

TOURISMUS UND ARCHITEKTUR

Bergsteigen mit Zaha Hadid. Die neue Hungerburgbahn in Innsbruck

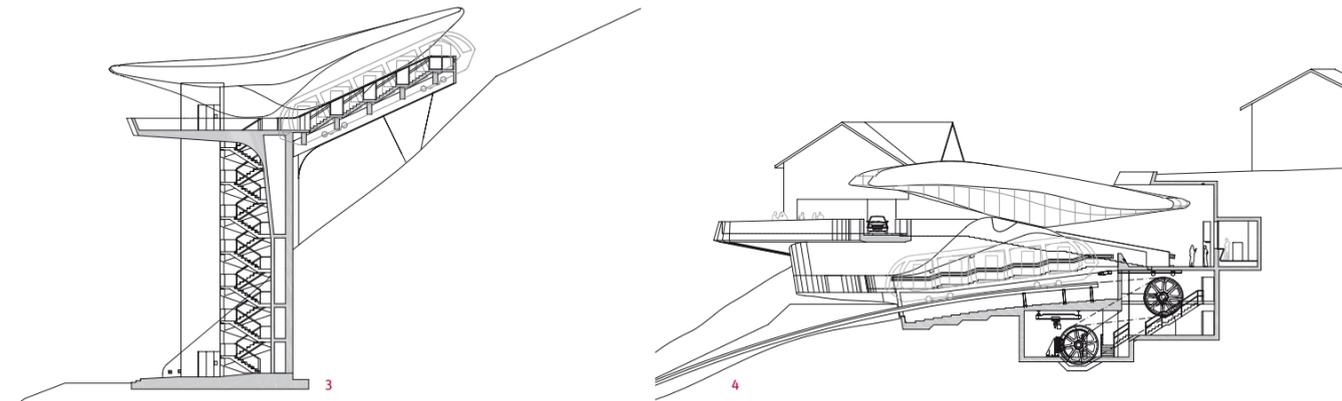
Eva Maria Froschauer

Der Berghang auf der Nordseite von Innsbruck – heute nur noch „Nordpark“ genannt und damit vermarktungstechnisch zum einmaligen Naherholungsareal stilisiert – muss die modernen Tiroler Baukünstler der 20er Jahre mächtig gereizt haben. Früh wurde hier, in unmittelbarer Stadtnähe, eine Seilbahn geplant. Der Architekt Franz Baumann realisierte die Hochbauten im oberen Streckenabschnitt von der Hungerburg bis zum Hafelekar 1927/28. In der jüngeren Vergangenheit war die Bergbahn von wirtschaftlichen Schwierigkeiten gezeichnet, ehe, durch eine „Public Privat Partnership“ gerettet, die Lösung mit Zaha Hadid zum Zuge kam (Heft 4.05). Kaum anders als beim ersten Bau von Hadid in Innsbruck, der Skischanze am Bergisel (Heft 46.02), böte sich auch bei der neuen Hungerburgbahn ein ganzes Bündel aus Histörchen und Hinweisen auf Begehrlichkeiten und Zwist an, das berichtenswert wäre. Viele der Querelen aus dem Vorfeld sind verdrängt; die Eröffnungsshow im vergangenen Dezember war fulminant; über die kolportierten rund 50 Millionen Euro Baukosten, seien sie auch zwischen Privat und Öffentlich verteilt, schweigt man sich aus; die Innsbrucker Bürgermeisterin gilt nun als noch durchsetzungstärker, wittert sie Renommierprojekte.

Die Geschichte der neuen Bahn könnte kürzer auch so beginnen: Diese Seilbahnfahrt von der Stadt aus macht süchtig. Die Architektur trägt das ihre

dazu bei, Star aber bleibt der Berg. Nach mehrjähriger Bau- und Umbauzeit ist die gesamte Bahnstrecke seit Ende letzten Jahres wieder befahrbar. In der „Sektion I“ mit den neuen Stationsgebäuden von Hadid, für die die alte, seit 1906 bestehende Bahn stillgelegt und größtenteils ein neuer Streckenverlauf konzipiert wurde, geht es nun mit einem Art Zwitterwesen aus U- und Standseilbahn von der innerstädtischen Talstation „Congress“ aus über zwei weitere Halte, „Löwenhaus“ und „Alpenzoo“, bis zur Hungerburg (857 m). Ein technisch raffiniertes Fahrzeug arbeitet sich von der Ebene den Berg hinauf: Die in das Gefährt eingehängten Gondeln richten sich nach dem Horizont des Fahrgastes aus, ihn immer in der Lotrechten lassend. Nach wenigen Schritten zu Fuß gelangten Bergfahrer von der Hungerburg zu der von Schlögl & Süß Architekten in den Jahren 2004–06 erneuerten Nordkettenbahn (Sektion II & III).

Und die Architektur von Zaha Hadid? Ihr Büro fand bereits in der allerersten Entwurfsphase kontextgebundene Synonyme zur Erklärung der Form der vier Stationsneubauten, die da reichten von Eis- und Gletscheranalogien bis hin zur Bezeichnung „Schale und Schatten“ für die fließenden Überdachungen. Die freie Geometrie der gläsernen, thermogeformten Dachschaalen zeigt nicht nur in der Zeichnung, sondern auch in der Ausführung das grobe



Netz ihres im Rechner generierten Koordinatensystems. Was im Entwurf ein perfektes Raster ist, hinkt in der Ausführung hinterher, mit Bedauern nimmt man schnell die Imperfektionen der chinesischen Glaslieferanten wahr. Der Hadid'sche Entwurf hätte für die entgrenzende Wirkung eine perfekt herzustellende Haut benötigt, die eigenständig den jeweiligen Stahlbetonunterbau der Stationen überdeckt. Offenbar wäre dies nicht ohne erhebliche Teuerungen zu erreichen gewesen, was nur durch das teils mehrere Finger breit aufgetragene Heilmittel Silikonfuge kaschiert wird.

Wie auch immer, ein insgesamt beeindruckendes Erlebnis belohnt Gäste wie Einheimische, und die, das hat man allen Kritikern zum Trotz erreicht, strömen nun zur ersten innenstadtnahen Einsteigestelle. Dort ist der Kontrast zwischen dem braunen Kasten des Kongresshauses aus den 70er Jahren und der gletschereisblauen Hautarchitektur von heute am größten. Die Bahn startet als U-Bahn, ehe sie

nach mehrmaligem Luftschnappen in eine Standseilbahn umschwenkt; die Sicht bei der Innquerung ist frei, eine etwas präntöse Brücke ermöglicht diesen Blick. Wer auf Höhe des Alpenzoos aussteigen möchte, tut dies im spektakulärsten der vier Stationsneubauten; der thront auf einem schlanken Fuß in luftiger Höhe. Kurz darauf fährt die Bahn in die breit gelagerte, rochenartige Bergstation ein, die wesentlich von dem lebt, was immer schon da war, eine prächtige Aussichtsterrasse für ein Aufatmen ein paar hundert Meter über der Stadt.

Besucher sollten unbedingt eine Fahrkarte bis zur Seegrube (1905 m) und zum Hafelekar (2256 m) lösen, um die ganze Faszination des Bequemalpinismus via Bahn zu erleben. Die drei denkmalgerecht adaptierten Baumann-Bauten sind sehenswert. Schlögl & Süß Architekten haben hier pragmatische und kaum aufdringliche Lösungen entwickelt, die diesem Bergbahn-Juwel neues Leben auch unter dem Zwang der Kapazitätssteigerung verleihen.

„Wir haben Naturphänomene wie Gletschermoränen und Eisbewegungen untersucht, denn wir wollten für jede der vier neuen Stationen die fließende Sprache natürlicher Eisformationen verwenden, ähnlich einem gefrorenen Bergbach“, so erläutert Hadid die Gestalt der Bauten. Die Fotos zeigen die Station Hungerburg, die Bergstation der von ihr neu konzipierten Bahn.

Lageplan und Schnitte ohne Maßstab
Fotos: Werner Huthmacher (links), Iwan Baan

- 1 Station Congress
- 2 Station Löwenhaus
- 3 Station Alpenzoo
- 4 Station Hungerburg
- 5 Talstation Nordkettenbahn (Bestand)

