© Adolf Bereuter

Patscherkofelbahn

Römerstrasse 81
6080 Igls, Österreich

ARCHITEKTUR
Innauer Matt Architekten
ao-architekten

BAUHERRSCHAFT
Stadt Innsbruck

TRAGWERKSPLANUNG
Dipl.-Ing. Alfred R. Brunnsteiner ZT-GmbH

FERTIGSTELLUNG
2018

SAMMLUNG
aut. architektur und tirol

PUBLIKATIONSDATUM
27. November 2020

Die 1928 eröffnete Patscherkofelbahn mit ihren von Architekt Hans Fessler geplanten Stationsbauten zählte mit der etwa gleichzeitig entstandenen Nordkettenbahn von Franz Baumann zu den Pionierleistungen alpinen Bauens. Während die Stationen der Nordkettenbahn sensibel revitalisiert und für eine zeitgemäße Seilbahntechnik adaptiert wurden, war dies bei der Patscherkofelbahn aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr vertretbar. Dazu kam, dass das zur Bergstation gehörige und unter Denkmalschutz stehende Berghotel von Hans Fessler bereits 2007 nach jahrelangem juristischen Tauziehen vom damaligen privaten Betreiber abgerissen wurde.

Nachdem die Stadt Innsbruck 2014 die Pendelbahn rückgekauft hatte, entschied sie sich zum Neubau einer modernen Einseilumlaufbahn und gleichzeitig zur Verlegung der Talstation von Igls hinauf auf die Römerstraße, den Standort des ehemaligen Sessellifts. Da dieser Lift wie alle übrigen abgetragen wurde, kommt der neuen Bahn eine Alleinstellung am Berg zu, die sich auch in der Gestaltung der Stationsbauten niederschlagen sollte.

Das 2016 aus einem geladenen Architekturwettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt der Vorarlberger Architekten Innauer Matt zeichnet sich durch eine sehr strenge und puristische Herangehensweise aus, die den Fokus auf die Funktion legt. Alle drei Stationsbauten bestehen aus quaderförmigen, in Sichtbeton ausgeführten Baukörpern mit einem mittig liegenden, höheren und weitgehend geschlossenen Kubus für die Seilbahntechnik und daran angelagerten, zum Teil weit auskragenden und transparenteren Bauteilen für die verschiedenen Zusatzfunktionen.

Die Talstation zeigt sich als breit gelagerte horizontale Anlage aus zwei, über einem gemeinsamen Sockelbauwerk versetzt zueinander angeordneten Hauptbaukörpern. Im östlichen Bauteil ist die Seilbahn mit den ihr zugeordneten Betriebsräumen untergebracht, im westlichen findet befinden sich das Skidepot, ein zweigeschoßiger Shop mit Skiverleih, Räume für die Skischule sowie ein großer Restaurantbereich mit

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

Terrasse. Die L-förmige Anordnung der Baukörper lässt im Norden und Süden qualitätvolle Außenräume entstehen, einen großzügigen Vorplatz mit Zugang zu Skischule und Shopbereich im Untergeschoß und einen nach Süden orientierten Ziel- und Sammelplatz vor Restaurant, Kassa und Shop im Erdgeschoß.

Die Mittelstation bildet das technische Herz der Seilbahnanlage. Dem gestalterischen Grundprinzip folgend sind hier die gesamte Seilbahntechnik und die Garage für die Gondeln bzw. für die Pistengeräte in einem weit ausladenden, horizontalen Bauteil untergebracht.

Die exponiert über der Baumgrenze liegende Bergstation sitzt als einfaches, klares Gebäude an der Hangkante. Im wiederum überhöhten Mittelteil liegt die eigentliche Seilbahnstation, die von zwei längs der Trassenführung angeordneten Tragscheiben flankiert wird. Zum Berg hin schließt eine querliegende, massive Wand den Bauköper ab, um bestmöglichen Schutz gegenüber möglichen Lawinenabgängen zu bieten. Im Osten der Station befinden sich Büros und Räumlichkeiten für die Skischule, im größeren westlichen Teil ein Restaurant mit vorgelagerter Sonnenterrasse.

Die Zielsetzung des Entwurfs, klare und selbstbewusst gestaltete Stationsgebäude zu entwickeln, setzt sich in der reduzierten und konsequenten Materialisierung fort. Die Außenhülle aller drei Stationen besteht aus dunkel eingefärbtem Beton, der ein Wechselspiel von Abstufungen schalglatter und gefräster Oberflächen aufweist. Im Kontrast zum massiven Stahlbetonkörper kamen Lärchenholzelemente und horizontale, raumgreifende Verglasungen zum Einsatz. Die Innenräume dieser robusten Hüllen wurden wiederum vorwiegend in Holz ausgeführt, wobei mit Esche, Fichte und Zirbe ausschließlich heimische Holzarten zum Einsatz kamen. Außerdem wurde eigens für die Patscherkofelbahn eine Möbelserie aus Tischen, Stühlen und Barhockern aus unbehandelter, massiver Esche gefertigt. (Text: Claudia Wedekind)

DATENBLATT

Architektur: Innauer Matt Architekten (Markus Innauer, Sven Matt), ao-architekten (Walter Niedrist, Andrea Zeich, Michael Felder)
Bauherrschaft: Stadt Innsbruck
Tragwerksplanung: Dipl.-Ing. Alfred R. Brunnsteiner ZT-GmbH (Alfred Brunnsteiner, Jörg Bergmann)
Fotografie: Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

Patscherkofelbahn

Maßnahme: Neubau
Funktion: Verkehr

Wettbewerb: 2015
Planung: 2015 - 2018
Ausführung: 2016 - 2018

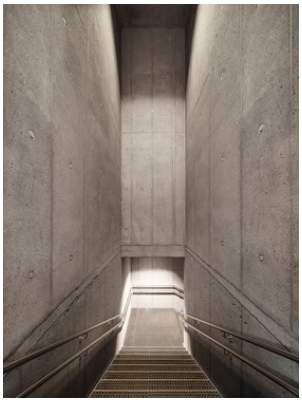
Nutzfläche: 6.220 m²

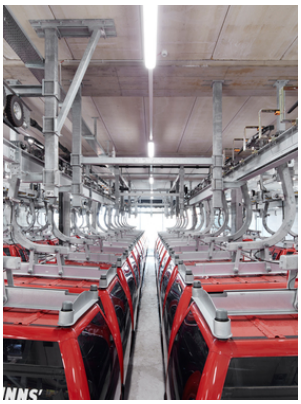
NACHHALTIGKEIT

Energiesysteme: Wärmepumpe
Materialwahl: Mischbau

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter


© Adolf Bereuter


© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

Patscherkofelbahn

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

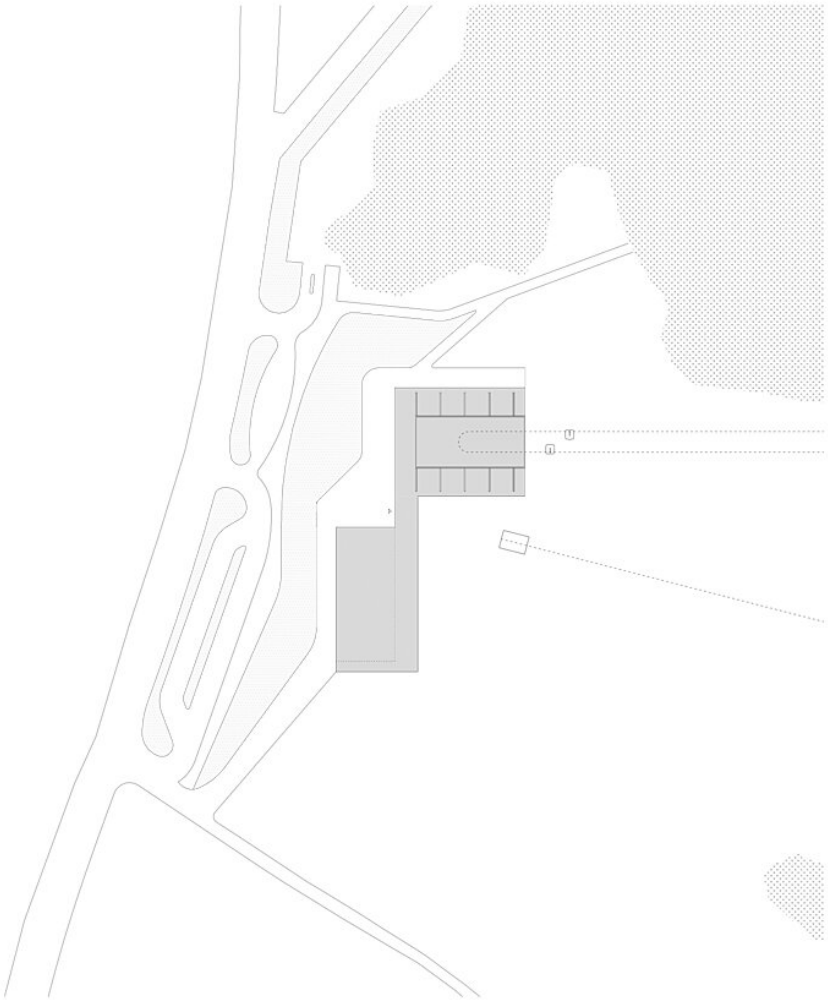
© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

© Adolf Bereuter

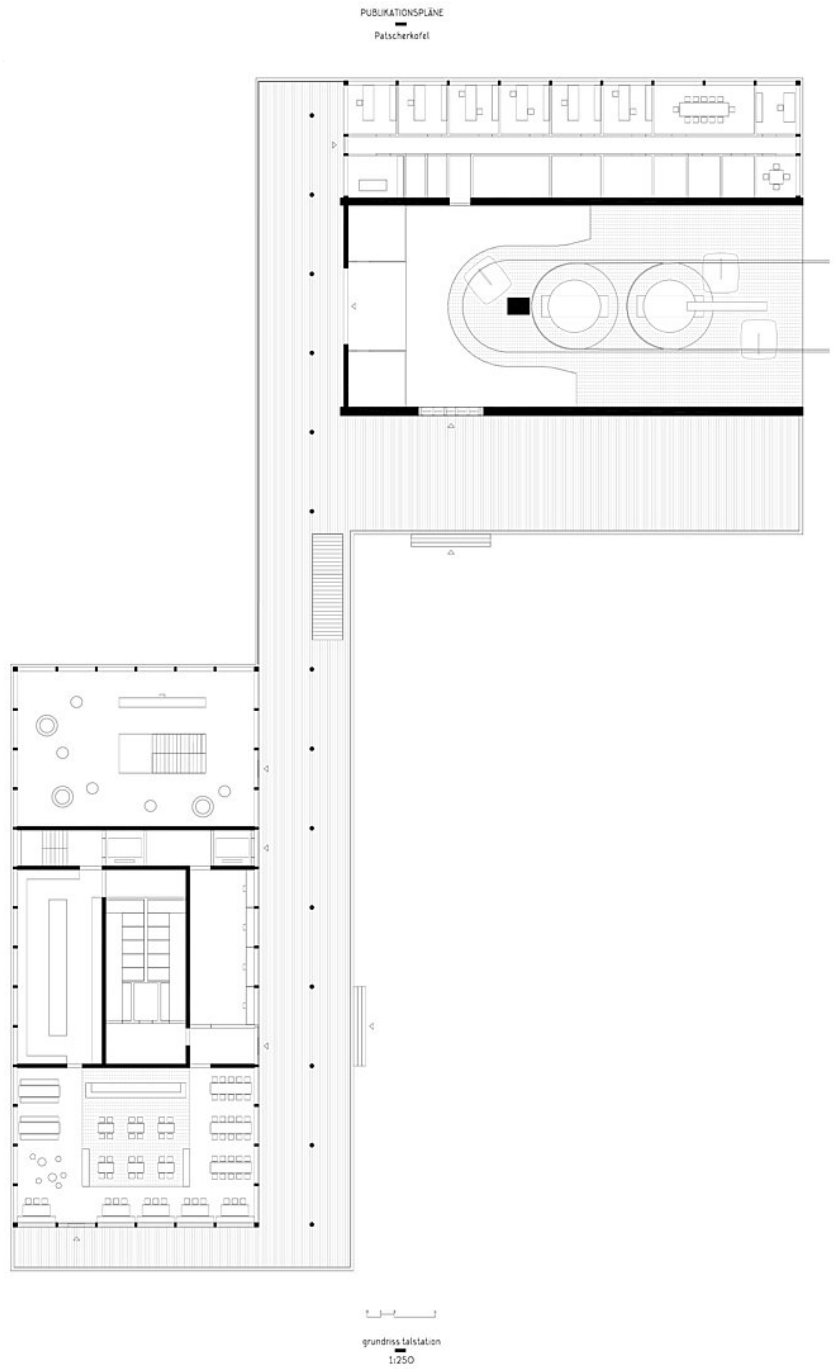
PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel

Patscherkofelbahn



lageplan talstation
1:1000

Lageplan Talstation

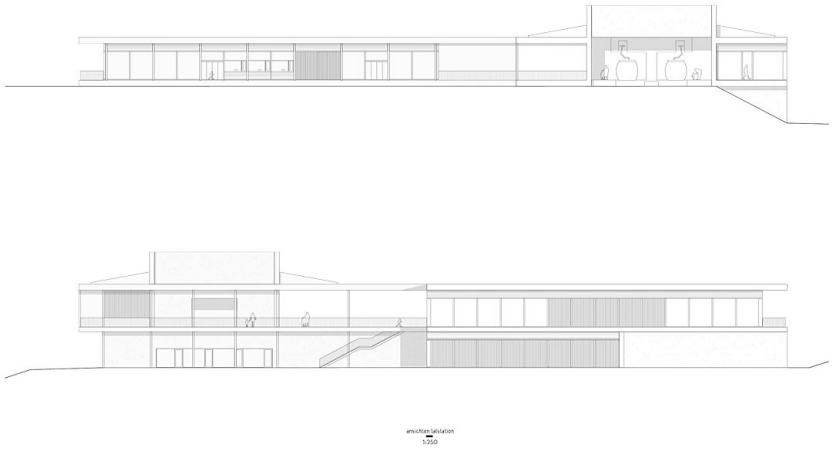


Patscherkofelbahn

Grundriss Talstation

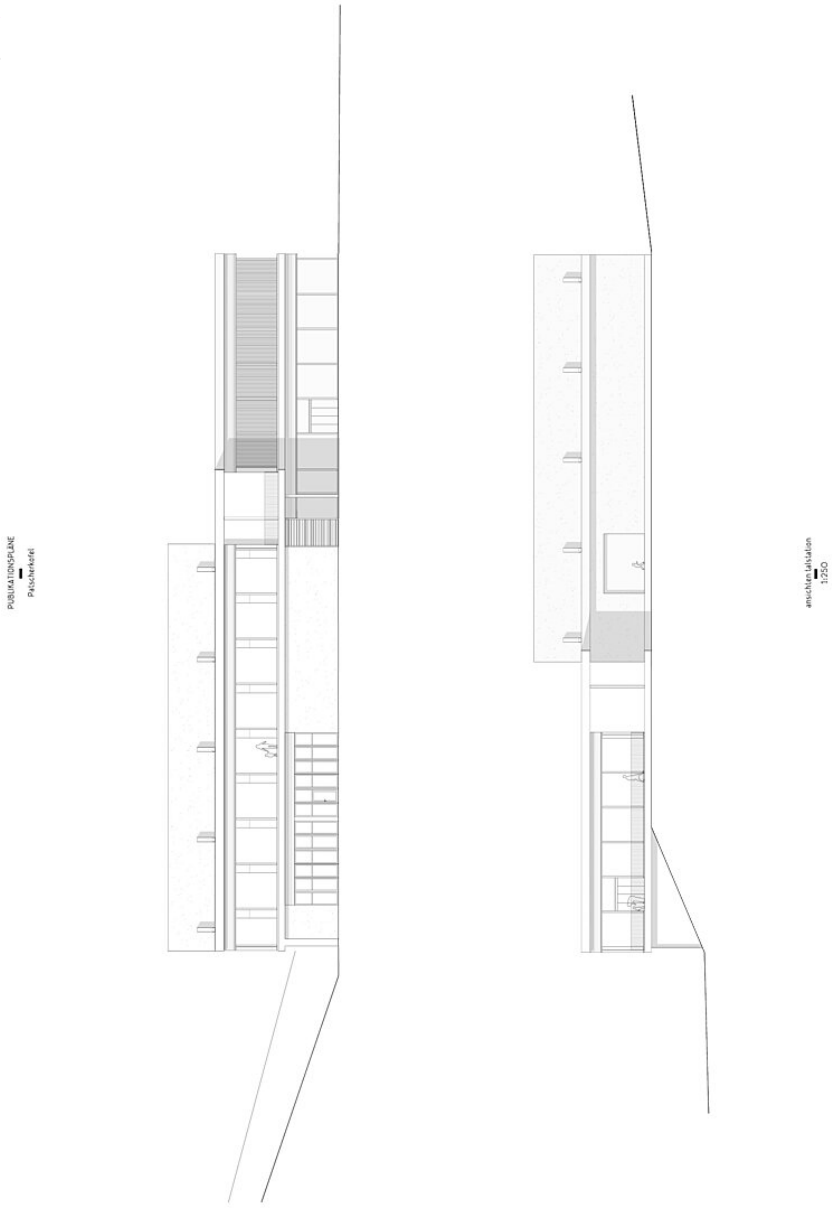
PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel

Patscherkofelbahn



ansichten talstation
1:250

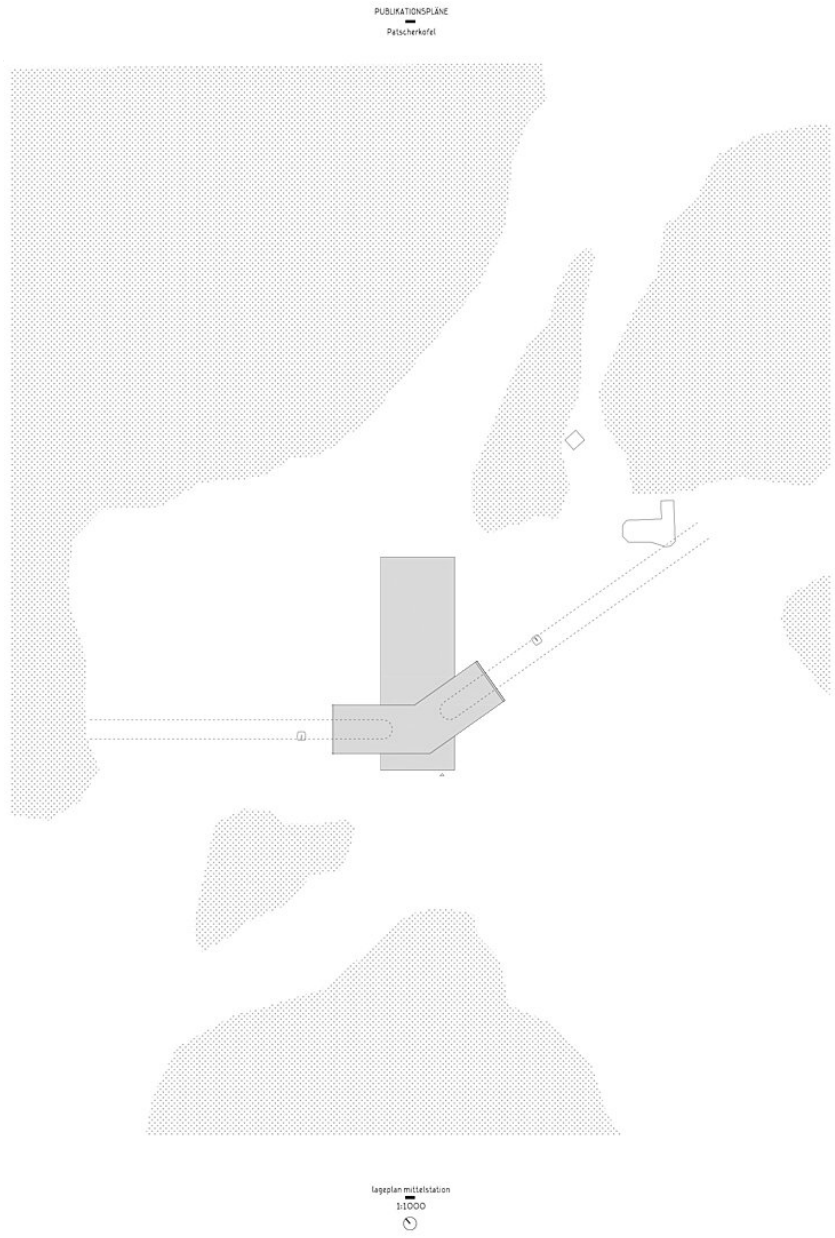
Ansichten Talstation



PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel

ansichten talstation
1:250

Ansichten Talstation

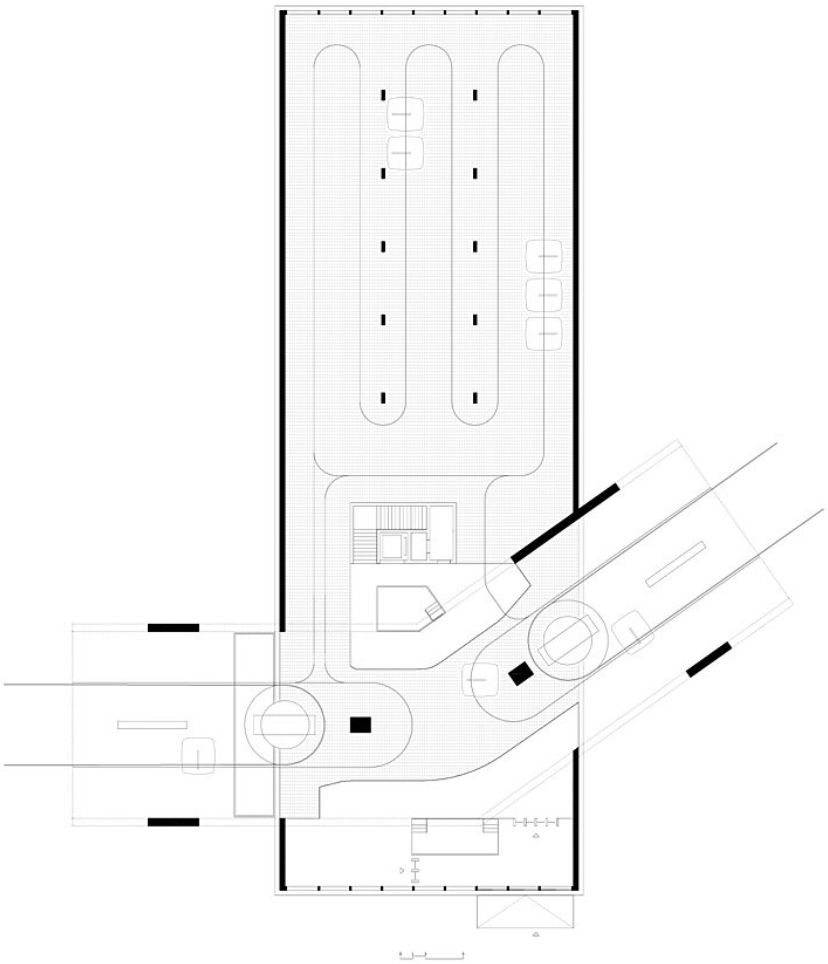


Patscherkofelbahn

Lageplan Mittelstation

PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel

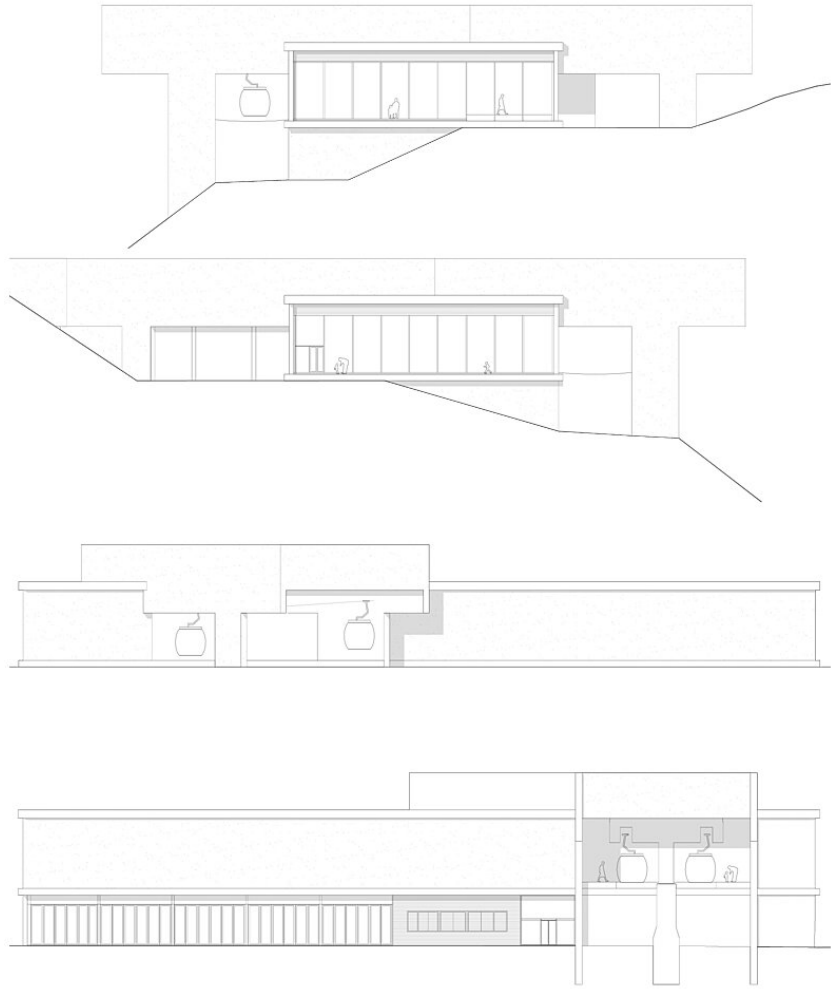
Patscherkofelbahn



grundriss mittelstation
1/250

Grundriss Mittelstation

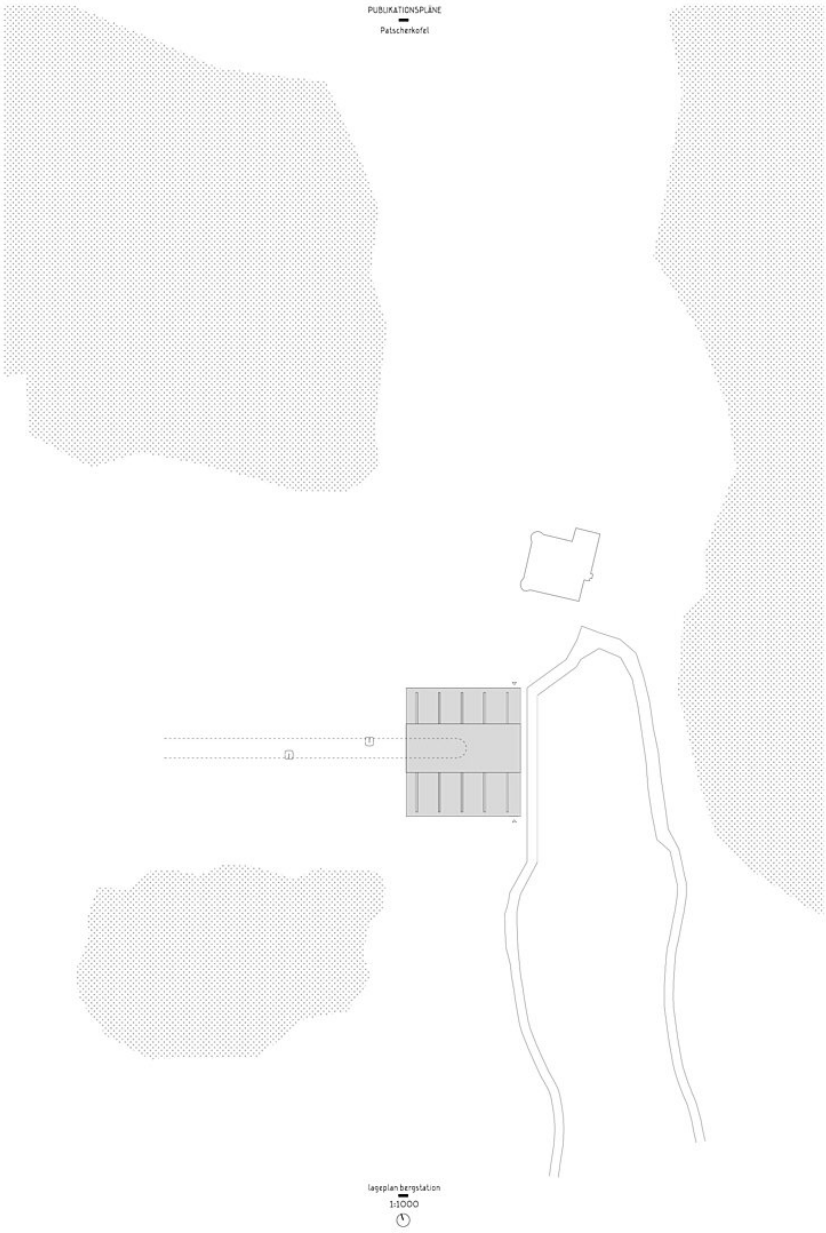
PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel



ansichten mittelstation
1:250

Patscherkofelbahn

Ansichten Mittelstation

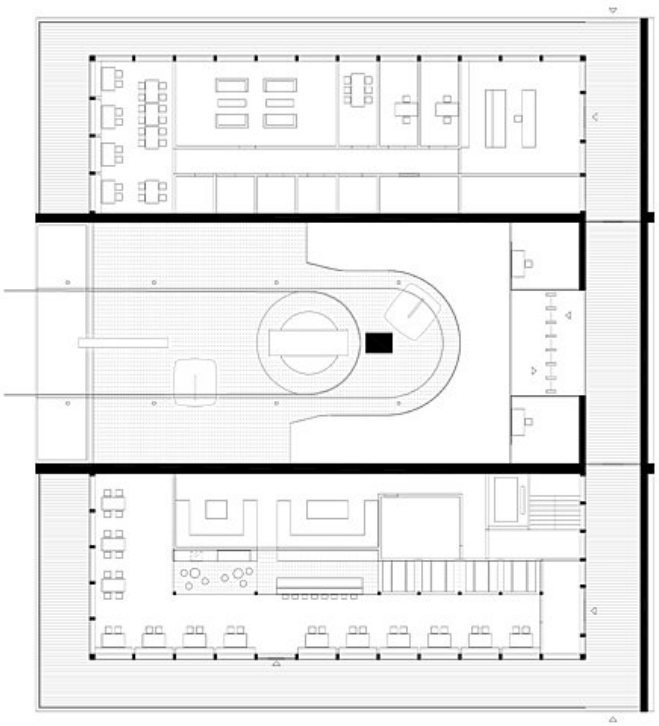


Patscherkofelbahn

Lageplan Bergstation

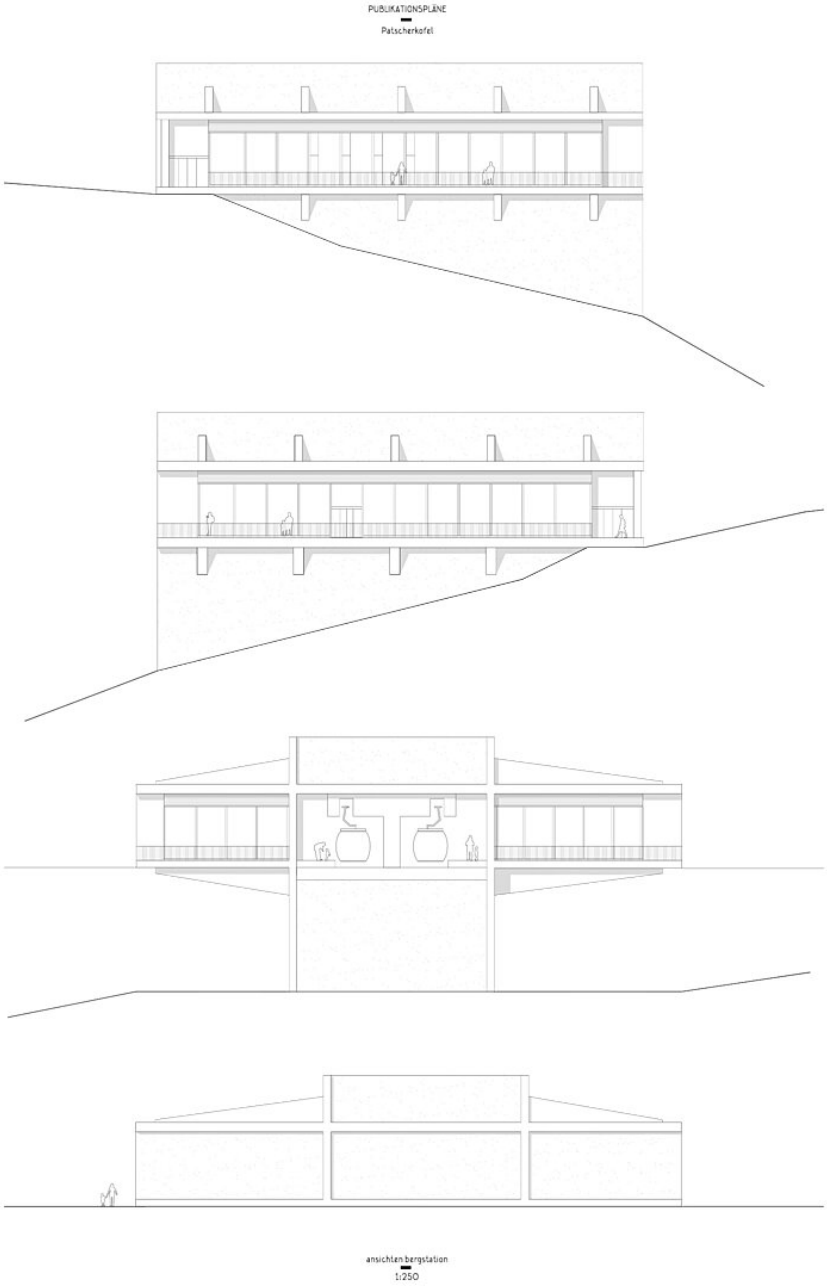
PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel

Patscherkofelbahn



grundriss bergstation
1:250

Grundriss Bergstation

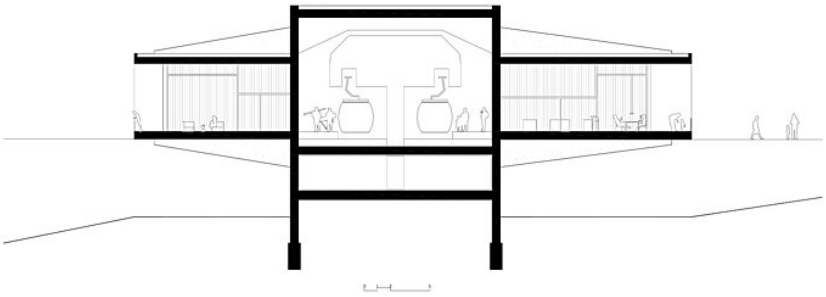


Patscherkofelbahn

Ansichten Bergstation

PUBLIKATIONSPLÄNE
Patscherkofel

Patscherkofelbahn



schnitte
1:250

Schnitt Bergstation