

Alpine Fusion

Die Hungerburgbahn führt in 20 Minuten vom Innsbrucker Stadtzentrum in hochalpines Gelände. Die Bahnen auf die Innsbrucker Nordkette zeigen in eindrucksvoller Weise das Zusammenspiel von Mensch, Natur und Architektur.

Alle Fotos: Österreich Journal / Michael Mössmer



Faszinierender Blick auf Innsbruck aus einer Gondel der »Nordkettenbahn«, die von der »Hungerburg« zur »Seegrube« führt.

Seit 1906 verband die „alte“ Hungerburgbahn die Stadt Innsbruck, genauer gesagt deren Stadtteil „Saggen“, mit „Hochinnsbruck“, besser bekannt unter „Hungerburg“. Deren Name hat, auch wenn man es vermuten wollte, keinen historischen Hintergrund, kein schrecklicher Graf trieb dort sein Unwesen. Nein, es ist banaler, denn der Name ist auf eine Jausenstation am Rande eines Waldstückes zurückzuführen, dessen Betreiber in ganz frühen Zeiten dafür berüchtigt war, mit eher dürftigen Portionen aufzuwarten. Der Volksmund tradierte die „Hungerburg“, bis sie in die amtlichen Papiere der Stadt Einzug hielt.

Für damalige Verhältnisse war die Konstruktion dieser Bahn schon recht waghalsig, mußte doch auf einer Strecke von mehr als 800 Metern ein Höhenunterschied von 287 Metern überwunden werden. Der gebürtige Südtiroler Josef Riehl hatte schon einige



Talstation der neuen Hungerburgbahn

Erfahrung mit dem Bau von Bergbahnen, hatte er doch schon die Mittenwaldbahn (besser bekannt als „Karwendelbahn“, die Innsbruck über Seefeld und Mittenwald mit Garmisch-Partenkirchen in Bayern verbindet), die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (heutige Linie 6, die Wilten, Aldrans, Lans, Sistrans und Igls mit der Stadt verbindet) und die Stubaitalbahn gebaut. Weitere sollten folgen, wir bleiben aber bei der „Hungerburgbahn“, die schon in ihrem Gründungsjahr 300 Personen pro Stunde befördern konnte. Ab 9. Juli 1928 sollte die „Hungerburgbahn“ zu ihrer Funktion als „innerstädtisches“ Verkehrsmittel noch eine zusätzliche Funktion erhalten: nämlich als Zubringer zur damals neu eröffneten „Nordkettenbahn“, um Sonnenhungrige und Schifahrer auf die „Seegrube“ (1905 m Seehöhe) und ab 21. Juli 1928 auch auf die „Hafelekarspitze“ (2269 m Seehöhe) zu befördern. Die „Hungerburg-

ÖJ-Reisetip

bahn“ war als Standseilbahn für den damaligen bau- und ingenieurtechnischen Wissensstand sicherlich eine Besonderheit und erhielt für ihren sozusagen unermüdlichen Einsatz einen hohen Stellenwert bei Generationen von InnsbruckerInnen. Doch mit der Zeit wurde die Kapazität zu gering, die Kosten für die regelmäßige Wartung der mittlerweile fast 100 Jahre alten Bahn stiegen und stiegen, weshalb sich Innsbruck für ein Projekt „Hungerburgbahn NEU“ einsetzte. Anfang Dezember 2004 lag dann ein beschlußfertiges Projekt am Tisch des Innsbrucker Stadtsenats als eine erste detaillierte Information für alle Gemeinderatsfraktionen. Neben Details über die Planungsarbeit mit der STRABAG informierte Bürgermeisterin Hilde Zach auch über die Gesamt-Errichtungskosten, die auf rund 50 Mio. Euro angesetzt waren.

Am 3. Feber 2005 schließlich konnte Zach in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit STRABAG Projektbetreuer Herwig Schwarz und IVB-Geschäftsführer Martin Baltes das Projekt der Öffentlichkeit vorstellen. Ende 2005 erfolgte dann der Spatenstich für das ehrgeizige Projekt, das während der Planungsphase vielfachen Verhinderungsversuchen standhielt.

Im August 2006 hielt Bürgermeisterin Hilde Zach einen Lokalaugeschein auf der Großbaustelle und konnte zufrieden feststellen, daß alles planmäßig ablief. Der unterirdische Tunnel von der unterirdischen Station beim Congress bis zum General Emile Béthouart-Steg war bereits fertiggestellt, die Grabungsarbeiten von dort, also direkt am Inn, bis zur Station Löwenhaus, hatten eben begonnen. Besonders auf unterirdische Wasserströme mußte Rücksicht genommen werden. Nach der Brücke geht die Fahrt, unter dem Hohen Weg durch, in den insgesamt ca. 450 Meter langen Weiherburgtunnel – als Hildestollen getauft – der damals schon gut 300 Meter vorgetrieben war. Täglich ging es ca. 5 Meter weiter, die Sprengung von der Station Alpenzoo abwärts und die Grabung standen unmittelbar bevor. Die Hürde der Unterführung der Luftschutzstollen und der dortigen Versorgungsleitungen war bereits genommen, in teils 46prozentiger Steigung ging es bergauf.

Zwei Jahre nach dem Spatenstich wurde die Hungerburgbahn neu mit einem großen Showevent eröffnet. Für Bürgermeisterin Hilde Zach als Eigentümervertreterin war die Fertigstellung eine Sternstunde für die Stadt Innsbruck mit neuen Impulsen für den Tourismus und zugleich ein großer Nutz-

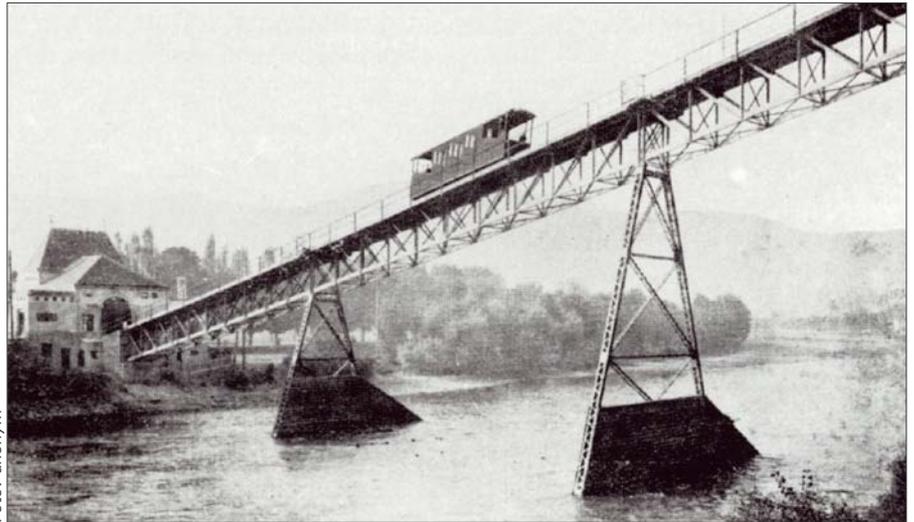


Foto: anonym

So sah die »Hungerburgbahn« bei ihrer Inbetriebnahme 1906 aus – eine Spitzenleistung nach damaligem bau- und ingenieurtechnischem Wissensstand ...



... auch bei der »Hungerburgbahn neu« haben die Planer und Ingenieure alles an letztem Stand der Technik in die Umsetzung einfließen lassen.

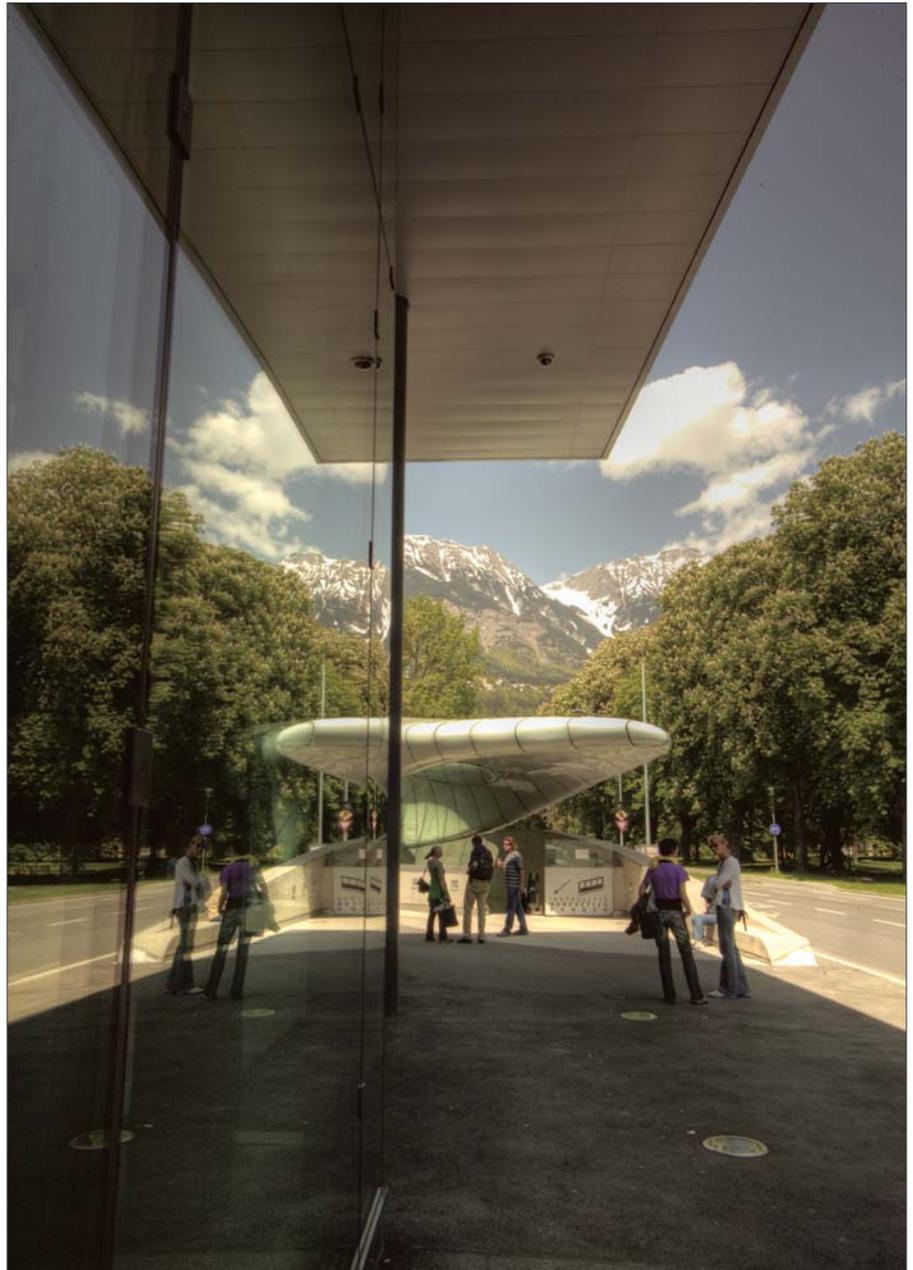
bringer für die Bevölkerung: „Die ‚Hungerburgbahn‘ stellt nicht nur eine Freizeiteinrichtung dar, sondern dient vor allem auch für die ständig zunehmende Wohnbevölkerung auf der ‚Hungerburg‘ als Nahverkehrsmittel.“

Zukunftsweisende Technik und Architektur

Die Bahnen der Nordkette blieben weiterhin im Besitz der Stadt Innsbruck und werden vom privaten Betreiber Nordpark Errichtungs- und Betriebs-GmbH geführt. Darüber, daß das gewählte Privat Public Partnership-Modell für das Projekt die beste Lösung sei, waren Hans Peter Haselsteiner (Strabag SE), Michael Seeber (Leitner GmbH) und Bürgermeisterin Hilde Zach einander einig. Für Seeber ist die „Hungerburgbahn“ als umweltfreundliche Verbindung von Stadt und Naherholungsgebiet ein Musterbeispiel von moderner, visionärer Technologie. Seeber zeigte sich überzeugt, daß die Bahn nicht nur dem Tourismus, sondern vor allem auch den Bewohnern der Stadt zu Gute kommen werde.

Nachdem die „Hungerburgbahn“ nicht mit anderen Bahnen vergleichbar ist, war die Ausführung eine besondere Herausforderung für den Seilbahnbauer: „Während die Anlage beim Congress nahezu eben startet, verläuft sie von der Weiherburg zur Station Alpenzoo in sehr steilem Gelände bis zur Station Hungerburg. Wir haben eine hydraulische Neigungseinrichtung für die Kabinen der beiden Wagen entwickelt, die sicherstellt, daß die Fahrgäste die Unterschiede während der Fahrt nicht bemerken und in allen Stationen bequem aus einem horizontalen Wagen ein- und aussteigen können“, erklärt Seeber. Weiters war es aufgrund der Trassenführung, die vom flachen Bereich in einen sehr steilen Bereich übergeht, notwendig, das Seil über Seilrollen im Bereich der Geleise niederzuhalten. Diese Neuentwicklung ist weltweit erstmals auf dieser Anlage eingesetzt worden.

STRABAG-Vorstandsvorsitzender Hans Peter Haselsteiner zeigte sich von der Bauausführung der einzelnen Stationen sehr beeindruckt und sieht darin eine zukunftsweisende Architektursprache. „Besonders stolz sind wir als STRABAG auf den sorgsamsten und sensiblen Umgang mit der besonderen Baumann-Architektur der Gebäude auf der ‚Hungerburg‘ und der ‚Seegrube‘. Diese wurden nicht nur bewahrt, sondern teilweise sogar wiederhergestellt, dennoch werden sie modernsten Anforderungen gerecht. Schon jetzt findet dieses herausragende Inns-



Die Talstation der »Hungerburgbahn« unmittelbar beim Innsbruck Congress

brucker Projekt internationale Beachtung, sei es aus technischen oder touristischen Aspekten: Österreichisches Know How ist international gefragt.“

Bei den vier Stationen Congress, Löwenhaus, Alpenzoo und Hungerburg wurde von Stararchitektin Zaha Hadid, die für die gesamte Architektur verantwortlich zeigt, das Zusammenspiel von zwei kontrastierenden baulichen Elementen gewählt: hell lackierte Glas-Dachschalen wölben sich über eine Sichtbetonlandschaft. Hadid: „Die freie Form der Dachtragflächen nimmt Bezug auf die regionalen landschaftlichen Phänomene wie Eis- oder Schneelandschaften. Durch den Kontrast der Materialoberflächen wird der Eindruck des Schwebens und der Leichtig-

keit dieser frei stehenden Schalenkonstruktionen unterstützt.“ Es ist übrigens nicht das erste Projekt, das die in Bagdad geborene und meist in England lebende Architekturprofessorin in Innsbruck verwirklicht hat: auch die 2003 eröffnete Bergiselschanze entstammt ihrer Planung.

Impulse für Stadt erwartet

Für die Stadt Innsbruck sowie den Tourismusverband stellen die Bahnen ein weiteres touristisches Highlight für die Bewerbung von Innsbruck als Hauptstadt der Alpen dar. Die Möglichkeit, die Gäste innerhalb weniger Minuten vom Goldenen Dachl über die „Hungerburg“ bis in hochalpines Gelände auf das Hafelekar zu bringen, bedeutet ein wei-

ÖJ-Reisetip



Von der Station Löwenhaus fährt die Bahn in einer S-förmig geführten Schrägseilbrücke mit zwei rund 30 Meter hohen Pylonen über den Inn in den Weiherburgtunnel. Die von Zaha Hadid geplante Brücke stellt eine architektonische Meisterleistung dar.



Die Garnitur 1 der futuristisch anmutenden »Hungerburgbahn« in der – ebenfalls von Zaha Hadid geplanten – Station Hungerburg, 287 Meter über der Stadt Innsbruck.

ÖJ-Reisetip

teres Alleinstellungsmerkmal im Vergleich zu anderen Städten der Alpen. Durch ein Kombiticket können auch steigende Besucherzahlen für den Alpenzoo vermerkt werden. Das Ticket beinhaltet neben der Fahrt mit der Hungerburgbahn und dem Alpenzoo-Eintritt auch das Gratis-Parken in der City- oder Congressgarage. Dadurch soll die abenteuerliche Fahrt mit dem Auto zum Alpenzoo der Vergangenheit angehören.

Nordpark-Geschäftsführer Thomas Schroll ist glücklich über das gelungene Projekt und freute sich, eine prestigeträchtige Bahn als Betreiber übernehmen zu können. „Der Abschluß der Bauarbeiten für das Projekt ist gleichzeitig der Start für ein weiteres – sehr erfolgreiches – Kapitel der Bergbahnen für die Stadt Innsbruck. Türen schließen, Bahn fährt ab, heißt es für Einheimische und Gäste“, stimmt sich Schroll auf den Betrieb ein. Die neuen Bahnen auf die Innsbrucker Nordkette zeigen in eindrucksvoller Weise das Zusammenspiel von Mensch, Natur und Architektur – die alpine Fusion. „Die Verbindung zwischen Stadt und Natur mit dem Naherholungsgebiet ‚Hungerburg‘ und Nordkette wird von uns sehr stark thematisiert. Zudem hat die Nordkette viele Geschichten geschrieben, die erzählt werden müssen“, ergänzt Schroll. Der Kontrast zwischen moderner Bahn und den historischen Baumann-Gebäuden der Nordkettenbahnen zeigt das optimale Zusammenspiel von Tradition und Moderne.

Die Tatsachen

Die Talstation der Hungerburgbahn befindet sich beim Congress Innsbruck, etwa 200 Meter von der Altstadt entfernt. Dort steht einer der beiden 17,7 Meter langen und 2,4 Meter breiten Wagen. Sie bieten in fünf komplett verglasten Kabinen ein Fassungsvermögen von jeweils 26 Personen (Gesamtkapazität 130 Personen pro Fahrt), die während der Fahrt einzigartige Panoramablicke ermöglichen. Die maximale Förderkapazität beträgt 1200 Fahrgäste pro Stunde.

Von der Station Congress fahren die Wagen der „Hungerburgbahn“ mit einer Geschwindigkeit von bis zu 10 Metern pro Sekunde in den ersten Tunnel ein, der sich bis knapp vor die Station Löwenhaus zieht. Von der Station Löwenhaus fährt die Bahn in einer S-förmig geführten Schrägseilbrücke mit zwei rund 30 Meter hohen Pylonen über den Inn in den Weiherburgtunnel. Die Brücke stellt, wie die gesamten von Zaha Hadid geplanten Objekte der „Hungerburgbahn“, eine architektonische Meisterleistung dar. Sämt-

liche Konstruktionen sind Einzelstücke und kein Element wiederholt sich.

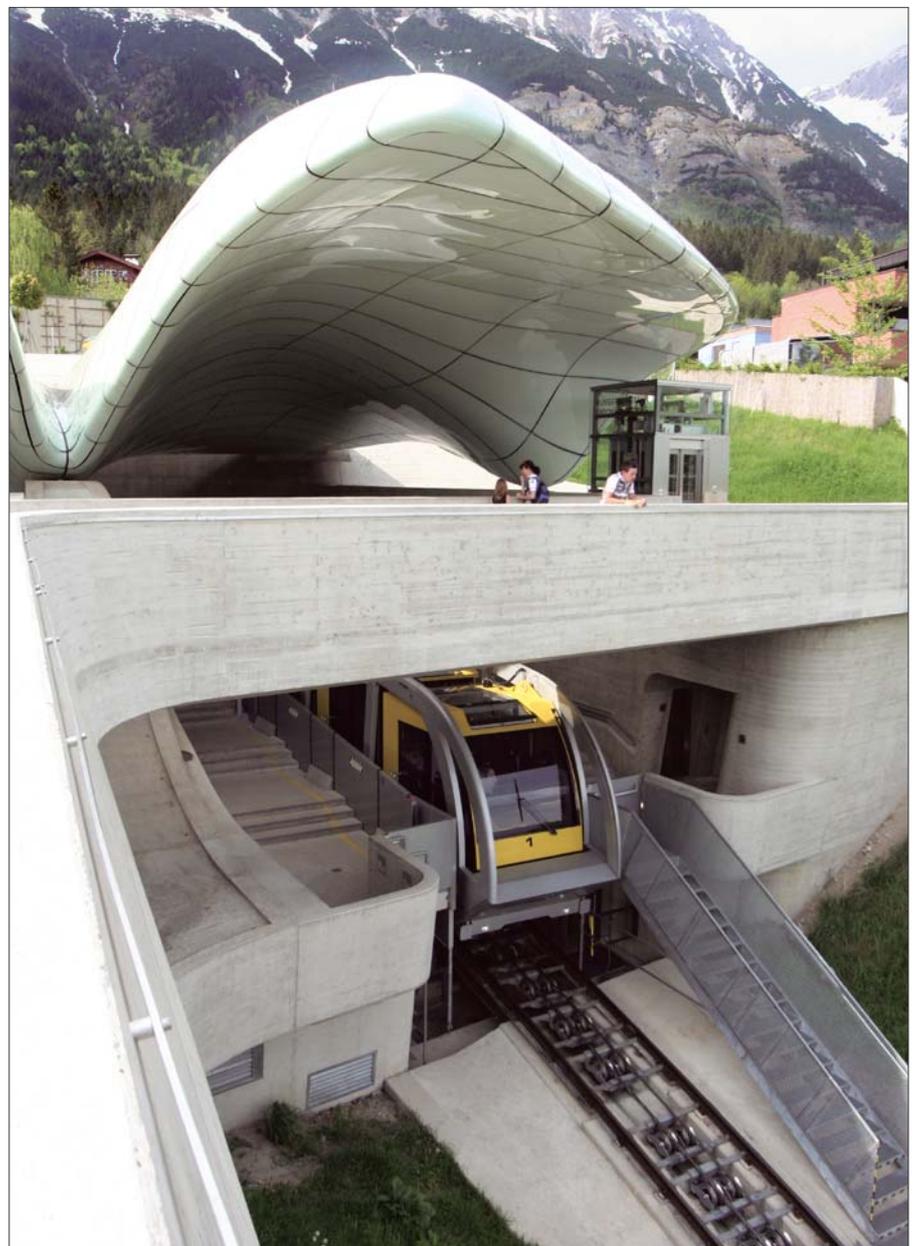
Im Weiherburgtunnel steuern die Wagen mit stetig zunehmender Steigung hinauf zur Station Alpenzoo. Die Neigung der Trasse weist hier eine Steigung von 46 Prozent auf. Die Fahrgäste spüren den großen Neigungsunterschied nicht. Hydraulische Stelleinheiten sorgen dafür, daß die Kabinen während der gesamten Fahrt in senkrechter Position bleiben.

Die Station Alpenzoo erhebt sich sechs Stockwerke in den Himmel. Von hier aus kommt der Fahrgast direkt zum Alpenzoo, dem höchst gelegenen Zoo Europas mit mehr als 150 verschiedenen in den Alpen heimischen Tierarten. Auf der Bergstation der „Hungerburgbahn“ nach etwa acht Mi-

nuten Fahrzeit angekommen, kann man sofort mit der im Dezember 2006 eröffneten Panorama Gondelbahn auf die Seegrube und weiter auf das Hafelekar fahren.

Nordkette – Sport, Erholung und Aussicht

Die Nordkette dient schon seit Jahren als Naherholungsgebiet für Einheimische und Touristen zugleich. Sie bietet für Sportbegeisterte ebenso viele Möglichkeiten wie für Gäste, die einfach die Natur und das unbeschreibliche Panorama genießen möchten. Der Berg ist im Winter ein Eldorado für Snowboarder und ambitionierte Skifahrer. Speziell die hochalpinen Skirouten wie die „Seilbahnrinne“ oder die „Karrinne“ mit über 70 Prozent Gefälle sind legendär. Zu-



Die Bergstation der »Hungerburgbahn«

ÖJ-Reisetip

dem lockt der Skylinepark mit verschiedenen Rails, Boxen, Kickern und der 125 Meter langen Superpipe die Elite der Snowboarder und Freeskier aus der ganzen Welt nach Innsbruck.

Im Sommer bietet sich der Berg ideal für Kletterer, Wanderer und Mountainbiker an. So ist beispielsweise der Innsbrucker Klettersteig mit Ausgangspunkt am Hafelekar ein lohnendes Erlebnis für ambitionierte Gipfelstürmer. Die herrliche Bergkulisse des Karwendelgebirges auf der einen Seite und der traumhafte Blick über Innsbruck und das Inntal auf der anderen Seite schaffen unvergessliche Eindrücke im Spannungsfeld von urbanem Raum und unberührter Natur. Für Wanderer bieten zahlreiche Almen im Nordpark urige und gesellige Einkehrmöglichkeiten. Die Eindrücke der Tiroler Bergwelt können aber auch bei einem erstklassigen Menü über den Wolken oder einem Cappuccino in den Restaurants auf der Seegrube oder am Hafelekar genossen werden.

Auch in kultureller Hinsicht hat der Nordpark einiges zu bieten. Das Hafelekar diente bereits mehrmals als Filmkulisse. Filmszenen für Filme wie „Sissy“, „Berge in Flammen“ oder „Die Geierwally“ wurden hier gedreht. Nur wenige Meter von der Bergstation am Hafelekar entfernt kann man die Geierwally-Hütte besuchen und so auch nach 50 Jahren den Original Schauplatz des legendären Filmes besichtigen. Die jeweiligen Filmaufnahmen und Drehorte werden ab dem Hafelekar beschrieben, die Wege zum Hafelekar-Kreuz und zur Geierwally-Hütte sind ganzjährig begehbar.

Gratis-Parken in Tickets inbegriffen

Auch verkehrstechnisch wurde alles getan, damit die Gäste problemlos das Innsbrucker Naherholungsgebiet erreichen können. Ein großer Busparkplatz und zwei Tiefgaragen für PKWs stehen in unmittelbarer Nähe der Talstation zur Verfügung. In den Tickets vom Congress auf die Seegrube und aufs Hafelekar sowie den Tagesskipässen ist die Parkgebühr für die Congress- oder die Cityparkgarage bereits inkludiert. Zudem wurden die Fahrpläne der öffentlichen Busse zeitlich und von der Streckenführung her an die Fahrzeiten der „Hungerburgbahn“ angepasst, sodaß eine bequeme Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich ist.

Sämtliche Stationen vom Congress bis hinauf ins Hafelekar sind behindertengerecht ausgeführt, sodaß wirklich jeder die Fahrt auf 2256 Meter Höhe genießen kann. ■

<http://www.nordpark.com>



Foto: Nordpark-Errichtungs- und Betriebs GmbH

Die Eröffnungsfeier der neuen Hungerburg-Bahn am 1. Dezember 2007 mit einer einzigartigen Lichtshow war gewaltig.

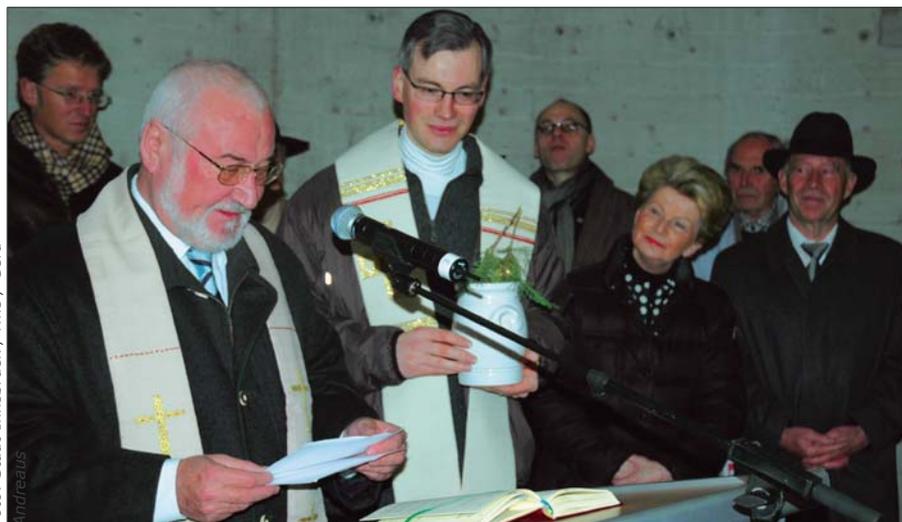


Foto: Stadt Innsbruck / rms / Gerd Andreas

Den Segen für die Hungerburgbahn spendeten Pfarrer Monsignore Franz Mayr aus St. Nikolaus und Pater Johannes Lehner (Pfarrvikariat Hungerburg). Rechts im Bild Innsbrucks Bürgermeisterin Hilde Zach.



Ein Blick von der Station Hungerburg auf Innsbruck.