

## [Museum des Monats Februar 2020]

### GROSSER VORRAUM FÜR KLEINE ATTRAKTION

Das kleine Seilbahnmuseum, Innsbruck

- Nähe Altstadt Innsbruck
- Talstation CONGRESS. Rennweg 3. 574 Meter ü. M.
- Einstieg in moderne HUNGERBURGBAHN
- 371 Meter Tunnelfahrt
- Zwischenstation LÖWENHAUS. Rennweg 12a
- Blick auf den Inn
- Stahlseilbrücke mit markanten Pylonen. St. Nikolaus
- Weiherburgtunnel. 445 Meter Länge
- Zwischenstation ALPENZOO
- steil bergauf. Waldkulisse. Stahlbetonbrücke
- Bergstation HUNGERBURG. 858 Meter ü. M.
- Ausstieg. Umstieg. Panoramablick. Architektur
- Warteraum, **WARTEZEIT max. 15 MINUTEN**
- **Das kleine Seilbahnmuseum**



Gespickt mit vielen optischen Eindrücken präsentiert sich die Hungerburgbahn vom *Congress Innsbruck* bis zur Endstation, von wo eine herrliche Aussicht über die Stadt geboten wird. Dies liegt insbesondere auch an den Haltestellen der Standseilbahn, welche die Handschrift der renommierten Architektin Zaha Hadid (Bagdad 1950-2016 Miami) tragen. Die dynamische Formensprache ist Ergebnis einer symbolischen Interpretation von Eisgebilden und Schneelandschaften; diese Umwandlung verortet also Eindrücke des alpinen Naturraumes im urbanen Kulturraum. Eine kurze Wegstrecke vom Zielort Hungerburg entfernt befindet sich die Talstation der Nordkettenbahn, ein denkmalgeschütztes Gebäude nach Entwürfen des einheimischen Architekten Franz Baumann (1892-1974).



Im März des Jahres 1928 und damit vier Monate vor der Eröffnung dieser Drahtseilbahn, hat u. a. die Bozner *Dolomiten*-Zeitung über das bevorstehende Ereignis berichtet: „Die als Schwebebahn, System Bleichert, erbaute Nordkettenbahn wird 2890 Meter lang sein und von der Hungerburg bis zu dem 2256 Meter hohen Bergbahnhof eine Höhendifferenz von 1395 Metern in zwei Sektionen überwinden. Die Mittelstation Seegrube liegt 1906 Meter hoch.“ Die Höhenangaben sind dieselben geblieben, doch hat sich seit der Fertigstellung dieser Pionierleistung alpiner Baukunst sonst einiges verändert. Fortschritte in diesem Mobilitätssektor mit weit höheren Geschwindigkeiten, Transportkapazitäten und verbessertem Komfort sowie sich kontinuierlich wandelnde touristische Anforderungen haben Adaptionen erfordert. Einfluss darauf haben außerdem notwendige Maßnahmen aus städtebaulicher Sicht, und begrenzt ist selbst die garantierte Sicherheit verwendeter Baumaterialien.

So ist über die Jahrzehnte eine mehr als hundertjährige Geschichte gediehen, wenn die Lebensdauer der Hungerburgbahn seit 1906 einbezogen wird. Diese Geschichte ist angefüllt mit vielen Ereignissen, romantischen oder dramatischen Anekdoten, welche zig-tausende von beförderten Personen erzählen könnten. Der letzte große Einschnitt war die Inbetriebnahme der neuen Schwebebahn zur Seegrube am 22. Dezember 2006, gefolgt von der Hafelekar-Bahn einen Monat später und der neu trassierten Hungerburgbahn Ende 2007. Nunmehr führt die Standseilbahn bis an den Rand der historischen Altstadt heran und macht das Ausflugsziel und Innsbrucker Wahrzeichen noch attraktiver.



Das Gestaltungskonzept hielt sich an die Formel *Tradition trifft Moderne*, indem sämtliche historische Gebäude aus der Entstehungszeit (von Architekt Baumann) integriert und restauriert wurden. Für diese gelungene Symbiose erhielt die Stadt Innsbruck den *European Union Prize for Cultural Heritage / Europa Nostra Award 2010*.



Die Auszeichnung, eine runde Relieftafel aus Metall, hängt im großen Wartesaal der Talstation Seegrubenbahn. Einsehbar sind dort ebenso Zeitungsberichte anlässlich der Eröffnung der ersten Bahn und baugeschichtliche Fotografien. Außerdem schafft eine Maueröffnung, die mit einer Stahlkonstruktion tunnelartig hervorgehoben wird, einen Zugang in ein 15 m<sup>2</sup> großes Nebenzimmer. Dort war der ehemalige Kassenraum, und seit 2011 befindet sich darin ‚Das kleine Seilbahnmuseum‘. Insofern ist der Wartesaal auch *großer* Vorräum für eine *kleine* Attraktion, durch welche sich die Wartezeit alternativ überbrücken lässt. Selbstverständlich spielt die traditionsreiche Historie die museale Hauptrolle.



Die raumhohe Auskleidung in Schwarzblech, die dezente Hervorhebung der Objekte durch Lichteffekte und eine indirekte Beleuchtung entlang der Raumkanten lassen den Besucher rasch in eine andere Welt abtauchen. Thematisch strukturiert wird die Sonderschau mit den Begriffen *Architektur*, *Lifestyle* und *Stadtflucht*, wobei für jede Kategorie eine Seitenwand reserviert wurde. An der vierten ehernen Wand, welche in den tunnelartigen Ausgang übergeht, sind 22 rote Halterungen angebracht. Diese sind mit Erinnerungspostkarten zur freien Entnahme bestückt. Darauf sind

mehrfach Originalaquarelle von Franz Baumann abgebildet. Hauptsächliches Gestaltungsmittel der Schau sind repräsentative S/W- und Farbfotografien. Auf diese aufgesetzt wurden jeweils Acrylglasblöcke mit 2 cm Stärke und hochglanz-poliereten Kanten, an welchen sich die Fotos brechen. So entsteht eine reliefartige Grundstruktur, die überdies von einigen Besonderheiten durchbrochen wird.

Das ist beispielsweise ein roter Lupenschlitten, mit welchem man horizontal über das Panorama der Nordkette gleiten und Details stark vergrößert herauslesen kann. Dank Touchscreen lässt sich ein 3D-Modell der gesamten Region aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachten. Ein roter Dia-Projektor mit Drehmechanismus, in seiner Gestalt einer überdimensionalen Filmdose nachempfunden, schickt den Interessierten auf eine ferne Entdeckungsreise. Oder aber man scrollt sich mit Filmstreifen auf zwei Drehwalzen zunächst auf einer Zeitreise durch die Jahrzehnte, um dann virtuell von der Hungerburgbahn bis zum Hafelekar aufzusteigen. Es wurde schon angedeutet – die rote Farbe ist ein weiteres Stilmittel, um Akzente zu setzen. Ins Auge springt aufgrund der hellsten Beleuchtung vor allem der originalgetreue Nachbau der ersten Nordkettenbahngondel.



Jeder der Schnappschüsse ist gleichzeitig ein Narrativ. Es transportiert Emotionen. Stellvertretend soll ein Exemplar herausgegriffen werden, das uns an den Baubeginn 1927/28 erinnert. Abgelichtet ist eine Gruppe von Pinzgauer Lastträgern mit schwerbeladenen Kopfkragen. Die Bauhilfsseilbahn allein war für den gesamten Materialtransport unzureichend, und so kämpfte sich jeder dieser Männer zweimal täglich mit einer Last von ca. 70 bis 90 kg vom Titschenbrunnen zur Seegrube hinauf. Der Höhenunterschied beträgt 1045 Meter. Ohne diese schier unglaubliche Leistung hätte die Nordkettenbahn seinerzeit nicht in so kurzer Zeit erbaut und eröffnet werden können.



- Der Countdown läuft. 1 Minute noch. WEITERFAHRT!
- Erinnerungspostkarte einstecken
- Einstieg in die Gondel. Stehplatz mit Aussicht
- Baumwipfelteppich zu Füßen. Felszacken ganz oben
  - Ausstieg SEEGRUBE. Abenteuerzone Nordkette
- Kaffee. Sport. oder weiter bergauf
- ← Rückkehr. steil bergab. Ski. Rad. Zu Fuß.
  - TALSTATION

*Herzlichen Dank für die Unterstützung und Organisation an Simone Hütter, Marketing Managerin der Innsbrucker Nordkettenbahnen.*

**Öffnungszeiten:** während den Betriebszeiten der Nordkettenbahnen frei zugänglich

**Kontakt:**

Das kleine Seilbahnmuseum  
Innsbrucker Nordkettenbahnen Betriebs GmbH  
Kongress, Rennweg 3  
A-6020 Innsbruck  
Tel.: +43 (0) 512 / 293344  
Mail: [info@nordkette.com](mailto:info@nordkette.com)  
[www.nordkette.com](http://www.nordkette.com)

---

© Land Tirol; Dr. Andreas Rauchegger, Text und Abbildungen

**Abbildungen:**

- 1 – Talstation Hungerburgbahn, denkmalgeschütztes Gebäude, Architekt Franz Baumann
- 2 – Warteraum und tunnelartiger Zugang zum Museum
- 3 – Blick ins Museum
- 4 – Europa Nostra Award 2010
- 5 – Museum
- 6 – Museum
- 7 – Detailfoto
- 8 – Detailfoto
- 9 – Pinzgauer Lastträger, 1927/28 (abfotografiert)