



© Lukas Schaller

Hungerburgbahn

Rennweg 3 (Talstation Congress)
6020 Innsbruck, Österreich

ARCHITEKTUR
Zaha Hadid Architects

BAUHERRSCHAFT
INKB

TRAGWERKSPLANUNG
B+G Ingenieure

FERTIGSTELLUNG
2007

SAMMLUNG
aut. architektur und tirol

PUBLIKATIONSdatum
6. März 2008



Vier Stationen und eine Schrägseilbrücke

Die der Nordkette vorgelagerte, 300 m über der Stadt Innsbruck gelegene Geländetrasse der Hungerburg wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts besiedelt und als Ausflugsziel genutzt. 1906/07 wurde vom damaligen Stadtrand aus eine Standseilbahn auf die Hungerburg errichtet, eine technische Pionierleistung des Ingenieurs Josef Riehl – Teile davon, wie die Brücke über den Inn stehen unter Denkmalschutz. Über Art und Umfang der notwendig gewordenen Erneuerung dieser historischen Bahnanlage wurden jahrelange, teils kontroverse Diskussionen geführt, zahlreiche Expertisen angestellt und etliche Alternativprojekte vorgeschlagen.

Schlussendlich wurde statt einer Generalsanierung eine völlige Neutrassierung beschlossen, die in Hinblick auf bessere Erreichbarkeit und größere Attraktivität die Talstation ins Stadtzentrum rückt. Für die Umsetzung wurden ein Investor und Betreiber gesucht und im Zuge eines Bieterwettbewerbs das Projekt der Firmen Strabag AG und Leitner GmbH mit der Architektin Zaha Hadid ausgewählt. Die neue Standseilbahn verläuft von der unterirdisch angelegten Talstation Congress Innsbruck zur Schonung einer denkmalgeschützten Parkanlage in einem 372 m langen Tunnel bis zur erhöhten Station Löwenhaus; von dort auf einer S-förmig geschwungenen Schrägseilbrücke mit zwei ca. 30 m hohen Pylonen über den Inn in einen zweiten, 445 m langen Tunnel bis zur hoch aus dem Steilhang herausragenden Station Alpengarten. Der letzte, oberirdische Abschnitt der Bahn mündet kurz vor der Bergstation Hungerburg in die Trasse der alten Standseilbahn.

Mit den vier Stationen entlang der neuen Hungerburgbahntrasse und der Hängebrückenkonstruktion über den Inn realisierte Hadid nach der Bergisel Sprungschanze ihr zweites Projekt in Innsbruck. Der formalen Grundidee von „Schale & Schatten“ folgend wölben sich organisch geformte Glas-Dachschalen über Sichtbetonlandschaften und spannen im Zusammenspiel den Raum der Stationen auf. Einer Dramaturgie der Bewegung folgend inszenieren sie auf unterschiedliche Art und Weise den jeweiligen Ort und sind auf den konkreten Kontext, die Topographie, Höhe und Trassengeometrie abgestimmt: von der innerstädtischen „U-Bahn-Station“ (Congress Innsbruck) über eine dem Inn entlang laufende Hochbahnstation



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller

Hungerburgbahn

(Löwenhaus), die in den Schwung der Brücke überführt, den Turmbau am Steilhang mitten im Wald (Alpenzoo) bis zur Bergstation auf der Hungerburg, die einem Vogel gleich die Schwingen zur Stadt hin ausbreitet und in eine auskragende Aussichtsplattform mündet. Die Flexibilität der Schalenstruktur erlaubte es dabei, den unterschiedlichen Parametern gerecht zu werden und gleichzeitig jede Station klar als Teil eines Ganzen identifizierbar zu machen. Künstliche Landschaften mit fließenden Dachformen und weichen Konturen entstanden, die laut Hadid von natürlichen Phänomenen wie Gletscherbewegungen inspiriert sind.
(Text: Claudia Wedekind)

DATENBLATT

Architektur: Zaha Hadid Architects (Zaha M. Hadid, Patrik Schumacher)
Mitarbeit Architektur: Thomas Vietzke (Projektleitung)
Bauherrschaft: INKB
Tragwerksplanung: B+G Ingenieure (Klaus Bollinger, Manfred Grohmann)
Fotografie: Stefan Müller-Naumann / ARTUR IMAGES, Werner Huthmacher / ARTUR IMAGES, Lukas Schaller, Roland Halbe, Thomas Mayer / ARTUR IMAGES, Norbert Freudenthaler, Faruk Pinjo

Generalunternehmer: STRABAG AG
Bauleitung: Maloer Baumanagement GmbH & Co, Innsbruck
Maschinen, Seile: Leitner GmbH, Gießhübl
Brücke: ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Rum/Innsbruck
Lichtplanung: Zumtobel Lighting GmbH, Dornbirn

Funktion: Verkehr

Planung: 2004
Ausführung: 2005 - 2007

PUBLIKATIONEN

TEC21, Seilbahnen, Verlags-AG, Zürich 2008.
db deutsche bauzeitung, Mono ohne -tonie, Konradin Medien GmbH, Leinfelden-Echterdingen 2008.
architektur.aktuell 01|02.2008 Health, SpringerWienNewYork, Wien 2008.
A10, new European architecture #19, A10 Media BV, Amsterdam 2008.
Bauwelt, Erweiterungen, Bauverlag BV GmbH, Berlin 2008.



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller

Hungerburgbahn

Baumeister 12/2007 B12 Weltarchitektur, Callwey GmbH, München 2007.
Detail 2007 12 Digitale Details, DETAIL, München 2007.

AUSZEICHNUNGEN

Auszeichnung des Landes Tirol für Neues Bauen 2008, Anerkennung

WEITERE TEXTE

Hungerburgbahn (Vier Stationen und eine Schrägseilbrücke), aut. architektur und tirol,
Neustart in Innsbruck, Eva Maria Froschauer, TEC21, Dienstag, 25. März 2008

Die neue Hungerburgbahn in Innsbruck, Eva Maria Froschauer, Bauwelt, Donnerstag,
24. Januar 2008

Glasskulpturen im Gebirge, Hubertus Adam, Neue Zürcher Zeitung, Dienstag, 18.
Dezember 2007

Gletscher mit den Händen bauen, Wojciech Czaja, Der Standard, Samstag, 15.
Dezember 2007



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller



© Lukas Schaller

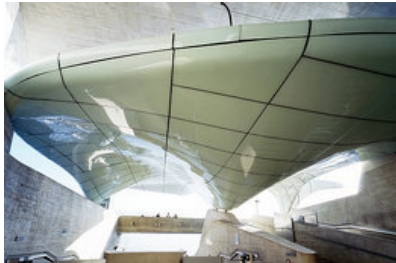


© Lukas Schaller



© Lukas Schaller

Hungerburgbahn



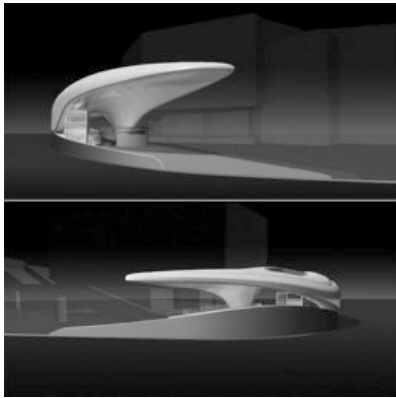
© Lukas Schaller



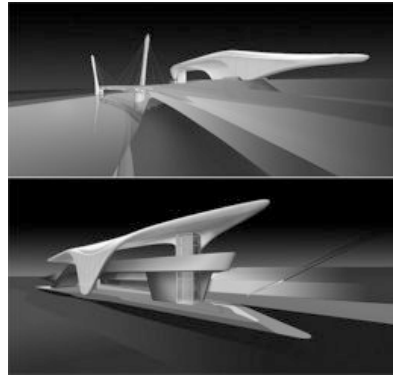
© Lukas Schaller



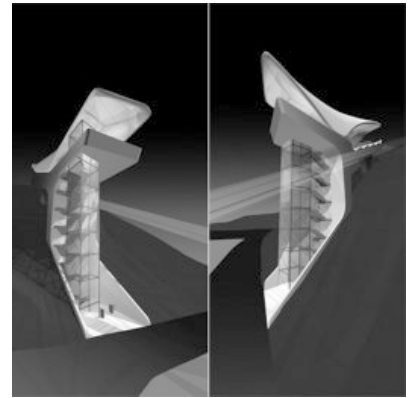
© Zaha Hadid Architects



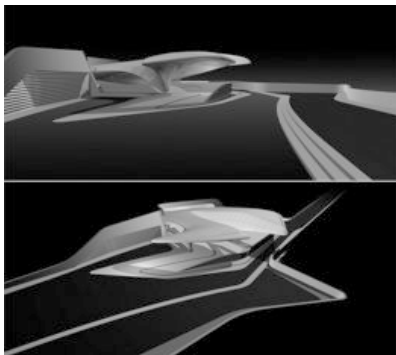
© Zaha Hadid Architects



© Zaha Hadid Architects



© Zaha Hadid Architects



© Zaha Hadid Architects



© Stefan Müller-Naumann / ARTUR IMAGES



© Norbert Freudenthaler



© Norbert Freudenthaler



© Stefan Müller-Naumann / ARTUR IMAGES



© Thomas Mayer / ARTUR IMAGES

Hungerburgbahn



© Norbert Freudenthaler



© Werner Huthmacher / ARTUR IMAGES



© Werner Huthmacher / ARTUR IMAGES



© Faruk Pinjo



© Faruk Pinjo



© Faruk Pinjo



© Faruk Pinjo



© Faruk Pinjo