

Diplomarbeit

Nach Baumann:
Die Moderne im alpinen
Ausdruck der (neuen) Nordkette

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung von

Caroline Jäger-Klein
(Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Techn.)

e251
Institut für
Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege
Fachbereich Architekturgeschichte

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

CHRISTIAN SCHGAGULER
MATRIKEL #0126209
RASUMOFSKYGASSE 1
1030 WIEN

Wien, am 12/12/2008

*„In der Tiroler Baukunst ist heute
zuwenig Persönliches, zuviel wird
durch Geschäftemacherei von Firmen
und Zeitschriften vorgekauft.“*

(F. Baumann)



FÜR ALLE,
DIE MIT HERZ, HIRN UND FINANZIELLER UNTERSTÜTZUNG
ZUM GELINGEN DIESER ARBEIT BEIGETRAGEN HABEN.

Zitat auf vorhergehender Seite aus:

Köfler, Gretl: *Franz Baumann. Die Tiroler Eigenart mit moderner Baukunst bewahrt*, in: *Tirol – immer einen Urlaub wert*, hrsg. Heimatwerbung Tirol, Nr. 41, Winter 1992/93, S.84.

Inhaltsverzeichnis

Einleitende Vorbemerkungen	x	Weichzeichnungen	75
		Die Bergstation Hafelekar (2.256 m ü.A.)	
Von Umwegen, falschen Pfaden und einem steilen Aufstieg	13	Der Blick durch die Gummilinse	83
Der Lebensweg des Franz Baumann		Franz Baumanns konsequente Innenraumgestaltung	
Mit Mensch und Maschine	19	Schöne neue Bergwelt	89
Bau der Nordkettenbahn		Kontextuelle Betrachtungen zur alpinen Moderne	
Noch zu retten!?	25	Bauen mit System	97
Berg- und Talfahrt der Nordkettenbahnen		Suggestionen des suggestiven Baumann	
Humus fürs Hochgebirge	31	Das Band auf dem Pult	103
Das Bürgertum als Nährboden für die touristische Entwicklung in den Alpen		Revitalisierung des Seegrubenhotels	
Vom Vergnügungspark ins/im Hochgebirge	37	Plandarstellungen	113
Eine kleine Seilbahngeschichte		Planisite	
Ausgemalte Landschaftsbilder	45	Konklusive Schlussbemerkungen	115
oder: jeder Zeit ihre Landschaft		Literaturverzeichnis	121
Alpines Totaltheater	53	Abbildungsverzeichnis	123
Franz Baumann und die Heimatschutzbewegung			
Blickwinkelspiele	57		
Die Talstation Hungerburg (863 m ü.A.)			
Dachlandschaften	67		
Die Mittelstation Seegrube (1.905 m ü.A.)			

E i n l e i t e n d e V o r b e m e r k u n g e n

Da war sie nun: jäh und unerwartet. Diese stürmische, entfesselte Kraft, welche einer ganzen Generation ihre alten und muffigen Filzjanker abzustreifen vermochte. Uraltes Zierwerk wurde durch neue Muster ersetzt, was nicht ersetzt werden konnte, wurde umgeformt, was sich nicht verformen ließ, wurde neu geschaffen: Durch Spannbeton, Druckerpressen und unsere Wahrnehmung.

Die Moderne war nun auch in alpine Regionen vorgedrungen, wo sie im Spannungsbogen vordenkerischer und traditionalistischer Tendenzen eine einzigartige Entwicklung nehmen sollte, kritisch abwägend zwischen richtungsweisenden Positionen und regionaler Prägung. Architektonische Einzelkämpfer brachte sie hervor, die sich in ihrem tiefsinnigen Verständnis für die Landschaft einer Formensprache bedienten, die ihren Wiederhall in den unendlichen Naturschönheiten der sie umgebenden Gebirgszüge fand. Einer davon war Franz Baumann, beinahe vergessen im Schlaglicht eines Welzenbacher oder Holzmeister, dennoch Begründer einer regionalen Spielart der Moderne, die besonders dem aufkeimenden Tourismus in den Alpen zu seinem baulichen Ausdruck verhalf. Sein siegreicher Entwurf für die Stationsbauten der Seilschwebbahn auf die Nordkette, zugleich sein beruflicher Durchbruch, zeugt von einer selbstbewussten Auslegung moderner Maximen, präzise abgestimmt auf klimatische Launen, intakt eingepasst in den landschaftlichen Kontext. Seit nunmehr 80 Jahren pendeln die Gondeln zwischen Hungerburg und Hafelekar, bringen Innsbruck auf die Nordkette und die Nordkette in die Stadt. Gezeichnet von zahlreichen Umbauten - manche geglückt, andere weniger, die Überlebensfähigkeit bislang allerdings gewährleistet - harren Baumanns Meisterwerke in den Bergrücken des Karwendels. In Zeiten des Umbaus der fassbaren Nordkette in den abstrakten Nordpark, stellt sich aber die Frage, inwiefern Baumanns Architektur, mittlerweile unter Denkmalschutz, auf aktuelle Abläufe angemessen reagieren kann.

Ausgehend von einem retrospektiven Blick auf Bauwerk und Planer, gehe ich in meiner Arbeit näher auf allgemeine Bezugnahmen im touristisch aufgeladenen alpinen Umfeld ein, um die Stationen folgend in ihrem Wesen tiefer zu ergründen und manche Eigenart genauer darzulegen. Bei meinen Recherchearbeiten zu Leben und Werk Franz Baumanns konnte ich mitunter auf sehr aufschlussreiche Dokumentationen und dienliche Analysen zurückgreifen, wobei ich vor allem die Arbeit der an der Innsbrucker Architekturfakultät Lehrenden Joachim Moroder und Horst Hambrusch, sowie der Innsbrucker Kunsthistorikerin Bettina Schlorhauser hervorheben möchte. Durch ihr intensives Engagement und ihren imposanten Enthusiasmus trugen sie maßgeblich zur grundlegenden Positionierung Franz Baumanns im Feld der Tiroler Moderne bei.

Franz Baumanns Nachlass, dessen Verwahrung und Aufarbeitung sich das Archiv für Baukunst der Universität Innsbruck angenommen hat, stellte in der Untersuchung des Themas einen entscheidenden Baustein dar und war mir bei der Erfassung des Originalzustandes und seiner Abgrenzung zu späteren Um- und Zubauten äußerst dienlich. Im Zuge meiner Einsichtnahme in die umfangreichen Planbestände war eine ordnende Katalogisierung unerlässlich, welche sich in einer Digitalisierung zahlreicher Originalunterlagen fortsetzte und ihren Abschluss in der Einspeisung der abgetasteten Pläne in die sich gerade im Aufbau befindliche, elektronische Datenbank des Archivs (<http://archiv-baukunst.uibk.ac.at/archiveinterface.php>) fand. In diesem Zusammenhang sei dem Leiter des Archivs, Dr. Christoph Hölz, und Dipl.-Ing. Martina Hellrigl für ihre unkomplizierte und freundliche Aufnahme gedankt.

Betonen möchte ich auch die Aufgeschlossenheit des Bundesdenkmalamtes Tirol, wobei ich vor allem HR Dipl.-Ing. Werner Jud und seinem zukommendem Wesen zu Dank verpflichtet bin.

Mein besonderer Dank gilt Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Caroline Jäger-Klein, die mich mit fachkundiger Beratung und sonnigem Gemüt auf meinem (langen) Weg zu vorliegender Arbeit stets hilfreich begleitet hat. //

Von Umwegen, falschen Pfaden und einem steilen Aufstieg

Der Lebensweg des Franz Baumann

Kelle, Pinsel und Stift

Von der Maurerkelle über den Aquarellpinsel hin zum Tuschestift. Es waren dies die drei Werkzeuge, welche sowohl wichtige Stationen im Leben des Franz Baumann markierten, als auch seine Werke charakterisieren sollten. Baumann verstand es spielerisch, all das im Laufe seines Lebens erworbene Rüstzeug gezielt in seine Arbeiten einfließen zu lassen, um daraus eine logische Synthese zu entfalten, welche in den Stationen der Nordkettenbahn ihren ersten Höhepunkt fand. So bildet sein Leben einen entscheidenden Schlüssel zum Verständnis seines künstlerischen Schaffens.

Prägende Einblicke

Ursprünglich sollte dem 1892 in Innsbruck geborenen Baumann aus finanziellen Gründen eine höhere schulische Ausbildung verwehrt bleiben, doch war es der Innsbrucker Religionslehrer Bruder Willram¹, welcher die zeichnerische Begabung des jungen Burschen erkannte und ihm daraufhin den Besuch der Höheren Technischen Lehranstalt in Innsbruck ermöglichte.² Prägend in dieser Phase seines Lebens waren vor allem die Monate als Baupraktikant, welche er beim Innsbrucker

Unternehmen „Johann Huter und Söhne“ ableistete, wobei er den Umgang mit Werkstoffen und Werkzeugen praxisnah erfahren durfte.³ In dieser Zeit war es ihm möglich, den Baubetrieb aus dem Blickwinkel des Handwerkers zu erfahren, einer Perspektive welche den meisten seiner späteren Architektenkollegen verwehrt blieb. Und gerade dieser Umstand lässt seine Projekte im Vergleich zu anderen Werken der Moderne im Alpenraum in einem besonderen Licht erscheinen. Während im Zuge der fortschreitenden technologischen Entwicklung eine starke Tendenz zu teils trutzig anmutenden Stahlbetongebilden zu erkennen ist – eine Entwicklung, welche wohl um 1930 in Giovanni Pontis Überlegungen zum Seilbahnnetz „Rete Funiviaria Delle Alte Dolomiti“ kulminiert – bildet Baumann dazu den auffälligsten Gegenpol. Nicht auf neue Bautechniken setzt er, sondern vielmehr auf vertraute Materialien und bewährte handwerkliche Details, welche seine Kompositionen dergestalt unverwechselbar erscheinen lassen.

Tourismus hautnah

Nur spärlich lässt sich die Zeit nach seiner Schulzeit rekonstruieren. „Lediglich eine Quelle im Nachlaß verweist darauf, daß er die Jahre von



< Abb. 1.1
Im Herzen Tirols

Franz Baumann wurde 1892 in Innsbruck geboren.

Abb. 1.2 >
Auf dem Hafelekar

Der junge Franz Baumann auf dem Hafelekar. Die Aufnahme stammt aus den Jugendjahren der Seil-schwebbahn auf die Nordkette. Beschriftung: „1929 am Kar“



Abb. 1.3 >>
Sicherer Strich

Seine darstellerische Begabung kam Baumann in der Erarbeitung und Präsentation seiner Entwürfe unzweifelhaft zugute. Auffallend die markanten Umrisslinien.



1910 bis 1913 in Meran verbrachte und dort für den Architekten Adalbert Erlebach und im Büro des bekannten Architektur- und Bauunternehmens „Musch & Lun“ arbeitete.⁴ Letztere setzten mit ihren Bauten um die Jahrhundertwende entscheidende Akzente in der touristischen Entwicklung Südtirols im Allgemeinen und Merans im Speziellen. Karl Lun, bereits 1895 dem „Verein für Alpenhotels“ beigetreten, erkannte das Potential des einsetzenden Kurtourismus und errichtete eine Reihe von Hotels, die als Musterbauten ihrer Zeit galten.⁵ Angesichts dieser anspruchsvollen Bauaufgaben kann davon ausgegangen werden, dass sich dieser Abschnitt besonders formend auf die Entwicklung des jungen Baumann ausgewirkt hat. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang vor allem die Mitarbeit Baumanns bei der Sanierung und Modernisierung des Grandhotels Karersee⁶.

Vornehmlich in den Jahren vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs gab sich Baumann in der Freizeit vermehrt seinem Geschick mit Bleistift und Pinsel hin. Erste Aquarelle und Pastelle entstanden „im Rahmen von Malerkursionen in die Umgebung von Innsbruck, an denen neben Franz Baumann und Theodor Prachensky auch dessen Schwester Maria und der bekannte Tiroler Maler Artur Nikodem teilnahmen.“⁷

Malerische Aussichten

Als ganz Europa durch die politischen Wirren in die erste große Katastrophe des 20. Jahrhunderts getrieben wurde, ereilte Baumann ab 1916 das Los des Fronteinsatzes. Erwähnenswert ist hierbei, dass er in den Reihen des Ersten Tiroler Kaiserjägerregiments auf Lois Welzenbacher traf, mit welchem es nach Kriegsende zu einer kurzen Zusammenarbeit kommen sollte.⁸ Die Widrigkeiten des Krieges erlebte Baumann an der Südtiroler Front am Pasubio, am Reuterrücken und ab Anfang November 1917 bei einer Offensive

in Asiago, wo er – rückblickend kann dem Irrsinn des Krieges entsprechend von einem Glücksfall gesprochen werden – am 10.11.1917 am Monte Sisemol einen Bauchschuss erlitt, woraufhin er die restlichen Kriegsmonate in einem Prager Lazarett verbrachte.⁹

In dieser Zeit entstanden eine Reihe von Bildern, in welchen vorwiegend architektonische Sujets erfasst wurden. Auffallend an diesen Arbeiten sind vor allem die kräftigen Umrisslinien, mit welchen Baumann die dargestellten Objekte einfasst. Diese eigenwillige Verwendung der Konturlinie verweist, freilich nicht in technisch derart brillanter Form, auf ein markantes stilistisches Merkmal des italienischen Frührenaissancekünstlers Sandro Botticelli. Ob sich Baumann dieser stilistischen Überschneidung gewahr war, bzw. ob diese gar gewollt war, lässt sich nicht sagen. Doch liegt den zwei Künstlern eine weitere Gemeinsamkeit zugrunde: Sowohl der Italiener in seinen Bildern, als auch der Innsbrucker in seinen Bauten, verstanden es meisterhaft, zeitgenössische Tendenzen mit traditionellen Mustern zu einer schlüssigen Einheit zu paaren.¹⁰

Obwohl Baumann eine vermeintlich nach dem ersten Weltkrieg angestrebte Karriere als Maler nicht konsequent weiterverfolgte,¹¹ so führte ihn sein darstellerisches Talent dennoch zu einer Ausstellung. Im Jahre 1919 fand in der Innsbrucker Galerie Czichna die erste und einzige Schau seiner Arbeiten statt.¹² Ein Kritiker fand dafür folgende Worte:

„Bei Czichna tritt der gegenwärtig in militärischer Dienstleistung stehende Maler Franz Baumann mit einigen kleinen Ölstudien nach der Natur vor die Öffentlichkeit. Die Skizzen, zum Großteil Motive aus Innsbrucks Bergwelt, zeigen in Stil und Stimmung manche künstlerische Qualitäten. Allerdings vermisse ich indem größeren Bilde ‚Aus einem Südtiroler Ansitz‘ ein wenig die räumliche

< Abb. 1.4
Grandhotel Karersee

Die Jahre 1910-1913 verbrachte Franz Baumann in Meran. Im Südtiroler Kurort kam er erstmals mit dem aufstrebenden Tourismus in direkten Kontakt. Hervorzuheben ist dabei besonders seine Mitarbeit bei der Sanierung und Modernisierung des Grandhotel Karersee.



Tiefe und kontrastierende Lichtwirkung. Die Harmonie der Farben ist übrigens in einigen Studien eine fein abgestimmte.“¹³

Wie bereits erwähnt, kam es nach Kriegsende zu einer kurzen, einjährigen Zusammenarbeit mit Lois Welzenbacher, welche allerdings nicht nur aufgrund der beiden so konträren Charaktere, sondern auch angesichts der aussichtslosen finanziellen Situation des 1918 von Welzenbacher gegründeten Büros zum Scheitern verurteilt war.¹⁴

Am Gipfel

In der Folgezeit, in den Jahren zwischen 1919 und 1927, fand Baumann Anstellung in der Innsbrucker Baufirma „Grissmann & Walch“, welche es ihm gestattete, sich nun eines gesicherten Einkommens gewiss, seine Freizeit für eine Reihe von öffentlichen Wettbewerben aufzuwenden.¹⁵

Nach etlichen 2. und 3. Plätzen ging er 1925 endlich als Sieger aus dem Wettbewerb für ein Kriegerdenkmal in Kufstein hervor. Dieses Projekt konnte er nun auch unter seinem eigenen Namen ausführen, da er 2 Jahre zuvor die Meisterprüfung für das Baugewerbe erfolgreich abgelegt hatte.¹⁶

Eine entscheidende Marke in der Biographie Baumanns bezeichnet das Jahr 1927. Einerseits bemerkenswert durch die Gründung seines eigenen Ateliers in der Innsbrucker Schöpfstraße¹⁷, andererseits durch den, seinen künftigen Werdegang maßgeblich bestimmenden Gewinn des Wettbewerbs für die Stationsbauten der Innsbrucker Nordkettenbahn.

Die darauf folgende geschäftliche Hochphase, welche durch eine beachtliche Auslastung, zahlreiche Projektpublikationen in Fachblättern und durch steigendes öffentliches Interesse gekennzeichnet

war, wurde durch die anbrechenden neuen, wirtschaftlich und politisch instabilen Zeiten zunehmend eingedämmt. Demgegenüber waren dies aber auch die Jahre, in welchen der Baumeister zum Architekten wurde. Ab 1932 war Baumann Mitglied der „Zentralvereinigung der Architekten Österreichs“, was durch einen fehlenden Hochschulabschlusses allerdings nur durch den sogenannten „Ausnahmeparagraphen“ möglich war. Ein Jahr später entschloss er sich auf Insistieren des damaligen Obmannes der gesamtösterreichischen Zentralvereinigung, Clemens Holzmeister, zur Absolvierung des Ziviltechnikerlehrganges, den er 1937 an der Hochschule Innsbruck abschloss und welcher ihn schlussendlich, rechtlich korrekt, den Titel eines „Architekten“ führen ließ.¹⁸

Angepasster Künstler

An der Biografie Baumanns lässt sich auch ein entscheidendes politisches Ereignis jener unheilvollen Zeit ablesen. So trat der nunmehrige Architekt spätestens 1938 der N.S.D.A.P. bei,¹⁹ just in jener Phase, als der Nationalsozialismus auch in Österreich offiziell hoffähig wurde und der „Anschluss“ an das Deutsche Reich vollzogen wurde. Doch ist diese Entscheidung vermutlich nicht seiner politischen Gesinnung entsprungen, vielmehr ist sein Tun als opportunistischer, wenn auch moralisch bedenklicher Winkelzug zu betrachten. Wahrscheinlich versprach er sich durch den Beitritt gewisse berufliche Einträglichkeiten, welche ihm mitunter auch zuteil wurden: Gemeinsam mit einer Gruppe von Kollegen zeichnete Baumann verantwortlich für die Dekoration Innsbrucks anlässlich des Hitler-Besuchs 1938, zudem war er von 1939 bis 1944 von der Nationalsozialistischen

Volkswohlfahrt (N.S.V.) mit Umbauarbeiten von Kindergärten und Kindertagesstätten betraut.²⁰ Nachträglich kann dies als Ausdruck einer Haltung gesehen werden, welche kennzeichnend für viele seiner Zeitgenossen war. So beschreibt der Historiker Gerald Steinacher beispielsweise Luis Trenker, den umtriebigen Bergsteiger, Schriftsteller, Filmemacher und Architekten, welcher kurzzeitig eine Bürogemeinschaft mit Clemens Holzmeister einging, als einen „typischen Vertreter einer großen Gruppe angepasster Künstler seiner Zeit.“²¹

Unbeugsam in schweren Zeiten

Besonders positiv angerechnet werden kann Franz Baumann indessen der Umstand, dass er sich den herrschenden Verhältnissen dabei keinesfalls bedingungslos unterwarf. Seiner ausgeprägten baukünstlerischen Denkart gemäß, vertraute er in beruflichen Entscheidungsfindungen eher auf seine fachliche Kompetenz, denn auf die Ansichten der herrschenden Klasse, wenngleich sich dieser Grundsatz auf seine Tätigkeit als freischaffender Architekt folgens schwer auswirken sollte. 1939 wurde er in seiner Funktion als Obmann der Reichskammer für bildende Künste in Tirol, jener Nachfolgeorganisation der Zentralvereinigung, welcher Baumann seit 1935 vorstand, vom Stadtbauamt mit einem Gutachten zu einer urbanistischen Neugestaltung der Mariatheresienstraße beauftragt. Basierend auf verkehrstechnischen Überlegungen zur Verbesserung des Durchzugsverkehrs sollten auf Antrag des Innsbrucker Bürgermeisters die historischen Denkmäler Annasäule und Triumphforte beseitigt werden. Parallel dazu beabsichtigte der damalige Gauleiter von Tirol und Innsbrucker Stadtrat, Franz Hofer, die Annasäule durch ein Denkmal zu ersetzen, welches den mit einem Harnisch gerüsteten Adolf Hitler auf einem Pferd reitend darstellen sollte („Adolf Hitler als

Deutscher Herold“²²). Das Standbild, welches zum neuen Wahrzeichen Innsbrucks werden sollte, ist an eine Zeichnung des Malers Hubert Lanzinger angelehnt, welcher auch für dessen Umsetzung verantwortlich sein sollte und 1928 mit der Pension Briol in Dreikirchen (Barbian) einen rationalen Beitrag zum Neuen Bauen in den Bergen geleistet hatte.²³

In seiner Stellungnahme bezeichnete Baumann die geplanten städtebaulichen Entwürfe als gewaltsame und rohe Eingriffe, welche von der Architektenschaft weder unter urbanistischen, noch unter historischen Gesichtspunkten zu verantworten seien. Des weiteren führte er aus, es seien unter keinen Umständen, verkehrstechnische Lösungen zu Lasten „wesentlicher Bestandteile dieser Straße“ herbeizuführen.²⁴ Auf Intervention Baumanns informierte der Deutsche Heimatbund Reichsarchitekten Albert Speer über den Sachverhalt, welcher in einem Schreiben die Erhaltung der beiden Baudenkmäler ausdrücklich befürwortete. Da Speer Innsbruck einige Tage später ohnedies geschäftlich bereiste, ließ er sich dort die Situation von Baumann bei einem Lokalausgangein abermals schildern und sprach sich nach Einsicht in den Entwurf zur Neugestaltung der Maria-Theresien-Straße, sehr zum Missfallen Hofers, für die Erhaltung der beiden Wahrzeichen aus.²⁵ Den Gipfel der Konfrontation mit Gauleiter Hofer stellte jedoch der geplante Abriss des Wiltener Kirchturms dar. Zusammen mit dem damaligen Denkmalpfleger Oswald Graf Trapp stemmte sich Baumann vehement gegen die Sprengung des stark bombengeschädigten Bauwerkes, obwohl die Sprenglöcher bereits gebohrt waren. Gauleiter Hofer drohte mit Gestapohaft, doch sowohl Baumann, als auch Turm blieben standhaft.²⁶

Infolgedessen wurden auf Geheiß des Tiroler Gauleiters alle Amtsstellen angewiesen, keine Aufträge mehr an Baumann zu vergeben, wodurch

er faktisch kaum mehr als freischaffender Architekt tätig sein konnte. Zudem wurde er postwendend als Leiter der Reichskammer des Landesverbandes Tirol abgesetzt, als sein Nachfolger wurde der Architekt Hans Fessler²⁷ ernannt, zu welchem Baumann kein sehr gutes Nahverhältnis besaß.²⁸

Somit war Baumann gezwungen, ab 1944 in die öffentliche Verwaltung zu wechseln, wo er bis 1953 eine Stelle in der Abteilung „Hochbau-Entwurf“ des Innsbrucker Stadtbauamtes innehatte und nach Kriegsende mit Sanierungsarbeiten von Bombenschäden beauftragt war.²⁹

Lebenswerk

Musste Baumann unter dem Hitlerregime seinen Kampf für die Erhaltung historischer Denkmäler noch mit einem hohen Preis bezahlen, so waren ihm nach Kriegsende gerade diese Anstrengungen für die Herstellung seiner Reputation dienlich. Dass der Erhalt des Wiltener Kirchturms v.a. auf seinen Einsatz zurückzuführen ist, wurde ihm vom Österreichischen Institut für Kultur und Wissenschaften gar schriftlich bestätigt.³⁰ Zwar wurden Baumann in den Folgejahren wiederholt wichtige Bauvorhaben anvertraut, doch konnte er nicht mehr an seine Meisterwerke der Zwischenkriegsjahre anschließen. Zu groß war die Zäsur der Diktatur. Den Forderungen der Nationalsozialisten nach einem theatralisch bodenständigen Baustil gemäß ihrer Blut und Boden Ideologie konnte Baumann, dem aufdringliche Formensprachen stets zuwider waren, zu keiner Zeit vollends entsprechen, allenfalls führte die aufgenötigte Suche nach neuen Ausdrucksweisen zum Verlust seiner klaren Linie.³¹ So löste er den Umbau der stark bombengeschädigten Stadtsäle gleichwohl durchaus achtbar, doch sind diese in ihrer Konzeption nicht mehr als „echter“ Baumann erkennbar. Damit stellte Baumann allerdings fürwahr keinen Einzelfall



< **Abb. 1.6**
Ernst Nepo,
Mittelstation Seegrube,
Öl auf Leinwand,
1931

Die Mehrzahl seiner Lebensjahre widmete Franz Baumann der Baukunst, einen Großteil seiner Architektenjahre der Nordkette, welche ihn beinahe bis zu seinem Lebensende begleitete. Und so wie sie ihn formte, so formte auch er sie.

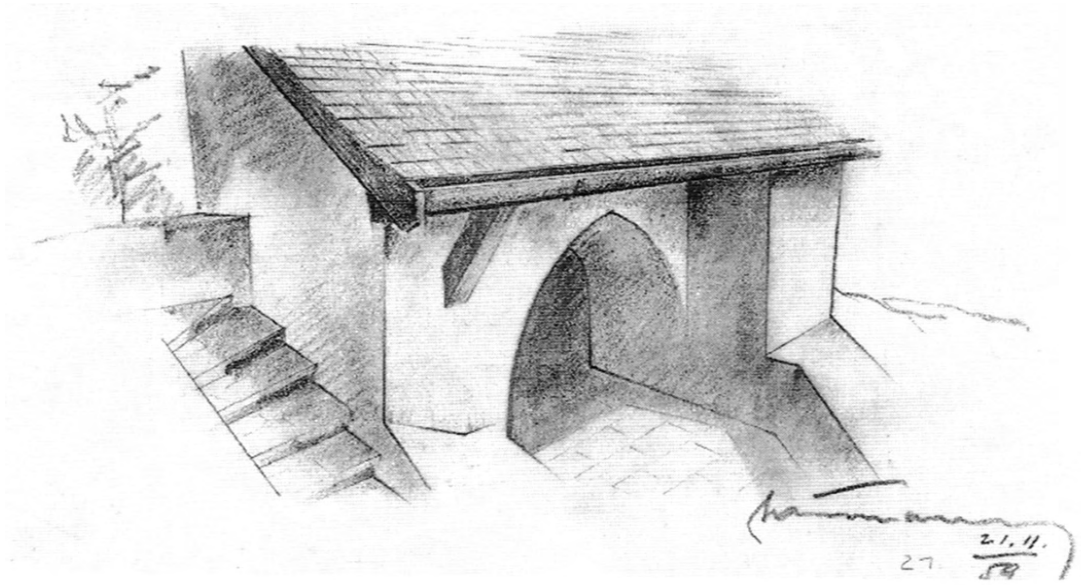
< **Abb. 1.7**
Schöpfstraße 20

1927 gründete Franz Baumann sein eigenes Atelier in der Innsbrucker Schöpfstraße 20. Zwar wurden ihm nach dem 2. WK wiederholt wichtige Bauvorhaben anvertraut, doch konnte er nicht mehr an seine Meisterwerke der Zwischenkriegsjahre anschließen. Franz Baumann starb 1974 im Alter von 82 Jahren in Innsbruck.

dar - vielmehr verkörperte er eine Entwicklung, die symptomatisch für die Zeit nach 1945 war. Etliche Vertreter seiner Generation hatten sich nach dem Zweiten Weltkrieg einer zaghaften, moderaten Moderne zugewandt und zogen es indes vor, die Vergangenheit ruhen zu lassen.³² Neben zahlreichen Wohnhäusern und öffentlichen Bauten glänzte Franz Baumann vor allem mit seinen außerordentlichen Beiträgen zur alpinen Tourismusarchitektur. Die Mehrzahl seiner Lebensjahre widmete er der Baukunst, einen Großteil seiner Architektenjahre der Nordkette, welche ihn beinahe bis zu seinem Lebensende begleitete. Und so wie sie ihn formte, so formte auch er sie. Franz Baumann starb 1974 im Alter von 82 Jahren in Innsbruck. //

Abb. 1.5 >
Kriegerdenkmal
in Kufstein

Nach etlichen 2. und 3. Plätzen ging Franz Baumann 1925 endlich als Sieger aus einem Wettbewerb hervor. Da er 2 Jahre zuvor die Meisterprüfung für das Baugewerbe erfolgreich abgelegt hatte, konnte er dieses Projekt auch unter seinem eigenen Namen ausführen.



ANMERKUNGEN:

- 1 Köfler, Gretl: *Franz Baumann. Die Tiroler Eigenart mit moderner Baukunst bewahrt*, in: *Tirol – immer einen Urlaub wert*, hrsg. Heimatwerbung Tirol, Nr. 41, Winter 1992/93, S.78.

2 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann*, Wien–Bozen 1998, S.13.

3 Ebd., S.13.

4 Ebd., S.14.

5 Albert Mascotti: *Josef Musch & Karl Lun*, in: *Turris Babel*, Nr.5, 1986, S.28.

6 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.18.

7 Ebd., S.13.

8 Ebd., S.21.

9 Ebd., S.13.

10 Botticelli (1445 – 1510) kam am Florentiner Hof der Medici mit dem aufkommenden Gedankengut des Humanismus in Kontakt, welches er in teils gotisierenden Kunstwerke einbettete.

11 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.14.

12 Ebd., S.14.

13 Ebd., S.14, vgl. Institut für Baukunst der Universität Innsbruck, Baumann Archiv, Privatkorrespondenz, Innsbrucker Neueste Nachrichten, 1919, Nr.321.

14 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.21.

15 Ebd., S.21.

16 Ebd., S.21.

17 Ebd., S.36.

18 Ebd., S. 37f.

19 Ebd., S 38.

20 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.46, Fußnote 20.

21 Hitlerfreund, in: *ff – das Südtiroler Wochenmagazin*, Heft 15, Bozen 2008, S.15. Luis Trenker widmete Hitler ein Buch: „Adolf Hitler, Gottes Segen begleite Sie auf all Ihren Wegen.“ Diese Widmung schrieb Luis Trenker am 7. April 1933 in sein Buch ‚Der Rebell‘.

22 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.38.

23 Mayr-Fingerle, Christoph (Hrsg.): *Hotelarchitektur in den Alpen*, Sexten 1989, S.18.

24 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.38f.

25 Ebd., S.39.

26 Köfler, Gretl: *a.a.O.*, S.83.

27 Hans Fessler projektierte u.a. die Hochbauten der Patscherkofelbahn (1928), welche als Konkurrenzprojekt zur Nordkettenbahn zu betrachten ist. Fessler warf Baumann öffentlich vor, sein Projekt kopiert zu haben, woraufhin dieser einen Rechtsanwalt einschaltete, da er seinen Auftrag zur Umsetzung der Nordkettenbahn gefährdet sah. Infolgedessen musste Fessler seine Äußerungen zurückziehen. Vgl.: Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.109f.

28 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.39.

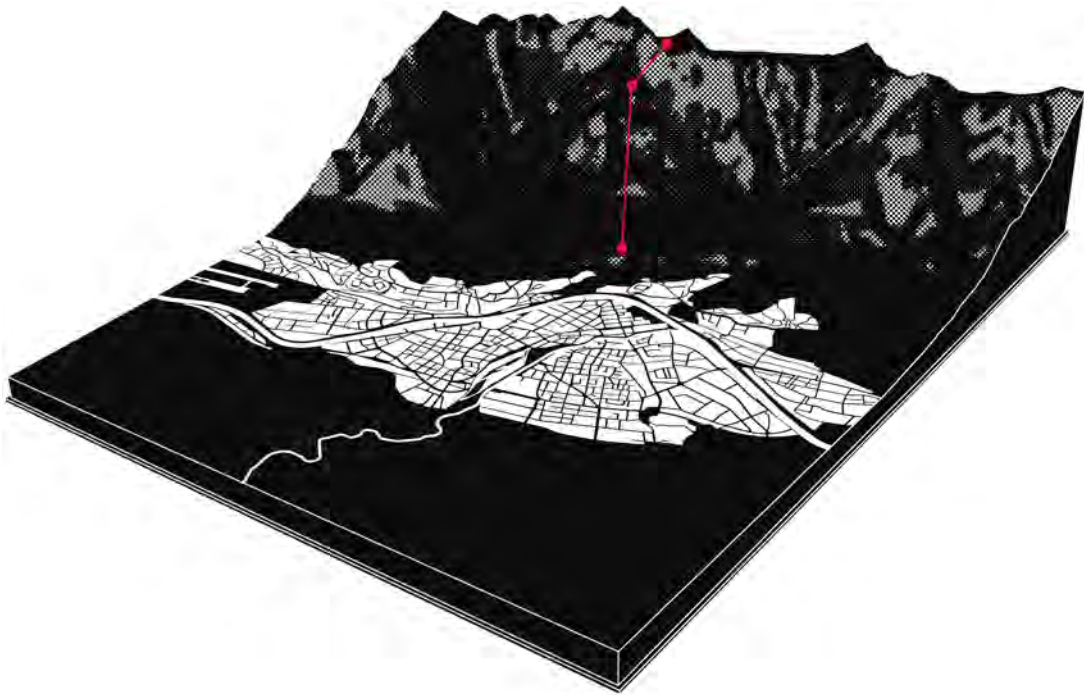
29 Köfler, Gretl: *a.a.O.*, S.84. Baumanns Schwager, Theodor Prachensky, war zu dieser Zeit im Innsbrucker Bauamt beschäftigt.
- 30 Heinz von Mackowitz: *Franz Baumann*, in: *Beiträge zur Technikgeschichte Tirols*, Heft 3, 1971, S.28.

31 Köfler Gretl: *a.a.O.*, S.83.

32 Achleitner, Friedrich: *Der ‚Aufbau‘ und die Aufbrüche, 1945-1975*, in: *Architektur im 20. Jahrhundert – Österreich*, hrsg. Becker/Steiner/Wang, München 1995, S.44.

Mit Mensch und Maschine

Bau der Nordkettenbahn



< Abb. 2.1
Trassenverlauf

Das Interesse der Innsbrucker für ihre Nordkette erwachte erst relativ spät. 1926 gründete die Stadt Innsbruck ein eigenes „Aktionskomitee für Seilschwebebahnen“, welches unterschiedliche Konzepte der Konzessionswerber für eine Seilschwebebahnverbindung auf die Nordkette studieren sollte. Schlussendlich fiel die Entscheidung auf den Trassenverlauf Hungerburg - Seegrube - Hafelekar.

Intensives Wechselspiel

Obwohl Innsbruck seit jeher von einem intensiven Wechselspiel zwischen Stadt und Gebirge geprägt war, erwachte das Interesse der Innsbrucker an der Nordkette erst relativ spät. Die nur mit großem Arbeitsaufwand zu bewirtschaftenden Bergrücken und –hänge galten Jahrhunderte lang als relativ unproduktiv, weshalb die hochliegenden Almen von den umliegenden Gemeinden allenfalls spärlich, mitunter auch nachlässig genutzt und gepflegt wurden.¹ Zahllose Sagen von mythischen Bergmännlein, Kasermändln und Nörggelen bezeugen zwar, dass die imposanten Felswände die Phantasie der Bevölkerung seit je lebhaft anregten, doch physisch hinauf zog es die wenigsten.

Hoch über Innsbruck

Erst im Zuge des auch in Tirol erstarkenden Tourismus gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es erste Überlegungen einer ausgedehnten Erschließung, um die Bergwelt um Innsbruck auch einer breiten Masse zugänglich zu machen. Die entscheidenden Impulse gingen dabei vom Innsbrucker Tourismuspionier Sebastian Kandler aus. Mit dem Erwerb des „Neuhof Mariabrunn“ und seinen Plänen, die Hungerburgterrasse dem Fremdenverkehr zu öffnen, leitete er im Jahre 1903 einen ersten Bauschub auf dem etwa 300 Meter über Innsbruck liegenden Plateau ein.² Das ehemalige Hotel Mariabrunn, dicht an der Hangkante gelegen und 1930 durch den jungen Siegfried Mazagg zu einem ausgewogenen und sensibel gegliederten



Baukörper umgestaltet, prägt auch heute noch das Bild Hoch-Innsbrucks in beeindruckender Weise. Mit seinem außergewöhnlichen Instinkt sicherte sich Kandler innerhalb weniger Jahre die zukunfts-trächtigsten Bauplätze, wo er in kürzester Zeit Villen und Restaurants hochzog um sie ebenso schnell wieder zu verkaufen. Dabei bewegte er sich auf einem derart schmalen Grat, dass ihn je-der falsche Schritt in den Konkurs reißen konnte. Wenngleich er sein spektakulärstes Projekt, ein riesiges Kurhotel nach Schweizer Vorbild, nicht umsetzen konnte, so war es doch sein Verdienst, dass den Innsbruckern mit der Hungerburg, und in weiterer Folge der Nordkette, zwei bedeutende, stadtnahe Erholungsräume erschlossen wurden, wie ein Bonmot an einer seiner Villen treffend aus-drückt: „Einsam war es hier und still / alle Vöglein südwärts zogen / zu den Höhen an der Sill / heute kommen sie geflogen / in das nördliche Revier / beim Karwendel, her zu mir.“³

Abb. 2.2 > Bohrwurm von Tirol Karikatur von Max Esterle (1911)

Zusammen mit dem Eisenbahnpionier Josef Riehl („Bohrwurm von Tirol“) und dem Industriellen Rafael von Meinong, gelang dem Innsbrucker Tourismuspionier Sebastian Kandler ein erster wichtiger Schritt zur Erschlies-sung der Nordkette. Nach nur 7-monatiger Bauzeit konnte die Hungerburgbahn am 12. September 1906 in Betrieb genommen werden.

Abb. 2.3 >> Brücke über den Inn.

Das neue Transport-mittel konnte auf Anhieb überzeugen. 1907 erwarb die Stadt Innsbruck die Bahn zu einem Kaufpreis von 660.000,- Kronen.



Die Hungerburgbahn
Um die damals nur durch steile Fuß- und Saum-wege erreichbare Siedlung für potentielle Som-merfrisch-Gäste attraktiv zu gestalten, bedurfte es einer angebrachten Verkehrsanbindung. Nachdem eine anfänglich angedachte Erschließung mittels dampfbetriebener Zahnradbahn nicht umgesetzt werden konnte, fiel die Entscheidung auf eine elektrische Standseilbahn, welche die Vorteile ei-ner einfachen und kostengünstigen Errichtung in sich vereinte. Da die öffentliche Hand keinerlei In-teresse an einem derartigen Vorhaben zeigte, war Kandler gezwungen das Projekt auf eigene Faust zu realisieren und - was für ihn sicherlich schwe-rer ins Gewicht fiel - aus eigener Tasche zu finan-zieren. Trotzdem war es ihm möglich, zusammen mit dem Eisenbahnpionier Josef Riehl („Bohrwurm von Tirol“) und dem Industriellen Rafael von Mei-nong, seinen ehrgeizigen Plan innerhalb kürzester Zeit zu verwirklichen: Die Inbetriebnahme erfolgte nach nur 7-monatiger Bauzeit am 12. September



1906.⁴ Das neue Transportmittel konnte auf Anhieb überzeugen und die Bilanzen stimmten. Spä-testens zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Gesin-nung der Stadt zur Anknüpfung Innsbrucks an das Hungerburgplateau gründlich geändert. Bereits 1907 kam sie mit Riehl ins Geschäft und erwarb die Bahn zu einem Kaufpreis von 660.000,- Kro-nen. Die Auslastung war gut und die Anlage, in-zwischen in die „Localbahngesellschaft“ integriert, fuhr satte Gewinne ein. So konnte beispielsweise im Jahr 1912, trotz kostenintensiver Investitionen, dennoch ein Überschuss von 60.240,- Kronen er-wirtschaftet werden.⁵

Auf die Nordkette!
Kandler hatte indessen schon wieder neue Plä-ne im Kopf. Durch die enorme technologische Ent-wicklung jener Jahre – die Kohlernbahn bei Bozen (1908) war bereits in Betrieb – wurden ehemals utopische Standpunkte ihrer Irrealität beraubt. Das Hochgebirge rückte immer näher und mit der

Einreichung Kandlers mehrerer Pläne für den Bau einer bisektionalen Schwebeseilbahn auf das Ha-felekar (1909), schien die Nordkette endlich greif-bar. Doch das Hereinbrechen des großen Kriegs über Europa zerschlug alle Pläne.⁶ Zwar war es Kandler gegönnt, den Ersten Weltkrieg zu überle-ben, sein Imperium jedoch ging zugrunde.⁷ Erst in den goldenen Zwanzigern wurden wie-der derart hochfliegende bzw. „hochschwebende“ Ideen aufgegriffen. Mittlerweile hatte sich die Seil-bahn, durch halsbrecherische, militärische Experi-mente an der Dolomitenfront zur Endreife gelangt, als neues Beförderungsmittel in den Alpen definitiv etabliert (Vgl. S.39). Dass die Nordkette seit Eröff-nung der Hungerburgbahn zu einem wirtschaftlich interessanten Standort avanciert war, bezeugt die Tatsache, dass gleich mehrere Interessensge-meinschaften um die Erteilung einer Seilbahnkon-zession auf das Hafelekar ansuchten. Dies bewog die Stadt Innsbruck 1926 schließlich zur Gründung eines eigenen „Aktionskomiteés für Seilschwebe-

<< Abb. 2.4 Wagenkreuzung der Hungerburgbahn

< Abb. 2.5 Innsbruck - Hunger-burgbahn vom Bahn-hof über den Inn

< Abb. 2.6 Kurhotel Mariabrunn als Postkarte



Wenngleich Sebastian Kandler sein spekta-kulärstes Projekt, ein riesiges Kurhotel nach Schweizer Vorbild auf dem Hungerburgpla-teau über Innsbruck, nicht umsetzen konn-te, so war es doch sein Verdienst, dass mit der Hungerburg, und in weiterer Folge der Nordkette, zwei bedeutende stadtna-he Erholungsräume erschlossen werden konnten.

bahnen“, welches die unterschiedlichen Konzepte der Bewerber eingehend studierte.⁸ Den damaligen Umständen entsprechend hatte ein derartiges Vorhaben zweifelsohne seinen Reiz, weshalb die Stadt ebenfalls ihr unmittelbares Interesse bekundete und am 20. April 1927 selbst um die Konzession ansuchte. Um die Wirtschaftlichkeit der durch die stadtseigene „Localbahngesellschaft“ geführten Hungerburgbahn nicht zu gefährden, sprachen sich die Verantwortlichen gegen eine direkte Verbindung Innsbruck – Nordkette aus. Um nicht in Konkurrenz miteinander zu treten, sondern vielmehr einen Synergieeffekt zwischen den beiden Bahnen in Gang zu setzen, sollte die Seilschwe-

bebahn erst an der Bergstation der Standseilbahn ihren Ursprung nehmen. Als Zwischenstation bot sich die sonnige und windgeschützte Anhöhe auf der Seegrube an, welche der Innsbrucker Bevölkerung aufgrund ihrer besonderen Lage als beeindruckendes Naherholungsgebiet dienen sollte. Aus diesen Gründen fiel die Entscheidung auf eine Pendelbahn in zwei Sektionen, wobei auf dem Abschnitt Hungerburg – Seegrube zwei Gondeln vorgesehen waren, auf dem wesentlich kürzeren Abschnitt Seegrube Hafelekar hingegen mit nur einer Kabine dieselbe Förderleistung erbracht werden konnte.



Abb. 2.7 >
Anlieferung einer Kabeltrommel

Abb. 2.8 >
Pinzgauer Träger

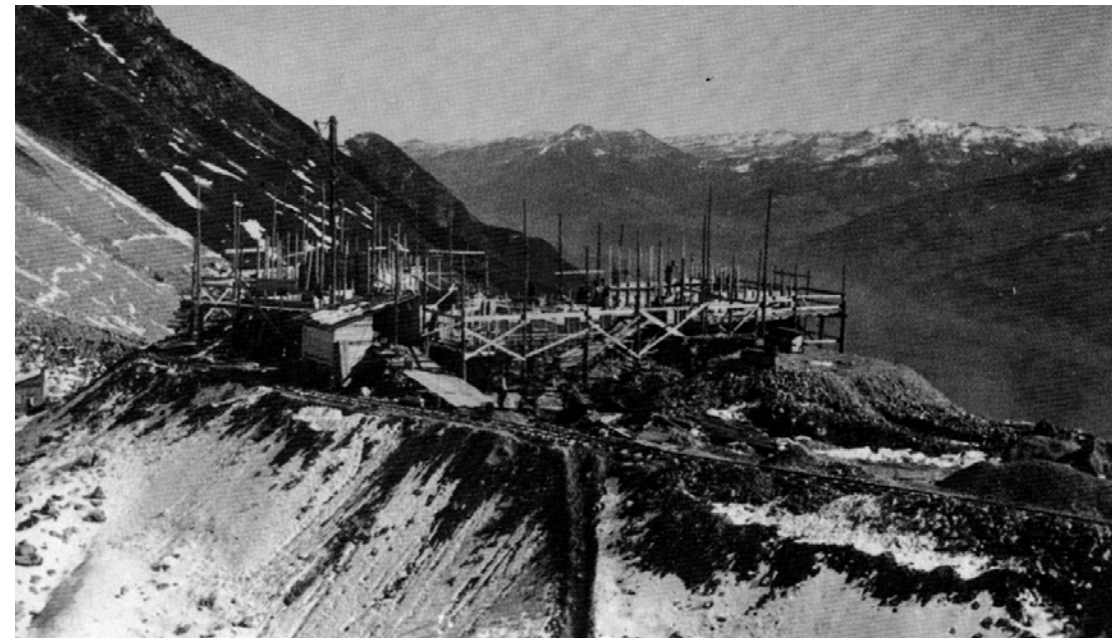
Für die ersten Transporte, vor allem für den Bau der Materialseilbahn und Arbeitsbaracken, wurden 10 Träger aus dem Pinzgau angeworben. Die Strecke Titschenbrunnen - Seegrube wurde von jedem Träger 2 Mal am Tag mit durchschnittlich 70 kg bewältigt.



Mensch und Maschine

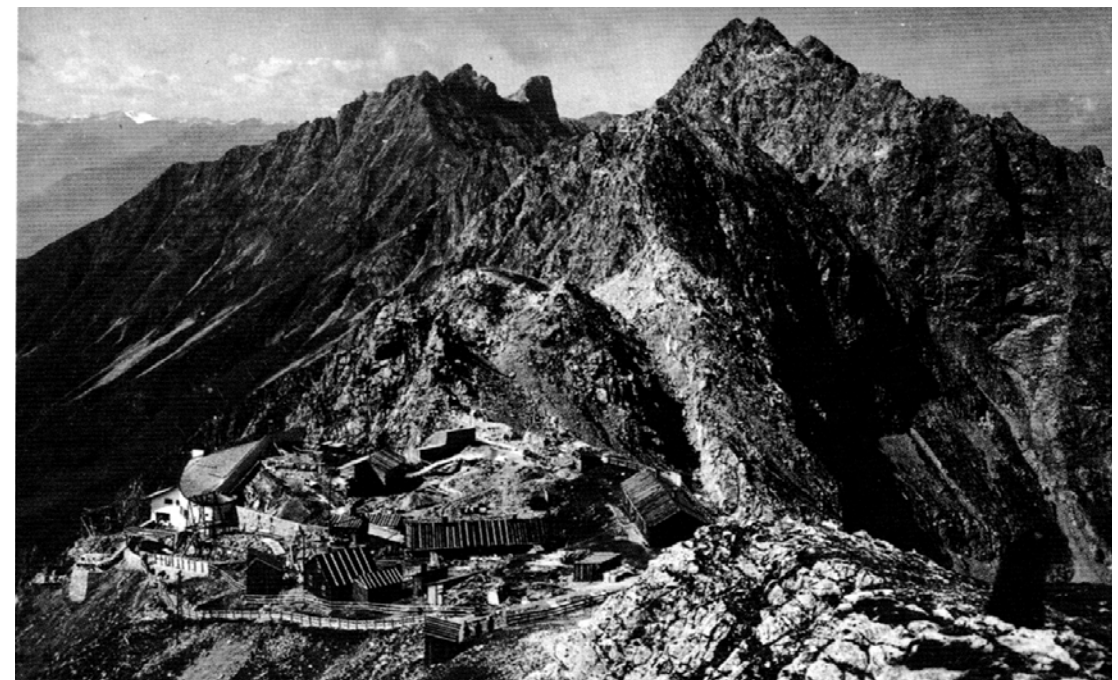
Etwa Mitte Juli 1927 konnte mit dem Bau begonnen werden. Eine Hilfsseilbahn von der Hungerburg auf die Seegrube sollte die Bauarbeiten erleichtern. Dafür musste allerdings erst Baumaterial herangeschafft werden, weshalb 10 Träger aus dem Pinzgau, bekannt für ihre Verlässlichkeit und enorme Beförderungsleistung, angeworben wurden. Mittels Fuhrwerk wurde das Material bis zum Titschenbrunnen angeliefert, von wo aus die Träger den Baubedarf auf die Seegrube schleppten. Jeder dieser Burschen war in der Lage, bei jedem der etwa zwei Aufstiege pro Tag durchschnittlich

70 kg zu befördern, doch sollen gar Spitzenleistungen von bis zu 130 kg erbracht worden sein. Weitere Transporte übernahm die „Deutsche Luft-hansa“ mittels Fallschirm, wobei es allerdings zu einer geringen Treffgenauigkeit und groben Beschädigungen am Material kam. Aus diesen Gründen wurden die Materialflüge nach Fertigstellung der Bauhilfsseilbahn eingestellt.⁹ Trotz widriger Umstände und mancher Rückschläge (Feuer auf der Seegrube durch Funkenflug – 5. Jänner 1928), schritten die Bauarbeiten rasch voran und so begann die Ära der Nordketten Schwebeseilbahnen in den Sommermonaten des Jahres 1928 (Sektion I: 8. Juli 1928, Sektion II: 21. Juli 1928).¹⁰ //



< Abb. 2.9
Station Seegrube

Das Bild wurde vermutlich im Oktober 1927 aufgenommen und zeigt den Bau-fortschritt des Stationsgebäudes Seegrube. Am 5. Jänner 1928 ein herber Rückschlag: Ausgelöst durch Funkenflug eines Koksofens brennt die Mittelstation zum Großteil ab. Die Arbeiten werden um mindestens einen Monat zurückgeworfen.



< Abb. 2.10
Station Hafelekar

Postkarte der sich im Bau befindlichen Bergstation. Der Absender versah den Postgruß mit den Worten „Kopfstation vom Gipfel aus gesehen mit Brandjoch“. Gut ersichtlich die zahlreichen Baubaracken.

Abb. 2.11 >
Fallschirmabwurf

Baumaterial wurde teilweise durch Maschinen der „Deutschen Lufthansa“ angeliefert und mittels Fallschirm abgeworfen. Allerdings war bei dieser Art des Transports die Zielrate ungenau und die Beschädigung sehr hoch.



Abb. 2.12 >>
Verschneite Hilfsseilbahnstütze

Die Bauarbeiten waren von rauen klimatischen Bedingungen gekennzeichnet.



Abb. 2.13 >
Die Macher

Gruppenfoto anlässlich der Kollaudierung der Hafelekarbahn im Juli 1928. Sitzend der Dritte von links: Architekt Franz Baumann.



ANMERKUNGEN:

1 Alpenverein-Museum (Hrsg.): *Vertikal – Die Innsbrucker Nordkette*, Innsbruck 2002, S.66.

2 Denoth, Günter: *Der Aufstieg*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.19.

3 Alpenverin-Museum (Hrsg.): *a.a.O.*, S.26.

4 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.20f.

5 Ebd., S.27.

6 Ebd., S.36.

7 Alpenverin-Museum (Hrsg.): *a.a.O.*, S.26.

8 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.36.

9 Ebd., S.38.

10 Ebd., S.37f.

Noch zu retten!?

Berg- und Talfahrt der Nordkettenbahnen

Kommt und seht!

Die Jugendjahre der Anlage waren gekennzeichnet von einem nicht zu enden scheinenden Besucherandrang. Dabei ging sie mit der Hungerburgbahn eine symbiotische Beziehung ein, welche beide Bahnen bald an die Grenzen ihrer Kapazitäten stoßen ließ. Auf der Strecke blieb dabei lediglich die Hungerburg, welche einen Großteil ihrer Tagesgäste an die Seegrube verlor.¹ Die breite Akzeptanz in der Bevölkerung brachte der Nordkettenbahn bald den Status eines neuen Wahrzeichens Innsbrucks ein. Zahlreiche Illustrationen griffen das Motiv der Baumann'schen Bauten vor der beeindruckenden Bergkulisse auf. Besonders

werbewirksam erschien der (gelegentlich werbewirksam montierte) Blick von der Maria-Theresien-Straße über die Annasäule hinauf zur Seegrube, wobei – welch Fügung der Geschichte – Baumann erheblich am Erhalt des marmornen Denkmals beteiligt war (Vgl. S.16). Medien und Fachzeitschriften machten rasch auf die architektonischen Qualitäten der Stationsbauten aufmerksam, was ihrer Publizität über die Grenzen Tirols hinaus durchaus förderlich war. Die Alpenstadt war um eine Attraktion reicher.

Cockpit statt Kabine

Selbst wirtschaftlich schwierige Zeiten schienen der Anlage nicht sonderlich viel anhaben zu können.² Goldene Zeiten bescherte der Nordkettenbahn der unvergleichliche Tourismusaufschwung der 50er und 60er Jahre, wobei das Spitzenjahr 1962 mit über einer Million beförderten Personen besonders heraussticht. Anfang der 70er Jahre kam jedoch der Einbruch. Gebeutelt von der Energiekrise musste die Tiroler Tourismusindustrie herbe Einbußen hinnehmen. Einen weiteren Faktor stellte der beginnende Charterflugverkehr dar, der es dem Normalbürger erstmals in der Geschichte erlaubte, weite Distanzen zu moderaten Preisen zurückzulegen.³ Nahegelegene Reiseziele, ehemals ein nicht zu unterschätzender Wettbewerbsfaktor, hatten in der Folge das Nachsehen, da das Sozialprestige nach Möglichkeit zu entlegenen Reisedestinationen lockt.⁴ Die Nordkettenbahn wurde in jenen Jahren erstmals ordentlich durchgerüttelt.

Attraktivitätsverlust im Alter

Auch in die Unternehmensführung kam Bewegung. Seit 1940 in die „Innsbrucker Stadtwerke“ integriert,⁵ wurde die Nordkettenbahn 1979 im Zuge einer großangelegten Bergbahnfusion in die „Innsbrucker Verkehrsbetriebe“ eingegliedert. Mit der Hungerburgbahn, welche schon seit geraumer Zeit durch die IVB geführt wurde, der Patscherkofelbahn und der Mutteralmbahn waren nun alle von



< Abb. 3.1
Bergkulisse

Werbewirksam montierter Blick über die Annasäule hinauf zur Seegrube. Sehr gut ersichtlich die unterschiedlichen Anfahrtsmöglichkeiten zum Hungerburgplateau über Höhenstraße oder Standseilbahn.

der Stadt Innsbruck betriebenen Bergbahnen in einer Einrichtung zusammengefasst.⁶ Bisher wurde das Gespann Hungerburgbahn – Nordkettenbahn nicht in Frage gestellt. In Anlehnung an den Ausspruch „never change a winning team“ erübrigt sich auch die Frage nach dem Warum. Nun aber wurden unterschiedlichste Konzepte präsentiert und diskutiert, welche die Bahnen wieder auf ihre ehemalige Erfolgsspur zurückbringen sollten. Besonders ins Gewicht fiel dabei die zentrale und äußerst strittige Standortfrage: Ist die am nördlichen Stadtrand gelegene Hungerburgbahn für Touristen und Einheimische überhaupt noch attraktiv? Oder ist eine zentrale Anbindung unabdingbar, um die marode Anlage wieder auf Kurs zu bringen?

Distanzen und Distanzierungen

Bei allem Für und Wider lässt sich eine Aussage mit Bestimmtheit treffen. In all den Jahren seit der Beschlagnahme der Nordkette hat sich unser Verhältnis zu Distanzen grundlegend geändert. Entgegen allen ausgefeilten Technologien und trotz gesteigerter Mobilität nehmen wir Entfernungen heute viel intensiver wahr, anstatt ihnen ein geringeres Augenmerk zu schenken.⁷ Dementsprechend wurde in den Anfangsjahren der Bahn die verkehrstechnisch kluge Wahl des Aufstiegspunktes von Projektbeteiligten besonders hervorgehoben, da er „zweifelloso infolge dieser günstigen Verbindungen im Interesse der Bevölkerung Innsbrucks liegt“.⁸ Ein Jahrhundert später würde diese Behauptung nicht unbedingt ungeteilten Zuspruch erfahren. Für besonders viel Aufsehen sorgte die vom ehemaligen Stadtrat Hermann Knoll verfochtene Variante einer Standseilbahn, welche mittels eines Tunnels Innsbruck auf direktem Wege mit der Seegrube verbinden sollte („Knoll-Plan“). Doch kam auch dieses Projekt über ein (langes) Diskussionsstadium nicht hinaus.⁹ Die Seilschwebbahn verrichtete indes unvermindert ihren Dienst, wenngleich die Gondeln teilweise leer standen. Aufgrund ihrer defizitären Auslastung suchten die Innsbrucker Verkehrsbetriebe nach dem einfachsten Ausweg und bemühten sich um einen Käufer für die abgewirtschaftete Anlage.¹⁰



Abb. 3.2 > „Knoll-Plan“

Die vom ehemaligen Stadtrat Hermann Knoll verfochtene Variante einer Standseilbahn, welche mittels eines Tunnels Innsbruck auf direktem Wege mit der Seegrube verbinden sollte.

Beistand durch das BDA

Während sich in diesen schwierigen Zeiten scheinbar alle von der einst so akklamierten alten Dame abwandten, besann sich doch noch jemand ihrer immanenten Qualitäten und nahm sich ihrer an. 1990, seit der Jungfernfahrt waren immerhin schon 62 Jahre vergangen, erfolgte die Unterschutzstellung durch das Bundesdenkmalamt.¹¹ In Anbetracht der immensen baukünstlerischen und kulturhistorischen Bedeutung, mag es verwundern, dass dieser Schritt nicht schon eher getan wurde. Doch wirkten sich die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen maßgeblich auf den zeitlichen Rahmen dieser Entscheidung aus. Denn solange sich die Anlage in Besitz der Stadt Innsbruck befand, stellte sie gemäß bestehendem Denkmalschutzgesetz ein sogenanntes §2 Denkmal ohne Bescheid dar.¹² Folgend der Wortlaut besagten Artikels, Abs.1.1:

„Bei Denkmalen gemäß § 1 Abs. 1 und 3, die sich im alleinigen oder überwiegenden Eigentum des Bundes, eines Landes oder von anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Anstalten, Fonds sowie von gesetzlich anerkannten Kirchen oder Religionsgesellschaften einschließlich ihrer Einrichtungen befinden (sowie bei Denkmalen, auf die die Bestimmungen des § 6 Abs. 1 zweiter und dritter Satz zur Anwendung kommen), gilt das öffentliche Interesse an ihrer Erhaltung so lange als gegeben (stehen solange unter Denkmalschutz), als das Bundesdenkmalamt nicht auf Antrag einer Partei (§ 26f) auf Feststellung, ob die Erhaltung tatsächlich im öffentlichen Interesse gelegen ist oder nicht, bzw. von Amts wegen (Abs. 2) eine bescheidmäßige Entscheidung über das tatsächliche Vorliegen des öffentlichen Interesses getroffen hat (Unterschutzstellung kraft gesetzlicher Vermutung). Diese gesetzliche Vermutung gilt auch dann, wenn das alleinige oder überwiegende Eigentum juristischer Personen gemäß dem ersten Satz lediglich durch eine Mehrheit der Miteigentumsanteile der genannten Personen zustande kommt.“

Dementsprechend sah sich die Behörde erst durch den Verkauf an Private zum Handeln verpflichtet. Darüber hinaus handelt es sich bei der Nordkettenbahn um ein besonders lebendiges Industriedenkmal. Es ist zu bedenken, dass die Stationen im Verlauf von über 50 Jahren einem mehr oder weniger kontinuierlichen Veränderungsprozess unterworfen waren. Neben unerlässlichen, technischen Korrekturen waren immer wieder strukturelle Anpassungen an die divergierenden Besucherzahlen notwendig. Baumann selbst hatte sich in mehreren Umbauarbeiten bis in die 1960er Jahre seiner Nordkettenbahn zugewandt und bürgte derart mit seinem ganzheitlichen Architekturverständnis dafür, dass die Stationen in ihren wesentlichen Charakterzügen erhalten blieben, wenngleich gewisse spätere Eingriffe als nicht sehr geglückt bezeichnet werden können. Zudem

verwuchs die Bahn auf die Seegrube und das Hafekar binnen kürzester Zeit zu einem integralen Bestandteil des Stadtkörpers, fand sie doch seit dem Tag ihrer Eröffnung enormen Zuspruch in der Bevölkerung. Ihre Nutzung wurde mit den Jahren zur Routine und solange sie Teil eines lebenden Systems war, wurde ihre Existenz als natürlich betrachtet.

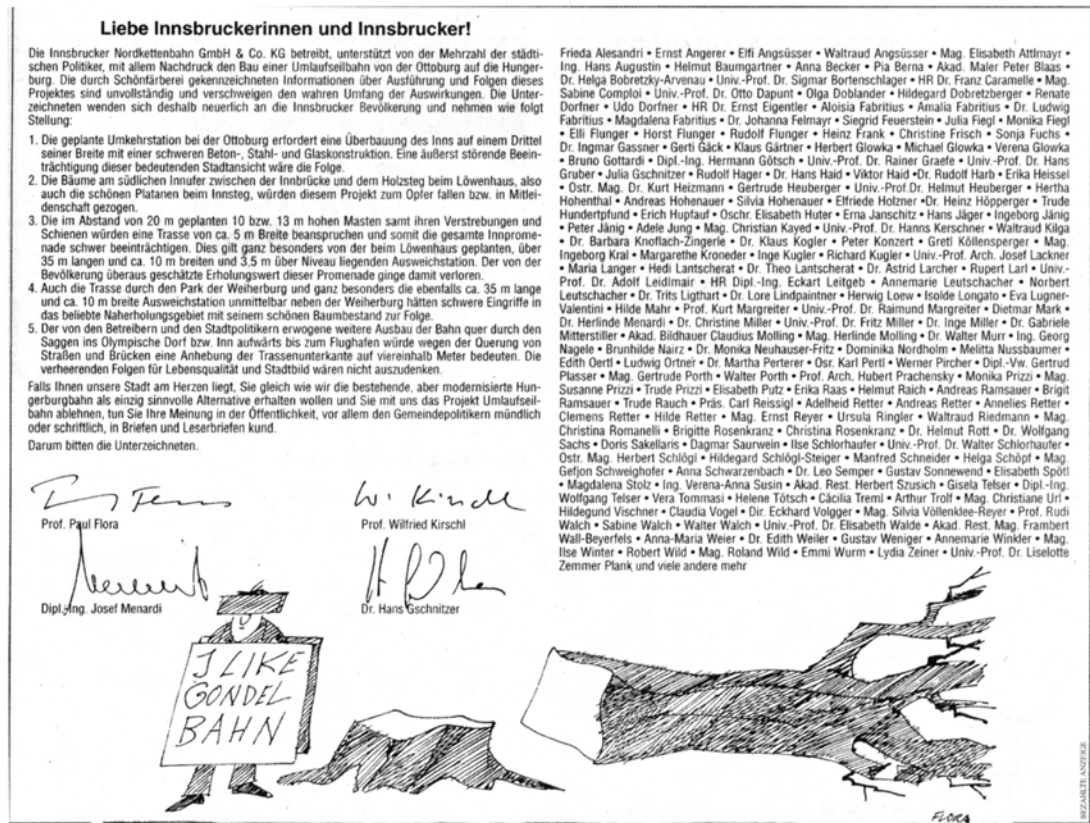
35 Mio ATS (Strukturprobleme incl.)

Wenige Jahre später dann die scheinbar entscheidende Wende. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe veräußerten die Nordkettenbahn 1996 an die Zeller Bergbahnen.¹³ Nach etlichen gescheiterten Verhandlungen hatte sich endlich ein Käufer gefunden, der sich der mittlerweile recht behäbig wirkenden Struktur gewachsen sah und gewillt war, sie in Verzahnung mit der Hungerburgbahn zu revitalisieren. Doch stellte gerade diese eine entscheidende Hürde im Erneuerungsprozess dar. In der Kardinalfrage der städtischen Anbindung konnte wiederum kein Konsens erzielt werden und in heftigen Bürgerprotesten bekundete ein Teil der Innsbrucker Bevölkerung (prominentester Exponent: Paul Flora) seinen Unmut über den geplanten Trassenverlauf Ottoburg – Löwenhaus – Hungerburg, da dieser einer Verhöhnung der Stadtsilhouette gleichkomme. Die Stadtverwaltung zögerte mit Entscheidungen und verwies auf Gutachten, welche erst eingeholt werden müssten. Mit

anderen Worten: die heiße Kartoffel wurde herumgereicht. Eine Expertise des Tiefbauamtes für Hochwasserschutz brachte das Projekt letztendlich zu Fall, da eine Trassierung in derartiger Form aus Sicht der Sachverständigen nicht vertretbar sei.¹⁴ Für die Zeller Bergbahnen war damit der Punkt erreicht, um sich aus dem Projekt endgültig zurückzuziehen. Unter derartigen Umständen sahen sie die Möglichkeit einer erfolgreichen Revitalisierung wohl nicht mehr gegeben, woraufhin die Stadt Innsbruck beide Anlagen im Dezember 2001 für 35 Mio. ATS (2,5 Mio. EUR) zurückkaufte.¹⁵

Auf eigene Faust

Geblichen ist aus dieser Zeit nichts, abgesehen von diversen Umbauten im Bereich der Station Seegrube aus dem Jahre 1996.¹⁶ Dabei wurde, neben einer Terrassenerweiterung im Obergeschoss und einer Fluchttreppe am Westflügel, dem Restaurationsbetrieb im Erdgeschoss ein Barbereich hinzugefügt, welcher leider nicht dazu beigetragen hat, den ursprünglichen Raumcharakter zu erhalten. Obwohl die Anlage zu jener Zeit bereits unter Denkmalschutz stand, war die Behörde im Planungsprozess nicht involviert, sondern wurde vor vollendete Tatsachen gestellt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie sinnvoll die derzeitige Gesetzeslage im Hinblick auf den Erhalt wertvoller Bausubstanz wirklich ist.



< Abb. 3.3 Bürgerproteste

In heftigen Bürgerprotesten bekundete ein Teil der Innsbrucker Bevölkerung seinen Unmut über die geplante Neutrassierung der Hungerburgbahn.

Prominentester Exponent: Paul Flora

Abb. 3.4 >
Hungerburgbahn Neu

Bei der Trassenwahl ging die Bietergemeinschaft um Hadid sehr klug vor. Durch die unterirdische Streckenführung vom Congress bis zur Station Löwenhaus war es möglich, manch innerstädtischen Störfaktor geschickt auszublenden, Problemstellen werden umfahren.



Hemmschuh Hungerburgbahn

Während die Hungerburgbahn in ihrer Zubringerfunktion ursprünglich die Basis für den einst so erfolgreichen Betrieb der Nordkettenbahn bildete, so schien sie nunmehr durch ihr direktes Tangieren des Innsbrucker Stadtraums zu einer hemmenden Determinante verkommen zu sein. Durch gestiegen Individualverkehr, bzw. das ausgebaute Busnetz war es in den vergangenen Jahren zu einer teilweisen Entkoppelung der beide Systeme, und in weiterer Folge zu einer rudimentären Autonomisierung der Nordkettenbahn gekommen. Dennoch gilt es zu bedenken, dass Innsbruck aufgrund seiner überschaubaren Größe maßgeblich von Tagestouristen geschätzt und frequentiert wird. Um sich als attraktives Ausflugsziel behaupten zu können, hat die Stadt Innsbruck in den vergangenen Jahren ihren Fokus vermehrt auf diese Zielgruppe ausgerichtet, wodurch sich die unentwegte Forderung einer direkten Verbindung Innsbruck – Nordkette erklären lässt. Der Slogan „Alpine Fusion“ der Nordpark Betriebsgesellschaft bringt diesen Anspruch deutlich auf den Punkt. Dem Innsbruck-Besucher soll bereits im Zentrum eine unkomplizierte und – noch wichtiger – zeitunintensive Möglichkeit geboten werden, einen Abstecher ins Hochgebirge zu wagen. Mit dem Zusatz „in 20 Minuten vom Stadtzentrum in hochalpines Gelände“¹⁷ wird der einmaligen Gelegenheit des spontanen Sightseings oberhalb der Baumgrenze zusätzlich Prägnanz verliehen. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Faktor für das propagierte, bisweilen gar als oktroyiert empfundene zwillingshafte Gebaren der beiden Bahnen liegt sicherlich in der bedingten wirtschaftlichen Überlebensfähigkeit der Hungerburgbahn als Solitär. Die ausgezeichnete Auslastung der Standseilbahn in ihren Anfangsjahren hing großteils mit dem an Bedeutung gewinnenden

Hungerburgplateau als begehrtm Ausflugsziel zusammen. Nochmalig erhebliche Zuwächse erfuhr sie infolge der Eröffnung der Nordkettenbahn im Jahre 1928¹⁸, musste jedoch im Gegenzug den Niedergang ihres ursprünglichen Glanzlichts hinnehmen, denn die Hochfläche über Innsbruck verlor ihre touristische Relevanz beinahe zur Gänze und nahm den Status einer reinen Schnittstelle auf dem Weg zur Nordkette ein.

And the winner is...

Esgalt also, die Hungerburgbahn mit anderen Mitteln zu bewerben. Die Stadtverwaltung entschloss sich zu einer Kombination aus Nostalgie (Nordkettenbahn) und Fortschritt (Hungerburgbahn Neu), verpackt in einer peppigen Marke (Nordpark). Die Zeit drängte. Aufgrund der technisch veralteten Nordkettenbahn musste eine Lösung möglichst vor Ablauf der Konzession gefunden werden, da eine neuerliche Erteilung dieser nicht als sicher angesehen werden konnte.¹⁹ Deshalb entschied sich die Stadt Innsbruck zur Ausschreibung eines Internationalen Architekturwettbewerbs, aus welchem 2004 die Bietergemeinschaft STRABAG / Leitner / Zaha Hadid Architects als Siegerin hervorging. Dabei sollte die Nordkettenbahn als Seilschwebbahn in zwei Sektionen erhalten bleiben, was in Erwägung vorangegangener Überlegungen als äußerst positiv bewertet werden kann. So stand in den 90er Jahren eine Umrüstung auf Umlaufbahnbetrieb zur Debatte, welche umfangreicher Eingriffe in die Stationen bedurft hätten. Zudem sind die Stationen der Nordkettenbahn durch ihre massigen Wagenbahnhöfe und die sich weit öffnenden Einfahrtsöffnungen formal auf ein System im Pendelbetrieb ausgerichtet, wobei die Stationen durch das abwechselnde Abgeben und Aufnehmen der Gondeln miteinander in Interaktion zu

treten scheinen. Im Gegensatz dazu bedürfen Umlaufbahnen durch die fließende und kontinuierliche Bewegung ihrer Kabinen formal eine vollkommen andere Ausprägung, wie Peter Thurner mit seinem Entwurf für die Festkogelbahn in Obergurgl (1989-90) eindrucksvoll ersichtlich machte.²⁰ Wenngleich Hadids Entwürfe diese Thematik auszuklammern wussten, so sahen sie dennoch, bedingt durch die geforderte Frequenzsteigerung, vor allem in den Stationen Seegrube und Hafelekar teils gravierende Umstrukturierungen, bzw. Erweiterungen vor. So war etwa geplant, den östlichen Bereich der Mittelstation (Auffahrt Hafelekar) abzutragen und durch eine „Blase“ im Stile Hadids zu ersetzen. In weiterer Folge hätte die Sektion II (Seegrube – Hafelekar) zur Erhöhung der Kapazität ebenfalls auf gegenläufigen Doppelgondelbetrieb umgerüstet werden sollen, was an der Bergstation nur durch schwerwiegende Eingriffe realisierbar gewesen wäre.²¹

Hartnäckig mit Erfolg

Das Bundesdenkmalamt war auch diesmal nicht in die Sanierungspläne eingebunden, dennoch war es ihm möglich, durch intensive Gespräche den Bauträger vom architektonischen Wert der Stationen zu überzeugen und trotz bereits geschlossener Verträge die zweite Kabine auf das Hafelekar fallen zu lassen.²² Während die völlige Neukonzeption der Hungerburgbahn weiterhin Zaha Hadid unterlag, wurde die Planung der Stationen der Nordkettenbahn auf Drängen des von der Stadt Innsbruck bestellten Architekturbeirats (Friedrich Achleitner und Marcel Meili) vom Generalplaner Maloier Baumanagement an das Innsbrucker Architekturbüro „Schlögl & Süß“ übertragen.²³ In enger Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt sollte eine architektonisch anspruchsvolle und wirtschaftlich konkurrenzfähige Lösung erarbeitet werden, wobei die erforderlichen Erweiterungen auf ein Minimum reduziert und die Bausubstanz teilweise in ihren ursprünglichen Zustand rückgeführt wurde. Durch die vollständige Neutrassierung der Hungerburgbahn wurde die Talstation in das Stadtzentrum (Congress) verlegt, Zwischenstationen beim Löwenhaus und beim Alpenzoo ermög-

lichen Zu- und Ausstieg entlang der Strecke. Das Verlängern der Bahnstrecke in das städtische Zentrum lässt sich aus touristischer Sicht nachvollziehen, trotzdem hätte ein peripherer Standpunkt zur Entflechtung der Touristenströme beitragen können, wodurch stark frequentierte städtische Zonen entlastet würden. Bei der Trassenwahl ging die Bietergemeinschaft um Hadid sehr klug vor, was unter anderem ein Grund dafür sein mag, dass es ihr möglich war die restlichen Konkurrenten auszustechen. Durch die unterirdische Streckenführung vom Congress bis zur Innbrücke (Station Löwenhaus) war es möglich, manch innerstädtischen Störfaktor geschickt auszublenden, Problemstellen werden umfahren.

Gletscher in Innsbruck?

Formal ließ sich Hadid beim Entwurf Ihrer Stationen von Moränen und Gletscherlandschaften inspirieren²⁴, auch wenn sie dabei eine Assoziation aufgriff, die mit der Stadt Innsbruck und den sie umgebenden Gebirgszügen erst im weiteren Sinne Gültigkeit erlangt und nicht sehr glücklich gewählt scheint. Vielmehr kommt dies einem Versuch gleich, die dominanten organischen Formen, welche besonders in Kombination mit den von ihnen überspannten Sichtbetonlandschaften eine dynamische Ästhetik ausstrahlen, in ihrem baulichen Kontext zu rechtfertigen. Der Verdacht, dass das Gletschergleichnis eine Alibiaktion in einer stark von regionalen Einflüssen geprägten Stadt darstellt, erhärtet sich durch folgende Bemerkung Patrik Schumachers: „Es lässt sich eben wesentlich schneller und durchgreifender ein neues Formen-Repertoire aufbauen, solange die gesellschaftliche Signifikanz ausgeklammert bleibt.“²⁵ Hadids Partner unterstreicht damit die Vorrangstellung der Form in ihrer Architektursprache, wodurch sich ein eigenständiges architektonisches Corporate Design leichter etablieren lässt. Eine Architekturaufassung also, die Innsbrucks Bemühungen bei der Umsetzung des neuen „Nordpark“ sehr entgegenkommt. Dass Hadid die spezifischen Eigenschaften des Ortes dabei gänzlich ignorierte, kann dennoch nicht gesagt werden. Zwar bediente sie sich keiner lokalspezifischer Gestaltungsmuster,



< Abb. 3.5
<< Abb. 3.6
Station Löwenhaus

Eröffnungsfeier der neuen Hungerburgbahn am 1. Dezember 2007.

sondern ließ sich vielmehr von Geländeformati-
on und Trassenverlauf leiten. Auf diese Art kön-
nen ihre Stationen als wertneutrale Interpretation
landschaftlichen Bauens bezeichnet werden, eine
wortgetreue Auslegung des Begriffs fernab jegli-
cher alpiner Doktrin. Das Thema verfügt also über
ein weites Deutungsfeld. Dass dieses aber in der
Regel von Teilen der öffentlichen Meinung schnell
abgesteckt, eingegrenzt und eingeschränkt wird,
bezeugen die zahlreichen hitzigen Diskussionen

um eine Verschandelung der Stadt im Vorfeld des
Projekts. Verstärkt in kleinstrukturierten Räumen
rufen (bauliche) Eingriffe in vertrauter Umgebung
gesteigerte emotionale Reaktionen – im negati-
ven wie im positiven Sinne – hervor, wobei diese
mitunter in Restriktionen umschlagen können. Ein-
schränkungen, denen Baumann bei der Planung
seiner Stationen vor 80 Jahren ebenso gegenüber
stand, welchen er aber auf seine eigene Art be-
gegnete. //

A N M E R K U N G E N :

1 Alpenverein-Museum (Hrsg.): *Vertikal – Die Innsbrucker Nordkette*, Innsbruck 2002, S.27.
2 Geiler, Martin: *75 Jahre Nordkettenbahn – ein statistischer Rückblick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.80.
3 Ebd., S.71.
4 Kos, Wolfgang: *Die Eroberung der Landschaft*, in: *Die Eroberung der Landschaft*, hrsg. Wolfgang Kos, Wien 1992, S.25.
5 Denoth, Günter: *Der Aufstieg*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.48..
6 Ebd., S.54.
7 Kubanda, Roland: *Die Nordkettenbahn*, in: Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.12.
8 Ebd., S.12.
9 Magis, Almud: „... und ewig lockt die Gondel!“, in: Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.265.
10 Ebd., S.266.
11 HR Dipl.-Ing. Werner Jud, mündl. Mitteilung vom 16.05.2008.
12 HR Dipl.-Ing. Werner Jud, schriftl. Mitteilung vom 17.12.2008.
13 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.54.
14 Magis, Almud: *a.a.O.*, S.266.
15 Ebd., S.266.
16 HR Dipl.-Ing. Werner Jud, mündl. Mitteilung vom 16.05.2008. Beauftragt mit der Planung der Umbauarbeiten war Arch. Peter Thurner (Peerhofsiedlung, Innsbruck; Stationen Festkogelbahn, Obergurgl).
17 Werbeprospekt „Nordpark Innsbruck“ – Winter 2007/2008.
18 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.46.
19 Magis, Almud: *a.a.O.*, S.266.
20 Chramosta, Walter M.: *Bauen für Gäste*, Innsbruck 1995.
21 HR Dipl.-Ing. Werner Jud, mündl. Mitteilung vom 16.05.2008.

22 Ebd.
23 http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=29750&article_id=27698 (letzter Zugriff: 05.08.2008).
24 http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=30113 (letzter Zugriff: 10.10.2008=
25 Kähler, Gert: *Heimat, deine Sterne*, in: *Süddeutsche Zeitung*, 18.02.2008, München.

Humus fürs Hochgebirge

Das Bürgertum als Nährboden für die touristische Entwicklung in den Alpen

Ortswechsel

In welchem Maße ausgedehnte physische Ortswechsel auf unsere geistige Beschaffenheit einwirken, lässt sich an zahlreichen Aphorismen aus dem täglichen Sprachgebrauch ablesen: So gilt etwa ein Mensch, der seinen *Horizont erweitert*, als besonders *bewandert* und insofern als mitnichten geistig *beschränkt*. Wenngleich dabei primär auf das reisende Subjekt verwiesen wird, kann sich auch der Bereiste bisweilen bestimmter Impulse gewiss sein. In Anbetracht der ausgeprägten Wandlung räumlicher, sozialer und wirtschaftlicher Strukturen im Zuge des modernen Tourismus, erscheint ein Blick in die Geschichte sinnvoll. Neben einem kurzen Abriss der Reisegewohnheiten ab der Antike, ist dabei vor allem die Rolle des Bürgertums als Wegbereiter des heutigen Tourismus von Interesse.

Touristische Ursprünge

Quantitativ lassen sich die vorwiegend mit geschäftlichen oder religiösen Motiven behafteten Reiseströme der Antike schwer beschreiben, sie sind aber durchwegs als recht gering anzunehmen.¹ Zwar findet die Theorie der gegenwärtigen touristischen Praxis als ersatzreligiöse Handlung fast ausschließlich im angloamerikanischen Raum Verbreitung,² doch ist zumindest frühen Reisephänomenen eine stark sakrale Komponente nicht abzusprechen. Olympia wurde alle vier Jahre von angeblich mehr als zehntausend Griechen beseelt, Athen bot die Großen Dionysien, Delphi bejubelte die Pythischen Spiele und Korinth rief zu den Isthmien. Anlässe um in die Ferne zu ziehen gab es zuhauf im antiken Griechenland - und waren sie nicht religiösen Ursprungs, so wurden sie gerne mit kultischen Handlungen verknüpft. Besonders beliebte Perlen der Touristik gab es bereits damals, wie etwa den stark frequentierten Zeustempel in Athen oder den Tempel der Artemis in Ephesos.³

Ein umfassendes und funktionierendes Straßensystem erleichterte die Herausbildung eines frühen Reisewesens im klassischen Rom. Ursprünglich zu

militärischen Zwecken errichtet, überzog das vergleichsweise engmaschige Verkehrsnetz bald das ganze Reich und machte derart, nebst Küstenregionen, auch harschere Gebirgszüge zugänglich, wenngleich die horrenden Alpen noch tunlichst gemieden wurden. Um sowohl der glühenden Hitze, als auch dem hektischen Gedränge der Stadt zu entfliehen, zogen sich betuchte Bürger während der sonnigen Monate scharenweise in kühlere Regionen zurück, um teilweise in regelrechten Villenkolonien Erholung und Ruhe zu finden.⁴ Folglich wurde manch erholsamer Fleck inmitten von Olivenhainen und Zypressen bald seiner Beschaulichkeit beraubt und drohte zu einem „Rasthaus der Laster“⁵ zu verkommen, wie der Römer Seneca vom antiken Thermalbad Baiae nahe Neapel zu berichten wusste.⁶ Hätte der Stoiker knapp zwei Jahrtausende später die konsumintensiven „Partymeilen“ prominenter Sommer- wie Winterreiseziele erleben dürfen, würde er wohl auf seine sprichwörtliche Ruhe vergessen und in die Klage des Cicero einstimmen: „O tempora, o mores!“.

Vergleichbare Metamorphosen von Bädern medizinischen Ursprungs zu Zentren lebhaften Vergnügens lassen sich in der Geschichte immer wieder beobachten. Kurorte sind meist von einer umfassenden Verflechtung mengenmäßiger und schichtspezifischer Besucherströme geprägt. Daraus resultieren wiederholte Infrastrukturanpassungen, welche nach mehreren Bauschüben meist in einem polyfunktionalen Gefüge münden. Baden bei Wien reifte derart vom ursprünglichen römischen Schwefelbad zu einem Kurort mit Strandbad, Trinkhalle, Kurpark, Kongresshaus und Casino.⁷

Ein holpriger Weg

Das Abblühen des zarten Tourismustriebs im frühen Mittelalter lässt sich vorwiegend auf den Niedergang des Straßensystems infolge einer schwachen, bzw. fehlenden Zentralinstanz zurückführen. Neben strapaziösen, natürlichen Barrieren hatten Reisende im zersplitterten Mitteleuropa auch zahl-

Abb. 4.1 >
Polyfunktional

Metamorphosen von Bädern medizinischen Ursprungs zu Zentren lebhaften Vergnügens lassen sich in der Geschichte immer wieder beobachten. Baden bei Wien reifte derart vom ursprünglichen römischen Schwefelbad zu einem Kurort mit Strandbad, Trinkhalle, Kurpark, Kongresshaus und Casino.



reiche politische Schranken zu überwinden und mühten sich bis Anfang des 19. Jahrhunderts mit einem desolaten und fragmentarischen Wegenetz ab, während die frühen Nationalstaaten Frankreich und England bereits ab dem 17. Jahrhundert auf gut befestigten Straßen reisten. Erst mit der Gründung des „Deutschen Zollvereins“ gelang 1834 der entscheidende Schritt hin zur Schaffung eines einheitlichen Binnenmarkts und damit der Auftakt zu einem frühen bürgerlichen Massentourismus im deutschsprachigen Raum.⁸

Dass ausgedehnte Reisen dennoch möglich und durchaus üblich waren, bezeugen die zahlreichen Pilgertouren, die seit dem frühen Mittelalter vorwiegend nach Palästina, Rom oder Santiago de Compostela unternommen wurden. Generell wies der Pilgertross eine inhomogene gesellschaftliche Schichtung auf, lediglich die aufwendige Überfahrt ins Heilige Land blieb einer privilegierten adeligen, bzw. stadtbürgerlichen Schicht vorbehalten. Verpflegung und Unterkunft boten meist kirchliche oder wohltätige Einrichtungen (Klöster, Hospize, Hospitäler), erst ab dem 11. Jahrhundert haben sich Pilgerherbergen graduell als eigenständiger, einträglicher Wirtschaftszweig herausgebildet.⁹

Raumerfahrung

Gängige Reisemodelle als gesellschaftliche Resonanz der beginnenden Neuzeit lassen sich exemplarisch am Lebensabriss des dauerreisenden deutschen Dichterfürsten Johann Wolfgang von Goethe (1749–1832) ablesen. Bereits die regen Ortswechsel seiner Jugendjahre konstatieren einen starken Reisedrang. So kehrte er Frankfurt im Alter von 16 Jahren den Rücken, um das Studium der Rechtswissenschaften in Leipzig zu beginnen, in Straßburg zu beenden und schließlich, nach einem kurzen Intermezzo, als Praktikant in Wetzlar zu vollenden.¹⁰ Dementsprechend kann sein Bildungsweg in gewisser Weise als Ausläufer der frühen Gelehrtenreise des fahrenden Scholaren betrachtet werden, oder als zwanglose bürgerliche Lesart des Gesellen auf der Walz, welcher

nur nach einer längeren Wanderzeit zum Meister aufsteigen konnte. Neben einem Hang zu häufigen Kuraufenthalten zeichnete ihn, wie viele seiner Zeitgenossen, ein ausgesprochen affirmatives Verhältnis zur Natur aus, welches 1775 in einer Reise in die Schweiz kulminierte.¹¹

Bedeutungsvoller, sowohl in biographischer, als auch tourismushistorischer Hinsicht, war aber seine prominente erste Italienreise (1786-1788). Von einem Kuraufenthalt in Karlsbad kommend, zog er gegen Süden, passierte den Brenner und erreichte, nach Venedig, Ferrara, Bologna, Florenz und Perugia, schließlich Rom. Dort ließ er die Eindrücke der monumentalen antiken Bauten auf sein künstlerisches Wesen wirken, und gedachte die Kunst des Zeichnens und Malens zu üben und vervollkommen.¹² Im Gegensatz zur ständisch normierten „Grand Tour“¹³ des jungen Adels, wird diese Form der Reise gemeinhin als eine, dem gedeihenden Geist der Aufklärung entsprungene, frühbürgerliche Bildungsreise betrachtet, wobei das von traditionellen Lehrautoritäten entkoppelte Prinzip der intellektuellen Selbstbestimmung die Ausbildung neuer Wahrnehmungsmuster in entscheidendem Maße förderte. Klaus Beyrer spricht in diesem Zusammenhang vom „Aufbau einer bürgerlichen Raumerfahrung“.¹⁴ Die emanzipatorische Kraft dieses neuen, teils verwissenschaftlichten Raumverständnisses wirkte nun als Triebfeder für die sukzessive Eroberung bisher uninteressanter Gebiete, was für die Entwicklung des Alpenraums von elementarer Bedeutung war. Da die ansässige Bevölkerung kaum dazu gezwungen war, sich in agronomisch belanglosem Terrain zu bewegen, waren die bedeutenden Gebirge im Herzen Europas bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts teilweise unberührt geblieben. Erst das sich von gesellschaftlichen Fesseln befreiende Bürgertum brachte den Alpen den Beinamen „Spielplatz Europas“ ein¹⁵ und forcierte deren Inbesitznahme, was sich substantiell am Bau etlicher alpiner Grand Hotels ablesen lässt.



Die Kraft der Natur

Wie oben bereits erwähnt, konnte in weiten Teilen der Gesellschaft jener Jahre zudem eine gesteigerte Naturbegeisterung festgestellt werden, deren Ursprung hauptsächlich in den Abhandlungen des französischen Philosophen Jean-Jacques Rousseau und dessen idealisiertem Bild des „Naturzustandes“¹⁶ zu finden war. Obschon Rousseaus Naturentwurf etwas überaus Synthetisches besaß und entgegen dem Urzustand primitiver Völker vielmehr den artifiziellen aristokratischen Gärten mit ihren kunstvoll modellierten Hecken gleichkam¹⁷, wurde die unberührte Landschaft vielfach als Antipode der schnaufenden Großstadt gesehen. Schon bald aber führten regelrechte Trampelpfade zu ehemals unbesuchten Lichtungen und einsamen Wasserläufen, was schon ab 1800 zu einer Missbilligung der „berühmten und begafften Stellen“ führte.¹⁸ Vergegenwärtigen wir uns das oben zitierte Schicksal des antiken Thermalbads Baiae noch einmal, lässt die Analogie der Klagen unweigerlich an eine Affinität der Geschichte zu „running gags“ denken, bzw. unterstreicht dies H.M. Enzensbergers Theorie, dass das menschliche Streben nach unberührter Natur unerfüllbar sei.¹⁹

Reise und Revolution

Dass sich der bürgerliche Blick bestimmend geweitet hatte, zeichnete sich ferner an einem neuen Geschichtsverständnis ab. Neben Stätten der Vergangenheit wurden nun auch zunehmend Symbole der Zukunft aufgesucht. In Anspielung auf die, nach 1789 zahlreichen, teils wallfahrerische Züge annehmenden Reisen in die Revolutionsmetropo-

le Paris, entstand der Begriff der „Revolutionspilger“. Als Kind der bürgerlichen Gesellschaft war der politisch-ideologisch engagierte Freiheitsspilger von demokratischen Idealen inspiriert und von brennendem Fortschrittsoptimismus getragen.²⁰ Nun ist der Begriff des Revolutionspilgers, seinen Wurzeln entsprechend, mit einer martialischen Konnotation behaftet. Wird diese aber durch eine assoziativ technische Begleitvorstellung ersetzt, kann manches Bauwerk der Neuzeit als Endpunkt technischer Revolutionspilger gesehen werden. In diesem Sinne lässt sich der Bautyp des einer Seilbahnstation angeschlossenen Berghotels als Warte einer, durch technische Innovation vorange-triebenen Demokratisierung der Alpen lesen.

Trassen für den Tourismus

Entscheidende Impulse für die touristische Erschließung des Gebirges kamen ab den 1850er Jahren zudem durch den voranschreitenden Bahnbau, welcher die Expansion des Fremdenverkehrs in industriellem Maße forcierte. Neben stark verkürzten Reisezeiten und der mühelosen Überbrückung großer Distanzen, lag der Vorteil dieses bahnbrechenden Transportmittels auch in seinen geregelten Ankunfts- und Abfahrtszeiten und der daraus resultierenden Berechenbarkeit,²¹ die dem neuen Freiheitsbewusstsein des Bürgertums entgegenkam und im Zeitalter der Inventarisierung und Normierung von großer Bedeutung war. Piero Portaluppi's „Wag-ristoratore“ (1930), ein umgenutzter Speisewagen auf dem Passo di San Giacomo, kann insofern als plakative Fassung der Eroberung des Gebirges durch die Eisenbahn gesehen werden.

Bevor die Alpenländer aber von den großen Touristenströmen erfasst und in der Folge emp-



< Abb. 4.2
„Spielplatz Europas“

Erst das sich von gesellschaftlichen Fesseln befreiende Bürgertum brachte den Alpen den Beinamen „Spielplatz Europas“ ein und forcierte deren Inbesitznahme. Die emanzipatorische Kraft dieses neuen Raumverständnisses wirkte als Triebfeder für die sukzessive Eroberung bisher uninteressanter Gebiete, was für die Entwicklung des Alpenraums von elementarer Bedeutung war.

< Abb. 4.3
Gesteigerte Mobilität

Zahlreiche Verkehrsbauten legen heute noch buliches Zeugnis der voranschreitenden touristischen Erschliessung des Gebirges ab. Bahn- und Straßenbau forcierten die Expansion des Fremdenverkehrs in entscheidendem Maße.

Abb. 4.4 >
Rigi-Kulm,
Grandhotel Schreiber
(1874-1875)

Mit geradezu chirurgischer Sterilität wurden urbane Transplantate in alpines Niemandsland verpflanzt. Die ersten touristischen Bauten in den Alpen zeugen vom Unvermögen des bürgerlichen Gasts, auf die neuen landschaftlichen Gegebenheiten adäquat zu reagieren. Dementsprechend weisen sie ein starkes Missverhältnis zwischen Architektur und Landschaft auf.

Abb. 4.5 >
„Wag-ristoratore“,
Passo di S. Giacomo,
Alta Val Formazza.

Baulich plakativer Ausdruck der Eroberung des Gebirges durch die Eisenbahn (1930).



findlich umstrukturiert wurden, hatte bereits eine Vorhut der beginnenden Modernität ihre Spuren hinterlassen. Die für die Verlegung der Schienenstränge erforderlichen Arbeitertrupps, welche in ihrer kulturellen Divergenz häufig ein Abbild des Vielvölkerreichs darstellten, leiteten mit ihrer stark proletarisierten Lebensart bereits erste kulturelle und soziale Wandlungen ein.²²

Dislozierte bürgerliche Räume

Während die „Hiesigen“ einem neuen Gesellschaftsbild gegenüberstanden, standen die „Heimischen“ vor massiven Bergketten. Die ersten touristischen Bauten jener Jahre zeugen davon, dass der bürgerliche Gast noch nicht in der Lage war, auf die neuen landschaftlichen Gegebenheiten ad-

äquat zu reagieren und weisen dementsprechend ein starkes Missverhältnis zwischen Architektur und Landschaft auf. Mit geradezu chirurgischer Sterilität wurden urbane Transplantate in alpines Niemandsland verpflanzt. Obwohl das Bürgertum ein eigenständiges Raumverständnis ausgebildet hatte, war es sich noch nicht gewahr, dass ein spätklassizistischer Bettenkoloss aus dem feinen Korso in den felsigen Kalkalpen ziemlich deplaziert wirkte. Doch schon bald trat eine erste Differenzierung der Bauaufgabe ein. Um die Jahrhundertwende glaubte mancher Hotelier im Geschmack seiner Klientel ein Wohlgefallen an historistische Spielereien zu erkennen, worauf es, unter dem wachsenden Einfluss der Heimatschutzbewegung (vgl. S.53), neben der Hinwendung zu burgähnlichen Turmmotiven und alpinen Jugendstilinterpretatio-



nen, vermehrt zu Kombinationen mit regionalen Versatzstücken aus der traditionellen Bauernhausarchitektur kam.²³ Bekanntermaßen waren die Ergebnisse von mäßigem Erfolg gekrönt.

Neuorientierung

Erstaunlicherweise setzte ein bejahender Umschwung zu autochthonen Bauformen moderner Prägung in Tirol just in jenem Moment ein, als der Tourismus die Seilbahn als neues alpines Transportmittel entdeckte und die Bedeutung der einst richtungsweisenden Eisenbahn zunehmend schwand. Analog zu den frühen Tourismusbauten wirkte die Eisenbahn, den Residenzstädten der östlichen Reichshälfte entsprungen, durch ihre umständlichen Trassierung in den Gebirgsregionen als behäbiger Fremdkörper. Demgegenüber war die moderne Personenseilbahn seit jeher fest in den Tiroler Bergen verwurzelt (Vgl. S.37) und bestach, ähnlich den außergewöhnlichen Hotelbauten der Zwischenkriegszeit, durch ihren spielerischen Umgang mit der Topographie, welche sie geschickt zu nutzen wusste. In diesem Zusammenhang kann Franz Baumanns eindrucksvolle Verknüpfung eines zeitgemäß verwachsenen Berghotels mit den Stationen einer Seilschwebebahn als baulicher Ausdruck einer Loslösung von aufgesetzten Tourismusvorstellungen betrachtet werden. Das Bürgertum hatte durch seinen emanzipatorischen, entdeckungshungrigen und naturversessenen Charakter zwar die unterste Schicht eines fruchtbaren touristischen Nährbodens gebildet, doch mussten erst aus der regionalspezifischen Lebensart wichtige Spurenelemente gewonnen werden, um ein erfolgreiches Bauen in alpiner Landschaft zu ermöglichen. //

ANMERKUNGEN:

- 1 Hachtmann, Rüdiger: *Tourismusgeschichte*, Göttingen 2007 S.29.
- 2 Ebd., S.4. Die Neigung zu speziell dieser Theorie wird mit den stark christlichen Wurzeln der amerikanischen Gesellschaft erklärt.
- 3 Ebd., S.27f.
- 4 Ein markanter Bevölkerungsschwund während der heißesten Sommertage ist auch heute noch in vielen italienischen Städten zu verzeichnen. Besonders in der Zeit um Mariä Himmelfahrt (15. August, ital. „Ferragosto“) sind manche Städte nahezu entvölkert, das bürokratische und wirtschaftliche Leben kommt zum Stillstand.
- 5 Seneca, Lucius Annaeus († 65 n.Chr.): *epistulae*, Buch 5, ep.51. Seneca verwendet in diesem Zusammenhang den Ausdruck „deversorium vitorum“.
- 6 Hachtmann, Rüdiger, *a.a.O.*, S.29.
- 7 Wallner, Viktor: *Die „Bauschübe“ in Kurorten und ihre (meist personellen) Ursachen am Beispiel Baden bei Wien*, in: *Denkmalpflege in Niederösterreich, Band 8, Sommerfrische*, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung, S.29.
- 8 Hachtmann, Rüdiger, *a.a.O.*, S.30ff.
- 9 Ebd., S.40f. Vornehmlich in Regionen mit hohem Pilgerdurchzug nahm ab dem 12. Jahrhundert die Bedeutung von Städten stark zu. Allein Avignon soll um 1370 an die sechzig Beherbergungsstätten gezählt haben.
- 10 Von Engelhardt, Wolf: *Goethes Weltansichten. Auch eine Biografie*, Weimar 2007, S.12ff.
- 11 Ebd., S.96f.
- 12 Ebd., S.148f.
- 13 Die „Grand Tour“ nach Italien wurde seit dem 15./16. Jahrhundert als Bildungsabschluss des jungen Adels betrachtet. Neben den zahlreichen antiken Kulturstätten und Sehenswürdigkeiten galt das Hauptaugenmerk vor allem dem Aneignen der ständischen Etikette an europäischen Höfen. Die jungen Adeligen wurden dabei von Dienern begleitet und durch einen Hofmeister instruiert, vgl.: Hachtmann, Rüdiger, *a.a.O.*, S.44.
- 14 Ebd., S.48f.
- 15 Der Ausdruck „the playground of europe“ geht auf Leslie Stephen, den Vater von Virginia Woolf, zurück, vgl.: Paul Veyne: *Bergsteigen. Eine bürgerliche Leidenschaft*, in: *Berge, eine unverständliche Leidenschaft. Buch zur Ausstellung des Alpenverein-Museums in der Hofburg Innsbruck*, hrsg. Felsch/Gugger/Rath, Wien-Bozen 2007, S.13.
- 16 Rousseau geht in seinen „*Abhandlungen über Ursprung und Grundlagen der Ungleichheit unter den Menschen*“ (1753) von einem fiktiven, paradiesischen Urzustand aus, in welchem der Mensch niemandem Untertan ist und frei von Sprache, Industrie und Nachdenken lebt, vgl.: Störig, Hans Joachim: *Kleine*

- Weltgeschichte der Philosophie*, Stuttgart 1999, S.427.
- 17 Ebd., S.431.
- 18 Faessler, Peter: *Reiseziel Schweiz*, in: *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München 1991, S.248f., vgl.: Kos, Wolfgang: *Die Eroberung der Landschaft*, in: *Die Eroberung der Landschaft*, hrsg. Wolfgang Kos, Wien 1992, S.21.
- 19 Unerreichbar deshalb, da das Ziel „zugleich zugänglich und unzugänglich, zivilisationsfern und komfortabel“ sein soll, vgl.: Enzensberger, Hans Magnus: *Eine Theorie des Tourismus (1958)*, in: *Einzelheiten 1. Bewusstseins-Industrie*, Frankfurt/M 1962, S.193, vgl.: Kos, Wolfgang, *a.a.O.*, S.41.
- 20 Hachtmann, Rüdiger, *a.a.O.*, S.53.
- 21 Heiss, Hans: *Tourismus und Urbanisierung. Fremdenverkehr und Stadtentwicklung in den Alpenländern*, in: *Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft*, hrsg. Alois Niederstätter, Linz/Donau 2001, S.229.
- 22 Ebd., S.230.
- 23 Moroder/Peter: *Hotelarchitektur 1920-1940*, Innsbruck 1993, S.14.

Vom Vergnügungspark ins/im Hochgebirge

Eine kleine Seilbahngeschichte

Die Schiene als Basis

Notwendige Bedingung für eine breite Entwicklung des Tourismus in den Alpen war eine ausgedehnte räumliche Vernetzung der Gebirgsregionen. Vorwiegend wirtschaftliche Motive dienten als Motor für die Gangbarmachung der niedrigen Alpenquerungen durch die Schiene, Warenverkehr bildete den Ansatzpunkt für Fremdenverkehr. Wie am Beispiel der 1871 eröffneten Pustertalbahn ersichtlich, wurde der aufkeimende Tourismus von den Bahnbetreibern bald als probates Mittel zur Frequenzsteigerung schwach ausgelasteter Strecken entdeckt. Um neues Zielpublikum zu gewinnen, investierte die Leitung der Südbahngesellschaft in den Bau eines Hotelprojekts in unmittelbarer Nähe zum Wirkungsbereich der Bahnlinie. 1878 eröffnete das „Südbahn Hôtel Toblach“, eingebettet in eine prächtige Landschaftskulisse und verkehrstechnisch hervorragend gelegen.¹

Kühne Projekte: Erster Akt

In den folgenden Jahren wurde das Eisenbahnnetz kontinuierlich ausgebaut, wodurch sich, getrieben von der fortschreitenden technologischen Entwicklung, immer entlegene Gebiete erreichen ließen. Im Schatten dieses eisenbahnerischen Erschließungsdrangs, infolgedessen die Limiten des Transport- und Verkehrswesens im Gebirge mehrfach neu definiert werden mussten, entwickelte sich indes ein neues Verkehrsmittel, welches innerhalb weniger Jahrzehnte zum Inbegriff alpiner Mobilität werden sollte. Verweisend auf ein Zahnradbahnprojekt auf den Mont Blanc, berichtet das Mitteilungsblatt des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins in einem Bericht über Bergbahnpläne aus dem Jahr 1904 folgendes:

„Noch kühner, nicht was die zu ersteigende Höhe, sondern die Anlage betrifft, ist das Projekt der ‚Wetterhorn-Bahn‘ die zwar nur bis zur Glecksteinhütte leiten, den Höhenunterschied aber als ‚Aufzug‘, und zwar in einer neuen Form, als Drahtseilbahn an zum Teile freihängenden Drahtseilen überwinden soll. Angeblich hat man bereits mit

dem Bau begonnen und auch der Bau eines ‚Hotels Gleckstein‘ als Endpunkt der Bahn soll schon in Angriff genommen sein.“²

Der Wetterhornaufzug im Schweizer Grindelwald konnte zwar mit einer spektakulären Berichterstattung aufwarten, als erste funktionstüchtige Seilschwebebahn der Welt gilt allerdings die „Kohlernbahn“ südöstlich von Bozen (1908).³ Interessanterweise sind es nun nicht mehr, wie im Falle der Südbahngesellschaft, Verkehrsbetriebe, die auf den Tourismus setzen um sich neue Märkte zu eröffnen, sondern vorwiegend Tourismustreibende, welche die Entwicklung eines neuen Transportmittels forcieren, um neue landschaftlich interessante Gebiete zu erschließen. Dieser Umstand bringt die enge Vernetzung von gesteigerter Mobilität und modernem Tourismus deutlich zum Ausdruck - eine Erscheinung, die gegenwärtig etwa in privat-subventionierten Ansteuerungen regionaler Flughäfen durch Billigfluglinien zum Ausdruck kommt.

Im Falle der Bozner „Kohlernbahn“ war es ein findiger Wirt, der seine Besucher so schnell und komfortabel wie möglich aus dem Bozner Talkessel zu seinem Gastbetrieb ins nahe Mittelgebirge befördern wollte. Zu diesem Zweck ließ er eine bereits bestehende Materialseilbahn auf Personenbetrieb umrüsten.⁴ Neben einer erheblichen Reduzierung der Wegzeit und einer damit einhergehenden Steigerung der Besucherzahlen kann auch davon ausgegangen werden, dass das neue „Bahndl“ zu einem kapitalen Werbeträger des beliebten Ausflugsziels wurde.

Und die Form?

Aufgrund ihrer ausgeprägten Novität, und insofern bar unmittelbarer Beispiele, nahm der Seilbahnbau zu Beginn seiner Entwicklung Anleihe an bereits bekannten Varianten der Fortbewegung - gleichsam anderen Disziplinen ohne direkten Vorgänger. In diesem Zusammenhang sei beispielhaft auf die, meist der Seefahrt entlehnten Begriffe aus dem Anfangsstadium der Aviatik („Flughafen“, „Luftschiff“, „Flugzeugkapitän“), bzw. auf das „Dampf-

ross“ oder den „Drahtesel“ verwiesen. Obig zitierte Zeitungsnotiz lässt diese Problematik der Kategorisierung an der umrisshaften Formulierung („Aufzug“) erahnen. Bei der formalen Ausbildung der Gondeln, mit Sitzgelegenheiten und Vorhängen, ist eine gewisse Nähe zum Kutschenbau nicht von der Hand zu weisen, wenngleich der talgewandte Blick mit dem sich entfaltenden Bergpanorama eine bedeutende Neuerung der Ästhetik darstellt.⁵ Zwar war dieses „neue Sehen“ schon aus Vergnügungsparks und weitläufigen Ausstellungen bekannt, doch nur in Gestalt künstlicher Anhöhen und zum Zweck der Belustigung.⁶

In der Tat liegen die Wurzeln des neuen Transportmittels in den Attraktionen der Vergnügungsparks und Ausstellungsarealen des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Auch wenn chinesische Tuschezeichnungen bereits für das 4. Jahrhundert v.Chr. die Verwendung simpler Seilbahnkonstruktionen zur Beförderung von Steinen verbürgen, bewirkte doch erst die Erfindung des Drahtseils durch den Clausthaler Oberbergrat Julius Albert (1834) die Entfaltung eines neuen Geistesfunken. Bereits etwa 30 Jahre später ging die erste öffentliche Standseilbahn in Lyon in Betrieb und im Kurpark von Bad Oeynhausen wurde eine noch handgeschobene, bodenfreie Personenseilbahn demonstriert. Große Distanzen auf ausgedehnten Ausstellungsgeländen wurden bisweilen schon nach 1890 durch horizontale Seilbahnen verringert, wie etwa 1894 auf einer Mailänder Messe durch eine 206 Meter lange Pendelluftseilbahn der Italiener Ceretti & Tanfani.⁷ Es fehlten also nur noch wenige Schritte bis zur ersten vertikalen Pendelbahn von Bozen nach Kohlern.



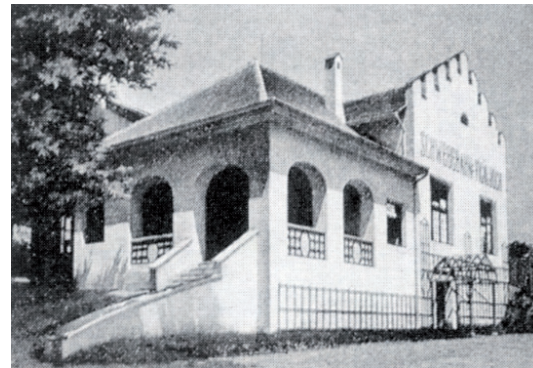
Abb. 5.1 >
Muottas Muragl
Standseilbahn,
Samedan (CH)

Entsprechend den frühen Tourismusbauten jener Jahre wurden gestalterische Anknüpfungspunkte für die neue Bauaufgabe „Seilbahn“ mitunter in historisierenden Gestaltungsmustern oder in der bürgerlichen Villenarchitektur gefunden.

Nun standen die Planenden aber auch vor einer neuen Gestaltungsaufgabe - so galt es doch, die technologische Entwicklung in architektonisch adäquater Form umsetzen. Der seilbahngeschichtlichen Entwicklung chronologisch entsprechend, finden wir die ersten Beiträge zu der noch jungen Typologie bei Standseilbahnprojekten, wobei gerne auf die naheliegendste Bauaufgabe, Bahnhofsbauten, rückgegriffen wurde. Wenngleich ein starkes Nahverhältnis zwischen den beiden Transportsystemen in ihrer technischen Umsetzung besteht, so gibt es doch grundlegende Unterschiede in ihrer Ausbildung als zusammenhängendes System. Während Eisenbahnstationen als Teil eines homogenen Netzwerkes funktionieren, sind (Stand)seilbahnen von einer starken Linearität gekennzeichnet. Berg- und Talstation markieren eindeutig die Endpunkte einer Trasse, die höchstens durch eine klar erkennbare Mittelstation gegliedert ist. Die meist durchgängig visuell erfassbare Einheit einer Seilbahn steht im Gegensatz zur abstrakten Einheit der Eisenbahn. Seilschwebbahnen sind zudem durch ihre stark entmaterialisierten Strukturen von einem, in diesem Zusammenhang nicht nur allegorisch zu denkendem, Spannungsverhältnis gekennzeichnet, wobei Alfons Waldes kompakt-dynamische Stationen der Kitzbühler Hahnenkammbahn (1926-1927) exemplarisch genannt seien, welche die Verankerung der Tragseilspannung im Baugrund sehr gut thematisieren.⁸ Um die neue Bauaufgabe zu lösen, mussten also andere Anknüpfungspunkte gefunden werden. Entsprechend den frühen Tourismusbauten jener Jahre, wurden diese mitunter in historisierenden Gestaltungsmustern oder in der bürgerlichen Villenarchitektur gefunden, wie am Beispiel der Graubündner Muottas Muragl Standseilbahn (Inbetriebnahme 1907) ersichtlich.⁹ Bald wurde aber klar, welch schizophrener Wesenszug diesen architektonischen Hybriden innewohnte: Das Synonym alpinen Progresses im Gewande gründerzeitlicher Anwesen.¹⁰

Premiere mit Scharte

Franz Baumann wurde vergleichsweise rasch mit der Seilbahn als Bauaufgabe konfrontiert. Wie Hambrusch/Moroder/Schlorhauser in ihrer Publikation zu Franz Baumann (1998) erstmals aufzeigen, kam es während seiner Zeit beim Meraner Bauunternehmen „Musch & Lun“ (1910-1913) zu einer Zusammenarbeit mit dem aus Wien stammenden Architekten Gustav von Birkenstaedt, der beim Bau der Vigiljochbahn in Lana bei Meran als künstlerischer Berater fungierte,¹¹ und neben der Gestaltung der Stationen auch für die Konzeption sämtlicher Publikationen, Plakate und Fotografien zuständig war.¹² Von Birkenstaedt war bei seinem Entwurf vor allem auf einen reibungslosen Lauf der Personenströme und eine anwendbare Integration der technischen Apparaturen bedacht,¹³ was ihm durch eine klare Trennung der Funktions-



einheiten durchaus gelang. In formaler Hinsicht bedient auch er sich der bevorzugten bürgerlichen Villenzitate, ins Auge sticht aber vor allem der burgähnliche und zinnenartige Giebelaufbau an der Stirnseite der Wagenhalle. In Erwägung der These vom Grand Hotel als „Bürgertraum des Adelschlosses“¹⁴ kann dieser Duktus durchaus als Zugeständnis an das neue touristische Zielpublikum verstanden werden. Maßgeblichen Einfluss auf die architektonische Ausrichtung nahm schlussendlich aber auch die Tiroler Heimatschutzbewegung in ihrem Drängen auf eine Neuorientierung der Baukunst in Zeiten massiver Veränderung (Vgl. S.53). Clemens Holzmeister kommentierte diese Einwirkungen, anlässlich eines Artikels zur Eröffnung der Nordkettenbahn, indirekt mit folgenden Worten: „Die Bestrebungen des Tiroler Heimatschutzvereines haben unleugbar [...] größere positiv zu wertende Erfolge als irgendwo gezeigt. [...] Leider gab es obendrein arge Missverständnisse: [...] und Bierbrauereien und Seilbahnstationen in Form von Ritterburgen usw.“¹⁵ Mit der Vigiljochbahn gelang von Birkenstaedt zwar kein Bauwerk von herausragender baukünstlerischer Qualität, doch konnte die Bahn aufgrund ihrer außerordentlichen Funktionalität einer nötigen technischen Totalerneuerung aus dem Jahre 1953 problemlos bestehen. Die Anlage basierte aufgrund der damaligen, vergleichsweise beschränkten technischen Möglichkeiten auf einem komplizierten System von Trag-, Zug-, Gegen-, Führungs- und Bremsseil, was eine rasche Veralterung zur Folge hatte und in besagtem Jahr eine technische Renovation zwingend erforderlich machte.¹⁶

Eigenheiten

Baumann muss schnell klar geworden sein, welch besonderen Direktiven die Planung eines Seilbahnbaus unterliegt. Nach dem Ende der Bauarbeiten wurde die ministerielle Genehmigung verweigert, da bei der behördlichen Prüfung zahlreiche sicherheitstechnische Mängel beanstandet wurden. Mit der Behebung dieser wurde schließlich der junge Luis Zuegg aus Lana beauftragt, welcher durch seine fachlichen Qualitäten die Jungfernfahrt am 31. August 1912 ermöglichte und die Vigiljochbahn damit zur damals einzigen mit ministerieller



< Abb. 5.2
<< Abb. 5.3
Talstation der Vigiljochbahn bei Lana

Ins Auge sticht vor allem der zinnenartige Giebelaufbau der Stirnseite. In Erwägung der These vom Grand Hotel als „Bürgertraum des Adelschlosses“¹⁴ kann dieser Duktus durchaus als Zugeständnis an das neue touristische Zielpublikum verstanden werden.

Genehmigung erbauten und funktionstüchtigen Seilschwebbahn der k.k. Monarchie machte. Dass auch die Behörde ihre Schwierigkeiten mit der Einordnung dieser neuen Bauaufgabe hatte, zeigt die Tatsache, dass Seilbahnen in Österreich erst seit 2004 nicht mehr dem Eisenbahngesetz unterliegen.¹⁷

Dass Baumann bereits als Baupraktikant miterlebte, in welchem Maße die Konzeption einer Seilbahnstation von der Anordnung der technischen Raumeinheiten bedingt ist, war ihm beim Entwurf der Nordkettenbahn sicher von Vorteil. Ein im Baumann Nachlass erhaltener Plan der für die Seilbahntechnik zuständigen Firma „Bleichert“ lässt darauf schließen, dass bereits ein knappes halbes Jahr vor dem ersten Architekturwettbewerb die „Anordnung der Mittelstation ‚Seegrube‘“¹⁸ grob festgelegt war. In den Wettbewerbsunterlagen dazu findet sich zudem folgender Satz: „Die in den Grundrissen und Schnittvorlagen dargestellten Raumanordnungen und Maße der beiden Stationsgebäude (Seegrube und Hungerburg; Anm.) sind beizubehalten.“¹⁹ Die Entfaltungsmöglichkeiten der Baukünstler waren also recht begrenzt.

Kühne Projekte: Zweiter Akt

Der erste Weltkrieg und die, mit der überraschenden Kriegserklärung Italiens einsetzenden, erbitterten Frontkämpfe in den Dolomiten, ließen den beginnenden kommerziellen Seilbahnaufschwung jäh enden. Paradoxe Weise wirkte sich diese Zäsur nach Kriegsende höchst belebend auf den Seilbahnbetrieb aus, da die Technik inzwischen, durch den militärischen Einsatz im felsigen Gelände, auf ihr praktisches Potential erprobt und weiterentwickelt worden war. Wertvolle Pionierarbeit leistet dabei der durch den Bau der Vigiljochbahn bereits profilierte und inzwischen als Landsturminenieur eingezogene Luis Zuegg. Extreme Anforderung zwangen zu extremen Lösungen. In Gebieten mit akuter Lawinengefahr galt jede Stütze als potenzieller Schwachpunkt, worauf Zuegg getreu seinem Leitsatz „Die Einfachheit ist die beste Garantie für die Sicherheit“²⁰ eine Maximierung der Spannweite und eine daraus resultierenden Minimierung der Stützenanzahl anstrebte. Denn entgegen der bis dahin gängigen Lehrmeinung hatte er errechnet,

dass eine straffere Spannung der Seile die Belastung ebendieser reduziert, was sich, neben einer gesteigerten Lebensdauer der teuren Kabel, in einer größeren Stützweiten niederschlug. Diese Erkenntnis in vollem Umfang umzusetzen erlaubte ihm aber erst ein logistisches Malheur der untergehenden k. k. Monarchie. Nachdem ein Tragseil um 200 Meter zu kurz geliefert worden war, Zeit und Feind aber drängten, wurde er der bestehenden gesetzlichen Auflagen entbunden und konnte die Seilspannung gemäß seinen Berechnungen erhöhen.²¹ Mithin wurden die Schlachtfelder der Dolomiten zum Ausgangspunkt für die spätere globale Entfaltung des Seilbahnbaus.

An Franz Baumann waren diese Entwicklungen gewiss nicht spurlos vorbeigegangen, war er doch auch als junger Soldat an der Südtiroler Dolomitenfront stationiert und derart selbst von einer funktionierenden Versorgung durch die Drahtseilbahntechnik abhängig (Vgl. S.14). An dieser Stelle sei auch ein kurzer Verweis auf die Historie der Klettersteige angebracht, welche ebenfalls im Zuge des Ersten Weltkrieges weite Verbreitung fanden. Von den Militärs als gesicherte, natürliche Zugangswege zu den Stellungen genutzt und ausgebaut, regten in den Folgejahren vornehmlich die „vie ferrate“ (ital. „Eisenwege“) zur Besitznahme attraktiver Gebirgsregionen durch eine große Anzahl von Nicht-Kletterern an. Der Dolomitenkrieg führte insofern zu einer breiten Annäherung an schwierige, bzw. bisher uninteressante Regionen und zu einer nachhaltigen Veränderung der Beziehung Mensch-Gebirge. Diese neue Nähe zu einem ehemals „irrationalen“ Ort und der damit einhergehende Mentalitätswandel ist für die weitere Betrachtung des zu untersuchenden Themas nicht von unerheblicher Bedeutung.

Zeichen setzen

Die Zwischenkriegszeit war gekennzeichnet von einer dynamischen Entwicklung neuer seilbahntechnischer Systeme, aber auch von einem eminent regen Interesse an einer ästhetisch gefälligen Gestaltung der Betriebsgebäude. Diese Abkehr vom reinen Zweckbau, bzw. von den historisierend hybriden Initialbauten der Vorkriegsjahre, ent-

springt einerseits dem Verlangen einer angemessenen und selbstbewussten baulichen Abbildung der einsetzenden Kolonialisierung der Berge, andererseits kann sie mit der aufflammenden allgemeinen Aufbruchsstimmung jener Jahre erklärt werden. Die Krise der großen Gefechte war überwunden, der Aufbau zu friedlichen Zeiten stand an. Geradezu emphatisch wird diese Empfindung in Bruno Tauts utopischem Werk „Alpine Architektur“ (1919) ausgedrückt, in denen die Alpen zu einem expressiven „Friedenswerk“ aus kristallinen Glasgebilden umgebaut werden.²²

Im bewussten Seilbahnbau jener Jahre zeichneten sich bereits die Umrisslinien zweier unterschiedlicher Betrachtungsweisen ab, die als charakteristisch für die Entwicklung der kommenden Jahre gesehen werden können. Der Großteil der Bauten reagierte feinsinnig auf die Topographie und fügte sich harmonisch in die Landschaft ein - als Paradebeispiel hierfür sei die Baumann'sche Station am Hafelekar (1928) genannt. Andere Beispiele jener Jahre, wie etwa die Predigtstuhlbahn (1928) in Bayern, bildeten als Zeichen eines eroberten Vorpostens der Natur eine bauliche Antithese zu ihrer Umgebung.²³ Hierzu bemerkenswert sind auch die konzeptionellen Überlegungen Gio' Pontis zu einem futuristischen Seilbahnnetz in den Dolomiten (um 1930).

Neben den neuen technischen Entwicklungen, waren vor allem gezielte Fördermaßnahmen im Tourismussektor ausschlaggebend für die markante Häufung von Aufstiegsanlagen in der Zwischenkriegszeit. Zuschüsse des Bundesministeriums für Handel und Verkehr erlaubten um die zweite Hälfte der Zwanziger Jahre die Realisierung einer großen Anzahl von Seilbahnen, mit welchen vordergründig die Konsolidierung des österreichischen Fremdenverkehrs angestrebt wurde. Mit der Eröffnung der Hahnenkammbahn in Kitzbühel, ging 1928 die erste Anlage in Betrieb, welche vornehmlich auf den Wintertourismus ausgerichtet war.²⁴ Die Seilbahn hatte sich inzwischen derart in das kollektive österreichische Bewusstsein eingebrannt, dass sie zum identitätsstiftenden Element und Sujet reichlicher Werbedrucke wurde. Insofern ist es nicht erstaunlich, dass nach dem Zweiten Weltkrieg sogar Mar-

Abb. 5.5 >>
Nordkettenbahn,
Innsbruck
(1928)

Abb. 5.4 >
Predigtstuhlbahn,
Bad Reichenhall
(1928)

Ausdruck zweier unterschiedlicher Betrachtungsweise, die als charakteristisch für die Entwicklung der kommenden Jahre gesehen werden können.



shall-Plan-Gelder für neue Seilschwebbahnen aufgewendet wurden, was von einigen Nachbarn allerdings nicht goutiert wurde.²⁵

Die Erben der Moderne

Im Gegensatz zu den gestalterischen Meisterleistungen in den frühen Stunden des Seilbahnbaus, wurden die Stationsbauten ab den 50er Jahren leider kaum mehr mit architektonischen Qualitäten bedacht, vielmehr auf ihre nackte Funktion reduziert und als solitärer Zweckbau in die Landschaft geklotzt. Als sublime, utilitaristische Lesart dieses Architekturbildes steht die Muttersbergbahn seit 1956 im Vorarlberger Mittelgebirge. In ihrer sachlich-minimalistischen Form erfüllt sie den ihr zugedachten Dienst, ohne dabei allerdings mit der Landschaft zu kollidieren.

Einen komplett neuen Ansatz im Hinblick auf landschaftsbezogenes Bauen verfolgte hingegen Gerhard Garstenauer 1972 mit der technoiden

Ästhetik seiner sphärischen Netzwerkgebilde der Doppelsesselbahn Schideck in Sportgastein. Garstenauer betrachtete die Kugel als ideale Form im „Niemandland“ in 1600 Metern, da sie sowohl den landschaftlichen, als auch den klimatischen Verhältnissen in diesen Höhen gerecht wird. Leider werden die, im Tal vorfabrizierten und durch einen Hubschrauber angelieferten, futuristischen Körper heute nicht mehr treffend genutzt und zeugen nur mehr vom Versuch der Erneuerung einer ganzen Region.²⁶

Eine bekräftigende Neubelebung der heimischen Seilbahnarchitektur lässt sich vermehrt ab den 80er Jahren beobachten. Im Rahmen fruchtbarer Zusammenarbeiten zwischen Seilbahnunternehmen und Architekturschaffenden entstanden zahlreiche ansprechenden Arbeiten. Als wohl beständigstes Zusammenwirken von Baukünstler und Betreiber kann jenes zwischen Hans Riemmoser und den Skiliften Lech bezeichnet werden, an welchem die anhaltenden formalen und technischen Neuerungen innerhalb des Seilbahnbaus gut abzulesen sind.²⁷ Eine desgleichen konstante Größe in seilbahngestalterischer Hinsicht stellt Leopold Kaufmann dar, welcher im Verlauf seines dreißigjährigen Schaffens manch vorbildliche Arbeit hinterlassen hat. So sticht bei der 1995 in Betrieb genommenen Golmerbahn vornehmlich die schlüssige Verwendung der drei Materialien Holz, Glas und Stahl hervor, welche der Station eine besondere Leichtigkeit verleiht und die klare Trennung von Funktionseinheiten und Hülle unterstreicht.²⁸

Altes Erlebnis neu verpackt

Die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit einer Struktur hängt generell vom Maß ihrer Attraktivität ab. Aus gegenwärtiger Sicht kann gesagt werden, dass der ehemals bedeutende Erlebnisfaktor einer Gipfelfahrt in der Gondel mittlerweile stark an Glanz verloren hat. Als das neue Verkehrsmittel gerade zu seiner steilen Bergfahrt angesetzt hatte, haftete dieser neuen, schwebenden Art von Mobilität ein Hauch von Abenteuer und Wagemut an. Entflammten Radioreportern überschlug es bei der Jungfernfahrt die Stimmen, sie wussten das Erlebnis in der Kabine kaum in Worte zu fassen.²⁹ Inzwischen wurde das Ereignis der Schwebefahrt durch eine schleichende Routine seines Zaubers beraubt. Daneben sind Sehgewohnheiten dem Zeitgeist nicht enthoben, denn der schwärmerische Bergbahnflaneur hat seine letzte Auffahrt längst getan. Wenngleich es heute vermehrt Versuche gibt, das Erlebniselement an der Seilbahnfahrt neu zu entdecken („Hungerburgbahn Neu“), korrespondiert dieser Reiz nur annähernd mit jenem aus dem Anfangsstadium der alpinen Aufstiegsanlagen. Dabei steht dem damaligen, durch die Durchdringung der neuen Typologie mit Technologie und Topographie entsprossenen Erlebnis nunmehr eine primär durch bauliche „Highlights“ gesponnene Showar-

< Abb. 5.6
Carl Berann,
Prospektumschlag
für die Innsbrucker
Nordkettenbahn

Die Seilbahn als identitätsstiftendes Element und Sujet reichlicher Werbedrucke. Gar Marshall-Plan-Gelder wurden nach dem zweiten Weltkrieg für die Errichtung neuer Seilschwebbahnen aufgewendet.

Abb. 5.7 >
Muttersbergbahn,
Bludenz,Vorarlberg
(1956)

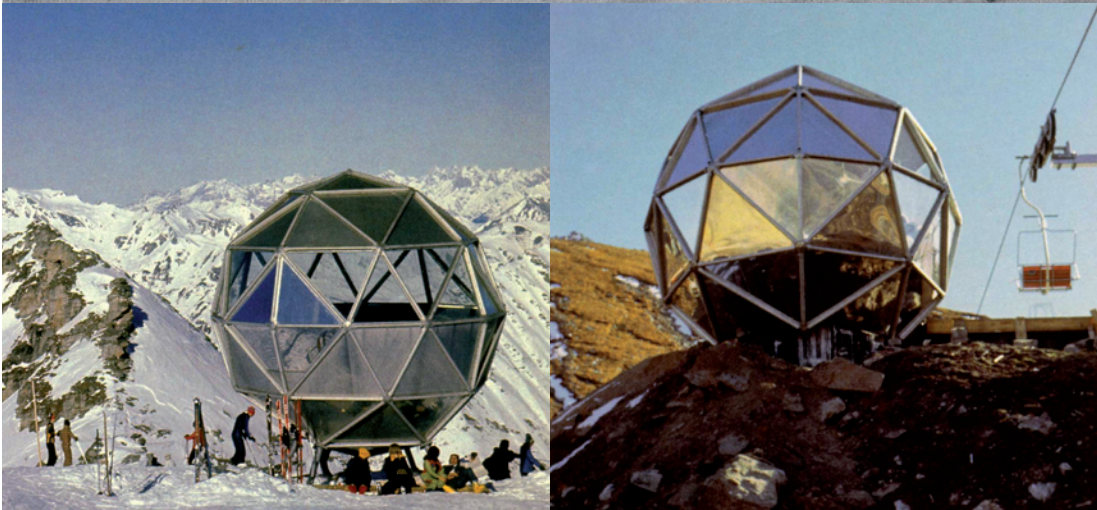
Sublime, utilitaristi-
sche Lesart der Seil-
bahn als solitärer
Zweckbau.

Abb. 5.8 >
Abb. 5.9 >>
Doppelsesselbahn
Schideck - Sportgas-
tein, Salzburg
(1972)

Technoide Ästhetik
sphärischer Netzwerk-
gebilde. Garstenauer
betrachtete die Kugel
als ideale Form im Ge-
birge.

Abb. 5.10 >
Golmerbahn - Vand-
ans /Golm,Vorarlberg
(1995)

Schlüssige Verwen-
dung der drei Materi-
alien Holz, Glas und
Stahl, welche die klare
Trennung von Funk-
tionseinheiten und
Hülle zusätzlich unter-
streicht.



< Abb. 5.11
Werbefoto des
Verkehrsverein
Innsbruck-Igls und
Umgebung
(um 1965)

< Abb. 5.12
Werbefoto der Nord-
park Errichtungs-
und Betriebs GmbH
(2007)

2 x Schweben über der
Seegrube: Zunehmen-
de Auslagerung der
dem Beförderungsmittel
ehemals immanen-
ten Attraktivität in den
erschlossenen Umraum.



chitektur gegenüber. Zudem wird mit Intention der
Frequenzsteigerung die, dem Beförderungsmittel
ehemals stark immanente Attraktivität vermehrt in
den erschlossenen Umraum ausgelagert, das Er-
lebnis beginnt erst mit dem Austritt aus der Berg-
station – eine Entwicklung die auf neue Freizeit-
gewohnheiten reagiert und sich sprachlich an der
Innsbrucker Wortschöpfung „Nordpark“ ablesen
lässt. Die Metamorphose der schalen „Kette“ zum
hippen „Park“ lässt erahnen, dass die Seilbahn ge-
wissermaßen zu ihren Wurzeln gefunden und der
Kreis sich geschlossen hat. //

ANMERKUNGEN:

- 1

Heiss, Hans: *Grandhotel Toblach. Pionier des Tourismus in den Alpen*, Wien-Bozen 1999, S.14ff.
- 2

In: *Mittheilungen des Deutschen und Österreichischen Alpenveriens*, 1904, ohne Verfasserangabe, vgl. Tschofen, Bernhard: *Die Alpen schwebend erfahren. Zu Geschichte und Mythologie der Seilbahnfahrt*, in: *Architektur und Seilbahnen, von der Tradition zur Moderne, Ausstellungskatalog*, hrsg. Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen, Innsbruck 2000, S.12.
- 3

Tschofen, Bernhard: *a.a.O.*, S.12.
- 4

Ebd., S.12.
- 5

Ebd., S.12.
- 6

Ebd., S.13.
- 7

Innerhofer/Staffler: *Stählerne Stege. Der Seilbahnpionier Luis Zuegg*, Bozen 1996, S.102f.
- 8

Chramosta, Walter M.: *Bauen für Gäste*, Innsbruck 1995.
- 9

Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen (Hrsg.): *a.a.O.*, S.22.
- 10

Vgl.: Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht, Innsbruck und die Nordkettenbahn*, Innsbruck 2003, S.87.
- 11

Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Bauermann, Architekt der Moderne in Tirol*, Wien–Bozen 1998, S.16.
- 12

Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen (Hrsg.): *a.a.O.*, S.24.
- 13

Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.18.
- 14

Vgl. Touriseum Meran (Hrsg.): *Grand Hotel. Bühne der Literatur* (Begleitschrift zur Ausstellung), Meran 2007, S.9.
- 15

Holzmeister, Clemens: *Die Seilbahnstationen der Nordkettenbahn bei Innsbruck von Architekt F.Baumann*, in: *Bau- und Werkkunst*, 5. Jahrgang, 1928-29, S.103f.
- 16

Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen (Hrsg.): *a.a.O.*, S.24.
- 17

Am 03.05.2004 trat das „Seilbahngesetz 2003“ in Kraft, in welchen seither alle seilbahnrechtlichen Regelungen auf der Basis einer eigenen Gesetzesgrundlage zusammengefasst sind. Die Kompetenzen teilen sich Bund (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) und Länder (Landeshauptmann), vgl.: <http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsrecht/seilbahnrecht> (letzter Zugriff: 26.08.2008)
- 18

Der Plankopf trägt das Datum 19.2.27, der erste Architekturwettbewerb wurde am 1.August 1927 ausgeschrieben. Archiv für Baukunst IbK.: *Anordnung Mittelstation / Bleichert – 19.02.1927*, Inventarnr. 1-380-37, Standort 5-5 1/7.
- 19

Institut für Baukunst der Universität Innsbruck, Baumann Archiv, Mappe Nr.4. Wettbewerbsausschreibung 1.8.1927, vgl. Schlorhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.105.
- 20

Innerhofer/Staffler: *a.a.O.*, S.24.
- 21

Ebd., S.15f.
- 22

Schirren, Matthias: *Bruno Taut: Alpine Architektur*, München 2004, S.10f.
- 23

Lamprecht, Helmut: *Gedanken zu „Architektur und Seilbahnen“*, in: Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen (Hrsg.): *a.a.O.*, S.7.
- 24

Maryška, Christian: *Buchungslage gut, Nächtigungszahlen steigend!*, in: *Schnee von gestern. Winterplakate der österreichischen Nationalbibliothek*, Maryška, Christian (Hrsg.), S.25f. Verantwortlicher Minister für die Fördergelder war Hans Schürff.. In besagten Jahren wurden u.a. folgende Anlagen errichtet: 1926: Raxbahn; 1927: Pfenderbahn, Schmitenhöhenbahn, Feuerkogelbahn; 1928: Kanzelbahn, Nordkettenbahn, Patscherkofelbahn, Hahnenkammbahn.
- 25

Tschofen, Bernhard: *a.a.O.*, S.15f. Tschofen spricht diesbezüglich von einem „nationalen Aufstiegsmythos“ und der Seilbahn als „Metapher des kollektiven Aufschwungs“.
- 26

Architekturzentrum Wien (Hrsg.): *Gerhard Garstenauer. Interventionen*, Salzburg 2002, S.112. In den 60er Jahren versuchte Anton Kerschbaumer, der damalige Bürgermeister von Bad Gastein dem langsamen Untergang des geschichtsträchtigen Kurortes entgegenzuwirken. Unterstützt wurde er dabei durch Gerhard Garstenauers, der eine Revitalisierung mittels verschiedener Interventionen anstrebte (Felsenbad, Badeschlucht, Solarbad, Kongresszentrum). Nur auf dem Papier ausgeführt wurde eine Gletscherbahn auf das Schareck (1972) – ebenfalls in kristalliner Kuppelform.
- 27

Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen (Hrsg.): *a.a.O.*, S.67.
- 28

Ebd., S.72.
- 29

Tondokument der Ausstellung „Berge – eine unverständliche Leidenschaft“ des Alpenverein-Museums in der Hofburg Innsbruck, 24.11.2008 - 30.11.2008.

Ausgemalte Landschaftsbilder

oder: jeder Zeit ihre Landschaft

Dem Taugenichts das Schneefeld

Die letzten beiden Kapitel haben gezeigt, wie gesellschaftliche und technische Entwicklungen auf das Tourismusaufkommen in den Alpen in entescheidendem Maße eingewirkt haben. Als Inbegriff freien und wahrhaftigen Lebens verlor das Hochgebirge seine ehemals furchtbare Fratze und stellte nun nicht mehr jene unheilvolle und beängstigende Zone dar, als welche es einst empfunden worden war, sondern stillte die schwärmerischen Sehnsüchte der aufblühenden Romantik. Doch nicht so sehr der Umstand, dass sich das Bild der

kargen Gebirgszüge im Rahmen dieser Umwälzungen empfindlich gewandelt hatte, scheint hier von Belang, sondern vielmehr die Tatsache, dass jene öden Regionen überhaupt wahrgenommen wurden. Wirtschaftlich einigermaßen verwertbare Landschaften und deren greifbare Gegenden reizten zwar ihrer schroffen Art wegen, alles was darüber hinausging war hingegen lange Zeit Kristallsuchern und Gämsenjägern vorbehalten - Taugenichts und gesellschaftlichen Außenseitern, die sich der allgemeinen Feldarbeit entzogen, stattdessen dem Müßiggang frönten und sich in infertilen Eis- und Schneefeldern herumtrieben. Der rastlosen Daseinsweise des Bauern gemäß, ent-



< Abb. 6.1
Carl Hackert (1740-1796),
„Vue de la Source de l'Arveron“, Stich, koloriert

Bizarre Formationen beängstigenden Ausmaßes, denen der Mensch als staunender Statist in hilfloser Passivität entgegenzublicken verurteilt ist. Zeugnis eines sichtlichen Missverhältnisses zwischen körperlicher und geistiger Aneignung der Natur.

behrte ihr Tun daher jeder Vorbildlichkeit und galt als unnachahmenswerte Zeitvergeudung. Insofern erstaunt es nicht, dass der sättigende Ozean seit jeher Motiv unzähliger Abbildungen war, unerspießliche Schnee- und Eisfelder hingegen lange Zeit undargestellt blieben.¹

Landschaft „erleben“

Erst wissenschaftliche, bzw. theologische Theorien beraubten die Gletscher ihrer widersinnigen Existenz. Denn alles was Gott schuf, mochte es für den Menschen auch noch so entbehrlich erscheinen, wurde mit Sorgfalt und Scharfsinn in diese Welt gesetzt (sog. Physikotheologie²). Ersten wissenschaftlichen Untersuchungen folgten erste Darstellungen. Bilder die auf faszinierende Art mitteilen, welch schauerhaften Eindruck die ausgedehnten Schneewüsten im Innersten der Illustrierten hinterlassen haben müssen. Bizarre Formationen beängstigenden Ausmaßes bahnen sich ihren Weg durch blasse Felsmassen, denen der Mensch als staunender Statist in hilfloser Passivität entgegensublicken verurteilt ist. Eindringlich vermitteln diese frühen Zeugnisse des beginnenden Alpinismus das vorhandene Missverhältnis zwischen körperlicher und geistiger Aneignung der Natur, welches erst überwunden werden musste, um dem Auge jenen beruhigenden Blick zu ermöglichen, den wir heute über weite Gletscherlandschaften zu werfen gewohnt sind.³



Abb. 6.2 > Großglocknergipfel, Postkarte

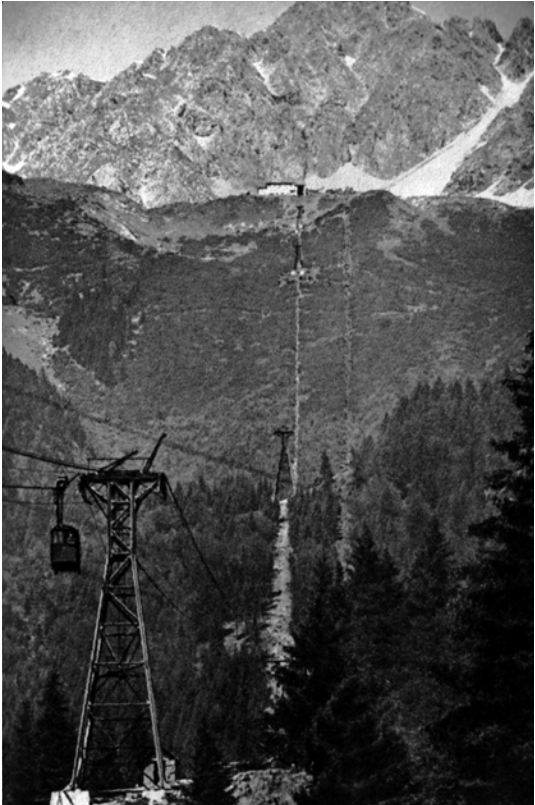
Trotz seiner Anlehnung an ein tief religiöses Motiv kann das neuzeitliche Gipfelkreuz dennoch als baulicher Ausdruck versteckt aufklärerischer Tendenzen gewertet werden.

Das gewiefte Gipfelkreuz

Vom unternehmerischen Streben des, sich sprichwörtlich im Aufstieg befindlichen, Bürgertums getrieben, konnte der neue Hochtourist diese innere Disproportion bald bezwingen. Dabei zeugen die zahlreichen, vornehmlich seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert errichteten Gipfelkreuze von einer grundlegenden Neupositionierung des Menschen in seinem Verhältnis zur Natur. Obwohl das neuzeitliche Gipfelkreuz sich in seiner Anlehnung an Segen erbittende Kreuze auf Almen und Jochübergängen eines tief religiösen Motivs bediente, kann es dennoch als baulicher Ausdruck versteckt aufklärerischer Tendenzen gewertet werden. Mitunter als Gerüst für wissenschaftliche Geräte gebraucht und oft von einem hohen Blitzableiter überragt, markierte das einstige Zeichen gottesfürchtiger Willfährigkeit nun in verblümter Raffinesse den durch Menschenhand errungenen Sieg über die Natur, wobei vornehmlich der neuartige Blitzschutz in seiner Symbolik hervorsteht. Der heftige Funkenschlag göttlichen Zorns verbreitete nun nicht mehr Furcht und Schrecken, denn durch menschliche Geisteskraft war ihm seine Gewalt genommen. Dementsprechend sahen besorgte Zeitgenossen durch diese technische Neuerung, in bildlicher Kritik, Gott die Augen ausgestochen.⁴ Folglich lassen sich paradoxerweise gerade im Gipfelkreuz verwischte Spuren einer aufbrechenden Säkularisierung finden.

Bildreiche Machtdemonstrationen

Bauliche Interventionen als Inbild menschlicher Dominanz gegenüber der wilden und dennoch bezähmbaren Natur lassen sich innerhalb unserer Kulturgeschichte in unterschiedlichsten Ausprägungen immer wieder beobachten. Sei es durch einfache, eiserne Konstruktionen auf einem Berggipfel, oder durch steinerne Bastionen in durchfurchten Felswänden. In ihrer scheinbaren Überwindung der Schwerkraft und ihrem beharrlichen Ringen gegen unwirtliche Bedingungen in exponierten Lagen, bieten sich Seilbahnen zu derartigen Machtdemonstrationen durchaus an. Wie bereits in einem vorherigen Kapitel erörtert (Vgl. S.40), lassen bereits frühe Konzeptionen des neuen Beförderungsmittels derartige Tendenzen erkennen, dennoch besticht der Großteil der gebauten Beispiele durch eine akzentuierte Ausgewogenheit mit dem rahmenden Umfeld. Wenngleich die Seilschwebebahn auf die Nordkette bis heute als Paradebeispiel einer geglückten Kommunikation mit topographischen Kriterien gilt, wartete auch sie, besonders in ihren Anfangsjahren, mit manch visueller Machtdemonstration auf. So bestechen erste Darstellungen der noch jungen Bahn durch ihre explizite Darstellung der hoch aufragenden Fachwerkstützen. Wenn die für das gesamte seilbahntechnische Gerät zuständige Firma Bleichert in einem schematischen Gelän-



<< Abb. 6.3 Postkarte Fa. Bleichert (bereits vor Baubeginn im Handel)

Die Darstellung technischer Leistungsfähigkeit als Machtdemonstration gegenüber der Natur.

< Abb. 6.4 Die Seegrube im Hintergrund

Explizite Darstellung der hoch aufragenden Fachwerkstützen als Verweis auf die vorherrschende Landschaftsästhetik.

< Abb. 6.5 Postkarte 1928

Die Bildunterschrift „Stütze 4 der Nordketten Seilschwebebahn mit Innsbruck und Tuxer Vorbergen“ verweist auf die kompositorische Gewichtung des festgehaltenen Themas.



deschnitt der Streckenführung, neben zahlreichen technischen Daten, besonders deutlich die Höhen aller Stützelemente hervorhebt, mag dies teils sicherlich einer werbewirksamen Deklamation ihrer technischen Leistungsfähigkeit entsprungen sein. Dass auf Postkarten, neben der schwebenden Gondel primär die stützende Stahlkonstruktion auf geneigtem Gelände in Szene gesetzt wurde, verweist jedoch eindeutig auf die damals vorherrschende Landschaftsästhetik. Noch galt es als opportun, den Kontrast zwischen menschlichem Eingriff und unberührter Landschaft zu Werbezwecken zur Schau zu stellen. Daneben verweist die Bildunterschrift „Stütze 4 der Nordketten Seil-schwebebahn mit Innsbruck und Tuxer Vorbergen“ auf die kompositorische Gewichtung des festgehaltenen Themas.

Landschaftsgeschmack

Angesichts derartiger Darstellungen würde Werbestrategen heute wohl das bare Entsetzen befahlen, hat doch die zunehmende Betonung des Ökologiebegriffs zu einer Sensibilisierung im Umgang mit unverbrauchten Landschaften und zu einem gesteigerten Umweltbewusstsein geführt. Die Tourismusbranche verlangt daher beinahe manisch nach Illustrationen „intakter“ Naturlandschaften, die Zurschaustellung menschliche Eingriffe hingegen ist verpönt. Ebenso wie der banale Ausdruck des Alltags (Fernsehspots, Tapetenmuster oder die Verwendung von Medikamenten/Suchtmitteln), gewährt auch die Art der Landschaftsdarstellung einen Blick in das Gesicht des vorherrschenden Zeitgeists, ist sie doch ebenfalls von gesellschaftlichen Prozessen bedingt und insofern auch dem ewig schwankenden Diktat der Mode unterworfen. Landschaft kann niemals autark auftreten. Als ästhetische Erfahrung der Natur ist sie an eine geistige Aufwendung des Subjekts gebunden, durch dessen Zuwendung sie erst überhaupt bestehen kann. Es ist der Blick, der die einzelnen Formen eines Ausschnitts zusammenhält und sie nicht zu einer zufälligen Menge ungeordneter Elemente zerfallen lässt.⁵ Eine Landschaft ohne Betrachter kann demnach gar nicht existieren und würde sich selbst ausschließen. Diese Feststellung mag vielleicht inhaltlos und die kontradiktorische Vorstellung abkömmlich erscheinen, dennoch ist sie gerade für die Untersuchung der touristischen Landschaften von entscheidender Bedeutung. Fremdenverkehrslandschaften sind zu einem großen Teil durch ein lebhaftes Spannungsverhältnis zwischen dem Blick des „Fremden“ und der vorhandenen Natursubstanz charakterisiert. Der Einheimische, durch seine Abhängigkeit von Produktivität und Ernteertrag von einem stark utilitaristischen Blick geleitet, gestaltete zwar die Naturlandschaft und stellte damit den Rohstoff für die spätere Entwicklung des Fremdenverkehrswesens zur Verfügung, eine Strukturierung im touristischen Sinne erfolgte jedoch erst durch den ästhetisieren-

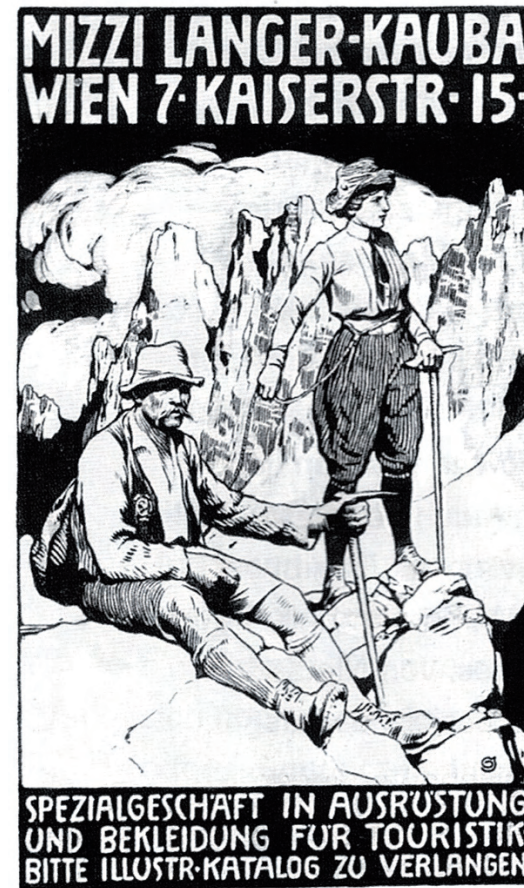
den Blick des Fremden. Nicht die ertragreichsten Äcker waren mehr von Relevanz, sondern jene Aussicht, welche die romantischen Sehnsüchte des Gastes am ehesten zu befriedigen in der Lage war. In diesem Sinne existiert keine Landschaft, die von Natur aus „schön“ ist, denn nichts mehr als von außen in die Landschaft eingebrachte Blicke konstruieren gängige Raumbilder, was ein Empfinden „schöner Landschaften“ erst ermöglicht.⁶

Durch das Fernrohr

Das will allerdings nicht heißen, dass Landschaften vor diesem konstituierendem Prozess nicht gesehen, geschätzt oder bewundert worden wären. Seit der Antike wurde die umgebende Natur als geordnetes Ganzes gesehen, was jedoch immer in Bezugnahme auf praktische oder moralische Qualitäten geschah und somit keiner ästhetischen Vermittlung bedurfte. Erst die Lossagung von der christlichen Diesseitsverneinung im Zuge der Neuzeit und eine gesteigerte Fokussierung auf das irdische Leben – an dieser Stelle sei auf die aufklärerischen Gipfelkreuze verweisen – ließen den inneren Ruf nach einer Ästhetisierung der Natur lauter werden. Diese wurde von nun an nicht mehr nur wirtschaftlich ausgebeutet, technisch genutzt oder wissenschaftlich erforscht, vielmehr wurde sie als Ganzes vergegenwärtigt, bezeugt in Vokabeln der Kunst und Dichtung.⁷ Eine räumliche Annäherung an die Landschaft erfolgte aber erst zu einem späteren Zeitpunkt, das Verhältnis zwischen Subjekt und Objekt war noch von einer ausgesprochenen Distanz geprägt. Zahlreiche Erstbesteigungen markanter Berggipfel steigerte deren Bekanntheitsgrad in erheblichem Maße und bescherten den umliegenden Regionen einen beträchtlichen Gästezuwachs. Doch nicht bergsteigerischer Ehrgeiz trieb die große Anzahl bürgerlicher Besucher, sondern ein rein kontemplatives Naturverlangen. Noch reizte das Gebirge in seiner sicheren Distanz: „Der Mensch kann die Natur erst dann positiv als behaglich, angenehm und schön erleben, wenn er ihr nicht total fremd gegenübersteht, wenn er sich in ihr wenigstens teilweise wiedererkennt. Und die zahlreichen gepflegten Wiesen, sauber eingefassten Wildbäche, Zäune, Terrassen, Wege, Häuser usw. signalisieren ihm im Kontext der Bedrohung Vertrautheit, er erkennt die Landschaft als bearbeitete Natur und findet sich daher in ihr wieder.“⁸

Durch die Schuhsohle

Ebenso distanziert präsentieren sich erste bauliche Zeugnisse der neuen Besucherschicht. Offensiv in die Landschaft gesetzt, dennoch auffällig reserviert in ihrem Habitus zum Standort, präsentieren sich erste Hotelarchitekturen in ihrer ganzen Grandezza als effektvolle Fremdkörper in alpinen Lagen, als machtvolle Zeugnisse landschaftlicher Inbesitznahme inmitten unberührter Natur. Mitunter wurde die Künstlichkeit solcher Situationen als



romantischer empfunden als die eigentliche Bergwelt. „...Hier Parfum, der die Sinne umschmeichelt, dort die klare gesunde Bergluft, hier das Rauschen und Knistern der Roben, dort das geheimnisvolle Rauschen von Fichten und Föhren...“⁹ Besonders bedeutsam in diesem Kontext erscheint die Virtuosität der Inszenierung, sowohl landschaftlicher, als auch baulicher Art. Durch das Anlegen von Promenaden wurde ein berührungsloses Betrachten der Naturschönheiten erlaubt, malerische Motive wurden durch gerahmte Ausblicke besonders betont, das Grand Hotel wurde zur Bühne selbstdarstellerischer Zeremoniellen, es galt zu sehen und gesehen zu werden. Der luxuriöse Anspruch der gehobenen Klientel bedurfte einer aufwendigen Infrastruktur, die hinter den Kulissen für einen perfekten Ablauf des prächtigen Schauspiels garantieren mussten. Durch das unbeirrte Festhalten an städtischen Lebensstandards und bekennender Etikette etablierte sich eine regelrechte Kultur der Distanzierung. Wie Wolfgang Kos treffend bemerkt, können solche Strategien der touristischen Künstlichkeit sowohl auf Verachtung für die Wirklichkeit, als auch auf eine Haltung der Würde und Nichteinmischung verweisen.¹⁰

Allmählich kristallisierte sich allerdings eine substantielle Annäherung an die Landschaft heraus. Das Fernrohr, ehemals wichtiger als die Bergsohle, wurde abmontiert, denn nicht nur mit dem Auge, sondern leibhaftig suchte der neue Tourist die Landschaft auf.¹¹ Das Bergsteigen, Mode der Bourgeoisie, entwickelte wiederum eine individuelle Bildsprache. Eindringlich vermitteln die Skizzen eines Ernst Platz, wie einst ruhende Betrachter und bedächtige Spaziergänger zu Protagonisten des bürgerlichen Alpinismus heranwachsen, Gehen, Steigen und Klettern erst mühsam erlernen müssen.¹² Das Gebirge wurde durchdrungen, mit ausgedehnten Erschließungsnetzen überzogen, die in ihrer Darstellungsart keinen Zweifel an der vollzogenen Beschlagnahme der Natur ließen.

Neutralität der Linse

An den grotesken Gletscherdarstellungen der ersten Stunde durften wir anschaulich erfahren, dass die bildhafte Darstellung mitunter einer materiellen Konservierung vorherrschender Sehgewohnheiten gleichkommt. Der Blick der Jahrhundertwende wird dementsprechend durch das neue Medium der Photographie in verdichteter Form wiedergegeben. Die Neutralität der Linse begünstigt eine - phototechnisch zutreffend - „objektive“ Darstellung des ausgesuchten Motivs, ästhetische Apperzeptionen lassen sich dadurch allerdings nur schwer festhalten. Denn das akkurate, doch sehr sachliche Objektiv vermochte mitunter selbst das sinnlich ansprechendste Gebirgssujet in ein kühles Abbild roher Gesteinsmassen rückzuwandeln. Unbeeindruckt von den Schönheiten der Bergwelt, erfasst die Kamera, anstatt lieblicher Landschaften, lediglich gefühlsarme Geologien.

< Abb. 6.6

< Abb. 6.7

Räumliche Annäherung an die Landschaft

Nicht mehr das Fernrohr, sondern die Schuhsohle wurde bald zum wichtigsten Instrument des landschaftsbegeisterten Touristen.

Abb. 6.8 >
Abb. 6.9 >
Ernst Platz, Bewegungsstudien, Bleistift, Mischtechnik auf Papier/Karton, 1898-1925

Individuelle Bildsprache des Bergsteigens. Einst ruhende Betrachter und bedächtige Spaziergänger müssen Gehen, Steigen und Klettern erst mühsam erlernen.

Abb. 6.10 >
„Wenn Berlin Innsbruck wäre“

Mobilität der Landschaft innerhalb eines technisch reproduzierbaren Trägermediums

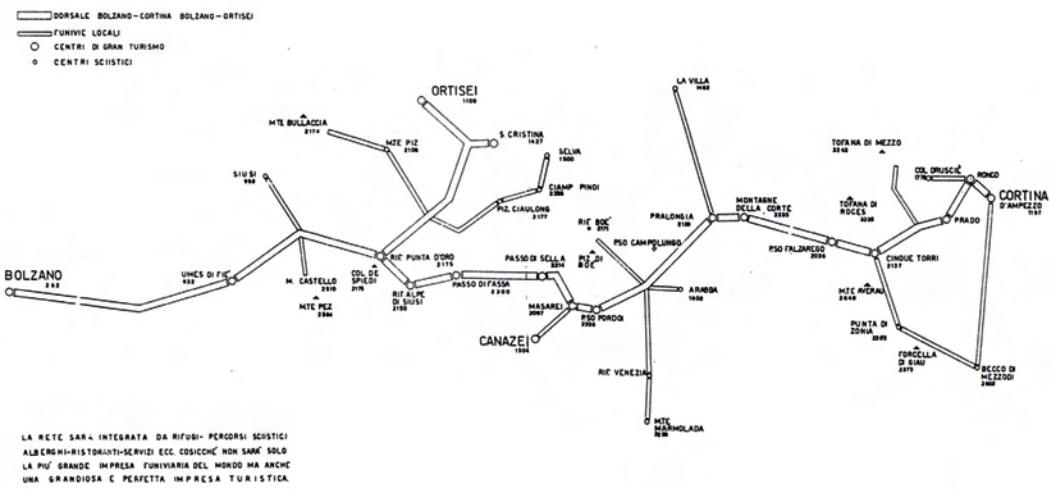
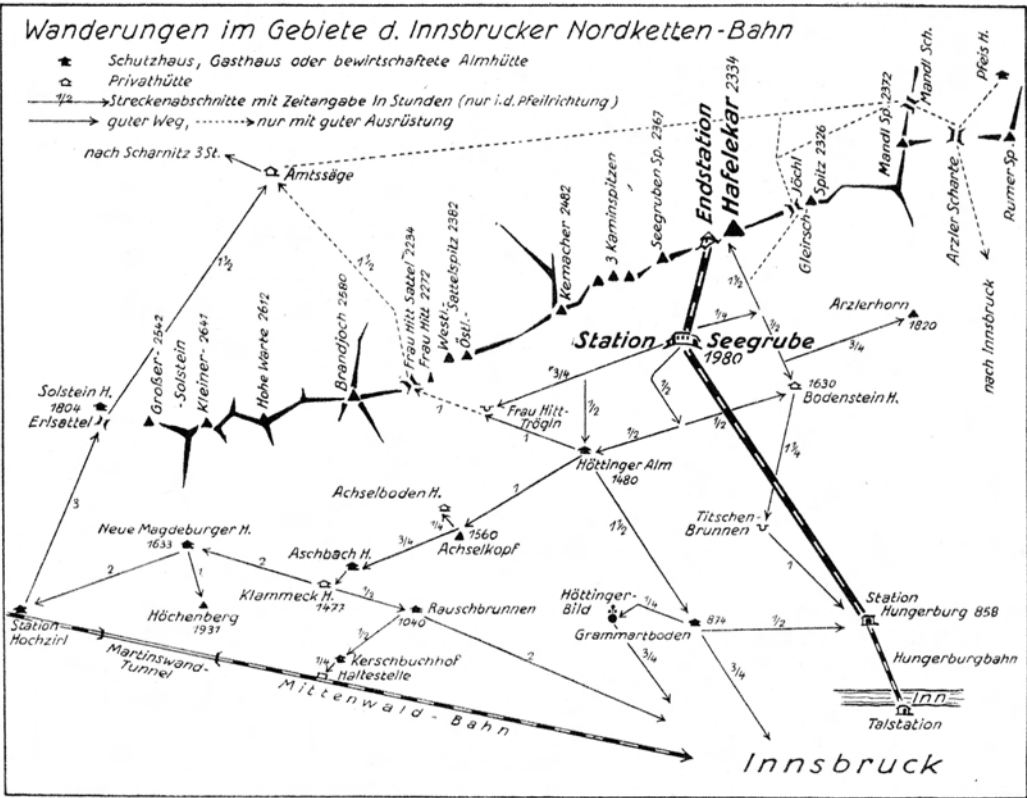
Angesichts dieser technischen Tücke zogen es Portraitphotographen auf dem Land lange Zeit vor, Touristen und Einheimische vor gemalten Gebirgsarrangements abzulichten, denn in natürlicher Umgebung.¹³ In seiner Gewogenheit systematischen Handlungsweisen und methodischen Maßnahmen gegenüber, vermochte das Bürgertum aber auch diesem rohen Betrug am menschlichen Auge Herr zu werden, denn schon bald erschienen erste Filmbelien, welche die „Künstlerische Gebirgsphotographie“¹⁴ abhandelten - insofern regelrechte Lehrbücher zur Konstruktion der Landschaft.

Illusionen

Die bisherigen Betrachtungen legen den Schluss nahe, dass Bildern im landschaftstheoretischen Kontext eine stark protokollierende Funktion vorhandener Sehgewohnheiten zukommt. Wie der Kunsthistoriker Ernst Gombrich aufzeigt,¹⁵ lassen sich derartige Überlegungen aber auch in die entgegengesetzte Richtung anstellen. Demzufolge kommt geschauten Bildern eine konstituierende Rolle im flüchtigen Prozess der subjektiven Landschaftswahrnehmung zu. Dieser Annahme kommt in Anbetracht der beliebigen Verbreitung vorgefertigter Landschaften im Zuge der Möglichkeiten technischer Reproduzierbarkeit eine besondere Bedeutung zu. Die eigene Betrachtung verlor derart zunehmend an Bedeutung, eine intensive Auseinandersetzung mit ästhetisch reizvollen Ausschnitten erschien obsolet. In ihrer autonomen Ausprägung waren vorgefertigte Bilder individuellen Anschauungen zugekommen,¹⁶ wobei neue Montagetechniken zu einer Dynamisierung dieser Entwicklung beitrugen und den Landschaftsbegriff um eine irrealer Komponente erweiterten. Der in Berlin lebende russische Photograph Sasha Stone konstruierte etwa Ende der 1920er Jahre eine Reihe utopischer Stadtansichten Berlins, indem er den Horizont durch bezugslose Bildelemente ersetzte. Die Arbeit „Wenn Berlin Innsbruck wäre...“ konkretisiert eine Abbildung des Berliner Stadtraums durch Innsbrucks markante Gebirgskonturen und entwickelt auf diese Weise eine unwirkliche Stadtlandschaft, die durch Innsbrucks hervorstechende Höhenzüge zur Kulisse illusorischer Urlaubswünsche wird.¹⁷ Die Mobilität der Landschaft schien nun nicht mehr nur auf das Trägermedium beschränkt, auch in dessen Bildebenen selbst kam es zu gleitenden Bewegung und frechen Brüchen.

Landschaft „erfahren“

Nebst Bildern waren allerdings auch die Betrachter in Bewegung geraten. Vor allem das neue Verkehrsmittel der Eisenbahn beeinflusste die Wahrnehmung in entscheidendem Maße. Sobald die Lokomotive den Tross ihrer Waggons in Bewegung gesetzt hatte, formierte sich vor den großen Glasfenstern eine flache, zweidimensionale Panoramawelt, welche den Beginn einer weitreichen-



< Abb. 6.11
Wanderungen im Gebiet der Innsbrucker Nordketten-Bahn

< Abb. 6.12
Geplante Erschließung der Dolomiten durch ein ausgedehntes Seilbahnnetz

Erschließungsnetze, die in ihrer Darstellungsart keinen Zweifel an der vollzogenen Beschlagnahme der Natur lassen.

den Raumrevolution markierte.¹⁸ Während der Wanderer und Bergsteiger sich unablässig inmitten erlebter Landschaft wiederfindet, ist der Bahnreisende passiver Beobachter isolierter Eindrücke, die unablässig in eigenem Tempo und Takt an ihm vorbeiziehen. Dabei erinnert das neue Transportmittel nicht nur im bietenden Blick, sondern auch in seiner inneren Disposition an eine Schaulinrichtung, welche das 20.Jahrhundert maßgeblich formte. Sowohl im Zugabteil als, auch im Kinosaal schweift der Blick von (bisweilen) bequemen Sitzreihen über eine große Projektionsfläche, welche ein gänzlich Versinken in grandiosen Vorstellungen ermöglicht - wobei sich auch hier wiederum realistische und unwirkliche Elemente überlagern. Die Eisenbahn stellt insofern den Prototypen der bequemen Landschaftserfahrung dar.

Der Tourist in Dir

Generell lässt der aufstrebende Tourismus eine Tendenz zu beschaulichen Sensationen erkennen:

Auf der Reise zum prächtigen Grandhotel bereits der Genuss großen Landschaftskinos, aus dem Fauteuil des Raucherraum ein sinnlicher Blick auf das nahe Gebirgsmassiv, gefolgt von einem leichten Spaziergang entlang der kunstvoll angelegten Promenade. Die Moderne wagte zwar mit sicherem Schritt einen tieferen Blick in die Landschaft, die Komponente des bequemen Erlebens lässt sich aber auch hier wieder feststellen. Mühelos schwebend bringt die Gondel den Touristen zum Gipfel, im Alpenzoo lassen sich Gämsen und Böcke in inszeniert natürlicher Umgebung erleben – Authentizität auf dem Präsentierteller, wenn man so will. Insofern lässt sich, den Überlegungen des Kulturhistorikers Wolfgang Kos folgend, in jedem von uns das Bildnis eines Touristen erkennen: „*Wir sind alle, ob mit Fernbedienung vor dem TV-Gerät, als gustierender Kunde am Zeitschriftenkiosk oder als Reisende, Touristen, Meister im routinierten Auswählen von fiktionalen Erlebnissen, im Genießen von bequem erreichbaren Sensationen.*“¹⁹ //

ANMERKUNGEN:

1 Veyne, Paul: *Bergsteigen – eine bürgerliche Leidenschaft*, in: *Berge, eine unverständliche Leidenschaft*, hrsg. Felsch/Gugger/Rath, Wien-Bozen 2007, S.22f.
2 Scharfe, Martin: *Das Gefühl der Höhe – Bilder zur Frühgeschichte der Bergsteigerseele*, in: Felsch/Gugger/Rath, *a.a.O.*, S.38.
3 Ebd., S.38.
4 Ebd., S.40.
5 Huter, Michael: *Die Idee der Landschaft*, in: *Die Eroberung der Landschaft*, hrsg. Wolfgang Kos, Wien 1992, S.49.
6 Kos, Wolfgang: *Die touristische Kulturlandschaft*, in: *Denkmalpflege in Niederösterreich, Band 8, Sommerfrische*, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung, S.5.
7 Ebd., S.49.
8 Rucki, Isabelle: *Das Hotel in den Alpen*, Zürich 1989, S.36. Vgl. Bätzing, Werner: *Die Alpen: Naturbeobachtung und Umweltzerstörung*, Frankfurt a/M 1984, S.101.
9 Kos, Wolfgang, *a.a.O.*, S.7f. Vgl. Die „*Neue Freie Presse*“ über die „*Saison in den Bergen*“, 1912.
10 Ebd., S.6.
11 Ebd., S.9.
12 Felsch, Philipp: *Stein und Fleisch*, in: Felsch/Gugger/Rath, *a.a.O.*, S.86.
13 Rapp, Christian: *Landschaftskonstruktionen*, in:

Denkmalpflege in Niederösterreich, Band 8, a.a.O., S.23.
14 Ebd., S.23.
15 Huter, Michael: *Die Idee der Landschaft*, in: Kos Wolfgang, *a.a.O.*, S.51.
16 Ebd., S.52.
17 Alpenverein-Museum (Hrsg.): *Vertikal – Die Innsbrucker Nordkette*, Innsbruck 2002, S.12.
18 Huter, Michael: *a.a.O.*, S.52.
19 Kos, Wolfgang: *a.a.O.*, S.42.

Alpines Totaltheater

Franz Baumann und die Heimatschutzbewegung

„*Heimatschutz ist um die Jahrhundertwende aus kultureller und ethisch-sozialer Not geboren. Die unauffhaltsame, Besinnung und Maßstab ausschließende Mechanisierung des Lebens durch Industrie, Technik, Verkehr erforderte Schutz für bedrohte unersetzliche Werte heimatlicher Natur, heimatlichen Menschenwerks, bodenverwurzelten Volkstums. Das Wort Heimatschutz wurde 1897 zum erstenmal geprägt*¹. *Zur Förderung des Heimatschutzes entstand der Deutsche Bund Heimatschutz im Jahre 1904.*“²

Mit diesen Worten erläuterte Wasmuths Lexikon der Baukunst im Jahre 1931 den noch relativ neuen Begriff des Heimatschutzes. Die Entstehung des Heimatschutzgedankens hängt eng mit den rasanten technischen und fortschreitenden gesellschaftlichen Veränderungen des ausgehenden 19, bzw. des anbrechenden 20. Jahrhunderts zusammen, von welchen sich so mancher Zeitgenosse schlicht und einfach überrannt fühlte. Sehr eindringlich schildert Alfred Döblin diese Verwirrung durch die neuen Zeiten in der Eingangssequenz seines expressionistischen Großstadttromans ‚Berlin Alexanderplatz‘:³ Franz Biberkopf, wegen Mordes an seiner Geliebten für Jahre von der Gesellschaft weggesperrt, tritt am Tag seiner Entlassung aus den Toren der Haftanstalt Tegel und wird angesichts des auf ihn einbrechenden Häusergewirrs und der sich auf die Straßen ergießenden Menschenflut beinahe wahnsinnig.

Gebaute Heimat

In ihrem Unbehagen sah ein großer Teil des Bildungsbürgertums den „Heimatbegriff“ als Antwort auf eine zu schnelle und unkontrollierte Modernisierung. Um Halt in einer von vielen als dekadent und ethisch verlumpt empfundenen Welt zu finden, wurde als Gegenpol zu den historischen und sozialen Wandlungen eine idealisierte Vorstellung von Heimat entworfen, in den Alpenregionen vorwiegend in Prägung einer heilen Bergwelt. Ein abstrakter Begriff wie „Heimat“ konnte erst durch gewisse Trägermedien fassbar gemacht werden,

welche vorzugsweise in Heimatdichtung, Volkskunst, Bräuchen oder Trachten gefunden wurden. In den 30er Jahren etwa zeichnete Luis Trenker in seinen Filmen überwiegend ein überspannt verklärtes Bild von Heimat, welches von Faschisten und Nationalsozialisten rasch instrumentalisiert wurde.⁴ Vor allem aber wurde sowohl das Konzept „Heimat“, als auch die Sorge um den Verlust ebendieser in der gebauten Umwelt unmittelbar erfahrbar, da durchgängig visuell prägend und nicht ausblendbar. Insofern ist es nachvollziehbar, wenn bei der Gründung des Deutschen Bundes Heimatschutz 1904 das oberste Amt einem bedeutenden Architekten, Paul Schultze-Naumburg⁵, anvertraut wurde. Wasmuths Lexikon der Baukunst fährt dementsprechend fort:

„*Wenn der Heimatschutz dem Gestaltungsbilde der Heimat seine Kräfte zuwendet, so stellt er sich auch damit bewusst in den Dienst der Arbeit für gesundes Volkstum, die sein Hauptziel ist. Nicht bloß ästhetische, sondern vor allem sozial-ethische Gesichtspunkte leiten ihn, denn die Gestaltung des Heims, der Siedlung, der Arbeitsstätte, der umgebenden Natur ist und bleibt ein wichtiger wesensbestimmender Faktor für den Menschen. Ist da alles in Ordnung, so wird er auch die richtige Einstellung zu den anderen Aufgaben finden.*“⁶

Bei Bauern zu Gast

Im Gegensatz zu Gebieten mit ausgebildet urbanem Charakter spielte die Industrialisierung in Tirol in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine untergeordnete Rolle, die vorherrschenden Gesellschaftsstrukturen waren maßgeblich vom Bauernstand geprägt. Erst die Anbindung an das expandierende Eisenbahnnetz⁷ und die damit einhergehende touristische Erschließung brachen das gefestigte Gefüge erstmals auf. Der Bau von Bahnhöfen führte teils zu einer Verlagerung des städtebaulichen Schwerpunktes, was eine grundlegende Veränderung des Ortsbildes mit sich zog. Daneben wirkte sich die technisch-funktionale Architektur der Bahnhöfe auf die Errichtung örtli-

cher Neubauten gestalterisch aus.⁸ Binnen kürzester Zeit implantierte der einsetzende Tourismus großstädtische Wirtschafts- und Kulturformen in vorwiegend bäuerliche Siedlungsstrukturen. Solchermaßen wirkten Kleinstädte als Übergangsräume zwischen entwickelter Urbanität und ländlicher Lebensweise.⁹

Verklärte Authentizität

Ab 1900 führte die fortschreitende Erschließung des Landes zu einer kritischen Haltung gegenüber der bis dahin teils vorbehaltlosen Entlehnung urbaner Kultur- und Architekturformen, welcher nun durch die Aufwertung des Ländlich-Bodenständigen entgegengewirkt wurde. „Heimat“ als Antikonzept zur schrankenlosen Urbanisierung, aber auch als Maßregel gegen die breite Ausdehnung des Tourismus.¹⁰ Der Umstand, dass gerade dieses wiederentdeckte Interesse an Volkskultur und überlieferten Formen der im Wachsen begriffenen Tourismusindustrie neuen Vorschub leistete,¹¹ entbehrt jedoch nicht einer gewissen Ironie. Denn es waren vornehmlich Städter, welche es sich zum Ziel setzten, Land und Heimat zu retten, daneben führte die Suche nach einem „authentischen“ Lebensstil bisweilen zu einer Verklärung der bäuerlichen Verhältnisse.¹² Ferner wird der Begriff „Heimat“ speziell in Tirol durch die neuen geopolitischen Verhältnisse nach dem Ersten Weltkrieg abermals beansprucht, die Annexion der südlichen Landesteile durch das Königreich Italien (1920) und die folgende Italienisierung ebendieser Gebiete durch den Führungstrieb Mussolinis (ab 1922) führen zu einem neuen Tiroler Selbstverständnis, was sich partiell in einer verstärkten Identifikation mit dem eigentümlich „Tirolerischen“ niederschlug.

Beispiele und Gegenbeispiele

Welche Bedeutung dem Heimatschutzverband in Tirol vor dem Zweiten Weltkrieg zukam, lässt sich in der, für Österreich einmaligen, Konsolidierung ihrer Denkbilder in der Bauordnung ablesen. Von 1926 bis 1938 stellte der Heimatschutzverband, nach Gemeinden und Bezirkshauptmannschaft, die letzte Instanz bei der Genehmigung neuer Bauvorhaben dar. Ehrenamtliche Mitglieder überprüften die vorgelegten Projekte auf Deckung mit den Prinzipien des Heimatschutzes, waren den Gemeinden aber auch zur Beratung in gestalterischen Fragen verpflichtet.¹³ Doch an welchen Kriterien sollte bei der Beurteilung Maß genommen werden? Zwar strebte die Heimatschutzbewegung in baulichen Fragen eine Lösung unter Berücksichtigung der aktuellen Ansprüche an („... *erstrebt der Heimatschutz heute vor allem den Ausgleich zwischen guter Überlieferung und gesundem Fortschritt*.“¹⁴), doch gelang es ihr nicht, ihre Ziele fest zu umreißen. Häufig wurden Projekte mit Begriffen wie „lobenswert“ und „verachtenswert“ bewertet, in Ermangelung konkreter Definitionen schließlich oft

mit der Vorbildlichkeit des Historischen belegt.¹⁵

Der Heimatschutzverband war sich dieser Problematik durchaus bewusst, durch die Organisation von Ausstellungen wurde versucht, einen Ausweg aus dem Dilemma zwischen Stillstand und Aufbruch zu finden. In der ersten Heimatschutzausstellung 1923 zum Thema „Bauen in der Landschaft“ wurde versucht, sich der Thematik anhand von „Beispielen und Gegenbeispielen zu Fragen des Naturschutzes und dem Verhältnis der einheimischen Architektur und des Industriebaus zur Landschaft“ zu nähern.¹⁶

Auslegungssache

Franz Baumann war den Ideen der Heimatschutzbewegung durchaus nicht abgeneigt, doch kennzeichnet ihn eine selbstbewusste Auslegung ihrer Maximen. So erkannte er folgerichtig, dass erfolgreiches Bauen in der Landschaft nur glückt, wenn Topographie, Funktion und Architektur subtil ineinander greifen. Baumann beteiligte sich an diversen Heimatschutzausstellungen, wo er unter anderem auch die drei Stationen der Nordkettenbahn einer breiten Öffentlichkeit vorstellen konnte,¹⁷ doch blieb die Haltung des Vereins ihm gegenüber stets kritisch.¹⁸ Dieser distanzierte Habitus zu seinen Arbeiten zeugt von der tiefen Unschlüssigkeit, in welcher sich die Heimatschutzbewegung auf ihrer Suche nach neuen Ausdrucksformen befand. Baumanns differenzierte Arbeiten taugten in ihren feinen Abstimmungen auf die Umgebung wohl nicht als mustergültiges Vorzeigobjekt für einen neuen Stil. Doch ist das landschaftsbezogene Bauen gerade von dieser Vielschichtigkeit gekennzeichnet, welche keinem bestimmten Muster folgt und insofern als Stil schwer fassbar ist.

Der Vorhang fällt

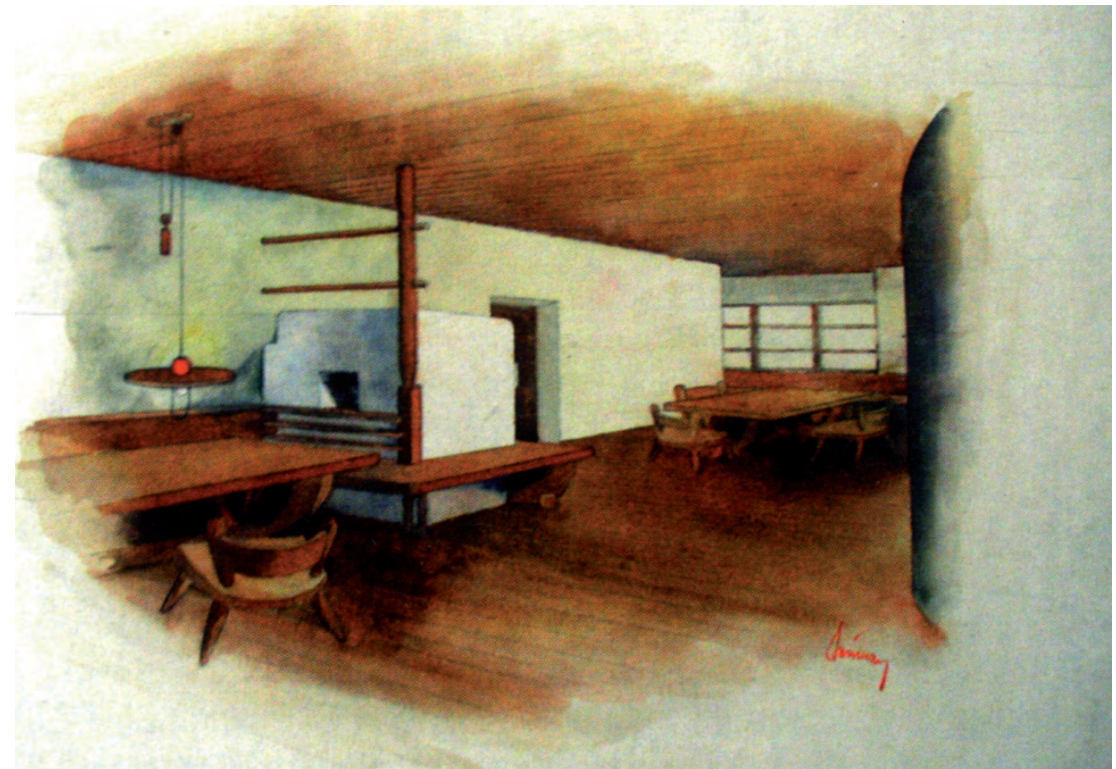
Die Heimatschutzbewegung war in ihren Bemühungen um die Erhaltung der Eigenart des Landschaftsbildes, von einer starken Fixierung auf den natürlichen Umraum gekennzeichnet, in deren Folge der eigentliche Brennpunkt an Schärfe verlor. Die dominierenden Kräfte jener Jahre sahen das Bauwerk mehr als Staffage in einem Stück, in welchem die Landschaft die Hauptrolle spielte, Baumann hingegen arrangierte seine Arbeiten als gleichberechtigten Teil einer großartigen landschaftlichen Szenerie auf der alpinen Bühne. Um beim Vokabular der Bühnentechnik zu bleiben, so kann Baumanns Auffassung vom Bauen in der Landschaft als affine alpine Entsprechung zu Piscators immersivem Konzept des Totaltheaters¹⁹ betrachtet werden, während die Heimatschutzbewegung der Guckkastenbühne verhaftet blieb. So wie die avantgardistischen Reformtheater-Modelle, überwiegend in den Jahren zwischen 1915 und 1935 entwickelt,²⁰ und ihre bühnentechnischen Bemühungen die als überholt empfundene Trennung zwischen Publikum und Bühne aufzubrechen,

scheint sich auch Baumanns durchdringendes Landschaftskonzept den neuen gesellschaftlichen Bedingungen und dem neuen Raum- Zeitempfinden anzupassen. Die Dynamisierung des Alltags und die gesteigerte Mobilität, in alpinem Zusammenhang besonders durch die voranschreitende Verbreitung der Seilbahn als neues Beförderungsmittel gegeben, ließ Landschaft und Artefakt nicht mehr als gestaffeltes Übereinander unterschiedlicher Ebenen erscheinen, sondern fließend ineinander übergreifen.

Regie: F. Baumann

Dass Baumann ein Meister der Inszenierung war, lässt sich, neben seinem szenisch brillanten Landschaftssinn, auch an seinen stimmungsvollen, unbeirrt unaffektierten Innenraumgestaltungen ablesen. Nicht dezidiert neuer Raummodulation bediente er sich, sondern - vermutlich sehr zur Freude der Heimatschützer - altbewährter und anerkannter Stimmungsgeneratoren. Derart bestechen die seinerzeit sehr gefragten Baumannstuben in ihrer unaufdringlichen Verwendung gemauerter Öfen, kräftiger Balkendecken und rustikaler Sitzek-

ken. Aber diese Art vernakulärer Raumaufladung kommt keinesfalls einer rein kulissenhaften Darbietung regionaler Stubenarchitektur gleich, denn dafür ist sie eindeutig zu vielschichtig. Unzweifelhaft lässt sich im unkonventionellen Zuschnitt bekannter Bausteine ein konstruktiver Einfluss der Heimatschutzbewegung auf den Entwurfsprozess erkennen. In ihrem Verlangen nach traditionellen Gestaltungsfiguren drängte sie eine ganze Architektengeneration in einem Klima der Erneuerung zwangsläufig zu abstrahierten Darstellungen alter Denkmuster und neuen Interpretationen innerlicher Gewogenheiten. In gesamteuropäischem Kontext lässt gerade diese Überlagerung gegenläufiger Tendenzen die spezifisch tirolerische Ausprägung der Moderne in einem besonderen Licht erscheinen. Im Ausloten dieser diametralen Positionen ging Baumann sehr subtil zu Werk. Durch punktuelles Andeuten rustikaler Regionalismen gelang ihm die Aktivierung traditionalistisch dressierter Sinne, denen aber im selben Moment, ähnlich einem Brecht'schen Verfremdungseffekt, der klare Ausdruck der Moderne entgegengehalten wurde. Dazu aber in einem späteren Kapitel mehr. //



< **Abb. 7.1**
Gemauerter Ofen, rustikale Sitzcke.

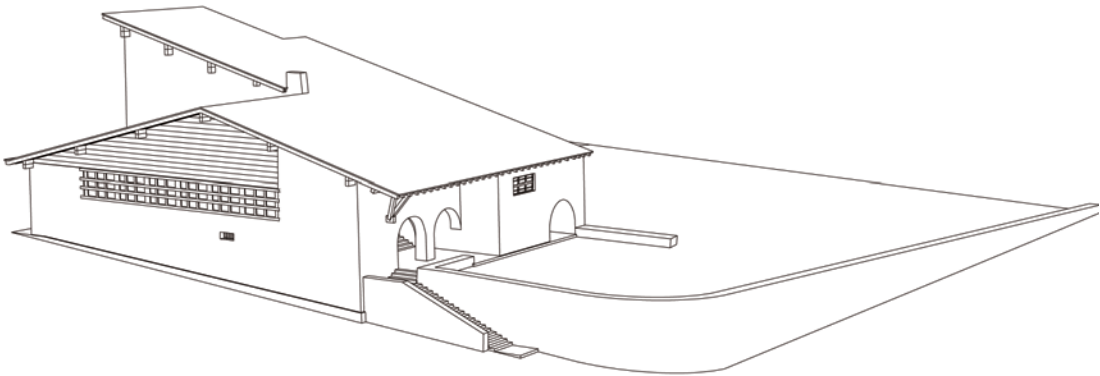
Vernakuläre Raumaufladung, die allerdings keiner rein kulissenhaften Darbietung regionaler Stubenarchitektur gleichkommt.

ANMERKUNGEN:

1 E. Rudorff: *Heimatschutz*, 1897, neue Aufl. 1926.
2 W.Lindner: *Heimatschutz*, in: Ernst Wasmuth (Hrsg.): *Wasmuths Lexikon der Baukunst, dritter Band*, Berlin 1931, S.81.
3 Döblin, Alfred: *Berlin Alexanderplatz. Die Geschichte des Franz Biberkopf*, Berlin 1929.
4 Joseph Goebbels in einem Tagebucheintrag am 19. Jänner 1933: „Abends Film. Luis Trenker ‚Der Rebell‘. Die Spitzenleistung. Ein nationalistischer Aufbruch. Ganz große Massenszenen [...] Hitler ist Feuer und Fett.“, vgl. *Feuer und Fett*, in: *Der Spiegel*, 15/1994, S.217f.
5 Borrmann, Norbert: *Paul Schultze-Naumburg*, Essen 1989.
6 W.Lindner: *Heimatschutz, a.a.O.*, S.81.
7 In diesem Zusammenhang nennenswert sind v.a. die Strecken München – Verona (Brennerlinie, 1867), Villach – Franzensfeste (Pustertalbahn, 1871), und die Arlbergbahn (1884). Neben den großen Verkehrslinien wurde auch eine Vielzahl von Lokalbahnen errichtet. Tirol war somit in das internationale Eisenbahnnetz eingebunden, vgl. Michael Forcher, *Tirols Geschichte in Wort und Bild*, Innsbruck 1984, S.167f.
8 Heiss, Hans: *Tourismus und Urbanisierung. Fremdenverkehr und Stadtentwicklung in den Alpenländern*, in: *Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft*, hrsg. Alois Niederstätter, Linz/Donau 2001, S.228f.
9 Ebd., S.223.
10 Ebd., S.246.
11 Michael Forcher: *a.a.O.*, S.188.
12 Ritter, Arno: *Nach der Natur*, in: *Architektur und Seilbahnen, von der Tradition zur Moderne*, Ausstellungskatalog, hrsg. Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen, Innsbruck 2000, S.9.
13 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann, Architekt der Moderne in Tirol*, Wien–Bozen 1998, S.22.
14 W.Lindner: *Heimatschutz, a.a.O.*, S.81.
15 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.20.
16 Ebd., S.21.
17 Ebd., S.21f. Neben den Heimatschutzausstellungen von 1923 und 1928, nahm Baumann auch 1931 an der „Schau des Deutschen Bundes Heimatschutz auf der Berliner Bauausstellung“ teil, wo er die Stationen der Nordkettenbahn präsentierte.
18 Ebd., S.23.
19 1927 versuchte Erwin Piscator zusammen mit Walter Gropius sein neues Theaterkonzept in Form des „Totaltheaters“ räumlich umzusetzen, aufgrund fehlender Investoren konnte dieses Projekt jedoch nie realisiert werden.
20 Müller, Ruth: *F.T.Marinettis Manifeste zum Totaltheater*, unpublizierte Diplomarbeit, Wien 1993, S.50.

Blickwinkelspiele

Die Talstation Hungerburg (863 m ü.A.)



Abfahrt über Innsbruck

Ihren Ausgang nimmt die Nordkettenbahn auf 863 m Seehöhe am östlichen Rand der relativ jungen Hungerburg-Terrassensiedlung in Hoch-Innsbruck. Neben dem augenfälligen, in einem früheren Kapitel bereits erwähnten Hotel Mariabrunn (Vgl. S.19), zeichnen vorwiegend Villen aus dem angehenden 20. Jahrhundert das Bild des Plateaus. Die gerade in ihren Anfängen touristisch reizvolle Struktur im Norden der Stadt bezeichnet den räumlichen Übergang zwischen Natur und Kulturlandschaft, welcher durch den Bau der 1906 eröffneten Hungerburgbahn zusätzlich an urbanistischen Schärfe gewann. Der städtische Organismus schob sich dadurch erstmals in alpines Gelände vor und kennzeichnete durch die Trasse der Standseilbahn eindeutig Endpunkt und Richtung dieser Expansion. Nun galt es, mit den Stationen der Nordkettenbahn an diese Entwicklung anzuknüpfen.

Gestalterische Fesseln

Dabei muss vorausgeschickt werden, dass Baumanns künstlerische Freiheit durch rigide Parameter und strikte Vorgaben seitens der ausführenden Firma deutlich eingeschränkt war. Zudem diktieren

in hohen Lagen die besonderen klimatischen Erfordernisse ihre eigenen Prämissen, was bei der Hungerburgstation gewiss geringer ins Gewicht fiel als etwa auf der Seegrube oder am exponierten Hafelekar. Neben etlichen, seilbahntechnisch bedingten Raumabfolgen wurde das äußere Erscheinungsbild der Station indes vor allem von einer Konstante beeinflusst, welche im Nachhinein hätte vernachlässigt werden können. Neben der städtischen Verzahnung durch die neue Standseilbahn war die im Wachsen begriffene Terrassensiedlung nur mittels eines einfachen Fahrwegs erschlossen. Konkrete Überlegungen, diesen zur heutigen Höhenstraße auszubauen, gab es bereits in der Planungsphase der Nordkettenbahn. Doch im Gegensatz zum effektiv ausgeführten und 1930 eröffneten Ausbau, sah diese Variante eine zusätzliche Verlängerung gegen Osten vor, wobei die Fahrspur entlang der westseitigen Fassade der Talstation hochgeführt werden sollte, um den Baukörper dann an seiner Nordseite zu passieren. Um die notwendige lichte Durchfahrthöhe der Gondeln zu gewährleisten, musste das Gebäude deshalb in leicht erhöhter Position errichtet werden.¹ Baumann löste dieses Problem durch geschickte Ausnutzung der vorhandenen Topographie. Im Süden fing er das leicht abfallende Gelände durch eine

Rekonstruktion

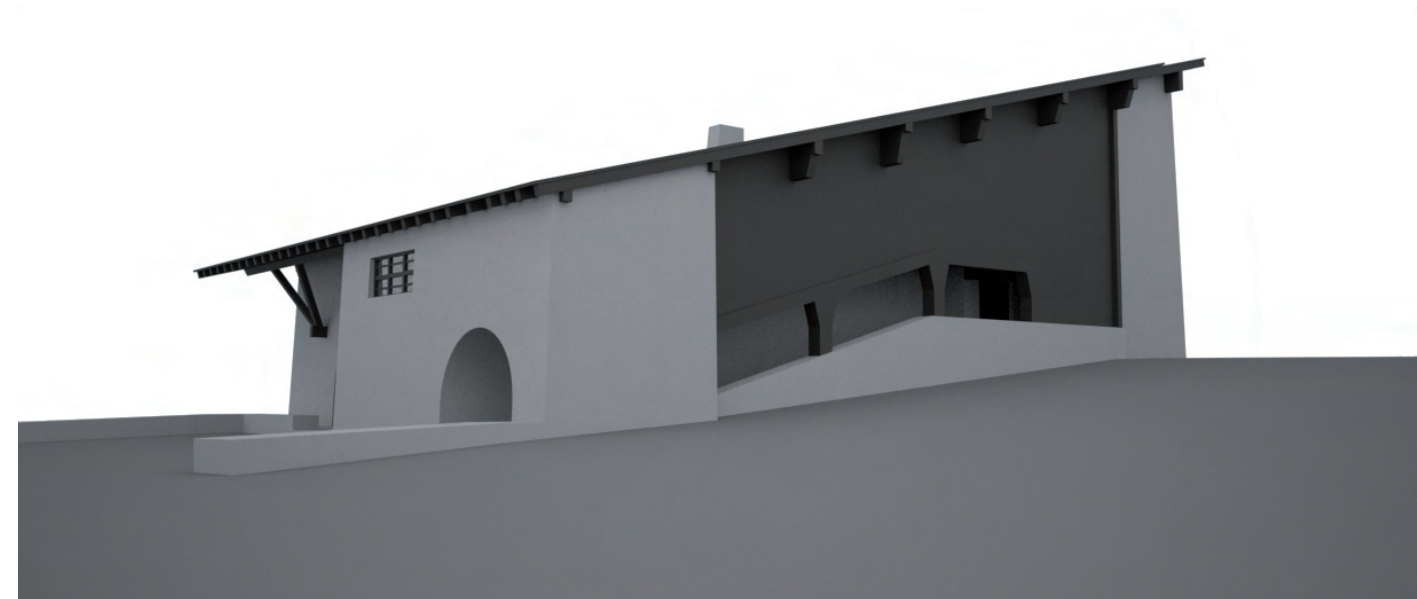
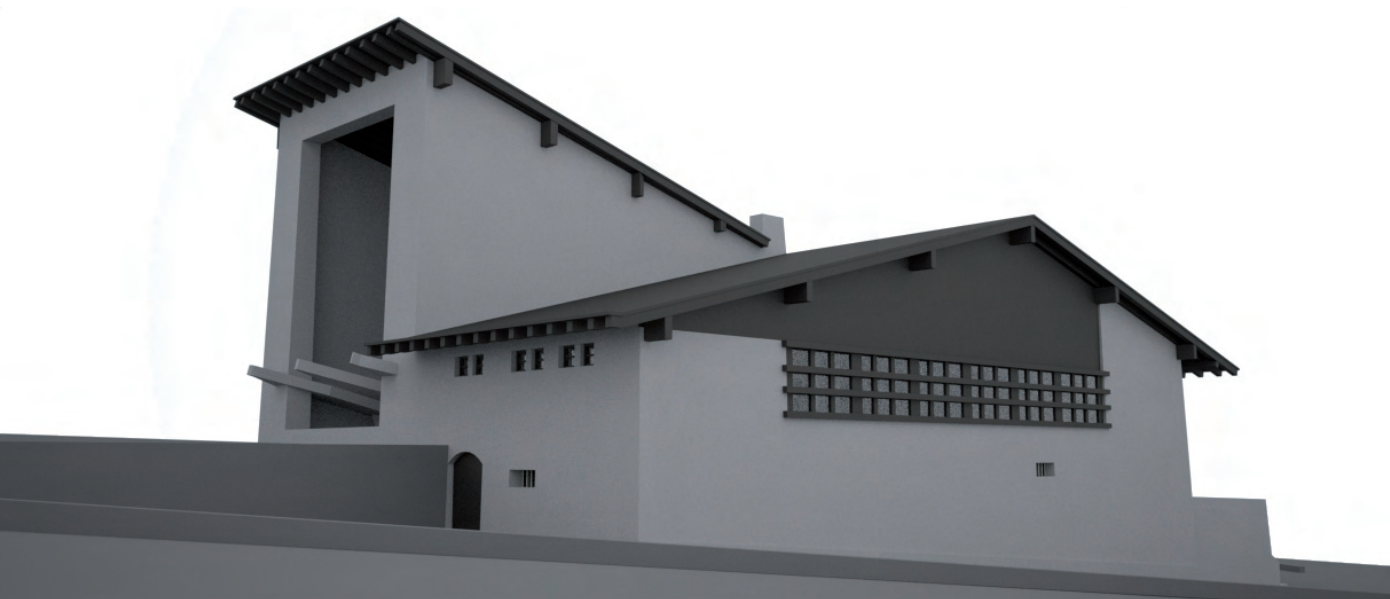
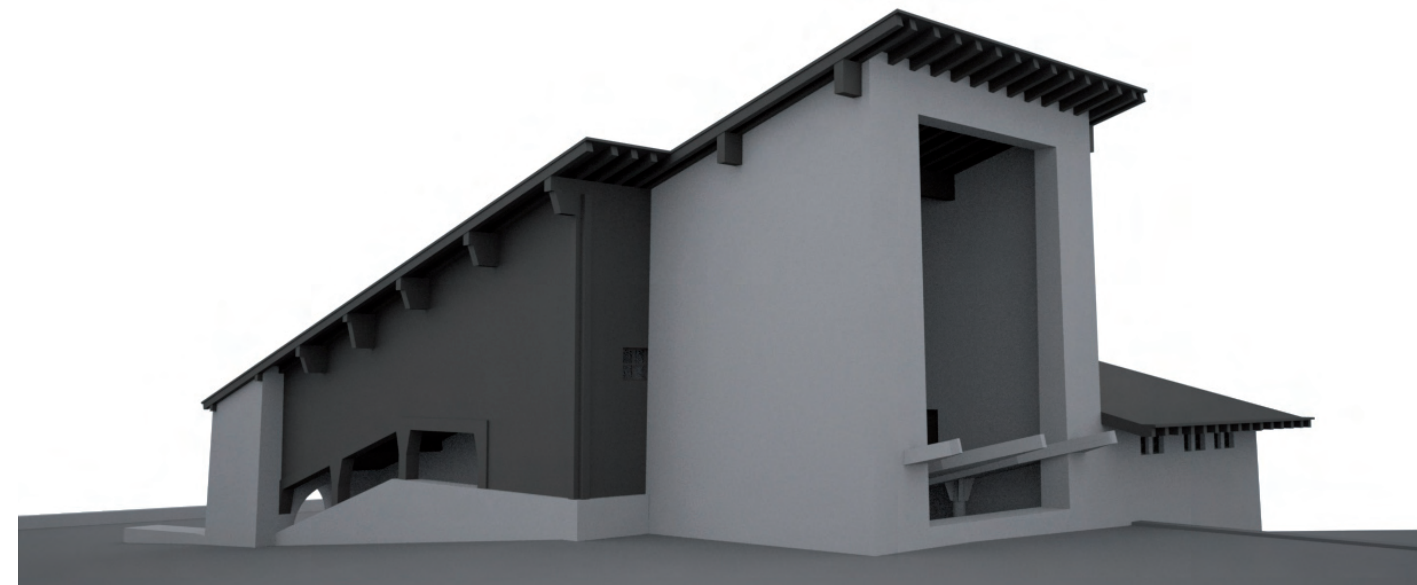
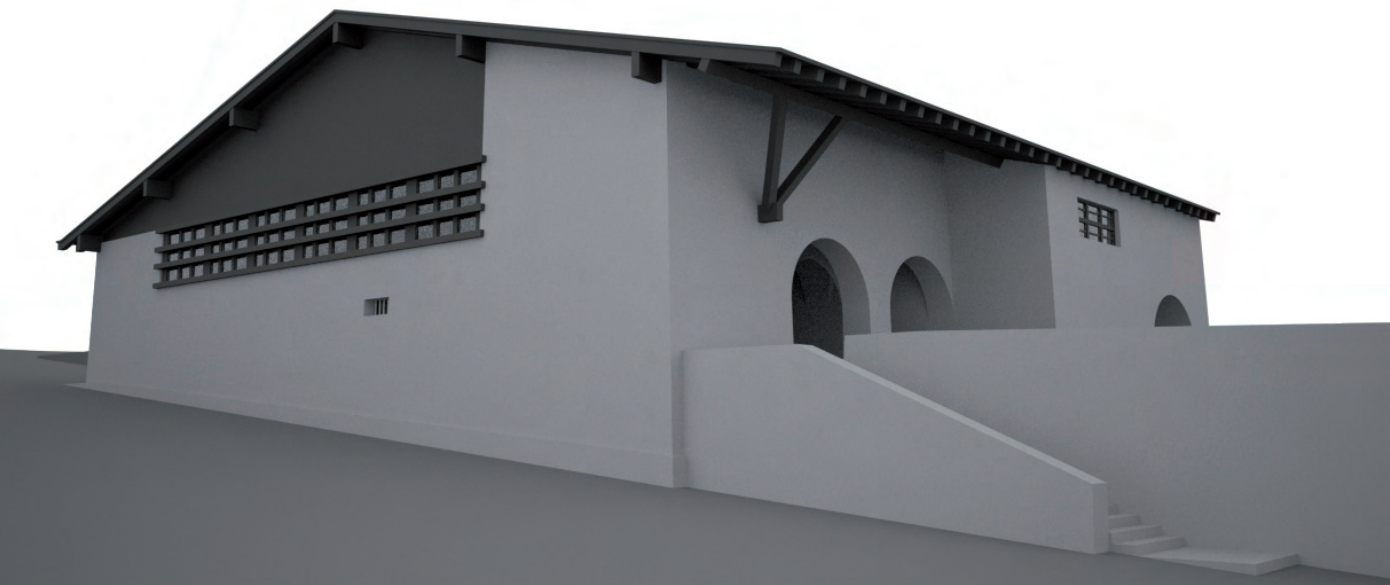
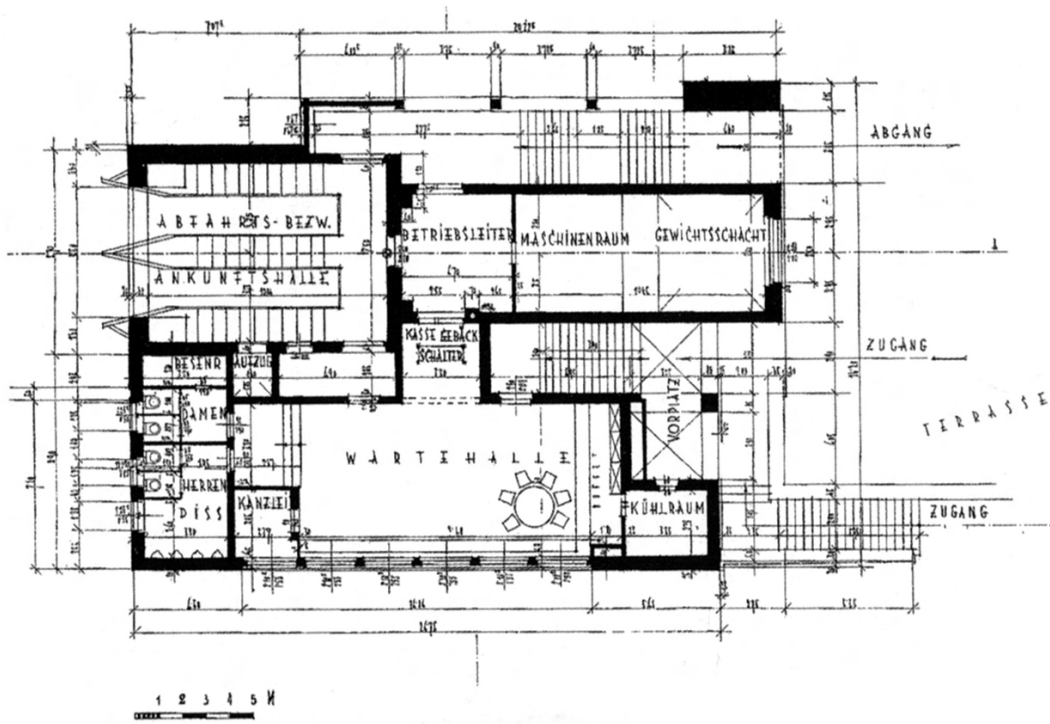


Abb. 8.1 >
Talstation Hungerburg, Grundriss

Klar lassen sich die drei parallel zueinander angeordneten Raumgruppierungen erkennen: Die zentrale Wagenhalle mit den seitlich angrenzenden Bereichen für Zu- und Abgang.



geschwungene Stützmauer elegant ab, wodurch es möglich war, dem leicht angehobenen Erdgeschoss einen kleinen Platz vorzulagern. Dieser hebt den Eingangsbereich der Bahn maßvoll hervor und funktioniert im selben Moment als urbaner Übergangsraum.² Während der Niveausprung westseitig durch einen markanten, der Mauerflucht folgenden Treppenaufgang überbrückt wird, ließ Baumann den Vorplatz im Osten zur Bergstation der Hungerburgbahn hin sanft auslaufen. Auf diese Weise gelang es ihm, das Gebäude gleichermaßen nach zwei Seiten hin zu öffnen. Einerseits stellte er damit die notwendige Verbindung zur Standseilbahn her, andererseits sendete er durch die Freitreppe ein einladendes Signal zur Siedlung hin aus. Dieser Umstand ist heute von umso größerer Bedeutung, da die Verlängerung der Höhenstraße bekanntlich nie in Angriff genommen wurde, wobei die Rolle des verbindenden Glieds nun der Nordkettenstation zugefallen ist.

Kanon im Terzett

Das Gebäude selbst setzt sich aus drei parallel zueinander angeordneten Raumgruppierungen zusammen.³ Die dominante Wagenhalle mit diversen Betriebsräumen bildet dabei das zentrale Element, empfangende und verabschiedende Zonen schließen westlich bzw. östlich dazu an. Während sich dem Gebäude diese Dreiteilung nordseitig auch formal ablesen lässt, ließ sich Baumann bei den restlichen Hauptansichtsseiten auf ein subtiles Spiel mit dem Betrachter ein. So präsentiert sich die Talstation dem von der Höhenstraße kommenden Besucher als ruhiger, regional gefärbter

Bau mit Satteldach, der mit der angrenzenden Villensiedlung hervorragend in Kommunikation tritt. Beim Blick von der Standseilbahn hingegen offenbart sich ein unerwartet differenziertes Bild. Das prägende Pultdach bezeichnet klar die Funktion des Gebäudes und markiert diesen als Verkehrsbau, wodurch Baumann eine gelungene Anknüpfung zur Hungerburgbahn gelungen ist. Der Besucher wird also mittels unterschiedlicher Bilder zur Anlage hingeführt, je nachdem unter welchen räumlichen Voraussetzungen er sich dieser nähert. Denn für Baumann machte es einen Unterschied, ob die Anfahrt über Hungerburgbahn oder Höhenstraße erfolgte. Während die Standseilbahn ihre Fahrgäste auf direktem Wege von der Stadt zur Station befördert, passieren Nutzer des Individual- bzw. Busverkehrs erst die Höhensiedlung als stadträumlichen Filter, ehe sie ihre Auffahrt zur Seegrube fortsetzen können. Vor dem Betreten des Treppenaufgangs zur Warthalle erfolgt schließlich die Überlagerung der beiden Eingangssequenzen. Durch das Rückspringen der westlichen Fassadenhälfte erscheint das Gebäude als zweigeteilt, unter einem gemeinsamen Dach zusammengefasster Baukörper, was als baulicher Ausdruck seines verbindenden Charakters verstanden werden kann.

Warten

Der großzügig angelegte Warteraum an der Westseite wird vor allem durch die skulpturale Möblierung am hinteren Raumende dominiert. Im Gegensatz zur schlichten, dem Fensterausschnitt folgenden Sitzbank, dient sie neben ihrer Funktion

als Rastmöglichkeit auch als raumfüllendes Objekt. (Vgl. S. 84). Des Weiteren sticht die massige Holzbalkendecke ins Auge, welcher jedoch durch das beinahe über die ganze Raumlänge gezogene Fensterband ein Teil ihrer Schwere genommen wird. Durch die dicht nebeneinanderliegenden Balken erfährt der knapp 14 m tiefe Raum eine belebte Wirkung, zumal sich, aufgrund der perspektivischen Wahrnehmung, das kontrastierende Wechselspiel zwischen dunkel gebeiztem Holz und weiß verputzter Decke beim Durchschreiten des Raums mit dem Betrachter mitbewegt. Das Motiv der additiven Anordnung wesentlicher Bauteile war bei Baumann sehr beliebt und er wusste es in den verschiedensten Situationen geschickt einzusetzen. So etwa bei der vertikalen Wiederholung der außenliegenden Fensterbank an der Westfassade, wodurch er ein leises Zitat der Holzbalkendecke aus dem Inneren des Warteraums durchklingen ließ. Dabei ging Baumann in seinen Entwurfsskizzen und Ausführungsplänen von einer gleichmäßigen Dreiteilung (1:1:1) aus, zur Ausführung kam allerdings eine unregelmäßige Zweiteilung (2:1), was die Wirkung an der Außenseite etwas mindert, das Gebäude aber weniger geschlossen erscheinen lässt und für die Lichtdurchflutung im Innenraum sicherlich von Vorteil ist.

Erdverbunden

Den östlichen Gebäudeteil bildet ein im Freien liegender, wettergeschützter Bereich, der den Fahrgast über eine breite Treppe aus der Station führt. Der in Holzblockbauweise ausgeführte Abgang ist im Unterschied zum restlichen Gebäude durch seine Offenheit gekennzeichnet, was verschiedentlich als Versuch Baumanns interpretiert wird, dem Übergang von der Gondel zum Ausgang eine fließende Note zu verleihen.⁴ In die Holzfassade des östlichen Gebäudeabschnitts, welcher den Fahrgast über eine breite Treppe aus der Station führt, schnitt Baumann ebenfalls eine langgezogene Fensteröffnung ein, die dem Steigungsverhältnis der Treppe folg und im selben Moment den Neigungswinkel des Pultdachs und den Verlauf der Seilbahnseile aufnimmt. Stilistisch lehnt sich Baumann hier an die wenig vorher in Betrieb genommene Kitzbüheler Hahnenkammbahn (1926/1927) seines Landsmanns und hauptsächlich als Illustrator touristischer Wintersportmotive in Erscheinung getretenen Malers und Architekten Alfons Walde an. Bei der Hahnenkammbahn handelt es sich um einen prototypischen Entwurf, der durch seine markig dynamische Form als Ausdruck alpiner Mobilität die Seilbahnarchitektur bis in die heutigen Tage geprägt hat. Baumann griff neben den abgeschrägten Wänden vor allem die stützenden Holzverstrebungen des Pultdachs auf, vermochte aber durch den weit nach vorne gezogenen hölzernen Anbau deren Wuchtigkeit auf ein der gelösten plastischen Gliederung seines Entwurfs entsprechendes Maß zu reduzieren. Zu-

< Abb. 8.2
< Abb. 8.3
Hahnenkammbahn, Kitzbühel (1927)

Prototypischer Entwurf, Alfons Walde, der durch seine markig dynamische Form als Ausdruck alpiner Mobilität die Seilbahnarchitektur bis in die heutigen Tage geprägt hat.



dem erreichte er durch das Abklappen der westlichen Dachhälfte eine Gegenbewegung zum in die Höhe strebenden Pultdach der Warthalle, was eine starke Bodenverbundenheit des Bauwerk in seiner Gesamtheit suggeriert. Damit verankerte Baumann seine Station auf visueller Ebene im Baugrund, ohne dabei auf drückende Gestaltungselemente, wie sie bei Walde Entwurf Verwendung finden, zurückgreifen zu müssen.

Ordner der Abzug

Im Vergleich zu älteren Entwurfsskizzen zog er beim ausgeführten Projekt die nördliche Satteldachkante sehr weit nach unten, was der Komposition einen sehr kompakten und ausgewogenen Charakter verleiht. Außerdem ließ sich dadurch die technisch bedingte Erhöhung leicht kaschieren. Den Endpunkt des sich mittig über die halbe Länge der Dachfläche ziehenden Einschnitts bildet ein Kamin, der die Limiten der unterschiedlichen Dachformen deutlich definiert und zu einer klaren Gliederung beiträgt. Durch seine besondere Positionierung nimmt er einerseits eine räumlich zentrale Stellung ein, kann aber auch als bauliche Ausformulierung eines zentralen Themas in Baumanns Werk gesehen werden. Der Kamin als ordnendes Element taucht bei Baumann immer wieder auf (Haus Dr. Debern – 1931, Landhaus Zach - 1932, Haus Larcher - 1934), wobei er meist in dem von der alpinen Architektur der Moderne so geschätzten Wechselspiel von stehenden und liegenden Volumina den vertikalen Kontrapunkt

Abb. 8.4 >
Talstation Hungerburg, Aquarell, Ansicht von Nordwest

Augenfällig die erhöhte Nordfront (nicht ausgeführt).

Abb. 8.5 >
Talstation Hungerburg, Aquarell, Ansicht von Südwest

Im Vergleich zu älteren Entwurfsskizzen (s.o.) zog Bauman beim ausgeführten Projekt die nördliche Satteldachkante sehr weit nach unten, was der Komposition einen sehr kompakten und ausgewogenen Charakter verleiht.

Abb. 8.6 >
Umbau Wartehalle (1942)

Die Wartehalle konnte die Neuordnung des Kassenbereichs aufgrund ihre großzügigen Dimensionierung zwar gut aufnehmen, doch hat die Raumwirkung durch die räumliche Stauchung gewiss ein wenig darunter gelitten.



darstellt. Kennzeichnend ist auch die fassbare Trennung von Mauer- und Dachelementen, wobei sich der Kamin meist aus der Wand heraus entwickelt und somit deren Oberflächenmaterial in die Dachlandschaft einfließen lässt. Dazu aber in einem späteren Kapitel mehr.

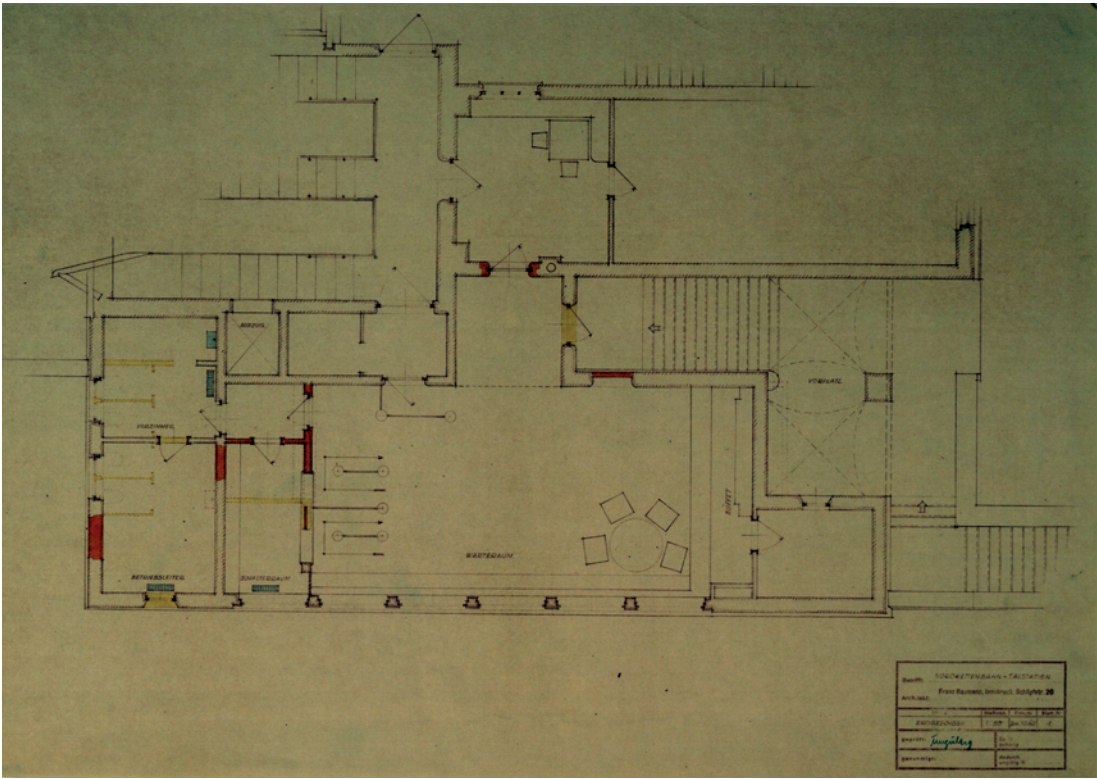
Famoser Start

Durch den großen Anklang den die neue Anlage bei der Bevölkerung fand, stieg die Zahl der beförderten Personen bis Anfang der 60er Jahre nahezu kontinuierlich an, wobei gesagt werden muss, dass wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen natürlich auch an der Nordkettenbahn ihre Spuren hinterlassen haben. So können etwa Ereignisse wie die Weltwirtschaftskrise (1929), die „1.000-Mark-Sperre“ (1933-1936), Zweiter Weltkrieg und „Nachkriegsboom“ sowie die darauf folgende Stagnation auch in der betrieblichen Beför-

derungsstatistik abgelesen werden.⁵ Grob gesagt schaffte es die Nordkettenbahn aber, die Anzahl der beförderten Personen innerhalb weniger Jahrzehnte beinahe zu verfünffachen. Den anfänglich knapp 230.000 Fahrgästen aus dem Eröffnungsjahr 1928 standen 34 Jahre später bereits über 1 Million beförderte Personen gegenüber. An das Spitzenergebnis aus dem Jahre 1962 konnte die Bahn nie mehr anschließen, seither verzeichnet sie rückläufige Zahlen.⁶

Andrang

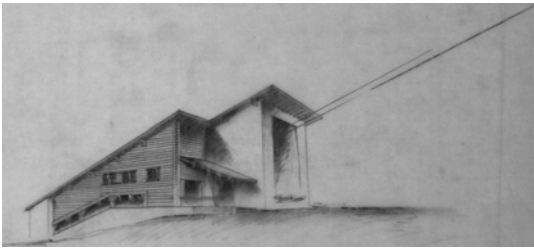
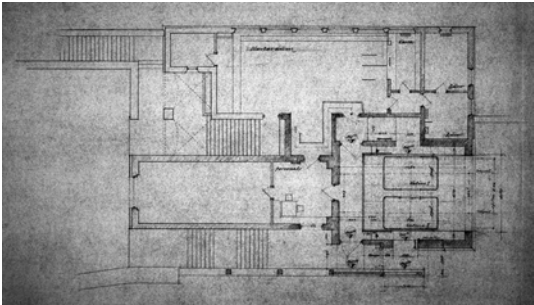
So kam es, dass ein erster Umbau bereits während des Krieges vorgenommen werden musste. Die Fahrtgeschwindigkeit war inzwischen von 3,6 m/s auf 4 m/s erhöht worden, womit eine mäßige seilbahntechnische Frequenzsteigerung erricht worden war.⁷ Um die wachsenden Besucherzahl



len bewältigen zu können, entschloss sich der Betreiber zu strukturellen Änderungen an der Anlage. Ein im Baumann Nachlass erhaltener Plan aus dem Jahr 1942 macht deutlich, mit welchen Mitteln der Personenfluss in der Talstation optimiert werden sollte.⁸ Der Kassenschalter wurde aus dem Eingangsbereich an das nördliche Ende des Warteraums verlegt, dieser wurde durch den Wegfall des Schalters nun über einen kleinen Vorraum betreten. Die vormals dem Warteraum angeschlossenen WC-Anlagen rückten ins Untergeschoss, wodurch sie nur mehr vom Vorplatz über eine kurze Treppe erreicht werden konnten.⁹ Am nördlichen Gebäudeabschluss organisierte Baumann die Verwaltungsräume neu, welchen er den Kassenbereich vorlagerte. Durch diese Maßnahme war es möglich, den Fahrgästen zwei Kartenschalter zur Verfügung zu stellen, was eine Verringerung der Wartezeiten bewirkte. Um einen geordneten Personenfluss gewährleisten zu können, wurden die Verkehrswege durch ein System von Führungselementen markiert. Die Wartehalle konnte die Neuordnung des Kassenbereichs aufgrund ihre großzügigen Dimensionierung zwar gut aufnehmen, doch hat die Raumwirkung durch die räumliche Stauchung gewiss ein wenig darunter gelitten.

Mehr Andrang

Überraschenderweise überstand die Nordkettenbahn den Zweiten Weltkrieg unbeschadet. Doch aufgrund säumiger Wartung und übermäßiger Beanspruchung stand Ende des Jahres 1945 eine größere technische Sanierung an, im Zuge derer auf beiden Sektionen neue Leichtmetallkabinen montiert wurden („Jenbacher Typ I“). Anstelle der 24 Personen plus Wagenführer konnten nun 27 Personen, dank weniger restriktiver Auflagen seitens der österreichischen Behörden nach 1952 gar 40 Fahrgäste pro Gondel transportiert werden.



Doch bereits Mitte der Fünfziger Jahre war die Nordkettenbahn schon wieder an die Grenzen ihrer Kapazitäten gestoßen. Durch eine technische Nachrüstung betrug die Fahrtgeschwindigkeit immerhin schon 7 m/s, doch besonders in den Monaten Juli und August war die Anlage vollkommen ausgelastet.¹⁰ Wiederum wurde in größere Kabinen investiert. Dazu mussten aber erst die Maschinenhäuser an die neuen Dimensionen adaptiert werden, was mit teilweise gravierenden Eingriffen in die Bausubstanz verbunden war. Trotz Verbreiterung der Einfahrtsöffnungen, zwangen die breiteren Kabinen zur Entfernung der Bahnsteige in Sektion I, wobei die mittlere Plattform zur Gänze wegfiel, die seitlichen Einstiegshilfen teilweise entfernt wurden.¹¹ Um dennoch ein problemloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, kam eine automatisch steuerbare Schiebebühne zum Einsatz, welche je nach Einfahrtsseite der zwischen Tal- und Mittelstation pendelnden Gondeln ausgerichtet werden konnte.¹²

Hintertürchen

Mauerdurchbrüche an den Seitenwänden der Wagenhalle gestatteten einen geordneten Personenfluss in beide Richtungen. Durch den erneut direkten Eintritt in die Wartehalle war es möglich, den einstigen Vorraum in einen Sammelbereich der Einstiegszone umzunutzen, welcher die Fahrgäste über eine kurze Schleife zugeführt wurden. Während die erforderlichen Verkehrsflächen z gangsseitig relativ leicht adaptiert werden konnten, geschah dies an der Ausstiegsseite mittels eines kleinen Zubaus, welcher auch heute noch erhalten ist.¹³ Dabei verlängerte Baumann den Mauersockel des östlichen, in Holzblockbauweise ausgeführten Gebäudeteils um gut drei Meter, um die Ecksituation zwischen Wagenbahnhof und Abgangszone durch einen einfachen Unterstand zu überdachen. Die offene Ausführung dieser Konstruktion unterstreicht die Vermutung, dass Baumann bestrebt war den Ausstieg aus der Gondel sehr fließend zu gestalten. Durch die fehlende Begrenzung der überdachten Gebäudeecke an der Nordseite war es nun möglich, die Talstation nach dem Ausstieg aus der Kabine unvermittelt zu verlassen, oder sich durch die offen gestaltete Treppe auf den zur Hungerburgbahn hin auslaufenden Vorplatz führen zu lassen. Formal erinnert der bescheidene Zubau an bäuerlich gefärbte Bauformen, wie etwa Eingangsüberdachungen landwirtschaftlicher Wohngebäude oder etwa an wettergeschützte Lagerstätten („Schauer“). Die meisten Arbeiten konnten ohne größere Betriebsunterbrechungen während der jährlichen Revision der Bahn fertiggestellt werden (November bis Dezember 1958 bzw. April 1959), die neuen Gondeln wurden im Herbst 1960 montiert.¹⁴ Darüber hinaus sollte es bis zur Sanierung der Baumann Stationen im Jahr 2006 zu keinen nennenswerten Eingriffen mehr kommen.

< Abb. 8.7
Umbau Wagenhalle (1958)

Mauerdurchbrüche an den Seitenwänden der Wagenhalle gestatteten einen geordneten Personenfluss in beide Richtungen.

< Abb. 8.8
Fließender Übergang

Formal erinnert der bescheidene Zubau an bäuerlich gefärbte Bauformen.

Abb. 8.9 >
*Umbau Wartehalle,
Schlögl & Süß (2006)*

Geringfügige bauliche Eingriffe, die sich durch Formensprache und Materialwahl klar von der Originalsubstanz abgrenzen.



Einfache Eingriffe

In enger Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt gelang es dem mit der Ausarbeitung der architektonischen Änderungen beauftragten Innsbrucker Büro „Schlögl & Süß“, die notwendigen Funktionsanpassungen durch geringfügige bauliche Eingriffe umzusetzen und durch klare Formensprache und Materialwahl von der Originalsubstanz abzugrenzen. Durch die Auslagerung der Kassen in ein externes Gebäude auf dem Vorplatz und die Umgruppierung der nordseitig gelegenen Verwaltungsräume in das Obergeschoss, konnte eine angemessene Stauzone für den Gondeleinstieg geschaffen werden. Darüber hinaus wurden dadurch der Wartehalle annähernd ihre ursprünglichen Dimension zurückgegeben. Den neuen Gondeln entsprechend mussten die Durchgänge zur Wagenhalle etwas erweitert werden, wobei die östliche Öffnung rollstuhlgerecht adaptiert wurde, um sie als behindertengerechten Ein- / Ausgang nutzen zu können. Grundsätzlich hielten sich die Eingriffe bei der Talstation in Grenzen, wobei vor allem der externe Kassenschalter funktional zu überzeugen weiß. Durch diese Maßnahme konnte eine behindertengerechte Nutzung mit einfachsten Mitteln und ohne gröbere Eingriffe sichergestellt werden, zumal in die schlichte, externe Struktur auch eine rollstuhlgerichte Toilette integriert wurde. Durch den Anschluss des Gebäudes an die zur Hungerburgbahn hin ausgerichteten Brüstungsmauer fungiert es als verbindendes Element zwischen den beiden Stationen, verhält sich aber neutral in Bezug auf die Eingangssituation der Nordkettenbahn. //



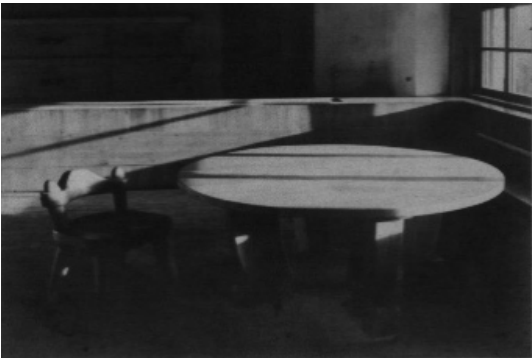
<< Abb. 8.10
Ansicht von der Hungerburgsiedlung



< Abb. 8.11
Wartehalle mit massiger Holzbalkendecke und augenfälliger Sitzgelegenheit



<< Abb. 8.12
Zu- und Abgangssituation mit Vorplatz



< Abb. 8.13
Rastmöglichkeit und raumfüllendes Element.



<< Abb. 8.14
Treppenaufgang zur Wartehalle



< Abb. 8.15
Kassenschalter neben Eingangsbereich



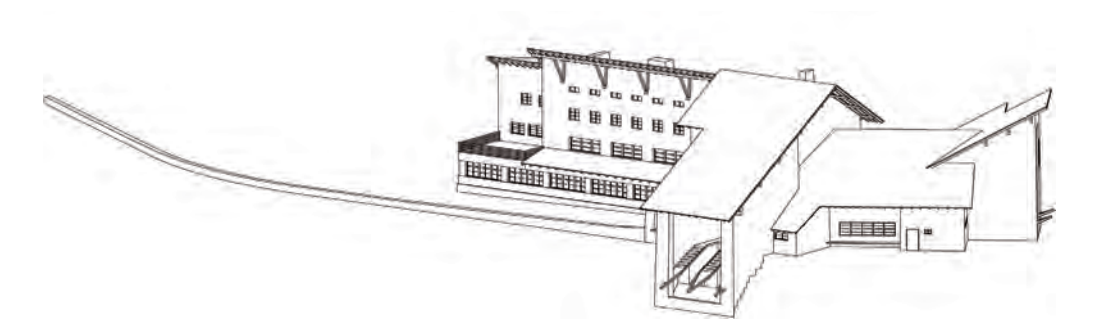
<<Abb. 8.16
Treppenabgang zum Vorplatz

ANMERKUNGEN:

- 1 Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.128.
- 2 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann*, Wien–Bozen 1998, S.56.
- 3 Ebd., S.56.
- 4 Schlorhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.131.
- 5 Geiler, Martin: *75 Jahre Nordkettenbahn – ein statistischer Rückblick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.75.
- 6 Ebd., S.80.
- 7 Denoth, Günter: *Der Aufstieg*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.46.
- 8 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Erdgeschoss / Umbau - 24.10.1942*, Inventarnr. 1-378-29, Standort 5-5 1/7.
- 9 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Untergeschoss / Umbau – 24.10.1942*, Inventarnr. 1-378-28, Standort 5-5 1/7.
- 10 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.45f.
- 11 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Erdgeschoss / Umbau – November1958*, Inventarnr. 1-378-38, Standort 5-5 1/7.
- 12 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.51.
- 13 Archiv für Baukunst Ibk.: *Umbau Erdgeschoss – 15.04.1959*, Inventarnr. 1-378-41, Standort 5-5 1/7.
- 14 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.52.

Dachlandschaften

Die Mittelstation Seegrube (1.905 m ü.A.)



Gefesselt in der Planung

Die Errichtung der Nordkettenbahn in zwei Sektionen barg diverse Vorteile in sich: Einerseits eine betriebswirtschaftlich lohnende Steigerung der Kapazitäten, andererseits bot die geschützte Lage der Seegrube beste Voraussetzungen für den Bau eines Berghotels und -restaurants.¹ Der Moränenwall, auf welchem sich Stations- und Hotelgebäude heute präsentieren, durch eine dahinter liegende Absenkung (Seegrube) relativ lawinsicher gelegen, ragte ursprünglich etwa sechs Meter höher in die Gebirgslandschaft des Karwendels, eine einheitliche Realisierung des geplanten Projekts konnte erst durch umfangreiche Planierungs- und Aufschüttungsarbeiten erzielt werden.² Wie bereits in einem früheren Kapitel beschrieben, war Baumann bei der Planung der Stationen durch seilbahntechnische Vorgaben sehr eingeschränkt, im Grunde lag seine Aufgabe im Entwurf einer passenden Hülle und des Hotels. Nachträglich betrachtet fällt auf, dass er sich ziemlich genau an die in den Wettbewerbsunterlagen vorgegebenen Umrisslinien der Mittelstation hielt - lediglich Vorschläge zur Optimierung der Besucherströme behielt er sich vor, welche schließlich auch umgesetzt wurden. Während die aussichtsreiche talseitige Lage in den Wettbewerbsunterlagen etwa dem Mitarbeiterbüro zugedacht war, empfahl Baumann dort die Wartehalle, um den Besuchern die Zeitspanne zwischen Ankunft und Abfahrt der Gondeln durch

einen herrlichen Panoramablick zu verkürzen.³ Zumal diese Zone des Verweilens, neben ihrem bindenden Part in der internen Erschließung, den baulichen Konnex zwischen Sektion I und Sektion II darstellt, scheint eine bekräftigendere Positionierung dieses Bauteils mehr als nachvollziehbar.

Fließende Wege

War die Gondel von der Talstation kommend in den Wagenbahnhof eingefahren, spaltete sich der Besucherstrom in zwei Richtungen auf. An der Westseite führte ein offen gestalteter Vorraum durch eine bogenförmige Maueraussparung entweder direkt ins Freie, oder über einen nordseitig angegliederten Verbindungsgang, vorbei an der im Schnittpunkt der beiden Sektionen liegenden Billetterie, zu bereits angesprochener Wartehalle. Aufgrund der im Vergleich zur Sektion I geringer anzunehmenden Fahrgastzahlen auf das Haf-elekar, sah Baumann für diesen Abschnitt (noch) keine gesonderten Zu- und Abgänge vor, sondern beschränkte sich auf eine Trennung der Besucherströme mittels eines fixen Leitsystems am nordöstlichen Raumende der Wartehalle. In unmittelbarer Nähe dazu ordnete Baumann die Zugänge zu den Toilettenanlagen und einen kleinen Windfang an, wodurch eine direkte Verbindung ins Freie gewährleistet war. Die Problemstellung einer fließenden Wegeführung, für ein Verkehrsbauwerk von elementarer Bedeutung, war somit sauber gelöst.⁴

Rekonstruktion

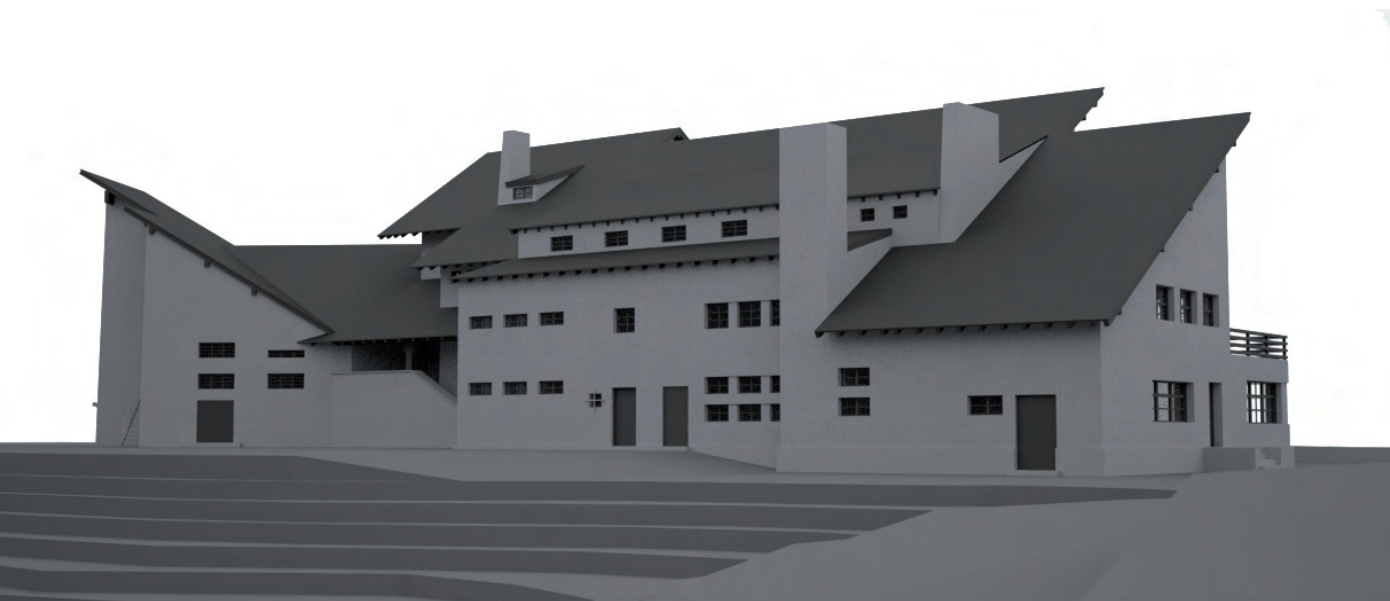
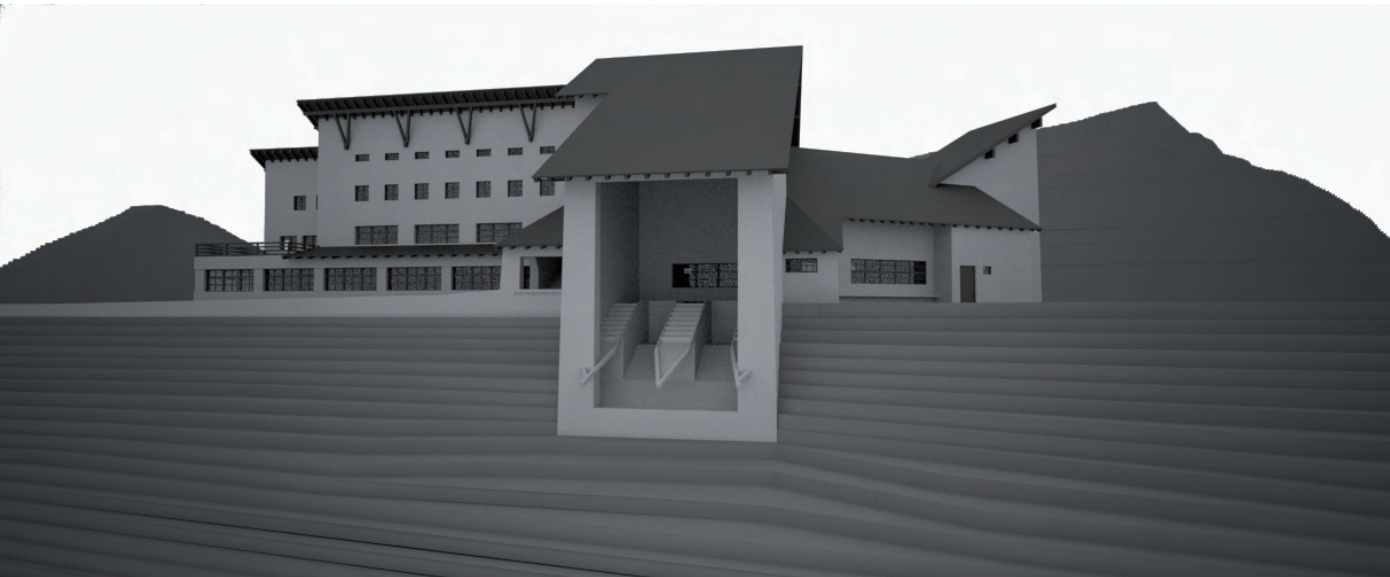
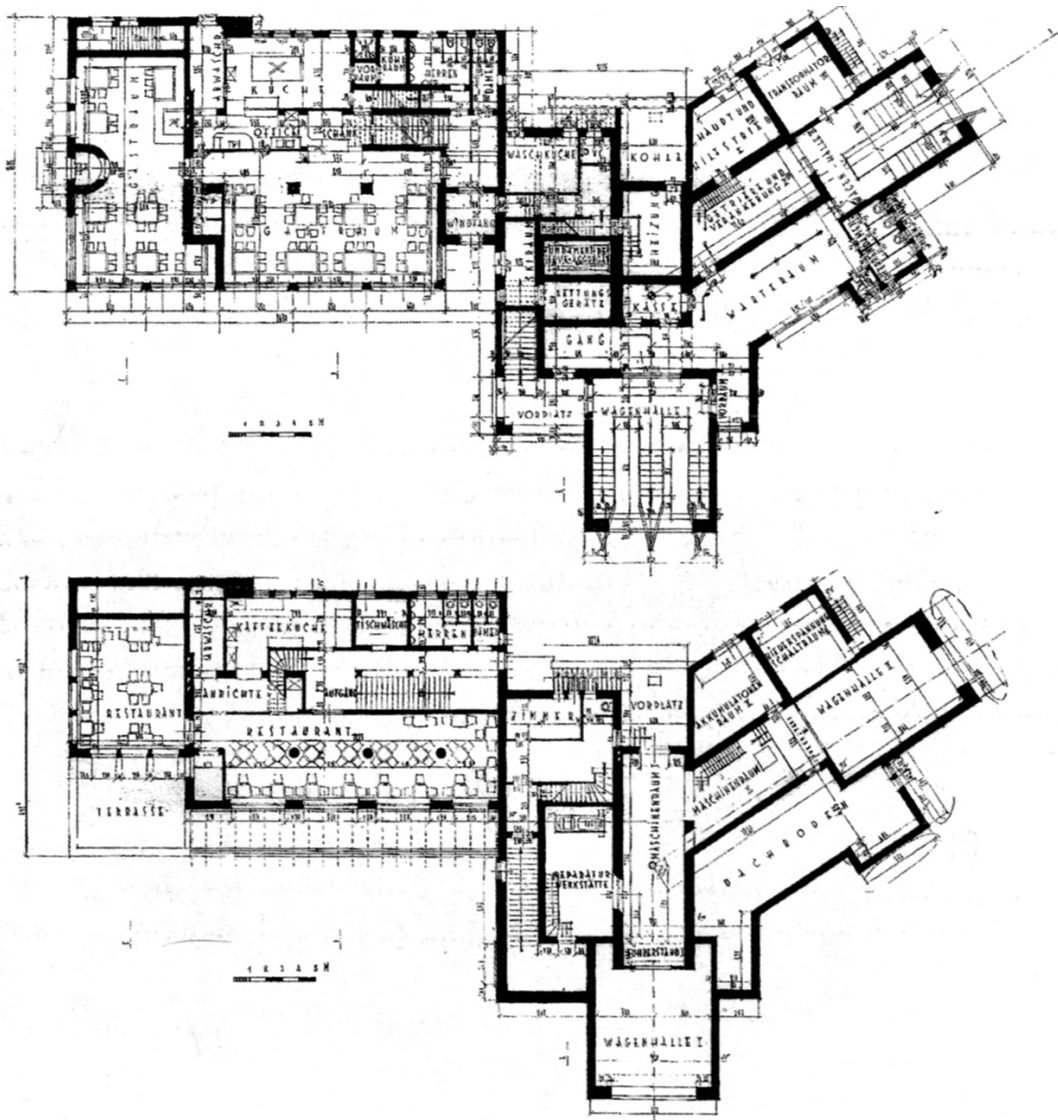


Abb. 9.1 > Mittelstation Seegrube, Erdgeschoss, Obergeschoss

Der Grundriss stellt schnell klar, dass es sich bei Gasthaus und Gondelstation um zwei voneinander unabhängige Gefüge handelt.



Den Winter im Blick

Wie bereits erwähnt (Vgl. S.63), machte die ausgezeichnete Auslastung der Bahn bald die Anschaffung größerer Gondeln notwendig. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die Betriebsführung der Nordkettenbahn, als eine der ersten Seilschwebebahnbetriebe überhaupt, zahlreiche Investitionen im Bereich des Wintertourismus getätigt, um die Nordkette als stadtnahes Skigebiet zu etablieren. Mit der Eröffnung des von der Stütze III zur Station Seegrube führenden Seegrubenlifts 1947 war der erste Schritt in diese Richtung getan, drei Jahre später folgte eine zweite Anlage auf die etwas weiter westlich gelegene Frau-Hitt-Warte („Frau-Hitt-Lift“ - von der Station Seegrube Richtung Westen).⁵ Die gesteigerten Besucherkapazitäten - die Fahrgeschwindigkeit war inzwischen auf 7 m/s gesteigert, die maximale Fahrgastanzahl pro Kabine auf 40 erhöht worden⁶ – machten 1952 eine

strukturelle Anpassung des Umstiegsbereichs zwischen den beiden Wagenhallen notwendig. Dazu rückte Baumann die zur Talseite hin gewandte Längsfront der Wartehalle um etwa vier Meter nach außen, wodurch er genügend Raum gewann, um den neuen Erfordernissen Genüge zu tun.⁷ Der Geometrie des Baukörpers entsprechend, musste das Satteldach der Wartehalle deshalb tiefer nach unten gezogen werden, was dem Volumen insgesamt ein sehr gestauchtes Erscheinungsbild verliehen hätte. Geschickt korrigierte Baumann diese Unzulänglichkeit der Proportionen durch eine bescheidene, additive Erweiterung der Raumfolge. Wartehalle und WC-Anlagen schloss er einen an-nähernd rechteckigen Skiraum an, welcher das tief abfallende Satteldach in Längsrichtung zu strecken vermochte, demzufolge der dem Hafelekar zugewandten Baumasse ihre schlüssige Anordnung wiedergab, ferner ihren schützenden Charakter intensivierte.⁸

< Abb. 9.2 Umbau Warehalle (1952)

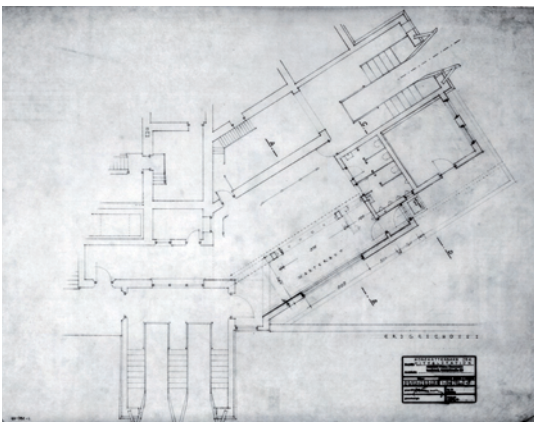
Um auf die gestiegenen Besucherzahlen zu reagieren, rückte Baumann die zur Talseite hin gewandte Längsfront der Wartehalle um etwa vier Meter nach außen.

< Abb. 9.3 Umbau Warehalle (1952)

Der Geometrie des Baukörpers entsprechend, musste das Satteldach der Wartehalle tiefer nach unten gezogen werden.

< Abb. 9.4 Abenteuerliche Dachlandschaft

Die Intensität der Schwingung verweist auf Zonen der Ruhe, bzw. Bereiche der Bewegung im Inneren des Gebäudes: Restaurationsbereich – Erschließungszone – Maschinenräume – Wagenbahnhof.



Hebung

Einschneidend schlug sich die Anschaffung der größeren Gondeln auf die Gestalt der Seegrubenstation aus. Um die neuen Transportkörper aufnehmen zu können, musste das gesamte Maschinenhaus der ersten Sektion neu errichtet werden, zudem wurden die beiden Führerstände den technischen Standards angepasst und einer vollständigen Erneuerung unterzogen.⁹ Der tief abfallende Dachkörper zwischen Sektion I und Sektion II wurde angehoben, die Zu- und Abgangssituationen der Wagenbahnhöfe verfeinert. Baumann rückte die Längsseite der Wartehalle wiederum etwas nach Außen – der erhöhte Dachabschluss ließ dies kompositorisch durchaus zu – um eine großzügige, durch ihre Offenheit bestechende Halle zu schaffen. Dabei kam den beiden stützenden Säulen, ursprünglich einer konstruktiven Notwendigkeit der ersten Erweiterung sechs Jahre zuvor entsprungen, nun eine stark raumdefinierende Funktion zu. Fließ- und Wartebereich wurden derart ohne harten Schnitt dennoch sauber voneinander getrennt. Die zahlreichen Interventionen der letzten Jahre hatten wohl aufgezeigt, dass derart launenhafte Strukturen nach elastischen Raumskizzen verlangen. Die gegenläufigen Besucherströme der Sektion II wurden nun ebenfalls getrennt voneinander behandelt, wobei in ihrer Isolierung mittels Mauer-scheibe eine einfache, aber elegante Lösung des Problems gefunden wurde.¹⁰

Altersfalten

In ihrem Inneren war die Nordkettenbahn somit einer umfassenden Gewebestraffung unterzogen worden, in ihren Gesichtszügen hingegen ließen sich erste Furchen erkennen. Südseitig sorgte die Einpassung einer lichtspendenden Dachgaube zwar zu einer Auflockerung der mittlerweile ansehnliche Dimensionen aufweisenden Metalldekung über dem Bereich der Wartehalle, nordseitig kamen die wirtschaftlich notwendigen, gestalterisch jedoch tiefgreifenden Eingriffe allerdings einer radikalen Entdynamisierung der vormals aufgeweckten Dachlandschaft gleich – dazu aber später mehr.

Getrennte Einheit

Unmittelbar westlich an die Bahnstation schließt der etwas von der Hangkante nach hinten versetzte Hotelkomplex an. Der viergeschossige Baukörper, prototypische Muster alpiner Hotelarchitektur vorwegnehmend, besticht vor allem, im Gegensatz zur wehrenden Formensprache der übrigen Grundformen, durch seinen offenen Ausdruck. Der Grundriss stellt schnell klar, dass es sich bei Gasthaus und Gondelstation um zwei voneinander unabhängige Gefüge handelt. So bedarf es denn einer etwas umständlichen Wegeführung, um von der Ankunftshalle in den Restaurantbereich zu gelangen, da der Grundriss keine direkte Verbindung im Inneren der Gebäude vorsieht. Warum hier keine glattere Lösung angestrebt wurde, ist nicht ganz geklärt. Eine frühe Publikation über die Nordkettenbahn lässt vermuten, der bewussten Begriffswahl „Gasthofanbau“ folgend, dass Baumann den Hoteltrakt der Seilbahnstation erst nachträglich angefügt hat. Wahrscheinlich war er durch rigide Planungsvorgaben bereits von allem Anfang an in seiner Entwurfsfreiheit derart beschnitten, dass er schier zu einer derartigen Konzeption gezwungen war.¹¹

Fingerzeig zum Hafelekar

Während die Südansicht des länglichen, leicht abgewinkelten Gesamtvolumens diese Trennung bereits äußerlich erahnen lässt, präsentiert sich die Nordansicht erstaunlich geschlossen. Neben einer auflockernden Strukturierung der wuchtigen Bau-massen bewirken kompositorisch geschickt einge-

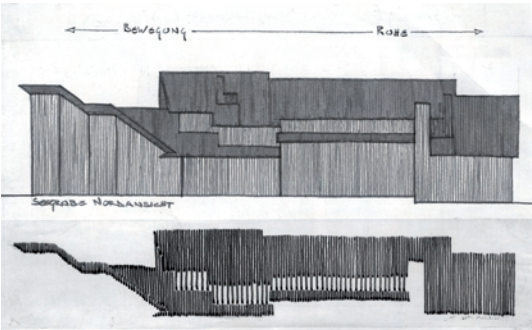


Abb. 9.5 >
Umbau 1958

Nordseitig kamen die wirtschaftlich notwendigen, gestalterisch jedoch tiefgreifenden Eingriffe einer radikalen Entdynamisierung der vormals aufgeweckten Dachlandschaft gleich.

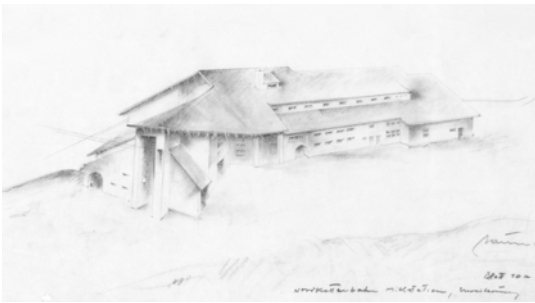


Abb. 9.6 >
Station Seegrube vor dem Umbau 2006

Behelfsmäßige und provisorische Eingriffe führten zu einem schleichenden Verfall des baukünstlerischen Glanzstücks.

Abb. 9.7 >
Repräsentativer Restaurantbereich

Abb. 9.8 >
„Bergsteigerstube“

Ein augenfälliger Bruch in Möblierung und Raumgestaltung trägt zu einer optischen Abgrenzung zwischen Bereichen für Tages- und Hotelgästen bei.



Innsbrucker Nordkettenbahn, Inneres der Station Seegrube 1906m

2471

setzte Kaminkörper eine visuelle Verklammerung partikulärer Raumverbände. In ihrer bewegten Bündigkeit trägt aber vor allem die abenteuerliche Dachlandschaft zu einem gesammelten Gesamteindruck bei. Aus einer großflächig deckenden Basis, stufenförmig sich nach oben entwickelnd, scheinen einzelne Dachsichten, sich hebend und senkend, eine beschleunigende Bewegung in Gang zu setzen, welche erst, ähnlich einem weisenden Fingerzeig, in der platten, zum Hafelekar hin hochgerissenen Dachfigur über der zweiten Sektion zum Stillstand gelangt. Darüber hinaus verweist die Intensität der Schwingung auf Zonen der Ruhe, bzw. Bereiche der Bewegung im Inneren des Gebäudes: Restaurationsbereich – Erschließungszone – Maschinenräume – Wagenbahnhof. Neben zahlreichen kleineren Umbauarbeiten, führte vor allem die oben bereits angesprochene, seilbahntechnisch bedingte Umstrukturierung aus dem Jahre 1958 zu einer Verwässerung dieser lebhaften Rückansicht. Die Anhebung des die beiden Sektionen verbindenden Satteldachs führte zu einem direkten Übergang in die stark nivellierten, nordseitigen Dachflächen, was die Bildung eines ruhigen, aber teilweise behäbig wirkenden Dachkörpers zur Folge hatte.¹²



Städter im Gebirge

Ebenerdig führen zwei Eingänge in die Gasträume des Hoteltrakts. Ein kleiner Vorplatz unter leicht abgeschrägtem Vordach markiert am ostseitigen Ende der Hauptansicht den Eingang zum Gastraum. Daran angeschlossen befindet sich eine gemütliche „Bergsteigerstube“, welche westseitig durch eine vierstufige Treppe und anspruchslosem Eingang gekennzeichnet ist. In ihren Grundzügen erinnert die Innenraumkonzeption der Gasträume an die Wartehalle der Talstation. Entlang dem raumlangen Band aus Schiebefenstern ordnete Baumann eine augenfällige Sitzbank an, die in architektonischer Hinsicht auf das Idiom der Tiroler Stube anspielt. Ausgehend vom Haupteingangsbereich führt eine geräumige Treppe ins Obergeschoss, welches den repräsentativen Restaurantbereich beherbergt, wobei ein augenfälliger Bruch in Möblierung und Raumgestaltung die Abgrenzung zwischen Tages- und Hotelgästen optisch unterstreicht.¹³ Während die holzverschalte Decke und die kernigen Möbelentwürfe den Gasträumen im Erdgeschoss einen rustikalen Charakter verleihen, lehnte sich Baumann bei der Gestaltung der darüber liegenden Ebene an den in der Zwischenkriegszeit aufkommenden „internationalen Landhausstil“ an, welcher den städtischen Nutzern unmissverständlich vor Augen führen sollte, dass er sein gewohntes Umfeld verlassen und sich nun ländlicher Umgebung zugewandt hat.¹⁴

Lau(t)e Eingriffe

Leider erlaubte das kurze Intermezzo der Zeller Bergbahnen (Vgl. S.27) manch architektonischen Eingriff, der nicht sehr subtil auf die vorhandenen Bausubstanz reagierte. So dokumentieren Aufnahmen aus dem Jahr 1997, seit dem vollzogenen Besitzerwechsel war knapp ein Jahr verstrichen, den Einbau einer Bar in den großen Gastraum im Erdgeschoss, welcher aus dem abgestimmten Innenraumkonzept Baumanns sehr kontrastierend hervortritt und dergestalt den Gesamteindruck des Raumes beträchtlich trübt. Doch nicht nur, wie in diesem Fall, geplante Interventionen ließen die Seegrubenstation zunehmend von ihrem ursprünglichen Charme verlieren, auch behelfsmäßige und provisorische Eingriffe führten zu einem schleichenden Verfall des baukünstlerischen



Nordkettenbahn Seegrube



Innsbrucker Nordkettenbahn Zwischenstation Seegrube 1906m Nebelmeer bis 1600m Seehöhe 3879



Innsbrucker Nordkettenbahn, Nebeltreiben 4453



Innsbrucker Nordkettenbahn Station Seegrube 1906m mit Bergstation u. Hafelekar 3337m

<< Abb. 9.9
< Abb. 9.10
Mittelstation Seegrube mit Bergstation Hafelekar im Hintergrund

< Abb. 9.11
Ansicht von Nordwesten

<< Abb. 9.12
Auffahrt zum Hafelekar

< Abb. 9.13
Zwischenstation Seegrube über Nebelmeer

<< Abb. 9.14
Station Seegrube mit Bergstation und Hafelekar

Abb. 9.15 >
Abb. 9.16 >
Umbau Zeller Bergbahnen

Der Bareinbau trat aus dem abgestimmten Innenraumkonzept Baumanns sehr kontrastierend hervor- tritt und trübte den Gesamteindruck des Raumes beträchtlich.



Glanzstücks. Temporäre Erweiterungen wuchsen sich zu anhaltenden Anhängseln aus, die rücksei- tige Ansicht wurde mehr als zufälliger Lawinen- schutz denn als gestaltetes Fassadenspiel wahr- genommen.

Rück- und Zubauten

Glücklicherweise konnte bei den Verantwortli- chen im Zuge der letzten, dringend erforderlichen Generalsanierung das Bewusstsein für eine architektonisch adäquate Lösung geschärft werden (Vgl. S.29). Dringend notwendige Flächenerweite- rungen wurden in klaren Bauvolumina zusammen- gefasst, unnötige und ästhetisch wenig wertvolle Zubauten wurden rückgebaut, was die Lesbarkeit Baumanns Handschrift zweifelsfrei begünstigte. In neuer Formensprache hoben sich Schlögl & Süß fundiert vom Bestandskörper ab und erwei- terten Wartehalle und Gastronomiebereich durch schlichte, geometrische Sichtbetonfassungen. Durch einen langgezogenen Zubau an der Nord- seite konnte im Inneren genügend Raum gewon- nen werden, um den parasitären Schanktisch aus dem Restaurationsbereich im Erdgeschoss zu entfernen. Daneben wirkt der massive Vorbau selbst bereits als Lawinenschutz, was die reizlose, ehemals diese Aufgabe erfüllende Holzverscha- lung nun entbehrlich macht. Durch die gesteigerte Frequenz der Bahnanlage war eine umfangreiche Erweiterung der Wartezone zwischen den bei- den Sektionen dringend notwendig. Ein Großteil der Längsfassade wurde zu diesem Zweck ab- gebrochen und durch einen leicht auskragenden Zubau ersetzt, die Toilettenanlagen in das Keller- geschoss verlegt. Aufgrund der wiederholt ergän- zenden Überarbeitung dieses Bereichs in den ver- gangenen Dezennien scheint der vergleichsweise massive Eingriff aus denkmalschützerischer Sicht allerdings durchaus vertretbar. //

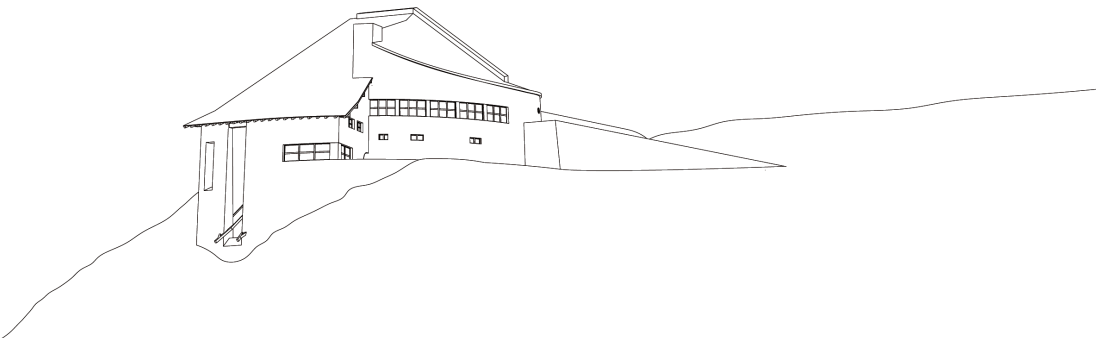
ANMERKUNGEN:

1 Leuschel, Klaus: *Vom Inntal ins Hochgebirge*, in: *archithese*, Jg. 35, Heft 03/2005, Sulgen 2005.
2 Schlörhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Inns- bruck 2003, S.133.
3 Ebd., S.133.
4 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Erdgeschoss – Mai 1928*, Inventarnr. 1-380-29, Standort 5-5 1/8.
5 Denoth, Günter: *Der Aufstieg*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.48.
6 Ebd., S.48f.
7 Archiv für Baukunst Ibk.: *Erweiterung Warteraum – Mai 1952*, Inventarnr. 1-380-40, Standort 5-5 1/8.

8 Archiv für Baukunst Ibk.: *Perspektive – 1952*, Inventarnr. 1-380-43, Standort 5-5 1/8.
9 Denoth, Günter: *a.a.O.*, S.52.
10 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Erdgeschoss / Erweiterung – 19.09.1958*, Inventarnr. 1-380-45, Standort 5-5 1/8.
11 Schlörhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.136.
12 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Erdgeschoss / Erweiterung – 19.09.1958*, Inventarnr. 1-380-59, Standort 5-5 1/8.
13 Schlörhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.138f.
14 Ebd., S.139.

Weichzeichnungen

Die Bergstation Hafelekar (2.256 m ü.A.)



Furioser Ausklang

Furios klingt die Nordkettenbahn als überwäl- tigende Symphonie alpiner Baukunst in den zer- furchten Felsfiguren des Hafelekar aus. Ursprüng- lich gar nicht Teil des Wettbewerbs¹ und insofern womöglich als architektonisch irrelevanter Zweck- bau in unwirtlichen Höhen abgetan, gelang Bau- mann mit der Bergstation der Seilschwebbahn ein Glanzstück Neuen Bauens im Gebirge. Unge- klärt bleibt, wann genau Baumann mit der Gestal- tung des Endpunktes der Erschließungsader auf die Nordkette beauftragt wurde, dass seine imma- nente Projektbeteiligung dabei ausschlaggebend war, kann als wahrscheinlich angenommen wer- den.² Geduckt lugt die leicht abgerundete Haupt- front zur Seegrube herab, schmale Einschnitte nehmen Gondel und Gegengewicht auf, lassen hagere Öffnung zu einem geschlossenen Fenster- band auswachsen. Die der Hangneigung folgende Wagenhalle zur Basis, entwickelte Baumann in fließender, geometrischer Linie einen bewegten Baukörper, der einer baulichen Weichzeichnung der scharfkantigen Topographie gleichzukommen scheint. An seinem höchsten Punkt fällt das leicht geknickte Pultdach seitlich schräg ab, um sich kurz darauf in einer spiralförmigen Bewegung wie- der nach oben zu schrauben. Zwischen den sich

teilweise überlappenden Dachflächen schiebt sich der zentrale Kamin hindurch, Eingang und Mittel- punkt gleichermaßen markierend.

Anfang und Ende

Längsseitig zur Wagengalle schloss Baumann die Wartehalle an, wobei getrennte Zu- und Ab- gänge einen unproblematischen Personenfluss der berg- und talwärts fahrenden Gäste gewähr- leisten sollten. Wieder zog Baumann die bewährte Sitzbank ums Eck, führte sie an Aussichtsfenstern vorbei und ließ sie, einem Grundriss vom Juni 1928 zu entnehmen³, an einem abgerundeten Raumwinkel leise auslaufen – geradeso als wol- le er die äußerlich dominierenden geometrischen Grundformen auch im Grundriss wiedergeben. Entsprechend dem skulpturalen Tischelement auf der Hungerburg lässt sich dem Plan der Hafele- karstation ebenfalls eine kreisrunde Sitzgelegen- heit entnehmen, diesmal sanft in die abgerundete Eckbank eingepasst. Durch eine elliptische Türöff- nung, formvollendet in einen an die gebogene Au- ßenwand anschließenden Halbbogen eingepasst, ließ Baumann den Fahrgast ins Freie treten. Er- neut schien er skizzenhaften Bezug auf die emp- fangende Talstation zu nehmen. So wie der von der Hungerburgbahn kommende Besucher durch

Rekonstruktion

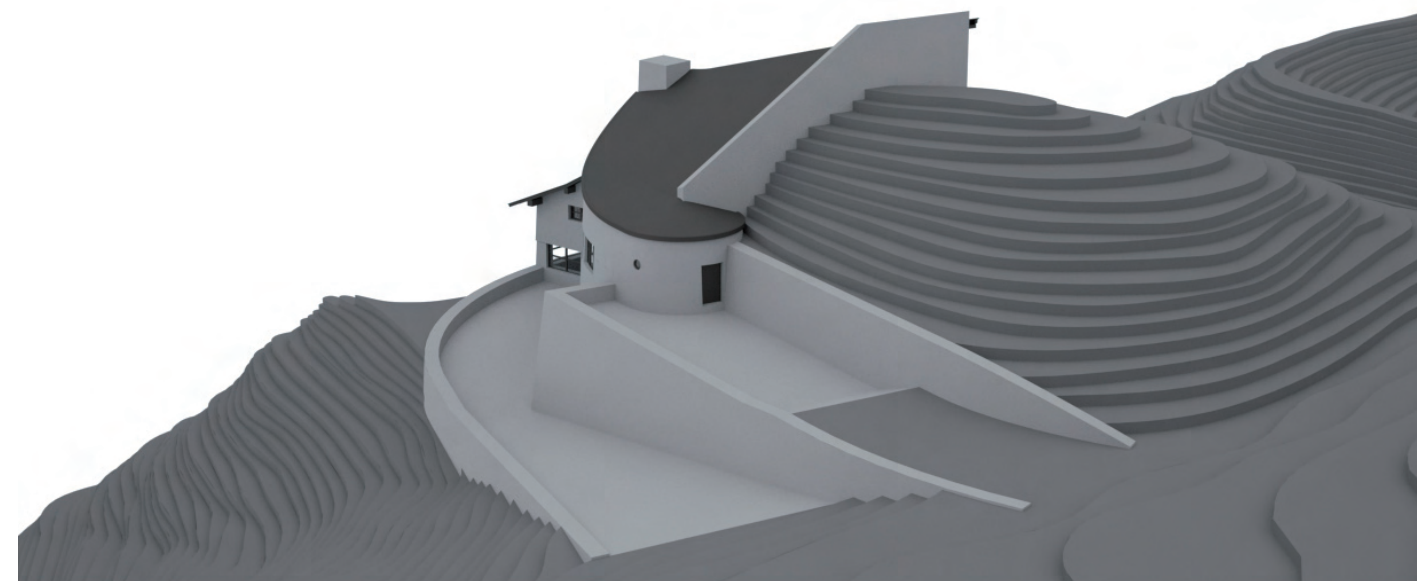
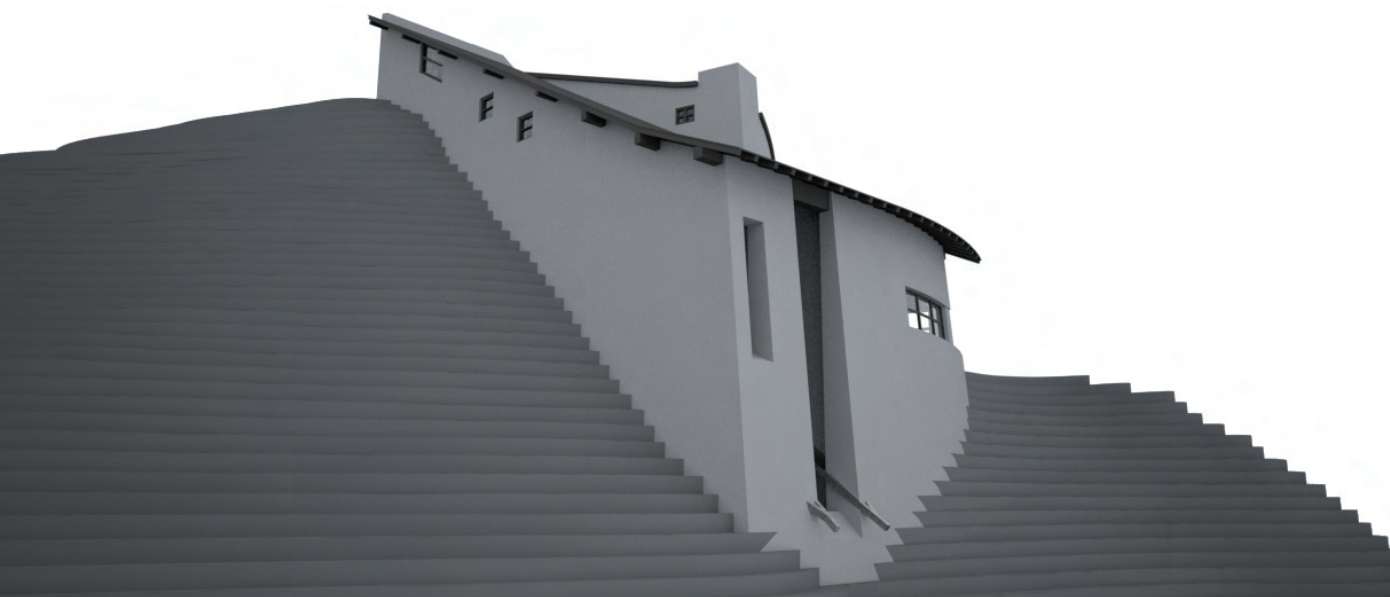
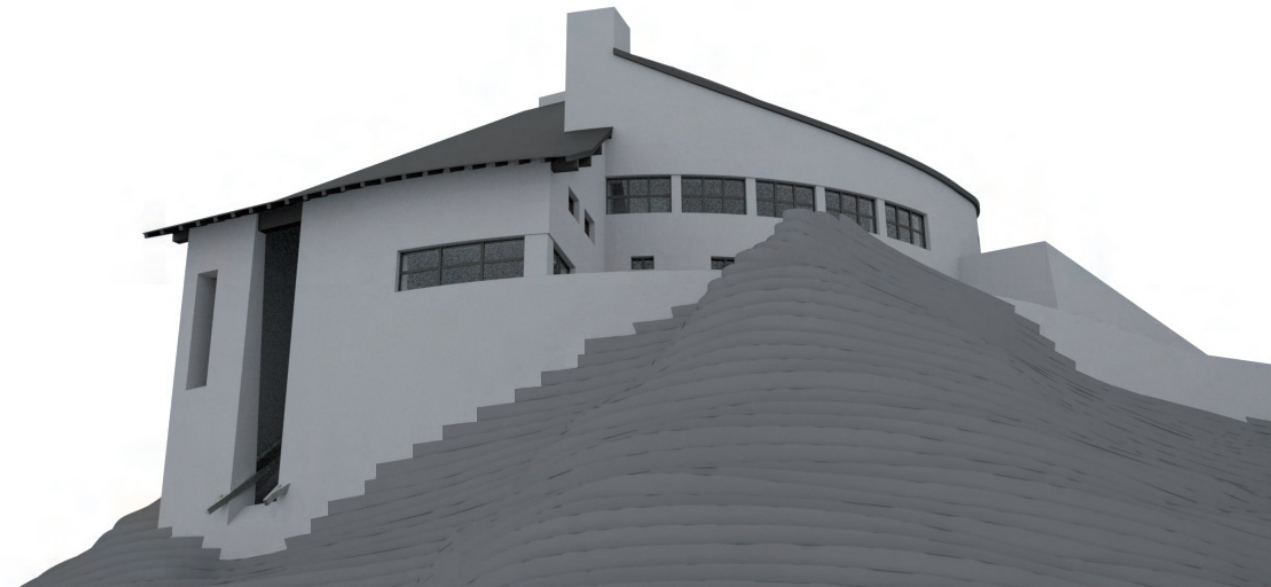
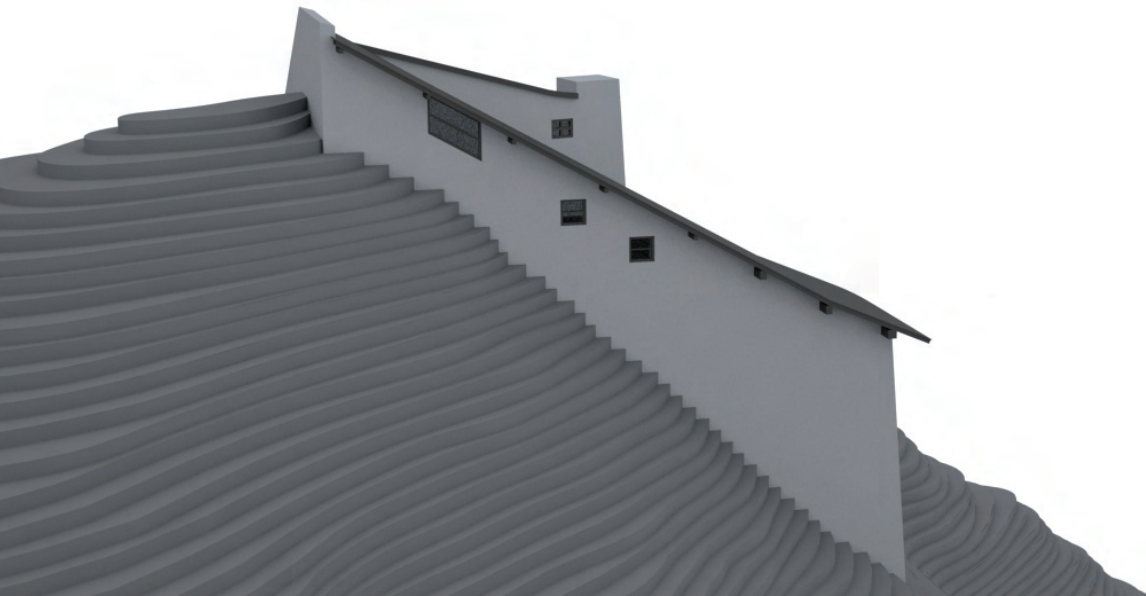
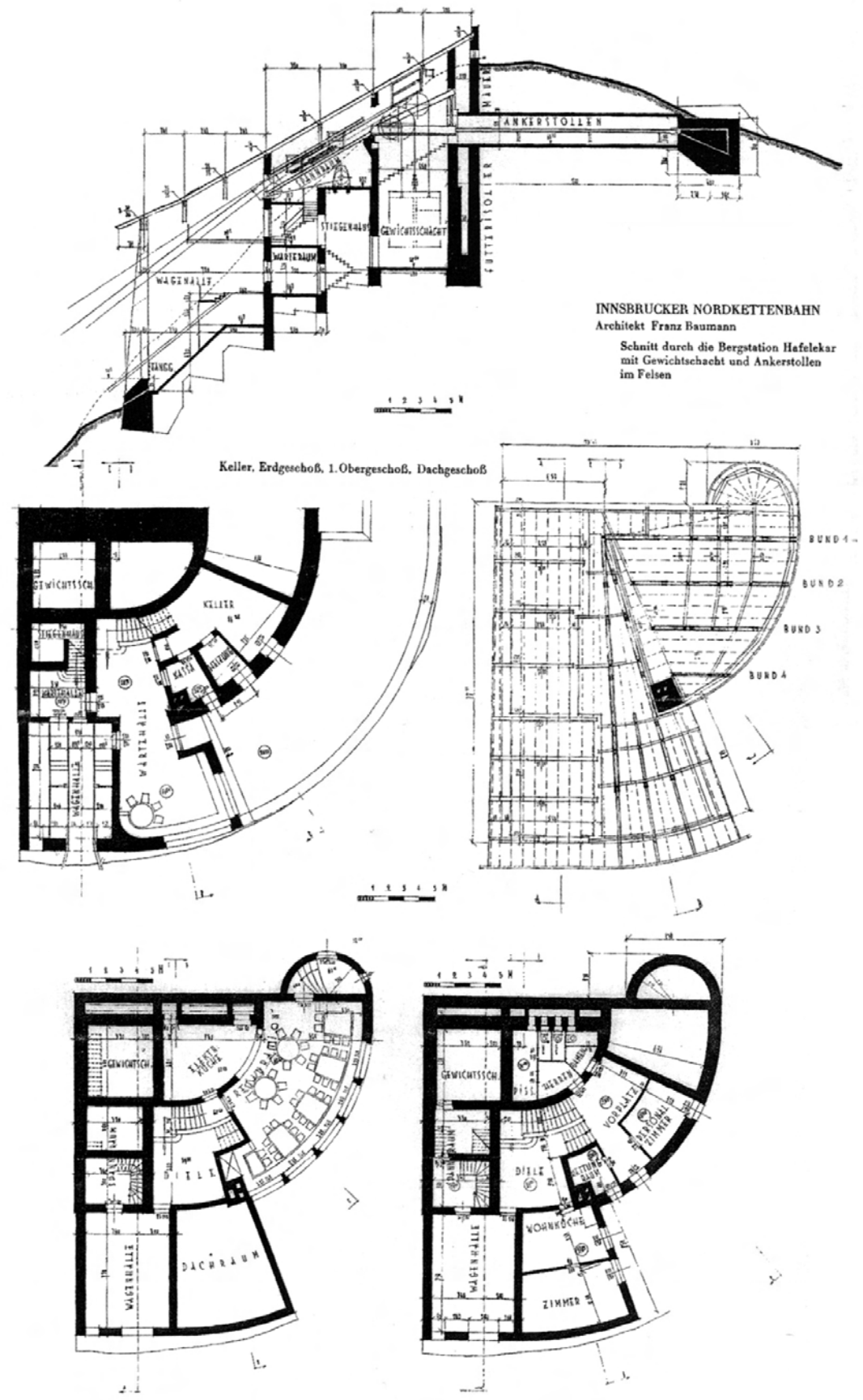


Abb. 10.1 >
Bergstation Hafelekar, Grundrisse und Dachaufsicht.

Längsseitig zur Wagengalle schloss Baumann die Wartehalle an, wobei getrennte Zu- und Abgänge einen unproblematischen Personenfluss der berg- und talwärts fahrenden Gäste gewährleisteten.



die gebogene Stützmauer zum Eingang geleitet wird, entlässt ihn die Aussichtsterrasse durch eine zur Hafelekarspitze hin ausschwingende Bewegung.⁴

Niveausprünge

Den schwierigen topographischen Verhältnissen folgend, schob Baumann zwischen Wartehalle und Restaurantbereich ein Zwischengeschoss ein, was ein komplexes Spiel der Treppen und Niveaus mit sich zog. Ausgehend von einem am hinteren Rumende der Wartehalle gelegenen Podest, werden die oberen Geschosse durch ein der Außenmauer gleichlaufendes Treppensystem erschlossen. Die radiale Anordnung der bereits bekannten Deckenbalken in der Restaurations-ebene, in ihrer Struktur der Dynamik erzeugenden Fächerform folgend⁵, unterstreicht die Panorama-wirkung des beinahe über die gesamte Raum-länge verlaufenden Fensterbandes. Wiederum taucht die ums Eck laufende Sitzbank unter den eng aneinandergesetzten Fensterelementen auf. Um die Raumecken gefaltet schmiegt sie sich in eine leichte Wandvertiefung, getäfelt und nahe dem Treppenaufgang gelegen. Dahinter besticht ein wärmender Kamin durch seine auf geometrische Grundformen reduzierte Erscheinung. Ähnlich der figuralen Ausformulierung des Ausgangs auf die Terrasse, platzierte Baumann auch hier ein rundes Element unter tiefem Halbbogen. Eindringlich erinnert diese Raumdisposition an vertrautes Mobiliar: Gemütliche Eckbank, kerniger Tisch und gemauerter Ofen. Auf wenigen Quadratmetern gelang Baumann die knapp Verdichtung einer auf klare Formen reduzierten Bauernstube. Über einen kreisrunden, direkt an die auslaufende Außenwand anschließenden Windfang lässt sich eine etwas erhöhte Terrasse erreichen. Der an das Kreissegment angegliederte Halbkreis bewirkt ein kraftgespanntes Zurückschwingen der Hauptfas-sade, welches ausgezeichnet mit der schwungvol-len Dachform harmonisiert.

Zuwächse am Hafelekar

Aufgrund der im Vergleich zur Seegrube gerin-gen Besucherfrequenz blieb die Station am Hafelekar weitgehend von größeren Umbauarbeiten verschont. Nennenswert sind indes Baumanns Vorschläge zu einer signifikanten Erweiterung der Seilbahnstation. Die Pläne, dem Zeitraum zwischen 1959 und 1960 entsprungen, sahen eine Ausdehnung der Wartehalle vor, welche einer gänzlichen Überdachung des dem Eingang vor-gelagerten Freibereichs gleichgekommen wäre. In Form eines rechteckigen, an einer Ecke abgerun-deten und der rückwärtigen Ansicht angeschlos-senen Blocks wäre das Bergrestaurant um etwa die doppelte Grundfläche gestreckt worden. Das Dachgeschoss, ebenfalls über den neuen Restau-rationsbereich hinausgezogen, sah nun etliche Gästezimmer und eine Dienstwohnung vor. In

< Abb. 10.2
Rekonstruktion Ein-gangsbereich



Durch eine elliptische Türöffnung, formvollendet in einen an die gebogene Außenwand anschließenden Halbbogen eingepasst, ließ Baumann den Fahr-gast ins Freie treten

< Abb. 10.3
< Abb. 10.4
Erschliessung



Die schwierigen topo-graphischen Verhält-nisse auf dem Fels-massiv des Hafelekar führten zu einem komplexen Spiel von Treppen und Niveaus. Die oberen Geschosse werden durch ein der Außenmauer gleich-laufendes Treppensys-tem erschlossen.



Abb. 10.5 >
Bergstation Hafelekar, Aquarell

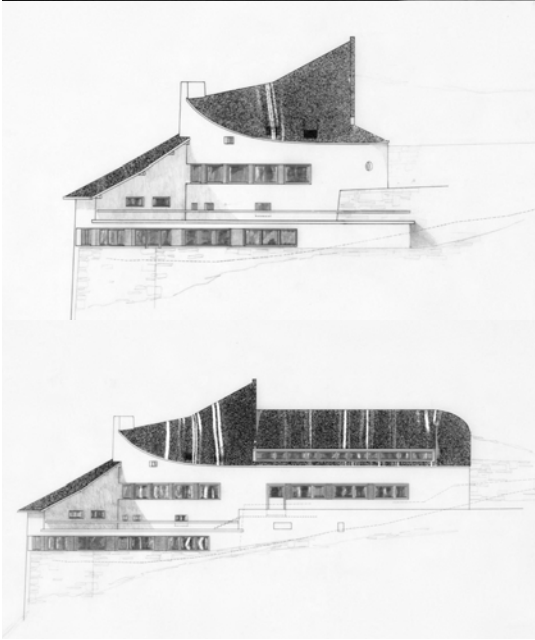
Geduckt lugt die leicht abgerundete Hauptfront zur Seegrube herab, schmale Einschnitte nehmen Gondel und Gegengewicht auf, lassen hagere Öffnung zu einem geschlossenen Fensterband auswachsen.

Abb. 10.6 >
Innenraumgestaltung

Um die Raumecken gefaltet schmiegt sich die Sitzbank in eine leichte Wandvertiefung. Dahinter besticht ein wärmender Kamin durch seine auf geometrische Grundformen reduzierte Erscheinung

Abb. 10.7 >
Erweiterung Warte-
halle (nicht ausgeführt)

Abb. 10.8 >
Erweiterung Restau-
rant (nicht ausgeführt)



Anbetracht der ebenfalls 1959 angestellten Überlegungen zu einer relativ großen Erweiterung des Seegrubenhotels durch einen konkav geschwungenen Baukörper, um einige Meter zurückversetzt an der Westseite ansetzend und in einem Turmmotiv endend⁶, kann davon ausgegangen werden, dass Baumann infolge des nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwungs annahm, dass nur durch Seilbahnen erreichbare Berghotels eine gesicherte Zukunft hätten.⁷

Bedachtsame Eingriffe

Zwar wurden diese hochfliegenden Pläne nicht umgesetzt, dennoch machten seilbahntechnische Adaption einige kleinere Zubauten erforderlich. So wurde der längliche Bahnbereich durch einen L-förmigen, entgegen der Hangneigung leicht abfallenden Anbau nach hinten verlängert, der das Gegengewicht nun nicht mehr in die Wagenhalle, sondern außerhalb des Gebäudes einfahren lässt. Des weiteren wurde der Eingangsbereich durch einen schützenden, die visuelle Geschlossenheit allerdings störenden Vorbau erweitert. Dementsprechend beschränkten sich die Eingriffe des letzten Revitalisierungskonzepts äußerlich hauptsächlich auf den Rückbau dieses wenig geglückten Windfangs. Ebenso maßvoll griffen die Interventionen im Innenbereich in die bestehenden Strukturen ein. Neben einer Adaptierung und Neuorganisation der WC-Anlagen im Warte- und Restaurantbereich kam es vor allem zu Sanierungsarbeiten zahlreicher im Laufe der Jahre innenarchitektonisch verzerrter Räumlichkeiten, wodurch Baumanns wohlige Innenraumgestaltungen glücklicherweise großteils wieder hergestellt werden konnte. //

<< **Abb. 10.9**
Blick zur Wagenhalle

< **Abb. 10.10**
Verabschiedung

So wie der von der Hungerburgbahn kommende Besucher durch die gebogene Stützmauer zum Eingang geleitet wird, entlässt ihn die Aussichtsterrasse der Bergstation durch eine zur Hafelekar-spitze hin ausschwingende Bewegung.

<< **Abb. 10.11**
Die Bergstation Hafelekar über Nebelmeer

< **Abb. 10.12**
Rückansicht

<< **Abb. 10.13**
Windfang

Der an das Kreissegment angegliederte Halbkreis bewirkt derart ein kraftgespanntes Zurückschwingen der Hauptfassade, welches ausgezeichnet mit der schwungvollen Dachform harmoniert.

< **Abb. 10.14**
Eingangssituation



ANMERKUNGEN:

- 1 Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.142.
- 2 Ebd., S.142.
- 3 Archiv für Baukunst Ibk.: *Grundriss Unterschoss – Juni 1928*, Inventarnr. 1-387-7, Standort 5-5 1/9.
- 4 Schlorhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.131.
- 5 Ebd., S.162.
- 6 Ebd., S.153.
- 7 Ebd., S.153.

Der Blick durch die Gummilins

Franz Baumanns konsequente Innenraumgestaltung

Den Nutzer im Blick

Bei näherer Betrachtung der drei Nordkettenstationen wird schnell klar, welch ganzheitliches Architekturverständnis Baumann in seinen Bauten vertritt. In klarer und logischer Formsprache antwortet er auf Landschaft und lokale Idiome, wobei er das Vokabular des umgebenden Raumes im Inneren der Struktur sichtbar weiterschwingen lässt. So besticht Baumann neben seiner räumlich geprägten Modernität auch durch eine ausgesprochene Detailverliebtheit, welche seine Bauten mitunter im Dunstkreis der vielzitierten, vorkriegszeitlichen Gesamtkunstwerke erscheinen lässt. Wie Hambrusch/Moroder/Schlorhauser in ihrem Standardwerk zu Baumann aber treffend bemerken, liegt seinem Ansatz kein streng ästhetischem Konzept der Dekoration im Sinne „l'art pour l'art“ zugrunde, vielmehr sind seine Innenraumentwürfe eindeutig funktional ausgerichtet.¹ Dabei sollte jedes Detail auf die Bauaufgabe abgestimmt sein, nichts dem Zufall überlassen bleiben. Jede Bauaufgabe schien er durch ein Zoomobjektiv zu erfassen, das ständig neue Details ins Blickfeld holte. Sein weit gefächerter Gestaltungsbogen spannte sich dabei von typografischen Überlegungen (Schrifttypen „Baumann 1“ und „Baumann 2“²), über Mobiliar, bis hin zu Beleuchtungskörpern und Türbeschlägen. Auch hierbei griff er mit Vorliebe auf regionale Typologien zurück und ließ sich von traditionellen Elementen inspirieren. Im speziellen Fall der Nordkettenbahn muss festgehalten werden, dass Baumanns künstlerische Freiheit aufgrund zahlreicher technisch-struktureller Vorgaben stark eingeeengt war. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass dies mitunter ein Grund war, weshalb Baumann derart hohe Ansprüche an die Ausarbeitung der Innenraumgestaltung stellte.³

Reduktion und Überhöhung

Seine Inneneinrichtungskonzepte zeichnen sich größtenteils durch eine kernige Solidität aus, ohne dabei jedoch überladen und bieder zu wirken. Durch eine teils radikale Reduktion auf das We-

sentliche entwickelte Baumann eine lakonische Formensprache, welche Modernität und Rustikalität gleichermaßen zu evozieren weiß. Derart lassen seine Entwürfe durchaus einen Schuss Ironie erkennen, zumal sie beim Betrachter eine Erwartung hervorrufen, welche am Ende nicht gänzlich eingelöst, bzw. gar ins Gegenteil verkehrt wird. So gelang Baumann bei der Innenraumgestaltung der Gaststuben des Adambräu (welche 1995 überraschend ausgeräumt und abgebrochen wurden⁴) durch die markanten, grob aus dem Holz gehauenen und den Betrachter anglotzenden Balkenköpfe eine erfrischende Entkrampfung des in der Tiroler Volkskunst dominanten Ornaments. Durch die bewusste Inszenierung dieses dekorativen Elements nimmt er Bezug auf die oft mit reichlich Schnitzwerk verzierten Holzbalken in Bauernstuben, stellt den präsuntiven Sinneseindruck im selben Moment aber in Widerspruch mit dem schlichten Formgefühl der restlichen Gaststube, zumal die übrigen Balkenlängen frei von jeglichem Ornament gehalten wurden.

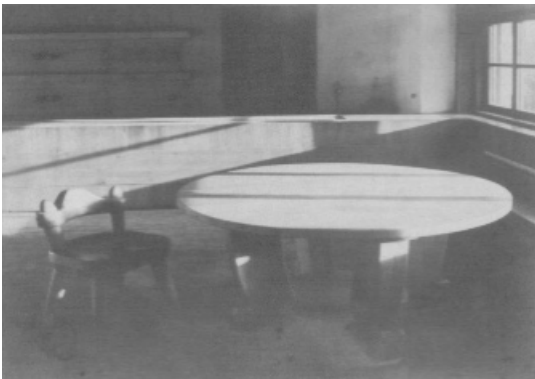
Neben dem Stilmittel der Reduktion bediente sich Baumann auch der Überhöhung von typischen Erkennungsmustern. Die Zuspitzung von wesentlichen Gestaltungsgrundzügen ins Extreme erlaubt die Ausklammerung untergeordneter Elemente, ohne dabei jedoch das Gesamtverständnis zu verlieren. Am Ende dieses sich von Heimattümeleien befreienden Entwurfsprozesses stehen katharsi-



< Abb. 11.1
Gaststube Adambräu

Erfrischende Entkrampfung des in der Tiroler Volkskunst dominanten Ornaments.

Abb. 11.2 > Wartehalle Hungerburg



Baumanns Innenraumkonzepte zeichnen sich großteils durch eine kernige Solidität aus, ohne dabei jedoch überladen und bieder zu wirken

Abb. 11.3 > Katharsische Objekte

Die Zuspitzung von wesentlichen Gestaltungsgrundzügen ins Extreme erlaubt die Ausklammerung untergeordneter Elemente,

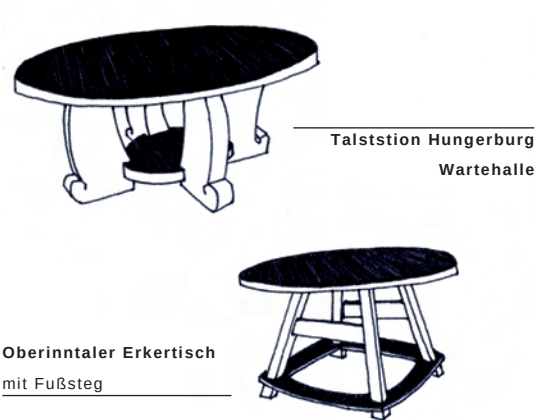


Abb. 11.4 > Fundus lokaler Bautradition

Durch die Reduzierung traditioneller Gestaltungsweisen auf einfachste Elementarformen schufen sowohl Franz Baumann, als auch Carlo Mollino skulptural anmutende Stuhlobjekte, ohne dabei ihren Ursprung zu negieren.

sche Objekte, welche in ihren klaren Formen eine moderne Ästhetik ausstrahlen, sich im selben Moment aber harmonisch in ihr Umfeld einfügen und den Genius Loci auf subtile Art unterstreichen.

Transformation

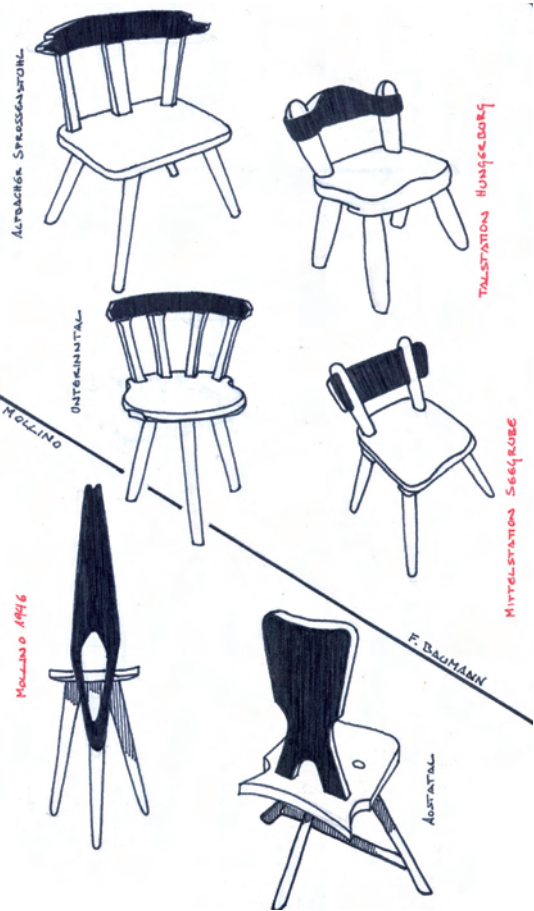
So stellt der den Warteraum dominierende, skulpturale Tisch in der Talstation Hungerburg ein abstraktes Abbild der für das Oberinntal charakteristischen Erkertische dar. Baumann, mütterlicherseits im Oberinntal verwurzelt⁵ und gewiss mit dem typisch bäuerlichen Interieur jener Gegend vertraut, gelingt eine Interpretation mit einfachsten Mitteln, wobei er flächige Elemente gekonnt zueinander in Verbindung setzt. Während er die Tischbeine zu massiven Scheiben ausformuliert, fasst er den Fußsteg zu einer kompakten Platte zusammen, welche in Synthese mit der Tischplatte ein geordnetes und reduziertes Objekt ergeben, das aber dennoch hintergründig auf seinen Ursprung verweist. Wenngleich der plastische Tisch durch seine Massivität und in Kombination mit den gedungenen Sitzmöbeln auf den ersten Blick als unpraktisch erscheinen mag und Baumanns Möbelentwürfe von manchen Zeitgenossen gar als „zu gewollt kraftmeierisch“⁶ abgetan wurden, gilt es zu bedenken, dass jener Tisch in der Wartehalle nicht vorrangig zum Zweck des Verweilen geschaffen wurde, sondern vielmehr als „füllendes“ Signal⁷ in

Stunden geringerer Besucherfrequenz im Raum platziert wurde. So unterstreicht auch dieser Entwurf den funktionellen Grundgedanken, welcher allen Innenraumobjekten Baumanns zugrunde liegt, auch wenn er in diesem Fall in den skulpturalen Qualitäten des Mobiliars zu finden ist.

Handwerkliche Qualitäten

In diesem Zusammenhang sei auf den Turiner Architekten Carlo Mollino verwiesen, dessen Arbeiten – in einem späteren Kapitel wird dieses Thema einer genaueren Betrachtung unterzogen (Vgl. S.99) – interessante Parallelen zu jenen Franz Baumanns aufweisen. So befasste sich Mollino ebenso intensiv mit bis ins Detail ausgefeilten Innenraumgestaltungen, wobei auch er aus dem reichen Fundus der lokalen, alpinen Bautradition (speziell aus jenem des Aostatals⁸) schöpfte. Überdies schuf auch Mollino skulptural anmutende Stuhlobjekte, indem er traditionelle Gestaltungsweisen auf einfachste Elementarformen reduzierte, ohne dabei ihren Ursprung zu negieren. In seinen Überlegungen versuchte er ähnlich wie Baumann die Grundbausteine stark zu minimieren, was am Entwurf *sedia „valdostana“ n°1* sehr gut ersichtlich wird. Rückenlehne und drittes Standbein gehen beinahe fließend ineinander über und bilden eine starke visuelle Einheit.

Ansatz und Intention mögen zwar die selben



sein, doch deuten die Möbelentwürfe der beiden Baukünstler auch auf ihre unterschiedliche Prägung und insofern auf eine unterschiedliche Architekturauffassung hin. Analog zu seinen Bauten ließ Mollino in die Einrichtungsobjekte technische Errungenschaften der modernen Zeit einfließen,⁹ während Baumann, seinem Bildungsweg gemäß, tradierte kunsthandwerkliche Produktionsweisen bevorzugte. Kriterien des modernen Möbelbaus bezog Baumann in seine Entwürfe nur bedingt ein. So weisen manche seiner Sitzgelegenheiten zwar maßvolle ergonomische Linien auf, doch kommt diesem Parameter nur eine untergeordnete Rolle zu. Eine etwaige industrielle Serienproduktion fasste er hingegen, im Gegensatz zu Mollino¹⁰, nie wirklich ins Auge. Vielmehr war er darauf bedacht, einfache und kostengünstige Produkte zu entwerfen, welche in Handwerksbetrieben problemlos hergestellt werden konnten. Eindringlich kommt dieses Bestreben in den Türbeschlägen für die Station Seegrube zum Ausdruck, wobei eine dünne, rechteckige Metallplatte das Schild bildet und der Griff aus einem einfachen, auf den Drückerstift aufgeschweißten und an den Kanten abgerundeten Stück Flacheisen besteht. Aus essentiellen Grundfiguren entwickelte Baumann ein beinahe asketisch wirkendes, archetypisches Drückermodell, das durch seine solide Verarbeitung auch noch so vielen grobschlächtigen Pranken aus einem Egger-Lienz Gemäldes standhalten würde.

Spielerische Leuchten

Beeindruckend erscheint, mit welch spürbarer Leichtigkeit Baumann bei der Gestaltung der Beleuchtungskörper zu Werke schritt. Wiederholt arbeitete er hier mit simplen, flächenbezogenen Elementen, die er im Stile eines Theo van Doesburg zu einem kohärenten, körperhaften Komplex zusammensetzte. Dabei wählte er zu verwendende Materialien und Farben sparsam und besonnen aus. Halterungen aus Holz oder Metall nehmen gläserne, klar bis milchige, Abdeckscheiben gesichert auf. Kennzeichnend ist dabei die strenge Geometrie, welche allen Leuchten zugrunde liegt und dennoch schier nie endende Kombinationsmöglichkeiten zuzulassen scheint. Diese Freiheit in der Formulierung gab Baumann die Möglichkeit, Zonen mit unterschiedlichsten Anforderungen trotzdem in einer einheitlichen Gestaltungslinie auszuleuchten. So war dieses, im Grunde modulare Beleuchtungssystem, für Innen- und Außen-situationen, sowie für weite Wandflächen oder enge Ecksituationen gleichermaßen geeignet.¹¹ Zudem erlaubt ein derartiges System durch minimale Abwandlungen eine mühelose Anpassung an die Charakteristika verschiedenster Bauaufgaben, was sich am Beispiel des Weinhaus Happ (1927) gut veranschaulichen lässt.

Art Déco in den Alpen

Stilistisch können Baumanns Beleuchtungskörper gewiss in die Nähe der Art Déco Bewegung gerückt werden, welche zu jener Zeit gerade in Frankreich in ihrer Hochblüte stand. Vor allem dort lassen sich nun auch Beispiele finden, die Gestaltungsmuster aufweisen, mit denen Baumanns Entwürfe teilweise korrelieren. So wirkt etwa Baumanns symmetrischer Außenbereichty-

< Abb. 11.5 Mittelstation Seegrube, Türschnalle

Beinahe asketisch wirkendes, archetypisches Drückermodell, das durch seine solide Verarbeitung auch noch so vielen grobschlächtigen Pranken aus einem Egger-Lienz Gemäldes standhalten würde.

< Abb. 11.6 Beleuchtungskörper für den Aussenbereich (Franz Baumann, 1928)

< Abb. 11.7 Leuchterpaar (Jean Puiforcats, 1925)

Eine Weiterentwicklung des Leuchterpaars im technischen Sinn.

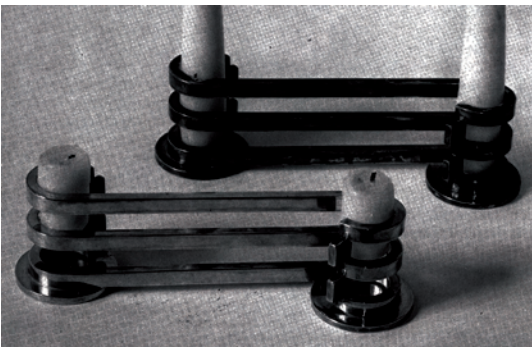


Abb. 11.8 >
Beleuchtungskörper aus Metall und Glas (Franz Baumann)

Abb. 11.9 >
Wandleuchte (Desny)

Durch das teils unvermittelte Zurückspringen der fixierenden Glieder erlangt Baumanns Entwurf im Vergleich zu Desnys Art Déco Objekt deutlich mehr Plastizität.

Abb. 11.10 >
Hinweisschild WC-Türen

Das Piktogramm als pars pro toto Baumanns Architekturverständnisses



zu den Art Déco Objekten durch das teils unvermittelte Zurückspringen der fixierenden Glieder deutlich mehr Plastizität erlangen. Ob Baumann diese Arbeiten kannte, bleibt offen, jedenfalls strahlen seine Wandbeleuchtungskörper unter allen Inneneinrichtungsentwürfen die größte persönliche Eigenständigkeit aus, zumal er sich dabei an keinen typisch regionalen Idiomen orientierte und sie dennoch, dank ihrer schlichten Ästhetik und klaren Sachlichkeit, mustergültig in den vorgegebenen Rahmen einzupassen imstande war.

Zoomfaktor

Wie tief ins Detail Baumann bei der Gestaltung einer Bauaufgabe ging, lässt sich aus einer Skizze in seinem Nachlass eindrucksvoll ablesen. Im Zuge der Adaptierungsarbeiten zum Zwecke der Kapazitätssteigerung zwischen den Jahren 1958 und 1960 (Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit von anfänglich 3m/sec auf 10 m/sec, Erhöhung der Personenanzahl pro Gondel von 23 auf 50¹²), musste auch die Station Seegrube zwangsläufig auf die neuen Erfordernisse ausgerichtet werden. Um eine räumliche Trennung zwischen den Besucherströme im Ein- und Ausstiegsbereich der Sektion II erreichen zu können, verlegte Baumann die Toilettenanlagen im Warteraum zur Hafelekaraffahrt um etwa 2 Meter nach außen. Bei dieser Gelegenheit ließ er es sich auch nicht nehmen, die Hinweisschilder an den WC-Türen neu zu gestalten. Selbst nach über 20 Jahren seit Fertigstellung der Nordkettenbahn stellte er den Anspruch, sein stimmiges Gesamtkonzept auch in Form noch so kleiner Details konsequent fortzuführen. Mit sicherem Strich abstrahierte er dafür die unverkennbare Silhouetten zweier Figuren in Tiroler Tracht, einem Motiv, welches in der Kunst allzu oft zu einem Schmachtfetzen verkommen war. Doch meisterte er diese Herausforderung souverän: Selbstbewusst, erdverbunden, frei von jedem Pathos, aber vor allem menschlich lässt er die Körper dastehen. Insofern spiegelt das Piktogramm als pars pro toto auch Baumanns architektonische Persönlichkeit wider.



pus wie eine Weiterentwicklung Jean Puiforcats Leuchterpaar aus dem Jahre 1925 – im technischen wie im künstlerischen Sinn. Es scheint, als habe der Kerzenständer sich von seiner Basis im edlen Pariser Atelier losgelöst, um sich nun in den grob verputzten Wänden der Nordkettenbahn festzukrallen. Das vertikale Element, bei Puiforcat den Kerzen zugeordnet, ist nun in der metallischen Halterung integriert, der Leuchtkörper aus weißem Wachs findet seine Entsprechung in fahlem, weißem Milchglas. Ebenso lassen sich Ähnlichkeiten zu Leuchten des Franzosen Desny feststellen, wobei auffällt, dass Baumanns Entwürfe im Vergleich

Rückführung

Dass ein stark frequentiertes und zugleich touristisch orientiertes Bauwerk wie die Nordkettenbahn im Laufe von 80 Jahren gewissen strukturellen Eingriffen unterzogen werden muss, um in wirtschaftlicher Hinsicht konkurrenzfähig zu bleiben, liegt auf der Hand. Bedauerlicherweise wurde dabei der kulturhistorische Aspekt in mancher Entscheidungsfindung nur unzureichend miteinbezogen. Umso erfreulicher erscheint heute der Umstand, dass im Zuge der 2006 durchgeführten Sanierung etliche originale Inneneinrichtungsobjekte im Dachgeschoss der Stationen wiederentdeckt und somit ihrer ursprünglichen Funktion zugeführt werden konnten.¹³ So konnten etwa einige hölzerne Hängeleuchten aus den Originalbeständen den ihnen ursprünglich zugewiesenen Part in der atmosphärischen Gesamtkomposition der Bergstation Hafelekarr erneut einnehmen. //

< Abb. 11.11
Hängeleuchte Mittelstation Seegrube

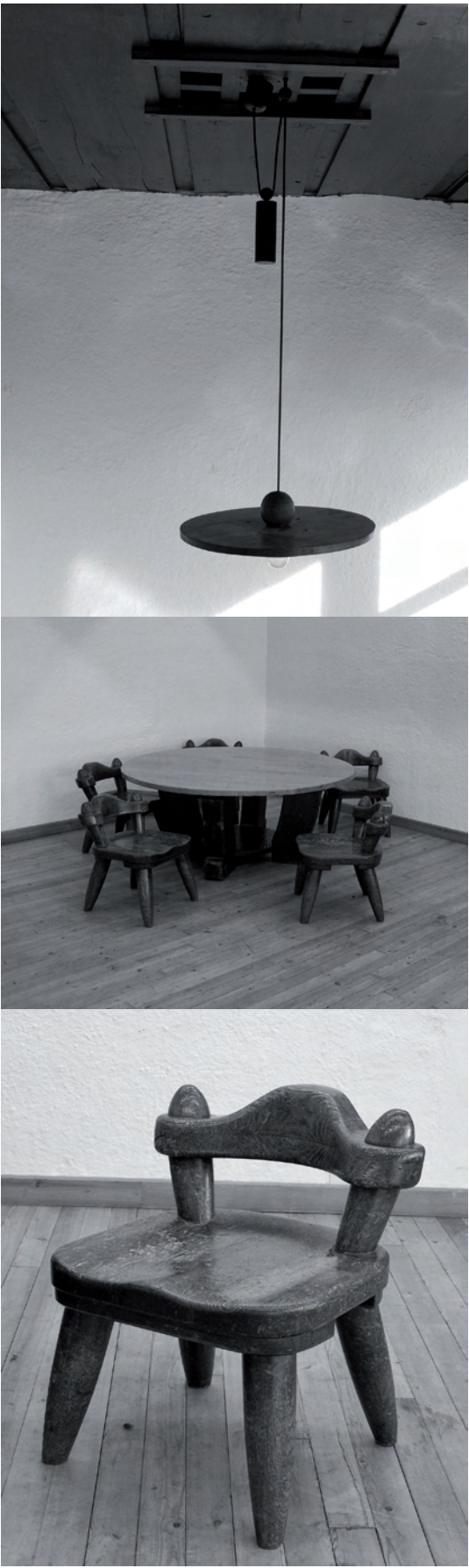
Baumann war auf den Entwurf einfacher und kostengünstiger Produkte bedacht

< Abb. 11.12
Sitzgelegenheit Talstation Hungerburg

Skulpturales Element im Wartebereich der Hungerburg.

< Abb. 11.13
Stuhlentwurf Talstation Hungerburg.

Reduktion und Überhöhung als gestalterische Stilmittel.



ANMERKUNGEN:

- 1 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann*, Wien–Bozen 1998, S.34.
- 2 Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.156.
- 3 Ebd., S.126.
- 4 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.126.
- 5 Heinz von Mackowitz: *Franz Baumann*, in: *Beiträge zur Technikgeschichte Tirols*, Heft 3, 1971, S.25.
- 6 Holzmeister, Clemens: *Die Seilbahnstationen der Nordkettenbahn bei Innsbruck*, in: *Bau- und Werkkunst*, hrsg. Zentralvereinigung der Architekten Österreichs, 5.Jg, 1928-29, S.113.
- 7 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.35.
- 8 Institut Mathildenhöhe Darmstadt (Hrsg.): *Carlo Mollino*, Mailand 1994, S.20.
- 9 Ebd., S.18.
- 10 Ebd., S.19. Dennoch bevorzugte auch Mollino die Herstellung in kleineren Werkstätten, da so noch etwaige Korrekturen während des Produktionsprozesses möglich waren.
- 11 Schlorhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.163.
- 12 Kubanda, Roland: *Die Nordkettenbahn*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.15.
- 13 HR Dipl.-Ing. Werner Jud, mündl. Mitteilung vom 16.05.2008.

Schöne neue Bergwelt

Kontextuelle Betrachtungen zur alpinen Moderne

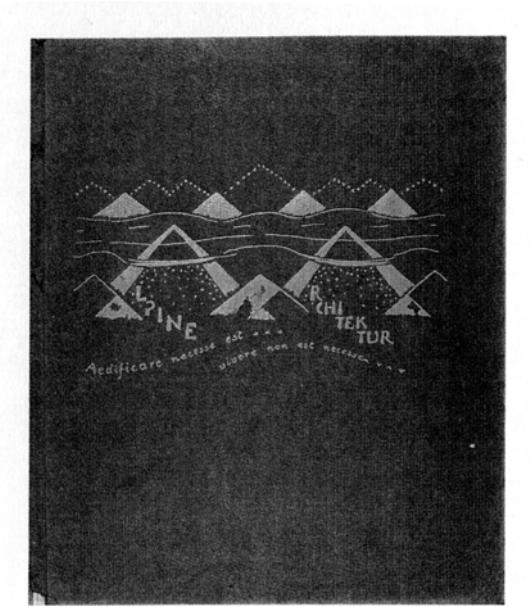
Vorkämpfer mit Weitblick

Ein Zeitraum von etwa 20 Jahren genügte, um die Baukultur im Alpenraum zu Beginn des 20.Jahrhunderts einer Umfassenden Revision zu unterziehen. Gleich dem Bürgertum, das die Alpen etliche Jahre zuvor als seine Spielwiese entdeckt hatte (Vgl. S.32), zog es nun den Architekten in die rauen Gebirgslandschaften, wo er sich von den unzähligen Gesichtern der Natur beseelen lassen, sich im selben Moment aber auch gestalterisch mit ihr messen konnte. Aufgrund der speziellen topographischen Verhältnisse konnten die Prinzipien der klassischen Moderne nicht deckungsgleich in die Höhenzüge transferiert werden, doch gerade dieser Umstand zwang zu Interpretationen, die in der Architekturgeschichte ihresgleichen suchen, wobei die intensive Auseinandersetzung mit anonymen bäuerlichen Bautraditionen zusätzlich die Einnahme neuer Blickwinkel begünstigte. Der Grundstock dieser Entwicklung ist in mannigfachen Faktoren zu suchen. Persönlichkeiten wie

der Münchner Architekt und Stadtplaner Theodor Fischer (1862 – 1938) trugen zur Sensibilisierung im Umgang mit gewachsenen lokalen Strukturen bei, wobei seine Baulinienpläne bereits Kernideen der späteren alpinen Urbanistik vorwegnahmen.¹ Sein denkmalschützerischer Ansatz ließ ihn an organisch gewachsene Siedlungsstrukturen anknüpfen, um dadurch den „ächt Tiroler Lokalcharakter auch in den neuen Stadtteilen“ zu wahren, denn „was zieht jährlich die Tausende von Fremden und ihr Geld an, neben der Freude an der großartigen Natur und den klimatischen Vorzügen?“² Interessanterweise ließ Fischer sich bei seinen Überlegungen bereits teilweise von Einflussgrößen leiten, die sich in den folgenden Jahren bestimmend auf die Entwicklung des Alpenraums auswirken sollten. Denn er hatte wohl folgerichtig erkannt, welch Potential, aber auch welche Bedrohung in einer auf den Fremdenverkehr ausgelegten Planung des ländlichen Siedlungsraums innewohnt.

Alpine Phantasien

In Erwägung der konsequenten Auseinandersetzung Fischers mit den räumlichen Eigenheiten alpiner Regionen verwundert es nicht, dass kurz nach Ende des ersten Weltkriegs einer seiner Schüler mit einem Werk an die Öffentlichkeit trat, welches den bildhaften Titel „Alpine Architektur“ trug. Um die Jahreswende 1919/20 publizierte Bruno Taut in dreißig großformatigen Darstellungen ein expressives Zeichenwerk, in welchem er eine utopische Umgestaltung der Alpen im weiteren Sinne imaginierte.³ Taut nimmt dabei zwar auf reale topographische Situationen Bezug, doch liegt den darin entworfenen Architekturen mehr ein symbolischer Wesenszug zugrunde. Unterteilt in fünf thematische Abschnitte, zelebriert er einen irrealen Alpenaufstieg in immer phantastischere Höhen, welcher in einer teilweisen Überbauung der Alpen und ihrer Ausläufer mit kristallinen Gebilden kulminiert.⁴ Dabei ist das grafisch ansprechende Werk von einer berauschenden Uneindeutigkeit charakterisiert, die dem Betrachter eine



< Abb. 12.1
Bruno Taut,
„Alpine Architektur“
(1919/1920)

Irrealer Alpenaufstieg in immer phantastischere Höhen, welcher in einer teilweisen Überbauung der Alpen und ihrer Ausläufer mit kristallinen Gebilden kulminiert.

annähernd schrankenlose Interpretationsfreiheit zugesteht. Taut illustriert in seinen Bildern zwar keine Rezepte für die komplexen Anforderungen des Bauens in extremen Höhen, doch vermittelt er darin dennoch eine zentrale Botschaft: Die Kunst steht über der Natur. Dementsprechend führt er in den Bemerkungen zur „Alpine Architektur“ aus: „*Es giebt [sic] nur noch rastloses mutiges Arbeiten im Dienst der Schönheit, im Unterordnen unter das Höhere.*“⁵ Diese klare künstlerisch-hierarchische Forderung mag einerseits mit Tauts Ästhetikverständnis zusammenhängen - hatte er doch 1914 in einer Sitzung des Deutschen Werkbundes zur Überwindung der Stilbeliebigkeit die Errichtung einer künstlerischen Diktatur gefordert⁶ - andererseits mit der Illusion einer absoluten Erneuerung des verbrannten Erdballs nach den Schrecken des Ersten Weltkriegs.

Schnittmenge

Wenngleich Tauts Anspruch einer völligen Unterordnung der Naturformen unter die Vorherrschaft feinsinniger Artefakte in Widerspruch mit dem vorwiegend ausbalancierten Landschaftsverständnis der alpinen Moderne steht, so stellt die Hoffnung an die belebende Kraft einer unverbrauchten Gebirgswelt doch einen entscheidenden Schnittpunkt im Architekturverständnis der beiden Tendenzen dar. Die Ehrlichkeit in der Wahl der Materialien und der durchsichtig funktionale Charakter der bäuerlichen Bauarten boten reichlich Inspiration für einen reinigenden Neuanfang frei von allen (architektonischen) Verirrungen. Dementsprechend nahmen sich theoretische Schriften des Themas gern mit einer teils idealisierenden Sprachwahl an, was unter anderem zu einer Romantisierung des alpinen Motivs beitrug : „*Achte auf die Formen, in denen der Bauer baut. Denn sie sind Urväterweisheit geronnene Substanz.*“ (A. Loos, 1913)⁷.

Generell ist die Moderne im Alpenbogen von einer Überlagerung unterschiedlicher künstlerischer und ideologischer Strömungen gekennzeichnet, die sich bisweilen auch untereinander ausschließen und daher eine klare stilistische Abgrenzung erschweren. Allen Positionen gemein ist ein klare Ablehnung historisierender Neo-Stile, die manch frühen Tourismusbau kennzeichneten und in ihrer biedereren Aufdringlichkeit die Kulturlandschaft nachhaltig formten. Der gemeinsame Nenner ist demnach in der Reaktion auf ein rein nachahmendes Einpassen der Baukörper in ein kulturell vorgezeichnetes Landschaftsbild zu finden. Zwar lassen die baulichen Realisierungen auf einen regen Gedankenaustausch zwischen den Protagonisten der alpinen Szene schließen, doch kam es trotz der ausgeprägten räumlichen Nähe nie zu einem spezifischen Zusammenschluss im Stile einer Künstlervereinigung, wie sie sich in anderen Atmosphären jener Zeit vermehrt herausbildeten (Bauhaus, Deutscher/Österreichischer Werkbund, De Stijl, Dada). Analog zu ihren Bauten sind die

Baukünstler derart nicht als Teil eines zusammenhängenden Systems zu sehen, sondern vielmehr als partiell freistehende Solitäre in der alpinen Architekturlandschaft.

Baukunst und Publicity

Die zahlreichen Architekturwettbewerbe der 20er Jahre zeugen von der vollzogenen sozialen Emanzipation des Architekten, dessen Berufsbild sich im Zuge der gesellschaftlichen Umbrüche des 19. Jahrhunderts entscheidend geändert hatte. Als freischaffender Wirtschaftstreibender hatte er nun gezielt Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, um sich die nötige Publizität und in weiterer Folge profitable Aufträge zu sichern.⁸ Dieser Umstand bewog Franz Baumann beispielsweise zur Ausarbeitung eines Druckwerks über seine bisher realisierten Arbeiten (1931), das er aus werbewirtschaftlichen Überlegungen an potenzielle Auftraggeber versandte, aufgrund der widrigen wirtschaftlichen Verhältnisse jedoch nicht die gewünschte Dynamik in Gang setzen konnte.⁹

Chancen nutzen

Naturgemäß war die Realisation progressiver Bauvorhaben an eine aufgeschlossene Geisteshaltung der Bauherren gebunden. Einen derartigen Glücksfall stellt das vom talentierten und leider früh verstorbenen (1902 – 1932) Siegfried Mazagg geplante und 1930 fertiggestellte, Hotel „Berghof“ in Seefeld dar. Aus den „Innsbrucker Nachrichten“ vom 24. Dezember 1930 lässt sich dazu folgende Stellungnahme entnehmen: „*Das jüngste Ereignis im gastgewerblichen Leben Seefelds ist die Betriebseröffnung des Neuerbauten Hotels „Berghof“. Seit dem Baubeginn im Juli d.J. ist in Seefeld gar viel gesprochen und kritisiert worden über diesen modernen Hotelbau; die verschiedensten Meinungen und Interessen stießen oft heftig zusammen. Der Bauherr Ferdinand Woldrich, seine Gattin und Architekt Siegfried Mazagg ließen sich aber nach dem alten Wahrwort „Wer will bauen an der Straße, muss die Leute reden lassen“, nicht beirren und siehe da, nun der Bau vollendet ist, staunt ganz Seefeld über den schönen, modernen, großzügig angelegten Hotelbau, der für den ganzen Ort eine Zierde und eine Bereicherung seiner Gaststätten bedeutete. [...] Auch viele Seefelder haben ihre Neugierde befriedigt und den Eindruck gewonnen, dass da wirklich etwas geschaffen worden ist, das nicht nur den eigenen Interessen des Besitzers dient, sondern ganz Seefeld als Fremdenverkehrsplatz zur Ehre gereicht, und gewiss geeignet ist, zahlreiche Gäste, die ein bestimmtes Maß von Ansprüchen mitbringen, nach Seefeld zu ziehen. Es ist ja klar, [...] dass die Möglichkeit in einem modernen Sporthotel Unterkunft zu finden auf manche Kreise besondere Anziehung ausübt.*“¹⁰ Wie aus dem Text hervorgeht, wurde Mazaggs verkämpferische Gestaltung des Gasthofs vom Verfasser des Texts durchaus als anregendes



touristisches Potential für die Entwicklung des exklusiven Fremdenverkehrsort gesehen. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte erfuhr diese Haltung allerdings eine entscheidende Wandlung und wird von gegenwärtigen Touristikern nicht mehr rundweg geteilt.

Gezielte Kontrapunkte

Der Entwurf Mazaggs bezieht seinen Reiz maßgeblich vom raffiniert in Szene gesetzten Spannungsverhältnis von urbanen und ländlichen Bauformen. In einfacher, geometrischer Formsprache schließt er den dominanten, langgestreckten Hauptbaukörper mit einem turmartigen Kubus ab, wodurch dem provinziell angehauchten Charakter des leicht konvex gekrümmten Zimmertrakts eine städtische Komponente entgegengesetzt wird. Das langgezogene Pultdach und der prägnante, platte Dachabschluss des vertikalen Volumens ergänzen sich harmonisch zu einem zeitgenössischen, der Landschaft verbundenen Hotelbau. Dabei unterstreicht die horizontale Holzschalung des 2. Obergeschosses die Interaktion zwischen liegenden und stehenden Baukörpern und trägt daneben zur optischen Gliederung der Hauptansicht bei. Das Vorspringen einzelner Fassadenteile steigert die Plastizität des Baukörpers und markiert räumliche Übergangszonen, wobei eine vorgelagerte, durch einen kurzen Treppenaufgang erschlossene Terrasse die Sockelzone des Gebäudes bildet. Zu einem Fensterband zusammengefasste und weit nach unten gezogene Fensterflächen im Erdgeschoss ermöglichen dem Gast großzügige Ausblicke in die Landschaft und vermitteln ein angenehm offenes Raumgefühl in den Gesellschaftsräumen (Hotelhalle, Speisesaal), während die typisch ländliche Lochfassade der Obergeschosse auf die verstärkte Privatheit der Schlafräume verweist. Die Innenraumgestaltung vermittelt eine gestalterische Entschlossenheit, die kennzeichnend für das Architekturverständnis der neuen Generation scheint. Ähnlich Baumann beschränkte sich Mazagg nicht nur auf die Gestaltung architektonischer Ausschnitte wie Türblätter, Leuchten und Handläufe, sondern entwarf auch das gesamte bewegliche Mobiliar für Hotelhalle, Speiseraum und Gästezimmer.¹¹



<< Abb. 12.2
< Abb. 12.3
Siegfried Mazagg,
Hotel „Berghof“,
Seefeld
(1930)

Mazaggs Entwurf bezieht seinen Reiz maßgeblich vom raffiniert in Szene gesetzten Spannungsverhältnis urbaner und ländlicher Bauformen.

Prestigehunger

Welche Begleitumstände dazu führten, dass der architektonischen Gestaltung der Nordkettenbahn plötzlich eine derart starke Bedeutung zugemessen wurde, ist nicht restlos geklärt.¹² Fest steht allerdings, dass die anfänglichen Entwürfe der ausführenden Firma Innerebner und Mayer gestalterisch nicht zu überzeugen wussten. Dabei gilt es zu bemerken, dass in dieser Planungsphase (März bis Juli 1927) unter anderem Siegfried Mazagg eingebunden war, der neben seiner freiberuflichen Tätigkeit als Angestellter bei besagter Baufirma beschäftigt war. Doch im Gegensatz zum drei Jahre später realisierten Hotel Berghof lassen diese Arbeiten eine ausgefeilte Auseinandersetzung mit der Landschaft vermissen und sind mehrheitlich von städtischer Disposition. Die urbane Interpretation der Bauaufgabe mag teilweise mit der zu jener Zeit erst vage geklärten Frage der Anbindung zusammenhängen, da sowohl das stadtnahe Löwenhaus, als auch die periphere Hungerburg als Standort für die Talstation ins Auge gefasst wurden. Daneben war die strukturelle Entwicklung des Hungerburgplateaus noch ungewiss, konnte dieses doch entweder als integraler Stadtteil oder als städtische Randzone betrachtet werden.¹³ Nicht zuletzt aufgrund dieser landschaftlich und (stadt) räumlich noch zu vertiefenden Lösungsvorschläge, entschied sich die Stadt Innsbruck schließlich zur Ausschreibung eines Architekturwettbewerbs. Da zur selben Zeit in unmittelbarer Nähe ein ähnliches Seilbahnprojekt zur Erschließung des Patzschkofels vorangetrieben wurde, spricht aus dem plötzlichen Einvernehmen über eine architektonisch ansprechende Gestaltung wohl auch ein wenig der Ehrgeiz, das Konkurrenzprojekt auf der gegenüberliegenden Talseite zu überflügeln. Zudem befand sich das noch junge Österreich gerade in einer Phase der Identitätsfindung. Der zu einem Rumpf verkommene Vielvölkerstaat musste sich nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg erst neu definieren, die Umgestaltung der „Donaumonarchie“ zur „Alpenrepublik“ hatte erst begonnen, wobei dem touristisch attraktiven und aktiven Tirol eine entscheidende Rolle zukam, die es auch baulich umzusetzen galt.¹⁴

Abb. 12.4 >
Siegfried Mazagg,
Talstation Hunger-
burg, Entwurf für In-
nerebner und Mayer
(nicht realisiert)

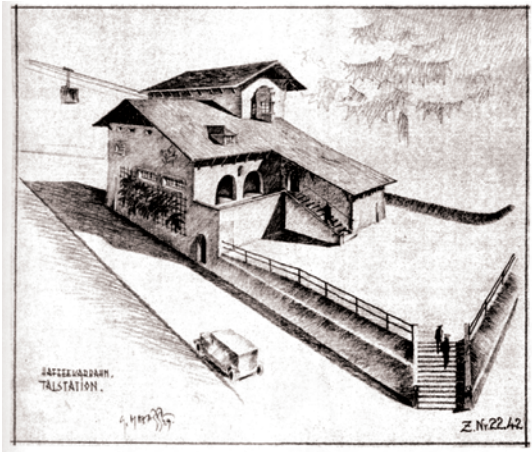
Die Arbeiten lassen
eine ausgefeilte Ausei-
nandersetzung mit der
Landschaft vermissen
und sind mehrheitlich
von städtischer Dis-
position.

Abb. 12.5 >
Bauernhaus in
Chiave, Cortina
d'Ampezzo

Logischer Übergang
der ruhigen Dach-
fläche in die bewegte
Hauptfassade.

Abb. 12.6 >
Abb. 12.7 >>
Clemens Holzmeister,
Hotel „Drei Zinnen“,
Moos bei Sexten,
(1930)

Widerspruchslose
Einpassung in die
kleinteilige Dorf-
struktur



Kampf den Kubaturbestien!

Die teils radikalen gesellschaftlichen und baulichen Umstrukturierungen des Alpenraums im Zuge des rasanten Tourismusaufschwungs führten zu einem Erstarken der Heimatschutzbewegung, die sich zum Ziel setzte diese stürmische Entwicklung zu entschärfen und in geregelte Bahnen zu lenken. In diesem Klima des wachsamten Aufbruchs war ein Aufeinanderprallen restaurativer Tendenzen mit zukunftsgerichteten Kräften nicht zu vermeiden, zumal dem Heimatschutz in Tirol die für Österreich einzigartige Funktion eines regulativen Organs im Bauverfahren zukam (Vgl. S.54). Rückblickend kann jedoch von einem fruchtbaren Dialog zwischen den beiden Richtungen gesprochen werden, da diese spezielle Konstellation die Herausbildung einer eigenständigen Tiroler Spielart der Moderne förderte, wenn nicht erst ermöglichte. Clemens Holzmeister fasste den Einfluss der Heimatschutzbewegung auf die Tiroler Baukultur bereits 1929 wie folgt zusammen: „Die Bestrebungen des Tiroler Heimatschutzvereins haben unleugbar, soweit es sich tatsächlich um den Schutz ererbter Kunst- und Kulturgüter Tirols handelt, größere positiv zu wertende Erfolge als irgendwo gezeigt.“¹⁵ Besonders Bauten für die rasch wachsende Tourismusindustrie stellten das landschaftsbezogene Bauen durch ihr scheinbar unstillbares Verlangen nach neuen Bettenkapazitäten vor eine sprichwörtlich massive Herausforderung. Holzmeister



war durchaus klar, welch heikle Bauaufgabe das Hotel in den Alpen darstellt. „Das Alpenhotel bereitet schon ob seiner besonderen Baumasse Verlegenheit bei der Einbindung ins Ortsbild.“ (Holzmeister, 1937)¹⁶ Doch gerade diese gestalterische Belastung löste jene poetische Eruption aus, die den modernen Hotelbau in den Alpen derart unverkennbar erscheinen lässt.

Volumen und Weisen

Eindrucksvoll manifestiert das Hotel „Drei Zinnen“ in Moos bei Sexten Holzmeisters spitzfindiges Spiel mit trägen Bauvolumina und traditionellen Bauweisen. Dabei nutzte er die direkte Hanglage des Gebäudes geschickt aus, um den wuchtigen Baukörper teilweise seiner Schwere zu berauben, wodurch eine widerspruchslose Einpassung in die kleinteilige Dorfstruktur erreicht wurde. Darüber hinaus erlaubten die topographischen Verhältnisse derart den Einschub des Hauptgeschosses auf halber Höhe des Bauwerks, wodurch die Erschließung des ausgedehnten Volumens erheblich vereinfacht wurde. Durch Fassadenrücksprünge, Laubenbögen und erkerartige Vorbauten gelang Holzmeister eine überaus plastische Ausbildung der großflächigen Talfront, was einer entspannenden Auflockerung des Gesamteindrucks gleichkommt. Die beiden Stirnseiten sind von einer deutlichen Axialsymmetrie gekennzeichnet, wobei das abschließende Satteldach dem geordneten System seinen finalen Nachdruck verleiht. Indem Holzmeister Anleihe an Bauformen nahm, wie sie etwa im nahegelegenen Belluno beheimatet sind, gelang ihm ein logischer Übergang der ruhigen



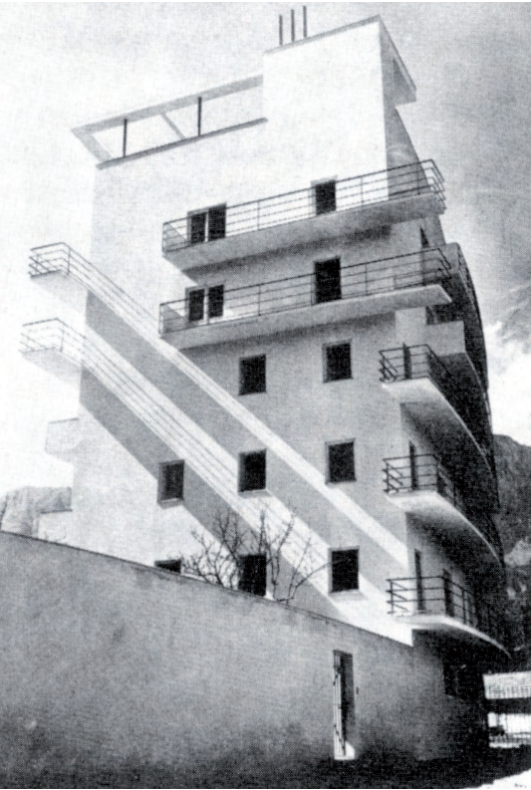
Dachfläche in die bewegte Hauptfassade. Wiederholt griff er bei der Gestaltung des „Drei Zinnen“ auf traditionelle Versatzstücke zurück, durch die ausgelassene Durchmischung dieser Regionalismen verpasste er dem Hotel jedoch einen erfrischend karikaturistischen Zug, ohne dabei in heimatliche Anbiederung zu verfallen.¹⁷

Naturmaßstab

Nicht immer kam es zu einer derart ausgewogenen Verständigung moderater und moderner Kräfte. Das subjektive Empfinden vorbildlich baulich umgesetzter Naturherrlichkeiten und vermeintlich persönlich motivierter Selbstherrlichkeiten war nur von einem schmalen Grat getrennt. Ein Ausbrechen aus kulturell vorgezeichneten architektonischen Schienen wurde mitunter als „Missachtung der Berge“¹⁸ interpretiert und der eiteln Architektenpersönlichkeit zugeschrieben. Dementsprechend bedachte der Architekt Josef Manfreda Lois Welzenbachers Kurhotel Seeber (Hall i.T. - 1930) mit folgenden Worten: „Aber unsere heutigen Bauschaffer sind offenbar schon so selbstüberhebend und durch die Ungunst der Zeit sensationslustig geworden, dass sie ihre Werke für schöner und wichtiger halten, als die Größe und Herrlichkeit der Natur.“¹⁹

Urbane Tendenzen

Welzenbacher, wie Taut ein Schüler Fischers in München, konzipierte mit seinem Turmhotel einen entschieden modernen Bau, der einen klaren



Bruch mit gängigen alpinen Modellen darstellte. Mit derselben Entschlossenheit negierte er Loos' „Regeln für den, der in den Bergen baut“²⁰ und installierte entgegen seinen Maximen die Vertikale im Gebirge. Dabei stellt der leicht geschwungene Baukörper mit seinen sechs Geschossen bestimmt kein Bauwerk ausufernder Dimension dar, sondern gewinnt erst durch seine gezielte Gestaltung optisch an Höhe. Die weit auskragenden Balkone vermitteln das Gefühl einer sich nach oben schraubenden Bewegung, die durch ein faszinierendes Licht-Schatten Spiel sonniger Tage ein zusätzliches Moment erfährt und das Bauwerk derart elegant in den Gebirgshimmel ragen lässt. In seiner Frische stellte Welzenbachers unkonventioneller Ansatz für die Tiroler Tourismusarchitektur ein beachtliches Novum dar und bereicherte das landschaftsbezogene Bauen durch die Dachterrasse als neugewonnenes Niveau in der Natur²¹ um eine anregende Komponente. Dabei gilt allerdings zu beachten, dass Hall i.T. nicht einen alpinen Fremdenverkehrsort im klassischen Sinne darstellt, sondern einen annähernd städtischen Charakter besitzt. Ein Vergleich mit anderen Gebirgshotels jener Jahre lässt sich somit nur bedingt anstellen. Nennenswert sind in dieser Hinsicht die beiden an patrizische Geschlechtertürme erinnernden Hotels „La Torre“ (1932) und „Duchi d'Aosta“ (1934) des Italieners Vittorio Bonadè-Bottino in Sestriere, die, zwar nicht ihrer rationalistischen Grundhaltung wegen, so doch in ihrer urbanen Attitüde, Ähnlichkeiten zu Welzenbachers Turmhotel Seeber erkennen lassen.



<< **Abb. 12.8**
Lois Welzenbacher,
Kurhotel „Seeber“,
Hall i.T. (1930)

< **Abb. 12.9**
Vittorio Bonadè-
Bottino,
Hotel „Duchi
d'Aosta“ (links,
1934) und Hotel „La
Torre“ (rechts, 1932),
Sestriere

Gezeichnet von einer
ausgeprägt urbanen
Attitüde.

Abb. 12.10 >
Gio Ponti,
Sporthotel Valmar-
tello,
Paradiso del Ceveda-
le (1936)

Strikte Trennung un-
gleicher Besucher-
gruppen.

Abb. 12.11 >
Franz Baumann,
Nordkettenbahn,
Innsbruck
(1927/1928)

Der sportlich moder-
ne Gast als mensch-
licher Maßstab im
Entwurfsprozess.

Abb. 12.12 >
Kurhotel Seeber

Die Dachterrasse
als neugewonnenes
Niveau in der Natur:
Bereicherung des
landschaftsbezogenen
Bauens um eine anre-
gende Komponente.

**Im Spreizschritt der Moderne
entgegen**

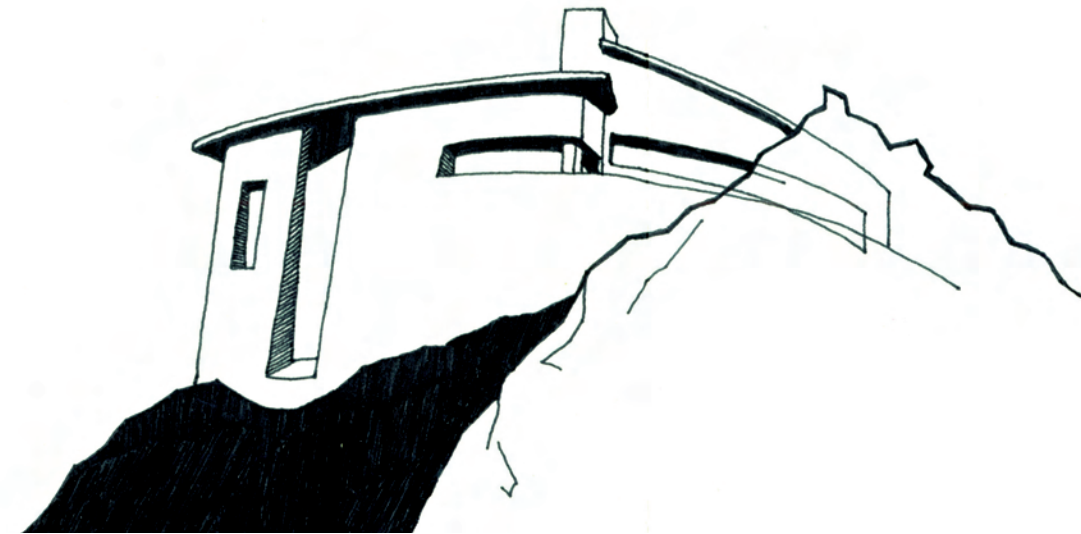
Im Spannungsbogen der alpinen Tourismusar-
chitektur jener Jahre reihen sich Baumanns Bei-
träge in ihrer regional gefärbten Interpretation des
Neuen Bauens im Wirkungsbereich Holzmeisters
Koketterie mit traditionellen Bauformen und Wel-
zenbachers Leidenschaft für dezidiert moderne
Formensprachen ein. Scheinbar mühelos schaffen
seine Entwürfe den Spagat zwischen bäuerlicher
Mimik und moderner Positur, indem sie zwar regio-
nale Bauformen aufgreifen, diese aber nicht unre-
flektiert wiedergeben, sondern das ihnen zugrun-
de liegende Webmuster zeitgemäß weiterspinnen.
Baumann unterzog sowohl moderne, als auch tra-
dierte Prinzipien einer kritischen Prüfung, um ein
formales Bündel zu schnüren, das die Bauaufga-
be in ihrer Gesamtheit zu lösen vermochte. Dem
Flachdach als Postulat der Neuzeit kam im Hoch-
gebirge keine Berechtigung zu: „Denke nicht an
das Dach, sondern an den Regen und Schnee.“ (A.
Loos, 1913)²² Geneigte Dachflächen hatten sich
in den rauen klimatischen Verhältnissen dage-
gen bestens bewährt. Schützend zog Baumann
das Pultdach des Seegrubenhotels im Norden tief
nach unten, öffnete gleichzeitig die Südfront weit
zur wärmenden Sonne. Denn der Hygienediskurs
jener Jahre hatte für Baumann auch oberhalb der
Baumgrenze seine Gültigkeit nicht verloren. Dem
Besucher auf der Seegrube sollte reichlich Licht,
Luft und Sonne geboten werden. Dabei orien-
tierte sich Baumann am menschlichen Maßstab
des modernen, sportlichen Gasts, wobei er auch
hier überkommene Strukturen ruhen ließ. Wäh-
rend andere Bauten jener Jahre noch an einer
strikten Trennung der ungleichen Besuchergrup-
pen festhielten – wie etwa Gio Ponti beim Spor-
thotel Valmartello (Paradiso del Cevedale, 1936)
- konzipierte Baumann sein Berghotel weitgehend
ohne schichtspezifische Separatoren. Eine nähe-
re Betrachtung der Bauaufgabe unterstreicht die
Folgerichtigkeit dieser Entscheidung, erreichen
feine Oberschicht und verschwitzte Bergsteiger
die Seegrube doch bereits Schulter an Schulter in
derselben Gondel.²³

Neue Aspekte der Natur

Ähnlich scharfsinnig ging Baumann bei der
Analyse des gerahmten Ausblicks vor. Durch das
leichte Zurücksetzen des Hotelkörpers schuf Bau-
mann Platz für eine windgeschützte Sonnenterrasse,
die einen ausgedehnten Blick in die Landschaft
erlaubt, die Aussicht aus den großzügig belichte-
ten Restaurationsbereichen in den ersten beiden
Geschossen jedoch ein wenig beeinträchtigt. Das
Fenster als stimulierenden Vermittler zur Land-
schaft und durchdringenden Regisseur des Fern-
blicks inszenierte er allerdings erst gute 300 Meter
höher. Baumann hatte das Potential der neuartigen
Bauaufgabe des hybriden Seilbahnhotels vollkom-



men erfasst und betrachtete die Bergstation auf
dem Hafelekar als räumlich abgelöste Aussichts-
kanzel der Seegrube, wobei die Endstation „in den
wilden Zipfelschrofen“²⁴ eine entrückte Ebene des
Berghotels, und insofern das Pendant zu Welzen-
bachers erobertem Niveau in der Natur darstellt. //



< Abb. 12.13
Bergstation Hafelekar

Die Bergstation auf
dem Hafelekar als
räumlich abgelöste
Aussichtskanzel der
Seegrube und insofern
das Pendant zu Wel-
zenbachers erobertem
Niveau in der Natur.

ANMERKUNGEN:

- 1 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann*, Wien–Bozen 1998, S.15.
- 2 Ebd., S.15.
- 3 Schirren, Matthias: *Bruno Taut: Alpine Architektur*, München 2004, S.6f.
- 4 Thoenes, Christof (Hrsg.): *Architekturtheorie*, Köln 2006, S.457.
- 5 Ebd., S.457.
- 6 Schirren, Matthias: *a.a.O.*, S.14.
- 7 Loos, Adolf: *Regeln für den, der in den Bergen baut*, in: *Der Brenner*, hrsg. Von Ficker, Ludwig, IV. Jahr, Heft 1, S.40 Innsbruck 1913.
- 8 Moroder, Joachim/Peter, Benno: *Hotelarchitektur*, Innsbruck 1993, S.10.
- 9 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, Wien–Bozen 1998, S.37.
- 10 Moroder, Joachim/Peter, Benno: *a.a.O.*, S.101f.
- 11 Ebd., S.100.
- 12 Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.102.
- 13 Ebd., S.97.
- 14 Hölz, Christoph: *Hans Feßler und die Patscherkofelschwebebahn 1927/28*, in: *Tiroler Heimatblätter*, Jg. 82, Heft 1, Innsbruck 2007, S.4ff.
- 15 Holzmeister, Clemens: *Die Seilbahnstationen der Nordkettenbahn bei Innsbruck*, in: *Bau- und Werkkunst*, hrsg. Zentralvereinigung der Architekten Österreichs, V. Jahr, Wien 1928-19, S.103.
- 16 Salcher, Wolfgang: *Es gibt wichtigeres als den Stil. Ein Interview mit dem Hotelplaner Karl Landauer*, in: *turrisbabel*, Nr. 69, Heft 03/2006, Bozen 2006, vgl.: Holzmeister, Clemens: *Clemens Holzmeister - Bauten, Entwürfe und Handzeichnungen*, Salzburg 1937.
- 17 Moroder/Peter: *a.a.O.*, S.114.
- 18 Manfreda, Josef, in: *Tiroler Heimatblätter*, 1931, vgl.: Leuschel, Klaus: *Vom Inntal ins Hochgebirge*, in: *archithese*, Jg. 35, Heft 03/2005, Sulgen 2005.
- 19 Ebd.
- 20 „Die Ebene verlangt eine vertikale Baugliederung; das Gebirge eine horizontale.“ Loos, Adolf: *a.a.O.*, S.40.
- 21 Bliem, Ernst: *Lois Welzenbacher, 1889 - 1955*, Innsbruck 1990, Seite 126.
- 22 Loos, Adolf: *a.a.O.*, S.40.
- 23 Schlorhauser, Bettina: *a.a.O.*, S.161.
- 24 Holzmeister, Clemens: *a.a.O.*, S.113.

Bauen mit System

Suggestionen des suggestiven Baumann



„Wäre ich in Holland geboren, würde ich Fischer malen.“ (A. Egger-Lienz)¹

Dieser Ausspruch aus dem Munde eines Mannes, der wie kein Zweiter vermochte das erdig Tirolerische auf monumental expressive Bilder zu bannen, verdeutlicht auf prägnante Weise, wie sehr sich das kulturelle Umfeld im künstlerischen Schaffen eines Menschen niederschlägt. Die zivilisatorische Umwelt spannt dabei einen Rahmen auf, der vom Künstler kraft seiner natürlichen Disposition und subjektiven Erfahrungen individuell ausgefüllt wird. Einprägsam gelang Baumann die Vermengung genuiner Begabung mit resorbierten Fertigkeiten zu jener kulturell klar umrissenen Einheit, die seinen Bauten insgesamt eine unverkennbar persönlichen Note verleiht. Sein ausgeprägtes illustratives Talent unterstützte ihn dabei in der Übersetzung traditioneller Formensprachen in abstrahierende Ausdrucksebenen, sein geschultes Auge erkannte Schnittpunkte mundartlicher Bauweisen mit modernen Bekenntnissen.

Abstrakte Lesearten alter Leit-motive

Das uralte Motiv des Kamins als Mittelpunkt des Hauses, im wärmenden Kachelofen der Bauernstuben mannigfach manifestiert, erhob er mit einfachsten Mitteln, ästhetisch jedoch äußerst reizvoll, zu einem ausdrucksstarken, zentralen



<< **Abb. 13.1**
Franz Baumann,
Landhaus Zach,
Reith bei Seefeld
(1932)

< **Abb. 13.2**
Franz Baumann,
Haus Holzmann,
Innsbruck-Saggen
(1936)

Bauliche Ausformulierung der Idee des Kamins als Mittelpunkt des Hauses.

Element seiner Gestaltungspose. Neben den drei Stationen der Nordkettenbahn kennzeichnet die markante Ausformulierung des Kamins auch die Physiognomie diverser Einfamilienhäuser, wobei der Abzug meist den markierenden Part in der gesamtkompositorischen Partitur einnimmt. Blendend zelebrierte Baumann das Spiel mit der profiliert archaischen Komponente des Heims im Entwurf des Landhaus Zach (1932), an dem sich die fundamentale Stellung der wärmenden Feuerstelle in Regionen rauen Klimas baulich ablesen lässt. Aus einem massiven Sockel geht der klar akzentuierte Kaminfeiler auf, sanft umschmiegt, ja beinahe umschlungen vom Holzriegelbau der oberen Geschosse. Dabei beeindruckt das Gebäude in seinem reinen Gepräge durch die reduzierten Gestaltungsattribute die Baumann genügten, um ein vergilbtes Thema der alpinen Architektur von Neuem mit stechender Intensität aufzuladen. Derselbe eingängige Leitgedanke liegt der Innenraumkonzeption des Haus Holzmann (1936) zugrunde. Zwar lässt sich die Idee des Kamins als Ursprung des Hauses nicht am äußeren Erscheinungsbild des sachlichen Objekts ablesen, doch wird der Mittelpunkt im Inneren deutlich durch einen schlichten, würfelförmiger Ofenblock bezeichnet, um den sich der stark kubische Baukörper entwickelt. Die getäfelte Stube, mit ihrem auserlesenen Mobiliar als Gesamtkunstwerk der Möbelbaukunst und als Vermittler zwischen internationaler Architektur

Abb. 13.3 >

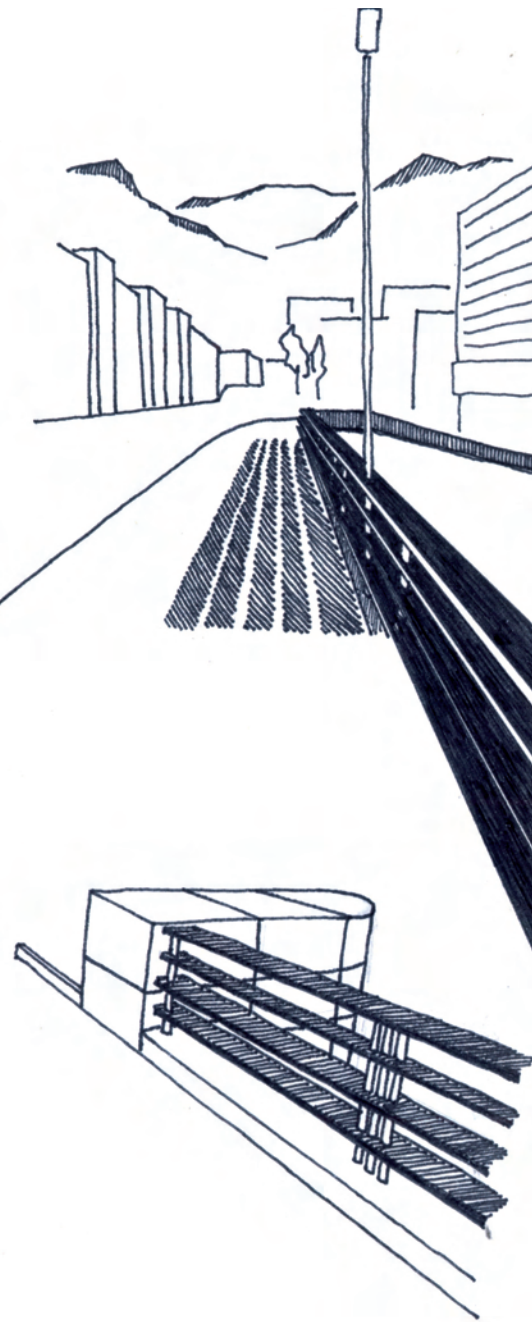
Franz Baumann,
Universitätsbrücke,
Innsbruck
(1930/1931)

Baumann bediente sich beim Entwurf zwar derselben Grundprinzipien wie beim Terrassengeländer für das Restaurant auf der Seegrube, die erzielte Wirkung ist trotzdem vollauf verschieden.

Abb. 13.4 >

Franz Baumann,
Nordkettenbahn, Mittelstation Seegrube
(1927/1928)

Die Einbindung eines im Grunde deckungsgleichen Systems in unterschiedliche Milieus.

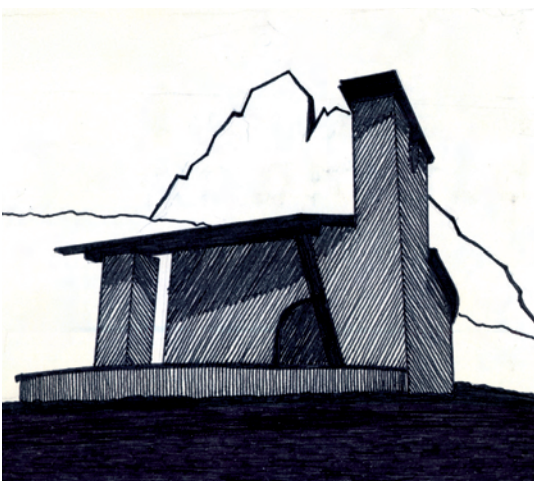


und regionalem Modell zu betrachten², fördert die Kontrastwirkung des in reinem Weiß gehaltenen Kamins. Dieser definiert entlang seiner Breite in Verbindung mit dem hinteren Raumabschluss eine geschützte, klar definierte Ruhezone, die in ihrem wohligen Kolorit eine abstrakte Interpretation der bäuerlichen Ofenbank darstellt.

Anpassungsfähig im Maßstab

Anhand derartiger transparenter Transformationen trug Baumann zur Lockerung starrer Regionalismen und rigider Schablonen bei, ohne dabei jedoch das kulturelle Stützwerk zu schwächen. Im Laufe weniger Jahre entwickelte er eine Reihe von einfachen Gestaltungselementen, die er wiederholt in seine Arbeiten einfließen ließ und kennzeichnend seine Urheberschaft bekräftigten. Wie bereits in einem früheren Kapitel angedeutet (Vgl. S.61), arbeitete Baumann die vertikalen Volumina der kompositorischen Kaminelemente bevorzugt aus flächigen Fassadenpartien heraus. Die Dachhaut wird dabei nicht durchstoßen, vielmehr wird sie vom Abzug lediglich in harmonischem Gleichgewicht tangiert, was dem Betrachter ein beruhigendes Ineinandergleiten der dominanten Waagrechten in die antithetische Senkrechte vermittelt. Grandios verstand Baumann dieses Spiel in den unterschiedlichsten Bauaufgaben in Szene zu setzen. Ob es sich dabei um großvolumige Anlagen wie die Seegrubenstation, um bescheidene Wohnhäuser (Landhaus Zach) oder um kleinteilige Baueinheiten handelte, schien für ihn unwesentlich zu sein. Als Beispiel letzterer Gruppe sei die Bergkapelle Monte Pana genannt, welche 1935 in unmittelbarer Nähe zum gleichnamigen Sporthotel (1930) errichtet wurde. Der Glockenturm scheint der äußeren Hülle des Bethauses regelrecht zu entspringen, dennoch unterstreicht die ruhige Fassadenentfaltung den sakralen Charakter des Gebäudes.

Doch nicht nur den Sprung zwischen differierenden Maßstäben schaffte Baumann mit Leichtigkeit, auch die räumliche Integration in ungleiche Milieus stellte für ihn kein Problem dar. So bediente er sich bei der Gestaltung der Brüstung für die Universitätsbrücke zwar derselben Grundprinzipien wie beim Terrassengeländer für das Restaurant auf der Seegrube, die erzielte Wirkung ist trotzdem vollauf verschieden. In beiden Fällen bilden horizontal gelagerte, platte Füllelemente die Absturzsicherung, die Materialwahl (Eisen bzw. Holz) verweist jedoch deutlich auf städtische und naturhafte Umgebung. Während die Universitätsbrücke in ihrer Durchlässigkeit mit dem Fluss des Stadtverkehrs korreliert, bildet die Terrassenbrüstung durch ihre erhöhte Lage einen visuelle Schirm zwischen Restaurant- und Sonnenterrasse. Die geschickte Ausnutzung des Blickwinkels ermöglichte dergestalt die Einbindung eines im Grunde deckungsgleichen Systems sowohl im öffentlichen, als auch im halböffentlichen Raum.



Systembaukunst

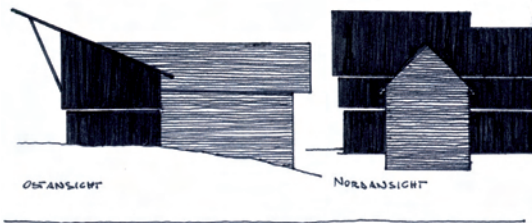
Wenngleich Baumann gewisse Schnittmuster immer wieder in seine Entwürfe einarbeitete und rigoros an ihnen festzuhalten schien, sind sie dennoch nicht als Ausdruck einer dogmatisch-imitatorischen Architekturauffassung zu sehen. Trotz ihrer repetitiven Konturen funktionieren sie keineswegs als isolierte, unnachgiebige Schemata eines festgefahrenen Gedankengebäudes, jedoch als integraler Bestandteil einer bündigen Formation. Entsprechend E. Canettis Überlegungen zur Ordnung im Modell ist Baumanns Handschrift insofern als Geste einer architektonisch modellhaften Konzeption zu betrachten. Denn das Modell als Nachbildung des Ganzen in verkleinerter Form setzt sich nicht aus Einzelstücken zusammen, sondern ist im Inneren durch eine gemeinsame Struktur verbunden.³ Im Gegensatz zum Kopisten verliert sich der Schöpfer niemals in der Betrachtung und Reproduktion von Teilen, ohne jemals des Ganzen ansichtig zu werden: „Der Schöpfer [...] vermag mit Blick auf das Ganze auch ein adäquates Abbild des Ganzen zu erschaffen – und zwar in “Systembaukunst”, also in Form eines Modells.“⁴

In weiterer Konsequenz stellten Baumanns eigene Entwürfe nicht nur eine Folge abstrahierter, untereinander verknüpfter Bestandteile jener Systembaukunst dar, sondern wurden selbst zu Bausteinen ebendieser. Mit dem in zahlreichen Zeitschriften publizierten⁵ Sporthotel Monte Pana (1930) schuf Baumann ein solides Grundmodell des modernen Berggasthofs, dessen gestalterische Einflussnahme sich an Generationen von alpinen Tourismusbauten erahnen lässt. So scheint der aufgesockelte, langgezogene Baukörper mit dem markant abgestrebt Pultdach seinen Nachhall etwa in G.L. Montalcinis Villa Ballarini (1947), im Silvretahaus auf der Bielerhöhe (Untertrifaller/Hörburger – 1992), oder in Carlo Mollinos Schlittenseilbahnstation Lago Nero (1946/47) gefunden zu haben, welcher in diesem Zusammenhang näher Aufmerksamkeit gewidmet sei.

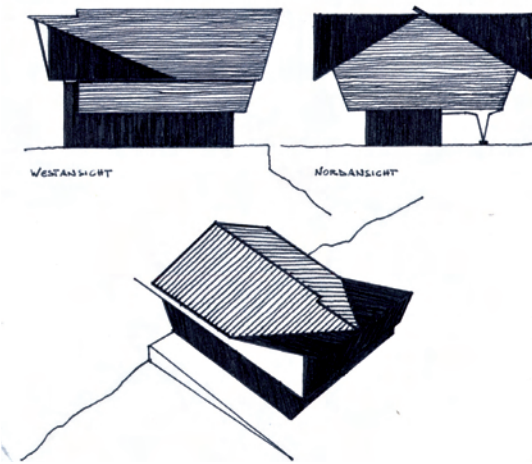
Lago Nero vs. Monte Pana

Ein Vergleich der beiden Bauten auf den Grödnertal Almweiden, bzw. im piemontesischen Sauze d'Oulx lässt schnell formale Parallelen erkennen, verweist aber im selben Moment deutlich auf die unterschiedliche Prägung ihrer Autoren. Sowohl Baumann, als auch Mollino entwickelten ihren Entwurf im stimulierenden Spannungsfeld lokaler und moderner Bauformen. Ausgehend von einer bestehenden Schutzhütte spannt sich der langgezogene Komplex Baumanns in einem leicht konkaven Schwung auf einer ausgedehnten Almfläche zum beeindruckenden Panorama der Langkofelgruppe hin auf. Derart bildet das raumauffangende Gebäude durch seine direkte Lage an der Hangkante und in Verbindung mit dem angrenzenden Wald die Wurzel eines stark zonierten Umfeldes.⁶ Die rechtwinkelige Angliederung an den Altbestand verkörpert im übertragenen Sinn Baumanns geschickte Verknüpfung moderner Typologien mit traditionellen Mustern, die unmissverständliche Verschneidung der abweichenden Dachformen zeugt anschaulich von einem neuen Landschaftsverständnis: Das schützende Dach der Zuflucht gewährenden Berghütte trifft auf das sich öffnende Pultdach des nach Sonne lechzenden Sporthotels.

FRANZ BAUMANN
SPORTHOTEL MONTE PANA (1930)



CARLO MOLLINO
STATIONE SLITTIVA LAGO NERO (1946-47)



< Abb. 13.5

Franz Baumann,
Kapelle Monte Pana,
St. Christina/Gröden
(1935)

Der Glockenturm scheint der äußeren Hülle des Bethauses regelrecht zu entspringen, dennoch unterstreicht die ruhige Fassadenentfaltung den sakralen Charakter des Gebäudes.

< Abb. 13.6

oben:
Franz Baumann,
Sporthotel Monte
Pana,
St. Christina/Gröden
(1930)

unten:
Carlo Mollino,
Schlittenseilbahnstation Lago Nero,
Sauze d'Oulx
(1946/1947)

Geschickte Verknüpfung schützender und öffnender Formensprache.

Abb. 13.7 >
Sporthotel Monte
Pana

Solides Grundmodell des modernen Berggasthofs, dessen gestalterische Einflussnahme sich an Generationen von alpinen Tourismusbauten erahnen lässt.

Abb. 13.8 >
Carlo Mollino,
Schlittenseilbahnstation Lago Nero,
Sauze d'Oulx
(1946/1947)

Abb. 13.9 >
Gino Levi Montalcini,
Villa Ballarini,
Salice d'Ulzio (1947)

Abb. 13.10 >
Untertrifaller - Hörburger,
Silvrettahaus,
Bielerhöhe (1992)



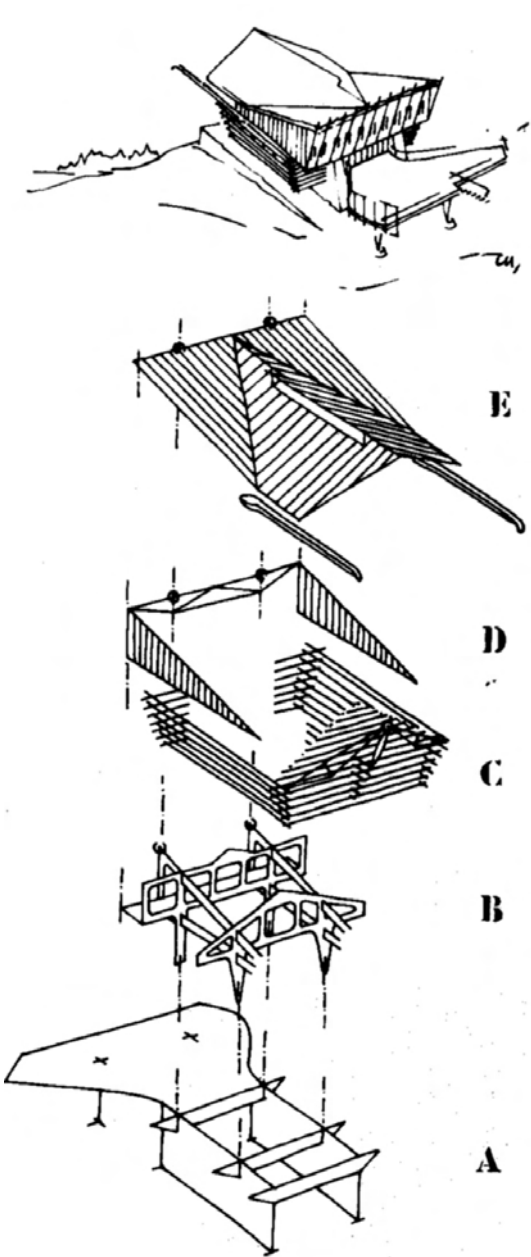
tels. Das Dach als Ausdruck einer graduellen Annäherung an die Natur hatte Baumann bereits drei Jahre zuvor beim Entwurf der Seegrubenstation gekonnt angewandt, wo aus dem weit nach unten gezogenen Sattel der die beiden Wagenhallen verbindenden Dachfläche die weit aufgerissene Auffahrt zum Hafelekar jäh hervorbricht.

Ambivalente Ansichten

Der bereits in einem vorherigen Kapitel genannte Turiner Architekt Carlo Mollino (Vgl. S.84), sich Zeit seines Lebens auf einem weiten Betätigungsfeld bewegend, griff bei der Gestaltung der Schlittenseilbahnstation in den italienischen Alpen ebenfalls auf dieses Prinzip zurück, vereinte traditionelle mit modernen Begriffen und suchte den Dialog zwischen öffnender und schützender Formsprache. Die Erscheinung der Nordfassade lehnt sich stark an regional gefestigte Bauformen an, die Südfassade findet ihre Entsprechung in Baumanns programmatischer Hauptansicht des Hotel Monte Pana. Im Gegensatz zu dessen an der Dachhaut scharf ablesbarem Übergang zweier Systeme vereinte Mollino jedoch beide Architekturen unter einer komplexen, zur Synthese gesteigerten, dreiflächigen Dachfigur. Derart gelingt es dem kompakten Baukörper immer wieder, den Betrachter durch ein suggestives Mienenspiel aufs Neue in seinen Bann zu ziehen und er vermag, ähnlich einer surrealistischen Plastik in all ihrer Ambivalenz, je nach Standpunkt seine Erscheinung chamäleonesk zu verändern.⁷

Alpine Färbung

In ihrer bewussten Interaktion mit der Landschaft artikulieren beide Bauwerke eindeutig die aktive Rolle ihrer Bedarfsträger. Bereits die Bezeichnung „Sporthotel“ zeugt von der neuen Gästeschicht, die sich nicht mehr nur auf ein kontemplatives Landschaftserlebnis beschränken wollte, sondern sich den athletischen Herausforderungen der Natur stellte (Vgl. S.48). Auch wenn die Feststellung mancher Autoren, dass es für einen des Skilaufs unkundigen Architekten tragisch sein müsse, in einem Wintersportgebiet ein Hotel mit angeschlossener Seilbahnstation zu projektieren⁸, etwas überspannt klingen mag und als Ausdruck des idealisierten Blicks eines alpinen Schwärmeriums gewertet werden kann, so war es beiden Baukünstlern sicher nicht von Nachteil, dass sie sich mit Leichtigkeit in alpinem Ambiente zu bewegen wussten. Als Kind des Karwendelmassivs war Baumann unmittelbarer Zeuge jener touristischen und gesellschaftlichen Neuorientierung innerhalb der stark vom Fremdenverkehr bedingten Gebirgsregionen und Mollino stellte in seinem vitalen Impetus den Prototypen des sportlich modernen Menschen dar, war er doch passionierter Pilot, begeisterter Rennfahrer, leidenschaftlicher Skiläufer und gar Autor einer beachtenswerten Skifibel.⁹



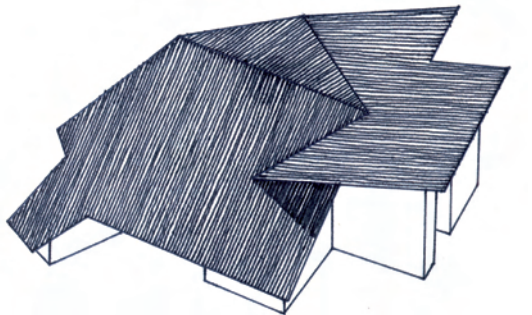
Deutliche Prägung

Dennoch vermögen diese sich zumindest ansatzmäßig überlappenden Grundfeste der beiden Künstlerpersönlichkeiten nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die durch ihre Hand entworfenen Bauwerke stark von einer ihrer ursprünglichen Prägung entsprungenen Schattierung gekennzeichnet sind. Evident manifestiert sich in Baumanns Entwürfen seine robust rurale Formation, die im Vergleich Mollinos schwungvoll städtische Züge eindringlich hervortreten lässt. Der massive Sockel wird partiell von schlanken Stützen abgelöst, die Verwendung traditioneller Handwerkstechniken und Werkstoffe steht

einem umhüllten Auskosten neuer Fertigungsverfahren und Materialien gegenüber. Denn nicht die kompakten Holzstämmе des Blockbaus bilden die tragende Struktur der Slittovia Lago Nero, sondern ein feingliedriges Stahlbetongerippe im Inneren des Gebäudes. Der skulpturale Bau in Sauze d'Oulx zeugt von einem frühen Kontakt des Turiners mit der Ingenieurskunst¹⁰, übt sich in der Verwendung neuer Konstruktionstechniken aber nicht in dominantem Gebaren gegenüber der Natur, sondern strebt nach einem gleitenden Nebeneinander. Wenngleich sich Mollinos urbane Dynamisierung des Themas maßgeblich von Baumanns besonnener Rustikalität unterscheidet, so überzeugen doch beide in ihrer vollkommenen Durchdringung regional vernakulärer Architekturen mit neuen Bauformen.

Flexibles Architekturmodell

Baumann hatte aufgezeigt, dass modernes Bauen in den Alpen keinesfalls einer Verneinung autochthoner Architekturen gleichkommt. Als Ausdruck des emanzipierten Professionisten unterlag es dem kritischen Blick des Architekten, zwischen tauglichen Leitbildern und leeren Traditionen zu differenzieren. Gemäß seinem ganzheitlichen Denken hatte er erkannt, dass die unreflektierte Verwendung aus dem Zusammenhang gerissener Regionalismen vielmehr deren Niedergang vorantreibt, denn ihren Fortbestand sichert. Durch geschickte Abstraktion etablierte er ein flexibles Architekturmodell, das erprobte Muster richtungsweisend in die Neue Zeit einzuweben vermochte und in seiner freisinnigen Ausformulierung zahlreichen Fachge-



< Abb. 13.11
Carlo Mollino,
Slittovia Lago Nero

Umhülltes Auskosten neuer Fertigungsverfahren und Materialien. Nicht die kompakten Holzstämmе des Blockbaus bilden die tragende Struktur der Schlittenseilbahnstation, sondern ein feingliedriges Stahlbetongerippe im Inneren des Gebäudes.

< Abb. 13.12
Auffahrt Sektion II
der Nordkettenbahn

Das Dach als Ausdruck einer graduellen Annäherung an die Natur.

< Abb. 13.12
Slittovia Lago Nero,
Seitensnaicht

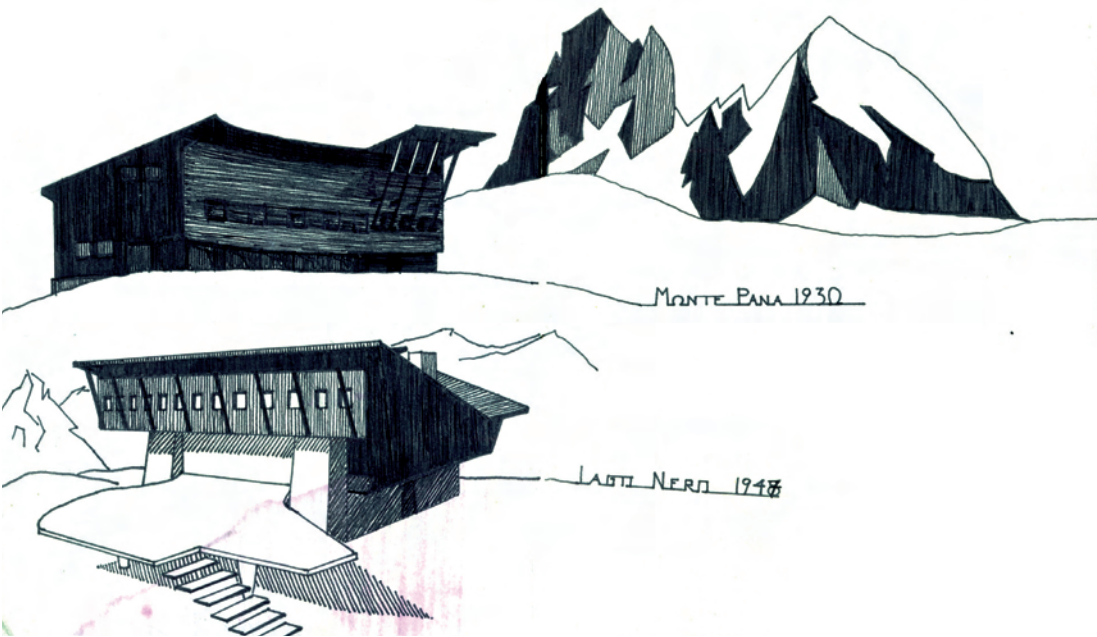
Komplexen, zur Synthese gesteigerten, dreiflächigen Dachfigur.

nossen als Basis für weiterführende Überlegungen zum Bauen in den Bergen dienen sollte. Denn in ihrer aufnahmebereiten Disposition war die Rohfassung seiner Architektur überaus offen für neue Inhalte. Mollino erfasste diese Aufforderung und bespannte Baumanns Modell, entsprechend seiner Prägung, mit einem dezidiert urbanen Bezug, die Eigenart des Ortes gierig aufsaugend. Dass sich diese neue Landschaftserfahrung bei manchem Zeitgenossen mitunter bis zur sinnlichen Klimax steigerte, gründet insofern maßgeblich auf Franz Baumanns anregendem Spiel seiner modernen Haltung mit regional gefärbten Perspektiven vor dem Hintergrund landschaftlicher Stimuli:

„Den gegenüberliegenden Wald ist die Orgie der herbstlichen Farben überkommen, ihn irr vergoldend bis dort hinunter, wo das Aufeinandertreffen mit dem heftigen Blau des Himmels geschieht. Weiter drüben, auf dem halb verschatteten Pizzo Quadro [2.793m, markante Bergspitze an der italienisch-schweizerischen Grenze; Anm.], erscheinen einige perlweiße Schneeflecken wie seltsame, schwingende Laken. [...] Das Radio überträgt ein modernes Musikprogramm: auf einem Haufen Bücher an der Lärchenwand gefällt ein abstraktes Bild Kandinskys in weißem Rähmchen... Warum plagen sich die Menschen so sehr in der Stadt?“¹¹ (M. Cereghini – Madesimo, Oktober 1946) //

ANMERKUNGEN:

- 1 Egger-Lienz, Albin. Zitat aus der Ausstellung: *Albin Egger-Lienz*, Leopold Museum Wien, 15.02.2208 – 22.06.2008.
- 2 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann*, Wien–Bozen 1998, S.162.
- 3 Wieprecht-Roth, Stefanie: *Die Freiheit in der Zeit ist die Überwindung des Todes*, Köln 2004, S.66.
- 4 Ebd., S.66.
- 5 Reichlin, Bruno: *Mollino in Bau und Schrift*, in: *Carlo Mollino baut in den Bergen*, hrsg. Architekturmuseum Basel, Basel 1991, S.9f.
- 6 Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *a.a.O.*, S.76.
- 7 Ebd., S.10.
- 8 Cereghini, Mario: *Costruire in montagna – architettura e storia*, Milano 1956, S.11.
- 9 Brino, Giovanni: *Carlo Mollino*, Milano 2005, S. 24, 43.
- 10 Architekturmuseum Basel, *a.a.O.*, ohne Seitenzahl.
- 11 Cereghini, Mario: *a.a.O.*, S.12. Originaltext: “L’orgia dei colori autunnali ha assalito il bosco qui di fronte, indorandolo pazzamente fin lassù dove avviene l’incontro con l’azzurro violento del cielo. Più in là, sul Pizzo Quadro mezzo ombrato, alcune macchie di neve bianchissime sembrano strane lenzuola oscillanti. [...] La radio svolge un programma di musica moderna: su un mucchio di libri contro la parete di larice fa bella mostra in una cornicetta bianca una riproduzione astratta di Kandinsky... Perché gli uomini si angustiano tanto nella città?”



Das Band auf dem Pult

Revitalisierung des Seegrubenhotels

Berggasthof Seegrube

Wie bereits in einem vorherigen Kapitel besprochen, wurde die Entscheidung für die Errichtung eines Berghotels auf der Seegrube erst relativ spät im Zuge eines zweiten Architekturwettbewerbs getroffen. Der erste, geladene Wettbewerb vom 1. August 1927 sah rein die Errichtung von Betriebsgebäuden für die Schwebeseilbahn vor, erst in einem weiteren Schritt kam es zur Ausschreibung einer zweiten, offenen Konkurrenz (17. August 1927), aus welcher Vorentwürfe für ein in unmittelbarer Nähe zur Mittelstation gelegenes Berghotel mit einem Kontingent von 30 Betten hervorgehen sollten.¹ Der Entschluss zur Aufhebung der baulichen Trennung zwischen Seilbahnstation und Berggasthof fiel erst nach Abschluss des 2. Wettbewerbs, wobei auch die Kubatur des Beherbergungsbetriebs deutlich reduziert wurde. Der Grund für diese Entscheidung liegt wahrscheinlich in wirtschaftlichen Überlegungen, welche einem von der Seilbahn räumlich getrennten Baukörper vor allem in der Wintersaison eine kostendeckende Auslastung absprachen.²

Gängige Standards

Wie bereits erwähnt (Vgl. S.67), konzipierte Baumann dafür einen etwas von der Hangkante abgesetzten, langgezogenen, viergeschossigen Baukörper, den er im rechten Winkel zum Maschinenhaus der Sektion I anschließen ließ. Die talseitige Südfassade öffnete er zur Sonne hin weit, das großflächige Pultdach im Norden ließ er hingegen schützend zu den weit emporragenden Felswänden des Karwendel abfallen. In den beiden unteren Geschossen befinden sich Gasträume, Wirtschaftsräume und Küche, wobei das Erdgeschoss den Tagesgästen und Bergsteigern vorbehalten war, das Obergeschoss hingegen den Hotelkunden diente. Gäste und Personalzimmer befinden sich in den oberen Geschossen, wobei im Dachgeschoss ein Matratzenlager untergebracht war. Den damaligen Standards gemäss, besaßen die Zimmer keine eigenen Nasszellen, sondern verfügten

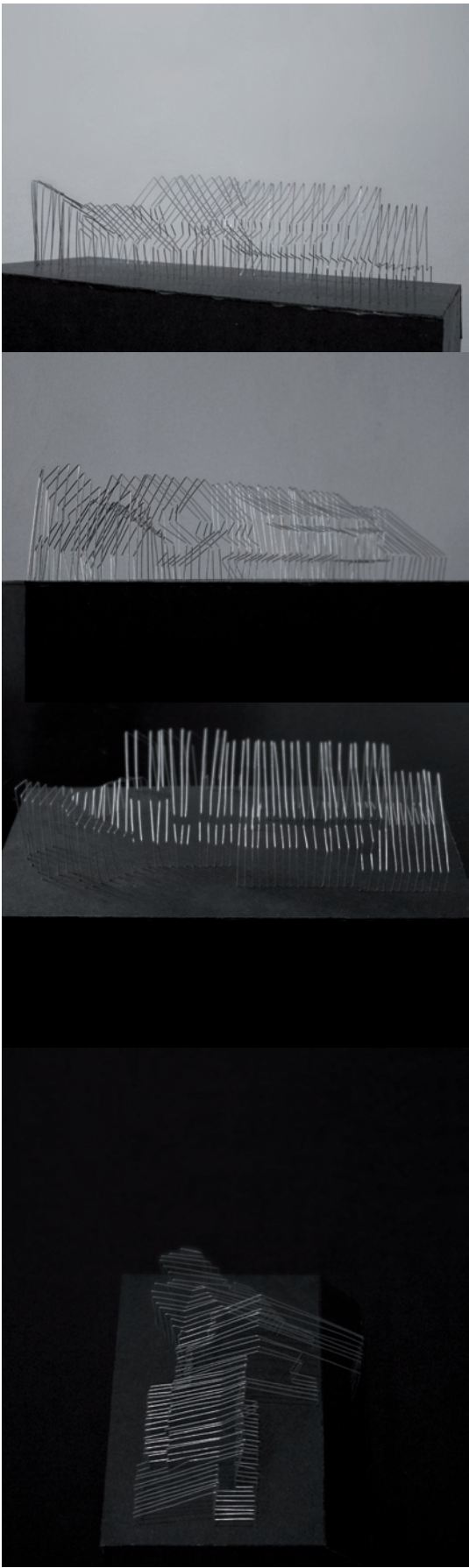
über ein gemeinschaftlich genutztes Badezimmer pro Etage. Eine Lösung, die den damaligen Verhältnissen durchaus entsprach, einige Jahrzehnte später aber bereits aufgrund der gestiegenen Nutzerbedürfnisse als struktureller Mangel empfunden wurde und so die Überlebensfähigkeit manch hochgelegener Hotelbetriebe stark bedrohte, wie das kürzlich abgerissene Hotel am Patscherkofel eindringlich aufzeigt. Dem Gasthof auf der Seegrube war es trotz dieser Unzulänglichkeit dennoch möglich, seinen Übernachtungsbetrieb aufrechtzuerhalten. Im Zuge der letzten Adaptierungs- und Rückführungsarbeiten wurden zwar Überlegungen zu einer Abstimmung auf gängige touristische Standards angestellt, doch sah sich die betreibende Gesellschaft (STRABAG) zu diesem Zeitpunkt nicht über eine solche Investition hinaus. Aufgrund von baupolizeilichen Auflagen musste die Vermietung der Zimmer 2005 schließlich endgültig eingestellt werden.³

Dachlandschaft

In meinem Entwurf machte ich es mir daher zur Aufgabe, das derzeit ungenutzten Bauvolumen auf der Seegrube in einen gastgerechten und funktionalen Apparat umzuformen, um die touristischen Qualitäten an einem der markantesten Punkte Innsbrucks wieder voll ausschöpfen zu können. Das Streben nach einer beständigen Steigerung der Kapazitäten schlug sich im bisherigen Lebenszyklus der Nordkettenbahn in zahlreichen strukturellen Änderungen nieder. Dabei gilt es zu bedenken, dass die Mittelstation ein technisch/touristisches Hybrid darstellt, und insofern in doppelter Weise stark schwankenden Einflussgrößen unterworfen ist. Ein Vergleich der heutigen Seegrubenstation mit historischen Aufnahmen aus den Anfangsjahren der Bahn macht schnell deutlich, in welchen Bereichen rigorose Eingriffe stattfanden. Dabei übte eine größere technische Nachrüstung der späten 50er Jahre maßgeblichen Einfluss auf das äußere Erscheinungsbild der Station aus (Vgl. S.71). An der Südfassade sticht die erweiterte

Abb. 14.1 >
Drahtmodell Mittel-
station Seegrube

Abstrahierte Darstel-
lung der bewegten
nordseitigen Dach-
landschaft.



Wartehalle zwischen den beiden Wagenhäusern merklich ins Auge, an der Nordseite hauptsächlich die stark nivellierte Dachlandschaft. In Bezug auf die nordseitigen Anpassungen kann im metaphori- schen Sinn von einer Verminderung der baukünst- lischen Dynamik zugunsten einer gesteigerten seilbahntechnischen Dynamik gesprochen wer- den. Des weiteren markieren die beiden parallel zu Hoteltrakt, bzw. Sektion II liegenden, sich sauber und klar von der originalen Bausubstanz abgren- zenden Zubauten die erfolgten Interventionen aus dem Revitalisierungsprozess 2006. Dabei kam es bergseitig durch die Addition des riegelförmigen Baukörpers zur Herausbildung einer neuen, mas- siven Sockelzone, wodurch die Gleichförmigkeit der ausgedehnten, planen Dachfläche nochmals an Intensität gewann.

Korrekturmaßnahmen

Unter diesen Voraussetzungen bot sich ein er- weiternder Eingriff in den oberen Geschossen an, zumal dadurch neben einer sinnvollen Nut- zung des Dachraums ein Aufbrechen der mono- tonen Dachlandschaft möglich war. Dabei war es mir wichtig, die von Baumann ursprünglich so stark in den Entwurf eingebundenen Vertikalen der Kamine erneut ausdrucksstarken Bestandteil der Komposition werden zu lassen. Zu diesem Zweck spannte ich ein schmales Lichtband von der westlichen Außenmauer knapp über dem äußeren Rauchfang bis zur Trennwand des Stations- gebäudes auf, wobei der zweite Schornstein den Abschluss bildet. Dabei werden die Kamine wieder in ihre ursprüngliche, leicht abgeschrägte Form gebracht, um mit der Neigung des Pultdaches in einen lebhaften Dialog treten zu können. Die be- stehende Gaupe wird abgetragen und durch das neue Fensterband ersetzt, welches die Kante der ausknickenden Dachfläche aufnimmt und sich so flüssig in die bestehende Formation einfügt. Durch ein leichtes Ansteigen in Ostrichtung kann die un- terschiedliche Dachneigung und der daraus resul- tierende Höhengsprung zwischen dem westlichen und dem zentralen Gebäudetrakt subtil überwun- den werden, wobei ein scheinbares Aufsteigen des Fensterbandes aus der bestehenden Dachhaut hervorgerufen wird. In der Höhenentwicklung folgt der schmale Dachstreifen dabei dem Verlauf des durch die neue Sockelzone verstärkt hervorgeho- benen natürlichen Geländes. Der durchlaufende Eingriff stellt zudem die optische Anbindung des westlichen Dachabschnitts wieder her, welcher infolge zahlreicher baulicher Änderungen aus der klaren Gliederung der Bauvolumina herausgeris- sen und seither eher als Zubau denn als integraler Bestandteil des Ganzen wahrgenommen wurde.

Klare Linie

Der inneren Erschließung folgend, erfährt die Fensterfläche etwa ab dem Zweiten Drittel der Länge einen sanften Knick, wodurch sie das letzte

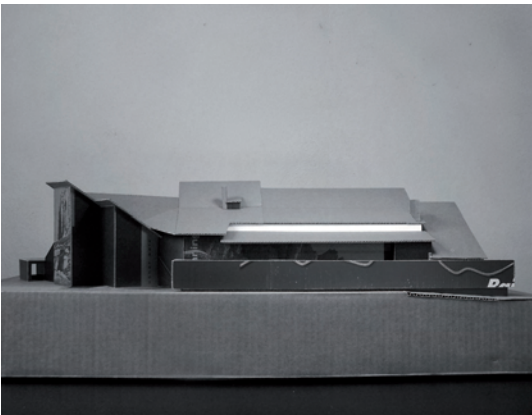
Drittel unter einem kleinen Dachüberstand leicht nach innen versetzt ausläuft Der durch den Hö- hensprung bedingten vertikalen Bewegung wird auf diese Weise ein horizontaler Impuls entge- gengesetzt, wobei das ausgewogene Zusammen- spiel beider in einer Dynamik der klaren Linien mündet. Dabei hängt die Intensität der Bewegung vom Standpunkt des Betrachters ab. Während die östliche Wange des langgezogenen Dachauf- baus einen statischen Eindruck vermittelt und der breite Kamin das Zurückweichen der Glasflächen verdeckt, erweckt ein Blick aus dem Bereich des Wagenbahnhofs der Sektion II ein viel lebendi- gerer Bild. Dabei lehnt sich der Entwurf an ein Gestaltungskonzept Baumanns an, der in seinem ursprünglichen Dachflächenszenario ebenfalls Zonen der Ruhe in bewegte Bereiche überfließen ließ. In der Dachdraufsicht, ein wichtiger Aspekt, der bei dieser Bauaufgabe nicht ausgeklammert werden durfte, fügt sich die Erweiterung durch ihre parallel zu den Überständen verlaufenden Dach- kante ruhig in die Anordnung ein und trägt zu einer ausgewogen Gliederung bei. Erst eine niedrigere Perspektive erweckt das Objekt wieder zum Le- ben – ein Effekt, der besonders bei einer Fahrt mit der Gondel vom Hafelekar zur Geltung kommt. Um neben der formalen Abgrenzung zwischen Alt und Neu auch einen klaren Schnitt in der Materialität zu vollführen, setzt sich der Aufbau konstruktiv aus einer mit sandgestrahlten Zementfaserplatten ver- kleideten Stahlkonstruktion zusammen. Diese Ma- terialwahl hebt sich einerseits klar von der Ori- ginalsubstanz des Baumann-Gebäudes ab, zeichnet sich andererseits durch eine Nähe zu den kürzlich errichteten Sichtbetonzubauten aus, wodurch eine unnötige Erweiterung des Materialkanons verhin- dert wird. Zudem erfüllt der hoch brandbeständige Werkstoff für die Stahlkonstruktion die Aufgabe des Brandschutzes.

Aufzug vorhanden

Um eine Erschließung aller Geschosse mit dem Lift zu ermöglichen, war es notwendig, den beste- henden Aufzug näher an die Südfassade zu ver- legen. Liftschacht und Nottreppenhaus nehmen ihren Ausgang nun im Schnittpunkt von Station und Gasthaus, zwischen Ausstieg von Sektion I und Eingang zum Restaurationsbereich. Der bis- her an dieser Stelle liegende Skiverleih bleibt nicht bestehen, bzw. wird ausgelagert. Um die Beher- bergungsgeschosse zu erreichen, durchstoßen die beiden vertikalen Erschließungselemente die Decke ins erste Obergeschoss im Bereich der Herren-Duschräume für Tagesgäste. Diese wer- den, wie auch die Damenduschen, mit den neu zu errichtenden Sanitärräumen im Dachgeschoss zusammengefasst. Durch die direkte Verbindung mit dem Aufzug lässt sich dieser Bereich auch von Tagesgästen bequem erreichen. Die WC Räume im ersten Obergeschoss werden in den Bereich des ehemaligen Aufzugschachts verlegt, was eine

< Abb. 14.2
Bestandsmodell

Bei den Revitalisie- rungsarbeiten 2006 kam es bergseitig durch die Addition des riegelförmigen Baukörpers zur He- rausbildung einer neuen, massiven So- ckelzone, wodurch die Gleichförmigkeit der ausgedehnten, planen Dachfläche nochmals an Intensität gewann.



< Abb. 14.3
Entwurfsskizzen

Sinnvolle Nutzung des Dachraums und Auf- brechen der mono- tonen Dachlandschaft. Die von Baumann ursprünglich stark in den Entwurf einge- bundenen Vertikalen der Kamine werden erneut zu einem aus- drucksstarken Be- standteil der Kompo- sition.

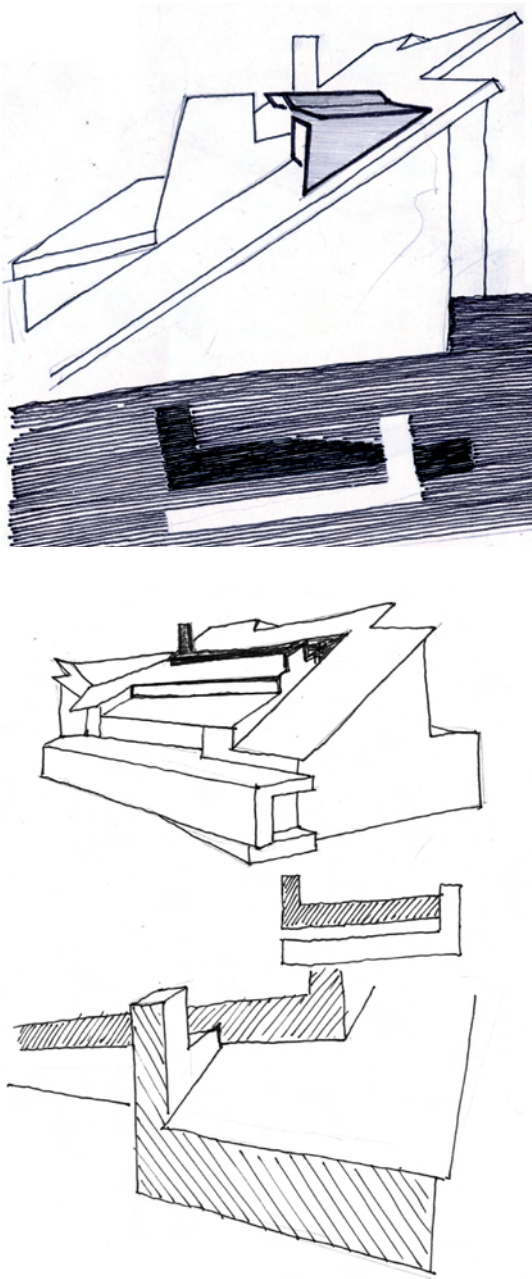


Abb. 14.4 >
Sandgestrahlte Zementfisarplatten

Das Material hebt sich einerseits klar von der Originalsubstanz des Baumann-Gebäudes ab, zeichnet sich andererseits durch eine Nähe zu den kürzlich errichteten Sichtbetonzubauten aus. Zudem erfüllt der hoch brandbeständige Werkstoff für die Stahlkonstruktion die Aufgabe des Brandschutzes.

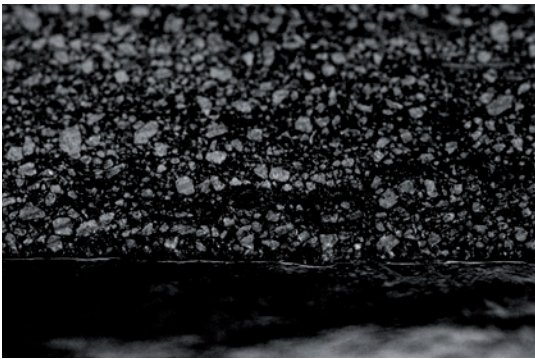
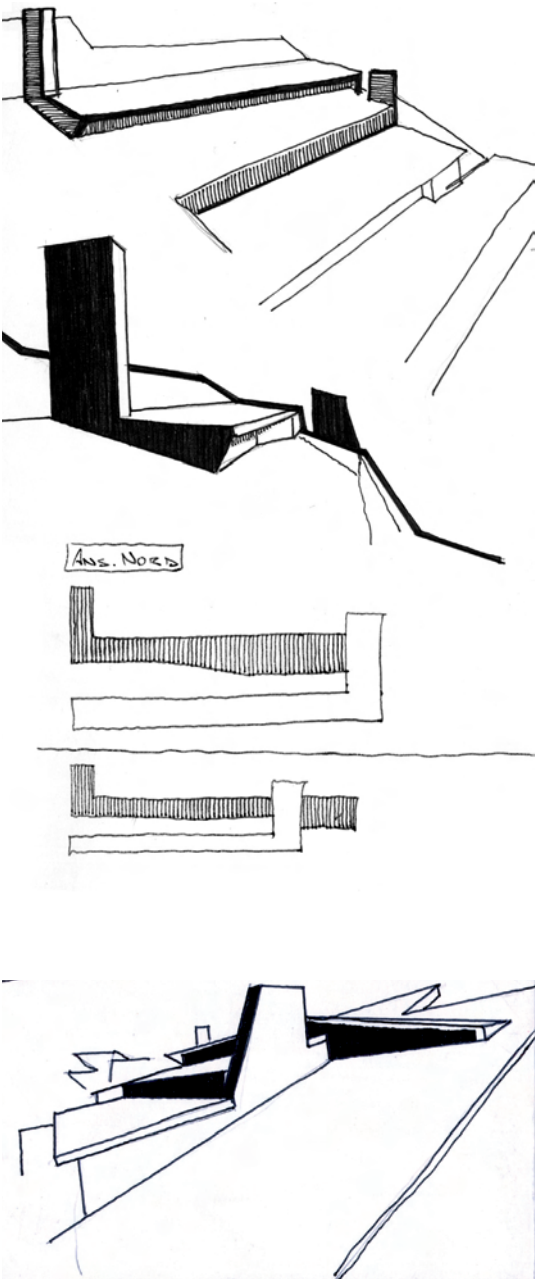


Abb. 14.5 >
Entwurfsskizzen

Der durchlaufende Eingriff stellt die optische Anbindung des westlichen Dachabschnitts wieder her, welcher infolge zahlreicher baulicher Änderungen aus der klaren Gliederung der Bauvolumina herausgerissen und seither eher als Zubau denn als integraler Bestandteil des Ganzen wahrgenommen wurde.



Reduzierung der Grundrissfläche sowohl des angrenzenden Büros, als auch des Aufenthaltsrums des Personals zur Folge hat. Diese Beschneidung wird allerdings durch die Auslagerung des Archivs in den ehemaligen Nasszellenbereich, sowie durch die Erweiterung des Aufenthaltsraumes zum Nottreppenhaus hin kompensiert. Derart wird eine Verfeinerung des Besucherstromes erzielt, da die WC Anlagen näher an den Restaurantbereich heranrücken und der Gast nicht mehr um die Ecke des schmalen Gangs geführt werden muss. Die Trennung zwischen Bahn- und Gast-Gangbereich bleibt erhalten.

Minimale Eingriffe

Um einen fließenden Aufgang vom Erdgeschoss über den Restaurantbereich zum Gästebereich zu schaffen, wird die bestehende viertelgewendelte Treppe zwischen erstem und zweitem Obergeschoss verbreitert. Das Steigungsverhältnis passt sich dabei der vorhandenen Treppe aus dem darunter liegenden Stockwerk an (15/34). Am Treppenausgang wird das Motiv der markanten Säulenbrüstung zitiert, jedoch mittels differierender Materialien als nachträglicher Eingriff kenntlich gemacht. Ursprünglich umfasste dieser Bereich des Hotels acht Gästezimmer, ein Personalzimmer, ein kleines Appartement sowie gemeinschaftlich genutzte Sanitärräume. Dabei betrug die Durchschnittsgröße eines Gästezimmers knapp 12 m². Damit jedes der neuen Zimmer über eine eigene Sanitärzelle verfügen kann, wird der Mittelgang etwas nach Norden gerückt, wodurch in den zur Hauptfassade hin orientierten Zimmern genügend Raum für den Badblock gewonnen werden kann. Die Zimmer im hinteren Hotelbereich werden hingegen um 90° gedreht, um eine Erweiterung in Längsrichtung zu ermöglichen. Größere Strukturelle Eingriffe werden auf diese Weise vermieden, da tragende Mauerwerksteile in den Zimmern als raumbildende Scheiben erhalten bleiben. Durch diese Form der Neubelegung ergibt sich eine Zusammensetzung aus 6 Doppelzimmern, einem Einzelzimmer und einem Personalzimmer. Dabei sind zwei Doppelzimmer etwas größer bemessen (25,41m² / 24,31m²), die restlichen vier weisen eine Durchschnittsfläche von 17,4m² auf (16,51m² / 16,98m² / 17,89m² / 18,27m²), Die Maße des Einzel- und Personalzimmers betragen 14,00m² bzw. 17,46m². Dem alpinen Charakter des Gasthofs gemäß sind die Zimmer mit dem Nötigsten ausgestattet, auf übermäßigen Luxus wird bewusst verzichtet. In der Innenraumgestaltung dominieren natürliche Materialien, als Fußbodenbelag ist ein Riemenboden vorgesehen. Satinierte Glaselemente lassen den Übergang in den Badbereich sehr transparent erscheinen, dennoch grenzt sich dieser durch die Verwendung von Naturstein klar vom restlichen Raum ab.

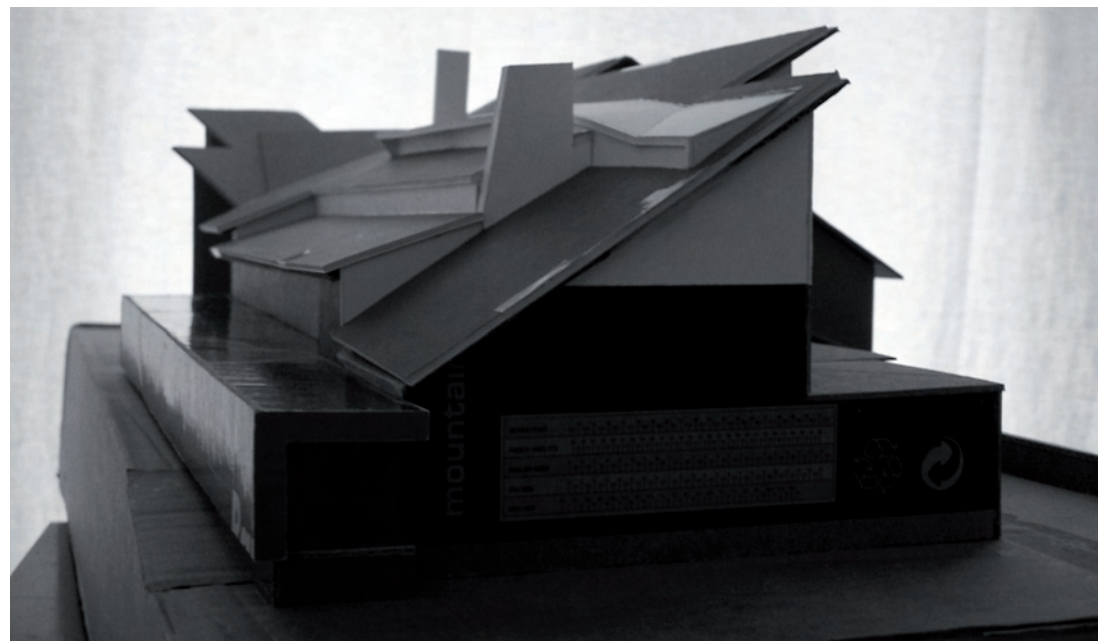
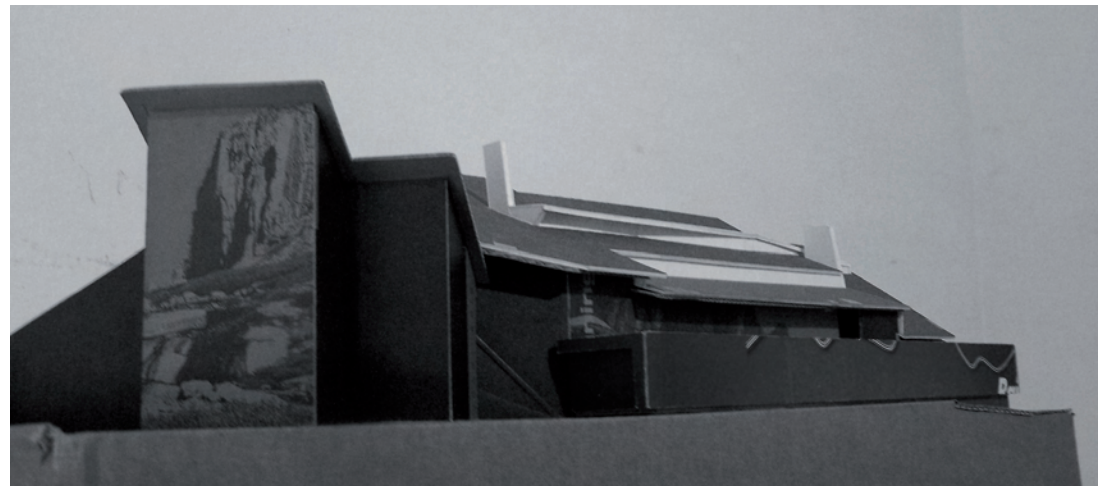
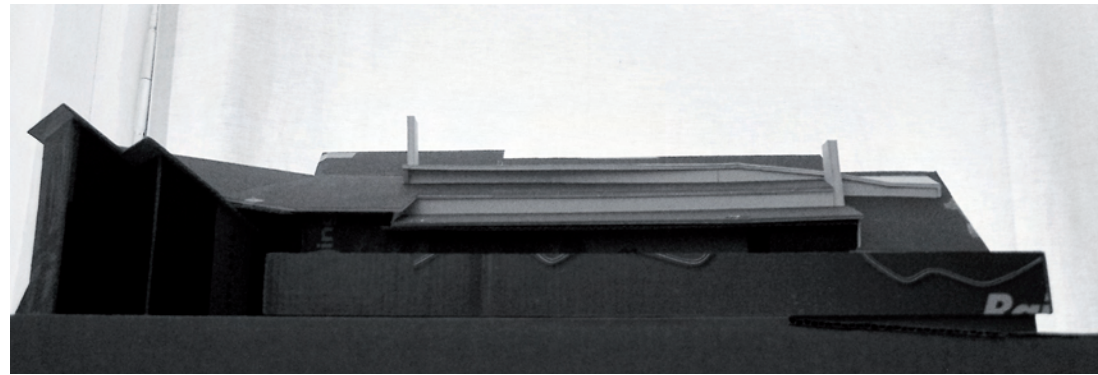
Au ja, Matratzenlager!

Über eine wandgelagerte Stahltreppe wird das Dachgeschoss erreicht, welches über eine Galerie horizontal erschlossen wird. Der Dachraum wurde in der alpinen Hotelarchitektur gerne als kollektiver Schlafplatz oder Matratzenlager ausgebildet. Diese Art der Unterbringung erfreut sich vielfach auch heute noch großer Beliebtheit, auch wenn manche Unannehmlichkeit damit verbunden ist. Das Matratzenlager als Art der Unterbringung wird aus diesem Grunde beibehalten, jedoch erfährt das System eine räumliche Ausdifferenzierung um den abwechselnden Ansprüchen der vielschichtigen Besuchergruppen gerecht zu werden. So gibt es Zonen mit einem unterschiedlichen Maß an Privatheit, die getrennt voneinander zugänglich sind, freie Sammel-schlafplätze und abgeschlossene Zonen in Familiengröße, bzw. für kleinere Gruppen. Gemeinhin werden Matratzenlager oft als dunkle Winkel in den hintersten Dachschrägen gesehen.

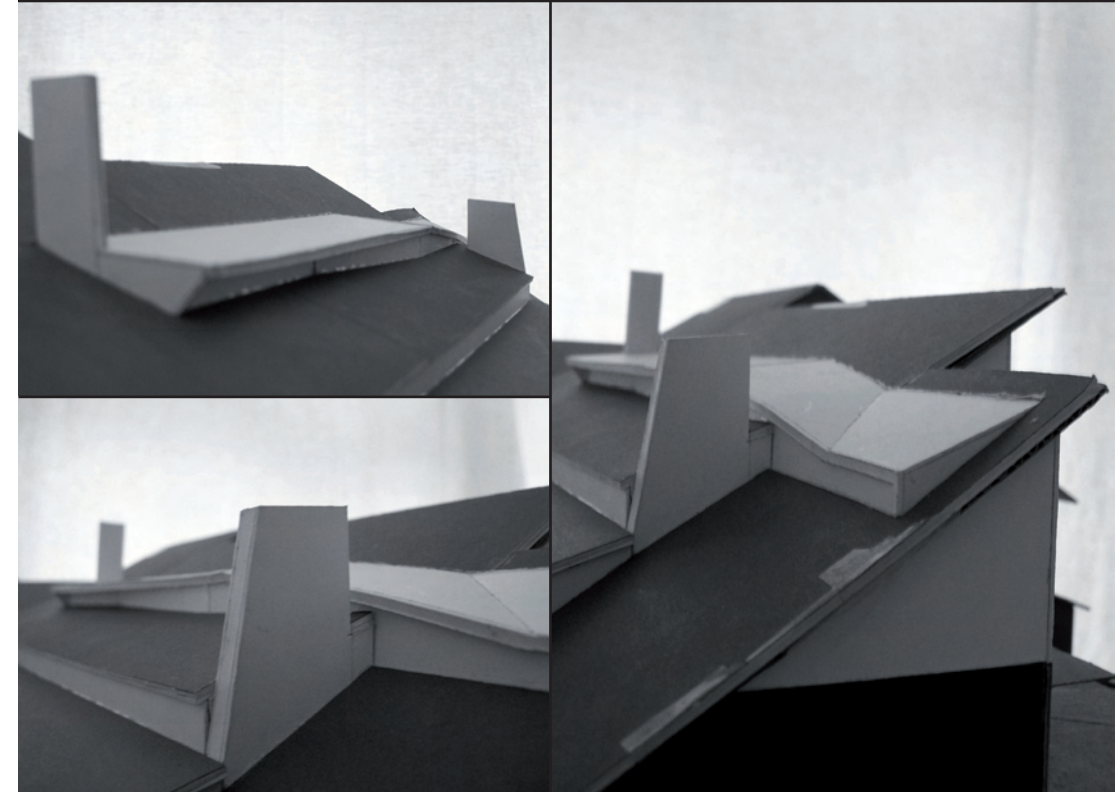
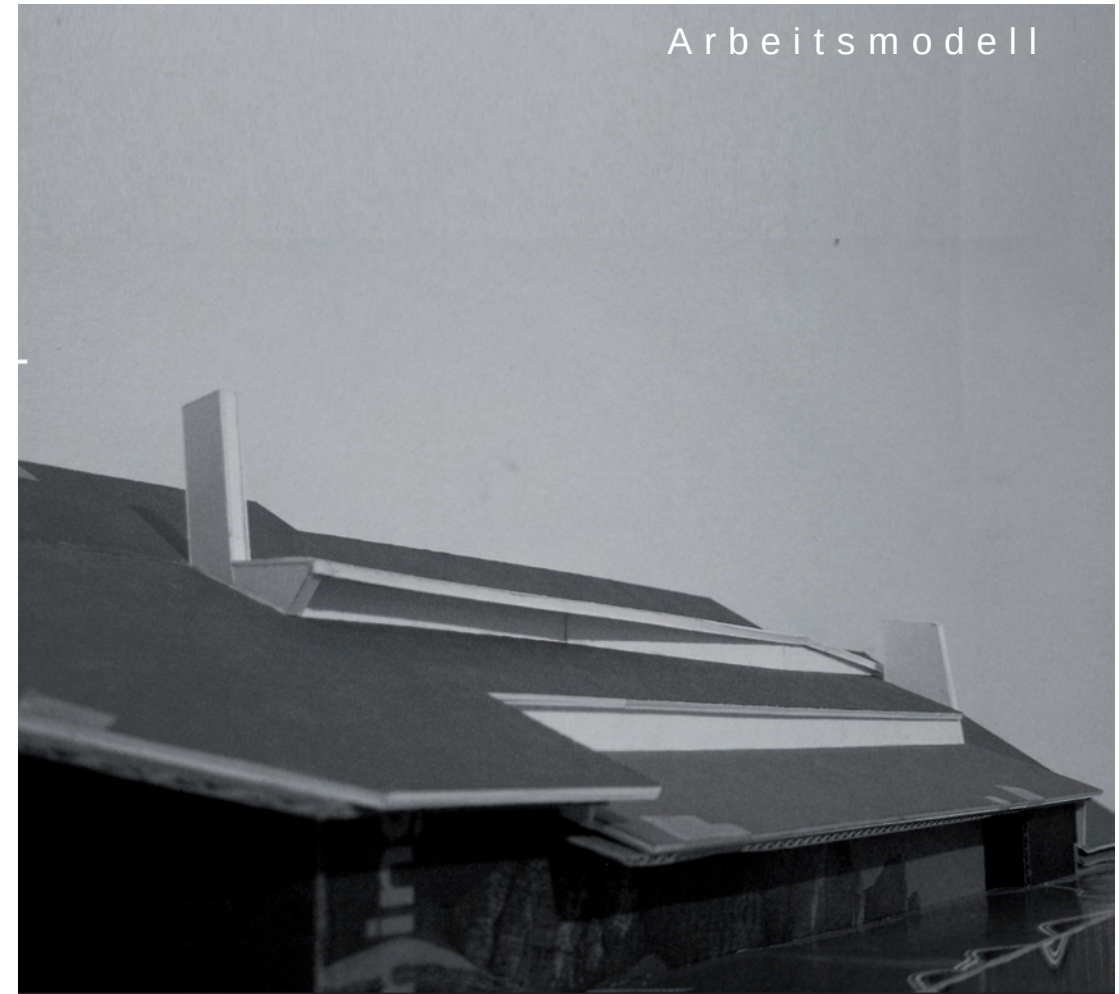
Nicht so auf der Seegrube. Die nach Süden hin orientierten Schlafräume erfahren über nordseitige Glaseinsätze eine zusätzliche indirekte Belichtung durch die Dacherweiterung. Im Winter kann es dabei durch vorgelagerte Schneeschichten und Verwehungen zu einer teilweisen Filterung der einfallenden Lichtstrahlen kommen, wodurch sich ein besonders stimmungsvolles Lichtspiel entfaltet. Durch die Galerie werden Blickbeziehungen zwischen den beiden Ebenen ermöglicht, was einer strikten Trennung zwischen den gesonderten Zimmern und dem gemeinschaftlichem Schlafraum unter Dach entgegenwirkt. Darüber hinaus wird der Mittelgang des ersten Obergeschosses von oben belichtet, was ein angenehmes Raumgefühl vermittelt und das Erwachen eines Tunnelempfindens unterbindet. Am Ende der Galerie befinden sich Aufzug und Zugang zur Nottreppe, sowie Toiletten- und Duschräume, welche im Winkel von 90° an den Schlafrakt anschließen und in einem bisher ungenutzten Dachraum der Station untergebracht werden.//

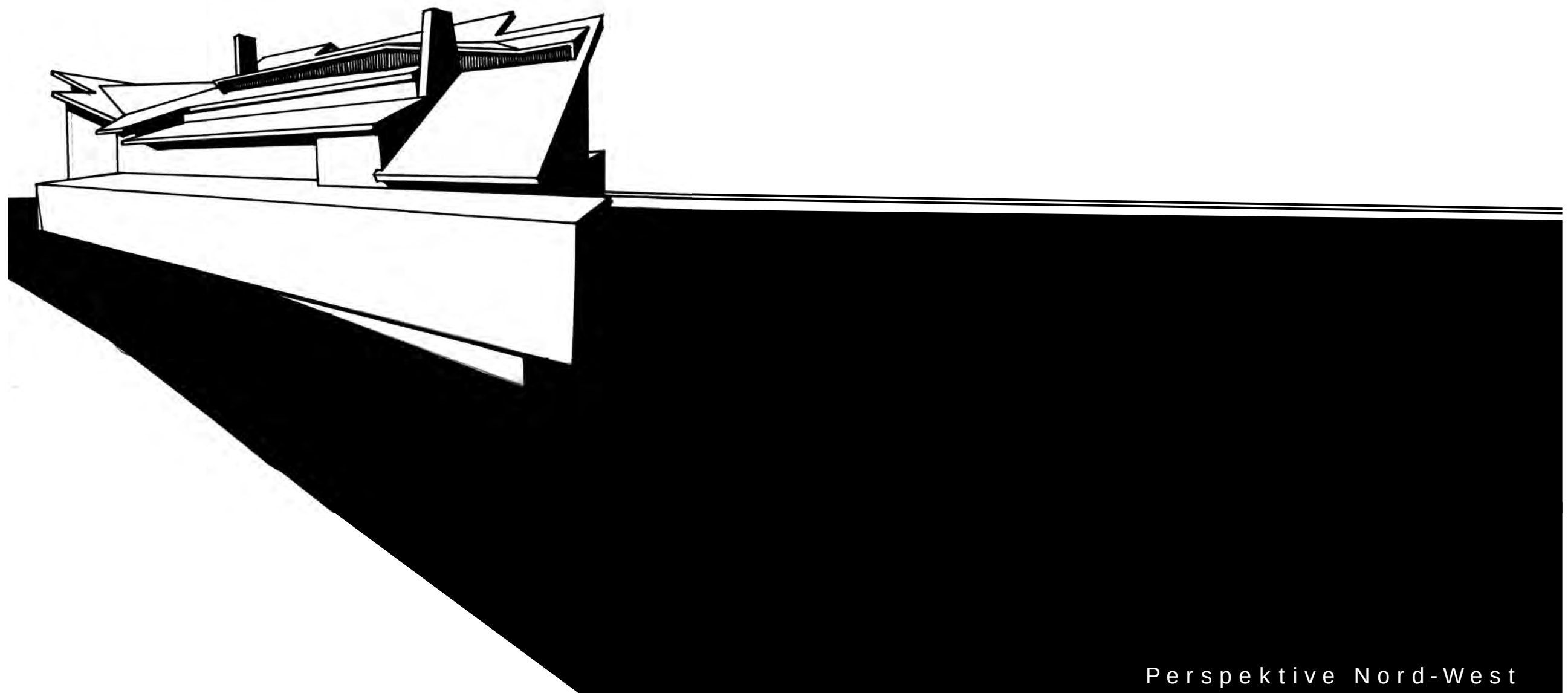
ANMERKUNGEN :

- 1 Schlorhauser, Bettina: *In den Bergen baut der Blick*, in Roland Kubanda (Hrsg.): *Stadtflucht*, Innsbruck 2003, S.104, S.111.
- 2 Ebd., S.119.
- 3 Telefonisch Anfrage bei der „Nordpark Errichtungs- und Betriebs GmbH“ vom 18.11.2008.



Arbeitsmodell





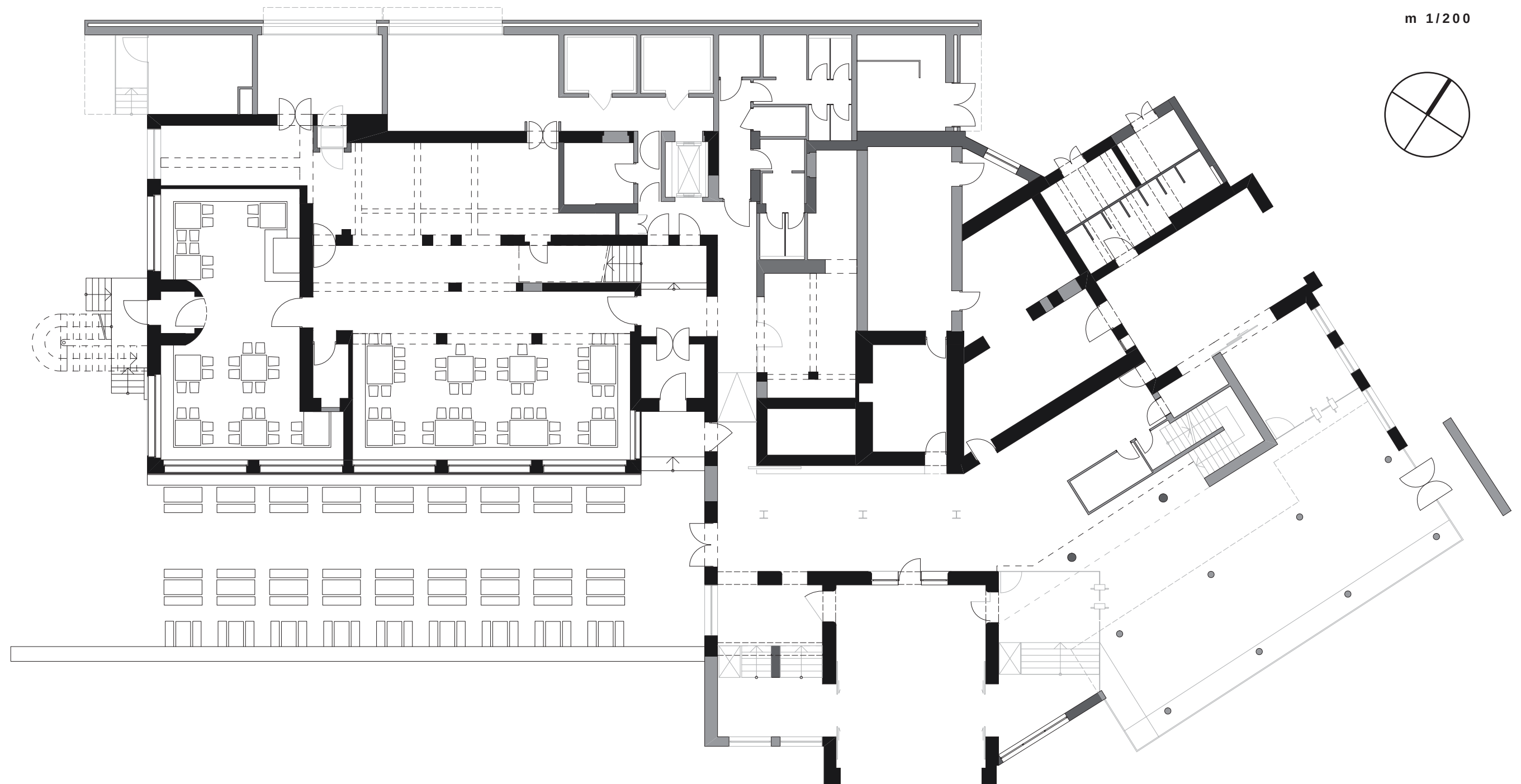
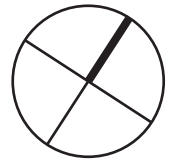
Plandarstellungen

Planliste

Bauphasenpläne	A-C
Eg, 1.Og, 2.Og	
Abbruch	D-H
Eg, 1.Og, 2.Og, Dg, Dachdraufsicht	
Grundrisse	I-M
Eg, 1.Og, 2.Og, Dg, Dachdraufsicht	
Ansichten	N-O
Ansicht Ost, Ansicht Nord, Ansicht West	
Schnitte	O-P
Schnitt a-a, Schnitt b-b, Schnitt c-c	

bauphasenplan eg

m 1/200

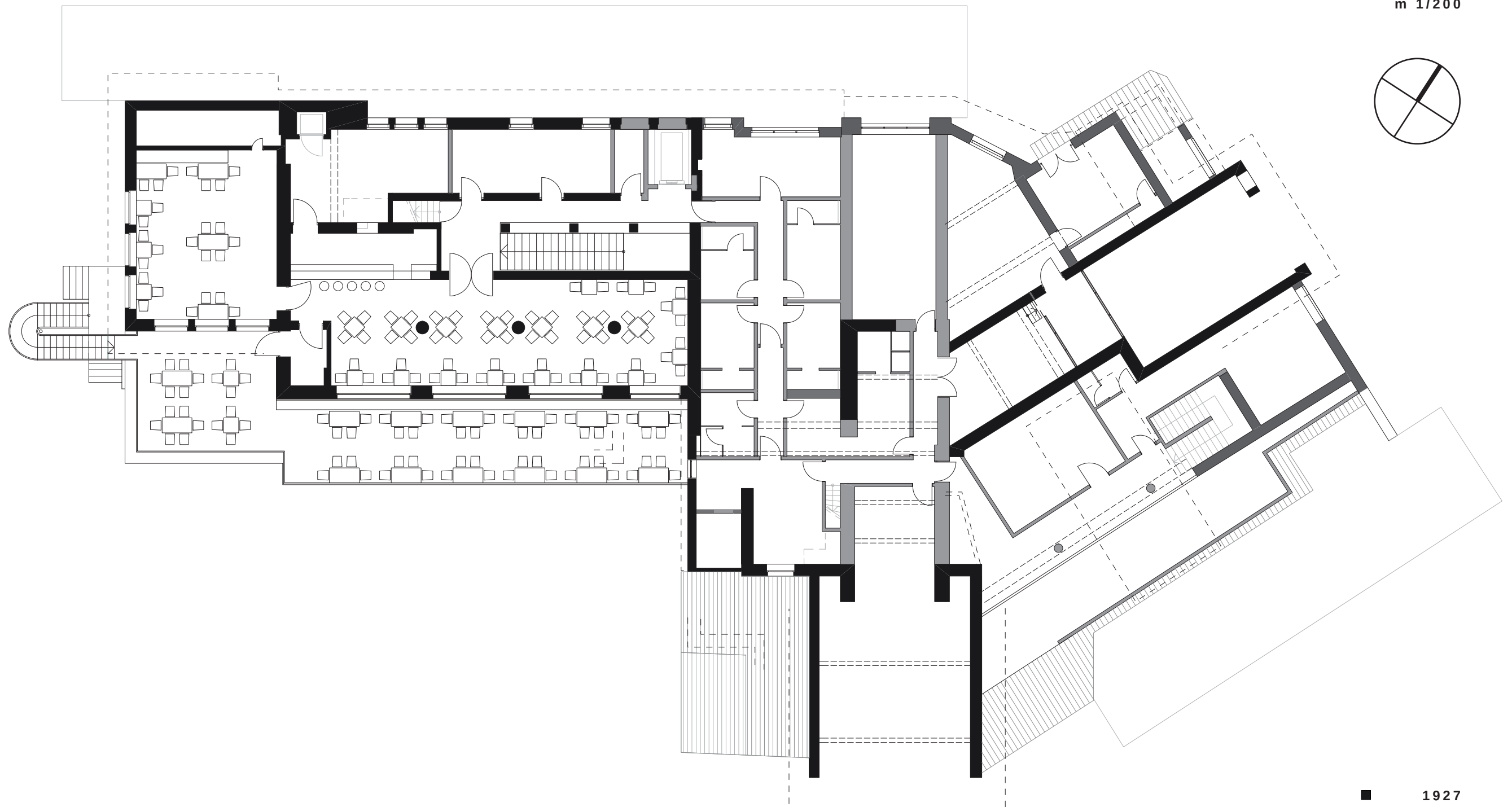


- 1927
- - - 1958
- 2006

0 2 5 10 m

bauphasenplan 1.og

m 1/200

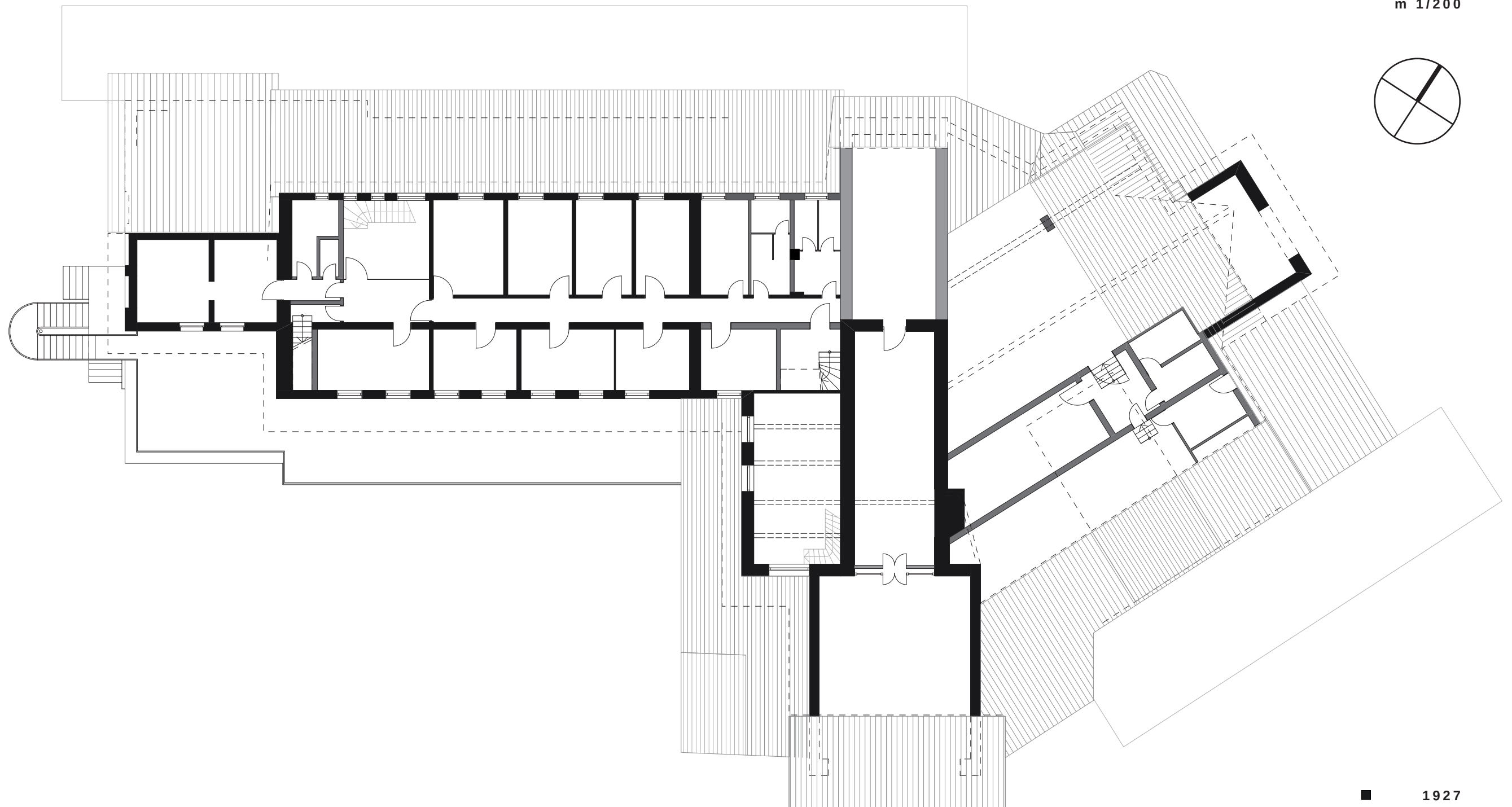


- 1927
- 1958
- 2006

0 2 5 10 m

bauphasenplan 2.og

m 1/200

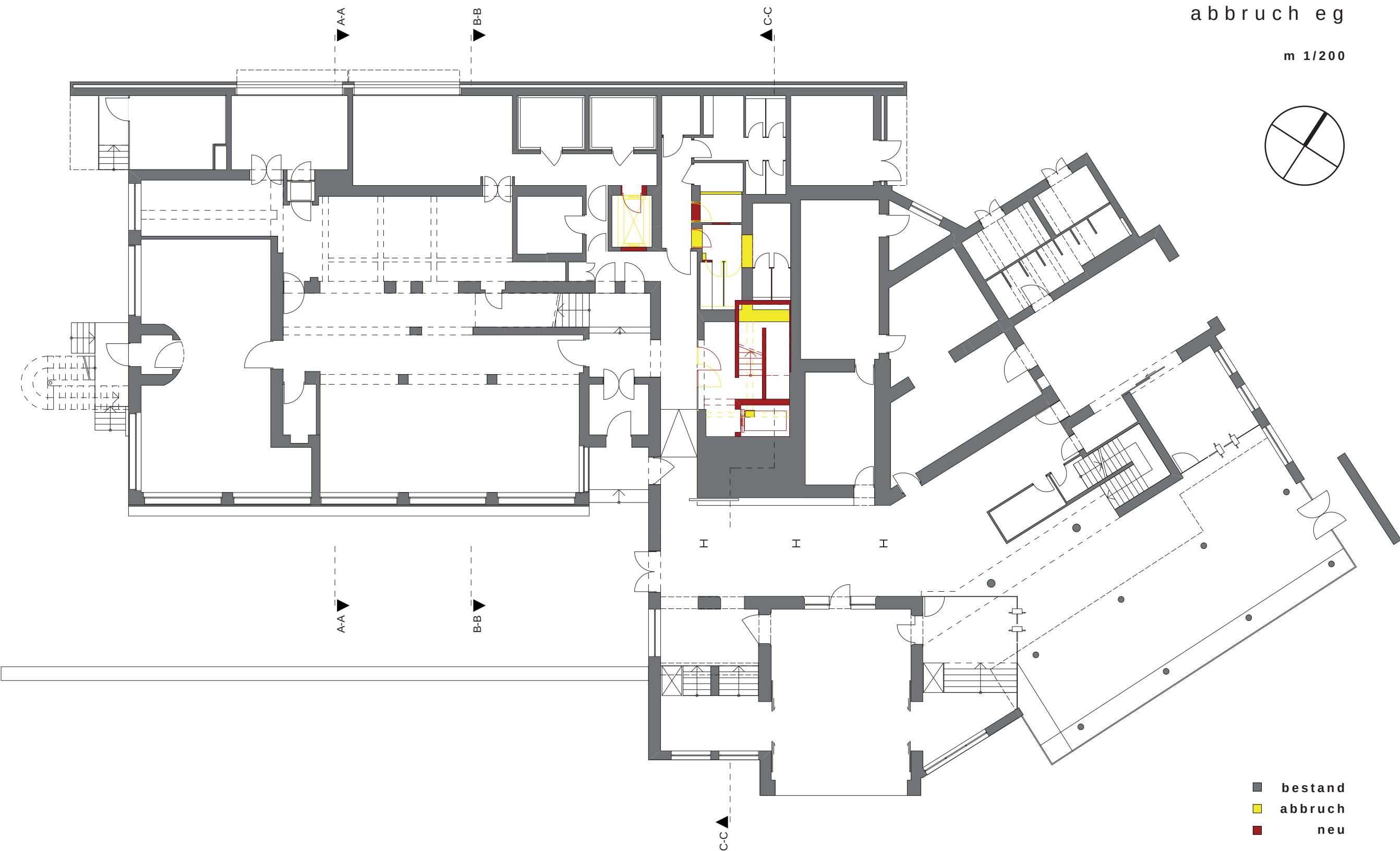


- 1927
- 1958
- 2006

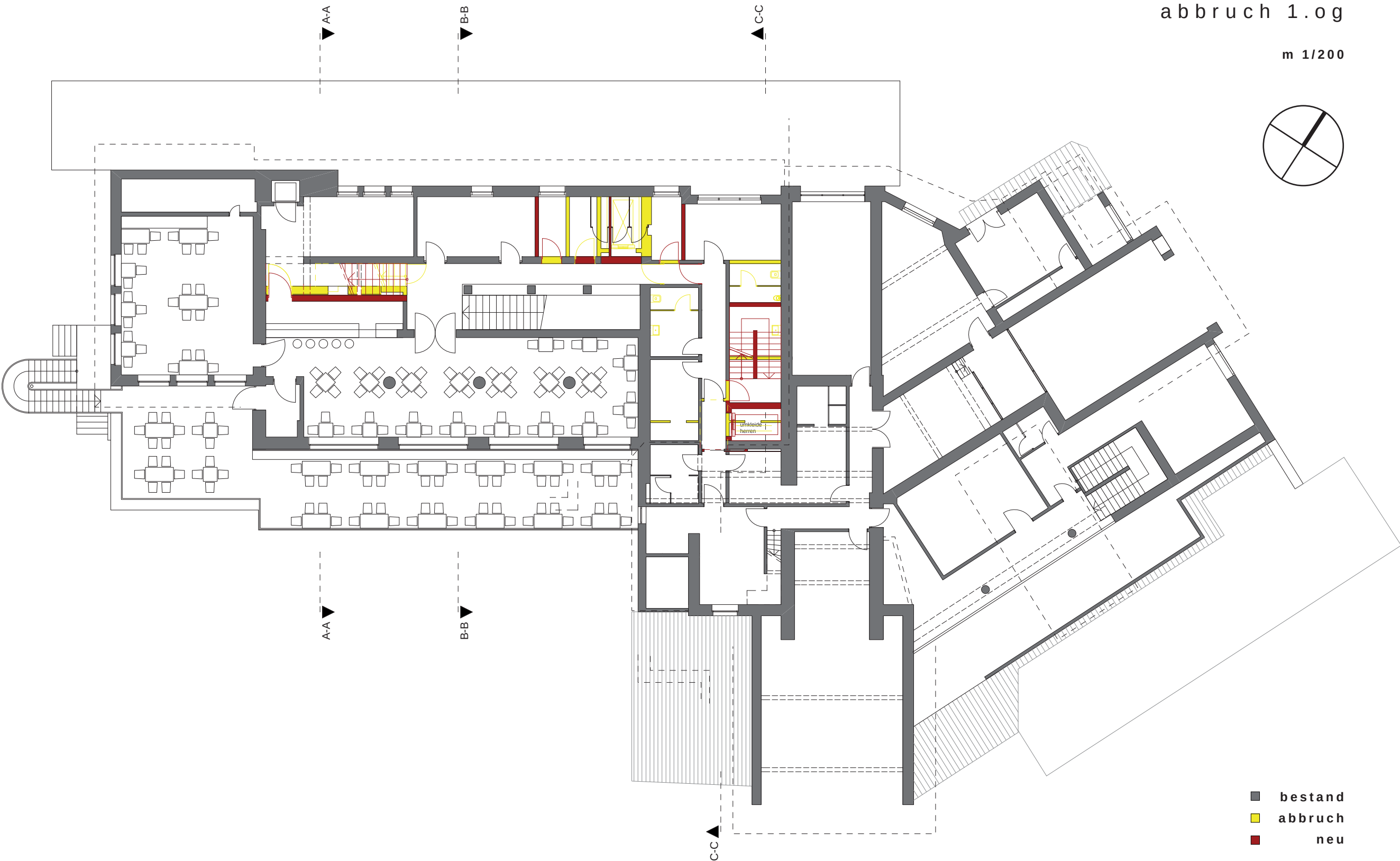
0 2 5 10 m

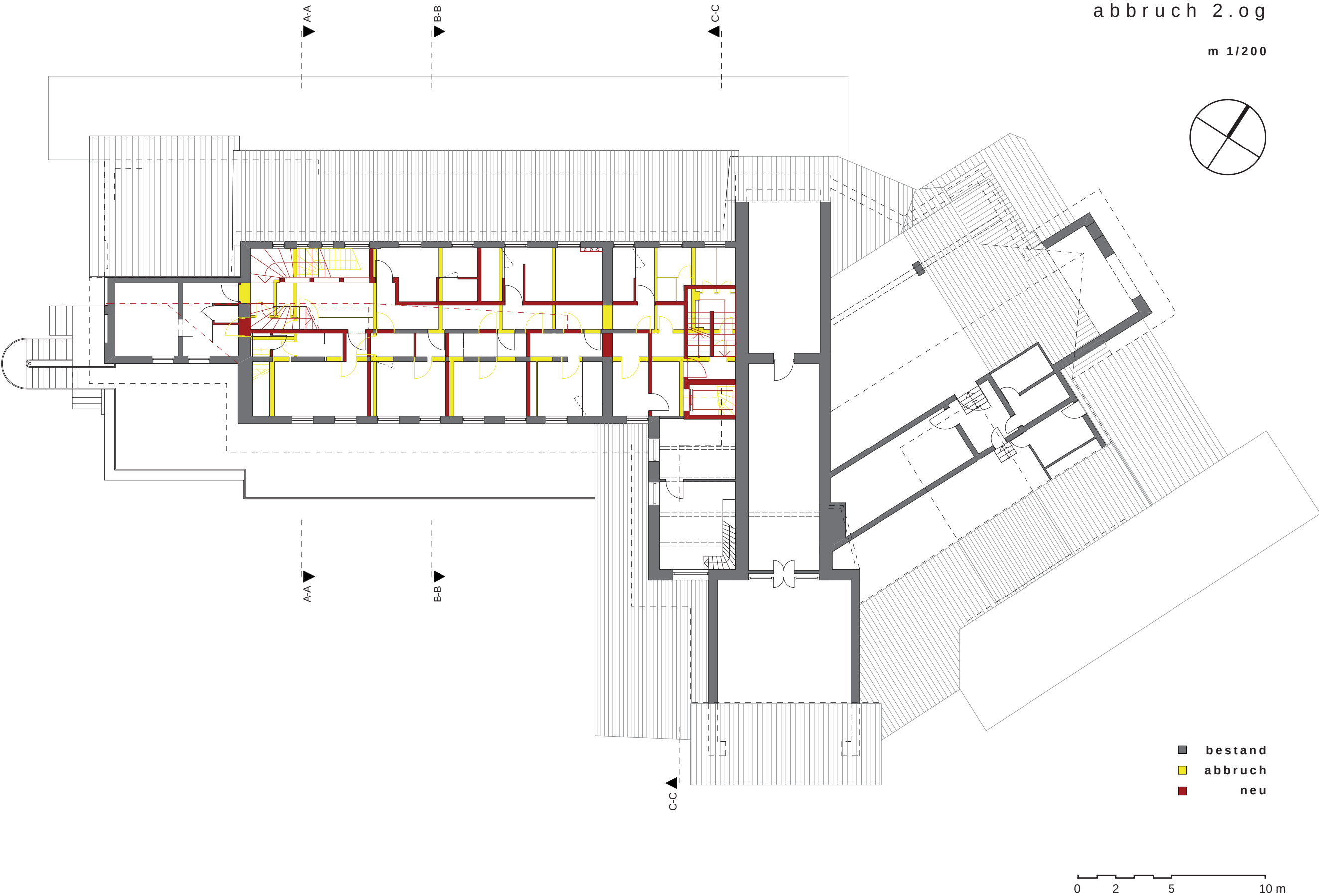
abbruch eg

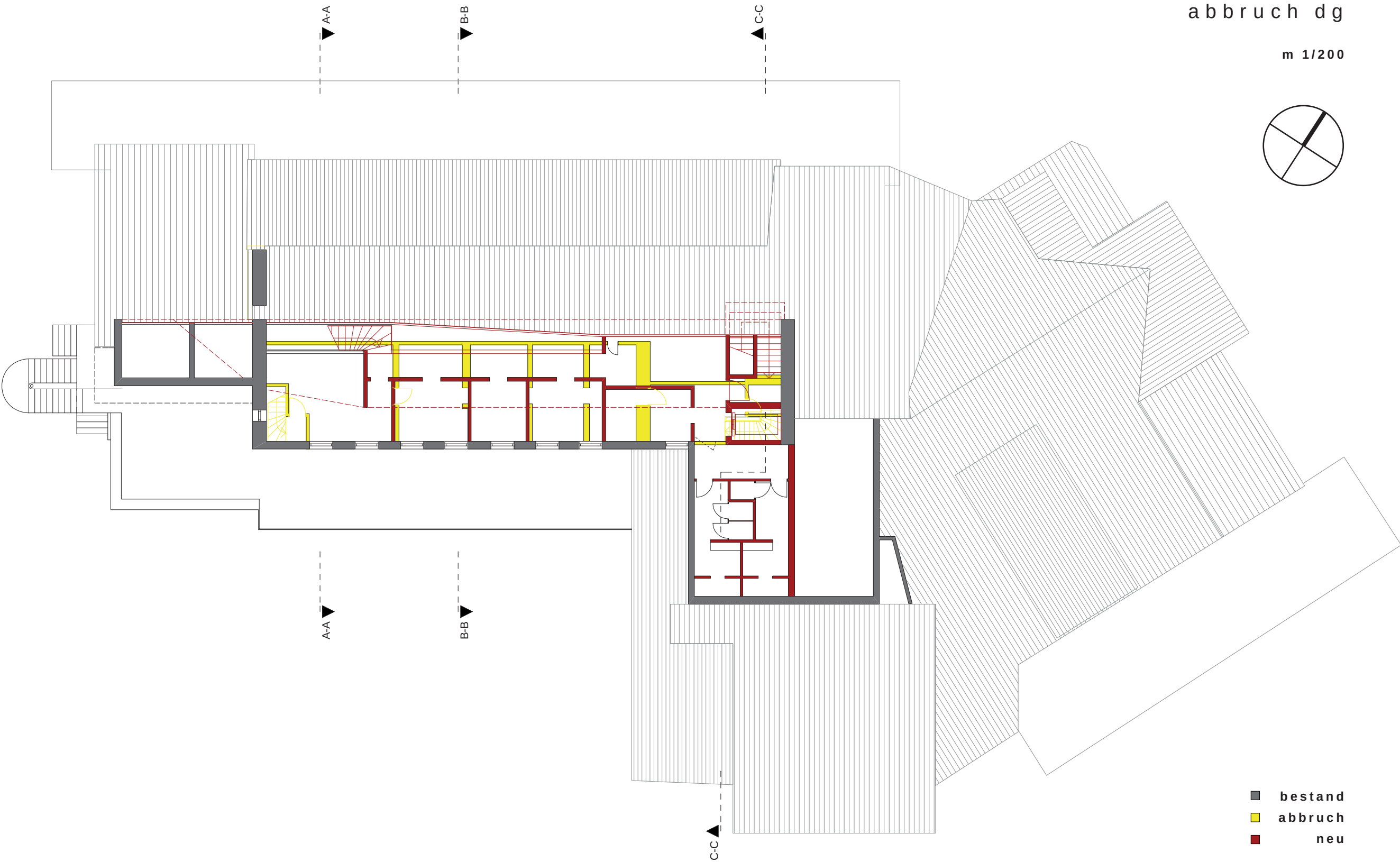
m 1/200

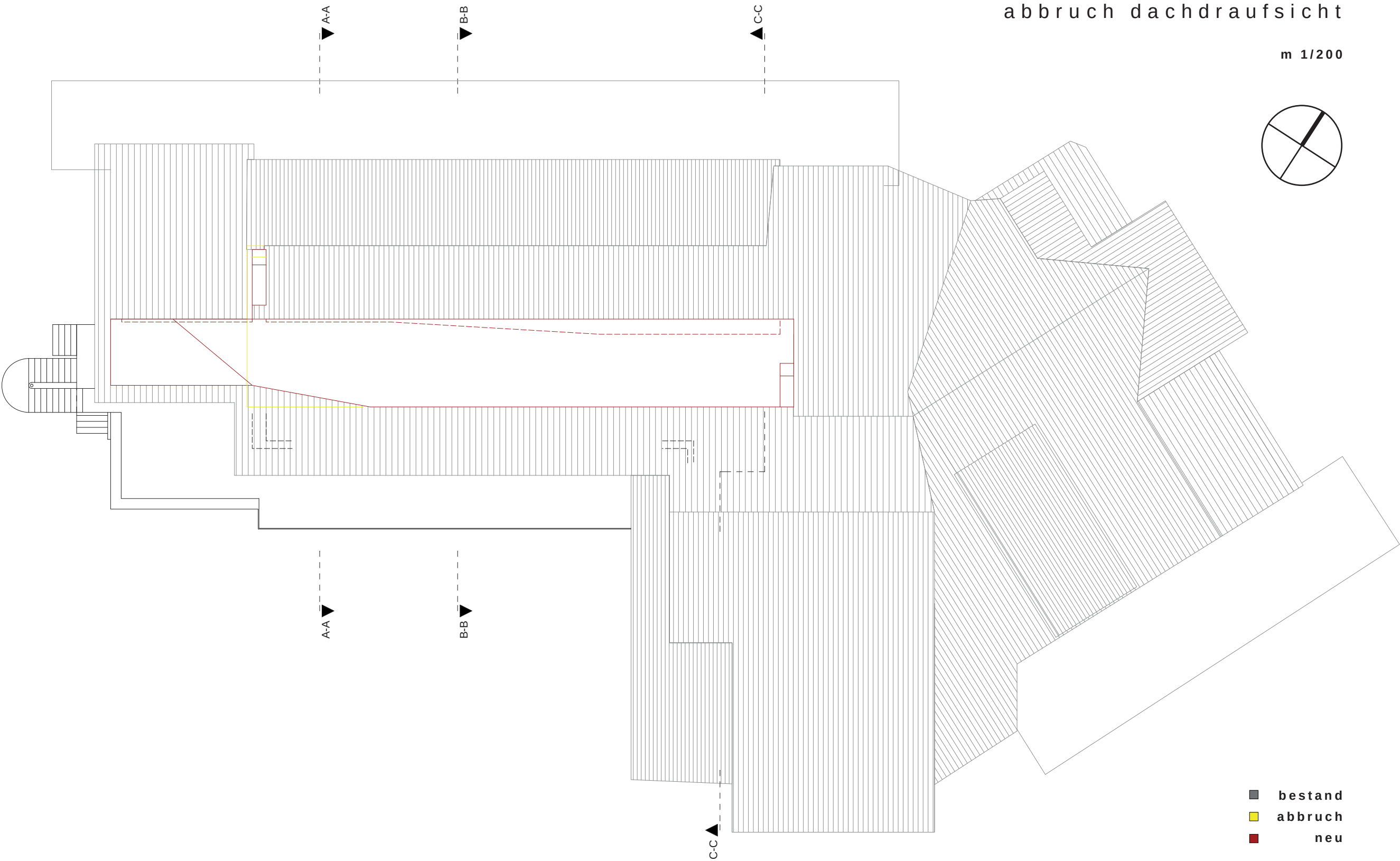


0 2 5 10 m





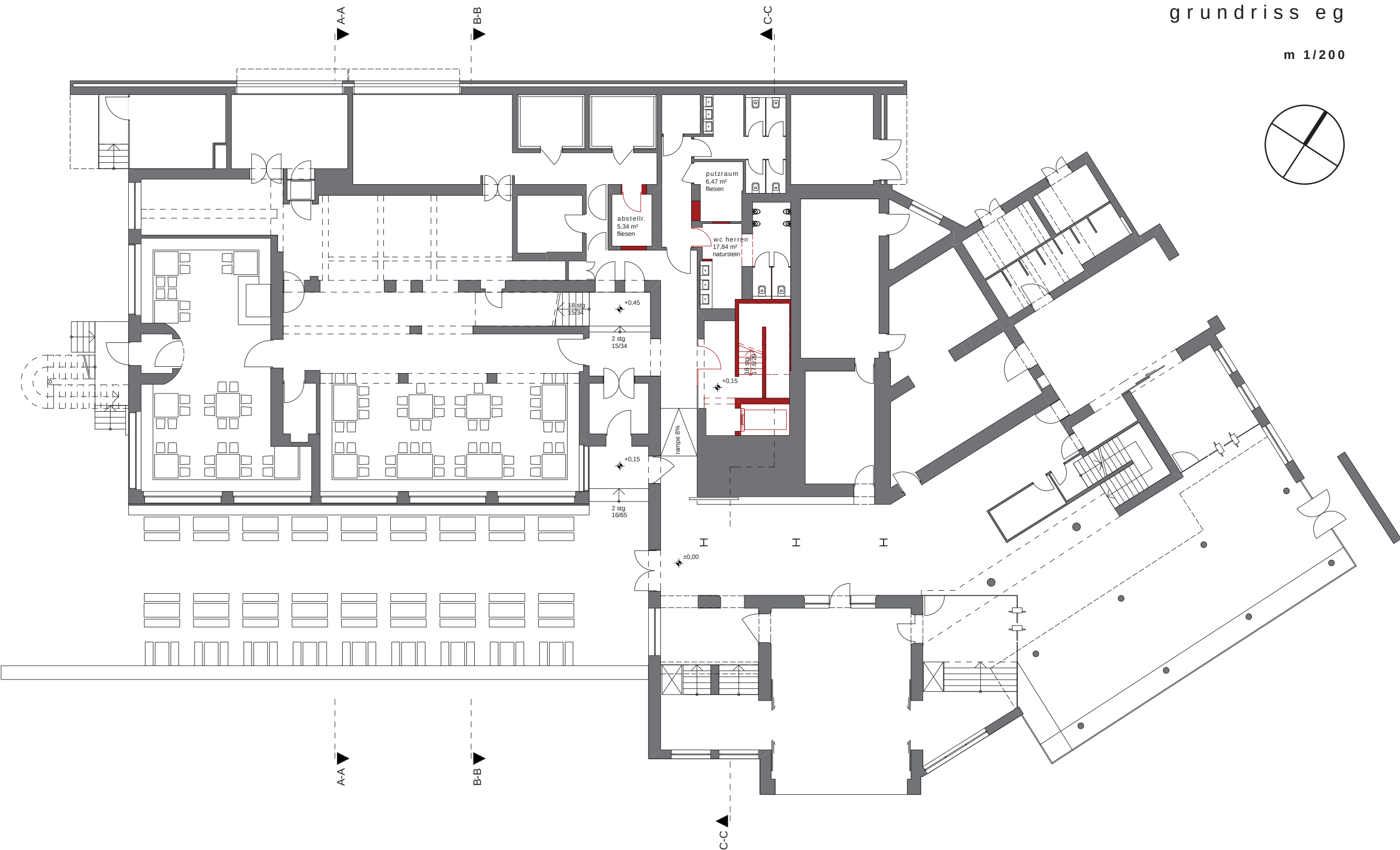




0 2 5 10 m

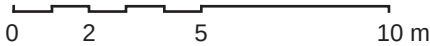
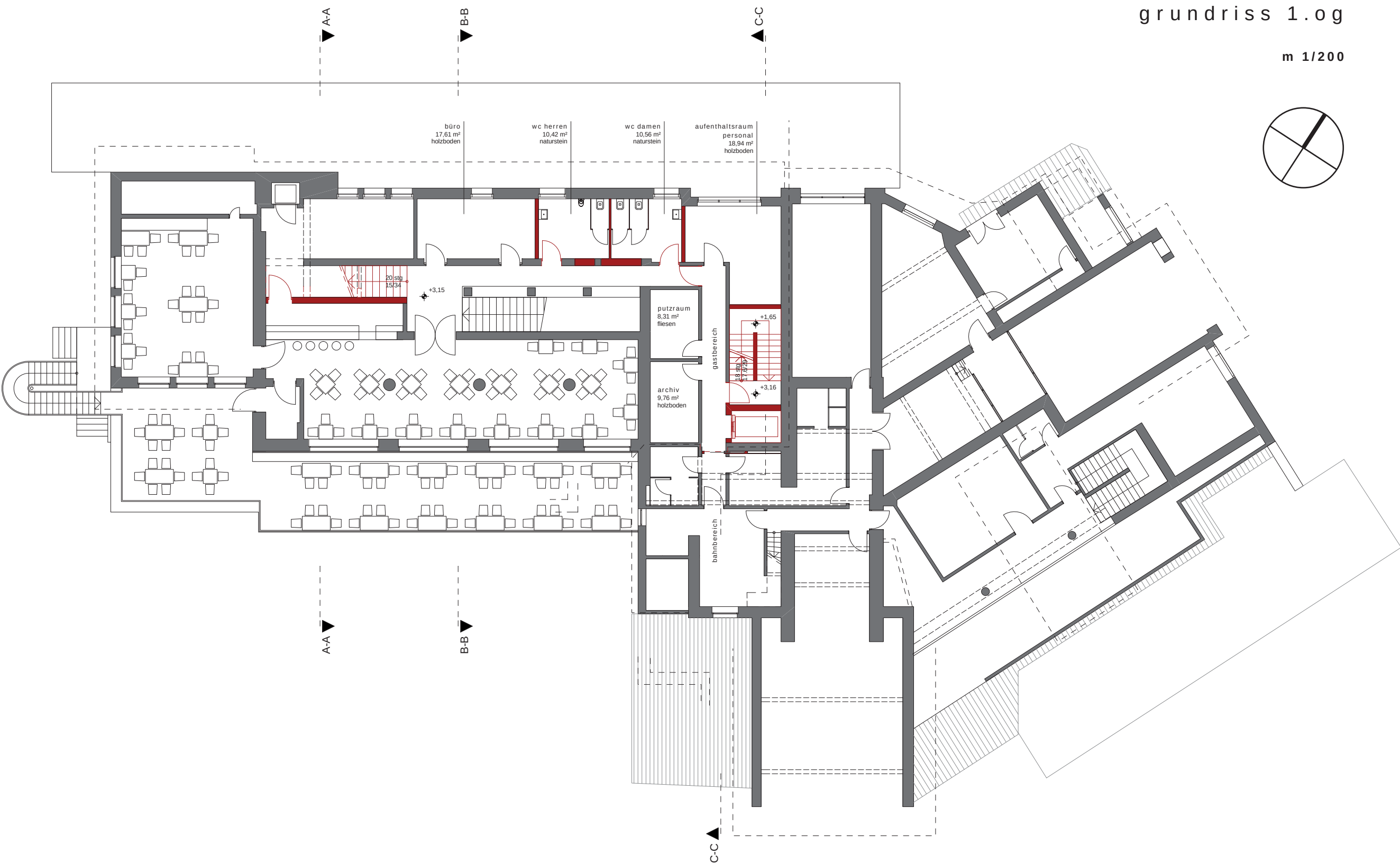
grundriss eg

m 1/200



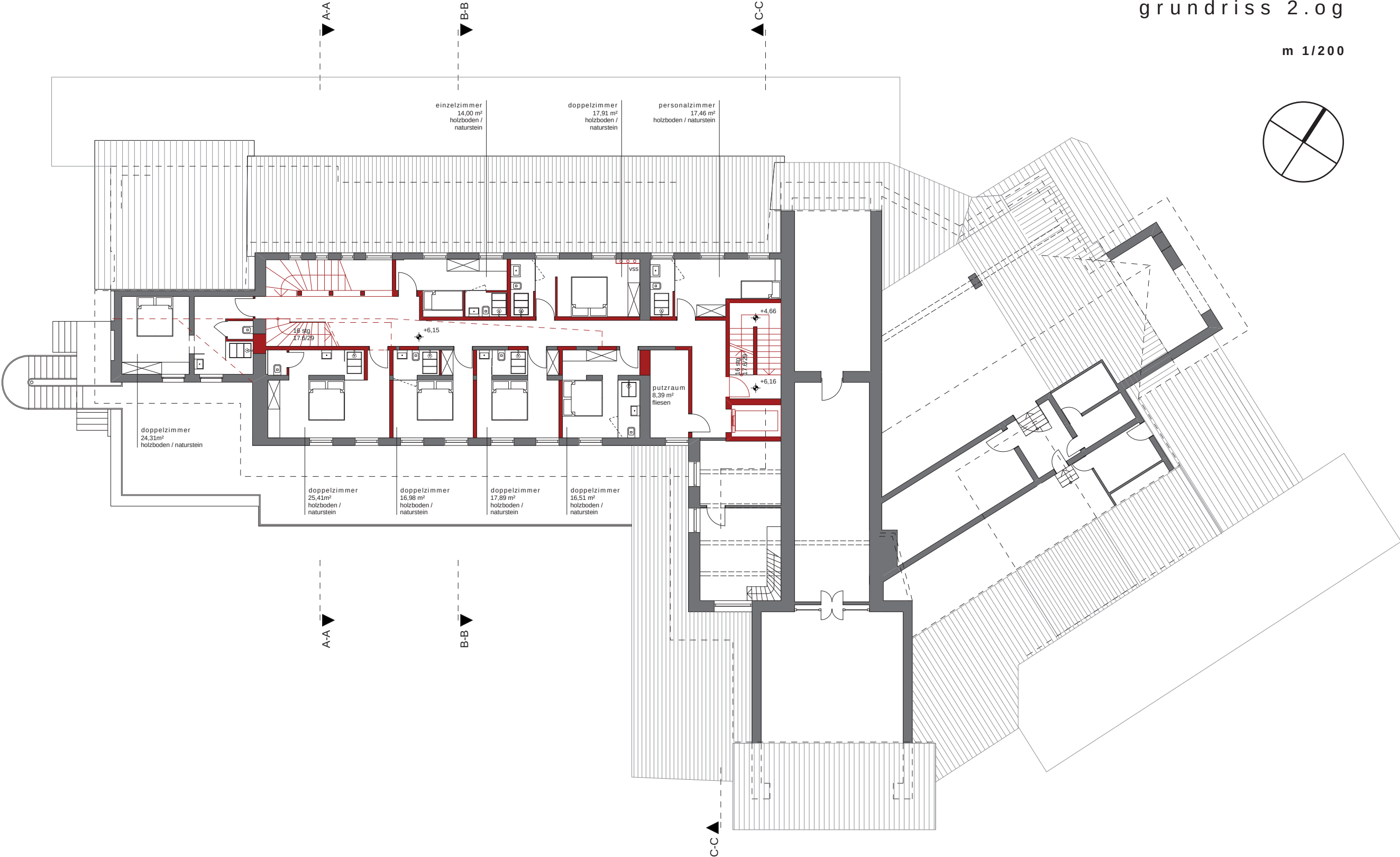
grundriss 1.og

m 1/200



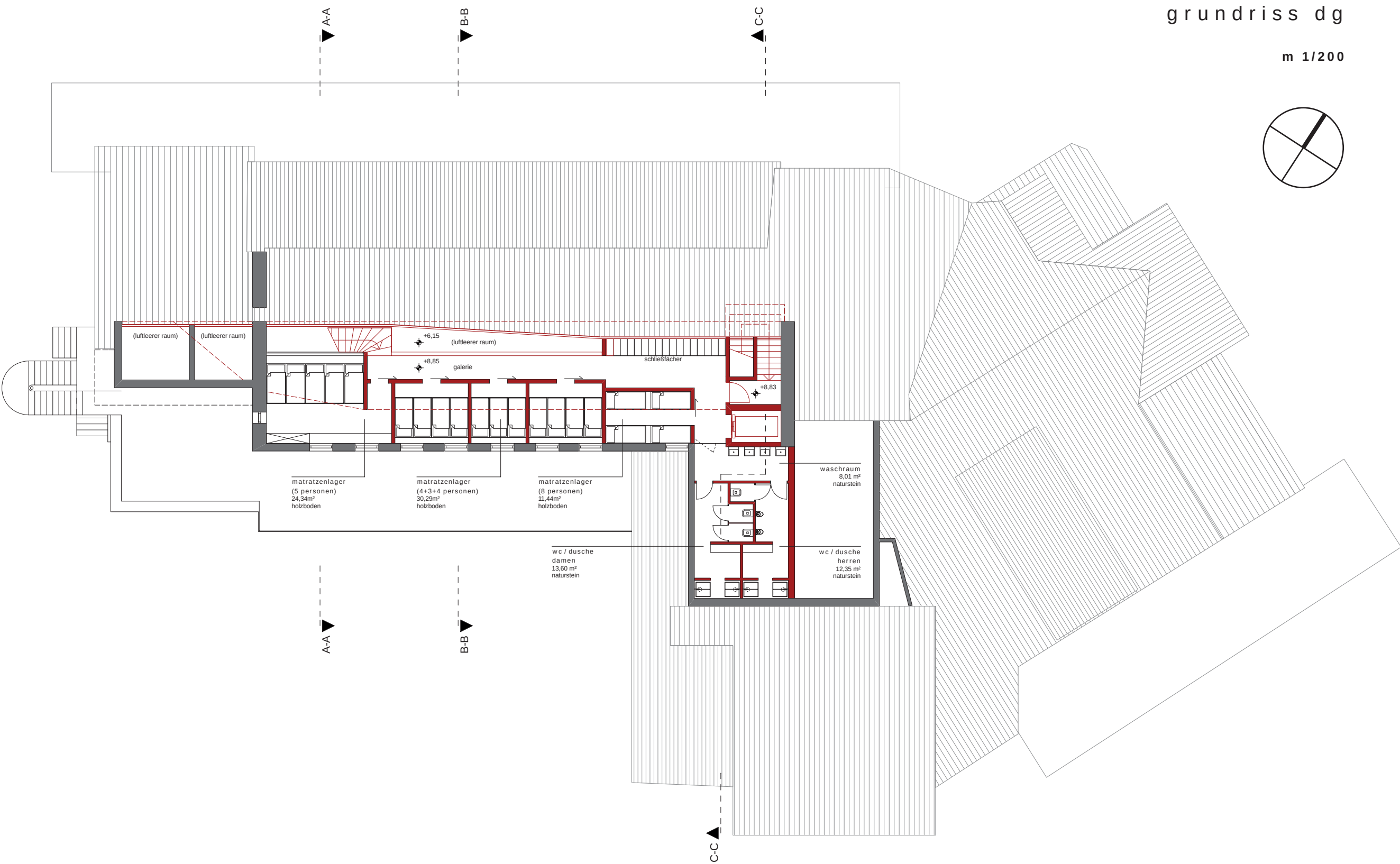
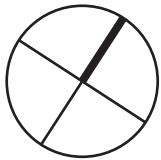
grundriss 2.og

m 1/200



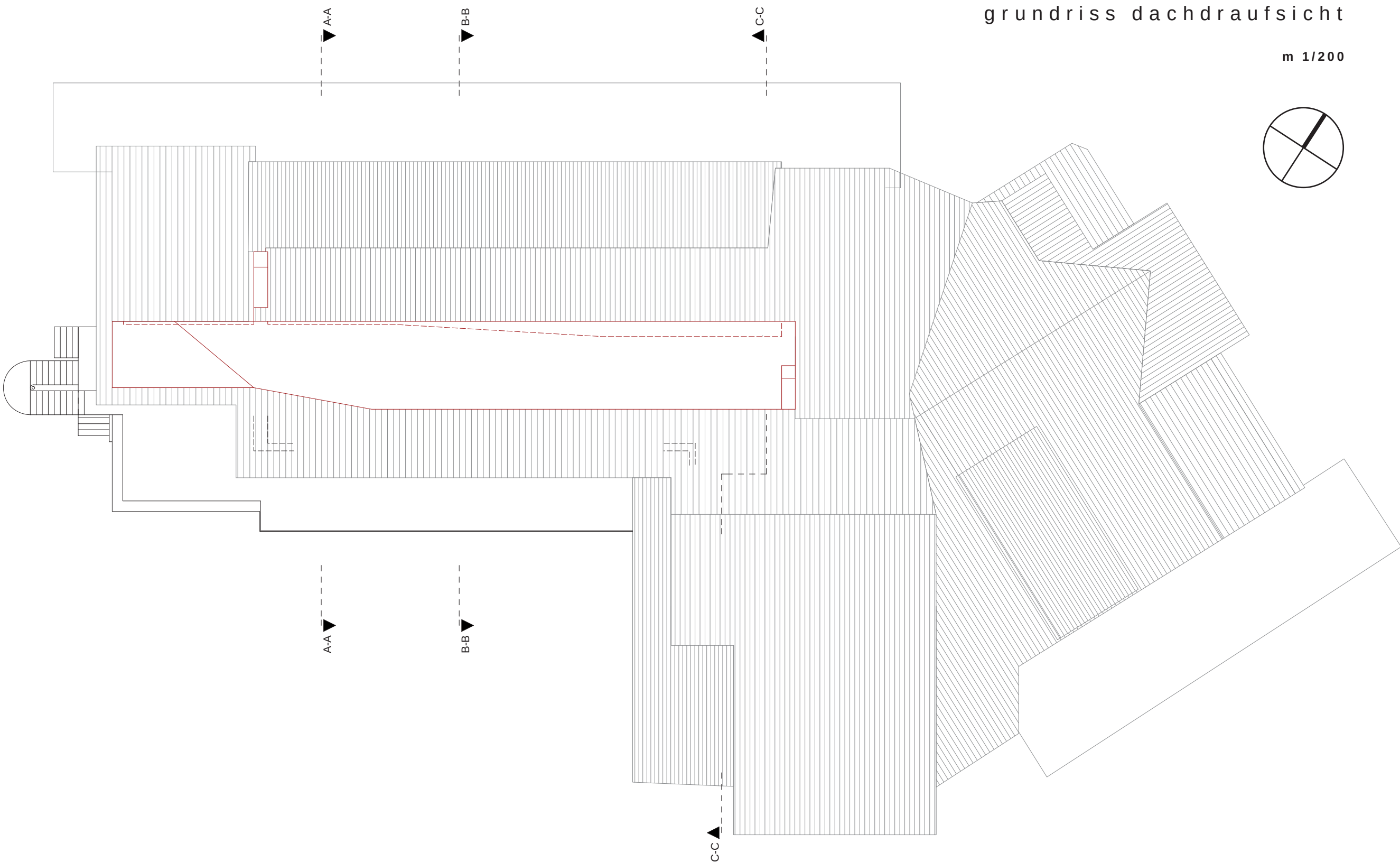
grundriss dg

m 1/200



grundriss dachdraufsicht

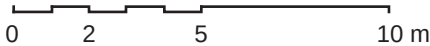
m 1/200



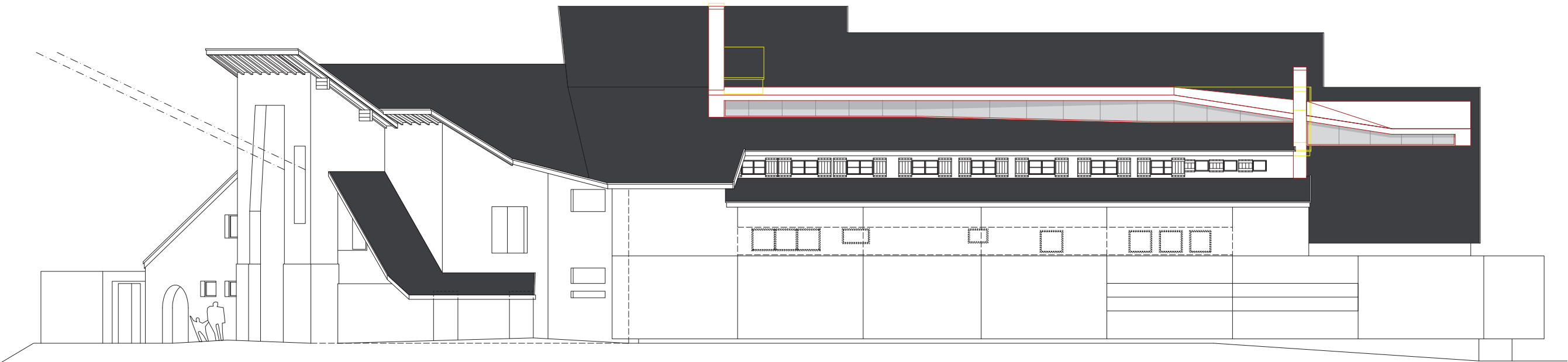
0 2 5 10 m

ansicht ost
ansicht nord

m 1/200



ansicht ost

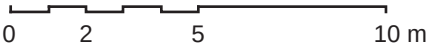


ansicht nord

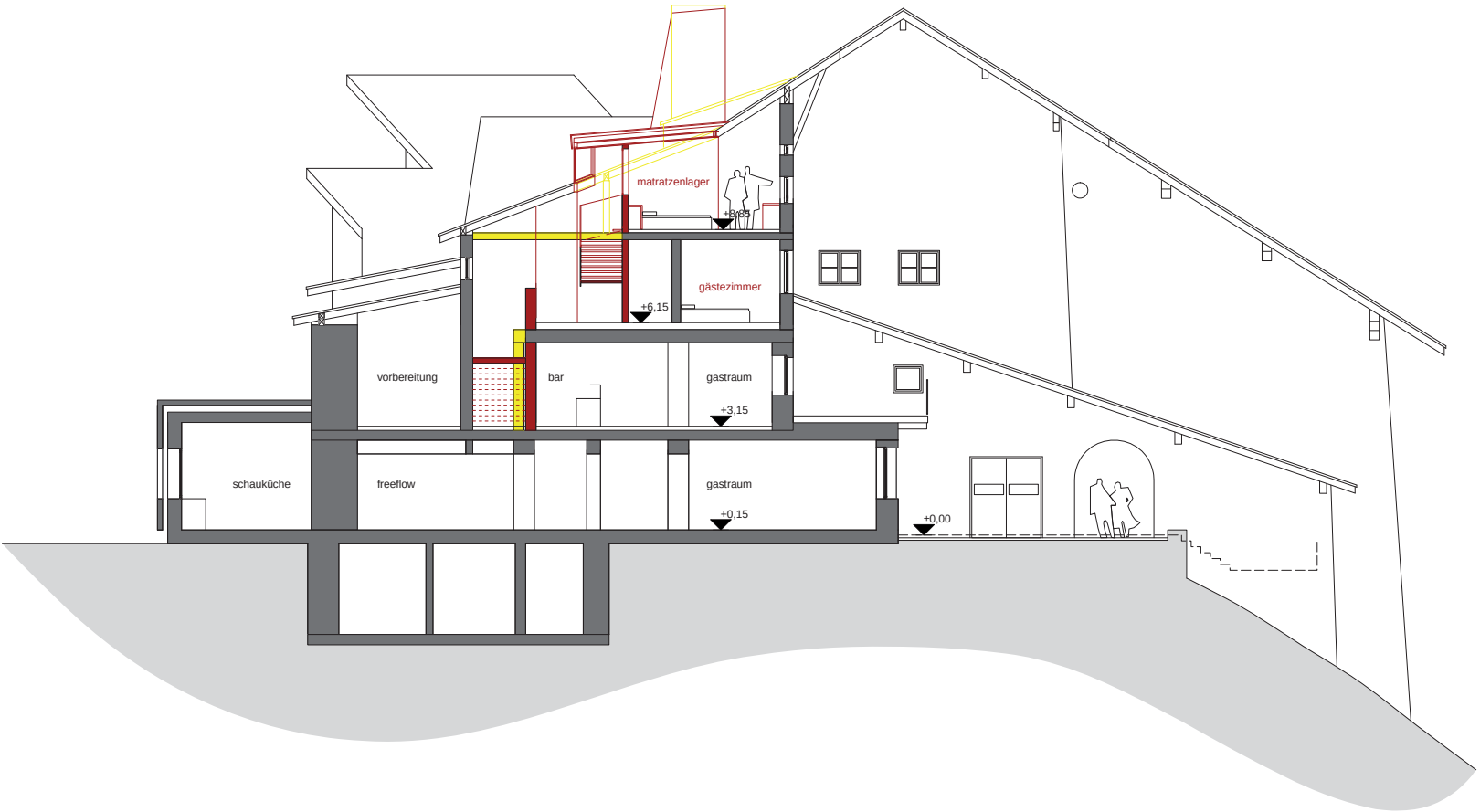


ansicht west
schnitt a-a

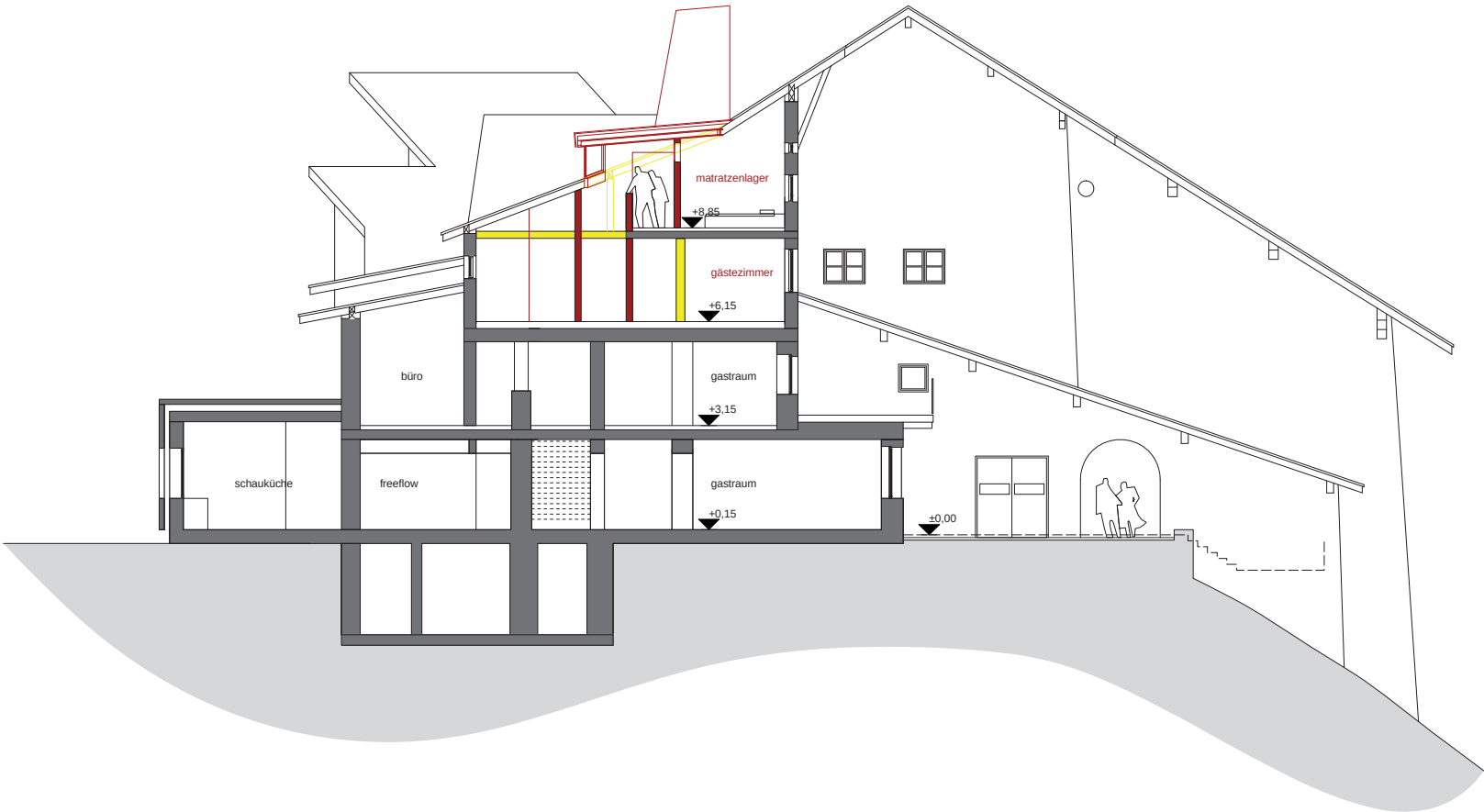
m 1/200



ansicht west



schnitt a-a



schnitt b-b

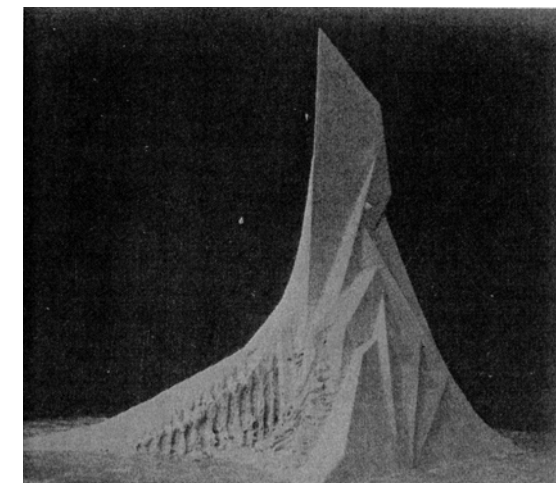


schnitt c-c

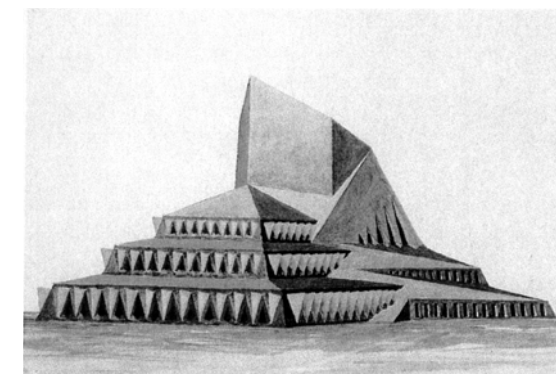
Konklusive Schlussbemerkungen

Mit dem Erstarken des Berg- und Wintersport-tourismus zu einem bestimmenden Wirtschaftsfaktor in den Alpen, setzte in den Gebirgsregionen, welchen bis dahin teils apodiktische Züge anhafteten, ein neues Raumdenken ein. Immer weiter drängte sich die Kulturlandschaft in ehemals unbeanspruchte, da ökonomisch belanglose, Gebiete der Naturlandschaft vor, räumliche Umstrukturierung und gesellschaftlicher Wandel bedingten sich gegenseitig. Dass diese Entwicklung einer gleichgerichteten architektonischen Ausformulierung bedurfte, liegt auf der Hand. Innerhalb einer Gemeinschaft, die sich vermehrt dem Dienstleistungssektor zuwandte, wandelte sich auch die Figur des Architekten zum selbstverantwortlichen Baukünstler. In ihrem ganzen kritischen Bewusstsein stellten sich nun manch herausragende Exponenten dieser sich neu definierenden Berufsgruppe der komplexen baulichen Herausforderung. Beeinflusst von modernen Tendenzen in der damaligen Architekturentwicklung trug Franz Baumann in seiner einfachen und ehrlichen Art dabei maßgeblich zur Herausbildung einer regional-spezifischen Interpretation des Neuen Bauens in den Bergen bei. In gesamteuropäischem Kontext mag die wohlthuende Entwicklung der alpinen Baukultur in der Zwischenkriegszeit als logische Sequenz einer Vielzahl bedingender Einflussgrößen erscheinen, doch gerade die ausnehmende Rolle des Heimatschutz in Tirol stellte für die Moderne einen harten Prüfstein dar, andererseits förderte sie in ihrer kanalisierenden Mission die Herausbildung manch charmanten lokalen Aspekts. Nicht nur Baumann, auch andere Vertreter seiner Generation wie Welzenbacher, Holzmeister, Mazagg oder Feßler wussten diese belebende Dynamik geschickt zu nutzen und weiterzutreiben. Selbstbewusst schöpften sie aus dem gehaltvollen alpinen Fundus, sich beständig vom Motor moderner Ideen treiben lassend. Dabei beschränkten sie sich nicht auf ein bloßes Experimentieren mit reinen Naturformen - wie etwa der Berliner Wassili Luckhardt beim expressionistischen Entwurf eines sichtlich vom Matterhorn inspirierten Volksthea-

ters (1921) - sondern gelangten zu weitaus vielschichtigeren Ergebnissen. In den drei Stationen der Nordkettenbahn setzte Baumann erstmals seine vielbeachtete regional verwurzelte Spielart der Moderne um. In klar gegliederten, sich den rauen klimatischen Verhältnissen des Hochgebirges anpassenden Verkehrsbauten, zelebrierte er die schwebende Bergfahrt hinauf zum Hafelekar. Mit sicherer Hand übersetzte er die Prinzipien der Moderne ins barsche Felsmassiv hoch über Innsbruck, ohne sich dabei in einem oberflächlichen



< **Abb. 15.1**
Wassili Luckhardt,
Formphantasie, 1920



< **Abb. 15.2**
Wassili Luckhardt,
Volkstheater, 1921

Sichtlich vom Matterhorn inspiriertes Experimentieren mit Naturformen.

Abb. 15.3 >
Alpenbogen über
Österreich

Vergleichsweise dürftig erforschte transalpine Relevanz Baumanns.

Abb. 15.4 >
Abb. 15.5 >
Hans Leuzinger,
Planurahütte, Glarus
(CH), 1931

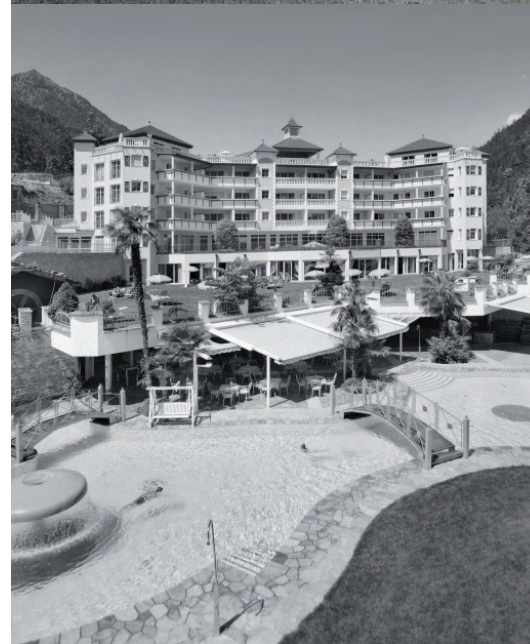
Vgl. mit *Station Hafelekar*: Ansätze Baumanns in alpinen Regionen außerhalb Österreichs.

Formalismus zu verlieren, noch heimatümelnden Tendenzen zu verfallen. Eine auf die Landschaft abgestimmte Abfolge von Architekturen nähert sich mit steigendem Gelände prozesshaft der Natur an, wobei die differenzierte Materialwahl auf Baumanns außerordentliches Gespür für den Topos verweist.



Ansätze Baumanns künstlerischen Schaffens auch in alpinen Regionen außerhalb Österreichs in Form zahlreicher Tourismusbauten beobachten lassen. Die bedeutenden Bergbahnprojekte jener Jahre beschränkten sich zwar vorwiegend auf die beiden Alpenrepubliken Österreich und Schweiz – das ambitionierte Projekt des italienischen Fremdenverkehrsministeriums zur Erschließung der Dolomiten durch ein ausgedehntes Seilbahnnetz kam über ein konzeptuelles Stadium nicht hinaus – im Bereich der beherbergenden Tourismusarchitektur kann jedoch ein Großteil des angrenzenden Alpenbogens mit teils beeindruckenden Beiträgen aufwarten. Während sich das Neue Bauen in der Schweiz hauptsächlich auf Sanatorien und Heilstätten beschränkte (Zürcher Heilstätte in Davos, Rudolf Gabarel, 1932), bestechen vor allem die italienischen Alpen mit manch außerordentlichem Berghotel moderner Prägung. Dass dabei wiederholt die Handschrift Franz Baumanns durchschimmert, kann wohl mit dem durchschlagenden Erfolg des Sporthotel Monte Pana erklärt werden, welches, von der italienischen Fremdenverkehrsindustrie werbewirksam in Szene gesetzt, das Landschaftsbild jener Regionen in entscheidendem Maße formte.

Die goldenen Jahre der Moderne im Alpenraum hatten angedeutet, welch prickelnde Qualitäten sich einem behutsamen Dialog zwischen Architektur und Landschaft entspinnen können. Allerdings ließ der allmählich schärfer werdende politische Wind auch bald das kulturelle Klima in Europa merklich abkühlen. Nicht nur Franz Baumann, auch zahlreiche seiner Kollegen, konnten oder wollten nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr an ihre architektonische Sprache vor der großen



Katastrophe anknüpfen, blieben vielmehr einer moderaten Moderne verhaftet. Zwar illustrierte Carlo Mollino mit seiner Schlittenseilbahnstation Lago Nero in sinnlicher Weise, wie der Faden der Zwischenkriegszeit konsequent hätte weitergesponnen werden können, die Entwicklung ging jedoch in eine andere Richtung. Das aufblühende ästhetisch freimütige Bekenntnis zu kultureller Ehrlichkeit in der alpinen Baukunst wurde von einer „touristischen Traditionsausbeutungs- und damit Traditionsvernichtungsunkultur“¹ ent wurzelt. Unreflektierte Imitate regionaler Typologien erzeugten optische Phantasiewelten und trugen zu einer heuchlerischen Inszenierung einer vor heimatümelnden Clichés tiefenden Tragikomödie bei. Um diese Entwicklung figurativ in die saloppe Sprache moderner Popkultur zu übersetzen: Während die frühen Tourismusbauten der Dreißigerjahre mit dem Auftreten des frühen Presley korrelieren, stellen spätere Bettenmoloche nur mehr einen Abklatsch dieser Erscheinung dar – aufgedunsen, verfressen und plump.



<< **Abb. 15.6**
Sporthotel Monte
Pana, Zustand 1993

< **Abb. 15.7**
Presley 1957

<< **Abb. 15.8**
Hotel Quellenhof,
St. Martin bei Meran

< **Abb. 15.9**
Presley 1977

Unreflektierte Imitate regionaler Typologien erzeugen optische Phantasiewelten, die nur mehr einen Abklatsch der frühen Tourismusbauten aus den Dreißigerjahre darstellen: aufgedunsen, verfressen und plump.

Dass Baumanns Bauten dessen ungeachtet nichts von ihrer Aktualität verloren haben, bezeugen die jüngsten Sanierungsarbeiten seiner Stationsbauten in Innsbruck. In ausgewogenem Dialog mit der vorhandenen Substanz gelang eine Anpassung an aktuelle Anforderungen, die sowohl den wirtschaftliche Überlegungen der Betreibergesellschaft, als auch den bauhistorischen Bedürfnissen Innsbrucks Genüge zu leisteten vermochte. Pragmatisch betrachtet stellen Baumanns außerordentliche Meisterwerke alpiner Moderne zweifelsohne lediglich Investitionen dar, die sich im erbarmungslosen Haifischbecken der Marktwirtschaft behaupten müssen. Wenn führenden Planer der Tourismusbranche permanent predigen, der Inszenierung werde dabei in Zukunft eine noch essenziellere Rolle zukommen, mag das in diesem Zusammenhang durchaus stimmen.² Das Ansinnen, dieses Ziel mittels vorgehängter Phantasiewelten zu erreichen, muss jedoch kritisch bewertet werden, zumal die Verantwortung dieser Disneyifizierung faktisch auf den Nutzer abgewälzt wird. „Wir können nichts dafür, dass unsere Gäste in diese Richtung denken.“³ Wie in einem der

Kapitel aufgezeigt (Vgl. S.54), war Baumann im Grunde selbst ein Meister der Inszenierung. Großartig entführte er den Gast aus der Tretmühle des Alltags in die wunderbare Welt des Felsmassivs, trefflich enthüllte er ihm typisch Tirolerisches und eindrucksvoll breitete er vor ihm aus, was er als wichtigstes Wesen des Gebirgstourismus erachtete: die Landschaft. Insofern hat seine Architektursprache im Laufe der Jahre nicht an Relevanz verloren, im Gegensatz zu stark präsenten gegenwärtigen Tendenzen besticht sein Ausdruck der Inszenierung mehr durch künstlerische, denn durch künstliche Eigenheiten.

Dennoch kann ein kompromissloses Festhalten an nostalgischen Bildern und Vorstellungen nicht der Weg in die Zukunft eines Gebäudes sein, welches seiner Zeit ursprünglich weit voraus war. Durch das Einfrieren eines verflorbenen Wunschzustandes würde Baumanns herrlich herausgearbeitete Authentizität mit einem Mal dahinschwinden, denn Tourismusbauten leben nun einmal von permanenten, ökonomisch bedingten Transformationen. Den Gast in einem musealen Nostalgiebetrieb zu empfangen mag zwar generell funktionieren, würde aber dem Wesen Baumanns Architektur zutiefst zuwiderlaufen. Vielmehr gilt es, auch dem Kunden die Spuren der touristischen Entwicklung - die er ja selbst mitzuverantworten hat - offenzulegen und dem Zwang einer konservatorischen Sterilisation zu widerstehen. Die Herausforderung besteht dabei darin, Baumanns Formensprache weder zu imitieren, sie noch durch inhaltslose Phrasen zu ergänzen. Durchdringend hatte er demonstriert, dass Grundgerüste aufgegriffen und konsequent in neue Gestaltungsformen (und Zeiten) übertragen werden können, ohne dabei an Substanz zu verlieren. Wird diese Transformation unbeirrt weitergesponnen, kann einer drohende Degeneration zu bloßen baukünstlerischen Relikten erfolgreich entgegengewirkt werden. Dass Baumanns nuancierte Architektursprache mit den zurückgenom-

menen Zügen denkmalschützerischer Leitlinien wohl harmonisiert, lässt seine Bauten deshalb trotz eventueller, bzw. wahrscheinlicher Strukturanpassungen in eine hoffnungsvolle Zukunft blicken.

Abschließend sei noch auf das seit einigen Jahren erwachende Interesse für historische Tourismusbauten verwiesen. Um bei Hotel- und Gastronomietreibenden den Willen zum Erhalt schützenswerter Bausubstanz zu fördern, wird in der Schweiz bereits seit 1997, getragen von der Landesgruppe des ICOMOS und zahlreichen Hotellerieverbänden, die Auszeichnung „Das historische Hotel / Restaurant des Jahres“ verliehen. In Anlehnung an diese Initiative wurde in Südtirol von der Stiftung Sparkasse in Zusammenarbeit mit dem Landesdenkmalamt, sowie dem Hotelier- und Gastwirtesverband 2007 erstmals der Wettbewerb „Der historische Gastbetrieb in Südtirol“ ausgeschrieben, wobei auch ein besonderes Augenmerk auf gelungene Adaptierungsarbeiten gelegt wird. Dabei verfolgt der Wettbewerb das Ziel, „[...] die Eigentümer von Hotelbauten und Restaurants sowie Hoteliers und Gastwirte zu sensibilisieren, um die Erhaltung von historischen Hotelbauten und Restaurants in Südtirol zu fördern und das Bewusstsein für die Erhaltung und Pflege historischer Gastbetriebe und Restaurants in die breite Öffentlichkeit zu tragen. Ausgezeichnet wird aber auch die geglückte Symbiose von An-, Um- und Erweiterungsbauten mit und im historischen Bestand“⁴

Ein erster Impuls für eine gehaltvolle Wiederbelebung bedeutender Bauten aus der goldenen Ära des alpinen Tourismus scheint somit gegeben, ob diese Initiativen wiederum ein derart erfrischendes Zusammenspiel bewahrender und fortschrittlicher Tendenzen hervorbringen kann, sei Betreibern und Baukünstlern überlassen, wird sich aber hoffentlich bald zeigen. //

A N M E R K U N G E N :

1 Salcher, Wolfgang: *Es gibt wichtigeres als den Stil. Ein Interview mit dem Hotelplaner Karl Landauer*, in: *turrisbabel*, Nr. 69, Heft 03/2006, Bozen 2006, S.73.
2 Landauer, Karl: *„Es wird Inszenierungen geben in Zukunft. Ich würde noch mehr inszenieren in Innsbruck. In Innsbruck können Sie ein Highlight machen.“*, in: Salcher, Wolfgang: *a.a.O.*, S.70.
3 Ebd., S.73.
4 <http://www.historischergastbetrieb.it/Job.aspx?T=TEXT&ID=271819> (letzter Zugriff: 17.11.2008)

L i t e r a t u r v e r z e i c h n i s

| Alpenverein Museum Innsbruck (Hrsg.): *Vertikal – Die Innsbrucker Nordkette. Eine Ausstellung in der Stadt*, Innsbruck 2002.

| Architekturmuseum Basel: *Carlo Mollino baut in den Bergen (Ausstellungskatalog)*, Basel 1991.

| Architekturzentrum Wien (Hrsg.): *Gerhard Garstenauer. Interventionen*, Salzburg 2002.

| Becker/Steiner/Wang (Hrsg.): *Architektur im 20. Jahrhundert - Österreich*, München 1995.

| Bliem,Ernst: *Lois Welzenbacher, 1889 - 1955, Architekturmodelle - Studienarbeiten der Universität Innsbruck und der TU München (Ausstellungskatalog)*, Innsbruck 1990.

| Brino, Giovanni: *Carlo Mollino – Architecture as autobiography*, Milano 2005, S. 24.

| Borrmann, Norbert: *Paul Schultze-Naumburg, 1869-1949: Maler - Publizist – Architekt*, Essen 1989.

| Cereghini, Mario: *Costruire in montagna – architettura e storia*, Milano 1956.

| Chramosta, Walter M.: *Bauen für Gäste: Beispiele alpiner Freizeitarchitektur in Tirol*, Innsbruck 1995.

| Felsch/Gugger/Rath (Hrsg.): *Berge, eine unverständliche Leidenschaft*, Wien-Bozen 2007.

| Forcher, Michael: *Tirols Geschichte in Wort und Bild*, Innsbruck 1984.

| Hachtmann, Rüdiger: *Tourismusgeschichte*, Göttingen 2007.

| Hambrusch/Moroder/Schlorhauser: *Franz Baumann, Architekt der Moderne in Tirol*, Wien/Bozen 1998.

| Heimatwerbung Tirol (Hrsg.): *Tirol. Immer einen Urlaub wert*, Innsbruck, 1992/93.

| Heiss, Hans: *Grandhotel Toblach. Pionier des Tourismus in Tirol*, Wien-Bozen 1999.

| Institut Mathildenhöhe Darmstadt, Museum Künstlerkolonie (Hrsg.): *Carlo Mollino - sedie e arredi*, Milano 1994.

| Kos, Wolfgang (Hrsg.): *Die Eroberung der Landschaft. Niederösterreichische Landesausstellung Schloss Gloggnitz (Ausstellungskatalog)*, Wien 1992.

| Kubanda, Roland (Hrsg.): *Stadtflucht, Innsbruck und die Nordkettenbahn*, Innsbruck 2003.

| Maryška, Christian: *Schnee von gestern. Winterplakate der österreichischen Nationalbibliothek*, Wien 2004.

| Mayr-Fingerle, Christoph (Hrsg.): *Hotelarchitektur in den Alpen, 1920-1940*, Sexten 1989.

| Moroder, Joachim/Peter, Benno: *Hotelarchitektur, Bauten und Projekte für den Tourismus im alpinen Raum, 1920-1940*, Innsbruck 1993.

| Müller, Ruth: *F.T.Marinettis Manifeste zum Totaltheater*, unpublizierte Diplomarbeit, Wien 1993.

| Niederstätter, Alois (Hrsg.): *Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft*, Linz/Donau 2001.

| Rizzoli (Hrsg.) : *I classici dell'arte: Friedrich*, Milano 2005

| Rossella Colombari: *Carlo Mollino, Catalogo dei Mobili*, Milano 2005.

| Rucki, Isabelle: *Das Hotel in den Alpen – Die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur von 1860 bis 1914*, Zürich 1989.

| Schirren, Matthias: *Bruno Taut: Alpine Architektur. Eine Utopie*, München 2004.

| Spiluttini, Margherita: *Nach der Natur, Konstruktionen der Landschaft*, Wien 2002.

| Staffler/Innerhofer: *Stählerne Stege. Der Seilbahnpionier Luis Zuegg*, Bozen 1996.

| Störig, Hans Joachim: *Kleine Weltgeschichte der Philosophie*, Stuttgart 1999.

| Touriseum Meran (Hrsg.): *Grand Hotel. Bühne der Literatur (Begleitschrift zur Ausstellung)*, Meran 2007.

| Thoenes, Christof (Hrsg.): *Architekturtheorie. Von der Renaissance bis zur Gegenwart*, Köln 2006.

| Uecker, Wolf: *Lampen und Leuchten - art nouveau, art déco*, Herrsching 1978.

| Wasmuth, Ernst (Hrsg.): *Wasmuths Lexikon der Baukunst*, Berlin 1931.

| Wieprecht-Roth, Stefanie: *Die Freiheit in der Zeit ist die Überwindung des Todes. Überleben in der Welt und im unsterblichen Werk: eine Annäherung an Elias Canetti*, Köln 2004.

| Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe Seilbahnen (Hrsg.): *Architektur und Seilbahnen, von der Tradition zur Moderne (Ausstellungskatalog)*, Innsbruck 2000.

ZEITSCHRIFTEN / ZEITUNGEN

| Amt der NÖ Landesregierung, Kulturabteilung (Hrsg.): *Denkmalpflege in Niederösterreich*, Band 8, St. Pölten 1991.

| ff-Media GmbH (Hrsg.): *ff – das Südtiroler Wochenmagazin*, Heft 15, Bozen 2008.

| Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein, Landesverein Tirol: *Beiträge zur Technikgeschichte Tirols*, Heft 3, Innsbruck 1971.

| Stiftung der Kammer der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner, Denkmalpfleger der Autonomen Provinz Bozen (Hrsg.): *turrisbabel*, Nr. 69, Heft 03/2006, Bozen 2006.

| Süddeutsche Zeitung GmbH (Hrsg.): *Süddeutsche Zeitung*, 18.02.2008, München.

| Verein für Heimatschutz und Heimatpflege in Nord- und Osttirol (Hrsg.): *Tiroler Heimatblätter*, Jg. 82, Heft 1, Innsbruck 2007.

| Von Ficker, Ludwig (Hrsg.): *Der Brenner*, IV. Jahr, Heft 1, Innsbruck 1913.

| Verlag Niggli AG (Hrsg.): *archithese - Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur*, Jg. 35, Heft 03/2005, Sulgen 2005.

| Zentralvereinigung der Architekten Österreichs (Hrsg.): *Bau- und Werkkunst*, V. Jahr, Wien 1928-29.

Abbildungsverzeichnis

- | *Vertikal – Die Innsbrucker Nordkette. Eine Ausstellung in der Stadt*: 2.2, 2.6, 6.10
- | *Carlo Mollino baut in den Bergen (Ausstellungskatalog)*: 13.11
- | *Gerhard Garstenauer. Interventionen*: 5.8, 5.9
- | *Carlo Mollino – Architecture as autobiography*: 13.12
- | *Costruire in montagna – architettura e storia*: 4.5, 12.5, 12.9, 13.8, 13.9, 15.4, 15.5
- | *Bauen für Gäste: Beispiele alpiner Freizeitarchitektur in Tirol*: 8.2, 8.3, 12.8, 12.12
- | *Die Innsbrucker Nordkettenbahn*: 6.4, 6.11
- | *Berge, eine unverständliche Leidenschaft*: 4.2, 6.1, 6.2, 6.6, 6.8, 6.9
- | *Franz Baumann, Architekt der Moderne in Tirol*: 1.2, 1.3, 1.5, 1.7, 5.2, 5.3, 11.1, 13.1, 13.2
- | *Die Eroberung der Landschaft. Niederösterreichische Landesausstellung Schloss Gloggnitz (Ausstellungskatalog)*: 6.7, 6.13
- | *Stadtflucht, Innsbruck und die Nordkettenbahn*: 1.4, 1.6, 2.3, 2.4, 2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 3.1, 3.2, 3.4, 5.6, 5.11, 6.3, 6.5, 7.1, 8.1, 8.4, 8.5, 9.1, 9.7, 10.1, 10.5, 11.5, 11.6, 12.4
- | *Hotelarchitektur in den Alpen, 1920-1940*: 12.2, 12.3, 12.6, 12.7, 12.10, 15.6
- | *Hotelarchitektur, Bauten und Projekte für den Tourismus im alpinen Raum, 1920-1940*: 6.12, 13.7,
- | *Das Hotel in den Alpen – Die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur von 1860 bis 1914*: 4.4
- | *Bruno Taut: Alpine Architektur. Eine Utopie*: 12.1, 15.1, 15.2
- | *Nach der Natur, Konstruktionen der Landschaft*: 4.3
- | *Lampen und Leuchten - art nouveau, art déco*: 11.7, 11.9
- | *Architektur und Seilbahnen, von der Tradition zur Moderne (Ausstellungskatalog)*: 5.1, 5.4, 5.7, 5.10

ZEITSCHRIFTEN / ZEITUNGEN

- | *Denkmalpflege in Niederösterreich*: 4.1
- | Produktkatalog Rieder Smart Elements: 14.4

INTERNET:

- | <http://www.nordpark.com/winter/anreiseanfahrt/sektionen.html>: 3.4
- | http://www.nextroom.at/building_image.php?building_id=2442&media_id=8608&kind_id=1: 13.10
- | <http://www.morethings.com/music/elvis/pictures/index.html>: 15.7
- | http://www.atelier-landauer.com/main_ger.html: 15.8
- | <http://hitdawal.files.wordpress.com/2007/11/elvis-bad.jpg>: 15.9

PERSONEN / INSTITUTIONEN:

- | Bundesdenkmalamt Tirol: 5.5, 8.10, 9.8, 9.9, 9.10, 9.11, 9.13, 9.14, 9.15, 9.16, 10.6, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 12.11
- | Werbeprospekt Nordpark (2007): 5.12
- | Archiv für Baukunst Innsbruck: 8.6, 8.7, 8.8, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 9.2, 9.3, 9.5, 10.3, 10.4, 10.7, 10.8, 10.13, 10.14, 11.2, 11.10
- | Hanno Schlögl: 9.6