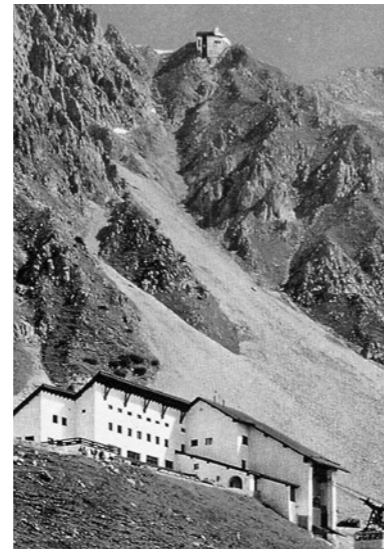


Innsbruck Nordkettenbahn neu

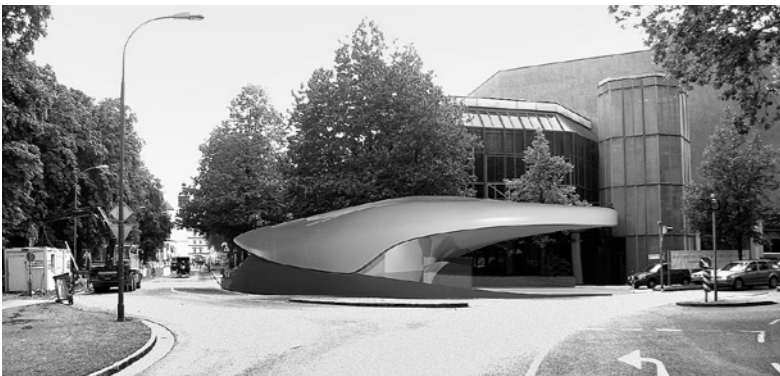
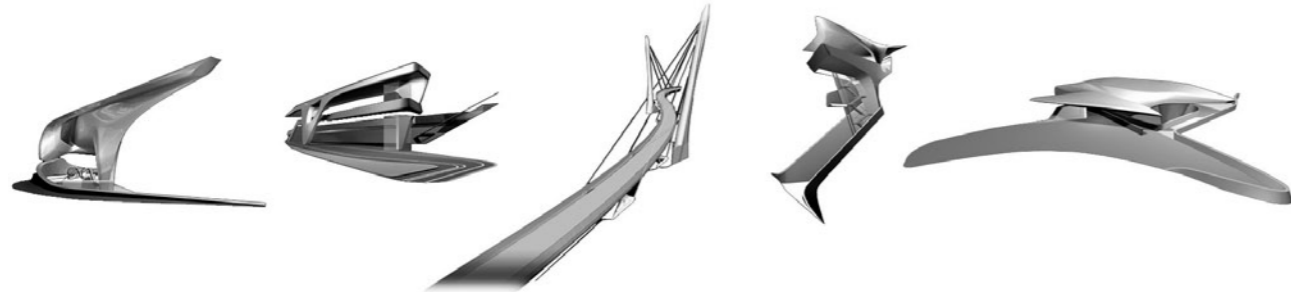
Innsbrucks größte Stärke sind die Berge, die unmittelbar vom Zentrum aus zu erreichen sind. So sieht das Tourismuskonzept der Tiroler Landeshauptstadt auch vor, Besuchern auf alle Fälle Höhenrausch zu ermöglichen. Dazu dienen mittlerweile auch artfremde Bauwerke wie die öffentlich begehbare Skisprungschanze von Zaha Hadid (Heft 46/02). Eine andere, traditionsreiche Aufstiegs-hilfe ist die Nordkettenbahn mit den 1927/28 von Franz Baumann errichteten Stationen, die auf den nördlich vom Zentrum liegenden Gebirgszug, die Nordkette, führt. Ihren hochalpinen Endpunkt auf 2269 Meter Seehöhe erreicht man

niger visionär den Ausbau, die Erneuerung oder die Modernisierung der Anlagen vorsahen. Was wurde nicht alles schon überlegt: eine rein unterirdische Trassenführung, ein „Wuppertal-Imitat“, eine Umlaufseilbahn direkt aus der Stadt und viele Einstiegstellenvarianten. Zwischenzeitlich war die Bahn privatisiert. Da es sich hier aber um ein lieb gewonnenes Denkmal und um den Erhalt der „Skyline“ von Innsbruck handelt, konnte der private Eigentümer nicht so, wie er es gewinnbringend beabsichtigte. Die Stadt musste das Verkehrsmittel zurückkaufen.

Wie schon bei der Skisprungschanze setzt man in Innsbrucks Stadtregierung nun abermals auf den Stararchitekten-Effekt. Manche sagen, es sei der erfolg-



Zu einem Ausflug ins Innsbrucker Alpenpanorama, der Nordkette, will die Stadt künftig mehr Besucher locken. Dafür soll die Einstiegstelle der Bergbahn ins Stadtzentrum hinein verlängert werden. Zaha Hadid hat vier Stationen und eine neue Innbrücke für die Trasse entworfen, die beim Kongresszentrum beginnt (Abb. unten) und über „Löwenhaus“ und „Alpenzoo“ bis zur Umsteigestation „Hungerburg“ führt. Abb. links: Historische Aufnahme der denkmalgeschützten oberen Bergstation Seegrube; andere Abb.: Zaha Hadid Architects, London



derzeit mit zweimaligem Umsteigen. Allerdings sind die Bahnanlagen in den „Erlebnisraum“ der Nordkette veraltet und also nur begrenzt für wachsende Besucherzahlen tauglich. Doch gerade die sensible Alpenregion braucht eine umweltverträgliche Erschließung, dies umso mehr, wenn sie als stadtnahes Erholungsgebiet definiert ist. Nun wird in Innsbruck über die Erhöhung der Besucherkapazität durch eine Seilbahn nachgedacht. Das Thema ist in Tirol hochpolitisch, Streit deshalb unausweichlich. Seit langem schon arbeitet die Nordkettenbahn defizitär. In den vergangenen 20 Jahren kursierten immer wieder Projekte und Planspiele, die mehr oder we-

versprechendste Versuch bisher. Im Herbst 2003 startete die EU-weite Ausschreibung eines „Dienstleistungs-Konzessionsvertrages“, der Investoren- mit Planungsleistung koppelt. Von 20 auf zwei ernsthafte Konzepte reduzierten sich die Einreichungen, bis im Sommer 2004 das Ergebnis bekannt gegeben wurde. Die STRABAG AG mit Zaha Hadid hatte sich vor dem Swarovski-Konzern und anderen Geldgebern mit Dominique Perrault positioniert. Letzte Variante wurde gar nicht erst publik gemacht, man präsentierte von vornherein die Hadid'sche Lösung als die beste, mit dem Nachsatz, dass die Erteilung des Zuschlags ausschließlich über die Wirt-

schaftlichkeit des Projekts erfolgt sei. Kern der gesamten Maßnahme ist die Idee, die Einstiegstelle näher ans Stadtzentrum zu rücken, von dort soll künftig eine neu trassierte Standseilbahn den untersten Streckenabschnitt bedienen und über eine Brücke und zum Teil auch unterirdisch zur Zwischenstation Hungerburg führen. Hier wäre der Neubau erst einmal zu Ende, die beiden folgenden Bahnabschnitte sollen nur behutsam erneuert werden. Lange Zeit war das veröffentlichte Projektmaterial wenig aussagekräftig und gab sich bewusst bescheiden, weiß man doch um den Erregungsfaktor, der dem geplanten Bahnausbau innewohnt. Ende Dezember erfolgte, nach vielen öffentlichen Wortmeldungen, nun der nächste Schritt. In einer Sondersitzung des Gemeinderats wurde ein konkreteres Vorprojekt präsentiert und auch abgesegnet. Zwar gesteht das Rathaus ein, dass noch viel Abstimmungsbedarf besteht, vor allem beim Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand und den umfangreichen eisenbahn-, denkmalschutz- und wasserrechtlichen Genehmigungen, doch man wähnt sich auf dem Weg zur Realisierung mit Wunschdatum Winter 2006 für die Eröffnung.

Die überarbeitete Version aus dem Büro Hadid zeigt, dass nur noch der eigentliche Neubau, der unterste Teil der Transportkette („Perlenkette“), von ihr betreut wird: Dies sind die neue Einstiegstelle nahe dem Kongresszentrum, zwei Zwischenstationen, die Innbrücke sowie die Umsteigestelle Hungerburg. Das Ergebnis der Überarbeitung, die durch einen Fachbeirat betreut wurde, sieht u. a. nämlich vor, dass man die vorsichtige Adaption und denkmalgerechte Erneuerung der alten Stationsgebäude doch lieber dem heimischen Büro Schlögl & Süß Architekten übergeben will. Die aktuellen Illustrationen Zaha Hadids mit dem Arbeitstitel „Schale & Schatten“ sind in der aus ihrem Büro bekannten Ästhetik gehalten – in der Sprache der Architektin bedeutet dies: „zukunftsweisend“ und „schillernd“, „Bezug nehmend auf die landschaftlichen Phänomene wie Gletscher-, Eis- oder Schneelandschaften“. Eigenartig nur, dass auf keiner der Visualisierungen der eigentliche Star tatsächlich zu sehen ist: die Bergwelt. *Eva Maria Froschauer*

Leserbriefe

Stadtbauwelt Lagos Heft 48/04

Gewöhnlich greife ich nicht zur Tastatur, um die Arbeit von Kollegen zu kommentieren. Im Falle der neuen Stadtbauwelt aber nehme ich mir gerne die Zeit – auch unter dem Aspekt, dass vielleicht andere Leser keinen Gefallen an einem derart „abseitigen“ Thema gefunden haben. Ich jedoch möchte der Redaktion zum Lagos-Heft ausdrücklich gratulieren, weil sie das Thema in einer spannenden Mischung aus historischen Rückblicken, aktuellen Problemstellungen und Vorschlägen für die Zukunft (!) aufbereitet hat. Mich hat das Heft dazu verführt, es in einer Nacht von Anfang bis Ende zu lesen. Schön die anschauliche Reportage von Dagmar Hoetzel, schön auch die Erinnerungen der beiden britischen Architekten. Und endlich einmal ist an einem konkreten Beispiel dem marktgängigen Geplapper von Rem Koolhaas widersprochen worden – dafür ein Sonderlob.

Wie tagesaktuell das Heft werden würde, hat sicherlich auch die Redaktion überrascht. Was jetzt nach den Folgen des Seebebens diskutiert wird, gilt ja in gleichem Maße für die westafrikanischen Küsten: Zerstörung des ökologischen Gleichgewichts, falsche Siedlungsstrukturen am Wasser, Profitgier statt Vorausplanung und vieles mehr. *Wolfgang Jean Stock, München*

wer was wann wo

Zwischen Orient und Okzident: Eine Studienfahrt nach Bosnien für Stadtplaner und Architekten führt vom 21. bis 28. Mai 2005 auf **Entdeckungsreise** nach Sarajevo und Mostar. Das Programm ist als Mischung aus Stadtbesichtigungen und Gesprächsrunden organisiert. Themen der Exkursion sind u.a.: Wiederaufbau, Sanierung, Flächenneustrukturierung, Wettbewerbe z. B. für die geplante Gedenkstätte in Srebrenica, die Situation der privaten Architekturbüros. Veranstalter wird die Fahrt von Christel Frank, der ehemaligen DAAD-Dozentin an der Architektur fakultät in Sarajevo, und Stefanie Klinkhart. Weitere Informationen und Anmeldung unter eMail: Sklinkhart@AOL.com oder Tel. (030) 46 06 64 69. Wir empfehlen als Einstimmung auf die Reise die Lektüre der Sarajevo-Bauwelt (Heft 46/00).

Die neue Ausgabe der **Planungshilfen für die Bauleitplanung** ist ab sofort im Internet unter www.stmi.bayern.de/bauen/baurecht/staedtebau abrufbar. Die vorliegende Fassung berücksichtigt das am 20. Juli 2004 in Kraft getretene Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien. Die wesentliche Neuerung stellt die darin grundsätzlich für alle Bauleitpläne vorgeschriebene Umweltprüfung dar.

Das Tourismus-Ministerium des Sultanats Oman richtet vom 5. bis 8. Februar die Konferenz **Built Environments for Sustainable Tourism** aus. Die Veranstaltung wendet sich an Architekten, Planer und Tourismusmanager und wird sich an den vier Tagen mit dem Thema nachhaltiger Fremdenverkehr im Allgemeinen und im Besonderen mit den Chancen, eine „sanfte“ Tourismusindustrie im Sultanat aufzubauen, befassen. Die Teilnahmegebühr beträgt 200 US-Dollar. Anmeldung und ausführliche Informationen unter www.bestoman.com

Die **172. Ausgabe von archplus** ist erschienen. Das Thema: Material. In sieben Fallstudien werden neue Entwicklungen im Materialbereich vorgestellt, begleitet von Produkten und Pilotprojekten. Das Heft setzt den Schwerpunkt auf Werkstoffe, die den restriktiven Anwendungskriterien des Bauens standhalten können – als kommende Materialien –, und thematisiert die Tendenzen der Materialentwicklung im Hinblick auf die Gestaltung der Materialeigenschaften und die wachsende Bedeutung der Oberfläche. Zu bestellen ist die Ausgabe für 14 Euro plus Versandkosten beim ARCH+ Verlag, Tel. (0241) 50 83 29, Fax 5 48 31 oder per eMail: vertrieb@archplus.net

Unter dem Titel „Faszination Beton“ finden vom 15. bis 17. Februar in Neu-Ulm die **49. Ulmer Beton- und Fertigteil-Tage** statt. Die Veranstaltung versteht sich als Plattform für Weiterbildung und Kommunikation zu den Themen neue Betone und Anwendungstechniken. Träger ist der Bundesverband Deutsche Beton- und Fertigteilindustrie. Die Teilnahme an den zwölf Podien, mit Begleitprogramm und Abendveranstaltung, kostet 590 Euro. Es können auch einzelne Tage gebucht werden. Anmeldung und nähere Information bei der FBF Betondienst GmbH, Ostfildern, Tel. (0711) 3 27 32-327, Fax 3 27 32-350 oder im Internet unter www.betontage.de