

Kletterhalle bis Stufe neun plus in Heidelberg

Kletterhalle im Westen von Heidelberg / In die Vergangenheit der Bergbahn Heidelberg

Neues Domizil für deutschen Alpenverein

Nach vielen Jahren auf der Suche nach einem geeigneten Grundstück fand die Sektion Heidelberg des deutschen Alpenvereins, einem Verein mit über 6.000 Mitgliedern, im Westen von Heidelberg in der Umgebung anderer Sportstätten endlich ein Domizil. Der Neubau besteht aus zwei Bauteilen. Der 200 m² großen, leicht eingegrabenen Kletterhalle mit einer lichten Höhe von 12,50 m und einem zweigeschossigen, quer dazu liegenden Riegel mit ca. 550 m² Nutzfläche. Dort befinden sich die Geschäftsstelle mit Vereinsräumen im Erdgeschoss und die Boulderzone mit den Nebenräumen im Untergeschoss.

Die Inszenierung der Kletterhalle spielt schon im Eingangsbereich über eine ihr frontal zugeordnete Öffnung die wesentliche Rolle. Eine vornehme Treppe, in dem an sich aus Budgetgründen einfach gehaltenen Bau, führt in das Untergeschoss, das eigentlich keines darstellt. Ein direkt angegliederter, nach Westen orientierter, geräumiger Tiefhof lässt es zu einem zweiten Erdgeschoss werden. Hier entwickelt sich mit Be-

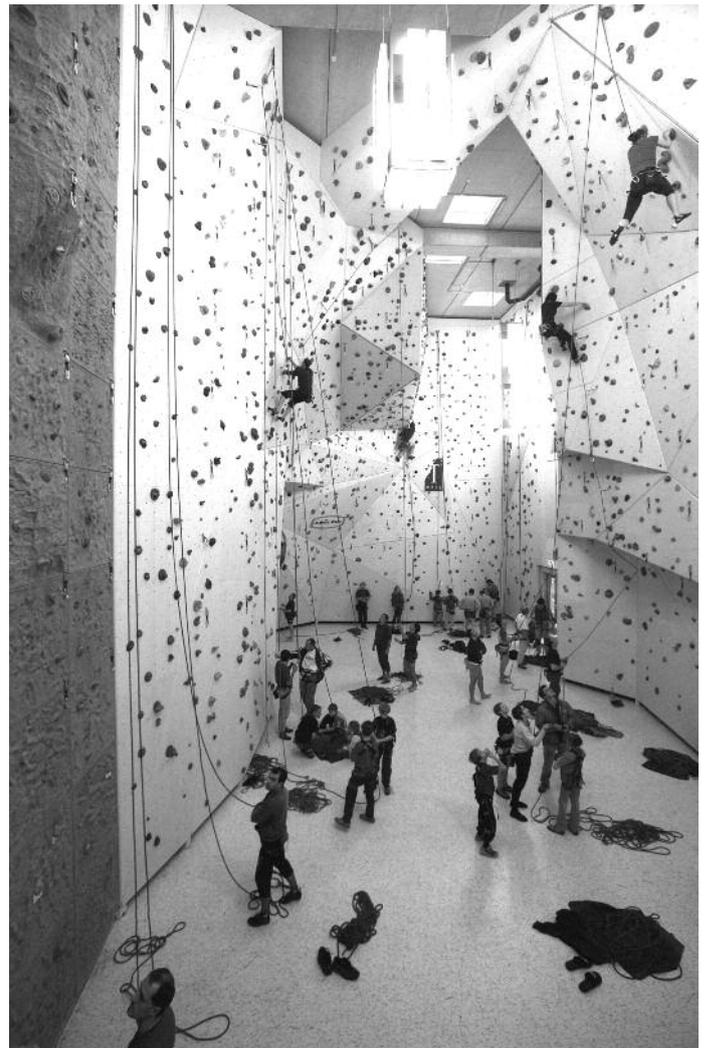


Kletterhalle: Die Sektion Heidelberg des Deutschen Alpenvereins konnte endlich ein neues Domizil mit Kletterhalle im Westen Heidelbergs beziehen

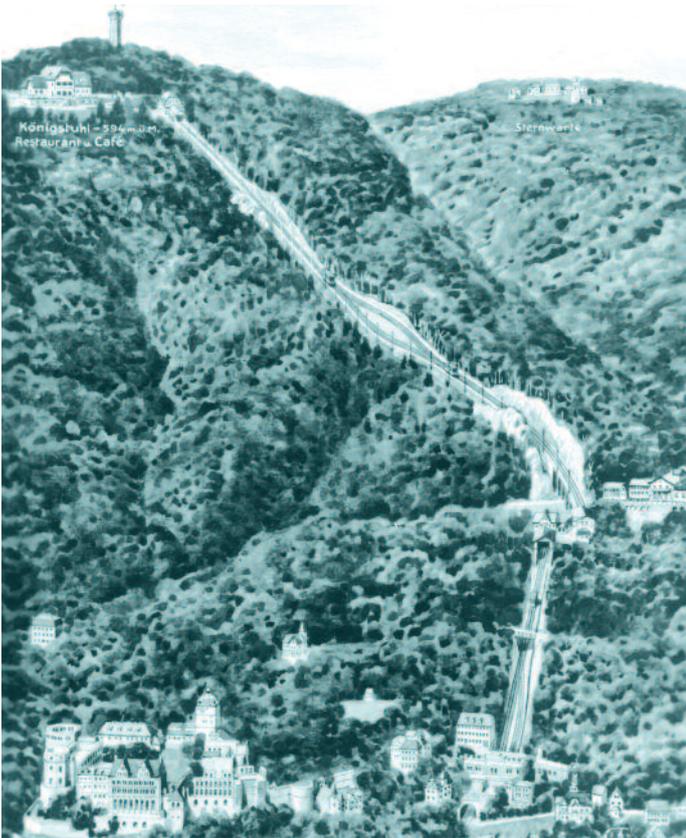
zug nach draußen ein kleiner Aufenthaltsbereich, die Boulderzone und die zentral gelegene Informations- und Kontrollstelle. Die Kletterflächen in der Halle und im Boulderbereich umfassen ca. 800 m² mit den unterschiedlichsten Schwierigkeitsgraden bis hin zur „neun plus“. Im Außenbereich besteht im Tiefhof die Vorhaltung für eine weitere Kletterwand.



Kletterhalle: Aus Budgetgründen wurde der Neubau auf das Nötigste reduziert, ohne jedoch darunter zu leiden



Kletterhalle: Die 200 m² große, leicht eingegrabene Kletterhalle hat eine lichte Höhe von 12,50 m



Heidelberger Bergbahn: Im Laufe der Jahre verlor die Bergbahn ihre ursprüngliche Verankerung im städtischen Kontext, vor allem durch die Überbauung des mächtigen Parkhauses vor der Station am Kornmarkt in den 60er Jahren

Heidelberger Bergbahn: vier Schritte in die Vergangenheit

Die beiden Abschnitte der Heidelberger Bergbahn entstanden zunächst vom Kornmarkt über die Mittelstation Schloss bis zur Molkenkur in den Jahren um 1890 und ca. 15 Jahre später mit der Inbetriebnahme der Oberen Sektion von der Molkenkur bis auf den Heidelberger Hausberg, den Königstuhl. Während der obere Abschnitt 1906 gleich mit einem der ersten elektrischen Antriebe versehen wurde und über die letzten 100 Jahre nahezu unverändert in Betrieb war, fanden bei der unteren Sektion im Verlauf der Jahrzehnte mehrere grundlegende Veränderungen statt: zunächst mit Wasserkraft betrieben, bald umgestellt auf elektrischen Antrieb und später die Reduzierung vom anfänglichen Dreischiensystem auf das Zweischiensystem mit einer neuen Weiche. Im Laufe der Jahre verlor die Bergbahn ihre Verankerung im städtischen Kontext

durch immer weitere Umbauten und Veränderungen der Umgebung bei der Talstation. Der aktuelle Umbau, initiiert durch die Forderungen zur moderneren Bergbahntechnik, hatte mehrere Vorgaben zu erfüllen: die Stärkung der funktionalen Unterstützung des Bahnbetriebes, das Ermöglichen einer Fahrgaststeigerung in Spitzenzeiten, eine behindertengerechte untere Sektion, die bessere Verankerung und Auffindbarkeit der Stationen



Heidelberger Bergbahn: Eine technische Kraftanstrengung war der Einsatz der neuen Bahn am Berg



Heidelberger Bergbahn: Modern und futuristisch präsentiert sich die sanierte Station am Kornmarkt

in der Stadt und Aspekte der denkmalpflegerischen Aufbereitung.

Als übergeordnetes architektonisches Thema entwickelte das Architekturbüro ap88 die durch die Historie bedingte Staffelung der Stationen von der Stadt bis auf den Königstuhl. Die vier Stationen bilden nun auch baulich vier Schritte in die Vergangenheit.

1. Station Kornmarkt: Hier galt es, den bisher unattraktiven und kaum auffindbaren Eingang aufzuwerten, mit modernen, futuristisch anmutenden Elementen einen Sog entwickeln, den Rahmen für die vielfältigen Funktionen bei Hochlastzeiten zu garantieren und einzelne freigelegte historische Reste wieder in Szene zu setzen.

2. Station Schloss: An dieser Station spielt natürlich das Heidelberger Schloss die „erste Geige“. Dennoch sollte ein klares Bekenntnis zu einer modernen architektonischen Sprache ablesbar sein. Auch hier galt es, das

Auffinden des Verkehrsmittels Bergbahn zu fördern.

3. Station Molkenkur: Ein Ensemble im Wald, bestehend aus dem Betriebsgebäude und den Wagenhallen, die Stadt im Rücken, man berührt nun immer intensiver in dieser Abgeschiedenheit alte Zeiten. Mit der Sanierung der Fassade des Betriebsgebäudes, der Neuordnung des Umfeldes und mit der Ergänzung eines kleinen Werkstattgebäudes ist nun seit Sommer 2005 das Bild abgerundet.

4. Station Königstuhl: Der Fahrgast kommt nun endgültig in der Vergangenheit an. Der Maschinenraum wurde „museal“ ausgelegt, die Wagenhalle im Originalzustand wieder erstellt und atmet nach wie vor die Luft von 1906 ein.

Planung und Entwürfe:
ap88 Architektenpartnerschaft
Bellm Löffel Lubs Trager
Freie Architekten BDA
Heidelberg

Generalunternehmer
„Kletterhalle“:
Heberger Bau
Schifferstadt

Partner am Bau:

- Töniges GmbH Beratende Geologen und Ingenieure
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Rüdiger Hacker
- Martin Franz u. Sohn GmbH Bauwerksinstandsetzung
- Martin Franz u. Sohn GmbH Malerarbeiten
- Litterer Korrosionsschutz GmbH
- Weinberger, Raumdekor