which not only departs from all rustic clichés

but also counters the unspeakable disco mania of the majority of more recent bar and après-ski set-ups with an up-to-date, sensuous elegance and robustness. Strong vital signs of an advanced attitude to building were created in the attractive and always business-minded Zillertal with buildings for the furniture store Möbelhaus Wetscher, the wood fabricant Binder, the tourist centre in Mayrhofen, the leisure park in Zell, some large branches of M-Preis and finally with the spectacular Alpine dairy open to the public in Mayrhofen. Exactly how fragile such phenomena are though can be seen in the recent incomprehensible blotting of the Alpine dairy designed by Johannes Wiesflecker with gigantic cardboard cows propped up on the roof and, frankly, looking childish against the clear architecture. Modern building in the Alps is also in motion in Austria. The advances are hard won, the development is by no means linear. Regression is to be expected, as is always the case in every natural cycle.

Technische Daten | technical data

Bergrestaurant/Bergstation Horbergbahn
Schwendau im Zillertal/Österreich

Bauherr | client **Mayrhofner Bergbahnen AG**
Planung | planning **Architekten Reitter Pflieger**
Mitarbeiter | assistance **Lily Moser**
Statik | structural consultant **Dipl. Ing. Wilhelm Kaul, Wolfurt**
Zimmermann | carpenter **Rieder KG, Ried im Zillertal**
Stahlbau | steel structure **Stahlbau Martin, Braz**
Seilbahn | cable car **Doppelmayr Seilbahn Vertriebs GmbH, Wolfurt**

Nutzfläche floor area	4.276 m ²
Bebaute Fläche built-up area	2.987 m ²
Umbauter Raum cubage	15.690 m ³
Planungsbeginn start of planning	9/1999
Baubeginn start of construction	5/2000
Fertigstellung completion	12/2000
Baukosten building costs	60 Mio ATS
Kosten pro m ² cost per m ²	14.031,- ATS