

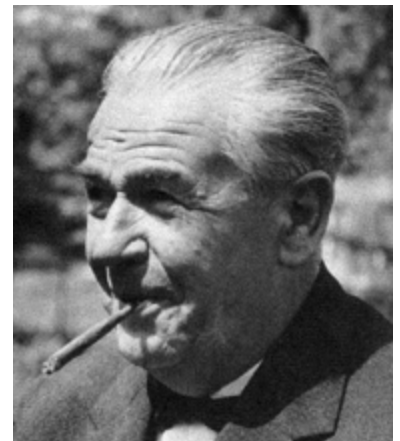


DIE STATIONEN DER NORDKETTENBAHN

Hungerburg – Seegrube – Hafelekar



Die 1927/28 errichtete Nordkettenbahn zählt nicht nur aus seilbahn-technischer Sicht zu den Pionierleistungen alpiner Baukunst. Ihre bis heute ungebrochene Bedeutung liegt vor allem in der Qualität der Architektur der Stationen an den Hängen der Nordkette oberhalb von Innsbruck. Dem Innsbrucker Architekten Franz Baumann gelang von der Situierung der Gebäude im hochalpinen Raum bis zur Innenausstattung und den eigens entworfenen Möbeln ein architektonisches Meisterwerk von internationalem Rang. Nach über sechzig Jahren entsprach die Bahn in den 1990er Jahren nicht mehr den aktuellen technischen Ansprüchen. Nach einer mehr als zehnjährigen Planungsphase gelangen schließlich die Adaptierung der technischen Infrastruktur und die vorbildliche Restaurierung der *Nordkettenbahn*-Stationen und ihrer hochwertigen Ausstattung. Dieses Gesamtkunstwerk der Tiroler Moderne beweist eindrücklich, dass die denkmalgerechte Erhaltung und Instandsetzung der Architektur der Zwischenkriegszeit nicht mit ihrer technischen Erneuerung im Widerspruch stehen muss. Diese Leistung wurde 2010 mit dem *European Union Prize for Cultural Heritage / Europa Nostra Award* ausgezeichnet. »Das kleine Seilbahnmuseum« in der Talstation gibt spannende Einblicke in Bau und Geschichte der verjüngten *Nordkettenbahn*, die im Juli 2013 ihr 85-jähriges Bestehen feiert. *





Aquarell der Bergstation Hafelekar
von Franz Baumann

Die Geschichte

Mit der raschen Entwicklung der Seilbahntechnologie am Beginn der 1920er Jahre und dem stark anwachsenden Tourismus wurde auch in Innsbruck die Erschließung der hochalpinen Landschaften immer aktueller. 1927/28 entstanden an den Berghängen zu beiden Seiten des Inntals bei Innsbruck zwei Seilschwebbahnen: im Süden die Patscherkofelbahn vom Kurort Igls auf den Patscherkofel und im Norden die *Nordkettenbahn* von der Hungerburg auf das Hafelekar. Bereits seit 1906 führte eine Standseilbahn von der Einstiegsstelle an der Mühlauer Innbrücke am Rande des Stadtzentrums auf das Hungerburg-Plateau, das mit Villen und einzelnen Gastronomiebetrieben bebaut war. Von dort erschließt die *Nordkettenbahn* in zwei Sektionen die hochalpine Landschaft oberhalb der Stadt. ➔



Eine erste Sektion führt von der Hungerburg (863 Meter Seehöhe) bis zur Seegrube (1905 Meter), die zweite Sektion überwindet mit einem über 750 Meter frei gespannten Seil den Anstieg bis zum Hafelekar (2256 Meter Seehöhe). Es galt aber nicht nur die bahntechnische Herausforderung zu lösen. Die Qualität der Stationsgebäude sollte der technischen Meisterleistung entsprechen. Franz Baumann (1892–1974), der den Auftrag nach einem Wettbewerb erhielt, gelang es, die Bewegung der Fahrgäste vom urbanen Stadtrand Innsbrucks bis in die ausgesetzte Bergwelt weit oberhalb der Stadt zu thematisieren, indem er den drei Stationsgebäuden der Seilbahn auf unterschiedlichen Höhenlagen der Nordkette eine jeweils eigene architektonische Gestalt gab. ✱



Die Gebäude

Talstation Hungerburg

Im Süden überbrücken mächtige Stützmauern mit einer großen, vorgelagerten Terrasse den markanten Niveausprung von der Straße zur Eingangsebene der Talstation. Das Gebäude selbst setzt sich aus drei Raumgruppen zusammen. Die westliche Raumgruppe beinhaltet den mit einem Doppelbogen überspannten Eingangsbereich, den Treppenaufgang und die Wartehalle, die an der westlichen Längsseite mit einem durchgehenden Fensterband belichtet wird. Diese horizontale Öffnung steigert durch das dynamische Licht- und Schatten-spiel im Raum das Spannungsverhältnis zwischen den weißen Mauern und dem dunklen Holz der Balkendecke und der Fenster. Die zweite Raumgruppe umfasst die Spannstation der Seilbahn mit der sich im Norden parallel zum Seilverlauf öffnenden Wagenhalle. Eine dritte Raumgruppe ist der östlich der Wagenhalle gelegene, offene, aber überdachte Treppenabgang vom Ausstieg der Seilbahn zur Terrasse. Diese drei parallelen Raumgruppen liegen unter einem gemeinsamen Dach, das im Süden als ansteigendes Pultdach alle drei Bereiche zusammenbindet. Im Norden spiegelt seine Gestaltung dagegen die drei unterschiedlichen Funktionen der Raumgruppen: Über der Wartehalle ist es als Satteldach hinuntergeklappt, über der Wagenhalle folgt es als vorspringendes Pultdach der Seillinie, über dem seitlichen Abgang springt es leicht zurück. ➔



Mittelstation Seegrube

Einfache, aber markant platzierte Bauformen bestimmen die Gestaltung der Mittelstation der terrassenartigen Gebirgslandschaft der Seegrube. Die Mittelstation musste drei Aufgaben erfüllen: die Abfahrt der Seilbahn in Richtung Hungerburg, die weitere Auffahrt in Richtung Hafelekar und die Aufnahme eines Hotels mit einem Restaurant. Die Lage am Berg und die festgelegten Seilbahnachsen organisieren die räumliche Aufteilung der drei Funktionsbereiche. Die vorspringende Wagenhalle mit ihrer zum Tal hin gerichteten Öffnung und mit dem parallel zum Hang abfallenden, der Seilrichtung folgenden Dach gibt eine formale Antwort auf Funktion und Landschaft. Die zweite, dem oberhalb der Mittelstation liegenden Hafelekar zugewandte Wagenhalle scheint mit ihrem aufsteigenden Dach gleichsam aus dem Gebäudekomplex herauszuwachsen. Sie bricht im Nordosten die geduckte, nahe an den Boden reichende Dachform auf. Das westlich des Maschinenhauses angestellte Hotel/Restaurant mit einem bergseitig abfallenden Pultdach öffnet sich mit seiner Aussichtsterrasse, die durch die vorgezogene Wagenhalle räumlich abgeschlossen und vor Wind geschützt ist, in Richtung Süden und gewährt einen großartigen Blick über die Stadt Innsbruck. ⇒





Bergstation Hafelekar

Die Bergstation Hafelekar mit dem aus dem Berg herausgebrochenen Ankerstollen bildet in 2256 Metern Seehöhe den krönenden Abschluss der Bergbahn. Der Steinbau klammert sich wie selbstverständlich an den Felsen. Wieder verschmilzt der Baukörper zwei Gebäudeteile mit zwei unterschiedlichen Funktionen. Das Maschinenhaus und die Wagenhalle betonen mit ihrem abfallenden Pultdach die Lage in der Landschaft und den Verlauf der Seile. Das über einem viertelkreisförmigen Grundriss errichtete Restaurant nimmt dagegen die kegelförmige Gestalt des Felsuntergrundes auf. Die vorgelagerte Aussichtsterrasse folgt dem viertelkreisförmigen Bau. Dort und hinter den langen Fensterreihen des Gastraumes im Inneren verbinden sich eine ausgezeichnete Sicht auf den hochalpinen Wanderweg und die Bergspitzen der Nordkette mit einem beeindruckenden Panoramablick über das Inntal. Baumann trachtete danach, jene Materialien einzusetzen, die er am Ort vorfand. Verwendete er bei der Talstation Holz, so kam bei der Bergstation bis auf die Dachkonstruktion ausschließlich Stein zum Einsatz. Für Baumann charakteristisch ist das Gestalten der Ausstattung und aller Architekturdetails der Bauwerke: Decken, Türen, Treppenläufe, Öfen, Sitzmöbel, Garderoben, Leuchten, sogar die Beschriftungen zeigen seine Handschrift. ✱



Mittelstation Seegrube während der Bauarbeiten

Die Restaurierung

Seit den 1990er Jahren wurden mehrere Neutrassierungs- und Umbauprojekte diskutiert. Für die Denkmalpflege galt es, den Spagat zwischen der denkmalgerechten Erhaltung der architekturhistorisch bedeutenden Seilbahnstationen und der Notwendigkeit ihrer technischen Modernisierung zu bewältigen. Die Erhaltung der *Nordkettenbahn* als Pendelbahn erlaubte, die Stationsgebäude gemäß ihrer bauzeitlichen Form und Funktion zu sanieren und teilweise, orientiert am erhaltenen Plan- und überlieferten historischen Bildmaterial, zurückzubauen. Funktionell notwendige Ergänzungen wurden vom Architektenteam Hanno Schlögl und Daniel Süß in Form und Material von der alten Bausubstanz unterschieden, jedoch als komplementäre Bauteile des Gesamtgefüges aufgefasst. Die Seilbahntechnik wurde komplett erneuert, wodurch die Stationen den statischen Anforderungen zur Verankerung der neuen Seilbahnkräfte angepasst werden mussten. Die Kapazitätserweiterung der Bahnen erforderte bauliche Eingriffe insbesondere im Bereich der Wagenhallen und der Fahrträume. Niveauunterschiede ausgleichende Hebebühnen sorgen für eine barrierefreie Erschließung. ⇒



Ebenso wie in der Talstation auf der Hungerburg wurden auf der Mittelstation Seegrube die Einfahrtsöffnung und der Kabinenraum erweitert, um den neuen, größeren Kabinen Platz zu bieten. Die historische Wartehalle wurde mit einem in Sichtbeton ausgeführten Kubus ergänzt, ein neuer Zubau an der Nordseite erlaubte es, die Gast-räume in ihrer ursprünglichen Form wiederherzustellen. In der Berg-station Hafelekar wurde allein der Wartebereich der Bahn umgestaltet. Besonders hervorzuheben ist der Umgang mit gestalterisch für die Architektur der Zwischenkriegszeit wesentlichen Baudetails. Vor-handene Originalfenster wurden in Stand gesetzt, erneuerte Fenster dem historischen Vorbild entsprechend nachgebaut. Im Inneren der Stationen gelang es, die typischen Holztüren mit ihren massiven Messingbeschlägen zu erhalten. Originale Leuchten wurden restau-riert. Trotz extrem schwieriger Bedingungen in hochalpiner Lage konnten die Bauarbeiten in der Rekordzeit von einem Jahr abge-wickelt werden. Die *Nordkettenbahn* ist der Beweis, dass ein konser-vierender Umgang mit historischer Seilbahnarchitektur möglich ist und diese alpinen Nutzbauten der Zwischenkriegszeit als Denk-mäler ohne spürbaren Substanzverlust selbst für die gestiegenen Nutzungsanforderungen unserer Freizeitgesellschaft adaptiert werden können. *

Jahrgang 2013:

wiederhergestellt 21 — Die Stationen der Nordkettenbahn. Hungerburg – Seegrube – Hafelekar

wiederhergestellt 22 — Die Opernpassage. Wien wird Weltstadt

wiederhergestellt 23 — Greisdorf/Glaserwiese. Die frühneuzeitliche Waldglashütte

wiederhergestellt 24 — Altfinstermünz. Die Restaurierung der Talsperre

wiederhergestellt 25 — Die Prunktreppe im Augustiner Chorherrenstift St. Florian

wiederhergestellt 26 — Das Gasthaus ›Zur goldenen Kugel‹. Die Geschichte eines Salzburger Bürgerhauses

wiederhergestellt 27 — Stiftskirche St. Peter in Salzburg. Der Glockenstuhl und das Geläute

wiederhergestellt 28 — Wiener Neustadt. Der spätmittelalterliche Schatzfund

wiederhergestellt 29 — Burg Rabenstein. Restaurierung und Revitalisierung

wiederhergestellt 30 — Hl. Johannes der Täufer in Stotzing. Die Restaurierung der Serviten-/Wallfahrtskirche

wiederhergestellt 31 — Bunte Steine. Das Epitaph des Hanns Rechwein von Honigstorf

wiederhergestellt 32 — Die Wiener Werkbundsiedlung. Glücklich Wohnen im ›spinnerten Dorf‹

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich:

Bundesdenkmalamt

Landeskonservatorat für Tirol

Burggraben 31, 6020 Innsbruck

www.bda.at

Text: Gabriele Neumann, Werner Jud

Abbildungen: Werner Jud, Archiv

Bundesdenkmalamt Innsbruck,

Wolfgang Pfaundler (S. 2), Tiroler

Landesmuseen-Betriebsgesellschaft m.b.H.

(S. 3, Aquarell Franz Baumann),

Nikolaus Schletterer (S. 8)

Grafik: Labsal Grafik Design

© Bundesdenkmalamt, 2013